

2023年船舶防污染工作总结 船舶加固工作总结(大全8篇)

总结是把一定阶段内的有关情况分析研究，做出有指导性的经验方法以及结论的书面材料，它可以使我们更有效率，不妨坐下来好好写写总结吧。怎样写总结才更能起到其作用呢？总结应该怎么写呢？下面是我给大家整理的总结范文，欢迎大家阅读分享借鉴，希望对大家能够有所帮助。

船舶防污染工作总结 船舶加固工作总结篇一

我县是农业大县，农资质量的好坏将直接影响到我县的农业生产，以及农村的稳定，社会的和谐，为深入贯彻执行《安全生产法》、《广东省安全生产条例》，根据县委、县政府关于安全生产工作的一系列重大决策部署，以及县安委办的指示精神，依据农业局在安全生产方面的职责，结合我县农业生产的实际，为搞好我县农产品安全生产的工作，根据《农产品质量安全法》、《省、市农产品质量安全例行监测方案》认真做好高毒农药的禁销禁用，严厉查处销售假冒伪劣农资商品的违法行为，因此，净化我县的农资市场，为农民提供安全优质的农资，是我局安全生产工作开展农业综合执法的主要任务。

（一）执法检查内容：

- 1、 严厉查处过期失效农药、假冒伪劣农药、化肥。
- 2、 严厉查处无登记证、审定号、合格证、无产品标签、无批准文号的五无农资商品。
- 3、 严厉查处违法销售甲胺磷、甲基对硫磷、磷胺、对硫磷、久效磷5种高毒农药。

- 4、 严厉查处经营未经审定的杂交稻品种。
- 5、 严厉查处超过审定适宜区域推广销售杂交水稻种子。
- 6、 狠抓农机安全生产监督管理。
- 7、 对全县境区内的农产品进行农药残留的定性检测。

（二） 执法检查情况：

1、 我局农业综合执法大队自今年开春以来共出动执法人员720多人次，车辆90多台次，轮回检查了销售农资产品的门店、企业600多间次，与经营农资产品的门店、企业逐一签订农药安全工作责任书，立案查处了45宗销售假冒伪劣农资产品及未办理种子生产许可证生产杂交稻种子的违法行为，其中临时登记证过期的18宗、登记证过期的7宗、标签标识不清不规范的3宗、过期农药的8宗、无登记证的3宗、假农药的5宗、未办理种子生产许可证生产杂交水稻种子的企业一家。共处罚款金额70118元，查获的涉案货物价值万元，保护了农民群众的利益，保障农业生产的发展。

2、 未发现违法销售高毒农药的违法行为，对于预防农产品质量安全事件发生有一定作用。

3、 通过检查没有发现违法销售杂交稻种子的行为，防止未审先推种子和假劣种子的坑农、害农行为。

4、 通过执法检查活动，为我县农业生产丰收，起到了保驾护航作用，同时能有效预防农产品质量安全，农药使用安全事件的发生有较好的作用。

5、 渔政执法方面，我局农业综合执法大队共出动执法人员40多人次，车辆7台次，对我县的墨江流域、浣江流域、江口等河流域，进行了执法检查，使我县的渔业资源得到了保护，

检查中未发现专业的渔业船舶。

6、狠抓农机安全生产监督管理，我县农机管理总站加强组织领导，安全和监管得到加强。主要就是层层签订农机安全生产目标责任书。在拖拉机的检审工作中，做了大量的工作，与拖拉机驾驶员签订农机安全生产责任书1000多份，新注册登记拖拉机269台，其中大中型轮式拖拉机21台，手扶式拖拉机248台，联合收割机7台，操纵杆自走式联合收割机7台，拖拉机驾驶员考试115人，其中大中型轮式拖拉机53人，手扶式拖拉机62人，联合收割机驾驶员考试10人，操纵杆自走式联合收割机驾驶员考试10人，年度检验102台，驾驶员换证59人，驾驶员考核174人。

7、对全县境内的蔬菜进行农药残留的定性检测

5月份抽取样品204个，经检测有2个不合格，样品合格率为。6月份抽取样品230个，经检测有1个不合格，样品合格率为。7月份抽取样品277个，经检测有1个不合格，样品合格率为。8月份抽取样品212个，经检测有1个不合格，样品合格率为。9月份抽取样品225个，经检测有2个不合格，样品合格率为。10月份抽取样品225个，经检测有1个不合格，样品合格率为。11月份抽取样品249个，经检测有1个不合格，样品合格率为。

