

2023年船舶机务工作总结(大全10篇)

总结是对过去一定时期的工作、学习或思想情况进行回顾、分析，并做出客观评价的书面材料，它可使零星的、肤浅的、表面的感性认知上升到全面的、系统的、本质的理性认识上来，让我们一起认真地写一份总结吧。那关于总结格式是怎样的呢？而个人总结又该怎么写呢？以下是小编为大家收集的总结范文，仅供参考，大家一起来看看吧。

船舶机务工作总结篇一

本文目录

1. 船舶工作总结
2. 船舶运输科学研究所团委工作总结和工作要点
3. 船舶治安保卫工作总结报告
4. 乡镇船舶管理站工作总结

xx年是规划的第一年，在分局指导和中心的正确领导下，船舶测报站扎实开展学习实践科学发展观和创先争优活动，紧紧围绕中心年初制定的目标和重点工作任务，服务大局，创新思路，不断开拓，在人手紧缺，任务繁重的情况下，科室全体人员团结一致，齐心协力，迎难而上，较好地完成了志愿船安装、调试、维修等日常工作，协助其他科室完成部分项目，出色地完成了参与其他单位的出海任务，获取了荣誉和表彰，为防灾减灾做好基础保障工作，为中心的发展和建设发挥了重要作用。

现将一年的具体工作总结

船舶测报设备安装维护工作一直是船舶测报工作的重点内容。船舶测报站积极落实中心的年度计划，根据分局的要求，完成了海监46的通信卫星改造。新安装海监53的设备安装任务。

二、船舶测报数据回收情况

1、实时资料

□□□□□□□□

□□□□□□□□

另每月有部分空数据，没有船舶呼号，但其格式正确，现在还不清楚是什么原因造成这样的情况，但并不影响其他数据的接收。

三、测报仪器维护、管理和研发

由于志愿船气象仪器老化，各类仪器的维修和保养任务也十分繁重，为使测报船能正常运行，获取、更准确的资料，同志们克服了车辆缺少，配件紧缺，时间紧张等困难，共跑船22次，90人次。委托中海电信大连分公司、中海电信上海分公司和国家海洋技术中心，帮助维修部分船舶。足迹遍布洋山港码头、外高桥二期码头、极地码头、立新船厂、吴泾电厂、东海船厂、天津联盟国际码头和宁波北仑东海军港船厂。冒着上船登高作业的危险，利用自己技术上的优势，对志愿船上的传感器，采集器等设备进行更换和校正。维修好包括雪龙号在内的*条志愿船的测报设备，确保传感器运行正常，保持设备最佳运行状态。经过对gps的改造和更换，一直困扰的gps数据缺失问题基本解决，截止到xx年10月，东海信息中心接收到数据显示，经纬度缺失减少。同时，还对收集到的测报资料仔细分析，适时评估，确保了所收资料的准确性。与710所合作开发了新型船舶测报系统，并在海监53船上试运行。

四、站内自身建设

建立一整套制度，包括工作流程，实验室制度，信息维护制

度等□xx年11月进行人员调整，更换科室负责人，部分员工岗位调换；编制船舶档案软件，建立船舶电子档案、设备仪器档案；对仓库进行了整理，收拾归整了大型设备，登记并维修了以前的船舶仪器；整理了实验室，搭建好传感器进行拷机；购买工具、劳保用品及安全设备。

五、argos剖面浮标和表面漂流浮标

2、6月16日，船舶测报站朱谦平参与了国家海洋局环保司组织的西太平洋海洋环境放射性监测任务，承担了布放表面漂流浮标和剖面浮标的任务。历时19天，航程总共5000海里。共投放了*个argos剖面浮标和**个表面漂流浮标。此次任务获取了日本福岛周围海域的第一手数据，经过分析能初步掌握了日本福岛核事故对西太平洋可能造成影响的程度，为我国初步建立西太平洋海洋环境放射性监测预警体系，形成初级监测预警能力，及时发布海洋核安全监测预警信息，具有及其重要和深远的意义。在此次监测航次过程中，朱谦平冒着极大的核辐射风险开展浮标布放工作。出海时间又正值台风高发季节，海上风浪一度达到八九级大风，海况最大达到6级，有时还遇到大雾。6月23日，调查船作业附近海域又发生7.0级地震。连续几天凌晨作业，甲板湿滑，船舶摇摆厉害，他冒着危险，和其他队员精诚合作，克服困难，布下了一个个的浮标，圆满完成了与海洋放射性相关的样品采集工作。收到的**个表面漂流标和*个剖面标数据一切正常。朱谦平在船上出色地完成了任务，受到了该航次领导和队员的好评。这是中心员工第一次长时间出远海作业，最远到达日本以东177海里的海域。

六、国标修改

七、科室其他工作

参与公益性项目，协助业务科参与完成怪潮项目；赶赴宁波参加“第一届海洋经济洽谈会”展览；参与购买海事卫星、

船舶气象仪的采购；催讨9个水温传感器和1个主采集器；参与了国家海洋局预报减灾司举办的“海洋观测技术”培训、国家海洋局人事司举办的“海洋涡旋自动探测和分析”培训、全国海洋标准化技术委员会举办的“xx年第一期海洋标准编写”培训和中心组织的“海上安全技能”培训；参与了中心组织的红色考察，分两批赶赴武夷山和南昌进行考察；协助办公室做好基建的部分工作；做好公关工作，办理车辆进港通行证，获取洋山港船舶进港动态做多家单位、码头、港口、集团和船舶的协调工作，确保业务化工作能正常进行。

八、面临的形势

国际远洋志愿船迅速发展，但我国的志愿船计划停滞不前。志愿船数量越来越少。现在几乎没有业务化运行。经费的减少已经使得志愿船观测计划只能维持现有少量船舶的维修。增加志愿船只数量只能靠国家项目支持。但建设好后，缺乏经费维护，志愿船成为一拨一拨。获取的观测数据未参与世界气象组织规定的船舶测报数据交换，国际上已没有中国的地位。

九、难点和热点问题

1、经费不足

船舶测报站现有艘志愿船，实际经费不能满足业务化运行需求。船舶测报目前未能业务化运行。增加新志愿船只能靠项目支持。但项目过后缺乏经费运行。

2、人员配备不足

目前船舶测报站只有4个人，其中3人在49岁以上。对数据处理，野外作业均有影响。

3、车辆配备

由于码头分散在上海沿海各地，路途遥远，船舶站需有一辆专业车，用于外野作业用，并且配备专业司机。

4、缺乏外联

船舶站要和多个部门打交道，和码头、港口、集装箱集团、船厂、船东、轮渡、维修厂、边检、海事等多个部门协调沟通，有时需要北海、南海、国家海洋技术中心等部门的配合协助，需要有一定的公关经费。

5、仪器设备不匹配。

几十年的船舶测报工作，出现十几种观测设备，需要的接口，配备的传感器均不相同，不能通用，导致设备更换复杂。

6、仪器设备报废困难

由于是多方协作，在设备到达使用年限，不能回收到设备元件，无法按照正常程序报废。

7、船舶奖励缺乏资金

由于是与外单位协作调查，观测所需的费用并未计算。由于船方无法开具发票，所以现有制度很难落实所必须的观测奖励经费。

8、异地协作机制不畅

由于船舶停靠码头不定，由于时间限制，有时需要临近相关单位帮助维护工作，缺乏相应的制度和费用，影响了船舶设备维护和资料获取。

9、船舶管理困难

由于船舶为外单位所属，规范和制度无法保证对数据和设备

的维护，管理困难。

10、数据统计困难

由于船舶有停航和维修问题，无法和海洋站那样统计数据，实际的获取率存在较大误差，所以普遍偏低，目前还未找到行之有效的统计方法。

十、明年的工作设想

- 1、为中国海监提供设备维护服务；
- 2、更新设备，提高数据获取率；
- 3、认真修改国标，提升船舶测报数据获取能力；
- 4、协调相关单位，更好地执行船舶测报任务；
- 5、进行相关制度建设，进入业务化运行轨道；
- 6、结合国际形式，进行部分的国际数据交换。

船舶工作总结（2） | 返回目录

一、以主题教育实践活动为载体，强化政治思想教育，引导青年正确对待社会和人生。鉴于我所团员青年工作实际，团内思想教育基本是通过传达学习、召开专题座谈会、发放书籍材料组织团员青年自学等形式开展。今年我们主要是延续去年下半年开展的“与祖国共奋进，与船研同发展”的主题教育实践活动的契机以及十七大召开以后兴起的学习高潮，充分借助各方资源，将团干部的政治理论学习与所中层干部学习培训和工会的职工学习有机结合起来，深入开展主题意识教育和政治理论学习，如邀请市委党校袁秉达教授来所作十七大报告导读讲座、外出聆听市委党校冷鹤鸣教授作的科学发展观专题报告、分管书记作的十七大报告重点内容宣讲

等，教育和引导广大团员青年辩证分析企业面临形势，正确看待企业的现状和发展，深入思考自身成才问题，使他们对企业的未来、对个人的未来做更深层次的思考。另外，我们还抓住新员工入所教育培训的机会，加强新员工的责任意识教育和团队合作精神引导，帮助他们尽快融入船研所的发展。

二、以科技文化活动为抓手，激发青年活力，引导青年积极投身和谐企业建设。所团委始终围绕本所科研生产中心，积极开展具有船研特色的团内活动来引发青年积极投身企业建设。今年我们根据青年职工的需求，和所工会一起策划了“建设和谐企业”系列文化活动，有摄影技术专题讲座、国标舞培训班、理财知识讲座、职工乒乓球赛、足球比赛、工团干部科技创新学习活动、职工摄影比赛、职工收藏展示活动、“情感激发与倾慕效能”青年拓展联谊活动等，以活动来搭建展示青年才华的舞台，促进青年间的学习交流，受到团员青年的好评，团员青年的参与面达到70%以上，既丰富了青年职工的业余生活，也营造了一种宽松、活跃的企业文化。我们在新入所青年员工中开展的“打造卓越团队”拓展训练课程，激发了青年职工的潜能与创意，树立了良好的主动沟通意识和团队建设意识。

三、以青年需求和培养机制研究为突破口，探索青年职业生涯开发，引导青年认真实践岗位成材。团委历来重视对青年的需求调查，今年我们在历年调研的基础上，对调研所得的数据进行了认真分析对比，形成了题为《科技型企业青年技术人才培养与激励机制的研究》的课题报告上报团市委。另外，我们对我所团员青年、团干部思想状况和团组织的分析调研工作获得了中央企业优秀调研组织奖。

