

해상교통관리

1. 다음 중 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」에서 규정하고 있는 내용으로 가장 옳지 않은 것은?
 - ① 항로 및 항법에 관한 사항
 - ② 수로의 보전에 관한 사항
 - ③ 출·입항 신고기관의 설치에 관한 사항
 - ④ 선박교통관제에 관한 사항
2. 「해사안전법」상 “선박교통관제”란 선박교통의 안전 및 효율성을 증진하고 해양환경과 해양시설을 보호하기 위하여 선박의 ()를 탐지하고 선박과 ()할 수 있는 설비를 설치·운영함으로써 선박의 동정을 ()하며 선박에 대하여 안전에 관한 ()를 (을) 제공하는 것을 말한다. 괄호에 모두 적합한 것은?
 - ① 크기, 교신, 확인, 권고
 - ② 속도, 연결, 파악, 조언
 - ③ 위치, 통신, 관찰, 정보
 - ④ 의도, 통화, 승인, 지시
3. 「해사안전법」상 선박이 통항하는 그 수역의 범위, 선박의 항로 및 속력 등 선박의 항행안전에 필요한 사항을 지정하는 것을 무엇이라 하는가?
 - ① 통항분리제도
 - ② 선박교통관제
 - ③ 통항분리대
 - ④ 항로지정제도
4. 다음은 해상교통관제센터에 설치된 X-밴드 레이더의 탐지거리에 영향을 미치는 아굴절(Sub-refraction) 현상이 발생하는 경우를 설명한 것이다. 가장 옳지 않은 것은?
 - ① 고도가 증가함에 따라 기온 강하율이 대기의 표준 상태보다 클 때
 - ② 상대습도가 감소하는 경우
 - ③ 한랭 습윤한 공기층이 고온 건조한 공기 위로 갈 때
 - ④ 고위도 지방과 유빙해역을 항해하는 때

5. 유조선의 안전운항을 확보하고 해양사고로 인한 해양오염을 방지하기 위하여 유조선통항금지해역을 설정하고 있다. 다음 중 유조선통항금지해역에 대한 설명으로 옳은 것은 모두 몇 개 인가?

- ㉠ 원유, 중유 등 해양수산부령으로 정하는 기름 1천500킬로리터 이상을 화물로 신고 운반하는 선박은 유조선통항금지해역에서 항행하여서는 아니 된다.
- ㉡ 「해양환경관리법」 제2조제7호에 따른 유해 액체물질을 1천500톤 이상 신고 운반하는 선박은 유조선통항금지해역에서 항행하여서는 아니 된다.
- ㉢ 기상상황의 악화로 선박의 안전에 현저한 위험이 발생할 우려가 있는 경우에는 유조선통항금지해역에서 항행할 수 있다.
- ㉣ 응급환자가 생긴 경우에는 유조선통항금지해역에서 항행할 수 있다.
- ㉤ 인명이나 화물을 구조하여야 하는 경우에는 유조선통항금지해역에서 항행할 수 있다.
- ㉥ 항만을 입항·출항하는 경우에는 유조선통항금지해역에서 항행하여서는 아니 된다.

- ① 3개 ② 4개 ③ 5개 ④ 6개

6. 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」에 대한 다음 설명 중 ()안에 알맞은 숫자의 총합은 얼마인가?

- ㉡ 무역항의 수상구역 등에서 화재 발생 시 선박의 기적을 장음 ()회 반복하여 울려야 한다.
- ㉢ 총톤수 ()톤 이상의 선박의 선장은 무역항의 수상구역 등에서 기관실내 불꽃이나 열이 발생하는 용접 등의 방법으로 수리하고자 할 경우 해양수산부장관의 허가를 받아야 한다.
- ㉣ 무역항의 수상구역 등에 출입하려는 총톤수 ()톤 미만의 선박의 선장은 대통령령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관에게 신고를 아니할 수 있다.

