

2024년도 상반기 해양경찰청 채용시험 문제지

< 선박관제 (7급) >

- 해상교통관리론(28), 항해학(09), 해상교통법(29) -



응시자 유의사항
<div><div>○ 본인의 응시분야, 계급, 과목이 맞는지 반드시 확인바랍니다.</div><div>○ 시험이 시작되기 전까지 표지를 넘기지 마시오.</div><div>○ 시험이 시작되면 신속히 페이지를 넘겨 인쇄 상태 등 파본여부를 확인바랍니다.</div><div>○ 문제지에 이상이 있는 경우 교체를 요구하시기 바랍니다.</div><div>○ 이를 확인하지 않거나 교체를 요구하지 않아 발생하는 모든 불이익의 책임은 응시자 본인에게 있습니다.</div></div>

성명 :

응시번호 :

해양경찰청

해상교통관리론

1. 다음 「해사안전기본법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 해양교통안전정보관리체계의 구축으로 가장 옳지 않은 것은?
- ① 해양수산부장관은 해양사고 원인정보 등 해양수산부령으로 정하는 해양교통안전정보를 통합적으로 유지·관리하기 위하여 해양교통안전정보관리체계를 구축할 수 있다.

② 해양수산부장관은 해양교통안전정보를 보유하고 있는 중앙행정기관의 장, 시·도지사, 시장·군수·구청장 등에게 해양교통안전정보관리체계의 구축·운영에 필요한 정보의 제공을 요청할 수 있다.

③ 해양수산부장관은 공공기관 및 관련 기관·단체와 보안상의 이유로 특별한 사유가 없는 경우에는 해양교통안전정보를 공유하지 아니한다.

④ 해양교통안전정보관리체계의 구축·운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
2. 다음 「해사안전기본법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 해사안전실태조사의 내용 및 방법으로 가장 옳지 않은 것은?
- ① 해양수산부장관은 관계기관·단체·시설의 장에게 4가지 조사 방법을 통해 실태조사를 수행하여야 한다. 단, 법인의 경우는 예외로 할 수 있다.

② 해양수산부장관은 5년마다 해사안전관리에 관한 각종 실태를 조사하여야 한다.

③ 실태조사의 내용에는 해사안전 관련 기술의 수준 및 연구·개발에 관한 사항이 포함되어야 한다.

④ 실태조사의 내용에는 선박, 해양시설 및 해상교통시설 등에 관한 사항이 포함되어야 한다.
3. 다음 「선박교통관제에 관한 규정」상 관제대상선박이 선박교통관제구역 안에서 이동을 완료한 경우의 관제통신 내용으로 가장 옳지 않은 것은?
- ① 선박명

② 호출부호

③ 이동 완료 시각

④ 출발지·목적지

4. 다음 「선박교통관제시설 설치 및 관리에 관한 규칙」상 필수 관제시설의 내용으로 가장 옳지 않은 것은?
- ① 초단파 자동방송시스템

② 선박자동식별장치

③ 선박교통관제 운영 시스템

④ 초단파 무선전화
5. 다음 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」의 정의에서 가장 옳지 않은 것은?
- ① “수난구호”란 수상에서 구조된 사람 및 선박, 항공기, 수상레저기구 등의 수색·구조·구난과 구조된 사람·선박등 및 물건의 보호·관리·사후처리에 관한 업무를 말한다.

② “구조대”란 「해양재난구조대의 설치 및 운영에 관한 법률」에 따라 위촉된 구조대를 말한다.

③ “구난”이란 조난을 당한 선박등 또는 그 밖의 다른 재산에 관한 원조를 위하여 행하여진 행위 또는 활동을 말한다.

④ “침몰품”이란 점유를 이탈하여 수상에 가라앉은 물건을 말한다.
6. 다음 「선박교통관제에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」과 「전파법」상 관제시설의 기술기준에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?
- ① 레이더는 「전파법」에 따른 무선국으로 개설허가가 가능한 주파수의 전파를 사용해야 하며, 관제대상선박을 탐지·추적할 수 있어야 한다.

② 초단파 무선전화는 「전파법」에 따른 무선국으로 개설허가가 가능한 초단파대 해상이동업무용 주파수의 전파를 사용해야 하며, 관제대상선박과 음성통신을 할 수 있어야 한다.

③ 선박자동식별장치는 「전파법」에 따른 무선국으로 개설허가가 가능한 초단파대 주파수의 전파를 사용해야 하며, 관제대상선박의 위치 등 정보를 수신할 수 있어야 한다.

④ 선박교통관제 운영 시스템은 레이더, 초단파 무선전화 및 선박자동식별장치에 따른 관제시설 등에서 수신한 모든 정보를 통합·전시할 수 있어야 하며, 관제시설의 기술기준에 관한 세부 사항은 해양수산부령으로 정한다.

7. 다음 「도선법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 도선사 면허 등에 대한 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 도선사면허는 1급부터 4급까지의 등급으로 구분하며, 면허의 등급에 따라 도선할 수 있는 선박의 종류는 대통령령으로 정한다.
- ② 해양수산부장관은 도선사면허를 하면 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 사실을 도선사면허 원부에 등록하고 도선사면허증을 발급하여야 한다.
- ③ 해양수산부장관은 총톤수 6천톤 이상인 선박의 선장으로 2년 이상 승무한 경력이 있는 경력 기준에 적합한 사람에게 도선사면허를 하여야 한다.
- ④ 누구든지 도선사의 자격을 취득하지 아니하고 그 명의를 사용하거나 면허증을 대여받아서서는 아니 된다.

