

2022년도 일반직공무원 채용시험 문제지

- 일반선박(7급) -



성 명 :

응 시 번 호 :

응시자 유의사항 및 과목별 코드번호

※ 시험 과목 : 선박개론(31), 해상안전론(32),
해상보험론(33)

※ 시험이 시작되기 전까지 표지를 넘기지 마시오.

해 양 경 찰 청

선박개론

1. 다음 중 나침로 329° , 자차 4°E , 편차 5°W , 풍압차 5°W 일 때 진침로는?

- ① 323° ② 328° ③ 333° ④ 338°

2. 다음 중 섬광등의 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 군섬광등은 섬광등의 일종으로 1주기 동안 2회 이상의 섬광을 낸다.
 ② 기호는 FL로 표시하며 한 주기 동안에 빛을 비추는 시간이 꺼져 있는 시간보다 짧은 등이다.
 ③ 급섬광등은 Q로 표시하며 1분 동안 50~80회의 일정한 간격으로 섬광을 낸다.
 ④ 초급섬광등은 VQ로 표시하며 1분에 80~180회의 섬광을 낸다.

3. 다음 중 상대 운동 지시 방식으로 레이더를 사용 할 경우에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 항해에 일반적으로 많이 사용된다.
 ② 본선과 물표의 움직임을 상대적으로 표시한다.
 ③ 자선의 위치가 화면상의 한 점에 고정되어 있다.
 ④ 육지와 같은 고정된 물체는 정지한 상태로 나타난다.

4. 다음 <보기> 중 디젤기관의 베어링 메탈 재료로서 요구되는 성질로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ 고온하의 하중에 대하여서도 충분한 압축강도를 가질 것
 ㉡ 축과의 적합성이 양호하고 길들이기가 용이하며, 담금질하지 않은 축이라도 지장이 없을 것
 ㉢ 이물에 대한 매몰성이 작고 또한 편접촉을 피하기 위하여 소성변형을 하지 않을 것
 ㉣ 내구력이 크고 반복하중 및 충격하중에 견딜 것
 ㉤ 윤활제에 대한 습윤성(친유성)이 양호하며 경계윤활의 상태에서도 마찰계수가 적을 것
 ㉥ 열전도율이 작고 베어링 쉘과의 열팽창계수 차가 클 것

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개

5. 다음 중 선박의 유수분리장치에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 비중차에 의해 폐유와 해수를 물리적으로 분리시킨다.
 ② 필터 또는 콜레서(coalescer)등으로 미세유분을 분리시킨다.
 ③ 유수혼합액의 온도가 높고 유속이 빠를수록 유수분리 효과가 높다.
 ④ 터블로(turbulo) 유수분리기는 내부에 수많은 원추상의 포집판이 설치되어 있다.

6. 다음 <보기> 중 선박의 치수와 톤수에 관한 설명으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ 수선장은 계획 만재 흘수선상의 물에 잠긴 선체의 길이를 말하며, 배의 저항 및 추진력 계산 등에 사용된다.
 ㉡ 형폭은 선체의 제일 넓은 부분에 있어서 양현 외판의 외면에서 외면까지의 수평거리로 입거와 선박조종 등에 사용되는 폭이다.
 ㉢ 등록장은 상갑판 빔의 선수재 전면으로부터 선미재 후면까지의 수평거리를 말하며, 선박 국적증서에 기재되는 길이이다.
 ㉣ 총톤수는 관세, 등록세, 계선료, 도선료 등의 산정기준이 된다.
 ㉤ 순톤수는 순수하게 여객이나 화물의 운송을 위하여 제공되는 실제 용적을 나타내기 위하여 사용되는 지표이다.
 ㉥ 만재배수량은 만재흘수선에 이르기까지 여객 또는 화물을 적재한 경우, 즉 만재된 상태에서 선박의 배수량을 말한다.

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개

7. 일반적으로 공선 시 선박의 수면하 5m의 선창에서 $20\text{ cm} \times 20\text{ cm}$ 의 파공이 생겼을 때, 표준해수에서의 1시간 침수량은 얼마인가?(단, 유량계수 $C: 0.5$, 해수비중: 1.025, 중력 가속도: 10 m/sec^2)

- ① 720 m^3 ② $7,200\text{ m}^3$
 ③ 738 m^3 ④ $7,380\text{ m}^3$

8. 다음 중 조타장치의 4대 구성 요소로 가장 옳은 것은?

