

# 最新船舶建造完工作总结(通用6篇)

总结的选材不能求全贪多、主次不分，要根据实际情况和总结的目的，把那些既能显示本单位、本地区特点，又有一定普遍性的材料作为重点选用，写得详细、具体。那关于总结格式是怎样的呢？而个人总结又该怎么写呢？下面是小编整理的个人今后的总结范文，欢迎阅读分享，希望对大家有所帮助。

## 船舶建造完工作总结篇一

委托方(乙方)： 签订地点：

一、乙方将船名为 号 总吨 载重吨(客位)(内河 级) 千瓦自有船舶，委托甲方经营和安全管理，委托期间，乙方资产所有权不变；以甲方的名义从事营运，并自主经营，独立核算，自负盈亏。

### 四、接受委托方的权利和义务

- 1、负责组织被委托船舶从业人员学习国家法律、法规及规章。
- 2、负责对委托船舶的安全监督管理，定期检查船舶维修保养和安全落实情况(每年至少进行两次驻港安全检查，提出整改方案，并且督促乙方实施整改)。
- 3、帮助提供货源信息，组织货物配载，安排船舶运输。
- 4、代开票证和代结运费；代购燃、油料和机械配件；代向管理机关征收和解缴船舶税金和航运规费。
- 5、代办船舶年检、年审事宜；代办船舶、船员保险。
- 6、帮助协调委托人在经营中的纠纷，处理海损及商务质量事

故，并承担被委托方在委托管理期间的安全管理责任和民事法律责任。

7、接受委托方不得再转委托。

## 五、委托方的权利和义务

1、被委托的船舶必须遵守国家的法律法规及接受委托方的有关规定，不得以任何理由损坏和干涉委托方的名誉和正当利益。

2、服从接受委托方的监督管理，按章缴纳国家各项税费，依法从事经营活动。

3、委托管理期间，船舶发生重大海损事故，应及时向接受委托方报告，船舶需要维修或报停，应在十日内提前报备接受委托方。

4、乙方有关船舶安全和防污染的义务，不因将船舶已委托给甲方经营管理而改变。

六、委托经营共 年，从 年 月 日起至 年 月 日止。乙方需延签的，另行签订。

七、本合同生效及终止时一个月内双方交清标的物，并至审评机关办理有关证书和相关手续。

八、委托管理期间，双方均应严格履行合同，如有一方违约，则赔偿支付另一方违约金 元人民币。

九、双方在履行合同时发生纠纷或意外情况，双方协商解决，协商不成，可到当地航管机构调解，或向人民法院起诉。

十、委托期间，国家或行业管理部门如有新的规定，从其规定。

十一、其它违约

十二、本合同一式 份，双方签字盖章，至省港航局审批后生效。

接受委托方： 委托方：

法定代表人： 船舶所有人或法定代表人：

联系电话： 联系电话：

开户银行及账号： 开户银行及账号：

年 月 日 年 月 日

## 船舶建造完工作总结篇二

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；

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；

## 船舶建造完工作总结篇三

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。

## 船舶建造完工作总结篇四

生产总公司在县委、\*的正确领导下，认真贯彻落实科学发展观，扎实开展干部作风建设年活动。广大干部职工团结奋进，在压力和困难面前知难而进、开拓进取，完成了上半年各项工作任务。

### （一）经济指标

1、商品销售：全年计划3000万元，上半年实际完成1600万元，占任务的53%。

2、利税：全年计划20万元。上半年完成11万元，占任务的55%。

3、食盐供应：全年计划650吨，上半年完成340吨，占任务的52%。

## （二）、业务经营

我们千方百计克服资金不足及市场不佳等诸多不利因素，积极组织货源、扩大销售。

在农资经营方面：一是做到货源足、储备早。公司从年初就开始积极储备春耕、夏播农用生产资料。截至目前，共购入各种化肥4000吨，农膜150吨，农药30吨。二是以优质服务占市场、保阵地。针对日趋激烈的竞争现实，我们改变以前“坐店销售、农民上门购买”的经营模式，实行送货下乡，服务到户，受到了农民的欢迎。三是依法诚信经营，树立良好形象。农资公司坚持“诚信经营”的经营理念，严格内部管理，严把进货关，多年来严禁“三无”商品、质次价高商品、质量不达标商品流入，杜绝了因农资质量问题造成的坑农害农事件。

## （三）招商引资工作

# 船舶建造完工作总结篇五

《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。

## 船舶建造完工作总结篇六

我的名字叫倪特强，从事电工工作有十多年了，也总结了一点经验仅供参考。在这些年的电工作业和设备检修中，发现

很多故障是各种低压电器由于长时间运行导致电器元件老化并缺乏及时维护而造成的。下面是通过本人在检修和维护工作中总结的经验方法。

## 1、接触器的故障

触点断相，由于某相触点接触不实或者接线端子上螺钉由于频繁动作松动端子脱落，使电动机缺相运行，此时电动机虽能转动，但发出沉闷的嗡嗡声，如发现有此情况应立即停车检修，拧紧压线端子螺丝、调整动触点复位弹簧使动静触点结合紧密在使用。