- ① 30 ② 35 ③ 40 ④ 45

7. 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」상 항로에
서의 항법에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?
- ① 항로 밖에서 항로에 들어오거나 항로에서 항로
밖으로 나가는 선박은 항로를 항행하는 다른
선박의 진로를 피하여 항행할 것
 - ② 항로에서 다른 선박과 나란히 항행하지 아니할 것
 - ③ 항로에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우
에는 좌측으로 항행할 것
 - ④ 항로에서 다른 선박을 추월하지 아니할 것

8. 선박교통관제 대상선박 중 관제통신을 녹음하여
보존하여야 하는 선박으로 가장 옳지 않은 것은?
- ① 대한민국 선박으로 「해운법」 제4조에 따른 해상
여객운송사업면허를 받은 선박 중 국내항해에
종사하는 총톤수 300톤 이상의 여객선
 - ② 국적취득조건부 나용선으로 국제항해에 종사하는
총톤수 3천톤 이상의 선박
 - ③ 대한민국 선박으로 「선박안전법」 제2조제10호에
따른 여객선 중 국제항해에 종사하는 여객선
 - ④ 국적취득조건부 나용선으로 「해사안전법」 제2조
제6호에 따른 위험화물운반선

9. 선박은 무역항의 부두·잔교·안벽 등의 부근 수역에서
정박하거나 정류하지 못한다. 그럼에도 불구하고
정박하거나 정류할 수 있는 사유를 설명한 것 중
가장 옳지 않은 것은?
- ① 급박한 충돌을 피하기 위하여
 - ② 선박이 고장으로 조종할 수 없는 경우
 - ③ 인명을 구조하기 위하여
 - ④ 선박운항에 꼭 필요한 보급품을 수급하기 위하여

10. 신위험표지(New Danger Mark)에 특별히 부가 설치
되어야 할 전파표지의 종류는?
- ① Racon(O) ② Racon(D)
 - ③ Ramark ④ Decca

11. 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」상 선박
교통관제에 관한 설명 중 가장 옳지 않은 것은?
- ① 선박교통관제를 시행할 때에는 국민안전처장관은
해양수산부장관의 의견을 들어 선박교통관제를
시행하는 수역을 정하여 고시하여야 한다.
 - ② 선박이 선박교통관제구역을 출입·통과하거나 선박
교통관제구역에서 이동·정박·계류할 때에는 선박
교통관제에 따라야 한다.
 - ③ 선장은 선박교통관제에 따를 경우 그 선박의
안전운항에 대한 책임이 면제된다.
 - ④ 선박을 안전하게 운항할 수 없는 명백한 사유가
있는 경우에는 선박교통관제를 따르지 아니할 수
있다.

12. 다음 중 조석 및 해류에 대한 설명으로 옳은 것은
모두 몇 개 인가?

- ㉠ 조석으로 인해 해면이 높아지고 있는 상태로
저조에서 고조까지의 사이를 낙조(Ebb tide)라고
한다.
- ㉡ 달과 태양의 인력으로 인하여 생기는 해수의
수평방향 운동을 조류(Tidal current)라고 한다.
- ㉢ 일조부등(Daily inequality)이 심해지면 하루
1회의 조석 즉, 일주조가 발생한다.
- ㉣ 밀도류란 바람과 해면의 마찰로 인하여 형성된
해류를 의미한다.

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개

13. 따뜻한 공기가 찬 지표면이나 해상 위로 이동할 때
공기가 냉각되어 발생하는 이류무는 해무(Sea fog)의
대표적인 형태이다. 안개로 인한 시정 제한 시 관제
대상선박은 운항이 통제될 수 있고 그 통제에 따라야
한다. 다음 중 『선박교통관제의 시행 등에 관한
고시』상 시계제한 통제기준으로 가장 적합한 것은?
- ① 500미터 ② 1,000미터
 - ③ 1,850미터 ④ 2,000미터

