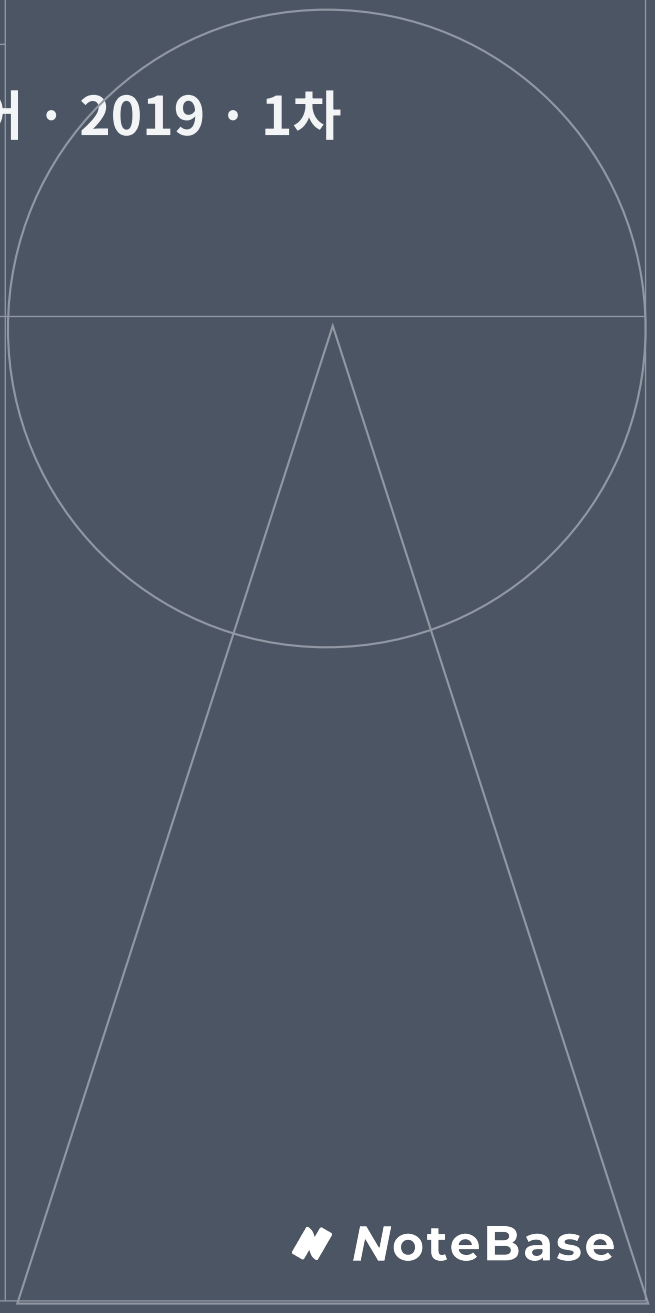
# 기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2019 · 1차



NoteBase

# 기출OX 해설집

## 공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2019 · 1차

**공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2019 · 1차**

**문 1. 다음 중 빈 칸에 들어갈 표준 조타 명령(Standard Wheel Orders)으로 가장 옳은 것은?**

(ⓐ) : Rudder to be held in the fore and aft position.
(ⓑ) : Check the swing of the vessel's head in a turn.

① ⓐ: Midships, ⓑ: Meet her
② ⓐ: Midships, ⓑ: Steady
③ ⓐ: Steady as she goes, ⓑ: Meet her
④ ⓐ: Steady as she goes, ⓑ: Midships

**정답 1번**

**출제 포인트**

표준 조타 명령인 Midships, Meet her, Steady, Steady as she goes의 의미를 구별하는 문제이다.

**핵심 개념**

Midships는 타를 선체의 선수미선과 나란한 중앙 위치에 두는 명령이다. Meet her는 선회 중인 선박의 선수 회두를 억제하는 명령이다. Steady는 선수의 회두를 가능한 한 빨리 줄이는 명령이고, Steady as she goes는 명령을 받은 순간의 나침 방위를 유지하여 조타하는 명령이다.

**선지별 해설**

① O — ⓐ의 'Rudder to be held in the fore and aft position'은 타를 선수미 방향의 중앙 위치에 두라는 Midships이고, ⓑ의 'Check the swing of the vessel's head in a turn'은 선회 중 선수의 회두를 억제하라는 Meet her이다.
② X — ⓐ의 Midships는 맞지만 ⓑ의 Steady가 틀렸다. ⓑ는 회두를 억제하는 명령이므로 Meet her가 맞다.
③ X — ⓑ의 Meet her는 맞지만 ⓐ의 Steady as she goes가 틀렸다. Steady as she goes는 명령 당시의 침로를 유지하라는 뜻이고, 타를 선수미 위치에 두라는 ⓐ에는 Midships가 맞다.
④ X — ⓐ와 ⓑ가 모두 틀렸다. ⓐ의 Steady as she goes는 Midships로, ⓑ의 Midships는 Meet her로 고쳐야 한다.

NoteBase

**오답 포인트**

‘타를 중앙에 둔다’와 ‘선수의 회두를 멈춘다’를 비슷하게 생각하기 쉽다. Midships는 타의 위치를 지정하고, Meet her는 선박의 회두 운동을 억제한다는 차이가 핵심이다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

문장이 rudder의 위치를 말하면 Midships, turn 중 vessel’s head의 swing을 억제한다고 하면 Meet her로 판단한다. 현재 침로를 유지하는 명령은 Steady as she goes로 구별한다.

**암기 포인트**

Midships는 타 중앙, Meet her는 회두 억제, Steady as she goes는 현재 침로 유지이다.

NoteBase

**문 2. 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases) 상 가장 옳지 않은 것은?**

① Abandon Vessel : To evacuate crew and passengers from a vessel following a distress

② Adrift : Uncontrolled movement at sea under the influence of current, tide or wind

③ Fairway : A vessel which is not at anchor, or made fast to the shore, or aground

④ Way Point : A position a vessel has to pass or at which she has to alter course according to her voyage plan

**정답 3번**

**출제 포인트**

표준해사통신용어에서 선박의 상태·항로와 관련된 용어가 올바른 정의와 연결되었는지를 묻는 문제이다.