- ① 원동기, 타장치, 완충장치, 조종장치
 ② 조종장치, 추종장치, 원동기, 타장치
 ③ 원동기, 추종장치, 완충장치, 전탐장치
 ④ 조종장치, 타장치, 완충장치, 전탐장치

9. 다음 <보기>는 인명구조 시 선박의 조종에 관한 설명이다. ()에 들어갈 숫자들의 총합은?

< 보 기 >

- ㉠ Williamson's turn(윌리엄슨 턴)은 익수자가 빠진 쪽으로 전타하여 원침로에서 ()° 정도 벗어난 후에 반대방향으로 전타한다. 그 후 선수가 원침로 반대방향 ()° 전이 되면 MIDSHIP하여 선박을 침로 반대방향으로 회전시킨다.
- ㉡ Single turn(싱글턴)은 익수자가 빠진쪽으로 전타하여 익수자가 선미에서 벗어나면 1분 정도 항주 후 원침로에서 ()° 회두할 무렵 선수 전방에 익수자가 나타나면, 원침로에서 ()° 벗어난 후 MIDSHIP하여 초기 침로로 되돌아가도록 조종
- ㉢ Two 180° turn(반원 2회 선회법)은 전타 및 기관을 정지하여 사람이 선미에서 벗어나면 다시 전속 전진하다 ()° 선회가 되면 정침하여 전진하다가 사람이 정횡 후방 약 ()° 근방에 보일 때 다시 최대 타각을 주면서 선회시키고 원침로에 왔을 때 정침하여 전진하면 선수 부근에 사람이 보이게 된다.

- ① 740 ② 770 ③ 790 ④ 930

10. 다음 <보기> 중 「해사안전법」상의 등화와 형상물의 설명으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ 수면에 떠있는 상태로 항행 중인 공기부양선은 항행 중인 동력선의 등화에 덧붙여 황색의 섬광등 1개를 표시하여야 한다.
- ㉡ 길이 12미터 미만의 동력선은 일반적으로 항행 중인 동력선이 표시해야할 등화를 대신하여 흰색 전주등 1개와 현등 1쌍을 표시할 수 있다.
- ㉢ 예인선열의 길이가 200미터를 초과하여 끌려가고 있는 선박이나 물체는 현등 1쌍, 선미등 1개의 등화나 마름모꼴 형상물 1개를 표시하여야 한다.
- ㉣ 대수속력이 있는 조종불능선은 가장 잘 보이는 곳에 수직으로 붉은색 전주등 2개, 둥근꼴이나 그와 비슷한 형상물 2개를 표시하면 된다.

- ① 없음 ② 1개 ③ 2개 ④ 3개

11. 다음 <보기> 중 선체의 구조에 관한 설명으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ 캄버: 갑판상의 배수와 횡강력을 위해 선체 중심선 부근이 높도록 된 원호
- ㉡ 현호: 선수에서 선미에 걸친 상갑판 현측선의 굴곡
- ㉢ 플레어: 상갑판 부근의 선측 상부가 안쪽으로 굽은 정도
- ㉣ 건현: 선체 중앙부 상갑판의 선측 상면에서 만재흘수선까지의 수직거리
- ㉤ 늑골: 선수에서 선미까지 선체의 종방향 조직을 구성하는 기초이고 선저 중심선에 있는 종강력재
- ㉥ 빌지 킬: 외판의 만곡부에 종 방향으로 길게 부착된 좁은 판재로 횡동요(rolling)를 억제한다.

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개

12. 다음 중 안벽 계류시 선체의 전진 운동을 억제시켜 주는 계류줄로 가장 옳은 것은?

- ① 선수줄과 선미줄
- ② 선수 뒷줄과 선미줄
- ③ 선미 앞줄과 선수 뒷줄
- ④ 선미 옆줄과 선수 옆줄

13. 다음 <보기> 중 수면들을 높은 순서대로 가장 옳게 나열한 것은?

