

最新船舶年终工作总结汇报 船舶工作总结 (汇总8篇)

围绕工作中的某一方面或某一问题进行的专门性总结，总结某一方面的成绩、经验。优秀的总结都具备一些什么特点呢？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。

船舶年终工作总结汇报篇一

本人1995年7月毕业于专业，学制x年。在毕业后先后在等地方一直从事船舶检验工作。1996年获助理工程师职称。1997年1月于被评为96年度先进工作者，1998年2月于被评为97年度先进工作者，1999年1月于被评为98年度先进工作者，1999年9月于被评为优秀学员□xx年1月于被评为1999年度先进工作者□xx年12月于被评为xx年度先进工作者□xx年1月于被评为xx年度优秀党员□xx年1月于被评为xx年度优秀党员□xx年1月于被评为xx年度优秀党员□xx年在抗洪救灾工作中被x党委评为先进个人。在多年的船检工作中，得到多位优秀验船师传授经验，加上自己刻苦学习，勤奋钻研，在检验工作中积累了丰富的经验，也取得了优秀的成绩。

本人1995年7月毕业于专业，学制x年。在毕业后先后在等地方一直从事船舶检验工作。1996年获助理工程师职称。1997年1月于被评为96年度先进工作者，1998年2月于被评为97年度先进工作者，1999年1月于被评为98年度先进工作者，1999年9月于被评为优秀学员□xx年1月于被评为1999年度先进工作者□xx年12月于被评为xx年度先进工作者□xx年1月于被评为xx年度优秀党员□xx年1月于被评为xx年度优秀党员□xx年1月于被评为xx年度优秀党员□xx年在抗洪救灾工作中被x党委评为先进个人。在多年的船检工作中，得到多位优秀验船师传授经验，加上自己刻苦学习，勤奋钻研，在检验工作中积累了

丰富的经验，也取得了优秀的业绩。

现将这些年来主要技术工作总结如下：

一、船舶建造检验工作

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，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“x181”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落所致，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仓内积水后重做试验，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。

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。

二、营运检验

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。xx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。

三、公正检验

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。

四、乡镇船舶整顿检验

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“x024”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。

五、船舶设计

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。

六、学习和提高

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。

五、船舶设计

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。

六、学习和提高

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，现申报船舶工程师，恳请评委们审批。

船舶年终工作总结汇报篇二

2022年□xx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。

从2001年开始□xx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□xx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□xx上渡、三滩沟汽渡建设正在进行之中。2022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。

2022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□xx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。xx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“金字塔”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，xx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xx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！

船舶年终工作总结汇报篇三

20xx年，船体车间在公司领导的英明决策下，在生产部的正确领导下，真抓实干，克服困难，团结一致，进一步推进车间各项工作健康发展，在规范化道路上迈出了坚实的一步！全年常规修船97条，改装船5条，完成钢结构工程约8000多吨，是去年任务量的2倍，实现了历史性的突破！圆满地完成了各项生产任务，为公司快速发展作出了应有的贡献！现就车间20xx年工作情况和明年工作打算向各位领导汇报如下：

1、统一思想，提高认识，完善制度，明确责任，管理到位，抓好生产。

自年初搬到新船体车间，3月份内场外包以来，面对新形势、新任务、新的管理模式，车间变压力为动力，解放思想，转变观念，统一认识，积极进取，努力工作，相继制定和完善了各项管理制度，建立岗位生产责任制，加大考核奖惩力度，确保了生产正常进行，车间管理逐步得到规范。

今年常规修船任务量基本与去年持平，又完成了5条改装船的任务，自08年公司第一条改装船“盛洋”轮以来，由于诸多条件限制，2年内没有改装船任务。2月23号上午，在船体车

