

船舶机头工作总结 渔业船舶安全年终工作总结(实用10篇)

总结，是对前一阶段工作的经验、教训的分析研究，借此上升到理论的高度，并从中提炼出有规律性的东西，从而提高认识，以正确的认识来把握客观事物，更好地指导今后的实际工作。怎样写总结才更能起到其作用呢？总结应该怎么写呢？下面是小编为大家带来的总结书优秀范文，希望大家可以喜欢。

船舶机头工作总结 渔业船舶安全年终工作总结篇一

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《中华人民共和国安全生产法》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》、《中华人民共和国渔业法》、《中华人民共和国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安全局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，确定显得力不从心，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。也请市安全局能够帮助呼吁。

船舶机头工作总结 渔业船舶安全年终工作总结篇二

报警参数□xxx

滑油低压停车□xxx

滑油低压备用泵启动□xxx

滑油低压自锁□xxx

高温冷却水高温降速：95℃

调整值□ xxx

顶端间隙□13mm

吸入阀间隙□xxx

排气阀间隙□xxx

喷油压力□34mpa

点火顺序：1-3-2-5-8-6-7-4-1

（二）推进系统的启动, 运转, 停车程序

1. 起动前

（1）打开柴油机报警板电源，确认无异常报警。

（2）检查下列各项目。

---检查燃油管系各阀门开关状态并确认管系无泄漏。

---油日用柜检查油位，并放除残水。

---燃油滤器放空气，残水。

---检查滑油循环舱（或油底壳）油位，调速器油位。

--- 启动滑油备用泵，检查管系无泄漏。确定压力正常（约xxx□□

--- 检查膨胀水箱水位。

--- 检查各阀门开关状态。

--- 检查低温淡水系统各阀门开关状态。

--- 检查2个主空气瓶压力（以上。）

--- 主空气瓶放残水。

--- 确认启动马达减压阀后压力表~。

--- 检查控制空气压力，并放去残水。

--- 空冷器放残考克打开检查。

5. 将柴油机控制手柄扳至“运行”位置，按下“启动”按钮进行柴油机启动操作。

2. 运行

(1) 柴油机正常启动成功，确认怠速为~400rpm□

(2) 检查下列项目。

--- 检查燃油压力（约为~）。

--- 必要时对燃油细滤器进行手动冲洗。

--- 检查燃油管系（包括高压油泵进出油管）有无泄漏。

--- 检查燃油回油情况，并检查各泻放油管的回油情况。

- 停止滑油备用泵。机带泵工作。
- 检查滑油压力。
- 滑油压差报警，但随着油温升高报警会消失。
- 检查滑油进出机温度。
- 检查淡水压力（正常不低于）。
- 检查各缸的缸套水出机温度。
- 检查海水泵压力（正常应不低于）。
- 确认增压器工作情况。
- 确认排气系统无泄漏。
- 检查各缸，增压器进出口的排气温度。
- 检查烟囱的排烟烟色。
- 主机降速至怠速，脱开离合器并空载运行约15分钟。
- 停机前启动滑油备用泵并保持运转约15分钟以上。
- 打开示功阀，冲车将缸的废气排出。
- 空冷器放残考克全开，放出部全部的冷凝水。

船舶机头工作总结 渔业船舶安全年终工作总结篇三

南宁市登记在册的渔船共有4458艘，为了保障渔业船舶生产安全，加强对渔业船舶安全生产监管，我局成立了渔业船舶“安全生产年”活动工作领导小组，负责对南宁市所辖县

区渔业船舶安全生产工作进行督查指导。并于今年的3月、5月、7月、9月由周副局长带队到南宁市所辖的横县、隆安县、宾阳县、上林县、武鸣、马山县、江南区、青秀区、良庆区、邕宁区、兴宁区、西乡塘区等12个县区分别进行了检查。使各县区主管部门充分认识开展渔船安全生产大检查的重要性和必要性，提高安全防范意识，切实保障广大渔民群众的生命财产安全。

（二）强化措施，落实责任，讲求实效

针对我市渔业船舶安全生产管理工作的实际，实行统一管理，分级负责的原则，要求各县区主管部门以船为核心，以渔船安全生产为工作对象，完善渔业安全生产规章制度，建立了每月、每季检查和节日、假日、圩日重点检查制度，来到渔业企业、下到渔船。对渔船各项安全事项进行实地督促检查。做好每一家有船渔业企业、每一艘受检渔船的安全生产督查、检查登记，慎防检查工作遗漏。重点抓好渔船水上作业安全监管，尤其注重对渔船安全设施配备情况、渔船非法载客运输和非法电鱼现象进行检查。对督查中发现的危及渔船安全生产的问题和隐患及时提出整改要求，督促渔业企业或渔业船主进行整改，对一时难以完成整改的，明确整改期限，直至彻底消除隐患，确保跟踪到位。并落实责任单位抓好渔业船舶各项安全防范措施的监督管理，落实了责任片区，做到任务到岗、责任到人，确保了安全工作万无一失。

