

102年公務人員特種考試關務人員考試、102年公務人員特種考試稅務人員考試、102年公務人員特種考試海岸巡防人員考試、102年公務人員特種考試移民行政人員考試、102年特種考試退除役軍人轉任公務人員考試及102年國軍上校以上軍官轉任公務人員考試試題

等 別：五等關務人員考試

類(科)別：船舶駕駛

科 目：航行當值大意

考試時間：1 小時

座號：_____

※注意：(一)本試題為單一選擇題，請選出一個正確或最適當的答案，複選作答者，該題不予計分。
(二)本科目共 50 題，每題 2 分，須用 2B 鉛筆在試卡上依題號清楚劃記，於本試題上作答者，不予計分。
(三)禁止使用電子計算器。

- 依據國際海上避碰規則第 28 條規定，受吃水限制之船舶在白天應懸掛何種號標？
(A)球形號標一具 (B)圓筒形號標一具 (C)菱形號標一具 (D)圓錐形號標一具
- 依據國際海上避碰規則規定，在狹窄水道或適航水道內互見，表示「我擬在你之右舷追越」之號笛信號為何？
(A)兩長聲後繼三短聲 (B)兩長聲後繼二短聲 (C)兩長聲後繼一短聲 (D)兩長聲
- 在國際海上避碰規則中，對「號笛」所發出的「長聲」是指歷時多少秒之號聲？
(A) 1 至 2 秒 (B) 2 至 4 秒 (C) 4 至 6 秒 (D) 6 至 8 秒
- 受吃水限制之船舶，夜間除顯示動力船舶按規定之號燈外，應於最易見處，加置何種號燈於一垂直線上？
(A)白色環照燈一盞 (B)紅色環照燈二盞 (C)白色環照燈二盞 (D)紅色環照燈三盞
- 下列何者不是航程計畫（Voyage Planning）作業之一般規定？
(A)應套用先前已航行之相同航線的資料比照作業
(B)應在考慮及所有適切資料後作事前計畫
(C)應在發航前對所制定之任何航線予以核對
(D)輪機長應與船長協商事先決定計畫航程之需要
- 下列何者不是決定航行安全速度一般所應考慮的因素？
(A)能見度之情況 (B)夜間本船燈光反射之散光
(C)駕駛台航儀設備的數量 (D)吃水與可航水深之關係
- 下列何者不屬於負責航行當值之航行員在白天得以單獨瞭望的條件之一？
(A)已達到 STCW 公約所規定之休息時數
(B)經謹慎評估安全無疑
(C)在有需要時，能立即傳喚舵工至駕駛台
(D)經充分考慮如天氣、能見度、交通密度、接近航行危險區等均無妨礙航行之因素
- 下列何者違反了航行當值有關瞭望的要求？
(A)瞭望者須利用視覺、聽覺及其他所有可行之方法對周圍環境保持連續的警覺狀態
(B)必要時，瞭望者須搜尋遇險船舶及人員
(C)瞭望者須與舵工合作，由舵工在操舵時協助加強船頭海域的瞭望
(D)瞭望者須充分地評估碰撞、坐礁及其他危害航行安全之情況與危險
- 下列何者為負責航行當值之航行員使用雷達應遵守的事項？
(A)使用雷達要儘量利用同一距離圈來監視海面船舶的動態
(B)在交通擁塞水域內航行不需全程使用雷達
(C)使用雷達應確保有充分的時間觀測或作有系統的分析
(D)不斷觀察雷達顯示器，藉微弱的回跡搜索目標作為定位之用
- 下列何者不是負責航行當值之航行員在能見度受到限制時，應即時採取的措施？
(A)施放霧號並以安全速度航行 (B)通知船長並請示開啓甲板燈
(C)派人就瞭望位置並啓用雷達 (D)主機備便以便可立即操作用俾