间等离子切割平台上，随着公司陈总的一声令下，拉开了公司全年改装船的序幕！在接到“东疆风”改装船任务后，车间非常珍惜这样的机会，车间会同技术部和管船组多次召开专题会议，制定改装方案，制定了《改装项目概述》《钢结构改装生产流程》《分段制造划分及制造方法》《分段制造场地规划》《材料使用管理》《分段制造质量要求》《分段吊装合拢》等多项制度，并排好《施工进度计划》，认真组织实施。从下料、组合拼装、分段制作、到吊装合拢、倾斜试验、试航，车间对每项工作、各个工序指定管理人员，对整个改装过程进行全程跟踪，保证按计划、节点完工。在8个分段全面铺开，随着工程的进展，许多问题暴露出来，车间立即与质量技术部和管船组、船东、船检进行交流沟通，提出切实可行意见，为改装扫除了障碍。特别是在“东疆风”进坞后，要对原船外板进行环缝切割，进行首段漂浮与加长尾段的合拢，这在海舟公司是第一次，工作难度较大，车间做好准备工作，制定对接工艺，严格控制对接要点，经过精心施工，达到了预期的效果，改装非常成功！得到了船东的认可。6月19号该船的姊妹船“东疆水”也来改装，由于是同类型改装，车间积累了改装经验，加快了改装速度，使该船于8月10号顺利出厂，比计划提前了20多天！

及舱口盖、边舱加强及主甲板局部换新，分段合拢及换板总量接近xx00吨（单船）。改装重点和难点是舱盖新制，这在公司也是首次，车间迎难而上，积极准备，引进了舱盖制作富有经验的晨港队，车间合理安排，加强现场管理，保证按计划施工，保证了“莫扎迪斯”轮于xx月10号成功试航，“帕拉丁”轮钢结构工程也将于xx月底完工。

拖轮“天一之星”重新加装生活区和克令吊。公司非常重视拖轮的改装，由主管副总亲自督促。车间克服人员少、时间紧、任务重等困难，合理调度，高效施工，确保质量，较好地完成了改装任务。

接连5条改装船，钢结构工程达4000多吨，车间积累了许多改

装船的宝贵经验，公司实现了从常规修理向高附加值、高技术含量特种船改装等高端产品的升级，为明年“大改装”时代的来临打下了坚实的基础！

2、重视船体工艺的重要性，加快队伍建设，增强质量意识，严格工艺纪律，规范过程控制，搞好技术攻关，促进科技进步。

今年，车间继续加快工艺组建设，配备了专门办公室和硬件设施，补充力量，提升工资待遇，提高工艺人员在车间的地位，使他们能积极协助单船主管和作业长对工程项目进行勘验，制定修理工艺和施工方案，并深入现场了解工艺执行情况，监督施工质量。车间也积极配合质检部贯彻落实《质量管理奖惩办法》，加强质量管理，落实质量责任制，规范执行修船工程的程序，控制产品质量，坚持4道报验工序，对工程中出现的质量问题，做好控制纠正、采取预防措施，增加对单船作业长和施工队工作质量的考核。6月份，车间自行组织焊工考试，要求施工队必须有一定比例持证并且操作水平较高的焊工，以满足生产需要。加大质量奖惩力度，在“东疆风”大合拢过程中，焊接质量出现了一些比较严重的问题，在质检部对南洋队罚款xx000元的基础上，车间追加罚款3000元。

在“莫扎迪斯”轮舱盖制作过程中，由于第一次制作舱盖，为确保质量符合要求，车间仔细研究分段制作方案，明确《分段制作质量要求》、《材料使用管理》，督促车间工艺组认真分解设计图纸，做好施工图，进行套料编程，保证下料质量；在施工过程中，要求晨港队严格执行工艺纪律，车间管理人员深入现场，监督施工，反馈信息，及时整改，使舱盖顺利通过了abs的验收！

在“天一之星”克令吊底座“天圆地方”制作过程中，由于该构件体积大、形状复杂，车间发动工艺组开展技术攻关，摸索前进！车间工艺组深入研究分析设计图纸，确定先制

作“样笼”，再根据“样笼”测量数据，精制“样条”，编程下料，外送加工，经3支施工队通力合作，“天圆地方”安装成功，完全符合图纸要求，获得了船检和船东的一致好评！

3、完善车间安全管理制度，齐抓共管，促进车间安全工作健康发展。

车间认真贯彻落实公司安委会精神，进一步完善车间安全管理制度。（1）积极组织参加安环部举办的各种安全活动，搞好三级安全教育，增强员工安全意识。4月份建立了施工队月度员工大会制度，进行当月安全总结，车间负责监督执行。