（三）加大安全宣传和教育力度，营造良好的安全生产氛围

为提高渔民安全生产意识，我局要求各县区水产畜牧兽医局充分利用舆论宣传工具，加大渔业船舶安全生产的法律法规宣传，并深入到一线渔船，通过座谈、发放宣传资料和张贴宣传标语等形式对广大农民群众、渔船主、渔民进行安全宣传和教育；要求他们遵纪守法，不违章作业，让广大农民群众自觉不搭乘禁止载客的渔业船舶，在全社会形成一种“治理隐患，防范事故”的良好氛围。在开展渔业安全生产大检查

和渔业安全生产年活动中，全市共发放各类宣传资料12000余份、张贴标语2500多条、悬挂横幅240条、出动宣传车300多台次、执法人员1000多人、召开渔民座谈会60次。年初以来，结合国家对渔业用油补贴的政策，我局派出熟悉渔业安全生产相关法律法规的工作人员到各县区对广大的渔民进行培训，收到了显著成效，使安全生产意识深入人心。

（四）突出重点，强化监管

1、由于我市的渔船检验机构刚成立不久，致使对渔船管理起来还有一定的困难，往往是花费了大量的人力物力，收效却不明显，不能对辖区内的渔船形成系统、有效的管理。

2、有少部分渔船作业人员未经培训无证上岗，安全意识不强，在发生事故的时候极有可能手足无措，无法施行有效自救。

3、部分船主船员对灭火器日常使用维护方法不掌握，不熟悉，消防器材摆在船上形同虚设，甚至有个别渔民认为“作业渔船的面积比较小、使用灭火器来灭火还不如直接在江河取水灭火来的快”嫌麻烦，存在较大的安全隐患。

4、我市河流众多、线路长，渔船数量多、分布广，渔业安全生产工作难度大，费用高，市县区财政在这方面的投入极少，建议上级部门能有一定的工作经费。

（一）认真贯彻落实上级有关渔业安全管理工作要求，全面实施《渔港和渔业船舶管理条例》，继续加强安全生产法规的宣传工作，组织举办渔业船舶安全生产知识和安全操作技能培训，切实提高渔民安全生产意识和抗灾救灾能力。对在渔业“安全生产年”活动中发现的隐患和问题，采取各种方法，对所有安全隐患进行分类管理。同时，根据整改的难易程度、整改期限、落实整改责任，确定整改计划，确保整改到位。对一般安全隐患，要采取措施，立即落实；对重大事故隐患，要建立市县区、乡镇（街道）和村（社区）分级挂

牌督办制度，跟踪落实，督促有关单位提出防范措施，落实整改资金，明确整改期限和责任人，并制订应急预案，在规定期限内完成治理。

（二）在开展“渔业安全生产大检查和渔业安全生产年”活动的同时，结合南宁市的安全生产工作实际，制订切实可行的实施方案与步骤。严格按照检查要求层层落实隐患排查责任，把排查整治安全隐患作为关口前移、加强安全生产工作的治本措施，建立安全隐患公告制度，进一步推进以“三查”（企业全面自查、部门专业检查、政府综合督查）为主的隐患排查活动，加大隐患整治力度。尤其是前阶段隐患排查治理工作相对滞后的地方和单位，要强化督查，加快进度，抓紧排查，真正把工作做实、做细，不走过场、不留死角。

（三）争取与市县区编制办公室协调，尽快解决我市县区渔船检验机构的空缺，以便加强我市渔业船舶安全生产工作。

船舶机头工作总结 渔业船舶安全年终工作总结篇四

参加工作多年来，在单位经理的领导下，在技术人员的指导下，我勤奋工作，圆满完成了领导安排的各项工作任务，为公司的发展壮大及__经济的发展做出了应有的贡献。

首先，与人和睦相处是我们工作的基础。工作中，我善于团结同事，做到大事讲原则，小事讲团结，与同事关系融洽，因此工作也得到了大家的支持，确保自己能年年圆满完成领导交给的各项任务。