< 보 기 >

- ㉠ 소조의 평균고조면
- ㉡ 평균저조면
- ㉢ 대조의 평균저조면
- ㉣ 평균고조면
- ㉤ 기본수준면
- ㉥ 평균수면
- ㉦ 대조의 평균고조면
- ㉧ 약최고고조면
- ㉨ 소조의 평균저조면

- ① ㉤ - ㉦ - ㉣ - ㉠ - ㉥ - ㉨ - ㉡ - ㉢ - ㉧
 ② ㉦ - ㉤ - ㉣ - ㉠ - ㉥ - ㉨ - ㉡ - ㉢ - ㉧
 ③ ㉤ - ㉦ - ㉣ - ㉠ - ㉥ - ㉨ - ㉡ - ㉢ - ㉧
 ④ ㉦ - ㉣ - ㉢ - ㉡ - ㉥ - ㉨ - ㉠ - ㉤ - ㉧

14. 사이드 스러스터(side thruster)에 대한 설명으로 가장 옳은 것은?

- ㉠ 사이드 스러스터의 프로펠러를 원동기로 구동함으로써 물을 한쪽 현으로부터 다른쪽 현으로 내보내어 선수나 선미를 횡방향으로 이동시키는 장치이다.
- ㉡ 사이드 스러스터는 선수 및 선미 부근의 수면 아래에 횡방향으로 설치된 터널 내부에 고정피치 프로펠러나 가변피치 프로펠러가 장치되어 있으며 선박의 밸러스트 펌프 겸용으로 사용되고 있다.
- ㉢ 선박이 고속일 경우 조선성능을 더 향상시킬 수 있다.
- ㉣ 이 장치는 선수부에 설치된 것이 일반적이지만 선미에 설치하여 조선성능을 향상시키고 좁은 해협에서 조류에 대한 저항을 키워주는 역할을 하기도 한다.

15. 다음 <보기> 중 괄호 안에 들어가야 할 법칙으로 가장 옳게 짝지어 진 것은?

< 보 기 >

- 코일을 관통하는 자속이 변화할 때 발생하는 유도기전력은 코일을 관통하는 자속이 매초 변화하는 양과 코일의 감은 횟수의 곱에 비례하는데 이것을 (㉠)이라 한다.
- 코일 속을 지나는 자속이 증가될 때는 이를 감소시키는 방향으로 유도 기전력이 발생하는데 이것을 (㉡)이라 한다.

- ㉠ ㉠ : 패러데이 법칙 ㉡ : 쿨롱의 법칙
- ㉡ ㉠ : 쿨롱의 법칙 ㉡ : 렌츠의 법칙
- ㉢ ㉠ : 패러데이 법칙 ㉡ : 렌츠의 법칙
- ㉣ ㉠ : 렌츠의 법칙 ㉡ : 패러데이 법칙

16. 「해양환경관리법(시행규칙 포함)」규정에 의해 유조선에서 화물펌프실의 선저폐수 배출 요건으로 가장 옳지 않은 것은?

- ㉠ 기름의 순간 배출률이 1해리당 30리터 이하일 것
- ㉡ 항해 중에 배출할 것
- ㉢ 「영해 및 접촉수역법」에 따른 기선으로부터 12해리 이상 떨어진 곳에서 배출할 것
- ㉣ 적법한 기름오염방지설비의 작동 중에 배출할 것

17. 피스톤의 면적이 75 cm^2 , 행정이 0.1 m , 회전수가 $1,000\text{ rpm}$, 평균유효압력이 6 kgf/cm^2 인 4행정 기관이 있다. 이때 지시마력(IHP)으로 가장 옳은 것은?

- ㉠ 50 ps ㉡ 20 ps
- ㉢ 10 ps ㉣ 5 ps

18. 다음 <보기> 중 원심펌프에 대한 설명으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ 케이싱은 유체의 속도 에너지를 압력 에너지로 변환시킴과 동시에 송출관으로 배출시키는 역할을 한다.
- ㉡ 마우스 링은 회전차에서 송출되는 액체가 흡입구 쪽으로 역류하는 것을 방지하기 위해 케이싱과 회전차 입구 사이에 설치한다.
- ㉢ 벌류트 펌프는 안내 날개가 있고, 터빈펌프는 안내 날개가 없다.
- ㉣ 지속적으로 유체를 흡입 및 토출하기 위해서는 케이싱 내부에 유체가 가득 채워져 있어야 한다.
- ㉤ 원심펌프 정지 시 먼저 해야 할 일은 흡입측 밸브를 서서히 닫는 것이다.
- ㉥ 원심펌프의 축 추력을 방지하기 위해 편 흡입형 회전차를 사용한다.

