

船舶电工年终总结(精选7篇)

总结是指对某一阶段的工作、学习或思想中的经验或情况加以总结和概括的书面材料，它可以明确下一步的工作方向，少走弯路，少犯错误，提高工作效益，因此，让我们写一份总结吧。那关于总结格式是怎样的呢？而个人总结又该怎么写呢？以下是小编精心整理的总结范文，供大家参考借鉴，希望可以帮助到有需要的朋友。

船舶电工年终总结篇一

摘要：船舶是一种重要的海上交通工具，为了确保海上交通安全，加强对船舶检验质量的监督管理是十分必要的。近年来，随着海上作业的增多，船舶的安全性受到了广泛关注，对船舶检验质量的严格监督不仅有利于保护人们的生命和财产安全，对于海洋环境的保护也有重要的积极作用，为此，我们有必要从源头出发，做好船舶建造过程中的质量检验监督工作，规范船厂的建造行为，提高船舶检验水平，为船舶建造业的良好发展提供有力的质量保障。文章将在充分了解船舶建造过程中质量检验监督工作的基础上，积极探寻做好船舶检验质量监督管理工作的具体举措。

关键词：船舶检验质量；监督管理；举措；

在国家经济迅猛发展的背景下，造船业也得到了较快的发展，优良材质及先进技术的应用使得船舶质量有了较大幅度的提升，但是，我国是一个海域面积广阔的国家，海洋环境复杂多变，航海安全需要时刻保持高度警惕，为此，加强船舶检验质量监督管理工作始终不能放松。在船舶的质量检验中，许多因素都有可能影响检验结果，加强对检验质量的监督管理需要针对船舶建造过程中的每一个环节进行严格控制和监察，就我国目前的监督管理现状而言，监督管理工作尽管取得了一定的成效，但是其中存在的诸多问题仍然是不容忽视

的，充分做好船舶检验质量的监督管理工作还需要坚持不懈的努力。

一、船舶检验质量监督管理工作概述

从船舶建造角度来讲，船舶的检验工作是由船厂的品质保证部为核心，以检验员为主力，涉及到船舶设计、原材料采购、船舶建造以及船舶验收等多个环节的综合性工作，具体来说，船舶检验工作主要具备四项职能：鉴别、把关、报告及证明，其中，把关是最为重要的职能，把关主要是指控制原材料和船舶配件的采购质量，监督船舶建造工序的正确性和规范性，最终保证船舶建成后的质量符合要求，其余三项职能是该项职能的辅助和延伸，四项职能有效配合才能保证船舶检验工作的圆满完成。船舶检验工作是一项纷繁复杂的工作，涉及到船舶建造过程中的各个方面，任何一个细微的疏忽都有可能影响检验结果，为此，加强对检验工作的质量监督管理是必不可少的，有效的监督管理能够强化检验水平，保证检验质量，最终提高船舶运行的安全性，特别是对于我国而言，我国海域面积广阔，船舶在海上运行的区域广、时间长，安全事故发生的概率高，做好船舶检验质量监督管理工作，保障船舶检验质量就显得尤为重要。

二、如何做好船舶检验质量监督管理工作

1) 加强船舶检验的法规教育。由船厂检验员针对船舶建造质量而开展的检验工作是船舶运行安全的有力保障，理应受到船舶建造企业的高度重视，但是，在实际工作中，相关企业严重缺乏对检验工作重要性和法定性的认识，甚至认为检验工作是可有可无的，检验工作更多地是形式大于内容，这种局面严重影响了品质保证部门正常检验工作的开展，为此，必须大力加强对造船企业的法规教育，加深企业对船舶检验的法律法规的认识和了解，提高它们的法律意识和安全意识，甚至可以借助航海事故的具体事例使企业认识到船舶检验工作的重要性，自觉督船厂检验人员做好船舶建造过程的检验

工作。

2) 提高船厂检验员的职业素质。船厂检验员是船舶检验工作的主要执行者，提高他们的职业素质对于保证船舶检验质量有着重要作用。在实际的检验工作中，船厂检验员不仅需要熟练掌握船舶建造规范，船舶建造工艺及工序、检验质量模式、检验工作程序等理论知识，还需要具备较强的实际操作能力，深入检验工作的各个环节规范实际检验行为，对各种检验仪器做到熟练应用，能够凭借敏锐的观察力发现船舶建造中可能存在的问题，并能分析出违反建造规范的具体事件，这些能力的具备需要船厂检验员加强理论学习的同时，更多地参与到实际的检验工作中，不断积累工作经验，这就需要船舶建造企业加强对船厂检验员的培训和再教育，注重质量意识和职业道德的双重培养，努力建设一支具备过硬的职业技能及较高的职业素养的检验员队伍。

3) 加强日常管理。船舶检验工作是一项复杂的综合性工作，加强对检验工作的日常管理是保障检验质量的重要手段，这就要求船舶建造企业的品质保证部门在完成上级部门下达的检验任务之外，还要针对船舶建造过程中的质量检验工作做好日常的监督和管理工作，对船舶检验工作的日常管理工作主要表现为巡检，同时还应该加强辅助的督查和服务工作，日常管理工作的良好开展有利于弥补常规船舶检验工作的漏洞，及时发现船舶建造中存在的问题，并能提出有效的改正建议，对于船舶建造质量的改善和提高有着重要作用。