- 11 船舶在錨泊時，負責航行當值之航行員所應注意之事項，下列何者錯誤？
(A)儘速並定時測定船位，並標示於適當的海圖上
(B)能見度惡化時，為避免走錨，應通知船長起錨
(C)確保船上顯示適當之燈號及號標，並依所有可適用之規則施放適當之音響信號
(D)採取防止船舶污染環境之措施，並符合可適用之防止污染規則
- 12 除依據無線電規則外，另須依循下列何種國際公約，以作為執行無線電守值及作業須遵守的規定？
(A)海上人命安全國際公約
(B)國際海上避碰規則
(C)國際安全管理規則
(D)航海人員訓練、發證及當值標準國際公約
- 13 下列敘述何者不符合無線電當值連同其發生時間應予記錄之事項？
(A)遇險、緊急及安全之無線電摘要
(B)與無線電業務有關之重要事故
(C)無線電設備之狀況，包括其電源之摘要
(D)如適當時，每天至少 3 次之船位紀錄
- 14 下列何者不是一般在港內由船長決定甲板當值之編組及期間的依據？
(A)繫泊情況
(B)船舶型式
(C)碼頭工人人數
(D)職責特性
- 15 下列何者不是在港接班航行員執行艙面當值前應查證之事項？
(A)纜繩繫泊及錨、錨鏈等甲板屬具等情況正常
(B)雷達開啓正常且回跡清晰
(C)適當之信號或燈號係正確顯示
(D)已遵守港內安全措施及防火規定
- 16 下列何者不屬於在港執行艙面當值所應特別注意的事項？
(A)應特別注意在較偏遠位置或圍蔽艙間的在船人員
(B)應特別注意污水槽及艙櫃之水深
(C)應特別注意天氣變化及海況
(D)應特別注意救生艇之淡水容量
- 17 有關駕駛台航行當值船長責任之敘述，下列何者錯誤？
(A)在惡劣天候及處於大浪之中，船長為航行及貨載安全須遵照船東或租船人之決定駕駛
(B)當船長進入駕駛台，欲掌握控制權時，必須清楚下達指令
(C)船長有權力及責任對有關污染防治做出決定
(D)駕駛台團隊需按時呈報資料給船長瞭解，以便澈底掌握一切情況
- 18 下列何者並非 STCW 公約中，對駕駛台資源管理規定之主要目的？
(A)為確保當值航行員所需注意之職責
(B)使當值航行員充分瞭解在駕駛台可利用的儀器、資料等
(C)要有足夠的適格人員當值，以確保所有職責能有效執行
(D)作為港口國管制檢查的主要依據
- 19 為確保操舵系統與羅經功能正常，下列何者錯誤？
(A)每次重大改變航向後，為能穩舵，不需要經常比對標準羅經及電羅經
(B)確保人工舵或自動舵係按正確之航向行駛
(C)每次當值期間，以手動方式試驗自動舵至少一次
(D)人工操舵時，必須不斷核對舵角指示器
- 20 下列何者並非引水人在船時，負責航行當值之航行員應有的承擔與責任？
(A)船長對引水人在船，仍不能解除船長對船舶安全所負的責任
(B)引水人在船領航有其職責與義務，負責航行當值之航行員應可免除原有當值的責任與義務
(C)負責航行當值之航行員對引水人之行動或意圖有所懷疑時，如解釋未能釋疑，應立即通知船長並採取必要之行動
(D)負責航行當值之航行員與引水人須密切合作，並對船位及動態保持正確的核對
- 21 專業化的船舶氣象導航（Ship weather routing）最為適用的海域為何？
(A)全球各大洋之海域
(B)中高緯度之大洋航線
(C)熱帶氣旋活動頻繁之大洋航線
(D)冰區海域
- 22 下列何者並非為減少海難危險而規劃的船舶定線措施之系統（Ships' Routing System）？
(A)時間分流區
(B)避航區
(C)近岸航行區
(D)警戒區與深水航路