- ㉠ 1개 ㉡ 2개 ㉢ 3개 ㉣ 4개

19. 「해양환경관리법(시행규칙 포함)」상 기름오염방지 설비 설치 및 폐유저장용기 비치기준으로 가장 옳지 않은 것은?

- ㉠ 총톤수 100톤 이상 400톤 미만으로서 유조선이 아닌 선박은 선저폐수저장탱크 또는 기름여과장치, 배출관장치를 설치하여야 한다.
- ㉡ 재화중량톤수 7만톤 이상의 유조선에 설치하는 혼합물탱크장치는 적어도 3개 이상의 혼합물탱크로 구성되어야 한다.
- ㉢ 총톤수 30톤 이상 50톤 미만의 선박은 기관구역용 폐유저장용기 100리터 이상을 비치하여야 한다.
- ㉣ 기관구역용 폐유저장용기는 2개 이상으로 나누어 비치할 수 있다.

20. 보일러의 스케일 형성을 방지하기 위한 방법으로 가장 옳지 않은 것은?

- ㉠ 염화칼슘을 첨가하여 경도분을 해가 없는 부유물로 바꾸어 필터를 통해 걸러낸다.
- ㉡ 보일러수 내에 슬러지를 미세하게 분해시켜서 벽면이나 바닥에 붙지 않고 부유하게 하여 블로우다운 시킨다.
- ㉢ 블로우다운을 실시하여 보일러 내 슬러지를 제거하고 수중의 용해 고형분 농도를 낮춘다.
- ㉣ 조수기의 적절한 운전으로 경도분이 급수에 유입되지 않도록 한다.

해상안전론

1. 다음 중 「해사안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」 상 거대선, 위험화물운반선, 고속여객선, 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 선박이 교통안전특정해역을 항행하려는 경우, 해양경찰서장이 항행안전을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 선장이나 선박소유자에게 명할 수 있는 사항으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 선박 통항이 많은 경우, 선박의 항행 제한
- ② 통항시각 및 항로의 변경
- ③ 속력의 제한
- ④ 안내선의 사용

2. 다음 <보기> 중 「선박안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」 상 용어의 정의와 관련하여 () 안에 들어갈 것으로 가장 옳은 것은?

< 보 기 >

(㉠)이란 선박이 자체의 안정성을 확보하기 위하여 갖추어야 하는 능력으로 일정한 기상이나 항해 조건에서 안전하게 항해할 수 있는 성능을 말한다.

(㉡)이란 수면에서 평형상태로 떠 있는 선박이 파도·바람 등 외력에 의하여 기울어졌을 때 원래의 평형상태로 되돌아오려는 성질을 말한다.

(㉠)

(㉡)

- | | |
|---------|-----|
| ① 항행안전성 | 감항성 |
| ② 복원성 | 감항성 |
| ③ 감항성 | 복원성 |
| ④ 항행안전성 | 복원성 |

3. 다음 중 「선박안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」 상 항해구역의 종류에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 항해구역은 평수구역, 연해구역, 원양구역의 3종으로 나뉜다.
- ② 연해구역이란 영해기점으로부터 20해리 이내의 수역과 지정된 5수역을 말한다.
- ③ 원양구역이란 모든 수역을 말한다.
- ④ 평수구역이란 호소·하천 및 항내의 수역과 지정된 18구의 수역을 말한다.