8. 다음 「유선 및 도선사업법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 유·도선의 영업구역 및 영업시간에 관한 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 유·도선의 영업시간은 해 뜨기 전 30분부터 해 진 후 30분까지로 한다.
- ② 「선박안전법」을 적용받는 유·도선의 경우에는 선박검사 시에 정해진 항해구역 내에서 관할관청이 지정한 구역 또는 거리 이내를 영업구역으로 한다.
- ③ 유·도선의 영업시간을 초과하고자 하는 경우 사업자는 지방해양수산청장의 허가를 얻어야 한다.
- ④ 응급환자가 발생한 경우에는 영업시간이나 영업구역을 적용하지 아니한다.

9. 다음 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 해양 및 내수면에서 발생한 '해양사고'에 해당하는 사항으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 해양오염설비의 조작 부주의 등으로 오염물질이 해양에 배출될 상황이 발생하였으나 가까스로 배출되지 아니하도록 조치한 사태
- ② 선박이 충돌·좌초·전복·침몰되거나 선박을 조종할 수 없게 된 사고
- ③ 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고
- ④ 선박의 운용과 관련하여 선박이나 육상시설·해상시설이 손상된 사고

10. 다음 「도선법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 차별도선의 사유로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 유류의 유출이나 수사에 필요한 경우가 발생하여 항내 질서 유지를 위하여 필요한 경우
- ② 긴급화물수송 등 공익을 위하여 필요하거나 항만을 효율적으로 운용하기 위하여 부득이 출입 순서에 따라 접안 또는 이안시키지 못하는 경우
- ③ 항만시설의 형편에 따라 효율적으로 선박의 위치를 배정하기 위하여 입항·출항 순서를 조정할 필요가 있는 경우
- ④ 해당 도선업무의 수행이 도선약관에 맞지 아니한 경우

11. 다음 「선박교통관제 운영규칙」에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 선박교통관제사는 「선박교통관제에 관한 법률」에 따라 관제통신을 항상 청취·응답해야 한다.
- ② 「해사안전기본법」에 따른 교통안전특정해역 또는 「연안관리법」에 따른 연안해역을 담당하는 선박교통관제사는 「선박교통관제에 관한 법률 시행규칙」에 따른 관제업무 절차 중 1단계부터 3단계까지의 관제업무 시행을 원칙으로 한다.
- ③ 선박교통관제사는 관제업무 절차에 따라 선박교통관제를 시행한다. 다만, 사고위험 등 긴급한 사유가 있는 경우 자체 판단에 따라 절차 중 일부를 생략하고, 다음 단계를 시행할 수 있다.
- ④ 선박교통관제사는 관할 선박교통관제구역에서 해양사고가 발생하거나 발생할 우려가 있는 경우 또는 관제업무 관련 법규를 위반한 선박의 단속을 위해 필요한 경우 관할 해양경찰서장에게 경비함정의 출동을 요청할 수 있다.

12. 다음 「항만법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 지원시설에 관한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 선박기자재, 선용품 등을 보관·판매·전시 등을 하기 위한 시설
- ② 공공서비스의 제공, 시설관리 등을 위한 항만 관련 업무용 시설
- ③ 해양박물관, 어촌민속관, 해양유적지 등 해양 문화·교육 시설
- ④ 보관창고, 집배송장, 복합화물터미널, 정비고 등 배후유통시설

13. 다음 「해사안전기본법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 해양수산부장관은 선박의 안전에 관한 기준의 준수 여부 및 관련 정보를 공표(선박안전도정보의 공표)할 수 있다. 이 중 대통령령으로 정하는 중대한 해양 사고가 발생한 선박으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 「해상교통안전법」에 따라 해양수산부령이 정하는 기름(「유류오염손해배상 보장법」에 따른 유류는 제외한다)이 10,000리터 이상 유출된 사고
- ② 「유류오염손해배상 보장법」에 따른 유류가 30,000리터 이상 유출된 사고
- ③ 선박이 감항능력을 상실하여 선박에 대한 수난구호 또는 예인작업이 이루어진 사고
- ④ 사람이 사망하거나 실종된 사고

14. 다음 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」상 국제 신호기류(International Code of Signal)에 관한 내용이다. 다음 <보기> 중 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

- < 보 기 >
- ㉠ 국제신호기류는 5가지 색으로 되어 있다.
 - ㉡ 알파벳 기류(Alphabet Flags) 형태는 1개로 되어 있다.
 - ㉢ G : 나는 도선사가 필요하다.
 - ㉣ A : 나는 잠수부를 내리고 있다.
 - ㉤ O : 사람이 바다에 빠졌다.

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개

15. 다음 「항만법(시행령 및 시행규칙 포함)」에 관한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 연안항이란 주로 국내항 간을 운항하는 선박이 입항·출항하는 항만으로서 대통령령으로 정하는 항만을 말한다.
- ② 국가안보 또는 영해관리에 중요하거나 기상악화 등 유사시 선박의 대피를 주목적으로 하는 항만은 국가관리연안항이다.
- ③ 국가는 국가관리연안항의 개발을 우선적으로 시행하거나 지원하여야 한다.
- ④ 지역별 육상·해상운송망의 거점으로서 지역산업에 필요한 화물의 처리를 주목적으로 하는 항만은 지방관리연안항이다.

