



일반조종면허

제1급, 제2급

문제은행 **700문제**



해양경찰청



- 동력수상레저기구 조종면허 응시생의 부담을 줄이고 안전운항과 수상레저안전법 등 궁금한 내용을 언제든지 찾아볼 수 있도록 필기시험 문제은행을 수상레저종합정보시스템에 무료로 공개하였습니다.
- 필기시험 합격기준은 일반조종 제1급 면허는 70점 이상, 제2급 면허는 60점 이상입니다.
- 펴낸 곳 : 해양경찰청 수상레저과
- 주 소 : 인천광역시 연수구 해돋이로 130, 해양경찰청
- 연 락 처 : 032-835-2552
- 이 내용에 대한 저작권은 해양경찰청에 있습니다. 해양경찰청의 허락 없이 내용의 일부 또는 전부를 인용하거나 발췌하는 것을 금합니다.



문제은행

1. 다음 보기의 () 안에 들어갈 알맞은 것을 고르시오.

< 보 기 >

해면에 파랑이 있는 만월의 야간 항행 시에 달이 ()에 놓이게 되면 광력이 약한 등화를 가진 물체가 근거리에서도 잘 보이지 않는 수가 있어 주의하여 항해하여야 한다.

갑. 전방

을. 후방

병. 측방

정. 머리 위

[해설] 야간 항행 중 항해등을 빼고 경계에 방해가 되는 선체 내·외의 등화는 전부 가려서 보트 밖의 미약한 등화나 부표, 어구 부자 등을 발견하기 쉽도록 해야 하며, 해면에 파랑이 있고 만월인 야간 항해 시 달이 '후방'에 놓이게 되면 광력이 약한 물체가 근거리에서도 확인되지 않는 경우가 많아 주의 하여야 한다.

2. 해도 하단 좌측에 기재되는 '소개정' 관련 보기에 대한 설명 중 옳은 것은?

< 보 기 >

소 개 정(Small Correction) (19)312, 627 (20)110

갑. 소개정 최종 개보는 2020년 110번 항까지이다.

을. 소개정이란 해도의 제작처에서 개보(정정)하는 것이다.

병. "(20)110"의 뜻은 2020년 1월10일 개보하였다는 기록이다.

정. 국립해양조사원에서 매달 소개정을 위한 항행통보를 발행한다.

[해설] • 항행통보(Notice to mariners) : 국문판과 영문판을 매주 금요일 정기적으로 간행하여 무료로 일반 선박 등에 배부되는 인쇄물로써, 국립해양조사원이 해도 및 수로서지를 간행한 뒤에 연안, 항만 등에서 항해나 안전상 필요한 변화사항을 사용자에게 알리고, 직접 정정할 수 있도록 하는 고시이다.

- 해도 사용자는 항행통보에 기재된 소개정 내용(관련항)을 수기, 보정도 부착 또는 부도를 이용하여 직접 개보(소개정)하여야 한다.
- 항행통보의 관련항 소개정 후 해도 하단 좌측에 보기와 같은 '소개정 기록'을 기재하여 관리하는데, '()' 안에는 해당 년도의 뒤 두 자리 숫자를 기재, '()' 오른쪽에는 항행통보의 개정 관련항 번호를 차례대로 기록한다.
- 보기는 19년 312항, 627항까지 개보, 20년에는 110번 항까지 개보되었음을 의미하여 해도의 소개정 내역 및 누락 여부 확인이 가능하다.

3. 고립장해표지에 대한 설명 중 바르지 못한 것은?

갑. 이 표지의 주변이 가항수역이다.

을. 두표는 흑구 두 개가 수직으로 연결되어 있다.

병. 암초, 침선 등 고립된 장애물 위에 설치 또는 계류하는 표지

정. 이 표지가 있는 수역 일대는 가항수역으로 수로 중간이나 연안으로 가는 접근로를 표시한다.

[해설] 정답은 안전수역표지에 대한 설명이다. 고립장해표지의 색상은 검은색 바탕에 수평 방향으로 적색 띠가 한 개 이상 표시되며, 최상부와 최하부는 검은색으로 표시되고 등색은 백색, 등질은 FI(2)로 한 주기 동안 백색 섬광등이 2회 점등한다.



1.을 2.갑 3.정

4. 조석간만의 차에 대한 다음 설명 중 옳은 것은?

갑. 남해안은 지역마다 조차가 다르고 조차도 큰 편이다.

을. 간만의 차가 커지는 시기를 소조 또는 조금이라 한다.

병. 달의 인력에 의한 조석간만의 차는 깊은 바다일수록 크다.

정. 오전6시쯤 만조였다면 6시간 후인 낮12시에 다시 만조이다.

[해설] · 남해안은 조차가 큰 편이고 항포구 마다 물때에 차이가 있으므로 보트 운행 전에 조석 예보표 (일명 물때표)를 반드시 확인하여야 한다.

- 소조 또는 조금은 달이 상현 또는 하현이 되는 경우로 간만에 차가 가장 적다.
- 수심이 깊은 동해안은 조차가 1미터 이하이나 수심이 낮고 해안선의 드나듦이 복잡한 서해는 대부분 지역에서 6미터 이상의 조차가 나타난다.
- 만조 후 6시간 후는 물이 빠지는 간조 시간대이며 약 12시간 뒤가 만조 시간

5. 조석과 해도의 수심에 대한 다음의 설명 중 바르지 못한 것을 고르시오.

갑. 해도의 수심은 약최저저조면이다.

을. 조고 높이의 기준면은 약최저저조면이다.

병. 조고 높이의 단위는 밀리미터(mm)가 사용된다.

정. 해도에 표기된 수심의 해면을 기본수준면이라 부른다.

[해설] · 조고 높이의 기준면 및 국립해양조사원 간행 해도 상 수심의 기준면(기본수준면) 모두 '약최저저조면'(Approximate lowest low water)으로, 해면이 대체로 그보다 아래로 내려가는 일이 거의 없는 수면을 뜻하나, 장소와 시기에 따라 저조면이 그보다 더 아래로 내려가는 경우(조석표의 조고(cm)가 '마이너스'로 표시) 해도상 수심보다 해면이 낮아지므로 주의하여야 한다. 조고의 높이는 cm를 사용

6. 백중사리에 대한 다음의 설명 중 잘못된 것을 고르시오.

갑. 백중사리는 사리 중에서도 조차가 큰 시기이다.

을. 음력 7월 15일을 백중이라 하고 이 시기를 뜻한다.

병. 해수면이 가장 낮아져 육지와 도서가 연결되기도 한다.

정. 고조시 해수면은 상대적으로 낮아 제방 등의 피해는 없다.

[해설] 사리(대조) 때 중에서도 조차가 가장 큰 백중사리 때에 진도 등 도서와 육지가 연결되는 현상(일명 '모세의 기적')이 우리나라 10여 곳 이상에서 일어나는데, 그 시기는 음력 7월 15일 전후로 3~4일 간이다.

7. 파도를 뜻하는 다음의 용어 설명 중 바르지 못한 것을 고르시오.

갑. 바람이 해면이나 수면 위에서 불 때 생기는 파도가 '풍랑'이다.

을. 파랑은 현재의 해역에 바람이 불지 않더라도 생길 수 있다.

병. 너울은 풍랑에서 전파되어 온 파도로 바람의 직접적인 영향을 받지 않는다.

정. 어느 해역에서 발생한 풍랑이 바람이 없는 다른 해역까지 진행 후 감쇠하여 생긴 것이 '너울'이다.

[해설] 파도를 뜻하는 용어 중 '파랑'(풍랑)은 바람에 의해 생기는 파도, '너울'은 풍랑이 전파되어 나타나는 파도로, 바람의 직접적 영향이 없더라도 너울은 발생된다.



4.갑 5.병 6.정 7.을



8. 약최저저조면에 대한 다음의 설명 중 옳은 것을 고르시오.

갑. 해도상 수심인 약최저저조면보다 해면이 낮아지는 경우는 없다.

을. 조석표 조고의 기준면으로 이 해면에서 '플러스'조고로만 표시된다.

병. 일정 기간 관측한 해면의 평균 높이로 자연목표, 등대 등의 기준이 되는 해면이다

정. 썰물 때인 저조시라도 조고의 기준면인 해도상 수심보다 수위가 더 낮아질 수 있음을 주의하여야 한다.

[해설] • 약최저저조면은 조석표 상 조고 높이의 기준면이자 해도 상 수심의 기준면으로, 해면이 대체로 그보다 아래로 내려가는 일이 거의 없는 수면을 뜻하기는 하나, 장소와 시기에 따라서는 저조면이 그보다 더 아래로 내려가는 경우(조석표에 조고가 '마이너스 cm'로 표시) 해도의 수심보다 해면이 낮아질 수 있음을 주의하여야 한다.

• 평균수면이 자연목표, 등대 등의 기준이 되는 해면으로, 일정 기간 관측한 해면의 평균 높이이다. 평균수면의 가장 아래에 기본수준면인 약최저저조면이 있고, 가장 위에는 약최고고조면이 있으며 지역별 조석차에 의해 그 깊이는 달라진다.

9. 창조에 대한 다음의 설명 중 바르지 못한 것을 고르시오.

갑. 창조는 저조에서 만조까지의 사이를 말한다.

을. 창조는 조석 때문에 해면이 높아지고 있는 상태이다.

병. 창조 때 유속이 가장 강하게 되는 방향으로 흐르는 조류를 창조류라 한다.

정. 보통 고조 전 3시 내지 고조 후 3시에서, 저조 전 3시 내지 저조 후 3시까지 흐르는 조류이다.

[해설] '창조'는 조석 때문에 해면이 높아지고 있는 상태로서, 저조에서 만조까지의 사이를 말하며 창조 때 유속이 가장 강하게 되는 방향으로 흐르는 조류를 '창조류'라고 한다. 보통 저조 전 3시 내지 저조 후 3시에서, 고조 전 3시 내지 고조 후 3시까지 흐르는 조류를 '창조류'라고 하는 것이 일반적이다. 고조 전 3시 내지 고조 후 3시에서, 저조 전 3시 내지 저조 후 3시까지 흐르는 조류는 '낙조류'에 대한 설명이다.

10. 다음 보기의 상황에서 두 개의 () 안에 들어갈 알맞은 것을 고르시오.

< 보 기 >

최고속 대지속력 20노트로 설계된 모터보트를 전속 RPM으로 운행 중 GPS 플로터를 확인하였더니 현재 속력이 22노트였다. 추측할 수 있는 현재의 조류는 (①)이며, 유속은 약 (②) 노트 내외라 추정할 수 있다.

갑. ① 순조, ② 2노트

을. ① 역조, ② 2노트

병. ① 순조, ② 4노트

정. ① 역조, ② 4노트

[해설] GPS 플로터에 지시되는 속력은 '대지속력'[SOG.: 땅(G: Ground)에 대한 속력]인데, 보트 뒤에서 조류를 받는 순조 2노트의 유속이 합산된 속력으로 유속 2노트의 조류가 없다면 설계 최고속인 20노트로 운행하게 될 것이나 순조 2노트의 유속이 가산되어 대지속력 22노트가 가능해진 것이다. 대지속력과 상반되는 속력인 '대수속력'[STW(Speed Through Water) : 물(W: Water)에 대한 속력]은 위 보기의 경우 20노트가 된다. 순조는 선박 진행방향과 동일한 방향의 조류, 역조는 반대인 조류를 말한다.



11. 조석표에 대한 다음의 설명 중 잘못된 것을 고르시오.

갑. 조석표에 월령의 의미는 달의 위상을 뜻한다.

을. 조석표의 월령 표기는 ㉠, ㉡, ㉢, ㉣ 기호를 사용한다.

병. 조위 단위로 표준항은 cm, 그 외 녹동, 순위도는 m를 사용한다.

정. 조석표의 사용시각은 12시간 방식으로 오전(AM)과 오후(PM)로 구분하여 표기한다.

[해설] 국립해양조사원 발행 조석표 첫 장에는 ‘조석표 보는 방법’ 여섯 항목이 기재됨.

1. 사용시각(KST 한국표준시, 24시간 방식), 2. 불규칙한 해면 승강 지역, 3. 조위의 단위(표준항 cm, 그 외 2곳 m), 4. 달의 위상 표기방식(㉠ 상현, ㉡ 망, ㉢ 하현, ㉣ 삭), 조고의 기준면(약최저저조면), 좌표방식(WGS-84, 도-분-초)

12. 항해 중 어느 한쪽 현에서 바람을 받으면 풍하측으로 떠밀려 실제 지나온 항적과 선수미선이 일치하지 않을 때 그 각을 무엇이라 하는가?

갑. 편차

을. 시침로

병. 침로각

정. 풍압차

[해설] 풍압차(Lee way, LW)에 대한 설명으로, 일반적으로 선박에서는 풍압차와 유압차(Tide way, Current way; 해류나 조류에 떠밀리는 경우 항적과 선수미선 사이에 생기는 교각)를 구별하지 않고 이들을 합쳐서 풍압차라고 하는 경우가 많다.

13. 다음 보기의 () 안에 들어갈 순서가 바르게 짝지어진 것은?

< 보 기 >

맑은 날 일출 후 1~2시간은 거의 무풍상태였다가 태양고도가 높아짐에 따라 (㉠)쪽에서 바람이 불기 시작, 오후 1~3시에 가장 강한 (㉡)이 불며 일몰 후 일시적으로 무풍상태가 되었다가 육상에서 해상으로 (㉢)이 분다.

갑. ㉠ 해상 , ㉡ 해풍 , ㉢ 육풍

을. ㉠ 육지 , ㉡ 육풍 , ㉢ 해풍

병. ㉠ 해상 , ㉡ 육풍 , ㉢ 해풍

정. ㉠ 육지 , ㉡ 해풍 , ㉢ 육풍

[해설] 낮 동안 육상의 기온이 올라가면 육상의 공기는 팽창하여 상층의 등압면(等壓面)은 육상에서 해상으로 기울어지고 상층공기는 육상에서 해상으로 흐름이 생겨, 해면상에서는 고기압, 육상은 저기압이 형성되어 기압차에 의한 ‘해풍’(해상에서 육지로)이 발생, 밤에는 반대로 육상공기 수축으로 육상이 고기압이 되고 해상이 저기압이 됨으로써 ‘육풍’(육상에서 해상으로)이 발생하는 바람이 ‘해륙풍’이다.





문제은행

14. 해륙풍에 대한 다음의 설명 중 () 안에 들어갈 순서가 바르게 짝지어진 것은?

< 보 기 >

일반적으로 ①이 ②보다 강하고 불어 나가는 범위가 넓다, 반면에 ③은 약하고 범위가 좁다.

갑. ① 해풍 , ② 육풍 , ③ 해풍

을. ① 육풍 , ② 해풍 , ③ 해풍

병. ① 해풍 , ② 육풍 , ③ 육풍

정. ① 육풍 , ② 해풍 , ③ 육풍

[해설] 낮에 해상에서 육지로 부는 해풍은 통상 육풍보다 강하고(5~6m/s 또는 7~8m/s) 불어 나가는 범위(내륙 20~50km 까지)도 넓지만, 육풍은 2~3m/s로 약하고 범위(7~10km)도 좁다.

15. 다음 안개에 대한 설명 중 바르지 못한 것을 고르시오.

갑. 이류무 - 해상안개의 80%를 차지하며 범위는 넓으나 지속시간은 짧다.

을. 복사무 - 육상 안개의 대부분을 차지하며 국지적인 좁은 범위의 안개이다.

병. 전선무 - 전선을 동반한 따뜻한 비가 한기 속에 떨어질 때 증발로 발생한다.

정. 활승무 - 습윤한 공기가 완만한 산의 경사면을 강제 상승되어 수증기 응결로 발생된다.

[해설] • 해무(이류무): 따뜻하고 습윤한 공기가 따뜻한 표면에서 찬 표면으로 이동 중 접촉으로 냉각되어 발생 또는 건조하고 찬 공기가 따뜻하고 습한 표면으로 이동하는 동안 표면으로부터 증발에 의한 수증기 포화로 발생, 해상안개의 80%를 차지하며 범위가 넓고, 6시간 정도에서 며칠씩 지속될 때도 있다.

• 복사무: 육상 안개의 대부분으로, 밤에 지표면에 접한 공기가 점차 냉각(복사냉각)되어 노점온도에 이르러 안개가 발생한다.

• 전선무: 전선을 경계로 찬 공기와 따뜻한 공기의 온도차가 클 때 발생하기 쉬우며, 전선을 동반한 따뜻한 비가 한기 속에 떨어지는 동안 수증기 증가 및 포화로 인한 증발로 안개가 발생한다.

• 활승무: 산무라고도 하며, 습윤한 공기가 완만한 산의 경사면을 강제 상승되어 단열 팽창으로 기온하강과 함께 수증기 응결로 인해 발생하는 안개이다.

16. 풍향 및 풍속에 대한 아래의 설명 중 바르지 못한 것은?

갑. 풍향은 16방위로 표시하고 있다.

을. 풍향은 바람이 불어오는 방향을 말한다.

병. 풍속은 일정 시간에 바람이 불어간 거리를 말한다.

정. 동쪽과 남쪽 사이에서 불어오는 풍향을 동남풍이라 한다.

[해설] 8방위 풍향 표현은 북과 남을 먼저 써서 4방위(북,동,남,서) 사이의 방위를 표현한다. 남과 동쪽 사이의 풍향은 남동풍, 남과 서쪽 사이의 풍향은 남서풍이 된다. 풍속의 단위는 1초에 불어 나간 거리(m)로 풍속 5m/sec은 1초에 5미터 불어 나가는 풍속을 뜻한다.



14.병 15.갑 16.정

17. 바람이 불어오는 방향을 16방위로 표기하는 방법 중 바른 것을 고르시오.

갑. 약 290도 방향에서 불어오는 풍향은 북서서(NWW) 풍

을. 약 155도 방향에서 불어오는 풍향은 남남동(SSE) 풍

병. 약 110도 방향에서 불어오는 풍향은 동동남(EES) 풍

정. 약 020도 방향에서 불어오는 풍향은 북동북(NEN) 풍

[해설] 북에서 시작하여 시계방향으로, 4방위 표기법(북 N, 동 E, 남 S, 서 W), 8방위 표기법(북 N, 북동 NE, 동 E, 남동 SE, 남 S, 남서 SW, 서 W, 북서 NW), 16방위 표기법(북 N, 북북동 NNE, 북동 NE, 동북동 ENE, 동 E, 동남동 ESE, 남동 SE, 남남동 SSE, 남 S, 남남서 SSW, 남서 SW, 서남서 WSW, 서 W, 서북서 WNW, 북서 NW, 북북서 NNW)

18. 지상일기도의 열대저기압 분류에 사용되는 문자기호 중 바르지 못한 것은?

갑. 태풍 - T

을. 열대폭풍 - TS

병. 열대저압부 - TL

정. 위험 열대폭풍 - STS

[해설] < 열대저기압의 분류와 일기도 표시방법 >

한국 분류	WMO분류	중심최대풍속	문자기호
열대저압부	열대저압부(Tropical Depression)	17m/s 미만	L 또는 TD
태 풍	열대폭풍(Tropical Storm)	17 ~ 24m/s	TS
	위험 열대폭풍(Severe Tropical Storm)	24 ~ 32m/s	STS
	태풍(Typhoon/Hurricane/Cycron)	33m/s 이상	T

19. 태풍의 가항반원과 위험반원에 대한 설명 중 바른 것을 고르시오.

갑. 위험반원의 후반부에 삼각파의 범위가 넓고 대파가 있다.

을. 위험반원은 기압경도가 작고 풍파가 심하나 지속시간은 짧다.

병. 태풍의 이동축선에 대하여 좌측반원을 위험반원, 우측반원을 가항반원이라 한다.

정. 위험반원 중에서도 후반부가 최강풍대가 있고 중심의 진로상으로 휩쓸려 들어갈 가능성이 크다.

[해설] 태풍의 이동축선에서 좌측반원이 가항반원이고 우측반원이 위험반원이다. 좌측(가항)반원은 우측에 비해 상대적으로 약한편인데, 우측(위험)반원은 좌측에 비해 기압경도가 커서 바람이 강하여 풍파가 심하며 폭풍우의 지속시간도 길다. 우측(위험)반원 중에서도 전반부에 최강풍대가 있고 선박이 바람에 압류되어 태풍 중심의 진로상으로 휩쓸려 들어갈 가능성이 커서 가장 위험한 반원에 해당한다. 태풍 중심에서 50km 이내에는 삼각파가 심하며 특히 우측(위험)반원의 후반부에 삼각파의 범위가 넓고 대파가 있다.





문제은행

20. 태풍과 선박의 위치에 따른 피항법에 대한 설명 중 바르지 못한 것은?

갑. 풍향이 시계방향으로 우전하면 선박은 태풍 진로의 우측, 가항반원에 위치한다.

을. 풍향이 변하지 않고 폭풍우가 강해지며 기압이 점점 하강하면 선박은 태풍의 진로상에 있다.

병. RRR 피항법은 풍향이 우전하면, 선박은 태풍의 우측반원에 위치하고, 이때는 바람을 우현 선수에서 받으며 피항한다.

정. LLS 피항법은 풍향이 좌전하면, 선박은 태풍의 좌측반원에 위치하고, 이때는 바람을 우현 선미에서 받으며 피항한다.

[해설] 태풍의 영향권 내에서 선박의 풍향이 시계방향으로 우전하며 변하면 선박은 태풍 진로의 우측반원인 위험반원에 위치하게 되므로 RRR 피항법으로 피항해야 하며, 풍향이 반시계 방향으로 좌전하며 변하면 선박은 태풍 진로의 좌측반원인 가항반원에 위치하므로 LLS(Left, Left, starboard Stern) 피항법으로 피항하여야 한다.

21. 구멍뗏목 탑승법에 대한 설명 중 바르지 못한 것을 고르시오.

갑. 최대한 빠르게 물속으로 입수한 후 뗏목으로 올라탄다.

을. 탑승할 때 높이가 4.5미터 이내인 경우 천막 위로 바로 뛰어내려도 된다.

병. 탑승을 위해 보트 사다리 등 주변에 이용 가능한 모든 것을 준비 및 사용한다.

정. 뒤집어져 팽창했을 때는 뗏목 바닥의 고정장치를 이용, 체중을 실어 당기거나 풍향을 이용하여 복원시킨다.

[해설] 구멍뗏목 탑승 시에는 체온 및 체력 감소를 막기 위해 가능한 한 물속으로 들어가지 않고 탑승하는 것이 좋다. 사다리 등 보트에 있는 모든 이용 가능한 것을 활용하여 탑승하고, 높이가 4.5미터 이내에서는 구멍뗏목 천막 위로 바로 뛰어내릴 수 있다.

22. 예인 시 주의할 점에 대한 다음의 설명 중 바르지 못한 것은?

갑. 예인줄의 길이는 풍파가 강할수록 평상시보다 짧게 하는 것이 좋다.

을. 예인줄은 견고하게 묶되 긴급 시에는 빨리 풀 수 있도록 묶어야 한다.

병. 예인줄의 길이는 일반적으로 예인 보트와 끌려가는 보트의 총 길이보다 3배 이상이 요구된다.

정. 먼바다에서 예인 시 예인줄의 상당 부분이 항상 물에 잠기도록 하여 로프 절단을 방지한다.

[해설] 예인줄의 길이가 짧아도 끊어지는 경우가 흔하므로 일정 이상의 길이가 필요한데, 일반적으로 예인선과 피예인선의 길이의 합보다 3배 이상 요구되며, 풍파가 아주 강할 때는 예인줄의 길이를 더욱 길게 하는 것이 좋다.

23. 구멍뗏목에 승선 완료 후 즉시 취할 행동에 관한 지침으로 보기 쉬운 곳에 게시되어 있는 것은?

갑. 생존지침서

을. 의료설명서

병. 행동지침서

정. 구명신호 설명서

[해설] 생존지침서는 구멍뗏목 내에서 생존방법과 만국 공통의 구명신호 송수신 해독 지도서이며, 구명신호 설명서는 구명시설과 조난선박과의 통신에 필요한 신호의 방법과 의미가 설명되어 있다.



24. 구명뗏목이 바람에 떠내려가지 않도록 바닷속의 저항체 역할과 전복방지에 유용한 것은?

- 갑. 해묘
- 을. 안전번
- 병. 구명줄
- 정. 바닥기실

[해설] 안전번은 뗏목이 팽창한 경우 적절한 기실 압력을 유지하기 위해 가스를 배출시키는 장치, 구명줄은 외주(수중 표류자)와 내주(뗏목 탑승자) 구명줄로 조난자가 붙잡기 위한 끈, 바닥기실은 주기실의 하부면에 있고 의장품대에 비치된 충기펌프로 팽창시킬 수 있다. 해묘(Sea anchor)는 2개 중 1개는 본체에 달려있고 1개는 의장품대에 있으며 10미터의 나일론 줄이 연결되어 있다.

25. 구명뗏목의 의장품인 행동지침서의 기재사항으로 바르지 못한 것은?

- 갑. 다른 조난자가 없는지 확인할 것
- 을. 침몰하는 배 주변 가까이에 머무를 것
- 병. 다른 구명정 및 구명뗏목과 같이 행동할 것
- 정. 의장품 격납고를 열고 생존지침서를 읽을 것

[해설] 행동지침서에는 침몰하는 배에서 신속하게 떨어질 것이 기재되어 있다. 그 외 행동지침서 기재사항으로 “구명정의 기능을 확인할 것”이 있다.

26. 조난신호 장비에 대한 다음의 설명 중 바르지 못한 것은?

- 갑. 신호 홍염 - 손잡이를 잡고 불을 붙이면 1분 이상 붉은색의 불꽃을 낸다.
- 을. 발연부 신호 - 불을 붙여 손으로 잡거나 배 위에 올려놓으면 3분 이상 연기를 분출한다.
- 병. 자기 점화등 - 구명부환(Life Ring)에 연결되어 있어 야간에 수면에 투하되면 자동으로 점등된다.
- 정. 로켓 낙하산 화염 신호 - 공중에 발사되면 낙하산이 펼쳐 초당 5미터 이하로 떨어지면서 불꽃을 낸다.

[해설] 로켓 낙하산 화염 신호(Rocket parachute flare signal)는 수직으로 쏘아 올릴 때 고도 300미터 이상 올라가야 하며 40초 이상의 연소시간을 가져야 한다. 신호 홍염(Hand flare)은 손으로 잡고서 조난신호를 알리는 장비이나, 발연부 신호(Buoyant smoke signal)는 방수 용기로 포장되어 있고 잔잔한 해면에 3분 이상 연기를 분출하는데, 발화 동안에 상당한 고온이므로 손으로 잡아선 안 되며 갑판 위에 두었을 때 화재 위험이 크므로 점화 후 물에 던져 해면 위에서 연기를 낸다.

27. 다음 중 4가지 화재 종류와 효과적인 소화기 연결이 바르지 못한 것은?

- 갑. A급(일반 가연물 화재) - 포말소화기, 분말소화기
- 을. B급(유류 및 가스 화재) - 포말소화기, 분말소화기, 이산화탄소 소화기
- 병. C급(전기 화재) - 포말소화기, 이산화탄소 소화기
- 정. D급(금속 화재) - 금속화재 전용 소화기(건식 화학약품)

[해설] C급 전기 화재에는 분말소화기와 이산화탄소(CO2) 소화기 2종류만 사용이 가능, CO2와 거품에 의해 산소를 차단시켜 소화하는 포말소화기는 전기화재에 적합하지 않다. 분말소화기는 A, B, C, 모든 화재에 사용이 가능하다.





문제은행

28. 수동 팽창식 구멍조끼에 대한 다음의 설명 중 바르지 못한 설명은?

- 갑. 부피가 작아서 관리, 취급, 운반이 간편하다.
- 을. CO2 팽창기를 이용하여 부력을 얻는 구멍조끼이다.
- 병. 협소한 장소나 더운 곳에서 착용 및 활동이 편리하다.
- 정. CO2 팽창 후 부력 유지를 위한 공기 보충은 필요 없다.

[해설] 수동 팽창형 구멍조끼는 CO2 팽창기 줄을 손으로 직접 잡아 당겨 팽창시키는 방식으로, 착용 후 수영하기 좋고 활동의 편리함이 있으나 수중에서 장시간 부력 유지를 위해서는 입으로 공기를 불어 넣는 장치를 이용하여 수시로 빠진 공기를 보충시켜 주어야 하는 단점도 있다.

29. 자동 및 수동 겸용 팽창식 구멍조끼 작동법에 대한 설명 중 바르지 못한 것은?

- 갑. 물감지 센서(Bobbin)에 의해 익수 시 10초 이내에 자동으로 팽창한다.
- 을. 자동으로 팽창하지 않았을 경우, 작동 손잡이를 당겨 수동으로 팽창시킨다.
- 병. CO2 가스 누설 또는 완전히 팽창되지 않았을 경우 입으로 직접 공기를 불어 넣는다.
- 정. 직접 공기를 불어 넣은 후에는 가스 누설을 막기 위해 마우스피스 마개를 거꾸로 닫는다.

[해설] 자동 및 수동 겸용 신형 팽창식 구멍조끼는 물 감지 센서(Bobbin)에 의해 익수 시 자동으로 팽창되며, 자동으로 팽창되지 않을 경우 작동 손잡이를 당겨 수동으로 팽창이 가능하다. 공기를 보충해야 할 경우에 사용하는 마우스피스는 공기를 뿜 때도 사용하게 되는데, 마우스피스 마개를 거꾸로 닫게 되면 에어백 내부의 공기가 빠지게 된다.

30. 자동 및 수동 겸용 팽창식 구멍조끼의 관리방법으로 바르지 못한 설명은?

- 갑. 습도가 높고 밀폐된 공간에서 장시간 보관을 피한다.
- 을. 사용 후 환기가 잘되고 햇볕이 잘 드는 곳에 보관해야 한다.
- 병. 비가 오거나 습기가 많은 날은 보빈(Bobbin) 오작동에 주의를 요한다.
- 정. 팽창 후 재사용을 위해서는 에어백 내부의 공기를 완전히 빼줘야 한다.

[해설] 물에 의해 작동하는 보빈의 오작동 방지를 위해 습도가 높고 밀폐된 환경에서의 보관을 피하고, 우천 및 습기가 높은 날은 사용 중 주의를 요한다. 사용 전 보빈과 실린더 상태를 반드시 확인하며, 팽창 후 재사용을 위해서는 반드시 에어백 내부의 공기를 완전히 빼주어야 하며, 실린더와 보빈은 일회성 부품으로 팽창 후 교체하여 사용해야 한다. 세탁 시 실린더, 보빈, 해수전지 등은 몸체로부터 반드시 분리해야 하며, 사용 후에는 환기가 잘되고 그늘진 곳에 보관해야 한다.

31. 화재 발생 시 조치사항으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 화재구역의 통풍을 차단하고 선내 조명 등 전원은 유지
- 을. 발화원과 인화성 물질이 무엇인가 알아내어 소화방법 강구
- 병. 초기 진화 실패 시 퇴선을 대비하여 필요 장비 확보
- 정. 소화 작업과 동시에 화재 진화 실패 시의 대책을 강구

[해설] 화재구역의 추가화재가 발생치 않도록 통풍 및 전원을 차단한다.



28.정 29.정 30.을 31.갑

32. 생존수영의 방법으로 옳바르지 않은 것을 고르시오

갑. 구조를 요청할 때는 누워서 고함을 치거나 두 손으로 구조를 요청한다.

을. 익수자가 여러 명일 경우 이탈되지 않도록 서로 껴안고 하체를 서로 압박하고 잡아준다.

병. 부력을 이용할 장비가 있으면 가슴에 밀착시켜 체온을 유지한다.

정. 온몸에 힘을 뺀 상태에서 몸을 뒤로 젖혀 하늘을 보는 자세를 취한다.

[해설] 두 손으로 구조를 요청하게 되면 에너지 소모가 많고 부력장비를 놓치기 쉽다. 또한 몸이 가라앉을 가능성이 있기 때문에 구조를 요청할 때에는 한 손으로 흔든다.

33. 무동력보트를 이용한 구조술에 대한 설명 중 잘못된 것은?

갑. 익수자에게 접근해 노를 건네 구조할 수 있다.

을. 익수자를 끌어올릴 때 전복되지 않도록 주의한다.

병. 보트 위로 끌어올리지 못할 경우 뒷면에 매달리게 한 후 신속히 이동한다.

정. 보트는 선미보다 선수방향으로 익수자를 탈 수 있도록 유도하는 것이 효과적이다.

[해설] 무동력보트의 경우 선미가 선수보다 낮으며 스크루가 없기 때문에 선미로 유도하여 끌어 올리는 것이 효과적이다.

34. 수상 인명구조의 우선순위로 가장 옳바른 것은?

갑. 직접(맨몸) 구조 - 간접(장비) 구조 - 물 밖에서 구조

을. 간접(장비) 구조 - 물 밖에서 구조 - 직접(맨몸) 구조

병. 직접(맨몸) 구조 - 물 밖에서 구조 - 간접(장비) 구조

정. 물 밖에서 구조 - 간접(장비) 구조 - 직접(맨몸) 구조

[해설] 물에 빠진 사람을 발견 시 2가지만 생각해야 한다. 첫째 : 수영에 자신이 있어도 직접구조(맨몸 구조) 방법은 고려하지 않는다. 둘째 : 수영에 자신이 있어도 수영을 제외한 어떤 구조 방법을 사용 할 것인가 판단한다.

35. 선박 충돌 시 조치사항으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 인명구조에 최선을 다한다.

을. 침수량이 배수량보다 많으면 배수를 중단한다.

병. 침몰할 염려가 있을 때에는 임의좌초 시킨다.

정. 퇴선할 때에는 구명조끼를 반드시 착용한다.

[해설] 대량 유입되는 물을 감당할 수 없을지라도 부력 상실 전까지 시간 확보를 위해 배수를 중단해서는 안 된다. 임의좌초(Beaching)란 해변좌초, 임의좌주 또는 임시좌주라고도 표현하는데, 의도치 않은 좌초 사고가 아니라 선박의 침몰을 막기 위해 수심이 낮은 해변 모래톱 등에 이동시켜 해변에 얹히게 하여 침몰을 막기 위함이다.





문제은행

36. 항해 중 가족이 바다에 빠진 경우 취해야 할 방법으로 옳바르지 않은 것은?

갑. 구명부환을 던진다.

을. 즉시 입수하여 가족을 구조한다.

병. 타력을 이용하여 미속으로 접근한다.

정. 119에 신고한다.

[해설] 인명구조는 본인 안전의 확보가 최우선으로 안전장비를 갖춘 상태에서 구조하여야 하며, 직접 (맨몸) 구조 보다는 물 밖에서 구조장비를 이용한 간접구조를 우선하여야 한다.

37. 구명뗏목 작동 및 취급 시에 대한 설명으로 옳은 것은?

갑. 자동이탈장치에는 절대로 페인트 등 도장을 하면 안 된다.

을. 구명뗏목 팽창법 2가지 중 수동보다는 자동 이탈하여 탑승하는 것이 안전하다.

병. 구명뗏목 정비 및 운반을 위한 취급 시 작동줄을 당겨서 운반하는 것이 안전하다.

정. 기상이 악화된 해상에 대비하여 항해 중 별도의 고박장치를 단단히 해두는 것이 좋다.

[해설] 자동이탈장치에 페인트 도장을 할 경우 침몰 후 수압에 의한 자동 이탈 및 팽창이 불가해 지므로 절대로 도장처리를 하지 않아야 한다. 수동이탈은 보트가 침몰하기 전이라도 탈출을 위해 시행하게 되며, 자동이탈은 침몰 후 수심 2~4미터의 수압에 의해 자동 팽창되는 것으로 안전과는 무관하다. 작동줄은 수동으로 구명뗏목을 팽창시키는 줄로써 조난이 아닌 상황에서 취급 중 당겨서는 안 된다. 로프 등으로 별도 고박하게 되면 침몰 시 자동 이탈 및 팽창이 불가해진다.

38. 보트를 조종하여 익수자를 구조하는 방법으로 가장 거리가 먼 것은?

갑. 타력을 이용하여 미속으로 접근한다.

을. 익수자까지 최대 속력으로 접근한다.

병. 익수자 접근 후 레버를 중립에 둔다.

정. 여분의 노, 구명환 등을 이용하여 구조한다.

[해설] 타력으로 미속 접근하고 회전하는 스크류에 의한 안전사고 방지를 위해 익수자에게 접근 후에는 전·후진 레버를 중립에 두며, 여분의 노 또는 구명환 등을 이용하여 구조한다.

39. 항행 중 비나 안개 등에 의해 시정이 나빠졌을 때 조치사항으로 틀린 것은?

갑. 낮에도 항해등을 점등하고 속력을 줄인다.

을. 다른 선박의 무중신호 청취에 집중한다.

병. 주변의 무중신호 청취를 위해 기적이나 싸이렌은 작동하지 않는다.

정. 시계가 좋아질 때를 기다린다.

[해설] 소형보트의 경우 시계 악화 예상 또는 징후가 있으면 출항하지 않고, 조기에 귀항해야 한다. 또한, 제한 시계로 인해 위치가 불명해지면 무리하게 항행하지 말고 투묘 또는 안전한 곳에서 대기하며, 저 시정에서 주야간 항해등을 점등해야 하며 규정에 따른 무중신호(기적, 싸이렌 등)를 취명하는 동시에 주변 다른 선박의 무중신호 청취에 귀기울인다.



40. 다음 보기의 인명구조 장비에 대한 설명 중 ()안에 들어갈 적합한 것을 고르시오.

< 보 기 >

- (①)은 비교적 멀리 있는 익수자를 구출하는데 이상적이다.
- (②)은 비교적 가까이 있는 익수자를 구출하는데 이상적이다.

갑. ① 구명부환(Life Ring), ② 레스큐 캔

을. ① 구명부환(Life Ring), ② 드로우 백(구조용 로프백)

병. ① 드로우 백(구조용 로프백), ② 구명부환(Life Ring)

정. ① 구명부환(Life Ring), ② 구명공(구명볼; Kapok Ball)

[해설] · 드로우 백은 부력을 갖춘 소형 주머니에 20~30m 로프가 들어 있음. 로프(20~30m)로 구성된 구명공과 함께 먼 거리 익수자 구조에 사용

· 구명부환은 익수자가 잡기 쉽도록 튜브형식의 외형 측면 4곳에 끈이 달린 구조장비로 중량이 다른 구조장비에 비해 무거운 편이라 근거리에 적합

41. 해묘(Sea Anchor)에 대한 설명 중 바르지 못한 것을 고르시오.

갑. 소형 선박에 해묘를 설치 시 선미에 설치하여 파도를 뒤로 받으며 표류한다.

을. 기상 악화 상태에서 소형 선박의 기관 고장 시 전복을 방지할 수 있는 수단이다.

병. 거친 해상의 구명정과 구명뗏목에서는 표류 중 표류속도를 줄이기 위한 기능을 한다.

정. 해묘는 수중에서 끌림으로서 파랑 방향에 대하여 일정한 선체 방향을 유지하는 기능을 한다.

[해설] 천과 여러 가닥의 로프로 연결된 낙하산 모양의 해묘는 바람과 너울 하에서 정횡파(Beam sea)에 의한 전복의 위험(Broaching to)을 피하기 위해 표류하는 보트의 선수에 설치하는 수중 닻으로, 표류 중 선수를 바람과 너울이 오는 방향으로 유지하는 것이 주요한 목적이다.

42. 폭풍우시 대처방법으로 옳바르지 않은 것은?

갑. 파도의 충격과 동요를 최대한 줄이기 위해 속력을 줄이고 풍파를 선수 20°~30° 방향에서 받도록 조종한다.

을. 파도의 충격과 동요를 최대한 줄이기 위해 속력을 줄이고 풍파를 우현 90° 방향에서 받도록 조종한다.

병. 파도를 보트의 횡방향에서 받는 것은 대단히 위험하다.

정. 보트의 위치를 항상 파악하도록 노력한다.

[해설] 선내로 파도가 밀려들어 오는 것에 주의해서 조종하고, 들어오는 물은 즉시 배수한다. 그렇지 않으면 선저에 고인 물의 이동으로 복원력이 저하되고 동시에 전기계통의 고장 원인도 된다.

43. 연해구역 항행 보트에 탑재되어 있는 팽창식 구명뗏목(Life Raft)의 탑재 의장품으로 옳지 않은 것은?

갑. 생존지침서

을. 행동지침서

병. 분해지침서

정. 구명신호설명표

[해설] 분해지침서는 의장품이 아니다.



40.병 41.갑 42.을 43.병



44. 선미가 었했을 때의 조치로 맞는 것은?

갑. 기관을 사용하여 후진한다.

을. 앵커를 이용하여 자력 이초를 시행한다.

병. 선수를 앵커 등으로 고정시킨다.

정. 선미 흘수를 줄인 후 기관을 사용한다.

[해설] 선미가 었었을 때에는 키와 스크루에 손상이 가지 않도록 선미 흘수를 줄여야 한다.

45. 화재 발생 시 유의 사항에 대한 설명으로 옳은 것을 고르시오.

갑. 화재 발생원이 풍상측에 있도록 보트를 돌리고 엔진을 정지한다.

을. 엔진룸 화재와 같은 B급 유류 화재에는 대부분의 소화기 사용이 가능하다.

병. 화재 예방을 위해 기름이나 페인트가 묻은 걸레는 공기가 잘 통하지 않는 곳에 보관한다.

정. C급 화재인 전기화재에 물이나 분말소화기는 부적합하여 포말소화기나 이산화탄소(Co2) 소화기를 사용한다.

[해설] 화재 발생원이 풍하측에 있도록 보트를 돌리고 엔진을 정지하여야만 화재원으로부터 발생하는 연기를 피할 수 있으며 화재의 확산도 줄일 수 있다. B급 유류화재에는 Co2, 포말, 분말 소화기 등 대부분의 소화기 사용이 가능하다. 기름 등 유류에 오염된 물질(기름 걸레 등)은 밀폐된 곳에서 유증기에 의한 자연발화 위험이 크므로 공기가 잘 통하는 곳에 보관한다. C급 전기화재에는 누전 가능성이 있으므로 액체가 없는 분말 또는 이산화탄소(Co2) 소화기를 사용하여야 한다.

46. 임의좌주(임시좌주, Beaching)를 위해 적당한 해안을 선정할 때 유의사항으로 옳은 것은?

갑. 해저가 모래나 자갈로 구성된 곳은 피한다.

을. 경사가 완만하고 육지로 둘러싸인 곳을 선택한다.

병. 임의좌주 후 자력 이초를 고려하여 강한 조류가 있는 곳을 선택한다.

정. 임의좌주 후 자력 이초에 도움을 줄 수 있도록 갯벌로 된 곳을 선택한다.

[해설] · 임의 좌주에 적당한 해안은, 해저가 모래나 자갈로 구성되어 있는 곳이 좋다.

- 경사가 완만하여야 간조·만조 시 급격한 선체 기울임을 피할 수 있다.
- 강한 조류가 있는 곳은 임의 좌주를 위한 해안으로 적합하지 않다.
- 자력 이초까지 고려한다면 갯벌로 된 해안은 피해야 한다.



47. 해양사고 대처에 있어 다음 보기와 같은 판단들은 무엇을 시도하기 전에 고려할 사항인가?

< 보 기 >

- 손상 부분으로부터 들어오는 침수량과 본선의 배수 능력을 비교하여 물에 뜰 수 있을 것인가
- 해저의 저질, 수심을 측정하고 끌어낼 수 있는 시각과 기관의 후진 능력을 판단
- 조류, 바람, 파도가 어떤 영향을 줄 것인가
- 무게를 줄이기 위해 적재된 물품을 어느 정도 해상에 투하하면 물에 뜰 수 있겠는가

갑. 충돌

을. 접촉

병. 좌초

정. 이초

[해설] 좌초 사고 즉시의 조치로는, 1) 즉시 기관을 정지, 2) 손상부 파악, 3) 손상부 확대 가능성에 주의하여 후진 기관 사용 여부 판단, 4) 자력 이초 가능 여부 판단, 5) 이초 결정 시 이초를 위한 방법을 선택한다. 상기 보기는 좌초 또는 임의 좌주 후 탈출하기 위한 이초법 시도 시 고려할 사항들이다.

48. 해상에서 선박 간 충돌 또는 장애물과의 접촉 사고 시에 조치하여야 할 사항으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 충돌을 피하지 못할 상황이라면 타력을 줄인다.

을. 충돌이나 접촉 직후에는 기관을 전속으로 후진하여 충돌 대상과 안전거리 확보가 우선이다.

병. 파공이 크고 침수가 심하면 격실 밀폐와 수밀문을 닫아서 충돌 또는 접촉된 구획만 침수되도록 한다.

정. 충돌 후 침몰이 예상되는 상황이면 해상으로 탈출을 대비하여야 하며, 수심이 낮은 곳에 임의 좌주를 고려한다.

[해설] 충돌로 발생한 수면하 파공부는 두 선체가 떨어질 때 파공부 노출로 해수 유입량이 최대가 되며, 침몰 위험도 높아지므로 손상부가 파악될 때까지 유지하는 것이 더 안전할 수 있다.

49. 다음은 좌초 후 자력으로 이초할 때 유의사항으로 가장 옳은 것은?

갑. 암초 위에 얹힌 경우, 구조가 될 때까지 무작정 기다린다.

을. 저조가 되기 직전에 시도하고 바람, 파도, 조류 등을 이용한다.

병. 선체 중량을 경감 할 필요가 있을 땐 이초 시작 직 후에 실시한다.

정. 갯벌에 얹혔을 때에는 선체를 좌우로 흔들면서 기관을 사용하면 효과적이다.

[해설] 암초에 얹힌 시점이 저조 진행 중이라면 얹힌 상태로 기울기가 커져 전복의 위험 발생(조석 확인 후 안전대책 필요), 고조가 되기 전 이초를 시도하며, 선체 중량 경감 시기는 이초 시작 직전에 실시, '정'은 갯벌에 좌초 시 이초를 위한 방법 중 하나이다.

50. 다음 중 선박의 속력 단위로 옳바른 것은?

갑. 킬로미터

을. 노트

병. 마일

정. 피트

[해설] 선박의 빠르기를 나타내는 속력의 단위는 노트(Knot)를 사용한다. 즉, 1노트(knot)는 선박이 1시간에 1해리(1,852m)를 움직이는 빠르기를 나타내는 것이다.



47.정 48.을 49.정 50.을



문제은행

51. 다음 중 좁은 수로에서 보트 운항자가 주의하여야 할 것으로 옳은 것은?

갑. 속력이 너무 빠르면 조류영향을 크게 받으며, 타의 효력도 나빠져서 조종이 곤란할 수 있다.

을. 야간에는 보트의 조종실 등화를 밝게 점등하여 타 선박이 나의 존재를 확인하기 쉽도록 한다.

병. 음력 보름 만월인 야간에는 해면에 파랑이 있고 달이 후방에 있을 때가 전방 경계에 용이하다.

정. 일시에 대각도 변침을 피하고, 조류 방향과 직각되는 방향으로 선체가 가로 놓이게 되면 조류 영향을 크게 받는다.

[해설] '갑' 속력이 너무 느리면 조류영향이 크고, 타효가 저하, '을' 야간 경계 강화를 위해 조타실은 어두워야 하며 야간에 선박 존재 확인은 항해등 또는 정박등(법정등화)으로 확인, '병'의 경우 전방 경계에 불리, '정'은 좁은 수로에서 조류의 영향과 관련된 변침 시 주의사항

52. 항해 중 해도를 이용할 때 주의사항으로 가장 적합한 것을 고르시오

갑. 해저의 요철이 불규칙한 곳을 항행한다.

을. 등심선이 기재되지 않은 것은 측심이 정확한 곳이다.

병. 수심이 고르더라도 수심이 얇고 저질이 암초인 공백지를 항행한다.

정. 자세히 표현된 구역은 수심이 복잡하게 기재되었더라도 정밀하게 측량된 것으로 볼 수 있다.

[해설] · 공백지(空白紙): 수심 숫자가 없는 해도상의 공백면

· 도재된 수심이 조밀하거나 등심선 등이 기재된 것이 정밀하게 측정된 것으로, 소해된 구역은 수심이 조잡해 보이더라도 정밀 측심이 된 것이라 안전하다. 등심선이 기재되지 않은 것은 정측(精測)되지 않았거나 해저 요철이 심한 곳으로 주의하여야 한다.

53. 다음 중 1해리를 미터 단위로 환산한 것으로 올바른 것은?

갑. 1,582m

을. 1,000m

병. 1,852m

정. 1,500m

[해설] 해리(N/M = Nautical Mile)는 바다에서 거리의 사용 단위이며, 1해리(마일)는 1,852m이다.

54. 조류의 유속은 ()의 모양에 따라 예측이 가능하다.

갑. 복두칠성

을. 달

병. 태양

정. 뭉게구름

[해설] 달의 겉보기 모양(월령)에 따라 인력(引力)이 다르게 작용한다.

55. 해도에서 수심이 같은 장소를 연결한 선을 무엇이라 하는가?

갑. 경계선

을. 등고선

병. 등압선

정. 등심선

[해설] 해도에 수심 2m, 5m 기준으로 등심선이 그려져 있으며, 이후 10m, 20m, 30m와 같이 등심선과 선 중간에 숫자(10, 20, 30)함께 등심선이 표기되기도 한다.



51.정 52.정 53.병 54.을 55.정

56. 해안선을 나타내는 경계선의 기준은?

갑. 약최저저조면 을. 기본수준면 병. 평균수면 정. 약최고고조면

[해설] 약최고고조면(Approximate Highest High Water)은 조석으로 인해 가장 높아진 해수면 높이를 말하며, 이 높이를 해안선의 경계로 사용한다.

57. 다음 중 해도에 나타나지 않는 것은?

갑. 조류속도 을. 조류방향 병. 수심 정. 풍향

[해설] 해도에는 해안의 지형, 조류의 성질, 수심 등이 표시

58. 다음 중 조차가 극대가 될 때의 조석을 무엇이라 하는가?

갑. 고조 을. 대조 병. 만조 정. 분점조

[해설] 대조란 삭과 망이 지난 뒤 1~2일 만에 생긴 조차(조석 간만의 차)가 극대인 때의 조석으로 '사리'라고도 하며, 음력 초하루와 보름 때 달과 태양이 일직선상에 위치하여 달의 기조력과 태양의 기조력이 합쳐져 한 달 중 조차가 최대가 되는 시기를 말한다.

59. 조석현상 중 창조에 대한 설명으로 옳은 것은?

갑. 저조에서 고조로 되기까지 해면이 점차 높아지는 상태이다.
 을. 고조에서 저조로 되기까지 해면이 점차 낮아지는 상태이다.
 병. 고조와 저조시에 해면의 승강운동이 순간적으로 거의 정지한 것 같이 보이는 상태이다.
 정. 조석으로 인하여 해면이 가장 낮아진 상태이다.

[해설] 창조류는 저조에서 고조로 되기까지 해면이 점차 높아지는 것을 상태이며, 낙조류는 고조에서 저조로 되기까지 해면이 점차 낮아지는 상태이다.

60. 기조력에 의해 일어나는 해수의 수평운동을 무엇이라고 하는가?

갑. 조류 을. 조석 병. 파도 정. 풍랑

[해설] 기조력이란 조석을 일으키는 힘이며, 조석에 의해 생기는 해수의 수평방향 운동을 조류라고 한다.

61. 밀물과 썰물의 차가 가장 작을 때를 무엇이라고 하는가?

갑. 사리 을. 조금 병. 상현 정. 간조

[해설] 상현과 하현때는 달과 태양이 직각을 이루고 있으므로 달의 기조력과 태양의 기조력이 나뉘어져 기조력이 상쇄되므로 조차가 최소가 되는데 이때를 조금(Neap Tide) 또는 소조라고 한다.





문제은행

62. 열대 또는 아열대에 근원을 두고 있는 해류로서 부근의 해수에 비하여 온도가 높으며 염분이 높고 해수가 투명한 해류는 무엇인가?

갑. 난류 을. 한류 병. 계류 정. 급조

[해설] 난류에 대한 설명이다.

63. 창조 또는 낙조의 전후에 해면의 승강은 극히 느리고 정지하고 있는 것 같아 보이는 상태로 해면의 수직운동이 정지된 상태를 ()라 한다.

갑. 계류 을. 정조 병. 평균수면 정. 전류

[해설] 정조(Stand of tide)에 대한 설명으로 해면의 수직운동이 정지한 상태를 뜻하며, 계류(Slack water)는 조류의 전류시에 수평방향의 흐름인 조류가 정지된 상태로 계류를 전류(Turn of tidal current)라고도 한다.

64. 수면 위 또는 수면 아래의 바위를 부르는 말들이다. 저조시에도 잘 보이지 않는 것으로 짝지어진 것은?

갑. 노출암, 암암 을. 간출암, 세암
병. 세암, 암암 정. 노출암, 간출암

[해설] 간출암은 저조시에 노출, 노출암은 만조, 간조에 관계없이 노출되는 바위를 말하며, 세암은 바위 정상부가 해도 기준면(약최저저조면)인 해수면에 접하고 있어 파도의 영향을 계속 받는(해수에 씻기는) 바위를 말한다.

65. 바다에서 대체로 일정한 방향으로 계속 흐르는 것은?

갑. 해류 을. 조석 병. 조류 정. 대류

[해설] 해류는 주기적인 해수면 상하운동인 조류, 폭풍 또는 지진에 의한 해일, 부진동, 연안류, 파랑 등 여러 요인의 복합적인 작용의 결과로 일어나는데, 특히 해류(Ocean Current, 海流)는 방향과 속도가 일정하고 정상적인 해수의 유동을 말한다..

66. 조석에 대한 다음의 정의 중 가장 적절한 것은?

갑. 기조력에 의한 해수의 주기적인 수평운동을 말한다.
을. 기조력에 의한 해수의 주기적인 수직운동을 말한다.
병. 기조력에 의한 해수의 주기적인 상승운동을 말한다.
정. 기조력에 의한 해수의 주기적인 하강운동을 말한다.

[해설] 조석(Tide)이란 어느 한 해역에서 해수면의 상승과 하강을 일으키며 밀물과 썰물의 현상으로, 달과 태양의 '기조력'에 의한 해수의 주기적인 수직운동을 의미한다. '기조력'이란 달과 태양이 지구에 작용하는 인력에 의해서 조석(수직운동)이나 조류(수평운동)를 일으키는 힘을 말한다.