（三） 下一步工作意见：

1为了确保农民用上放心农资，防止坑农、害农事件的发生，我局继续采取不定期农资打假活动。

2、对重点区域、重点门店进行有针对性的查处。

3、建议各乡镇政府、农技站加大宣传教育农民，提高识假能力，拒绝购买假冒伪劣农资商品，确保农药安全。猜您喜欢[农村农业总结]农业局农业农村工作总结[20xx年11月14日]

[自查报告]市农业局消防安全大排查大整治活动自查报告
[20xx年11月14日) [农村农业总结]农业局政务信息公开工作
总结[20xx年11月14日) [农村农业总结]20xx年农业局种植业
股工作总结[20xx年11月13日) [农村农业总结]20xx年农业局
农业工作总结[20xx年11月13日) [农村农业总结]20xx年农业
局政策法规与种子工作总结[20xx年11月13日) [农村农业总
结]农业局年度信息公开工作报告[20xx年11月13日) [农村农
业总结]农业局年度政务公开工作总结[20xx年11月12日)

船舶防污染工作总结 船舶加固工作总结篇二

一是召开专题会议向全体干部职工传达上级关于船舶码头污染防治工作的会议、文件精神，强调做好船舶码头污染防治工作的重要性和紧迫性。由海事处印制关于船舶码头污染防治的宣传资料免费发放给辖区船舶及渡口码头，让广大业主提高做好船舶码头防污染工作重要性的认识，营造了良好氛围。

xx区地方海事处成立由主要负责人负总责，分管负责人具体牵头海事、航务、船检的三个工作小组。按照职责分工，海事股负责辖区所有流动船舶的污染防治工作，航务股负责辖区所有渡口码头人行桥的污染防治工作，船检股负责辖区船舶防污装置的整改和检验把关工作。

各片区按照职责展开了全面排查工作，按照相关要求对各片区船舶码头进行了逐一排查，认真做好了检查记录，摸清底数，全面掌握本辖区在船舶码头防污工作方面存在的不足，打好了船舶污染整治工作基础。

我处执法人员严格按照相关要求对辖区船舶防污证书文书、船舶防污染设施设备配备和船舶、码头作业活动污染情况等方面进行了重点检查，对发现的问题督促业主及时整改，并进行了严肃处理。

制定完善了相关记录台账，对检查记录、隐患登记簿、处罚案卷文书等做到了详细、规范。

我处将污染防治工作纳入港航处职工日常工作考核机制中，与工作性津补贴挂钩，每季度实行了考核评分，按照工作制度严格奖惩，促进船舶码头污染防治各项工作任务任务的落实。

船舶防污染工作总结 船舶加固工作总结篇三

1、审图申请表；2、船舶设计部门的资质证书及复印件；3、图纸、技术资料等设计资料一式三份。

二、建造检验：

1、建造检验申请表；2、经批准的图纸、技术资料等设计资料(含审图意见书)；3、造船厂资质证书及复印件；4、船舶登记证书及复印件；5、船舶建造批文(如有时)

三、初次检验

1、初次检验申请表；2、船舶登记证书及复印件；3、经批准的船舶图纸、技术资料等设计资料或原船舶检验证书；4、船舶照片(正横向)2张。

四、营运检验

1、营运检验申请表；

3、转籍证明书(外籍转入时)；

5、船舶照片(正横向)2张。

办理时限： 7个工作日

船舶防污染工作总结 船舶加固工作总结篇四

离开陆地到船上实习，这是一种全新的体验，对什么你都会有一种新鲜感，但是船舶不同于陆地，船舶随时都在晃动，到处都是铁疙瘩，而且有的铁疙瘩还在运转着，这些东西碰到就会对人产生伤害。这个时候你更应该注重的是你自己的安全，平常的行走和劳动都要注意安全。你到船上的第一天，部门领导安排工作之前，肯定会对你进行一定的安全教育，告诉你如何注意安全，但是真正的安全完全要靠自己的谨慎小心才能做到，所有的事故都是来源于自己的麻痹大意。

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。

担任三管轮后，你就开始成为船上机舱设备的一个主管人员了，用公司的说法你是一个干部船员了，用英语的说法你是一名工程师了。

三管轮主管的设备纷繁复杂，可能你心中没有一丝头绪。这个时候可以请教轮机长，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。