16. 다음 「선박교통관제에 관한 규정」상 진입·진출 신고 등에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 관제대상선박의 선장은 선박교통관제구역 안에서 이동하거나 해당 선박에 도선사가 승선·하선하는 경우 관할 선박교통관제관서와 관제통신을 해야 한다. 다만, 예선이 다른 선박의 이안·접안·계류를 보조하기 위해 이동하는 경우에는 관제통신을 하지 않을 수 있다.
- ② 관제대상선박의 선장은 도선사가 승선·하선하는 경우 관할 선박교통관제관서와의 관제통신을 도선사에게 수행하도록 할 수 없다.
- ③ 관제대상선박의 선장은 선박교통관제구역에 진입하거나 진출하려는 경우 관할 선박교통관제관서에 신고해야 한다.
- ④ 관제대상선박이 사전에 관할 선박교통관제관서와 협의를 거쳐 신고사항을 선박자동식별장치 등에 입력하고, 관할 선박교통관제관서에서 이를 확인할 수 있는 경우에는 신고한 것으로 본다.

17. 다음 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 심판원이 심판을 할 때에 밝혀야 하는 해양사고의 원인으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 선박승무원의 인원, 자격, 기능, 근로조건 또는 복무에 관한 사유로 발생한 것인지 여부
- ② 수로도지(水路圖誌)·항로표지·선박통신·기상통보 또는 구난시설 등의 항해보조시설에 관한 사유로 발생한 것인지 여부
- ③ 항만이나 수로의 상황에 관한 사유로 발생한 것인지 여부
- ④ 선박소유자의 선박 취득 사유로 발생한 것인지 여부

18. 다음 「선박안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 무선설비를 설치하여야 하는 선박으로 가장 옳은 것은?

- ① 「유선 및 도선사업법」에 따른 도선으로서 출발항 으로부터 도착항까지의 항해거리가 3해리 이상인 선박
- ② 추진기관을 설치하지 아니한 선박
- ③ 항내의 수역에서만 항해하는 선박
- ④ 총톤수 2톤 미만의 선박

19. 다음 <보기> 중 「선박안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 용어의 정의와 관련하여 옳은 것은 모두 몇 개 인가?

- < 보 기 >
- ㉠ “복원성”이라 함은 수면에 평형상태로 떠 있는 선박이 파도·바람 등 외력에 의하여 기울어졌을 때 원래의 평형상태로 되돌아오려는 성질을 말한다.

㉡ “감항성”이라 함은 선박이 자체의 안정성을 확보하기 위하여 갖추어야 하는 능력으로서 일정한 기상이나 항해조건에서 안전하게 항해할 수 있는 성능을 말한다.

㉢ “하역장구”라 함은 화물(해당 선박에서 사용되는 연료·식량·기관·선박용품 및 작업용 자재를 포함한다)을 올리거나 내리는데 사용되는 기계적인 장치로서 선체의 구조 등에 항구적으로 붙어있는 것을 말한다.

㉣ “소형선박”이라 함은 「선박안전법」의 규정에 따른 측정방법으로 측정된 선박길이가 12미터 미만인 선박을 말한다.

- ① 4개 ② 3개 ③ 2개 ④ 1개

20. 다음 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 긴급피난에 관련된 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 인명이나 해양환경에 손상을 초래할 수 있는 조난된 선박의 선장 또는 소유자는 계속 항해 시의 위험을 줄이기 위하여 긴급피난을 할 수 있다.

② 긴급피난의 허가신청을 받은 구조본부의 장은 지체 없이 그 허가여부를 결정하여야 한다. 허가를 하는 경우 구조본부의 장은 조난된 선박이 초래할 수 있는 인명이나 해양환경에 미치는 영향을 고려하여 조건을 붙여 허가를 할 수 있다.

③ 긴급피난을 하려는 조난된 선박의 선장은 소유자의 동의를 얻어 구조본부의 장에게 긴급피난의 허가를 신청하여야 한다.

④ 구조본부의 장은 해상기상 또는 선박의 상태 등을 고려하여 긴급피난의 허가를 하지 아니한 때에는 즉시 신청자에게 알리고, 선박의 안전에 필요한 조치를 하여야 한다.

항해학

1. 다음 중 입항 항로 선정 시 주의사항으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 지정된 항로나 추천 항로는 멀리 피하여 접근한다.
- ② 해도의 정밀성을 고려하여 수심이 얕거나 고르지 못한 해역, 고립된 암초나 침선으로부터 멀리 떨어져 접근한다.
- ③ 통항분리수역을 이용하지 아니하는 선박은 될 수 있으면 통항분리수역에서 멀리 떨어져서 항행하여야 한다.
- ④ 자선의 안전 항행에 영향을 미치는 항로 표시의 특징과 위치를 확인하고, 통과 시 유의하여야 한다.

2. 다음 <보기> 중 연안을 항해하는 선박에서 중시선에 의한 선위 결정 방법으로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

- < 보 기 >
- ㉠ 중시선에 의한 위치선을 2개 이상 구하여 그 교점을 선위로 정한다.
- ㉡ 중시선에 의한 위치 결정 방법은 일반적으로 정밀도가 낮고, 선위를 구하는데 많은 시간이 요구된다.
- ㉢ 협수로 통과 시 변침점을 정할 때 미리 해도상에 중시선을 구하고 선위를 결정한다.
- ㉣ 중시선에 의한 위치선이 1개만 있을 때는 다른 물표에서 방위선에 의한 위치선을 그어 두 위치선의 교점으로 선위를 구한다.

