

新版驾驶台资源管理与电子海图试题库

1、管理的职为：

第一部分 驾驶台资源管理

A、计划、组织 B、协调、指挥 C、控制 D、以上都是 答案 D

2、管理，是一个组织中为完成该组织的目标所从事的对 的协调过程。

A、人和物质资源 B、部门和物质资源 C、组织和物质资源 D、部门和人员。 答案 D

3、管理的特点是：

A、管理其他人及其工作 B、由其他人的活动体现管理的效果

C、通过协调其他人的活动进行管理 D、以上都对 答案 D

4、下述哪些可认为是驾驶台资源

A、驾驶台当值人员 B、所有在驾驶台人员 C、A、B 都是 D、A、B 都不是 答案 A

5、下述哪些可认为是驾驶台资源？

A、驾驶员的经验 B、驾驶台保存的各种操作规范

C、夜航命令簿 D、以上都可视为驾驶台资源 答案 D

6、根据需要层次理论，人的需要是：

A、所有人都是依次上升的 B、所有人都是没有规律的

C、部分依次上升，部分下降的 D、除追求较高，心理异常外，都是依次上升的 答案 D

7、根据 理论，应采取强硬的或“松弛”的方法，或“权变”论进行管理。

A、需要层次理论 B、“X”理论和“Y”理论

C、保健因素理论 D、公平理论 答案 B

8、根据“强化理论”，如欲激励一个人，通常 。

A、奖励和惩罚同样有效 B、奖励更为有效

C、惩罚更为有效 D、因人而异，不能一概而论 答案 B

9、了解人们的需要层次，对于进行船员的 很有益处。

A、组织管理 B、响应管理 C、强制管理 C、以上都对 答案 B

10、根据“期望理论”，“激励力量”、“目标价效”及“期望概率”间的关系是 。

A、激励力量=目标价效×期望概率 B、目标价效一期望概率×激励力量

C、期望概率一激励力量×目标价效 D、以上均不对 答案 A

11、领导的主要功能就是 。

A、组织 B、激励 C、确定目标 D、组织和激励 答案 D

12、下列说法正确的是 。

A、情景意识好，便能够识别失误链和在事故发生前制止其发生

B、情景意识是天生的，无法从后天的培养中获得

C、情景意识并不表明一个人的工作态度，仅仅表明一个人是否敏感

D、丧失情景意识，并不影响一个人的工作绩效，只要努力，工作依然可以做的很好 答案 A

13、下列说法正确的是 。

A、情景意识表明一个人的工作态度 B、情景意识与人的工作经验有关

C、情景意识与人的操作技能有关 D、以上都对 答案 D

14、工作中提高班组成员情景意识的较好方法是 。

- A、对工作中出现的问题立即予以指出，并提出严厉批评
B、对工作中出现的问题立即提出批评和提示，并强调该问题的危害性
C、对工作中出现的问题立即于提示，并鼓励其将工作做好
D、以上均可 答案 C
- 15、失误链的形成是(The error chain is) 。
A、没有征兆的，故发现失误链很困难 B、是有征兆的，应善于发现
C、出现“不确定性”，不会出现失误链 D、B,C 正确 答案 B
- 16、“精神涣散”是由于 而产生的。
A、工作不认真 B、超负荷工作 C、压力和疲劳 D、B,C 都是 答案 D
- 17、下列说法正确地是 。
A、两个定位系统结果不一致，即是所谓“不确定性”
B、“不确定性”出现的本身就很危险
C、“不确定性”不会因经验不足而产生
D、“不确定性”不会因训练不足而产生 答案 A
- 18、“感知不全或混乱”通常是由于 产生的。
A、探测设备功能问题 B、缺乏经验
C、指挥失误 D、驾驶台人员不足 答案 B
- 19、下列哪种情况属于指挥不当?
A、未制定和落实航线设计 B、未安排足够称职的了望人员
C、对局面难以确定 D、对规定不熟悉 答案 B
- 20、引航员在船引航时 。
A、船长应与其交流与引航相关的信息 B、船长有权接过指挥权并指挥拖轮协助靠泊
C、以上都对 D、以上都不对 答案 A
- 21、引航员在船时，OOW 应 。
A、除提供必要的航行信息外，不参与其他意见
B、如对引航员的意图产生疑问应立即通知船长，但不应采取任何行动
C、经澄清，对引航员意图产生的怀疑没有消除，应立即通知船长，船长未到达前采取必要的措施
D、经澄清，对引航员意图产生的怀疑没有消除，应立即通知船长，船长未到达前接过指挥权，指挥船舶 答案 C
- 22、在讨论与决策时，当要作出最后决定时应 。
A、取得所有参与人员的一致同意 B、利用所有可利用的资源
C、特别关注主要人员的建议 D、以上均对 答案 B
- 22、在讨论与决策时，当要做出最后决定时应 。
A、取得所有参与人员的一致同意 B、特别关注主要人员的建议
C、考虑所有人的建议 D、以上均对 答案 C
- 23、驾驶台组织总的原则应包括 。
A、委派给驾驶员合适的任务 B、 Bridge Team 成员尽职尽责
C、消除成员中任何人的失误 D、以上均对 答案 D
- 24、不同航行情况下的驾驶台职责包括 。
A、Conning B、 Navigation/ Collision Avoidance
C、 Administration D、 Above of all 答案 D
- 25、Every deck officer should be able efficiently carry out .
A、 Conning B、 Navigation/ Collision Avoidance
C、 Administration D、 Above of all 答案 D
- 26、评价航行计划应 。

- A、考虑驾驶员的年龄因素 B、申请公司的指示
C、所用航海出版物的改正情况 D、以上均对 答案 C
- 27、作为船舶领导，应 。
A、任何时候都应采用民主的领导方式 B、应杜绝专制的领导方式
C、以上都对 D、以上都不对 答案 D
- 28、在时间不充分的条件下，应采用 。
A、民主的领导方式 B、权威的领导方式
C、专制的领导方式 D、惰性的领导方式 答案 B
- 29、一个好的领导的标志包括 。
A、平易近人，友善待人 B、任何时候都能了解班组所处的状态
C、事无巨细，事必躬亲 D、了解班组的所有情况 答案 B
- 30、一个好的领导的标志包括 。
A、善于利用一切资源解决问题 B、能抵御包办一切的诱惑
C、善于鼓励成员请求具有挑战性的工作 D、以上都包括 答案 D
- 31、驾驶台班组成员应 。
A、坚决服从领导的决定，不提出任何疑问
B、认识到船舶安全有赖于船长的决定正确与否
C、资历低的船员如认为某些决定不妥，应毫不犹豫的提出
D、下级船员不应向上级所做的决定提出相反的意见 答案 C
- 32、驾驶台组织的重要作用之一是 。
A、各自做好各自得工作，不得干涉其他人工作
B、坚决执行上级的所有决定，不得提出疑义
C、消除由于个人失误造成严重后果的危险性
D、以上均是。 答案 C
- 33、优秀班组的特性包括 。
A、每个成员都能清楚的理解和赞同团队得目标
B、能够克服困难、解决问题并达到目标
C、成员间相互沟通交流使工作做的最好
D、以上均是 答案 D
- 34、对与在船上工作的人员而言 。
A、有压力是好事，没有压力人就没有上进的动力
B、长期生活在压力中对人的精神面貌是有积极的作用的
C、人对压力的反应是不同的，如不能适应会导致身体损耗和疾病
D、压力会使人成熟起来，使人能够冷静的对待自己周围所发生的事情 答案 C
- 35、对待压力，领导者应 。
A、对于过度的压力，应采用各种方法使班组成员放松
B、保持适当的压力，以使班组工作能够高效进行
C、以上都对 D、以上都不对 答案 C
- 36、下述哪些情况将对人产生压力 ?
A、空间不够宽敞 B、没有私人空间
C、温度控制的不好 D、以上都会产生压力 答案 D
- 37、产生“压力”的原因有 。
A、物理环境 B、组织原因 C、A,B 都是 D、A,B 都不是 答案 C
- 38、长时间压力较大，可能使人 。
A、感知力变差 B、更加上进 C、不愿攻击别人 D、懒得斤斤计较。 答案 A
- 39、发生紧急情况时，值班驾驶员应 。
A、除非断定确实危险，不可轻易告知他人，以避免混乱

- B、立即采取适当的补救措施，并查核效果
C、先确认局面，及早处理，不要轻易打扰船长，尤其是在夜间
D、不得已时，可以自行立即求救 答案 B
- 40、港口拥挤，一时联系不到引航员，属于 。
A、Emergency B、Contingencies C、A, B 均可 D、A, B 均不可。 答案 B
- 41、偶发事件通常 。
A、不必制定应变计划 B、应制定应变计划
C、视严重程度决定是否制定 D、船长决定 答案 B
- 42、Checklist 。
A、是应急的详细程序，应严格遵守
B、仅是一个有用的提纲，可依据情况进行改动
C、是根据紧急情况的全部特点制定出来的
D、包括了紧急情况的所有的应急必须的措施 答案 B
- 43、发生紧急情况后，OOW 应 。
A、立即报告船长和所有有关人员 B、保持准确记录
C、确保处理该情况是船舶不陷入风险 D、以上均对 答案 D
- 44、对于紧急情况，船舶应 。
A、定期熟悉、培训 B、经常演习、训练 C、保持应急设备两好的维护 D、以上均对 答案 D

补充试题：

- 1、船舶驾驶台资源管理的概念是指：①协调和利用驾驶台所有人员的技能、知识、经验和驾驶台内外有关资源，以保障船舶安全生产和提高船舶营运效益；②是对船舶驾驶台工作环境中的各种可利用的资源的管理技艺、行为或处理；③为达到船舶安全营运的目的而运用和协调好全部船舶驾驶台团队人员所能应用的技能、经验与其他各种相关的资源；④指对船舶驾驶台可资利用的航海仪器设备的高效合理和有效的使用。
A ①②③④ B ① C ①②④ D ①③④ 答案 B
- 2、船舶驾驶台资源管理的构成有：①人力资源，②物质资源，③信息资源，④其他资源，⑤自然资源
A ①②③④⑤ B ①③④⑤ C ①②④⑤ D ①②③④ 答案 D
- 3、根据船舶驾驶台资源的优先排序下列哪项是最重要的？
A 人力资源 B 信息资源 C 物质资源 D 其他资源 答案 A
- 4、船舶驾驶台资源管理中的人力资源是指涉及船舶安全航行的所有人员，包括：①船长，②引航员，③船舶驾驶员，④舵工，⑤保证船舶动力、导航和其他相关设备正常工作的其他人员。
A ①②③④⑤ B ①③④⑤ C ①②④⑤ D ①②③⑤ 答案 A
- 5、船舶驾驶台资源中的物质资源是指：①涉及确保船舶本身正常航行和操作所需的设备、仪器、物品、工具、备件等，②也包括船舶靠离泊作业过程中所需要的拖轮或带缆艇等，③特指操纵设备，④特指确保安全的航海仪器。
A ①②③④ B ①③④ C ①② D ①③④ 答案 C
- 6、信息资源是指：涉及确保船舶本身正常航行和操作所需要的信息与资料，包括①电子海图、AIS，②命令簿、操作手册、使用指导书，③海图、航次计划、航海出版物、④港口信息，⑤日常工作计划书等
A ①②③④⑤ B ①②③④⑤ C ①③④⑤ D ①②④⑤ 答案 B
- 7、“船舶驾驶台资源管理”主要包括以下内容：①分析人为失误和船舶事故的发生与预防之间的关系，②注意多元文化意识对船舶安全工作的影响，③阐述情景意识对船舶航行安全的作用，④提高和增进船员工作技能
A ①②③④ B ①③④ C ①③④ D ①②③ 答案 D
- 8、“船舶驾驶台资源管理”主要包括以下内容：①明确团队与团队工作在船舶航行中的必要性，②探讨船舶航行中的决策与领导工作的改进，③掌握正确处理船舶航行中的工作压力和消除疲劳的方法，④提高和增进船员工作效率和技能
A ①②③④ B ①②③ C ①②④ D ①③④ 答案 B
- 9、船舶驾驶台资源管理”主要包括以下内容：①掌握正确处理船舶航行中的工作压力和消除疲劳的方法
②规范化执行规章制度和操作规程，③提高船舶应急处理的技能，④提高和增进船员工作效率和技能

A ①②③④ B ①③④ C ①②③ D ①②④ 答案 C

10、“船舶驾驶台资源管理”的目的是：①通过进一步加强安全工作的理念的学习与教育，②以便使船舶驾驶人员能在正确思想认识的基础上，提高与转变思想认识与理念，端正自己的工作态度，③熟悉与掌握一些实用的船舶资源管理的相关知识与方法，④进而提高自己在船舶安全管理方面的水平，确保船舶的航行安全。

A ①②③④ B ①②③ C ①②④ D ①③④ 答案 A

11、船舶驾驶台资源管理的作用是使船舶驾驶员能更好做到以下各点：①转变思想理念，端正工作态度②提高情景意识，及时发现和中止失误链与事故链，③注重不同文化意识与背景，保持良好的通信与交流，④改进管理作风，提高操纵决策水平和应变能力，⑤执行规章制度与操作程序，确保船舶引航作业的安全，⑥提高船员的工作技能和业务能力

A ①②③④⑤⑥ B ①③④⑤⑥ C ①②④⑤⑥ D ①②③④⑤ 答案 D

12、船舶驾驶台资源管理的作用是使船舶驾驶员能更好做到以下各点：①转变思想理念，端正工作态度②提高情景意识，及时发现和中止失误链与事故链，③注重不同文化意识与背景，保持良好的通信与交流，④提高船员的工作技能和业务能力

A ①②③④ B ①②④ C ①③④ D ①②③ 答案 D

13、船舶驾驶台资源管理的作用是使船舶驾驶员能更好做到以下各点：①注重不同文化意识与背景，保持良好的通信与交流，②改进管理作风，提高操纵决策水平和应变能力，③执行规章制度与操作程序确保船舶引航作业的安全，④提高船员的工作技能和业务能力

A ①②③④ B ①②③ C ①②④ D ①③④ 答案 B

14、下列说法正确的是：①组织是指管理者对组织内部人力和物力资源的协调。②组织的突出表现在对大量资源的合理调配进而达到其目标的能力。③组织的工作越是统一和协调，效率也就越高。这种协调是管理工作中的重要部分。④组织是指具有相同志向和意愿的人群的集群

A ①②③④ B ①②④ C ①③④ D ①②③ 答案 D

15、在管理学中，组织的涵义是：①指组织结构，即：反映人、职位、任务以及它们之间的特定关系的网络，②指维持与变革组织结构，以完成组织目标的过程，③是指具有相同志向和意愿的人群的集群④是指具有相同志向和意愿的人群的团体

A ①② B ③④ C ①③④ D ①②④ 答案 A

16、船舶驾驶台组织形式属于：

A 直线式 B 职能式 C 直线职能式 D 矩阵式 答案 C

17、船舶驾驶台组织的作用和原则是：①确定完成组织目标所必做的工作，②将工作合理地划分为具有可行性的个人行为，③将组织机制设计成便于协调组织成员工作的统一而且和谐的整体，④提高驾驶台工作效率

A ①②③④ B ①②③ C ①②④ D ①③④ 答案 B

18、船员组织系统分为：①船长，②甲板部，③轮机部，④事务部

A ①②③④ B ①②③④ C ①②③ D ②③④ 答案 D

19、船舶人员职责可分为：①管理级，②操作级，③技术级，④支持级

A ①②③④ B ①②④ C ①③④ D ①②③ 答案 B

20、船舶二副在船舶人员职责分工中的级别属于

A 管理级 B 操纵级 C 支持级 D 技术级 答案 B

21、船舶三副在船舶人员职责分工中的级别属于：

A 管理级 B 操纵级 C 支持级 D 技术级 答案 B

22、船长在船舶人员职责分工中的级别属于：

A 经理级 B 管理级 C 操纵级 D 支持级 答案 B

23、大副在船舶人员职责分工中的级别属于：

A 技术级 B 操作级 C 支持级 D 管理级 答案 D

24、船舶二副的基本职责是：①②履行航行和停泊所规定的值班职责，③主管驾驶设备包括航海仪器和操舵仪等的正确使用和日常维护，④负责航海图书资料，通告及日常管理和更正工作，以及各种记录的登录

A ①②③④ B ①②④ C ①③④ D ②③④ 答案 D

25、船舶三副的基本职责是：①协助大副统管甲板部的日常工作，②履行航行和停泊所规定的值班职责，

③主管救生、消防等应急设备的日常管理和维护工作，④协助船长做好船舶的航行值班工作

A ①②③④ B ②③ C ①②④ D ①③④

答案 B

26、团队形成的基本要素有：①成员们有着共同的理想，②成员们有着共同的目标，③各成员之间相互依赖，④各成员具有团队意识，⑤成员具有责任心

A ①②③④⑤ B ①②③⑤ C ①②④⑤ D ②③④⑤

答案 D

27、团队形成的过程是：①团队的组建，②团队内部冲突，③团队的规范，④团队的执行，⑤团队的发展

A ①②③④⑤ B ①②③④ C ①③④⑤ D ①②④⑤

答案 B

28、一个完整的团队是由众多的角色组成的，优秀的团队由下列哪种角色构成的？①实干者，②协调者③批评者，④推进者，⑤创新者

A ①②③④⑤ B ②③④⑤ C ①②④⑤ D ①②③④

答案 C

29、一个完整的团队是由众多的角色组成的，优秀的团队由下列哪种角色构成的？①信息者，②评论者③监督者，④凝聚者，⑤完美者

A ①②③④⑤ B ①②③④ C ①②④⑤ D ①③④⑤

答案 D

30、团队的作用是：①解决错综复杂的问题，②监督和指出团队成员间存在的问题，③进行必要的行动协调，④保持组织应变能力和持续的创新力

A ①②③④ B ①②④ C ①③④ D ①③④

答案 D

31、为处理各种错综复杂的信息并采取切实高效的行动，要求团队成员之间：①相互依赖，②相互关联③共同合作，④各自为政，⑤行动协调。

A ①②③④⑤ B ①③④⑤ C ①②③⑤ D ①②④⑤

答案 C

32、船上团队工作应做到以下各点：

①把船上人员看作是一个有共同目的的团队，②船舶团队工作人员应能临时与第三方进行良好合作，③船舶团队工作人员要防止任何人孤立地工作，④每一成员都需要充分利用自己的才能和技巧来完成既定的共同目标，⑤船长在确定工作目标时应与团队共同讨论和制定详细的计划，⑥船舶团队工作人员能够提出自己的观点、发表意见与评论。