4) 落实责任追究制。船舶检验工作的顺利开展需要有效的监督管理工作，而有效的监督管理不仅要善于发现船舶检验工作的漏洞和缺陷，更需要对检验人员的过失行为进行严格的惩处，特别是在检验人员在工作中出现严重违规时，相关部门及企业要依据相关的法律法规追究行为主体的法律责任，责任追究制的落实在一定程度上规范和减少了船厂检验违规行为的发生，对于船舶检验工作形成了强有力的监督，保障了检验工作的良好实施。

5) 借助船舶安全检查监督船舶检验质量。船舶安全检查和船舶检验工作的开展都是为了保证船舶运行的安全性，但是，相比于船舶检验，船舶安全检查是一项日常例行检查，涉及到的检查内容除了包括船舶的技术规范外，还涉及到船舶配员、操作及登记等方面，可以说，安全检查对船舶检验进行了必要的延伸和补充，因此，借助于安全检查的监督是提高船舶检验水平的有效手段，例如，在船舶安全检查中，执行人员可以查看船舶检验证书的记录内容是否属实，船舶的技术状况是否良好，载重线标志是否符合要求等，这些工作可以作为船舶检验质量监督工作的重要参考，同时也是做好检验质量监督管理工作的重要保障。

三、结语

加强对船舶检验的质量监督是保证船舶检验质量，提高船舶运行安全性的重要措施，就目前的监督状况而言，我国对船舶检验质量的监督工作主要是由专门的监督机构来执行的，为了进一步提高监督工作的成效，借助于媒体等社会力量的监督也是重要的一个方面，另外，伴随检验技术的不断进步，加强对监督工作的技术支持也是不可缺少的，相信通过多方面共同努力，我国船舶检验质量监督工作一定会不断完善，船舶运行的安全性也将会重新得到人们的信任。

参考文献：

[1]胡俊权，齐向辉。开展船舶检验质量监督管理的思考[j].航海技术，（04）：72—73.

[2]张衍正。船舶检验质量监督管理工作分析[j].中国海事，（12）：54—55.

船舶电工年终总结篇二

第一条为加强船舶检验管理，规范船舶检验服务，保障船舶

检验质量，依据《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国内河交通安全管理条例》《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》以及我国缔结或者加入的相关国际公约，制定本规定。

第二条船舶检验活动及从事船舶检验活动的机构和人员的管理适用于本规定。

本规定所称船舶检验是指对船舶、水上设施、船用产品和船运货物集装箱的检验。

军用船舶、体育运动船艇、渔业船舶以及从事石油天然气生产的设施的检验，不适用本规定。

第三条交通运输部主管全国船舶检验管理。

交通运输部海事局负责对船舶检验工作实施统一监督管理。

各级海事管理机构依据各自职责权限开展船舶检验监督工作。

第二章船舶检验机构和人员

第四条船舶检验机构是指实施船舶检验的机构，包括交通运输部和省、自治区、直辖市人民政府设置的船舶检验机构(以下简称国内船舶检验机构)和外国船舶检验机构在中华人民共和国境内设立的验船公司(以下简称外国验船公司)。

交通运输部和省、自治区、直辖市人民政府依法审批国内船舶检验机构或者外国验船公司时，应当依据《中华人民共和国海事行政许可条件规定》规定的验船机构审批条件作出是否予以审批的决定。予以审批的，同时应当明确国内船舶检验机构和外国验船公司的检验业务范围。

交通运输部海事局应当向社会公布船舶检验机构的检验业务

范围。

第五条国内船舶检验机构按照a□b□c□d四类从事船舶法定检验：

(二)b类船舶检验机构，可以从事国内航行船舶的法定检验和相关船用产品的法定检验；

(三)c类船舶检验机构，可以从事内河船舶的法定检验；

(四)d类船舶检验机构，可以从事内河小型船舶，以及封闭水域内船长不超过30米、主机功率不超过50千瓦的货船和船长不超过30米、主机功率不超过50千瓦的客船的法定检验。

第六条外国验船公司的业务范围包括：

(三)对外国企业所拥有的船运货物集装箱实施检验；

(四)经交通运输部海事局认可，在逐步开放的范围内对自由贸易区登记的中国籍国际航行船舶实施入级检验。

第七条船舶检验机构应当在批准的业务范围内从事船舶检验活动。

第八条船舶检验机构应当向交通运输部海事局报告年度船舶检验工作情况，包括质量体系运行、检验业务量、检验人员变化等情况。

第九条船舶检验人员应当具备相应的专业知识和检验技能，满足国家有关船舶检验人员资质的要求。

交通运输部海事局负责统一组织船舶检验人员考试，并按照国家有关规定发放船舶检验人员资格证书。

第十条国内船舶检验机构应当对船舶检验人员进行岗前培训和不定期持续知识更新培训。

第三章法定检验

第十一条法定检验是指船旗国政府或者其认可的船舶检验机构按照法律、行政法规、规章和法定检验技术规范，对船舶、水上设施、船用产品和船运货物集装箱的安全技术状况实施的强制性检验。