4. 다음 <보기> 중 「해사안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」 상 안전한 속력을 결정할 때 고려해야 할 사항으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ 해상교통량의 밀도
- ㉡ 선박의 정지거리·선회성능, 그 밖의 조종성능
- ㉢ 바람·해면 및 조류의 상태
- ㉣ 선박의 연령
- ㉤ 선박의 흘수와 수심과의 관계
- ㉥ 야간의 경우에는 항해에 지장을 주는 불빛의 유무
- ㉦ 승선원의 수
- ㉧ 시계의 상태
- ㉨ 업무의 긴급성

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개

5. 다음 중 「선박안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」 상 선박위치발신장치에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 총톤수 2톤 이상의 선박 중 「해운법」에 따른 여객선은 선박위치발신장치를 갖추어야 한다.
- ② 선장은 해적 또는 해상강도의 출몰 등으로 선박의 안전을 위협할 수 있다고 판단되는 경우, 선박위치발신장치의 작동을 중단할 수 있다.
- ③ 운항 중 과실로 선박위치발신장치의 고장이 발생하여 장치를 작동하지 아니한 경우는 선박위치발신장치의 작동을 중단할 수 있는 사유에 해당한다.
- ④ 정당한 사유 없이 선박위치발신장치를 작동하지 아니한 선박의 선장은 1백만원 이하의 과태료에 처한다.

6. 「해상인명안전협약(SOLAS)」 상 선박 방화, 화재탐지 및 소화에 관련된 사항을 담고 있는데, 다음 중 내연기관이 있는 기관구역의 소화장치 비치 기준에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 고정식 소화장치
- ② 충분한 수의 각각 35리터 이상의 용량의 승인된 포말소화기
- ③ 최소한 1개의 휴대식 포말방사기
- ④ 소화기로부터 도보 10미터 이내에 최소한 2개의 휴대식 포말소화기 또는 동등물

7. 다음 중 러칭(lurching)에 대한 설명으로 가장 옳은 것은?
- ① 선체가 파도를 선수에서 받으면서 항주하면 선수 선저부가 강한 파도의 충격을 받아 선체가 짧은 주기로 급격한 진동을 하는 충격 현상
 - ② 선체가 횡동요 중에 옆에서 돌풍을 받거나 파랑 중에서 대각도 조타를 하여 큰 각도로 경사하게 되는 현상
 - ③ 선박이 파도를 선미로부터 받으며 항주할 때 선체 중앙이 파도의 마루나 파도의 오르막 파편에 위치하여 선체가 파도와 평행하게 되어 전복의 위험이 있는 상태
 - ④ 선미부가 공기 중에 노출되어 스크루 프로펠러가 진동을 일으키면서 급회전을 하게 되는 현상

8. 다음 <보기> 중 「선박안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 국제협약검사의 종류로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

㉠ 최초검사	㉡ 정기검사	㉢ 중간검사
㉣ 특별검사	㉤ 임시검사	㉥ 변경검사

- ① 2개 ② 3개 ③ 4개 ④ 5개

9. 「해사안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 교통안전 특정해역에서 선박의 항행에 지장을 줄 우려가 있는 공사나 작업을 하려는 자는 해양경찰청장의 허가를 받아야 한다. 다음 중 허가를 받지 않아도 되는 경우로 가장 옳은 것은?
- ① 관계 법령에 따라 국가가 시행하는 수로 측량을 하는 경우
 - ② 해저파이프라인을 부설하는 경우
 - ③ 해저전선을 부설하는 경우
 - ④ 침몰선 인양작업을 하는 경우

10. 다음 <보기> 중 해상에서의 음주단속 규정이 있는 법은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

㉠ 해사안전법	㉡ 낚시관리 및 육성법
㉢ 선박안전법	㉣ 수상레저안전법
㉤ 유선 및 도선사업법	
㉥ 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률	

- ① 2개 ② 3개 ③ 4개 ④ 5개

11. 다음 중 「해사안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 항로에서 선박의 방치, 어망 등 어구의 설치나 투기를 한 경우 방치된 선박의 이동·인양 또는 어망 등 어구의 제거를 명할 수 있는 관청으로 가장 옳은 것은?

- ① 해양수산부장관
- ② 지방해양수산청장
- ③ 지방해양경찰청장
- ④ 해양경찰서장

12. 다음 중 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 하나의 사건이 2곳 이상의 지방심판원에 계속 되었을 때에는 최초의 심판청구를 받은 지방 심판원에서 심판한다.
- ② 지방심판원은 심판관 3명, 중앙심판원은 심판관 5명 이상으로 구성하는 합의체에서 심판한다.
- ③ 조사관은 사건 발생 후 3년이 지난 해양사고에 대하여는 심판청구를 하지 못한다.
- ④ 지방심판원의 재결에 대한 불복이 있을 때는 재결서 정본을 송달받은 날부터 20일 이내에 소송을 제기하여야 한다.