A ①②③④⑤⑥ B ①②③④⑤ C ①②③⑤⑥ D ①②④⑤

答案 A

33、船上人员的共同目的就是：

A 优质高效地完成公司分派的运输任务

B 通过安全操纵和控制船舶，把货物或旅客从一个港口安全地运抵另一港口

C 优质高效地完成货物运输任务

D 不折不扣地完成工作指派的运输任务

答案 B

34、船舶进出港时的安全操纵与控制需要包括哪些第三方的良好合作。①引航员，②拖船，③带缆工，④装卸工，⑤船舶代理。

A ①②③④⑤ B ①②③④ C ①③④⑤ D ①②④⑤

答案 B

35、下列叙述正确的是：①我们可以把船上人员看作是一个有共同目的的团队，②船舶团队工作人员应能临时与第三方进行良好合作，③船舶团队工作人员要有独立地完成工作的能力，④每一成员都需要充分利用自己的才能和技巧来完成既定的共同目标。

A ①②③④ B ①②③④⑤ C ①②④ D ①③④

答案 C

36、下列叙述正确的是：①船舶团队工作人员要防止任何人孤立地工作，②每一成员都需要充分利用自己的才能和技巧来完成既定的共同目标，③船长在确定工作目标时应与团队共同讨论和制定详细的计划④船舶团队工作人员能够提出自己的观点、发表意见与评论，⑤团队工作人员应绝对服从船长的命令。

A ①②③④⑤ B ①②③④ C ①②③⑤ D ①②④⑤

答案 B

37、团队工作的三环模式是：①执行任务环、②班组维持环、③支持个体环、④团结协作环

A ①②③④ B ①②④ C ①③④ D ①②③

答案 D

38、团队工作的三环模式是：①班组提升环、②班组维持环、③支持个体环、④执行任务环

A ①②③④ B ②③④ C ①③④ D ②③④

答案 D

39、在团队工作三环模式中，班组或团队领导必须保证：①能有效和高效地执行任务，②能维持班组或团队为一个整体，③每个组员都可以得到相应的支持，④每个组员都可以得到相应的提升

A ①②③④ B ①③④ C ①②④ D ①②③

答案 D

40、优秀团队的特征是：①团队成员有明确的目的，②团队是由一群特定能力的成员组成的，③团队成员具有良好的沟通，④团队成员来自世界各国

A ①②③④ B ①②④ C ①③④ D ①②③

答案 D

41、优秀团队的特征是：①团队成员个个都是精英，可以各自独挡一面，②团队成员表现出高度的忠诚和承诺，③有效的领导能够让团队跟随自己共同度过最艰难的时期，④成员间相互信任是团队的显著特征

A ②③④ B ①②③④ C ①②③ D ①③④

答案 A

42、船上良好的团队协作方法要求：①团队领导力求坚定，但又不失灵活和友好，②船舶团队每一成员各司其职，③决策时基于事实，④在特定情况下可基于个人的偏见和主观臆断进行决策。

A ①②③④ B ①②③ C ①③④ D ①②④

答案 B

43、船上良好的团队协作方法要求：①团队每一成员的贡献自有其价值，②能正确地应对各种紧急情况 和环境的任何突然变化，③团队的所有行动都是由船长决定，④不能质询船长或引航员的命令。

A ①②③④ B ①②④ C ①② D ①③④

答案 C

44、船上良好的团队协作方法要求：①团队成员间要有良好的沟通，②团队工作应遵照规定的标准操作 程序和执行航次计划，③团队成员间要相互提供支持，④可以按照自己的决策办事。

A ①②③④ B ①②③ C ①②④ D ①③④

答案 B

45、根据船上良好的团队协作方法要求，下列叙述正确的是：

A 团队领导力求坚定，船上决策由船长作出

B 船舶团队每一成员各司其职，个人可以自己的心愿行事

C 团队能顺利地接纳新成员，如引航员

D 成员间要有良好的沟通，但船长或引航员的命令应严格执行。

答案 C

46、船舶到港前的引航准备与团队工作主要有：①通过各种渠道收集有关港口资料，②及时收听港口及 附近的航行警告、气象预报，③提前获得有关航道、泊位等变化情况及对本船操纵和安全的影响程度④通过代理了解港口的人文及历史概况

A ①②③④ B ①②④ C ①③④ D ①②③

答案 D

47、船舶到港前的团队工作主要有：①船长应督促二副及时做好航用海图的改正工作，②应该对航道灯 浮变化情况并做出标注，③对本船的适航水深作出醒目的等深线标示，④在重要的转向点、危险区域应标出可利用的目标及其方位与距离，⑤准备好供 PSC 检查用的各种航海图书资料

A ①②③④⑤ B ①③④⑤ C ①②③④ D ①②③⑤

答案 C

48、引航员登离船的安全保障主要有：①航行中接引航员登船时应备车航行并使用手操舵，降低航速并尽可能给引航船造成下风；②船舶登船口离水面高度超过 9m 时，必须为引航员配置软梯加舷梯的联合登 船装置；③登离船器材符合标准并齐全，引航员登离船装置的安装应由驾驶员监督；④派一名驾驶员持 对讲机接送引航员登离船，夜间接送引航员应有足够的照明；⑤使用直升飞机接送引航员时，应严格按 相应的操作规程进行；

A ①②③④⑤ B ①③④⑤ C ①②④⑤ D ①②③⑤

答案 A

49、预防引航员登离船事故的途径和方法包括但不限于：①大风浪天气条件下，增加扶手绳；②固定好 软梯；③不携带物件登梯；④调整软梯到合适的长度；⑤由值班驾驶员接送引航员至舷梯口。

A ①②③④⑤ B ①②③④ C ①②④⑤ D ①③④⑤

答案 B

50、船舶进出港时的驾驶台团队工作主要有：①船长应在驾驶台，轮机长应在机舱亲自指挥；②值班人 员均应认真执行体系文件的各项规定，切实履行各自的职责；③值班驾驶员应协助船长做好安全航行工 作；④二副应将航海资料准备妥当以备 PSC 检查

A ①②③④ B ①③④ C ①②④ D ①②③

答案 D

51、引航员上船后提交给引航员的“引航卡”应包括哪些内容？①船舶规范；②前后吃水，驾驶台到船 首尾的距离③车舵锚缆及侧推器情况；④主要操纵性能；⑤本船的特殊操纵要求等

A ①②③④⑤ B ①②③④ C ①③④⑤ D ①②④⑤

答案 A

52、船长在非危险航段暂离驾驶台时，值班驾驶员的正确做法是：①对引航员的行动或意图有所怀疑， 应要求引航员予以澄清，如仍有怀疑，应立即报告船长，并可在船长到达之前采取必要的行动。②自己 有权力纠正引航员的错误口令，或在船长到达之前采取必要的（保护性）行动，③但要极其谨慎的使用 这种权力，④并尽可能在情

况允许的条件下事先与引航员取得沟通。

A ①②④ B ①③④ C ①②③④ D ①②③

答案 C

53、船长在非危险航段暂离驾驶台时，值班驾驶员的正确做法是：①严格执行引航员的命令操纵船舶。

②自己无权力纠正引航员的错误口令，③在船长到达之前不能采取任何的（保护性）行动，④对引航员的行动或意图应要求引航员予以澄清。

A ①②③④ B ①②③ C ①② D ④

答案 D

54、通信及沟通的定义是：①是指向他人清楚地传达一个人的意见或感受等，②是一种发送和接受信息的方式，③是传达者-传达-接受者-反馈-传达者的环回过程，④就是上级对下级发号施令。

A ①②③④ B ①③④ C ①②④ D ①②③

答案 D

55、船舶通信的方式主要有：①口头，②视觉，③电话、电报，④电子邮件，⑤收音机、电视等

A ①②③④⑤ B ①②③④ C ②③④⑤ D ①③④⑤

答案 A

56、船舶通信的特点是：

A 简单命令，通俗易懂

B 船舶通信的方式多种多样，由于船舶作业的情况和条件差异和变化很大

C 没有语言障碍，容易领会彼此的意思

D 使用一种语言，方便沟通

答案 B

57、通常涉及的船舶通信可分为：①内部通信，②外部通信，③手语通信，④语音通信

A ①②③④ B ①②④ C ①③④ D ①②

答案 D

58、通信的组成元素包括：①发送者，②接受者，③信息，④方式，⑤编（解）码和噪声

A ①②③④⑤ B ①②③④ C ①③④⑤ D ①②④⑤

答案 A

59、有效沟通的原则是：①准确、清晰、使用标准词语/短语，②使用标准程序，③提高听力技巧，④进行有效反馈

A ①②③ B ①②③④ C ①②④ D ①③④

答案 B

60、船舶内部通信主要是：①与机舱间的通信，②与报房间的通信，③与船首尾的通信，④与舵机间的通信，⑤船舶广播系统，船舶报警系统，驾驶台/机舱间/泊位间通信

A ①②③④⑤ B ①②③④ C ①②③⑤ D ①③④⑤

答案 A

61、重要的船上的沟通方式有：①船上会议，②简要提示/总结报告，③值班命令，④船舶手册，⑤通函、公告、海报、符号和标签，航海通告，无线电警报信息等

A ①②③④ B ②③④⑤ C ①②③④⑤ D ①②③⑤

答案 C

62、在船长与引航员的信息交流中，整个驾驶台的信息包括：①船长，②引航员，③驾驶员和水手，④拖船船员，⑤码头带缆工人

A ①②③④ B ②③④⑤ C ①②③④⑤ D ①②④⑤

答案 C

63、在引航期间，值班驾驶员的主要和关键作用是：①监视设备和船舶动态，②向船长、引航员提供支持，③按照船长命令完成工作，④做好自己的本职工作

A ①②③④ B ①③④ C ①②④ D ①②

答案 D

64、船舶内部通信的主要手段是：①口头，②电话，③对讲器④告示

A ①②③④ B ①②③ C ①②④ D ①③④

答案 B

65、船内通信的两个关键的内容是：①工前安排说明，②工作后情况小结，③工前准备工作，④工作后的现场清洁

A ①②③④ B ①②④ C ①③④ D ①②

答案 D

66、工作前的安排说明是团队内部交流的一个重要方式其特点是：

A 这种说明是公开的，友好的，并能在驾驶台团队工作中产生积极影响

B 这种说明就是给各位团队成员制定工作任务

C 这种说明就是例行日常工作形式

D 这种说明没有特别的内容，只是执行公司的规章要求

答案 A

67、工作前的安排说明是团队内部交流的一个重要方式，其特点是：①这种说明是公开的，友好的，并能在驾驶台团队工作中产生积极影响，②说明和公布建立的标准和指南，与驾驶台团队检查计划，识别薄弱的环节，以营

造有效的工作氛围, ③征求建议, 总结共同达成的合成计划查核理解情况, 制定监督 指南获得承诺, ④监督合成计划的进展, 评估进展情况, 必要时修改, 更新计划。

A ①②③④ B ①②④ C ①③④ D ①②③

答案 A

68、工作后的小结的作用是: ①积极吸取经验, ②鼓励为将来的改进提出反馈, ③纠正错误的行动计划 ④批评某个人在工作中的失误

A ①②③④ B ①②④ C ①③④ D ①②③

答案 D

69、在工作后小结会上不宜采取:

A 责备个人的形式进行 B 使团队关注问题而不是个人

C 就某一问题进行讨论而不是争论 D 鼓励“提主张”和“询问”

答案 A

70、船舶外部通信的有关方是: ①与 VTS, ②与引航站, ③与代理公司, ④船公司, ⑤船位报告系统

A ①②③④ B ①②③④⑤ C ②③④⑤ D ①②③⑤

答案 B

71、船舶与外部通信的要点是:

A 保持交流简短准确, 把多余的交流降到最少

B 尽量全面详细准确, 把要说明的事情反复说清, 以免误解

C 使用标准航海英语, 尽量详细说明你的通信意图

D 使用你的工作语言, 尽量详细说明你的通信意图

答案 A

72、通信与沟通的障碍主要有: ①物理障碍, ②人为障碍, ③语言障碍, ④地理障碍

A ①②③④ B ①②③ C ①② D ①②④

答案 C

73、通信与沟通的物理障碍主要有: ①船舶噪声, ②工作负荷, ③精神涣散, ④设备的物理处所, ⑤船舶所处的地理位置

A ①②③④⑤ B ①②③⑤ C ①②④⑤ D ①②③④

答案 D

74、通信与沟通的人为障碍主要有: ①语言和声音, ②肢体语言和词语选择, ③职位、背景、偏听, ④未组织的见解、压力、疲劳等

A ① ② ③ ④

B ① ② ④

C ① ③ ④

D ① ② ③

答案 A

75、改进船舶通信与沟通障碍的措施主要有: ①实际采用物理方法减少噪音, ②通过资源管理避免精神不振, ③设计改善设备的物理处所, ④使用共同语言, 加强语言技能培训使用标准航海用语, 增强文化意识, ⑤合理安排工作时间减少压力和疲劳

A ①②③④ B ①②④⑤ C ①③④⑤ D ①②③④⑤

答案 D

一、多选题

第二部分 电子海图系统理论复习题

1、关于电子海图的描述正确的是(ABCD)。

A、屏幕海图

B、矢量海图

C、EC-Electronic Chart

D、光栅扫描海图

2、矢量海图的主要特点包括(ACD)。

- A、数据和可查询性 B、更加安全 C、物标可分类显示
D、与储存介质无关 E、显示美观
- 3、标准电子海图(ENC)必须满足(ACD)。
- A、符合 S-57 国家标准 B、电子可读
C、官方水道测量部门发行、改正 D、WGS84 坐标系
- 4、ECDIS 取代纸海图的条件是(BCD)。
- A、电子海图普及 B、官方类型认可 C、使用改正至最新的官方标准海图 D、具有备用配置
- 5、ECDIS 能够连接的设备主要包(BCD)。
- A、VHF 和雷达 B、定位设备和 AIS C、测深和计程仪 D、雷达和罗经
- 6、S-52 表示库提供如下(ACD)内容,用于电子海图的信息显示。
- A、符号库 B 显示程序
C、根据物标类别和属性查取符号 D、根据安全等深线查取符号
- 7、ECDIS 海图显示分类包括(ACD)。
- A、标准显示 B、强调显示 C、基础显示 D、其他显示或按需要显示
- 8、ECDIS 中海图显示与纸海图的图片样式显示的特殊区别是(ACD)。
- A、显示样式、显示符号能够根据本船安全参数变换 B、能够根据船舶驾驶台光线调节屏幕亮度
C、能够根据安全水深设置强调显示水深值 D、能够对某物标进行显示或不显示控制
- 9、ECDIS 航线设计的方法包括(BCD)。
- A、屏幕鼠标修改偏航报警距离 B、屏幕鼠标编辑转向点
C、表格编辑转向点 D、表格设计偏航报警距离
- 10、ECDIS 的航线监视能提供(ABD)。
- A、转向点提醒 B、偏航报警 C、油耗计算 D、转向点 ETA、STG 查询 E、全部
- 11、ECDIS 中航线设计优越于手工航线设计是因为(BCD)。
- A、绘画美观 B、安全自动检测 C、参数自动计算 D、重复使用
- 12、ECDIS 中避碰报警功能的实现是(BC)。
- A、船舶正在航行 B、接入 ARPA/AIS 目标 C、设置了 CPA、TCPA D、本船与目标船距离小于 50 米
- 13、ECDIS 的海图显示警示有(BCD)。
- A、海图不清晰 B、比例尺超大或超小 C、当前位置还有大比例尺海图 D、非官方海图
- 14、ECDIS 的报警项目主要包括(ABD)。
- A、CPA/TCPA、偏航、限制区、碰撞、穿越安全等深线 B、转向点提醒、航次按时、海图有效性
C、海图显示背景、显示比例尺 D、设备故障、搁浅
- 15、ECDIS 中显示的本船、ARPA 和 AIS 目标的位置的时间对应性和准确性取决于(E)。
- A、ARPA 和 AIS 目标数据的接收时刻 B、ARPA 和 AIS 目标数据的发送时刻
C、系统的显示刷新周期 D、A 和 B E、B 和 C
- 16、ECDIS 航行记录功能中的容量和保存时间为(ABC)。
- A、日志最小容量 12 小时 B、航次最小容量 3 个月
C、日志 1 分钟自动保存 D、航次 4 小时自动保存
- 17、ECDIS 的误差主要来自(BCD)。
- A、非官方海图 B、数据测量 C、设备坐标系不同 D、人为设置不当
- 18、为什么不能过分依赖 ECDIS(CD)?
- A、有时会停电 B、参数设置太麻烦
C、只是一种助航仪器,系统本身存在局限性、显示误差和故障
D、使用者对系统设置和使用中的不适当或错误、传感器的误差、备用布置使用上的及时和有效等可造成 风险
- 19、使用 ECDIS 的风险举例(BCD)。
- A、操作员不熟练 B、未及时改正海图
C、本船安全水深小于吃水 D、定位设备不是 WGS84 坐标
- 20、下列哪些报警项目设置不正确将导致船舶搁浅风险(AC)?