- ① 1개
- ② 2개
- ③ 3개
- ④ 4개

3. 다음 중 레이더의 거리분해능에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 레이더 안테나로부터 같은 거리의 동심원 상에 서로 인접하여 분포하는 2개의 물표로부터의 영상을 서로 분리하여 탐지할 수 있는 최소한의 거리이다.
- ② 거리분해능은 펄스폭을 짧게 할수록 향상된다.
- ③ 레이더의 탐지거리를 근거리로 설정하면 거리 분해능이 향상된다.
- ④ 수신기 이득(gain)을 낮추면 겹쳐진 2개 영상을 분리식별 할 수 있어 거리분해능이 향상된다.

4. 다음 <보기> 중 레이더 영상 판독 시 주의사항으로 옳은 것만을 모두 고른 것은?

- < 보 기 >
- ㉠ 레이더 영상이 실제 물표의 형상과 잘 일치하는 부분은 거리가 먼 쪽에 있는 물표의 반사면이다.
- ㉡ 물표 영상의 강도는 같은 물표인 경우에도 전파가 부딪히는 반사면의 형상, 재질에 따라 다르다.
- ㉢ 물표의 내부에서 다중 반사가 복잡하게 발생 하면 영상의 크기는 거리 방향으로 더욱 작아 진다.
- ㉣ 소형의 물표가 조밀하게 분포되면 물표의 영상은 서로 분리되지 않고 한 개의 물표로부터의 영상처럼 나타날 수 있다.

- ① ㉡, ㉣
- ② ㉢, ㉣
- ③ ㉠, ㉡, ㉣
- ④ ㉡, ㉢, ㉣

5. 다음 <보기>에서 설명하고 있는 전파표지로 가장 옳은 것은?

- < 보 기 >
- ㉠ 선박 레이더에서 발사된 전파를 받은 때에만 응답한다.
- ㉡ 선박 레이더 화면 상에 일정한 형태의 신호가 나타날 수 있도록 전파를 발사한다.
- ㉢ 표준 신호와 모스 부호를 이용한다.

- ① radar reflector
- ② radar marker beacon
- ③ radar transponder beacon
- ④ radar transponder

6. 다음 <보기> 중 항정선에 대한 설명으로 옳은 것은 모두 몇 개 인가?

- < 보 기 >
- ㉠ 지구 표면에 있는 모든 자오선과 같은 각도로 만나는 곡선이다.
- ㉡ 선박이 일정한 침로를 유지하면서 항행할 때 지구표면에 그리는 항적이다.
- ㉢ 항정선의 최후 도착지는 언제나 극이다.
- ㉣ 거등권과 자오선은 항정선이다.
- ㉤ 적도도 항정선에 포함된다.

- ① 2개
- ② 3개
- ③ 4개
- ④ 5개

7. 다음 <보기> 중 수로서지에 대한 설명으로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ 등대표 : 우리나라 동·남·서해안 전 연안에 설치된 항로 표지의 번호, 명칭, 위치, 등질, 등고, 광달거리, 도색, 구조, 기타 사항을 제공한다.
- ㉡ 항로 지정 : 해도 및 수로도지를 정정할 목적으로 매주 발행하는 소책자이다. 위험물의 발견, 수심의 변화, 항로표지의 신설, 폐지 등과 같이 직접 항해 및 정박에 영향을 주는 최신 정보들을 제공한다.
- ㉢ 천측력 : 천문항해 시 원양에서 선위를 결정하는데 사용되며, 주요 행성의 적위, 항성의 항성 시각과 일·월·출·몰시각 및 박명 시각 등을 제공한다.
- ㉣ 국제신호서 : 시각 및 무선전신으로 육, 해, 공간의 통신방법을 제공한다.

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개

8. 다음 <보기>는 화재의 종류 및 소화장비에 대한 설명이다. 옳은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ B급 화재 : 연소 후 재가 남지 않는 가연성 액체의 화재이다.
- ㉡ C급 화재 : 가스에 의한 화재이며, LPG, LNG, 아세틸렌 및 수소에 의한 화재이다.
- ㉢ D급 화재 : 가연성 금속 물질의 화재이며, 나트륨, 마그네슘, 알루미늄 등의 화재이다.
- ㉣ 이산화탄소 소화기 : 공기보다 약 5배 가량 더 무거운 불활성 가스로 화재 주변의 산소 농도를 낮추어 소화하는 방식이다.
- ㉤ 국제 육상 소화관 연결구(International Shore Connection) : 항내 정박중 화재가 발생한 경우 육상의 소방시설과 선내 소화관 또는 소화호스에 연결하여 급수할 수 있도록 된 연결구이다.

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개

9. 다음 보기 중 GMDSS(Global Maritime Distress and Safety System) 통신설비에 대하여 옳은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ VHF무선설비에서 DSC 사용 채널은 73번이다.
- ㉡ EPIRB는 선박이나 항공기가 침몰시에 수압에 의해 자동으로 이탈되어 조난신호를 발신하는 조난 통신 설비이다.
- ㉢ EGC는 국제해사위성기구(INMARSAT)에 의해 운영되는 독특한 전 세계 자동업무제도로써 전해역, 특정구역, 지역의 항행정보, 기상정보와 기상예보 및 육상 대 선박의 조난 경보를 수신하는 장치이다.
- ㉣ TWO-WAY VHF는 조난현장에서 생존정과 구조정 상호 간 조난자 구조에 관한 통신에 사용되는 이동용 무선 전화장치이다.