现代科技日新月异，小到家庭用的洗衣机、微波炉，大到各种机器设备，都配备了产品使用说明书。设备说明书上面都有安全使用注意事项、维护保养周期、检修程序和检修注意事项，还有一个更加实用的故障分析和处理办法。从三管轮开始，你就要学会使用说明书，你在学校学习的那些空洞、呆板的理论是没法跟上现代科技变化的。你在学校学习的专业理论只是一种大的指导方向，各种设备的真正管理维护必须遵守说明书里的规定和要求。现在的船舶，不管是中国制造的还是外国生产的，设备说明书基本上都是英语的。经常翻看说明书同时还能够保证你的英语不会生疏。英语水平的提高非一日之功，正如“rome is not built in one day”需要的是不断的持之以恒的学习积累。英语在你以后的职业生涯中是相当重要而有用的工具。

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。

开始担任二管轮了，这个时候你肯定不会有准备担任三管轮时候的踌躇不安了，而且这也是你早就跃跃欲试的职位，毕竟二管轮的个人收入较三管轮又大进了一步。

这个时候你管理的设备又是全新的，而且是船上更加重要的设备了。管理设备的程序和干活的基本功也掌握得差不多了。但二管轮这个阶段是一个相对**的阶段，一般三管轮阶段你还有理由去请教轮机长或其他轮机员，到了二管轮阶段你就不可能成天去找轮机长了，这个你不会干那个你干不来，那样会给人一种你业务能力不行的坏印象。这样你就必须兢兢业业做好日常维护保养，认真研读说明书，自己学着如何去分析、解决设备中出现的故障，让设备处于良好状态。这个

阶段才是你个人技术、技能得到显著提高的阶段。

做二管轮后你必须非常谨慎小心，除了主管的辅机、空压机、造水机、重油分油机等，主要还有燃油的添加、储藏、驳运等船舶管理工作，加油、驳油一不小心就会造成大的污染事故，所以必须严格按照公司制定的《移油、驳油操作规程》去执行。

从实习生到二管轮做下来就可以耗费你5到6年的青春，马上你就可以进入大管轮培训班了。大管轮考证培训阶段是你通过5到6年海上生涯的实践锻炼，离开学校后真正系统重温你的专业理论的时候，就像一个武林高手成长阶段中内功突飞猛进的时期，这是你的技术、技能升华的阶段。现在的大管轮考试科目共7门，且有3项评估考试，如果能够一次性通过，你也可以自豪一把了。

大管轮考试关通过了，你上船还是要实习几个月才能升任大管轮。马上你就要进入管理级，也算是个白领了，其实船上的干部船员都是拿着白领的钱干着蓝领的活。

升任大管轮，你开始入围公司经常提到的船舶六大重要职务了，但是你的责任比以前大多了，考虑问题也不能光从自己主管设备的维护保养去考虑，这时候你是整个轮机部的总管，要有整个部门工作的全局观念。

大管轮这个职位的你主管着全船最重要的设备主机。对于主机的正常检修、维护保养，你要根据《维修保养计划表》和主机说明书的检修保养周期，做出详细周全的计划和工作安排，以确保船舶的动力。

除了保证主机的运转，你还要做好整个机舱日常工作的安排，根据各个机工和轮机员的性格、技术特点，妥善地安排机舱日常维护保养工作。作为大管轮，你还要有一种主动的奉献精神，不管是三管轮还是二管轮主管的设备，如果有应急的

抢修工作，一定要主动带着弟兄们上，这个时候也可以充分展示你在做轮机员阶段练就的手上功夫了。一艘船舶机舱管理的良好状况，离不开一个能干的大管轮。

做了18个月的大管轮，马上你要参加轮机长考证强制培训班了。现阶段船长、轮机长考证都是很容易通过的，只要你脑袋能够转两个弯弯就没有任何问题。过了这一关，做上3个月的实习轮机长，你马上就是一名无限航区远洋货轮的轮机长了，但是要成为一名顶尖高手的轮机长还需要更长时间的刻苦修炼。

恭喜你，终于做到轮机长了！

船舶防污染工作总结 船舶加固工作总结篇五

第一阶段：从第一批接船船员抵厂到试航前，大概7至10天；

第二阶段是试航期间，前后一个星期左右；

第三阶段：试航结束到出厂前，大概7至10天；

第四阶段：船舶出厂后的一年保修期。

下面将按此顺序对各阶段的主要工作及注意事项进行详细介绍。

第一阶段：

从第一批接船船员抵厂到试航前

一般情况下，公司会在新船出厂前一个月安排所有的高级船员和水手长到船厂参加接船工作。船员抵厂后，应在公司驻厂监造组的领导下有计划地对各自主管的船舶设备、设施等进行熟悉。这一阶段时间紧、任务重，各主管人员应制订一