**핵심 개념**

Abandon Vessel은 조난 상황에서 선원과 여객을 선박으로부터 대피시키는 것이다. Adrift는 해류·조류·바람의 영향으로 통제되지 않은 채 해상에서 움직이는 상태이다. Fairway는 선박이 항행할 수 있는 수로의 부분이다. Under way는 정박 중이거나 육상에 계류 중이거나 좌초된 상태가 아닌 선박의 상태이다. Way Point는 항해 계획에 따라 선박이 통과하거나 변침해야 하는 위치이다.

**선지별 해설**

① O — Abandon Vessel은 조난이 발생한 뒤 선원과 여객을 선박에서 대피시키는 것을 뜻하므로 용어와 정의가 일치한다.
② O — Adrift는 해류·조류·바람의 영향으로 통제되지 않은 채 해상에서 움직이는 상태이므로 정의가 옳다.
③ X — 틀린 부분은 Fairway를 '정박·육상 계류·좌초 상태가 아닌 선박'으로 정의한 것이다. 이 설명은 Under way의 정의이고, Fairway는 선박이 항행할 수 있는 수로의 부분을 뜻한다.
④ O — Way Point는 항해 계획에 따라 선박이 통과해야 하거나 변침해야 하는 위치이므로 정의가 옳다.

**오답 포인트**

③의 설명 자체는 해사 용어의 정의처럼 자연스럽지만 Fairway의 정의가 아니라 Under way의 정의이다. 용어와 설명이 서로 바뀐 점이 함정이다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

Fairway는 장소인 '항행 가능한 수로 부분', Under way는 선박의 상태인 '정박·계류·좌초 중이 아님'으로 구분한다. 정의가 장소를 가리키는지 선박의 상태를 가리키는지 확인하면 된다.

NoteBase

**암기 포인트**

Fairway는 항행 수로, Under way는 운항 상태이다.

NoteBase

**문 3. 아래 문장에서 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases) 상 빈 칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?**

"닻줄의 장력은 어떠한가?"
How is the cable (____)?

① leading
② going
③ heaving
④ growing

**정답 4번**

**출제 포인트**

표준해사통신용어에서 닻줄의 장력 상태를 묻는 정형 표현을 구별하는 문제이다.

**핵심 개념**

How is the cable growing?은 닻줄이 느슨한지, 팽팽한지 또는 팽팽해지고 있는지를 묻는 표현이다. 이에 대한 표준 응답은 The cable is slack / tight / coming tight.이다. 반면 How is the cable leading?은 닻줄이 어느 방향으로 뻗어 있는지를 묻는다.

**선지별 해설**

① X — leading은 닻줄의 장력이 아니라 닻줄이 향하는 방향을 묻는 말이다. 틀린 표현 leading은 장력 상태를 묻는 growing으로 고쳐야 한다.
② X — going은 이 문장의 표준해사통신용어로 정해진 말이 아니다. 틀린 표현 going은 growing으로 고쳐야 한다.
③ X — heaving은 닻이나 닻줄을 감아 올리는 동작을 나타내며 장력 상태를 묻는 말이 아니다. 틀린 표현 heaving은 growing으로 고쳐야 한다.
④ O — How is the cable growing?은 닻줄의 장력 상태를 묻는 표준 표현이다.

**오답 포인트**

leading과 growing을 혼동하기 쉽다. leading은 닻줄의 방향을, growing은 닻줄의 장력 상태를 묻는다는 차이가 핵심이다. heaving은 닻줄을 감아 올리는 동작이라는 점도 구별해야 한다.

NoteBase

**다시 나오면 이렇게 판단**

질문의 우리말 핵심어를 먼저 확인한다. 닻줄의 방향이면 leading, 장력 상태이면 growing, 감아 올리는 동작이면 heaving으로 판단한다.

**암기 포인트**

방향은 leading, 장력은 growing, 감아 올리기는 heaving이다.

NoteBase

**문 4. 다음 중 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases) 상 빈 칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?**

VTS: (____), Obstruction in the fairway.

① INFORMATION
② QUESTION
③ WARNING
④ ADVICE

**정답 3번**

**출제 포인트**

이 문제는 표준해사통신용어에서 메시지의 목적을 미리 알리는 표지어(message marker)를 구별하는 문제이다. 항로에 장애물이 있다는 말은 위험을 알리는 경고이므로 WARNING을 사용한다.

**핵심 개념**

INFORMATION은 관찰된 사실이나 상황을 알리는 표지어이고, QUESTION은 답변이 필요한 질문을 나타내는 표지어이다. WARNING은 위험을 알려 주의를 환기하는 표지어이며, ADVICE는 상대에게 권고되는 행동을 제시하는 표지어이다.

**선지별 해설**

① X — INFORMATION은 사실이나 상황을 단순히 알릴 때 쓰므로 이 문장의 표지어가 아니다. 틀린 표현은 'INFORMATION'이며, 항로상의 장애물이라는 위험을 알리는 이 문장에는 'WARNING'이 알맞다.
② X — QUESTION은 상대에게 정보를 묻고 답변을 요구할 때 쓰지만, 뒤 문장은 의문문이 아니라 위험의 존재를 알리는 진술이다. 틀린 표현은 'QUESTION'이며, 올바른 표지어는 'WARNING'이다.
③ O — WARNING은 항해 안전을 위협하는 위험을 알릴 때 사용한다. 'Obstruction in the fairway.'는 항로에 장애물이 있음을 경고하므로 'WARNING, Obstruction in the fairway.'가 알맞다.
④ X — ADVICE는 상대에게 특정 행동을 권고할 때 쓰지만, 뒤 문장에는 권고 행동이 제시되지 않았다. 틀린 표현은 'ADVICE'이며, 위험 사실을 알리는 'WARNING'으로 고쳐야 한다.

**오답 포인트**

'Obstruction in the fairway.'가 사실을 전달한다는 점만 보면 INFORMATION으로 오인하기 쉽다. 그러나 이 문장은 항로상의 위험 요소를 알려 주의를 환기하는 기능이 핵심이므로 WARNING으로 분류한다.

NoteBase

**다시 나오면 이렇게 판단**

문장 내용뿐 아니라 발화 목적을 확인한다. 위험 알림은 WARNING, 사실 전달은 INFORMATION, 정보 요구는 QUESTION, 행동 권고는 ADVICE로 판단한다.