我们积极以身边的先进青年引导广大团员青年岗位成材，培养和举荐各类优秀青年。如每年新生入所后，所团委总会组织部分优秀青年与新员工进行“如何更好地投身企业发展”的专题座谈，用这些优秀青年成长的经历和体会引导新员工正确认识工作的含义和成才的途径，对新员工进行责任意识

教育，帮助新职工更快、更好地融入船研所的工作生活。今年我们还分别召开了纪念五四先进青年座谈会以及xx年进所青年专题座谈会，让大家敞开交流成长的经验体会，共同探讨“船研所的发展青年该怎样作为？”。所里下发新员工导师制后，团委及时同部门沟通新员工的导师帮教事宜，并不定期向基层部门了解新员工的发展动态和需求，平时也经常利用各种机会在青年中征求意见或进行了解，并及时将了解到的有关问题向职能部门反映，及时解决，一时解决不了的也及时做好解释工作。

同时，在所人才工作领导小组的支持下，下半年我们正式开始了青年职业生涯开发与设计试点工作，邀请华师大的专家帮助进所3年以上的骨干青年进行职业发展设计。目前这项工作正在进行之中。

另外，所团委还建立了船研青年人才资源信息库，初步形成开放的青年人才举荐模式，并积极向有关部门推荐优秀青年。xx年年我们共向上级团组织推荐并获得的荣誉有：上海市新长征突击手2位，上海市青年岗位能手2位，中央企业青年岗位能手1位，中央企业优秀共青团员1位，中央企业优秀团干部1位，同时我们认真做好推优工作，今年我所发展的7名党员中有5名为35岁以下青年，均经过团支部的推优。

四、以创新创效活动为重点，提升青年贡献率，引导团员青年服务社会、服务企业。所团委一直很重视青年创新创效活动，积极推广青年创新创效成果。我们推荐的交技公司智能研发中心综合业务收费平台itsn v3.0和运输部大桥防撞研究设计两个项目参加“中国铝业”杯首届中央企业青年创新奖的评比，分别荣获银奖和优秀奖。

我们以“号”、“手”活动为载体，提高团员青年的贡献率，将如何提高青年文明号集体的先进性、规范性作为工作重点。今年我们着重以志愿者服务为主开展“青春奉献社区”活动，充分发挥科研院所青年文明号的科技优势，对社区青少年开

展科普知识讲座，推动团员青年更好地为社会文明作贡献，为船研所文明单位的创建添砖加瓦。上半年，我们组织了12名青年志愿者为社区居委干部、居民进行电脑培训，志愿者们的精彩授课和真诚的服务态度得到了街道党委的高度评价。下半年我们又以所共青团号为单位，分别承担了社区学校5个班的电脑教学和社区英语角志愿者任务，前不久我们还组织运输部的志愿者为六师附小进行了一堂“科技创新点燃未来——船舶水动力研究”的科普讲座，学生反响非常好。被街道评为洋泾社区首届学习节先进集体、社区优秀志愿者组织奖。这些工作的开展有力地提升了船研所在地区的社会公益形象。今年被上级团组织认可的有“全国青年文明号”集体1个，“中央企业青年文明号”集体3个，“上海市共青团号”集体2个，浦东新区新长征突击队1个。

五、以党建带团建为原则，加强团组织的工作。我们坚持党建带团建，积极争取党政的重视与支持，形成一种良好的“带”、“建”氛围，推进团组织的各项建设。根据《团章》的组织原则和所属各部门党组织机构设置的调整，今年下半年我们对所属团支部进行及时合理调整和换届改选，并配备、配齐团支部班子。到目前为止，运输部、机关、研究部、民品分所、交技公司所属三个团支部等7个团支部基本完成了换届改选工作，团干部的配备也得到了进一步的完善，推选出了一批热心、能干的团干部。

今年我们还加大了对团委干事的培养力度，尽量创造机会让干事们参与所团委的各项工作，并逐步放手让他们独立去接触各关联单位，干事们的工作能力和水平有了明显的提高，不过限于客观条件，对干事们的培养方式还有待于进一步探索。

我所共青团工作要以党的十七大精神为指导，深入贯彻落实科学发展观，以“融入中心、进入管理，服务企业、服务青年，充分发挥企业青年工作在企业价值链中不可或缺的重要一环作用”为总体思路，以“一条主线，两个重要载体”为

工作格局，以“努力打造团组织的教育能力、学习能力、服务能力、执行能力为工作要求，紧紧围绕促进企业创新机制、优化结构、强调管理、自主创新、履行企业社会责任等方面发挥团组织优势，不断提升共青团组织的贡献力，为促进企业又快又好发展作出贡献。

一、深入学习贯彻党的十七大精神，加强青年的思想政治教育。要充分利用好召开团的十六大、举办北京奥运会、纪念改革开放30年等重大契机，深入开展国情教育、形势任务教育和党史、团史、革命史和改革开放伟大成就教育，以多种方式弘扬、增强广大青年的荣誉感、政治责任感和历史使命感。

二、围绕企业改革发展的重点，做好服务青年的各项工作。1、带领青年积极参与企业深化改革工作，除帮助做好政策宣传外，还要积极开展建言献策活动，使青年成为企业文化建设的主力军。2、带领青年积极服务企业自主创新。要进一步开展创新创效活动，建立创新创效长效机制和考核、激励机制。3、带领青年积极参与企业管理改革。加大团干部参与企业管理的知识培训，鼓励团员青年积极参与企业安全生产管理各项工作，促进企业改革的稳定发展。4、带领青年积极履行社会责任，进一步加强青年志愿者服务活动，并完善志愿者服务各项管理制度。5、协助所人才工作领导小组做好青年人才的培养工作，为船研所的发展输送人才。6、参与我所精神文明企业文化建设，打造船研精神。

船舶工作总结（3） | 返回目录

在客船乘警队的接处警登记当中，都有过类似的记录：接警时间往往是在船舶抵港，乘客开始下船之后；报警内容多为乘客遗落物品或随身财物被盗；发生地点大多是在客舱和上下船通道。失主着急神情溢于言表，而我们在短时间内所能做的只有询问有关人员，记录下相关信息，并对附近客舱、走廊、卫生间、垃圾箱等处进行简单搜查。望着乘客的神情

由着急变为失望和遗憾，转身默默的离去，不难想象此次海上旅行留在他们记忆中的不会是舒适的乘船环境和优质的旅客服务。

安全防范工作，是船舶治安工作的重点、关键，不仅关系人民群众的生命财产安全，而且关系客船治安环境和谐稳定和公司经济平稳快速发展。我们要充分认识新形势下客船安全防范工作的重要意义，认真贯彻“以防为主，打防结合”的精神，各司其职，各负其责，认真研究解决存在的问题，狠抓工作落实，务求使客船安全防范工作尽快取得明显成效。

船舶工作总结（4） | 返回目录

xx年，**乡镇船舶管理站在上级业务主管部门的指导和镇党委政府的领导下，全面落实乡镇船舶安全管理责任，做好做实船舶安全管理基础工作，实现了连续十年无安全事故的工作目标。

一、加大投入建设小客渡码头，搞好船舶行使安全基础关

从xx年开始，**镇抓住全省小客渡码头建设之机会，下大力气建设客汽渡码头，有效改变了辖区码头破烂不堪的现状，方便群众和车辆上下客汽渡船舶，消除了码头上的安全隐患。码头是全镇第一个小码头建设项目，为搞好建设，镇管船站在镇村的支持配合下，坚持质量，现场把关，高标准建成了全区第一个小客渡码头。后来，镇党委政府又积极主动争取项目，投入大量配套资金先后建成了三滩、烟灯汽渡和烟灯、明月峡客渡码头，谢坝子、上渡、三滩沟汽渡建设正在进行之中□xx年全镇范围内所有客汽渡船舶码头将实现全面硬化和标准化，从而最大限度地保障了横客汽渡船舶安全行使基础环节的安全问题。

“安全天天挂嘴上，不如现场跑几趟。”有效的现场安全监管，是保障水上交通安全的常胜法宝。镇船管站定期不定期

到船舶码头现场安检，查船况、查证件、查装载、查两线、查设施，对客(汽)渡船、旅游船、采砂(金)船、自用船、打渔船随时进行全面的排查和整治，对过往人员也加强了安全常识的宣传和贯彻。

网-xx年4月21日上午，原三滩自用船在为自家装载建筑用材料时被管船员现场发现了安全问题：船舶密封舱内严重渗水，舱内水线与河面基本持平！庚即，管船员将情况报告了区地方海事处，并采取紧急措施，将所载一吨水泥全部卸载，人员从离该船泊位下游1公里处的索桥上顺铁路返回。同时，在海事部门的协助下，当场责令船主立即将船舶解体作报废处理。22日，废旧物资回收站派员现场割船，将解体船舶材料予以回收，彻底排除了此安全隐患。为方便群众过河，船管站又主动协调解决了该处船舶来源问题，报区人民政府按规定程序新设置了三滩沟客渡口。通过拆解船舶、协调船源，使当地群众既能体会安全监管的意图和力度所在，又能感受到政府及其职能部门真心为其服务的拳拳之心，群众理解支持了，他们的安全意识和安全乘船的自觉性也就提高了。

一是强化落实了水上交通安全监管责任体系。“以人为本，安全第一。”这是水上交通安全管理工作的出发点和落脚点。**镇在包括水上交通在内的安全管理上，实行了全面的“人本”管理模式：安全工作要以人的生命安全为本，做好安全工作也要以做安全工作的人为“本”！为此，全镇实行了人盯人的“金塔”式安全管理责任体系：从镇长到分管安全、交通的副镇长到船管站管船员、联系客汽渡船舶的镇干部再到各村委员会主任、各船舶业主和驾长，层层落实和签订船舶安全管理责任书，把船舶日常安全监管纳入了政府重要工作日程，主要领导随时带队检查船舶码头安全，各专兼职人员和联系船的干部认真履行船舶安全监管职责，各村主任则强化了客渡船的签单发航制度的落实，各船主、驾长随时关注船况、安全驾驶，这样层层把关全员参与，就实现了“一人把关一处安、众人把关稳如山”的安全管理体系和机制，从而有效遏止了水上交通安全事故的发生，保证了人民群众的

生命财产安全。

二是建立健全了水上交通安全管理机构。为切实抓好水上交通安全监管，**镇强化了乡镇船舶安全监管机构建设。镇管船站设在镇安办，专门刊刻了船管站公章，制作了“船管站”科室牌，由一名公务员担任管船员，专门负责水上安全监管工作。各有船村设置了船舶签单员，由各村主任负责(以政府文件形式予以明确)；对明月峡旅游景区的两艘游览船(艇)专题进行了落实：在景区属文化旅游局直管时由景区管理人员负责，在景区归属到旅游公司时又落实到公司安全员头上负责船舶发航签单事宜。同时，成立了船员协会，使船主、船员在行业自律的框架内安全营运、平安行船。