（2）坚持每周二召开车间调度会，在安排生产的同时，也对安全工作进行总体布置，提出明确要求。（3）严格执行动火审批制度，按要求办理动火审批手续，在动火审批许可的时效及施工范围内施工，不得超出时间和空间范围。督促施工队填写夜间施工加班单，做到有效安全监控。（4）安排一名作业长做专职安全员，负责施工现场安全检查，监督安全措施执行落实情况，对违章现象及时纠正，并拍照存档，加大处罚力度。（5）加强现场安全管理，要求作业长每天对每一个施工舱室监督检查现场安全措施执行情况，及时传递和反馈施工现场安全问题，组织施工队搞好隐患排查。

（6）坚持皮带月度检查制度。车间安排专人进行月度皮带检查，检查割刀皮带漏气情况和电焊线绝缘情况，对接头较多的皮带焊线强制报废。（7）强化设备管理，搞好设备安全。今年先后对部分卷扬机打结断股钢丝绳进行了更换，对在用所有配电箱加装了36v电箱，督促南洋公司抓好行车司机培训，做到持证上岗，保证大型设备使用安全。

8月份，在“布兹娜”轮5舱后内地板换新施工中，作业人员在没有弄清楚现场环境的情况下（横舱壁反面轻油舱未清油测爆）就擅自动火，险些酿成一起重大恶性事故。对此车间负有管理不善的责任，作业长严重失职，已调离工作岗位。

“9.17”火灾事故和“9.23”高空坠落事故，破坏了公司整体的安全环境，给公司财产造成了极大的经济损失，造成了不可想象无法挽回的后果！针对这两起事故，车间深刻认识到：事故的发生再一次暴露出了作业人员安全意识差、麻痹大意、责任不到位、现场管理有漏洞等诸多问题。车间认真组织整改，要求严格执行公司明火作业安全制度，再次明确了二级动火范围。要求施工队上报2~3名具备开动火单条件的人员，车间备案，单船作业长严格审查。二级动火一律在白天8小时内进行，二级动火前，单船作业长要检查动火手续是否齐全、检查动火部位周围是否有安全隐患、防范措施是否到位等；动火中，要巡查、及时反馈信息；动火后，要彻底检查、清理现场，在确认火种熄灭后才能离开。另外，在车间办公室悬挂了《在修船舶二级动火动态表》，将每一条船上的每一个二级动火部位，明确标注，动态管理，有效监控。

安全工作，任重道远。新的一年，车间会更加努力工作，抓现场、重落实确保安全生产。

4、加强设备管理，合理调配，提高设备利用率，积极为生产保驾护航。

定机、包使用、包保养、包保管），建立设备台帐，做到了有效管理；坚持持证上岗，严格设备安全操作规程，加强设备维护保养，做到重点设备重点管。今年，车间添置了行车、龙门吊、等离子切割机等大型设备，车间缺乏这方面的管理经验，面对新的挑战，车间从抓好设备安全规程入手，从加强设备维护保养基础工作做起，对每台大型设备建立运转台帐和维修记录，做到“8字”方针，发现问题，立即上报设备部，及时恢复。要求南洋公司行车司机必须持证上岗；加强上船设备管理，注重点检实效。上船设备包括焊机、风机、卷扬机等有好几百台，点多面广，是车间设备管理的难点和重点，车间严格执行《上船设备管理流程》，施工队使用设备，必须填写《船体车间设备借用申请单》，由单船作业长