**암기 포인트**

위험은 WARNING, 사실은 INFORMATION, 질문은 QUESTION, 권고는 ADVICE이다.

NoteBase

**문 5. 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases) 상 다음 용어에 대한 설명 중 옳은 것은 모두 몇 개인가?**

ⓐ Backing (of wind) : A wind that is constantly changing speed and direction
ⓑ Blast : A whistle signal made by the vessel
ⓒ Blind sector : An area which cannot be scanned by the ship's radar because it is shielded by parts of the superstructure, masts, etc.
ⓓ General emergency alarm : A sound signal of seven short blasts and one prolonged blast given with the vessel's sound system
ⓔ Destination : Port which a vessel is bound for
ⓕ Veering (of winds) : Shift of wind direction in an anticlockwise manner, for example from north to west
ⓖ EPIRB : Emergency Position Indicating Radio Beacon
ⓗ MMSI : Maritime Mobile Service Identity number

① 5개
② 6개
③ 7개
④ 모두 맞다

**정답 2번**

**출제 포인트**

IMO 표준해사통신용어의 정의를 정확히 대응시켜 옳은 진술의 개수를 판단하는 문제이다.

**핵심 개념**

ⓐ와 ⓕ만 틀리고 ⓑ, ⓒ, ⓓ, ⓔ, ⓖ, ⓗ는 옳으므로 옳은 진술은 6개이다.
Backing은 풍향이 시계 반대 방향으로 바뀌는 현상이고, Veering은 풍향이 시계 방향으로 바뀌는 현상이다. 풍속과 풍향이 계속 변하는 바람은 Variable이다.
Blast는 선박이 내는 기적 신호, Blind sector는 선체 상부 구조물이나 마스트 등에 가려 레이더로 주사할 수 없는 구역이다. General emergency alarm은 짧은 기적 7회와 긴 기적 1회로 이루어진다. Destination은 선박이 향하는 항구이다. EPIRB는 Emergency Position Indicating Radio Beacon, MMSI는 Maritime Mobile Service Identity number의 약어이다.

NoteBase

### 선지별 해설

① X — 옳은 진술은 5개가 아니라 6개이다. 틀린 표현은 '5개'이며, 올바르게는 '6개'이다.
② O — ⓐ와 ⓕ를 제외한 ⓑ, ⓒ, ⓓ, ⓔ, ⓖ, ⓗ가 옳으므로 모두 6개이다.
③ X — 옳은 진술은 7개가 아니라 6개이다. 틀린 표현은 '7개'이며, 올바르게는 '6개'이다.
④ X — 8개가 모두 맞는 것이 아니다. ⓐ는 Variable의 정의를 Backing의 정의로 잘못 제시했고, ⓕ는 Veering을 시계 반대 방향의 변화라고 잘못 제시했다. 올바르게는 '6개가 맞다'이다.

### 오답 포인트

ⓐ의 'constantly changing speed and direction'은 Backing이 아니라 Variable의 정의이다. 또한 ⓕ의 'anticlockwise'는 Backing의 방향이며, Veering은 clockwise이다. 두 풍향 용어를 반대로 기억하면 7개 또는 모두 맞다고 오판하기 쉽다.

### 다시 나오면 이렇게 판단

각 진술을 따로 대조한 뒤 틀린 항목의 수를 전체 항목 수에서 뺀다. 풍향 변화에서는 Backing은 시계 반대 방향, Veering은 시계 방향, Variable은 풍속과 풍향이 계속 변하는 상태로 구분한다.

### 암기 포인트

Backing은 반시계, Veering은 시계, Variable은 풍속·풍향의 계속된 변화이다.

NoteBase

**문 6. 다음 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases) 표현 중 가장 옳지 않은 것은?**

① 엔진 후진하라 : Put engine(s) astern.

② 귀선의 좌현 쪽으로 바람을 막아달라 : Make a lee on your port side.

③ 선박의 경사를 수정하라 : Correct the list of the vessel.

④ 하선이 불가능하다 : Embarkation is not possible.

**정답 4번**

**출제 포인트**

표준해사통신용어의 영어 표현과 한국어 의미가 정확히 대응하는지를 묻는 문제이다.

**핵심 개념**

embarkation은 선박 등에 올라타는 '승선'을 뜻하고, disembarkation은 선박 등에서 내리는 '하선'을 뜻한다. 두 단어는 이동 방향이 서로 반대이다.

**선지별 해설**

① O — 'Put engine(s) astern.'은 기관을 후진으로 작동시키라는 뜻이므로 '엔진 후진하라'와 대응한다.
② O — lee는 바람이 가려지는 쪽을 뜻한다. 'Make a lee on your port side.'는 상대 선박의 좌현 쪽에 바람을 막아 주는 상태를 만들라는 의미이므로 제시된 해석과 대응한다.
③ O — list는 선박이 한쪽으로 기울어진 상태를 뜻한다. 'Correct the list of the vessel.'은 선박의 경사를 바로잡으라는 의미이므로 제시된 해석과 대응한다.
④ X — 틀린 부분은 '하선'을 'Embarkation'으로 옮긴 것이다. embarkation은 '승선'이므로 'Embarkation is not possible.'은 '승선이 불가능하다'로 해석해야 한다. '하선'을 일반 영어로 옮기면 disembarkation을 사용한다.

**오답 포인트**

④의 embarkation을 배에서 내리는 행위로 혼동하기 쉽다. 접두사 em-이 붙은 embark는 올라타는 '승선', dis-가 붙은 disembark는 내려가는 '하선'이라는 반대 관계를 구별해야 한다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

해사 통신 표현의 동작 방향과 핵심 명사를 먼저 확인한다. embarkation은 승선, disembarkation은 하선, astern은 후진, list는 선박의 경사로 대응시키면 된다.

NoteBase

**암기 포인트**

embarkation은 승선, disembarkation은 하선이다.

NoteBase

**문 7. 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases) 상 아래 문장이 의미하는 것으로 가장 옳은 것은?**

A routing measure comprising a designated area between the landward boundary of a traffic separation scheme and the adjacent coast, intended for local traffic.