个工作计划表，务必在试航前把自己所主管的设备都熟悉起来。

首先，尽快找齐自己所需的各种图纸、说明书及其他资料。一般情况下，纸版资料要到交船的时候才会交给船上，但是各种电子版的资料和一些主要设备的说明书等在公司驻厂监造组那里都可以找到，可以拷贝过来放到自己的电脑上看，因此有条件的话建议自带一台手提电脑以方便工作。

摸管路是熟悉设备和系统过程中一个很重要的环节。摸管路之前最好把该系统的管路图先看熟并理解透彻，包括每个阀的类型、功能、作用以及安装的方向等都要能跟图纸对得上。在摸管路的过程中，可能会发现截止止回阀安装方向反了，图纸上要求用截止止回阀实际安装的却是截止阀，或者有的阀两端的塑料堵头都没有拿掉就装到管路上去了等种种情况，所以一定要特别认真仔细。在熟悉设备的过程中，最好随身带一个记事本，把发现的问题或需整改的缺陷及整改措施及时记录下来，每隔两三天交到轮机长处汇总后上交给监造组审核，由监造组跟船厂项目组沟通协商后确定需整改的项目。

此外值得注意的是，在上船熟悉的过程中一定要跟船厂人员关系融洽，多注意跟他们说话的方式和语气，就算心里很着急也要控制好自己的情绪。如果你对现场施工工人的工作方式不满意或认为其技术达不到要求，不要跟他们争吵，可以直接找他们的主管告知你的意图，再由主管去进行沟通。在缺陷整改过程中，对船厂的整改进度要心里有数，如果某些整改项目迟迟没有落实，一定要找时机不厌其烦地对其进行“善意的提醒”。我们的目标是：尽可能在出厂前把每项整改项目都做完，做好。如果船厂一直拖着不改的话，一定要及时地向监造组说明情况，由监造组与船厂交涉。总之，需要整改的项目，我们一定要据理力争，以理服人，但同时也要注意说话的方式和技巧。船舶出厂前，其所有权仍属于船厂，因此船上的设备我们是不能随便动的，如果想动，一定要征得厂方主管的同意。在上船熟悉的过程中会陆续有一

些项目要进行报验，建议各位接船人员如果有空的话可以跟去看一看，这也是一个很好的学习机会。

最后，这个阶段还有一项很重要的工作，那就是开物料申请单。因为是一条新船，船存物料为零，所以物料无论大小，只要是船上必备的，我们都要申请。申请的原则是：数量上，绝大部分物料够本船一年使用；实用的，能提高工作效率的要申请，例如等离子切割机和气刨机；一些比较贵重的，以后想申请又很难申请得到的工具要申请；一些比较重要而又易损的阀件也要申请，比如生活污水出海的防浪阀。开物料申请单是一项繁琐的工作，写申请单的时候几个轮机员要凑在一块讨论一下，看看还有哪些东西漏了或者哪些东西在数量上不适宜等等。物料申请单开好后要及时发给公司物料主管，从物料主管审批后发到各家供应商报价，到确定最终的供应商，再到供应商采购、装车、供船，前后需要十几天时间，往往要到船舶出厂前的一两天物料才能备齐供船，所以物料申请单要尽早开，好让供应商有充足的时间备货。

第二阶段：试航期间

试航对机舱而言，主要是对舵机、主机以及为主机服务的各种辅助设备的一种检验。在这期间，大部分设备的服务工程师都会在船，各轮机员如果有什么疑问可以趁此机会向他们请教，同时还可以向他们要一些有用的资料。但是，这些服务工程师的业务水平也是参差不齐的，因此不能他们什么都信，关键还是要以说明书为依据。主机工况测试是机舱试航的重头戏，建议大管轮最好将主机不同转速下的工况参数详细记录下来留船保存，这是很重要的第一手资料，对船舶以后的主机运行管理和故障诊断都是很有参考价值的。试航中，各轮机员一定要抓紧时间熟悉设备，要做到就算试航结束后就交船，我们也能把船顺利地开走。