审批，再到车间设备组登记，由配送组统一吊运到作业现场，不得私自挪用，施工完成后，所有设备必须进车间清洁、维护，对故障设备及时上报设备部，由机电车间派人检修，确保维修质量，并做好维修记录。同时认真排查设备隐患，积极整改，今年以来，已对44台配电箱加装了36v小电箱、对64台组合焊机支架进行了整改加固、对32台co2焊机工具箱进行了防盗整改、对16台卷扬机更换了钢丝绳、对富力焊机和威特力焊机进行了组合拼装，强调实用性，提高了设备的完好率！在10月份3条改装船施工期间，设备很紧张，到了“一机”难求的地步，严重制约了生产，针对这种情况，车间统一调度，合理安排，使车间有限的设备资源得到了有效配置，缓解了生产压力，保证了任务的顺利完成。在xx月初，车间又对全厂在用的上船设备进行了深入普查，重新梳理，重新登记，建立了新台帐，实行动态管理；加强设备巡检，采取有效措施，加大处罚力度。截止到xx月10号，先后对七支队伍，计33次设备违章进行了处罚，共罚款6550元；搞好设备备件的上报购置工作，保证设备的正常运转。今年以来，车间通过上报采购设备备件，及时恢复了2台埋弧焊机、15台co2焊机和6台半自动割刀，提高了工作效率。

5、加强“4s”管理，积极开展节能降耗、增产节约、修旧利废活动。

（1）加强材料的使用管理，合理套料，提高板材利用率，严格执行“实料”上船制度，坚决杜绝船上大料下小料。建立完善的焊接材料领用制度，车间根据施工队的任务量，按一定比例，核算出焊接材料领用量，并认真执行。（2）制作焊条桶400多个，发放给施工队，有效降低了焊条浪费现象。

（3）利用废旧钢板，制作了大量的预埋件、垃圾斗、储油罐、工具箱等，大约有几百吨，为公司节省了成本。（4）继续制作完善上船设备保护支架，保证设备完好率。（5）每天专人现场巡查，对违章现象予以处罚，绝不留情。（6）坚持废旧材料回收制度，搞好环境卫生。今年共计回收焊条

头20988kg□废旧风管3310kg□

6、以人为本，搞好外包队管理工作，促进外包队整体素质提升，提高工作效率。

（1）车间制定了《施工队单船考核细则》，要求施工队准时参加车间调度会和单船例会，贯彻落实会议要求及精神，必须按照工程进度、质量、安全等管理要求，服从车间统一安排，积极组织施工，对重要节点、坞期要高度重视，按期保质保量完成。

（2）车间要求施工队切实加强自身建设，建立必要的规章制度，提高综合素质。为促进施工队安全管理，车间于今年4月份建立了外包队月度员工大会制度，对当月安全情况进行总结，车间监督执行情况。

（3）为彻底治理厂区工具箱摆放混乱局面，5月份，车间请示公司领导辟出专用场地存放工具箱，对车间所有的工具箱进行了搬迁、整顿，统一标准、刷漆、编号，工具箱面貌焕然一新。另外，车间又制定了场地卫生制度，各队轮流打扫，保持整洁、干净。

（4）车间继续免费提供铜管接头，给施工队包扎焊线，降低了施工队成本，消除了安全隐患。

（5）坚持设备配送制度，为外包队节省了大量时间，使他们有更大精力放在生产上，提高了工程进度。

（6）为减轻施工队负担，车间积极同综合部、外管部协商，完成了所有钢结构队伍宿舍搬迁工作，保证澡堂开放，免除了施工队后顾之忧，使他们安心扑在工作上。车间协同公司工会开展创建“文明小区”活动，让施工队“安居乐业”，促进了公司的和谐发展。

1、车间管理比较粗放，有待细化；

2、施工质量有待改善；

3、安全管理有漏洞；

4、节能降耗还有潜力可挖；

5□“4s”管理没有到位。

1、加强学习，继续完善车间管理制度，重在落实；

4、巩固车间工艺组建设，培养骨干力量，不断提高工艺技术水平，发挥技术作用；

6、酝酿建立一支舱盖板调试队伍，降低成本，节省时间，提高效率；

7、申请购置一台剪板机，保证薄板下料质量（花纹板）；

8、酝酿成立车间维修班，便于管理，提高设备维修速度，确保维修质量；

船舶年终工作总结汇报篇四

根据x市安委办《关于印发x市“安全生产年”活动实施方案的通知□□x号）的文件精神，结合我市实际情况，我局组织各县区水产畜牧兽医局在全市范围内开展了渔业船舶“安全生产年”的活动。现将活动工作总结汇报如下：