14. 다음 설명 중 ()안에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

- ㉠ 선박교통관제사가 되려는 해양수산부 또는 국민안전처 소속 공무원은 이론과 실습교육을 포함하여 총 ()시간으로 구성된 선박교통관제사 자격인증 기본교육을 이수한 후 평가를 통과하여야 한다.
- ㉡ “㉠”의 교육을 수료한 선박교통관제사는 실습교육 등으로 구성된 현장직무교육을 ()시간 이수하여야 선박교통관제업무를 할 수 있다.
- ㉢ “㉠”·“㉡”의 교육을 모두 이수한 선박교통관제사 중 선박교통관제업무경력이 3년 이상인 선박교통관제사는 실습교육 등으로 구성된 총 ()시간의 선임선박교통관제사 교육을 받을 수 있다.

- ① 300, 100, 50 ② 300, 105, 60
③ 200, 100, 60 ④ 200, 105, 50

15. 항행경보, 기상예보 등 기타 긴급한 안전에 관한 해사안전 정보의 통신방법으로서 가장 옳지 않은 것은?

- ① NAVTEX
② INMARSAT의 고기능그룹호출(EGC)
③ HF대의 주파수에 의한 무선텔렉스
④ EPIRB

16. 국제해사기구(IMO)에서는 선박교통관제(VTS)의 통일된 국제적 운영제도를 위하여 SOLAS 및 STCW협약에 근거 규정을 마련하였다. 다음 중 국내에서 VTS 운영을 위한 근거 규정으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 해사안전법
② 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률
③ 항로표지법 시행령
④ 선박교통관제의 시행 등에 관한 규칙

17. 「선박교통관제사 자격인증 교육 등에 관한 규정」상 국제해사기구(IMO)와 국제항로표지협회(IALA)에서 권고한 VTS 교육을 위하여 교육기관을 지정하고 있다. 다음 중 지정된 교육기관으로 가장 옳은 것은?

- ① 해양경비안전교육원, 한국해양대학교
② 해양경비안전교육원, 한국해양수산연수원
③ 해양경비안전교육원, 한국해양개발원
④ 해양경비안전교육원, 목포해양대학교

18. 긴급피난의 신청과 허가에 대한 다음 설명 중 가장 옳지 않은 것은?

- ① 허가신청을 받은 구조본부의 장은 지체 없이 그 허가여부를 결정하여야 한다.
② 허가를 하는 경우 특정한 조건을 붙여 허가를 하여서는 안 된다.
③ 해상기상 또는 선박의 상태 등을 고려하여 긴급피난의 허가를 하지 아니한 때에는 즉시 신청자에게 알려야 한다.
④ 긴급피난 신청을 하고자 하는 자는 선명, 호출부호, 선적항, 통신연락방법 등 허가권자가 요청하는 정보를 제공하여야 한다.

19. 항해자료기록장치 등 해양수산부령으로 정하는 전자적 수단으로 선박의 항적(航跡) 등을 기록한 정보(이하 “선박위치정보”라 한다.)를 보유한 자는 선박위치정보를 공개하여서는 아니 된다. 다음 중 예외적인 공개사유로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 선박위치정보의 보유권자가 그 보유 목적에 따라 사용하려는 경우
② 3개월 이상의 기간이 지난 선박위치정보로서 해양수산부령으로 정하는 경우
③ 해양안전심판원의 조사관 등이 해양사고의 원인을 조사하기 위하여 요청하는 경우
④ 「재난 및 안전관리 기본법」상 긴급구조기관이 급박한 위험에 처한 선박 또는 승선자를 구조하기 위하여 요청하는 경우

20. 다음은 시계가 제한된 수역에서 음향신호 방법을 설명한 것이다. 가장 옳지 않은 것은?

- 항행 중인 동력선은 5분을 넘지 아니하는 간격으로
①
대수속력이 있는 경우에는 장음을 1회 울려야 하며,
②
정지하여 대수속력이 없는 경우에는 장음 사이의
간격을 2초 정도로 연속하여 장음을 2회 울려야 한다.
③ ④