62.갑 63.을 64.병 65.갑 66.을

67. 고조저조와 관계없이 항상 해수면에 밖에 나와 있는 바위를 무엇이라 하는가?

갑. 노출암 을. 간출암 병. 돌출암 정. 수몰암

[해설] 노출암에 대한 설명이다. 노출암은 고조저조 관계없이 항상 해수면에 노출되어 있는 바위로 간출암과 대비되는 용어이다.

68. 연안에서 수상 스포츠를 즐기는 사람들에게 외양 쪽으로 떠내려가게 하여 위험한 상황을 만드는 해류를 무엇이라 하는가?

갑. 파송류	을. 연안류
병. 이안류	정. 외양류

[해설] 이안류(Rip Current) : 파랑에 의해 발생하는 해류로서 해안에서 멀어져 가는 해류의 흐름에 따라 연안에서 수영이나 수상 스포츠를 즐기는 사람들에게 위험한 상황을 만들기도 한다.

69. 다음 보기에 있는 () 안에 공통으로 들어갈 말로 적합한 것은?

< 보기 >

- () 때 유속이 가장 강하게 되는 방향으로 흐르는 조류를 ‘()류’라고 한다.
- ()는 조석 때문에 해면이 낮아지고 있는 상태로서 고조에서 저조까지의 사이를 말한다.
- 보통 고조 전 3시 내지 고조 후 3시에서, 저조 전 3시 내지 저조 후 3시까지 흐르는 조류를 ‘()류’라고 한다.

갑. 창조 을. 낙조 병. 고조 정. 저조

[해설] 낙조 및 낙조류에 대한 공통적인 설명이다.

70. 조석 간만의 영향을 받는 항구에서 레저보트로 입출항 할 때, 오전 08시 14분 출항했을 때가 만조였다면, 아래 어느 시간대를 선택해야 만조 시의 입항이 가능한가?

갑. 당일 11시경(오전 11시경) 을. 당일 14시경(오후 2시경)
병. 당일 20시경(오후 8시경) 정. 다음날 02시경(오전 2시경)

[해설] 고조시 출항 후 고조시 재 입항이 필요시 12시간 후를 계획하여야 한다.

71. 계절풍과 해륙풍에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

갑. 우리나라 계절풍은 겨울에 북서풍, 여름에는 남동풍이 분다.

을. 우리나라의 계절풍은 반년 주기로 여름철과 겨울철의 풍향이 바뀌는 바람이다.

병. 해륙풍은 낮에 바다에서 육지로 해풍이 불고, 밤에는 육지에서 바다로 육풍이 분다.

정. 해륙풍은 낮에 육지에서 바다로 해풍이 불고, 밤에는 바다에서 육지로 육풍이 분다.

[해설] 해륙풍은 하루 동안에 육풍과 해풍이 바뀌는 바람으로 낮에 바다에서 육지로 해풍, 밤에 육지에서 바다로 육풍이 부다.





72. 조류에 대한 설명으로 옳바르지 않은 것은?

갑. 조류는 흘러가는 방향을 유향으로 하며 속도는 노트로 표시한다.

을. 조류는 조석에 의하여 생기는 해수의 주기적인 수평방향의 유동을 말한다.

병. 조류 때문에 해면이 높아지고 있는 상태로서 저조에서 만조까지의 사이를 창조라 한다.

정. 조류는 지형이나 해저의 상태에 영향을 받으며 대양에서는 약하지만 만 입구나 좁은 수로 등에서는 강하다.

[해설] ‘갑’, ‘을’, ‘정’은 ‘조류’에 대한 설명이다. ‘병’은 ‘조류’가 아닌 ‘조석’ 때문에 발생하는 현상으로, 조석으로 인해 해면이 높아지는 상태, 즉 저조에서 만조까지의 사이를 ‘창조’라고 한다.

73. 다음 중 용어의 정의가 옳지 않은 것은?

갑. 조차란 만조와 간조의 수위차이를 말한다.

을. 사리란 조차가 가장 큰 때를 말한다.

병. 정조란 해면의 상승과 하강에 따른 조류의 멈춤상태를 말한다.

정. 조류란 달과 태양의 기조력에 의한 해수의 주기적인 수직운동을 말한다.

[해설] 조류(Tidal Current) : 달과 태양의 기조력에 의한 해수의 주기적인 수평운동을 말한다.

74. 바람에 의하여 발생하는 해류를 무엇이라 하는가?

갑. 밀도류

을. 경사류

병. 난류

정. 취송류

[해설] 세계의 주된 해류는 바람 때문에 발생한다.

75. 이안류의 특징으로 옳바르지 않은 것을 고르시오

갑. 수영 미숙자는 흐름을 벗어나 옆으로 탈출한다.

을. 수영 숙련자는 육지를 향해 45도로 탈출한다.

병. 폭이 좁고 매우 빨라 육지에서 바다로 쉽게 헤엄쳐 나갈 수 있다.

정. 폭이 좁고 매우 빨라 바다에서 육지로 쉽게 헤엄쳐 나올 수 있다.

[해설] 이안류는 폭이 좁고 매우 빨라 바다로 쉽게 헤엄쳐 나갈 수 있지만, 바다에서 해안으로 들어오기는 어려울 때가 많다. 이안류는 해수욕을 즐기는 사람에게 가장 무서운 현상으로 먼바다로 향하는 강력한 물의 흐름에 무조건 대항하다 보면 큰 사고로 이어질 수 있다.

76. 조석의 간만에 따라 수면 위에 나타났다가 수중에 잠겼다하는 바위를 무엇이라 하는가?

갑. 노출암

을. 간출암

병. 돌출암

정. 수몰암

[해설] 저조시에만 노출되는 바위로 좌초사고가 빈번히 발생하는 간출암에 대한 설명이다. 노출암은 고조 저조 관계없이 항상 해수면에 노출되어 있는 바위로 간출암과 대비되는 용어이다.



77. 수상레저 활동시 수온에 대한 설명으로 옳은 것을 모두 고르시오?

< 보 기 >

- ① 우리나라 연안의 평균 수온 중 동해안이 가장 수온이 높다.
- ② 우리나라 서해가 계절에 따른 수온 변화가 가장 심한 편이다.
- ③ 남해는 쿠로시오 난류의 영향으로 계절에 따른 수온 변화가 심하지 않다.
- ④ 조난 시 체온 유지를 고려할 때, 동력수상레저의 경우에는 2℃ 미만의 수온도 적합하다.

갑. ①, ③ 을. ①, ④ 병. ②, ③ 정. ③, ④

[해설] 동해의 평균수온이 가장 낮고 수온변화는 서해가 가장 크며, 남해는 난류 영향으로 변화가 작다. 보트를 타는 경우에도 조난 시 체온 유지를 고려한다면 최소 10℃ 이상이 적합

78. 따뜻한 해면의 공기가 찬 해면으로 이동할 때 해면부근의 공기가 냉각되어 생기는 것을 무엇이라 하는가?

갑. 해무 을. 구름 병. 이슬 정. 기압

[해설] 대부분의 해상 안개(해무)인 '이류무'는 상기와 같은 이유로 발생, 해무 중에서 증발 안개(증기무)는 건조하고 찬 공기가 따뜻하고 습한 표면으로 이동하는 동안 표면으로부터 증발에 의한 수증기 포화로 발생, 이류무는 해상 안개의 80%를 차지하며 범위가 넓고, 계속 시간이 6시간 정도에서 며칠씩 지속 될 때도 있다.

79. 계절풍에 대한 설명으로 타당하지 않는 것은?

갑. 반년 주기로 바람의 방향이 바뀐다.
 을. 계절풍을 의미하는 몬순은 아랍어의 계절을 의미한다.
 병. 겨울에는 해양에 저기압이 생성되어 대륙으로부터 해양 쪽으로 바람이 불게 된다.
 정. 여름계절풍이 겨울계절풍보다 강하다.

[해설] 겨울의 계절풍이 여름의 계절풍에 비해 훨씬 강하다.

80. 편서풍대 내에서 서쪽에서 동쪽으로 이동하는 고기압을 ()라 하고, ()의 동쪽부분에는 날씨가 비교적 맑고, 서쪽에는 날씨가 비교적 흐린 것이 보통이다. 위 괄호 안에 공통으로 들어갈 말은?

갑. 장마전선 을. 저기압
 병. 이동성저기압 정. 이동성고기압

[해설] 이동성고기압에 대한 설명이다.

81. 찬 공기가 따뜻한 수면 또는 습한 지면 위를 이동할 때 증발에 의해 형성된 안개는 무엇인가?

갑. 복사무 을. 전선무 병. 활승무 정. 증기무

[해설] 증기무에 대한 설명이며, 증발안개라고도 한다.



77.병 78.갑 79.정 80.정 81.정



82. 계절풍의 설명으로 틀린 것을 고르시오.

갑. 계절풍은 대륙과 해양의 온도차에 의해 발생 된다.

을. 겨울에는 육지에서 대양으로 흐르는 한랭한 기류인 북서풍이 분다.

병. 여름에는 바다는 큰 고기압이 발생하고 육지는 높은 온도로 저압부가 되어 남동풍이 불게 된다.

정. 겨울에는 대양에서 육지로 흐르는 한랭한 기류인 남동풍이 분다.

[해설] 겨울에는 육지에서 대양으로 흐르는 한랭기류인 북서풍이 분다.

83. 다음 중 바람에 대한 설명 중 틀린 것을 고르시오.

갑. 해륙풍은 낮에 바다에서 육지로 해풍이 불고, 밤에는 육지에서 바다로 육풍이 분다.

을. 같은 고도에서도 장소와 시각에 따라 기압이 달라지고 이러한 기압차에 의해 바람이 분다.

병. 북서풍이란 남동쪽에서 북서쪽으로 바람이 부는 것을 뜻한다.

정. 하루 동안 낮과 밤의 바람 방향이 거의 반대가 되는 바람의 종류를 해륙풍이라 한다.

[해설] 풍향을 표현할 때에는 불어나가는 방향이 아닌, 불어오는 방향으로 표기한다.

84. 해도에 표기된 조류에 대한 설명으로 옳은 것은?

갑. 해도에 표기된 조류의 방향 및 속도는 측정치의 최대방향과 최소속도이다.

을. 해도에 표기된 조류의 방향 및 속도는 측정치의 최대방향과 최대속도이다.

병. 해도에 표기된 조류의 방향 및 속도는 측정치의 평균방향과 평균속도이다.

정. 해도에 표기된 조류의 방향 및 속도는 측정치의 최소방향과 최소속도이다.

[해설] 해도상 조류 표기에는 유속과 유향이 표기된 창조류와 낙조류가 있는데 이것은 다만 측정한 평균 방향 및 양을 나타내고 있을 뿐이므로 실제 향해 당시의 유향, 유속이 해도에 기재된 유향 및 유속과 다를 수 있음을 상시 주의하여야 한다.

85. 다음 중 하루 동안 발생하는 해륙풍에 대한 설명으로 틀린 것은?

갑. 해풍은 일반적으로 육풍보다 강한 편이다.

을. 해륙풍의 원인은 맑은 날 일사가 강하여 해면보다 육지 쪽이 고온이 되기 때문이다.

병. 낮과 밤에 바람의 영향이 거의 반대가 되는 현상은 해륙풍의 영향이다.

정. 밤에는 육지에서 바다로 해풍이 분다.

[해설] 밤에 육지에서 바다로 부는 바람을 육풍이라 한다.

86. 해상 안개인 해무(이류무)의 설명으로 옳은 것을 고르시오.

갑. 밤에 지표면의 강한 복사냉각으로 발생된다.

을. 전선을 경계로 하여 찬 공기와 따뜻한 공기의 온도차가 클 때 발생하기 쉽다.

병. 안개의 범위가 넓고 지속시간도 길어서 때로는 며칠씩 계속될 때도 있다.

정. 안개가 국지적인 좁은 범위의 안개이다.

[해설] 해상 안개인 이류무의 대표적인 특징과 발생 원인이다.



87. 우리나라 기상청 특보 중 해양기상 특보에 해당하는 것을 모두를 고르시오.

갑. 강풍, 지진해일, 태풍 (주의보·경보)

을. 강풍, 폭풍해일, 태풍 (주의보·경보)

병. 강풍, 폭풍해일, 지진해일, 태풍 (주의보·경보)

정. 풍랑, 폭풍해일, 지진해일, 태풍 (주의보·경보)

[해설] 해상 발효 특보의 종류는 다음의 총 4가지이다.

1. 풍랑 주의보(해상 풍속 14m/s 이상이 3시간 이상 지속 또는 유의파고¹ 3m이상 예상될 때), 풍랑 경보(해상 풍속 21m/s 이상이 3시간 이상 지속 또는 유의파고 5m이상 예상될 때)

※ 유의파고¹ : 파랑 관측 시 전체 파고에서 큰 순서부터 1/3개까지만 선택, 파고와 주기를 평균한 것

2. 폭풍해일 주의보·경보: 지진 이외의 현상(천문조, 태풍, 폭풍, 저기압 등)으로 해안 해일파고가 지역별 기준값² 이상 예상될 때(지역기준값² : 주의보는 해일 파고가 평균만조해면으로부터 3m 이상, 경보는 5m 이상)

3. 지진해일 주의보·경보: 지진으로 해안에서 규모 7.0 이상에서 해일파고 0.5m 이상일 때(주의보), 규모 7.5 이상에서 1m 이상 내습이 예상될 때(경보)

4. 태풍으로 강풍, 풍랑, 호우, 폭풍해일 주의보의 기준이 될 때(주의보), 강풍경보 또는 풍랑경보 기준이 되거나 총강수량 200mm 이상이 예상될 때 또는 폭풍해일경보 기준이 될 때(경보)

88. 다음과 같은 경우에는 해양의 기상이 나빠진다는 징조이다. 틀린 것은?

갑. 뭉게구름이 나타난다.

을. 기압이 내려간다.

병. 바람방향이 변한다.

정. 소나기가 때때로 닥쳐온다.

[해설] 뭉게구름(적운)은 날씨가 좋을 때 생기는 구름이다.

89. 소화기, 구명조끼 등 안전장비를 비치하는 가장 좋은 방법은?

갑. 선실 전체 고르게 비치

을. 선실 입구에 비치

병. 선내 창고에 비치

정. 조종석 인근에 비치

[해설] 소화기나 구명조끼는 유사시 바로 사용이 가능하도록 선실 전체에 고르게 비치하여야 한다.

90. 개방성 상처의 응급처치 방법으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 상처주위에 관통된 이물질이 보이더라도 현장에서 제거하지 않는다.

을. 손상부위를 부목을 이용하여 고정한다.

병. 무리가 가더라도 손상부위를 움직여 정확히 고정하는 것이 중요하다.

정. 상처부위에 소독거즈를 대고 압박하여 지혈 시킨다.

[해설] · 개방성 상처의 응급처치

- ① 손상부위를 과도하게 움직이면 심한통증과 2차 손상을 유발할 수 있으므로 최소한으로 움직인다.
- ② 가위를 이용하여 의복을 제거할 때에도 움직임을 최소화 한다.
- ③ 초기에는 출혈부위를 직접 눌러 압박을 가하고 직접압박으로 어느 정도 출혈이 감소하거나 지혈이 되면 상처 부위에 소독거즈를 덮어 압박하여 오염을 방지한다.
- ④ 부목으로 고정한다.





91. 골절 시 나타나는 증상과 징후로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 손상 부위를 누르면 심한 통증을 호소한다.

을. 손상부위의 움직임이 제한될 수 있다.

병. 골절 부위의 골격끼리 마찰되는 느낌이 있을 수 있다.

정. 관절이 아닌 부위에서 골격의 움직임은 관찰되지 않는다.

[해설] 골절이 발생하면 관절이 아닌 부위에서 골격의 움직임이 관찰될 수 있다. 즉 정상적으로 신전, 회전등의 운동이 일어나는 관절 이외의 골격부위에서 이상적인 움직임이 발생할 수 있다.

92. 다음 설명하는 화상의 정도는 몇도 화상인가?

<보 기>

· 피부 표피와 진피 일부의 화상으로 수포가 형성되고 통증이 심하며 일반적으로 2주에서 3주안으로 치유된다.

갑. 1도 화상

을. 2도 화상

병. 3도 화상

정. 4도 화상

[해설] 2도 화상은 뜨거운 물, 증기, 기름, 불 등에 의해서 손상을 받고 수포가 생기며 통증을 동반한다. 1도 화상은 피부 표피층만 손상된 상태로 동통이 있으며 피부가 붉게 변하나 수포는 생기지 않으며, 3도 화상은 진피의 전 층이나 진피 아래의 피부밑지방까지 손상된 화상이다. 3도 화상일 입은 부분은 건조되어 피부가 마른 가죽처럼 되면서 색깔이 변한다.

93. 저체온증은 보통 체온이 몇도 이하일 때를 말하는가?

갑. 35℃이하

을. 34℃이하

병. 33℃이하

정. 37℃이하

[해설] 저체온증은 사람의 체온이 35℃ 이하로 떨어지고 정상 체온을 유지하지 못하는 상태를 말한다.

94. 지혈대 사용에 대한 설명 중 가장 옳지 않은 것은?

갑. 다른 지혈방법을 사용하여도 외부 출혈이 조절 불가능할 때 사용을 고려할 수 있다.

을. 팔, 다리관절 부위에도 사용이 가능하다.

병. 지혈대 적용 후 반드시 착용시간을 기록한다.

정. 지혈대를 적용했다면 가능한 신속히 병원으로 이송한다.

[해설] 지혈대는 직접압박, 간접압박, 출혈부위 거상 등으로도 조절이 불가능한 외부출혈 시 사용을 고려할 수 있으며 팔이나 다리의 관절 부위는 피해서 적용하도록 해야한다.



95. 상처를 드레싱 하는 목적으로 가장 옳지 않은 것은?

- 갑. 드레싱은 지혈에 도움이 되지 않는다.
- 을. 드레싱은 상처 오염을 예방하기 위함이다.
- 병. 드레싱이란 상처부위를 소독거즈나 붕대로 감는 것도 포함된다.
- 정. 상처부위를 고정하기 전 드레싱이 필요하다.

[해설] 드레싱의 기능으로는 출혈을 방지, 상처가 더욱 악화되는 것을 방지, 창상이 오염되는 것을 방지 한다.

96. 심폐소생술을 시작한 후에는 불필요하게 중단해서는 안 된다. 불가피하게 중단할 경우 얼마를 넘지 말아야 하는가?

- 갑. 10초 을. 15초 병. 20초 정. 30초

[해설] 심폐소생술을 실시할 때에는 가슴 압박의 중단을 최소화하려고 노력해야 하며 맥박확인, 제세동 등 필수적인 치료를 위하여 가슴 압박의 중단이 불가피한 경우에도 10초 이상 을 넘지 않도록 해야 한다

97. 심폐소생술 시행 중 완전한 가슴이완이 필요한 가장 적합한 이유는 무엇인가?

- 갑. 구조자의 피로도 감소
- 을. 흉강내부 압력 증가
- 병. 심장으로 정맥 환류
- 정. 심장박출량 감소

[해설] 심장으로의 정맥 환류를 위해 각각의 가슴압박 후에는 가슴이 정상 위치로 즉, 완전히 올라오도록 이완시킬 것을 제안한다. 불충분한 가슴 이완은 흉강 내부 압력을 증가시켜 심장박출량을 감소시킴으로써, 관상동맥과 뇌동맥으로 가는 혈류를 감소시킨다. 완전한 가슴 이완은 효과적인 심폐소생술에서 필수적인 부분이다.

98. 심폐소생술 시행 중 인공호흡에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- 갑. 가슴 상승이 눈으로 확인될 정도의 호흡량으로 불어 넣는다.
- 을. 기도를 개방한 상태에서 인공호흡을 실시한다.
- 병. 인공호흡양이 많고 강하게 불어 넣을수록 환자에게 도움이 된다.
- 정. 너무 많은 양의 인공호흡은 위팽창과 그 결과로 역류, 흡인같은 합병증을 유발할 수 있다.

[해설] 과도한 인공호흡은 흉강내압을 상승시키고 심장으로 돌아오는 정맥환류 흐름을 저하시켜 심박출량과 생존율을 감소시킬 수 있다.

99. 성인 심정지 환자에게 심폐소생술을 시행할 때 적절한 가슴 압박속도는 얼마인가?

- 갑. 분당 100~120회
- 을. 분당 120~140회
- 병. 분당 70~90회
- 정. 분당 60~80회

[해설] 가슴압박의 속도는 분당 100~120회의 속도로 압박하도록 한다.





100. 흡입화상에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 흡입화상은 화염이나 화학물질을 흡입하여 발생하며 짧은 시간 내에 호흡기능상실로 진행 될 수 있다.
- 을. 초기에 호흡곤란 증상이 없었더라도 정상으로 볼 수 있다
- 병. 흡입 화상으로 인두와 후두에 부종이 발생될 수 있다.
- 정. 흡입 화상 시 안면 또는 코털 그을림이 관찰될 수 있다.

[해설] 흡입화상은 초기에는 호흡곤란 증상이 없었더라도 시간이 진행함에 따라 호흡곤란이 발생할 수 있는 심각한 형태의 화상이다. 인두와 후두에 부종이 발생될 수 있으며 이로 인하여 기도폐쇄가 나타날 수 있다.

101. 현장 응급처치에 대한 설명 중 옳지 않은 것은?

- 갑. 동상부위는 건조하고 멸균거즈로 손상부위를 덮어주고 느슨하게 붕대를 감는다.
- 을. 콘택트렌즈를 착용한 모든 안구손상 환자는 현장에서 즉시 렌즈를 제거한다.
- 병. 현장에서 화상으로 인한 수포는 터트리지 않는다.
- 정. 의식이 없는 환자에게 물 등을 먹이는 것은 기도로 넘어갈 수 있으므로 피한다.

[해설] 일반적으로 눈의 손상이 있으면 렌즈는 제거하지 말고 병원으로 이송하며 의료진에게 렌즈 착용을 전달한다. (현장에서 렌즈 조작으로 눈 손상이 악화될 가능성이 높기 때문이다)

102. 자동 심장충격기에서 ‘분석중’이라는 음성지시가 나올 때 대처하는 방법으로 가장 옳은 것은?

- 갑. 귀로 숨소리를 들어본다.
- 을. 가슴압박을 중단한다.
- 병. 가슴압박을 실시한다.
- 정. 인공호흡을 실시한다.

[해설] 분석 중이라는 음성지시가 나올 때는 실시 중이던 가슴압박을 멈추고 환자에게서 떨어지도록 한다.

103. 전기손상에 대한 설명 및 응급처치 방법으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 전기가 신체에 접촉 시 일반적으로 들어가는 입구의 상처가 출구보다 깊고 심하다
- 을. 높은 전압의 전류는 몸을 통과하면서 심장의 정상전기리듬을 파괴하여 부정맥을 유발함으로써 심정지를 일으킨다.
- 병. 강한전류는 심한 근육수축을 유발하여 골절을 유발하기도 한다.
- 정. 사고발생 시 안전을 확인 후 환자에게 접근하여야 한다.

[해설] 전기에 신체가 접촉되면 접촉면을 통하여 전기가 체내로 유입되고 다른 신체부위로 전기가 나오게 되는데 일반적으로 들어가는 입구의 상처는 작으나 출구는 상처가 깊고 심하다. 전기화상은 수분이 많은 조직에서 더 심한 손상을 유발한다.



104. 다음 중 자동심장충격기 패드 부착 위치로 올바르게 짝지어진 것은?

- | | |
|----------------------|---------------------|
| ㉠ 오른쪽 빗장뼈 아래 | ㉡ 왼쪽 빗장뼈 아래 |
| ㉢ 오른쪽 젖꼭지 아래의 중간겨드랑선 | ㉣ 왼쪽 젖꼭지 아래의 중간겨드랑선 |

갑. ㉠-㉡

을. ㉡-㉢

병. ㉡-㉣

정. ㉠-㉣

[해설] 자동심장충격기 패드는 심장에 최대한 전류를 전달할 수 있는 위치에 부착하여야 한다. 한패드를 오른쪽 빗장뼈 아래에 부착하고, 다른 패드는 왼쪽 젖꼭지 아래의 중간겨드랑선에 부착한다.

105. 심정지 환자 응급처치에 대한 설명 중 가장 옳지 않은 것은?

갑. 인공호흡 하는 방법을 모르거나 인공호흡을 꺼리는 일반인 구조자는 가슴압박소생술을 하도록 권장한다.

을. 인공호흡을 할 수 있는 구조자는 인공호흡이 포함된 심폐소생술을 시행할 수 있는데 방법은 가슴압박 30회 한 후 인공호흡 2회 연속하는 과정이다.

병. 인공호흡을 할 시 약 2~3초에 걸쳐 가능한 빠르게 많이 불어 넣는다.

정. 인공호흡을 불어 넣을 때에는 눈으로 환자의 가슴이 부풀어 오르는지를 확인한다.

[해설] 인공호흡을 하기 위해 구조자는 먼저 환자의 기도를 개방하고 평상 시 호흡과 같은 양의 호흡으로 1초에 걸쳐서 숨을 불어 넣는다.

106. 일반인 구조자에 의한 기본소생술 순서로 옳은 것은?

갑. 반응확인-도움요청-호흡확인-심폐소생술

을. 맥박확인-호흡확인-도움요청-심폐소생술

병. 호흡확인-맥박확인-도움요청-심폐소생술

정. 반응확인-도움요청-맥박확인-심폐소생술

[해설] 일반인은 호흡 상태를 정확히 평가하기 어렵기 때문에 쓰러진 사람에게 반응확인 후 반응이 없으면 즉시 신고 후 호흡확인을 한다. 환자가 반응이 없고, 호흡이 없거나 심정지 호흡처럼 비정상적인 호흡을 보인다면 심정지 상태로 판단하고 심폐소생술을 실시한다.

107. 동상에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 동상의 가장 흔한 증상은 손상부위 감각저하이다.

을. 동상부위를 녹이기 위해 문지르거나 마사지 행동은 하지 않으며 열을 직접 가하는게 도움이 된다.

병. 현장에서 수포(물집)는 터트리지 않는다.

정. 동상으로 인해 다리가 붓고 물집이 있을 시 가능하면 누워서 이송하도록 한다.

[해설] 손상된 조직을 문지르면 열을 결정이 세포를 파괴할수 있으며 직접 열을 가하는 것은 추가적인 조직손상을 일으킨다.





문제은행

108. 저체온증 응급처치에 대한 설명이다. 다음 중 옳지 않은 것은?

갑. 신체 말단부위부터 가온을 시킨다.

을. 작은 충격에도 심실세동과 같은 부정맥이 쉽게 발생하므로 최소한의 자극으로 환자를 다룬다.

병. 체온보호를 위하여 젖은 옷은 벗기고 마른 담요로 감싸준다.

정. 노약자, 영아에게 저체온증이 발생할 가능성이 높다.

[해설] 신체를 말단부위부터 가온시키면 오히려 중심체온이 더 저하되는 합병증을 가져올 수 있으므로 복부, 흉부 등의 중심부를 가온하도록 한다.

109. 열로 인한 질환에 대한 설명 및 응급처치에 대한 설명이다. 다음 중 옳지 않은 것은?

갑. 열경련은 열손상 중 가장 경미한 유형이다.

을. 일사병은 열손상 중 가장 흔히 발생하며 어지러움, 두통, 경련, 일시적으로 쓰러지는 등의 증상을 나타낸다.

병. 열사병은 열손상 중 가장 위험한 상태로 땀을 많이 흘려 피부가 축축하다.

정. 일사병 환자 응급처치로 시원한 장소로 옮긴 후 의식이 있으면 이온음료 또는 물을 공급한다.

[해설] 열사병은 가장 중증인 유형으로 피부가 뜨겁고 건조하며 붉은색으로 변한다. 대개 땀을 분비하는 기전이 억제되어 땀을 흘리지 않는다. 열사병은 생명을 위협하는 응급상황으로 신속히 병원으로 이송하여 치료받아야 한다.

110. 쓰러진 환자의 호흡을 확인하는 방법으로 가장 옳은 것은?

갑. 동공의 움직임を 보고 판단한다.

을. 환자를 흔들어본다.

병. 얼굴과 가슴을 10초 정도 관찰하여 호흡이 있는지 확인한다.

정. 맥박을 확인하여 맥박유무를 확인한다.

[해설] 쓰러진 사람의 얼굴과 가슴을 10초 정도 관찰하여 호흡이 있는지 확인한다. 의식이 없는 사람이 호흡이 없거나 호흡이 비정상적이면 심장마비가 발생한 것으로 판단한다.

111. 외상환자 응급처치로 옳지 않은 것은?

갑. 탄력붕대 적용 시 과하게 압박하지 않도록 한다.

을. 생명을 위협하는 심한 출혈로(지혈이 안 되는) 지혈대 적용 시 최대한 가는줄이나 철사를 사용한다.

병. 복부 장기 노출 시 환자의 노출된 장기는 다시 복강내로 밀어 넣어서는 안 된다.

정. 폐쇄성 연부조직 손상 시 상처부위를 심장보다 높이 올려준다.

[해설] 지혈대는 적어도 폭이 5cm가량의 천을 사용하여야 하며 철사 등은 피부나 혈관을 상하게 하므로 사용해서는 안 된다.



108.갑 109.병 110.병 111.을

112. 근골격계 손상 응급처치로 옳지 않은 것은?

갑. 붕대를 감을 때에는 중심부위에서 신체의 말단부위 쪽으로 감는다.

을. 부목고정 시 손상된 골격은 위쪽과 아래쪽의 관절을 모두 고정한다.

병. 부목 고정 시 손상된 관절은 위쪽과 아래쪽에 위치한 골격을 함께 고정한다.

정. 고관절탈구 시 현장에서 정복술을 시행하지 않는다.

[해설] 붕대는 신체의 말단부위에서 중심부위 쪽으로 감아서 심장에 돌아오는 정맥혈의 순환을 돕는다.

113. 상처 처치 드레싱에 대한 설명 중 옳지 않은 것은?

갑. 드레싱은 상처가 오염되는 것을 방지한다.

을. 드레싱의 기능, 목적으로 출혈을 방지하기도 한다.

병. 거즈로 드레싱 후에도 출혈이 계속되면 기존 드레싱한 거즈를 제거하지 않고 그 위에 다시 거즈를 덮어주면서 압박한다.

정. 개방성 상처 세척용액으로 알코올이 가장 효과적이다.

[해설] 현장에서 상처 세척 시 생리식염수를 사용한다. 알코올은 세균에 대한 살균력은 좋으나 상처부위 세척에 사용 시 통증, 자극을 유발하여 적합하지 않다.

114. 안구손상 응급처치로 옳지 않은 것은?

갑. 날카로운 이물질이 안구 관통 시 현장에서 제거하지 않는다.

을. 눈의 화학 화상 시 멸균생리식염수로 세척한다. 세척 시 반대편 손상 받지 않은 눈을 보호하기 위하여 손상받은 쪽으로 얼굴을 기울여서 세척한다.

병. 한쪽 눈에 이물질 관통 시 손상 받지 않은 눈은 시야 확보를 위해 덮지 않는다.

정. 안구가 외부로 돌출된 손상 시 안구를 본래의 위치로 하기 위한 조작을 시행해서는 안 된다.

[해설] 안구는 외부물체에 따라 무의식적으로 움직이는 경우가 많으므로 양쪽 눈을 모두 가려서 안구운동을 최소화해야 한다.

115. 심폐소생술 중 가슴압박에 대한 설명이다. 옳지 않은 것은?

갑. 가슴압박은 심장과 뇌로 충분한 혈류를 전달하기 위한 필수적 요소이다.

을. 소아, 영아의 가슴압박 깊이는 적어도 가슴 두께의 1/3 깊이이다.

병. 소아, 영아 가슴압박 위치는 젖꼭지 연결선 바로 아래의 가슴뼈이다.

정. 성인 가슴압박 위치는 가슴뼈 아래쪽 1/2이다.

[해설] 성인과 소아 가슴압박 위치는 가슴뼈의 아래쪽 1/2, 영아는 젖꼭지 연결선 바로 아래 가슴뼈이다.





120. 심정지 환자 응급처치에 대한 설명 중 옳지 않은 것은?

갑. 쓰러진 사람에게 접근하기 전 현장의 안전을 확인하고 접근한다.

을. 쓰러진 사람의 호흡확인 시 얼굴과 가슴을 10초 정도 관찰하여 호흡이 있는지 확인한다.

병. 가슴압박 시 다른 구조자가 있는 경우 2분마다 교대한다.

정. 자동심장충격기는 도착해도 5주기 가슴압박 완료 후 사용하여야 한다.

[해설] 자동심장충격기는 준비되면 즉시 사용한다. 심장마비가 발생한 환자 중 치명적인 부정맥인 심실 세동이 발생한 경우가 있으며 심실세동의 유일한 치료는 심장에 강한 전기를 가하는 방법이며 심장전기 충격 치료가 1분 지연될 때마다 심실세동의 치료율이 7~10% 감소하므로 심장마비 환자를 치료할 때에는 신속히 자동심장충격기를 사용하여야 한다.

121. 화학화상에 대한 응급처치 중 옳지 않은 것은?

갑. 화학화상은 화학반응을 일으키는 물질이 피부와 접촉할 때 발생한다.

을. 연무 형태의 강한 화학물질로 인하여도 기도, 눈에 화상이 발생하기도 한다.

병. 중화제를 사용하여 제거할 수 있도록 한다.

정. 눈에 노출 시 부드러운 물줄기를 이용하여 손상된 눈이 아래쪽을 향하게 하여 세척한다.

[해설] 중화제는 원인물질과 화학반응을 일으킬 수 있으며 이때 발생하는 열로 인하여 조직손상이 더욱 악화될 수 있으므로 사용하지 말아야 한다.

122. 다음 중 제세동기 작동 순서를 올바르게 나타낸 것은?

가. 전원을 켜다.	나. 충격 버튼을 누른다.
다. 분석 버튼을 누른다.	라. 패드를 부착한다.

갑. 라-가-다-나

을. 가-라-다-나

병. 가-라-나-다

정. 라-가-나-다

[해설] 전원을 켜다 → 패드를 부착한다 → 분석 버튼을 누른다 → 충격 버튼을 누른다

123. 다음 중 성인의 정상 맥박 수 범위로 가장 옳은 것은?

갑. 60 ~ 100회

을. 80 ~ 120회

병. 50 ~ 80회

정. 90 ~ 130회

[해설] 맥박이란 심장이 수축하면서 동맥으로 혈액을 방출할 때 외부에서 감지할 수 있는 압력의 파동으로 심혈관계의 기능 상태를 예측할 수 있는 중요한 지표이다. 성인의 정상 맥박 수는 분당 60~100회이며, 분당 60회 이하는 서맥, 100회 이상은 빈맥으로 부정맥의 일종이다.





문제은행

124. 기도폐쇄 응급처치방법 중 하임리히법의 순서를 바르게 연결한 것은?

- ㉠ 환자의 뒤에 서서 환자의 허리를 팔로 감싸고 한쪽 다리를 환자의 다리 사이에 지지한다.
 ㉡ 주먹 전 손의 엄지를 배꼽과 명치 중간에 위치한다.
 ㉢ 이물질이 밖으로 나오거나 환자가 의식을 잃을 때까지 계속 한다
 ㉣ 다른 한 손으로 주먹 전 손을 감싸고, 빠르게 후상방으로 밀쳐 올린다.

갑. ㉠-㉡-㉢-㉣

을. ㉠-㉢-㉣-㉡

병. ㉡-㉢-㉣-㉠

정. ㉠-㉡-㉣-㉢

[해설] 기도가 음식물 등 이물질로 인해 폐쇄되었을 때 하는 응급처치 방법으로 시행 순서는 다음과 같다.

- 환자의 뒤에 서서 환자의 허리를 팔로 감싸고 한쪽 다리를 환자의 다리 사이에 지지한다.
- 구조자는 한 손은 주먹을 말아 쥐다.
- 주먹 전 손의 엄지를 배꼽과 명치중간에 위치한다.
- 다른 한 손으로 주먹 전 손을 감싸고, 빠르게 자신의 가슴쪽을 향해 밀쳐 올린다.
- 이물질이 밖으로 나오거나 환자가 의식을 잃을 때까지 계속 한다.
- ※ 환자가 의식을 잃은 경우 심폐소생술을 실시한다. 임신부, 비만 등으로 인해 복부를 감싸 안을 수 없는 경우에는 가슴밀어내기를 사용할 수 있다.

125. 경련 시 응급처치 방법에 대한 설명이다. 다음 중 옳은 것은?

갑. 경련하는 환자 손상을 최소화하기 위하여 경련 시 붙잡거나 움직임을 멈추게 한다.

을. 경련하는 환자를 발견 시 기도유지를 위해 손가락으로 입을 열어 손가락을 넣고 기도유지를 한다.

병. 경련 중 호흡곤란을 예방하기 위해 입-입 인공호흡을 한다.

정. 경련 후 기면상태가 되면 환자의 몸을 한쪽 방향으로 기울이고 기도가 막히지 않도록 한다.

[해설] 경련하는 환자 주변에 손상을 줄 수 있는 물건이나 부딪힐 수 있는 물건은 치우며 환자를 강제로 잡거나 입을 벌리지 않는다. 기도가 막히지 않도록 경련 후 환자의 몸을 한쪽 방향으로 기울이거나 기도유지를 위한 관찰이 필요하다.

126. 심정지 환자에게 자동심장충격기 사용 시 전기충격 후 바로 이어서 시행해야 할 응급처치는 무엇인가?

갑. 가슴압박

을. 심전도 리듬분석

병. 맥박확인

정. 인공호흡 및 산소투여

[해설] 전기충격을 시행한 뒤에는 지체없이 심폐소생술을 다시 시작해야 하므로, 즉시 가슴압박을 시작한다. 자동심장충격기가 '전기충격이 필요하지 않습니다.'라고 분석한 경우에도 마찬가지로 심폐소생술을 다시 시작한다.

127. 심폐소생술에 대한 설명 중 옳지 않은 것은?

갑. 성인 가슴압박 깊이는 약 5cm 이다.

을. 소아와 영아의 가슴압박은 적어도 가슴 두께의 1/3 깊이로 압박하여야 한다.

병. 소아의 가슴압박 깊이는 4cm, 영아는 3cm 이다.

정. 심정지 확인 시 10초 이내 확인된 무맥박은 의료제공자만 해당된다.

[해설] 가슴압박 깊이는 소아 4~5cm, 영아 4cm의 깊이로 압박해야 한다.



124.정 125.정 126.갑 127.병

128. 뇌졸중 환자에 대한 주의사항으로 옳지 않은 것은?

갑. 입안 및 인후 근육이 마비될 수 있으므로 구강을 통하여 음식물 섭취에 주의한다.

을. 의식을 잃었을 시 혀가 기도를 막을 수 있으므로 기도유지에 주의한다.

병. 뇌졸중 증상 발현 시간은 중요하지 않다.

정. 뇌졸중 대표 조기증상은 편측마비, 언어장애, 시각장애, 어지럼증, 심한두통 등이 있다.

[해설] 혈류공급 중단 시간이 점점 길어질수록 환자는 회복은 어려워지고 심한 합병증도 남게 된다. 뇌졸중 환자의 혈관재개통 치료 가능 시간은 환자의 상태에 따라 달라질 수 있지만 대개 3~6시간 이내이며 치료가능한 병원에 빨리 도착하는 것이 매우 중요하므로 의심증상 있을 시 신속히 의료진을 찾고 증상 발현시간을 전달하여야 한다.

129. 다음 중 해파리에 쏘였을 때 대처요령으로 옳지 않은 것은?

갑. 쏘인 즉시 환자를 물 밖으로 나오게 한다.

을. 증상으로는 발진, 통증, 가려움증이 나타나며 심한 경우 혈압저하, 호흡곤란, 의식불명 등이 나타날 수 있다.

병. 남아있는 촉수를 제거해주고 바닷물로 세척해준다.

정. 해파리에 쏘인 모든 환자는 식초를 이용하여 세척해준다.

[해설] 해파리에 쏘였을 시 즉시 물 밖에서 나오고 쏘인 부위가 넓거나 상태가 좋지 않으면 즉시 구급차와 구조요원을 요청한다. 남아있는 촉수는 제거해주고 바닷물로 세척해준다. 알코올 종류의 세척제는 독액의 방출을 증가시킬 수 있어서 금하며 작은부레관해파리의 쏘임 시 식초가 독액의 방출을 증가시킬 수 있어서 식초를 이용한 세척을 금한다.

130. 동상·화상 응급처치에 대한 설명이다. 다음 중 옳은 것은?

갑. 동상환자는 내부체온을 올리기 위하여 술을 마시게 하는 것이 도움이 된다.

을. 광범위한 화상을 입은 환자는 신속하게 차가운 물로 냉각시킨다.

병. 발가락·손가락 동상환자에게 소독된 마른거즈를 적용할 때에는 발가락, 손가락 사이에 끼운다

정. 병원으로 이송 시에 동상부위를 아래로 향하게 간다.

[해설] 술을 마시면 일시적으로 말초혈관 확장으로 몸의 열이 방출되어 오히려 저체온증이 발생 할 수 있으므로 동상환자에게 술을 마시게 하는 것은 도움이 되지 않는다. 광범위 화상의 경우에 차가운 물로 냉각시키면 체온저하가 있을 수 있으므로 주의를 하여야 한다. 동상으로 손상받은 발가락·손가락 사이에 소독된 마른 거즈를 끼우면 손상 부위가 서로 달라붙지 않게 되며 부종을 방지하기 위하여 동상부위를 높여 준다.

131. 부목고정의 일반원칙에 대한 설명이다. 다음 중 옳지 않은 것은?

갑. 상처는 부목을 적용하기 전에 소독된 거즈로 덮어 준다.

을. 골절부위를 포함하여 몸쪽 부분과 먼쪽 부분의 관절을 모두 고정해야 한다.

병. 골절이 확실하지 않을 때에는 손상이 의심되더라도 부목은 적용하지 않는다.

정. 붕대로 압박 후 상처보다 말단부위의 통증, 창백함 등 순환·감각·운동상태를 확인한다.

[해설] · 부목고정의 일반원칙

- 상처는 부목을 적용하기 전에 소독된 거즈로 덮어 준다.
- 손상부위 위치변화를 최소화하고, 고정될 때까지 손상부위를 양손으로 잘 받친다.
- 골절이 확실하지 않더라도 손상이 의심될 때에는 부목으로 고정한다.



128.병 129.정 130.병 131.병



132. 다음 중 응급처치 방법으로 옳지 않은 것은?

갑. 머리 다친 환자가 의식이 잃었을 때 깨우기 위해 환자 머리를 잡고 흔들지 않도록 한다.

을. 복부를 강하게 부딪힌 환자는 대부분 검사에서 금식이 필요할 수 있으므로 음식물 섭취는 금하고 진통제는 필수로 먹을 수 있도록 한다.

병. 척추를 다친 환자에게 잘못된 응급처치는 사지마비 등의 심한 후유증을 남길 수 있으므로 조심스럽게 접근해야 한다.

정. 흉부 관통상 후 이물질이 제거되어 상처로부터 바람 새는 소리가 나거나 거품 섞인 혈액이 관찰되는 폐손상 시 3면 드레싱을 하여 호흡을 할 수 있도록 도와주어야 한다.

[해설] 복부를 부딪힌 경우 겉보기에 상처가 없어도 내부 장기의 손상이 있을 수 있으며 다치고 뒤늦게 증상이 발현될 수 있다. 대부분의 검사에서 금식이 필요할 수 있으므로 음식물 섭취를 금하는 것이 좋으며 진통제는 환자 진찰에서 혼란을 야기할 수 있으므로 금하는 것이 좋다. 흉부 관통상 후 이물질이 제거되어 상처로부터 바람 새는 소리가 나거나 거품섞인 혈액이 관찰되는 경우에는 폐손상을 의심할 수 있다. 이런 상황에서 완전밀봉드레싱을 하게 되면 긴장성 기흉이 생길 수 있으므로 3면 드레싱을 하여 호흡을 할 수 있도록 도와주어야 한다.

133. 가슴압박과 인공호흡에 대한 설명 중 옳지 않은 것은?

갑. 인공호흡 하는 방법을 모르거나 인공호흡을 꺼리는 구조자는 가슴압박소생술을 하도록 권장한다.

을. 가슴압박소생술이란 인공호흡은 하지 않고 가슴압박만을 시행하는 소생술 방법이다

병. 인공호흡을 할 수 있는 구조자는 인공호흡이 포함된 심폐소생술을 시행할 수 있는데 가슴압박 30회, 인공호흡 2회 연속하는 과정을 반복한다.

정. 옆에 다른 구조자가 있는 경우 3분마다 가슴압박을 교대한다.

[해설] 2015년 심폐소생술 가이드라인에서는 인공호흡 하는 방법을 모르거나 인공호흡을 꺼리는 구조자는 가슴압박소생술을 하도록 권장한다. 인공호흡을 할 수 있는 구조자는 인공호흡이 포함된 심폐소생술을 시행할 수 있다. 심폐소생술 시작 1.5 ~ 3분 사이부터 가슴압박의 깊이가 알아지기 때문에 매 2분마다 가슴압박을 교대해주는 것이 구조자의 피로도를 줄이고 고품질의 심폐소생술을 제공하는데 도움이 될수 있다.

134. 심정지 환자의 가슴압박 설명 중 옳지 않은 것은?

갑. 불충분한 이완은 흉강 내부 압력을 증가시켜 뇌동맥으로 가는 혈류를 증가시킨다.

을. 불충분한 이완은 심박출량 감소로 이어진다.

병. 매 가슴압박 후에는 흉부가 완전히 이완되도록 한다.

정. 2명 이상의 구조자가 있으면 가슴압박 역할을 2분마다 교대한다. 가슴압박 교대는 가능한 빨리 수행하여 가슴압박 중단을 최소화해야 한다.

[해설] 심장으로의 정맥 환류를 위해 각각의 가슴압박 후에는 가슴이 정상 위치로 즉, 완전히 올라오도록 이완시킬 것을 제안한다. 심폐소생술을 하는 동안 가슴압박 후 가슴을 완전히 이완시키지 않는 경우가 자주 발생되고 있으며, 이러한 상황은 구조자가 지쳤을 때 많이 나타난다. 불충분한 가슴 이완은 흉강 내부의 압력을 증가시켜 심장박출량을 감소시킴으로써, 관상동맥과 뇌동맥으로 가는 혈류를 감소시킨다.



135. 기본소생술의 주요 설명 중 옳지 않은 것은?

갑. 심장전기충격이 1분 지연될 때마다 심실세동의 치료율이 7~10%씩 감소한다

을. 압박깊이는 성인 약 5cm, 소아 4~5cm이다.

병. 만 10세 이상은 성인, 만 10세 미만은 소아에 준하여 심폐소생술 한다.

정. 인공호흡을 할 때는 평상 시 호흡과 같은 양으로 1초에 걸쳐서 숨을 불어넣는다.

[해설] 심폐소생술에서 나이의 정의

- 신생아: 출산된 때로부터 4주까지
- 영아: 만 1세 미만의 아기
- 소아: 만 1세부터 만 8세 미만까지
- 성인: 만 8세부터

136. 화재 시 발생하는 주요 유독 가스 중 다음 내용은 무엇에 대한 설명인가?

무색, 무미, 무취의 가스이다. 산소 대신 헤모글로빈과 결합하여 산소가 각 조직으로 제대로 운반될 수 없기 때문에 저산소증이 생긴다. 산소를 운반하는 적혈구의 헤모글로빈에 산소보다 250배 쉽게 결합한다. 증상이 없거나 가벼운 두통, 구토 등의 경미한 증상에서부터 혼수 등의 중증 증상까지 다양하게 나타날 수 있다.

갑. 시안화수소

을. 일산화탄소

병. 염화수소

정. 산화질소

[해설] 일산화탄소 중독이 의심되면 우선 환기를 시키도록 한다. 환자를 신선한 공기가 제공되는 곳으로 옮기며 의식이 없는 경우 기도를 개방하며 고농도 산소를 투여하며 신속한 병원이송이 필요하다.

137. 연부조직 손상에 대한 설명 중 옳지 않은 것은?

갑. 피가 지속적으로 흐르는 경우에는 지그시 압박하여 지혈을 유지하고, 상처부위를 심장보다 높게 하는 것이 도움이 된다.

을. 개방성 연부조직 손상의 유형은 크게 찰과상, 열상, 결찰상, 관통상 등으로 구분할 수 있다.

병. 열상은 거칠거나 딱딱한 면에 피부가 문질러지거나 긁혀서 표피와 진피의 일부가 떨어져 나간 것이다.

정. 관통상은 칼, 뾰족한 물체에 찔리거나 총상과 같이 빠르게 충격을 가하는 탄환에 의해서 생긴다.

[해설] 열상은 날카로운 물체에 의하여 피부가 잘린 것이고 찰과상은 거칠거나 딱딱한 면에 피부가 문질러지거나 긁혀서 표피와 진피의 일부가 떨어져 나간 것이다.





문제은행

138. 다음 중 자동심장충격기 등 심폐소생술을 행할 수 있는 응급장비를 갖추어야 하는 기관이 아닌 곳은?

갑. 공공보건의료에 관한 법률에 따른 공공보건의료기관

을. 선박법에 따른 선박 중 총톤수 10톤 이상 선박

병. 철도산업발전 기본법에 따른 철도차량 중 객차

정. 항공안전법에 따른 항공기 중 항공운송사업에 사용되는 여객 항공기 및 공항

[해설] 응급의료에 관한 법률 제 47조의2(심폐소생술을 위한 응급장비의 구비 등의 의무)

① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 시설 등의 소유자·점유자 또는 관리자는 자동심장충격기 등 심폐소생술을 할 수 있는 응급장비를 갖추어야 한다.

139. 다음 중 협심증에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

갑. 가슴통증의 지속시간은 보통 1시간 이상을 초과하여 나타난다.

을. 니트로글리세린을 혀 밑에 넣으면 관상동맥을 확장시켜 심근으로의 산소공급을 증가시킨다.

병. 휴식을 취하면 심장의 산소요구량이 감소되어 통증이 소실될 수 있다.

정. 심근으로의 산소공급이 결핍되면 환자는 가슴통증을 느낀다.

[해설] 협심증이란 관상동맥 질환에 의한 흉부의 통증이나 불편감을 일컫는 의학적 용어이며 심장근육의 허혈에 의해 발생하는 증상이다. 증상으로는 흉부 중앙의 불편한 압박감, 가슴이 꽉 찬 느낌 또는 쥐어 짜는 느낌이나 흉부의 통증으로 나타날 수 있으며, 심한 흉통이 턱이나 팔 등으로 뻗치기도 한다. 통증은 보통 3~8분간, 드물게는 10분 이상 지속되며 호흡곤란, 오심 등을 동반하기도 한다. 통증은 휴식 등으로 심장의 산소요구량을 감소시키거나, 심근으로의 산소공급을 증가시키면 소실된다.

140. 1도 화상에 대한 설명 중 알맞은 것은?

갑. 피부 표피층만 화상, 일광 화상 시 주로 발생

을. 진피의 전층이 손상

병. 수포 형성, 표피와 진피 일부의 화상

정. 피부가 갈색 혹은 흑색으로 변함

[해설] 1도 화상은 피부 표피층만 손상된 상태로 피부가 붉게 변하나 수포는 생기지 않는다. 일광 화상 시 주로 발생한다.

141. 입항을 위해 이동 중 항·포구까지의 거리가 5해리 남았음을 알았다면, 레저기구의 속력이 10노트로 이동하면 입항까지 소요되는 시간은 얼마인가?

갑. 10분

을. 20분

병. 30분

정. 40분

[해설] · 속력은 단위 시간 동안 물체가 이동한 거리

· 걸린 시간 구하기: 걸린 시간(hour) = $\frac{\text{이동거리}}{\text{속력}} \cdot \frac{5}{10} = 0.5 \times 60 = 30\text{분}$



138.을 139.갑 140.갑 141.병

142. 침로에 대한 설명 중 옳은 것은?

갑. 진침로와 자침로 사이에는 자차만큼의 차이가 있다.

을. 선수미선과 선박을 지나는 자오선이 이루는 각이다.

병. 자침로와 나침로 사이에는 편차만큼의 차이가 있다.

정. 보통 북을 000°로 하여 반시계 방향으로 360°까지 측정한다.

[해설] · 침로란 대수적으로 선박이 항주해가는 방향(항적) 또는 선박을 진행시키려는 방향 즉, 선수미선과 선박을 지나는 자오선이 이루는 각을 말한다.

- 진침로와 자침로 사이에는 편차만큼의 차이가 있고, 자침로와 나침로 사이에는 자차만큼의 차이가 있다.
- 북을 000°로 하여 시계 방향으로 360°까지 측정한다.

143. 파랑에 의해 발생하는 선체의 '6자유도 운동'에 해당하지 않는 것은?

갑. Heave

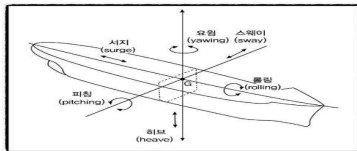
을. Stay

병. Sway

정. Yaw

[해설] · 선체의 6자유도 운동: X,Y,Z축의 중심 G는 동체깊이의 중간위치에 있으나, 일반적으로 이 점은 무게중심과 일치하지는 않는다.

- X축(roll, surge), Y축(pitch, sway), Z축(yaw, heave)



144. ()에 적합한 것은?

타(舵)는 선박에 ()과 ()을 제공하는 장치이다.

A. 감항성 B. 보침성 C. 복원성 D. 선회성

갑. A.감항성, C.복원성

을. A.감항성, D.선회성

병. B.보침성, C.복원성

정. B.보침성, D.선회성

[해설] · 선박에 보침성능과 선회성능을 주는 장치이며, 보통은 유속이 가장 빠른 프로펠러의 뒤에 설치하는 것이 대부분 이지만, 보조로 선수에 설치하는 선수타도 있다.

- 선박이 정해진 진로상을 직진하는 침로를 유지하는 성질을 보침성, 일정타각을 주었을 때 선박이 얼마의 각속도로 선회하는가를 선회성이라 한다.
- 감항성이란, 「선박안전법」의 정의에 따라 선박이 자체의 안정성을 확보하기 위하여 갖추어야 하는 능력을 말함





문제은행

145. 다음 중 복원력 감소의 원인이 아닌 것은?