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개

10. 다음 중 조난신호 장비에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ㉠ 로켓 낙하산 화염신호 : 300 m 이상 올라가야하며 화염신호는 초당 5 m 이하의 비율로 낙하하여야 하고 연소시간은 40초 이상 되어야 한다.
- ㉡ 발연부 신호 : 주간용 신호로 불을 붙여 물에 던지면 해면 위에서 연기를 내며, 잔잔한 해면에서 3분 이상 잘 보이는 색깔의 연기를 분출해야 한다.
- ㉢ 신호 홍염 : 손잡이에 불을 붙이면 붉은색 불꽃을 내며, 연소시간이 30초 이상이고 수중 100 mm 깊이에서 10초 동안 잠긴 후에도 계속 타야 한다.
- ㉣ 자기 발연 신호 : 주간용 신호로 물에 들어가면 자동으로 최소한 15분 동안 잘 보이는 색의 연기를 내며 최소한 10초 이상 물에 잠겼어도 계속해서 연기를 낼 수 있어야 한다.

11. 다음 중 IALA 국제해상부표시스템의 항로표지에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ㉠ 안전수역표지의 등색은 백색이며, 두표는 홍색구 1개이다.
- ㉡ 고립장해표지의 등색은 백색이며, 두표는 흑색구 2개이다.
- ㉢ 서방위표지의 도색은 흑색 바탕에 하나의 넓은 황색 횡대이다.
- ㉣ 특수표지는 표체가 황색이고, 등질은 섬광등이다

12. 다음 <보기> 중 연안항해 계획수립 시 고려사항으로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ 대축적 해도 상에 선정된 항로를 기입하고, 대략적인 항정을 구한다.
- ㉡ 소축적 해도에 출·입항 항로, 연안 항로를 기입하고, 정확한 항정을 구한다.
- ㉢ 대략의 항정과 추정한 실속력으로 항행할 시간을 구하고, 항로 상의 중요한 지점을 통과하는 시각을 추정한다.

- ① 없음 ② 1개 ③ 2개 ④ 3개

13. 다음 중 수평에 대한 용어 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 시수평(visible horizon)은 지구 표면상에 있는 관측자가 눈으로 직접 바라볼 수 있는 하늘과 바다의 경계선이다.
- ② 거소수평(sensible horizon)은 관측자와 지구 중심을 지나는 직선에 수직이고 관측자의 눈을 지나는 평면이 천구와 만나서 이루는 소권이다.
- ③ 진수평(rational horizon)은 지구 중심을 지나 거소수평에 평행인 평면이 천구와 만나서 생기는 대권이다.
- ④ 안고차(dip of horizon)는 거소수평과 시수평 사이의 교각으로, 관측자의 눈높이가 높아지면 안고차는 작아진다.

14. 다음 <보기> 중 점장도의 특징에 대한 설명으로 옳은 것만을 모두 고른 것은?

< 보 기 >

- ㉠ 항정선이 직선으로 표시된다.
- ㉡ 자오선은 남북 방향, 거등권은 동서 방향의 평행선으로 표시되어 서로 직교한다.
- ㉢ 두 지점 간의 방위는 두 지점을 직선으로 연결하여 이 직선과 자오선과의 교각으로 구한다.
- ㉣ 저위도보다 70° 이상의 고위도에서 거리와 방위가 더 정확하다.

- ① ㉠, ㉡
② ㉠, ㉡, ㉢
③ ㉠, ㉢
④ ㉠, ㉢, ㉣

15. 다음 <보기> 중 자이로컴퍼스의 오차에 대한 설명으로 옳은 것만을 모두 고른 것은?

< 보 기 >

- ㉠ 경사 제진식 자이로컴퍼스의 위도 오차는 적도 지방에서만 발생한다.
- ㉡ 자이로컴퍼스의 속도 오차는 선박의 침로가 남북 방향에 가까울수록, 위도가 높아질수록 오차가 크다.
- ㉢ 자이로컴퍼스의 가속도 오차는 항해 중 선박의 속도가 변하거나 침로가 변경되면, 그 가속력이 자이로컴퍼스에 작용한 결과로 발생한다.
- ㉣ 항해 중 천체 방위를 측정하여 자이로컴퍼스 오차의 유무를 확인할 수 있다.

- ① ㉠, ㉡
② ㉡, ㉢
③ ㉡, ㉢, ㉣
④ ㉢, ㉣

16. 다음 중 레이더의 사용법에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① STC(Sensitivity Time Control)는 자선 주변의 해면으로부터의 반사파를 억제시키기 위한 조정기이다.
- ② FTC(Fast Time Control)는 눈, 비에 의한 반사파를 억제시키기 위한 조정기이다.
- ③ Course Up 지시 방식은 자선에서 설정한 침로를 기준으로 레이더 화면상에 물표 영상을 나타내는 방식이다.
- ④ Head Up 지시 방식은 자이로컴퍼스의 진북을 기준으로 레이더 화면상에 물표의 영상을 나타내는 방식이다.