接触器触点熔焊，如按下停止按钮，电动机不停转，并且有可能发出嗡嗡声。这类故障是由于二相或三相触点由于长时间过载或超负荷使用电流过大而引起触点熔焊，应立即断开上级断路器，检查负载后更换触点或使用高一级的接触器。

通电衔铁不吸合。如果经检查通电无振动和噪声，要逐步检查排查，先检查衔铁运动部分有无异物卡住，如有及时清理干净，手动检查衔铁运动要灵活。如没有异物要检查线圈是否有断路的故障，经测量仪表测量线圈通断，并判断是短路还是断路，然后拆下线圈按原数据重新绕绕制后浸漆烘干，经测试后在安装使用。

## 2、电压断路器故障

触头过热，可闻到配电控制柜有烧蚀的味道，经过仔细检查是动触头没有完全插入静触头，触点压力不够，接触电阻增大，引起触头过热，致使断路器容量降低。这时要调整操作机构，使动触头要完全插入静触头。

合闸通电时闪弧爆炸，经检查是由于长期运行负载过重引起触头松动接触不良所引起的。查找和检修此故障时一定要注意安全，严防电弧伤人。检修完负载和触头后，先空载通电

正常后，再带负载检查运行情况，直至正常。此故障一定要注意用电设备的日常维护和检查工作，根据环境定期清扫控制柜卫生尘土等，避免造成不必要的危害和损失。

### 3、热继电器的发热元件故障

热继电器热元件烧断：若电动机不能启动或启动时有嗡嗡声，则可能是热继电器的热元件中的三相中的热电阻丝有一相或两相烧断。此类故障的原因是热继电器的动作频率太高，或者负载侧发生长时间过载。经检查排除故障后，更换合适的热继电器、注意后重新调整整定值，整定值偏大或偏小都会影响负载的正常运行，达不到保护用电设备的目的。

热继电器使用一段时间，应该定期校验它的动作可靠性。当热继电器动作脱扣时，应待双金属片冷却后再行复位。按复位按钮时切记用力不可过猛，否则会损坏操作机构。

凡是有触点动作的电器元件都主要由触点系统、磁路系统、灭弧装置三部分组成，这也是检修工作中的重点。

#### 1、触点的故障检修

1) 触点的故障一般有触点过热、熔焊等。触点过热的主要原因是触点压力不够、接触不实、表面氧化粗糙脏污或容量小；触点熔焊的主要原因是触点在闭合时产生飞弧以及触点接触不实造成的。

2) 要检查触点表面有无氧化和污垢。触点有污垢，要用汽油清洗干净擦干。

3) 焊银触点的氧化层导电性能良好，检查接触面良好可以继续使用。

4) 触点经检查如有氧化层，可用油光锉锉平刀片轻轻地刮去

表面的氧化层。观察触点表面有无灼伤烧毛，铜触点如果器毛刺可用锉刀刮平，使接触面良好。

5) 维修触点表面不需要过分光滑，不允许用砂布来打磨，以免砂粒在触点闭合时留在触点上造成接触不良。

6) 触点如有熔焊，需要更换新触点。如果是触点容量不够而造成的，更换时应选容量高一级的。

触电检查要认真仔细，要检查触点有无松动现象，如有松动要加以紧固，以防触点在工作时跳动接触不实。然后在检查压力弹簧是否变形造成触点压力不够。

## 2、磁路系统的故障维修

由于动、静铁心的端面接触不良或铁心歪斜、短路环损坏、电压太低等，都会使衔铁噪声大，甚至线圈过热或烧毁。

(1) 衔铁噪声大。维修的时候、应先拆下线圈，检查动、静铁心之间的接触面是否平整，有无油污。若不平整应打磨平整或锉平；如有油污要用汽油进行清洗擦干；若动铁心歪斜或松动，应加以校正或紧固；检查短路环是否损坏，如损坏需要更换。

(2) 电磁线圈断电后衔铁不立即释放。产生这种故障的主要原因有：1) 运动部分被卡住2) 铁心气隙不合适，剩磁太大3) 弹簧疲劳变形，弹力不够或铁心接触面有油污，需要拆卸后进行维修清洁和更换原规格弹簧。

(3) 线圈故障检修。此类故障一般是由于线圈绝缘损坏、电源电压过低或动、静铁心接触不紧密，线圈电流过大，线圈过热烧毁。线圈烧毁需要更换原规格的线圈装配上才能使用。

## 3、灭弧装置的检修

停电后取下灭弧罩，检查灭弧罩隔珊片是否完好，清扫干净表面的污渍，灭弧罩外壳应该完好无损。如果灭弧罩有裂纹，应及时更换新的。有灭弧罩的电器不允许不安装就使用，防止弧光短路。

我们经常使用的低压电器种类繁多，以上只是几种最常用的电器故障的一些维修经验和处理方法，这是我的电工维修技术总结，不足之处请各位老师多多指教。做电工工作就是要不断的学习，不断的实践，不断的总结，只有不断的学习进取，不断的丰富自己的知识面，经常交流经验，养成良好的职业道德修养，那样才能取得更好的成就。