- 갑. 선박의 무게를 줄이기 위하여 건현의 높이를 낮춤
 을. 연료유 탱크가 가득차 있지 않아 유동수가 발생
 병. 갑판 화물이 빗물이나 해수에 의해 물을 흡수
 정. 상갑판의 중량물을 갑판아래 창고로 이동

[해설] 일정한 흘수에서 무게중심의 위치가 낮아질수록 GM은 커진다. 즉, 중량물이 선박의 아래 부분에 적재되거나 이동되었을 때 중심위치가 내려가면서 복원력이 증가한다.

146. 구멍부환의 사양에 대한 설명으로 옳은 것은?

- 갑. 5kg 이상의 무게를 가질 것
 을. 고유의 부양성을 가진 물질로 제작될 것
 병. 외경은 500 mm 이하이고 내경은 500 mm 이상일 것
 정. 14.5kg 이상의 철편을 담수중에서 12시간동안 지지할 수 있을 것

[해설] 2.5kg 이상의 무게와 고유의 부양성을 가지며, 14.5kg 이상의 철편을 담수중에서 24시간동안 지지할 수 있고, 외경은 800 mm 이하이고 내경은 400 mm 이상일 것

147. 선박의 주요 치수가 아닌 것은?

- 갑. 폭 을. 길이 병. 깊이 정. 높이

[해설] 선박의 특성을 표시하거나 크기의 비교, 선박의 조종, 선체 정비, 구성 재료의 치수와 배치 등을 결정하는 데 있어서 선박의 길이, 폭, 깊이 등을 사용하는데, 이를 선박의 주요 치수라 하며, 적량의 측정, 선박의 등록, 만재 흘수선의 결정 및 수밀 구획의 결정 등에도 사용된다.

148. 해조류를 선수에서 3노트로 받으며 운항중인 레저기구의 대지속력이 10노트일때 대수속력은?

- 갑. 3노트 을. 7노트 병. 10노트 정. 13노트

[해설] • 대수속력±해조류유속=대지속력(순류+, 역류-) / 10 = X - 3, X=10+3, X=13

- 대수속력은 자선 또는 다른 선박의 추진장치의 작용이나 그로 인한 선박의 타력에 의하여 생기는 선박의 물에 대한 속력을 말한다.

149. 해저 저질의 종류중 자갈로 옳은 것은?

- 갑. G 을. M 병. R 정. S

[해설] • G(자갈), M(뺨), R(암반), S(모래)

150. 프로펠러가 한번 회전할 때 선박이 나아가는 거리로 옳은 것은?

- 갑. ahead 을. kick 병. pitch 정. teach

[해설] 프로펠러가 한번 회전할 때 선박이 나아가는 거리를 말하며, 프로펠러에서의 피치는 다른 의미로 프로펠러가 흰 정도라고도 할 수 있다.



145.정 146.을 147.정 148.정 149.갑 150.병

151. 다음 중 제한 시계의 원인으로 가장 거리가 먼 것은?

- 갑. 눈 을. 안개 병. 모래바람 정. 야간항해

[해설] 해사안전법 제2조(정의)

19. "제한된 시계"란 안개·연기·눈·비·모래바람 및 그 밖에 이와 비슷한 사유로 시계(視界)가 제한되어 있는 상태를 말한다.

152. 다음 중 소형선, 범선, 어선 등에 채용되고 있는 용골과 가장 거리가 먼 것은?

- 갑. 방형용골이라 한다.

을. 단면이 장방형이며, 선저 중앙부가 돌출되어 있다.

병. 구조가 간단하고 횡동요를 감소시키는 역할을 한다.

정. 선저에서 돌출하고 있지 않으므로 횡동요 방지 효과가 없다.

[해설] 방형용골: 단면이 장방형이며, 선저 중앙부가 돌출, 흘수를 증가시키며, 입거시 손상되기 쉽고, 선저 내부 구조와의 연결이 불완전하여 종강력이 약한 단점이 있다. 구조가 간단하고 횡동요를 감쇠시키는 역할을 하며, 총압에 의한 선체의 압류를 막는다. 좌초시 선저 외판을 보호하며, 주로 소형선, 범선, 어선 등에 채용되고 있다.

153. 다음 중 안전한 속력을 결정할 때에 고려하여야 할 사항과 가장 거리가 먼 것은?

- ## 갑. 시계의 상태

을. 해상교통량의 밀도

병. 선박의 승선원과 수심과의 관계

정. 선박의 정지거리 · 선회성능, 그 밖의 조종성능

[해설] 안전한 속력을 결정할 때에는 다음 각 호(레이더를 사용하고 있지 아니한 선박의 경우에는 제1호부터 제6호까지)의 사항을 고려하여야 한다.

1. 시계의 상태 2. 해상교통량의 밀도 3. 선박의 정지거리·선회성능, 그 밖의 조종성능 4. 야간의 경우에는 항해에 지장을 주는 불빛의 유무 5. 바람·해면 및 조류의 상태와 항행장애물의 근접상태 6. 선박의 흘수와 수심과의 관계 7. 레이더의 특성 및 성능 8. 해면상태·기상, 그 밖의 장애요인이 레이더 탐지에 미치는 영향 9. 레이더로 탐지한 선박의 수·위치 및 동향

154. 우리나라의 우현항로 표지의 색깔은?

- 갑. 녹색**

[해설] IALA 해상부표식(국가별로 A지역과 B지역으로 구분하여 서로 다르게 사용

A지역: 좌현표지는 홍색이며 두표는 원통형, FI(2+1)R 이외의 리듬을 갖는다.

우현표지는 녹색이며 두표는 원추형, FI(2+1)G 이외의 리듬을 갖는다.

B지역: 좌현표지()는 녹색이며 두표는 원통형, FI(2+1)G 이외의 리듬을 갖는다.

우현표지(\bar{i})는 홍색이며 두표는 원추형, FI(2+1)R 이외의 리듬을 갖는다.





문제은행

155. 중시선에 대한 설명 중 가장 옳지 않은 것은?

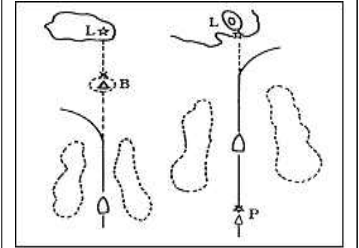
갑. 중시선은 일정시간에만 보인다.

을. 선박의 위치 편위를 중시선을 활용하여 손쉽게 알 수 있다.

병. 관측자는 2개의 식별 가능한 물표를 하나의 선으로 볼 수 있다.

정. 통항 계획의 수립 단계에서 찾아낸 자연적이고 명확하게 식별할 수 있는 물표로도 표시할 수 있다.

[해설] 중시선은 해도상에 그려지는 하나의 선으로, 관측자는 2개의 식별 가능한 물표를 하나의 선으로 볼 수 있으며, 항해사가 그 위치를 신속히 식별할 수 있도록 하는 데 사용된다. 해도에 인쇄되어 있고, 통항 계획의 수립 단계에서 찾아낸 자연적이고 명확하게 식별 가능한 물표로도 표시할 수 있으며, 선박이 항로 위에 있는지, 편위되어 있는지 중시선을 활용하여 손쉽게 알 수 있다.



156. 다음 보기에서 설명하는 것으로 알맞은 것을 고르시오.

〈보기〉

접안 시 또는 타 레저기구와의 접촉하는 부분의 마찰과 손상을 방지하기 위하여 사용된다.

갑. Bitt

을. Cleat

병. Fender

정. Fair leader

[해설] • Bitt : 선박을 계류하는데 필요한 계선주

• Cleat : 기둥이 2개자리이며 윗 부분이 연결된 것

• Fender : 안벽이나 타 선박과 접촉 시 선측 외판의 손상을 방지, 충격 완화

• Fair leader : 통상 Roller라고도 부른다.

157. 다음 보기에서 설명하는 것으로 알맞은 것을 고르시오

〈보기〉

주간에 두표는 2개의 흑색 원추형으로 상부황색, 하부황색의 방위표지는?

갑. 북방위표지

을. 서방위표지

병. 동방위표지

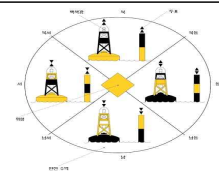
정. 남방위표지

[해설] • 북방위표지(BY) : 상부흑색, 하부황색

• 서방위표지(YBY) : 황색바탕, 흑색횡대

• 동방위표지(BYB) : 흑색바탕, 황색횡대

• 남방위표지(YB) : 상부황색, 하부흑색



155.갑 156.병 157.갑

158. 협수로와 만곡부에서의 운용에 대한 설명으로 옳은 것은?

갑. 만곡의 외측에서 유속이 약하다

을. 만곡의 내측에서는 유속이 강하다.

병. 통항 시기는 게류시나 조류가 약한 때를 피한다.

정. 조류는 역조 때에는 정침이 잘 되나 순조 때에는 정침이 어렵다.

[해설] 만곡부의 외측에서 유속이 강하고, 내측에서는 약한 특징이 있으며, 통항 시기는 게류시나 조류가 약한 때를 택해야 한다.

159. 열대성 저기압의 지역별 이름으로 옳지 않은 것은?

갑. 윌리윌리: 북대서양, 남인도양

을. 태풍: 북태평양 남서부, 동·남중국해 방면

병. 사이클론: 북인도양, 벥골만, 아라비아해 등

정. 허리케인: 북대서양의 카리브해(Caribbean Sea), 서인도 제도, 멕시코만 등

[해설] 윌리윌리 : 호주 북서방의 티모르해, 호주 북동쪽의 뉴 헤브리디즈(현 바누아투공화국), 뉴칼레도니아섬, 피지제도, 사모아제도 등에서 발생하는 열대 저기압을 호주에서 윌리윌리라 한다.

160. 선박 상호간의 영향으로 추월 및 마주칠 때의 설명으로 옳지 않은 것은?

갑. 상호 간섭 작용을 막기 위해 저속으로 한다.

을. 소형선은 선체가 작아서 쉽게 끌려들 수 있다.

병. 상호 간섭 작용을 막기 위해 상대선과의 거리를 작게 한다

정. 추월할 때에는 추월선과 추월 당하는 선박은 선수나 선미의 고압 부분끼리 마주치면 서로 반발한다.

[해설] 추월 및 마주칠 때 상호 간섭을 막기 위해 상대선과의 거리를 크게 한다.

161. 다음 보기의 등질에 대한 설명으로 알맞지 않은 것을 고르시오

〈보기〉

FI(3)WRG.15s 21m 15-11M

갑. 21m : 평균해수면상의 등고 21m

을. 15s : 3회의 섬광을 15초에 1주기로 비춘다.

병. FI(3) : 빛이 일정한 간격으로 3회의 섬광을 보인다.

정. WRG : 지정된 영역안에서 서로 다른 백, 홍, 청등이 비춘다.

[해설] WRG : 지정된 영역안에서 서로 다른 백(White), 홍(Red), 녹(Green)등이 비춘다.



158.정 159.갑 160.병 161.정



문제은행

162. 다음 보기의 괄호에 들어갈 말로 옳은 것을 고르시오

〈보기〉

선체가 수면 아래에 잠겨 있는 깊이를 나타내는 ()는 선체의 선수부와 중앙부 및 선미부의 양쪽 현측에 표시되어 있다.

갑. 길이 을. 건현 병. 트림 정. 흘수

[해설] 흘수는 선체가 수면 아래에 잠겨 있는 깊이를 말한다.

- 흘수는 선체의 선수부, 중앙부, 선미부의 양쪽 현측에 표시
- 건현(Freeboard)은 선체중앙부 상갑판의 선측상면에서 만재흘수선까지의 수직거리
- 트림(Trim)은 선수흘수와 선미흘수의 차이로 일반적으로 선미트림이 유리함

163. 다음 보기의 괄호에 들어갈 말로 옳은 것을 고르시오

〈보기〉

선체가 세로 길이 방향으로 경사져 있는 정도를 그 경사각으로써 표현하는 것보다 선수 흘수와 선미 흘수의 차이로써 나타내는 것이 미소한 경사 상태까지 더욱 정밀하게 표현할 수 있는 방법이다. 이와 같이 길이 방향의 선체 경사를 나타내는 것을 ()이라 한다.

갑. 길이 을. 건현 병. 트림 정. 흘수

[해설] 선수 흘수와 선미 흘수의 차를 트림이라 한다.

164. 다음 보기의 괄호에 들어갈 말로 옳은 것을 고르시오

〈보기〉

()이란, 선박이 물 위에 떠 있는 상태에서 외부로부터 힘을 받아 경사하려고 할 때의 저항, 또는 경사한 상태에서 그 외력을 제거하였을 때 원래의 상태로 돌아오려고 하는 힘을 말한다.

갑. 감항성 을. 만곡부 병. 복원력 정. 이븐킬

[해설] 복원력이란, 선박이 물 위에 떠 있는 상태에서 외부로부터 힘을 받아 경사하려고 할 때의 저항, 또는 경사한 상태에서 그 외력을 제거하였을 때 원래의 상태로 돌아오려고 하는 힘을 말하며, 선박의 안정 상태를 판단하는 기준이 된다.

165. 다음 보기의 괄호에 들어갈 말로 옳은 것을 고르시오

〈보기〉

선체가 앞으로 나아가면서 물을 배제한 수면의 빈 공간을 주위의 물이 채우려고 유입하는 수류로 인하여, 주로 뒤쪽 선수미선상의 물이 앞쪽으로 따라 들어오는데 이것을 ()라고 한다.

갑. 배출류 을. 흡입류 병. 횡압류 정. 추적류(반류)

[해설] 선체가 앞으로 나아가면서 물을 배제한 수면의 빈 공간을 주위의 물이 채우려고 유입하는 수류로 인하여, 주로 뒤쪽 선수미선상의 물이 앞쪽으로 따라 들어오는데 이것을 반류 또는 추적류라고 한다.

- 배출류 : 프로펠러의 뒤쪽으로 흘러나가는 수류 - 흡입류 : 앞쪽에서 프로펠러에 빨려드는 수류



162.정 163.병 164.병 165.정

166. 다음 보기의 괄호에 들어갈 말로 옳은 것을 고르시오

〈보기〉

스크루 프로펠러가 회전하면서 물을 뒤로 차 밀어 내면, 그 반작용으로 선체를 앞으로 미는 추진력이 발생하게 된다. 이와 같이 스크루 프로펠러가 360도 회전하면서 선체가 전진하는 거리를 ()라 한다.

갑. 종거

을. 횡거

병. 리치

정. 피치

[해설] 스크루 프로펠러가 회전하면서 물을 뒤로 차 밀어 내면, 그 반작용으로 선체를 앞으로 미는 추진력이 발생하게 된다. 이와 같이 스크루 프로펠러가 360도 회전하면서 선체가 전진하는 거리를 피치라 한다.

- 종거(Advnace) : 전타위치에서 선수가 90도 회두했을 때까지의 원침로선상에서의 전진거리
- 횡거(Transfer) : 전타를 처음 시작한 위치에서 선체회두가 90도 된 곳까지의 원침로에서 직각방향으로 잰 거리
- 리치(Reach) : 전타를 시작한 최초의 위치에서 최종선회지름의 중심까지의 거리를 원침로선상에서 잰거리

167. 다음 보기의 괄호에 들어갈 말로 옳은 것을 고르시오

〈보기〉

직진 중인 선박이 전타를 행하면, 초기에 수면 상부의 선체는 (㉠)경사하며, 선회를 계속하면 선체는 각속도로 정상 선회를 하며 (㉡)경사 하게 된다.

갑. ㉠ 내방, ㉡ 내방

을. ㉠ 내방, ㉡ 외방

병. ㉠ 외방, ㉡ 내방

정. ㉠ 외방, ㉡ 외방

[해설] 직진 중인 선박이 전타를 행하면, 초기에 수면 상부의 선체는 내방 경사하며, 선회를 계속하면 선체는 각속도로 정상 선회를 하며 외방 경사 하게 된다.

168. 다음 보기의 괄호에 들어갈 말로 옳은 것을 고르시오

〈보기〉

정지 중인 선박에서 주기관을 전진 전속으로 발동하여 기관 출력에 해당하는 일정한 속력이 나올 때까지의 타력을 ()타력 이라고 한다.

갑. 반전

을. 발동

병. 정지

정. 회두

[해설] 정지 중인 선박에서 주기관을 전진 전속으로 발동하여 기관 출력에 해당하는 일정한 속력이 나올 때까지의 타력을 발동 타력이라고 한다.

- 반전타력 : 전진중에 기관을 후진전속으로 걸어서 선체가 정지할 때까지의 거리
- 정지타력 : 전진중인 선박이 기관정지를 명령하여 선체가 정지할때까지의 거리
- 회두타력 : 전타 선회중에 키를 중앙으로 한 때부터 선체의 회두운동이 멈출 때까지의 거리





문제은행

169. 레저기구가 서로 마주치며 지날 때 나타나는 현상으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 반발 작용
- 을. 회두 현상
- 병. 정침 현상
- 정. 흡인 작용

[해설] 두 선박이 서로 가깝게 마주치거나, 한 선박이 추월하는 경우 선박 주위의 압력 변화로 당김, 밀어냄, 회두 작용이 일어난다. 이것을 상호 간섭 또는 흡인 배척 작용이라고 한다.

170. 레저기구가 다른 레저기구를 추월하며 지날 때 나타나는 현상으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 레저기구 주위의 압력 변화로 두 선박 사이에 당김, 밀어냄, 회두 작용이 일어난다.
- 을. 소형 레저기구는 보다 큰 레저기구에 흡착되는 경향이 많다.
- 병. 이러한 작용은 충돌 사고의 원인이 되기도 한다.
- 정. 소형 레저기구가 훨씬 작은 영향을 받는다.

[해설] 두 선박이 서로 가깝게 마주치거나, 한 선박이 추월하는 경우 선박 주위의 압력 변화로 당김, 밀어냄, 회두 작용이 일어난다. 소형 레저기구는 보다 큰 레저기구에 흡착되는 경향이 많으며, 이러한 작용은 충돌 사고의 원인이 되기도 한다. 작은 레저기구가 훨씬 큰 영향을 받는다.

171. 다음 중 수로 독의 영향에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 수로의 중앙을 항행할 때에는 별 영향을 받지 않는다.
- 을. 독에서 가까운 선수 부분은 독으로부터 흡인 작용을 받는다.
- 병. 독에서 가까운 선수 부분은 독으로부터 반발 작용을 받는다.
- 정. 수로의 중앙을 항행할 때에는 좌우의 수압 분포가 동일하다.

[해설] 수로의 중앙을 항행할 때 좌우의 수압 분포가 동일하여 별 영향을 받지 않지만, 수로의 한쪽으로 선박이 조금만 치우쳐도 독에서 가까운 선수 부근의 수압이 독에 가서 부딪쳐서 되돌아오므로 고압 부분이 형성되어, 독에서 가까운 선수 부분은 독으로부터 반발 작용을 받고, 선미 부분은 흡인 작용을 받는다.
- 수로독의 영향을 막기 위해서는 저속항행과 수로 중앙부를 항해한다.

172. 다음 중 해저 경사의 영향에 대한 설명으로 옳은 것은?

- 갑. 전진 중에는 선수가 수심이 얇은 쪽으로 편향한다.
- 을. 전진 중에는 선수가 수심이 깊은 쪽으로 편향한다.
- 병. 후진 중에는 선미가 수심이 얇은 쪽으로 편향한다.
- 정. 해저 경사는 수로 독과 반대의 현상이 나타난다.

[해설] 해저 경사에서도 수로 독과 비슷한 현상이 나타나며, 전진 중에는 선수가 수심이 깊은 쪽으로 편향하고, 후진 중에는 선미가 깊은 쪽으로 편향한다.



169.병 170.정 171.을 172.을

173. 레저기구의 운항 전 연료유 확보에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

갑. 예비 연료도 추가로 확보해야 한다.

을. 일반적으로 1마일(mile) 당 연료 소모량은 속력에 비례한다.

병. 연료 소모량을 알면 필요한 연료량을 구할 수 있다.

정. 기존 운항 기록을 통하여 속력에 따른 연료 소모량을 알 수 있다.

[해설] 레저기구의 안전 운항을 위해서는 필요한 양의 연료와 청수를 확보하여야 하며, 자선의 운항 기록을 통하여 축적된 속력에 따른 연료 소모량을 알면 필요한 연료량을 구할 수 있고, 예비 연료량은 총 소비량의 25% 정도 확보하는 것이 보통임.

- 1마일당 연료 소모량은 속력의 제곱에 비례하고, 일정한 시간동안에 소비하는 연료는 속력의 3제곱에 비례함

174. “선체가 파도를 받으면 동요한다.” 다음 중 선박의 복원력과 가장 밀접한 관계가 있는 운동은?

갑. 롤링(rolling)

을. 서지(surge)

병. 요잉(yawing)

정. 피칭(pitching)

[해설] 횡동요 운동은 x축을 기준으로 좌우 교대로 회전하려는 운동이며, 복원력과 밀접한 관계에 있다.

175. 다음 보기의 설명으로 옳은 것을 고르시오

〈보기〉

선수 및 선미가 상하로 교대로 회전하려는 종경사 운동으로, 선속을 감소시킨다.

갑. 롤링(rolling)

을. 서지(surge)

병. 요잉(yawing)

정. 피칭(pitching)

[해설] y축을 기준으로 하여 선수 및 선미가 상하로 교대로 회전하려는 종경사 운동, 선속을 감소시키고 선체와 화물을 손상시키며, 심하면 선체 중앙 부분이 부러지는 사고가 일어날 수 있다.

176. 다음 보기의 설명으로 옳은 것을 고르시오

〈보기〉

선수가 좌우 교대로 선회하려는 왕복 운동이며, 선박의 보침성과 깊은 관계가 있다.

갑. 롤링(rolling)

을. 서지(surge)

병. 요잉(yawing)

정. 피칭(pitching)

[해설] z축을 기준으로 하여 선수가 좌우 교대로 선회하려는 왕복 운동을 말하며, 이 운동은 선박의 보침성과 깊은 관계가 있다. 보침성이 불량한 선박은 협수로 통과나 다른 선박과의 근접 통과시의 조종 등에 있어서 어려움이 많다.





문제은행

177. 다음 보기의 설명으로 옳은 것을 고르시오

〈보기〉

선체가 횡동요 중에 옆에서 돌풍을 받든지 또는 파랑 중에서 대각도 조타를 하면 선체는 갑자기 큰 각도로 경사하게 된다.

갑. 동조 횡동요 을. 러칭 병. 브로칭 정. 슬래밍

[해설] - 동조횡동요: 선체의 횡동요 주기가 파도의 주기와 일치하여 횡동요각이 점점 커지는 현상을 동조횡동요라고 한다.

- 러칭: 선체가 횡동요 중에 옆에서 돌풍을 받거나 또는 파랑 중에서 대각도 조타를 하여 선체가 갑자기 큰 각도로 경사하게 되는 현상이다.
- 브로칭: 브로칭 현상이 발생하면 파도가 갑판을 덮치고 대각도의 선체 횡경사가 유발되어 선박이 전복될 위험이 있다.
- 슬래밍: 거친 파랑 중을 항행하는 선박이 길이 방향으로 크게 동요하게 되어 선저가 수면 상으로 올라와서 떨어지면서 수면과의 충돌로 인해 선수 선저의 평평한 부분에 충격 작용하는 현상을 말한다.

178. 다음 보기의 설명으로 옳은 것을 고르시오

〈보기〉

선체가 파를 선수에서 받으면서 항주하면, 선수 선저부는 강한 파의 충격을 받아서 선체는 짧은 주기로 급격한 진동을 하게 된다.

갑. 동조 횡동요 을. 러칭 병. 브로칭 정. 슬래밍

[해설] 176번 해설 참조

179. 괄호()에 적합한 것은?

〈보기〉

선박이 파도를 선미로부터 받으며 항주할 때, 선체 중앙이 파도의 마루나 파도의 오르막 파면에 위치하면, 급격한 선수 동요에 의해 선체는 파도와 평행하게 놓이는 수가 있으며, 이러한 현상을 ()라 부른다.

갑. 동조 횡동요 을. 러칭 병. 브로칭 투 정. 슬래밍

[해설] 선박이 파도를 선미로부터 받으며 항주할 때, 선체 중앙이 파도의 마루나 파도의 오르막 파면에 위치하면, 급격한 선수 동요에 의해 선체는 파도와 평행하게 놓이는 수가 있으며, 이러한 현상을 “브로칭 투”라 부른다. 파도가 갑판을 덮치고 큰 각도의 선체 횡경사가 유발되어 전복 위험이 있다.

180. 다음 보기의 설명으로 옳은 것을 고르시오

〈보기〉

북반구에서 태풍이 접근할 때에 풍향이 우전 변화를 하면, 자선을 태풍 진로의 우반원에 있으므로, 풍량을 우현 선수에서 받도록 선박을 조종한다.

갑. 3L 법칙 을. 3R 법칙 병. LLL 법칙 정. LLS 법칙

[해설] 북반구에서 태풍이 접근할 때에 풍향이 우전 변화를 하면, 자선을 태풍 진로의 우반원에 있으므로, 풍량을 우현 선수에서 받도록 선박을 조종한다. 이것을 3R 법칙이라고 한다.



177.을 178.정 179.병 180.을

181. 다음 보기의 설명으로 옳은 것을 고르시오.

〈보기〉

황천으로 항행이 곤란할 때, 풍랑을 선미 쿼터(quarter)에서 받으며, 파에 쫓기는 자세로 항주하는 방법이며, 이 방법은 선체가 받는 충격 작용이 현저히 감소하고, 상당한 속력을 유지할 수 있으나, 보침성이 저하되어 브로칭 현상이 일어날 수도 있다.

갑. 라이 투 을. 빔 엔드 병. 스커딩 정. 히브 투

[해설] “스커딩(Scudding)”은 풍랑을 선미 쿼터(quarter)에서 받으며, 파에 쫓기는 자세로 항주하는 방법이며, 이 방법은 선체가 받는 충격 작용이 현저히 감소하고, 상당한 속력을 유지할 수 있으나, 보침성이 저하되어 브로칭 현상이 일어날 수도 있다.

- 라이투(Lie to)는 기관을 정지하고 선체를 풍하로 표류하도록 하는 방법(대형선에서만 사용)
- 히브투(Heave to)는 선수를 풍랑쪽으로 향하게 하여 조타가 가능한 최소의 속력으로 전진하는 방법

182. 다음 보기의 설명으로 가장 옳은 신호 방법은?

〈보기〉

본선은 조난중이다. 즉시 지원을 바란다.

갑. AC 을. DC 병. NC 정. UC

[해설] 조난(NC) : 본선은 조난중이다. 즉시 지원을 바란다.

- 어떠한 신호방법으로도 할 수 있다.
- 음향신호로 할 경우에는 국제해상충돌예방규칙 제34조 및 제35조의 규정을 따라야 한다.

183. 다음 보기의 신호방법으로 옳은 것은?

〈보기〉

피하라 ; 본선은 조종이 자유롭지 않다.

갑. A 을. B 병. C 정. D

[해설] A : 본선은 잠수부를 내렸다 ; 미속으로 충분히 피하라.

B : 본선은 위험물을 하역중 또는 운송중이다.

C : 그렇다(긍정)

D : 피하라 ; 본선은 조종이 자유롭지 않다.

* 음향신호로 할 경우에는 국제해상충돌예방규칙 제34조 및 제35조의 규정을 따라야 한다.

184. 선박에 설치된 레이더의 기능으로 볼 수 없는 것은?

갑. 거리측정 을. 풍속측정 병. 방위측정 정. 물표탐지

[해설] 레이더는 Radio Detection and Raging의 약어로서, 전자파를 발사하여 그 반사파를 측정함으로써 물표를 탐지하고, 물표까지의 거리 및 방향을 파악하는 계기이다.



181.병 182.병 183.정 184.을



185. 다음 보기의 신호방법으로 옳은 것은?

〈보기〉

본선을 조종할 수 없다; 통신을 원한다.

갑. D 을. E 병. F 정. G

[해설] D : 피하라 ; 본선은 조종이 자유롭지 않다.

E : 본선은 우현으로 변침하고 있다.

F : 본선을 조종할 수 없다; 통신을 원한다.

G : 본선은 도선사가 필요하다(어선은, 본선은 어망을 올리고 있다.)

* 음향신호로 할 경우에는 국제해상충돌예방규칙 제34조 및 제35조의 규정을 따라야 한다.

186. 다음 보기의 신호방법으로 옳은 것은?

〈보기〉

본선은 정지하고 있다. 대수속력은 없다.

갑. J 을. K 병. L 정. M

[해설] J : 본선에 불이 나고, 위험 화물을 적재하고 있다. 본선을 충분히 피하라.

K : 귀선과 통신하고자 한다.

L : 귀선은 즉시 정지하라.

M : 본선은 정지하고 있다. 대수속력은 없다.

187. 다음 보기의 신호방법으로 옳은 것은?

〈보기〉

본선은 의료지원을 바란다.

갑. S 을. T 병. V 정. W

[해설] S : 본선의 기관은 후진중이다

T : 본선을 피하라; 본선은 2척 1쌍의 트롤 어로중이다.

V : 본선은 지원을 바란다.

W : 본선은 의료지원을 바란다.

* 음향신호로 할 경우에는 국제해상충돌예방규칙 제34조 및 제35조의 규정을 따라야 한다.

188. 운항 중 보트가 얇은 모래톱에 올라앉은 경우 제일 먼저 취해야 하는 조치는?

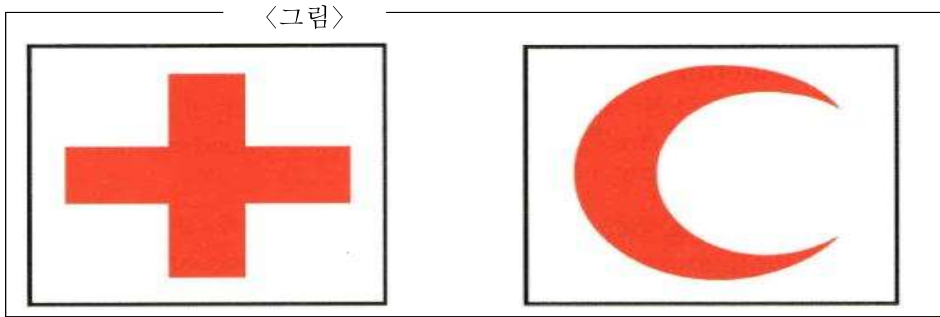
갑. 선체의 파손 확인 을. 조수간만 확인

병. 배의 위치를 확인 정. 기관(엔진)을 정지

[해설] 추진기가 모래톱에 묻히면 기관(엔진) 고장의 원인이 된다.



189. 다음 그림은 “의료수송 식별표시”이다. 설명으로 가장 옳지 않은 것은?



갑. 단독으로 사용하여야 한다.

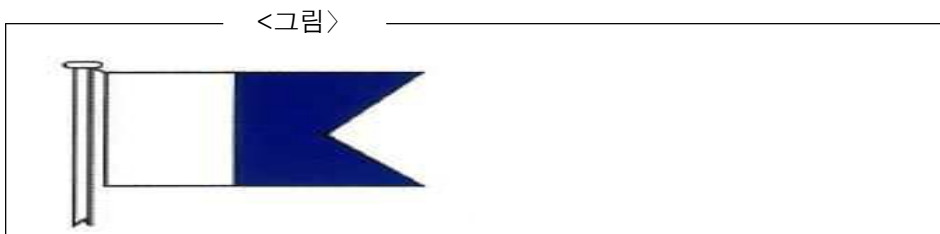
을. 단독 또는 공동으로 사용할 수 있다.

병. 선측, 선수, 선미 또는 갑판상에 백색바탕에 적색으로 할 것

정. 제네바협정에서 정한 의료수송에 종사함으로 보호받을 수 있는 선박의 식별표시이다.

[해설] 의료수송용 선박·항공기의 식별표시이며, 제네바협정에서 정한 의료수송에 종사함으로 보호받을 수 있는 선박에 단독 또는 공동으로 사용할 수 있다.

190. 다음 그림의 문자기로 가장 옳은 것은?



갑. A

을. B

병. H

정. I

[해설] 국제신호서(서지 제240호) 문자기 참조

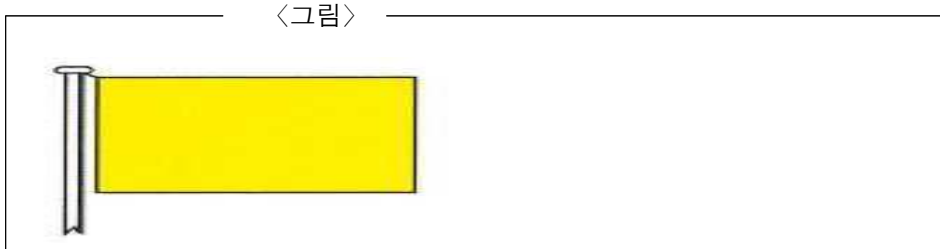
국제신호서	
<p>A</p> <p>본선에서 잠수부가 활동중이다. 천천히 통과하라</p>	<p>H</p> <p>수로 안내인이 승선하고 있다</p>
<p>B</p> <p>위험물의 운반·하역중</p>	<p>I</p> <p>왼쪽으로 진로 변경 중이다</p>





문제은행

191. 다음 그림의 문자기로 가장 옳은 것은?



갑. J 을. K 병. Q 정. R

[해설] 국제신호서(서지 제240호) 문자기 참조

국제신호서	
<p>J</p> <p>화재가 발생했으며, 위험물을 적재하고 있다. 본선을 회피하라</p>	<p>Q</p> <p>본함 승무원의 건강에 문제가 없으며, 검역 필증을 요구한다.</p>
<p>K</p> <p>귀함과의 통신을 요구한다</p>	<p>R</p> <p>신호 확인</p>

192. 선수의 형태를 구상선수(bulbous bow)로 하는 이유는 무엇인가?

갑. 선체의 중요 운동을 줄이기 위함이다 을. 선체의 조파저항을 줄이기 위함이다.

병. 선체의 마찰저항을 줄이기 위함이다. 정. 선체의 조와저항을 줄이기 위함이다.

[해설] 고속선박들이 선수의 형태를 구상선수로 하는 이유는 선체의 조파저항을 줄이기 위함이다.

193. 상대선에서 본선과 같은 주파수대의 레이더를 사용하고 있을 때 나타나는 현상은?

갑. 맹목구간 을. 해면반사 병. 간섭현상 정. 기상장해현상

[해설] 인접한 두 개 레이더의 펄스 반복 주파수가 같을 경우 간섭에 의한 점들이 원 모양 또는 나선형으로 나타난다.

- 맹목구간(Blind sector) : 선박의 구조물(전부마스트, 연동)등에 의해 스캐너에서 반사된 레이더 전파가 차단되어 레이더 화면상에서 물표를 탐지할 수 없는 구간
- 해면반사 : 레이더 전파가 해수에 반사되어 파도에 부딪혀 돌아온 반사파로 레이더 화면에 밝은 점으로 나타남

194. 모터보트 운항 중 우현 쪽으로 사람이 빠졌을 때 가장 먼저 해야 할 일은?

갑. 좌현변침 을. 우현변침 병. 기관후진 정. 기관전진

[해설] 우현에 빠진 익수자가 프로펠러에 휘감기지 않도록 우현으로 변침하고, 기관을 즉시 정지시킨다.



191.병 192.을 193.병 194.을



갑. 방위가 변하지 않을 때 을. 거리가 변하지 않을 때
병. 방위가 빠르게 변할 때 정. 속력이 변하지 않을 때

갑. 등화의 점등시간은 일몰시부터 일출시까지 이다.

을. 낮이라도 시계가 흐린 경우 점등한다.

병. 형상물은 주간에도 표시한다.

정. 다른 선박이 주위에 없을 때는 등화를 켜지 않는다.

- 갑. 파도 방향과 선체가 평행이 되도록 한다.
- 을. 파도를 선수 $20^{\circ}\sim 30^{\circ}$ 방향에서 받도록 한다.
- 병. 파도 방향과 직각이 되도록 한다.
- 정. 파도와 관계없이 정면에서 바람을 받도록 한다.

갑. 관측안고가 높을수록 길어진다. 을. 등고가 높을수록 길어진다.
 병. 광력이 클수록 길어진다. 정. 날씨와는 관계없다.

- 갑. 목선은 수분 흡수가 잘 된다.
- 을. 철재선은 녹이 쉽게 발생한다.
- 병. 경합금선은 전식작용이 쉽게 발생한다.
- 정. FRP선은 철선에 비해 선체수명이 길다.



206. 모터보트로 얇은 수로를 항해하기 위해 가장 적당한 선체 트림상태는?

갑. 선수트림

을. 선미트림

병. 선수미 등흘수

정. 약간의 선수트림

[해설] ‘선체트림’이란 선수와 선미가 물에 잠긴 정도가 달라 선체가 앞이나 뒤로 기울어진 상태를 말한다.

- 일반적으로 선박의 조종성능을 향상시키기 위해서 선미트림으로 항해하는 것이 기본이나, 수심이 얇은 구역을 항해할 경우, 등흘수(Even Keel)상태로 항해하는 것이 효율적임

207. 동력수상레저기구를 조종할 때 확인해야 할 계기가 아닌 것은?

갑. 엔진 회전속도(RPM) 게이지

을. 온도(TEMP) 게이지

병. 압력 (PSI) 게이지

정. 축(SHAFT) 게이지

[해설] ‘축 게이지’는 레저기구 조종 시 수시로 확인해야 할 것은 아니다.

208. 선박에 설치된 자기컴퍼스 취급 시 주의사항으로 틀린 것은?

갑. 볼에 충격을 주지 않도록 한다.

을. 유리덮개는 특별한 경우 외에는 열어둔다.

병. 더운 여름철에는 볼을 장시간 햇볕에 노출시키지 않는다.

정. 볼에 큰 경사를 주어서는 안 된다.

[해설] 자기컴퍼스 사용 후에는 항상 유리덮개로 덮어둔다.

209. 모터보트를 현측으로 접안하고자 한다. 선수미 방향을 기준으로 진입각도가 가장 적당한 것은?

갑. 계류장과 평행하게

을. 약 $20^{\circ} \sim 30^{\circ}$

병. 약 $45^{\circ}\sim 60^{\circ}$

정. 직각

[해설] 진입각도는 접안하고자 하는 현측과 모터보트의 선수미방향이 약 20~30도 정도로 한다.

210. 모터보트 운항 시 속력을 낮추거나 정지해야 할 경우가 아닌 것은?

갑. 농무에 의한 시정제한

을. 다른 보트가 추월을 시도하는 경우

병, 좁은 수로에서 침로만을 변경하기 어려운 경우

정. 진행 침로방향에 장애물이 있을 때

[해설] 다른 보트가 추월할 경우 가급적 자신의 침로와 속력은 유지할 필요가 있다.

211. 수심이 얇은 해역을 항해할 때 발생하는 현상이 아닌 것은?

갑. 조종성능 저하

을, 속력감소

병. 선체 침하 현상

정. 공기 저항 증가

[해설] 수심이 얇은 해역을 항해할 때 조종성능이 저하되고 선체 침하 현상(squat)이 발생하고 선체 진동이 발생한다.





문제은행

212. 육상에 계선줄을 연결하여 계류할 경우, 계선줄의 길이를 결정하는데 우선 고려하여야 할 사항으로 가장 적당한 것은?

갑. 수심 을. 조수간만의 차 병. 흘수 정. 선체트림

[해설] 조수간만의 차에 따라 계선줄의 길이를 적절히 하여야한다.

213. 신호홍염에 관한 내용 중 적당하지 않은 것은?

갑. 발광시간은 1분 이상이어야 한다.
 을. 제조일로부터 3년 이상 된 것은 교환한다.
 병. 직사광선이 닿지 않는 서늘한 장소에 보관한다.
 정. 홍염신호를 점화하여 수면으로 던진다.

[해설] 신호홍염은 수중 100밀리미터 하에 10초간 완전히 잠긴 후에도 계속 작동할 수 있어야 하나 일부러 수면에 던지지는 않는다. 점화부위가 수면에 닿으면 꺼질 수 있다.

214. 동력수상레저기구에 장치되어 있는 비상정지스위치의 주된 목적으로 맞는 것은?

갑. 조종자가 물에 빠졌을 때 엔진정지
 을. 과부하로 인한 엔진화재 시 연료 차단
 병. 추진기에 이물질이 감겼을 때 엔진정지
 정. 시동기로 엔진이 정지되지 않을 때 엔진정지

[해설] 조종자의 몸에 부착시킨 비상정지스위치가 떨어질 경우 엔진이 정지된다.

215. 프로펠러가 수면 위로 노출되어 공회전하는 현상은?

갑. 피칭 을. 레이싱 병. 스웨잉 정. 롤링

[해설] 선박이 파도를 선수나 선미에서 받아서 선미가 공기 중에 노출되면 레이싱(racing) 현상으로 인하여 기관이 정지되거나 손상을 줄 수 있다.

216. 좁은 수로에서 선박 조종시 옳지 못한 것은?

갑. 회두시 대각도 변침 을. 인근 선박의 운항상태를 지속 확인
 병. 닻 사용 준비상태를 계속 유지 정. 안전한 속력유지

[해설] 협수로에서 선박 조종시 선수미선과 조류의 방향과 일치되도록 조종하고 회두할 때에는 소각도로 여러 차례 변침하도록 한다.

217. 선박이 전진 중 횡방향에서 바람을 받으면 선수는 어느 방향으로 향하나?

갑. 변화 없이 지속유지 을. 바람이 불어가는 방향
 병. 바람이 불어오는 방향 정. 풍하방향

[해설] 선박이 전진 중에 바람을 횡방향으로 받으면 선체가 선속과 바람의 힘을 합친 방향으로 나아가면서 선미가 풍하 쪽으로 떠밀려 결국 선수는 바람이 불어오는 방향으로 향한다.



212.을 213.정 214.갑 215.을 216.갑 217.병

218. 모터보트를 예인할 때 주의해야 할 사항으로 맞지 않는 것은?

갑. 예인 로프가 풀어지지 않도록 한다.

을. 시계(視界)가 나빠지면 예인 로프의 길이를 짧게 한다.

병. 가능한 저속으로 예인한다.

정. 안전을 위해 승선자 전원을 예인보트에 승선시킨다.

[해설] 일부는 피예인보트에 승선하여 필요시 비상상황에 대응하여야 한다.

219. 모터보트를 조종할 때 주의할 사항으로 적당하지 않은 것은?

갑. 좌우를 살피며 안전속력을 유지한다.

을. 움직일 수 있는 물건은 고정한다.

병. 자동 정지줄은 항상 몸에 부착한다.

정. 교통량이 많은 해역은 최대한 신속하게 이탈한다.

[해설] 교통량이 많은 해역을 이탈할 경우 주위를 세심하게 살피며 안전한 속력을 유지해야 한다.

220. 동력수상레저기구 두 대가 근접하여 나란히 고속으로 운항할 때 어떤 현상이 일어나는가?

갑. 수류의 배출작용 때문에 멀어진다.

을. 평행하게 운항을 계속하면 안전하다.

병. 흡인작용에 의해 서로 충돌할 위험이 있다.

정. 상대속도가 0에 가까우므로 안전하다.

[해설] '흡인작용'이란 나란히 운항하는 선박이 서로를 잡아당기는 현상이다.

221. 다음 중 수상오토바이에 대한 설명으로 맞지 않는 것은?

갑. 핸들과 조종자의 체중이동으로 방향을 변경한다.

을. 선체의 안전성이 좋아 전복할 위험이 적다.

병. 후진장치가 없는 것도 있다.

정. 선외기 보트에 비해 낮은 수심에서 운항할 수 있다.

[해설] 수상오토바이의 추진기는 물분사(water jet) 방식이 많은 데 선체가 수중에 잠긴 깊이가 얕아 낮은 수심에서 운항할 수 있는 장점은 있으나 안정성이 좋지 않아 전복할 위험이 있으므로 운항시 주의한다.

222. 선박이 외력의 영향으로 기울었다가 원위치로 돌아오려는 성질은?

갑. 복원성

을. 회두성

병. 이동성

정. 보류성

[해설] 복원성: 배가 한쪽으로 기울어졌다가 다시 제자리로 되돌아가는 성질



218.정 219.정 220.병 221.을 222.갑



문제은행

223. 다른 동력수상레저기구와의 충돌을 피하기 위한 동작으로 적당하지 않은 것은?

갑. 속력을 연속적으로 변경한다.

을. 필요한 경우 기관을 정지한다.

병. 침로를 대각도로 변경한다.

정. 위험이 있기 전에 미리 회피한다.

[해설] 선박의 충돌을 피하기 위한 동작을 취할 때는 상대방이 쉽게 인식할 수 있도록 속력과 침로를 크게 변경하는 것이 좋다.

224. 다음 중 선박의 조난신호에 관한 사항으로 옳지 않은 것은?

갑. 조난을 당하여 구원을 요청하는 경우에 사용하는 신호이다.

을. 조난신호는 국제해사기구가 정하는 신호로 행하여야 한다.

병. 구원 요청 이외의 목적으로 사용해서는 안 된다.

정. 유사시를 대비하여 정기적으로 조난신호를 행하여야 한다.

[해설] 조난신호는 국제해상충돌예방규칙 제37조 또는 동 규칙 부속서 IV에 규정되어 있다.

225. 고무보트를 운항하기 전에 확인할 사항이 아닌 것은?

갑. 공기압을 점검한다.

을. 기관(엔진)부착 정도를 확인한다.

병. 흔들림을 방지하기 위해 중량물을 싣는다.

정. 연료를 점검한다.

[해설] 중량물로 인해 고무보트의 균형을 잃을 수 있다.

226. 대지속력을 잘 설명하는 것은?

갑. 선박이 항해 중 수면과 이루는 속력

을. 상대속력이라고 한다.

병. 조류의 영향을 별로 받지 않는다.

정. 목적지의 도착예정시간(ETA)을 구할 때 사용한다.

[해설] 바다는 조류나 해류 등에 의하여 계속하여 움직인다. 이 때 대지와 물 위를 움직이는 거리가 다른 데, 일반적으로 선박의 속력은 물 위를 움직이는 대수속력을 말하며, 목적지의 도착예정시간(ETA)을 구할 때는 대지 위를 움직이는 대지속력(SOG, Speed Over Ground)으로 계산한다.

227. 다음 중 충돌사고를 야기할 만한 위험한 상태로 볼 수 없는 것은?

갑. 횡단상태

을. 정박상태

병. 마주치는 상태

정. 추월상태

[해설] 정박상태가 다른 상태에 비하여 충돌사고의 위험이 상대적으로 적지만, 정박선 근처를 통항하는 선박은 가급적 멀리 떨어져서 항해하여야 한다.



228. 선박 침수시 조치로 잘못된 것은?

- 갑. 즉각적인 퇴선조치 을. 침수원인 확인 후 응급조치
병. 수밀문을 밀폐 정. 모든 수단을 이용하여 배수

[해설] 침수를 발견하면 그 원인과 침수의 크기, 침수량 등을 확인하여 응급조치하고 모든 방법을 동원하여 배수하고 침수가 한 구획에만 한정되도록 수밀문을 폐쇄한다.

229. 다음 중 시정이 제한된 상태가 아닌 것은?

- | | |
|------------------|-------------------------|
| 갑. 안개 속 | 을. 침로 전면에 안개덩이가 있는 때 |
| 병. 눈보라가 많이 내리는 때 | 정. 해안선이 복잡하여 시야가 막히는 경우 |

[해설] "제한된 시계"란 안개 · 연기 · 눈 · 비 · 모래바람 및 그 밖에 이와 비슷한 사유로 시계가 제한되어 있는 상태를 말한다.

230. 다음 중 예인 시 주의사항으로 잘못된 것은?

- 갑. 예인 시작 시 속력은 저속에서 천천히 증속한다.
을. 무중, 좁은 수로, 항내에서는 예인색 길이를 길게 한다.
병. 풍량이 클 때는 예인색 길이를 길게 한다.
정. 범침은 소각도로 한다.

[해설] 안개등으로 인해 시계가 제한되거나 항내와 같이 교통량이 많은 해역에서는 예인색을 짧게 하여야 한다.

231. 보트나 부이에 국제신호서상 A기가 게양되어 있을 때, 깃발이 뜻하는 의미는?

- 갑. 스쿠버 다이빙을 하고 있다.
- 을. 낚시를 하고 있다.
- 병. 수상스키를 타고 있다.
- 정. 모터보트 경기를 하고 있다.

[해설] A(알파기)는 ‘본선은 잠수부를 내리고 있으니 저속으로 피하라’는 뜻이다.

232. 선외기 등을 장착한 활주형 선박에서 운항 중 선회하는 경우 선체경사는?

- 갑. 외측경사 을. 내측경사 병. 외측경사 후 내측경사 정. 내측경사 후 외측경사

[해설] 수면 상부의 선체는 타각을 준 쪽인 선회권의 안쪽으로 경사(내방, 안쪽), 선회를 계속하면 선체는 일정한 각속도로 정상 선회(외방, 바깥쪽)한다.

233. 모터보트를 계류장에 접안할 때 주의사항으로 적당하지 않은 것은?

- 갑. 타선의 닻줄 방향에 유의한다. 을. 선측 돌출물을 걷어 들인다.
병. 외력의 영향이 작을 때 접안이 쉽다. 정. 선미접안을 먼저 한다.

[해설] 선수를 먼저 접안한 후 선미를 접안한다.





갑. 무게를 측정하기 위한 설비	을. 크기를 측정하기 위한 설비
병. 운항 방향을 제어하는 설비	정. 강도를 측정하기 위한 설비

갑. 위성항법장치(GPS) 을. 어군탐지기
병. 해안선 정. 수심측정기

② 제1항에 따른 안전한 속력을 결정할 때에는 시계상태, 해상교통량의 밀도, 선박의 정지거리·선회 성능 그 밖의 조종성능 등의 사항을 고려하여야 한다.



239. 상대방위에 대한 설명으로 가장 옳은 것은?

- 갑. 자선의 선수를 0도로 하여 시계방향으로 360도까지 재거나 좌현 또는 우현으로 180도까지 측정한 것을. 북쪽을 0도로 하여 시계방향으로 360도까지 측정한 것
- 병. 북 또는 남을 0도로 동 또는 서쪽으로 180도 이내의 각을 표시한 것
- 정. 자선의 선수를 0도로 하여 반시계방향으로 360도까지 측정한 것

[해설] 상대방위(relative bearing)는 자선의 선수미선을 기준으로 선수를 0도로 하여 시계방향으로 360도까지 재거나 좌현, 우현으로 180도씩 측정한다.

240. 안전한 항해를 하기 위해서는 변침 지점과 물표를 미리 선정해 두어야 한다. 이 때 주의사항으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 변침 후 침로와 거의 평행 방향에 있고 거리가 먼 것을 선정한다.
- 을. 변침하는 현측 정황 부근의 뚜렷한 물표를 선정한다.
- 병. 꽃, 등부표 등은 불가피한 경우가 아니면 이용하지 않는다.
- 정. 물표가 변침 후의 침로 방향에 있는 것이 좋다.

[해설] 변침물표는 변침 시 자선의 위치를 파악하는 기준이 되며, 물표가 변침 후의 침로 방향에 있고 그 침로와 평행인 방향에 있으면서 거리가 가까운 것을 선정한다.

241. 중·대형 모터보트에 설치되어 있는 자이로컴퍼스에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 지구상의 북을 지시하는 장치로 정확한 방위 측정에 용이하다.
- 을. 여러 개의 리피터컴퍼스를 동시에 동작시킬 수 있다.
- 병. 자차와 편차를 가진다.
- 정. 고속으로 회전하는 팽이를 이용하는 방식이다.

[해설] 자이로컴퍼스는 고속으로 돌고 있는 팽이(자이로스코프)를 이용하여 지구상의 북을 아는 장치로서 자기컴퍼스의 자차, 편차가 없고 북을 찾는 힘이 강하다.

242. 자기컴퍼스(magnetic compass)에 대한 설명으로 가장 옳은 것은?

- 갑. 지구의 북을 자북이라고 하고, 지구 자석에 의한 북을 진북이라고 한다.
- 을. 자기컴퍼스로 항해하거나 방위를 측정할 때는 컴퍼스 오차만큼 수정하여야 한다.
- 병. 지구 자석은 지구의 남북방향과 정확하게 일치한다.
- 정. 지구에 있는 두 개의 북, 진북과 자북의 차이를 자차라고 한다.

[해설] 지구 자석은 지구의 남북 방향과 정확하게 일치하지 않는다. 즉, 지구의 북을 진북이라고 하고, 지구 자석에 의한 북을 자북이라고 하며, 이 진북과 자북의 차이를 편차라고 한다.





문제은행

243. 레이더 화면의 영상을 판독하는 방법에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- 갑. 상대선의 침로와 속력 변경으로 인해 상대방위가 변화하고 있다면 충돌의 위험이 없다고 가정한다.
 - 을. 다른 선박의 침로와 속력에 대한 정보는 일정한 시간 간격을 두고 계속적인 관측을 해야 한다.
 - 병. 해상의 상태나 눈, 비로 인해 영상이 흐려지는 부분이 생길 수 있다는 것도 알고 있어야 한다.
 - 정. 방위 변화가 거의 없고 거리가 가까워지고 있으면 상대선과 충돌의 위험성이 있다는 것이다.
- [해설] 상대선의 침로와 속력의 변경으로 인해 상대방위가 변화하고 있다고 하여 충돌의 위험이 없을 것으로 가정해서는 안 된다. 그러므로 컴퍼스 방위와 거리를 서로 관련시켜서 판단해야 한다.

244. 초단파(VHF) 통신설비를 갖춘 수상레저기구의 무선통신 방법으로 가장 옳은 것은?

- 갑. 송신 전력은 가능한 최대 전력으로 사용해야 한다.
 - 을. 중요한 단어나 문장을 반복해서 말하는 것이 좋다.
 - 병. 채널 16은 조난, 긴급, 안전 호출용으로만 사용되어야 한다.
 - 정. 조난 통신을 청수한 때에는 즉시 채널을 변경한다.
- [해설] 송신을 시작하기 전에 그 채널이 사용 중인지 확인해야 하며, 수신국의 특별한 요청이 없는 한 단어나 구문을 반복하지 말아야 한다. 채널 16은 조난, 긴급 및 안전에 관하여 교신할 때에만 호출해야 하고 조난 호출 및 통신을 청수한 때에는 다른 모든 통신을 중단하고 계속 청수해야 한다.