（一）加强组织领导，提高对渔业安全生产重要性的认识

南宁市登记在册的渔船共有x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x月由x局长带队到x市所辖的xx等x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x0余份、张贴标语x多条、悬挂横幅x条、出动宣传车x多台次、执法人

员x多人、召开渔民座谈会x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

针对我市渔业船舶安全隐患突出的问题，我局加大安全整治工作督查力度，由局主要领导、分管领导多次带队到各县区进行督查，纠正违章作业，查处安全隐患，协调指导生产安全，收到了明显成效。一年来，南宁市各级渔业主管部门共检查渔船x艘，检查率达100%。对本辖区的渔船进行全面检查和整治，共纠正缺失适航条件渔船x艘、船员未经培训上岗x人、渔船缺少消防救生设备x艘，发出整改通知x份；与渔民签订《渔船安全生产责任状》x份，达到100%。检查水面养殖户x多家，检查出网箱养殖生产安全隐患x多处。通过这次的渔业“安全生产年”活动，规范了我市渔业生产经营秩序，渔民安全生产意识进一步增强，促进了我市渔业生产健康稳定发展。

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，在规定时间内完成治理。

（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的工作。

（四）充分利用广播、电视、报纸、互联网等媒体，刊登安全常识、安全宣传专题文章、组织观看事故案例、张贴悬挂宣传标语、发放安全生产手册等形式，加大对安全生产百日督查专项行动的宣传力度，教育引导各生产经营单位和广大渔业船主增强做好安全生产工作的主动性和自觉性。特别是对在隐患排查治理和安全生产工作中各项措施落实得好、治

理成效大的，要予以表彰奖励；对因工作措施不落实、排查不到位而发生事故的单位，要进行通报批评，确保隐患排查治理责任全面落实。

（五）总结经验，建章立制，建立健全隐患治理长效机制。通过自治区水产畜牧兽医局渔政执法督促处督查，进一步强化隐患排查治理，不断完善安全生产管理制度，进一步强化应急管理和应急处置预案，实现隐患排查治理、事故防范工作规范化、制度化。认真落实各项措施，做到的精细化管理；按照隐患排查治理和安全生产大检查以及渔业安全生产年的具体安排，把思想和行动统一起来，将渔业安全生产工作引向深入。

船舶年终工作总结汇报篇五

今年来，我县认真贯彻执行上级关于渔业安全生产的有关规定和文件精神，按照省、市主管部门和县政府统一布署，紧紧围绕“渔业增产、渔民增收、渔县稳定”这个中心，狠抓渔业安全生产责任制的落实，坚持“安全第一、预防为主”，认真开展渔业安全生产大检查，并针对当前渔业安全生产存在的薄弱环节，重点落实整改措施，规范渔业安全生产行为，杜绝渔业事故发生。今年我县渔业安全生产形势总体情况较好。

领导重视，制度落实，绷紧安全生产之弦。一是调整充实了县政府海洋开发领导小组和乡镇船舶安全生产管理领导小组成员，以及我局渔业安全生产领导小组成员，组织领导全县渔业安全生产管理工作；二是坚持每季度召开一次由分管副县长主持的渔业安全生产管理工作会议或座谈会，研究渔业安全生产管理存在的突出问题，落实整改措施。今年以来，县政府针对不同时期存在的问题，先后召开多次会议加强对采捕飞鱼卵作业渔船监督管理和打击渔船违规载客行为等问题进行研究部署；三是每逢台风来临，县委、县政府主要领导都要按照分工，负责驻守到各渔港、网箱养殖等重点防范