法定检验主要包括建造检验、定期检验、初次检验、临时检验、拖航检验、试航检验等。

第十二条在中华人民共和国登记或者拟在中华人民共和国登记的船舶、水上设施的所有人或者经营人，有下列情形之一的，应当向国内船舶检验机构申请建造检验：

(一)建造船舶、水上设施的；

(二)改变船舶主尺度、船舶类型、分舱水平、承载能力、乘客居住处所、主推进系统、影响船舶稳性等涉及船舶主要性能及安全的重大改建，或者涉及水上设施安全重大改建的。

船舶、水上设施建造或者重大改建，应当向建造或者改建地船舶检验机构申请检验。

第十三条营运中的中国籍船舶、水上设施的所有人或者经营人，应当向签发船舶检验证书的国内船舶检验机构申请定期检验。

定期检验可以委托营运地国内船舶检验机构代为进行。

第十四条中国籍船舶、水上设施的所有人或者经营人，有下列情形之一的，应当向国内船舶检验机构申请初次检验：

- (一) 外国籍船舶、水上设施改为中国籍船舶、水上设施；
- (二) 体育运动船艇、渔业船舶改为本规定适用的船舶；
- (三) 营运船舶检验证书失效时间超过一个换证检验周期的；
- (四) 老旧营运运输船舶检验证书失效时间超过一个特别定期检验周期的。

有前款第(三)、(四)项所列情形之一的，新的检验周期按照原证书检验周期计算。

第十五条中国籍船舶、水上设施的所有人或者经营人，有下列情形之一的，应当向国内船舶检验机构申请临时检验：

- (一) 因发生事故，影响船舶适航性能；
- (二) 改变证书所限定的航区或者用途；
- (三) 船舶检验机构签发的证书失效时间不超过一个换证周期；
- (四) 涉及船舶安全的修理或者改装，但重大改建除外；
- (五) 变更船舶检验机构；
- (六) 变更船名、船籍港；
- (七) 存在重大安全缺陷影响航行和环境安全，海事管理机构责成检验的。

对于前款第(三)项所列情形，船舶、水上设施申请检验时，国内船舶检验机构须对失效期内应当进行的所有检验项目进行检验，检验周期按照原证书检验周期计算。

在中华人民共和国管辖水域内的外国籍船舶，有第一款

第(一)、(七)项所列情形之一的，应当向原签发检验证书的船舶检验机构申请临时检验。外国籍船舶的发证机构未在中华人民共和国境内设立验船公司的，应当向交通运输部海事局指定的船舶检验机构申请临时检验。

第十六条中华人民共和国管辖水域内对移动式平台、浮船坞和其他大型船舶、水上设施进行拖带航行，起拖前应当申请拖航检验。

第十七条船舶试航前，船舶所有人或者经营人应当向国内船舶检验机构申请试航检验，并取得试航检验证书。

国内船舶检验机构在签发试航检验证书前，应当按照相关技术检验要求进行检验，并确认船舶试航状态符合实施船舶图纸审查、建造检验的船舶检验机构批准的船舶配载及稳性状态。

第十八条在中华人民共和国管辖水域内从事钻探、开发作业的外国籍钻井船、移动式平台的所有人或者经营人，应当向交通运输部海事局授权的船舶检验机构申请下列检验：

(一)作业前检验；

(二)作业期间的定期检验。

第十九条中国籍船舶、水上设施所使用的有关水上交通安全和防止水域环境污染的重要设备、部件和材料应当进行船用产品检验。

应当进行法定检验的船用产品范围由交通运输部海事局公布。

第二十条船舶检验机构应当按照船用产品法定检验技术要求，对纳入法定检验范围内的船用产品开展工厂认可、型式认可、产品检验。

第二十一条船运货物集装箱的制造厂商或者所有人、经营人应当向船舶检验机构申请下列检验：

(一)船运货物集装箱制造时，申请工厂认可、定型设计认可和制造检验；

(二)使用中的船运货物集装箱，申请营运检验，采用定期检验或者按照经检验机构进行技术审核的连续检验计划进行检验。

第二十二条国内船舶检验机构应当将船用产品和船运货物集装箱工厂认可、型式认可或者定型设计认可及单件产品的检验结果录入国家船舶检验数据库并对外公布。

第二十三条中国籍国内航行船舶和水上设施、船用产品和船运货物集装箱经检验符合相关的法定检验技术要求后，国内船舶检验机构应当使用国家船舶法定检验发证系统签发相应的检验证书或者技术文件。

中国籍国际航行船舶经检验符合相关的法定检验技术要求后，国内船舶检验机构应当使用经交通运输部海事局认可的法定检验发证系统签发相应的检验证书或者技术文件，并由海事管理机构进行监督管理。

法定检验证书和国内航行船舶的检验报告和记录格式由交通运输部海事局统一制定并公布。

第二十四条船舶检验机构应当建立和严格执行保证检验发证质量的控制程序和管理制度。

第二十五条国内船舶检验机构根据船舶法定检验技术规范，对中国籍船舶、水上设施的法定检验要求实施等效、免除的，应当达到海事国际公约或者船舶法定检验技术规范要求的同等效能及安全水平，并向交通运输部海事局报告，船舶法定

检验技术规范另有规定的除外。

第四章入级检验

第二十六条入级检验是指应船舶、水上设施的所有人和经营人自愿申请，按照拟入级的船舶检验机构的入级检验技术规范，对船舶、水上设施进行的检验，并取得入级船舶检验机构的入级标识。