245. 위성항법장치(GPS) 플로터에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- 갑. GPS 플로터의 모든 해도는 선위확인 등 안전한 항해를 위한 목적으로 사용할 수 있다.
 - 을. GPS 위성으로부터 정보를 수신하여 자선의 위치, 시간, 속도 등이 표시된다.
 - 병. 표시된 데이터로 선박항해에 필요한 정보를 제공한다.
 - 정. 화면상에 각 항구의 해도와 경위도선, 항적 등을 표시할 수 있다.
- [해설] 국내 보급된 일반적인 GPS 플로터의 내장된 전자해도는 간이전자해도로서 항해 보조용으로 제작된 것이 많다. 운용자가 안전한 항해를 위해서는 반드시 국가기관의 승인을 받은 정규해도를 사용해야 한다.

246. 모터보트는 여러 선체 저항으로 속력이 저하될 수 있는데 보트 표면의 거칠기와 오손의 영향을 받는 저항을 무엇이라고 하는가?

- 갑. 마찰저항 을. 조파저항 병. 조와저항 정. 공기저항

[해설] 마찰저항은 수면하 선체의 모양과 점성에 의해 형성되고 선체 표면의 거칠기와 오손의 영향을 받는다. 도크에서 선저를 깨끗하게 해주면 마찰저항의 영향을 줄일 수 있다. 마찰저항은 선체 전 저항의 70~80%에 이른다.

- 조파저항 : 선수·미 부근은 수압이 높아져 수면이 높아지고 선체중앙부는 수압이 낮아져서 생기는 저항 (구형선수로 예방)
- 조와저항 : 선체주위의 물 분자는 부착력으로 인해 속도가 느려지고 선체에서 먼 곳의 물분자는 속도가 빨라 물 분자의 속도차에 의해 선미 부근에서 와류가 생겨 선체는 전방으로부터 후방으로 힘을 받게 되는 저항(선체 형상에 따라 크기가 달라짐)
- 공기저항 : 수면상부의 선체 및 갑판상부의 구조물이 공기의 흐름과 부딪혀서 생기는 저항



243.갑 244.병 245.갑 246.갑

247. 모터보트에 승선 및 하선을 할 때 주의사항으로 옳지 않은 것은?

갑. 부두에 있는 사람이 모터보트를 붙잡아 선체가 움직이지 않도록 한 후 승선한다.

을. 모터보트의 선미쪽 부근에서 1명씩 자세를 낮추어 조심스럽게 타고 내려야 한다.

병. 승선할 때에는 모터보트와 부두사이의 간격이 안전하게 승선할 수 있는지 확인한다.

정. 승선 위치는 전후좌우의 균형을 유지하도록 가능한 낮은 자세를 취한다.

[해설] 모터보트에 타고 내리는 위치는 보트의 중앙부 부근에서 1명씩 자세를 낮추어 조심스럽게 타고 내려야 한다. 뛰어 타거나, 뛰어 내리는 것은 매우 위험하다.

248. 소형 모터보트의 중, 고속에서의 직진과 정지에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 키는 사용한 만큼 반드시 되돌려야 하고, 침로 수정은 침로선을 벗어나기 전에 한다.

을. 침로유지를 위한 목표물은 가능한 가까운 쪽의 있는 목표물을 선정한다.

병. 키를 너무 큰 각도로 돌려서 사용하는 것 보다 필요한 만큼 사용한다.

정. 긴급시를 제외하고는 급격한 감속을 해서는 안 된다.

[해설] 중·고속에서의 직진 및 정지는 침로유지를 위한 목표물 설정은 직선 침로를 똑바로 항주하기 위해서 가능한 한 먼 쪽에 있는 목표물을 설정하고 그 목표물과 선수가 계속 일직선이 되도록 조정한다.

249. 모터보트의 선회 성능에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 속력이 느릴 때 선회 반경이 작고 빠를 때 크다

을. 선회시는 선체 저항의 증가로 속력은 떨어진다.

병. 타각이 클 때보다 작을 때 선회 반경이 크다.

정. 프로펠러가 1개인 경우 좌우의 선회권의 크기는 차이가 없다.

[해설] 어느 속력으로 직진 중에 일정량의 타각을 사용했을 때 어떻게 선회하는 가를 파악하는 것은 모터 보트 조종상 중요한 일이다. 좌우의 선회권은 프로펠러의 회전 방향에 따라 차이가 나타나기 때문에 약간의 차이를 나타낸다.

250. 모터보트에서 사람이 물에 빠졌을 때 인명구조 방법으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 익수자 발생 반대 현측으로 선수를 돌린다.

을. 익수자 쪽으로 계속 선회 접근하되 미리 정지하여 타력으로 접근한다.

병. 익수자가 선수에 부딪히지 않아야 하고 발생 현측 1미터 이내에서 구조할 수 있도록 조정한다.

정. 선체 좌우가 불안정할 경우 익수자를 선수 또는 선미에서 끌어올리는 것이 안전하다.

[해설] 사람이 물에 빠지면 물에 빠진 현측으로 선수를 돌리면서 익수자 쪽으로 계속 선회 접근하되 미리 정지하여 타력으로 접근한다.





문제은행

251. 모터보트를 조종할 때 활주 상태에 대한 설명으로 가장 옳은 것은?

갑. 정지된 상태에서 속도전환 레버를 조작하여 전진 또는 후진하는 것

을. 속력을 증가시키면 양력이 증가되어 가벼운 선수 쪽에 힘이 미치게 되어 선수가 들리는 상태

병. 모터보트의 속력과 양력이 증가되어 선수 및 선미가 수면과 평행상태가 되는 것

정. 선회 초기에 선미는 타를 작동하는 반대 방향으로 밀려 나는 것

[해설] 속력을 고속으로 증가시키면, 모터보트의 양력 역시 증가되어 미치는 힘이 후부로 이동되며 선미까지 들려서 선수 및 선미까지 평형에 가까운 상태가 되는 것을 활주 상태라고 한다.

252. 다음 중 선박의 트림에 관한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 선수 흘수와 선미 흘수와의 차이를 트림이라고 한다.

을. 선수 흘수가 선미 흘수보다 큰 상태를 선수 트림이라고 하며, 타효가 좋다.

병. 운항시 약간의 선미트림이 좋고, 선미 흘수가 선수 흘수보다 큰 상태를 말한다.

정. 선수 흘수와 선미 흘수가 같은 상태를 등흘수라고 한다.

[해설] 선수 트림은 선수 흘수가 선미 흘수보다 큰 상태로, 선수에 파랑이 많이 덮쳐 오고 선속을 감소시키며, 선미 안정성이 없어지므로 타효가 불량하다.

253. 바람이 불어올 때 모터보트에 미치는 영향으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 전진 중에는 선수가 풍상측으로 편향하려 한다.

을. 선수의 풍하측 수압은 풍상측보다 약하다.

병. 모터보트가 풍하측으로 기울어진다.

정. 모터보트가 풍하측으로 떠밀린다.

[해설] 모터보트의 정선수에서 바람을 받으면 속력이 저하되지만, 선수의 방향은 거의 변하지 않는다. 그러나, 바람을 비스듬히 받으면 모터보트는 바람을 받는 반대방향(풍하)측으로 기울고, 풍하측으로 떠밀리지만 선수방향은 바람이 불어오는 쪽(풍상)으로 향한다.

254. 바람이나 조류가 모터보트의 움직임에 미치는 영향에 관한 설명 중 가장 옳바른 것은?

갑. 바람과 조류는 모두 모터보트를 이동만 시킨다.

을. 바람은 회두를 일으키고 조류는 모터보트를 이동시킨다.

병. 바람은 모터보트를 이동시키고 조류는 회두를 일으킨다.

정. 바람과 조류는 모두 회두만을 일으킨다.

[해설] 바람에 의해서도 모터보트가 떠밀리기도 하지만 주로 선수를 편향시켜 회두를 일으키고, 조류는 조류가 흘러오는 반대방향으로 모터보트를 밀리게 한다.



251.병 252.을 253.을 254.을

255. 모터보트를 조종할 때 조류의 영향을 설명한 것 중 가장 옳바르지 않은 것은?

갑. 선수 방향의 조류는 타효가 좋다.

을. 선수 방향의 조류는 속도를 저하시킨다.

병. 선미 방향의 조류는 조종 성능이 향상된다.

정. 강조류로 인한 보트 압류를 주의해야 한다.

[해설] 조류가 빠른 수역에서 선수 방향의 조류(역조)는 타효가 커서 조종이 잘 되지만, 선미 방향의 조류(순조)는 조종 성능이 저하된다.

256. 다른 동력수상레저기구 또는 선박을 추월하려는 경우에는 추월당하는 기구의 진로를 방해하여서는 안된다. 이 때 두 선박 간의 관계에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 운항규칙상 2미터 이내로 근접하여 운항하면 안 된다.

을. 가까이 항해시 두 선박 간에 당김, 밀어냄, 회두 현상이 일어난다.

병. 선박의 상호간섭작용이 충돌 사고의 원인이 된다.

정. 선박 크기가 다를 경우 큰 선박이 훨씬 큰 영향을 받는다.

[해설] 두 선박이 서로 가깝게 마주치거나, 추월할 때 선박 주위에 압력 변화로 당김 밀어냄 회두 현상이 발생할 우려가 있으며, 이를 선박의 상호간섭작용이라고 불리며 충돌사고의 원인이 된다. 소형선이 특히 주의해야 한다.

257. 선박에서 사용하는 해묘(sea anchor)의 용도를 옳바르게 설명한 것은?

갑. 소형선 표류시 파도를 선수로부터 받기 위하여 사용

을. 보트를 정박시키기 위하여 사용

병. 좌초, 충돌사고의 충격을 완화시키기 위하여 사용

정. 좁은 수역에서 보트를 회두시키기 위하여 사용

[해설] 해묘는 항해중 소형선박이 이동이 어려운 경우 선수를 풍랑에 세우기 위하여 선수에서 내리는 저항물로 횡파를 받아서 전복되는 것을 막아준다. 소형선에서 라이 투(lie to) 조선 시 병행하면 효과를 높일 수 있다.

258. 황천으로 항해가 곤란할 때 바람을 선수 좌·우현 25~35도로 받으며 타효가 있는 최소한의 속력을 전진하는 것을 무엇이라고 하는가?

갑. 히브 투(heave to)

을. 스커딩(scudding)

병. 라이 투(lie to)

정. 브로칭 투(Broaching to)

[해설] 히브 투는 선체의 동요를 줄이고 파도에 대하여 자세를 취하기 쉽고, 풍하측으로 표류가 적지만 선수에 파로 인한 충격과 해수가 갑판으로 올라오거나 너무 감속하면 정횡방향으로 파를 받을 우려가 있다.





259. 야간에 항해 시 주의사항으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 양 선박이 정면으로 마주치면 서로 오른쪽으로 변침하여 피한다.

을. 다른 선박을 피할 때에는 소각도로 변침한다.

병. 기본적인 항법 규칙을 철저히 이행한다.

정. 적법한 항해등을 점등한다.

[해설] 야간에는 등화만으로 다른 선박이나 물표를 확인해야 하고, 시계가 어둡고 즐기 쉬운 상태이므로 특히 주의하여 항해하여야 한다. 항법의 적용에 있어 피항할 때에는 대각도로 변침한다.

260. 풍랑을 선미 좌·우현 25~35도에서 받으며, 파에 쫓기는 자세로 항주하는 것을 무엇이라고 하는가?

갑. 히브 투 을. 스커딩 병. 라이 투 정. 러칭

[해설] 스커딩은 선체가 받는 충격 작용이 현저히 감소하고 상당한 속력을 유지할 수 있으나 선미 추파에 의하여 해수가 갑판을 덮칠 수 있다.

261. 계류 중인 동력수상레저기구 인근을 통항하는 선박 또는 동력수상레저기구가 유의하여야 할 내용으로 옳지 않은 것은?

갑. 통항 중인 레저기구는 가급적 저속으로 통항한다.

을. 계류 중인 레저기구는 계선줄 등을 단단히 고정한다.

병. 통항 중인 레저기구는 가능한 접안선 가까이 통항한다.

정. 계류 중인 레저기구는 펜더 등을 보강한다.

[해설] 통항선은 될 수 있는 대로 저속으로 통항하고, 가능하면 접안선으로부터 멀리 떨어져서 안전하게 항행한다.

262. 동력수상레저기구 화재시 소화 작업을 하기 위한 조종방법으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 선수부 화재시 선미에서 바람을 받도록 조종한다.

을. 상대 풍속이 0이 되도록 조종한다.

병. 선미 화재시 선수에서 바람을 받도록 조종한다.

정. 중앙부 화재시 선수에서 바람을 받도록 조종한다.

[해설] 소화 작업 중 화재가 확산되지 않도록 상대풍속이 0이 되도록 선박을 조종하는 것이 원칙이다. 즉, 선수 화재시 선미에서, 선미 화재시 선수에서 중앙부 화재시 정형에서 바람을 받으며 소화작업을 해야 한다.

263. 동력수상레저기구는 위험물 운반선 부근을 통항시 멀리 떨어져서 운항하여야 한다. 위험물 운반선의 국제 문자 신호기로 옳은 것은?

갑. A기(왼쪽 흰색 바탕 | 오른쪽 파랑색 바탕 < 모양)

을. B기(빨간색 바탕 기류, 오른쪽 < 모양)

병. Q기(노란색 바탕 사각형 기류)

정. H기(왼쪽 흰색 바탕 | 오른쪽 빨간색 바탕 사각형 기류)

[해설] A기: 나는 잠수부를 내렸다. Q기: 검역허가 요청. H기: 본선은 도선사를 태우고 있다.



264. 해양사고가 발생하였을 경우 수상레저기구를 구조정으로 활용한 인명구조 방법으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 가능한 조난선의 풍상쪽 선미 또는 선수로 접근한다.

을. 접근할 때 충분한 거리를 유지하며 계선줄을 잡는다.

병. 구조선의 풍하 현측으로 이동하여 요구조자를 옮겨 태운다.

정. 조난선에 접근시 바람에 의해 압류되는 것을 주의한다.

[해설] 대형 구조선은 조난선의 풍상측에 접근하되 바람에 의해 압류되는 것을 주의하여야 한다. 구조정은 조난선의 풍하쪽 선미 또는 선수에 접근하여 충분한 거리를 유지하면서 계선줄을 잡은 다음, 구명부환의 양단에 로프를 연결하여 조난선의 사람을 옮겨 태운다. 구조선에 구조정이 접근할 때에는 구조선의 풍하 현측으로 접근하여 요구조자를 옮겨 태운다.

265. 바다에 사람이 빠져 수색 중인 선박을 발견하였다. 이 선박에 게양되어 있는 국제 기류 신호는 무엇인가?

갑. F기(흰색 바탕에 마름모꼴 빨간색 모양 기류)

을. H기(왼쪽 흰색 바탕 | 오른쪽 빨간색 바탕 사각형 기류)

병. L기(왼쪽 위 노란색, 아래 검정색 | 오른쪽 상단 검정색, 아래 노란색)

정. O(왼쪽 아래 노란색, 오른쪽 위 빨간색 사선 모양 기류)

[해설] F기: 본선은 조종할 수 없다(조종불능선 의미), L기: 귀선은 즉시 정선하라(경비함정 등에서 선박 임검을 실시할 때 멈추라는 의미로 사용), O기: 바다에 사람이 빠졌다.

266. 동력수상레저기구 운항 중 전방의 선박에서 단음 1회의 음향신호 또는 단신호 1회의 발광신호를 인식하였다. 이에 대한 설명으로 가장 옳은 것은?

갑. 우현 변침 중이라는 의미

을. 좌현 변침 중이라는 의미

병. 후진 중이라는 의미

정. 정지 중이라는 의미

[해설] 우현 변침중: 단음 1회(기류 E기), 좌현 변침중: 단음 2회(기류 I기), 후진 중: 단음 3회(기류 S기), 단음 1회를 인식한 선박은 우현으로 변침 협조 동작을 취해주는 것이 좋다.

267. 동력수상레저기구 운항 중 조난을 당하였다. 조난 신호로서 가장 옳지 않은 것은?

갑. 야간에 손전등을 이용한 모르스 부호(SOS) 신호

을. 인근 선박에 좌우로 벌린 팔을 상하로 천천히 흔드는 신호

병. 초단파(VHF) 통신 설비가 있을 때 메이데이라는 말의 신호

정. 백색 등화의 수직 운동에 의한 신체 동작 신호

[해설] 백색 등화의 수직 운동에 의한 신체 동작 신호는 조난 신호가 아니라 조난자를 태운 보트를 유도하기 위한 신호로 이곳은 상륙하기에 좋은 장소라는 의미이며, 반대로 상륙하기 위험하다는 신체 동작 신호는 백색 등화의 수평 운동을 하면 된다.





268. 해상에서 선박이 항해한 거리를 나타낼 때 사용하는 단위는?

- 갑. 노트 을. 미터 병. 해리 정. 피트

[해설] 해상에서의 거리단위는 해리를 사용한다.

269. 연안항해에서 선위를 측정할 때 가장 부정확한 방법은?

- 갑. 한 목표물의 레이더 방위와 거리에 의한 방법
을. 레이더 거리와 실측 방위에 의한 방법
병. 둘 이상 목표물의 레이더 거리에 의한 방법
정. 둘 이상 목표물의 레이더 방위에 의한 방법

[해설] 목표물의 레이더 방위에 의한 선위 측정 방법으로 정확도가 떨어진다.

270. 선박이 우현쪽으로 독에 접근할 때 선수가 받는 영향은?

- 갑. 우회두한다. 을. 흡인된다. 병. 반발한다. 정. 영향이 없다.

[해설] 선박이 우현쪽으로 독에 접근시 선수는 반발한다.

271. 전타 선회시 제일 먼저 생기는 현상은?

- 갑. 킥(Kick) 을. 종거 병. 선회경 정. 횡거

[해설] 킥(Kick) 현상은 원침로에서 횡방향으로 무게중심이 이동한 거리를 말하며, 가장 먼저 발생한다

272. 조석과 조류에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 조석으로 인한 해수의 주기적인 수평운동을 조류라 한다.
을. 조류가 암초나 반대 방향의 수류에 부딪혀 생기는 파도를 급조라 한다.
병. 좁은 수로 등에서 조류가 격렬하게 흐르면서 물이 빙빙도는 것을 반류라 한다.
정. 같은 날의 조석이 그 높이와 간격이 같지 않은 현상을 일조부등이라 한다.

[해설] 병은 와류에 대한 설명이다.

273. 음향표지 또는 무중신호에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 밤에만 작동한다.
을. 사이렌이 많이 쓰인다.
병. 공중음신호와 수중음신호가 있다.
정. 일반적으로 등대나 다른 항로표지에 부설되어 있다.

[해설] 음향표지 또는 무중신호는 주야간 모두 작동한다.



274. 우리나라의 우현표지에 대한 설명으로 옳은 것은?

- 갑. 우측항로가 일반적인 항로임을 나타낸다.
 - 을. 공사구역 등 특별한 시설이 있음을 나타낸다.
 - 병. 고립된 장애물 위에 설치하여 장애물이 있음을 나타낸다.
 - 정. 항행하는 수로의 우측 한계를 표시함으로, 표지 좌측으로 항행해야 안전하다.
- [해설] 정이 우현표지에 대한 설명이다.

275. 두 지점 사이의 실제 거리와 해도에서 이에 대응하는 두 지점 사이의 거리의 비는?

- 갑. 축척 을. 지명 병. 위도 정. 경도

[해설] 두 지점 사이의 실제 거리와 해도에서 이에 대응하는 두 지점 사이의 거리 비를 축척이라 한다.

276. 점장도에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 항정선이 직선으로 표시된다.
- 을. 침로를 구하기에 편리하다.
- 병. 두 지점간의 최단거리를 구하기에 편리하다.
- 정. 자오선과 거등권은 직선으로 나타낸다.

[해설] 대권항법은 대권을 따라서 항행하는 항법으로, 구면상에 있어 두 지점 사이의 최단거리는 두 지점을 지나는 대권이므로 먼 거리를 항해할 때 항해거리를 단축하고 연료를 절약하는 등 경제적인 선박운항에 유리함

277. 해사안전법상 안전수역표지에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 두표는 하나의 적색구이다.
- 을. 모든 주위가 가항 수역이다.
- 병. 등화는 3회 이상의 황색 섬광등이다.
- 정. 중앙선이나 수로의 중앙을 나타낸다.

[해설] 등화는 황색이 아닌 백색이다.

278. 조류가 빠른 좁은 수로 항해시 유의 사항으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 통항 시기는 조류가 약한 때를 택한다.
- 을. 순조 때보다 역조 때가 정침이 잘된다.
- 병. 선수미선과 조류의 방향이 되도록 일치하지 않는 것이 좋다.
- 정. 유속이나 선속이 빠르면 천수 영향이 커져서 조종이 어려울 수도 있다.

[해설] 협수로(도) 통항 방법은 일반적으로 선수·미선과 조류의 유선이 일치되도록 조정, 조류는 역조 때에는 정침이 잘되나 순조 때에는 정침이 어렵고, 통항 시기는 게류(Slack water)시나 조류가 약할 때를 선택하고 만곡이 급한 수로는 순조시 통항을 피하며, 유속이나 선속이 빠르면 천수영향이 커서 조종이 어려움으로 유의한다.





279. 복원력이 증가함에 따라 나타나는 영향에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 화물이 이동할 위험이 있다.
- 을. 승무원의 작업능률을 저하시킬 수 있다.
- 병. 선체나 기관 등이 손상될 우려가 있다.
- 정. 횡요 주기가 길어진다.

[해설] 복원력이 증가함에 따라 횡요 주기는 짧아진다.

280. 좁은 수로나 항만의 입구 등에 2~3개의 등화를 앞뒤로 설치하여 그 중시선에 의해 선박을 인도하도록 하는 것은?

- 갑. 부등 을. 도등 병. 임시등 정. 가등

[해설] - 부등(Auxiliary light) : 등표의 설치가 불가능하거나 등부표를 설치하여도 보수하기 아주 어려운 주, 초 등이 있는 위험한 구역으로부터 가까운 곳에 등대가 있을 때 그 등대에 강력한 투광기를 설치하여 그 구역을 비추어 위험을 표시하는 등화

- 임시등(Occasional light) : 보통 선박의 출입이 많지 않은 항만이나 하구 등에 출입항선이 있을 때 또는 어로기 등 선박의 출입이 일시적으로 많아질 때 임시로 점등되는 것
- 가등(Temporary light) : 등대를 개축할 때 긴급조치로 가설되는 것

281. 다음 중 기관의 배기가스가 흰색이 되는 원인은?

- 갑. 연료유 중에 수분이 혼입되었을 경우
- 을. 냉각수가 부족한 경우
- 병. 기관에 과부하가 걸렸을 경우
- 정. 베어링 등의 운동부가 발열되었을 경우

[해설] 배기가스 색이 흰색이 될 때의 원인(실린더에 수분 혼입)

282. 내연기관의 열효율을 높이기 위한 조건 중 맞지 않는 것은?

- 갑. 배기로 배출되는 열량을 적게 한다.
- 을. 압축압력을 낮춘다.
- 병. 용적효율을 좋게 한다.
- 정. 연료분사를 좋게 한다.

[해설] 내연기간의 열효율을 높이기 위한 조건

- 연소 전에 압축압력이 높을수록 - 연소기간이 짧을수록
- 연소가 상사점에서 일어날수록 - 공연비가 좋을수록
- 연료분사상태가 좋을수록 - 용적효율이 좋을수록



283. 다음 중 일반적으로 슬립(slip)이 증가하는 원인은?

- 갑. 배의 저항 감소
- 을. 주기관 회전수 감소
- 병. 추진기의 피치(pitch) 증가
- 정. 추진기의 심도가 깊은 경우

[해설] 슬립은 프로펠러의 1회전 했을 때 직진거리와 배의 직진거리와의 차이로 프로펠러의 피치가 증가하면 프로펠러의 직진거리가 증가하여 슬립은 증가한다.

284. 디젤기관의 압축압력이 저하하는 원인이 아닌 것은?

- 갑. 실린더 라이너의 마모가 클 때
- 을. 피스톤 링의 마모, 절손 또는 고착되었을 때
- 병. 배기밸브와 밸브시트의 접촉이 안 좋을 때
- 정. 배기밸브 타펫 간격(tappet clearance)이 너무 클 때

[해설] 디젤기관의 압축압력은 타펫(tappet) 간격과는 직접적인 관련이 없음.

※ 타펫 간격(tappet clearance)은 밸브 스템(valve stem) 상부와 로커 암(rocker arm) 사이의 간격을 의미하는데, 타펫 간격이 너무 좁을 경우 밸브 스템이 팽창하여 로커 암과 접촉하면 밸브가 완전히 닫히지 않아 압축압력이 누출되기도 함

285. 디젤기관에서 연료분사시 유립의 크기에 미치는 영향 중 틀린 것은?

- 갑. 분사압력이 높게 되면 유립은 작게 된다.
- 을. 실린더 내의 압력이 낮게 되면 유립은 작게 된다.
- 병. 노즐공의 직경이 작게 되면 유립은 작게 된다.
- 정. 연료의 점성이 작을수록 유립은 작아진다.

[해설] 실린더 내의 압력이 커지면 유립은 작게 된다.

286. 디젤엔진 연소실 내에 연료분사가 되지 않는 원인과 관계없는 것은?

- 갑. 연료유 관내의 프레이밍이 불충분할 때
- 을. 연료 여과기의 오손이 심할 때
- 병. 연료탱크 내에 물이 들어가거나 연료탱크의 밸브가 잠겼을 때
- 정. 공기탱크 압력이 낮아졌을 때

[해설] 연료분사와 공기탱크의 압력과는 무관하다.





287. 가솔린기관 배기가스 소음을 줄이는 방법 중 틀린 것은?

- 갑. 배기가스의 팽창
- 을. 배기가스의 노즐을 통한 분출
- 병. 배기가스의 냉각
- 정. 배기가스의 팽창과 냉각

[해설] 배기가스 배출 소음을 줄이는 대책으로는 고온고압의 가스의 온도와 압력을 낮추고, 맥동현상을 감쇄시키는데 있다. 기본적인 소음작용은 냉각, 팽창, 저항, 공명, 흡수, 간섭 등이 있다.

288. 멀티테스터기로 직접 측정할 수 없는 것은?

- 갑. 직류전압
- 을. 직류전류
- 병. 교류전압
- 정. 유효전력

[해설] 멀티테스터 : 전압, 전류, 저항 등 여러 가지의 전기량을 측정하기 위한 장비이다.

289. 추진기 날개면이 거칠어졌을 때 추진기 성능에 미치는 영향으로 옳지 못한 것은?

- 갑. 추력이 증가한다.
- 을. 소요 토크가 증가한다.
- 병. 날개면에 대한 마찰력이 증가한다.
- 정. 캐비테이션을 유발한다.

[해설] 추진기의 날개면이 거칠면 마찰저항이 커지므로 소요 토크는 증가한다. 또한 추력은 감소하고, 캐비테이션을 유발하여 추진효율이 떨어진다.

290. 다음 중 연료유의 종류별 특성에 대한 설명으로 틀린 것은?

- 갑. 휘발유의 증기는 공기보다 3배 무거우므로 낮은 곳에 모이기 쉽고 유독하다.
- 을. 등유는 경유보다 높은 온도에서 증류되는 기름이다.
- 병. 경유는 고속디젤기관에 많이 쓰인다.
- 정. 중유는 대형 저속디젤기관의 연료로 많이 쓰인다.

[해설] 등유의 증발온도 : 150~300℃이고, 경유의 증발온도는 : 300~350℃

- 온도에 따른 증류 순서(낮음 → 높음 순으로) : 가솔린 < 등유 < 경유 < 중유 < 잔사유



291. 다음은 가솔린 엔진의 녹킹과 조기점화에 관한 것이다 틀린 것은?

갑. 녹킹과 조기점화는 서로 인과관계는 있으나 그 현상은 전혀 다르다.

을. 혼합기가 점화플러그 이외의 방법에 의해 점화되는 것을 조기점화라 한다.

병. 가솔린엔진의 녹킹은 혼합기의 자연발화에 의하여 일어난다.

정. 조기점화는 연료의 종류로 억제한다.

[해설] 가솔린기관의 녹킹이란 점화플러그로부터 화염이 주위로 전파할 때 연소부가 급격히 팽창하여 말단에 있는 미연소가스가 압축되어 자연발화온도 이상으로 높게 되면 정상적인 화염이 도착하기 전에 자연발화 된다. 이 경우에는 화염전파 속도가 정상연소의 속도에 비하여 훨씬 크며 300~2000 m/s 정도에 달하게 되고 이때의 충격파로 인해 금속을 두드리는 것과 같은 음향이 발생된다. 이러한 현상을 가솔린 녹킹이라 한다.

- 조기점화(과조착화)란 점화플러그에 의하여 정상적인 불꽃이 도달하기 이전에 과열된 점화플러그나 배기 밸브 또는 연소실 내의 퇴적물 등의 과열면에서 발생하는 화염면에 의한 이상연소를 말한다.

292. 흡·배기밸브의 겹침을 두는 주된 이유는?

갑. 연료의 사용량을 줄이기 위해

을. 기관의 회전을 원활히 하기 위해

병. 소기와 배기 상태를 좋게 하고 공기의 이용률을 좋게 하여 기관 냉각의 효과도 있다.

정. 소기의 량을 절약한다.

[해설] 밸브 겹침(Valve overlap)이란 4행정기관의 밸브 개폐시기 선도에서 흡기밸브와 배기밸브가 동시에 열려 있는 기간을 말하며, 소기와 급기를 돕고 배기밸브와 연소실을 냉각시키는데 도움을 준다.

293. 디젤기관에서 연료소비율이란?

갑. 기관이 1시간에 소비하는 연료량

을. 연료의 시간당 발열량

병. 기관이 1시간당 1마력을 얻기 위해 소비하는 연료량

정. 기관이 1실린더당 1시간에 소비하는 연료량

[해설] 연료소비율이란 : 연료소비율은 일정한 일을 하기 위해 엔진이 얼마나 많은 연료를 사용해야 하는가를 나타내는 수치이다. (단위 : g/PS.h)

294. 윤활유의 변질 열화의 원인이 아닌 것은?

갑. 산소에 의한 산화

을. 열에 의한 탄화

병. 수분에 의한 유화

정. 신유에 의한 희석

[해설] 윤활유의 열화원인

- 산소에 의한 산화

- 연소 생성물의 혼입

- 물이나 금속 가루의 혼입

- 열을 받거나 압력을 받을 경우





문제은행

295. 디젤기관에서 타펫트(Tappet) 간격이 너무 클 때에는 어떤 현상이 발생하는가?

- 갑. 밸브가 확실하게 닫히지 않는다.
- 을. 밸브가 완전히 열리지 않는다.
- 병. 푸시로드가 굽어진다.
- 정. 밸브스프링이 약해진다.

[해설] 흡·배기밸브는 롤러가 언제나 캠 기원에 접하고 있으며 운전 중 밸브스핀들 등의 열팽창으로 밸브가 닫히지 않게 되므로 로커암과(또는 밸브브리지)와 밸브스핀들 상부와 간격을 두어 완전히 닫힐 수 있게 하는 틈이다.

296. 가솔린기관의 메인베어링이 발열하는 원인과 관계없는 것은?

- 갑. 과대한 부하가 걸렸을 때
- 을. 크랭크 축심이 어긋나서 편 접촉할 때
- 병. 각 실린더의 평균유효압력이 낮을 때
- 정. 기관베드가 변형되었을 때

[해설] 각 실린더의 평균유효압력이 낮을 경우 부하가 낮아 메인베어링의 발열원인과 거리가 멀다.

297. 다음 중 과급기관의 이점이 아닌 것은?

- 갑. 출력이 증가한다.
- 을. 기계효율이 높아진다.
- 병. 메인베어링 온도 낮아진다.
- 정. 연료소비율이 줄어든다.

[해설] 과급의 이점

- 마력당 중량은 가볍고 원가는 싸게 된다.
- 연소성이 좋게 되므로 저질연료도 사용하기 쉽다.
- 연료 소비율이 적으며 기계효율이 향상 된다.
- 마력당 윤활유 소비량이 줄어든다.

298. 윤활유 소비량이 증가되는 원인이 아닌 것은?

- 갑. 연료분사밸브의 분사상태 불량
- 을. 펌핑작용에 의한 연소실 내에서의 연소
- 병. 열에 의한 증발
- 정. 크랭크케이스 혹은 크랭크축 오일리테이너의 누설

[해설] 연료분사밸브의 분사상태 불량은 연소상태와 연관되지 윤활유 소모량과의 관계가 없다.



295.을 296.병 297.병 298.갑

299. 연료유 연소성을 향상시키는 방법으로 틀린 것은?

- 갑. 연료유를 미립화한다.
- 을. 연료유를 가열한다.
- 병. 연소실을 보온한다.
- 정. 냉각수 온도를 낮춘다.

[해설] 냉각수 온도를 높여서 연소가 더 잘 되도록 해야 연소성이 향상된다.

300. 플라이휠의 주된 설치목적은?

- 갑. 크랭크축 회전속도의 변화를 감소시킨다.
- 을. 기관의 과속을 방지한다.
- 병. 기관의 부착된 부속장치를 구동한다.
- 정. 축력을 증가시킨다.

[해설] 플라이휠 : 축과 함께 회전하는 바퀴, 축을 회전시키는 기관 동력이 증감해도 일정한 속도로 회전 하려는 관성을 이용한 것으로, 연소행정에서 피스톤의 발생 동력으로 생기는 회전력을 축적해 두었다가 다음 각 행정에서 회전력이 약해 졌을 때 관성력으로 회전속도를 유지한다.

301. 펌프의 공동현상을 방지하기 위한 대책 중 틀린 것은?

- 갑. 펌프의 흡입실양정을 가능한 작게 한다.
- 을. 흡입관의 직경을 크게 하고, 흡입측의 압력손실을 적게 한다.
- 병. 펌프의 회전속도를 높게 한다.
- 정. 회전차내의 흐르는 유속을 줄인다.

[해설] 회전속도를 높이면 임펠러의 배압이 낮아져 공동현상이 발생하기 쉽다.

302. 기관실 빌지의 레벨 검출기로 많이 사용되는 것은?

- 갑. 토크 스위치
- 을. 플로트 스위치
- 병. 셀렉트 스위치
- 정. 리미트 스위치

[해설] 빌지의 유량에 따라 플로트가 작동하여 신호를 보내어 레벨을 검출한다.

303. 릴리프 밸브(relief valve)의 설명 중 맞는 것은?

- 갑. 압력을 일정치로 유지한다.
- 을. 압력을 일정치 이상으로 유지한다.
- 병. 유체의 방향을 제어한다.
- 정. 유량을 제어한다.

[해설] 릴리프 밸브는 압력이 설정압력에 도달하면 유체를 우회시켜 압력을 일정하게 유지한다.





문제은행

304. 공기압축기가 공기저장탱크의 압력을 일정하게 유지하기 위하여 자동으로 기동-정지를 반복하는 데 필요한 검출기는?

갑. 레벨 스위치

을. 온도 스위치

병. 압력 스위치

정. 리밋 스위치

[해설] 압력스위치에서 압력이 낮아지면 압축기를 기동시켜 압력탱크에 공기를 채우고 압력이 높아지면 압축기를 멈추도록 한다.

305. 기관(엔진) 시동 후 점검사항으로 적절하지 못한 것은?

갑. 기관(엔진)의 상태를 점검하기 위해 모든 계기를 관찰한다.

을. 연료, 오일 등의 누출 여부를 점검한다.

병. 기관(엔진)의 시동모터를 점검한다.

정. 클러치 전·후진 및 스로틀레버 작동상태를 점검한다.

[해설] 시동모터 점검은 시동 전 점검사항이다.

306. 선외기 가솔린기관(엔진)이 시동되지 않아 연료계통을 점검하고자 한다. 유의사항으로 적절하지 않은 것은?

갑. 프라이머 밸브(primer valve)를 제거한다.

을. 연료필터(Fuel filter)에 불순물 또는 물이 차 있지 않은지 확인한다.

병. 연료계통 내에 누설되는 곳이 있는지 확인한다.

정. 연료탱크의 출구밸브 및 공기변(air vent)이 닫혀있는지 확인한다.

[해설] 프라이머 펌프(primer pump)는 연료를 공급하여 연료를 채워주는 기능과 연료계통 수리 시 공기를 배출하는데 사용된다. (시동되지 않을 때는 프라이머 펌프를 작동시켜 연료를 보충하거나 공기를 제거해야 한다)

307. 프로펠러에 의해 발생하는 축계진동의 원인으로 옳지 않은 것은?

갑. 날개피치의 불균일

을. 프로펠러 날개의 수면노출

병. 프로펠러 하중의 증가

정. 공동현상의 발생

308. 수상오토바이의 추진방식은?

갑. 원심펌프에 의한 추진방식

을. 임펠러 회전에 의한 워터제트 분사방식

병. 프로펠러 회전에 의한 공기분사방식

정. 임펠러 회전에 의한 공기분사방식

[해설] 수상오토바이의 추진방식은 워터제트분사방식이다.



304.병 305.병 306.갑 307.병 308.을

309. 전기기기의 절연상태가 나빠지는 경우가 아닌 것은?

- 갑. 습기가 많을 때 을. 먼지가 많이 끼었을 때
병. 과전류가 흐를 때 정. 절연저항이 클 때

310. 냉각수 온도가 너무 낮을 때의 현상이 아닌 것은?

- | | |
|------------------|-------------------|
| 갑. 기계효율이 저하 된다. | 을. 연료 소비량이 많아진다. |
| 병. 윤활유가 변질되기 쉽다. | 정. 실린더의 마멸이 촉진된다. |

[해설] 윤활유의 변질 원인은 고온에 노출 됐을 때이다.

311. 선외기(outboard) 기관(엔진)의 시동 전 점검사항이 아닌 것은?

- 갑. 엔진오일의 윤활방식이 자동 혼합장치일 경우 잔량을 확인한다.
- 을. 연료탱크의 환기구가 열려있는가를 확인한다.
- 병. 비상정지스위치가 RUN에 있는지 확인한다.
- 정. 엔진내부의 냉각수를 확인한다.

[해설] 선외기 기관(엔진)은 냉각수가 엔진 내부에 따로 없고 외부의 해수나 담수를 바로 흡입하여 냉각하는 시스템으로 이뤄져 있다.

312. 가솔린 기관에서 윤활유 압력저하가 되는 원인으로 틀린 것은?

- 갑. 오일팬 내의 오일량 부족 을. 오일여과기 오손
병. 오일에 물이나 가솔린의 유입 정. 오일온도 하강

[해설] 오일온도가 하강하면 점도가 증가하여 압력은 상승한다.

313. 불꽃점화기관에서 불꽃(스파크)을 튀기기 위하여 고전압을 발생시키는 장치는?

- 갑. 케이블 을. 카브레터 병. 점화코일 정. 점화플러그

[해설] 점화코일은 자력선의 상호유도작용에 의하여 고전압을 발생시킨다.

314. 수상오토바이 운행 중 갑자기 출력이 떨어질 경우 점검해야할 곳은?

- | | |
|-------------------------|-------------------|
| 갑. 냉각수 압력을 점검한다. | 을. 연료혼합비를 점검한다. |
| 병. 물 흡입구에 이물질 부착을 점검한다. | 정. 임펠러의 피치를 점검한다. |

[해설] 수상오토바이 운행 시 갑자기 출력이 떨어지면 우선적으로 흡입구에 이물질이 들어 있는지 확인해야 한다.





문제은행

315. 모터보트 운행 중 갑자기 선체가 심하게 떨림 현상이 나타날 때 즉시 점검해야 하는 곳이 아닌 것은?

갑. 크랭크축 균열 상태를 확인한다.

을. 프로펠러의 축계(shaft) 굴절여부를 확인한다.

병. 프로펠러의 파손상태를 점검한다.

정. 프로펠러에 로프가 감겼는지 확인한다.

[해설] 크랭크축 변형이나 절손시 진동이 발생되나 균열발생으로는 떨림을 감지하기 어렵다. (충분해 수리시 점검 가능)

316. 2사이클 기관의 장점으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 동일 마력의 경우 4사이클 기관보다 실린더 수가 적어도 된다.

을. 이론상 4사이클 기관보다 2배의 마력을 낼 수 있다.

병. 구조가 간단하고 취급이 용이하다.

정. 역전이 어렵다.

[해설] 2사이클 기관은 4사이클 기관보다 역전이 쉽다.

317. 2행정 사이클 기관이 4행정 사이클 기관보다 고속으로 하기 어려운 이유는 무엇인가?

갑. 회전관성력이 커서

을. 소기효율이 나빠서

병. 열응력이 커서

정. 왕복관성력이 커서

[해설] 흡입행정 기간이 짧아 충분한 공기를 흡입할 수 없어 소기효율이 떨어지기 때문이다.

318. 선외기(outboard) 엔진에서 주로 사용되는 냉각방식은?

갑. 냉매가스식

을. 공랭식

병. 부동액냉각식

정. 담수 또는 해수냉각식

[해설] 선외기는 외부(담수·해수)에서 냉각수를 흡입하는 방식이다.

319. 수상오토바이 운항 중 기관(엔진)이 정지된 경우 즉시 점검해야 할 사항이 아닌 것은?

갑. 몸에 연결한 스톱스위치(비상정지)를 확인한다.

을. 연료잔량을 확인한다.

병. 임펠라가 로프나 기타부유물에 걸렸는지 확인한다.

정. 엔진의 노즐 분사량을 확인한다.

[해설] 엔진의 노즐 분사량 확인은 엔진의 갑작스런 정지시 점검사항이 아니고 엔진 회전수 변동이 심하거나 진동이 동반될 때 점검하여야 한다.



315.갑 316.정 317.을 318.정 319.정

320. 윤활유의 구비조건으로 적당하지 않은 것은?

- 갑. 온도차에 의한 점도변화가 적을 것 을. 인화점이 높은 것
 병. 적당한 점도를 가질 것 정. 응고점이 높을 것

[해설] 윤활유는 응고점이 낮아야 함(저온에서도 충분한 유동성을 가져야 한다)

321. 다음 중 기관(엔진)에 대한 설명으로 맞지 않는 것은?

- 갑. 선외기 엔진(outboard engine) 불꽃점화방식이다.
 을. 선내외기엔진(stem drive engine)의 냉각방식은 수냉식이다.
 병. 선외기 엔진(outboard engine)의 윤활방식은 순간혼합형과 강제순환식이다.
 정. 선외기 엔진(outboard engine)의 추진방식은 물제트분사식이다.

[해설] 선외기 엔진의 추진방식은 프로펠러 방식이다.

322. 실린더 윤활의 목적이 아닌 것은?

- 갑. 연소가스의 누설을 방지하기 위하여 을. 과열을 방지하기 위하여
 병. 마찰계수를 감소시키기 위하여 정. 연료펌프 고착을 방지하기 위하여

[해설] 실린더 윤활과 연료펌프 고착 방지와는 전혀 관련성이 없음

323. 다음 중 클러치의 동력전달 방식에 따른 구분에 해당되지 않는 것은?

- 갑. 마찰클러치 을. 유체클러치 병. 전자클러치 정. 감속클러치

[해설] 클러치는 동력전달방식에 따라 갑, 을, 병 등으로 구분한다.

324. 피스톤링이 고착되는 원인으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 연료분사 밸브가 막혔을 때
 을. 실린더 또는 피스톤링이 과열되었을 때
 병. 오일슬러지가 부착되었을 때
 정. 연소불량에 의해 카본이 부착되었을 때

[해설] 분사밸브가 막혔을 때는 해당 실린더가 폭발하지 않아 엔진의 진동이나 정지되는 현상이 발생한다.

325. 선체에 해초류 등이 번식할 때 커지는 저항은?

- 갑. 조파저항 을. 마찰저항 병. 공기저항 정. 와류저항

[해설] 선저 해초류는 많은 마찰력을 유발하여 선박의 출력을 떨어지게 한다.



320.정 321.정 322.정 323.정 324.갑 325.을



문제은행

326. 선체의 형상이 유선형일수록 가장 적어지는 저항은?

갑. 와류저항 을. 조와저항 병. 공기저항 정. 마찰저항.

[해설] 유선형일수록 선미에서 와류현상이 적게 발생하므로 조와저항이 가장 감소한다.

327. 기어(gear) 케이스에 물이 혼합되면 오일의 색깔은 어떻게 되는가?

갑. 붉은색 을. 녹색 병. 회색 정. 흑색

[해설] 오일이 물과 혼합되어 유화되면 회색으로 변한다.

328. 가솔린 기관(엔진)이 과열되는 원인으로 적당하지 않은 것은?

갑. 냉각수 취입구 막힘 을. 냉각수 펌프 임펠러의 마모

병. 윤활유 부족 정. 점화시기가 너무 빠름

[해설] 점화시기가 빠른 때는 출력이 떨어지는 원인이며, 엔진과열과는 관계가 없다.

329. 수상오토바이 출항 전 반드시 점검하여야 할 사항으로 맞지 않는 것은?

갑. 선체 드레인 플러그가 잠겨 있는지 확인한다.

을. 예비 배터리가 있는 것을 확인한다.

병. 오일량을 점검한다.

정. 엔진룸 누수 여부를 확인한다.

[해설] 출항 전 점검사항으로 배터리 충전상태를 확인해야 한다.(예비 배터리 확보 필요 없음)

330. 다음 중 인화점이 가장 낮은 것은?

갑. 휘발유 을. 등유 병. 경유 정. 중유

[해설] 휘발유의 인화점은 -40°C 정도로 다른 연료에 비하여 현저히 낮다.

331. 선외기 4행정기관(엔진) 진동 발생 원인이 아닌 것은?

갑. 점화플러그 작동이 불량할 때

을. 실린더 압축압력이 균일하지 않을 때

병. 연료분사밸브의 분사량이 균일하지 않을 때

정. 냉각수펌프 임펠러가 마모되었을 때

[해설] 냉각수펌프 임펠러 마모 시 냉각수 공급 불량에 따른 엔진과열의 원인으로 진동과는 관계없음.



326.을 327.병 328.정 329.을 330.갑 331.정

332. 수상오토바이 배기냉각시스템의 플러싱(관내 청소) 절차로 맞는 것은?

갑. 냉각수 호스연결 → 냉각수 공급 → 엔진기동 → 엔진운전(약5분) 후 정지 → 냉각수 차단

을. 냉각수 호스연결 → 엔진기동 → 냉각수 공급(약5분) → 냉각수 차단 → 엔진정지

병. 냉각수 호스연결 → 엔진기동 → 냉각수 공급(약5분) → 엔진정지 → 냉각수 차단

정. 엔진기동 → 냉각수 호스연결 → 냉각수 공급 → 엔진기동(약5분) → 엔진정지 → 냉각수 차단

[해설] 수상오토바이의 배기냉각시스템 플러싱 절차 : 냉각수 호스연결 → 엔진기동 → 냉각수 공급(약5분) → 냉각수차단 → 엔진정지

333. 2행정기관과 비교하여 4행정기관의 장점이 아닌 것은?

갑. 구조가 간단하다.

을. 연료소비율이 향상되었다.

병. 매연이 적게 발생한다.

정. 진동 및 소음이 적다.

[해설] 구조가 간단한 기관은 2행정기관의 장점이다.

334. 선외기 가솔린엔진의 연료유에 해수가 유입되었을 때 엔진에 미치는 영향으로 거리가 먼 것은?

갑. 연료유 펌프 고장원인이 된다.

을. 시동이 잘 되지 않는다.

병. 해수 유입 초기에 진동과 엔진 꺼짐 현상이 발생한다.

정. 윤활유가 오손된다.

[해설] 연료유에 해수 혼합 시 엔진시동성과 연관되어 연료공급펌프 및 분사밸브의 고장 원인이지, 윤활유 오손과 관련성이 없다.

335. 모터보트 속력이 떨어지는 직접적인 원인이 아닌 것은?

갑. 수면하 선체에 조패류가 많이 붙어 있을 때

을. 선체가 수분을 흡수하여 무게가 증가했을 때

병. 선체 내부 격실에 빌지 량이 많을 때

정. 냉각수 압력이 낮을 때

[해설] 냉각수 압력은 보트속력과 관계없으며 냉각수 공급이 불량하면 엔진 온도상승의 원인이 된다.

336. 윤활유의 취급상 주의사항으로 옳지 않은 것은?

갑. 이물질이나 물이 섞이지 않도록 한다.

을. 점도가 적당한 윤활유를 사용한다.

병. 여름에는 점도가 높은 것, 겨울에는 점도가 낮은 것을 사용한다.

정. 고온부와 저온부에서 함께 쓰는 윤활유는 온도에 따른 점도 변화가 큰 것을 사용한다.

[해설] 윤활유는 점도지수가 커야한다. 즉 온도변화에 따른 점도변화가 적은 것이 좋다는 의미이다.





343. 4행정 사이클 디젤기관에서 흡·배기밸브는 어떤 힘에 의해 닫히는가?

- 갑. 캠 을. 스프링 병. 로커암 정. 푸시로드

[해설] 흡·배기밸브의 열리는 힘은 로커암의 누르는 힘에 의하지만 닫히는 것은 밸브스프링의 탄성에 의한다.

344. 윤활유의 구비조건으로 옳지 않는 것은?

- 갑. 중성일 것 을. 점도 변화가 작을 것
병. 열전도율이 클 것 정. 인화점이 낮을 것

[해설] 윤활유의 인화점은 낮아야 한다. 낮으면 화재나 폭발 위험성이 높아진다.

345. 모터보트 기관(엔진) 시동불량 시 점검사항으로 맞지 않는 것은?

- | | |
|----------------|----------------------|
| 갑. 자동정지 스위치 확인 | 을. 연료유량 확인 |
| 병. 냉각수량 확인 | 정. 점화코일용 퓨즈(Fuse) 확인 |

[해설] 냉각수량은 기관(엔진) 시동성과 전혀 관련이 없고 기관(엔진) 온도와 관련 있다.

346. 모터보트 시동 전 점검사항으로 맞지 않는 것은?

- 갑. 배터리 충전상태 확인한다.
- 을. 연료탱크 에어벤트를 개방한다.
- 병. 엔진오일 및 연료유량 점검
- 정. 냉각수 검수구에서 냉각수 확인

[해설] 냉각수 확인은 모터보트 기관(엔진) 시동 후 점검사항이다.

347. 연료소모량이 많아지고, 출력이 떨어지는 직접적인 원인으로 맞는 것은?

- | | |
|-----------------------|-------------------|
| 갑. 피스톤 및 실린더 마모가 심할 때 | 을. 윤활유 온도가 높을 때 |
| 병. 냉각수 압력이 낮을 때 | 정. 연료유 공급압력이 높을 때 |

[해설] 피스톤 및 실린더의 마모가 심하면 연료소모량이 많아지고 출력이 떨어지게 된다.

348. 윤활유에서 생성된 탄화물은 실린더 마멸과 밸브, 피스톤의 고착원인이 된다. 이와 관련성이 없는 것은?

- 갑. 윤활유가 산소와 접촉할 때
을. 윤활유가 고온에 접하여 열분해 되었을 때
병. 윤활유가 금속 가루나 수분과 접촉할 때
정. 윤활유에 새로운 윤활유를 혼합하였을 때

[해설] 사용 중인 윤활유에 신유를 혼입하면 윤활유의 성질은 개선되므로 고착, 마멸 등의 원인과 관련성이 없다.





문제은행

349. 디젤기관에서 연료분사 시 연료의 점도가 높을 때 일어나는 현상으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 연료유 관내에 유동이 어려워진다. 을. 무화상태가 좋아진다.
 병. 분무 시 관통력이 좋아진다. 정. 연료소비량이 증가한다.

[해설] 연료의 점도가 높으면 관통력은 개선되나 반대로 무화는 나빠져 적당한 점도유지가 중요하다.

350. 모터보트 선외기에 과부하 운전이 장시간 지속되었을 때 기관(엔진)에 미치는 영향으로 맞지 않는 것은?

- 갑. 연료분사 압력이 낮아진다.
 을. 피스톤 및 피스톤링의 마멸이 촉진된다.
 병. 흡·배기밸브에 카본이 퇴적되어 소기효율이 떨어진다.
 정. 배기가스가 배출량이 많아진다.

[해설] 모터보트의 기관(엔진)은 간헐적인 과부하운전을 피할 수는 없다. 그러나 과부하 운전이 지속된다면 기관(엔진)에는 치명적인 손상 원인으로 작용하므로 운용자는 가능한 과부하 운전을 피해야 한다. 연료분사 압력은 과부하운전과 관련이 없음.

351. 수상레저사업에 이용되는 동력수상레저기구의 정기검사 기간은?

- 갑. 1년 을. 2년 병. 3년 정. 5년

[해설] 수상레저안전법 제37조(안전검사) 검사대상 동력수상레저기구 중 수상레저사업에 이용되는 동력수상레저기구는 1년마다, 그 밖의 동력수상레저기구는 5년마다 정기검사를 받아야 한다.

352. 다음 중 수상레저사업 등록 유효기간이 지난 후 갱신신청서 제출기간으로 맞는 것은?

- 갑. 등록의 유효기간 종료일 당일까지
 을. 등록의 유효기간 종료일 5일 전까지
 병. 등록의 유효기간 종료일 10일 전까지
 정. 등록의 유효기간 종료일 1개월 전까지

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제31조의3(수상레저사업 등록의 갱신신청 등) 등록을 갱신하려는 자는 등록의 유효기간 종료일 5일전까지 수상레저사업 갱신 신청서를 관할해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장에게 제출하여야 한다.

353. 다음 중 수상레저 일반조종면허시험 필기시험 중 법규과목과 관련 없는 것은?

- 갑. 선박안전법
 을. 해양환경관리법
 병. 해사안전법
 정. 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률

[해설] 수상레저안전법 시행령 제5조(필기시험)1항, 별표1의2 필기시험 법규과목은 을, 병, 정외 수상레저안전법이 있음.



349.을 350.갑 351.갑 352.을 353.갑

354. 동력수상레저기구를 조종하는 중 술에 취한 상태에 있다고 인정할만한 상당한 이유가 있는 자가 관계 공무원의 측정에 응하지 아니한 자의 처벌은?