- 23 航行中的船舶，消防指揮組的召集位置通常設置何處？
(A)主甲板 (B)主通道 (C)大檯餐廳 (D)駕駛台
- 24 可供給船內所有通訊設備之緊急電源的持續時間為多少小時？
(A) 12 (B) 18 (C) 24 (D) 30
- 25 依據 STCW 公約 2010 年修正案，為了防止酗酒，主管機關對於正在履行安全、保安和海洋環境職責的船長、高級船員和其他船員應規定其血液中酒精濃度（BAC）不得高於多少？
(A) 0.5% (B) 0.8% (C) 0.05% (D) 0.08%
- 26 依據 STCW 公約 2010 年修正案，下列何者不是關於防止疲勞的關鍵因素？
(A)休息時段的次數 (B)休息時段的長短 (C)准予的補休 (D)休息時段的場所
- 27 依據 STCW 公約 2010 年修正案，對所有負責安全、防污染和保安當值的高級船員或組成當值的普通船員提供的休息時間，每 24 小時應不少於多少小時？
(A) 6 (B) 8 (C) 10 (D) 12
- 28 依據 STCW 公約 2010 年修正案，對所有負責安全、防污染和保安當值的高級船員或組成當值的普通船員提供的休息時間，每 24 小時中，其中一個時間段至少要有連續多少小時的休息時間？
(A) 6 (B) 8 (C) 10 (D) 12
- 29 依據 STCW 公約 2010 年修正案，對於所有負責安全、防污染和保安當值的高級船員或組成當值的普通船員提供休息時間的規定，下列何者正確？
(A)在任何情況下均應遵守 (B)在緊急情況下可以除外
(C)開航前可預期之工作情況下可以除外 (D)每日固定之工作情況下可以除外
- 30 依據 STCW 公約 2010 年修正案，對於多國籍船舶之駕駛台團隊間的溝通應使用那國語言？
(A)船旗國語言 (B)到港國語言
(C)英語或船員之共同語言 (D)船上多數船員之語言
- 31 依據 STCW 公約 2010 年修正案，下列敘述何者正確？
(A)負責航行的當值航行員是船長的代表，其首要職責是保持船長規定的航向和航速
(B)當值航行員必須全神貫注地保持正規瞭望，不得從事或被分派給會影響瞭望的其他任務
(C)當值航行員應遵照《1972 年國際海上避碰規則》規定單獨保持正規的瞭望
(D)大型船舶在夜間航行應至少保持兩名水手協助航行員當值
- 32 負責航行當值的航行員，如果有理由相信來接班的航行員不能有效地履行其職責，則應如何處置？
(A)繼續保持航行當值，不向來接班的航行員交班，並報告船長
(B)交班後繼續在駕駛台值守，直到確定接班的高級船員能有效地履行其職責為止
(C)交班後報告船長，以安排輔助當值人員
(D)交班給舵工，等接班的航行員能履行其職責，再由舵工交回當值責任
- 33 有關航行員當值交接，下列敘述何者錯誤？
(A)接班航行員應掌握航向、船速及吃水
(B)接班航行員在接班前，應對本船的實際船位進行核對，無須考慮接續之推算船位
(C)接班航行員應確信本班人員完全能履行各自的職責，特別是夜視能力的適應性
(D)當值航行員如果有理由認為接班航行員顯然不能有效地履行其職責時，立即向船長報告
- 34 依據 STCW 公約 2010 年修正案，接班航行員應親自掌握航行情況（Navigational situation），下列何者屬於航行情況之一？
(A)電羅經和磁羅經的誤差 (B)在駕駛台控制主機時的主機操作程序和使用方法
(C)預測貨物穩度對航向之影響 (D)船長對船舶航行有關的常規命令和其他特別指示
- 35 航行當值航行員在下列何種情況下不得接班？
(A)接班者在夜間視力不能適應時 (B)惡劣天氣可能造成損害時
(C)不易維持航向時 (D)預計到能見度不良
- 36 依據 STCW 公約 2010 年修正案，公司應考慮履行防止吸毒和酗酒的政策規範，禁止當值人員在當值前多少小時內喝酒？
(A) 2 (B) 4 (C) 6 (D)沒有規定