① ITZ
② VTS
③ TSS
④ Traffic lane

**정답 1번**

**출제 포인트**

육지 쪽의 통항분리방식 경계와 인접 해안 사이에 설정되어 연안의 국지 통항에 이용되는 수역이 연안통항대(ITZ)임을 묻는 문제이다.

**핵심 개념**

ITZ(Inshore Traffic Zone)는 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이에 지정하여 국지 통항에 이용하는 수역이다.
TSS(Traffic Separation Scheme)는 반대 방향으로 항해하는 선박의 통항 흐름을 분리하는 통항분리방식이고, traffic lane은 그 방식 안에서 일방향 통항 흐름이 정해진 통항로이다.
VTS(Vessel Traffic Services)는 관할 수역의 선박 통항 안전과 효율을 지원하는 관제 서비스이다.

**선지별 해설**

① O — ITZ는 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 해안 사이에 있으며 국지 통항을 위한 지정 수역이므로 제시된 정의와 정확히 일치한다.
② X — 틀린 표현은 'VTS'이다. VTS는 선박 통항의 안전과 효율을 지원하는 관제 서비스이며, 제시된 수역은 ITZ이다.
③ X — 틀린 표현은 'TSS'이다. TSS는 서로 반대되는 통항 흐름 등을 분리하기 위한 전체 통항분리방식이며, 그 육지 쪽 경계와 해안 사이의 국지 통항 수역은 ITZ이다.
④ X — 틀린 표현은 'Traffic lane'이다. Traffic lane은 경계 안에서 일방향 통항 흐름이 정해진 통항로이며, 제시된 위치와 용도의 수역은 ITZ이다.

NoteBase

**오답 포인트**

지문에 traffic separation scheme이 들어 있다는 이유로 TSS를 고르기 쉽다. 그러나 정의의 핵심은 TSS 자체가 아니라 그 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이의 국지 통항용 수역이라는 점이다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

‘landward boundary와 adjacent coast 사이’ 및 ‘local traffic’이 함께 나오면 ITZ로 판단한다. 반대 방향 통항 흐름의 분리는 TSS, 일방향 통항 구역은 traffic lane, 선박 통항 관제 서비스는 VTS로 구별한다.

**암기 포인트**

ITZ는 해안 안쪽의 국지 통항대, TSS는 통항 흐름 분리, traffic lane은 일방향 통항로, VTS는 선박 통항 관제이다.

NoteBase

**문 8. IAMSAR manual 상 Single turn 구조방법의 특징에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?**

① fastest recovery method
② good for ships with tight turning characteristics
③ used most by ships with considerable power
④ easy because approach to person is straight

**정답 4번**

**출제 포인트**

이 문제는 해상 인명 구조를 위한 Single turn의 장점과 조선상 한계를 구별하는 문제이다.

**핵심 개념**

Single turn은 선박을 한쪽으로 크게 선회시켜 물에 빠진 사람에게 신속히 돌아가는 구조 선회법이다. 복귀가 빠르고 선회 성능과 추진력이 좋은 선박에 적합하지만, 사람에게 접근하는 최종 경로가 직선적이지 않아 접근 조종은 쉽지 않다.

**선지별 해설**

① O — 'fastest recovery method'는 Single turn의 대표적 장점이다. 다른 복귀 선회법보다 신속하게 사람 쪽으로 돌아갈 수 있다.
② O — 'good for ships with tight turning characteristics'는 옳다. 선회 반경이 작고 선회 성능이 좋은 선박일수록 Single turn을 효과적으로 수행할 수 있다.
③ O — 'used most by ships with considerable power'는 옳다. 충분한 추진력을 가진 선박은 빠르게 선회하고 기동할 수 있어 이 방법을 사용하기에 적합하다.
④ X — 틀린 표현은 'easy'와 'approach to person is straight'이다. 올바르게는 사람에게 접근하는 경로가 직선적이지 않기 때문에 접근 조종이 어렵다고 해야 한다.

**오답 포인트**

Single turn이 가장 빠른 구조 선회법이라는 장점을 '접근도 쉽다'는 의미로 확대하면 ④를 놓치기 쉽다. 빠른 복귀와 쉬운 최종 접근은 서로 다른 특성이다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

Single turn 관련 선지는 '복귀 속도', '적합한 선박의 선회 성능·추진력', '최종 접근 경로'를 나누어 판단한다. 빠른 복귀와 우수한 기동성은 장점이지만, 비직선적인 접근 경로는 조종상 한계이다.

NoteBase

**암기 포인트**

Single turn은 복귀는 가장 빠르지만 접근은 직선이 아니어서 어렵다.

NoteBase

**문 9. IAMSAR manual 상 Expanding Square Search에 대한 아래 설명 중 옳은 것은 모두 몇 개인가?**

ⓐ Most effective when the location of the search object is known within relatively close limits.
ⓑ The commence search point is always the datum position.
ⓒ Due to the small area involved, this procedure must not be used simultaneously by multiple aircraft at similar altitudes or by multiple vessels.
ⓓ Used around mountains and in valleys when sharp changes in elevation make other patterns not practical.
ⓔ Accurate navigation is required; the first leg is usually oriented directly into the wind to minimize navigational errors.

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 모두 맞다

**정답 3번**

**출제 포인트**

Expanding Square Search(확대 사각 수색)의 적용 조건과 운용상 특징을 Contour Search(등고선 수색)의 특징과 구별하는 문제이다.

**핵심 개념**

Expanding Square Search는 수색 목표물의 위치가 비교적 좁은 범위 안에서 알려져 있을 때, datum position(기준 위치)에서 시작하여 사각형을 점차 넓혀 가며 수색하는 방식이다.
ⓐ는 위치가 비교적 좁은 범위 안에서 알려진 경우에 효과적이므로 옳다.
ⓑ는 수색 시작점이 datum position이므로 옳다.
ⓒ는 수색 구역이 작으므로 비슷한 고도의 여러 항공기나 여러 선박이 동시에 실시해서는 안 된다는 설명으로 옳다.
ⓓ의 산악과 계곡에서 급격한 고도 변화에 대응한다는 설명은 Expanding Square Search가 아니라 Contour Search의 특징이므로 틀리다. 올바르게는 'Contour Search는 급격한 고도 변화 때문에 다른 수색 방식이 실용적이지 않은 산악이나 계곡에서 사용된다'이다.
ⓔ는 정확한 항법이 필요하고 항법 오차를 줄이기 위해 첫 번째 구간을 보통 바람이 불어오는 방향으로 설정한다는 설명으로 옳다.
따라서 옳은 설명은 ⓐ, ⓑ, ⓒ, ⓔ의 4개이다.