辖区安全平稳的形势。

四是全面规范处理了船舶及日常安全管理档案。镇船管站建立了船舶船员综合档案，包括营运、船检、证照、所有权登记等综合情况，实行“一船一档”专卷储存；安全会议、检查、违章违法行为处理、船舶签单等记录资料完整及时有效。同时，船舶日常安全检查隐患整改留有照片档案，并在安全宣传活动时制作专题展板进行广泛宣传，从而提高村居民对水上安全的知晓率和安全乘船、平安归家的意识。

“小心驶得万年船”，这千年的古训就是船管站工作的指针！一切，时时事事都小心为上；尽职，兢兢业业图平安行船！

船舶机务工作总结篇二

(修订草案征求意见稿)

第一章 总 则

第一条 为保障水上人命、财产安全，防止船舶造成污染，维

护国家海洋权益，规范船舶安全检查活动，根据《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》、《中华人民共和国内河交通安全管理条例》等法律法规和我国加入的有关国际公约，制定本规则。

第二条 本规则适用于对中国籍船舶和航行、停泊和作业于我国港口（包括海上系泊点）、内水和领海的外国籍船舶实施的安全检查活动。

本规则所称“船舶安全检查”，系指海事管理机构按照本规则规定的程序，对船舶技术状况、船员配备及适任状况等进行的监督检查，以督促船舶、船员、船舶检验机构以及船舶所有人、经营人、管理人有效执行我国法律、法规、规章和船舶法定检验技术规范或者我国缔结、加入的有关国际公约的规定。

第三条 船舶安全检查遵循依法、公正、诚信、便民的原则。

第四条 中华人民共和国海事局统一管理全国的船舶安全检查工作。

其他各级海事管理机构按照职责开展船舶安全检查工作。

第二章 一般规定

第五条 船舶安全检查分为港口国监督检查和船旗国监督检查。

港口国监督检查是指对外国籍船舶实施的船舶安全检查；船旗国监督检查是指对中国籍船舶实施的船舶安全检查。

实施港口国监督检查时，检查人员应当签发《港口国监督检查报告》；实施船旗国监督检查时，检查人员应当签发《船旗国监督检查报告》。

第六条 船舶安全检查，一般应由两名及以上安全检查人员于船舶停泊或作业期间实施。检查人员登轮后应当向船方出示有效证件，并表明来意。

第七条 船舶安全检查的内容包括：

- （一）船舶配员；
- （二）船舶和船员有关证书、文书、文件、资料；
- （三）船舶结构、设施和设备；
- （四）载重线要求；
- （五）货物积载及其装卸设备；
- （六）船舶保安相关内容；
- （八）船员人身安全、卫生健康条件；
- （九）船舶安全与防污染管理体系的运行有效性；
- （十）法律、法规、规章以及国际公约要求的其它检查内容。

第八条 从事船舶安全检查的人员应当具备必要的船舶安全检查知识和技能，取得相应等级的船舶安全检查资格证书。

海事管理机构应当配备足够、合格的船舶安全检查人员和必要的装备、资料等，以满足船舶安全检查工作的需要。

第九条 海事管理机构应当建立健全船舶安全检查信息公开、通报和查询制度，并接受咨询和监督。

第十条 船舶安全检查不免除船舶、船员及相关方在船舶安全、防污染和保安等方面应当履行的法定责任和义务。

第十一条 船舶有权对海事管理机构实施船舶安全检查时提出的缺陷以及处理意见当场进行陈述和申辩。海事管理机构应当充分听取船方意见。

本规则所称“缺陷”，系指任何不符合法律、法规、技术规则、强制性规范和国际公约要求的情况。

第十二条 海事管理机构在实施船旗国监督检查中发现船舶存在的缺陷与船舶检验机构有关的，应当根据相关规定对船舶检验机构开展调查和处理。

第十三条 对船舶存在的可能影响水上人命、财产安全或者国家主权以及造成水域环境污染的缺陷和隐患，船员及其他知情人员可以向海事管理机构举报。

海事管理机构应当为举报人保守保密。

第十四条 海事管理机构应当根据中华人民共和国海事局制定的选船标准或者国际公约和区域性合作组织的规定，结合辖区实际情况，按照公平对等、便利公开、重点突出的原则，合理选择船舶实施安全检查。

- （一）客船、油船、液化气船、散装化学品船；
- （二）发生水上交通事故或污染事故的船舶；
- （三）被举报低于标准要求的船舶；
- （四）新发现存在若干缺陷的船舶；
- （五）依选船标准核算具有较高安全风险指数的船舶；
- （六）中华人民共和国海事局指定需要检查的船舶。

第十五条 实施船舶安全检查，检查人员应当先进行初步检查，

对船舶进行巡视，核查船舶证书、文书和船员证书。

- (二) 被举报低于规定标准的；
- (三) 二年内未进行详细检查的。
- (四) 中华人民共和国海事局要求进行详细检查的。

第十六条 检查人员实施详细检查时，船长应当指派人员陪同。陪同人员应如实回答检查人员提出的问题，并按照检查人员的要求测试和操纵船舶设施、设备。

- (一) 开航前纠正缺陷；
- (二) 在限定的期限内纠正缺陷；
- (三) 滞留；
- (四) 禁止船舶进港；
- (五) 限制船舶操作；
- (六) 责令船舶驶向指定区域；
- (七) 驱逐船舶出港；
- (八) 法律法规规定的其他措施。

第十八条 检查人员应在检查结束后签发相应的检查报告，标明缺陷及处理意见，签名并加盖船舶安全检查专用章。

对于缺陷处理意见为滞留的，检查人员应当在检查报告中注明理由。

第十九条 海事管理机构采取本规则第十七条第（三）、（四）

（七）项所列处理措施之一的，对于中国籍船舶应当通报船籍港海事管理机构；对于外国籍船舶应当通过中华人民共和国海事局通报其船旗国政府、国际海事组织。

第二十条 导致滞留的缺陷如与船舶检验机构、发证机构或者认可组织有关的，还应通报相关的船舶检验机构、发证机构或者认可组织。

接到通报的船舶检验机构、发证机构或者认可组织应当核实和调查有关缺陷情况，采取相应的措施，并将相关情况及时反馈给发出通知的海事管理机构。

第二十一条 船舶、船舶检验机构、发证机构或者认可组织对海事管理机构采取的滞留、禁止进港、驱逐出港等措施有异议时，可以在上述措施作出之日起30日内向该海事管理机构申请复核。

经复核，海事管理机构采取的滞留、禁止进港、驱逐出港等措施不当的，海事管理机构应当及时撤销相应的处理措施和相关记录。

第二十二条 船舶以及相关人員应当按照海事管理机构签发的检查报告的要求，对存在的缺陷进行纠正。

中国籍船舶的船长或者履行船长职责的船員应对缺陷纠正情况进行检查，并在航行日志中进行记录。

第二十三条 船舶在纠正导致海事管理机构采取本规则第十七条第（三）、（四）、（五）、（七）项所列处理措施之一的缺陷后，应当向海事管理机构申请复查。除前述缺陷以外的其它缺陷纠正后，船舶所有人或者经营人可以自愿申请复查。

海事管理机构接到自愿复查申请，决定不予复查的，应当及

时通知申请人。

第二十四条 对已纠正的缺陷，经复查或者跟踪检查合格后，检查人员应当在船舶安全检查报告中签名并加盖船舶安全检查复查合格章，海事管理机构应当及时解除相应的处理措施。

第二十五条 海事管理机构可以根据需要对未盖复查合格章的缺陷纠正情况进行监督检查。

（一）超过二年未返回国内港口，且未经海事管理机构检查的；

（二）在境外发生水上交通或污染事故的；

（三）在境外被滞留或禁止进港（入境）、驱逐出港（境）的。

有前款

（一）项所列情形的，经中华人民共和国海事局授权，船籍港海事管理机构可到船舶所在地港口对船舶实施船旗国监督检查。

有前款

（三）项所列情形的，中华人民共和国海事局可依据缺陷的性质以及客观条件，指定有关船舶检验机构对其实施临时检验。

第二十七条 中国籍船舶应当随船携带《船旗国监督检查记录簿》。

《船旗国监督检查记录簿》由船舶或其所有人、经营人、管理人向海事管理机构申请核发、补发、换发。

《船旗国监督检查记录簿》使用完毕或者污损不能继续使用的，应向海事管理机构申请换发，并交验前一本《船旗国监督检查记录簿》。因遗失或者灭失申请补发的，应当书面说明理由，附具有关证明文件，并提供最近一次对其实施船旗国监督检查的海事管理机构名称。

第二十八条 《船旗国监督检查记录簿》应当连续使用，保持完整，不得缺页、擅自涂改或者故意毁损。

《港口国监督检查报告》以及使用完毕的《船旗国监督检查记录簿》应当妥善保管，至少在船上保存二年。

第二十九条 中国籍船舶在办理船舶进出口岸手续或进出港签证时应出示《船旗国监督检查记录簿》。外国籍船舶在办理船舶进出口岸查验手续时应出示最近一次的《港口国监督检查报告》。

第三十条 除海事管理机构外，任何单位、人员不得扣留、收缴船舶安全检查报告，也不得在船舶安全检查报告上签注。

第三十一条 船舶不得伪造、变造、租借、冒用、骗取船舶安全检查报告。

第五章 法律责任

- （一）拒绝或阻挠检查人员实施船舶安全检查的；
- （二）弄虚作假欺骗检查人员的；
- （三）未按船舶安全检查报告的处理意见纠正缺陷或者采取措施的；
- （四）未按规定对缺陷纠正情况进行核查的；
- （六）涂改或故意损毁检查报告的；

（七）伪造、变造、租借、冒用、骗取检查报告的。

第三十三条 中国籍船舶未按规定配备《船旗国监督检查记录簿》的，海事管理机构应当责令改正，并对违法船舶处1000元罚款。

第三十四条 检查人员徇私舞弊、玩忽职守或滥用职权的，海事管理机构应当按照有关规定作出处理。

第六章 附 则

第三十五条 船舶申请复查的，应按规定交纳复查费用并负担相应的交通费用。

第三十六条 《船旗国监督检查记录簿》和《港口国监督检查报告》由中华人民共和国海事局统一印制。

第三十七条 本规则自200 年 月 日起施行，1997年11月5日交通部发布的《中华人民共和国船舶安全检查规则》（交通部令1997年第15号）同时废止。

《中华人民共和国船舶安全检查规则》修订说明

一、修订必要性

《中华人民共和国船舶安全检查规则》（交通运输部令1997年第15号）自1998年3月1日生效实施以来，将船舶安全检查作为海事现场监督管理的重要手段，在打击低标准船舶，保障水上交通安全、防止船舶污染水域等方面发挥了巨大的作用。但是随着社会主义市场经济体制的不断完善和科学技术的迅速发展，海事监管的环境和方式都发生了巨大变化，船舶安全检查所依据的法律、法规和有关的国际公约也发生了变化，现行船舶安全检查规则在制度建设的理念和内容等方面已不能有效适应海事监管的新情况和新要求。尤其是在船