其次，工作认真负责。多年来，我能坚持做到能服从组织领导，认真履行岗位的职责，坚决遵守单位劳动纪律，认真执行社会主义劳动政策。坚持做到按时上下班，不脱岗，不串岗，严格操作规程，多年来未出现一次违纪现象。能够做到一心为公，干一行，爱一行。

第三，工作精益求精。我就一直虚心向同事学习，向有关技术人员请求，工作中细心操作，凭着踏实的作风和认真负责的态度，出色地完成了各项工作任务。在单位无论份内份外工作都积极抢着干，有力地促进了本单位事业的发展。

工作中自费购买专业书籍，精研细读，并做下了大量读书笔记，从而提高了个人业务能力。能够将所学知识运用于实践工作，从而大大提高了我工作能力。工作上精益求精，完成任务不打折扣。从事工作多年，从未出现过一例差错。

简短的个人年终工作总结2

一、工作态度、思想工作。

我热衷于本职工作，严以律己，遵守各项公司制度，严格要求自己，摆正工作位置，时刻保持“谦虚、谨慎、律己”的工作态度，在领导关心培养和同事们帮助下，始终勤奋学习，积极进取，努力提高自我，始终勤奋工作，认真完成任务，履行好岗位职责，坚持理想，坚定信念，不断加强学习，提高自己的工作水平！

二、加强宣传学习，提高 安全生产 意识。

三、回顾过去，展望未来。

对于过去得与失，我会吸取有利因素强化自己工作能力，把不利因素在自己以后工作中排除，一周工作让我在成为一名合格职工的道路上不断前进，我相信通过我努力和同事合作，以及领导们指导，我会成为一名优秀员工，充分发挥我个人能力。也感谢领导给我这一个合适工作位置，让我能为公司做出自己该有贡献。一周来我做得虽然还不够最好，但我相信在今后工作中，我还会继续不断努力下去，我相信，只要我在岗位上一天，我就会做出自己最大努力，将自己所有精力和能力用在工作上，相信自己一定能够做好！

简短的个人年终工作总结3

近半年的工作中，我通过实践学到了许多房地产的相关知识，通过的学习逐步提高了的业务水平。但是作为新人，我深深知道，自己经验还是相对欠缺的，需要不断的学习和磨练。因此，在新的一年里，我希望通过到销售第一线的不断学习和实践，做好个人工作计划，在现场不断增加自己的经验和见识，争取使自己的业务水平提到一个更高的高度，为公司多做贡献。

探索创新是青年人应有的职责，也是社会向高层次发展的必由之路。我顺应时代付于给我们的历史重任，做好人事年度工作计划，参与人事电脑操作培训，勇于在人事工作方面多使用现代化的武器，不断寻找能人事工作的科学性和规范性，力求能在人事的工作领域寻找出一点有价值的东西。

回顾一年来的工作，我在思想上、学习上、工作上取得了新的进步，但我也认识到自己的不足之处，理论知识水平还比较低，现代办公技能还不强。今后，我一定认真克服缺点，发扬成绩，自觉把自己置于群众的监督之下，刻苦学习、勤奋工作，做一名合格的人民公仆，为全面建设社会主义新农村作出自己的贡献！

20__年的工作还是会更加的困难，越来越大的竞争压力有时候会给我们带来极大的压力，但是化压力为动力，这才是我们一直以来不断的进步的最根本。在不断的进步中，我们得到了很大的发展，在进步中我们也有阵痛，但是这些都是暂时的，长远的发展才是我们一直想要的结果！相信在__年我们会做的更好！

在以后的岁月里，我的工作一定会越来越努力的，尽量不会出现任何的差错，这对我是必须要要求的，我对自己的要求是最严格的，一定要做到为公司的事业尽出自己最大的努力！

简短的个人年终工作总结4

20__年对于我来说是不平凡的一年，在我即将进入而立之年，我终于明白了自己对人生的态度，人生的发展方向，并用实际行动证明了，别人能作到的，我也可以能够作到，这将为我的未来的发展奠定一个坚实的基础。

人生的态度，必须要积极、勇敢。这里就不多说了，说多了也一堆废话。只是我知道，我用积极的态度来面对一切后，一切的事情都发生了变化，更令我觉得机遇无处不在、好运无处不在，我要积极，我一定要积极。

船舶机头工作总结 渔业船舶安全年终工作总结篇五

今年以来，远洋船舶始终坚持以“效益攻坚、全员行动——强责任、精管理、比贡献”活动为契机，以辅助、促进船舶综合管理为中心，以“安全、效益、稳定”为目标，有效组织工会各项活动，全面开展工作创新，充分发挥了船舶工会桥梁纽带作用，使船舶管理水平显著提升，实现了争创“华铜海”式船舶的年终目标。