第二十七条除本规定第六条第(四)项规定的情形外，中国籍国际航行船舶加入船级的，应当向中国船级社申请入级检验。

第二十八条下列中国籍国内航行船舶加入船级的，应当向中国船级社申请入级检验：

- (一) 在海上航行的乘客定额100人以上的客船；
- (二) 载重量1000吨以上的油船；
- (三) 滚装船、液化气体运输船和散装化学品运输船；
- (四) 船舶所有人或者经营人申请入级的其他船舶。

第二十九条中国籍船舶、水上设施经入级检验符合相关的检验技术规范要求并取得法定检验证书的，船舶检验机构方可签发入级检验证书或者技术文件。

第三十条从事中国籍船舶、水上设施入级检验业务的船舶检验机构应当将其入级检验技术规范和证书格式报交通运输部海事局备案。

第五章船舶法定检验技术规范

第三十一条船舶法定检验技术规范包括与船舶、水上设施、船用产品、船运货物集装箱相关的涉及航运安全及水域环境

保护的检验制度、安全标准、检验规程等。

第三十二条船舶法定检验技术规范，由交通运输部海事局组织制定，经交通运输部批准后公布施行。

限于省、自治区、直辖市内航行的下列船舶的法定检验技术规范，可由省、自治区、直辖市交通运输主管部门制定，并报交通运输部海事局备案；省、自治区、直辖市交通运输主管部门未制定的，参照交通运输部海事局制定的小型船舶法定检验技术规则检验发证：

(一)船长15米及以下的内河渡船；

(二)船长20米以下的普通货船；

(三)12人及以下的载客船舶。

第三十三条有下列情形之一的，船舶法定检验技术规范的制定机构应当组织开展船舶法定检验技术规范后评估：

(一)实施满5年的；

(二)上位法或者相关国际公约有重大修改或者调整的；

(三)水上交通安全管理环境发生重大变化，影响船舶法定检验技术规范适宜性的；

(四)其他应当进行后评估的情形。

第六章 检验管理

第三十四条船舶检验机构开展检验活动应当遵守中华人民共和国法律、法规、规章和相关国际公约的规定。

船舶检验机构应当严格按照检验业务范围开展检验工作，不

得拒绝满足法定检验受理条件的申请。

船舶检验人员应当严格按照相关的法律、法规和检验技术规范的要求开展检验工作，恪守职业道德和执业纪律。

第三十五条有下列情形之一的，船舶检验机构不得检验：

(一)船舶和水上设施的设计、建造与修造单位未建立质量自检制度；

(二)按照国家有关规定应当报废的船舶、水上设施；

(三)未提供真实技术资料；

(四)未按照规定取得新增运力审批的建造船舶；

(五)未能为船舶检验人员提供安全保障。

第三十六条船舶检验机构应当在船舶、水上设施的建造或者重大改建开工前，对开工条件进行检查，经检查合格后，方可开展检验。

第三十七条在中华人民共和国登记或者拟在中华人民共和国登记的船舶、水上设施未取得海事管理机构授予的船舶识别号的，船舶检验机构不得签发法定证书。

第三十八条船舶和水上设施的所有人或者经营人，船用产品和船运货物集装箱制造厂商，船舶和水上设施的设计、建造与修造单位应当按照规定如实提交检验相关资料。

第三十九条中国籍船舶、水上设施报废的，其所有人或者经营人应当报告国内船舶检验机构，国内船舶检验机构应当注销检验证书。

第四十条中国籍船舶、水上设施变更船舶检验机构，新接受

的船舶检验机构在发放检验证书时应当收回存档原检验证书。

按照省、自治区、直辖市交通运输主管部门制定的法定检验技术规范检验的船舶，船舶检验机构变更为其他省、自治区、直辖市的船舶检验机构的，新接受的船舶检验机构可以按照交通运输部海事局或者所在省、自治区、直辖市交通运输主管部门制定的法定检验技术规范重新进行检验。