部位现场指导对养殖设施进行加固、组织人员撤离和落实渔船就近返港避风。

制定预案，落实措施，建立健全渔业安全生产管理体系。制定完善了《渔业防台抗台工作预案》《渔船海上遇险紧急救助行动方案》，在全市率先出台《渔港渔船防火预案》，按照各种预案要求，落实镇、村、养殖户和船主层层签订安全生产责任状，同时以县政府把全县各村的渔船、渔排和渔港等安全管理责任人分别落实到镇、村主要领导，并在有线电视上进行了公布；为提高渔船救灾抗灾能力，我县组建了x艘渔业船舶救助后备船队，主要渔业镇也分别组建了渔业救助船队，对参加救助的船舶每次给予x元的奖励，对救助船队的船舶每月给予x元的补贴；在湾以外作业的渔船按村为单位实行编队生产，并在每个编队中确定x艘信息船，定时报告作业地点和组织遇险救助。通过以上措施，我县在指挥防台抗台和渔业应急救助工作中，做到了反映迅速，政令畅通。

加强渔业安全生产宣传教育，切实提高渔民安全意识，防患于未然。今年x月份县渔政和渔港监督部门联合举行渔业安全生产和安全操作专题培训，开展水上救生操作现场培训。x月份开展“渔业安全生产月”活动工作，结合伏季休渔，在全县开展渔业安全生产宣传和咨询活动。x月份我县结合新出台的《渔港和渔业船舶管理条例》，配合县人大召开渔船安全生产管理和贯彻宣传《条例》座谈会，组织渔政渔港监督执法人员深入各渔县、港口码头开展渔业安全生产和《条例》宣传工作，使渔民和基层渔业干部提高安全防患意识。

抓好安全生产专项整治，消除事故隐患。定期组织开展渔业安全生产大检查工作，县渔政站联合渔港监督和各镇村开展拉网式渔业安全生产大检查，对存在安全隐患的渔船和渔业设施发给整改通知书，全年共通报限航整改渔船x艘次，通报船龄使用到期应报废渔船x艘，通过检查一些安全隐患得到整改，取得了明显成效；在节假日期间组织渔政渔港监督人员

和乡镇船管站人员到各港口、码头开展渔船安全大检查和值班，对违规载客行为及时给予制止，对违规操作、安全设施不到位的及时落实整改措施。

加大渔业基础设施投入，提高灾害防御能力。县政府加大了对关系渔业安全的渔业基础设施的投入，一是安排专款新建了两个渔船避风澳□xx渔港综合整治工程已经开工□xx避风澳工程也得到县政府批准，即将动工；二是投入x万元为箱养鱼基地配置了应急供电、探照灯，救生衣等抢险救灾设施，并设立网箱抗台抢险指挥部和值班室；三是渔业岸台建设得到了重视，今年xx电讯站搬入了新址，设施和办公条件得到了较大改善。

加大执法力度，规范渔业行业安全生产秩序。开展沿海水产养殖用药、养殖设施加固等巡查，严厉打击水产养殖违法行为，维护海洋渔业生态环境，针对沿海渔民反映较为强烈的部分养殖户使用违禁农药造成渔业生态环境破坏的渔业违法行为和破坏渔业资源的“电、炸”鱼违法行为，重点加大查处力度，对证据确凿，违法事实清楚的依法给予立案查处。同时加强与市渔政站沟通联系，共同打击非法捕捞行为，为做好飞鱼卵作业船舶安全管理，市县渔政站联合组成工作组，蹲点监管，采取疏导与处罚相结合的措施，使今年我县非法从事飞鱼卵作业船舶比往年有大幅度减少。

联合渔监部门继续组织举办海洋渔业安全生产知识和安全操作技能培训，切实提高渔民抗灾救灾能力，真正做到防患于未然。

船舶年终工作总结汇报篇六

x年，在船队领导的正确带领下，以“把船放在心上、把心放在船上”为工作理念，按照船队机务科的总体要求，努力提升自我管理水平。在船舶通信导航管理岗位上经受了锻炼，

在做好本岗位工作的同时，积极协助船舶主修做好船舶的航修、厂修和坞修工作，并完成好领导交办的其他各项任务。一年的工作是学习的过程，也是管理水平提高的过程。具体工作总结如下：