此外，在试航过程中，对新出现的问题，如漏水、漏油、漏气、漏汽、震动等等，一定要记录下来，有条件的话还应督

促船厂尽早整改。试航结束后，各轮机员应及时地将新发现的问题交轮机长汇总后上报监造组，以便监造组与船厂项目组磋商确定最终的整改方案。这里需要提醒注意的是，大管轮应该把机舱从上到下，包括管路、设备、墙壁、地板、舱底、管弄等等需要清洁、油漆的地方，以及清洁、油漆的标准尽可能详细地列出来，争取在船厂完成。这样做的另一个好处是，如果船厂答应做，而实际又达不到要求的话，船员也能有据可依地督促他们加以改进。清洁、油漆看似小事，但要船员自己干的话往往要花费大量的精力和时间，同时油漆的耗费于公司而言也是一笔本来不必要的开支。

第三阶段：试航结束到出厂前

如果需要整改的项目多的话，这一段时间将非常紧。而且，试航回来后，船厂往往会把人手抽调到其它船去，留下来的工人工作积极性也会有所下降，所以整改的进度往往会放慢。这个时候，各轮机员更加要盯紧各自的整改项目，有任何问题及时向监造组报告。

第四阶段：船舶出厂后的一年保修期

在这个阶段，日常务必注意监控每个设备的运转状态（对每个设备都尽可能的多使用），对于状态不良者在保修期内及时向公司相关主管及船厂售后负责人员反馈，索赔相关故障设备备品及开具相关设备故障的保修单。

船舶防污染工作总结 船舶加固工作总结篇六

3月份踏入海昌的工作岗位后，经过近一年的锻炼，使自己对这份工作有了更多更深的认识。对于工作，每个人都有不同的认识和感受，我也一样。对我而言，我通常会从两个角度去把握自己的思想脉络。首先是心态和责任感，“态度决定一切”。有了正确的态度，才能运用正确的方法，找到正确的方向，进而取得正确的结果。具体而言，我对工作的态度

就是选择自己喜爱的，然后为自己的所爱尽自己最大的努力。我一直认为工作不该是一个任务或者负担，应该是一种乐趣，是一种享受，而只有你对它产生兴趣，才会有动力，你才能充分的体会到其中的快乐。我相信我会在对这一业务的努力探索 and 发现中找到我工作的乐趣，也才能毫无保留的为它尽我最大的力量。可以说，懂得享受工作，你才懂得如何成功，期间来不得半点勉强。其次，是能力问题，又可以分成专业能力和基本能力。对这一问题的认识我可以用一个简单的例子说明：以一只骆驼来讲，专业能力决定了它能够在沙漠的环境里生存，而基本能力，包括适应度、坚忍度、天性的警觉等，决定了它能在沙漠的环境里生存多久。具体到人，专业能力决定了你适合于某种工作，基本能力，包括自信力，协作能力，承担责任的能力，冒险精神，以及发展潜力等，将直接决定工作的生命力。一个在事业上成功的人，必是两种能力能够很好地协调发展和运作的人。

自20xx年3月工作以来，在投入到新的工作环境后。我认真完成工作，努力学习，积极思考，工作能力逐步提高。刚进入新的工作岗位时，为了更快的掌握高压设备的维修技巧，向车主管及班长同事领导学习，为了确保设备的正常运转，为了能够及时的掌握设备的性能及知识，摸排设备的学习资料，为将来设备的正常运行及及时快速的打下了坚实的基础。接着是一边学习一边维修，又做了一些工作上的总结。包括设备的熟悉程度和维修技能上的改进，使自己的工作经验更加丰富，在不忙时对设备进行了保养，包括对设备的高压中心滑环清理检查，对存在问题的限位进行更换，长期存在问题及时根除，清理设备内部的油污，检查线路，更换坏掉螺丝等，这些工作使自己更加熟练掌握的设备的性能，通过对设备的全面维护，对包装设备有了更深的了解，使自己对设备有了更加感官上的认识。有时厂家来维修，也使自己学习到了更多的维修知识，更加提高了自己的实际动手能力。同时，为了确保每一个设备的及时正常使用，我努力学习维修方面的知识，使我能够在新的环境中能够胜任新的工作，此外由于刚到新的工作环境，无论从维修能力，还是从思想上

都存在许多的不足。在这些方面我都得到了部门领导及本部门的老员工的正确引导和帮助，使我在工作能力提高，方向明确，态度端正。从而，对我的发展打下了良好的基础。

在海昌的这一年里，我学到的是一种认真、科学的态度，我对西门子电气控制系统，变频器，装船机，斗轮机，及电工技术有更深的理性认识，对电工技术等方面的专业知识做进一步的理解。同时，通过高压培训获得高压理论和实操的能力，为维修高压提高分析问题和解决问题的能力，增强独立工作能力。在这一年里，我更深刻地了解到实践的重要性，通过实习更加体会到了“学以致用”这句话的道理，有问题就有收获，就有提高。理论与实践是有很大的区别的，许多事情需要自己去想，只有付出了，才会得到，有思考，就有收获，就意味着有提高，就增强了实践能力和思维能力。