第四十一条外国籍船舶、水上设施因存在重大缺陷被强制取消船级的，新接受的境内设立的外国验船公司应当验证缺陷已改正后，方可受理检验。

第四十二条有下列情形之一的，船舶检验机构应当停止检验或者撤销相关检验证书：

- (一) 违规建造、违规重大改建；
- (二) 提供虚假证明材料；
- (三) 未通过检验。

有前款第(一)项情形的还应当报告交通运输部海事局。

涂改检验证书或者以欺骗行为取得检验证书，船舶检验机构未撤销检验证书的，海事管理机构应当责令船舶检验机构撤销检验证书。

第四十三条船舶检验机构应当建立船用产品法定检验质量监督机制，发现法定船用产品存在重大质量问题的，撤销检验证书或者禁止装船使用。

第四十四条船舶检验机构应当对为其提供服务的检修、检测服务机构进行安全质量、技术条件的控制和监督。

第四十五条船舶检验机构应当建立档案管理制度，妥善保管

有关检验档案资料。

中国籍船舶、水上设施变更船舶检验机构的，原船舶检验机构应当将包含图纸的全部技术档案转交变更后的船舶检验机构。

第四十六条交通运输部海事局应当组织对船舶检验机构检验能力和条件进行核查，对船舶检验机构检验质量进行监督。

第四十七条海事管理机构发现涉及船舶检验重大质量问题或者有第十五条第一款第(一)、(七)项所列情形之一的，应当通报相关船舶检验机构。

涉及船舶检验重大质量问题的，应当报告交通运输部海事局组织调查处理。

相关船舶检验机构应当对检验质量问题进行分析整改，并将整改情况通报海事管理机构。

第四十八条船舶检验机构应当配合海事管理机构开展船舶检验质量监督和调查。船舶检验机构对海事管理机构的监督和调查行为有异议的，可以向交通运输部海事局报告。

第四十九条申请检验的单位或者个人对检验结论持有异议，可以向上一级船舶检验机构申请复验，接到复验申请的机构应当在7个工作日内作出是否予以复验的答复。

对复验结论仍有异议的，可以向交通运输部海事局提出再复验，由交通运输部海事局组织技术专家组进行检验、评议并作出最终结论。交通运输部海事局应当在接到再复验申请之日起15个工作日内作出是否予以再复验的答复。

第七章 法律责任

第五十条违反本规定第十六条，移动平台、浮船坞、大型船舶、水上设施拖带航行，未经船舶检验机构进行拖航检验，由海事管理机构责令其停止拖航，并对船舶、设施所有人或者经营人处以元以上2万元以下罚款，对船长处以1000元以上1万元以下罚款，并扣留船员适任证书6至12个月，对水上设施主要负责人处以1000元以上1万元以下罚款。

第五十一条违反本规定第十七条规定，试航船舶未经试航检验并持有试航证书的，由海事管理机构责令停止试航，并对船舶所有人或者经营人处以2000元以上2万元以下罚款，对试航船长处以1000元以上1万元以下罚款并扣留船员适任证书6至12个月。

第五十二条违反本规定第十八条规定，在中华人民共和国沿海水域从事钻探、开发作业的外国籍钻井船、移动式平台的所有人或者经营人未按规定申请作业前检验或者作业期间检验，由海事管理机构责令其停止作业，并处以5000元以上3万元以下罚款。

第五十三条违反本规定第三十九条，报废船舶的所有人或者经营人未向船舶检验机构报告，由海事管理机构对其所有人或者经营人处以5000元以上3万元以下罚款。

第五十四条违反《中华人民共和国海上交通安全法》第四条的规定，船舶、水上设施和船上、设施上有关航行安全、防治污染等重要设备无相应的有效的检验证书的，依照《中华人民共和国海上交通安全法》第四十四条的规定，海事管理机构应当对船舶、水上设施所有人或者经营人处以2000元以上3万元以下的罚款。

违反《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第六条第(一)项、第七条第(一)项的规定，船舶、水上设施未持有合格的检验证书擅自航行或者作业的，依照《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第六十四条的规定，责令停止航

行或者作业;拒不停止航行或者作业的, 暂扣船舶、浮动设施;情节严重的, 予以没收。

本条第一款、第二款所称无相应的有效的检验证书及未持有合格的检验证书, 包括下列情形:

- (一) 没有取得相应的检验证书;
- (二) 持有的检验证书属于伪造、变造、转让、买卖或者租借的;
- (三) 持有的检验证书失效;
- (四) 检验证书损毁、遗失但不按照规定补办。

第五十五条船舶检验机构有下列情形之一的, 所签发的相应检验证书无效, 由交通运输部海事局给予警告, 责令限期整改, 整改期间不得开展相关检验业务, 并向社会公告:

- (一) 超越认可的业务范围开展检验业务;
- (二) 违反规定开展检验;
- (三) 使用不符合规定的船舶检验人员独立从事检验活动;
- (四) 违反检验规程受理检验;
- (六) 对未按照规定取得新增运力审批的建造船舶开展检验;
- (七) 未对向其提供服务的检修检测机构的安全质量、技术条件进行有效管控;
- (八) 在按规定取得船舶识别号前, 签发法定检验证书;
- (九) 出现重大检验质量问题。

第五十六条船舶检验机构有下列情形之一的，交通运输部海事局责令改正，并给予警告：

- (一) 国内船舶检验机构未对检验人员进行培训；
- (二) 外国验船公司未对外国籍检验人员按照公约要求进行培训；
- (三) 未按规定向交通运输部海事局报告有关事项；
- (四) 未建立档案管理制度。

第五十七条船舶检验人员有下列情形之一的，依照《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》第二十八条的规定，海事管理机构可视情节给予警告、撤销其检验资格：

- (一) 未进行检验而签发相关检验证书；
- (二) 超出所持证书范围开展检验业务；
- (三) 未按照法定检验技术规范执行检验；
- (四) 未按规定的检验程序和项目进行检验；
- (五) 所签发的船舶检验证书或者检验报告与船舶、水上设施的实际情况不符；
- (六) 发生重大检验质量责任问题；
- (七) 不配合事故调查或者在调查过程中提供虚假证明。

第八章附则

第五十八条本规定自5月1日起施行。

船舶电工年终总结篇三

为深入贯彻落实市委十二届二次全会和全市农村工作会议精神，全面抓好201x年全市的农业和农村工作，进一步统一全委干部思想，振奋精神，真抓实干，努力开创“三农”工作新局面，现将市渔业船舶检验处201x年的工作目标向各级领导和同志们进行汇报。