A、穿越安全等深线提前报警时间 B、转向点提醒时间 C、安全等深线量值 D、偏航报警距离

答案: 1、ABCD; 2、ACD; 3、ACD; 4、BCD; 5、BCD; 6、ACD; 7、ACD; 8、ACD; 9、BCD; 10、ABD;
11、BCD; 12、BC; 13、BCD; 14、ABD; 15、E; 16、ABC; 17、BCD; 18、CD; 19、BCD; 20、AC

单选题:

21、ECDIS 的海图显示警示有(D)。

A、海图不清晰

B、比例尺超大或超小、当前位置还有大比例尺海图

C、显示背景太亮

D、无海图数据或非官方海图、比例尺超大或超小、当前位置还有大比例尺海图

22、海图数据出现误差的严重后果可能是(B)，进而造成航行风险。

A、ECDIS 无法正常运行 B、ECDIS 不能正确判断航行真实态势

C、ECDIS 不能对航线进行监视 D、ECDIS 不能将本船显示到实际位置上

23、ECDIS 航行监视过程中，当主设备发生故障时，正确的操作是(A)。

A、立即切换（连接）到备用设备上，并启动运行 B、查看故障维修手册进行检修

C、报告船长请求操作指令

D、关闭主设备电源

24、ECDIS 的分层显示含义是(C)。

A、显示基础显示最少量的物标

B、标准显示和其他显示可以对两个分类中的内容由船员决定显示或不显示

C、显示基础显示最基本的不可屏蔽的物标、标准显示和其他显示可以对两个分类中的内容由船员决定显示或不显示

D、显示基础状态下，可以保证航行安全

25、ECDIS 中海图显示与光栅海图显示的特殊区别是(D)。

A、显示样式、显示符号能够根据本船安全参数变换

B、能够根据船舶驾驶室光线自动调节亮度

C、能够放大和缩小

D、能够对某些物标进行显示或不显示控制、显示样式、显示符号能够根据本船安全参数变换

26、ECDIS 与 ECS 都是电子海图系统，但 ECDIS 必须满足除(B)外的条件。

A、符合 IMO 的有关国际标准

B、在硬件和软件方面可根据用户的需要灵活设计

C、符合 IEC 的有关国际标准

D、符合 IHO 的有关国际标准

27、AIS 设备的目的是为 ECDIS 提供(C)信息。

A、本船船位

B、本船航向航速

C、其他安装了 AIS 船舶的航行状态

D、其他安装了 AIS 船舶的报警

28、下面哪一项不属于 ECDIS 性能标准目前要求能够实现的功能，自动 (D)。

A、存储航行记录 B、计算偏航距离 C、航迹计算和船位标绘 D、向 AIS 设备发送本船位置数据

29、电子海图系统不能满足 (B) 是其不能取代纸海图的关键条件。

A、硬件符合性能标准要求 B、海图数据是官方 ENC

C、功能符合 IMO 性能标准要求

D、具有备份配置

30、用于 ECDIS 中的海图数据模型在 S-57 中采用了(D)的方法。

A、计算机语言描述真实世界物体

B、坐标位置描述真实世界物体

C、数学公式描述真实世界物体

D、空间对象和特征对象描述真实世界物体

31、ECDIS 航次计划能够自动计算的前提是设置了 (B)。

A、每段速度 B、离港时间、每段速度、转向停留时间 C、转向点停留时间 D、抵达时间

32、本船轨迹、水深点、水下电缆、地名等信息可以由船员控制显示或不显示，在 ECDIS 中称为 (D) 信息层。

- A、标准显示 B、全部显示 C、基础显示 D、其他显示或按需要显示
- 33、ECDIS 航行日志的最小保存容量是(C)。
A、4 小时 B、8 小时 C、12 小时 D、24 小时
- 34、ECDIS 本船轨迹的最小保存容量是(B)。
A、1 个月 B、3 个月 C、6 个月 D、1 年
- 35、ECDIS 航行日志自动保存的时间间隔是(A)。
A、1 分钟 B、5 分钟 C、10 分钟 D、可设置
- 36、ENC 由(C)出版发行。
A、IMO B、C-MAP C、各国水道测量部门 D、IEC
- 37、ECDIS 显示中如何区分手工改正? 通过(C)。
A、物标颜色 B、显示的符号形状 C、带有橙色的斜杠或竖杠 D、文字标记
- 38、以下(A)不是取代纸海图的条件。
A、满足 S-52 显示标准 B、经过类型认证的 ECDIS C、使用最新官方 ENC D、有适当备用配置
- 39、下面的描述除 (A) 外都是 ECDIS 数据更新的正确方法。
A、通过手工修改或替换海图数据文件 B、通过光盘等介质读取更新数据
C、通过网络自动获取更新数据 D、通过手工输入改正信息
- 40、ECDIS 的报警如何表现(F)。
A、声音 B、颜色 C、闪烁 D、文字 E、特定符号 F、全部
- 41、电子海图的种类可分为 (C) 类型。
A、扫描和印刷 B、数字与打印 C、光栅与矢量 D、电子与纸张
- 42、符合国际标准的电子海图系统的正确称谓是 (D)。
A、ECS—电子海图系统 B、EC—电子海图
C、ECDS—电子海图显示系统 D、ECDIS—电子海图显示系统与信息系统
- 43、ECDIS 是(B)。
A、导航控制系统 B、航行信息系统 C、船舶导航系统 D、综合驾驶台系统
- 44、IMO A:817(19)/MSC232 号决议批准的是关于 ECDIS 的什么标准 (B)。
A、功能标准 B、性能标准 C、显示标准 D、操作标准
- 45、IHO 发布的 S-57 是关于水道 (B) 的标准。
A、测量数据(物标分类、编码) B、测量数据传输(物标分类、编码、数据封装)
C、测量数据传输与显示 D、测量数据维护
- 46、IHO 发布的 S-52 的关于 ECDIS 的显示(C)规范。
A、显示符号标准 B、操作性能标准 C、颜色与符号标准(性能标准) D、显示控制标准
- 47、ECDIS 的海图显示可以根据本船 (C) 进行强调(加粗或高亮)显示。
A、吃水和长度 B、安全水深
C、安全水深和安全等深线 D、安全水深和浅水等深线
- 48、ECDIS 中的系统电子航海图缩写和定义是 (D)。
A、EC, 标准航海图 B、ENC, 电子航海图
C、RCS, 光栅扫描图 D、SENC, 设备开发商格式电子海图
- 49、ECDIS 的显示背景主要有 (D)。
A、上午、下午 B、白天、下午 C、白天、夜晚 D、白天、黄昏、夜晚
- 50、ECDIS 航线设计的最基本操作是 (C)。
A、添加新航线 B、修改航线参数 C、添加、移动、删除转向点 D、保存航线
- 51、电子海图系统的功能满足 IMO 性能标准要求, 并有备份配置, 但被判为不能取代纸海图, 是因为(D) A、硬件不是最先进的 B、备份配置没有启动
C、备份配置的功能比主设备低 D、使用了非官方海图
- 52、ECDIS 的报警主要分为(C)。
A、航行报警、碰撞报警和海图报警 B、航线报警、传感器报警和海图报警

C、航行报警、传感器报警和海图报警 D、航行报警、传感器报警和系统报警

53、以下哪种情况下，ECDIS 不会给出航行报警提示(D)。

- A、当本船船位偏离计划航线的距离超过了预先设定的限度值时
- B、当本船与其他移动目标的 CPA/TCPA 小于预先设定的限度值时

C、当本船在设定的时间间隔内将要穿越禁航区边界时

D、当本船能够在设定的时间间隔内抵达相应的转向点时

54、ECDIS 中设计反向航线的正确方法是(D)。

- A、选择一条航线，执行反向功能，保存成反向航线
- B、设计一条新航线，执行反向功能，保存航线
- C、选择一条航线，执行反向功能，完成必要的修改，保存
- D、选择一条航线，执行反向功能，完成必要的修改，成反向航线

55、ECDIS 中显示的本船、ARPA 和 AIS 目标的位置的时间对应性和准确性取决于(E)。

- A、ARPA 和 AIS 目标数据的接收时刻
- B、ARPA 和 AIS 目标数据的发送时间
- C、系统的显示刷新周期 D、A 和 B E、B 和 C

56、ECDIS 的海图显示分类有(C)三种，可由船员根据需要选择和控制。

- A、基础显示 B、全部显示 C、基础显示、标准显示、其他显示 D、其他显示

57、ECDIS 的海图显示可以根据本船(D)进行 2 或 4 阴影显示水深区域。

- A、安全水深 B、安全等深线
- C、安全水深和安全等深线 D、安全等深线、深水等深线和浅水等深线

58、ECDIS 的主要功能不包括(B)。

- A、海图显示与改正 B、海图打印 C、航线设计与航行监视 D、海图作业与航行记录

59、以下说法正确的是(A)。

- A、本船符号是双色黑圆圈或比例船型、AIS 目标为绿色小三角
- B、航标为红色 C、APRA 目标为菱形 D、海图作业与航行记录

60、矢量海图的主要特点包括(C)。

- A、数据和可查询性、与存储介质无关 B、更加安全
- C、数据和可查询性、与存储介质无关、物标可分类显示、可计算性 D、显示美观

61、标准电子航海图(ENC)必须满足 (D)。

- A、符合 S-57 标准、WGS84 坐标系 B、符合 5-52 标准
- C、ECDIS 的全部数据内容 D、符合 S-57 标准、官方水道测量部门发行、改正，WGS84 坐标系

62、ECDIS 的航线监视能提供 (D)。

- A、偏航报警、转向点提醒 B、无海图提示
- C、油耗计算 D、偏航报警、转向点提醒、转向点 ETA、STG 查询 E、全部

63、ECDIS 中航线设计优越于手工航线设计是因为 (C)。

- A、绘画美观 B、安全自动检测
- C、参数自动计算、重复使用、安全自动检测 D、用鼠标完成，设计简单

64、ECDIS 取代纸海图的主要条件是(D)。

- A、电子海图普及 B、船舶配备了 ECDIS
- C、使用改正至最新的官方标准海图
- D、官方类型认可、具有备用配置、使用改正至最新的官方 ENC 海图

65、ECDIS 能够连接的设备主要包括(D)。

- A、VHF 和雷达 B、定位设备、测深和计程仪
- C、GMDSS 和 ARPA D、定位设备、雷达、AIS、测深、计程仪和罗经
- 66、当本船将要穿越安全等深线时，ECDIS 应能(预先)提供报警，(C)可由值班人员设定。
A、报警延续时间 B、报警符号颜色 C、报警时间的提前量 D、报警时间间隔
- 67、如何找到已知位置的海图进行显示 (C) ?
A、海图列表 B、鼠标漫游 C、快速坐标定位、鼠标漫游 D、放大海图
- 68、ECDIS 中本船的安全参数主要包括 (D)。
A、航向 B、水深 C、警戒矢量 D、危险距离、安全水深和安全等深线
- 69、ECDIS 使用中若安全水深或安全等深线 (C)，将自动给出报警提示。
A、设置的量值小于实际值 B、设置的量值远大于实际值
C、使用了缺省值 30m D、两值不相等
- 70、使用 ECDIS 确保航行安全应该做到的是开航前(B)。
A、开启备用设备 B、向备用设备同步航次计划数据
C、及时备份航行数据 D、使用标准显示
- 71、标准 ECDIS 的电子海图数据按其使用方式可分为 (C)。
A、矢量数据 B、导航数据 C、ENC 数据和 SENC 数据 D、光栅数据
- 72、下面的描述除(B)外都是 ECDIS 数据更新的正确方法。
A、通过光盘等介质读取更新数据 B、通过手工修改或替换海图数据文件进行更新
C、通过手工输入改正信息更新 D、通过网络自动获取更新数据
- 73、ECDIS 已经成为 IBS 的组成部分，由于其(C)的原因，它被视为船舶综合导航系统的信息基础。
A、使用了现代计算机 B、航行监视报警的强大功能
C、配置了可靠精准的 ENC 数据 D、方便快捷的航行预测功能
- 74、利用 ECDIS 时，需要对港口和潮汐等信息进行查询，ECDIS 性能标准规定，在显示潮汐信息时不应该(B)。
A、使用潮高表显示潮汐情况 B、在海图水深点上叠加潮高显示
C、利用曲线表示潮汐状态 D、根据港口名称进行潮汐查询
- 75、在使用外部传感器的数据时，需要特别注意 (D)。
A、是否使用了同类电源 B、是否准备了备用缆线
C、是否对外部传感器进行了自检 D、是否以 ECDIS 为基础进行了坐标系的调整
- 76、船舶航行过程中，ECDIS 依据本船当前保持的航向航速状态，针对预先设置的(B)进行防搁浅报警。 A、航报警距离值 B、穿越安全等深线的时间提前量值
C、距离下一转向点时间间隔 D、预计抵达时间
- 77、以下哪一项不属于 ECDIS 产生的海图显示警示 (A) 。
A、海图显示背景未设置正确，当前光线条件下看不清楚 B、当前位置处还有大比例尺海图可以使用
C、显示的比例尺比当前图的原始比例尺超大或超小 D、该位置处无海图数据或非官方海图
- 78、ECDIS 的航线监视可提供偏航报警、转向点提醒等报警或警示，还能进行(D)以外的报警或辅助计算。 A、超速报警 B、转向点抵达时间预测推算
C、穿越安全等深线报警 D、油耗计算
- 79、航行监视中，已发现本船偏离了计划航线，但是值班驾驶员没有得到 ECDIS 的报警警示，原因可能是 (C) 。
A、当前海图是 RNC B、该航段是大圆航线
C、偏航报警距离值太大 D、ECDIS 设备的声响系统故障
- 80、ECDIS 的海图数据误差一定不会存在于(B) 。
A、非官方海图 B、数据传递过程 C、数据测量与制作 D、坐标基准不同

- 1、关于光栅电子海图的说法正确的是 。 B
- A 光栅电子海图可以有选择性的显示某些物标信息
B 光栅电子海图是以像素点的排列反映海图的物标信息
C 光栅电子海图可以有选择性地查询物标信息
D 能够检测危险区，警戒区等，并给出报警或指示
- 2、下列哪项不是良好团队的特征？ C
- A 明确的目标 B 良好的沟通 C 较差的技能 D 相互的信任
- 3、下列哪项操作不能有效的改变显示效果？ D
- A 改变显示背景 B 调整显示器亮度和对比度
C 增设滤光器或遮光板 D 改变显示器角度
- 4、在 ECDIS 中，关于定位设备的连接说法正确是 。 C
- A、只能与一套定位设备连接，同时只能显示一个船位
B、可以与两套定位设备连接，但同时只能显示一个船位
C、可与多套定位设备连接，但同时只能显示一个船位
D、可与多套定位设备连接，同时可显示两个船位
- 5、海事管理机构在依法审批 以上油轮的货舱清舱， 以上散装液体污染危害性货物过驳以及沉 船打捞，油轮拆解等存在较大污染风险的作业活动时，可以要求申请人进行作业方案可行性研究。 A
- A、3 万载重吨，1 万吨 B、1 万载重吨，1 万吨
C、1 万载重吨，3 万吨 D、3 万载重吨，3 万吨
- 6、就船舶资源管理而言，船舶资源不包括 - - - - - D
- A 驾驶台资源 B 机舱资源 C 可以利用的岸基资源 D 可以利用的各种自然资源
- 7、下列哪个不属于驾驶台资源？ C
- A 人力资源 B 物质资源 C 海洋资源 D 信息资源
- 8、ECDIS 的系统组成包括系统硬件和软件，其中硬件设备包括 。 C
- ① 主控制器即主计算机,② 传感器或接口单元,③ 显示设备,④海图数据库
- A ①②③④ B ②③④ C ①②③ D ①③④
- 9、ECDIS 的安全与报警参数的设置非常关键,它决定了 ECDIS 是否能够恰当或安全地使用,以下非关键性的设置是 。 A
- A 是否显示警戒矢量 B 进入限制区的时间限度值
C 穿越安全等深线的时间提前量值 D 偏航报警距离值
- 10、以下不属于违反安全管理的失误是 。 A
- A、对工作中良好的习惯做法与安全之间的关系重视不够
B、不愿意指出船长或部门长所犯的错误
C、不注重团队支持的作用，忽视别人的建议
D、喜欢凭个人经验办事
- 11、下列哪项可能影响本船船位的准确性？ B
- ① 定位设备连接故障 ② 海图显示背景 ③ 定位设备的传感器的数据延迟 ④ 本船定位设备位置误差
- A ②③ B ①③④ C ①②④ D ①②③④
- 12、关于 ECDIS 显示模式的表述，正确的是 。 ① ECDIS 应一直能以“北向上”方式显示 SENC 信息，也允许其他方向显示。 ② ECDIS 应提供真运动模式，也允许其他模式。 ③ ECDIS 不提供真运动等其他显示模式。 ④ ECDIS 应能手动改变海图显示区域和本船相对于显示边缘的位置。 D
- A ①②③ B ①②③④ C ①③④ D ①②④
- 13、电子海图系统不能满足 ，是其不能取代纸海图的关键条件。 C
- A 硬件符合性能标准要求 B 海图数据是官方 ENC
C 提供的功能符合 IMO 的性能标准要求 D 具有备份配置
- 14、工作态度大致可以分为：积极与消极，或危险与安全的工作态度；请分辨下列哪些是积极的，哪些是消极的

工作态度? ①It is an important work. ②It is my duty. ③I think it is better. ④I have no a good idea. ⑤ Try again. ⑥

Others should be responsible.B

A ①②③积极, ④⑤⑥消极 B ①②③⑤积极, ④⑥消极

C ①②④积极, ③⑤⑥消极 D ①②⑤积极, ③④⑥消极

15、当船舶将要穿越下列哪类区域时, ECDIS 应给出警报或指示? C

A 领海 B 冰区 C 锚地 D 载重线区域

16、根据适任考试和发证规则, 海事管理机构需要对船员进行适任能力考核的, 如果考核结束表明船员不再符合适任条件的, 海事机构应当 。C

A、注销其适任证书或者承认签证

B、将适任证书的原载等级降低一级

C、暂扣原证书, 并按照海事机构的要求参加低等级、职务或者航区的评估和考试, 通过后签发与其考核结果相应的适任证书

D、暂扣船员服务簿、船员适任证书 6 个月以上, 2 年以下直至证书吊销

17、IHO 发布的 S - 52 是关于 ECDIS 的 。C

A 性能标准 B 显示控制标准

C 海图数据内容、显示颜色与符号等标准 D 海图改正标准

18、根据 STCW 公约 95 修正案, 为了防止值班人员疲劳, 所有被分派值班的干部船员和普通船员在 24 小时内至少有 小时的休息时间。B

A 8 B 10 C 12 D 16

19、现代雷达回波处理技术中的回波扩展技术的应用目的是为了 。A

A 提高屏幕对小目标的显示识别能力 B 减少回波变形, 提高屏幕分辨率

C 有效的抑制杂波和噪声

D 获得自动抑制海浪或自动抑制雨雪的效果

20、当发生危机船员生命安全的恶性海难事故准备弃船, 时间紧急时, 关于船载航行数据记录仪, 船舶人员的正确操作是 。A

A 断电, 将数据保护舱携带弃船

B 使用移动存储设备将 VDR 数据取出, 携带弃船

C 断电, 将 VDR 主机携带弃船

D 无需任何操作

21、ECDIS 可以检验航线 - 。D

A 是否充分考虑气象条件

B 采用最新版海图

C 是否穿越安全等深线

D 是否是最佳航线

22、下列哪项可以作为 ECDIS 备用装置? ① 另外一套独立的 ECDIS; ②符合海安会 MSC.192(79)决议, 能够显示 ENC 海图信息的雷达; ③ 满足整个航次所需的改正到最新的最新版纸质海图; ④我国海事局规定的 A 类 ECS
A