13. 다음 중 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」에 관한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 무역항을 출항한 선박이 피난, 수리 또는 그 밖의 사유로 출항 후 24시간 이내에 출항한 무역항 으로 귀항하는 경우에는 그 사실을 적은 서면을 관리청에 제출하여야 한다.
- ② 해양오염이 발생한 선박은 해양오염의 확산방지를 위하여 관리청에서 지정·고시한 정박지 또는 정박구역이 아닌 구역에 정박할 수 있다.
- ③ 총톤수 20톤 이상의 선박을 무역항의 수상구역에 계선하려는 자는 신고 후 관리청이 지정한 장소에 그 선박을 계선하여야 한다.
- ④ 총톤수 5톤 미만의 선박의 선장이 무역항의 수상구역 등에 출입하려는 경우에 관리청에 출입 신고를 하지 않아도 된다.

14. 다음 중 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 특별심판부를 구성할 수 있는 사유로 가장 옳지 않은 것은?
- ① 선박이나 그 밖의 시설의 피해가 현저히 큰 해양사고
 - ② 기름 등의 유출로 심각한 해양오염을 일으킨 해양사고
 - ③ 5명 이상이 사망한 해양사고
 - ④ 10명 이상이 부상당한 해양사고

15. 다음 <보기> 중 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」상 배타적 경제수역에서 가지는 주권적 권리는 모두 몇 개 인가?

< 보 기 >

㉠ 인공섬·시설 및 구조물의 설치·사용

㉡ 천연자원의 탐사·개발·보존 및 관리

㉢ 해양환경의 보호 및 보전

㉣ 경제적 개발 및 탐사를 위한 활동

㉤ 해양과학 조사

- ① 2개 ② 3개 ③ 4개 ④ 5개

16. 다음 중 「해사안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 교통안전특정해역에서 지정항로를 이용하지 아니하고 항행할 수 있는 경우로 가장 옳지 않은 것은?
- ① 해양경비·해양오염방제 등을 위하여 긴급히 항행할 필요가 있는 경우
 - ② 교통안전특정해역과 접속된 항구에 입·출항하는 경우
 - ③ 해양사고를 피하거나 인명이나 선박을 구조하기 위하여 부득이한 경우
 - ④ 항로표지의 설치 등을 위하여 긴급히 항행할 필요가 있는 경우

17. 다음 중 「해상인명안전협약(SOLAS)」상 적용 제외 대상 선박으로 가장 옳지 않은 것은?
- ① 어선
 - ② 원시적 구조의 목선
 - ③ 기계로 추진되지 않는 범선
 - ④ 무역에 종사하는 유람요트

18. 다음 중 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 국가관리무역항의 수상구역에서 선박의 항행 최고속력을 지정할 때 요청권자와 지정권자를 바르게 묶은 것으로 가장 옳은 것은?

(요청권자)		(지정권자)
① 해양경찰서장	—	해양경찰청장
② 해양경찰서장	—	지방해양수산청장
③ 지방해양수산청장	—	해양수산부장관
④ 해양경찰청장	—	해양수산부장관

19. 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(시행령 및 시행규칙 포함)」상 무역항의 수상구역등에서 선박을 불꽃이나 열이 발생하는 용접 등의 방법으로 기관실에서 수리하려는 경우, 위험물운송선박을 제외하고 총톤수가 () 이상인 선박은 관리청의 허가를 받아야 한다. 다음 중 ()안에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?
- ① 10톤 ② 20톤 ③ 30톤 ④ 50톤

20. 다음 중 「선박안전법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 중간검사에 대한 내용으로 가장 옳지 않은 것은?
- ① 총톤수 2톤 미만인 선박에 대해서는 중간검사를 생략한다.
 - ② 선박소유자는 장기항해 등 부득이한 사유가 있는 경우에는 중간검사를 검사기준일보다 3개월 이상 앞당겨 받을 수 있다.
 - ③ 해양수산부장관은 중간검사 연기신청을 받은 경우에는 해당 선박의 항해일정을 고려하여 타당하다고 인정되는 경우 해당 검사기준일부터 12개월 이내의 기간을 정하여 그 검사시기를 연기할 수 있다.
 - ④ 연기받은 기간 내에 해당 선박이 중간검사를 받을 장소에 도착하면 30일 이내 중간검사를 받아야 한다.