一. 201x年在渔业船舶管理工作中严格做到“警钟长鸣”，认真落实，圆满完成全国渔业船舶水上安全专项整治行动”工作任务。确保渔民的生命财产安全。

二. 201x年我处将认真完成两篇调研报告。

三. 201x年按照国家船检局的要求认真高效的完成了xx市201x年渔业船舶统计分析工作。

四. 201x年4月将对我市辖区内xx名从事渔业生产的驾驶员及渔民进行安全知识考试并签订了安全生产责任制。

五. 201x年将完成了年初由省船检局下达的xx份渔业船舶互保工作并争取在省局表彰大会上进行了典型发言。

六. 201x年保质保量的完成

党建工作，

2. 人口与计划生育综合工作

3. 行风建设并落实了信息督办制度等重要工作。

七，认真高效的完成201x年绿博会临时工作任务

八，全面开展市级文明单位建设准备工作

九，提高执法人员综合素质，

确保市船检处无重大违法违纪案件。

2. 确保船检人员无不作为乱作为的违法行为，无行政败诉败议案件。

3. 努力改善经济发展环境，提高全处执法人员服务意识和工作质量意识，让人民群众满意。

将本文的word文档下载到电脑，方便收藏和打印

推荐度：

[点击下载文档](#)

[搜索文档](#)

船舶电工年终总结篇四

xx年，物流营运中心在公司领导的高度重视和全力支持下，认真执行公司整合施行的方案，精细化管理全局，不断提升驾驶员、管理人员的职业素质和服务水平，紧密关注市场动态；积极扩大业务规模；精心寻求新产业突破；有效执行项目绩效奖励制度；切实改善员工工作环境。全体员工同心同德、群策群力，确保了公司主营业务稳步发展，产业多元化探索有所收获，超额完成了上班年度的目标任务。现将20xx年度工作总结以及工作打算报告如下：

一年来，物流营运中心秉承“集思广益，多劳多得”的工作作风，克服了众多困难，广开营销渠道，严控内外成本，确保利润化，实现收入x元，同比增长%，完成总进度的%，实现利润x万元，完成利润目标的x%[]圆满完成了xx公司下达的收入利润指标，实现“时间过半，收入过半，利润过半”的目标。

1. 稳步发展现营业务

xx项目完成收入x元，占总收入的xx%[]目前该项业务收入占比较大，在确保该业务稳步发展的同时积极拓展相应市场，目前分公司已和昭通市xx公司物流中心就至配送项目达成初步意向性协议。目前已完成线路勘测，零售点布局，配送线路设计等前期工作。

2. 改变营销策略

收入xx元，占总收入的%；营业部收入xx元；营业部收入xx元。物流营运中心认真执行公司领导的指导方针，即：由公司领导带领部门班子开发大客户市场，让驾驶员在运输配送过程中寻找客户；动员公司内部员工利用自己的信息源开发客户，“三管齐下”的营销策略。目前，由公司领导带领并成功攻克有、等大客户。由公司内部员工发展的有、等客户。认真执行公司领导下达的奖励政策，动员广大员工的积极性，使公司的发展更上一个新的台阶。

3. 积极发展新型物流业务

公司领导带领相关部门职员奔赴市场，亲力亲为，积极发展供应链金融业务，涉及钢材市场、矿产品市场、烟酒类市场等，目前已和钢材市场积极联系，客户有明确贷款意向，希望得到xx公司在业务上指导。

4. 国际物流业务发展

公司领导经过多方努力在xx地区寻找发展到国外的的客户。目前公司领导正研讨，通过地理优势（接壤x□x□x□□发展省外国外的双向运输中转专线，已发展的目标客户目前仅对外贸易。

认真贯彻xx公司“转型增效”的总体路线，明确发展思路，从传统物流向现代物流发展，精细化管理人员和设备，节约成本，积极营销。

针对这一发展思路，物流营运中心对今后发展有以下几点思考：

- 1、结合物流信息综合管理平台，精细化管理，节约成本扩大效益。
- 2、维护目前合作客户，提升部门各员工职业素质和职业道德，提倡“服务优质化、严惩不良化”。
- 3、继续从传统物流向现代物流的转变发展，开发相应现代物流项目，发展目标客户。
- 4、继续贯彻施行公司领导提出的“三管齐下”的营销策略，开拓市场、勇闯高峰。

船舶电工年终总结篇五

根据广东省交通厅《关于做好全省20_年水路运输行业年审工作的通知》（粤交办字[_]23号文）、《国内船舶运输经营资质管理规定》（_20_年第1号令）等有关文件的规定，从_年1月1日起到4月30日，对全市水路运输(服务)企业和在册营运船舶开展_年度行业年审工作，截止4月30日，全市28家水路运输企业，378艘营运船舶，已年审314艘，年审率达85%;全市64家水路运输服务企业通过年审的有59家，未通过年审的有5家，年审率达92%，为历年。今年的年审工作我们主要做了以下几