A ① B ①② C ①②③ D ①②③④

23、海员外派机构应当在外派海员上船前与其签订上船协议, 内容应当至少包括: ① 船舶配员服务协议 中涉及外派海员利益的所有条款; ② 海员外派机构对外派海员工作期间的管理和 服务责任; ③ 外派海员 在境外发生紧急情况时海员外派机构对其的安置责任; ④ 违约责任。B

A ①③④ B ①②③④ C ③④ D ①

24、关于 ECDIS 数据种类和结构的说法正确的是 。① 从本质上讲, ECDIS 数据来自于 ECS 数据。② ECDIS 是将 ENC 数据首先转换成 SENC 数据格式, 同时通过适当方法改正 ENC。③ SENC 供 ECDIS 显示存取 以及完成其它航海功能。④ECDIS 直接读取和显示的数据库是 SENC。 C

A ①②③④ B ①②③ C ②③④ D ①③④

25、ECDIS 使用人员必须能够正确理解 ECDIS 显示的信息, 例如, 除 外的其他使用情况都可能导致使用风险。

A、忽视海图显示的图比例较大

B、忽视海图显示背景的不适当

C、不分析地接受船位, 忽视了船舶位置误差

D、真北与罗经北的误差

26、为了保证决策的正确性和可行性，决策者在决策后应当注意的以下要点中表述有误的是 。 C

A、决策一旦存储实施，就应当及时和连续的监督其实际进展情况，并不断核实所采取的决定和方法能否发挥预期的效果。

B、在监督决策的实施和查核其有效性的过程中，还应当对其进行评估

C、如果发现新的情况与所作决策有冲突，应假设决策或情况有误，并据此从新全面地考虑问题

D、通过对决策方案的查核和评估，结合所收集到的经验与教训，在必要时对决策方案加以改进和完善，以便能认真充分利用好所有的资源

27、关于电子海图的原始比例尺和显示比例尺的说法正确的是 。 A

A 原始比例尺是固定的 B 显示比例尺是固定的

C 两者都是可变的 D 两者都是固定的

28、进行船舶资源管理必须 ，该表述有误。 C

A、分析人为失误和船舶事故的发生与预防之间的关系

B、探讨船舶航行中的决策与领导工作的改进

C、注意“响应”和“背离”对企业安全文化的影响

D、强调情景意识对船舶航行安全的作用

29、电子海图数据误差包括：1 海图误差 2 方位误差 3 坐标系误差 4 目标船位误差 C

A ①②③ B ①②④ C ①③④ D ②③④

30、ECDIS 不能根据下列哪项参数判断船舶是否有碰撞危险性的可能？ A

A 设定的时间 B 本船航向 C 设定的距离 D 本船航速

31、在 ECDIS 中本船符号采用基本符号或比例船型，下列就本船符号的说法正确的是 。 C

A、本船符号的类型是由海图显示比例尺决定的

B、本船符号的类型是由使用人员设定的

C、本船符号的类型是由海图显示比例尺和使用人员设定共同决定的

D、本船符号的类型与海图显示比例尺和使用人员设定均无关

32、值班驾驶员在夜间发现人员落水，最重要的措施是抛下带自亮灯和烟雾的救生圈，因为：① 为落水者提供了可利用的浮具；② 指示落水者的最或是位置 C

A ① B ② C ①② D ①② 都不对

1、关于失误链形成的征兆，下列那种说法是错误的： B

A、当事人对所获得的信息感到困惑、不确定，以至于无法做出正确判断

B、当事人的注意力望去能集中在与当前工作有关的事情上

C、当事人无法全面感受当时的局面，漠视当前的现状

D、当事人对局面觉得困惑，缺乏了解，不知道下一步将发生什么

2、为了正确地利用各种可获得的信息作出决策，船长应该 。 I.评定所获得信息的质量，审核它的可靠性和准确性； II.查询可能影响决策的那些残缺的信息； III.若时间许可，应要求有关人员参与决策的过程； IV.知晓身体不适合对决策产生影响。 D

A、II—IV B、I—III C、I, II, IV D、I—IV

3、驾驶员个人情景意识包括：1 对情况的适应程度，2 对情况的熟悉程度，3 领导能力，4 管理技能。 D

A、1,2,3 B、1,3,4 C、2,3,4 D、1,2,3,4

4、关于管理的内涵，下列哪种说法是正确的： D

A、管理是在某一组织中，为完成目标所从事的工作

B、管理是在某一组织中，为完成目标所从事的对人力资源的使用过程。

- C、管理是在某一组织中，为完成目标所从事的对物质等资源的使用过程。
- D、管理是在某一组织中，为完成目标所从事的对人力和物质资源的协调过程。
- 5、下列哪个不属于驾驶台人力资源？ D
- A、值班驾驶员 B、船长的知识和经验 C、在船引航员 D、他船引航员
- 6、下列有关船长在驾驶、轮机联系制度中的职责表述正确的是：
- A、船舶停港时间少于 24 小时，应在抵达后立即将 ETD 通知全船
- B、船舶开航时间变更，及时通知只帮轮机员一边机舱安全工作
- C、判断交友风暴来临，应及时通知轮机长做好各种准备
- D、开航前应督促值班轮机员及时转车和冲车
- 7、通过船舶资源管理这一手段，充分发挥船舶团队成员对驾驶台、机舱等船舶工作场所及工作环境中各种可供利用的资源的 ，以实现船舶团队工作的预期目标。I 控制 II 协调 III 管理 IV 消耗
- A、I-IV B、I-III C、I,III,IV D、II-IV
- 8、根据《中华人民共和国船员服务管理规定》，船员服务是指下列哪些相关活动： 1 代理船员办理申请培训、考试、申请证书等有关手续；2 代理船员用人单位管理船员事务；3.为船舶提供配员。
- A、1 B、2,3 C、1,3 D、1,2,3
- 9、中国籍船舶在境外，应当想海事管理机构申请签发特免证明。1.遇有不可抗力，其他持证船员不能履行职务的特殊情况 2.无法满足船舶最低安全配员要求；3 需要由本船下一级船员临时担任上一级职务 时。
- A、1,2 B、1,3 C、2,3 D、1,2,3
- 10、电子海图数据误差包括： 1.海图误差；2.方位误差；3 坐标系误差 4.传感器设备本身固有的误差 A、1,2,3 B、1,2,4 C、1,3,4 D、1,2,3,4
- 11、研究表明，短暂的小睡可以帮助在较长时间的清醒中保持身体机能，小睡最有效的时间是 ，也就是说，如果有机会就应该小睡。
- A、5 分钟 B、10 分钟 C、15 分钟 D、20 分钟
- 12、由于数据接口的原因无法取得雷达数据时，SVDR 可以记录 数据代替雷达数据。
- A、AIS B、ECDIS C、GPS D、罗经
- 13、关于电子海图手动更新方法的表述正确的是 ，1.即使自动更新的信息与手动更新的信息存在重复 部分，手动更新的信息只能通过手动方式进行删除。2.只有当安装新版 ENC 数据时，与旧版 ENC 相关的 所有手动更新的信息才会被自动删除。3.谁懂更新的信息已经删除就会永久删除
- A、仅 1,2 B、2,3 C、仅 3,4 D、1,2,3
- 14、以下表述有误的是 。
- A、品格是指反映在人的一切言行中的道德、品行、人格、作风等的总和
- B、能力是指能够胜任某项各做的客观条件
- C、知识是指人们在实践活动中所获得的直接经验和间接经验的总和
- D、情感是人对客观事物（包括人）主管态度的一种反映
- 15、当船长的权威与船舶内部团队成员的执意行事有冲突时，船长应该 。I.适当调整自己的行为，使自己的权威与团队成员的执意行事之间达到适度的平衡；II.当不平衡时修正自己的管理行为；III.协调船舶 内部团队成员的行为在团队领导者的权威和团队执意行事之间达到适度的平衡；IV.运用自己的权威，团队 其他领导者的权威适当降低。
- A、I-IV B、II-IV C、I-III D、I-II
- 16、下列哪项属于数据误差
- A、坐标系误差 B、连接故障 C、性能下降 D、海图显示不当
- 17、船舶驾驶员个人的情景意识包括： 1.对情况的适应程度；2.对情况的熟悉程度；3.个人的领导能力；4.管理技能
- A、1,2,3 B、1,3,4 C、2,3,4 D、1,2,3,4
- 18、计划的基本过程可分为四个阶段，请按顺序排列这四个阶段。 1.分析影响远景目标实现的有利的 和不利因

素；2.制订和实现远景目标的方案；3.确立远景目标；4.分析当前形势。

A、4,3,2,1 B、3,4,1,2 C、4,3,1,2 D、3,4,2,1

19、关于 ECDIS 取代纸质海图的必备条件，下列说法错误的是。

A、符合 IMO61174，并通过有关机构的类型认可

B、须使用改正至最近的官方 ENC

C、

D、配备适当的备用装置

20、进行船舶资源管理必须 ，该表述有误。

A、强调船舶通信和人员交流沟通在船舶航行安全中的重要性

B、明确团队以及团队工作在船舶航行中的必要性

C、不断总结航海经验，努力提高驾驶或轮机人员的操作技能

D、掌握正确处理船舶航行中的工作压力和消除疲劳的方法

21、本船航行接近目的港，ECDIS 当前的海图显示为通常在大洋航行时选择的基础显示，则 。

A、港区航行应该将海图显示调整到标准显示

B、港区航行应更重视瞭望，不要随意改变海图显示

C、港区航行主要依靠经验，无需其他设备辅助

D、港区航行应更重视 ECDIS 的作用，应调整海图分层到需要的显示内容

22、下列关于航线显示的说法正确的是 。

A、同时只能显示一条航线 B、可以同时显示一条监控航线和一条编辑航线

C、可以同时显示两条监控航线 D、可以同时显示两条编辑航线

23、下列对 IMO 关于对 ECDIS 的性能标准理解不正确的是 。

A、ECDIS 可以作为：1974SOLAS 公约所要求的纸质海图的等价物，必须具备完全备份能力

B、同 ECDIS 一样，船舶若使用 ECS 可以不必与配备同等的纸海图一起使用

C、ECDIS 显示也可用于雷达，雷达跟踪目标信息，AIS 和其他相应数据层的显示以帮助航线监控

D、ECDIS 所显示的海图信息应为政府或政府授权的航道测量机构或其他相关政府机构发布并经官方更新 而更正的最新版，并符合 IMO 标准。

24、按照“04 适任考试和发证规则”进行的海船船员适任考试，初考自 起停止举行，补考自 起停止。

A、2013 年 7 月 1 日/2013 年 12 月 1 日 B、2013 年 7 月 1 日/2016 年 7 月 1 日

C、2013 年 2 月 1 日/2016 年 7 月 1 日 D、2013 年 2 月 1 日/2013 年 7 月 1 日

25、船舶航行过程中，ECDIS 可根据本船船位与移动目标的位置关系，针对预先设置的 进行防碰撞报警。

A、偏航报警距离值 B、报警方位值 C、速度限制值 D、CPA 和 TCPA 限度值

26、关于压力与事故的关系，下列说法正确的是：

A、压力的大小与事故的发生没有直接关系

B、压力可以诱发事故，而事故的发生优惠造成人的压力

C、压力太大，精神处于高度紧张，越有利于较少事故的发生

D、压力越小，越不容易发生事故

27、关于电子海图（矢量）的原始比例尺和显示比例尺的说法正确的是 。

A、原始比例尺是可变的 B、显示比例尺是可变的

C、两者都是可变的 D、两者都是固定的

28、ECDIS 在下列哪种情形下给出转向点提醒？

A、船舶到达转向点时 B、船舶距转向点一定距离（航海人员预先设定）时

C、船舶距转向点一定距离（系统自动设定）时 D、船舶距转向点一定时间（航海人员预先设定）时

29、克服沟通障碍的方法不包括 。

1.注意多重沟通要素的协调使用；2.注意反馈；3.注意沟通中的情感运用；4.强调沟通中对方的责任。

A、1,2,4 B、1~3 C、2~4 D、1~4

30、ECDIS 中，整个航次的轨迹记录的时间间隔不应超过 。

A、4H B、12H C、24H D、3 个月

31、船舶团队成员要警惕以下倾向：_1.过分依赖无线电助航设备和自动系统；2 不愿寻；3.指出上级 犯的错
误；4.因大问题分心而忽视了需优先考虑的小问题。

A、2~4 B、1~3 C、1,2,4 D、1~4

32、在 ECDIS 上可以对航线进行 操作：1.航线上添加、删除、改变转向点的位置或次序；2.可以实 现根据船舶吃水设定安全等深线；3.可以实现设定禁航区界限或存在特殊条件的地理区域（如通航分道、警戒区等）界线；4.可以设定航线的宽度；5.但不能报告转向点的资料，如转向点经纬度，到下一转向点 的方位距离和整个航线的资料等。

A、1,2,3,4 B、1,3,4,5 C、2,3,4,5 D、1,2,4,5

33、在驾驶台资源改成案例分析中，经常通过对比分析的方法来寻找事故发生原因中所涉及到的人的因素 与失误，这种比对分析方法的具体内容包括认真分析和对照案例中的相关人员的：_1.工作态度和情景 意识情况；2.文化意识与差异的情况；3.通信方式和协作情况；4.船舶驾驶台人员，特别是与引航员之间的 团队工作情况。

A、1,2,3 B、1,2,4 C、1,2,3,4 D、1,3,4

34、下列有关海图数据可靠性，哪项是错误的？

A、应使用当地政府发行的 ENC 海图数据

B、如果使用了其他数据，要甄别其来源是否可靠性和坐标系是否一致

C、在购买数字产品时，注意检查发行版本是否为官方或由官方授权

D、官方 ENC 需要定期更新

35、中国籍船舶持有的防治船舶污染海洋环境的证书、文书有 签发。

A、国家海事管理机构或者其认可的机构 B、国家海事管理机构

C、国家认可的机构 D、国务院交通运输主管部门。

36、如果使用标准的 ECDIS，下面不符合规定的操作是 。

A、导入新的 ENC 海图数据 B、添加 CMAP 公司的 CM93 海图数据

C、对 ENC 海图进行自动更新 D、使用系统进行避碰辅助操作。

37、在 ECDIS 实际应用中，备份配置最关键的作用是。保障航行安全。

A、保障设备运行安全 B、能够减轻驾驶员维修工作量

C、在主设备出现故障时可以接替其继续工作 D、取代纸海图。

38、关于车载 LRIT 设备，以下说法正确的是 。

A、应保持全天候正常运行，必要时船长有权决定关闭设备，但需要记录在航行日志，并向主管机关说明 原因。

B、任何情况下均应保持全天候正常运行，不允许人为关闭。

C、为避免射频干扰，船舶在港期间应关闭设备。

D、在船舶锚泊期间，船长有权决定关闭设备。

39、使用光栅电子海图与矢量电子海图时，二者在信息处理方面都能实现的性能是 。

A、对信息进行选择显示 B、与设备数据进行数值比较

C、显示与纸质海图相同的 D、进行相关数据操作

船员补差培训要点概要

1. It is an important work. 5. Should I complete this work ?
2. It is my duty. 6. Others should be responsible.
3. Do it better. 7. I think it is better.
4. Ty again. 8. I have not a good idea. 以上积极的有 (1-4), 以上消极的有 (5-8) (1-4) (5-8) 考 (2)

- 1 Why take chance? 5 I can do it
- 2 It could happen to me. 6 It won't happen to me.
- 3 Follow the rules. 7 Don't tell me what to do.
- 4 It is about time we changed. 8 We've always done it that way. 以上安全的有 (1-4), 以上危险的有 (5-8) (1-4) (5-8) 考

3. 的领导一般都会将工作任务与问题交付下属人员处理, 自己不愿多加过问, 也不想多担负工作的责任。这种领导可能自己的工作工作能力与魄力不够高, 遇到问题时喜欢由他人来帮助解决。

3.(放任型)

4. 的领导独断独行, 通过下达命令来要求下属绝对服从。这种类型的领导可能具有一定的工作能力与魄力, 敢于承担责任。这种领导在面临困境或者碰到危急关头往往非常果断, 常能发挥速战速决的作用。

4.(专制型)

5. 的领导也称为(对话型)领导。这种领导在工作中常采用民主协商的方式, 听取下属的意见, 并鼓励他们积极发表改进工作中意见, 从而提升自己组织管理上的灵活性职工本身的责任感。

5.(民主型)

6. 的领导往往注重职工的个人情感, 运用物质激励的管理方式, 创造职工积极向上的氛围, 不轻易对职工完成工作的方式进行不必要的责难, 以最有效地调动他们的积极性。6.(激励型)

7. 的领导要求职工一切按规则做, 即要求职工以任务为中心工作, 通过制度来约束自己的行动。领导者布置任务也均以制度措施为依据, 要求下属职工必须严格按照规章制度加以执行。

7.(制度型)

8. 的领导要求有我来教你怎么做, 它是以人为中心的领导方式, 帮助职工制订实现目标的计划, 并给予大量的指导和反馈, 启迪职工的思想, 促使他们自觉采取符合领导者意图的行为。这种领导在改善工作氛围以及实际成效方面有显著的正面作用。

8.(教育型)

9. 的领导通过自己一身作则、率先示范的行动来树立自己的权威, 依靠个人的人格魅力的影响和职位上的优势来领导和带动下属职工, 引导他们仿而效之。

9.(榜样型)

答案: 3.(放任型) 4.(专制型) 5.(民主型) 6.(激励型) 7.(制度型) 8.(教育型) 9.(榜样型) 考

10. STCW 公约规定: 在船工作期间, 船员每 24 小时周期休息时间至少维持在 (10) 小时; 至多有 (两个) 休息时段, 其中一个 (不少于 6 小时), 连续工作时间 (不得超过 14 小时)。关于休息时段的规定在紧急状况下, 及“有其他首要操作任务时”无需执行, 这里指的是 (一些出于安全或环境保护及在航行时无法预料的原因而不能延误的甲板工作) 在这个前提下, 每周休息时间可以减少到 (70 小时), 但“例外”不能超过两周。且在另一次破例前, 要有 (两倍) 于前一次“例外”期的时间间隔。 考

11. 国际劳工组织 (ILO) 规定: 工作时间最长不超过: (1) 24 小时时间段 14 小时 (2) 任何 7 天时间段 72 小时 最少休息时间不少于: (1) 24 小时时间段 10 小时 (2) 任何 7 天时间段 77 小时 考

12. 船舶计划有哪些 ?