NoteBase

**선지별 해설**

① X — 옳은 설명은 2개가 아니라 ⓐ, ⓑ, ⓒ, ⓔ의 4개이다. 올바르게는 '4개'이다.
② X — 옳은 설명은 3개가 아니라 4개이다. 올바르게는 '4개'이다.
③ O — ⓐ, ⓑ, ⓒ, ⓔ가 옳고 ⓓ만 틀리므로 옳은 설명은 4개이다.
④ X — ⓓ가 Expanding Square Search가 아닌 Contour Search의 특징이므로 모두 맞는 것은 아니다. 올바르게는 '4개가 맞다'이다.

**오답 포인트**

ⓓ의 'around mountains and in valleys'라는 표현을 확대 사각 수색의 일반적인 운용 환경으로 오인하기 쉽다. 산악·계곡과 급격한 고도 변화는 Contour Search를 가리키는 결정적 표현이다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

'datum에서 시작하여 사각형을 넓힌다'와 '목표 위치가 좁은 범위로 알려져 있다'는 Expanding Square Search로 판단한다. 반면 '산악·계곡', '급격한 고도 변화', '다른 방식이 실용적이지 않다'가 함께 나오면 Contour Search로 판단한다.

**암기 포인트**

Expanding Square는 datum에서 바깥으로 확대하고, Contour Search는 산악·계곡의 고도 변화를 따라 수색한다.

NoteBase

**문 10. IAMSAR manual 상 Designation of On-Scene Co-ordinator(OSC)에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?**

① When two or more SAR facilities conduct operations together, the SMC should designate an OSC.

② This should be done as early as practicable and preferably before arrival within the search area.

③ Until SAR is over, the first facility arriving at the scene should assume the duties of an OSC.

④ When deciding how much responsibility to delegate to the OSC, the SMC normally considers the communications and personnel capabilities of the facilities involved.

**정답 3번**

**출제 포인트**

이 문제는 여러 수색·구조(SAR) 시설이 함께 작업할 때 수색구조 임무조정관(SMC)이 현장조정관(OSC)을 지정하는 시점과, 정식 OSC가 지정되기 전까지의 임시 역할을 묻는다.

**올바른 순서**

1. 둘 이상의 SAR 시설이 공동 작업을 수행한다.
2. SMC는 가능한 한 이른 시기에, 가급적 시설들이 수색구역에 도착하기 전에 OSC를 지정한다.
3. 아직 OSC가 지정되지 않았다면 현장에 가장 먼저 도착한 시설이 OSC 임무를 임시로 맡는다.
4. SMC가 OSC를 지정하거나 교대 조치를 하면 임시 담당 시설은 OSC 임무를 인계한다.

이 순서가 필요한 이유는 현장 조정의 공백을 막기 위해서이며, 최초 도착 시설의 임무는 SAR 종료까지가 아니라 정식 OSC가 지정될 때까지의 임시 임무이다.

NoteBase

**선지별 해설**

① O — 둘 이상의 SAR 시설이 함께 작전할 때 전체 임무를 조정하는 SMC가 현장 활동을 조정할 OSC를 지정한다는 설명이다.

② O — OSC 지정은 가능한 한 이른 시기에 이루어져야 하며, 가급적 시설들이 수색구역에 도착하기 전에 이루어지는 것이 원칙이다.

③ X — 틀린 부분은 'Until SAR is over'이다. 최초 도착 시설이 OSC 임무를 맡는 기간은 SAR 작전이 끝날 때까지가 아니다. 올바르게는 'Until an OSC has been designated, the first facility arriving at the scene should assume the duties of an OSC.'이다. 즉 정식 OSC가 지정될 때까지만 임시로 OSC 임무를 수행한다.

④ O — SMC는 OSC에게 위임할 책임의 범위를 정할 때 참여 시설의 통신 능력과 인력 능력을 고려한다. 이러한 능력이 현장에서 OSC가 실제로 수행할 수 있는 조정 범위를 좌우하기 때문이다.

**오답 포인트**

③은 '최초 도착 시설이 우선 OSC 임무를 맡는다'는 앞부분은 맞지만, 그 종료 시점을 'SAR가 끝날 때까지'로 바꾸었다. 임시 OSC 임무의 종료 기준은 작전 종료가 아니라 SMC의 OSC 지정 또는 교대 조치이다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

OSC 지정 문제는 'SMC의 조기 지정 → 미지정 시 최초 도착 시설의 임시 수행 → 정식 지정·교대 시 인계'의 흐름으로 판단한다. 최초 도착 시설의 임무 기간을 SAR 전체 기간과 동일시하지 않는다.

**암기 포인트**

OSC 미지정이면 최초 도착 시설, OSC 지정 뒤에는 지정된 OSC가 현장을 조정한다.

NoteBase

**문 11. 다음 IAMSAR manual 상 용어에 대한 설명으로 가장 옳은 것은?**

The system for the broadcast and automatic reception of maritime safety information by means of narrow-band direct-printing telegraphy.

① Inmarsat
② NAVTEX
③ GMDSS
④ TMAS

**정답 2번**

**출제 포인트**

해상안전정보를 협대역 직접인쇄전신으로 방송하고 자동 수신하는 체계가 NAVTEX임을 묻는 문제이다.

**핵심 개념**

NAVTEX는 항행경보·기상경보 등 해상안전정보를 협대역 직접인쇄전신 방식으로 방송하여 선박이 자동 수신하게 하는 체계이다. Inmarsat은 위성 이동통신 체계, GMDSS는 조난·안전 통신을 포괄하는 세계적 제도, TMAS는 선박에 원격 의료 자문을 제공하는 서비스이다.