在工作中，我们通过冷静思考，科学分析，正确检视不足，认为当前工会工作还存在三大问题。

一是思想认识不足。当前由于经济成分和经济利益的多元化，导致船员思想观念和价值趋向的多样化。有些船员的私利观念活跃，缺乏职业道德素质、服务意识不强，敬业精神欠缺，导致一些玩忽职守、违章操作等现象发生。部分人对船舶工会信心不足，错误认为工会是清水的衙门，是务虚行为，没权、没利起不了作用，对工会不足工作不理不睬。

二是组织观念淡薄。随着公司船队发展，用工体制改革，船员队伍结构发生重大变化。近年来，我们充补了半数以上的基地工，部分人员文化素养较差，组织观念淡薄。受退休年

龄提前影响，许多经验丰富、专业素质扎实的老船员逐渐迈入退休阶段，船员队伍进入了新老交替的高峰期。部分地区农民基地工素养较差，自由散漫不习惯集体生活。

三是工作方法传统。随着形势不断变化，船舶生产任务，工作目标责任要求的提高，传统的工作方法可能已经不适应当前形式。许多工会组织不健全，船员公休换班后一般没能及时增补。工会干部职责不明确，义务热心工会工作不力，工作基本停留在搞搞娱乐活动，没有真正发挥组织作用。

一是注重思想观念教育创新。船舶工会是党群联系的桥梁和纽带，在安全生产中协调劳动关系、开展船员思想政治工作、对维护船员稳定方面有着不可替代的重要作用。要运用内容新颖、方式趣味的形式去引导船员提升安全生产、职业道德、荣辱观、遵守劳动纪律的积极性。要正确看待工会工作出现的新情况、新问题，以新的思维、新的眼光去观察和分析发展变化了的新形势，去运作工会工作，避免陷入工会工作的误区。要不断关心船员的工作生活，通过组织实践活动，增强其爱岗敬业的主动性。关心鼓励年青船员热心工会义务活动，多形式弘扬先进典型，激发热情，施展才华。

二是强化工会活动内容创新。船舶工会工作的重点就是围绕船舶中心工作，促进提高船舶管理水平、促进船员和谐稳定、提高船员队伍整体素质。要实现工会工作的这些目标，就必须坚持在工会组织活动的内容上创新。1、推行船务公开，从原来仅限于监督机制的基础上转被动为主动，透明船舶中心工作任务，发动工会组织作用，听取合理化意见建议，充分满足群众的知情权、参与权、表达权与监督权。2、强化组织凝聚，坚持贴近船员，立足热点、难点问题，帮助解决困难，有意识地挖掘和培养有用人才，对技术业务人才、入党积极分子成熟的，加快发展步伐。3、提高全员素质，经常性组织开展各种有政治性、趣味性、业务性、公益性的娱乐活动，既突出参与性、群众性，又提升船员整体素质。

三是突出相关机制的导向创新。保证船舶工会工作既要充分发挥职能效应，还需要严密活用的组织制度，实现工作机制创新。要落实工会委员职责分工，及时增补工会委员，明确各自职责，做好宣传。要落实工会工作目标，以参与船舶管理、调动船员积极性、监督劳动保护安全、加强伙食管理等为主体，展开各项活动，实现年终工作目标。要建立工会工作长效制度，即参与民主管理制度、民主评议干部制度、工会监督管理制度、工会激励评价制度等，在执行中逐渐形成制度。

通过开展创新工作，使我们呈现三大喜人景象。

一是船舶工会质量显著提升。目前，玉河轮的工会组织更加具有生气活力，组织活动更加妙趣横生、各项制度更加健全完善、工作目标更加明确。经常性的宣传板报、文体娱乐、技能竞赛等活动的开展，不仅加强了工会组织自身建设，提升了工会人员素质，而且使船员的参与欲大大增强。创新工作也带动了船员整体综合素质提高，每项活动，参与船员们都能围绕支部、船舶的宣传需要，确定主题，积极参与，打破了以往只在房间聊天、看片子的被动局面。

二是船舶管理水平快速提升。工会工作的深入，真正落实了船员的“知情权、参与权、监督权”，为船舶综合管理工作起到了奠定作用，年度内使玉河轮在综合治理、劳动保护安全、遵守规章制度、增收节支维修保养等方面都取得了好成绩，船员的凝聚力、工作积极性、主动性和责任感显著增强，各项工作都能顺利完成。广大员工都能自觉执行船舶规章制度，自我制约，执行力大大提高。劳动保护工作成效明显，全方位的督查考核，使员工在监督别人的同时也促进了自己，遏制了一些隐患的发生。