17. 다음 중 레이더의 전자파에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 파장이 짧을수록 회절 현상이 적어 직진성이 좋아진다.
- ② 파장이 짧을수록 지향성이 예리해지며, 안테나 이득이 커진다.
- ③ 파장이 짧을수록 작은 물표로부터의 반사파가 강해진다.
- ④ 파장이 짧을수록 외부 잡음의 영향이 많아 수신 감도가 저하된다.

18. 다음 <보기> 중 연안을 항해하는 선박에서 교차방위법으로 위치선을 작도할 때, 발생하는 오차삼각형의 원인은 모두 몇 개인가?

- < 보 기 >
- ㉠

해도상의 물표의 위치가 실제와 다를 때
- ㉡

방위 측정이 부정확할 때
- ㉢

방위 측정 사이에 시간차가 없을 때
- ㉣

해도상에 위치선 작도 시 오차가 개입되었을 때

- ①

1개
- ②

2개
- ③

3개
- ④

4개

19. 다음 <보기> 중 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

- < 보 기 >
- ㉠

위도 : 어느 지점을 지나는 거등권과 적도 사이의 자오선상 호의 길이이다.
- ㉡

경도 : 두 지점을 지나는 자오선 사이의 적도상 호의 길이이다.
- ㉢

진침로 : 진자오선과 항적이 이루는 각이다.
- ㉣

시침로 : 풍압차나 유압차가 있을 때 진자오선과 선수미선이 이루는 각이다.
- ㉤

변위 : 두 지점을 지나는 거등권 사이의 자오선상 호의 길이이다.

- ①

1개
- ②

2개
- ③

3개
- ④

4개

20. 다음 중 묘박법에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ①

단묘박(Lying at Single Anchor)은 바람, 조류에 따라 선체가 선회하기 때문에 넓은 수역이 필요하다.
- ②

이묘박(Riding at Two Anchors)은 강력한 파주력을 얻기 위하여 양쪽 현 앵커체인 사이 각이 거의 없도록 투묘한다.
- ③

쌍묘박(Mooring)은 선체의 선회 면적이 작아 주로 좁은 구역에서 사용되며, 선박의 교통량이 많은 곳에 자주 이용된다.
- ④

선수미묘박(Mooring by the head and stern)은 선수에서 1개의 닻을 투하하여 선수방향을 일정하게 유지하는 방법이며, 풍상현에서 작업을 할 때 편리하다.

해상교통법

1. 다음 「해상교통안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 유조선의 통항제한 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 기상상황의 악화로 선박의 안전에 현저한 위험이 발생할 우려가 있는 경우에는 유조선통항금지 해역을 항행할 수 있다.
- ② 항만을 입항·출항하는 경우에는 유조선통항금지 해역의 바깥쪽 해역에서부터 항구까지의 거리가 가장 가까운 항로를 이용하여야 한다.
- ③ 원유·중유·경유 등의 해양수산부령으로 정하는 기름 1,500킬로리터 이상을 화물로 싣고 운반하는 선박이 해당한다.
- ④ 「해양환경관리법」상 유해액체물질을 500톤 이상 싣고 운반하는 선박이 해당한다.

2. 다음 「해상교통안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 항행장애물의 보고 내용 중 가장 옳지 않은 것은?

- ① 항행장애물제거책임자는 해양수산부장관에게 지체 없이 그 항행장애물의 위치와 위험성을 보고하여야 한다.
- ② 항행장애물제거책임자는 해양수산부장관에게 선박 소유자 및 선박운항자의 성명 및 주소에 관한 사항을 보고하여야 한다.
- ③ 보고를 받은 해양수산부장관은 주변을 항행하는 선박과 인접 국가의 정부에 항행장애물의 위치와 내용 등을 알려야 한다.
- ④ 대한민국선박이 외국의 배타적경제수역에서 항행 장애물을 발생시켰을 경우 항행장애물제거책임자는 해양수산부장관에게 지체없이 보고하여야 한다.

3. 다음 「해상교통안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 선박이 서로 시계 안에 있는 때의 항법 중 유지선의 동작으로 가장 옳은 것은?

- ① 유지선이 피항동작을 하더라도 피항선에게 진로를 피하여야 할 의무를 면제하지 아니한다.
- ② 유지선은 부득이하다고 판단하는 경우 이외에는 자기 선박의 좌현 쪽에 있는 선박을 향하여 침로를 오른쪽으로 변경하여서는 아니 된다.
- ③ 유지선은 피항선의 동작과 무관하게 충돌을 피하기 위한 동작을 수행할 수 있다.
- ④ 2척의 선박 중 1척의 선박이 다른 선박의 진로를 피하여야 할 경우 두 선박은 적극적으로 피하여야 한다.

4. 다음 「해상교통안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 제한된 시계에서 선박의 항법으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 모든 선박은 시계가 제한된 그 당시의 사정과 조건에 적합한 안전한 속력으로 항행하여야 하며, 동력선은 제한된 시계 안에 있는 경우 기관을 즉시 조작할 수 있도록 준비하여야 한다.
- ② 레이더만으로 다른 선박이 있는 것을 탐지한 선박은 해당 선박과 얼마나 가까이 있는지 또는 충돌할 위험이 있는지를 판단하여야 하고, 그 선박과 충돌할 위험이 있다고 판단하는 경우에는 즉시 피항동작을 취하여야 한다.
- ③ 피항동작이 침로의 변경을 수반하는 경우에는 다른 선박이 자기 선박의 양쪽 현의 정횡 앞쪽에 있을 때 좌현 쪽으로 침로를 변경하는 행위는 피하여야 하며, 앞지르기당하고 있는 선박은 적용하지 않는다.
- ④ 자기 선박의 양쪽 현의 정횡으로부터 앞쪽에 있는 다른 선박과 매우 근접한 것을 피할 수 없는 경우 최소한으로 속력을 줄이거나, 자기 선박의 진행을 완전히 멈추어야 한다.