**선지별 해설**

① X — Inmarsat은 위성을 이용해 선박 등 이동체에 통신 서비스를 제공하는 체계이다. 틀린 부분은 제시된 정의를 Inmarsat으로 본 것이며, 이 정의에 맞는 용어는 NAVTEX이다.
② O — NAVTEX는 해상안전정보를 협대역 직접인쇄전신으로 방송하고 선박에서 자동 수신하도록 하는 체계이므로 제시문과 정확히 일치한다.
③ X — GMDSS는 여러 통신 수단을 활용하여 조난 경보와 해상안전 통신을 수행하는 세계해상조난안전제도이다. 틀린 부분은 NAVTEX의 개별 정의를 GMDSS 전체의 정의로 본 것이며, 올바르게는 NAVTEX가 GMDSS를 구성하는 해상안전정보 수신 수단 중 하나이다.
④ X — TMAS는 해상에서 의료 전문가의 원격 자문을 받을 수 있게 하는 해상 원격의료지원 서비스이다. 틀린 부분은 의료 자문 서비스를 정보 방송 체계로 본 것이며, 제시된 방송·자동 수신 체계는 NAVTEX이다.

**오답 포인트**

NAVTEX가 GMDSS의 구성 수단이라는 점 때문에 ③을 고르기 쉽다. 그러나 문제의 핵심 표현인 ‘broadcast and automatic reception’, ‘maritime safety information’, ‘narrow-band direct-printing telegraphy’는 GMDSS 전체가 아니라 NAVTEX의 직접적인 정의이다.

NoteBase

**다시 나오면 이렇게 판단**

용어 정의에서 '해상안전정보의 방송·자동 수신'과 '협대역 직접인쇄전신'이 함께 나오면 NAVTEX로 판단한다. 위성 통신은 Inmarsat, 세계적 조난·안전 통신의 포괄 체계는 GMDSS, 원격 의료 자문은 TMAS로 구분한다.

**암기 포인트**

NAVTEX는 해상안전정보를 자동 수신하는 협대역 문자 방송 체계이다.

NoteBase

**문 12. 다음은 UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea)의 내용이다. 빈칸에 공통으로 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?**

ⓐ The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic State, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the ( ).
ⓑ This sovereignty extends to the air space over the ( ) as well as to its bed and subsoil.
ⓒ The sovereignty over the ( ) is exercised subject to this Convention and to other rules of international law.

① territorial sea
② normal baseline
③ straight baselines
④ contiguous zone

**정답 1번**

**쟁점**

이 문제는 UNCLOS 제2조가 규정하는 영해의 법적 지위에 관한 문제이다. 핵심은 coastal State의 sovereignty가 미치는 해역을 묻는 세 문장에서 같은 용어를 찾는 것이다.

**용어 풀이**

territorial sea(영해) = 연안국의 육지 영토와 내수 등에 인접하며, 그 상공·해저·하층토까지 연안국의 주권이 미치는 해역이다.

**핵심 구분**

UNCLOS 제2조 제1항부터 제3항까지는 모두 territorial sea를 주어로 삼아 주권의 범위와 행사 기준을 규정한다. 반면 baseline은 영해의 폭을 재는 기준선이고, contiguous zone은 영해에 접한 별도의 해역이다.

NoteBase

### 선지별 해설

① O — territorial sea는 제시문의 ‘an adjacent belt of sea’이며, 이어지는 문장에서도 그 상공·해저·하층토에 주권이 미친다고 규정한다. 따라서 세 빈칸에 공통으로 들어간다.
② X — normal baseline은 연안의 저조선을 원칙으로 하는 영해 폭의 측정 기준선이지, 주권이 미치는 인접 해역의 명칭이 아니다. 틀린 표현: normal baseline → 올바른 표현: territorial sea.
③ X — straight baselines는 해안선이 깊게 굴곡지거나 연안에 섬이 늘어선 경우 적절한 지점을 직선으로 연결하여 영해의 폭을 재는 기준선을 정하는 방식이다. 틀린 표현: straight baselines → 올바른 표현: territorial sea.
④ X — contiguous zone은 영해에 접한 해역에서 관세·재정·출입국·위생 관련 법규의 위반을 방지하거나 처벌하기 위해 필요한 통제를 행사하는 수역이지, 제시문이 말하는 주권의 대상 해역이 아니다. 틀린 표현: contiguous zone → 올바른 표현: territorial sea.

### 오답 포인트

‘normal baseline’과 ‘straight baselines’도 영해 조항에 함께 등장하고, ‘contiguous zone’도 영해에 인접하므로 혼동하기 쉽다. 그러나 빈칸 앞의 sovereignty, air space, bed and subsoil은 기준선이 아니라 영해의 법적 지위를 설명하는 단서이다.

### 다시 나오면 이렇게 판단

해사영어 빈칸 문제에서는 반복되는 문법 구조와 법적 효과를 함께 본다. sovereignty가 해역·상공·해저·하층토까지 extends한다고 하면 territorial sea를 선택하고, breadth를 measure하는 선을 물으면 baseline을 선택한다.

### 암기 포인트

주권이 미치는 바다는 territorial sea, 영해 폭을 재는 선은 baseline이다.

NoteBase

**문 13. 다음은 COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea) RULE34에 대한 것이다. 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?**

In a narrow channel, a vessel nearing a bend where other vessels may be obscured shall sound (_____).

① one prolonged blast
② one short blast
③ five short and rapid blasts
④ one prolonged and one short blast

**정답 1번**

**쟁점**

이 문제는 좁은 수로의 굽은 곳에 접근하는 선박이 울려야 하는 COLREG Rule 34의 경고신호를 묻는다. 핵심은 굽은 곳의 경고신호와 변침신호·의문신호를 구별하는 것이다.

**용어 풀이**

prolonged blast는 4초 이상 6초 이하로 이어지는 장음이고, short blast는 약 1초 동안 울리는 단음이다.

**핵심 구분**

COLREG Rule 34(d)에 따르면, 다른 선박이 중간 장애물에 가려질 수 있는 수로 또는 항로의 굽은 곳에 접근하는 선박은 장음 1회를 울려야 한다. 굽은 곳 너머에서 이를 들은 접근 선박도 장음 1회로 응답한다.