舶安全检查的定位，对有关国际公约和法律、行政法规新内容的落实，与船员发证等相关业务的衔接、配合等问题上亟需作出进一步的修改和完善。

二、修订的主要内容

（一）调整了规则的框架结构

修订后的规则由原来的五章二十四条变为六章三十七条，增加了“一般规定”的章节，明确了海事管理机构及检查人员和行政相对人的权利和义务，以体现平等和责权利统一的原则；增加了“船舶安全检查报告”的章节，以规范《船旗国监督检查记录簿》的核发、补发、换发程序和明确船舶安全检查报告的保存和使用要求，以增加规则的可操作性；合并了“检查”、“处理”两章为“船舶安全检查”一章，以使船舶安全检查的程序更为完整和清晰。

（二）明确了船舶安全检查的定义

修订草案第二条第二款对船舶安全检查作出了界定，明确了船舶安全检查的检查主体、对象、功能和内容，进一步突出了船舶安全检查的“督促”作用，并将船舶检验机构实施的法定检验明确为船舶安全检查工作所督促的一项重要工作内容。

（三）扩大了船舶安全检查的范围

现行的《中华人民共和国船舶安全检查规则》适用于中国籍200总吨或750千瓦以上海船、50总吨或36.8千瓦以上内河船舶，以及进出中华人民共和国港口（包括海上系泊点）的一切外国籍船舶的安全检查。修订草案取消了上述限制，有关规定体现在第二条。

（四）将船旗国、港口国检查作出了明确界定

修订草案明确了船旗国和港口国两种检查类型。一是第五条将船旗国检查界定为对中国籍船舶实施的船舶安全检查。第十九条、二十六条设计了相关检查程序，对长期不回国内的中国籍船舶要求其将在国外接受检查的情况报船籍港海事管理机构，根据情况可以实行境外检查或委托认可组织进行附加检验等。二是第五条将港口国检查界定为对外国籍船舶实施的船舶安全检查。同时，在第二条规定的适用范围上将港口国检查范围从港口扩展到了内水和领海。

（五）丰富了船舶安全检查的内容

第七条在现行《中华人民共和国船舶安全检查规则》规定的船舶安全检查内容基础上增加了“船舶安全与防污染管理体系的运行有效性”、“船舶保安”和“船员人身安全、卫生健康条件”，以满足实施《船员条例》《ism》《nsm》《isps》的要求，也为下一步实施海事劳工公约做准备。

（六）优化了安全检查的程序

一是修订草案改变了现行《中华人民共和国船舶安全检查规则》对船舶不分重点，全面检查的制度，第十四条明确由中华人民共和国海事局制定选船标准，有选择地进行船舶检查。在先进进行初步检查发现在安全、防污染、保安等方面明显存在缺陷等情形的，再实施详细检查。简化了检查程序，以便集中资源对重点船舶进行检查，减少对技术状况好又诚信守法的船舶干扰，提高检查的针对性和效率。二是对船舶缺陷的纠正，第二十三条规定，除导致滞留、禁止进港、限制操作或驱逐出港之一的缺陷后纠正后，船舶应当向海事管理机构申请复查外，其他缺陷的纠正海事管理机构不再强制复查，而将核查缺陷纠正的义务落实给船长，海事管理机构则可采取跟踪检查的方式来监督缺陷的纠正情况。进一步强化了船舶纠正缺陷的义务，尽量避免因船舶安全检查对船舶造成的不当延误，与国际的通行做法相接轨。三是第十一条增加规定了船舶陈述申辩的权利。

(七) 加强了与船检、船员发证机构、审核发证机构的联系

针对实践中船舶安全检查工作“大包大揽”，弱化了源头管理，尤其是船舶安全检查正逐渐演变为第二船检，弱化了船舶检验源头管理作用的情况，修订草案在船舶安全检查与船舶检验、船员发证、体系审核等环节联系方面加强了规定，促进各环节有关方面各司其职，形成管理合力。主要体现在，发现的缺陷与船检、船员发证、审核发证有关的，检查机构应通知上述相关方，并要求相关方将处理结果反馈给检查机构；海事管理机构在实施船旗国监督检查中发现船舶存在的缺陷与船舶检验机构有关的，应当根据相关规定对船舶检验机构开展调查和处理等。上述内容在第十二条、第二十条等条文中作出了相关规定。

船舶机务工作总结篇三

经过三个多月的现场实习和师傅的悉心教导，我现在对现场的安全管理工作有了一定认识，并且可以自己处理一些现场发现的与我们工作有关的问题，学会了自己填写《涂装申报手续》、进行填写《现场安全问题反馈单》，我取得这些进步完全离不开我司领导和师傅，是他们悉心的教导和帮助才使我有这么的进步，我很感谢他们在我工作上无私的帮助。

我一来到安全管理部门就整天跟着我师傅到生产现场处理一些异常问题和安全突发事件，当时我司在建的(57000t—19#□17#□21#□24#□19100t-5#船)，我开始进行了解造船基本情况，并熟悉我们安全员日常工作重点及我们公司在建船舶日常监控重点，由于我司的安全主管同时也我的“传、帮、带”师傅，他对我进行现场的安全管理工作介绍，我才开始认识造船，迈开进造船公司工作的第一步，我在我师傅那里学到了很多，他曾告诉我说：“作为我们安全管理人员每一天面对的工作都不一样，要打交道的人也不一样，要处理的问题也不一样，那么我们就要做到：要有自己的性格、

有自己的工作方法和方式。只要是自己认为是对的就要大胆去做，有想法、有创意就大胆去实施。工作就是要有魄力！”使我至今受益非浅。在(57000t-16#)船上施工现场学习期间，我自己明白了船在船台建造期间要把防高坠、防物体打击、工装设施列为日常工作重点来做。船台期间的是多工种、多人员密集型作业一定要做好现场的监控，绝对不可以马虎大意。

在11月份我得到了上级领导和我们主管的细心指导和热情帮助很快就熟悉涂装作业的监控重点，在进行涂装作业前准备工作，要先填写涂装申报单，挂好严禁烟火警示牌，拉好警戒旗，将防火、防爆、通风作为主要工作来抓，并且知道了涂装作业的工作流程和步骤，做了这方面的笔记和工作记录。涂装完后要做好工完料清的工作，在闭秘舱室涂装作业时要加强仓室通风，设备一定要是防爆型的在喷涂过程中如有发现有动火与涂装作业冲突时，及时通知项目及厂安技部进行协调处理。我在学习过程中也有发现部分员工在工作中暴露出一些不协调、不规范的现象如：员工不带安全帽，安全带，劳保用品穿带不规范等，在进行涂装作业时无挂《严禁烟火警示牌》针对这些习惯性违章，我们及时的和他们的责任班组和责任人进行了沟通并采取一定的方法处理。

在12月份初由于我司的57000t—16#船要下水进行施工作业，在我主管的帮助下我又学到了很多，虽然自己有在船台实习的经验，但是我认为以前认识的.还是不够全面要学习的东西还是很多，至今我一直对我们厂脚手架和仓室通风问题很感兴趣，并且我在工作之余也一直在收集相关资料认为我厂单位在这两方面确实是有要改进的地方。

对与20xx年的工作计划我会在认真完成领导交代的任务同时继续学习安全管理知识，虚心请教，全方面的完善自己，胜任自己的安全管理工作，让自己尽快的加入到我们安全管理部门中来并且我会继续跟踪我厂脚手架搭建和仓室通风问题改良，更好的为广大员工提供安全舒适的工作环境做出自己

的一份努力，为我司取得更大的辉煌做出自己应有的贡献。

以上是我在参加工作以来对自己实习期间工作的总结和日后的工作计划有不成熟和认识不全面的地方还望领导批评、指正。

船舶机务工作总结篇四

一、加强领导

局里严格按照统一领导。依法监督和安全一把手工程的原则，年初成立了系统安全生产工作领导小组。由局党组书记、局长古平同志任组长，为安全生产第一责任人，负责水利系统安全生产全面工作；常务副局长袁兴华同志任副组长，为安全生产第二责任人，具体分管水利系统安全生产工作；其余领导和中层干部为成员，具体负责职责范围内的安全生产工作。领导小组下设办公室在渔政站，具体承办全局安全生产日常事务工作。

根据水利系统安全工作特点，领导小组将安全生产监督管理的职责进行了分工，明确了渔政渔港监督管理站负责全县渔业船舶的安全生产监督管理工作，范文写作并签订了安全生产责任书，缴纳安全生产风险抵押金。渔政站为强化渔业船舶安全管理，规范船主安全驾船行为，杜绝非法载人载货现象，防止重特大事故发生，与全县渔船船主签订《渔业船舶安全生产责任书》195份，层层落实了安全责任。

二、加大宣传，切实提高渔民安全意识

一。全年，共召开渔民座谈会12次，广播电视宣传2次，印发安全宣传资料2000余份，刷写宣传标语4幅，开展《安全生产法》知识竞赛活动答题人员100余人，重点教育渔民3人次，切实提高了渔民和安全生产意识和安全技能，实现了安全生产。

三、认真开展渔业船舶证件换发工作

今年我局严格按照市渔政处，市渔业船舶检验局的统一安排和部署，认真开展了渔业船舶三证一牌换发工作。到目前为止，共换发渔业船舶检验证书281本，渔业船舶登记证书281本，船员证书330本，渔业船牌281张。渔政站在换发证件时，对渔业船舶安全管理采取了新的举措：一是在每本检验证书上注明禁止非法载客载货的警示标语，范文top100时刻警惕渔民注意安全和不非法载客；二是实行一船一牌照，牌照统一装订在指定醒目位置，安全管理部门督查一目了然，便于三无渔船的清理。