8. 다음 중 「해양환경관리법(시행령 및 시행규칙 포함)」상 방제의무자 및 방제비용부담에 대한 설명 중 가장 옳지 않은 것은?
- ① 오염물질이 배출되거나 배출될 우려가 있는 경우에는 선박의 선장 또는 해양시설의 관리자, 그리고 배출된 오염물질을 발견한 자를 방제의무자라고 한다.
 - ② 방제의무자는 오염물질의 배출방지, 배출된 오염물질의 확산방지 및 제거, 배출된 물질의 수거 및 처리의무를 부과한다.
 - ③ 방제의무자가 방제조치명령을 따르지 아니하는 경우에는 해양경찰청장이 직접 방제조치를 하며, 방제조치에 소요되는 비용은 방제의무자에게 부담한다.
 - ④ 해양경찰청장은 방제의무자의 방제조치만으로는 오염물질의 대규모 확산을 방지하기가 곤란하거나 긴급방제가 필요하다고 인정하는 경우에는 직접 방제조치를 하여야 한다.

9. 다음 <보기> 중 해상보험의 ‘위부’에 대한 설명으로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ 보험자가 위부를 승인한 후에는 그 위부에 대하여 이의를 하지 못한다.
- ㉡ 보험자가 위부를 승인하지 아니한 때에는 피보험자는 위부의 원인을 증명하지 아니하면 보험금액의 지급을 청구하지 못한다.
- ㉢ 피보험자는 위부로 인하여 그 보험의 목적에 관한 보험자의 모든 권리를 취득한다.
- ㉣ 피보험자가 위부를 한 때에는 보험의 목적에 관한 일부 서류를 보험자에게 교부하여야 한다.

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개
10. 다음 중 「상법(시행령 포함)」상 피보험자가 보험사고로 인하여 보험목적물을 보험자에게 위부하고 보험금액전부를 청구할 수 있는 경우로 가장 옳지 않은 것은?
- ① 선박의 행방이 불명한 때
 - ② 선박의 수선비용이 수선 후 가액을 초과하게 될 때
 - ③ 선박이 침몰된 때
 - ④ 선박이 좌초된 때

11. 다음 <보기> 중 「상법(시행령 포함)」상 선박의 행방불명과 관련하여 () 안에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

< 보 기 >

선박의 존부가 (㉠) 분명하지 아니한 때에는 그 선박이 행방불명된 것으로 보는데, 이 경우에는 선박 (㉡)으로 추정한다.

- | | (㉠) | (㉡) |
|---|-------|-------|
| ① | 2월간 | 공동해손 |
| ② | 3월간 | 공동해손 |
| ③ | 2월간 | 전손 |
| ④ | 3월간 | 전손 |

12. 다음 <보기> 중 선하증권에 기재되는 내용 중 법정(필수적) 기재사항으로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ 선박의 선주·명칭 및 국적
- ㉡ 수통의 선하증권을 발행한 때에는 그 수
- ㉢ 선하증권번호
- ㉣ 발행자와 그 발행연월일
- ㉤ 송하인의 성명·상호
- ㉥ 운송인의 주된 영업소 소재지

- ① 2개 ② 3개 ③ 4개 ④ 5개

13. 다음 <보기> 중 요크-앤티워프 규칙에 대한 설명으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ 공동해손을 구별하는 기준과 정산에 관한 국제적 통일규칙이다.
- ㉡ 1994년 제정되었고 현재는 개정규칙을 사용하고 있다.
- ㉢ 국제적 통일협약이므로 법적 구속력을 갖는다.
- ㉣ 선하증권, 용선계약서, 보험증권 상에는 공동해손에 관해 이 규칙을 따르도록 규정하고 있다.