一、积极努力学习，不断充实自己

一年来，注重加强自身的政治理论、业务知识等的学习。坚持参加船队各类党政学习会。重点学习科学发展观和构建社会主义和谐社会等重要文件，树立正确的人生观、价值观，进一步坚定政治信仰，提高工作的责任感、使命感。

坚持业务知识学习，船舶靠外高桥码头时通导设备的维修，基本能做到人到现场跟踪修理，一方面保证修理质量，另一方面向专业服务商学习，也可以向船上有经验的驾驶员学习。

参加了局组织的在上海某海军基地一周的军训活动，学到了解放军的优良传统和工作作风。坚持参加船队每周五下午组织的“练口才、亮风采”主题活动，通过不断学习同事们的优点和长处，逐步弥补自己的缺点和不足。

二、严格按照sms体系要求，做好本职工作

积极开展对船舶通讯导航设备维护管理，在一年的工作中，及时对船舶上报的修理单和缺陷报告进行分析整改，对四条船舶的老旧故障导航设备进行更新：为华财轮申请更新一套ais系统(fa-150)□为东海救198申请更新一套gp□为东海救159轮更新一套测深仪(ed-162型)，为东海救209轮更新一套测深仪主机部分(解决了浅水区不报警的缺陷)。解决新造船舶电子海图机海图版本过旧的问题，联系海图代理商做好东海救111、112，131以及201轮四条船舶的电子海图海图版本更新工作。完成了东海救196、197、199、209四条船舶电罗经陀螺球，因使用寿命到期的换球工作。08北京奥运会前期，在局和船队领导的大力支持下为11条船舶的卫星电视申

请开通中央5套加密节目，让船员能在海上执行救助待命的空闲时间能收看到清晰的体育赛事直播，极大丰富了船舶的业余文化生活。

对技术状况实施监督检查和技术支持，做好船舶通讯导航设备的航次修理工作，根据机务科的总体要求，修理前签订修理合同，修理中跟踪监控，修理后建立修理档案。为加强救助船舶信息系统建设，更好的掌握船舶动态及周围海况，为东海救209轮申请加装一套ais系统(fa-150)为12条船舶申请海上移动通信业务船舶电台标识码证书，并做好发放工作，为8条船舶申请更新船舶电台执照工作，为11条船舶无线航区船舶申请lirt测试(目前已顺利通过5条)。

三、做好x年船队轮机人员的集中教育培训的协调工作

x年12月机务科承办了为期7天的轮机员的专业知识培训班和为期3天的新进局大学生的轮机技术知识培训，课程内容贴紧实际，涉及瓦锡兰柴油机及其控制系统、卡特彼勒电喷柴油机系统、韦斯伐里亚离心式分离机、斯太尔高速救助艇机mjp喷水推进系统、减摇水舱装置、北京波尔(ku波段)卫星电视接收设备、现代轮机工程技术、船舶自动化及其控制等理论知识和实用操作。协调做好专业课程安排、教室布置、课件收集整理和拍摄教学录像等工作。在对新进局大学生培训期间，培训内容有机舱拆装、水泵拆装、电焊和风割等，带领学生在实操现场做拆装实操并对设备保养中各种专业工具和测量工具的使用做了详细的讲解。

四、做好机务科基础数据管理工作

按照船队机务科20xx年工作的总体部署，对所有船舶上的图纸及说明书目录进行梳理，对船舶每月上报的船舶月度机务报表进行打印梳理，缺陷设备进行跟踪检查，对船舶每季度上报的船舶备件电子账册进行归类汇总，配合船舶主修对各

船舶20xx年年度计划进行梳理审批，对所有船舶单船操作手册2.0到3.0版的修订及x年度船舶扩大自修奖发放前的整理工作，各船舶坞修照片收集而制作成船舶探摸手册，规范船舶修理汇总船舶修理厂家清单。