四、加强检查，发现隐患及时整改

针对我县渔业船舶数量较多，较分散等特点，我局采取多种方式对渔业船舶进行安全检查。一是在换发证件时，船检人员现场登船检验，重点检查渔业船舶的安全性能，救生衣、消防设备、配备情况，渔民参加安全培训、学习情况等，对不符合条件的坚决不予年审。二是加强对忠县周氏造船厂的监督检查，狠抓渔业船舶的建造质量，把住劣质渔船源头关；三是渔政部门同其他部门开展联合检查。4月19日至20日，县人大、县水利局检查组对沿江的洋渡、东溪、石宝等重点乡镇贯彻《渔业法》执行情况进行了督查，切实增强了乡镇政府加强渔业船舶安全管理的责任感。6月中旬，渔政站联合县交委、县长江海事处、县地方海事处等部门进行检查，对沿江群众过河难的地方进行重点检查，发现隐患及时给县政府汇报，妥善解决三峡库区当地群众过河难的问题。目前，县交委已在涂井河、思想汇报专题干井河等支河设置渡口14个。四是渔政站重点船只进行明查暗访，突击检查。全年，共出动检查车船20（辆、艘）次，检查人员60人次，检查渔业船舶250艘次，查获非法载客载货3艘，责令停业整改2艘，落实密查暗访9处，严防死守30天次。通过加强检查，隐患整改，杜绝了渔业船舶重大安全事故的发生。

五、存在的困难和问题

总结我局的渔业船舶安全工作，成绩突出，但也还存在一些困难和问题。

大多数渔民文化素质低，安全知识、安全意识差。

（二）三峡库区156米水位的形成，水面增宽加深，渔政无水上交通工具，检查十分不便，管理死角仍有安全隐患存在。

（三）个别乡镇对渔业船舶安全管理认识不到位，工作存在脱节现象。

六、明年工作打算

进一步加强渔业安全法律、法规的宣传，切实提高渔民的安全意识和安全知识。

（二）进一步加强同相关部门、乡镇政府的联系，共同做好渔业船舶安全管理工作。

（三）积极开展安全检查，发现隐患及时整改，确保无渔业船舶安全事故发生。

一、突出安全发展主线，将安全与发展放在管理的首位。

在安全生产月活动中，我们以三个代表重要思想为指导，以科学发展观统领全局，坚持安全第一、预防为主的方针，一是公司突出安全发展主线，将安全与发展放在管理的首位，黄总经理亲自动员和部署了各项安全活动。二是公司成立了安全生产月活动领导小组，并且结合海上减载作业、船舶海上运输生产的特点，开展了形式多样、内容丰富的安全生产月活动，6月4日新双峰海轮开展了以党员身边无事故为主题安全月活动的再次动员，通过安全月活动进一步强化了员工

的自我保护能力和安全意识。三是工会（党群部门）积极推进安全文化建设，深入组织开展了安康杯安全知识竞赛、我为安全献一计等系列活动，《浦远通讯》刊登了船舶安全生产活动的专题报道，通过活动进一步提高了公司安全设防能力，保持了公司的安全稳定，确保了生产安全。

二、强化安全责任，周密安全部署，确保安全生产。

以务实的精神抓好安全，我们突出了安全责任与安全监督二个重点。

（1）在上海合作组织峰会召开期间按市委和集团通知的要求，公司把峰会的安全工作作为头等重要的政治任务，保持高度政治的敏感性，进一步加强了在峰会期间船舶生产的安全生产，研究制定和下发了强化责任、细化措施，周密部署，抓好落实，确保安全的措施，并且以通电形式下发各船舶，保证安全，做到万无一失。

（2）认真贯彻落实陈戌源总裁在集团5·24安全生产紧急会议上的讲话精神，公司领导总经理黄柏清亲自传达讲话，提出了认清严峻形势，增强安全管理的要求，公司马玉龙副总经理亲自到每艘船舶进行传达，海务部还将讲话以安全通电形式，传达到每艘船舶、管理部室。此外，6月2日-6月8日云岭宝山万岭轮船舶领导，根据公司要求，围绕安全月活动主题、认真开展学习讨论，公司对到港船舶开展安全检查，共发现48个问题，现已基本落实和完成了整改。

船舶机务工作总结篇五

这篇关于xx船舶机工实习报告内容大全，是实习报告频道特地，希望对大家有所帮助！

你的实习期和担任机工的时间到了符合换三管轮证书后，你就可以拿到三管轮的适任证书了。这本证书证明你具备了担

任远洋船舶三管轮职务的资格。你已经具备了这种资格，但是你心里肯定在不停地拷问自我：我能够胜任吗？开始接任三管轮的时候，你的心在打鼓：我干得了吗？不用怕，不干你怎么知道你干不了啊。责任在肩，你就得扛下来，况且你的上面还有二管轮、大管轮、轮机长可以去请教，还有一些年长的机工也是你可以求教的师傅啊。

三管轮主管的设备纷繁复杂，可能你心中没有一丝头绪。这个时候可以求教轮机长，可以看看自己的《维修保养计划表》，可以翻阅以前三管轮的工作记录和《检修记录簿》，这些都可以消除你心中的疑惑，理清你的头绪。这个阶段很多检修工作必须自己做了，也能够体现你实习做机工时候学到的基本功。一般而言都还是不行的，你的很多工作必须有其他人员的帮忙、协助才能完成，所以你必须和那些老师傅们搞好关系，尊敬他们，做事先做人。不管你是大连海事大学还是上海海事大学毕业的，不管你是什么科班出身的，在那些类似老兵的机工师傅面前你还是新兵蛋子一个。你干活的手上功夫比他们差远了，毕竟他们在机舱里面摸爬滚打了多年，内功比你深厚多了。三管轮阶段你要苦练自己的基本功，虽然学校里面都有安排实习，车、钳、焊都学过，但那时候基本上是闹着玩的，学的都是一些花拳绣腿，在船上没见到几个能够拿出来真刀真枪干几下的，基本上都还给老师了。到了船上工作后，你会经常用到这方面的技能，所以，你必须扎扎实实地去学好，免得麻烦别人，挨人家的白眼。这个阶段如果你能够遇上一个理论和实际动手能力很强，且喜欢指点、培训轮机员的老轨，那是你的幸运，能收到事半功倍之效。如果没有这么幸运，你就只能自我修行了。

你做了一条船、两条船甚至是三条船的三管轮，海龄上达到了海事局规定升任二管轮的要求，在船工作期间没有设备管理不善、人为事故不良记录，公司就会安排为你更换二管轮证书，马上你就可以进入二管轮角色了。

船舶机务工作总结篇六

20xx年以来，在市委市政府的正确领导下，在市安监局的直接指导下，我认真贯彻《^v^安全生产法》和省市有关安全生产的文件精神，落实措施，排查隐患，有效地遏制了渔业安全生产事故的发生。上半年，全市未发生重大渔业安全生产事故，稳定了渔业生产秩序，促进了渔业经济的健康发展。

1、强化领导。经局党组研究，专门成立了市渔业安全生产领导小组，市水产局副局长x同志为组长，市渔政渔监处处长x及各县区主管渔业生产的副局长为副组长，市县区渔政站的负责人为成员。领导小组下设办公室，办公室设在市渔政站，市渔政站负责人x兼任办公室主任。x副局长多次带领市渔业安全生产领导小组成员分赴重点渔业乡镇和重点渔区进行渔业安全生产督查，强化领导，加大力度，确保安全。

2、扩大宣传。充分利用电视、广播、报纸等多种媒体宣传《中华人民共和国安全生产法》、《^v^渔业法》、《^v^渔港水域交通安全管理条例》以及渔业港航有关规定，不断扩大渔业安全知识的宣传覆盖面，努力做到渔业安全知识家喻户晓。

3、健全制度。一是进一步健全安全生产责任制和责任追究制度，做到人人负责，违者必究。严格执行安全生产例会制度，坚持每季度召开一次本系统安全生产专题会计划。二是落实渔业重大危险源普查登记建档制度。为了确保我市渔业重大危险源普查登记建档工作走向正规化，我局派出业务骨干参加市^v^举办的全市重大危险源普查登记建档培训班。之后，即组织对我市易发渔业安全事故的重点地区和重点部位的监督检查，对查出的事故隐患即时建档，认真评估，限期整改，并监督整改的落实情况。三是进一步健全内部工作制度。认真落实市直属渔业安全生产管理单位（市渔港处和船检处）安全生产应急救援预案，并定期和不定期组织演练，做到安全第一，预防为主，减少各类事故的损失，确保渔民的生命

财产安全。

同时，切实加强全员安全生产教育和安全知识的培训工作，提高广大职工的安全生产意识。

4、落实措施。一是认真组织开展渔业安全生产检查专项活动，认真落实x月x日全国安全生产电视电话会议精神。根据市委市政府的统一部署，我局于x月x日至x月x日在全市范围内开展渔业安全生产检查专项活动，在此期我局共组织x人次，吃住在渔区，工作在船头，边检查，边宣传，对发现的事故隐患和安全薄弱环节，坚决全生产月”活动。以“实施安全生产法，人人事事保安全’，为主题，以营造渔业系统“关注安全，关爱生命”的良好氛围，在重点渔港渔区悬挂安全宣传横幅x条，贴标语x多份，发放安全通告x份，组织安全检查x人次，在重点渔业乡（镇）召开安全专题讲座，剖析去年“x”案例，宣传渔业安全知识，提高渔业人员的安全意识。三是加强渔港监督检查和渔船检验工作。渔港监督检查是渔船安全航行、渔港水域稳定秩序和渔民生命财产安全的保证，渔船检验是确保渔船、渔民安全生产一个必要的强制措施，市渔港监督处、渔船检验处的一切工作，都是围绕着加大渔民、渔船、渔港的安全监督管理力度这个主线进行的，上半年共进行渔港安全检查x多人次，检验渔船x多条，清理取缔“三无”和“三证不齐”渔船x条。

1、由于x渔业经济的快速发展，渔业船舶的不断更新，高速渔用快艇的大幅度增加，我们现有的管理手段和管理设备，远远不能适应现代渔业发展的需要。

2、少数地方存在地方保护主义，力口之渔民的安全意识比较薄弱，逃避全检查的现象时有发生，即使是受到检查的违规违章船只，处罚执行难度也较大。

3、渔业安全机构的设置不适应新形势下的渔业安全生产需要。

我局下设的渔港监督和渔船检验机构，是全省市级机构中唯一不是全额拨款的单位，而且人手太少，目前专职人员只有x人，而且缺乏必要的管理经费和管理装备，要想管好全市的近x万亩水面和近万只渔业船舶，确实显得力不从心，明显不适应工作和形势需要。

- 1、进一步加强渔业安全检查，重点是加大对湖区渔业船舶和船员的安全监督。
- 2、对照责任目标，进一步检查工作完成情况，落实措施，确保全年工作任务的完成。
- 3、协助地方政府，重点落实渔船船员的培训发证工作。
- 4、继续积极呼吁，争取支持，力口强安全生产管理单位的建设。也请市^v^能够帮助呼吁。