1. 船舶航行计划 (引航站到引航站) 也称航次计划是指船舶在航行前, 根据起始港到目的港的路程、所经海域、航道、沿途天气状况、航路指南和航行警告等信息制定最适航路
2. 船舶应急计划 是为了保证航行安全, 船舶进入或临近进入某种事故或紧急状态时所采取的应对措施和行动
3. 船舶维护保养计划 是指为了船舶正常航行和装卸货, 对船舶设备进行定期的维护保养行为;
4. 船员培训计划 是对在船实习生和新到船的交接班船员进行船舶设备使用的说明和航海经验的讲

解。 考

A 1 2 3 B 1 2 4 C 2 3 4 D 1 2 3 4 答案: D

13. 一个人由于缺乏成功的经验, 缺乏客观的期望和评价, 消极的自我暗示抑制了他的自信心、加上 心理上的缺陷、不良的成长环境等原因导致了自卑心理的产生。因此自信心的培养要从以下 _方面入 手。

A 要有意识地选择与那些性格开朗、乐观、感情、善良、尊重和关心别人的人进行交往。在交往过程 中, 通过有意识的比较, 可以正确认识自己, 调整自我评价, 提高自信心

B 不断提高自我的评价, 对自己做全面正确的分析, 多看看自己的长处, 多想想成功的经历, 并且不 断进行自我暗示, 自我激励

C 想办法不断增加自己成功的体验, 寻找一些力所能及的事情做为试点, 努力获取成功。如果第一次 行动成功, 使自己增加自信心, 随着成功体验的积累, 自卑心理就会被自信所取代。

D 不断提高自己各方面的能力, 拥有丰富的知识、技能、经验, 具备良好的身体素质和心理素质, 才 能让自己充满自信。

E 作为领导者为缺乏自信心的人营造一个宽松的氛围, 多给他话语的机会。

F 作为领导者鼓励自信心较低的人勇于质询, 鼓励他与人交流, 鼓励他坚持自己的观点, 鼓励他承担 一定的责任。

G 作为领导者鼓励对自己能力有怀疑的人通过更多的实践而获得相应的知识、技能和经验, 从而提高

自己的能力

H 作为领导者正确评价缺乏自信心的人的实际能力, 安排他去做适当的甚至是稍稍超出他的能力的工 作, 让缺乏自信心的人在成功面前感到喜悦和对自我的肯定。

I 作为领导者对缺乏自信心的人适时地给予切合实际的表扬与称赞, 以及公正的评价, 不要轻易地批 评。

J 作为领导者鼓励自信心较低的人借鉴他人成功的经验, 利用想象力提升自信, 逐步建立真实可靠的 自信。

考 但是选项没这么多

14. 当 船 舶 将 要 穿 越 下 列 哪 类 区 域 时 , ECDIS 应 给 出 报 警 或 提 示 ? C 锚地

A. 领海 B、冰区 C、锚地 D、载重线区域 考

电子海图显示与信息系统 (ECDIS) 检验指南 如果设计的航线接近禁航区或存在特殊条件的地理区域 (见附录 4) 的距离小于用户指定距离时, 应

给出指示。如果设计的航线与点对象 (如固定或漂浮灯标、孤立危险点) 的距离小于用户指定距离时, 应 给出指示。该距离限值可同样应用于靠近所有障碍物, 并与用于靠近禁航区和特殊条件区域边界的距离限 值一样。

当船舶将通过禁航区或存在特殊情况的地理区域边界时, 在用户指定的提前观察时间内, ECDIS 应根 据航海人员的选择发出报警或指示

15. 下列区域是本指南第 2 章 2.2.2.5 和 2.2.3.4 要求中 ECDIS 可探测并发出警报或指示的区域:

(1) 分道通航区 (2) 沿岸通航区 (3) 限制区域

(4) 警戒区域 (5) 近海生产区域 (6) 避航区

(7) 用户定义的避航区 (8) 军事演习区域 (9) 水上飞机降落区域

(10) 潜水艇航道 (11) 锚泊区域 (12) 渔场/水产养殖场

(13) PSSA (特殊敏感海域)

16. ECDIS 新增加了什么海图符号: A 计划航线

A 计划航线 B 灯浮 C 冰区 D 沉船 考

17. 与纸质海图相比, ECDIS(电子海图显示与信息系统)增加了四类显示符号:

1 用于识别危险水域的特殊 ECDIS 海图符号, 如安全水深、安全等深线等。

2 简单符号和符号化边界

3 新海图符号:

4 IEC 为 IMO 制定的有关航海要素符号: 如 计划航线

18. AIS 缺点是 (被动接收) 雷达优点是 (主动探测) 考
19. 雷达不是必须接收 ECDIS 考
20. 世界海事日/中国航海日是 (7 月 11 日) 中国海员日是 (6 月 25 日) 考
21. “世界海事日”是由国际海事组织确定的,在每年 9 月的最后一周,由各国政府自选一日举行 庆祝活动考
22. 光栅电子海图 RCDS 错误的是(可以分层显示) 考
23. 光栅扫描航海图 (Raster Navigational Chart) RNC 与纸版海图一致 考
24. 电子海图 (Electronic Navigational Chart) ENC 与 WGS84 海图一致 考
25. 电子海图数据具有两种形式,即基础数据和更新数据。基础数据和更新数据一起为电子海图显示 及信息系统所接收,以形成反映海域内最新信息的系统电子海图 (SENC),供 ECDIS 显示和作相应的处理。无论是基础数据还是更新数据,均以标准的格式进行数据的组织和封装,从而达到不同国家的海道测量机 构制作的电子海图可以在不同的 ECDIS 上准确地使用。
26. 光栅电子海图 RCDS 是由纸海图扫描产生的,它仅提供像素信息 (颜色),不象矢量海图那样可 以提供对象信息,光栅海图无对象信息:如 000 等不代表任何意义,仅仅是图像信息。系统无对象的知识; 无法定义对象; 数据无“智能”;功能也有限 (无法读取拾取数据,无法预测模拟等)
- 光栅电子海图的特点:
官方海图; 覆盖全球; “Dual fuel” 模式 (具有矢量与光栅两种模式);
海图编号载入海图; 实时船位显示 自动 (半自动) 更新;
有限缩放; 人工危险区域高亮度显示。
纸海图、光栅海图和矢量海图的性能比较见表

功能	纸海图	RCDS	ECDIS
位置显示	人工	自动实时	自动实时
航线检查	无	无	有
防止搁浅	无	无	有
偏航报警	无	有	有
对象数据	无	无	拾取显示
综合功能	无	有	有
缩放	无	有限	无级
更新	人工	自动	自动
显示尺寸	大	小	小
分辨率	好	限制	限制
信息量	有限	有限	大
航线设计	海图限制	海图限制	无
坐标系	差异大	同纸海图	WGS84
显示一致性	非	2 种标准	标准
单元一致性	非	非	标准 (M)
夜晚使用	灯光	亮度调整	颜色调整

27. _ 拥有过高权威的领导者个性张扬,而过低自信的下属对这样的领导唯唯诺诺,什么是都是 领导一个人说了算,没有质疑,缺乏质询,有可能导致决策的错误,这种情况下是有一定的风险。

过高的权威和过低的自信

28. 出来职位,下属在各方面优于领导者,虽然领导者有遗憾,没有完全按自己的想法行事,但 因具体工作由下属完成,下属也自信有能力完成,在这种情况下风险不是很大。

过低的权威和过高的自信

29. _ 这是一种危险的组合，在紧急情况下，会出现技术上的分歧，对决策可能意见不一，都想 指挥和控制，因自尊而各不相让，导致争吵，延缓行动或行动不力，这种情况下存有较大的风险。

过高的权威和过高的自信

30. 最危险的组合，都意识不到问题，不做决定或决定不及时，或由于缺乏质询而使决策不正确， 这种情况下的风险最大。

过低的权威和过低的自信

31. 是权力在人的头脑中的主观反映，是对权力的一种自愿的服从和支持。对权力安排的服从可 能有被迫的成分，但是对 的安排则属于认同。

权威

32. 具有_的领导风格的领导往往采用下达命令的方式来要求下属必须完成的工作任务。他们会 给出明确的指令，包括要求他们做什么、如何做、在何时与何地做等细节。

33. 具有_的领导风格的领导往往采用发出指示的方式来布置具体的工作任务。他们会向下属提 供框架性的指示和要求，并要求下属通过自己的努力去完成相关的任务。

33 命令型

34. 具有_的领导风格的领导往往能在发出指示和布置具体工作任务的同时，自己主动地和下属 一起共同参与讨论和决定完成工作任务与解决问题的最佳方案。

34 指示型

35. 具有_的领导风格的领导往往只是向下属发出指示和布置具体工作任务，他们很少向下属提 供如何完成工作任务或解决问题的具体指导和人员支持，也不愿多承担责任和义务。

35 参与型

答案：33 命令型 34 指示型 35 参与型 36 委托型 考

36. 船舶发生意外事故之后的 2 小时内，船长或指定人员必须将 VDR 的存储器的连线脱离装置拉脱，并及时将情况记入《航海日志》，同时尽一切可能向主管机关报告。在发生紧急情况期间如要弃船，只要时 间和情况容许，船长必须将 VDR 的最终介质或存储器携带离船，并尽快上交就近港口的海事主管机关。

37.当发生危机船员生命的恶性事故准备弃船时,(无需任何操作)船舶失电 2h 后,系统自动停止记录数据,数据将随数据保护舱回收后得到恢复。

38. 海况平静时,雷达选择 1.5 海里或更小量程,在量程的 50%-100%的区域内,雷达的距离分辨力好 于(40m), 方位分辨力好 于(2.5 度)

考

39. 系统电子航海图 SENC

ECS 可以使用非官方,非 S-57 格式海图数据库,而 ECDIS 必须使用官方电子海图(ENC)

40.长度在(10m)之内的小型目标而言,X 波段雷达的发现距离是 S 波段雷达的(1.1-1.6 倍),而且目标越小,X 波段雷达对目标发现能力就越有优势

41.海浪干扰杂波的强度与距离有关:1.强度随距离增加呈指数规律下降。中等风浪,干扰范围(3-6 海里),大风浪(8-10 海里)2.与风向有关:上风舷强,距离远;下风舷弱,距离近。

42.雷达测距精度应不低于(30m)和所用量程的(1%)中的较大者,测方位精度优于(1 度),电子方法校准的船首线精度在(0.1 度)

43. 什么是认可型的 ECDIS? 包括哪些部分,参考的国际公约或者标准有哪些? 电子海图系统只有同时满足一下五个条件才可视为 ECDIS: 1.符合最新版本的国际标准

2.备份设备应是主管机关认可的系统。

3.所显示和使用的电子海图矢量数据应是 ENC

4.海图数据更新应采用官方的数据更新服务

5.必须获得主管机关的认证。

其满足的国际公约有 IMOa.817(19)《电子海图显示与信息系统性能标准》, IHO S-57,IHO-52,IEC61174《ECDIS——操作和性能需求,测试方式和所应达到的测试结果》

如果有适当的备用配置 ECDIS 便可以满足 SOLAS 公约第 5 章第 19 和 27 条关于海图配置的要求,即可以取代纸质海图。但如果工作在 RCDS (Raster Chart Display Systems) 模式,不能取代纸质海图。

44. ECDIS 的功能包括哪些?

a 基本功能: 1.数据显示; 2.海区的选择及海图作业; 3 标定特殊条件区域; 4 背景和详细信息显示; 5.设置等深线,水深去,安全水深及安全水深区; 6 警告和状态指示; 7.简化符号

b 导航作业的常规功能: 1 实现纸质海图的常规导航作业,如画位置线,定位等; 2 标注航海人员注释和危险强调,通过文本、符号、图形等形式完成

c 航线设计功能: 包过航线的检测的报警设置,航线检测与航线改正。

d 航路监视功能: 1 监视区域的选择; 2 船舶的实时位置显示; 3 计划航线与历史航迹; 4 自动危险警告; 5 实时船舶与环境数据; 6 按比例显示船舶符号

e 航次存档: 1 可以实现历史航迹的重构; 2 电子航海日志记录 f 其他的附加功能: 环境数据集成,监视功能及导

航咨询功能

45. 如何装载电子海图数据并更新

a. 用户向数据服务商提供初级设备开发商所提供的 28 位用户许可和所需海图的清单， b. 数据服务商确认用户许可后，将提供给用户数据盘和所需要海图 PERMIT（海图数据使用许可） c. 用户在使用终端先加载 PERMIT，然后安装数据盘，然后选择有数据许可的海图。完成海图的

装载

d. 电子海图的更新可以选择下载更新数据或者数据更新盘，在海图数据管理中选择需要更新的项目即可完成更新。

46. ECDIS 与纸质海图有哪些不同？

纸质海图： 电子海图

1. 固定的比例尺，
2. 固定的真北向上
3. 固定的符号定义
4. 固定的符号的管理
5. 纸质海图的尺寸有限制
6. 信息的种类及数量少
7. 可选择的颜色显示组合少

1. 固定的显示尺寸（指屏幕）
2. 固定的分辨率
3. 可显示的范围广
4. 信息的种类及数目多
5. 可选择船首线向上或者真北向上
6. 符号的管理有多种选择
7. 可以标志多种符号
8. 有多种颜色显示的组合可以选择。

47. ECDIS, ECS, RCDS, ENC 各表示什么含义？

ECDIS 是一种具有足够的备份措施，被认为是符合 1974 年 SOLAS 公约第 V/19 要求的最 新海图的导航信息系统，他可以由选择的显示系统电子海图（SENC）中的信息和从导航传感器获得的位置信息以及帮助航海人进行航线设计和航路监视，并且能够按要求显示其他与航路相关的补充信息。

ECS 即电子海图系统，是专门用来显示非官方矢量海图和光栅海图数据库的电子海图应用系统，不能视为纸质海图合法的等效物。

RCDS 是指用以显示 RNC 的导航信息系统，该系统可以通过导航传感器显示船位，以帮助航海人员进行航线计划和航线监测，如需要还可以显示其他相关的导航信息。

ENC 是指在内容、结构、和格式均已标准化，由经政府授权的水稻测量机构发布，专门为 ECDIS 使用的数据库，ENC 包含有安全航行需要的全部海图信息，也可以包含纸质海图上没有但对航行安全认为是需要的补充信息。

48. IMO 确定的关于 ECDIS(电子海图显示与信息系统)的性能标准

IMO ECDIS 性能标准给出了 ECDIS 的定义，规定了信息显示、海图改正、航线设计、航路监视、航线记录等性能要求。该标准有 7 个附件：

附件 1 给出了制定标准时所参照的其他标准，包括 S-52,S-57,IEC61174、IEC945 等；附件 2 给出了 ECDIS 在完成计划航线设计和航路监视期间可用的海图信息分类（显示基础，标准显示，附加信息）；

附件 3 给出了 ECDIS 中所使用的航行要素和参数的术语及其缩写；

附件 4 给出了 ECDIS 在完成航线设计和航线监视期间应自动见车到得特殊地理区域；附件 5 给出了 ECDIS 的报警及指示的形式和内容；

附件 6 给出了对 ECDIS 备份装置的要求；

附件 7 列出了在使用 ECDIS 时，在 ENC 没有覆盖到得区域可以使用 ENC 的“ECDIS RCDS 操作模式”

49. IMO 关于 ENC 的标准 s52, s57, s63 各指什么？

IHO-S-57 指数字化水道测量数据传输标准，s-57 旨在对各国海道测量部门之间用于交换数字化测量数据，以及将这些数据传递给生产厂家，航海者和其他数据用户的标准加以说明，同时介绍了电子航海图的生成、模型以及交换规则。包括了三张：一般性介绍理论数据模型、数据结构。记忆两个附件：IHO 物标目录，产品规范。该标准是具有法律效力的矢量形式的电子航海图的数据传输标准。

IHO S-52 目的是展开和介绍 ENC 最基本数据和附加数据的内容，规定了电子航海图的内容合显示，数据结构，改正方法和信息传输途径，以及屏幕上电子海图的颜色和符号使用规则等，该标准有三个附件，附件 1 对电子海图的改正问题做了详细的规定，附件 2 描述了 ECDIS 屏幕上电子海图的颜色和符号的使用细节，附件 3 定义了 ECDIS 的相关术语。

S-63 是数据防护模式，旨在保护 ECDIS 数据的使用，是 ENC 数据的保护方案，它规定了数 ENC 数据的使用的步骤，以保护 ENC 数据被正确的使用，同时分配数据开发经销商许可提供许可证。同时保证用户所使用的 ENC 数据确实是官方的。

50. ECDIS 需要哪些外部传感器，如何检验外部传感器正常？

至少需要安装 EPFS（绝大部分是 GPS），罗经，计程仪，此外还可以安装 AIS，雷达，测深仪等通过以下方法验证传感器是否正常：

1.将传感器的信息和传感器本机的显示进行对比；2.比较电子海图和雷达图像；3.比较定位数据和已知位置；4.用活动距和电子方位先测量电子海图上的距离和方位。

51. 关于 ECDIS 的备份方案问题

IMO 对 ECDIS 备份的要求包括（1），必须配备能娶到 ECDIS 功能的设备，以保证 ECDIS 瘫痪是不至导致严重局面。（2）ECDIS 瘫痪是需要提供有效手段保证剩余航程的安全航行。方案有三

A, 装有 ECDIS 系统后，备份一套各国航道局发行的最新海图，比做好航线设计和定位 B. 装有 ECDIS 系统后，同时装官方航道局数据的 RCDS，或官方航道局的光栅数据或矢量数据的一半的 ECS