**선지별 해설**

① O — one prolonged blast는 굽은 곳에 접근할 때 울리는 장음 1회이므로 빈칸에 알맞다.
② X — one short blast는 서로 시계 안에 있는 동력선이 우현으로 변침한다는 뜻을 나타내는 신호이므로 굽은 곳의 경고신호가 아니다. 틀린 표현: one short blast → 올바른 표현: one prolonged blast.
③ X — five short and rapid blasts는 상대 선박의 의도나 행동을 이해하지 못하거나 충돌 회피조치가 충분한지 의심될 때 울리는 의문신호이다. 틀린 표현: five short and rapid blasts → 올바른 표현: one prolonged blast.
④ X — one prolonged and one short blast는 Rule 34(d)가 정한 굽은 곳의 경고신호가 아니다. 이 상황에서는 단음을 덧붙이지 않고 장음 1회만 울린다. 틀린 표현: one prolonged and one short blast → 올바른 표현: one prolonged blast.

NoteBase

**오답 포인트**

③의 five short and rapid blasts를 막연한 위험 경고로 보고 고르기 쉽다. 그러나 이 신호는 상대 선박의 의도나 충돌 회피조치에 대한 의문을 나타내며, 시야가 가려지는 굽은 곳에서는 ①의 장음 1회를 사용한다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

bend, obscured, intervening obstruction이 함께 제시되면 Rule 34(d)의 굽은 곳 경고신호로 판단하여 one prolonged blast를 선택한다. 변침 방향은 단음의 횟수로, 상대 행동에 대한 의문은 짧고 빠른 5회 이상으로 구별한다.

**암기 포인트**

굽은 곳은 장음 1회, 우현 변침은 단음 1회, 의문은 짧고 빠르게 5회 이상이다.

NoteBase

**문 14. 다음은 UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea) 상 Right of hot pursuit에 대한 내용이다. 옳은 것은 모두 몇 개인가?**

ⓐ The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of the State.
ⓑ It is necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone.
ⓒ The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the contiguous zone of its own State or of a third State.
ⓓ Where a ship has been stopped or arrested outside the territorial sea in circumstances which do not justify the exercise of the right of hot pursuit, it shall be compensated for any loss or damage that may have been thereby sustained.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 모두 맞다

**정답 2번**

**쟁점**

이 문제는 UNCLOS상 추적권의 개시 요건, 정지 명령을 내리는 선박의 위치, 추적권의 종료 사유 및 부당한 정선·나포에 대한 배상을 구별하는 문제이다.

**용어 풀이**

추적권(right of hot pursuit)은 연안국 법령을 위반한 외국 선박이 관할 수역 밖으로 달아나는 경우, 정해진 요건 아래 추적을 계속하여 정선·나포할 수 있는 권리이다.

NoteBase

### 핵심 구분

UNCLOS 제111조에 따르면 ⓐ와 ⓓ는 옳고, ⓑ와 ⓒ는 틀리므로 옳은 것은 2개이다.
ⓐ O: 연안국의 권한 있는 당국이 외국 선박의 자국 법령 위반을 믿을 만한 충분한 이유가 있으면 추적을 개시할 수 있다.
ⓑ X: 외국 선박이 영해 또는 접속수역에서 정지 명령을 받을 때 명령을 내리는 선박까지 그 수역 안에 있을 필요는 없다.
ⓒ X: 추적 대상 선박이 자국 또는 제3국의 접속수역이 아니라 영해에 들어가면 추적권이 종료한다.
ⓓ O: 추적권 행사가 정당화되지 않는 상황에서 영해 밖의 선박을 정선하거나 나포한 경우, 그로 인한 손실이나 손해를 배상하여야 한다.

### 선지별 해설

① X
옳은 문장은 ⓐ와 ⓓ의 2개이므로 '1개'는 틀리다.
틀린 표현: 1개
올바른 표현: 2개

② O
ⓐ와 ⓓ가 옳고 ⓑ와 ⓒ가 틀리므로 옳은 문장은 2개이다.

③ X
옳은 문장은 2개이므로 '3개'는 틀리다.
틀린 표현: 3개
올바른 표현: 2개

④ X
ⓑ는 명령 선박도 같은 수역 안에 있어야 한다고 하여 틀리고, ⓒ는 추적권 종료 수역을 접속수역이라고 하여 틀리므로 '모두 맞다'는 틀리다.
틀린 표현: 모두 맞다
올바른 표현: ⓐ와 ⓓ의 2개만 맞다.

### 오답 포인트

ⓑ의 'it is necessary'와 ⓒ의 'contiguous zone'이 함정이다. 조문은 정지 명령을 내리는 선박이 같은 수역 안에 있을 필요가 없다고 하고, 추적권은 추적 대상 선박이 자국 또는 제3국의 영해에 들어갈 때 종료한다고 정한다.

NoteBase

**다시 나오면 이렇게 판단**

각 문장에서 의무 표현과 수역 명칭을 먼저 확인한다. ⓐ는 추적 개시의 기본 근거, ⓑ는 명령 선박의 위치가 같은 수역일 필요가 없다는 예외, ⓒ는 영해 진입 시 종료, ⓓ는 부당한 정선·나포 시 배상이라는 기준으로 판단한다.

**암기 포인트**

명령 선박은 같은 수역에 있을 필요가 없고, 추적 대상 선박이 자국 또는 제3국의 영해에 들어가면 추적은 끝나며, 부당한 정선·나포에는 배상이 따른다.

NoteBase

**문 15. 다음은 COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea) RULE15에 대한 것이다. 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?**

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own ( ⓐ ) side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ( ⓑ ) of the other vessel.

① ⓐ: starboard, ⓑ: ahead

② ⓐ: port, ⓑ: astern

③ ⓐ: starboard, ⓑ: astern

④ ⓐ: port, ⓑ: ahead

**정답 1번**

**쟁점**

이 문제는 두 동력선이 충돌 위험을 안고 횡단하는 상황에서 어느 선박이 피항선이 되는지와 그 선박이 피해야 할 진로를 묻는다.

**용어 풀이**

starboard는 우현, port는 좌현, ahead는 앞쪽, astern은 뒤쪽을 뜻한다. keep out of the way는 다른 선박의 진로를 피하여 충분히 떨어져 항행한다는 뜻이다.

**핵심 구분**

COLREG Rule 15에 따르면 두 동력선이 충돌 위험이 있는 상태로 횡단할 때 상대선을 자기 배의 우현(starboard)에 둔 선박이 피항하여야 한다. 또한 사정이 허용하면 상대선의 앞(ahead)을 가로질러서는 안 되므로 빈칸은 차례로 starboard와 ahead이다.

