

2023年船舶维护工作总结报告 船舶工作总结(优秀7篇)

报告在传达信息、分析问题和提出建议方面发挥着重要作用。写报告的时候需要注意什么呢？有哪些格式需要注意呢？下面是小编为大家整理的最新报告范文，仅供参考，希望能够帮助到大家。

船舶维护工作总结报告 船舶工作总结篇一

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能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。

船舶维护工作总结报告 船舶工作总结篇二

一年来在x区渔政渔港船检工作渔政处的领导下，在区委、区的和支持下，取得了的成绩。在渔业资源管理、渔业船舶管理野生动物管理等倾注了精力和，了一系列工作，不懈努力，促进了x渔业生产的发展，保护了x的野生鱼类资源，维护了x渔业生产的秩序。

1、渔业法律法规的宣传

市局年初的安排，自今年春节上班开始，我局即组织了渔政水产科、政策法规科、水产站、农业综合执法大队共15人，在我阿蓬江水域沿线、小南海水库和洞塘水库、黑溪河沿线进行了法律法规宣传，宣传的主要法律法规有《共和国渔业法》、《重庆市实施〈共和国渔业法〉办法》、《野生动物保护法》、《水生野生动物保护实施条例》、《重庆市乡镇船舶安全管理办法》等，在整个宣传中，将法律法规的条款摘录，打印成宣传材料，乡镇的赶集日子，向农民发放，在场镇的位置摆设宣传点，播放录音磁带。宣传人员走到哪里，宣传的气氛就格外热闹，农民争先恐后地挤到宣传点来拿宣传资料，取得了宣传教育作用，今年举行的宣传活动共有2次，出动宣传检查车2辆共21次，发放宣传资料8000份，受教育10000人次。

2、重大专项行动，整治

(1)、响应全市的禁渔规定，禁渔工作

在禁渔期间，共接到电话举报2次，查处渔政案件2起：洞塘水库炸鱼一案，当事人1发，炸药0.1斤在洞塘水库尾水处炸

鱼1炮，获小鱼0.3斤左右，渔政人员的调查，对当事人了罚款150元的行政处罚□x河非法电力烧鱼案，当事人背式烧鱼机在x河烧鱼活动，被农业局渔业行政执法人员当场抓获，共烧鱼2kg左右，经调查审理，对当事人了罚款100元的当场处罚。

（2）、渔业船舶安全生产管理工作

我区渔业船舶安全生产监督工作基础差、大等特点，我局主要和分管此项工作的，以对我区渔民生命财产的来，以实践“”的行动来认识，为此成立了以渔政执法人员和政策法规科人员组成的渔船安全生产宣传检查，渔船安全生产宣传检查工作和巡江检查工作，工作了农业局分管及主要的支持和，了资金和人员的调配，了渔船安全生产检查工作的。

从6月12日起，以夏天的汛期为，我区紧接春繁禁捕期宣传检查的强劲势头，加大了渔船安全管理工作宣传。对我渔业水域——阿蓬江沿线、小南海水库、洞塘水库了清理和安全检查。此次检查的主要内容，对我区三大渔业水域了渔船的安全生产宣传，渔民安全意识；对所有水面了巡江检查，对检查中的问题了整改；与绝大多数的渔民了面对面的交谈，了安全生产责任。四是对年初与乡镇农业服务站签订的安全生产责任书了对照检查，了渔船安全生产的管理。

在宣传检查中，对各地渔民了的安全意识教育，以《重庆市乡镇船舶安全管理办法》和市农业局20xx年渔船管理工作安排为依据，宣传了渔船载客载货的危害，于法于理给渔民宣传，让渔民的管理是渔民的利益，是6月15日至6月23日期间，烈日当空，天气酷热，检查人员到了两河镇x与酉阳县交界处的细水村、阿蓬江x段上游的冯家镇官渡河、舟白镇、小南海水库、洞塘水库等地，与渔民了面对面的沟通，发放宣传资料300余份，并逐一对我区渔民了重新调查登记，了20xx年的渔民统计表，为今后的渔船管理工作了依据，也与渔民了安全管理共识。

（3）、渔业船舶的检验和登记工作

我区渔业船舶较少，渔业船舶检验机构被批准，我区至今还无渔业船舶检验机构。我区并未荒废此项工作，而是切实把全区的渔业船舶进行了表格登记，了解了全区渔业船舶的情况，对渔业船主进行了多次的安全生产意识教育和安全检查，保障了全区渔民的生命财产安全。