5. 다음 「해상교통안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 해양사고가 일어난 경우의 조치에 관한 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 선장이나 선박소유자는 해양사고의 발생 사실과 조치 사실을 지체 없이 해양경찰서장이나 지방해양수산청장에게 신고하여야 한다.
- ② 지방해양수산청장은 신고를 받으면 지체 없이 그 사실을 해양경찰서장에게 통보하여야 한다.
- ③ 지방해양수산청장은 선장이나 선박소유자가 조치를 취하지 아니하였거나 취한 조치가 적당하지 아니하다고 인정하는 경우에는 그 선박의 선장이나 선박소유자에게 해양사고를 신속하게 수습하고 해상교통의 안전을 확보하기 위하여 필요한 조치를 취할 것을 명하여야 한다.
- ④ 선장이나 선박소유자는 해양사고가 일어나 선박이 위험하게 되거나 다른 선박의 항행안전에 위험을 줄 우려가 있는 경우에는 위험을 방지하기 위하여 신속하게 필요한 조치를 취하여야 한다.

6. 다음 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 항로 및 항법의 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 선장은 항로에 선박을 정박 또는 정류시키거나 예인되는 선박 또는 부유물을 내버려두어서는 아니된다.
- ② 항로에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 오른쪽으로 항행하여야 한다.
- ③ 관리청은 특별한 사유가 없으면 무역항의 수상구역 등에서 선박 항행 최고속력과 최저속력을 지정·고시하여야 한다.
- ④ 무역항의 수상구역등에 입항하는 선박이 방파제 입구 등에서 출항하는 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 방파제 밖에서 출항하는 선박의 진로를 피하여야 한다.

7. 다음 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 검사·확인 결과 무역항의 안전 및 질서 유지를 위하여 필요한 경우 개선명령을 할 수 있는 사항 중 가장 옳지 않은 것은?

- ① 관리청은 예선 사용자의 권익을 침해한 사실이 있다고 인정되는 경우에는 해당 예선업자 등에 대하여 사업허가취소를 명령할 수 있다.
- ② 무역항의 수상구역등에서 선박 또는 승무원 및 승객에 대한 일시적인 출입제한을 명령할 수 있다.
- ③ 공사 또는 작업의 중지를 명령할 수 있다.
- ④ 인원의 보강 및 시설의 보강을 명령할 수 있다.

8. 다음 보기는 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 입출항 선박의 출입 신고에 대한 설명이다. 옳은 것은 모두 몇 개인가?

< 보기 >

- ㉠ 「선박직원법 시행령」에 따른 연안수역을 항행하는 정기여객선으로서 경유항에 출입하는 선박은 신고를 면제할 수 있다.
- ㉡ 대학의 실습선과 해양조사 등 연구를 위한 선박은 신고를 면제할 수 있다.
- ㉢ 「수상레저안전법」에 따른 수상레저기구 중 국내항 간을 운항하는 동력요트는 출입 신고를 하지 아니할 수 있다.
- ㉣ 도선선, 예선 등 선박의 출입을 지원하는 선박은 신고를 면제할 수 있다.

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개

9. 다음 「선박교통관제에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 관제대상선박으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 해양조사선·어업지도선 등 국가, 공공기관 또는 지방자치단체에서 소유·운영하는 선박자동식별장치를 설치한 선박
- ② 「어선법」에 따른 어선 중 국내항 사이만을 항해하는 총톤수 300톤 이상의 선박자동식별장치를 설치한 내항어선
- ③ 선박자동식별장치를 설치한 「해상교통안전법」에 따른 위험화물운반선
- ④ 선박자동식별장치를 설치한 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」에 따른 예선

10. 다음 「선박교통관제에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 해당 선박의 선장은 관제통신을 녹음하여 보존하여야 한다. 이에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 선박교통관제관서의 관제통신 녹음 및 보존 등에 필요한 사항은 해양경찰청장이 정한다.
- ② 「해운법」에 따른 해상여객운송사업에 사용되는 선박으로서 국내항해에 종사하는 총톤수 300톤 이상의 여객선 선장은 관제통신을 녹음하여 보존하여야 한다.
- ③ 국제항해에 취항하는 총톤수 3천톤 이상 선박의 선장은 관제통신을 녹음하여 보존하여야 한다.
- ④ 관제대상선박의 선장은 관제통신 녹음에 대한 정보의 보존기간은 90일로 한다. 다만 해양사고의 조사 및 심판 등을 위해 필요한 경우 연장할 수 있다.

11. 다음 「해상교통안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 술에 취한 상태에서의 조타기 조작 등 금지에 관한 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 술에 취한 상태의 기준은 혈중알코올농도 0.03 퍼센트 이상으로 한다.
- ② 해양사고가 발생한 경우 반드시 술에 취하였는지를 측정하여야 한다.
- ③ 술에 취하였는지를 측정한 결과에 불복하는 사람에 대하여는 해당 운항자 또는 도선사의 동의를 받아 혈액채취 등의 방법으로 다시 측정할 수 있다.
- ④ 해양경찰청 소속 경찰공무원이 음주측정 요구시 도선사는 모든 경우에 측정 요구를 따르지 않을 수 있다.