갑. 1년 이하의 징역

을. 1년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금

병. 1년 이하의 징역 또는 1000만원 이하의 벌금

정. 1000만원 이하의 벌금

[해설] 수상레저안전법 제56조(벌칙) 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금

- 1) 조종면허를 받지 아니하고 동력수상레저기구를 조종한 자
- 2) 술에 취한 상태에서 동력수상레저기구를 조종한 자
- 3) 술에 취한 상태라고 인정할 만한 상당한 이유가 있는데도 관계공무원의 측정에 따르지 아니한 자
- 4) 약물복용 등으로 인하여 정상적으로 조종하지 못할 우려가 있는 상태에서 동력수상레저기구를 조종한 자
- 5) 등록 또는 변경등록을 하지 아니하고 수상레저사업을 한 자
- 6) 수상레저사업 등록취소 후 또는 영업정지기간에 영업을 한 수상레저사업자

355. 다음 중 과태료의 부과·징수, 재판 및 집행 등의 절차에 관한 사항에 관련된 법률은?

갑. 행정절차법

을. 질서위반행위규제법

병. 비송사건절차법

정. 국세징수법

[해설] 수상레저안전법 제59조(과태료)

과태료의 부과·징수, 재판 및 집행 등의 절차에 관한 사항은 질서위반행위규제법을 따른다.

356. 다음 중 해양경찰청장의 권한을 위임받은 관청에 대한 연결이 틀린 것은?

갑. 해양경찰서장 : 면허증의 발급

을. 해양경찰서장 : 조종면허의 취소·정지처분

병. 지방해양경찰청장 : 조종면허를 받으려는 자의 수상안전교육

정. 지방해양경찰청장 : 안전관리계획의 시행에 필요한 지도·감독

[해설] 수상레저안전법 시행령 제39조(권한의 위임)

- 지방해양경찰청장 : 안전관리계획의 시행에 필요한 지도·감독
- 해양경찰서장 : 면허증의 발급, 조종면허의 취소·정지처분, 과태료의 부과·징수
- 시장·군수·구청장 : 과태료의 부과·징수





문제은행

357. 다른 수상레저기구의 진로를 횡단하는 운항규칙으로 적절한 방법은?

- 갑. 속력이 상대적으로 느린 기구가 진로를 피한다.
- 을. 속력이 상대적으로 빠른 기구가 진로를 피한다.
- 병. 다른 기구를 왼쪽에 두고 있는 기구가 진로를 피한다.
- 정. 다른 기구를 오른쪽에 두고 있는 기구가 진로를 피한다.

[해설] 수상레저안전법 시행령 제15조(운항규칙) 별표7

다른 수상레저기구의 진로를 횡단하는 경우에는 충돌의 위험이 있을 때에는 다른 수상레저기구를 오른쪽에 두고 있는 수상레저기구가 진로를 피하여야 한다.

358. 동력수상레저기구 소유자가 수상레저기구를 등록해야 하는 기관은?

- 갑. 소유자 주소지를 관할하는 시장·군수·구청장
- 을. 기구를 주로 매어두는 장소를 관할하는 기초자치단체장
- 병. 소유자 주소지를 관할하는 해양경찰서장
- 정. 기구를 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장

[해설] 수상레저안전법 제30조(등록)

동력수상레저기구의 소유자는 주소지를 관할하는 시장·군수·구청장에게 동력수상레저기구를 소유한 날부터 1개월 이내에 등록신청을 하여야 한다.

359. 동력수상레저기구 안전검사 중 신규검사를 면제하는 경우는?

- 갑. 우수제조사업장으로 인증받은 사업장에서 제조한 동력수상레저기구
- 을. 우수정비사업장으로 인증받은 사업장에서 정비를 받은 동력수상레저기구
- 병. 전기용품 및 생활용품 안전관리법에 따라 산업통상자원부장관으로부터 안전인증의 전부 또는 일부를 면제받은 동력수상레저기구
- 정. 형식승인 및 검정을 받은 동력수상레저기구

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제27조(안전검사의 면제)

360. 다음 중 수상레저안전법에 따라 조종면허의 효력을 1년 이내의 범위에서 정지시킬 수 있는 사유에 해당하는 것은?

- 갑. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 조종면허를 받은 경우
- 을. 면허증을 다른 사람에게 빌려주어 조종하게 한 경우
- 병. 조종면허 효력정지 기간에 조종을 한 경우
- 정. 술에 취한 상태에서 조종을 한 경우

[해설] 수상레저안전법 제13조(조종면허의 취소·정지) / 갑, 병, 정은 조종면허 취소사유에 해당됨



357.정 358.갑 359.병 360.을

361. 다음 중 수상레저안전법에 따른 수상의 정의로 올바른 것은?

- 갑. 기수의 수류 또는 수면
- 을. 바다의 수류나 수면
- 병. 담수의 수류 또는 수면
- 정. 해수면과 내수면

[해설] 수상레저안전법 제2조(정의)

“해수면”이란 바다의 수류나 수면을 말한다.

“내수면”이란 하천, 댐, 호수, 늪, 저수지, 그 밖에 인공으로 조성된 담수나 기수의 수류 또는 수면을 말한다.

362. 수상레저안전법상 다음 수상레저기구 중 동력수상레저기구는 모두 몇 개인가?

- | | | | |
|----------|--------|-------|--------|
| ① 수상오토바이 | ② 고무보트 | ③ 스쿠터 | ④ 수상스키 |
| ⑤ 호버크래프트 | ⑥ 패러세일 | ⑦ 조정 | ⑧ 카약 |

- 갑. 3개
- 을. 4개
- 병. 5개
- 정. 6개

[해설] 수상레저안전법 시행령 제2조(정의)에 따르면 동력수상레저기구는 1. 모터보트, 2. 세일링요트 (돛과 기관이 설치된 것을 말한다.), 3. 수상오토바이, 4. 고무보트, 5. 스쿠터, 6. 호버크래프트 이다.

363. 수상레저사업자 및 그 종사자의 고의 또는 과실로 사람을 사상한 경우 처분으로 가장 옳은 것은?

- 갑. 6월 이내의 기간을 정하여 영업의 전부 또는 일부의 정지를 명하여야 한다.
- 을. 수상레저사업의 등록을 취소하거나 3개월의 범위에서 영업의 전부 또는 일부의 정지를 명할 수 있다.
- 병. 수상레저사업의 등록을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 영업의 전부 또는 일부의 정지를 명할 수 있다.
- 정. 수상레저사업의 등록을 취소하여야 한다.

[해설] 수상레저안전법 제51조(수상레저사업의 등록취소 등) 수상레저사업자 및 그 종사자의 고의 또는 과실로 사상을 한 경우 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장은 수상레저사업의 등록을 취소하거나 3개월의 범위에서 영업의 전부 또는 일부의 정지를 명할 수 있다.

364. 수상레저안전법상 외국인에 대한 조종면허의 특례 중 옳지 않은 것은?

- 갑. 수상레저활동을 하려는 외국인이 국내에서 개최되는 국제경기대회에 참가하여 수상레저기구를 조종 하는 경우에는 조종면허를 받지 않아도 된다.
- 을. 국제경기대회 개최일 10일 전부터 국제경기대회 기간까지 특례가 적용된다.
- 병. 국내 수역에만 특례가 적용된다.
- 정. 4개국 이상이 참여하는 국제경기대회에 특례가 적용된다.

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제1조의 4(외국인에 대한 조종면허의 특례)

국제경기대회 종류 및 규모 : 2개국 이상이 참여하는 국제경기대회



361.정 362.을 363.을 364.정



365. 다음 중 조종면허에 관한 설명 중 옳지 않은 것은?

갑. 조종면허를 받으려는 자는 해양경찰청장이 실시하는 면허시험에 합격하여야 한다.

을. 면허시험은 필기시험·실기시험으로 구분하여 실시한다.

병. 조종면허를 받으려는 자는 면허시험 응시원서를 접수한 후부터 해양경찰청장이 실시하는 수상안전 교육을 받아야 한다.

정. 조종면허의 효력은 조종면허를 받으려는 자가 면허시험에 최종 합격할 날부터 발생한다.

[해설] 수상레저안전법 제11조(면허증 발급)

조종면허의 효력은 면허증을 본인이나 그 대리인에게 발급한 때부터 발생한다.

366. 수상레저안전법상 주취 중 조종금지에 대한 설명 중 옳지 않은 것은?

갑. 술에 취한 상태의 기준은 혈중알콜농도 0.03%이상으로 한다.

을. 술에 취하였는지 여부를 측정한 결과에 불복하는 수상레저활동자에 대해서는 해당 수상레저 활동자의 동의를 받아 혈액채취 등의 방법으로 다시 측정할 수 있다.

병. 술에 취한 상태에서 동력수상레저기구를 조종한 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하고, 조종면허의 효력을 정지할 수 있다.

정. 술에 취한 상태라고 인정할 만한 상당한 이유가 있는데도 관계공무원의 측정에 따르지 아니한 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하고, 조종면허를 취소하여야 한다.

[해설] 수상레저안전법 제22조(주취 중 조종 금지), 제56조(벌칙)

술에 취한 상태에서 동력수상레저기구를 조종한 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하고, 조종면허를 취소하여야 한다.

367. 다음 중 수상레저안전법에 따른 교육대상자가 종사하는 기관별로 이수해야 하는 교육시간이 잘못된 것은?

갑. 면허시험 면제교육기관 : 21시간 이상

을. 안전교육 위탁기관 : 8시간 이상

병. 검사대행자 : 14시간 이상

정. 시험대행기관 : 16시간 이상

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제13조(종사자에 대한 교육)

면허시험 면제교육기관, 시험대행기관 : **21시간 이상**

368. 다음 중 수상레저안전법에 따른 종사자에 대한 교육내용으로 틀린 것은?

갑. 교육대상자별로 1년에 한번 정기교육을 실시한다.

을. 필요한 경우 정기교육 외에 1년에 12시간 이하의 수시교육을 실시한다.

병. 정기교육을 받은 사람에 대하여 시험을 실시한다.

정. 100점 만점에 60점 이상을 받은 사람을 교육이수자로 인정한다.

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제13조(종사자에 대한 교육) 해양경찰청장은 필요한 경우 정기교육 외에 1년에 8시간 이하의 수시교육을 실시한다.



369. 수상레저안전법상 인명안전장비의 착용에 대한 내용이다. ()안에 들어갈 단어가 알맞은 것은?

인명안전장비에 관하여 특별한 지시를 하지 아니하는 경우에는 구멍조끼를 착용하며, 서프보드 또는 패들보드를 이용한 수상레저활동의 경우에는 (㉠)를 착용하여야 하며, 워터슬레드를 이용한 수상레저활동 또는 래프팅을 할 때에는 구멍조끼와 함께 (㉡)를 착용하여야 한다.

- 갑. ㉠ 보드리쉬, ㉡ 안전모
 을. ㉠ 구멍장갑, ㉡ 드로우백
 병. ㉠ 구멍슈트, ㉡ 구멍장갑
 정. ㉠ 구멍줄, ㉡ 노

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제14조(인명안전장비의 착용)

서프보드 또는 패들보드를 이용한 수상레저활동을 할 경우에는 보드리쉬를, 워터슬레드를 이용한 수상레저활동 또는 래프팅을 할 때에는 구멍조끼와 함께 안전모를 착용하여야 한다.

370. 다음 중 수상레저안전법상 면허시험의 공고내용으로 적절하지 않은 것은?

- 갑. 시험의 날짜, 시간 및 장소
 을. 시험 합격기준
 병. 응시자격
 정. 제출서류 및 제출기한

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제2조(면허시험의 공고)

조종면허를 위한 시험의 실시를 공고하려는 때에는 관보 또는 일간신문에 신고, 해양경찰청, 지방해양경찰청 및 해양경찰서의 게시판에 게시하여야 한다.

1. 시험의 날짜, 시간 및 장소
2. 시험과목
3. 응시자격
4. 제출서류 및 제출기한
5. 그 밖에 면허시험을 실시하기 위하여 필요한 사항

371. 항해구역을 평수구역으로 지정받은 동력수상레저기구를 이용하여 항해구역을 연해구역 이상으로 지정받은 동력수상레저기구와 500미터 이내의 거리에서 동시에 이동하려고할 때, 운항신고 내용으로 틀린 것은?

- 갑. 수상레저기구의 종류
 을. 운항시간
 병. 운항자의 성명 및 연락처
 정. 보험가입증명서

[해설] 수상레저안전법 시행령 별표7(수상레저활동자가 지켜야 할 운항수칙)

운항신고(수상레저기구의 종류, 운항시간, 운항자의 성명 및 연락처 등의 신고를 말한다,)를 하여 해양경찰서장이 허용한 경우는 가능하다.





문제은행

372. 다음 중 수상레저안전법상 수상레저활동안전협회의 위원이 될 수 없는 사람은?

- 갑. 시·도에서 수상레저업무를 담당하는 공무원 중 해당기관의 장이 지명하는 사람 1명
 - 을. 특별자치도에서 수상레저업무를 담당하는 공무원 중 해당기관의 장이 지명하는 사람 3명
 - 병. 시·도지사가 위촉하는 수상레저 관련 단체의 대표자 1명
 - 정. 관할지역 해양경찰서장이 지명하는 소속 수상레저업무담당 경찰관 1명
- [해설] 수상레저안전법 시행령 제19조(협회의 구성 등)
관할지역 지방해양경찰청장이 지명하는 소속 수상레저업무담당 경찰관 1명

373. 수상레저사업에 이용하는 비상구조선의 수에 대한 설명 중 틀린 것은?

- 갑. 수상레저기구가 30대 이하인 경우 1대 이상의 비상구조선을 갖춰야 한다.
 - 을. 수상레저기구가 31대 이상 50대 이하인 경우 2대 이상의 비상구조선을 갖춰야 한다.
 - 병. 수상레저기구가 31대 이상인 경우 30대를 초과하는 30대 마다 1대씩 더한 수 이상의 비상구조선을 갖춰야 한다.
 - 정. 수상레저기구가 51대 이상인 경우 50대를 초과하는 50대 마다 1대씩 더한 수 이상의 비상구조선을 갖춰야 한다.
- [해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표10(수상레저사업 등록기준)

374. 해양경찰서장이 조종면허의 정지처분을 통지할 때 처분 대상자에게 통지하여야 하는 기간은?

- 갑. 처분 집행 예정일 3일전까지
- 을. 처분 집행 예정일 5일전까지
- 병. 처분 집행 예정일 7일전까지
- 정. 처분 집행 예정일 14일전까지

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제9조(조종면허의 취소·정지처분의 기준 및 절차)
해양경찰서장은 조종면허의 취소 또는 정지처분을 통지할 때에는 동력수상레저기구 조종면허 취소·정지 통지서로 하되, 정지처분의 경우에는 처분 집행 예정일 **7일 전까지** 처분 대상자에게 통지하여야 한다.

375. 다음은 수상레저안전법상 운항규칙에 대한 내용 중 ()안에 들어갈 단어가 알맞은 것은?

다른 수상레저기구와 정면으로 충돌할 위험이 있을 때에는 음성신호·수신호 등 적당한 방법으로 상대에게 이를 알리고 (⊕)쪽으로 진로를 피해야 하며, 다른 수상레저기구의 진로를 횡단하는 경우에는 충돌의 위험이 있을 때에는 다른 수상레저기구를 (⊙)에 두고 있는 수상레저기구가 진로를 피해야 한다.

- 갑. ⊕ 우현 ⊙ 왼쪽
- 을. ⊕ 우현 ⊙ 오른쪽
- 병. ⊕ 좌현 ⊙ 왼쪽
- 정. ⊕ 좌현 ⊙ 오른쪽

[해설] 수상레저안전법 시행령 별표7(수상레저활동자가 지켜야 하는 운항수칙)
다른 수상레저기구와 정면으로 충돌할 위험이 있을 때에는 음성신호·수신호 등 적당한 방법으로 상대에게 이를 알리고 우현 쪽으로 진로를 피해야 하며, 다른 수상레저기구의 진로를 횡단하는 경우에는 충돌의 위험이 있을 때에는 다른 수상 레저기구를 오른쪽에 두고 있는 수상레저기구가 진로를 피해야 한다.



372.정 373.병 374.병 375.을

376. 조종면허의 결격사유 관련 개인정보를 해양경찰청장에게 6개월마다 한 번 이상 통보하여야 한다. 이에 해당되지 않은 기관의 장은?

- 갑. 경찰서장
- 을. 병무청장
- 병. 도지사 및 특별자치도지사
- 정. 국군의무사령관

[해설] 수상레저안전법 시행령 제3조의 3(조종면허의 결격사유 관련 개인정보의 통보 등)
대통령령으로 정하는 기관의 장

1. 병무청장, 2. 보건복지부장관, 3. 특별시장, 광역시장, 특별자치시장, 도지사 및 특별자치도지사, 시장·군수·구청장, 4. 해군참모총장, 공군참모총장, 육군의 각 군 사령관 및 국군의무사령관

377. 수상레저안전법상 부양성에 영향을 미치는 구조·장치를 변경하려는 경우 해당 소유자가 합격해야 하는 검사는?

- 갑. 정기검사
- 을. 임시검사
- 병. 신규검사
- 정. 중간검사

[해설] 수상레저안전법 제36조(동력수상레저기구의 구조·장치의 변경) 해양수산부령으로 정하는 부양성에 영향을 미치는 구조·장치를 변경하려는 경우에는 해당 소유자가 **임시검사**에 합격한 후 시장·군수·구청장에게 변경등록을 신청하여야 한다.

378. 동력수상레저기구 일반조종면허 실기시험 사행 시 감점사항으로 맞는 것은?

- 갑. 첫 번째 부이로부터 시계방향으로 진행한 경우
- 을. 부이로부터 3미터 이상으로 접근한 경우
- 병. 3개의 부이와 일직선으로 침로를 유지한 경우
- 정. 사행중 갑작스러운 핸들조작으로 선회가 부자유스러운 경우

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표1(실기시험의 채점기준 및 운항코스) 사행 중 핸들 조작 미숙으로 선체가 심하게 흔들리거나 선체 후미에 급격한 쓸림이 발생하는 경우, 선회가 부자유스러운 경우 감점 3점에 해당한다.

379. 일반조종면허 실기시험 중 실격사유에 해당하지 않은 것은?

- 갑. 3회 이상의 출발 지시에도 출발하지 못한 경우
- 을. 속도전환레버 및 핸들 조작 미숙 등 조종능력이 현저히 부족하다고 인정되는 경우
- 병. 계류장과 선수 또는 선미가 부딪힌 경우
- 정. 이미 감점한 점수의 합계가 합격기준에 미달함이 명백한 경우

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표1(실기시험의 채점기준 및 운항코스)

갑, 을, 정은 실격사유, 병은 감점사항



376.갑 377.을 378.정 379.병



문제은행

380. 수상레저안전법상 동력수상레저기구끼리 알맞게 짝지어진 것은?

갑. 수상오토바이, 조정

을. 워터슬레드, 수상자전거

병. 스쿠터, 호버크래프트

정. 모터보트, 서프보드

[해설] 수상레저안전법 시행령 제2조(정의)

- 동력수상레저기구 : 모터보트, 세일링요트(돛과기관이 설치된 것), 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트
- 무동력수상레저기구 : 수상스키, 패러세일, 조정, 카약, 카누, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트

381. 면허시험에서 부정행위를 하여 시험의 중지 또는 무효의 처분을 받은 자는 그 시험 시행일로부터 ()년간 면허시험에 응시할 수 없다. ()안에 알맞은 것은?

갑. 6개월

을. 1년

병. 2년

정. 3년

[해설] 수상레저안전법 제8조(부정행위자에 대한 제재)

해당 시험의 중지 또는 무효의 처분을 받은 자는 그 시험 시행일로부터 **2년간** 면허시험에 응시할 수 없다.

382. 다음 중 조종면허 응시원서의 제출 등에 대한 내용 중 틀린 것은?

갑. 대통령령으로 정하는 체육 관련 단체에 동력수상레저기구의 선수로 등록된 14세 미만인 자는 서류를 제출하지 않아도 된다.

을. 시험면제 대상에 해당함을 증명하는 서류를 제출하여야 한다.

병. 응시원서의 유효기간은 접수일로부터 1년까지로 한다.

정. 응시표를 잃어버렸을 경우 재발급이 가능하다.

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제3조(응시원서의 제출 등)

시험면제 대상이라 하더라도 14세 미만은 해당함을 증명하는 서류를 제출하여야 한다.

383. 수상레저 활동을 하는 자는 수상레저기구에 동승한 자가 사망·실종 또는 중상을 입은 경우 지체없이 사고 신고를 하여야 한다. 이때 신고를 받는 행정기관의 장으로 옳지 않은 것은?

갑. 경찰서장

을. 해양경찰서장

병. 시장·군수·구청장

정. 소방서장

[해설] 수상레저안전법 제19조(원거리 수상레저활동의 신고)

수상레저활동을 하는 자는 수상레저기구에 동승한 자가 사고로 사망·실종 또는 중상을 입은 경우에는 지체없이 해양경찰관서나 경찰관서 또는 소방관서 등 관계 행정기관의 장에게 신고하여야 한다.



380.병 381.병 382.갑 383.병

동력수상레저기구 조종면허 일반조종 제1, 2급 필기시험 문제은행(700문제)

384. 등록 대상 동력수상레저기구가 아닌 수상레저기구로 수상레저활동을 하려는 자는 출발항으로부터 ()이상 떨어진 곳에서 수상레저활동을 하여서는 아니 된다. ()안에 알맞은 말은?

갑. 3해리 을. 5해리 병. 10해리 정. 20해리

[해설] 수상레저안전법 제19조(원거리 수상레저활동의 신고) 신설

등록대상 동력수상레저기구가 아닌 수상레저기구로 수상레저활동을 하려는 자는 출발항으로부터 10해리 이상 떨어진 곳에서 수상레저활동을 하여서는 아니 된다.

385. 다음 중 수상레저안전법상 임시운항의 허가에 대한 내용으로 틀린 것은?

갑. 신규검사를 받기 전에 국내에서 시험운전을 하고자 할 때는 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장에게 허가를 받아야 한다.

을. 임시운항허가 관서의 장은 임시운항허가의 신청을 받은 경우에는 임시운항을 허가할 수 있다.

병. 임시운항 허가를 받은 자는 허가 목적 및 기간 내에서 운항하여야 한다.

정. 임시운항 허가를 받은 자는 기간이 만료된 후 임시운항허가증을 반납하지 않아도 된다.

[해설] 수상레저안전법 제38조의 2(임시운항의 허가) 신설

임시운항허가를 받은 자는 기간이 만료된 경우에는 임시운항허가증을 반납 하여야 한다.

386. 무동력 수상레저기구를 이용하여 수상에서 노를 저으며 급류를 타거나 유락행위를 하는 수상레저 활동은?

갑. 윈드서핑 을. 스킨스쿠버 병. 래프팅 정. 페러세일

[해설] 수상레저안전법 제2조제2호, "래프팅"이란 무동력수상레저기구를 이용하여 계곡이나 하천에서 노를 저으며 급류 또는 물의 흐름 등을 타는 수상레저활동을 말한다.

387. 다음 중 옳지 않은 것은?

갑. 웨이크보드는 수상스키의 변형된 형태로 볼 수 있다.

을. 강과 바다가 만나는 부분의 기수는 해수면으로 분류된다.

병. 수면비행선은 수상레저사업장에서 수상레저기구로 이용할 수 있지만, 선박법에 따라 등록하고, 선박직원법에서 정한 면허를 가지고 조종해야 한다.

정. 수상레저안전법상의 세일링요트는 돛과 마스트로 풍력을 이용할 수 있고, 기관(엔진)도 설치된 것을 말한다.

[해설] 수상레저안전법 제2조(정의) 6."해수면"이란 바다의 수류나 수면을 말한다.

※ 기수는 내수면에 해당됨.

388. 다음 중 수상레저안전법상에서 명시한 적용배제 사유가 아닌 것은?

갑. 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」에 따른 체육시설업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위를 하는 경우

을. 「유선 및 도선 사업법」에 따른 유·도선 사업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위를 하는 경우

병. 「관광진흥법」에 의한 유원시설업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위를 하는 경우

정. 「낙시어선업법」에 의한 낙시어선업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위를 하는 경우

[해설] 수상레저안전법 제3조(적용 배제)

- 「유선 및 도선 사업법」에 따른 유·도선 사업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위를 하는 경우
- 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」에 따른 체육시설업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위를 하는 경우
- 「낙시어선업법」에 의한 낙시어선업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위를 하는 경우



384.병 385.정 386.병 387.을 388.병



389. 다음 중 수상안전교육과목에 포함되지 않는 것은?

- 갑. 수상레저안전에 관한 법령
- 을. 수상에서의 안전을 위하여 필요한 사항
- 병. 수상레저기구의 사용 및 관리에 관한 사항
- 정. 수상환경보존에 관한 사항

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제5조(수상안전교육)

- 수상레저안전 관계법령, 수상레저기구의 사용·관리, 수상상식, 수상구조

390. 다음 중 수상레저활동을 하는 사람이 지켜야 할 운항규칙으로 올바르지 않은 것은 무엇인가?

- 갑. 모든 수단에 의한 적절한 경계
- 을. 기상특보가 예보된 구역에서의 활동금지
- 병. 다른 수상레저기구와 마주치는 경우 왼쪽으로 진로변경
- 정. 다른 수상레저기구와 동일방향 진행시 2m이내 접근 금지

[해설] 수상레저안전법 시행령 별표7

- 다른 수상레저기구와 마주치는 경우 오른쪽으로 진로 변경하여야 한다.

391. 다음 중 야간에 수상레저활동자가 갖추어야 할 장비로 적당하지 않은 것은?

- 갑. 통신기기 을. 레이더 병. 위성항법장치(GPS) 정. 등이 부착된 구명조끼

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제18조(야간운항장비) 그 밖에 항해등, 나침반, 야간조난 신호장비, 전등, 구명튜브, 소화기, 자기점화등

392. 다음은 등록대상 동력수상레저기구의 변경등록과 관련된 설명이다. 틀린 것은?

- 갑. 소유자의 이름 또는 법인의 명칭에 변경이 있는 때에 변경등록을 하여야 한다.
- 을. 매매·증여 등에 따른 소유권의 변경이 있는 때에 변경등록을 하여야 한다.
- 병. 구조·장치를 변경하였을 경우 변경등록을 하여야 한다.
- 정. 구조·장치를 변경하였을 경우 등록기관(지방자치단체)의 변경승인이 필요하다.

[해설] 수상레저안전법 시행령 제24조(변경등록 등) 1항

- 그 변경이 발생한 날부터 30일이내에 시장·군수·구청장에게 변경등록을 신청하여야 한다.

393. 다음 중 수상레저안전법상 등록대상 동력수상레저기구가 아닌 것은?

- 갑. 25톤 선내기 모터보트 을. 수상오토바이
- 병. 추진기관 35마력인 콤비형 고무보트 정. 추진기관 20마력인 세일링요트

[해설] 수상레저안전법 시행령 제22조, 20톤 이상은 선박법에 따라 해양수산청 등록

- 20톤 이상은 선박법에 따라 해양수산청 등록하여야 한다.



394. 수상레저사업장에서 갖춰야할 구명조끼에 대한 설명 중 틀린 것은?

갑. 승선정원 만큼 갖춰야 한다.

을. 소아용은 승선정원의 10%만큼 갖추어야 한다.

병. 사업자는 이용객이 구명조끼를 착용토록 조치하여야 한다.

정. 구명자켓 또는 구명슈트를 포함한다.

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표 10 구명조끼는 수상레저기구 탑승정원의 110% 이상을 갖춰야 한다.

395. 다음 중 원거리 수상레저활동의 설명으로 옳지 않은 것은?

갑. 원거리 수상레저활동의 신고는 출발항으로부터 10해리 이상 떨어진 곳에서 활동할 경우 신고하여야 한다.

을. 선박안전조업규칙에 의한 신고를 별도로 한 경우에는 수상레저안전법상 원거리 수상레저활동 신고를 한 것으로 본다.

병. 원거리 수상레저활동은 해양경찰관서 또는 경찰관서에 신고한다.

정. 신고방법은 방문, 인터넷, 팩스, 전화 모두 가능하다.

[해설] 수상레저안전법 제19조(원거리 수상레저활동의 신고 등), 수상레저안전법 시행규칙 제15조(원거리 수상레저활동의 신고) 방문(인터넷, 팩스를 이용한 제출을 포함), 전화불가

396. 동력수상레저기구 조종면허 중, 제1급 조종면허를 가진 자의 감독 하에 수상레저활동을 하는 경우로서 다음의 요건을 충족할 때 무면허 조종이 가능한 경우로서 틀린 것은?

갑. 해당 수상레저기구에 다른 수상레저기구를 견인하고 있지 않을 경우

을. 수상레저사업장 안에서 탑승정원이 4인 이하인 수상레저기구를 조종하는 경우

병. 면허시험과 관련하여 수상레저기구를 조종하는 경우

정. 수상레저기구가 4대 이하인 경우

[해설] 수상레저안전법 제20조(무면허조종의 금지) 1호, 수상레저안전법 시행규칙 제17조(무면허조종이 허용되는 경우) 동시 감독하는 수상레저기구가 3대 이하인 경우

397. 다음 중 등록 대상의 동력수상레저기구로 옳지 않은 것은 ?

갑. 추진기관 20마력인 선외기 모터보트

을. 추진기관 20마력인 수상오토바이

병. 추진기관 20마력인 고무보트

정. 추진기관 20마력인 세일링요트

[해설] 수상레저안전법 제30조(등록) 3항, 수상레저안전법 시행령 제22조(등록의 대상) 추진기관 30마력 이상의 고무보트





398. 동력수상레저기구의 등록사항 중 변경사항에 해당되지 않은 것은?

- 갑. 소유권의 변경이 있는 때
- 을. 기구의 명칭에 변경이 있는 때
- 병. 수상레저기구의 그 본래의 기능을 상실한 때
- 정. 구조나 장치를 변경한 때

[해설] 수상레저안전법 제37조(안전검사), 수상레저안전법 시행령 제24조(변경등록 등)

- 갑, 을, 정 그 밖에 임시검사에 합격한 경우 그 소유자 또는 점유자는 그 변경이 발생한 날부터 30일 이내에 시장·군수·구청장에게 변경등록을 신청하여야 한다.

399. 수상레저기구의 직권말소에 대한 설명으로 맞지 않는 것은?

- 갑. 1개월 이내의 기간을 정하여 소유자에게 말소등록 하도록 최고한다.
- 을. 말소등록을 한 때에는 소유자에게 그 사실을 통지하여야 한다.
- 병. 직권말소 통지를 받은 소유자는 지체 없이 등록증을 파기하여야 한다.
- 정. 부득이한 경우는 등록증을 반납하지 않을 수 있다.

[해설] 수상레저안전법 제33조(말소등록), 수상레저안전법 시행규칙 제23조(말소등록의 신청)

- 직권말소 통지를 받은 소유자는 부득이한 사유 등이 있는 경우를 제외하고는 지체없이 해당 등록증을 반납하여야 한다.

400. 동력수상레저기구 등록·검사 대상에 대한 설명으로 가장 옳바르지 않은 것은?

- 갑. 등록대상과 안전검사 대상은 동일하다.
- 을. 무동력 요트는 등록 및 검사에서 제외된다.
- 병. 모든 수상오토바이는 등록·검사 대상에 포함된다.
- 정. 책임보험가입 대상과 등록대상은 동일하다.

[해설] 수상레저안전법 제30조(등록), 수상레저안전법 시행령 제22조(등록의 대상) 수상레저사업에 이용되는 수상레저기구는 등록대상에 관계없이 보험가입 필요

- 수상레저사업에 이용되는 수상레저기구는 등록대상에 관계없이 보험가입 필요하다

401. 다음 중 등록대상 동력수상레저기구의 보험가입기간으로 가장 옳은 것은?

- 갑. 소유자의 필요시에 가입
- 을. 등록 후 1년까지만 가입
- 병. 등록기간 동안 계속하여 가입
- 정. 사업등록에 이용할 경우에만 가입

[해설] 수상레저안전법 시행령 제25조

- 가입기간 : 동력수상레저기구의 등록기간 동안 계속하여 가입할 것



402. 다음 중 등록대상 동력수상레저기구의 등록절차로 옳은 것은?

갑. 안전검사 - 등록 - 보험가입(필수)

을. 안전검사 - 등록 - 보험가입(선택)

병. 등록 - 안전검사 - 보험가입(선택)

정. 안전검사 - 보험가입(필수) - 등록

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제21조(등록신청서 등) 별지 제22호서식

- 동력수상레저기구를 등록할 때에는 등록신청서를 포함한 안전검사증, 보험가입증명서 등 관련서류를 제출하여야 한다.

403. 수상레저안전법상 수상레저사업자가 영업구역 안에서 금지사항으로 볼 수 없는 것은?

갑. 영업구역을 벗어나 영업하는 행위

을. 보호자를 동반한 14세 미만자를 수상레저기구에 태우는 행위

병. 수상레저기구에 정원을 초과하여 태우는 행위

정. 수상레저기구 안으로 주류를 반입토록 하는 행위

[해설] 수상레저안전법 제48조(사업자의 안전점검 등 조치), 14세 미만자 보호자 동반시 탑승가능

404. 수상레저안전법상 수상레저사업 등록 시 영업구역이 2개 이상의 해양경찰서 관할 또는 시·군·구에 걸쳐있는 경우 사업등록은 어느 관청에서 해야 하는가?

갑. 기구를 주로 매어두는 장소를 관할하는 관청

을. 수상레저사업자 주소지를 관할하는 관청

병. 수상레저사업장 소재지를 관할하는 관청

정. 영업구역이 중복되는 관청 간에 상호 협의하여 결정한다.

[해설] 수상레저안전법 제39조, 영업구역이 2 이상의 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장의 관할 지역에 걸쳐 있는 경우 수상레저사업에 사용되는 수상레저기구를 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장에게 등록

405. 수상레저안전법상 수상레저활동 안전을 위한 안전점검에 대한 설명으로 옳지 않은 것은 ?

갑. 기간을 정하여 당해 수상레저기구 사용정지를 명할 수 있다

을. 수상레저사업자에 대한 정비 및 원상복구 명령은 구두로 한다.

병. 수상레저기구 및 선착장 등 수상레저 시설에 대한 안전점검을 실시한다.

정. 점검결과에 따라 정비 또는 원상복구를 명할 수 있다.

[해설] 수상레저안전법 제45조(안전점검), 수상레저안전법 시행규칙 제34조(정비 및 원상복구의 명령) 제1항, 수상레저활동 안전을 위한 점검결과에 따라 원상복구를 명할 경우 해당 서식에 의한 원상복구 명령서에 의한다.





문제은행

406. 다음 중 수상레저안전법상 인명안전장비의 설명으로 옳바르지 않은 것은?

갑. 서프보드 이용자들은 구명조끼 대신 보드리쉬(리쉬코드)를 착용할 수 있다.

을. 구명조끼 대신에 부력 있는 슈트를 착용해서는 안된다.

병. 래프팅을 할 때는 구명조끼와 함께 안전모(헬멧) 착용해야 한다.

정. 해양경찰서장 또는 시·군·구청장이 안전장비의 착용기준을 조정 한 때에는 수상레저 활동자가 보기 쉬운 장소에 그 사실을 게시하여야 한다.

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제14조(인명안전장비의 착용)

– 서프보드 이용자들은 보드리쉬를 착용하여야 한다

407. 다음 중 수상레저안전법상 야간 수상레저활동시 갖춰야할 장비로 바르게 나열된 것은?

갑. 항해등, 나침반, 전등, 자동정지줄,

을. 소화기, 통신기기, EPIRB, 위성항법장치(GPS)

병. 야간 조난신호장비, 자기점화등, 위성항법장치(GPS), 구명부환

정. 등이 부착된 구명조끼, 구명부환, 나침반, EPIRB

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제18조(야간 운항장비)

– 항해등, 나침반, 야간조난신호장비, 통신기기, 전등, 구명튜브, 소화기, 자기점화등, 위성항법장치, 등이 부착된 구명조끼

408. 다음 중 서프보드를 이용한 수상레저활동시 구명조끼를 대체할 수 있는 장비는?

갑. 구명벨트

을. 헬멧

병. 보드리쉬(리쉬코드)

정. 구명의

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제14조

– 서프보드 또는 패들보드를 이용한 수상레저활동의 경우에는 보드리쉬를 착용하여야 한다.

409. 동력수상레저기구 조종면허 중, 제2급 조종면허를 취득한 자가 제1급 조종면허를 취득한 경우 조종면허의 효력관계를 맞게 설명한 것은?

갑. 제1급 조종면허의 효력은 상실된다.

을. 제2급 조종면허의 효력은 상실된다.

병. 제1급과 제2급 조종면허 둘 다 유효하며, 제2급 조종면허의 갱신기간에 맞게 갱신만 하면 된다.

정. 제1급과 제2급 조종면허 둘 다 유효하며, 각각의 갱신기간에 맞게 갱신만 하면 된다.

[해설] 수상레저안전법 제4조(조종면허)

– 일반조종면허의 경우 제2급 조종면허를 취득한 자가 제1급 조종면허를 취득한 때에는 제2급 조종면허의 효력은 상실된다.

410. 다음 중 동력수상레저기구 조종면허의 종류가 아닌 것은?

갑. 제1급 조종면허

을. 제2급 조종면허

병. 소형선박조종면허

정. 요트조종면허

[해설] 수상레저안전법 제4조(조종면허)

– 일반조종면허 : 제1급 조종면허, 제2급 조종면허/ 요트조종면허



406.갑 407.병 408.병 409.을 410.병

동력수상레저기구 조종면허 일반조종 제1, 2급 필기시험 문제은행(700문제)

411. 수상레저활동자가 착용하여야 할 인명안전장비 종류를 조정할 수 있는 권한이 없는 자는?

갑. 해양경찰서장 을. 경찰서장 병. 구청장 정. 시장·군수

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제14조(인명안전장비의 착용)

- 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장은 수상레저 활동자가 착용하여야 할 인명안전장비 종류를 정하여 특별한 지시를 할 수 있다.

412. 다음 중 수상레저안전법에 규정된 수상레저기구가 아닌 것은?

갑. 스쿠터 을. 관광잠수정 병. 조정 정. 호버크라프트

[해설] 수상레저안전법 시행령 제2조(정의)

- 관광잠수정은 해당되지 않음

413. 수상레저안전법상 수상안전교육을 면제 받을 수 있는 대상자로 바르지 않는 것은?

갑. 동력수상레저기구 조종면허 갱신 기간 마지막 날로부터 소급하여 2년 이내 해양경찰청장이 실시하는 시험업무 종사자교육을 이수한 사람

을. 동력수상레저기구 조종면허 갱신 기간 마지막 날로부터 소급하여 2년 이내 해양경찰청장이 실시하는 안전교육강사 교육을 이수한 사람

병. 동력수상레저기구 조종면허를 발급 받거나 갱신하는 시점에서 과거 2년 이내에 수상안전교육을 이수한 사람

정. 선원법 시행령 제43조에 따른 기초안전교육 또는 상급안전교육을 과거 1년 이내에 이수한 자

[해설] 수상레저안전법 시행령 제8조 동력수상레저기구 조종면허를 발급받거나 갱신하는 시점에서 과거 1년 이내에 수상안전교육을 이수한 사람은 면제가능

414. 일정한 거리 이상에서 수상레저활동을 하고자 하는 자는 해양경찰관서에 신고하여야 한다. 다음 중 신고 대상으로 맞는 것은?

갑. 해안으로부터 5해리 이상 을. 출발항으로부터 5해리 이상

병. 해안으로부터 10해리 이상 정. 출발항으로부터 10해리 이상

[해설] 수상레저안전법 제19조(원거리 수상레저활동의 신고 등)

- 출발항으로부터 10해리 이상 떨어진 곳에서 수상레저활동을 하려는 자는 해양경찰관서에 신고하여야 한다.

415. 등록대상 수상레저기구를 보험에 가입하지 않았을 경우 수상레저안전법상 과태료는 얼마인가?

갑. 30만원

을. 10일 이내 1만원, 10일 초과 시 1일당 1만원 추가, 최대 30만원까지

병. 10일 이내 5만원, 10일 초과 시 1일당 1만원 추가, 최대 50만원까지

정. 50만원

[해설] 수상레저안전법 시행령 별표11(과태료의 부과기준)

- 보험등에 가입하지 않은 경우 10일 이내의 기간이 지난 자는 1만원(10일이 초과한 경우 1일 초과할 때마다 1만원 추가, 최대 30만원을 초과하지 못한다.



411.을 412.을 413.병 414.정 415.을



문제은행

416. 땅콩보트, 바나나보트, 플라잉피쉬 등과 같은 튜브형기구로서 동력수상레저기구에 의해 견인되는 형태의 기구는?

갑. 에어바운스(Air bounce)

을. 튜브체이싱(Tube chasing)

병. 워터슬레드(Water sled)

정. 워터바운스(Water bounce)

[해설] 수상레저안전법 시행령 제2조(정의)

417. 동력수상레저기구 조종면허의 효력발생 시기는?

갑. 수상 안전교육을 이수한 때

을. 필기시험 합격일로부터 14일 이후

병. 면허시험에 최종 합격한 날

정. 동력수상레저기구 조종면허증을 본인 또는 대리인에게 발급한 때부터

[해설] 수상레저안전법 제11조(면허증 발급)

- 조종면허의 효력은 면허증을 본인이나 그 대리인에게 발급한 때부터 발생한다.

418. 다음 중 풍력을 이용하는 수상레저기구가 아닌 것은?

갑. 케이블 웨이크보드(Cable wake-board)

을. 카이트보드(Kite-board)

병. 윈드서핑(Wind surfing)

정. 딩기요트(Dingy yacht)

[해설] 수상레저안전법 시행령 제2조, 시행규칙 제1조의2(정의)

- 케이블 웨이크보드는 수상오토바이를 이용하여 끄는 기구

419. 동력수상레저기구 조종면허를 가진 자와 동승하여 무면허로 조종할 경우 면허를 소지한 사람의 요건으로 맞지 않는 것은?

갑. 제1급 일반조종면허를 소지할 것

을. 술에 취한 상태가 아닐 것

병. 약물을 복용한 상태가 아닐 것

정. 면허 취득 후 2년이 경과한 사람일 것

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제17조(무면허조종이 허용되는 경우)

- 갑, 을, 병은 가능

420. 동력수상레저기구 조종면허를 받아야 조종할 수 있는 동력수상레저기구의 추진기관 최대출력 기준은?

갑. 3마력 이상

을. 5마력 이상

병. 10마력 이상

정. 50마력 이상

[해설] 수상레저안전법 시행령 제3조(조종면허 대상·기준 등)

- 동력수상레저기구 중 추진기관의 최대 출력이 5마력 이상인 것을 말한다.



동력수상레저기구 조종면허 일반조종 제1, 2급 필기시험 문제은행(700문제)

421. 다음 중 수상레저활동 금지구역에서 수상레저기구를 운항한 사람에 대한 과태료 부과금액은 얼마인가?

갑. 30만원 을. 40만원 병. 60만원 정. 100만원

[해설] 수상레저안전법 시행령 별표11(과태료의 부과기준)

– 수상레저활동 금지구역에서 수상레저기구를 운항한 사람에 대한 과태료는 60만원

422. 다음 중 수상레저안전법에 대한 설명으로 옳바르지 않은 것은?

갑. 수상레저활동은 수상에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등의 목적으로 이루어지는 활동이다.

을. 수상레저안전법에서 정한 래프팅(rafting)이란 무동력 수상레저기구를 이용하여 계곡이나 하천에서 노를 저으며 급류 또는 물의 흐름을 타는 수상레저활동을 말한다.

병. 동력수상레저기구의 기관이 5마력이상이면 동력수상레저기구 조종면허가 필요하다.

정. 선박법에 따라 항만청에 등록된 선박으로 레저활동을 하는 것은 수상레저기구로 볼 수 없다.

[해설] 수상레저안전법 제2조(정의)

– 선박법에 따른 총톤수 20톤 미만의 모터보트는 동력수상레저기구로 볼수 있다.

423. 수상레저안전법의 제정 목적으로 가장 적당하지 않은 것은?

갑. 수상레저사업의 건전한 발전을 도모 을. 수상레저활동의 안전을 확보

병. 수상레저활동으로 인한 사상자의 구조 정. 수상레저활동의 질서를 확보

[해설] 수상레저안전법 제1조(목적)

– 수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모함을 목적으로 한다.

424. 다음 중 동력수상레저기구에 등록번호판을 부착하여야 할 곳으로 가장 적당한 것은?

갑. 선수 양현 을. 선미 양현

병. 선체 중앙 정. 옆면 또는 뒷면의 잘 보이는 곳

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제24조(동력수상레저기구의 등록번호판)

– 동력수상레저기구의 소유자는 등록번호판 2개를 동력수상레저기구의 옆면과 뒷면에 견고하게 부착하여야 한다.

425. 수상레저안전법상 수상안전교육에 관한 내용으로 바르지 않은 것은?

갑. 안전교육 대상자는 동력수상레저기구 조종면허를 받고자 하는 자 또는 갱신하고자 하는 자이다.

을. 수상안전교육 시기는 동력수상레저기구 조종면허를 받으려는 자는 조종면허시험 응시원서를 접수한 후부터, 동력수상레저기구 조종면허를 갱신하려는 자는 조종면허 갱신기간 이내이다.

병. 수상안전교육 내용은 수상안전에 관한 법령, 수상레저기구의 사용과 관리에 관한 사항, 수상상식 및 수상구조, 그 밖의 수상안전에 위하여 필요한 사항이다.

정. 수상안전교육시간은 3시간이고 최초 면허시험 합격 전의 안전교육 유효기간은 5개월이다.

[해설] 수상레저안전법 제10조, 수상레저안전업무처리규정 제3조(수상안전교육) 별표 1

– 최초 면허시험 합격 전의 안전교육 유효기간은 6개월이다.



421.병 422.정 423.병 424.정 425.정



문제은행

426. 다음 중 수상레저안전법상 원거리 수상레저활동 관련 설명으로 옳바르지 않은 것은?

갑. 출발항으로부터 10해리 이상 떨어진 곳에서 활동할 경우 신고하여야 한다.

을. 어선안전조업법에 의한 신고를 별도로 한 경우에는 원거리 수상레저활동 신고의무의 예외로 본다.

병. 출발항으로부터 5해리 이상 떨어진 곳에서 활동할 경우 신고하여야 한다.

정. 원거리 수상레저활동은 해양경찰관서 또는 경찰관서에 신고한다.

[해설] 수상레저안전법 제19조(원거리수상레저활동의 신고 등)

- 출발항으로부터 10해리 이상 떨어진 곳에서 활동할 경우 신고하여야 한다.

427. 수상레저안전법상 수상레저사업장에 비치하는 비상구조선에 대한 설명으로 틀린 것은?

갑. 비상구조선임을 표시하는 주황색 깃발을 달아야 한다.

을. 망원경 1개, 구명부환 5개 등 인명구조장비를 비치한다.

병. 지정된 비상구조선은 영업을 병행 할 수 있다.

정. 수상레저사업에 이용되는 기구 중에서 비상구조선을 정한다.

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표10

- 지정된 비상구조선은 영업을 병행할 수 없다.

428. 동력수상레저기구 조종면허의 종류와 기준을 바르게 나열한 것은?

갑. 제1급 조종면허 : 요트를 포함한 동력수상레저기구를 조종하는 자

을. 제1급 조종면허 : 수상레저사업자 또는 종사자

병. 제2급 조종면허 : 수상레저사업자 및 조종면허시험대행기관 시험관

정. 제2급 조종면허 : 조종면허시험대행기관 시험관

[해설] 수상레저안전법 시행령 제3조(조종면허 대상·기준 등)

- 제1급 조종면허 : 수상레저사업의 종사자 및 시험대행기관의 시험관

- 제2급 조종면허 : 동력수상레저기구(세일링요트는 제외한다)를 조종하려는 사람

- 요트조종면허 : 세일링요트를 조종하려는 사람

429. 다음 중 수상레저안전법상 수상레저 사업등록 시 구비서류로 부적당한 것은?

갑. 공유수면의 점용 또는 사용 등에 관한 허가서

을. 주변 수리업체 명부

병. 사업장 명세서

정. 영업구역을 표시한 도면

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제30조(수상레저사업의 등록신청 등)

- 그 밖에 정관(법인인 경우), 수상레저기구 및 인명구조용 장비명세서, 종사자 및 인명구조요원의 명단 및 자격 증명서류, 수상레저사업자 또는 그 종사자의 면허증 사본(영업구역이 내수면인 경우)

430. 수상레저안전법상 수상레저사업장에서 금지되는 행위가 아닌 것은?

갑. 15세인 자를 보호자 없이 태우는 행위

을. 술에 취한 자를 태우는 행위

병. 정신질환자를 태우는 행위

정. 수상레저기구 내에서 주류제공 행위

[해설] 수상레저안전법 제48조(사업자의 안전점검 등 조치)

- 14세 미만인 사람(보호자를 동반하지 아니한 사람으로 한정)을 태우는 행위는 금지되어 있다.



426.병 427.병 428.을 429.을 430.갑

431. 다음 중 수상레저안전법을 위반한 사람에 대한 과태료 부과 권한이 없는 사람은?

갑. 통영시장

병. 해운대구청장

[해설] 수상레저안전법 제59조(과태료) ③ 제1항과 제2항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해양경찰청장, 해양경찰서장, 시장·군수·구청장(서울특별시 한강의 경우에는 서울특별시의 한강 관리에 관한 업무를 관장하는 기관의 장을 말하며, 이하 이 조에서 "부과권자"라 한다)이 부과·징수한다.

432. 다음 중 동력수상레저기구 조종면허 종별 합격기준으로 옳바르지 않은 것은?

갑. 제1급 조종면허 : 필기 70점, 실기 70점

병. 제2급 조종면허 : 필기 60점, 실기 60점

[해설] 수상레저안전법 시행령 제5조~제6조(필기시험, 실기시험)

- 제1급 조종면허 : 필기 70점 이상, 실기 80점 이상
- 제2급 조종면허 : 필기 60점 이상, 실기 60점 이상
- 요트조종면허 : 필기 70점 이상, 실기 60점 이상

433. 동력수상레저기구 조종면허 중, 제2급 조종면허의 필기 또는 실기시험 면제대상이 아닌 사람은?

갑. 해양경찰관서에서 1년 이상 수난구조업무에 종사한 경력이 있는 사람

을, 소형선박조종사 면허를 가진 사람

병. 대한체육회 가맹 경기단체에서 동력수상레저기구 선수로 등록된 사람

정. 선박직원법에 따라 운항사 면허를 취득한 사람

[해설] 수상레저안전법 제7조(면허시험의 면제) - 갑(해당사항 없음), 을, 병, 정(면제대상)

434. 다음 중 동력수상레저기구를 등록할 때 등록신청서에 첨부하여 제출하여야 할 서류가 아닌 것은?

갑. 안전검사증(사본)

병. 보험가입증명서(사본)

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제21조(등록신청서 등)

- 안전검사증(사본), 동력수상레저기구와 추진기관의 양도증명서, 제조증명서, 수입허가서, 매매계약서 등 등록원인을 증명할수 있는 서류, 동력수상레저기구의 사진, 보험가입증명서(사본), 공유가자 있는 경우 그에 관한 증명서류

435. 수상레저안전법상 수상레저기구 정원초과에 대한 과태료로 옳바른 것은?

갑. 50만원

[해설] 수상레저안전법 시행령 별표11(과태료 부과기준)

- 정원을 초과하여 사람을 태우고 수상레저기구를 조종한 경우 과태료 60만원을 부과한다.





436. 수상레저안전법에 의한 운항규칙으로 바르지 않는 것은?

갑. 다이빙대, 교량으로부터 20m이내의 구역에서는 10노트 이하로 운항해야 한다.

을. 등록대상 동력수상레저기구의 경우에는 안전검사증에 지정된 항해구역을 준수해야 한다.

병. 기상특보 중 경보가 발효된 구역에서도 관할 해양경찰관서에 그 운항신고를 하면 파도 또는 바람만을 이용하여 활동이 가능한 수상레저기구를 이용할 수 있다.

정. 안개 등으로 시정이 0.5km 이내로 제한되는 경우에는 레이더 및 초단파(VHF) 통신설비를 갖추지 아니한 수상레저기구는 운항해서는 안 된다.

[해설] 수상레저안전법 시행령 별표7(수상레저활동자가 지켜야 하는 운항규칙)

- 기상특보 중 경보가 발효된 구역에서 파도 또는 바람만을 이용하여 활동이 가능한 수상레저기구를 운항 신고 후 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장이 허용한 경우만 가능하다.

437. 동력수상레저기구 조종면허 시험 중 부정행위자에 대한 제재조치로서 맞지 않은 것은?

갑. 당해 시험을 중지시킬 수 있다.

을. 당해 시험을 무효로 할 수 있다.

병. 공무집행방해가 인정될 경우 형사처벌을 받을 수 있다.

정. 1년간 동력수상레저기구조종면허 시험에 응시할 수 없다.

[해설] 수상레저안전법 제8조(부정행위자에 대한 제재)

- 해당시험의 중지 또는 무효의 처분을 받은 자는 그 시험 시행 일부터 2년간 면허시험을 응시할 수 없다.

438. 다음 중 동력수상레저기구 조종면허를 받을 수 없는 경우로 옳바르지 않은 것은?

갑. 무면허 조종으로 단속된 날부터 1년이 지난 자

을. 동력수상레저기구 조종면허가 취소된 날부터 1년이 지나지 아니한 자

병. 정신질환자 중 수상레저활동을 수행할 수 없다고 정하는 자

정. 마약중독자 중 수상레저활동을 수행할 수 없다고 정하는 자

[해설] 수상레저안전법 제5조(조종면허의 결격 사유 등)

- 단속된 날부터 1년이 지나지 아니한 자

439. 수상레저안전법상 수상레저사업장에 대한 안전점검 항목으로 가장 옳지 않은 것은?

갑. 수상레저기구의 형식승인 여부

을. 수상레저기구의 안전성

병. 사업장 시설·장비 등이 등록기준에 적합한지의 여부

정. 인명구조요원 및 래프팅가이드의 자격·배치기준 적합여부

[해설] 수상레저안전법 시행령 제29조(안전점검의 대상)

- 을, 병, 정 외 수상레저사업자 등의 안전조치 여부, 행위제한 등의 준수여부 등이 있다.



440. 다음 ()안에 알맞은 말은?

시·군·구청장은 민사집행법에 따라 ()으로부터 압류등록의 촉탁이 있거나 국세징수법이나 지방세 기본법에 따라 행정관청으로부터 압류등록의 촉탁이 있는 경우에는 해당 동력수상레저기구의 등록 원부에 대통령령으로 정하는 바에 따라 압류등록을 하고 동력수상레저기구의 소유자에게 통지하여야 한다.