- 37 航行員在船舶由引水人引航期間當值，下列何者錯誤？
(A)完全配合引水人之口令操作 (B)保持正規的瞭望
(C)勤測船位，正確記錄俾鐘及通過浮筒的時間 (D)經常檢查航行狀況
- 38 引水人登船後，下列何者不是船長應與引水人交換之資料？
(A)目前本船的航速、航向和主機轉速 (B)本船的船舶操縱性能
(C)航行方法 (D)貨艙內貨物種類及重量
- 39 船長在引水人登船引航過程中的職責，下列何者不包括在內？
(A)對駕駛和管理船舶仍負全部的責任
(B)調派一位船員聽候引水人差遣
(C)保證引水人登、離船的安全
(D)發現引水人操縱不當，必要時可終止其引航，改為自己操作或要求更換引水人
- 40 依據 STCW 公約 2010 年修正案，對當值航行員在使用航行設備方面的要求中，下列何者錯誤？
(A)進出港時，儘可能使用自動舵，以減少人為失誤
(B)應最有效地使用在其支配下的所有航行設備
(C)使用雷達時，必須遵守國際海上避碰規則中所載有關使用雷達的規定
(D)在需要時，應毫不猶豫地使用舵、主機和聲號
- 41 航行員負責航行當值時，下列何者錯誤？
(A)應嚴格遵照「船長夜航命令簿」執行
(B)在確認沒有碰撞危險的情況下，應勤測船位
(C)應使用船上適合於該地區並依照最近期資料改正過的最小比例尺的海圖
(D)應確切地辨認沿岸陸標及所有有關的航行標誌
- 42 錨泊中，當負責當值的航行員發現船舶走錨時，下列何者不是應採取的措施？
(A)利用 VHF 警告周圍船舶
(B)夜間應開啓桅燈、舷燈、尾燈，關閉錨燈與甲板工作燈
(C)報告船長
(D)通知機艙備俾
- 43 依據國際海上避碰規則，裝置在船舶縱向中心線上之白色桅燈，其燈光照射自船首正前方起，分別至左右兩舷正橫偏後各多少度？
(A) 18.5 度 (B) 22.5 度 (C) 25.5 度 (D) 28.5 度
- 44 依據國際海上避碰規則裝設之號燈，其適用的相關規定中，下列何者錯誤？
(A)謹慎使用號燈，在能見度受限制時，始得開啓
(B)日沒至日出之間，會被誤認為號燈的其他燈光不得開啓
(C)會干擾正常瞭望之其他燈光，一概不得外露
(D)船上任何燈光不得減損號燈的能見度或性能
- 45 依據國際海上避碰規則，「距船身之高度」之定義為何？
(A)高出夏季載重線之高度 (B)高出水線之高度
(C)高出龍骨線之高度 (D)高出最上層連續甲板之高度
- 46 船舶在決定安全速度時，下列何者不是考慮因素之一？
(A)交通密度 (B)船舶運轉能力 (C)雷達數量 (D)雷達性能
- 47 船舶在充分水域航行時，通常僅藉下列何種措施，及早堅定行之，可最有效避免逼近情勢？
(A)加俾前進 (B)改變航向 (C)加強聯繫 (D)開啓雷達
- 48 航行中，當值航行員遇到下列何種情況不必向船長報告？
(A)能見度不良 (B)對另一艘船的動態發生疑慮
(C)保持航向發生困難 (D)在預計的時間看到陸地
- 49 船長在制定航程計畫時，下列何者不包括在應注意的事項內？
(A)適當的海圖及刊物 (B)航線上的氣象和海況
(C)駕駛台當值之人數 (D)航行之限制及危險
- 50 依據國際海上避碰規則，兩動力船舶交叉相遇而有碰撞危機，如環境許可，見他船在其右舷者應如何避讓？
(A)避免橫越他船船首 (B)避免倒俾 (C)避免向右轉向 (D)避免減速