三是安全营运指标全面提升。充分发挥船舶工会工作职能，为安全生产献计献策，更好地服务船舶安全生产，实现并完成了年度生产任务指标。本年度内规范有序地开展船舶各项

工作，安全生产面达到100%安全目标，实现无海损、机损、污染、火灾、人身伤害等重大事故；无违法违纪现象，无综合治理事件；船舶管理体系、船舶保安体系有效运行。二次fsc检查都无缺陷通过，90多个港次自引、自靠、自离100%安全，增收节支符合“五项指标”要求，在各方面都取得了比较理想的成绩，并跨入了华铜海船舶候选行列。

船舶机头工作总结 渔业船舶安全年终工作总结篇六

自2009年7月参加工作以来，本人在处领导和老同志的指导下，认真学习安检知识，积极参加安检培训，利用每一次上船安检实习的机会，全面学习、掌握各类公约、规范的要求，力图全面把握船舶安检的各种要求。在政治方面，本人努力学习实践科学发展观，坚持全心全意为人民服务的宗旨，努力提高海事管理业务水平。在上级领导的正确引导下，加强学习，不断提高自身素质，并牢固树立文明执法，严格执法的思想观念。

在政治思想上，我认真贯彻党的_精神，围绕海事中心任务和本职工作，落实“坚持四求先行，做好三个服务”等主题实践活动的具体要求，在思想上牢固树立正确的工作态度和对本职工作认真负责的责任感，使命感。

同时，我积极对海事工作的性质和内容进行思考，并通过对各项规章制度和文件规定的学习，摸清工作特点，在日常工作中多观察，勤请教，在老同志的指导，帮助下，努力进步，掌握正确的工作方法，适应工作岗位。

在具体船舶安检工作中，本人在处领导和老同志的指导下，除了参与日常的安检工作以外，还参加了上海世博会专项安检工作，“大船小证”专项治理工作，广州亚运会船舶专项安检工作，船检质量监督专项安检工作等各类专项安检工作，这些专项安检工作，提升了本人对安检工作本质的认识，提高本人的技术能力。

一年多以来，本人已参与船舶安全检查数十艘次，在这个过程中从一个刚走出校门的毕业生成为一名已经有一定安检能力的安检实习人员，通过一年以来领导、老同志们的耐心指导帮助和本人的不懈努力，在本职工作岗位上已能渐渐步入正轨，但是，安检工作对于一个参加工作不久的海事监督员来讲仍属于比较复杂的工作，较为难免遇到许多疑虑和困难，希望在日后的.工作中能进一步开阔思路，改进方法，思变创新，以更加出色地履行自己的工作职责。

在日后的工作、学习和生活中，本人一定加强反思，扬长避短，再接再厉，进一步加强学习、提高自己的安检业务水平，争取自身的不断进步，努力成为合格的船舶安检员。

船舶机头工作总结 渔业船舶安全年终工作总结篇七

20__年6月份，紧张而忙碌。演讲比赛、庆祝六一、幼教论文上报等等，工作量大，人员、时间紧张，但在幼教中心上下一心、共同努力下，确保了各环节的相互协调和配合，经济指标严格按照预决算执行，收支平衡，完成预定目标。

一、20__年上半年工作总结

一场“大手拉小手，我们来运动”的亲子运动会，运动会上，幼儿做了面条棍律动，和爸爸妈妈玩了“拱桥直桥变变变”、“开心车夫”等亲子互动游戏。二是29日，教师们在园所搭建多处家园同乐的展示平台，给孩子们提供多种手工制作材料，如画布、阳伞、草帽、颜料等，让孩子们自由创作，体验成功的喜悦与快乐，促进家园一体和谐发展。厂北园庆祝活动分为三大部分：“欢聚一堂，喜迎六一”、“美好童年，快乐成长”和“展示成果，分享快乐”，活动既有小班天真稚气的表演“花儿朵朵”，又有中大班活力十足的“幸福接力赛“，家园互动、手工展示更是精彩不断。孩子们的表演和教师、家长的参与，获得了与会者的阵阵掌声，欢声笑语久久回荡在幼儿园上空。洛轴幼教的庆祝活动得到了家长和