C. 装备双套 ECDIS，互为备用。

52. ECDIS 设置安全水深，安全等深线等对航行安全的意义。设置安全等深线，有以下优点便于驾驶员的值守：

a 可以以使安全等深线的数值且高亮显示， b 同时可以使水深区域选址 2 种或者 4 中颜色显示不同的水深，

c 可以使深度小于安全水深的孤立危险物进行醒目的显示，

d 船舶在预定的预制时间内将航行至安全等深线，ECDIS 将发出警告。

53. 如何避免 ECDIS 存在的错误和误差，保证航行安全。误差主要来自以下几个方面：

A. 测量过程中产生的误差，数据本身和现实的误差 B. 基准面的不同产生的误差 C. 系统目标和信息的漂移
D. 各项数据信息坐标系转换

过程产生的误差

E. 比例尺的过度放大。 F. 传感器的输入误差， G. 不分析的接受船位，忽视了传播位置误差 H. 对方船舶发送错误数据。类似

驾驶员不能过分依靠 ECDIS 来进行导航，在定位传感器中最好同时参考其他定位系统或者参考目标，如参考雷达回波等。在航向和速度的信息上参考罗经和计程仪的显示

54. ECDIS 需要保存哪些航行数据。

ECDIS 应存储并能重现 12 个小时的航行过程和使用官方数据库所要求的最少要数；下列数据应以 1 分钟时间间隔不断记录：

a 能确定过去航迹的记录数据：时间、位置、航向及速度；

b 能确定实际使用官方海图数据：ENC 来源、编辑编号、日期、单元以及更新版本高；典型的如曹颀 DGPS 传感器，则记录最近 12 小时航行数据，可以 1 分钟间隔记录采样日期、UTC、唯独、经度、航向、速度和便宜位置等。

另外，ECDIS 必须对整个航次进行完整的航迹记录，而记录时间间隔不应超过 4 小时，通常用两种方式确定采样时间间隔：

a 固定时间间隔，如固定间隔 30 分钟

b 动态时间间隔，主要依据船舶的最精导航危险距离而动态决定的。

55. 什么是认可型 ECDIS，包括哪些部分？参考的国际公约或标准有哪些？ 认可型 ECDIS 就是符合国家海事局要求与符合最新国际标准规定，备份设备应是经主管

机关认可的系统，所显示和使用的电子海图矢量数据应该是 ENC，海图数据更新应采用官方

的数据更新服务，必须获得主管机关的认证的电子海图应用系统；包括硬件部分与软件部分。硬件部分通常由显示单元、处理单元、打印单元和接口单元组成。软件部分通常由系统软件、专用显示软件与数据库组成；参考的国际公约有 IMO A.817/19《电子海图显示与信息系统

(ECDIS) 性能标准》、IHO S-57《关于数字化水文数据的传输标准》、IHO S-52《ECDIS 内容和显示方面规范》以及 IEC 6114《ECDIS—操作和性能需求、测试方式和所应达到的测试结果》。

56. ECDIS 的功能包括哪些？

① 海图显示：在给定的投影方式下合成和显示海图（在使用墨卡托投影方式时，可适当选取海图的基准纬度，以减小海图的投影变形）；以“正北向上”或“航向向上”方式显示海图；以“相对运动”或“绝对运动”方式显示海图；随机改变电子海图的比例尺（缩放显示及漫游）；分层显示海图信息（隐去本船在特定航行条件下不需要的信息）。

② 海图作业。在电子海图上进行计划航线设计（依照推荐航线进行手工设计或进行大圆航线计算）；以灵活的方式计算任意两点间的距离和方位（如，利用电子方位线、可变距离圈等方式）；标绘船位、航迹和时间。

③ 海图改正。能够接受由官方 ENC 制作部门提供的正式改正数据以及由航海人员从纸质航海通告或无线电航行警告中提取的改正数据，实现 ENC 的自动和手工改正。

④ 定位及导航。能够同计程仪、电罗经、GPS、Loran-C、测深仪、气象仪等设备连接，接收来自这些传感器的

信息，并进行综合处理，求得最佳船位；能够进行各种陆标定位计算。

⑤ 雷达信息处理。ECDIS 可将雷达图象和 ARPA 信息叠加显示在电子海图上，提供本船、本船周围的静态目标，本船周围的动态目标三者之间的位置关系。航海人员可据此判断 避碰态势，做出避碰决策。同时，还能够在电子海图上检测该避碰决策可行与否。

⑥ 航路监视。在船舶航行过程中，ECDIS 能够自动计算船舶偏离计划航线的距离，必要时给出指示和报警，实现航迹保持。ECDIS 还能够自动检测到航行前方的暗礁、禁航区、浅滩等，实现避礁、防浅。

⑦ 航海信息咨询。获取电子海图上要素的详细描述信息以及整个航线上的航行条件信息，如潮汐、海流、气象等。

⑧ 航行记录。ECDIS 能够自动记录前 12 小时内所使用过的 ENC 单元及其来源、版本、日期和改正历史，以及每隔一分钟的船位、航速、航向等。一旦船舶发生事故，这些信息足以再现当时的航行情况。记录的信息不允许被操纵和改变。也就是说，ECDIS 应具备类似“黑匣子”的功能。

57 .管理的五种职能

1.计划——首要的管理职能；

2.组织——包括结构设计；规范部门间相互关系的规章制度；员工招聘、考核与培训；

3.指挥——也称为领导。对下属的工作给予命令与指导，使下属及其工作处于有效的运 作状态，逐步趋向企业的计划和目标；

4.协调——企业的一切工作都要和谐配合，以便使整个经营活动顺利进行；

5.控制——检查每一件事情是否与所拟计划、管理者的指令

58 .管理的特点：

1. 管理其他人及其工作； 2. 由其他人的活动来体现工作效果；

3.通过协调其他人的活动进行管理（管理必须通过协调来完成，协调的中心是人，协调 的方法是多种多样的）。

59 .领导者应具备的条件

高尚的品德；高深的专业知识；丰富的工作经验；敏锐的观察能力

冷静的思考判断；巧妙的沟通影响；充沛的精神活力；坚定的意志目标；

公正的立场和评判。

60 .制定航次计划应考虑的因素

1.海上环境；2.航线水文数据的可靠性；3.助航标志的可用性和可靠性；4.由吃水、货 物种类等对航线的限制；5. 交通密集水域；6.天气预报及海况能见度；7.沿岸可用水域； 8.要求的诸如洗舱或接引航员的操作水域；9.船舶定 线和报告制的规定；10.推机器和舵设 备的可靠性。

61 .航行计划的评价

1.是否抽选了海图？2.选择了出版物了没有？3.海图和出版物是否经过了改正？4.是 否考虑了吃水和积载情况没有？ 5.是否考虑了气导航线？6.其它表格是否填写？

62. 需要层次：生理需要（是人类社会发展的原始动力）、安全需要、社交需要、尊重 需要、自我实现的需要。

除了成就欲望特别强烈，有较高的抱负水平或心理异常的人（会牺牲低层次需要而追求 更高层次需要）以外，人 的需要一般是依次上升的。了解人们的需要层次，对于进行船员的 响应管理很有益处。

根据马斯洛的需要层次理论，除了成就欲望特别强烈，有较高的抱负水平或心理异常的 人意外，人的需要通常是

逐级上升的

63. 麦格雷戈 X 理论

1. 人对工作有先天性的厌恶感，会设法逃避；2. 人没有远大抱负，不愿意担责任，宁可接受命令；3. 非常重视安全感；4. 必须靠强制、控制及惩罚等才能使人工作

麦格雷戈 Y 理论 工作是一种本能行为，在适当的情况下，不仅承担工作，而且主动对其进行探索 如果人被委以重任，就会实行自我规范和自我约束 人对工作的意愿取决于他完成工作感到的满足 绝大部分人都被赋予了解决问题的想象力，但普通人只发挥了一部分自己的潜在资质 64. 如欲激励一个人，通常：（奖励更为有效）。根据“期望理论”，“激励力量”、“目标价效”及“期望概率”间的关系是：激励力量 = 目标价效 × 期望概率

65. 偶发（紧急）事件

偶发事件通常应（制定应变计划）1. 港口拥挤，叫不到引航员、拖轮而造成延误；2. 航通拥挤；3. 船舶设备故障；4. 改驶新的目的地；5. 能见度下降而减速；6. 恶劣天气需寻找 庇护地；7. 因岸上紧急情况需离开等

66. 人为失误的种类（感知不全面或混乱通常是由于经验不足造成的）

a. 不确定性：当两个或多个独立来源的信息不一致，例如：两个不同的定位系统、测深仪与海图水深不一致，或两个成员观点不一致。不确定性本身也许不危险，但它意味着差异，差异需要证实。不确定性也可能是经验不足或缺乏训练的结果。

b. 精力涣散：发生精神涣散的原因：超负荷工作、压力、疲劳、紧急情况、注意力不集中、经验不足。或：尽管不危险，但意外事件（例如：VHF 呼叫）吸引其全部注意力，从而忽视了处理其他更紧迫的事件。

c. 指挥不当：1. 船舶不正确地航行；2. 超速

67. 切断失误链

1. 认识失误链与相关环节存在的可能性；2. 辨清现有失误链与相关的环节；3. 采取行动切断失误链并采取措施防止失误链再次出现；4. 虽然难以避免失误链的产生，但须采用中断点来切断失误链；5. 始终注意失误链是否存在；6. 在事故发生前采取措施解决问题；7. 切断失误链可避免事故的发生

情景意识是在一个特定的时间对影响船舶的因素和条件的准确感知，是指识别一个失误链和事故发生前终止的能力。

情景意识是工作态度的产物，它决定人的行为和动作。 68. 情景意识丧失的征兆：

1. 不确定性；2. 精神不振；3. 感知不全面或混乱；4. 通信中断；5. 指挥或瞭望不当；6. 没有或未能实施航行计划；7. 违背已建立的规则或程序；8. 自满

69. 个人情景意识的构成

1) 个人的经验与训练；2) 操纵与操作技能；3) 个人的身体情况与精神状态；4) 对情况的适应与熟悉程度；5) 领导能力与管理技能

70. 语言沟通的优缺点： 优点：①节省时间；②信息交换方便；③可辅以非语言沟通技巧 缺点：①受外界影响较为严重；②有时在沟通过程中信息被曲解；③沟通内容有时较为随机；④语言信息难以长时间保留以备复查

71. 文字沟通的优缺点：

优点：①适于传达复杂和难于记忆的信息；②可以准确反应沟通内容；③沟通内容可以在日后复查

缺点：①需要对沟通内容进行组织书写阅读，因此要耗费较长的时间；②需要接受者具有一定的阅读和理解能力
③不能及时反馈

72. 沟通过程有哪些重要环节？并对各个环节简单地解释： 需求：请求向接收方发送一个消息，发送方收集和安排消息的内容。 发送：有效传送信息。 接收：接收方理解消息，如果不能完全理解，请求发送方澄清。 反馈：必要时，确认收到消息并反馈给发送方。

73. 制定船舶应急计划时应当考虑的内容：

1. 船上的职责分工；2. 为重新控制局势所采取的行动；3. 船上使用的通信方法；4. 向第三方请求援助的程序；5. 通知公司向有关当局报告的程序；6. 保持船岸间的通讯畅通；7. 处理与媒体或其他外部单位关系的程序

74. 如何有效的激励船员：

1. 满足船员的合理需求；2. 结合船员特点分配工作；3. 合理运用目标激励；4. 检查体制是否公平；5. 奖励与绩效挂钩

75. 航线计划表应包括的主要内容：

1. 每段的真航向绘画在计划航线上；2. 每段航程；3. 航线要求的速度变化；4. 必要时，每次改向的位置 5. 必要时改向旋回范围 6. 每段最大允许偏航量

76. 在下列情况下负责航行值班的驾驶员应立即报告船长：

- 遇到或预料到能见度不良时
- 对通航条件或他船的动态产生疑虑时
- 对保持航向感到困难时
- 在预计的时间未能看到陆地、航标或测不到水深时
- 意外的看到陆地、航标或水深突然发生变化时
- 主机、推进机械的遥控装置、舵机或者任何重要的航行设备、报警或指示仪发生故障时
- 在恶劣的天气中，怀疑可能有天气危害时
- 船舶遇到任何航行危险时，诸如冰或海上弃船
- 其他紧急情况或感到疑虑时

77. 决策是指（在两个或更多的方案中做出选择）决策过程的基本步骤：(1)识别决策问题；(2)确认决策标准；(3)为决策标准分配权

重；(4) 开发备选方案；(5) 分析备选方案；(6) 选择备选方案、实施备选方案、评估决策结果

78. 群体决策的优劣： 优势：提供更全面更完整的信息；产生更多的备选方案；增加解决方案的可接受性；增强合理性

劣势：花费时间长；少数人控制局面；遵从压力；责任不明

79.压力对工作的影响：旷工，事故，工作表现不稳定，注意力不能集中，出错，个人外表，同事关系不佳，焦虑，沮丧。

80.为减轻驾驶室团队的压力，船长应该采取的措施：预先安排，应估计到太高或太低的工作强度，并对其发展采取必要的控制；用委任的形

式来纠正太高或太低的工作负荷；确立优先措施来避免工作强度过大的局面；保持一定的工作压力，避免错误的自信和习惯性想法；使用一切方法降低引航员的工作强度；利用委任的方法对下属进行训练。

81.如何减轻驾驶室团队的压力：支持船长保持合理的工作强度，尤其当驾驶室团队易于偏离过高或过低的工作压力时；

保持一定的工作压力，避免错误的自信和习惯性想法；使用一切方法减少引航员的工作强度；帮助船长预先计划；鼓励采用委任的方法并在开始时就协助船长；在合适的时候，正确地委

任其他成员，并要在船长的管辖下但当其各自的常规责任。

82.在制定船舶应急计划时应当考虑包括下列内容：船上的职责分工；为重新控制局势所采取的行动；船上使用的通信方法；向第三方请求

援助的程序；通知公司向有关当局报告的程序；保持船岸间的通讯畅通和处理与媒体或其他外部单位关系的程序

83. ECS 分类如下：

“A”类 ECS,可作为国内航行船舶的主要导航手段，也可作为 ECDIS 设备的后备安排，但需符合 MSC.232(82)附录 6 和 IEC 61174；

“B”类 ECS，可用于未要求配备“ A”类 ECS 的国内航行船舶，并可作为其主要的导航手段；

“C”类型 ECS，适用于辅助导航，用于船位标绘和监视。

84. 通过型式认可的 ECDIS 使用改正至最新的官方 ENC（官方水道测量部门提供的符合 IHO S-57 标准，具体内容、显示方式、以及颜色和符号的使用等要符合 IHO S-52 规范）并配备适当的备用配置，可以取代纸质海图。

85. ECDIS 的组成：

硬件部分

图形显示器用于显示电子海图，其尺寸、颜色和分辨率应符合 IHO S-52 的最低要求，即有效画面最小尺寸应为 350x270mm，不少于 64 种颜色，像素尺寸小于 0.3mm。在进行航路监视时显示海图的有效尺寸至少应为 270mmx270mm（IMO ECDIS 性能标准的要求）。文本显示器用于显示航行警告、航路指南、航标表等航海咨询信息，其尺寸应不小于 14 寸，支持 24x80 字符显示。

利用打印机可实现电子海图和航行状态的硬拷贝，以便事后分析。可按国际海事组织的要求记录航行数据。

外部接口一般是含有 CPU 的智能接口，保证从外部传感器接收信息（包括 GPS、LORAN-C、罗经、计程仪、风速风向仪、测深仪、AIS、雷达/ARPA、卫星船站、自动舵等设备的信息）并按照一定的调度策略向主机发送这

些信息。通过船用通信设备（如 INMARSAT-C）不仅自动接收 ENC 的改正数据，实现电子海图的自动改正；而且还可接收其他诸如气象预报 数据等。

ECDIS 显示信息：（ 基础显示 标准显示 其他信息 ）

86. 基础显示（Display Base）：不能去除的 SENC 信息（但不保证满足安全航行的需要）：

- 海岸线（高潮水位）
- 安全等深线—由航海人员选择
- 安全等深线所定义的安全水域内深度小于安全等深线的水下孤立危险物
- 安全等深线所定义的安全水域内的孤立危险物，如桥梁和架空电缆等，包括浮标和 立标无论其是否为助 航所用
- 各种分道通航制
- 比例尺、范围、方向（真北向上或航向向上）和显示方式（真运动或相对运动）
- 深度和高程单位

87. 准显示（Standard Display）：ECDIS 最初显示时包含的 SENC 的信息（在航线设计 和航路监视期间可由航海人员根据需要调整）：

基础显示信息：干出线；固定和浮动的助航标志；航道和运河等的边界；视觉和雷达显著物标；禁航区和受限区域；海图比例尺边界；警告标记标志

88. 其他信息（All Other Information）：根据要求现实的信息。如： 水深点；海底电缆和管线；孤立危险物的详细信息；助航标志的详细信息；警告标记的内容；ENC 版本日期；测量基准面；磁差；经纬线图网；地名

ECDIS 处理的全部数据，包括海图信息、雷达信息和其他传感器的数据按照 S-52 进行 分层管理。

S-52 规定，ECDIS 应将处理的数据至少分成 10 级（1 级内可以分为多层信息，1 层内 可分为多种要素）。

低级别信息不能覆盖高级别信息（级别排列靠后的信息不能覆盖其前级信息）。

89. 激励的三种模式类型（ ） a.传统的激励模型:为激励雇员成功地执行其工作，管理者有为其所支配的工资激励系 统。

b.人际关系激励模型：管理者尊重雇员并关心其需要。 c.人力资源激励模型：给予雇员在决策和执行任务上更多的 责任。

90. 有关 ECDIS 航线检测内容不包括？

A、航线是否穿越了非官方海图 B、航线是否穿越浅水等深线

C、航线是否穿越禁航区 D、航线是否临近危险区 考

答案 B ECDIS 航线检测内容主要包括：

1.航线穿越了非官方海图：系统在某航段处没有标准的 ENC 海图数据（此处的航行不能参照电子海图）。

2.穿越安全等深线：航线中的航段跨越了安全等深线，提醒检查确认。

3.穿越禁航区：航线中的航段进入了限制航行区域，给出报警信息。

4.穿越浅水区：航线中的航段进入了小于设置的安全等深线水域，提醒检查确认

5.临近危险物：航线附近的沉船、障碍物、浮标等小于设置的安全距离，提醒检查确认。

91. 安全水深和安全等深线用户可以根据本船情况设定，缺省为（ 30m ）

92. 手动改正的信息应作为 ENC 信息用同样的符号进行显示，并在原有物标位置处叠加橘黄色的特殊标记符号做标记（海图原始数据不允许修改），以示与原始 ENC 数据区别。手动添加标记为竖杠“|”（位置偏下），删除标记为斜杠“/”（位置居中）