方面的工作：

一、加强领导，周密组织，认真学习贯彻年审法则

二、加大政策宣传力度，营造依法年审的良好氛围

近年来，由于水运市场不景气，运输企业经营效益差，企业经营管理不到位，导致年审工作未能引起运输(服务)企业和船舶经营业户的重视，有部分企业、船舶单位迟迟不肯年审，对我们既定的年审工作造成一定的影响，特别是吴川市辖区各船队，这些船队的船舶数量多、吨位小，船舶又分布较散，难于管理。针对这类问题，我们会同吴川市交通局派员下到各船队组织各船队领导召开年审工作会议，反复宣传省厅的政策文件精神，使水路运输(服务)企业和船舶单位充分认识到此项工作的重要性，提高按规定年审的自觉性，通过法律教育大部分企业单位都能按时，按要求参加年审。

三、严格按政策年审，确定行业管理

这次年审的目标，在于通过年审巩固历年来的航运市场整顿成果，进一步规范水路运输市场秩序，及时纠正，查处违法违规行。对在规定的期限内无故不参加年审或拒不接受年审的水路运输(服务)企业和船舶单位，依照相关水运法规，发出书面通知，限期办理，在限期内仍未按规定年审的，按规定给予相应处罚直至取消经营资格。如湛江市国航船务有限公司、湛江市东泰货运代理有限公司、麻章区明顺船务有限公司等，在我们多次反复催促的情况下，仍未按规定填报运输统计报表、办理年审及缴纳运输管理费，据此，我们将会同工商部门对其进行查处，依法责令停业整顿，整顿效果仍达不到要求的，将取消其经营资格。

四、存在问题

(一)部分企业船舶的管理、联系及配备的管理人员不到位，

机构设置欠妥，对年审工作不重视，容易造成船舶不按时年审现象。

(二)绝大部分未年审的船舶都是长期定点经营某一地区偏远航线，由于周边地区水运执法部门的监管不到位，监管不力，致使未能及时返港年审。

(三)服务企业规模小，同时缺乏专业性强的专业管理技术人员，从业人员素质比较低。

(四)水路运输服务业市场秩序较为混乱，违规经营时有发生，无证无照的服务企业仍然存在。

(五)水路运输服务企业逃缴规费、逃避年审违章经营的侥幸心理一直存在。

船舶电工年终总结篇六

——“ ” 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，交流沟通能力等综合素质，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。

二、有关货物装卸的监管作业和注排压载水作业管理 1. 制定装卸货的程序步骤

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 $10\sim 30\text{g}/\text{m}^3$ 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°C 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 CO_2 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载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。

船舶电工年终总结篇七

《内河船舶船员值班规则》（交通运输部令 2015 年第 20 号）

《内河船舶船员值班规则》已于 2015 年 11 月 3 日经第 20 次部务会议 通过，现予公布，自 2016 年 5 月 1 日起施行。

部长 杨传堂

2015 年11月 11 日

第一章 总 则

第一条 为加强内河船舶船员值班管理，规范船员值班行为，保障内河交通安全，保护内河水域环境，根据《内河交通安全管理条例》《船员条例》等有关法律、行政法规，制定本规则。

第二条 100 总吨及以上中国籍内河船舶的船员值班适用本规则。

军事船舶、渔业船舶、农用船舶、非营业性游艇、体育运动船艇和非机动船舶的船员值班除外。

第三条 交通运输部主管部门主管全国内河船舶船员值班工作。

国家海事管理机构统一管理内河船舶船员值班工作。

各级海事管理机构按照职责具体负责内河船舶船员值班监督管理工作。

第四条 船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人和船长应当按照船舶安全配员的相关规定配备合格船员，确保指派到船上任职的船员熟悉船上相关设备、船舶特性，熟知本人职责和值班要求，有效履行安全、防污染等职责。

第五条 船长及全体船员在值班时，应当遵守有关船舶航行安全和防治船舶污染水域的相关规定和标准规范。

第二章 一般要求

第六条 船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人和船长应当编制船舶值班制度，公示在船舶的显著位置，并要求全体船员遵守执行。

船长应当安排合格船员值班，明确值班船员职责。值班安排应当符合保证船舶、货物、人员安全及保护水域环境的要求，考虑值班船员资格和经验，根据情况合理安排值班船员，并保证值班船员得到充分休息，防止疲劳值班。

第七条 内河货船在航行中的驾驶值班安排应当符合以下要求：

（三）未满 1000 总吨内河货船，驾驶值班每班至少 1 名船长或者驾驶员。

内河货船在航行中的轮机值班安排应当符合以下要求：

（二）未满 500 千瓦内河货船，轮机值班每班至少 1 名值班船员。

第八条 内河客、渡船在航行中的驾驶值班安排应当符合以下要求：

（三）未满 300 总吨内河客、渡船，驾驶值班每班至少 1 名船长或者驾驶员。

内河客、渡船在航行中的轮机值班安排应当符合以下要求：

（二）未满 500 千瓦内河客、渡船，轮机值班每班至少 1 名轮机长或者轮机员。

第九条 船舶停泊时应当留有足以保证船舶安全的船员值班，确保满足应对可能发生的紧急情况的需要。其中，1000 总吨及以上货船和 300 总吨及以上客船停泊时应当留有一个航行班的驾驶和轮机人员值班。

第十条 值班船员对船舶安全负责，但不免除船长的安全责任。
船员在值班期间不得安排影响其值班的其他工作。

第十一条 值班船员应当遵守下列驾驶台和机舱资源管理要求：

（二）值班船员应当保持通信沟通联络有效畅通；

（四）值班船员应当按照要求记录值班期间发生的重要事项。

第十二条 船长应当根据航次任务做好开航准备工作，包括备好本航次所需的燃料、备品等。

3000 总吨及以上内河货船和 300 总吨及以上内河客船应当制定航行计划。航行计划至少应当包括和考虑出发港、目的港、航程、连续航行时间限制、航经水道、重要桥梁、交通管制区、天气情况等事项和要素。