船舶机务工作总结篇七

河南巨烽生物能源开发有限公司是一个集科研、生产、销售、服务于一体的综合性企业，以研发生产再生能源设备为主导，生产数控锅炉，生物质炊事采暖炉，生物质炊事炉和生物质能冷暖水空调为辅，主导产品有桔杆压块机，生物质炉（具）及冷暖水空调5大系列40余种型号高效能源综合利用设备。

一年来，公司立足现有基础设施，依靠专家技术人才和高新技术，以研发生产工艺现代化和设备自动化、大型化为手段，促进了设备生产工艺结构的优化进程，促进了生产生物质能源压块和使用生物质能源压块炉具产业链的合理与优化，提高了劳动生产率，研发生产了科技含量高，操作方便，节能环保的生物质炉（具）新产品，进一步了搞高了企业的整体素质和社会效益及经济效益。

一、节能减排创新工作的总体情况

公司根据国家*等部门《千家企业节能行动实施方案》和《可再生能源中长期发展规划》的要求，结合企业自身的发展需要，编制了《河南巨烽生物能源开发有限公司节能减排科技创新规划》，明确了指导思想和基本原则，确定了规划目标，建立完善了管理制度，制定了具体措施与要求。

1、为了加强推行实施《规划》的组织领导，公司成立了领导小组和推进办公室。公司董事长高海华同志亲自任组长，公司技术部长苏树森、生产部长彭宗党、工程师黄贵育为成员。领导小组具体负责《规划》的推行与实施，对研发生产过程中出现的重大问题进行研究决策，定期听取推进办公室的工作汇报。推进办公室具体负责推进的日常管理工作。从而保证了各项工作正常开展与运行。

2、制定了管理措施，进一步加强了生产与销售的管理，巩固了公司已取得的高新技术成果，有效的促使企业在新能源开发利用行业中长久持续生存与发展。各部室严格按照管理规定和工作职责定期组织企业职工的安全生产教育与培训，定期对专业技术人员进行培训，有效地提高了员工的安全意识与技术水*。

3、建立了推进工作机制，明确了职责和工作程序，建立了例会制度，实施了动态管理，制定了目标考核办法。通过“明确目标，落实责任，强化管理，奖罚分明”责任制度推行与实施，促进了《规划》的有效实施，确保了《规划》目标的实现。

二、节能减排的资金投入及科研投入20xx年公司节能减排的投入是：1010万元。

20xx年科研经费的投入是：科研经费占销售收入的比例为10%
金额： $1780 \times 10\% = 178$ 万元。

三、开展新技术、新工艺及新设备研制的`科研攻关情况

1、试制研发了秸秆压块机模块及高耐磨压轮的材质锻造，热处理渗碳，高频处理；模组模盘开机后温度升高的曲线变化对秸秆成型过程影响的实验。

2、着重设计了生物质在炉膛第一次燃烧辐射热利用和二次富氧燃烧对流热的利用；设计了多回程燃烧热利用技术，提高生物质利用率，确保热转换率80%以上，完成了常压锅炉设计工作压力，试验水压，试验时间30min□

3、根据生物质燃料的燃烧属性开发出了更节能环保的新式生物质炊事采暖炉；做了锅炉的试验，水压不低于，火力强度不低于2kw□采暖额定的热量不低于12kw□在二次富氧燃烧室的设计创新上取得了突破，提高了生物质利用率，确保了无烟排放。

4、生物质炊事炉的技术研发有了新的提高，根据生物质燃烧属性设计的炊事炉确保火力强度2kw以上，且确保烟囱余热无烟化排放，同时在本炉的基础上，设计出了燃烧生物质压块的炊事炉，生物质颗粒炊事炉，大炉门多种生物质炊事炉。

5、冷暖水空调技术研发工作有了新进展，提高了冷暖水空调的实用性，确保了空调在制冷和制热功率，扩大风道，减少空气阻力，节省能源。在热交换表冷器上进行了创新，成功。实现了热交换效提高30%；改进风叶结构设计，减小风叶电机功率（由120w降至100w□□增加风量流速的同时，降低了能耗和噪音，实现控制在30分贝以下。

四、实现的节能降耗指标和减少污染排放指标

20xx年综合利用秸秆压块6wt□20xx年达到9wt□提高50%□20xx年减排so₂255t□20xx年达到382t□提高50%□20xx年减排□20xx年提高，提高50%□20xx年减排nox222t□20xx年达到333t□提高50%。

公司是濮阳市新农村绿色能源开发推广应用计划的协作和承办单位，经过一年的试点应用，该项计划经推广，直接惠及近30万农户，年节省标准煤30万吨，使农民增加亿元。公司还建立了自己的培训体系，以高新技能职业学校为依托，开设新农机、新能源等专业，为企业培养和造就了一支高素质的职工队伍，从而保证了该公司各类产品的性能和各类服务的高质量。

通过该项目的推广，不但使人们感受到低碳经济和生活质量的提高，还有效地增强全民的民族意识，陶冶勤劳、节俭、讲卫生、为他人群体性民族素质。通过自己的劳动使生活条件和生存条件及环境更加美好。

六、存在的问题及建议

1、再生能源设备、再生能源秸秆压块燃料市场潜力巨大，企业长期发展战略不够健全，《企业发展远景战略规划》等相关制度仍需完善，节能减排的观念与意识仍需进一步提高。

2、部分生产设备相对落后，生产工艺及流程有待改进和提高。建议：各级*及有关部门在政策上多给支持与协助，特别是高端技术人才的引进与推荐方面要多给帮助。

船舶机务工作总结篇八

工作总结是对某一段时间的工作进行一次全面系统的总检查、总评价、总分析、总研究，从而分析不足，得出可供参考及改进的经验。下面就是小编整理的船舶建造监理工作总结，一起来看一下吧。

船舶建造质量的高低，直接影响到船舶的使用寿命和营运安全。船舶建造质量主要由图纸设计、建造工艺和检验监督三方面决定，而船舶在建造过程中是否按图施工、是否按认可或先进工艺施工，等等，这些都与验船师的责任心和业务水

平有关，可见验船师的检验工作直接关系到船舶的建造质量。在1993年至1996年实习和工作初期，我分别在船厂、船厂、船厂对船舶设计、放样、装配焊接等等船舶的工艺流程进行了实践。并跟随验船师对包括千吨级“五运司8”等几十艘建造船舶进行了实践检验，掌握了辖区内船舶的建造检验技能。在任助理工程师几年来，独立检验建造船舶二十余艘，其中包括客船、货船、工作船等类型。在工作中，我充分认识到科学的工作程序和严格的管理是保证船舶建造质量的重要，原来部分船厂管理较为混乱，检验发现问题，产生返工现象较多，影响了船舶建造速度和船厂的效益，在工作中我经过思考，与船厂协商，制定出“技术工人——船厂质检员——验船师”的三级报检制度，有针对性的把规范要求发放到技术工人手中，在船舶建造中的几个重要步骤按三级报。

检制通过检验后，方能进行下步施工，实践证明，采用这个措施后，返工现象大大降低，提高质量和效益，收到了船厂的欢迎。船舶检验过程其实是执行规范的过程，但执行规范决不是生搬硬套，而是在充分理解规范条文的基础上对问题做出恰当的处理。在检验工作中，我常常在保证满足规范的情况下，尽量考虑到船厂和船东的利益。一次在船舶改建检验中，该船进行加长、加宽，原实肋板强度不能满足要求，设计图纸原设计采用增加实肋板腹板高度的做法来满足要求，但在实际施工中，该设计工艺复杂，施工难度大，质量无法保证。我经过研究，提出在原实肋板面板上增加一扁铁，达到增加实肋板面板尺寸，满足强度要求的变更设计，该变更设计得到上级检验部门的审核通过，施工上大大减少了强度，加快了施工进度，船东、厂方均很满意。

在工作中我特别注意对发现问题进行研究，想方设法解决它。一次在“181”倾斜试验中，把移动到船舶另一舷的压铁移回原处时，船舶没能完全回复到原先平衡位置，保持倾斜了一个很小角度。开始以为船上物体滑移所致，但检查后没有。虽然只是很小角度，我并没有放过，相信其中必定有原因。打开舱室仔细检查，发现该船在尾舱内有一隔离空仓，为了

让船舶试航时能在空载情况螺旋桨不露出水面保持航行性能，船东对该舱进行灌水压载，使船尾部加大吃水。倾斜试验前船舶曾进行排出仓底水但没干净。倾斜试验时，该舱内积水移向了另一边，在将移动到船舶另一舷的压铁移回原处时，由于船底纵向骨架的阻拦，虽然在骨架间有流水孔，但回流速度缓慢，致使仓内一边积水使船舶没能回到原平衡位置，保持了一个很小的倾斜角度。问题缘由找到了，我即要求船舶清空该舱内积水后重做试验，结果令人很满意。在检验隆安船厂建造的“隆安水运12”船时，进行操舵试验过程中，发现左右满舵时舵杆明显摆动，经反复试验观察，发现产生摆动的原因是由于尾封板结构布局不太合理，下舵承座安装位置处于扶强材之间，在满舵时舵杆牵拉尾封板产生较大弹性变形所致。考虑到内河船操舵频繁，经常大角度操舵，受力较大，故提出在下舵承位置的尾封板内侧加设舱壁水平桁的措施，厂方采纳了我的意见。后经重新试验，情况良好，该船营运多年来，舵系从未发生问题。

营运船舶的检验是船检工作的一个重要方面，在船舶检验的实际工作中，很大一部分工作是对营运船舶的检验，而且营运船舶的技术状况较之新建船舶更为复杂，在业务技术水平方面对验船人员的要求更高。因此，从事营运船舶检验的验船人员不但要掌握和运用有关新建及营运船舶检验的所有规范规则和规程，而且必须具有丰富的实践经验和现场处理问题的能力。任助理工程师以来，我共对船舶进行营运检验1000艘次，包括客船、普通货船、油船、工程船、拖轮、汽车渡船、砂石船、乡镇圩横渡船等船舶类型，在工作中，一如既往的认真细致，善于思考，发现问题及时加与解决，清除了大量事故隐患，保证了船舶的安全航行。九七年十一月，我在检验“水运001”船时，发现货舱口纵桁有变形现象，仔细查看，发现舱口端横梁尺寸较小，强度不能满足规范要求，我提出在货舱区左右增设支柱的办法来进行解决，经过这些年的跟踪检验，未发现该船货舱区出现变形现象。年八月，我在检验“水运188”船时，凭我对规范的熟悉和经验，敏锐的感到这条长度在30余米的船舶所核定的b级300mm