갑. 해양수산부 을. 경찰청 병. 법원 정. 해양경찰청

[해설] 수상레저안전법 제33조의3(압류등록)

- 시장·군수·구청장은 민사집행법에 따라 법원으로부터 압류등록의 촉탁이 있을 경우 해당 동력수상 레저기구의 등록원부에 압류등록을 하고 소유자에게 통지하여야 한다.

441. 다음 중 동력수상레저기구 조종면허 응시원서의 유효기간으로 옳은 것은?

갑. 접수일부터 6개월 을. 접수일부터 1년
병. 필기시험 합격일부터 6개월 정. 필기시험 합격일부터 2년

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제3조(응시원서의 제출)

- 응시원서의 유효기간은 접수일로부터 1년까지로 하되, 면허시험의 필기시험에 합격한 경우에는 그 합격일로부터 1년까지로 한다.

442. 수상레저안전법상 동력수상레저기구 등록에 대한 설명으로 틀린 것은?

갑. 등록신청은 주소지를 관할하는 시장·군수·구청장 또는 해경서장에게 한다.
을. 등록대상 기구는 모터보트·세일링요트(20톤 미만), 고무보트(30마력 이상), 수상오토바이이다.
병. 기구를 소유한 날로부터 1개월 이내에 등록신청해야 한다.
정. 소유한 날로부터 1개월 이내 등록을 하지 않은 경우 100만원 과태료 처분 대상이다.

[해설] 수상레저안전법 제30조(등록) 등록신청은 주소지를 관할하는 시장·군수·구청장에게 한다.

443. 최초 동력수상레저기구 조종면허 시험합격 전 수상안전교육을 받은 경우 그 유효기간은?

갑. 1개월 을. 3개월 병. 6개월 정. 1년

[해설] 수상레저안전법 제10조(수상안전교육)

- 최초 면허시험 합격 전의 안전교육의 유효기간은 6개월로 한다.

444. 등록대상 동력수상레저기구에 대한 안전검사의 종류가 아닌 것은?

갑. 신규검사 을. 정기검사 병. 임시검사 정. 중간검사

[해설] 수상레저안전법 제37조(안전검사)

- 신규검사 : 등록하려는 경우에 하는 검사
- 정기검사 : 등록 후 5년마다 정기적으로 하는 검사
- 임시검사 : 동력수상레저기구의 구조나 장치를 변경한 경우에 하는 검사



440.병 441.을 442.갑 443.병 444.정



문제은행

445. 다음 중 수상레저안전법상 동력수상레저기구를 이용한 범죄의 종류에 속하지 않은 것은?

- 갑. 수산자원관리법을 위한 범죄행위
- 을. 체육시설의 설치·이용에 관한 법률을 위반한 범죄행위
- 병. 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률을 위반한 범죄행위
- 정. 형법의 강도·강간 또는 강제추행 행위

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제9조의2

446. 다음 중 동력수상레저기구 조종면허 결격사유와 관련한 내용으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 정신질환자(치매, 정신분열병, 분열형 정동장애, 양극성 정동장애, 재발성 우울장애, 알콜중독)로서 전문의가 정상적으로 수상레저활동을 수행할 수 있다고 인정하는 자는 동력수상레저기구 조종면허 시험 응시가 가능하다.
- 을. 부정행위로 인해 해당 시험의 중지 또는 무효처분을 받은 자는 그 시험 시행일로부터 2년간 면허 시험에 응시할 수 없다.
- 병. 동력수상레저기구 조종면허를 받지 아니하고 동력수상레저기구를 조종한 자로서 사람을 사상한 후 구호조치 등 필요한 조치를 하지 아니하고 도주한 자는 4년이 경과되어야 동력수상레저기구 조종면허시험 응시가 가능하다.
- 정. 동력수상레저기구 조종면허가 취소된 날부터 2년이 경과되지 아니한 자는 동력수상레저기구 조종면허 시험응시가 불가하다.

[해설] 수상레저안전법 제5조(조종면허의 결격 사유 등)

- 동력수상레저기구 조종면허가 취소된 날부터 1년이 경과되지 아니한 자는 동력수상레저기구 조종면허 시험응시가 불가하다.

447. 수상레저안전법상 수상안전교육의 면제사유에 해당되지 않는 것은?

- 갑. 동력수상레저기구 조종면허증을 갱신하는 시점부터 과거 1년 이내에 수상안전교육을 받은 경우
- 을. 과거 1년 이내에 선원법에 따른 상급안전교육을 받은 경우
- 병. 과거 1년 이내에 선원법에 따른 기초안전교육을 받은 경우
- 정. 과거 1년 이내에 유선 및 도선사업법에 의해 해양경찰청에서 실시하는 교육을 이수한 경우

[해설] 수상레저안전법 시행령 제8조(수상안전교육의 면제)

- 그 밖에 갱신기간의 마지막 날부터 소급하여 2년 이내의 기간에 교육을 마친 사람

448. 수상레저활동이 금지되는 기상특보의 종류가 아닌 것은?

- 갑. 태풍주의보 을. 폭풍주의보 병. 대설주의보 정. 풍랑주의보

[해설] 수상레저안전법 제18조, 수상레저안전법 시행령 제15조(운항규칙) 별표 7

- 태풍·풍랑·해일·호우·대설·강풍과 관련된 주의보 이상의 기상특보가 발효된 구역에서는 수상레저기구를 운항해서는 안된다.



445.병 446.정 447.정 448.을

449. 등록된 수상레저기구가 존재하는지 여부가 분명하지 않은 경우 말소등록을 신청해야 할 기한으로 옳은 것은?

- 갑. 1개월 을. 3개월 병. 6개월 정. 12개월

[해설] 수상레저안전법 제33조(말소등록)

- 수상레저기구의 존재 여부가 3개월간 분명하지 아니한 경우에는 말소등록을 신청해야 한다.

450. 다음 중 동력수상레저기구 조종면허증의 갱신기간으로 옳은 것은?

- 갑. 면허증 발급일로부터 5년이 되는 날부터 3월 이내
을. 면허증 발급일로부터 5년이 되는 날부터 6월 이내
병. 면허증 발급일로부터 7년이 되는 날부터 3월 이내
정. 면허증 발급일로부터 7년이 되는 날부터 6월 이내

[해설] 수상레저안전법 제9조(조종면허의 갱신 등)

- 최초의 면허증 갱신기간은 면허증 발급일로부터 기산하여 7년이 되는 날부터 6개월 이내

451. 다음 중 수상레저안전법상 수상레저사업장에서 금지되는 행위가 아닌 것은?

- 갑. 정원을 초과하여 탑승시키는 행위
을. 14세 미만자를 보호자 없이 탑승시키는 행위
병. 알콜중독자에게 기구를 대여하는 행위
정. 허가 없이 일몰 30분 이후 영업행위

[해설] 수상레저안전법 제48조(사업자의 안전점검 등 조치)

- 갑, 을, 정 그 밖에 수상레저기구 안에서 술을 판매·제공하거나 수상레저기구 이용자가 수상레저기구 안으로 이를 반입하도록 하는 행위, 영업구역을 벗어나 영업을 하는 행위 등

452. 다음 중 수상레저활동의 안전을 위해 행하는 시정명령 행정조치의 형태에 해당되지 않는 것은?

- 갑. 탑승인원의 제한 또는 조종자 교체 을. 수상레저활동의 일시정지
병. 수상레저기구의 개선 및 교체 정. 동력수상레저기구 조종면허의 효력정지

[해설] 수상레저안전법 제26조(시정명령)

- 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장은 수상레저활동의 안전을 위해 필요하다고 인정하면 탑승인원의 제한 또는 조종자 교체, 수상레저활동의 일시정지, 수상레저기구의 개선 및 교체 등을 명할 수 있다.

453. 수상레저안전법상 동력수상레저기구에 포함되지 않는 것은?

- 갑. 수상오토바이 을. 스쿠터 병. 호버크래프트 정. 워터슬레드

[해설] 수상레저안전법 시행령 제2조(정의)

- 워터슬레드는 무동력수상레저기구





454. 다음 중 수상레저안전법의 목적으로 가장 알맞은 것은?

- 갑. 수상레저 제도 마련을 통해 수상레저사업의 건전한 발전과 복리 증진을. 마리나산업의 건전한 발전과 요트시설을 확충하여 공공의 복리 증진 도모
- 병. 수상레저활동의 안전·질서 유지 및 수상레저사업의 건전한 발전 도모
- 정. 수상레저시설이 확충과 수상레저사업장 질서유지와 진흥 도모

[해설] 수상레저안전법 제1조(목적)

- 수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모함을 목적으로 한다.

455. 동력수상레저기구 조종면허 시험 중, 항해사·기관사·운항사 또는 소형선박 조종사의 면허를 가진 자가 면제받을 수 있는 사항으로 옳은 것은?

- 갑. 제1급 조종면허 및 제2급 조종면허 실기시험
- 을. 제2급 조종면허 실기시험
- 병. 제1급 조종면허 및 제2급 조종면허 필기시험
- 정. 제2급 조종면허 및 요트조종면허 필기시험

[해설] 수상레저안전법 시행령 별표4(시험 면제의 기준)

- 항해사·기관사·운항사 또는 소형선박 조종사의 면허를 가진 자는 제2급 조종면허 및 요트조종면허 필기시험을 면제받을 수 있다.

456. 수상레저안전법상 수상레저사업장의 구멍조끼 보유기준으로 가장 적합하지 않은 것은?

- 갑. 구멍조끼는 5년마다 교체하여야 한다.
- 을. 탑승정원의 110%에 해당하는 구멍조끼를 갖추어야 한다.
- 병. 탑승정원의 10%는 소아용 구멍조끼를 갖추어야 한다.
- 정. 구멍조끼는 전기용품 및 생활용품 안전관리법(구. 품질경영 및 공산품안전관리법) 또는 해양수산부장관이 고시하는 선박의 구멍설비 기준에 적합한 제품이어야 한다.

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표10(수상레저사업 등록기준)

- 갑은 해당사항 없음

457. 수상레저안전법상 수상레저사업 등록의 결격사유로 잘못 설명한 것은?

- 갑. 수상레저사업 등록이 취소되고 2년이 경과되지 않은 자
- 을. 금고 이상의 형의 집행유예 선고를 받고 그 기간 중에 있는 자
- 병. 미성년자, 피성년후견인, 피한정후견인
- 정. 금고 이상의 형 집행이 종료 후 3년이 경과되지 않은 자

[해설] 수상레저안전법 제40조(수상레저사업 등록의 결격사유)

- 징역 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나 집행이 면제된 날로부터 2년이 지나지 아니한 자



458. 동력수상레저기구 조종면허를 취소하거나 효력을 정지하여야 하는 경우에 해당하지 않는 것은?

갑. 부정한 방법으로 면허를 받은 경우

을. 혈중 알코올농도 0.03이상의 술에 취한 상태에서 조종한 경우

병. 조종 중 고의 또는 과실로 사람을 사상한 때

정. 수상레저사업이 취소된 때

[해설] 수상레저안전법 제13조(조종면허의 취소·정지)

- 갑, 을, 병 그 밖에 조종면허 효력정지 기간에 조종을 한 경우, 동력수상레저기구를 이용하여 범죄 행위를 한 경우, 면허증을 다른사람에게 빌려주어 조종하게 한 경우, 조종 중 고의 또는 과실로 사람을 사상하거나 다른 사람의 재산에 중대한 손해를 입힌 경우 등

459. 다음 중 수상레저안전법상 수상레저기구의 안전검사를 받아야 하는 기간으로 바른 것은?

갑. 검사유효기간 만료일을 기준으로 하여 전후 각각 10일 이내로 한다.

을. 검사유효기간 만료일을 기준으로 하여 전후 각각 30일 이내로 한다.

병. 검사유효기간 만료일을 기준으로 하여 전후 각각 60일 이내로 한다.

정. 검사유효기간 만료일을 기준으로 하여 전후 각각 90일 이내로 한다.

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제26조(안전검사의 신청 등)

- 수상레저기구의 안전검사를 받아야 하는 검사유효기간 만료일을 기준으로 하여 전후 각각 30일 이내로 한다.

460. 기상특보가 발효된 구역에서 관할 해양경찰관서에 운항신고 후 활동가능한 수상레저기구는?

갑. 워터슬레드

을. 윈드서핑

병. 카약

정. 모터보트

[해설] 수상레저안전법 시행령 별표7(수상레저활동자가 지켜야하는 운항규칙)

- 기상특보가 발효된 구역에서 파도 또는 바람만을 이용 하여 활동이 가능한 수상레저 기구를 운항 신고한 경우는 가능하다.

461. 다음 중 동력수상레저기구 조종면허를 받을 수 있는 나이의 기준으로 옳은 것은?

갑. 12세 이상

을. 13세 이상

병. 14세 이상

정. 15세 이상

[해설] 수상레저안전법 제5조(조종면허의 결격사유 등)

- 14세 이상은 동력수상레저기구 조종면허를 받을 수 있다.

462. 수상레저기구에 동승한 사람이 사망하거나 실종된 경우, 해양경찰관서에 신고할 내용으로 적당하지 않은 것은?

갑. 사고발생 장소

을. 수상레저기구 종류

병. 사고자 인적사항

정. 레저기구의 엔진상태

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제16조(사고의 신고)

1. 사고발생의 날짜, 시간 및 장소
2. 사고와 관련된 수상레저기구의 종류
3. 사고자 및 조종자의 인적사항
4. 피해상황 및 조치사항



458.정 459.을 460.을 461.병 462.정



문제은행

463. 수상레저안전법상 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장이 영업구역 또는 영업시간의 제한이나 영업의 일시정지를 명할 수 있는 경우가 아닌 것은?

갑. 사업장에 대한 안전점검을 하려고 할 때

을. 기상·수상 상태가 악화될 때

병. 수상사고가 발생한 때

정. 부유물질 등 장애물이 발생한 경우

[해설] 수상레저안전법 제49조(영업의 제한)

- 을, 병, 정 그 밖에 유류, 화학물질 등의 유출 또는 녹조, 적조 등의 발생으로 수질이 오염된 경우, 사람의 신체나 생명에 피해를 줄 수 있는 유해생물이 발생한 경우

464. 수상레저안전법상 수상레저사업의 휴업 또는 폐업시 며칠 전까지 등록관청에 신고하여야 하는가?

갑. 1일

을. 3일

병. 5일

정. 10일

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제32조(휴업 등 신고)

- 수상레저사업의 휴업 또는 폐업하기 3일 전까지 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장에게 제출하여야 한다.

465. 다음 중 수상레저안전법상 수상레저사업 취소사유로 맞는 것은?

갑. 종사자의 과실로 사람을 사망하게 한 때

을. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 수상레저사업을 등록한 때

병. 보험에 가입하지 않고 영업중인 때

정. 이용요금 변경 신고를 하지 아니하고 영업을 계속한 때

[해설] 수상레저안전법 제51조(수상레저사업의 등록취소 등)

- 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 등록을 한 경우 수상레저사업의 등록을 취소하여야 한다.

466. 수상레저기구사업 영업구역이 내수면인 경우 수상레저사업 등록기관으로 옳은 것은?

갑. 해양경찰서장

을. 해양경찰청장

병. 광역시장·도지사

정. 시장·군수·구청장

[해설] 수상레저안전법 제39조(수상레저사업의 등록 등)

- 수상레저기구사업 영업구역이 내수면인 경우 해당 지역을 관할하는 시장·군수·구청장에게 등록을 한다.

467. 다음 중 수상레저안전법상 수상안전교육내용이 아닌 것은?

갑. 수상레저기구의 사용과 관리에 관한 사항

을. 수상안전에 관한 법령

병. 수상구조

정. 오염방지

[해설] 수상레저안전법 제10조(수상안전교육)

- 갑, 을, 병 그 밖에 수상안전을 위하여 필요한 사항



463.갑 464.을 465.을 466.정 467.정

468. 동력수상레저기구 조종면허를 받은 사람이 지켜야할 의무로 맞지 않는 것은?

- 갑. 타인에게 면허증을 빌려 주어서는 아니 된다.
- 을. 주소가 변경된 때에는 면허증 상의 주소도 즉시 변경하여야 한다.
- 병. 동력수상레저기구를 조종할 때에는 항상 지니고 있어야 한다.
- 정. 관계 공무원이 면허증의 제시를 요구하면 면허증을 내보여야 한다.

[해설] 수상레저안전법 제12조(면허증 휴대 및 제시의무), 제13조(조종면허의 취소·정지)

469. 수상레저안전법상 수상레저사업장 안에서 탑승정원 ()명 이상인 동력수상레저기구에는 선실, 조타실, 기관실에 각각 1개 이상의 소화기를 갖추어야 한다. 괄호 안에 들어갈 숫자로 알맞은 것은?

- 갑. 3 을. 5 병. 10 정. 13

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표10(수상레저사업 등록기준)

- 탑승정원 13인 이상인 동력수상레저기구에는 선실, 조타실, 기관실에 각각 1개 이상의 소화기를 갖추어야 한다.

470. 영업구역이 () 해리 이상인 경우에는 수상레저기구에 사업장 또는 가까운 무선국과 연락할 수 있는 통신장비를 갖추어야 한다. 괄호 안에 들어갈 숫자로 알맞은 것은?

- 갑. 1 을. 2 병. 3 정. 4

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표10(수상레저사업 등록기준)

- 영업구역이 2해리 이상인 경우에는 수상레저기구에 사업장 또는 가까운 무선국과 연락할 수 있는 통신장비를 갖추어야 한다.

471. 동력수상레저기구 조종면허 중, 제1급 조종면허 시험의 합격기준으로 바르게 연결된 것은?

- | | |
|-------------------|-------------------|
| 갑. 필기-60점, 실기-70점 | 을. 필기-70점, 실기-70점 |
| 병. 필기-70점, 실기-80점 | 정. 필기-60점, 실기-80점 |

[해설] 수상레저안전법 시행령 제5조(필기시험) 및 제6조(실기시험)

- 제1급 조종면허 시험의 합격기준 필기 70점, 실기 80점

472. 다음 중 수상레저안전법상 수상레저사업자의 보험가입에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 수상레저사업자는 보험 가입기간을 사업 기간 동안 계속하여 가입해야 한다.
- 을. 가입대상은 수상레저사업자의 사업에 사용하거나 사용하려는 모든 수상레저기구가 대상이다.
- 병. 자동차손해배상 보장법시행령 제3조제1항에 따른 금액이상으로 보험에 가입을 하여야 한다.
- 정. 휴업, 폐업 및 재개업을 수시로 하기 때문에 휴업·폐업 시에도 계속하여 가입을 하여야 한다.

[해설] 수상레저안전법 시행령 제28조(수상레저사업자의 보험등의 가입)

- 수상레저사업자는 보험 가입기간을 사업 기간 동안만 계속하여 가입하여야 한다.





문제은행

473. 다음 중 수상레저사업장의 시설기준으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 노 또는 상앗대가 있는 수상레저기구에는 그 수의 10%에 해당하는 수의 예비용 노 또는 상앗대를 갖추어야 한다.
- 을. 탑승정원 13인 이상인 동력수상레저기구에는 선실, 조타실, 기관실에 각각 1개 이상의 소화기를 갖추어야 한다.
- 병. 무동력 수상레저기구에는 구명튜브 대신 드로우백을 갖추 수 있다.
- 정. 탑승정원 5명이상인 수상레저기구(수상오토바이를 제외)에는 그 탑승정원의 30%에 해당하는 수의 구명튜브를 갖추어야 한다.

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표10(수상레저사업 등록기준)

- 탑승정원 4명 이상인 수상레저기구에는 그 탑승정원의 30%에 해당하는 수의 구명튜브를 갖추어야 한다.

474. 동력수상레저기구 조종면허의 취소 또는 정지처분의 기준으로 맞지 않는 것은?

- 갑. 위반 행위가 2가지 이상인 때에는 중한 처분에 의한다.
- 을. 다수의 면허정지 사유가 있더라도 정지기간은 6개월을 초과할 수 없다.
- 병. 위반행위의 횟수에 따른 정지처분의 기준은 최근 1년간이다.
- 정. 면허정지에 해당하는 경우, 2분의 1의 범위 내에서 감경할 수 있다.

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표2(조종면허의 취소 또는 정지처분의 기준)

475. 수상레저안전법상 수상레저기구 운항 규칙에 대한 설명이 올바른 것은?

- 갑. 다이빙대, 계류장 및 교량으로부터 10m 이내의 구역이나 별도 고시된 구역에서는 20노트 이하의 속력으로 운항
- 을. 다이빙대, 계류장 및 교량으로부터 30m 이내의 구역이나 별도 고시된 구역에서는 20노트 이하의 속력으로 운항
- 병. 다이빙대, 계류장 및 교량으로부터 50m 이내의 구역이나 별도 고시된 구역에서는 10노트 이하의 속력으로 운항
- 정. 다이빙대, 계류장 및 교량으로부터 20m 이내의 구역이나 별도 고시된 구역에서는 10노트 이하의 속력으로 운항

[해설] 수상레저안전법 제18조(운항규칙), 수상레저안전법 시행령 제15조(운항규칙)

476. 수상레저안전법상 수상레저기구 운항 규칙에 대한 설명이 잘못된 것은?

- 갑. 안전검사증에 지정된 항해구역 준수
- 을. 충돌의 위험이 있는 때 다른 수상레저기구를 왼쪽에 두고 있는 수상레저기구가 진로를 피하여야 한다.
- 병. 정면 충돌 위험시 우현 쪽 변침
- 정. 다른 기구와 같은 방향으로 운항시 2m 이내 근접 금지

[해설] 수상레저안전법 시행령 제15조(운항규칙)

- 충돌할 위험이 있을때에는 음성신호, 수신호 등 적당한 방법으로 상대방에게 이를 알리고 우현쪽으로 진로를 피해야 한다.



473.정 474.을 475.정 476.을

동력수상레저기구 조종면허 일반조종 제1, 2급 필기시험 문제은행(700문제)

477. 주취 중 조종으로 면허가 취소된 사람은 취소된 날부터 얼마동안 동력수상레저기구 조종면허를 받을 수 없는가?

갑. 1년 을. 2년 병. 3년 정. 4년

[해설] 수상레저안전법 제5조(조종면허의 결격사유 등)

- 주취 중 면허가 취소된 날부터 1년이 지나지 아니한 자는 동력수상레저기구 조종면허를 받을 수 없다.

478. 다음 중 야간 수상레저활동 시간을 조정할 수 있는 권한을 가진 사람이 아닌 것은?

갑. 해양경찰서장 을. 시장·군수

병. 한강 관리기관의 장 정. 경찰서장

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제19조(야간 수상레저활동의 시간의 조정)

- 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장은 야간 수상레저활동시간을 조정하려는 경우에는 해가 진 후 30분부터 24시간까지의 범위에서 조정이 가능하다.

479. 다음 중 수상레저기구 말소등록을 신청하여야 하는 사유로 가장 부적당한 것은?

갑. 수상레저기구의 멸실 을. 수상레저기구의 기능상실

병. 수상레저기구의 엔진교체 정. 3개월간 수상레저기구의 존재가 불명확

[해설] 수상레저안전법 제33조(말소등록)

- 갑, 을, 정 그 밖에 구조·장치의 변경으로 인하여 등록대상 동력수상레저기구에서 제외된 경우, 동력수상레저기구를 수출하는 경우, 수상레저활동 외의 목적으로 사용하게 된 경우

480. 수상레저안전법상 사람을 사상한 후 구호조치 등 필요한 조치를 하지 아니하고 도주한 자는 그 위반한 날부터 ()년간 동력수상레저기구 조종면허를 받을 수 없다. () 안에 들어갈 말로 적당한 것은?

갑. 1년 을. 2년 병. 3년 정. 4년

[해설] 수상레저안전법 제5조(조종면허의 결격사유 등)

- 사람을 사상한 후 구호조치 등 필요한 조치를 하지 아니하고 도주한 자는 그 위반한 날부터 4년이 지나지 아니한 자는 동력수상레저기구 조종면허를 받을 수 없다.

481. 수상레저안전법상 수상레저사업장 비상구조선의 기준으로 옳지 않은 것은?

갑. 주황색 깃발을 달아야 함 을. 탑승정원 5명 이상, 시속 20노트 이상

병. 망원경 1개 이상 정. 30미터 이상의 구명줄

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표10(수상레저사업 등록기준)

- 탑승정원이 3명 이상, 속도가 시속 20노트 이상이어야 한다.

482. 수상레저안전법상 래프팅을 하고자 하는 사람이 일반 안전장비에 추가하여 착용해야 할 안전장비는?

갑. 방수화 을. 팽창식 구명벨트 병. 가슴보호대 정. 헬멧

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제14조(인명안전장비의 착용)

- 래프팅을 하고자 할때에는 구명조끼와 함께 안전모(헬멧)을 착용하여야 한다.



477.갑 478.정 479.병 480.정 481.을 482.정



문제은행

483. 수상레저안전법상 수상레저기구 변경등록시 필요한 서류가 아닌 것은?

갑. 안전검사증 사본(구조 장치를 변경한 경우)

을. 보험가입증명서 사본(소유권 변동의 경우)

병. 동력수상레저기구 조종면허증

정. 변경내용을 증명할 수 있는 서류

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제22조(등록사항 변경신청서)

– 동력수상레저기구 등록증이 필요

484. 다음 중 수수료가 들지 않는 것은?

갑. 수상레저사업의 변경등록

을. 수상레저사업의 휴업등록

병. 동력수상레저기구 등록번호판의 재발급

정. 동력수상레저기구 말소등록

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표14(수수료)

– 수상레저사업 휴업 및 폐업 수수료는 무료

485. 다음 중 수상레저안전법을 위반한 사람에 대하여 과태료 처분권한이 없는 사람은 누구인가?

갑. 한강사업본부장

을. 강동소방서장

병. 연수구청장

정. 인천해양경찰서장

[해설] 수상레저안전법 제59조(과태료)

– 과태료 처분권한이 있는 사람은 해양경찰청장, 해양경찰서장, 시장·군수·구청장이다.

486. 다음 중 수상레저안전법상 수상레저사업에 관한 설명 중 맞지 않는 것은?

갑. 영업구역이 해수면인 경우 해당 지역을 관할하는 해양경찰서장에게 등록하여야 한다.

을. 수상레저사업을 등록한 수상레저사업자는 등록 사항에 변경이 있으면 변경등록을 하여야 한다.

병. 수상레저사업의 등록 유효기간을 10년 미만으로 영업하려는 경우에는 해당 영업기간을 등록 유효기간으로 한다.

정. 수상레저사업의 등록 유효기간은 20년으로 한다.

[해설] 수상레저안전법 제39조의3(사업등록의 유효기간 등)

– 수상레저사업의 등록 유효기간은 10년으로 한다.

487. 동력수상레저기구 조종면허를 받으려는 사람과 갱신하려는 사람은 해양경찰청장이 실시하는 수상안전교육 () 시간을 받아야 면허증이 발급 된다. 이때 괄호 안에 들어갈 시간으로 옳은 것은?

갑. 2시간

을. 3시간

병. 4시간

정. 5시간

[해설] 수상레저안전업무처리규정(해양경찰청 고시-제2017-1호) 제3조의 별표 1

– 수상안전교육은 3시간을 받아야 면허증이 발급된다.



483.병 484.을 485.을 486.정 487.을

488. 수상레저사업자와 그 종사자가 영업구역에서 해서는 안되는 행위에 해당하지 않는 것은?

갑. 보호자를 동반한 14세 이상인 자를 수상레저기구에 태우는 행위

을. 술에 취한 자를 수상레저기구에 태우거나 빌려주는 행위

병. 수상레저기구의 정원을 초과하여 태우는 행위

정. 영업구역을 벗어나 영업을 하는 행위

[해설] 수상레저안전법 제48조(사업자의 안전점검 등 조치)

- 을, 병, 정 그 밖에 정원을 초과하여 태우는 행위, 술을 판매·제공하거나 수상레저기구 이용자가 수상레저기구 안으로 이를 반입하도록 하는 행위, 수상레저활동시간 외에 영업을 하는 행위, 위험물을 이용자가 타고 있는 수상레저기구로 반입·운송하는 행위, 안전점검을 받지않은 동력수상레저기구를 영업에 이용하는 행위, 비상구조선을 그 목적과 다르게 이용하는 행위 등이 있다.

489. 수상레저안전법상 누구든지 해진 후 30분부터 해뜨기전 30분전까지 수상레저활동을 하여서는 아니된다. 다만. 야간 운항장비를 갖춘 수상레저기구를 이용하는 경우는 그러하지 아니한다. 다음 중 야간 운항장비가 아닌 것은?

갑. 항해등

을. 통신기기

병. 자기점화등

정. 비상식량

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제18조(야간 운항장비)

- 야간 운항장비에는 비상식량은 포함되지 않음

490. 다음 중 동력수상레저기구 조종면허증을 갱신할 수 있는 시기가 아닌 것은?

갑. 동력수상레저기구 조종면허증 갱신 기간 내

을. 사전갱신신청서를 제출한 경우 동력수상레저기구 조종면허증 갱신 기간 시작일 전

병. 갱신기간 만료일 후 갱신연기신청서를 제출한 경우

정. 동력수상레저기구 조종면허증 정지 기간 내

[해설] 수상레저안전법 제9조(조종면허의 갱신 등)

- 갱신기간이 만료한 다음 날부터 조종면허의 효력은 정지된다.

491. 다음 중 동력수상레저기구를 이용한 범죄의 종류에 해당하지 않는 것은?

갑. 국가보안법을 위반한 범죄행위

을. 수상레저안전법을 위반한 범죄행위

병. 상습절도(절취한 물건을 운반한 경우에 한함)

정. 수중레저법(수중레저활동의 안전 및 활성화에 관한 법률)을 위반한 범죄행위

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제9조의2(동력수상레저기구를 이용한 범죄의 종류 등)





문제은행

492. 다음 중 수상레저안전법상 주취 중 조종 금지에 대한 내용 중 틀린 것은?

갑. 술에 취하였는지 여부를 측정한 결과에 불복하는 사람에 대하여는 해당 수상레저활동자의 동의없이 혈액채취 등의 방법으로 다시 측정할 수 있다.

을. 수상레저활동을 하는 자는 술에 취한 상태에서는 동력수상레저기구를 조종해서는 안된다.

병. 수상레저안전법에서 말하는 술에 취한 상태는 해사안전법을 준용하고 있다.

정. 시·군·구 소속 공무원 중 수상레저안전업무에 종사하는 자는 수상레저활동을 하는 자가 술에 취하여 조종을 하였다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 경우에는 술에 취하였는지를 측정할 수 있다.

[해설] 수상레저안전법 제22조(주취 중 조종 금지), 해사안전법 제41조 제5항

- 술에 취하였는지 여부를 측정한 결과에 불복하는 사람에 대해서는 본인의 동의를 받아 혈액채취 등의 방법으로 다시 측정할 수 있다.

493. 다음 중 동력수상레저기구를 이용한 범죄의 종류에 해당하지 않는 것은?

갑. 선박직원법

을. 유선 및 도선사업법

병. 낚시 관리 및 육성법

정. 내수면어업법

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제9조의2(동력수상레저기구를 이용한 범죄의 종류 등)

- 을, 병, 정 그 밖에 체육시설의 설치·이용에 관한 법률, 해사안전법, 수산자원관리법, 수상레저안전법을 위반한 범죄행위를 말한다.

494. 다음 중 수상레저안전법상 구명조끼 등 안전장비를 착용하지 않은 수상레저활동자에 대한 과태료 부과금액은 얼마인가?

갑. 5만원

을. 10만원

병. 20만원

정. 30만원

[해설] 수상레저안전법 시행령 별표11(과태료의 부과기준)

- 인명안전장비를 착용하지 않은 경우 과태료 10만원을 부과한다.

495. 동력수상레저기구 조종면허 중, 제1급 조종면허 보유자의 감독 하에 면허 없는 사람이 동력수상레저기구를 조종할 수 있는 장소로 맞지 않는 곳은?

갑. 수상레저사업장

을. 조종면허시험장

병. 경정 경기장

정. 관련학교

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제17조(무면허조종이 허용되는 경우)

496. 수상레저안전법상 원거리 수상레저활동 신고를 하지 않은 경우 과태료 기준은?

갑. 10만원

을. 20만원

병. 30만원

정. 40만원

[해설] 수상레저안전법 시행령 별표11(과태료의 부과기준)

- 원거리 수상레저활동 신고를 하지 않은 경우는 과태료 20만원을 부과



492.갑 493.갑 494.을 495.병 496.을

동력수상레저기구 조종면허 일반조종 제1, 2급 필기시험 문제은행(700문제)

497. 다음 중 동력수상레저기구 조종면허 없이 동력수상레저기구를 조종할 수 있는 경우로 옳바르지 않은 것은?

갑. 제2급 조종면허 소지자와 동승하여 고무보트 조종

을. 제1급 조종면허 소지자 감독 하에 시험장에서 시험선 조종

병. 제1급 조종면허 소지자 감독 하에 수상레저사업장에서 수상오토바이 조종

정. 제1급 조종면허 소지자 감독 하에 학교에서 모터보트 조종

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제17조(무면허조종이 허용되는 경우)

- 제1급 조종면허 소지자 또는 요트조종면허 소지자와 함께 탑승하여 조종하는 경우는 무면허 조종이 가능하다.

498. 수상레저안전법상 제2급 조종면허의 필기시험을 면제받을 수 있는 자는?

갑. 대통령령이 정하는 체육관련 단체에 동력수상레저기구의 선수로 등록된 자

을. 제1급 조종면허를 가지고 있는 자

병. 소형선박조종사 면허를 가지고 있는자

정. 한국해양소년단연맹에서 동력수상레저기구의 훈련업무에 1년이상 종사한자로서 단체장의 추천을 받은 자

[해설] 수상레저안전법 제7조(면허시험의 면제)

- 소형선박조종사 면허를 가지고 있는 자는 제2급 조종면허 필기시험을 면제받을 수 있다.

499. 해양경찰서장은 동력수상레저기구 조종면허 정지처분의 경우 처분 집행 예정일 ()일 전까지 처분 대상자에게 통지하여야 한다. 다음 중 ()에 들어갈 내용으로 적합한 것은?

갑. 3

을. 7

병. 10

정. 14

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제9조(조종면허의 취소·정지처분의 기준 및 절차)

- 해양경찰서장은 동력수상레저기구 조종면허 정지처분의 경우 처분집행 예정일 7일전까지 처분 대상자에게 통지하여야 한다.

500. 조종면허시험대행기관의 지정을 받으려는 자가 갖추어야 하는 요건이 아닌 것은?

갑. 시험장별 책임운영자 1명을 둘 것

을. 시험장별 시험관 4명 이상을 둘 것

병. 책임운영자는 수상레저활동 관련 업무 중 해양경찰청장이 정하여 고시하는 업무에 4년 이상 종사한 경력이 있을 것

정. 시험장별 시험관은 제1급 조종면허를 갖추어야 할 것.

[해설] 수상레저안전법시행령 제11조(시험대행기관의 지정기준 등)

- 책임운영자는 수상레저 관련 업무 중 해양경찰청장이 정하여 고시하는 업무에 5년이상 종사한 경력이 있을 것



497.갑 498.병 499.을 500.병



501. 조종면허시험대행기관의 시험장별 실기시험 시설기준 중 안전시설에 관한 내용 중 틀린 것은?

갑. 비상구조선의 속력은 30노트 이상이어야 한다

을. 구명조끼는 20개 이상 갖추어야 한다

병. 소화기는 3개 이상 갖추어야 한다

정. 비상구조선의 정원은 4인 이상이어야 한다

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표3(시험대행기관의 시험장별 실기시험시설기준)

- 비상구조선 속력은 20노트 이상이어야 한다.

502. 조종면허시험대행기관의 지정기준에 따른 책임운영자는 수상레저활동 관련 업무 중 해양경찰청장이 정하여 고시하는 업무에 ()년 이상 종사한 경력이 있는 사람이어야 하며, 일반조종면허 시험관은 ()급 조종면허를 갖춘사람이어야 한다. ()에 적합한 것은?

갑. 3년, 1급

을. 3년, 2급

병. 5년, 1급

정. 5년, 2급

[해설] 수상레저안전법 시행령 제11조(시험대행기관의 지정기준 등)

503. 수상레저안전법상 야간 수상레저활동 금지시간으로 올바른 것은?

갑. 해진 후부터 해뜨기 전까지

을. 해진 후 30분부터 해뜨기 전 30분 까지

병. 해진 후 1시간부터 해뜨기 전 30분 까지

정. 해진 후 1시간부터 해뜨기 전 1시간 까지

[해설] 수상레저안전법 제21조(야간 수상레저활동의 금지)

- 누구든지 해진 후 30분부터 해뜨기 전 30분까지는 수상레저활동을 하여서는 아니된다.

504. 수상레저안전법상 야간 수상레저활동시간을 조정하려는 경우 조정범위로 올바른 것은?

갑. 해가 진 후부터 24시까지의 범위에서 조정 할 수 있다

을. 해가 진 후 30분부터 24시까지의 범위에서 조정 할 수 있다

병. 해가 진 후부터 다음날 해뜨기 전까지의 범위에서 조정 할 수 있다

정. 해진 후 30분부터 해뜨기 전 30분 까지의 범위에서 조정 할 수 있다

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제19조(야간 수상레저활동시간의 조정)

- 야간 수상레저활동시간 조정시간은 해가 진후 30분부터 24시까지이다.

505. 동력수상레저기구 조종면허시험이 모두 면제되는 교육을 실시하는 기관 및 단체에서 교육하는 일반 조종면허의 교육과목 및 교육시간으로 틀린 것은?

갑. 관계법령 4시간

을. 구급 및 응급처치 3시간

병. 수상상식 4시간

정. 조종술 16시간

[해설] 수상레저안전법시행령 별표 3 구급 및 응급처치 4시간



506. 수상레저안전법상 수상레저기구의 정원에 관한 사항으로 옳지 않은 것은?

갑. 수상레저기구의 정원은 안전검사에 따라 결정되는 정원으로 한다

을. 등록대상이 되지 아니하는 수상레저기구의 정원은 해당 수상레저기구의 좌석 수 또는 형태 등을 고려하여 해양경찰청장이 정하여 고시하는 정원 산출 기준에 따라 산출한다.

병. 정원을 산출할 때에는 해난구조의 사유로 승선한 인원은 정원으로 보지 아니한다

정. 조종면허 시험장에서의 시험을 보기 위한 승선인원은 정원으로 보지 아니한다.

[해설] 수상레저안전법 시행령 제18조(정원초과 금지)

- 조종면허 시험장에서의 시험을 보기위한 승선인원도 정원에 포함된다.

507. 동력수상레저기구의 소유자가 주소지를 관할하는 시장·군수·구청장에게 등록신청을 하여야 하는 기간은?

갑. 동력수상레저기구를 소유한 날부터 7일 이내

을. 동력수상레저기구를 소유한 날부터 14일 이내

병. 동력수상레저기구를 소유한 날부터 15일 이내

정. 동력수상레저기구를 소유한 날부터 1개월 이내

[해설] 수상레저안전법제30조(등록)

- 동력수상레저기구의 소유자는 동력수상레저기구를 소유한 날부터 1개월 이내 주소지를 관할하는 시장·군수·구청장에게 등록신청을 하여야 한다.

508. 수상레저기구의 말소등록을 하고자 할 때 제출하여야 하는 서류가 아닌 것은?

갑. 동력수상레저기구 등록증

을. 시·군·구청에서 발급하는 분실·도난신고확인서(분실·도난의 경우만 해당)

병. 사용 폐지를 증명할 수 있는 서류(분실·도난 외의 경우만 해당)

정. 수출하는 사실을 증명할 수 있는 서류(수출하는 경우만 해당)

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제23조(말소등록의 신청)

- 해양경찰서 또는 경찰관서에서 발급하는 분실·도난신고 확인서

509. 등록대상 수상레저기구의 소유자가 수상레저기구의 운항으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자에 대한 보상을 위하여 보험이나 공제에 가입하여야 하는 기간은?

갑. 소유일부터 즉시

을. 소유일부터 7일 이내

병. 소유일부터 15일 이내

정. 소유일부터 1개월 이내

[해설] 수상레저안전법제34조(보험 등의 가입)

- 등록대상 수상레저기구를 소유일부터 1개월 이내 보험이나 공제에 가입하여야 한다.





510. 다음 중 수상레저기구 안전검사의 내용 중 틀린 것은?

- 갑. 수상레저기구를 등록하려는 자는 신규검사를 받아야 한다
- 을. 수상레저사업을 하는 자는 등록대상 동력수상레저기구에 대하여 영업구역이 내수면인 경우 관할 시·도지사로부터 안전검사를 받아야 한다
- 병. 안전검사 대상 동력수상레저기구 중 수상레저사업에 이용되는 동력수상레저기구는 1년마다 정기검사를 받아야 한다.
- 정. 수상레저기구는 등록 후 3년마다 정기검사를 받아야 한다.

[해설] 수상레저안전법제37조(안전검사)

- 수상레저기구는 등록 후 5년마다 정기검사를 받아야 한다.

511. 수상레저기구 안전검사의 유효기간에 대한 설명이다. 틀린 것은?

- 갑. 최초로 신규검사를 받은 경우 : 해당 안전검사증을 발급받은날 부터 기산한다
- 을. 안전검사증의 유효기간 만료일 전후 각각 30일 이내에 정기검사를 받은 경우 : 종전 안전검사증 유효기간 만료일의 다음날부터 기산한다
- 병. 안전검사증의 유효기간 만료일 전후 각각 30일 이내의 기간이 아닌 때에 정기검사를 받은 경우 : 해당 안전검사증을 발급받은날부터 기산한다
- 정. 안전검사증의 유효기간 만료일 후 30일 이후에 정기검사를 받은 경우 : 종전 안전검사증 유효기간 만료일부터 기산한다

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제26조(안전검사의 신청 등)

- 안전검사증의 유효기간 만료일 전후 각각 30일 이내에 정기검사를 받은 경우 종전 안전 검사증 유효기간 만료일의 다음날부터 기산한다.

512. 수상레저사업의 등록 유효기간은 몇 년인가?

- 갑. 1년 을. 5년 병. 10년 정. 20년

[해설] 수상레저안전법 제39조의3(사업등록의 유효기간 등)

- 수상레저사업의 등록 유효기간은 10년으로 한다.

513. 동력수상레저기구 일반조종면허 실기시험의 채점기준에서 사용하는 용어의 뜻이 잘못된 것은?

- 갑. “이안”이란 계류줄을 걷고 계류장에서 이탈하여 출발한 경우를 말한다
- 을. “출발”이란 정지된 상태에서 속도전환레버를 조작하여 전진 또는 후진하는 것을 말한다
- 병. “침로”란 모터보트가 진행하는 방향의 나침방위를 말한다
- 정. “접안”이란 시험선을 계류할 수 있도록접안 위치에 정지시키는 동작을 말한다

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표 1(실기시험의 채점기준 및 운항코스)

- “이안”이란 계류줄을 걷고 계류장에서 이탈하여 출발할 수 있도록 준비하는 행위를 말한다.





문제은행

518. 다음 중 수상레저안전법상 수상오토바이 등록번호판에 표기되는 기구의 명칭으로 옳은 것은?

갑. MB 을. SW 병. PW 정. YT

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표5(등록번호판의 재질 및 규격 등)

- MB(모터보트), RB(고무보트), YT(세일링 요트), PW(수상오토바이)

519. 동력수상레저기구 일반조종면허 실기시험 중, 실격사유에 해당하는 것으로 옳은 것은?

갑. 지시시험관의 지시 없이 2회 이상 임의로 시험을 진행하는 경우

을. 급정지 지시 후 3초 이내에 속도전환 레버를 중립으로 조작하지 못한 경우

병. 지시시험관이 2회 이상의 출발 지시에도 출발하지 못한 경우

정. 지시시험관이 물에 빠진 사람이 있음을 고지한 후 2분 이내에 인명구조를 실패한 경우

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표1(실기시험의 채점기준 및 운항코스)

- (갑)은 실격사유, (을), (병), (정)은 감점사항임

520. 동력수상레저기구 일반조종면허시험을 합격한 사람이 면허증을 신청하면 며칠 이내에 신규 면허증이 발급이 되는가?

갑. 1일 을. 5일 이내 병. 7일 이내 정. 14일 이내

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제8조(면허증의 발급 등)

- 동력수상레저기구 일반조종면허시험을 합격한 사람이 면허증을 신청하면 14일 이내 면허증을 발급하여야 한다.

521. 동력수상레저기구 일반조종면허 실기시험의 진행 순서로 옳은 것은?

갑. 출발 전 점검 및 확인 - 출발 - 변침 - 운항 - 사행 - 인명구조 - 급정지 및 후진 - 접안

을. 출발 전 점검 및 확인 - 출발 - 변침 - 운항 - 급정지 및 후진 - 인명구조 - 사행 - 접안

병. 출발 전 점검 및 확인 - 출발 - 변침 - 운항 - 급정지 및 후진 - 사행 - 인명구조 - 접안

정. 출발 전 점검 및 확인 - 출발 - 변침 - 운항 - 사행 - 급정지 및 후진 - 인명구조 - 접안

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표1(실기시험의 채점기준 및 운항코스)

522. 동력수상레저기구 일반조종면허 실기시험의 출발 전 점검 및 확인사항으로 옳은 것은?

갑. 구명튜브, 소화기, 예비 노, 연료, 배터리, 자동정지줄

을. 구명튜브, 소화기, 예비 노, 엔진, 연료, 배터리, 핸들, 자동정지줄

병. 구명튜브, 소화기, 예비 노, 엔진, 연료, 배터리, 핸들, 계기판, 자동정지줄

정. 구명튜브, 소화기, 예비 노, 엔진, 연료, 배터리, 핸들, 속도전환레버, 계기판, 자동정지줄

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표1(실기시험의 채점기준 및 운항코스)



518.병 519.갑 520.정 521.정 522.정

동력수상레저기구 조종면허 일반조종 제1, 2급 필기시험 문제은행(700문제)

523. 동력수상레저기구 등록번호판의 재질 및 규격에 대한 설명 중 틀린 것은?

- 갑. FRP또는 알루미늄 재질의 선체에는 투명 PC원단을 사용한다
 을. 고무재질의 선체에는 반사원단을 사용한다
 병. FRP또는 알루미늄 재질의 선체 부착용 등록번호판의 두께는 0.3밀리미터이다
 정. 고무보트 재질의 선체 부착용 등록번호판의 두께는 0.3밀리미터 이다
 [해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표5(등록번호판의 재질 및 규격 등)
 - 고무보트 재질의 선체 부착용 등록번호판의 두께는 0.2밀리미터 이다.

524. 동력수상레저기구 등록번호판의 색상이 올바르게 나열된 것은?

- 갑. 바탕 : 옅은 회색 숫자(문자) : 검은색
 을. 바탕 : 흰색 숫자(문자) : 검은색
 병. 바탕 : 검은색 숫자(문자) : 흰색
 정. 바탕 : 초록색 숫자(문자) : 흰색
 [해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표5(등록번호판의 재질 및 규격 등)
 - 바탕 : 옅은 회색, 숫자(문자) : 검은색

525. 동력수상레저기구와 등록번호판에 표기되는 기구의 명칭이 올바르게 표시된 것이 아닌 것은?

- 갑. 모터보트 - MB 을. 수상오토바이 - PW
 병. 고무보트 - GB 정. 세일링요트 - YT
 [해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표5(등록번호판의 재질 및 규격 등)
 - 고무보트(RB)

526. 수상레저사업장에서 갖추어야 하는 구멍조끼에 대한 설명이다. ()안에 들어갈 내용으로 적합한 것은?

수상레저기구 탑승정원의 ()퍼센트 이상에 해당하는 수의 구멍조끼를 갖추어야 하고, 탑승정원의 () 퍼센트는 소아용으로 한다

- 갑. 100, 10 을. 100, 20 병. 110, 10 정. 110, 20
 [해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표10(수상레저사업 등록기준)
 - 수상레저기구 탑승정원의 110퍼센트 이상에 해당하는 수의 구멍조끼를 갖추어야 하고, 탑승정원의 10퍼센트는 소아용으로 한다.

527. 수상안전교육을 이수한 사람이 동력수상레저기구 조종면허증 갱신발급을 신청하면 며칠 이내에 갱신 면허증이 발급이 되는가?

- 갑. 1일 을. 5일 이내 병. 7일 이내 정. 14일 이내
 [해설] 수상레저안전법 시행규칙 제8조(면허증의 발급 등)
 - 동력수상레저기구 조종면허증 갱신발급 신청일부터 14일 이내 발급하여야 한다.



523.정 524.갑 525.병 526.병 527.정



문제은행

528. 동력수상레저기구 조종면허증의 효력정지 기간에 조종을 한 경우 행정 처분 기준으로 옳은 것은?

갑. 면허정지 3개월 을. 면허정지 6개월 병. 면허정지 9개월 정. 면허취소

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표2(조종면허의 취소 또는 정지처분의 기준)

– 동력수상레저기구 조종면허증 효력정지 기간에 조종을 한 경우 그 면허가 취소된다.

529. 수상레저사업에 이용되는 인명구조용 장비에 대한 설명이다. 이중 틀린 것은?

갑. 구명조끼는 수상레저기구 탑승정원의 110퍼센트 이상에 해당하는 수를 갖추어야 한다

을. 비상구조선은 탑승정원이 3명이상, 속도가 시속 20노트 이상이어야 한다

병. 노 또는 상앗대가 있는 수상레저기구는 그 수의 10퍼센트 이상에 해당하는 수의 예비용 노 또는 상앗대를 갖추어야 한다

정. 무동력수상레저기구에는 구명튜브를 갈음하여 구명줄을 갖추 수 있다

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 별표10(수상레저사업 등록기준)

– 무동력수상레저기구에는 구명튜브를 갈음하여 스로백(throw bag)을 갖추 수 있다.

530. 외국인이 국내에서 개최되는 국제경기대회에 참가하는 경우, 조종면허 없이 수상레저기구를 조종할 수 있는 설명으로 틀린 것은?

갑. 수상레저기구는 세일링 요트만 해당된다.

을. 수상레저기구 조종기간은 대회 개최일 10일 전부터 국제경기대회 종료 후 10일 까지

병. 수상레저기구 조종지역은 국내수역이다

정. 2개국 이상이 참여하는 국제경기대회이다

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제1조의4(외국인에 대한 조종면허의 특례)

– 수상레저기구는 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트, 수상스키, 패러세일, 조정, 카약, 카누, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트, 그 밖에 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것

531. 수상레저안전법상 동력수상레저기구 조종면허가 취소된 자가 해양경찰청장에게 동력수상레저기구 조종면허증을 반납하여야 하는 기간은?

갑. 취소된 날부터 3일 이내 을. 취소된 날부터 5일 이내

병. 취소된 날부터 7일 이내 정. 취소된 날부터 14일 이내

[해설] 수상레저안전법 제13조2항(조종면허의 취소·정지)

– 동력수상레저기구 조종면허가 취소된 날부터 7일 이내 해양경찰청장에게 면허증을 반납 하여야 한다.

532. 동력수상레저기구 조종면허 필기시험에 합격한 경우 응시원서의 유효기간은?

갑. 합격일부터 1년 을. 합격일부터 2년 병. 접수일부터 1년 정. 접수일부터 2년

[해설] 수상레저안전법시행규칙 제3조(응시원서의 제출 등)

– 조종면허 필기시험에 합격한 경우에는 합격일로부터 1년까지로 한다.



528.정 529.정 530.갑 531.병 532.갑

533. 외국인이 국내에서 개최되는 국제경기대회에 참가하는 경우, 조종면허 없이 수상레저기구를 조종할 수 있는 기간으로 맞는 것은?

- 갑. 국제경기대회 개최일 5일전부터 국제경기대회 기간까지
 을. 국제경기대회 개최일 7일전부터 국제경기대회 기간까지
 병. 국제경기대회 개최일 10일전부터 국제경기대회 종료 후 10일까지
 정. 국제경기대회 개최일 15일전부터 국제경기대회 기간까지

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제1조의4(외국인에 대한 조종면허의 특례)

- － 조종기간 : 국제경기대회 개최일 10일 전부터 국제경기대회 종료 후 10일까지

534. 해양경찰서장이 동력수상레저기구 조종면허의 정지처분을 통지할 때 처분 대상자에게 통지하여야 하는 기간은?

- 갑. 처분 집행 예정일 3일전까지 을. 처분 집행 예정일 5일전까지
 병. 처분 집행 예정일 7일전까지 정. 처분 집행 예정일 14일전까지

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제9조(조종면허의 취소·정지처분의 기준 및 절차)

- － 해양경찰서장은 동력수상레저기구 조종면허의 정지처분 대상자에게 처분 집행 예정일 7일 전까지 통지하여야 한다.

535. 해양경찰서장이 동력수상레저기구 조종면허의 정지처분을 통지하고자 하나 처분대상자의 소재를 알 수 없어 처분내용을 통지할 수 없을 때에는 그 면허증에 기재된 주소지의 관할 해양경찰관서 게시판에 ()일 간 공고함으로써 통지를 갈음할 수 있다. () 안에 알맞은 기간은?

- 갑. 7 을. 10 병. 14 정. 21.

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제9조(조종면허의 취소·정지처분의 기준 및 절차)

- － 처분대상자의 소재를 알수 없는 경우 주소지를 관할하는 해양경찰관서 게시판에 14일간 공고함으로써 통지를 갈음할 수 있다.

536. 동력수상레저기구 조종면허 실기시험에 관한 내용으로 틀린 것은?

- 갑. 제1급 조종면허시험의 경우 합격점수는 80점 이상이다
 을. 요트조종면허의 경우 합격점수는 60점 이상이다
 병. 응시자가 준비한 동력수상레저기구로 조종면허 실기시험을 응시할수 없다.
 정. 실기시험을 실시할 때에는 동력수상레저기구 1대당 시험관 2명을 탑승시켜야 한다.

[해설] 수상레저안전법 시행령 제6조(실기시험)

- － 응시자가 따로 준비한 수상레저기구가 규격에 적합한 때에는 해당 수상레저기구를 실기시험에 사용하게 할 수 있다.





문제은행

537. 제2급 조종면허시험 과목의 전부를 면제할 수 있는 경우는?