（树立全局观念，做好本职工作 不管从事什么工作，树立全局意识是首要的问题，电工维修也不例外。我认为电工要第一时间处理好设备问题，满足生产。收集问题，以便作出及时改进，使以后更好维护满足生产使用要求。 做为电工要有较强的专业技术知识，还应该具备良好的沟通交流能力，有些设备有候是由于使用操作不当才出现了问题，而往往不是反映的维修不行，所以这个时候就需要我们找出症结所在，和他们进行流，规范操作，从而避免在出现这样的问题，）（可用可不用）

我认为电工要第一时间处理好设备问题，满足生产。收集问题，以便做出及时改进，使以后更好维护满足生产使用要求。精于专业技能，勤于现场观察独立思考、多与同事交流，努力不断提高自己的水平。每维修一次行车，就是对本公司行车设备的进一步了解能促进工作技术提升。在海昌我学到了很多的东西，不仅有学习方面的，更学到了很多做人的道理，也打开了视野，增长了见识，对我来说受益匪浅。这对我今后踏入今后工作是非常有益的。除此以外，我还学会了如何更好地与别人沟通，如何更好地去陈述自己的观点，如何说

服别人认同自己的观点。相信这些宝贵的经验会成为我今后成功的最重要的基石。也为我以后更好地服务海昌打下坚实的基础。在作风上，能遵章守纪、团结同事、务真求实、乐观上进，始终保持严谨认真的工作态度和一丝不苟的工作作风，勤勤恳恳，任劳任怨。在生活中发扬艰苦朴素、勤俭耐劳、乐于助人的优良传统，始终做到老老实实做人，勤勤恳恳做事，勤劳简朴的生活，时刻牢记自己的责任和义务，严格要求自己，在任何时候都要努力完成领导交给的任务。随着产量吨位的增加，销售量的增大，可以预料我们的工作将更加繁重，要求也更高，需掌握的知识更高更广。为此，我将更加勤奋的工作，刻苦的学习，努力提高文化素质和各种工作技能，做出应有的贡献。

信息时代，基本的动手能力是一切工作和创造的基础和必要条件，只有不断增加自身能力，具有十分丰富的知识才不会在将来的竞争中被淘汰。要有好的技术与判断力才能使工作顺利。在今后的工作中，我会加倍的努力学习专业知识，掌握更多的业务技能，我将以崭新的精神状态投入到工作中，努力学习，提高工作效率，熟练业务能力。积极响应公司加强管理的措施，遵守公司的规章制度，做好本职工作。

船舶防污染工作总结 船舶加固工作总结篇七

《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。

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。

（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。

（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;
- (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。

船舶防污染工作总结 船舶加固工作总结篇八

你的实习期和担任机工的时间到了符合换三管轮证书后,你就能够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。

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、轮机长能够去请教，还有一些年长的机工也是你能够求教的师傅啊。

担任三管轮后，你就开始成为船上机舱设备的一个主管人员了，用公司的说法你是一个干部船员了，用英语的说法你是一名工程师了。

三管轮主管的设备纷繁复杂，可能你心中没有一丝头绪。这个时候能够请教轮机长，能够看看自己的《维修保养计划表》，能够翻阅以前三管轮的工作记录和《检修记录簿》，这些都能够消除你心中的疑惑，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。

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水平很强，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。

现代科技日新月异，小到家庭用的洗衣机、微波炉，大到各种机器设备，都配备了产品使用说明书。设备说明书上面都有安全使用注意事项、维护保养周期、检修程序和检修注意

事项，还有一个更加实用的故障分析和处理办法。从三管轮开始，你就要学会使用说明书，你在学校学习的那些空洞、呆板的理论是没法跟上现代科技变化的。

你在学校学习的专业理论仅仅一种大的指导方向，各种设备的真正管理维护必须遵守说明书里的规定和要求。现在的船舶，不管是中国制造的还是外国生产的，设备说明书基本上都是英语的。经常翻看说明书同时还能够保证你的英语不会生疏。英语水平的提升非一日之功，正如“**rome is not built in one day**”[]需要的是持续的持之以恒的学习积累。英语在你以后的职业生涯中是相当重要而有用的工具。

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，马上你就能够进入二管轮角色了。