93. 修改物标

a 如果修改仅仅是附加（例，一个已有浮标附加雷康，其他未改变），则按添加处理，在原有物标符号上叠加“|”

b 如果修改仅仅是部分删除（一个已有浮标去掉一个雾号），则要一个改变一个删除，要同时进行添加与删除处理，即在原物标符号上叠加显示“|”和“/”符号。

94. ECDIS 中的报警与指示主要有四种类型（海图报警、设备报警、航行预警和航行报警）

95. ECDIS 海图报警是 S-52 自动去算报警，以黄色背景表示有报警或警示：

a 比例尺超大或超小（当前比例尺大于或小于海图的编辑比例尺）；b 非官方海图；c 无海图数据；d 无矢量海图（当前显示区域存在光栅海图）

类似

96. ECDIS 会在显著位置给出其连接的主定位设备信息（如 GPS、DR 等）以黄色背景表示有报警或警示：

a 连接故障：设置了连接，但未检测到连接的设备；b 运行故障：连接的设备无信号或其他故障；c 数据错误：传递的数据无法正确解析

97. ECDIS 航行预警：CPA 报警；限制区域报警；碰撞报警；转向点提醒

98.航行报警：

a 船位丢失：当使用海图漫游模式或其他操作导致本船船位不在显示器屏幕内，ECDIS 会显示船位丢失的报警提示。

此时通过确认该报警或操作船舶监控模式（本船居中），将本船符号显示到监控屏幕内。b 偏航报警；c 偏向报警；当船舶航行方向与当前航段方向线之间夹角超过设定的报警

参数偏向角度值时，报警；d 航行超时；e 距离超时；f 方位报警；g 超时报警；h 走锚监控；i 定时提醒；j 锚位指引；k 落水监控

99. AIS、LRIT 区别：传送的信息内容不一样，传输距离，传输方式，传输者或接受者 信息的保密性 如果是 A1 船舶（沿海海区），有 AIS 就可以作为 LRIT。超过 A1 海区的，就需要用 INM-C 作为补充 AIS（通用船载自动识别系统应答器）是一种利用海上 VHF 频段的船载航行信息交换设备（AIS 是一个操作与 VHF 海上移动频带的自动连续广播系统）仅能自动发出本船的相关信息，而且还可以接收周围其它船舶所发出的信息，采用的主要技术是“自组织时分多址接续（SOTDMA）”方式进行信息交换。

LRIT - Long Range Identification and Tracking of ships 即为船舶远程识别与跟踪系统。通过从船载自动识别系统(AIS)提取船舶识别码、船位和时间等数据，并利用全球海上遇险和搜救系统(GMDSS)的 Inmarsat-C 或高频设备(HF)以固定的时间间隔发送 LRIT 数据，经计算机对数据处理，实现船舶的远程识别与跟踪。

LRIT 系统由船载终端设备、通信服务提供商（CSP）、应用服务提供商（ASP）、数据中心 等组成。其基本原理是航行船舶通过卫星通信把 LRIT 信息发送到陆地地球站，地球站再通过 ASP 和 LRIT 分配网络转发到经 IMO 授权的用户终端——IMO 缔约国政府，后者就可以实现对航行船舶进行全球性识别和跟踪。LRIT 系统还可以把 LRIT 信息（预先设定发送时间的船位报告、被要求发送的船位报告和事件报告）发送给其他经授权的用户。

LRIT 系统中的船舶默认以 6 小时间隔向船旗国的 LRIT 数据中心发送 LRIT 信息（船舶信

息、经纬度和定位时间）。船旗国管理当局可以实时查看管辖船舶的位置信息，将这些信息 显示在电子海图界面上，并进行相关的统计查询工作。

类似

100. 下列哪项属于 ECDIS 系统操作误差？

A. 坐标系误差 B.连接故障 C.海图误差 D.海图显示不当 答案：B

考 外部设备（传感器）可能产生的误差：1.性能下降；2.连接故障；3.突发故障

ECDIS 系统操作误差：1.海图显示不当：过多的数据内容可能造成系统过载，使重要的信息被覆盖或淹没；过低可能不能满足航海安全需要；2.设置错误：系统报警参数、航线监视报警参数、本船船舶参数；3.操作错误；4.理解错误：海图超比例尺显示、忽视显示控制（基础、标准和其他）、缺乏分析接受显示船位（船位误差）

类似

ECDIS 存在的误差主要来自以下几个方面：

A. 测量过程中产生的误差，数据本身和现实的误差；B. 基准面的不同产生的误差；C. 系统目标和信息的漂移；D. 各项数据信息坐标系转换过程产生的误差；E. 比例尺的过度放大；F. 传感器的输入误差；G. 不分析的接受船位，忽视了传播位置误差；H. 对方船舶发送错误数据。

101. 本船船位在电子海图里显示的符号是什么？（基本符号和比例船型符号两种）本船基本符号以本船船位为中心的黑色双圆圈，并带有船舶横向线来表示船舶的形体横

向。（小比例尺显示）比例船型按显示比例对船长和船宽换算显示（很大比例尺时）是否能够准确换算出图形中心，需要船员在使用 ECDIS 时能够设置定位天线在船上的准确位置。

102. AIS 在 ECDIS 上显示为等腰三角形，尖头方向表示目标的型体纵向。有碰撞危险为红色三角，休眠状态用蓝色三角形表示。

AIS 在电子海图上叠加显示，会出现下列问题：

a 由于系统扫描周期与 AIS 信号发送周期不同可能造成 AIS 目标与 ARPA 目标不完全重合；b 由于他船定位系统有误差，导致他船位置显示错误

103.船舶应提供适当的，独立于 ECDIS 备用装置：其性能可以低于 ECDIS，但能够进行基本海图显示、航行设计、航线监控、航行记录、本船状态显示和所有的航行报警，以确保在 ECDIS 发生故障时能够利用备用装置继续保持安全航行。即一旦 ECDIS 失灵，船舶还有一套可以确保剩余航程航行安全的系统。

104.备用装置必需功能，主要包括：

1.能以海图形式显示水道测量和地理环境相关信息；2.能接管原先在 ECDIS 上的航线设计，并能手动或通过从航线设计设备传输来调整计划航线；3.能接管原先有 ECDIS 进行的航行监控，能自动或在海图上手动标绘本船船位和对应的船时，可在海图上显示计划航线，量取航向、距离和方位，标绘经纬度、方位位置线、距离位置线；4.如果备用装置为电子设备则至少能显示 ECDIS 中的标准显示模式下的信息；5.整个航次的海图信息应该使用最新的官方版本，并改正到最新；应不可能改变电子海图信息的内容；应显示海图或海图数据的版本和发布日期；6.如果备用装置为电子设备，当信息以比数据库中的比例更大的比例显示，或覆盖本船船位的海图比例尺大于系统提供的比例尺时，应能提供指示；7.雷达和其他航行信息的叠加应符合相关要求；8.应能记录船舶航迹，包括船位和相应船时；9.在主要环境条件和正常操作条件下备用装置应能提供可靠的操作

105.满足备份要求的选择方案有：

1.另外一部使用独立电源盒独立 GPS 位置传感器的 ECDIS；2.满足整个航次所需的改正到最新的最新版纸质海图；3.另外一部使用 RCDIS 模式的 ECDIS；4.一部基于雷达的、符合 IMO “海图—雷达”性能标准的“海图—雷达”系统

106 VDR 数据保护舱有固定式和自由浮离式两种，通常安装在罗经甲板龙骨正上方离开船舶建造结构，1.5m 外的空旷处，以方便维护和事故后的回收。保护舱带有一个在 25~50kHz 频段的水下声响信标，信标所带电池至少可以工作 30 天。

自由浮离舱在船体沉没时能够自动脱离船体上浮，并能够在海水浸泡至少 7 天保持数据完好性。周期发射莫尔斯码“V”，为指示灯和无线电发射机供电的电池至少可工作 7 天

107.对于 S-VDR 设备，由于数据接口的原因无法获得雷达数据时，可以记录 AIS 数据代替雷达数据。

S-52S-57S-63 定义 考

(A) 108.以下不属于违反安全管理的失误是 A

A 对工作中良好的习惯做法与安全之间的关系重视不够

B 不愿意指出船长或部门长所犯的错误

C 不注重团队支持的作用，忽视别人的建议 D 喜欢凭个人经验办事 考

(D) 109.就船舶资源管理而言，船舶资源不包括 D

A 驾驶室资源 B 机舱资源

C 可以利用的岸基资源 D 可以利用的各种自然资源 考

(A) 110.海事管理机构在依法审批_以上油轮的货舱清舱_以上散装液体污染危害性货物过驳以及沉船打捞，油轮拆解等存在较大污染风险的作业活动时，可以要求申请人进行作业方案可行性研究。 A

A 3 万载重吨，1 万吨 B 1 万载重吨，1 万吨

C 1 万载重吨，3 万吨 D 3 万载重吨，3 万吨 考

(C) 111.在 ECDIS 中，关于定位设备的连接说法正确的是 C

A 只能与一套定位设备连接，同时只能显示一个船位

B 可以与两套定位设备连接，但同时只能显示一个船位

C 可与多套定位设备连接，但同时只能显示一个船位

D 可与多套定位设备连接，同时可显示两个船 考

(D) 112.下列哪项操作不能有效的改变显示效果？ D

A 改变显示背景 B 调整显示器亮度和对比度

C 增设滤光器或遮光板 D 改变显示器角度

(C) 113.下列哪项不是良好团队的特征？ C

A 明确的目标 B 良好的沟通 C 较差的技能 D 相互的信任 考

(B) 114.关于光栅电子海图的说法正确的是 B

A 光栅电子海图可以有选择性的显示某些物标信息

B 光栅电子海图是以像素点的排列反映海图的物标信息

C 光栅电子海图可以有选择性地查询物标信息

D 能够检测危险区，警戒区等，并给出报警或指示 考

(C) 115.关于 ECDIS 数据种类和结构的说法正确的是：。① 从本质上讲，ECDIS 数据来自于 ECS 数据。② ECDIS 是将 ENC 数据首先转换成 SENC 数据格式，同时通过适当方法改正 ENC。③ SENC 供 ECDIS 显示存取以及完成其它航海功能。④ ECDIS 直接读取和显示的数据库是 SENC。

C

A ①②③④ B ①②③ C ②③④ D ①③④

(D) 116.ECDIS 使用人员必须能够正确理解 ECDIS 显示的信息，例如，除外的其他使用情况都可能导致使用风险。

A 忽视海图显示的图比例较大 B 忽视海图显示背景的不适当 C 不分析地接受船位，忽视了船舶位置误差 D 真北与罗经北的误差

(A) 117.当发生危机船员生命安全的恶性海难事故准备弃船，时间紧急时，关于船载航行数据记录仪，船舶人员的正确操作是

A 断电，将数据保护舱携带弃船 B 使用移动存储设备将 VDR 数据取出，携带弃船 C 断电，将 VDR 主机携带弃船 D 无需任何操作

考

1、管理的职能为： 答案 D

A、计划、组织； B、协调、指挥 C、控制 D、A+B+C。

2、管理，是一个组织中为完成该组织的目标所从事的对 的协调过程： 人和物质资源；

3、管理的特点是：

A、管理其他人及其工作； B、由其他人的活动体现管理的效果；

C、通过协调其他人的活动进行管理

4、下述哪些可认为是驾驶台资源

A、驾驶台当值人员；

5、下述哪些可认为是驾驶台资源 答案 D

A、驾驶员的经验； B、驾驶台保存的各种操作规范；

C、夜航命令簿； D、以上都可视为驾驶台资源。

6、根据需要层次理论，人的需要是： 答案 D

A、所有人都是依次上升的； B、所有人都是没有规律的；

C、部分依次上升，部分下降的；

D、除追求较高，心理异常外，都是依次上升的。

7、根据 理论，应采取强硬的或“松弛”的方法，或“权变”论进行管理： A、需要层次理论； B、“X”理论和“Y”理论；

C、保健因素理论； D、公平理论

答案 B

8、根据“强化理论”，如欲激励一个人，通常： 答案 B

A、奖励和惩罚同样有效 B、奖励更为有效

C、惩罚更为有效 D、因人而异，不能一概而论

9、了解人们的需要层次，对于进行船员的管理很有益处。 答案 B

A、组织管理 B、响应管理 C、强制管理 D、以上都对

10、根据“期望理论”，“激励力量”、“目标价效”及“期望概率”间的关系是： 激励力量=目标价效×期望概率；

11、领导的主要功能就是： 答案 D

- A、组织； B、激励； C、确定目标； D、组织和激励。
- 12、下列说法正确的是： 情景意识好，便能够识别失误链和在事故发生前制止其发生；
- 13、下列说法正确的是： 答案 D
- A、情景意识表明一个人的工作态度； B、情景意识与人的工作经验有关；
- C、情景意识与人的操作技能有关； D、A+B+C。
- 14、工作中提高班组成员情景意识的较好方法是： 答案 C
- A、对工作中出现的问题立即予以指出，并提出严厉批评；
- B、对工作中出现的问题立即提出批评和提示，并强调该问题的危害性；
- C、对工作中出现的问题立即于提示，并鼓励其将工作做好；
- D、以上均可。
- 15、失误链的形成是（The error chain is:） 答案 B
- A、没有征兆的，故发现失误链很困难； B、是有征兆的，应善于发现；
- C、出现“不确定性”，不会出现失误链； D、B、C 正确。
- 16、“精神涣散”是由于 而产生的： 答案 D
- A、工作不认真； B、超负荷工作； C、压力和疲劳； D、B、C 都是。
- 17、下列说法正确地是： 两个定位系统接不过不一致，即是所谓“不确定性”；
- 18、“感知不全或混乱”通常是由于 产生的： 答案 D
- A、探测设备功能问题； B、缺乏经验；
- C、指挥失误； D、驾驶台人员不足。
- 19、下列哪种情况属于指挥不当？ 答案 B
- A、未制定和落实航线设计； B、未安排足够称职的了望人员；
- C、对局面难以确定； D、对规定不熟悉；
- 20、引航员在船引航时 船长应与其交流与引航相关的信息
- 21、引航员在船时，OOW 应： 经澄清，对引航员意图产生的怀疑没有消除，应立即通知船长，船长未到达前采取必要的措施；
- 21、在讨论与决策时，当要作出最后决定时应： 答案 B
- A、取得所有参与人员的一致同意； B、利用所有可利用的资源；
- C、特别关注主要人员的建议； D、以上均对。
- 22、在讨论与决策时，当要做出最后决定时应： 答案 C
- A、取得所有参与人员的一致同意； B、特别关注主要人员的建议；
- C、考虑所有人的建议； D、以上均对。
- 23、驾驶台组织总的原则应包括： 答案 D
- A、委派给驾驶员合适的任务 B、Bridge Team 成员尽职尽责
- C、消除成员中任何一人的失误 D、A+B+C
- 24、不同航行情况下的驾驶台职责包括 /Every deck officer should be able efficiently carry out 答案 D
- A、Conning B、Navigation/Collision Avoidance
- C、Administration D、Above of all
- 26、评价航行计划应： 答案 C
- A、考虑驾驶员的年龄因素 B、申请公司的指示
- C、所用航海出版物的改正情况 D、以上均对。
- 27、作为船舶领导，应： 答案 D
- A、任何时候都应采用民主的领导方式 B、应杜绝专制的领导方式
- C、以上都对 D、以上都不对。
- 28、在时间不充分的条件下，应采用： 答案 B
- A、民主的领导方式 B、权威的领导方式

- C、专制的领导方式 D、惰性的领导方式
- 29、一个好的领导的标志包括： 答案 B
A、平易近，友善待人； B、任何时候都能了解班组所处的状态；
C、事无巨细，事必躬亲； D、了解班组的所有情况。
- 30、一个好的领导的标志包括： 答案 D
A、善于利用一切资源解决问题； B、能抵御包办一切的诱惑；
C、善于鼓励成员请求具有挑战性的工作； D、A+B+C。
- 31、驾驶台班组成员应： 答案 C
A 坚决服从领导的决定，不提出任何疑问
B 认识到船舶安全有赖于船长的决定正确与否；
C 资历低的船员如认为某些决定不妥，应毫不犹豫的提出
D 下级船员不应向上级所做的决定提出相反的意见。
- 32、驾驶台组织的重要作用之一是： 答案 C
A、各自做好各自得工作，不得干涉其他人工作
B、坚决执行上级的所有决定，不得提出疑义
C、消除由于个人失误造成严重后果的危险性
D、以上均是
- 33、优秀班组得特性包括： 答案 D
A、每个成员都能清楚的理解和赞同团队得目标
B、能够克服困难、解决问题并达到目标
C、成员间相互沟通交流使工作做的最好
D、A+B+C。
- 34、对与在船上工作得人员而言： 答案 C
A、有压力是好事，没有压力人就没有上进的动力
B、长期生活在压力中对人的精神面貌是有积极的作用的
C、人对压力的反应是不同的，如不能适应会导致身体损耗和疾病
D、压力会使人成熟起来，使人能够冷静的对待自己周围所发生的事情
- 35、对待压力，领导者应： 答案 D
A、对于过度的压力，应采用各种方法使班组成员放松
B、保持适当的压力，以使班组工作能够高效进行
C、以上都对 D、以上都不对。
- 36、下述哪些情况将对人产生压力： 答案 D
A、空间不够宽敞 B、没有私人空间 C、温度控制的不好 D、以上都会产生压力
- 37、产生“压力”的原因有： 答案 C
A、物理环境 B、组织原因 C、A、B 都是 D、A、B 都不是
- 38、长时间压力较大，可能使人： 答案 A
A、感知力变差 B、更加上进 C、不愿攻击别人 D、懒得斤斤计较。
- 39、发生紧急情况时，值班驾驶员应： 答案 B
A、除非断定确实危险，不可轻易告知他人，以避免混乱
B、立即采取适当的补救措施，并查核效果
C、先确认局面，及早处理，不要轻易打扰船长，尤其是在夜间
D、不得已时，可以自行立即求救
- 40、港口拥挤，一时联系不到引航员，属于： 答案 B
A、Emergency； B、Contingencies； C、A、B 均可 D、A、B 均不可。
- 41、偶发事件通常： 答案 B
A、不必制定应变计划 B、应制定应变计划
C、视严重程度决定是否制定 D、船长决定