干舷值不能满足规范要求，翻阅该船的干舷计算书，果然发现计算错误，随即要求该船重新进行了干舷核算，消除了事故隐患。

在检验“田阳22”船时(该船为吸斗运砂船)，船主为了节省投资提高经济效益，未经批准在机舱前壁处增设一较大敞口水箱，让货舱砂水流到水箱，在由主机带动水泵把砂水排除舷外。我认为该船在进行吸砂作业时，不可能一直开动主机排水，且该水箱为敞口水箱，万一有其他原因，不能及时将水排出舷外时，水将进入机舱，严重影响船舶安全，故提出拆出水箱保证舱壁水密，增设一套排水设备，避免了一起潜在可能发生的沉船事故。

九十年代前期，水运事业发展迅猛，大量违章建造船舶流入市场进行营运，这些船舶由于天生不足，存在着大量结构技术缺陷，给营运检验工作带来沉重压力。我在营运检验中，抓住船舶进行特别检验上厂的机会，严格按检验规程进行检验，同时结合实际情况，对后天难于纠正的缺陷，在不违背规范的情况下，采用变通处理，签发大量《检验意见通知书》，纠正了船舶原建造存在的大量缺陷，基本清理掉了船舶历年的检验遗留问题，为船舶的安全航行提供了技术保障。

几年来共进行公证检验15艘次，作出的技术结论均作为理赔的依据之一，从没引起争议，同时，还从船检的角度协助海事部门分析事故原因，提出建设性意见，均被采纳作为结案的依据之一。如在对“水运035”船的公证检验，该船发生触礁事故后上排，我到现场进行公证检验，通过细致检查，发现主甲板下约180mm处有一条长焊缝，怀疑船舶已经过改装，重新丈量主尺度后，发现该船型深确实比证书记载增加了180mm,在事实面前，船主也不得不承认该船确实经过私自改装，确认了该船吃水超过航道水深是导致触礁的原因之一，为理赔和海事结案提供了依据。

由于历史遗留的原因，90年代初本航区有大量无证乡镇运输

船舶违章航行，这些船舶技术状况都比较差，是水上交通安全的极大隐患。几年来我作为船检骨干，参加了对江流域、水库乡镇船舶的9次整顿工作，检验船舶400艘次。乡镇船舶的检验发证是检验工作中的一个难点，这些船舶私自建造，无图纸资料，必须经过实船测量得出一些原始数据进行计算。我在对这些船舶进行检验时，既是进行技术把关，又进行帮助。通过限制航行时间，限制航线，增加干舷等方法对船舶提出一些限制条件，保证船舶的'营运安全。在检验“024”船时，在稳行核算不能满足要求，我经过分析，提出在该船舱底加设固定压载，降低船舶重心，经再次核算，满足了要求。在工作中我注意到辖区内乡镇圩渡船赶圩均携带有农产品等货物，提出将客舱区划出一定区域进行货物的放置，前部载客、后部载货，载货量根据实船统计资料选定，同时兼顾了载客和载货，又避免人货的混装，在稳性核算时设计加入货物进行核算，符合了实际情况，更有利于保证安全。在乡镇船舶检验中，由于大部分船主素质普遍较低，对船舶只有一些感性认识，对在乡镇船舶存在的缺陷，如舱壁的水密性、舵链的隐患、安全、信号设备的配备，我都能耐心、细致地进行说明，使船主真正在思想上认识，主动纠正船舶存在问题，现在辖区内乡镇船舶的技术状况得到了很大提高，几年来没因船舶技术状况出过事故。

由于地方船厂技术人员的缺乏，本着为人民服务的思想，我利用自身掌握技术，帮助进行过多艘船舶船体设计，包括800吨改建船、1800吨改建船、35米甲板横渡船等多种类型船舶。多年以来，我所设计的图纸符合国家颁布的技术规范要求，并均通过了上级船检部门的审核。同时，按我所设计的图纸进行建造、改建的船舶，或按我所设计船舶图纸进行技术改造的船舶，其技术状况良好，没有发生技术质量事故。在船舶图纸设计工作中，我始终追求科学、合理的目标，使安全保障和经济效益有机地结合在一起，得到船方的肯定和欢迎。在参与船舶设计的过程中，我积累了船舶图纸的审核经验，具备了内河船舶图纸(船体部分)审核的能力。

船舶检验是一项技术很强的工作，同时又是一项管理工程，要做好船舶检验，必须掌握大量的理论知识和实践经验。我从船舶检验专业毕业，在多年工作中一直抓紧空余时间进行学习，通读和熟悉各种规范及有关专业知识。并通过自学，利用所学知识，编写了“吨位丈量”等计算机程序，很大程度上提高了工作效率。目前正参加武汉理工大学船舶工程本科专业的学习。多次参加上级部门组织的业务培训，并都通过了考试。在不断的培训学习和自己努力，业务水平不断提高。

多年来一直在基层从事船检业务，在工作的各个方面都得到了锻炼和提高，加上长期的专业学习，业务培训，我具备了较系统的理论知识和专业技术知识，熟练掌握了辖区内船舶的建造检验技能，积累了一定的工作经验，在技术业务水平、管理能力以及应变能力等各方面都已具备了担任工程师的能力和条件。

船舶机务工作总结篇九

1. 在工程部经理的领导下，全面负责机务设备的管理与考核工作。
2. 负责机务设备的开箱检验，管理。
3. 负责机务设备的登记造册，核对设备合同是否符合合同条款规定的数量和质量标准。
4. 负责建立机务设备技术资料档案，完善设备资料（包括图纸、说明书、合格证）。
5. 有权进入施工现场检查了解施工安全情况，检查安全规程、制度、措施的贯彻落实情况；有权制止违章作业、违章指挥、违反劳动纪律的行为。

6. 有权保护事故现场、有权向各参建单位任何人员调查了解事故有关情况 and 提取事故原始资料，有权对事故现场进行拍照、录音、录像等。
7. 对事故的调查分析结论和处理有不同意见时，有权提出或向上级安全监督机构反映；对违反规定、隐瞒事故或阻碍事故调查的行为有权纠正或越级反映。
8. 有权对安全施工方面存有严重问题的参建单位发出《事故隐患限期整改通知书》，并督促其限期解决。
9. 有权对执行制度不严、违反安全文明施工条例、发生质量事故的参建单位提出考核建议。
10. 有权对做出显着成绩的参建单位、个人提出奖励建议。
11. 负责机务设备的验收、检验，施工图审查。
12. 负责监督施工单位按照图纸和施工规范施工，协调解决施工过程中出现的技术问题。
13. 负责机务设备的调试、检查、验收、移交生产。
14. 参与工程招标资料、文件的编写、审查和评标工作，提出合理建议。
15. 贯彻执行公司各项管理制度，按时完成领导交办的各项工作任务。

船舶机务工作总结篇十

——“ ” 轮二副：

尊敬的领导：

你们好！

我是“富源”轮二副，于2011年3月3日在京唐港上船工作，在船上工作和生活中，我安分守己，尽心尽力做好本职工作。此外我积极上进，充分利用闲暇时间努力学习大副业务知识，抓住机会模拟实践大副业务技能，特别是在某某船长和某某大副的悉心传授教导下，我不断学习领悟，自觉已掌握大副在船工作的基本程序，方法技巧和注意事项，以下是我对如何做好大副工作的理解和体会，不到之处，敬请不吝指教！

大副是甲板部负责人，要紧密配合船长开展甲板部日常工作，做好船长的得力助手。不同于二副工作的内容明确工作要求细致认真，我觉得作为大副首先要思想明确，态度端正，清楚自己的职责所在，能从较长远，全方位的角度考虑问题，做任何事情都要考虑船员，船舶，机器，货物的安全和周围环境。其实大副的工作就是一个提前制定切实可行的计划，做好各项准备，然后监管既定计划及时有效执行到位的过程，要在不断学习业务知识技能，不断总结工作经验的同时还要具备人员管理能力，临机应变能力，沟通交流能力等综合素质，才能从容应对本职工作。

一，明确大副的职责所在大副是甲板部带头人，在船长领导下主持甲板部的日常工作，执行并监督各有关岗位人员执行公司综合管理体系的各项要求；协助船长抓好船舶航行安全工作；负责货物的配载、装卸、交接和运输管理；按综合管理体系要求，负责甲板部船员的各种培训；负责体系有关大副职责的受控文件的管理、维护、记录和存档；保管船舶图纸、技术资料，负责做好甲板部物料(包括厨房用品及船员生活用品)的申请，验收、保管、使用等管理工作；掌管船舶备用钥匙；保管并执行《船舶垃圾管理计划》，主管船舶垃圾的收集、存放和处理，填写《垃圾记录簿》，保存岸方提供的垃圾收据；监督船员遵守国际和地区性环保法律法规，避免发生污染事故；船舶停泊在港口、外锚地或在航经海盗经常出没的水域时，组织、安排防盗、防偷渡工作，确保船舶、

船员和货物的安全；按船长指示做好备舱工作，负责货物配载、装卸和运输管理，当装卸重大件、危险品及贵重货物时应亲自在现场监督，防止货损、货差，装卸货完毕后应尽快将装卸货报告、积载舱图及船舶吃水、强度、稳性等资料寄公司；开航前应检查装卸货单证是否齐全，船员是否到齐，督促甲板部船员做好各项开航准备工作；海上航行及锚泊值班中注意救生、消防设备，装卸机械及货物是否绑扎牢固，遇有风暴警报时，更应亲自检查和监督船员做好货物、设备及物品的加固防护措施；管理淡水的储量和消耗；负责压载水的注入、排出和移注工作；检查各淡水舱，压载水舱及污水井的测量记录；负责制订甲板部的《维修保养计划》；负责船体及装卸机械的维修保养；船舶厂修或坞修时，提前报送修理单，修理期间负责甲板部工程的监修和验收；航行值班期间经常运用各种方法测定船位，及时修改航向，使船舶经常保持在计划航线上航行，保证船舶航行安全；大洋航行值班期间，在天气、海况允许的情况下，应利用天体测定罗经差、船位线或船位，并做好相关记录；组织船员做好清洁卫生工作，陪同船长定期检查船舶卫生。负责每天审阅《航海日志》并签字；负责救生设备的保养并与轮机长分工负责消防设备的保养，督促三副按时检查、维修和保养相关设备，按规定及时换新并做好记录；落实抵港前各项准备工作，组织甲板部船员认真做好自查自纠等港口国迎检工作；其它有关上下船交接班、进出港、靠离移泊、锚泊、装卸货、航行值班、修船职责参照相关须知的有关规定；应急情况下，执行体系文件有关规定及履行应急部署表列明职责。