第十三条 船长应当对值班情况进行监督检查，及时发现并纠正船员的不良操作行为。

在遇到能见度不良、恶劣天气、航行条件复杂等可能影响船舶安全的情形时，船长应当亲自操纵船舶或者监督航行。

第十四条 值班船员应当按规定升降国旗，正确显示号灯、号型和旗号，不得擅离岗位，不得从事与值班无关的事项。

值班船员应当按规定记载航行日志、轮机日志等法定文书。船长、轮机长应当按规定进行审核并签名。

船舶航行和作业期间，舱面人员进行临水作业时应当规范穿着救生衣。

第十五条 严禁船员酗酒，值班船员在值班前 4 小时内及值班期间禁止饮酒，且值班期间血液中的酒精浓度不得超过

或者呼吸中酒精浓度不高于 。

严禁值班船员服用可能导致不能安全值班的药物。严禁船员有吸毒行为。

第十六条 危险货物运输船舶值班船员，除执行本规则外，还应当遵守危险货物运输的 有关规定。

第三章 驾驶值班

第一节 值班安排

第十七条 驾驶值班安排应当适应船舶所处状态、环境、条件。

第十八条 船长在确定值班船员组成时，应当考虑下列因素：

- （一）24 小时有人值守；
- （二）天气、能见度情况、白天及夜间的驾驶要求差异；
- （五）驾驶台内的机舱控制装置、警报和指示器及其使用程序和局限性；
- （六）值班船员对船舶设备、装置的熟悉程度及操作能力；
- （七）值班船员的适任能力及经验；
- （八）必要时召唤待命人员立即到驾驶台协助的可能性；
- （九）所载货物的性质和状况、旅客的数量和位置；
- （十）特殊的操作环境对航行值班的特别要求。

第二节 了望

第十九条 驾驶值班船员应当充分利用视觉、听觉及其他一切有效手段始终保持正规了望，同时在规定的频道上守听甚高频电话(vhf)必要时做好记录，掌握来往船舶动态和周围环境情况，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。

夜间、能见度不良及其他特殊情况下应当加强了望。

第二十条 驾驶值班船员应当掌握船舶自动识别仪(ais)的安全使用方法，保持该设备处于常开工作状态并及时更新信息。

第三节 航行值班

第二十一条 值班驾驶人员应当使用安全航速。

值班驾驶人员应当充分掌握在任何吃水情况下本船的冲程等操纵特性，并考虑船舶可能具有的其他不同操纵特性。

第二十二条 值班驾驶人员应当结合本船操纵性能，正确使用操纵设备和助航仪器，并掌握发生紧急情况时的应急措施。必要时，应当果断使用车、舵、锚以及声光信号装置。

第二十三条 值班驾驶人员应当熟练使用雷达等助航仪器，并符合以下要求：

(二) 使用雷达时，应当选择合适的量程，仔细观察显示器，确保及早进行系统的分析；

(四) 熟练使用其他助航仪器判断局面和航行危险。

第二十四条 值班驾驶人员应经常检查操纵设备、助航仪器是否处于正常状态，号灯、号型和旗号是否正确显示，发现异常，及时采取措施。

第二十五条 值班驾驶人员在值班期间，应当随时掌握船位和

航速，确保本船行驶在正确的航线上，并注意在适当的时候使用测深仪器和设备。

值班驾驶人员应当给其他值班船员适当的指令和信息，并监督操作指令是否正确执行。

第二十六条 船长在驾驶台但未声明亲自操纵时，值班驾驶人员应当正常履行值班职责。船长接替操纵后，值班驾驶人员仍负有协助的责任。

第二十七条 夜间航行时，如有必要，船长应当签署夜航命令，值班驾驶人员应当认真执行。

第二十八条 遇下列情况时，值班驾驶人员应当及时采取措施，并立即报告船长：

- （一）能见度不良；
- （二）对通航条件有疑虑；
- （三）对船长指令有疑问；
- （四）遇恶劣天气威胁航行安全；
- （五）发现遇险信号或者危及航行安全的可疑物；
- （六）主机、舵机或者其他主要的操纵设备和助航仪器发生故障；
- （七）发生碰撞、触礁、搁浅、火警、人员落水、环境污染、船舶进水等紧急情况；
- （八）出现危及航行安全的其他情况。

出现前款第（五）至第（八）项情形的，还应当及时报告事

发地海事管理机构。第二十九条 值班的普通船员应当正确执行船长、值班驾驶人员下达的操作指令，对指令有疑问或者出现不能执行指令的情况时应当立即报告。

第四节 停泊（系泊、锚泊）值班

第三十条 驾驶值班船员应当认真执行有关安全规章制度，掌握在船人员动态和值班任务执行情况，经常巡视船舶，了解周围情况，维持船上的正常秩序。

第三十一条 值班驾驶人员负责与港口联系，了解货物装卸、旅客上下和燃料、水补给进度，并掌握船舶吃水、浮态、强度和稳性等情况。