社会媒体的广泛关注和好评，《洛阳日报》、洛阳电视台、洛轴电视台等多家媒体及洛轴幼教微信平台均以图文、视频等形式对此进行了报道。

2、演讲比赛，成就梦想。5月21日下午，洛阳lyc公司举办的“洛轴梦劳动美”演讲比赛在公司八楼会议室隆重召开，资产公司代表队由3名幼教中心教师和1名物业公司员工组成。4名参赛队员精心准备，阳光自信，以工作中的点滴感受、动人事例为浓缩，通过声情并茂的激情讲述，从众多生产一线选手中杀出重围。最终，幼教中心许卓琦获得二等奖，金鑫三等奖，王琳和物业公司的任红逸同获优秀奖。

一对一点评，从稿件内容、时间把控、站姿手位到背景ppt□表情服装无一不认真指点。5月18日下午参加了拥有27名参赛选手的lyc公司半决赛，5月21日下午正式决赛，5月29日下午，6名参赛队员在资产公司四楼会议室向公司各单位骨干进行了汇报演讲。幼教工作有其特殊性，天天看护着一个个鲜活的生命，指望上班时间写、背稿子根本不可能，参赛教师都是挑灯夜战，夜里背稿子，白天教孩子，此时正值准备六一活动的忙碌时期，三位教师的嗓子都哑了，都是吃着药度过了这段艰难岁月。通过这次比赛，再一次印证了教师的可爱，印证了团队的力量，印证了资产公司上下对待任何工作的认真态度。

3、教学科研，稳步推进。幼教中心五月份教研工作的重点是参加河南省幼儿园优秀课件和优秀教学论文评选活动。我们非常重视这两项评选活动，做到了早通知、早安排、早指导，教师们积极响应，立足教学笔记、观察记录、反思与分析撰写论文，经过园所教研组的认真把关，最终按照涧西区教委规定的上报数量上限，按照规定程序上报了30篇论文，23例课件。教师积极参与教研，努力提升自身业务水平的热情在幼教中心已蔚然成风。

本月，从洛阳市传来喜讯，厂北园教师金鑫被洛阳市团委和

人力资源及保障部联合授予“洛阳市最美青工”光荣称号，这是对我们工作的褒奖。

4、踊跃学习，岗位练兵。5月9日、10日，在航空城举办洛阳市第二届全国幼儿教育特级教师观摩活动暨专家报告会，这是一次难得的学习机会，但是时间恰逢双休日，我们安排了35名教师参加了此次培训，大家毫无怨言、积极踊跃的学习态度值得表扬和赞赏。会议期间，教师们如饥似渴，详细记录，生怕漏掉任何一个环节，因为大家都有一个共识：教师的专业化成长，要与时俱进，终身学习。

为了迎接洛阳市幼儿教师技能比赛，我们于5月下旬在三所幼儿园当中开展教师岗位练兵活动，以便更加客观公正地选拔人才。通过对全体教师进行理论、简笔画、口试、弹唱和自选项目的岗位技能考核，一些年轻教师脱颖而出，但也暴露出了我们存在的薄弱环节，如教师的理论不够高、基本功不够扎实、技能水平参差不齐等，这些都有待于我们在今后的工作中不断提高。

船舶机头工作总结 渔业船舶安全年终工作总结篇八

（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。

第二章 一般规定

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。

- （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。

第三章 船舶安全检查

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。

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 船舶以及相关人员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员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。

第四章 船舶安全检查报告

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

（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。

船舶机头工作总结 渔业船舶安全年终工作总结篇九

时光如歌，岁月如流，转眼间我们告别了20xx这个充满绚丽色彩的一年，转而迎来20xx年的到来。新的一年有新的突破，为了更好的完成今年**集团在船舶重工建造4条57000吨级散货船的目标及分配的任务，在不断用理论武装头脑的同时，还要认真总结去年的工作教训，将去年监造过程中所发现的问题逐一分析，争取在新的一年里，取得更大的成绩。

20xx年对我来说是很不平凡的一年，面对船厂复杂多变的工作环境，我与同事们团结一心，开拓前进，一年多的点滴积累及三百多天每天细微的监造使我们的2条船高质量如期顺利的完成交付并投入使用，我负责这两天船全部的涂装及船体的监造，得到了领导的认可和大家的信任。