五. 加强船舶管理信息化建设

配合做好东海救111、112轮以及陆地端船舶管理软件的安装、调试、升级以及船舶大量数据参数录入、工作参数的初始化工作。目前两条船舶的软件和硬件都已经建立，陆地端服务器和使用端都已经安装完毕。

六、存在的不足

1. 对船舶通信导航设备的安全检查不到位，只做到上海地区船舶上船检查，其他海域的船舶上船的次数比较少甚至没有。
2. 独立思考问题，解决问题的能力有待提高。做通导管理工作时间不长，经验相对不足，对工作中出现难点的分析和解决能力不强。
3. 年终考核笔试成绩不好，专业知识掌握不够广泛，如solas公约，各类海事法规不了解。
4. 管理工作的深入力度不够，船舶驾驶员水平只停留在操作层面，没有真正的让船舶驾驶员动起来，做好通导设备的日常的维护保养工作。

七. 努力的方向

x年是我局开展专业化建设的第二年，我决心以学习实践科学发展观为动力，以船队20xx年工作计划为指导，做好各项工作。坚持多动脑筋，多下功夫，多干实事。按照机务科定出的新的工作思路，开拓创新，勇于实践，做好通信导航管理

工作。具体有以下几个努力方向：

(一) 加强学习。加强政治理论、业务知识等的学习。树立正确的人生观、价值观，进一步坚定政治信仰，提高工作的责任感、使命感。

(二) 夯实基础。加强船舶通信导航设备的基础管理。建立各船舶设备档案，对故障率高的涉及航行安全的设备，及时向上级汇报，申请设备更换。

(三) 管理力度深入加强，通过奖惩制度加强船舶驾驶员对通导设备的维护保养，从熟练使用到维护保养的过渡。真正做到心在设备。通过扩大自修奖、月度奖等激励手段让驾驶员动起来。

(四) 加强船舶信息化建设，在征得队领导同意的条件下，计划20xx年1月起对船舶管理软件进行强制推进，以东海救111. 112以及即将出厂的113为试点，船舶管理软件使用起来，把软件中便捷的工单管理及备件、物料管理充分利用起来，把管理软件中分析，统计功能使用起来，为工作所用。

以上是本人x年度工作总结，不足之处请批评指正，也希望领导、同事在以后工作中不断指点、帮助我，让我能更快成长起来，更好的服务于救助船舶，服务于救助事业。

船舶年终工作总结汇报篇七

(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。

经海事管理机构检查的中国籍船舶或经《亚太地区港口国监督谅解备忘录》成员当局检查的外国籍船舶在六个月内一般不再进行检查，但下列船舶除外：

- （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。

有下列情形之一的，检查人员应当对船舶实施详细检查，并告知船方进行详细检查的原因：

(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。

第十七条 检查人员应当运用专业知识对船舶存在的缺陷作出判断，并按照法律、法规或者国际公约和《港口国监督程序》及其修正案的规定，作出下列一种或几种处理意见，避免对船舶造成不适当延误：

(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。

第二十六条 中国籍船舶有下列情形之一的，所有人、经营人或管理人应当将船舶接受港口国检查和遵守法律法规的情况及时向船籍港海事管理机构报告：

（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

第三十二条 违反本规则有下列行为之一的，由海事管理机构对违法船舶或者其所有人、经营人、管理人处1000元以上3万元以下的罚款，对违法人员处以100元以上3000元以下的罚款：

- （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；
- （五）未将船舶接受港口国检查和遵守法律法规的情况及时向船籍港海事管理机构报告的；
- （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

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。

船舶年终工作总结汇报篇八

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。

目前，东海区现有xx条志愿船，其中实时回收数据的志愿船有xx条，其余为非实时方式回收数据。从xx年12月到xx年11月，共获得实时数据x条，接收率为%，纸质非实时数据x条。

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x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。

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。

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x个argos剖面浮标和xx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xx个表面漂流标和x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。

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。

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。

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。

- 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。