갑. 국민체육진흥법 제2조제11호에 따른 경기단체에 동력수상레저기구의 선수로 등록 된 자
을. 6급 항해사 면허를 가진 자

병. 한국해양소년단연맹에서 동력수상레저기구의 훈련업무에 1년 이상 종사한자로서 단체장의 추천을 받은 자
정. 해양경찰청장이 지정·고시하는 기관이나 단체에서 실시하는 교육을 마치고 정하여진 자격을 받은 자

[해설] 수상레저안전법 시행령 제7조(면허시험의 면제)

- 해양경찰청장이 지정·고시하는 기관이나 단체에서 실시하는 교육을 마치고 정하여진 자격을 받은 자는 제2급 조종면허 과목의 전부를 면제할 수 있다.

538. 다음 중 동력수상레저기구 조종면허증의 갱신기간연기 사유가 아닌 것은?

갑. 질병으로 인하여 장기간 통원치료를 받아야 하는 경우

을. 갱신기간중 해외에 머물 예정인 경우

병. 갱신기간중에 해외에 머물러 있는 경우

정. 법령에 따라 신체의 자유를 구속 당한 경우

[해설] 수상레저안전법 시행령 제7조의4(조종면허의 갱신연기 등)

- 그 밖에 재해·재난을 당한 경우, 질병에 걸리거나 부상을 입어 움직일 수 없는 경우, 군복무중이거나 대체복무요원으로 복무중인 경우

539. 동력수상레저기구 조종면허증 갱신이 연기된 사람은 그 사유가 없어진 날부터 몇 개월 이내에 동력수상레저기구 조종면허증을 갱신하여야 하는가?

갑. 1개월 을. 3개월 병. 6개월 정. 12개월

[해설] 수상레저안전법 시행령 제7조의4(조종면허의 갱신연기 등)

- 면허증 갱신이 연기된 사람은 그 사유가 없어진 날부터 3개월 이내에 면허증을 갱신 하여야 한다.

540. 다음 중 동력수상레저기구 조종면허증을 발급 또는 재발급 하여야 할 사유가 아닌 것은?

갑. 동력수상레저기구 조종면허시험에 합격한 경우

을. 동력수상레저기구 조종면허증을 친구에게 빌려주어 받지 못하게 된 경우

병. 동력수상레저기구 조종면허증을 잃어버린 경우

정. 동력수상레저기구 조종면허증이 헐어 못쓰게 된 경우

[해설] 수상레저안전법 제11조(면허증 발급)

- 갑, 병, 정 그 밖에 면허증을 갱신하는 경우



541. 조종면허시험대행기관에서 시험업무에 종사하는 자에 대한 교육과 관련된 내용이다. 틀린 것은?

갑. 시험업무 종사자에 대한 교육은 책임운영자 및 시험관에 대하여 실시 한다

을. 시험업무 종사자에 대한 교육은 정기교육과 임시교육으로 구분 한다

병. 정기교육은 1년에 한번 21시간 이상 실시한다

정. 교육이수점수는 100점 만점에 60점 이상을 받아야 한다

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제13조(시험업무 종사자에 대한 교육)

－ 시험업무 종사자에 대한 교육은 정기교육과 수시교육으로 구분한다.

542. 수상레저안전법상 수상레저활동 금지구역을 지정할 수 없는 자는?

갑. 소방서장 을. 시장 병. 구청장 정. 해양경찰서장

[해설] 수상레저안전법 제25조(수상레저활동 금지구역의 지정 등)

－ 수상레저활동 금지구역을 지정할 수 있는 자는 해양경찰서장, 시장·군수·구청장

543. 수상레저기구 등록신청을 받은 시·군·구청장이 신청인에게 수상레저기구등록증과 등록번호판을 발급해야하는 기간은?

갑. 수상레저기구등록원부에 등록한 후 2일 이내

을. 수상레저기구등록원부에 등록한 후 3일 이내

병. 수상레저기구등록원부에 등록한 후 5일 이내

정. 수상레저기구등록원부에 등록한 후 7일 이내

[해설] 수상레저안전법시행령 제23조(등록신청의 절차 등)

－ 시장·군수·구청장은 등록신청을 받은 때에는 동력수상레저등록원부에 등록한 후 3일 내에 신청인에게 동력수상레저기구 등록증과 등록번호판을 발급하여야 한다.

544. 수상레저기구 등록원부를 열람하거나 그 사본을 발급받으려는 자는 누구에게 신청하여야 하는가?

갑. 시·도지사 을. 해양경찰서장 병. 경찰서장 정. 시장·군수·구청장

[해설] 수상레저안전법시행령 제23조(등록신청의 절차 등)

－ 수상레저기구 등록원부를 열람하거나 그 사본을 발급받으려는 자는 시장·군수·구청장에게 신청하여야 한다.

545. 다음 중 동력수상레저기구 등록에 관한 설명으로 옳바르지 않는 것은?

갑. 시장·군수·구청장은 동력수상레저기구 등록신청을 받으면 동력수상레저기구 등록원부에 등록하여야 한다

을. 등록원부를 열람하거나 사본을 발급받으려는 자는 시·도지사에게 신청하여야 한다

병. 등록원부를 열람하게 하거나 그 사본을 발급하는 경우 개인정보 유출을 방지하기 위하여 그내용의 일부를 표시하지 아니할 수 있다

정. 동력수상레저기구 소유자로부터 등록증, 등록번호판에 대한 재발급 신청이 있는 경우에는 재발급 하여야 한다.

[해설] 수상레저안전법 제31조(등록원부 등)

－ 등록원부를 열람하거나 사본을 발급받으려는 자는 시장·군수·구청장에게 신청하여야 한다.





문제은행

546. 동력수상레저기구 안전검사증을 발급 또는 재발급을 받으려는 자는 ()에게 신청하여야 한다.
()안에 적당하지 않는 것은?

갑. 시장·군수·구청장 을. 시·도지사 병. 해양경찰청장 정. 검사대행자

[해설] 수상레저안전법 제37조(안전검사)

- 동력수상레저기구 안전검사증을 발급 또는 재발급을 받으려는 자는 해양경찰청장, 시·도지사 또는 검사대행자에게 신청하여야 한다.

547. 수상레저 활동자가 착용하여야 할 구명조끼·구명복 또는 안전모 등 인명구조장비 착용에 관하여 특별한 지시를 할 수 있는 행정기관의 장으로 옳지 않는 것은 ?

갑. 인천해양경찰서장 을. 가평소방서장 병. 춘천시장 정. 가평군수

[해설] 수상레저안전법 시행규칙 제14조(인명안전장비의 착용)

- 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장은 수상레저활동의 형태, 수상레저기구의 종류 및 날씨 등을 고려하여 수상레저활동자가 착용하여야 할 구명조끼·구명복 또는 안전모 등 인명 안전장비의 종류를 정하여 특별한 지시를 할 수 있다.

548. 항법과 관련하여 해사안전법과 다른 규정이 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률에 있는 경우의 설명 중에서 맞는 것은?

갑. 해사안전법을 우선 적용한다.

을. 선박입출항법을 우선 적용한다.

병. 위 두 법률 중 상황에 따라 다르다.

정. 일반 선박과 잡종선에 따라 다르다.

[해설] 해사안전법은 대한민국의 영해 및 내수에서 적용되는 일반법이며, 선박입출항법은 무역항의 수상구역 등에서 적용되는 선박의 통항상 안전을 확보하기 위한 특별법적 지위에 있다.

549. 선박입출항법상 다음 설명 중 옳은 것으로만 묶인 것은?

< 보 기 >

㉠ "정박"이란 선박을 다른 시설에 붙들어 매어 놓는 것을 말한다.

㉡ "정박지"란 선박이 정박할 수 있는 장소를 말한다.

㉢ "계류"란 선박이 해상에서 일시적으로 운항을 정지하는 것을 말한다.

㉣ "계선"이란 선박이 운항을 중지하고 장기간 정박하거나 계류하는 것을 말한다.

갑. ㉠, ㉡

을. ㉠, ㉣

병. ㉡, ㉣

정. ㉡, ㉢

[해설] 선박입출항법 제2조(정의)

6. "정박"(碇泊)이란 선박이 해상에서 닻을 바다 밑바닥에 내려놓고 운항을 멈추는 것을 말한다.

7. "정박지"(碇泊地)란 선박이 정박할 수 있는 장소를 말한다.

8. "정류"(停留)란 선박이 해상에서 일시적으로 운항을 멈추는 것을 말한다.

9. "계류"란 선박을 다른 시설에 붙들어 매어 놓는 것을 말한다.

10. "계선"(繫船)이란 선박이 운항을 중지하고 정박하거나 계류하는 것을 말한다.



546.갑 547.을 548.을 549.병

550. 선박입출항법상 규정된 무역항의 항계안 등의 항로에서의 항법에 대한 설명이다. 가장 틀린 것은?
(단서, 예외 규정은 제외한다)

갑. 선박은 항로에서 다른 선박을 추월해서는 안 된다.

을. 선박은 항로에서 나란히 항행하지 못한다.

병. 항로를 항행하는 선박은 항로 밖에서 항로로 들어오는 선박의 진로를 피하여 항행하여야 한다.

정. 선박이 항로에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 오른쪽으로 항행하여야 한다.

[해설] 제12조(항로에서의 항법) ① 모든 선박은 항로에서 다음 각 호의 항법에 따라 항행하여야 한다.

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 경우에는 오른쪽으로 항행할 것
4. 항로에서 다른 선박을 추월하지 아니할 것. 다만, 추월하려는 선박을 눈으로 볼 수 있고 안전하게 추월할 수 있다고 판단되는 경우에는 「해사안전법」 제67조제5항 및 제71조에 따른 방법으로 추월할 것
5. 항로를 항행하는 제37조제1항제1호에 따른 위험물운송선박(제2조제5호라목에 따른 선박 중 급유선은 제외한다) 또는 「해사안전법」 제2조제14호에 따른 흡수제약선(吃水制約船)의 진로를 방해하지 아니할 것
6. 「선박법」 제1조의2제1항제2호에 따른 범선은 항로에서 지그재그(zigzag)로 항행하지 아니할 것

551. 선박입출항법상 무역항의 의미를 설명한 것으로 가장 적절한 것은?

갑. 여객선만 주로 출입할 수 있는 항

을. 대형선박이 출입하는 항

병. 국민경제와 공공의 이해(利害)에 밀접한 관계가 있고 주로 외항선이 입항·출항하는 항만

정. 공공의 이해에 밀접한 관계가 있는 항만

[해설] 선박입출항법 제2조(정의) 1. "무역항"이란 「항만법」 제2조제2호에 따른 항만을 말한다.

- 항만법 제2조(정의) 2. "무역항"이란 국민경제와 공공의 이해(利害)에 밀접한 관계가 있고 주로 외항선이 입항·출항하는 항만으로서 제3조제1항에 따라 지정된 항만을 말한다.

552. 선박입출항법상 입·출항 허가를 받아야 할 경우가 아닌 것은?

갑. 전시나 사변

을. 전시·사변에 준하는 국가비상사태

병. 입·출항 선박이 복잡한 경우

정. 국가안전보장상 필요한 경우

[해설] 선박입출항법 제4조(출입 신고) ① 무역항의 수상구역등에 출입하려는 선박의 선장(이하 이 조에서 "선장"이라 한다)은 대통령령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관에게 신고하여야 한다. 다만, 다음 각 호의 선박은 출입 신고를 하지 아니할 수 있다.

1. 총톤수 5톤 미만의 선박
2. 해양사고구조에 사용되는 선박
3. 「수상레저안전법」 제2조제3호에 따른 수상레저기구 중 국내항 간을 운항하는 모터보트 및 동력요트
4. 그 밖에 공공목적이나 항만 운영의 효율성을 위하여 해양수산부령으로 정하는 선박

③ 제1항에도 불구하고 전시·사변이나 그에 준하는 국가비상사태 또는 국가안전보장에 필요한 경우에는 선장은 대통령령으로 정하는 바에 따라 관리청의 허가를 받아야 한다.





문제은행

553. 선박입출항법상 무역항의 항계안 등에서 선박이 고속으로 항행할 경우 다른 선박에 현저하게 피해를 줄 우려가 있다고 인정되는 무역항에 대하여 선박의 항행 최고속력을 지정할 것을 요청할 수 있는데, (가)지정요청자와 (나)지정권자는 각각 누구인가?

갑. (가)해양수산부장관, (나)해양경찰청장

을. (가)해양경찰청장, (나)관리청

병. (가)시·도지사, (나)해양경찰청장

정. (가)지방해양경찰청장, (나)해양경찰청장

[해설] 선박입출항법 제17조(속력 등의 제한)

② **해양경찰청장은** 선박이 빠른 속도로 항행하여 다른 선박의 안전 운항에 지장을 초래할 우려가 있다고 인정하는 무역항의 수상구역등에 대하여는 관리청에 무역항의 수상구역등에서의 선박 항행 최고속력을 지정할 것을 요청할 수 있다.

③ **관리청은** 제2항에 따른 요청을 받은 경우 특별한 사유가 없으면 무역항의 수상구역등에서 선박 항행 최고속력을 지정·고시하여야 한다. 이 경우 선박은 고시된 항행 최고속력의 범위에서 항행하여야 한다.

554. 외국국적의 선박으로서 무역항을 출항한 후 바로 다음 기항 예정지가 북한인 선박의 경우 무역항에 출입허가를 누구로부터 받아야 하는가?

갑. 통일부장관

을. 국가정보원장

병. 해양경찰청장

정. 해양수산부장관

[해설] 선박입출항법 제4조 ③제1항에도 불구하고 전시·사변이나 그에 준하는 국가비상사태 또는 국가 안전보장에 필요한 경우에는 선장은 대통령령으로 정하는 바에 따라 관리청의 허가를 받아야 한다.

– 선박입출항법 시행령 제3조(출입 허가의 대상 선박) 법 제4조제3항에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박의 선장은 해양수산부장관의 출입 허가를 받아야 한다.

1. 외국 국적의 선박으로서 무역항을 출항한 후 바로 다음 기항 예정지가 북한인 선박

555. 선박이 항내 및 항계 부근에서 지켜야 할 항법으로 맞지 않는 것은?

갑. 항계 안에서 범선은 돛을 줄이거나 예인선에 끌리어 항해한다.

을. 다른 선박에 위험을 미치지 아니할 속력으로 항해한다.

병. 방파제의 입구에서 입항하는 동력선은 출항하는 선박과 마주칠 경우 방파제 밖에서 출항선박의 진로를 피한다.

정. 항계 안에서 방파제, 부두 등을 오른쪽 뱃전에 두고 항행할 때에는 가능한 한 멀리 돌아간다.

[해설] 선박입출항법 제14조(부두등 부근에서의 항법) 선박이 무역항의 수상구역등에서 해안으로 길게 뻗어 나온 육지 부분, 부두, 방파제 등 인공시설물의 튀어나온 부분 또는 정박 중인 선박(이하 이 조에서 "부두등"이라 한다)을 **오른쪽 뱃전에 두고 항행할 때에는 부두등에 접근하여 항행하고, 부두등을 왼쪽 뱃전에 두고 항행할 때에는 멀리 떨어져서 항행하여야 한다.**



556. 무역항의 수상구역 등이나 무역항의 수상구역 밖 ()이내의 수면에 선박의 안전운항을 해칠 우려가 있는 폐기물을 버려서는 아니된다. 다음 중 괄호 안에 알맞은 것은?

- 갑. 10킬로미터
- 을. 10해리
- 병. 12킬로미터
- 정. 12해리

[해설] 선박입출항법 제38조(폐기물의 투기 금지 등) ① 누구든지 무역항의 수상구역등이나 무역항의 수상구역 밖 **10킬로미터** 이내의 수면에 선박의 안전운항을 해칠 우려가 있는 흙·돌·나무·어구(漁具) 등 폐기물을 버려서는 아니 된다.

557. 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 해양사고 등이 발생한 경우의 조치사항으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 원칙적으로 조치의무자는 조난선의 선장이다.
- 을. 조난선의 선장은 즉시 항로표지를 설치하는 등 필요한 조치를 하여야 한다.
- 병. 선박의 소유자 또는 임차인은 위험 예방조치비용을 위험 예방조치가 종료된 날부터 7일 이내에 지방해양수산청장 또는 시도지사에게 납부하여야 한다.
- 정. 조난선의 선장이 필요한 조치를 할 수 없을 때에는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관에게 필요한 조치를 요청할 수 있다.

[해설] 선박입출항법 시행규칙 제23조(위험 예방조치 비용의 산정 및 납부)

② 법 제39조제3항에 따라 선박의 소유자 또는 임차인은 제1항에 따라 산정된 위험 예방조치 비용을 항로표지의 설치 등 위험 예방조치가 종료된 날부터 5일 이내에 지방해양수산청장 또는 시·도지사에게 납부하여야 한다.

558. 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 출입신고가 제외되는 선박이 아닌 것은?

- 갑. 총톤수 5톤 미만의 선박
- 을. 해양사고 구조에 사용되는 선박
- 병. 공공목적이나 항만운영의 효율성을 위하여 운항하는 도선선 및 예선
- 정. 국외항간을 운항하는 모터보트 및 동력요트

[해설] 선박입출항법 제4조(출입 신고) ① 무역항의 수상구역등에 출입하려는 선박의 선장(이하 이 조에서 "선장"이라 한다)은 대통령령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관에게 신고하여야 한다. 다만, 다음 각 호의 선박은 출입 신고를 하지 아니할 수 있다.

1. 총톤수 5톤 미만의 선박
2. 해양사고구조에 사용되는 선박
3. 「수상레저안전법」 제2조제3호에 따른 수상레저기구 중 국내항 간을 운항하는 모터보트 및 동력요트
4. 그 밖에 공공목적이나 항만 운영의 효율성을 위하여 해양수산부령으로 정하는 선박





문제은행

559. 다음 중 무역항의 수상구역 등에서 정박 또는 정류할 수 있는 경우는?

- 갑. 부두, 잔교, 안벽, 계선부표, 돌핀 및 선거의 부근 수역에 정박 또는 정류하는 경우
- 을. 하천운하, 그 밖의 협소한 수로와 계류장 입구의 부근 수역에 정박 또는 정류하는 경우
- 병. 선박의 고장으로 선박 조종만 가능한 경우
- 정. 항로 주변의 연안통항대에 정박 또는 정류하는 경우

[해설] 선박입출항법 제6조(정박의 제한 및 방법 등) ① 선박은 무역항의 수상구역등에서 다음 각 호의 장소에는 정박하거나 정류하지 못한다.

1. 부두·잔교(棧橋)·안벽(岸壁)·계선부표·돌핀 및 선거(船渠)의 부근 수역
 2. 하천, 운하 및 그 밖의 좁은 수로와 계류장(繫留場) 입구의 부근 수역
- ② 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 경우에는 제1항 각 호의 장소에 정박하거나 정류할 수 있다.
1. 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 해양사고를 피하기 위한 경우
 2. 선박의 고장이나 그 밖의 사유로 선박을 조종할 수 없는 경우
 3. 인명을 구조하거나 급박한 위험이 있는 선박을 구조하는 경우
 4. 제41조에 따른 허가를 받은 공사 또는 작업에 사용하는 경우

560. 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 선박의 계류를 바르게 설명한 것은?

- 갑. 선박을 다른 시설에 붙들어 매어놓은 상태
- 을. 선박이 닻을 놓고 운항을 정지한 때
- 병. 선박이 기관을 사용하지 않고 그대로 떠 있는 상태
- 정. 선박이 해상에서 일시적으로 운항을 정지한 상태

[해설] 선박입출항법제2조(정의)

갑. 계류 을. 정박 병. 표박 정. 정류

561. 방파제 부근에서의 입항선박과 출항선박과의 항법으로 맞는 것은?

- 갑. 입항선이 우선이므로 출항선은 정지해야 한다.
- 을. 입항선과 출항선이 모두 정지해야 한다.
- 병. 입항하는 동력선이 출항하는 선박의 진로를 피해야 한다.
- 정. 출항하는 동력선이 입항하는 선박의 진로를 피해야 한다.

[해설] 선박입출항법 제13조(방파제 부근에서의 항법) 무역항의 수상구역등에 입항하는 선박이 방파제 입구 등에서 출항하는 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 방파제 밖에서 출항하는 선박의 진로를 피하여야 한다.



559.정 560.갑 561.병

562. 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 우선 피항선에 해당하지 않는 것은?

갑. 예선

을. 부선

병. 주로 노와 샷대로 운전하는 선박

정. 예인선에 결합되어 운항하는 압항부선

[해설] 선박입출항법 제2조 (정의) 5. "우선피항선"(優先避航船)이란 주로 무역항의 수상구역에서 운항하는 선박으로서 다른 선박의 진로를 피하여야 하는 다음 각 목의 선박을 말한다.

가. 「선박법」 제1조의2제1항제3호에 따른 부선(艇船)[예인선이 부선을 끌거나 밀고 있는 경우의 예인선 및 부선을 포함하되, 예인선에 결합되어 운항하는 압항부선(押航艇船)은 제외한다]

563. 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 우선피항선에 해당하지 않는 것은?

갑. 부선

을. 주로 노와 샷대로 운전하는 선박

병. 예인선

정. 25톤어선

[해설] 선박입출항법 2조 (정의) 5. "우선피항선"(優先避航船)이란 주로 무역항의 수상구역에서 운항하는 선박으로서 다른 선박의 진로를 피하여야 하는 다음 각 목의 선박을 말한다.

바. 가목부터 마목까지의 규정에 해당하지 아니하는 총톤수 20톤 미만의 선박

564. 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 무역항의 수상구역 등에서 정박·정류가 금지되는 것은?

갑. 해양사고를 피하고자 할 때

을. 선박의 고장 및 운전의 자유를 상실한 때

병. 화물이적작업에 종사할 때

정. 선박구조작업에 종사할 때

[해설] 선박입출항법 제6조(정박의 제한 및 방법 등) ① 선박은 무역항의 수상구역등에서 다음 각 호의 장소에는 정박하거나 정류하지 못한다.

1. 부두·잔교(棧橋)·안벽(岸壁)·계선부표·돌핀 및 선거(船渠)의 부근 수역
2. 하천, 운하 및 그 밖의 좁은 수로와 계류장(繫留場) 입구의 부근 수역

② 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 경우에는 제1항 각 호의 장소에 정박하거나 정류할 수 있다.

1. 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 해양사고를 피하기 위한 경우
2. 선박의 고장이나 그 밖의 사유로 선박을 조종할 수 없는 경우
3. 인명을 구조하거나 급박한 위험이 있는 선박을 구조하는 경우
4. 제41조에 따른 허가를 받은 공사 또는 작업에 사용하는 경우





문제은행

565. 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 무역항의 수상구역 등에서 2척 이상의 선박이 항행할 때 서로 충돌을 예방하기 위해 필요한 것은?

- 갑. 최고속력 유지
- 을. 최저속력 유지
- 병. 상당한 거리 유지
- 정. 기적 또는 사이렌을 울린다.

[해설] 선박입출항법 제18조(항행 선박 간의 거리) 무역항의 수상구역등에서 2척 이상의 선박이 항행할 때에는 서로 충돌을 예방할 수 있는 상당한 거리를 유지하여야 한다.

566. 다음 중 무역항의 수상구역 등에 출입하려는 내항선의 선장이 입항보고, 출항보고 등을 제출할 대상이 아닌 곳은?

- 갑. 지방해양수산청장
- 을. 지방해양경찰청장
- 병. 해당 항만공사
- 정. 특별시장·광역시장·도지사

[해설] 선박입출항법 시행규칙 제3조(선박 출입 신고서 등) ① 법 제4조제1항에 따라 무역항의 수상 구역등에 출입하려는 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률 시행령」(이하 "령"이라 한다) 제2조제1호에 따른 내항선의 선장은 별지 제1호서식에 따른 내항선 출입신고서를 **지방해양수산청장, 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사**(이하 "시·도지사"라 한다) 또는 「**항만공사법**」에 따른 **항만공사**(이하 "항만공사"라 한다)에 제출하여야 한다.

567. 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률에 따라 모터보트가 항로내에 정박할 수 있는 경우에 해당하는 것은?

- 갑. 급한 하역 작업시
- 을. 보급선을 기다릴 때
- 병. 해양사고를 피하고자 할 때
- 정. 낚시를 하고자 할 때

[해설] 564번 해설 참조

568. 선박의 입항·출항 통로로 이용하기 위해 지정·고시한 수로를 무엇이라 하는가?

- 갑. 연안통항로
- 을. 통항분리대
- 병. 항로
- 정. 해상교통관제수역

[해설] 선박입출항법 제2조(정의) 항로란 선박의 출입 통로로 이용하기 위하여 제10조에 따라 지정·고시한 수로를 말한다.



565.병 566.을 567.병 568.병

569. 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 기적이나 사이렌을 장음으로 5회 울리는 것은 무엇을 의미하는 신호인가?

- 갑. 화재경보
- 을. 대피경보
- 병. 충돌경보
- 정. 출항경보

[해설] 선박입출항법 시행규칙 제29조(화재 시 경보방법) ① 법 제46조제2항에 따라 **화재를 알리는 경보**는 기적(汽笛)이나 사이렌을 **장음(4초에서 6초까지의 시간 동안 계속되는 울림을 말한다)**으로 5회 울려야 한다.
② 제1항의 경보는 적당한 간격을 두고 반복하여야 한다.

570. 다음 중 무역항의 수상구역 등에서 목재 등 선박교통의 안전에 장애가 되는 부유물에 대하여 어떤 행위를 할 때 해양수산부장관의 허가를 받아야 하는 경우가 아닌 것은 ?

- 갑. 부유물을 수상에 내놓으려는 사람
- 을. 부유물을 선박 등 다른 시설에 붙들어 매거나 운반하려는 사람
- 병. 부유물을 수상에 띄워 놓으려는 사람
- 정. 선박에서 육상으로 부유물체를 옮기려는 사람

[해설] 선박입출항법 제43조(부유물에 대한 허가) ① 무역항의 수상구역등에서 목재 등 선박교통의 안전에 장애가 되는 부유물에 대하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하려는 자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 관리청의 허가를 받아야 한다.

1. 부유물을 수상(水上)에 띄워 놓으려는 자
2. 부유물을 선박 등 다른 시설에 붙들어 매거나 운반하려는 자

② 관리청은 제1항에 따른 허가를 할 때에는 선박교통의 안전에 필요한 조치를 명할 수 있다

571. 다음 중 무역항의 수상구역 등에서 선박의 안전 및 질서 유지를 위해 필요하다고 인정되는 경우 그 선박의 소유자·선장이나 그 밖의 관계인에게 명할 수 있는 사항이 아닌 것은?

- 갑. 시설의 보강 및 대체
- 을. 공사 또는 작업의 중지
- 병. 인원의 보강
- 정. 선박 척수의 확대

[해설] 선박입출항법 제49조(개선명령) ① 관리청은 제48조제1항에 따른 검사 또는 확인 결과 무역항의 수상구역등에서 선박의 안전 및 질서 유지를 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 그 선박의 소유자·선장이나 그 밖의 관계인에게 다음 각 호의 사항에 관하여 개선명령을 할 수 있다.

- | | |
|-------------------------|-----------------|
| 1. 시설의 보강 및 대체(代替) | 2. 공사 또는 작업의 중지 |
| 3. 인원의 보강 | 4. 장애물의 제거 |
| 5. 선박의 이동 | 6. 선박 척수의 제한 |
| 7. 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 사항 | |





문제은행

572. 다음 중 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 무역항에서의 항행방법에 대한 설명으로 옳은 것은?

갑. 선박은 항로에서 나란히 항행할 수 있다.

을. 선박이 항로에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 왼쪽으로 항행하여야 한다.

병. 동력선이 입항할 때 무역항의 방파제의 입구 또는 입구 부근에서 출항하는 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 입항하는 동력선이 방파제 밖에서 출항하는 선박의 진로를 피하여야 한다.

정. 선박은 항로에서 다른 선박을 얼마든지 추월할 수 있다.

[해설] 선박입출항법 제12조(항로에서의 항법)

갑. 항로에서 다른 선박과 나란히 항행하지 아니할 것

을. 항로에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 오른쪽으로 항행할 것

정. 항로에서 다른 선박을 추월하지 아니할 것. 다만, 추월하려는 선박을 눈으로 볼 수 있고 안전하게 추월할 수 있다고 판단되는 경우에는 「해사안전법」 제67조제5항 및 제71조에 따른 방법으로 추월할 것

573. 다음 중 무역항의 수상구역 등에서 선박 경기 등의 행사를 하려는 사람은 어디에서 허가를 받아야 하는가?

갑. 해양경찰청

을. 관리청

병. 소방서

정. 지방해양경찰청

[해설] 선박입출항법 제42조(선박경기 등 행사의 허가) ① 무역항의 수상구역등에서 선박경기 등 대통령령으로 정하는 행사를 하려는 자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 관리청의 허가를 받아야 한다.

574. 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 우선피항선에 해당하지 않는 것은?

갑. 주로 노와 삿대로 운전하는 선박

을. 예선

병. 압항부선

정. 총톤수 20톤 미만의 선박

[해설] 선박입출항법 제2조(정의)

5. "우선피항선"(優先避航船)이란 주로 무역항의 수상구역에서 운항하는 선박으로서 다른 선박의 진로를 피하여야 하는 다음 각 목의 선박을 말한다.

가. 「선박법」 제1조의2제1항제3호에 따른 부선(桴船)[예인선이 부선을 끌거나 밀고 있는 경우의 예인선 및 부선을 포함하되, 예인선에 결합되어 운항하는 **압항부선(押航桴船)**은 제외한다]



572.병 573.을 574.병

575. 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 항로에서의 항법에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 항로밖에서 항로에 들어오거나 항로에서 항로밖으로 나가는 선박은 항로를 항행하는 다른 선박의 진로를 피하여 항행할 것
 - 을. 항로에서 다른 선박과 나란히 항행할 것
 - 병. 항로에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 오른쪽으로 항행할 것
 - 정. 항로에서 다른 선박을 추월하지 아니할 것
- [해설] 선박입출항법 제12조(항로에서의 항법) ① 모든 선박은 항로에서 다음 각 호의 항법에 따라 항행하여야 한다.
- 갑. 항로 밖에서 항로에 들어오거나 항로에서 항로 밖으로 나가는 선박은 항로를 항행하는 다른 선박의 진로를 피하여 항행할 것
 - 을. 항로에서 다른 선박과 나란히 항행하지 아니할 것
 - 병. 항로에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 오른쪽으로 항행할 것
 - 정. 항로에서 다른 선박을 추월하지 아니할 것

576. 좁은 수로에서의 항행 원칙으로 맞는 것은?

- 갑. 수로의 왼쪽 끝을 따라 항행하여야 한다.
- 을. 수로의 가운데를 따라 항행한다.
- 병. 그때의 사정에 따라 다르다.
- 정. 수로의 오른쪽 끝을 따라 항행한다.

[해설] 선박입출항법 제67조(좁은수로 등) ① 좁은 수로나 항로(이하 "좁은 수로등"이라 한다)를 따라 항행하는 선박은 항행의 안전을 고려하여 될 수 있으면 좁은 수로등의 오른쪽 끝 쪽에서 항행하여야 한다.

577. 다른 선박과 충돌을 피하기 위한 동작으로서 틀린 것은?

- 갑. 침로 및 속력을 소폭으로 연속적으로 변경한다.
- 을. 충분한 시간적 여유를 두고 피한다.
- 병. 변침은 다른 선박이 알도록 크게 한다.
- 정. 필요한 경우에는 기관을 사용한다.

[해설] 침로를 소폭으로 변경하는 것은 타 선박이 보았을 때 선박의 방향성을 명확히 알 수 없기 때문에 대각도로 변침을 하여야 한다. 10도씩 3번 변침하는 것보다 한번에 30도를 변침하는 것이 낫다.

578. 등화와 형상물의 표시의 설명으로 틀린 것은?

- 갑. 선박의 크기에 관계없이 표시한다.
- 을. 점등 시간은 일몰시부터 일출시까지를 원칙으로 한다.
- 병. 형상물의 표시는 일출시부터 일몰시까지이다.
- 정. 주간에 등화는 어떠한 일이 있어도 점등하지 않아야 한다.

[해설] 주간이라도 눈, 비, 안개 등 시정이 제한된 상태에서는 필요하다고 인정할 경우에는 등화를 사용하여야 한다.





문제은행

579. 다음 중 선박의 오른쪽에 설치하는 현등의 색깔은?

- 갑. 적색 을. 녹색 병. 황색 정. 흰색

[해설] 선박의 좌우에는 현등을 설치하는데, 오른쪽에는 녹색의 현등을 설치한다.

580. 예인선이 아닌 선박이 조난 선박을 예인할 때의 표시로 맞는 것은?

- 갑. 규정에 의한 예인선의 표시를 의무적으로 해야한다.
 을. 조종제한선이 표시하여야 할 등화와 형상물을 표시하여야 한다.
 병. 예인줄에 있는 방향으로 탐조등을 비추는 조치를 취한다.
 정. 섬광을 내는 황색 전주들을 표시해야 한다.

[해설] 통상적으로 예인작업에 종사하지 아니한 선박이 예인하는 경우 끌고 있는 선박과 끌려가고 있는 선박 사이의 관계를 표시하기 위해 탐조등을 비춘다.

581. 다음 중 삼색등을 표시할 수 있는 선박은?

- 갑. 항행중인 길이 50m이상의 동력선
 을. 항행중인 길이 50m이하의 동력선
 병. 항행중인 길이 20m미만의 범선
 정. 어로에 종사하는 길이 50m이상의 어선

[해설] 항행중인 길이 20m 미만의 범선은 현등, 선미등을 대신하여 마스트의 꼭대기나 그 부근의 가장 잘 보이는 곳에 삼색등 1개를 표시할 수 있다.

582. 야간에 수직으로 붉은색 전주등 3개를 표시하는 선박은?

- 갑. 준설선 을. 수중작업선
 병. 조종불능선 정. 흡수제약선

[해설] 흡수제약선은 동력선의 등화에 덧붙여 가장 잘 보이는 곳에 붉은색 전주등 3개를 수직으로 표시 하거나 원통형의 형상물 1개를 표시할 수 있다.

583. 다음 중 해사안전법상 항행중인 상태로 옳은 것은?

- 갑. 정박하고 있는 선박에 매어놓은 상태 을. 엔진을 정지하고 표류중인 상태
 병. 정박중인 상태 정. 얹혀있는 상태

[해설] 항행중이란 다음의 3가지가 아닌 경우를 말한다.

1. 정박 2. 항만의 안벽 등 계류시설에 매어놓은 상태 3. 얹혀있는 상태



579.을 580.병 581.병 582.정 583.을

584. 해사안전법상 항행중인 선박은?

- 갑. 정박선 을. 좌초선 병. 표류선 정. 계류선

[해설] 항행중이란 다음의 3가지가 아닌 경우를 말한다.

1. 정박 2. 항만의 안벽 등 계류시설에 매어놓은 상태 3. 얹혀있는 상태(좌초, 좌주 포함)

585. 길이 12m 미만의 동력선에 설치하여야 할 등화를 맞게 나열한 것은?

- 갑. 마스트등 1개와 선미등 1개
을. 흰색 전주등 1개, 현등 1쌍
병. 현등 1쌍과 선미등 1개
정. 마스트등 1개

[해설] 길이 12m 미만의 동력선은 12m 이상의 동력선에 따른 등화를 대신하여 흰색 전주등 1개와 현등 1쌍을 표시할 수 있다.

586. 다음 중 가장 해사안전법의 적용을 받지 않는 선박은 어느 것인가?

- 갑. 우리나라 영해 내에 있는 외국인
을. 공해상에 있는 우리나라 선박
병. 외국 영해에 있는 우리나라 선박
정. 우리나라 배타적 경제수역 내에 있는 외국 선박

[해설] 배타적경제수역은 기본적으로 공해이며, 항행장애물을 일으킨 외국선박이 대상이다.

587. 해사안전법상 조종불능선의 등화나 형상물로 올바른 것은?

- 갑. 가장 잘 보이는 곳에 수직으로 등근꼴이나 그와 비슷한 형상물 2개
을. 가장 잘 보이는 곳에 수직으로 하얀색 전주등 1개
병. 대수속력이 있는 경우에는 현등 1쌍과 선미등 2개
정. 대수속력이 있는 경우에는 현등 2쌍과 선미등 2개

[해설] 조종불능선의 등화나 형상물

- 가장 잘 보이는 곳에 수직으로 붉은색 전주등 2개
- 가장 잘 보이는 곳에 수직으로 등근꼴이나 그와 비슷한 형상물 2개
- 대수속력이 있는 경우에는 위 1,2에 덧붙여 현등 1쌍과 선미등 1개

588. 다음 중 선박이 다른 선박과의 충돌을 피하기 위한 조치 내용으로 적당하지 않는 것은?

- 갑. 침로변경은 크게 한다.
을. 속력은 소폭으로 변경한다.
병. 가능한 충분한 시간을 두고 조치를 취한다.
정. 필요한 경우 선박을 완전히 멈추어야 한다.

[해설] 다른 선박과의 충돌을 피하기 위해서는 침로와 속력을 소폭으로 연속적으로 변경해서는 안되고, 크게 변경하여야 한다.



584.병 585.을 586.정 587.갑 588.을



문제은행

589. 해사안전법상 선박의 우현변침 음향신호로 맞는 것은?

갑. 단음 2회 을. 장음 1회 병. 단음 1회 정. 장음 2회

[해설] 단음1회는 오른쪽으로 변침 / 단음2회는 왼쪽으로 변침 / 단음3회는 기관후진

590. 해사안전법상 좁은수로 항행에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

갑. 통행시기는 역조가 약한 시간이나 계류시를 택한다.
을. 이물표 정중 등의 항진목표를 선정하여 보면서 항행한다.
병. 좁은수로 정중양으로 항행한다.
정. 수로의 우측을 따라 항행한다.

[해설] 좁은 수로나 항로(이하 "좁은 수로등"이라 한다)를 따라 항행하는 선박은 항행의 안전을 고려하여 될 수 있으면 좁은 수로등의 오른쪽 끝 쪽에서 항행하여야 한다.

591. 가항수역의 수심 및 폭과 선박의 흘수와의 관계에 비추어 볼 때 그 진로에서 벗어날 수 있는 능력이 매우 제한되어 있는 동력선을 무엇이라 하는가?

갑. 조종불능선 을. 조종제한선 병. 예인선 정. 흘수제약선

[해설] 해사안전법 제2조(정의) 14호 흘수제약선에 대한 정의

592. 다음 해사안전법상 용어를 설명한 것으로 옳지 않은 것은?

갑. 수면비행선박이란 표면효과 작용을 이용하여 수면 가까이 비행하는 선박을 말한다.
을. 고속여객선이란 시속 20노트 이상으로 항행하는 여객선을 말한다.
병. 조종불능선이란 선박의 조종성능을 제한하는 고장이나 그밖의 사유로 인하여 조종할 수 없게 되어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박을 말한다.
정. 거대선이란 길이 200m이상의 선박을 말한다.

[해설] 고속여객선은 시속 15노트 이상으로 항행하는 여객선을 말한다.

593. 선박의 항행안전을 확보하기 위하여 한쪽 방향으로만 항행할 수 있도록 되어 있는 일정한 범위의 수역을 무엇이라 하는가?

갑. 통항로 을. 연안통항대 병. 항로지정제도 정. 좁은수로

[해설] 해사안전법 제2조(정의) 통항로에 대한 설명

594. 다음 중 해사안전법상 교통안전특정해역의 범위에 속하지 않는 곳은?

갑. 인천 을. 군산
병. 여수 정. 울산

[해설] 해사안전법 시행령 제6조 별표1에 의하면 교통안전특정해역은 인천, 부산, 울산, 여수, 포항 등 5개구역으로 지정중이다



589.병 590.병 591.정 592.을 593.갑 594.을

595. 해사안전법상 항행장애물로 바르지 않은 것은?

- 갑. 선박으로부터 수역에 떨어진 물건
- 을. 침몰·좌초된 선박 또는 침몰·좌초되고 있는 선박
- 병. 침몰·좌초가 임박한 선박 또는 충분히 예견되어 있는 선박
- 정. 침몰·좌초된 선박으로부터 분리되지 않은 선박의 전체

[해설] 해사안전법 시행규칙 제4조(항행장애물)

1. 선박으로부터 수역에 떨어진 물건
2. 침몰·좌초된 선박 또는 침몰·좌초되고 있는 선박
3. 침몰·좌초가 임박한 선박 또는 침몰·좌초가 충분히 예견되는 선박
4. 제2호 및 제3호의 선박에 있는 물건
5. 침몰·좌초된 선박으로부터 분리된 선박의 일부분

596. 다음 중 해양수산부장관이交通安全특정해역으로 지정할 수 있는 해역이 아닌 것은?

- 갑. 해상교통량이 아주 많은 해역
- 을. 200m미만 거대선의 통항이 잦은 해역
- 병. 위험화물운반선의 통항이 잦은 해역
- 정. 15노트 이상의 고속여객선의 통항이 잦은 해역

[해설] 해사안전법 제10조(交通安全특정해역의 설정 등) 해상교통량이 아주 많은 해역, 거대선, 위험 화물운반선, 고속여객선 등의 통항이 잦은 해역으로서 대형 해양사고가 발생할 우려가 있는 해역을 해양수산부장관이 설정할 수 있다.

597.交通安全특정해역에서 공사 또는 작업을 하려는 사람은 누구에게 허가를 받아야 하는가?

- 갑. 해양경찰청장
- 을. 해양수산부장관
- 병. 소방청장
- 정. 광역시장

[해설]交通安全특정해역에서 해저전선이나 해저파이프라인의 부설, 준설, 측량, 침몰선 인양작업 또는 그 밖에 선박의 항행에 지장을 줄 우려가 있는 공사나 작업을 하려는 자는 해양경찰청장의 허가를 받아야 한다.

598. 어로 중인 선박은 가능하면 ()의 진로를 피해야 한다. 괄호안에 들어갈 내용으로 알맞은 것은?

- 갑. 운전부자유선, 기동성이 제한된 선박
- 을. 수중작업선, 범선
- 병. 운전부자유선, 범선
- 정. 정박선, 대형선

[해설] 어로에 작업중인 선박은 조종불능선과 조종제한선의 진로를 피해야 한다.





599. 다음 중 지정항로를 이용하지 않고 교통안전특정해역을 항행할 수 있는 경우가 아닌 것은?

- 갑. 해양경비·해양오염방제 등을 위하여 긴급히 항행할 필요가 있는 경우
- 을. 해양사고를 피하거나 인명이나 선박을 구조하기 위해 부득이한 경우
- 병. 교통안전해역과 접속된 항구에 입출항 하지 아니하는 경우
- 정. 해상교통량이 적은 경우

[해설] 해사안전법 시행규칙 제7조 ②항

다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 별표 2에 따른 지정항로를 이용하지 아니하고 교통안전 특정해역을 항행할 수 있다.

1. 해양경비·해양오염방제 및 항로표지의 설치 등을 위하여 긴급히 항행할 필요가 있는 경우
2. 해양사고를 피하거나 인명이나 선박을 구조하기 위하여 부득이한 경우
3. 교통안전특정해역과 접속된 항구에 입·출항하지 아니하는 경우

600. 다음 중 해사안전법상 안전한 속력을 결정할 때 고려할 사항이 아닌 것은?

- 갑. 해상교통량의 밀도
- 을. 선박의 정지거리, 선회성능, 그 밖의 조종성능
- 병. 선박의 흘수와 수심과의 관계
- 정. 주간의 경우 항해에 영향을 주는 불빛의 유무

[해설] 해사안전법 제64조(안전한 속력) 안전한 속력을 결정할 때 고려할 사항은

1. 시계의 상태 2. 해상교통량의 밀도 3. 선박의 정지거리, 선회성능, 그 밖의 조종성능
4. 야간의 경우에는 항해에 지장을 주는 불빛의 유무
5. 바람·해면 및 조류의 상태와 항행장애물의 근접상태
6. 선박의 흘수와 수심과의 관계 7. 레이더의 특성 및 성능
8. 해면상태·기상, 그 밖의 장애요인이 레이더 탐지에 미치는 영향
9. 레이더로 탐지한 선박의 수·위치 및 동향

601. 해사안전법상 통항분리수역을 항행하는 경우의 준수사항으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 통항로 안에서는 정하여진 진행방향으로 항행할 것
- 을. 분리선이나 분리대에서 될 수 있으면 붙어서 항행할 것
- 병. 통항로의 출입구를 통하여 출입하는 것이 원칙이다.
- 정. 통항로를 횡단하여서는 안된다.

[해설] 선박이 통항분리수역을 항행하는 경우에는 다음 사항을 준수해야한다.

1. 통항로 안에서는 정하여진 진행방향으로 항행할 것
2. 분리선이나 분리대에서 될 수 있으면 떨어져서 항행할 것
3. 통항로의 출입구를 통하여 출입하는 것을 원칙으로 하되, 통항로의 옆쪽으로 출입하는 경우에는 그 통항로에 대하여 정하여진 선박의 진행방향에 대하여 될 수 있으면 작은 각도로 출입할 것



602. 2척의 범선이 서로 접근하여 충돌할 위험이 있는 경우의 항행방법이 아닌 것은?

- 갑. 각 범선이 다른쪽 현에 바람을 받고 있는 경우에는 우현에 바람을 받고 있는 범선이 다른 범선의 진로를 피해야 한다.
- 을. 두 범선이 서로 같은 현에 바람을 받고 있는 경우에는 바람이 불어오는 쪽의 범선이 바람이 불어가는 쪽의 범선의 진로를 피하여야 한다.
- 병. 각 범선이 다른 쪽 현에 바람을 받고 있는 경우에는 좌현에 바람을 받고 있는 범선이 다른 범선의 진로를 피하여야 한다.
- 정. 좌현에 바람을 받고 있는 범선은 바람이 불어오는 쪽에 있는 다른 범선을 본 경우로서 그 범선이 바람을 좌우 어느 쪽에 받고 있는지 확인 할 수 없는 때에는 그 범선의 진로를 피하여야 한다.

[해설] 해사안전법 제70조(범선) 참조

갑의 경우 좌현에 바람을 받고 있는 범선이 다른 범선의 진로를 피하여야 한다.

603. 길이 7m 미만이고 최대속력이 7노트 미만인 동력선이 표시해야 하는 등화는?

- 갑. 흰색 전주등 1개
- 을. 흰색 전주등 1개, 선미등 1개
- 병. 흰색 전주등 1개, 섬광등 1개
- 정. 현등 1개, 예선등 1개.

[해설] 해사안전법 제81조(항행중인 동력선) ⑤길이 7m 미만이고 최대속력이 7노트 미만인 동력선이 표시해야 하는 등화는 다른 규모의 동력선 등화를 대신하여 흰색 전주등 1개만을 표시할 수 있으며, 가능한 경우 현등 1쌍도 표시할 수 있다.

604. 다음 중 해상교통량의 폭주로 충돌사고 발생의 위험성이 있어 통항분리방식이 적용되는 수역이라고 볼 수 없는 곳은?

- 갑. 영흥도 항로
- 을. 보길도 항로
- 병. 홍도 항로
- 정. 거문도 항로

[해설] 해사안전법 시행규칙 제54조 별표15에 의하면, 통항분리방식이 적용되는 수역은 **보길도, 홍도, 거문도 항로 3곳**이 지정되어 있다.

605. 범선이 기관을 동시에 사용하고 있는 경우 표시하여야 할 형상물로 옳은 것은?

- 갑. 마름모꼴 1개 을. 원형 1개 병. 원뿔꼴 1개 정. 네모형 1개

[해설] 해사안전법 제83조 6항 범선이 기관을 동시에 사용하여 진행하고 있는 경우, 앞쪽의 가장 잘 보이는 곳에 원뿔꼴로 된 형상물 1개를 그 꼭대기가 아래로 향하도록 표시하여야 한다.





606. 해사안전법상 조종제한선이 아닌 것은?

- 갑. 측량작업중인 선박
- 을. 준설작업중인 선박
- 병. 그물을 감아올리고 있는 선박
- 정. 항로표지의 부설작업중인 선박

[해설] 해사안전법 제2조(정의) 13호 조종제한선을 규정하고 있는데, "조종제한선"(操縱制限船)이란 다음 각 목의 작업과 그 밖에 선박의 조종성능을 제한하는 작업에 종사하고 있어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박을 말한다.

- 가. 항로표지, 해저전선 또는 해저파이프라인의 부설·보수·인양작업
- 나. 준설, 측량 또는 수중작업
- 다. 항행 중 보급, 사람 또는 화물의 이송작업
- 라. 항공기의 발착작업
- 마. 기뢰제거작업
- 바. 진로에서 벗어날 수 있는 능력에 제한을 많이 받는 예인작업

607. 다음은 유지선의 항법을 설명한 것이다. 빈 칸에 들어갈 말로 바르게 연결된 것은?

해사안전법 제75조 1항에 따라 침로와 속력을 유지하여야 하는 선박(이하 "유지선"이라 한다)은 피항선이 이 법에 따른 적절한 조치를 취하고 있지 아니하다고 판단되면 제1항에도 불구하고 스스로의 조종만으로 피항선과 충돌하지 아니하도록 조치를 취할 수 있다. 이 경우 유지선은 부득이하다고 판단되는 경우 외에는 자기 선박의 ()쪽에 있는 선박을 향하여 침로를 ()으로 변경해서는 안된다.

- 갑. 좌현-오른쪽 을. 좌현-왼쪽 병. 우현-오른쪽 정. 우현-왼쪽

[해설] 해사안전법 제75조 2항 조문을 설명한 것이다. 왼편으로 침로를 변경해서는 안된다.

608. 다음은 제한된 시계에서의 선박의 항법 중 피항동작에 대한 설명이다. 빈 칸에 들어갈 말로 알맞게 짝지은 것은?

해사안전법 제77조 4항에 따른 피항동작이 침로를 변경하는 것만으로 이루어질 경우에는 될 수 있으면 다음 각 호의 동작을 피하여야 한다.

1. 다른 선박이 자기 선박의 양쪽 현의 정횡 앞쪽에 있는 경우 ()쪽으로 침로를 변경하는 행위
(추월당하고 있는 선박에 대한 경우는 ()한다)

- 갑. 좌현-제외 을. 좌현-포함 병. 우현-제외 정. 우현-포함

[해설] 해사안전법 제77조 5항에 대한 설명이다.



609. 다음 중 선박에서 등화를 표시하여야 하는 시간은?

- 갑. 해지는 시각 30분 전부터 해 뜨는 시각 30분 후까지
- 을. 해지는 시각부터 해 뜨는 시각까지
- 병. 해지는 시각 30분 후부터 해 뜨는 시각 30분 전까지
- 정. 하루종일

[해설] 선박은 주간에는 형상물을, 야간에는 등화를 통해 본선의 양태를 표시한다.

해사안전법 제78조 2항에서는 해지는 시각부터 해 뜨는 시각까지를 등화표시해야 하는 시기로 규정하고 있다.

610. 항행중인 공기부양정은 항행중인 동력선이 표시해야 할 등화와 함께 추가로 표시하여야하는 등화로 옳은 것은?

- 갑. 황색예선등
- 을. 황색섬광등
- 병. 홍색 섬광등
- 정. 흰색 전주등

[해설] 해사안전법 제81조 2항에 의하면 수면에 떠있는 상태로 항행중인 선박(공기부양정)은 사방을 비출수 있는 황색의 섬광등 1개를 표시해야 한다.

611. 다음 중 항행중인 범선이 표시해야하는 등화로 옳은 것은?

- 갑. 현등 1쌍, 선미등 1개
- 을. 마스트등 1개, 현등 1쌍
- 병. 현등 1쌍, 황색 섬광등 1개
- 정. 마스트등 1개

[해설] 해사안전법 제83조(항행 중인 범선 등) 1항 항행중인 범선은 다음 각 호의 등화를 표시해야 한다.

1. 현등 1쌍
2. 선미등 1개

612. 트롤 외 어로에 종사하고 있는 선박이 항행여부와 관계없이 수직선에 표시하여야 하는 등화의 색깔로 옳은 것은?

- 갑. 위 : 붉은색, 아래 : 녹색
- 을. 위 : 녹색, 아래 : 흰색
- 병. 위 : 녹색, 아래 : 붉은색
- 정. 위 : 붉은색, 아래 : 흰색

[해설] 해사안전법 제84조 2항

1. 수직선 위에는 붉은색, 아래는 흰색전주등 1개 또는 수직선 위에 두 개의 원뿔을 그 꼭대기에서 위아래로 결합한 형상물 1개
2. 수평거리로 150미터가 넘는 어구를 선박 밖으로 내고 있는 경우 어구를 내고 있는 방향으로 흰색 전주등 1개 또는 꼭대기를 위로 한 원뿔꼴의 형상물 1개





문제은행

613. 다음 중 흡수제약선이 동력선의 등화에 덧붙여 표시하여야 할 등화로 옳은 것은?

- 갑. 붉은색 전주등 1개
- 을. 붉은색 전주등 2개
- 병. 붉은색 전주등 3개
- 정. 붉은색 전주등 4개

[해설] 해사안전법 제86조(흡수제약선)

흡수제약선은 동력선의 등화에 덧붙여 가장 잘 보이는 곳에 **붉은색 전주등 3개를 수직으로 표시하거나 원통형의 형상물 1개를 표시**할 수 있다.

614. 다음 중 도선업무에 종사하고 있는 선박이 표시하여야 할 등화의 색깔로 옳은 것은?

- 갑. 마스트의 꼭대기나 그 부근에 수직선 위쪽에는 흰색 전주등, 아래쪽에는 붉은 색 전주등 각 1개
- 을. 마스트의 꼭대기나 그 부근에 수직선 위쪽에는 녹색 전주등, 아래쪽에는 흰색 전주등 각 1개
- 병. 마스트의 꼭대기나 그 부근에 수직선 위쪽에는 황색 전주등, 아래쪽에는 황색 전주등 각 1개
- 정. 마스트의 꼭대기나 그 부근에 수직선 위쪽에는 흰색 전주등, 아래쪽에는 흰색 전주등 각 1개

[해설] 해사안전법 제87조(도선선)

① 도선업무에 종사하고 있는 선박은 다음 각 호의 등화나 형상물을 표시하여야 한다.

1. 마스트의 꼭대기나 그 부근에 수직선 위쪽에는 흰색 전주등, 아래쪽에는 붉은색 전주등 각 1개
2. 항행 중에는 제1호에 따른 등화에 덧붙여 현등 1쌍과 선미등 1개
3. 정박 중에는 제1호에 따른 등화에 덧붙여 제88조에 따른 정박하고 있는 선박의 등화나 형상물

② 도선선이 도선업무에 종사하지 아니할 때에는 그 선박과 같은 길이의 선박이 표시하여야 할 등화나 형상물을 표시하여야 한다.