42、Checklist: 答案 B

- A、是应急的详细程序，应严格遵守
- B、仅是一个有用的提纲，可依据情况进行改动
- C、是根据紧急情况的全部特点制定出来的
- D、包括了紧急情况的所有应急必须的措施

43、发生紧急情况后，OOW 应: 答案 D

- A、立即报告船长和所有有关人员
- B、保持准确记录
- C、确保处理该情况是船舶不陷入风险
- D、A+B+C

44、对于紧急情况，船舶应: 答案 D

- A、定期熟悉、培训
- B、经常演习、训练
- C、保持应急设备两好的维护
- D、A+B+C

45..关于电子海图的描述正确的是

答案 ABCD

A:屏幕海图 B:矢量海图 C :EC-Electronic Chart D: 光栅扫描海图

46.矢量海图的主要特点包括:

答案 ACD

- A:数据和可查询性
- B:更加安全
- C:物标可分类显示
- D:与存储介质无关
- E: 显示美观

47.标准电子航海图（ENC）必须满足:

答案 ACD

- A:符合 S-57 国标标准
- B:电子可读
- C:官方水道测量部门发行、改正
- D:WGS84 坐标系

48.ECDIS 取代纸海图的条件是: 答案 BCD

- A:电子海图普及
- B:官方类型认可
- C:使用改正至最新的官方标准海图
- D:具有备用配置

49.ECDIS 能够连接的设备主要包括:

答案 BCD

- A:VHF 和雷达
 - B:定位设备和 AIS
 - C:测探和计程仪
 - D:雷达和罗经
- 50.S-52 表示库提供如下 内容，用于电子海图的信息显示。答案 ACD
- A:符号库
 - B 显示程序
 - C:根据物标类别和属性查取符号
 - D:根据安全等深线查取符号

51.ECDIS 海图显示分类包括 。 答案 ACD

A:标准显示 B:强调显示 C:基础显示 D:其他显示或按需要显示

52.ECDIS 中海图显示与纸海图的图片样式显示的特殊区别是 。 答案 ACD

- A:显示样式、显示符号能够根据本船安全参数变换
- B:能够根据船舶驾驶台光线调节屏幕亮度
- C:能够根据安全水深设置强调显示水深值
- D:能够对某些物标进行显示或不显示控制

53.ECDIS 航线设计的方法包括

答案 BCD

- A.屏幕鼠标修改偏航报警距离 B.屏幕鼠标编辑转向点
- C.表格编辑转向点D.表格设计偏航报警距离

54.ECDIS 的航线监视能提供

答案 ABD

- A:转向点提醒 B:偏航报警 C:油耗计算 D:转向点 ETA、STG 查询 E:全部

55.ECDIS 中航线设计优越于手工航线设计是因为:

答案 BCD

- A:绘画美观 B:安全自动检测 C:参数自动计算 D:重复使用

12、ECDIS 中避碰报警功能的实现是: 答案 BC

- A:船舶正在航行 B:接入了 ARPA/AIS 目标
- C:设置了 CPA、TCPA D:本船与目标船距离小于 50 米

13、ECDIS 的海图显示警示有 。答案 BCD

- A:海图不清晰 B:比例尺超大或超小
- C:当前位置还有大比例尺海图 D:非官方海图

14、ECDIS 的报警项目主要包括

答案 ABD

- A:CPA/TCPA、偏航、限制区、碰撞、穿越安全等深线
- B:转向点提醒、航次按时、海图有效性
- C:海图显示背景、显示比例尺 D:设备故障、搁浅

15、ECDIS 中显示的本船、ARPA 和 AIS 目标的位置的时间对应性和准确性取决于 答案 E

- A:ARPA 和 AIS 目标数据的接收时刻
- B:ARPA 和 AIS 目标数据的发送时刻
- C:系统的显示刷新周期D:A 和 B E:B 和 C

16、ECDIS 航行记录功能中的容量和保存时间为_。答案 ABC

- A:日志最小容量 12 小时 B:航次最小容量 3 个月
- C:日志 1 分钟自动保存 D:航次 4 小时自动保存

17、ECDIS 的误差主要来自 。 答案 BCD

A:非官方海图 B:数据测量 C:设备坐标系不同D:人为设置不当

18、为什么不能过分依赖 ECDIS 答案 CD

A:有时会停电 B:参数设置太麻烦

C:只是一种助航仪器，系统本身存在局限性、显示误差和故障

D:使用者对系统设置和使用中的不适当或错误、传感器的误差、备用布置使用上的及时和有效等口可能造成风险。

19、使用 ECDIS 的风险举例 答案 BCD

A:操作员不熟练 B:未及时改正海图

C:本船安全水深小于吃水 D:定位设备不是 WGS84 坐标

20、下列哪些报警项目设置不正确将导致船舶搁浅风险 。 答案 AC

A:穿越安全等深线提前报警时间 B:转向点提醒时间

C:安全等深线量值D:偏航报警距离

21、ECDIS 的海图显示警示有 。 D 答案

A:海图不清晰

B:比例尺超大或超小、当前位置还有大比例尺海图

C:显示背景太亮

D:无海图数据或非官方海图、比例尺超大或超小、当前位置还有大比例尺海图

22、海图数据出现误差的严重后果可能是 ， 进而造成航行风险。答案 B

A: ECDIS 无法正常运行 B: ECDIS 不能正确判断航行真实态势

C: ECDIS 不能对航线进行监视 D: ECDIS 不能将本船显示到实际位置上

23、ECDIS 航行监视过程中，当主设备发生故障时，正确的操作是 。 答案 A

A:立即切换（连接）到备用设备上，并启动运行 B:查看故障维修手册进行检修

C:报告船长请求操作指令

D:关闭主设备电源

24、ECDIS 的分层显示含义是 。 答案 C

A:显示基础显示最少量的物标

B:标准显示和其他显示可以对两个分类中的内容 by 船员决定显示或不显示

C:显示基础显示最基本的不可屏蔽的物标、标准显示和其他显示可以对两个分类中的内 容 by 船员决定显示或不显示

D:显示基础状态下，可以保证航行安全

25、ECDIS 中海图显示与光栅海图显示的特殊区别是 。 答案 D

A:显示样式、显示符号能够根据本船安全参数变换

B:能够根据船舶驾驶台光线自动调节亮度

C:能够放大和缩小

D:能够对某些物标进行显示或不显示控制、显示样式、显示符号能够根据本船安全参数 变换

26、ECDIS 与 ECS 都是电子海图系统，但 ECDIS 必须满足除 外的条件。答案 B

A:符合 IMO 的有关国际标准 B:在硬件和软件方面可根据用户的需要灵活设计

C:符合 IEC 的有关国际标准 D:符合 IHO 的有关国际标准。

27、AIS 设备的目的是为 ECDIS 提供 信息。 答案 C

A:本船船位 B:本船航向航速

C:其他安装了 AIS 船舶的航行状态 D:其他安装了 AIS 船舶的报警

28、下面哪一项不属于 ECDIS 性能标准目前要求能够实现的功能，自动。答案 D A:存储航行记录B:计算 偏航 距离

C:航迹计算和船位标绘D:向 AIS 设备发送本船位置数据

29、电子海图系统不能满足 是其不能取代纸海图的关键条件。 答案 B

A:硬件符合性能标准要求 B:海图数据是官方 ENC

C:功能符合 IMO 性能标准要求D:具有备份配置

30、用于 ECDIS 中的海图数据模型在 S-57 中采用了的方法。 答案 D

A:计算机语言描述真实世界物体 B:坐标位置描述真实世界物体

C:数学公式描述真实世界物体 D:空间对象和特征对象描述真实世界物体

31、ECDIS 航次计划能够自动计算的前提是设置了 。 答案 B

A:每段速度 B:离港时间、每段速度、转向点停留时间

C:转向点停留时间D:抵达时间

32、本船轨迹、水深点、水下电缆、地名等信息可以由船员控制显示或不显示,在 ECDIS 中称为 信息层。

答案 D

A:标准显示 B:全部显示 C:基础显示 D:其他显示或按需要显示

33、ECDIS 航行日志的最小保存容量是 。 答案 C

A:4 小时 B:8 小时C:12 小时 D:24 小时

34、ECDIS 本船轨迹的最小保存容量是 。 答案 B

A:1 个月 B:3 个月C:6 个月D:1 年

35、ECDIS 航行日志自动保存的时间间隔是 。 答案 A

A:1 分钟 B:5 分钟C:10 分钟 D:可设置

36、ENC 由 出版发行。 答案 C

A:IMO B:C-MAP C:各国水道测量部门 D:IEC

37、ECDIS 显示中如何区分手工改正? 通过 。 答案 C

A:物标颜色 B:显示的符号形状C:带有橙色的斜杠或竖杠 D:文字标记

38、以下 不是取代纸海图的条件。 答案 A

A:满足 S-52 显示标准B:经过类型认证的 ECDIS

C:使用最新官方 ENC D:有适当备用配置

39、下面的描述除 外都是 ECDIS 数据更新的正确方法。答案 A

A:通过手工修改或替换海图数据文件 B:通过光盘等介质读取更新数据

C:通过网络自动获取更新数据 D:通过手工输入改正信息

40、ECDIS 的报警如何表现 。 答案 F

A:声音 B:颜色 C:闪烁 D:文字 E:特定符号 F:全部

41、电子海图的种类可分为 类型。 答案 C

A:扫描和印刷 B:数字与打印C:光栅与矢量D:电子与纸张

42、符合国际标准的电子海图系统的正确称谓是 。答案 D

A:ECS—电子海图系统 B:EC-电子海图

C:ECDS—电子海图显示系统 D:ECDIS—电子海图显示与信息系统

43、ECDIS 是 。答案 B

A:导航控制系统 B:航行信息系统 C:船舶导航系统 D:综合驾驶台系统

44、IMO A:817(19)/MSC232 号决议批准的是关于 ECDIS 的什么标准 。答案 B

A 功能标准 B:性能标准 C:显示标准 D:操作标准

45、IHO 发布的 S-57 是关于水道 的标准。答案 B

A:测量数据(物标分类、编码) B:测量数据传输(物标分类、编码、数据封装)

C:测量数据传输与显示 D:测量数据维护

46、IHO 发布的 S-52 的关于 ECDIS 的显示 规范。 答案 C

A:显示符号标准 B:操作性能标准

C:颜色与符号标准（性能标准） D:显示控制标准

47、ECDIS 的海图显示可以根据本船 进行强调（加粗或高亮）显示。 答案 C

A:吃水和长度 B:安全水深

C:安全水深和安全等深线 D:安全水深和浅水等深线

48、ECDIS 中的系统电子航海图缩写和定义是 。 答案 D

A:EC, 标准航海图 B:ENC, 电子航海图

C:RCS, 光栅扫描图 D:SENC, 设备开发商格式电子海图

49、ECDIS 的显示背景主要有 。 答案 D

A:上午、下午 B:白天、下午 C:白天、夜晚 D:白天、黄昏、夜晚

50、ECDIS 航线设计的最基本操作是 。 答案 C

A:添加新航线 B:修改航线参数 C:添加、移动、删除转向点 D:保存航线

51、电子海图系统的功能满足 IMO 性能标准要求，并有备份配置，但被判为不能取代纸海图，是因为 。

答案 D

A:硬件不是最先进的 B:备份配置没有启动

C:备份配置的功能比主设备低 D:使用了非官方海图

52、ECDIS 的报警主要分为 。

答案 C

A:航行报警、碰撞报警和海图报警 B:航线报警、传感器报警和海图报警

C:航行报警、传感器报警和海图报警 D:航行报警、传感器报警和系统报警

53、以下哪种情况下，ECDIS 不会给出航行报警提示:

答案 D

A:当本船船位偏离计划航线的距离超过了预先设定的限度值时

B:当本船与其他移动目标的 CPA/TCPA 小于预先设定的限度值时

C:当本船在设定的时间间隔内将要穿越禁航区边界时

D:当本船能够在设定的时间间隔内抵达相应的转向点时。

54、ECDIS 中设计反向航线的正确方法是 。 答案 D

A:选择一条航线，执行反向功能，保存成反向航线

B:设计一条新航线，执行反向功能，保存航线

C:选择一条航线，执行反向功能，完成必要的修改，保存

D:选择一条航线，执行反向功能，完成必要的修改，保存成反向航线

55、ECDIS 中显示的本船、ARPA 和 AIS 目标的位置的时间对应性和准确性取决于 。

答案 BC

A:ARPA 和 AIS 目标数据的接收时刻 B:ARPA 和 AIS 目标数据的发送时间

C:系统的显示刷新周期 D:A 和 B

56、ECDIS 的海图显示分类有 三种，可由船员根据需要选择和控制。 答案 C

A:显示基础 B:全部显示 C:显示基础、标准显示、其他显示 D:其他显示

57、ECDIS 的海图显示可以根据本船 进行 2 或 4 阴影显示水深区域。答案 D

A:安全水深 B:安全等深线

C:安全水深和安全等深线 D:安全等深线、深水等深线和浅水等深线

58、ECDIS 的主要功能不包括 。

答案 B

A:海图显示与改正 B:海图打印

C:航线设计与航行监视 D:海图作业与航行记录

59、以下说法正确的是 。

答

案 A

A:本船符号是双色黑圆圈或比例船型、AIS 目标为绿色小三角 B:航标为红色 C:APRA 目标为菱形

D:海图作业与航行记录

60、矢量海图的主要特点包括 。

答案 C

A:数据和可查询性、与存储介质无关 B:更加安全

C:数据和可查询性、与存储介质无关、物标可分类显示、可计算性 D:显示美观

61、标准电子航海图（ENC）必须满足 。

答案 D

A:符合 S-57 标准、WGS84 坐标系 B:符合 S-52 标准

C:是 ECDIS 的全部数据内容

D:符合 S-57 标准,官方水道测量部门发行、改正,WGS84 坐标系

62、ECDIS 的航线监视能提供。

答案 D

A:偏航报警、转向点提醒 B:无海图提示

C:油耗计算

D:偏航报警、转向点提醒、转向点 ETA、STG 查询

63、ECDIS 中航线设计优越于手工航线设计是因为。

答案 C

A:绘画美观 B:安全自动检测

C:参数自动计算、重复使用、安全自动检测 D:用鼠标完成,设计简单

64、ECDIS 取代纸海图的主要条件是。

答案 D

A:电子海图普及

B:船舶配备了 ECDIS

C:使用改正至最新的官方标准海图

D:官方类型认可、具有备用配置、使用改正至最新的官方 ENC 海图

65、ECDIS 能够连接的设备主要包括。

答案 D

A:VHF 和雷达 B:定位设备、测深和计程仪

C:GMDSS 和 ARPA D:定位设备、雷达、AIS、测深、计程仪和罗经

66、当本船将要穿越安全等深线时,ECDIS 应能(预先)提供报警可由值班人员设定。

答案 C

A:报警延续时间 B:报警符号颜色 C:报警时间的提前量 D:报警时间间隔

67、如何找到已知位置的海图进行显示?

答案 C

A:海图列表 B:鼠标漫游 C:快速坐标定位、鼠标漫游 D:放大海图

68、ECDIS 中本船的安全参数主要包括。

答案 D

A:航向 B:水深

C:警戒矢量

D:危险距离、安全水深、安全等深线 E:船舶宽度

69、ECDIS 使用中若安全水深或安全等深线,将自动给出报警提示。答案 C

A:设置的量值小于实际值 B:设置的量值远大于实际值

C:使用了缺省值 30m

D:两值不相等

70、使用 ECDIS 确保航行安全应该做到的是开航前。

答案 B

A:开启备用设备 B:向备用设备同步航次计划数据

C:及时备份航行数据 D:使用标准显示

71、标准 ECDIS 的电子海图数据按其使用方式可分为。

答案 C

A:矢量数据 B:导航数据 C:ENC 数据和 SENC 数据

D:光栅数据

72、下面的描述除 外都是 ECDIS 数据更新的正确方法。

答案 B

A:通过光盘等介质读取更新数据 B:通过手工修改或替换海图数据文件进行更新 C:通过手工输入改正信息更新

D:通过网络自动获取更新数据

73、ECDIS 已经成为 IBS 的组成部分,由于其 的原因,它被视为船舶综合导航系统的信息基础。

答案 C

A:使用了现代计算机 B:航行监视报警的强大功能

C:配置了可靠精准的 ENC 数据 D:方便快捷的航行预测功能

74、利用 ECDIS 时,需要对港口和潮汐等信息进行查询,ECDIS 性能标准规定,在显示潮汐信息时不应该。

答案 B

A:使用潮高表显示潮汐情况 B:在海图水深点上叠加潮高显示

C:利用曲线表示潮汐状态 D:根据港口名称进行潮汐查询

75、在使用外部传感器的数据时,需要特别注意。

答案 D

A:是否使用了同类电源 B:是否准备了备用缆线

C:是否对外部传感器进行了自检 D:是否以 ECDIS 为基础进行了坐标系的调整

76、船舶航行过程中，ECDIS 依据本船当前保持的航向航速状态，针对预先设置的进行防搁浅报警。

答案 B

- A:航报警距离值 B:穿越安全等深线的时间提前量值
C:距离下一转向点时间间隔 D:预计抵达时间

77、以下哪一项不属于 ECDIS 产生的海图显示警示。

答案 A

- A:海图显示背景未设置正确，当前光线条件下看不清楚
B:当前位置处还有大比例尺海图可以使用
C:显示的比例尺比当前图的原始比例尺超大或超小
D:该位置处无海图数据或非官方海图

78、ECDIS 的航线监视可提供偏航报警、转向点提醒等报警或警示，还能进行 以外的报警或辅助计算。

答案 D

- A:超速报警 B:转向点抵达时间预测推算 C:穿越安全等深线报警 D:油耗计算

79、航行监视中已发现本船偏离了计划航线，但是值班驾驶员没有得到 ECDIS 的报警警示，原因可能是。

答案 C

- A:当前海图是 RNC B:该航段是大圆航线
C:偏航报警距离值太大 D: ECDIS 设备的声响系统故障

80、ECDIS 的海图数据误差一定不会存在于。

答案 B

- A:非官方海图 B:数据传递过程 C:数据测量与制作 D:坐标基准不同