（4）、野生动物保护专项行动

市农业局《关于打击非法捕捉和经营水生野生动物的专项检查活动的紧急通知》（渝农发〔20xx〕368号）的要求和安排，国务院四部委紧急通知精神，保护野生动物资源，我区，于八月十五日制定出了专项行动方案。

3、渔政案件的查处

今年，我区在渔政管理工作中不但注重了渔业法律法规的宣传，而且还对违反渔业法律法规的违法案件进行了查处，全年共查处渔业案件5起，洞塘水库1起炸鱼案〔x河、濯水蒲花河3起电力烧鱼案，黑溪河1起的毒鱼案，没收导火线1.5米，烧鱼机3台（套），共处罚款6550元。这几起渔政案件的查处，教育了当地，保护了渔业资源，维护了渔业行政执法形象。

1、渔政管理队伍力量。我区真正从事渔政管理工作的人员太少，而渔政管理工作量大面广，仅靠几个渔政人员管理，难免留下管理空档，再者，渔政执法属于软执法，在对政法依赖性较强。

2、管理硬件设施。在日常管理工作中，交通工具和取证工具，给渔政案件的查处带来。

3、渔港和渔船管理机构空缺。我区能够认定的渔船较少，区至今还同意设立渔船管理机构，无法对渔船管理。

4、渔政管理经费紧张。财政预算的渔政管理资金，仅供的宣传费用，渔政案件的增多和渔船管理职能的，渔政管理费用非常紧张。

三、下年工作打算

20xx年的渔政管理工作，渔政处的下，保护渔业资源、渔业生产秩序、我区水产业健康发展和保护渔民生命财产安全工作，区财政和主管的支持，努力把渔政管理工作做得，安全意识教育，严防安全事故，为渔业生产服务。

船舶维护工作总结报告 船舶工作总结篇三

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，影响了船舶建造速度和船厂的效益，在工作中我经过思考，与船厂协商，制定出“技术工人-----船厂质检员-----验船师”的三级报检制度，有针对性的把规范要求发放到技术工人手中，在船舶建造中的几个重要步骤按三级报。

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“181”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移所致，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。考虑到内河船操舵频繁，经常大角度操舵，受力较大，故提出在下舵承位置的尾封板内侧加设舱壁水平桁的措施，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。年八月，我在检验“水运188”船时，凭我对规范的熟悉和经验，敏锐的感觉到这条长度在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“024”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。

船舶维护工作总结报告 船舶工作总结篇四

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。

船舶维护工作总结报告 船舶工作总结篇五

工作总结是对某一段时间的工作进行一次全面系统的总检查、总评价、总分析、总研究，从而分析不足，得出可供参考及改进的经验。下面就是小编整理的船舶建造监理工作总结，一起来看一下吧。

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，影响了船舶建造速度和船厂的效益，在工作中我经过思考，与船厂协商，制定出“技术工人-----船厂质检员-----验船师”的三级报检制度，有针对性的把规范要求发放到技术工人手中，在船舶建造中的几个重要步骤按三级报。

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“181”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。考虑到内河船操舵频繁，经常大角度操舵，受力较大，故提出在下舵承位置的尾封板内侧加设舱壁水平桁的措施，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。

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。年八月，我在检验“水运188”船时，凭我对规范的熟悉和经验，敏锐的感觉到这条长度在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。

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。

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“024”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。

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。

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。

1.建造船舶合同

2.船舶建造合同范本

3.建造船舶合同范本

4.船舶租赁合同

5.船舶转让合同

6.监理单位工作总结

7.监理行业工作总结

8. 监理工作总结

船舶维护工作总结报告 船舶工作总结篇六

本人1995年7月毕业于_x专业，学制__年。在_x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_x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，_年1月于_x被评为1999年度先进工作者，_年12月于_x被评为_年度先进工作者，_年1月于__被评为_年度优秀党员，_年1月于_x被评为_年度优秀党员，_年1月于_x被评为_年度优秀党员，_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_x专业，学制__年。在_x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_x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，_年1月于_x被评为1999年度先进工作者，_年12月于_x被评为_年度先进工作者，_年1月于__被评为_年度优秀党员，_年1月于_x被评为_年度优秀党员，_年1月于_x被评为_年度优秀党员，_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。

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□_x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“_x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“_x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。_年八月，我在检验“_x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“_x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_x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。

船舶维护工作总结报告 船舶工作总结篇七

——“ ” 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。

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10~30g/m³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℃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co₂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。