在这里，向今年以来在各方面给予我大力支持的各级领导和同事表示衷心的感谢。

在一年多涂装及船体的工作中，有几项值得我们认真总结。其中之一便是管路的涂装问题。因为这是管路与涂装的结合处，从工艺的技术角度来讲，管路在酸洗完后应该有清洗的过程，然后喷涂油漆至完工并加以仔细保存。因为涂装方面在整体打磨甲板时不可能打磨管路，我们都知道，管路是需要承受一定压力的，如果因为打磨工一个不小心的失误，则将导致不良的后果，从1号船反馈过来的情况看，甲板管路在不到半年的时间内出现生锈的现象，很明显是因为上船前的管路在不但没有喷涂完成而且也没有得到仔细的保存的情况下上的船，这期间管路经过磕磕碰碰的现象非常多，所以导致上船后的管路出现极大的损害，最终导致管路生锈。所以在经过由齐船长牵头协调并与负责管路检验的张工沟通后，最终决定由张工负责对甲板管路的这一系列涂装问题施行监管。如果在后面几条船的建造过程中，机舱及其他管路在完

成酸洗及清洗后也能油漆做到完工并仔细保存的话，我想这个问题便能得到根本性解决，这将大大减少以后的维修成本。

在20xx年进船重工船厂后，涂装工作受天气条件的限制，往往没有固定的交验时间，特别是在1号、2号船的压载舱、淡水舱、机舱内部的打磨交验中，为了不影响下道工序的施工都是甲板工作到晚上7、8点才下班。几乎主动放弃了每个星期6的休息，任劳任怨的服务于一线现场。重要的是涂装在船厂中的地位比较特殊，因为施工方是不属于船厂编制的外包队，而且施工人员的文化素质较低，加之船厂非常不重视涂装，于是我负责检验涂装的方式方法有别于其他项目，不管在安排工作或检验工作当中，我奉行君子之道，而不走驭下之术。收获是在1号船扫尾阶段，当船厂已经明令禁止对我们船进行任何整改项目的时候，我依然还能依靠威信命令船厂涂装为我们进行应尽的项目。

船体方面，从分段的小拼装到分段的成型，从分段的完工交验到上船台合拢，都实行了全过程的监控。通过巡检对制作现场的质量控制，解决和反馈了现场存在的一系列问题。在小预制现场曾发现高强度钢带水校正及时制止、引弧不板未做到位被及时纠正等。交验现场耐心将制作质量缺陷标出，按图核查不同部位结构、指出不合理原因所在、并出提出合理的建议方案。在交验过程中，有些部位空间狭小、化境较差、但越是施工困难的地方在检查中越不放过无一有漏查现象发生。经常在下雨天冒雨巡视雨中作业，对违规现象指出教育。在其闲暇时还经常参与其他项目的报验，比如管路报验等等。

总结20xx年的工作，在其中还存在一些不足，本人将在下一步工作中认真加以改进，希望领导同志多多批评指正，为做好接下来的系列船而继续奋斗。我相信，只要我们携手努力，我们的船一定会造的更好，我们的福祉一定会不断增进。

最后，我祝大家在新的一年里幸福安康！

船舶机头工作总结 渔业船舶安全年终工作总结篇十

第一条 为加强水闸安全管理，规范水闸安全鉴定工作，保障水闸安全运行，根据《水法》及《防洪法》及《河道管理条例》《防汛条例》，以及水闸安全管理的有关规定，制定本办法。

第二条 本办法适用于全国河道(包括湖泊、人工水道、行洪区、蓄滞洪区)、灌排渠系、堤防(包括海堤)上依法修建的，由水利部门管理的大、中型水闸。

小型水闸、船闸和其它部门管辖的各类水闸参照执行。

第三条 水闸实行定期安全鉴定制度。首次安全鉴定应在竣工验收后5年内进行，以后应每隔10年进行一次全面安全鉴定。运行中遭遇超标准洪水、强烈地震、增水高度超过校核潮位的风暴潮、工程发生重大事故后，应及时进行安全检查，如出现影响安全的异常现象的，应及时进行安全鉴定。闸门等单项工程达到折旧年限，应按有关规定和规范适时进行单项安全鉴定。

第四条 水利行政主管部门负责全国水闸安全鉴定工作的监督管理。

县级以上地方人民政府水行政主管部门负责本行政区域内所辖的水闸安全鉴定工作的监督管理。

流域管理机构负责其直属水闸安全鉴定工作的监督管理，并对所辖范围内的水闸安全鉴定工作进行监督检查。

第五条 水闸管理单位负责组织所管辖水闸的安全鉴定工作(以下称鉴定组织单位)。水闸主管部门应督促鉴定组织单位及时进行安全鉴定工作。

第六条 县级以上地方人民政府水行政主管部门和流域管理机构按分级管理原则对水闸安全鉴定意见进行审定(以下称鉴定审定部门)。

省级地方人民政府水行政主管部门审定大型及其直属水闸的安全鉴定意见;市(地)级及以上地方人民政府水行政主管部门审定中型水闸安全鉴定意见。

流域管理机构审定其直属水闸的安全鉴定意见。

第七条 水闸安全类别划分为四类:

一类闸:运用指标能达到设计标准,无影响正常运行的缺陷,按常规维修保养即可保证正常运行。

二类闸:运用指标基本达到设计标准,工程存在一定损坏,经大修后,可达到正常运行。

三类闸:运用指标达不到设计标准,工程存在严重损坏,经除险加固后,才能达到正常运行。

四类闸:运用指标无法达到设计标准,工程存在严重安全问题,需降低标准运用或报废重建。

第二章 基本程序及组织

第八条 水闸安全鉴定包括水闸安全评价、水闸安全评价成果审查和水闸安全鉴定报告书审定三个基本程序。

(三)水闸安全鉴定报告书审定:鉴定审定部门审定并印发水闸安全鉴定报告书。

第九条 鉴定组织单位的职责:

(一)制订水闸安全鉴定工作计划;

- (二) 委托鉴定承担单位进行水闸安全评价工作；
- (三) 进行工程现状调查；
- (四) 向鉴定承担单位提供必要的基础资料；
- (五) 筹措水闸安全鉴定经费；
- (六) 其它相关职责。

第十条 鉴定承担单位的职责：

- (三) 按有关规范进行工程复核计算，编写工程复核计算分析报告；
- (六) 其它相关职责。

第十一条 鉴定审定部门的职责：

- (一) 成立水闸安全鉴定专家组；
- (二) 组织召开水闸安全鉴定审查会；
- (三) 审查水闸安全评价报告；
- (四) 审定水闸安全鉴定报告书并及时印发；
- (五) 其它相关职责。

第十二条 大型水闸的安全评价，由具有水利水电勘测设计甲级资质的单位承担。中型水闸安全评价，由具有水利水电勘测设计乙级以上(含乙级)资质的单位承担。

经水利部认定的水利科研院(所)，可承担大、中型水闸的安全评价任务。

水闸安全鉴定专家组成员应当遵循客观、公正、科学的原则履行职责，审查水闸安全评价报告，形成水闸安全鉴定报告书。

第十四条 流域机构、省级水行政主管部门应按年度汇总所管辖的大、中型水闸安全鉴定报告书，并于每年年底前报送水利部备案。

第三章 工作内容

第十六条 现状调查应进行设计、施工、管理等技术资料收集，在了解工程概况、设计和施工、运行管理等基本情况基础上，初步分析工程存在问题，提出现场安全检测和工程复核计算项目，编写工程现状调查分析报告。

第十七条 现场安全检测包括确定检测项目、内容和方法，主要是针对地基土和填料土的基本工程性质，防渗导渗和消能防冲设施的有效性和完整性，混凝土结构的强度、变形和耐久性，闸门、启闭机的安全性，电气设备的安全性，观测设施的有效性等，按有关规程进行检测后，分析检测资料，评价检测部位和结构的安全状态，编写现场安全检测报告。

第十八条 工程复核计算应以最新的规划数据、检查观测资料和安全检测成果为依据，按照有关规范，进行闸室、岸墙和翼墙的整体稳定性、抗渗稳定性、抗震能力、水闸过水能力、消能防冲、结构强度以及闸门、启闭机、电气设备等复核计算，编写工程复核计算分析报告。

第十九条 安全评价应在现状调查、现场安全检测和工程复核计算基础上，充分论证数据资料可靠性和安全检测、复核计算方法及其结果的合理性，提出工程存在的主要问题、水闸安全类别评定结果和处理措施建议，并编制水闸安全评价总报告。

第二十条 水闸主管部门及管理单位对鉴定为三类、四类的水闸，应采取除险加固、降低标准运用或报废等相应处理措施，在此之前必须制定保闸安全应急措施，并限制运用，确保工程安全。

第二十一条 经安全鉴定，水闸安全类别发生改变的，水闸管理单位应在接到水闸安全鉴定报告书之日起3个月内，向水闸注册登记机构申请变更注册登记。

第二十二条 鉴定组织单位应当按照档案管理的有关规定，及时对水闸安全评价报告和水闸安全鉴定报告书等资料进行归档，并妥善保管。

第四章 附 则

第二十三条 水闸安全鉴定工作所需费用，由鉴定组织单位及其上级主管部门负责筹措。

第二十四条 各省、自治区、直辖市人民政府水行政主管部门可根据本办法结合本地实际制定实施细则。