12. 다음 「선박교통관제에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 선박교통관제 기본계획과 관련된 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 기본계획은 「해사안전기본법」에 따른 국가해사안전기본계획의 내용에 부합되어야 한다.
- ② 해양경찰청장은 기본계획을 수립하거나 변경하는 경우 관계 중앙행정기관의 장에게 통보하여야 한다.
- ③ 해양경찰청장은 기본계획을 5년 단위로 수립하여야 한다.
- ④ 해양경찰청장은 기본계획의 수립을 위하여 필요한 경우 관계 중앙행정기관의 장, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관의 장, 그 밖의 관계 기관에 자료의 제출, 의견의 진술 또는 그 밖에 필요한 협력을 요청할 수 있다.

13. 다음 「선박교통관제에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 선박교통관제에 관한 규정에 포함되어야 하는 사항 중 가장 옳지 않은 것은?

- ① 해상교통의 안전을 위해 해양수산부장관이 필요하다고 인정하는 사항
- ② 선박교통관제관서의 사용명칭
- ③ 관제대상선박이 선박교통관제구역 안에서 이동하거나 해당 선박에 도선사가 승선·하선하는 때의 관제통신 방법
- ④ 기상이 악화되거나 시계(視界)가 제한된 경우의 선박운항통제에 관한 사항

14. 다음 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 예인선 등의 항법으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 범선이 무역항의 수상구역등에서 항해할 때에는 돛을 줄이거나 예인선이 범선을 끌고 가게 하여야 한다.
- ② 예인선이 무역항의 수상구역등에서 다른 선박을 끌고 항해하는 경우에 예인선의 선수로부터 피예인선의 선미까지의 길이는 300미터를 초과하지 아니한다.
- ③ 예인선이 무역항의 수상구역등에서 다른 선박을 끌고 항해하는 경우에는 한꺼번에 3척 이상의 피예인선을 끌지 아니한다.
- ④ 해당 무역항의 특수성 등을 고려하여 필요한 경우에 시·도지사는 항법을 조정할 수 있다.

15. 다음 「선박교통관제에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 관제시설 기술개발의 체계적 추진을 위한 기술개발추진계획에 포함되는 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 관제시설 기술개발 수립·변경시 국회 제출 절차에 관한 사항
- ② 관제시설 기술개발의 고도화와 기술개발성과의 이전·활용에 관한 사항
- ③ 관제시설 기술개발 분야의 산업계·학계·연구기관 간의 협력 및 공동연구
- ④ 관제시설 기술개발사업의 세부운영계획

16. 다음 「해상교통안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 선박위치정보 공개를 하는 경우에 관한 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 선박위치정보의 보유권자가 그 보유목적에 따라 사용하려는 경우
- ② 60일이 지난 선박위치정보로서 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」에 따라 조사·심판이 종료된 경우
- ③ 「재난 및 안전관리 기본법」에 따른 긴급구조 기관이 급박한 위험에 처한 선박 또는 승선자를 구조하기 위하여 요청하는 경우
- ④ 관세의 부과·징수 등에 관한 소관 업무를 수행하기 위해 요청한 경우

17. 다음 「선박교통관제에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 해양경찰청장이 설정하는 선박교통관제구역의 설정기준으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」에 따른 무역항의 수상구역등
- ② 「해상교통안전법」에 따른 교통안전특정해역
- ③ 「영해 및 접속수역법」에 따른 접속수역
- ④ 「연안관리법」에 따른 연안해역

18. 다음 「선박교통관제에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 선박교통관제사의 업무로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 「해상교통안전법」상 선박 출항통제 관련 정보의 제공
- ② 혼잡한 교통상황의 발생을 예방하기 위한 선박 교통정보 및 기상청에서 발표한 기상특보 등의 제공
- ③ 「해상교통안전법」의 규정에 따른 무역항 질서 단속에 관한 정보의 제공
- ④ 관제업무 관련 법규 위반의 감시·적발 및 관계 기관의 위법 선박 감시·적발 지원

19. 다음 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 무역항의 수상구역등에 정박하려는 선박(우선피항선은 제외한다)이 지정된 정박 구역 또는 정박지에 정박하지 않아도 되는 사유가 있다. 이에 대해 가장 옳지 않은 것은?
- ① 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」에 따른 해양사고를 피하기 위한 경우
 - ② 선원 교대 및 물품 수급을 위한 경우
 - ③ 해양오염 등의 발생 또는 확산을 방지하기 위한 경우
 - ④ 선박의 고장이나 그 밖의 사유로 선박을 조종할 수 없는 경우
20. 다음 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?
- ① 화재 시 경보방법은 기적이나 사이렌을 장음(4초에서 6초까지의 시간 동안 계속되는 울림을 말한다)으로 5회 후 단음 1회 울려야 한다.
 - ② 선박은 무역항의 수상구역등에서 특별한 사유 없이 기적이나 사이렌을 울려서는 아니 된다.
 - ③ 누구든지 무역항의 수상구역등이나 무역항의 수상 구역 부근에서 선박교통에 방해가 될 우려가 있는 강력한 불빛을 사용하여서는 아니 된다.
 - ④ 누구든지 무역항의 수상구역등에서 선박교통에 방해가 될 우려가 있는 장소 또는 항로에서는 어로(어구 등의 설치를 포함한다)를 하여서는 아니 된다.