

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 대여받아서는 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.