615. 다음 중 정박중인 선박이 가장 잘 보이는 곳에 표시하여야 할 형상물로 옳은 것은?

- 갑. 둥근꼴의 형상물 1개
- 을. 둥근꼴의 형상물 2개
- 병. 원통형의 형상물 2개
- 정. 마름모꼴의 형상물 1개

[해설] 해사안전법 제88조(정박선과 얹혀있는 선박) **정박중인 선박**은 잘 보이는 곳에 다음 각 호의 등화나 형상물을 표시해야 한다.

1. 앞쪽에 흰색의 전주등 1개 또는 **둥근꼴의 형상물 1개**
2. 선미나 그 부근에 위호에 따른 등화보다 낮은 위치에 흰색 전주등 1개

616. 얹혀있는 선박이 가장 잘 보이는 곳에 표시하여야 할 형상물로 옳은 것은?

- 갑. 수직으로 둥근꼴의 형상물 1개
- 을. 수직으로 둥근꼴의 형상물 2개
- 병. 수평으로 둥근꼴의 형상물 2개
- 정. 수직으로 둥근꼴의 형상물 3개

[해설] 해사안전법 제88조4항 **얹혀있는 선박**은 가장 잘 보이는 곳에 다음의 등화나 형상물을 표시해야 한다.

1. 수직으로 붉은색의 전주등 2개
2. **수직으로 둥근꼴의 형상물 3개**



613.병 614.갑 615.갑 616.정

617. 다음 중 항행장애물의 위험성 결정에 필요한 사항이 아닌 것은?

- 갑. 항행장애물의 크기, 형태, 구조
- 을. 항행장애물의 상태 및 손상의 형태
- 병. 항행장애물의 가치
- 정. 해당 수역의 수심 및 해저의 지형

[해설] 해사안전법 시행규칙 제21조(항행장애물의 위험성 결정) 법 제27조제2항에 따른 항행장애물의 위험성 결정에 필요한 사항은 다음 각 호와 같다.

1. 항행장애물의 크기·형태 및 구조
2. 항행장애물의 상태 및 손상의 형태
3. 항행장애물에 선적된 화물의 성질·양과 연료유 및 윤활유를 포함한 기름의 종류·양
4. 침몰된 항행장애물의 경우에는 그 침몰된 상태
5. 해당 수역의 수심 및 해저의 지형
6. 해당 수역의 조차·조류·해류 및 기상 등 수로조사 결과
7. 해당 수역의 주변 해양시설과의 근접도
8. 선박의 국제항해에 이용되는 통항대(通航帶) 또는 설정된 통항로와의 근접도
9. 선박 통항의 밀도 및 빈도
10. 선박 통항의 방법
11. 항만시설의 안전성
12. 국제해사기구에서 지정한 특별민감해역 또는 「1982년 해양법에 관한 국제연합협약」 제211조 제6항에 따른 특별규제조치가 적용되는 수역

618. 다음 중 해사안전법상 위험물의 정의로 해당하지 않는 것은?

- 갑. 고압가스 중 인화가스로서 총톤수 500톤 이상의 선박에 산적된 것
- 을. 인화성 액체류로서 총톤수 1천톤 이상의 선박에 산적된 것
- 병. 200톤 이상의 유기과산화물로서 총톤수 300톤 이상의 선박에 적재된 것
- 정. 해당 위험물을 내린 후 선박 내에 남아있는 인화성 가스로서 화재 또는 폭발의 위험이 있는 것

[해설] 해사안전법 시행규칙

제2조(위험물의 범위) ① 「해사안전법」(이하 "법"이라 한다) 제2조제6호에서 "해양수산부령으로 정하는 위험물"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다. 다만, 해당 선박에서 연료로 사용되는 것은 제외한다.

1. 별표 1에 해당하는 화약류로서 총톤수 300톤 이상의 선박에 적재된 것
2. 고압가스 중 인화성 가스로서 총톤수 1천톤 이상의 선박에 산적된 것
3. 인화성 액체류로서 총톤수 1천톤 이상의 선박에 산적된 것
4. 200톤 이상의 유기과산화물로서 총톤수 300톤 이상의 선박에 적재된 것
5. 제2호 및 제3호에 따른 위험물을 산적한 선박에서 해당 위험물을 내린 후 선박 내에 남아 있는 인화성 가스로서 화재 또는 폭발의 위험이 있는 것





문제은행

619. 해양수산부장관의 허가를 받지 아니하고도 해사안전법상 보호수역에 입역할 수 있는 사항이 아닌 것은?

- 갑. 선박의 고장이나 그 밖의 사유로 선박 조종이 불가능한 경우
- 을. 해양사고를 피하기 위하여 부득이한 사유가 있는 경우
- 병. 인명을 구조하거나 급박한 위험이 있는 선박을 구조하는 경우
- 정. 관계 행정기관의 장이 해상에서 관광을 위한 업무를 하는 경우

[해설] 해사안전법 제8조 2항에 의하면 누구든지 보호수역에 입역하기 위해서는 해수부장관의 허가를 받아야 하나, **허가를 받지 아니하고 보호수역에 입역할 수 있는 경우는**

1. 선박의 고장이나 그 밖의 사유로 선박 조종이 불가능한 경우
2. 해양사고를 피하기 위하여 부득이한 사유가 있는 경우
3. 인명을 구조하거나 또는 급박한 위험이 있는 선박을 구조하는 경우
4. 관계 행정기관의 장이 해상에서 안전 확보를 위한 업무를 하는 경우
5. 해양시설을 운영하거나 관리하는 기관이 그 해양시설의 보호수역에 들어가려고 하는 경우

620. 해양경찰서장이 항로에서 수상레저행위를 하도록 허가를 한 경우 그 허가를 취소하거나 해상교통안전에 장애가 되지 아니하도록 시정을 명할 수 있는 사유가 아닌 것은?

- 갑. 항로의 해상교통여건이 달라진 경우
- 을. 허가조건을 잊은 경우
- 병. 거짓으로 허가를 받은 경우
- 정. 정박지 해상교통 여건이 달라진 경우

[해설] 해양경찰서장이 해상교통안전에 장애가 되지 아니한다고 인정되어 승인해준 경우, **다음 각호에 해당하면 그 허가를 취소하거나 시정을 명할 수 있다.**

1. 항로나 정박지 등 해상교통여건이 달라진 경우
2. 허가조건을 위반한 경우, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 허가를 받은 경우

621. 다음 중 해사안전법상 해양사고의 발생사실과 조치 사실을 신고하여야 하는 대상은?

- 갑. 광역시장
- 을. 해양수산부장관
- 병. 해양경찰서장
- 정. 관세청장

[해설] 해사안전법 제43조 제1항 선장이나 소유자는 해양사고가 일어나 선박이 위험하게 되거나 항행 안전에 위험을 줄 우려가 있는 경우 **지체없이 해양경찰서장이나 지방해양수산청장에게 신고**해야 한다.

622. 해사안전법상 술에 취한 상태의 기준은 혈중 알콜농도가 몇 퍼센트 이상인 경우인가?

- 갑. 0.03 을. 0.05 병. 0.08 정. 0.5

[해설] 해사안전법 제41조(술에 취한 상태에서의 조타기 조작 등 금지)5항에 의하면 술에 취한 상태의 기준은 혈중 알콜농도 0.03%이상으로 한다.



619.정 620.을 621.병 622.갑

623. 해사안전법상 선박에 해양사고가 발생한 경우 선장이 관할관청에 보고하도록 규정된 내용이 아닌 것은?

- 갑. 해양사고 발생일시 및 장소
- 을. 조치사항
- 병. 사고개요
- 정. 상대선박의 소유자

[해설] 해사안전법 시행규칙 제32조 제1항 해양사고 발생한 경우 **선장이 관할관청에 보고하는 내용**은 다음과 같다.

1. 해양사고 발생일시 및 장소
2. 선박의 명세
3. 사고개요 및 피해상황
4. 조치사항
5. 그 밖에 해양사고의 처리 및 항행안전을 위하여 해수부장관이 필요하다고 인정되는 사항

624. 해사안전법상 항로 등을 보전하기 위하여 항로상에서 제한하는 행위가 아닌 것은?

- 갑. 선박의 방치
- 을. 어망의 설치
- 병. 폐어구 투기
- 정. 항로 지정 고시

[해설] 해사안전법 제34조에 의하면 누구든지 항로에서 다음의 행위를 해서는 아니된다
선박의 방치, 어망 등 어구의 설치나 투기

625. 해사안전법의 내용 중 다음 ()안에 적합한 것은?

누구든지 수역등 또는 수역등의 밖으로부터 () 이내의 수역에서 선박 등을 이용하여 수역등이나 항로를 점거하거나 차단하는 행위를 함으로써 선박통항을 방해해서는 아니된다.

- 갑. 5km 을. 10km 병. 15km 정. 20km

[해설] 해사안전법 제35조 1항의 설명이다.

626. 다음 중 해사안전법상 선박안전관리증서의 유효기간은 얼마인가?

- 갑. 1년 을. 3년 병. 5년 정. 9년

[해설] 해사안전법 제49조 4항 선박안전관리증서와 안전관리적합증서의 유효기간은 5년으로 한다.





문제은행

627. 해사안전법상 술에 취한 상태에서의 조타기 조작 등 금지에 대한 설명으로 적절하지 않은 것은?

갑. 총톤수 5톤 미만의 선박도 대상이 된다.

을. 해양경찰청 소속 경찰공무원은 운항을 하기 위해 조타기를 조작하거나 조작할 것을 지시하는 사람이 술에 취하였는지 측정할 수 있으며, 해당 운항자 또는 도선사는 이 측정 요구에 따라야 한다.

병. 술에 취하였는지를 측정한 결과에 불복하는 사람에 대해서는 해당 운항자 또는 도선사의 동의없이 혈액채취 등의 방법으로 다시 측정할 수 있다.

정. 해양경찰서장은 운항자 또는 도선사가 정상적으로 조타기를 조작하거나 조작할 것을 지시할 수 있는 상태가 될 때까지 필요한 조치를 취할 수 있다.

[해설] 측정결과에 불복하는 사람에 대해서는 해당 운항자 또는 도선사의 동의를 받아 혈액채취할 수 있다.

628. 해사안전법상 항행안전을 위해 음주 중의 조타기 조작 등 금지에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

갑. 누구든지 술에 취한 상태에서 운항을 위하여 조타기를 조작하거나 그 조작을 지시해서는 아니된다.

을. 해양경찰청 소속 경찰공무원은 해상교통의 안전과 위험방지를 위하여 선박 운항자가 술에 취하였는지 측정할 수 있다.

병. 술에 취한 상태의 기준은 혈중 알콜농도 0.08%이상으로 한다.

정. 측정한 결과에 불복한 경우에 혈액채취 등의 방법으로 다시 측정할 수 있다.

[해설] 해사안전법 제41조(술에 취한 상태에서의 조타기 조작 등 금지)5항에 의하면 술에 취한 상태의 기준은 혈중 알콜농도 0.03%이상으로 한다.

629. 다음 중 충돌을 피하기 위한 동작으로 알맞지 않은 것은?

갑. 충돌을 피하거나 상황을 판단하기 위한 시간적 여유를 얻기 위해 필요하면 전속으로 항진하여 다른 선박을 빨리 비켜나야 한다.

을. 될 수 있으면 충분한 시간적 여유를 두고 적극적으로 조치해야 한다.

병. 적절한 시기에 큰 각도로 침로를 변경해야 한다.

정. 침로나 속력을 소폭으로 연속적으로 변경해서는 아니된다.

[해설] 충돌을 피하기 위한 동작으로 속력을 감속하여 타 선박과의 조우관계를 파악해야 한다.

630. 다음 중 해사안전법에서 정의하고 있는 시계상태가 아닌 것은?

갑. 모든 시계상태

을. 서로 시계안에 있는 상태

병. 유효한 시계안에 있는 상태

정. 제한된 시계

[해설] 해사안전법 제6장 선박의 항법 등에 규정되어 있다.

제1절(모든 시계상태에서의 항법), 제2절(선박이 서로 시계 안에 있는 때의 항법), 제3절(제한된 시계에서의 선박의 항법)



627.병 628.병 629.갑 630.병

631. 다음 중 통항분리대 또는 분리선을 횡단하여서는 안되는 경우는?

- 갑. 통항로를 횡단하는 경우
- 을. 통항로에 출입하는 경우
- 병. 급박한 위험을 피하기 위한 경우
- 정. 길이 20미터 이상의 선박

[해설] 통항분리대 또는 분리선을 횡단할 수 있는 경우는 다음과 같다.

1. 길이 20미터 미만의 선박
2. 범선
3. 어로에 종사하고 있는 선박
4. 인접한 항구로 입출항 하는 선박
5. 연안통항대 안에 있는 해양시설 또는 도선사의 승하선 장소에 출입하는 선박
6. 급박한 위험을 피하기 위한 선박

632. 시계가 제한된 수역이나 그 부근에 정지하여 대수속력이 없는 동력선이 울려야 하는 기적신호는?

- 갑. 장음 사이의 간격을 2초 정도로 연속하여 장음을 2회 울리되, 2분을 넘지 아니하는 간격으로 울려야 한다.
- 을. 장음 사이의 간격을 3초 정도로 연속하여 장음을 3회 울리되, 2분을 넘지 아니하는 간격으로 울려야 한다.
- 병. 장음 사이의 간격을 2초 정도로 연속하여 장음을 3회 울리되, 3분을 넘지 아니하는 간격으로 울려야 한다.
- 정. 장음 사이의 간격을 3초 정도로 연속하여 장음을 2회 울리되, 2분을 넘지 아니하는 간격으로 울려야 한다.

[해설] 해사안전법 제93조(제한된 시계 안에서의 음향신호) 항행중인 동력선은 대수속력이 있는 경우 2분을 넘지 아니하는 간격으로 장음 1회, 항행중인 동력선은 정지하여 대수속력이 없는 경우 장음 사이의 간격을 2초 정도로 연속하여 장음을 2회 울리되 2분을 넘지 아니하는 간격으로 울려야 한다.

633. 다음 중 섬광등에 대한 설명으로 맞는 것은?

- 갑. 360도에 걸치는 수평의 호를 비추는 등화로서 일정한 간격으로 30초에 120회 이상 섬광을 발하는 등
- 을. 125도에 걸치는 수평의 호를 비추는 등화로서 일정한 간격으로 30초에 120회 이상 섬광을 발하는 등
- 병. 360도에 걸치는 수평의 호를 비추는 등화로서 일정한 간격으로 60초에 120회 이상 섬광을 발하는 등
- 정. 135도에 걸치는 수평의 호를 비추는 흰색등

[해설] 해사안전법 제79조(등화의 종류) 6호 섬광등의 정의 참조

634. 기적이거나 사이렌을 단음으로 5회 울리는 것은 무엇을 뜻하는 신호인가?

- 갑. 주의환기신호
- 을. 조종신호
- 병. 추월동의신호
- 정. 의문,경고신호

[해설] 해사안전법 제92조 5항 다른 선박의 의도 또는 동작을 이해할 수 없거나 다른 선박이 충돌을 피하기 위하여 충분한 동작을 취하고 있는지 불분명할 때에는 다음 5회 이상으로 표시한다.





문제은행

635. 다음 중 선박의 왼쪽에 설치하는 현등의 색깔은 무엇인가?

- 갑. 적색 을. 녹색 병. 황색 정. 흰색

[해설] 좌현은 적색, 우현은 녹색이다.

636. 다음 중 선박의 음향신호 중 단음은 어느 정도 계속되는 소리를 말하는가?

- 갑. 0.5초 을. 1초 병. 2초 정. 4~6초

[해설] 단음은 1초, 장음은 4~6초이다.

637. 다음 중 선박의 음향신호 중 장음은 어느 정도 계속되는 소리를 말하는가?

- 갑. 1~2초 을. 2~3초 병. 3~4초 정. 4~6초

638. 다음 중 해사안전법의 목적에 해당하지 않는 것은?

- 갑. 선박의 안전운항을 위한 안전관리 체계를 확립
을. 항만 및 항만구역의 통항로 확보
병. 선박항행과 관련된 모든 위험과 장애를 제거함
정. 해사안전 증진과 선박의 원활한 교통에 이바지함

[해설] 을. 항만 및 항만구역의 통항로 확보는 항만법의 목적이다.

639. 선박길이 20미터 이상인 선박이 비치하여야 하는 최소한의 음향신호 설비는?

- 갑. 기적 을. 호종 병. 기적과 호종 정. 기적, 호종, 징

[해설] 길이 12미터 이상의 선박은 기적 1개

길이 20미터 이상의 선박은 기적과 호종 각 1개

길이 100미터 이상의 선박은 이에 덧붙여 호종과 혼동되지 아니하는 음조와 소리를 가진 징을 갖추어야 한다.

640. 해사안전법상 음향신호장비로서 기적, 호종, 징을 비치하여야 하는 선박의 최소길이는?

- 갑. 12미터 을. 50미터 병. 100미터 정. 120미터

[해설] 639번 해설 참조

641. 항행중인 동력선이 침로를 왼쪽으로 변경하고 있는 경우에 발하는 기적신호는?

- 갑. 단음 2회 을. 단음 1회 병. 장음 2회 정. 단음 3회

[해설] 침로를 오른쪽으로 변경시 단음 1회 / 침로를 왼쪽으로 변경시 단음 2회 / 기관을 후진시 단음 3회



635.갑 636.을 637.정 638.을 639.병 640.병 641.갑

642. 좁은 수로에서 피추월선의 추월선에 대한 추월동의 신호는?

- 갑. 단음2, 장음2, 단음1, 장음2
- 을. 단음1, 장음1, 단음1, 장음1
- 병. 단음2, 장음1, 단음1, 장음2
- 정. 장음1, 단음1, 장음1, 단음1

[해설] 해사안전법 제92조 4항

선박이 좁은 수로등에서 서로 상대의 시계내에 있는 경우
타선의 우현으로 추월하려는 경우 장음, 장음, 단음
타선의 좌현으로 추월하려는 경우 장음, 장음, 단음, 단음

643. 해사안전법상 용어의 정의를 설명한 것으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 선박이란 물에서 항행수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배를 말한다.
- 을. 고속여객선이란 시속 15노트 이상으로 항행하는 여객선을 말한다.
- 병. 조종제한선이란 선박의 조종성능을 제한하는 고장이나 그 밖의 사유로 인해 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박을 말한다.
- 정. 연안통항대란 통항분리수역의 육지쪽 경계선과 해안 사이의 수역을 말한다.

[해설] “병”지문은 조종불능선에 대한 설명이다.

644. 해사안전법상 거대선, 위험화물운반선 등이 교통안전특정해역을 항행하려는 경우 항행안전을 확보하기 위해 해양경찰서장이 명할 수 있는 것으로 가장 맞지 않는 것은?

- 갑. 통항시각의 변경
- 을. 항로의 변경
- 병. 속력의 제한
- 정. 선박통항이 많은 경우 선박의 항행제한

[해설] 해사안전법 제11조 해양경찰서장이 명할 수 있는 것은 다음과 같다.

- 1. 통항시각의 변경 2. 항로의 변경 3. 제한된 시계의 경우 항행의 제한
- 4. 속력의 제한 5. 안내선의 사용

645. 해사안전법에서 정하고 있는 항로에서의 금지행위에 해당하지 않는 것은?

- 갑. 선박의 방치
- 을. 어망의 설치
- 병. 어구의 투기
- 정. 폐기물의 투기

[해설] 해사안전법 제34조1항에 의하면 누구든지 항로에서 선박의 방치, 어망 등 어구의 설치나 투기 행위를 해서는 아니된다.





문제은행

646. 해사안전법상 좁은 수로를 따라 항행하는 선박은 어떻게 항행하여야 하는가?

- 갑. 반드시 좁은 수로 등의 오른쪽 끝 쪽에서 항행해야 한다.
- 을. 될 수 있으면 좁은 수로 등의 오른쪽 끝 쪽에서 항행해야 한다.
- 병. 반드시 좁은 수로 등의 중앙에서 항행해야 한다.
- 정. 될 수 있으면 좁은 수로 등의 중앙에서 항행해야 한다.

[해설] 해사안전법 제67조 1항에 의하면 좁은 수로나 항로를 따라 항행하는 선박은 항행의 안전을 고려하여 될수 있으면 좁은 수로 등의 오른쪽 끝 쪽에서 항행해야 한다.

647. 해사안전법상 좁은수로 등에서의 항행에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 길이 30미터 미만의 선박이나 범선은 좁은 수로 등의 안쪽에서만 안전하게 항행 할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해해서는 아니된다.
- 을. 어로에 종사하고 있는 선박은 좁은 수로 등의 안쪽에서 항행하고 있는 다른 선박의 통항을 방해해서는 아니된다.
- 병. 선박의 좁은 수로 등의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하게 되는 경우에는 좁은 수로 등을 횡단해서는 아니된다.
- 정. 추월선은 좁은 수로 등에서 추월당하는 선박이 추월선을 안전하게 통과시키기 위한 동작을 취하지 아니하면 추월할 수 없는 경우에는 기적신호를 하여 추월하겠다는 의사를 나타내야 한다.

[해설] 해사안전법 제67조 2항, 길이 20미터 미만의 선박이나 범선은 좁은 수로 등의 안쪽에서 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해해서는 아니된다.

648. 다음 중 해사안전법상 연안통항대에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 연안통항대란 통항분리수역의 육지 쪽 경계선과 해안사이의 수역을 말한다.
- 을. 선박은 연안통항대에 인접한 통항분리수역의 통항로를 안전하게 통과할 수 있는 경우 연안통항대를 따라 항행할 수 있다.
- 병. 인접한 항구로 입출항하는 선박은 연안통항대를 따라 항행할 수 있다.
- 정. 연안통항대 인근에 있는 해양시설에 출입하는 선박은 연안통항대를 따라 항행할 수 있다.

[해설] 해사안전법 제68조 4항, 선박은 연안통항대에 인접한 통항분리수역의 통항로를 안전하게 통과할 수 있는 경우에는 연안통항대를 따라 항행해서는 아니된다.

649. 해사안전법상 통항분리수역의 항행 시 준수사항으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 통항로안에서는 정하여진 진행방향으로 항행할 것
- 을. 분리선이나 분리대에서 될 수 있으면 떨어져서 항행할 것
- 병. 통항로의 옆쪽으로 출입하는 경우에는 그 통항로에 대하여 정하여진 선박의 진행방향에 대하여 될 수 있으면 대각도로 출입할 것
- 정. 부득이한 사유로 통항로를 횡단하여야 하는 경우 통항로와 선수방향이 직각에 가까운 각도로 횡단할 것

[해설] 통항로의 출입구를 통하여 출입하는 것이 원칙이나, 옆으로 출입하는 경우에는 가능한 작은 각도로 출입할 것



646.을 647.갑 648.을 649.병

650. 해사안전법상 선박 A는 침로 000도, 선박B는 침로가 185도로서 마주치는 상태이다. 이때 A선박이 취해야 할 행동은?

- 갑. 현 침로를 유지한다. 을. 좌현으로 변침한다.
병. 우현 대 우현으로 통과할 수 있도록 변침한다. 정. 우현으로 변침한다.

[해설] 상호시계항법 중 마주치는 상태의 항법은 본선의 정선수 좌우현 각 6도상에서 마주치는 상태에서의 항법을 말하는 것으로서 선박B가 174~186도상에 위치해 있을 때는 이 마주치는 항법이 적용되며, 우현변침(좌현 대 좌현)으로 항행하는 것이 맞다.

651. 선박이 야간에 서로 마주치는 상태는 어떤 경우인가?

- 갑. 정선수방향에서 다른 선박의 홍등과 녹등이 동시에 보일 때
을. 좌현 선수에 홍등이 보일 때
병. 우현 선수에 홍등이 보일 때
정. 우현 선수에 녹등이 보일 때

[해설] 마주치는 상태의 항법의 요건은 상대선의 좌우현이 모두 보이는 경우를 말하는 것으로, 양현등(좌현 홍등, 우현 녹등)이 모두 보이는 경우를 말한다.

652. 추월선이란 다른 선박의 정형으로부터 ()도를 넘는 ()의 위치로부터 ()을 앞지르는 선박을 말한다. 다음 ()속에 들어갈 말로 맞는 것은?

- 갑. 22.5, 후방, 다른 선박
을. 22.5, 후방, 자선
병. 25.5, 후방, 자선
정. 25.5, 전방, 다른 선박

[해설] 추월선이 피추월선을 앞지를 때는 다른 선박의 정횡으로부터 22.5도를 넘는 후방의 위치로부터 타선을 앞지르는 것을 말한다.

653. 야간에 다음 등화 중 어떤 등화를 보면서 접근하는 선박이 추월선인가?

- 갑. 마스트등 을. 현등 병. 선미등 정. 정박등

[해설] 추월선이 피추월선을 앞지를 때는 다른 선박의 정횡으로부터 22.5도를 넘는 후방의 위치로부터 타선을 앞지르는 것을 말하는데, 이는 선미등이 보이는 가시거리에 있다는 것을 의미한다.

654. 다음 선박 중 서로 시계내에서 진로 우선권이 가장 큰 선박은?

- 갑. 어로에 종사하고 있는 항행중인 선박
 을. 범선
 병. 동력선
 정. 흡수제약선

[해설] 해사안전법 제76조(선박 사이의 책무)에 의하면 항행중인 선박은 다음의 순위에 따라 항행한다.
동력선 <범선 <어로에 종사하고 있는 선박 <조종불능선=조종제한선
 5항. **조종불능선이나 조종제한선이 아닌 선박**은 부득이하다고 인정되는 경우 외에는 **흘수제약선의**
 통항을 방해해서는 아니된다.





655. 해사안전법상 삼색등에서의 삼색으로 알맞게 짝지은 것은?

- 갑. 붉은색, 녹색, 황색
- 을. 황색, 흰색, 녹색
- 병. 붉은색, 녹색, 흰색
- 정. 황색, 흰색, 붉은색

[해설] 해사안전법 제79조(등화)

삼색등이란, 선수와 선미의중심선상에 설치된 **붉은색, 녹색, 흰색**으로 구성된 등

656. 해사안전법상 항행중인 동력선이 표시하여야 하는 등화에 해당하지 않는 것은?

- 갑. 앞쪽에 마스트등 1개와 그 마스트등보다 뒤쪽의 높은 위치에 마스트등 1개
- 을. 현등 1쌍
- 병. 선미등 1개
- 정. 섬광등 1개

[해설] 해사안전법 제81조(항행 중인 동력선)

① 항행 중인 동력선은 다음 각 호의 등화를 표시하여야 한다.

1. **앞쪽에 마스트등 1개와 그 마스트등보다 뒤쪽의 높은 위치에 마스트등 1개.** 다만, 길이 50미터 미만의 동력선은 뒤쪽의 마스트등을 표시하지 아니할 수 있다.
2. **현등 1쌍**(길이 20미터 미만의 선박은 이를 대신하여 양색등을 표시할 수 있다. 이하 이 절에서 같다)
3. **선미등 1개**

657. 해사안전법상 상호시계에 있는 동력선과 범선이 마주치는 상태에 있을 때 두 선박의 피항의무는 어떻게 되는가?

- 갑. 동력선이 범선의 진로를 피한다.
- 을. 범선이 동력선의 진로를 피한다.
- 병. 동력선과 범선은 각각 우현으로 피한다.
- 정. 동력선과 범선은 각각 좌현으로 피한다.

[해설] 해사안전법 제79조(선박사이의 책무) 항행중인 동력선은 다음의 선박의 진로를 피한다

조종불능선, 조종제한선, 어로종사선, 범선

658. 해사안전법상 어로에 종사하는 선박이 범선을 오른쪽에 두어 횡단상태에 있을 때 두 선박의 피항의무는 어떻게 되는가?

- 갑. 어로에 종사하는 선박이 우현변침하여 범선의 진로를 피하여야 한다.
- 을. 두 선박 모두 피항의무를 가지며, 각각 우현변침해야 한다.
- 병. 범선이 어로에 종사하는 선박의 진로를 피한다.
- 정. 범선과 어로에 종사하는 선박은 각각 좌현으로 피한다.

[해설] 해사안전법 제76조(선박사이의 책무) **항행중인 범선은 다음 선박의 진로를 피해야 한다.**

조종불능선, 조종제한선, **어로에 종사하고 있는 선박**



동력수상레저기구 조종면허 일반조종 제1, 2급 필기시험 문제은행(700문제)

659. 해사안전법상 수면비행선박은 항행중인 동력선이 표시해야할 등화와 함께 어떤 등화를 추가로 표시해야 하는가?

- 갑. 황색 예선등 을. 황색 섬광등 병. 홍색 섬광등 정. 흰색 전주등

[해설] 해사안전법 제81조(항행중인 동력선)

수면비행선박이 비행하는 경우에는 항행중인 동력선의 등화에 덧붙여 사방을 비출 수 있는 고광도 **홍색 섬광등 1개**를 표시해야 한다.

660. 해사안전법상 잠수작업 중에 있는 선박이 표시해야 하는 국제신호기로 옳은 것은?

- 갑. A기 을. B기 병. C기 정. D기

[해설] 해사안전법 제85조(조종불능선과 조종제한선)

잠수작업에 종사하고 있는 선박은 가장 잘 보이는 곳에 수직으로 위쪽과 아래쪽에는 붉은색 전주등, 가운데에는 흰색 전주등 각 1개

국제해사기구가 정한 국제신호서A기의 모사판을 1미터 이상의 높이로 하여 사방에서 볼 수 있도록 표시

661. 해사안전법상 음향신호설비에 대한 설명이다. 가장 옳지 않은 것은?

갑. 기적이란 단음과 장음을 발할 수 있는 음향신호장치이다.

을. 단음은 1초 정도 계속되는 고동소리를 말한다.

병. 장음이란 4초부터 6초까지의 시간동안 계속되는 고동소리를 말한다.

정. 길이 12미터 이상의 선박은 기적1개를, 길이 50미터 이상의 선박은 기적1개 및 호종1개를 갖추어 두어야 한다.

[해설] 해사안전법 제91조(음향신호설비)

길이12미터 이상 선박은 기적1개

길이20미터 이상 선박은 기적1개 및 호종1개

길이100미터 이상 선박은 이에 덧붙여 혼동되지 않는 징을 갖추어야 한다.

662. 해사안전법상 호종과 혼동되지 아니하는 음조와 소리를 가진 징을 비치하여야 하는 선박으로 옳은 것은?

갑. 길이 12미터 미만의 선박

을. 길이 12미터 이상의 선박

병. 길이 20미터 이상의 선박

정. 길이 100미터 이상의 선박

[해설] 661번 해설 참조

663. 해사안전법상 항행중인 동력선이 상대선박과 서로 시계안에 있는 경우, 기관 후진시 기적신호로 옳은 것은?

갑. 단음 1회

을. 단음 2회

병. 단음 3회

정. 장음 1회

[해설] 단음 1회 우현변침 / 단음 2회 좌현변침 / 단음 3회 기관후진 / 장음 1회 만곡부 신호



659.병 660.갑 661.정 662.정 663.병



문제은행

664. 해사안전법상 선박이 좁은수로 등에서 서로 시계 안에 있는 경우, 추월당하는 선박이 다른 선박의 추월에 동의할 경우, 동의의사의 표시방법으로 옳은 것은?

- 갑. 장음 2회, 단음 1회의 순서로 의사표시한다.
- 을. 장음 2회와 단음 2회의 순서로 의사표시한다.
- 병. 장음 1회, 단음 1회의 순서로 2회에 걸쳐 의사표시한다.
- 정. 단음 1회, 장음 1회, 단음 1회의 순서로 의사표시한다.

[해설] 해사안전법 제92조(조종신호와 경고신호) 4항 선박이 좁은 수로 등에서 서로 상대의 시계안에 있는 경우

우현으로 추월시 장/장/단, 좌현으로 추월시 장/장/단/단, 피출월선의 동의표시 장/단/장/단

665. 해사안전법상 좁은 수로등의 굽은 부분이나 장애물 때문에 다른 선박을 볼 수 없는 수역에 접근하는 선박의 기적신호로 옳은 것은?

- 갑. 단음 1회 을. 단음 2회 병. 장음 1회 정. 장음 2회

[해설] 해사안전법 제92조(조종신호와 경고신호) 6항

좁은 수로 등의 굽은 부분이나 장애물 때문에 타선을 볼 수 없는 경우 만곡부 신호 장음 1회를 울려야 하고, 상대선박은 이 기적신호를 들은 경우에는 응답신호로서 장음 1회를 울려야 한다.

666. 해사안전법상 제한된 시계안에서의 음향신호에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 항행 중인 동력선은 대수속력이 있는 경우에는 2분을 넘지않는 간격으로 장음 1회를 울려야 한다.
- 을. 항행 중인 동력선은 정지하여 대수속력이 없는 경우에는 2분을 넘지 않는 간격으로 장음 2회를 울려야 한다.
- 병. 정박 중인 선박은 1분을 넘지 않는 간격으로 5초 정도 재빨리 호종을 울려야 한다.
- 정. 조종불능선, 조종제한선, 흘수제약선, 범선, 어로작업중인 선박은 2분을 넘지 않는 간격으로 장음 1회에 이어 단음 3회를 울려야 한다.

[해설] 해사안전법 제93조(제한된 시계 안에서의 음향신호)

항행중인 동력선은 대수속력이 있는 경우 2분을 넘지않는 간격으로 장음 1회

항행중인 동력선은 대수속력이 없는 경우 2분을 넘지않는 간격으로 장음 2회

667. 해사안전법상 조종제한선에 표시하여야 하는 등화 또는 형상물로 옳은 것은?

- 갑. 가장 잘 보이는 곳에 수직선상으로 붉은색의 전주등 2개
- 을. 가장 잘 보이는 곳에 수직으로 둥근꼴이나 그와 비슷한 형상물 2개
- 병. 가장 잘 보이는 곳에 수직으로 위쪽과 아래쪽에는 둥근꼴, 가운데는 마름모꼴의 형상물 각 1개
- 정. 가장 잘 보이는 곳에 수직으로 위쪽과 아래쪽에는 흰색 전주등, 가운데는 붉은색 전주등 각 1개

[해설] 해사안전법 제85조(조종불능선과 조종제한선)

조종제한선은 기뢰제거작업에 종사하는 경우 외에는 다음 각 호의 등화나 형상물을 표시해야 한다.

가장 잘 보이는 곳에 수직으로 위쪽과 아래쪽에는 둥근꼴, 가운데는 마름모꼴의 형상물 각 1개



664.병 665.병 666.정 667.병

668. 해사안전법과 가장 관련이 있는 국제법은 다음 중 어느 것인가?

갑. SAR 을. COLREG 병. SOLAS 정. MARPOL

[해설] 해사안전법은 국제해상충돌방지규칙(COLREG)을 국내법에 수용하기 위해 제정한 것이다.

- ① SAR : Search And Rescue (해상 수색구조에 관한 협약)
- ② COLREG : Collision Regulations (해상충돌예방규칙)
- ③ SOLAS : Safety Of Life At Sea (국제해상인명안전협약)
- ④ MARPOL : Marine Pollution (국제해양오염방지협약)

669. 다음 중 선박의 법정형상물에 포함되지 않는 것은?

갑. 등근꼴 을. 원뿔꼴 병. 마름모꼴 정. 정사각형

[해설] 정사각형은 법정형상물에 포함되지 않는다.

670. 해사안전법상 유조선통항금지해역에서 원유를 몇 리터 이상 싣고 운반하는 선박은 항해할 수 없는가?

갑. 500킬로리터 을. 1,000킬로리터
병. 1,500킬로리터 정. 2,000킬로리터

[해설] 해사안전법 제14조(유조선의 통항제한)

원유, 중유, 경유 또는 이에 준하는 「석유 및 석유대체연료 사업법」 제2조제2호가목에 따른 탄화수소유, 같은 조 제10호에 따른 가짜석유제품, 같은 조 제11호에 따른 석유대체연료 중 원유·중유·경유에 준하는 것으로 해양수산부령으로 정하는 **기름 1천500킬로리터 이상을 화물로 싣고 운반하는 선박은 항해할 수 없다.**

671. 다음 중 해사안전법상 등화의 종류에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

갑. 마스트등은 선수미선상에 설치되어 235도에 걸치는 수평의 호를 비추되, 그 불빛이 정선수 방향으로부터 양쪽 현의 정횡으로부터 뒤쪽 27.5도까지 비출 수 있는 흰색등을 말한다.
을. 현등은 정선수 방향에서 양쪽 현으로 각각 112.5도에 걸치는 수평의 호를 비추는 등화이다.
병. 선미등은 135도에 걸치는 수평의 호를 비추는 흰색등으로서 그 불빛이 정선미 방향으로부터 양쪽 현의 67.5도까지 비출 수 있도록 선미 부분 가까이에 설치된 등이다.
정. 예선등은 선미등과 같은 특성을 가진 황색등이다.

[해설] 해사안전법 제79조(등화의 종류)

마스트등은 선수미선상에 설치되어 225도에 걸치는 수평의 호를 비추되, 그 불빛이 정선수 방향으로부터 양쪽 현의 정횡으로부터 뒤쪽 22.5도까지 비출 수 있는 흰색등을 말한다.

672. 항해중인 선박으로서 현등 1쌍을 대신하여 양색등을 표시할 수 있는 선박은?

갑. 길이 10m인 동력선 을. 길이 20m인 동력선
병. 길이 30m인 동력선 정. 길이 40m인 동력선

[해설] 해사안전법 제81조(항해중인 동력선)

항해중인 동력선은 현등 1쌍(**길이 20m미만인 선박**은 이를 대신하여양색등을 표시할 수 있다)





673. 해사안전법에서 정의하고 있는 조종제한선으로 보기 가장 어려운 것은?

- 갑. 어구를 끌고 가며 작업중인 어선
- 을. 준설 작업중인 선박
- 병. 화물의 이송 작업중인 선박
- 정. 측량 중인 선박

[해설] 해사안전법 제2조(정의) 조종제한선

- 가. 항로표지, 해저전선 또는 해저파이프라인의 부설·보수·인양 작업
- 나. 준설(浚渫)·측량 또는 수중 작업
- 다. 항행 중 보급, 사람 또는 화물의 이송 작업
- 라. 항공기의 발착(發着)작업
- 마. 기뢰(機雷)제거작업
- 바. 진로에서 벗어날 수 있는 능력에 제한을 많이 받는 예인(曳引)작업

674. 시정이 제한된 상태에서 피항동작이 변침만으로 이루어 질 때 해서는 안 될 동작은?

- 갑. 정횡보다 전방의 선박에 대한 대각도 변침
- 을. 정횡보다 전방의 선박에 대한 우현 변침
- 병. 정횡보다 전방의 선박에 대한 우현 대각도 변침
- 정. 정횡보다 전방의 선박에 대한 좌현 변침

[해설] 제한된 시계에서의 항법은 정횡보다 전방의 선박에 대한 좌현변침은 절대로 해서는 아니된다.

675. 해사안전법상 해양경찰서장의 허가를 받아야 하는 해양레저 행위의 종류가 아닌 것은?

- 갑. 스킨다이빙 을. 윈드서핑 병. 요트활동 정. 낚시어선 운항

[해설] 해사안전법 제34조(항로등의 보전)

- ③ 누구든지 「항만법」 제2조제1호에 따른 항만의 수역 또는 「어촌·어항법」 제2조제3호에 따른 어항의 수역 중 대통령령으로 정하는 수역에서는 해상교통의 안전에 장애가 되는 **스킨다이빙, 스쿠버 다이빙, 윈드서핑** 등 대통령령으로 정하는 행위를 하여서는 아니 된다.

676. 다음 중 다른 선박과 본선 간에 충돌의 위험이 가장 큰 경우는 어느 경우인가?

- 갑. 거리가 가까워지고 나침방위에 뚜렷한 변화가 없을 경우
- 을. 거리에 뚜렷한 변화가 없고 나침방위가 변할 경우
- 병. 나침방위에 뚜렷한 변화가 없고 거리가 멀어질 경우
- 정. 거리와 나침방위가 변할 경우

[해설] 침로와 방위의 변화가 없을 경우 충돌의 위험성이 있는 경우이다.



677. 해사안전법상 예인선의 선미로부터 끌려가고 있는 선박이나 물체의 뒤쪽 끝까지 측정한 예인선열의 길이가 200미터를 초과하면 같은 수직선 위에 마스트등을 몇 개 표시해야 하는가?

- 갑. 1개 을. 2개 병. 3개 정. 4개

[해설] 해사안전법 제82조(항행 중인 예인선) ① 동력선이 다른 선박이나 물체를 끌고 있는 경우에는 다음 각 호의 등화나 형상물을 표시하여야 한다.

1. 제81조제1항제1호에 따라 앞쪽에 표시하는 마스트등을 대신하여 같은 수직선 위에 마스트등 2개. 다만, 예인선의 선미로부터 끌려가고 있는 선박이나 물체의 뒤쪽 끝까지 측정한 예인선열의 길이가 200미터를 초과하면 같은 수직선 위에 마스트등 3개를 표시하여야 한다.
2. 현등 1쌍
3. 선미등 1개
4. 선미등의 위쪽에 수직선 위로 예선등 1개
5. 예인선열의 길이가 200미터를 초과하면 가장 잘 보이는 곳에 마름모꼴의 형상물 1개

678. 다음 중 선박에서의 오염방지에 관한 규칙에서 규정하는 분뇨오염방지설비를 설치해야 할 대상 선박이 아닌 것은?

- 갑. 총톤수 400톤 이상의 선박(선박검사증서 상 최대 승선인원이 16인 미만인 부선 제외)
 을. 선박검사증서 또는 어선검사증서 상 최대승선인원 15명 이하의 선박
 병. 선박검사증서 또는 어선검사증서 상 최대승선인원 16명 이상의 어선
 정. 소속 부대의 장 또는 경찰관서·해양경찰관서의 장이 정한 승선인원 16명 이상인 군함과 경찰용 선박

[해설] 해양환경관리법 제25조(폐기물오염방지설비의 설치 등)
 선박에서의 오염방지에 관한 규칙 제14조(분뇨오염방지설비의 대상선박·종류 및 설치기준) 제1항

679. 다음 중 분뇨마쇄소독장치를 설치한 선박에서 분뇨를 배출할 수 있는 해역은?

- 갑. 항만법 제2조에 의한 항만구역
 을. 해양환경관리법 제15조에 의한 환경보전해역
 병. 해양환경관리법 제15조에 의한 특별관리해역
 정. 영해기선으로부터 3해리 이상의 해역

[해설] 해양환경관리법 제22조(오염물질의 배출금지 등)제1항제1호가목
 선박에서의 오염방지에 관한 규칙 제8조(선박에서 발생하는 폐기물의 배출방법 등)제1호
 별표2(선박 안의 일상생활에서 생기는 분뇨의 배출해역별 처리기준 및 방법)

680. 10톤 미만 FRP 선박을 해체하고자 하는 자는 누구에게 선박해체 해양오염방지 작업계획 신고서를 제출해야 하는가?

- 갑. 해당 지자체장 을. 해양경찰청장 또는 해양경찰서장
 병. 경찰서장 정. 해양수산청장

[해설] 해양환경관리법 제111조(선박해체의 신고 등) 제1항 및 같은 법 시행규칙 제73조(선박해체 해양오염방지작업계획의 신고 등) 해양오염방지 작업계획서를 수립하여 작업개시 7일전까지 해양경찰청장에게 신고하여야 한다.





문제은행

681. 다음 중 해양환경관리법상 선박 또는 해양시설에서 고의로 기름을 배출 할 때의 벌칙은?

- 갑. 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다.
- 을. 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.
- 병. 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.
- 정. 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

[해설] 해양환경관리법제22조제1항 및 제2항의 규정을 위반하여 선박 또는 해양시설로부터 기름·유해 액체물질·포장유해물질을 배출한 자는 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다.

682. 다음 중 선박으로부터 오염물질이 배출되는 경우 신고자의 신고사항이 아닌 것은?

- 갑. 해양오염사고의 발생일시·장소 및 원인
- 을. 사고선박의 명칭, 종류 및 규모
- 병. 주변 통항 선박 선명
- 정. 해면상태 및 기상상태

[해설] 해양환경관리법 제63조(오염물질이 배출되는 경우의 신고의무)
선박에서의 오염방지에 관한 규칙 제51조(선박으로부터 오염물질이 배출되는 경우의 신고) 1항

683. 해양환경관리법의 적용을 받지 않는 물질로 옳은 것은?

- 갑. 유성혼합물
- 을. 해저준설토사
- 병. 액화천연가스
- 정. 석유사업법에서 정하는 기름

[해설] 해양환경관리법 제2조(정의)에서 기름은 원유, 석유제품, 유성혼합물 및 폐유 임.
석유가스는 제외.

684. 모터보트 안에서 발생하는 유성혼합물 및 폐유의 처리방법으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 폐유처리시설에 위탁 처리한다.
- 을. 보트 내에 보관 후 처리한다.
- 병. 4노트 이상의 속력으로 항해하면서 천천히 배출한다.
- 정. 항만관리청에서 설치·운영하는 저장·처리시설에 위탁한다.

[해설] 해양환경관리법 제22조, 제26조, 제27조
4노트 이상의 속력으로 항해하면서 천천히 배출하는 것은 분뇨에 관한 사항임.

685. 다음 중 해양환경관리법에서 선저폐수의 정의로 옳은 것은?

- 갑. 선박의 밑바닥에 고인 액상유성혼합물
- 을. 선박 내 일상생활에서 발생한 폐수
- 병. 선박 내 보관중인 폐유
- 정. 유수분리기를 통하여 배출된 혼합물

[해설] 해양환경관리법 제2조제18호에서 정의하는 선저폐수(船底廢水)



681.갑 682.병 683.병 684.병 685.갑

686. 다음 중 해양환경관리법에서 말하는 '기름'의 종류로 옳지 않은 것은?

갑. 원유 을. 석유제품 병. 액체상태의 유해물질 정. 폐유

[해설] 해양환경관리법 제2조제5호에서 "기름"이라 함은 「석유 및 석유대체연료 사업법」에 따른 원유 및 석유제품(석유가스를 제외한다)과 이들을 함유하고 있는 액체상태의 유성 혼합물 및 폐유를 말한다.

687. 선박에서 오염물질을 배출할 수 있는 경우에 대한 설명으로 옳은 것은?

갑. 선박 또는 해양시설 등의 안전 확보나 인명구조를 위하여 부득이하게 배출하는 경우
 을. 선박 또는 해양시설 손상 등으로 인하여 부득이하게 배출하는 경우
 병. 선박 또는 해양시설 등의 오염사고에 있어 해양수산부령이 정하는 방법에 따라 오염 피해를 최소화 하는 과정에서 부득이하게 오염물질이 배출되는 경우
 정. 상기 모두 다 맞다.

[해설] 해양환경관리법 제22조제3항

688. 다음 중 폐유저장용기를 비치하여야 하는 선박의 크기로 옳은 것은?

갑. 모든 선박 을. 총톤수 2톤 이상 병. 총톤수 3톤 이상 정. 총톤수 5톤 이상

[해설] 선박에서의 오염방지에 관한 규칙 제15조 별표 7 폐유저장용기 비치기준 참고

총톤수 5톤이상~10톤 미만의 선박은 폐유저장용기 20ℓ

총톤수 10톤이상~30톤 미만의 선박은 폐유저장용기 60ℓ

총톤수 30톤이상~50톤 미만의 선박은 폐유저장용기 100ℓ

총톤수 50톤이상~100톤 미만으로써 유조선이 아닌 선박 폐유저장용기 200ℓ

689. 다음 중 선박으로부터 기름을 배출하는 경우 배출액 중의 기름 성분은 얼마 이하하여야 하는가?

갑. 10ppm 을. 15ppm 병. 20ppm 정. 5ppm

[해설] 선박에서의 오염방지에 관한 규칙 제9조제2호, 기름성분이 0.0015퍼센트(15ppm) 이하일 것

690. 다음 중 해양오염방지관리인에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

갑. 선박의 소유자는 해양오염방지관리인이 여행·질병 등 일시적으로 직무를 수행할 수 없는 경우 3개월 간 대리자를 지정할 수 있다.
 을. 선박의 소유자는 그 선박에 승무하는 선원 중에서 선장을 보좌하여 해양오염방지관리인을 임명하여야 한다.
 병. 선박소유자는 해양오염방지관리인을 임명한 경우 그 증빙서류를 선박 안에 비치하여야 한다.
 정. 유해액체물질을 산적하여 운반하는 선박의 경우 유해액체물질의 해양오염방지관리인 1인 이상을 추가로 임명하여야 한다.

[해설] 해양환경관리법 제32조(선박해양오염방지관리인), 해양환경관리법 시행령 제39조

해양환경관리법 제32조(선박 해양오염방지관리인) 제3항에서 대리자가 해양오염방지 관리인의 직무를 대행하는 기간은 30일을 초과할 수 없다.





문제은행

691. 다음 중 총톤수 10톤 이상 30톤 미만의 선박이 비치하여야 하는 폐유저장용기의 저장용량으로 옳은 것은?

- 갑. 20리터 을. 60리터 병. 100리터 정. 200리터

[해설] 선박에서의 오염방지에 관한 규칙 제15조제1항 별표 7 폐유저장용기 비치기준 참고
총톤수 10톤이상~30톤 미만의 선박은 폐유저장용기 60ℓ

692. 다음 중 기름기록부를 비치하지 않아도 되는 선박은?

- 갑. 선저폐수가 생기지 아니하는 선박
을. 총톤수 400톤 이상의 선박
병. 경하배수톤수 200톤 이상의 경찰용 선박
정. 선박검사증서 상 최대승선인원이 15명 이상인 선박

[해설] 해양환경관리법 제30조제1항제2호, 선박에서의 오염방지에 관한 규칙 제23조제1, 2항

693. 다음 중 해양오염방지관리인이 승무해야하는 선박으로 옳지 않은 것은?

- 갑. 총톤수 150톤 이상인 유조선
을. 총톤수 400톤 이상인 선박
병. 부선 등 선박의 구조 상 오염물질을 발생하지 아니하는 선박도 포함한다.
정. 부선 등 선박의 구조 상 대기오염물질을 발생하지 아니하는 선박은 제외한다.

[해설] 선박에서의 오염방지에 관한 규칙 제27조에서 부선 등 선박의 구조상 오염물질 및 대기오염물질을 발생하지 아니하는 선박은 제외한다.

694. 다음 중 해양시설로부터의 오염물질 배출을 신고하려는 자가 신고시 신고하여야 할 사항이 아닌 것은?

- 갑. 해양오염사고의 발생일시, 장소 및 원인
을. 배출된 오염물질의 종류, 추정량 및 확산상황과 응급조치상황
병. 사고선박 또는 시설의 명칭, 종류 및 규모
정. 해당 해양시설의 관리자 이름, 주소 및 전화번호

[해설] 해양환경관리법 제63조 및 동법 시행규칙 제29조제1항 1호(해양오염사고의 발생일시·장소 및 원인) ~ 4호(해면상태 및 기상상태)의 신고사항임. 해당 해양시설의 관리자 이름 등은 신고의무 사항은 아님

695. 다음 중 선박에서 해양오염방지관리인이 될 수 있는 자는?

- 갑. 선장 을. 기관장 병. 통신장 정. 통신사

[해설] 해양환경관리법 제32조(선박 해양오염방지관리인), 해양환경관리법 시행령 제39조(선박 해양오염방지관리인의 자격·업무내용 등)에서 대리자로 지정될 수 있는 사람은 선박직원법 제2조 제3호에 따른 선박직원(선장·통신장 및 통신사는 제외한다.)으로 한다.



691.을 692.갑 693.병 694.정 695.을

696. 해양환경관리법에서 말하는 '해양오염'에 대한 정의로 옳은 것은?

- 갑. 오염물질 등이 유출·투기되거나 누출·용출되는 상태
- 을. 해양에 유입되어 생물체에 농축되는 경우 장기간 지속적으로 급성·만성의 독성 또는 발암성을 야기할 수 있는 상태
- 병. 해양에 유입되거나 해양에서 발생하는 물질 또는 에너지로 인하여 해양환경에 해로운 결과를 미치거나 미칠 우려가 있는 상태
- 정. 해양생물 등의 남획 및 그 서식지 파괴, 해양질서의 교란 등으로 해양생태계의 본래적 기능에 중대한 손상을 주는 상태

[해설] 해양환경관리법 제2조(정의)

697. 해양환경관리법 적용범위에 해당하지 않은 것은?

- 갑. 한강 수역에서 발생한 기름 유출 사고
- 을. 우리나라 영해 및 내수 안에서 해양시설로부터 발생한 기름 유출 사고
- 병. 대한민국 영토에 접속하는 해역 안에서 선박으로부터 발생한 기름 유출 사고
- 정. 해저광물자원 개발법에서 지정한 해역에서 해저광구의 개발과 관련하여 발생한 기름 유출 사고

[해설] 해양환경관리법 제3조(적용범위), 한강 수역은 내수면으로 적용 안 됨

698. 선박 안에서 발생하는 폐기물 중 해양환경관리법에서 정하는 기준에 의해 항해 중 배출할 수 있는 물질이 아닌 것은?

- 갑. 음식찌꺼기
- 을. 화장실 및 화물구역 오수(汚水)
- 병. 해양환경에 유해하지 않은 화물잔류물
- 정. 어업활동으로 인하여 선박으로 유입된 자연기원물질

[해설] 해양환경관리법 제22조(오염물질의 배출금지 등) 제1항제1호가목

선박 내 거주구역에서 목욕, 세탁, 설거지 등으로 발생하는 중수(中水)는 배출 가능하나 화장실 및 화물 구역 오수는 제외

699. 다음 중 해양환경 보전·관리·개선 및 해양오염방제사업, 해양환경·해양오염 관련 기술개발 및 교육훈련을 위한 사업 등을 위하여 설립된 기관은?

- 갑. 한국환경공단 을. 해양환경공단 병. 해양수산연수원 정. 한국해운조합

[해설] 해양환경관리법 제96조(공단의 설립) 제1항에 명시

700. 육지에서 선박을 해체하는 경우 해체 신고를 하지 않아도 되는 선박의 총톤수 기준은? (단, 유조선은 제외)

- 갑. 100톤 미만 을. 200톤 미만 병. 300톤 미만 정. 400톤 미만

[해설] 해양환경관리법 제111조(선박해체의 신고 등)제1항, 해양환경관리법 시행규칙 제73조(선박해체 해양오염방지작업계획의 신고 등)제2항에 명시됨 총 톤수 100톤 미만은 해체신고대상 아님