制定装卸货程序要综合考虑各种因素，在根据本船实际和《国际载重线公约》确定载货量之后，在船舶抵港装货之前，还需了解更多相关信息，如抵港水尺及吃水差，装货机械的高度尺寸和装卸速率，潮水变化幅度和周期，系泊要求，工人的专业熟练程度，水的比重，码头长度，装货及排放压载水有无时间限制及其它的特殊规定要求等信息。当然，船方也需提供相应的信息给港方。在抵港靠泊之后，还需向代理和工头进一步了解证实，索取相关的货物证书报告，查看货

样，做好与港方的沟通工作。量取泊位的实际水深，在扣除潮水的影响后，是否会在装货过程中和开航时造成船舶搁浅，这点很重要。依据货物的隔舱要求，泊位的水深限制，装货的速率及头数，船舶排放压载水的速度，保持合适的剪力及弯矩，以及港方相关的要求，如果不能满足就需及时协商解决办法，综合考虑以上因素，制定装卸货顺序步骤和排放压载水的顺序及步骤□loading sequence和unloading sequence的编制可以参照blu手册的说明要求。

2. 洗舱备舱工作

根据货物的特性要求，在前一航次结束之前就需要组织甲板部人员进行严格的备舱工作。如果对货物的特性不了解，可以查阅bc code的相关说明。如果是危险货或者是对人体健康带有一定伤害性，还须查阅imdg的相关说明，并将有关注意事项张贴说明。备舱的过程包括扫除残留的货物及浮锈，清理死角，洗刷大舱，舱盖和舱口围，注意防止堵塞舱口围的止回阀，过淡水等。如果是装载腐蚀性的货物，还需在舱壁上涂抹一定高度的保护层。在抵达装货港受载前，还需对大舱进行再次的清扫，查看有无残留货物及浮锈在航行中落下，有无昆虫和渗水出现。检查大舱的水密性，开关舱及封舱设备，人孔道门，管路，横梁，上下大舱的直梯及澳梯，污水井，通风孔及测量管系等等是否完好正常。备舱的工作必须认真一丝不苟的进行，来不得一丝马虎，不能抱有侥幸通过的心理。

3. 装卸货过程中的监管工作

在办理完相关的手续，取得有关货物证书验舱报告及单证，做完初始水尺检验，互签船岸检查清单和相关准备工作后即可开始装卸货了。在装货的过程中，一方面要督促值班驾驶员经常到大舱和作业现场查看货物的外表状况和含水量情况，是否与提供的证书和货样相符合，并督促工头要严格按loading sequence作业，根据掌握装货进度经常观测船舶

水尺，经计算后与岸上提供数字比对，是否和计划中的相应步骤相符合，如差别太大要及时找出原因；严禁工人违章违规操作。如有工损发生就需通报有关人员做进一步的处理工作，并做好四周及甲板巡视工作，同时自己也要密切注意装货过程中的各种问题和情况并及时的处理和协调，确保装货和排水工作顺利的进行，注意监控装货和排水过程

中sf□bm□draft值的大小，实际水深情况，拱垂情况，保正船舶始终处在安全的状态，直到最后装货结束。在做水尺检验和签署各单证时，也需要仔细谨慎，避免将来不必要的麻烦或索赔。在做大副收据时，特别是大副批注时要慎重，即能完成航次任务，避免造成纠纷，又能保护船东利益，千万不能马虎大意。

4. 水尺检验注意事项

散货船装卸货过程中的水尺检验是大副业务中的一项重要内容。做好水尺检验，首先是保证能够准确测定有关原始数据，如船舶六面吃水，舷外水密度，燃油，压载水，淡水以及储备品等。观测吃水时，船岸不得进行一切可能影响水尺观测精度的操作，如装卸货，打排压载水等要停止，有波浪时，应读取水面最高和最低时的多组数据取平均值，以减少观测误差，特别对船中吃水一定要尽可能精确测定，然后对观测吃水进行修正，如首尾垂线修正，拱垂修正等，以求得船舶平均吃水。测定水密度时应避开船舶排水管口和码头下水管道口，通常在船舶外档中部吃水一半处选取水样进行测量。最后视情况要对计算所得的排水量进行纵倾修正，港水密度修正等以计算求得准确的货物载货量。做水尺检验时，船舶当时可能存在任意倾斜状态，直接影响燃油，压载水，淡水以及船舶水尺的测量精度，有时候会出现很大误差，这一点要特别引起注意。

5. 关于压载水的排放

船舶压载水和沉积物中常常携带大量的有害生物，细菌等，

如处理不当会对海洋环境和人类身体健康造成影响和威胁，为此各港口对船舶压载水的排放提出了更高的要求。船舶在排放压载水时一定要遵守相关法规，满足港口要求，在管理和处理船舶压载水方面要做好相关记录，诸如处理方式，开始结束时间，地点，舱号，数量，温度，盐度等等，以供港口国当局检查。如在在码头装货时，排水工作尤为重要，在计划的时间和步骤内未能将预定的水排出，就可能造很大的被动和麻烦，影响整个作业计划的进行。必须时时跟进，步步监控。任何装货或排水步骤的改变，必须经过认真演算，得到大副的同意后才可进行实际操作。要迅速排放压载水，最主要的是要提高压载水泵的工作效率，一般在保持2~3米尾倾的情况下由前向后排，并尽量保持由3个以上水柜向水泵供水，船体强度，稳性和吃水差可以由所装货物进行调整，即在装货的开始阶段，排水是首要任务，制定装货顺序的依据就是在保证船体强度的情况下使压载水排放速度最快！此外，船舶在航行中排放压载水可以利用排空法，溢流法或者混合法来实施，根据要求选择合适的地点，注意天气海况的变化，同时要使船舶稳性，强度，吃水差等满足相应要求。

6. 货物途中保管

载货航行中要做好货物的在船保管工作，根据货物种类，航次计划采取适当有效的措施，例如我轮voy#134从澳大利亚装煤运往印度，航行中就涉及到煤的途中管理工作。查bc code可知煤的一些特性，比如会产生可燃易爆气体如甲烷等，当空气中甲烷的含量介于5%~16%时遇明火即可爆炸，此外，煤还具有自热和自燃性，当煤炭的粉尘在空气中含量介于10~30g/m³时，遇明火也会爆炸。为此航行途中必须经常对大舱测温并做好记录，如货温较低且稳定应进行间断性的持续通风，以排除有害气体。一般情况下煤炭装船后应进行4~5天的表面通风，然后每隔一天进行表面通风6h即可达到排除可燃气体的目的。可根据不同季节，地区特点，外界气温，采取甲板喷水的降温措施。当舱内温度接近45℃时应

立即停止通风，封闭货舱及通风筒，防止空气进入，如货物继续升高并有烟雾，则应在严格封舱的前提下有步骤的释放足量的co₂进行灭火，而不能使用海水冷却煤炭或灭火。航行途中每天监测记录温度和各種气体含量的数值，发现问题和异常时，要及时报告处理，必要时请求公司专家的指导帮助。每天测量污水井，做好记录，必要时将污水排掉。在大风浪和寒冷天气中，要注意检查舱盖，人孔道门，通风管系等等的水密情况，避免货损或其它危险情况出现。在抵达卸货港之前，如果天气和时间允许要开舱检查货物的实际状况，做到心中有数。注意开舱卸货前要进行必要通风排除有害气体，确保人员安全。

7. 货物交接

在抵达卸货港准备卸货之前，同样要与港方进行充分的信息交流，索取必要信息，如泊位和航道水深，潮汐及变化情况，开工数，卸货效率，卸货机械的情况，水密度等等的情况之后，可以参照blu手册和码头及公司的相关体系文件的要求来制定unloading sequence和压水顺序及数量计划，以保证船舶拥有合适的sf□bm值和安全高效的卸货作业。在抵达卸货港之后，船长确认收到原始提单或公司同意有效的保函，并做完初始水尺检验和相关手续及准备工作之后即可开始卸货了。在卸货的过程中，同样须严格按照制定的计划来操作，并经常性的巡视全船和大舱，查看工人的作业情况，督促当班驾驶员和有关人员一起做好，处理协调各种问题，以保证卸货工作的顺利进行，直至最后完货顺利开航。

当然，在一个完整的装卸货及运输的过程中，会出现各种各样的问题，甚至是突发问题，计划和相关的准备工作不可能完全做到面面俱到，但是时时刻刻保持高度的工作责任心是我们能做到的。

三，甲板部日常维修保养工作

甲板部的维修保养工作要有完整的计划，日常工作安排应区分轻重缓急。不过，甲板部工作的一个特点是靠天吃饭，因此要充分考虑天气海况对维修保养工作的影响。身为大副，必须具备人员管理能力，掌握了解各人性格特点，工作态度，责任心，应变能力，做到知人善任，平时多注意交流沟通。维修保养工作要抓得紧，抓得严，懂得见缝插针，也明白张弛有度。一般来说保养工作要注重实效，比如船体保养，特别是甲板，要按照实际的情况进行除锈油漆。水尺马克保持清晰。做好锚机绞缆机及相关系泊设备和开关舱及封舱设备的维修保养及检查工作，经常性的活络加油；看锚机的刹车带的磨损是否超过30%，如果是就须安排更换，底座及连接螺丝的磨损情况；齿轮，插销磨损情况，是否需要更换。检查水密门窗，各种道门，通风管系的情况，是否处于良好的工作状态。按照船龄，按检查周期和实际需要对接水柜大舱和双层底进行检查记录，以确定是否需要采取进一步的保养措施。督促二副和三副做好各自的本职工作，救生消防和航海图书资料都是港口国检查的重点。

四，抛锚作业和靠离码头作业

经过在船上将近半年的实习我对抛锚作业和和靠离码头作业有了初步的了解，下面谈谈抛锚作业和和靠离码头作业的一些注意的细节和具体的操作步骤。

抛锚和靠离码头是船舶日常营运最频繁的作业，也是容易发生各种事故的环节，一不小心就会发生事故，必须小心谨慎的操作。锚机绞缆机在抵港使用前，必须会同三管轮进行检查试验，确定处于良好的工作状态，刹车离合及止链器工况正常。在进行抛锚作业时，需要提前了解掌握锚地的水深，底质，定位条件，回旋余地，潮汐，风流 和船舶密集程度，以及港口的相关规定和要求，控制好船舶的余速并结合船舶装载情况，严格按照船长的命令正确操作，以确定抛锚的方法和步骤及出链的长度。