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개

14. 다음 <보기> 중 해상보험의 설명으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

< 보 기 >

- ㉠ 보험자는 피보험자가 지급할 공동해손의 분담액을 보상할 책임이 있다. 그러나 보험의 목적의 공동해손분담가액이 보험가액을 초과할 때는 그 초과액에 대한 분담액은 보상하지 아니한다.
- ㉡ 해상보험계약의 보험자는 육·해상사업에 관한 사고로 인하여 생길 손해를 보상할 책임이 있다.
- ㉢ 보험자는 보험의 목적의 안전이나 보존을 위하여 지급할 특별비용을 보험금액의 한도 내에서 보상할 책임이 있다.
- ㉣ 적하를 보험에 붙인 경우에 보험계약자 또는 피보험자의 책임이 있는 사유로 인하여 선박을 변경한 때에도 그 변경 후의 사고에 대하여 책임이 있다.

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개

15. 다음 중 국제 P & I 그룹의 「운송물의 멸실·훼손 시 선박소유자와 정기용선자 간의 분담에 관한 지침 (Inter-Club Agreement)」상 선박소유자와 정기용선자 간의 분쟁에 관한 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 선박의 불감항 또는 항행이나 선박 관리에 관한 과실에 의해 발생한 운송물의 멸실·훼손은 선박소유자가 전부 부담한다.
- ② 운송물의 선적, 적부, 고박, 양륙, 보관 등 운송물의 취급에 의해 발생한 운송물의 멸실·훼손에 대하여는 정기용선자가 전부 부담한다.
- ③ 운송물의 부족 또는 양륙 상의 과실에 대하여는 선박소유자 또는 정기용선자 중 어느 한쪽의 행위에 의해 발생하였더라도, 선박소유자와 정기용선자가 50%씩 부담한다.
- ④ 기타 운송물의 멸실·훼손·지연에 대하여는 선박소유자와 정기용선자가 50%씩 부담한다. 다만, 손해가 어느 당사자의 행위로 인해서 발생한 경우에는 그 당사자가 전부 부담한다.

16. 다음 중 P & I Club에서 보상해 주는 손해로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 개인휴대품의 멸실
- ② 인명사상으로 인해 발생한 보상금
- ③ 좌초된 선박의 구조비
- ④ 난파선 제거비용

17. 다음 설명 중 가장 옳지 않은 것은?

- ① 「선박연료유 오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(BUNKER CONVENTION)」은 유조선이 아닌 선박으로부터 유출된 연료유로 인한 해양오염손해에 관한 국제협약이다.
- ② 「선박연료유 오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(BUNKER CONVENTION)」에 따라 우리나라는 「유류오염손해배상 보장법」을 두고 있으며, 이 법은 총톤수 1,000톤 이상의 대한민국 국적의 일반선박과 총톤수 200톤 이상의 유조선에 대해 강제 책임보험 사항을 두고 있다.
- ③ 「1996년 유해·위험물질 해상운송책임협약(HNS 협약)」은 유류를 포함한다.
- ④ 「선박에 의한 오염방지협약(MARPOL)」은 1983년에 처음 발효하였으며 동 협약 가입국의 자국 선박에 대해 장소 불문하고 오염물질 배출을 통제할 수 있으며, 가입국 영해 내의 모든 선박에 적용할 수 있다.

18. 다음 중 해상보험에서 사용되는 위부에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 위부통지를 하지 않아도 추정전손처리는 가능하다.
- ② 현실전손일 경우에는 위부통지가 필요 없다.
- ③ 분손일 경우에는 위부를 하지 않는다.
- ④ 위부권행사의 요건에서 위부는 무조건이어야 한다.

19. 다음 중 공동해손의 성립요건으로 가장 옳지 않은 것은?

- ① 안전요건 ② 처분요건
- ③ 손해 및 비용요건 ④ 잔존요건

20. 다음 <보기> 중 해상보험증권에 기재하여야 할 사항을 모두 고른 것은?

< 보 기 >

- ㉠ 선박을 보험에 붙인 경우에는 그 선박의 명칭, 국적과 종류
- ㉡ 선박을 보험에 붙인 경우에는 그 선박의 항해의 범위
- ㉢ 적하를 보험에 붙인 경우에는 선박의 명칭, 국적과 종류, 선적항, 양륙항
- ㉣ 보험가액을 정한 때에는 그 가액

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