**선지별 해설**

① O — ⓐ starboard, ⓑ ahead는 Rule 15의 문언과 정확히 일치한다. 상대선을 자기 배의 우현에 둔 선박이 피항선이며, 상대선의 앞을 가로지르는 것을 피하여야 한다.
② X — ⓐ port와 ⓑ astern이 모두 틀렸다. 틀린 표현: ‘port, astern’ → 올바른 표현: ‘starboard, ahead’이다.
③ X — ⓐ starboard는 맞지만 ⓑ astern이 틀렸다. 틀린 표현: ‘avoid crossing astern of the other vessel’ → 올바른 표현: ‘avoid crossing ahead of the other vessel’이다.
④ X — ⓑ ahead는 맞지만 ⓐ port가 틀렸다. 틀린 표현: ‘on her own port side’ → 올바른 표현: ‘on her own starboard side’이다.

NoteBase

**오답 포인트**

‘avoid crossing ahead’에서 ahead는 피항선이 가야 할 방향이 아니라 피하여야 할 행동의 대상이다.
실제로는 상대선의 앞을 가로지르지 않고 통상 그 뒤로 통과한다는 점 때문에 ahead를 astern으로 바꾸기 쉽다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

횡단 상황에서는 먼저 상대선이 자기 배의 어느 쪽에 있는지 확인한다. 상대선이 우현에 있으면 자기 배가 피항선이고, 문장이 ‘avoid crossing ___ of the other vessel’이면 빈칸에는 금지되는 위치인 ahead가 들어간다.

**암기 포인트**

상대선이 우현(starboard)에 보이면 피항하고, 상대선의 앞(ahead)은 가로지르지 않는다.

NoteBase

**문 16. 다음은 COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea) RULE21에 대한 것이다. 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?**

ⓐ (_____) means a white light placed over the fore and aft centerline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.
ⓑ (_____) means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.

① ⓐ: Masthead light, ⓑ: Towing light
② ⓐ: Masthead light, ⓑ: All round light
③ ⓐ: Stern light, ⓑ: Towing light
④ ⓐ: Stern light, ⓑ: All round light

**정답 2번**

**쟁점**

이 문제는 COLREG Rule 21이 정한 항해등의 영문 정의를 구별하는 문제이다. 핵심은 등화의 설치 위치와 빛이 비치는 수평각을 용어와 정확히 대응시키는 것이다.

**용어 풀이**

Masthead light는 선박의 선수·선미 중심선 위에 설치되어 전방을 중심으로 225도의 연속광을 비추는 백등이다. All-round light는 수평선 전 방향인 360도에 걸쳐 연속광을 비추는 등화이다.

**핵심 구분**

COLREG Rule 21에 따르면 225도·백색·선수미 중심선이라는 조건은 masthead light이고, 360도 연속광이라는 조건은 all-round light이다. Sternlight는 선미에 설치하는 135도의 백등이며, towing light는 sternlight와 같은 135도 특성을 가진 황색등이다.

NoteBase

**선지별 해설**

① X
ⓐ의 Masthead light는 맞지만, ⓑ의 Towing light는 틀리다. Towing light는 황색이며 sternlight와 같은 135도의 특성을 가진다.
틀린 표현: ⓑ: Towing light
올바른 표현: ⓑ: All-round light

② O
ⓐ의 225도 백색 중심선 등화는 Masthead light이고, ⓑ의 360도 연속광은 All-round light이므로 두 정의가 모두 정확하다.

③ X
ⓑ의 Towing light도 360도 등화가 아니며, ⓐ의 Stern light도 틀리다. Sternlight는 선미에 설치하여 선미 방향으로 135도를 비추는 백등이다.
틀린 표현: ⓐ: Stern light, ⓑ: Towing light
올바른 표현: ⓐ: Masthead light, ⓑ: All-round light

④ X
ⓑ의 All round light는 맞지만, ⓐ의 Stern light는 틀리다. 225도 범위로 선수 방향을 비추는 백등은 masthead light이다.
틀린 표현: ⓐ: Stern light
올바른 표현: ⓐ: Masthead light

**오답 포인트**

225도인 masthead light와 135도인 sternlight·towing light를 혼동하거나, towing light를 전 방향 등화로 착각하기 쉽다. 특히 towing light는 용도가 아니라 색상과 조사각까지 확인해야 하며, 황색·135도라는 점이 핵심이다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

정의에서 225도와 fore and aft centerline이 보이면 masthead light, 360도가 보이면 all-round light로 판단한다. 선미에서 135도를 비추는 백등은 sternlight, 같은 135도 특성의 황색등은 towing light로 구별한다.

**암기 포인트**

Masthead 225도, Stern·Towing 135도, All-round 360도이다.

NoteBase

**문 17. 다음은 MARPOL(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 and 1978 Protocol) 원문을 발췌해 온 것이다. 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?**

Any ship of ( ) gross tonnage and above shall be provided with oil filtering equipment, and with arrangements for an alarm and for automatically stopping any discharge of oily mixture when the oil content in the effluent exceeds 15 parts per million.

① 150 tons
② 400 tons
③ 10,000 tons
④ 20,000 tons

**정답 3번**

**쟁점**

이 문제는 MARPOL 부속서 I의 유성혼합물 배출 방지 설비 기준에 관한 문제이다. 핵심은 유분여과장치의 기본 설치 기준과 경보·자동 배출정지 장치까지 요구되는 총톤수 기준을 구별하는 것이다.

**용어 풀이**

gross tonnage(총톤수)는 선박의 무게가 아니라 내부 용적을 바탕으로 산정한 선박 규모의 지표이다. oil filtering equipment는 기관구역에서 생기는 유성 빌지수 등을 처리하여 배출수의 유분 농도를 제한하는 장치이다.

**핵심 구분**

MARPOL의 해당 문언은 총톤수 10,000톤 이상인 선박에 유분여과장치뿐 아니라, 배출수의 유분 함유량이 15 parts per million을 초과할 때 작동하는 경보장치와 유성혼합물의 배출을 자동으로 멈추는 장치까지 갖추도록 한다. 총톤수 400톤은 유분여과장치의 기본 적용 기준과 관련되지만, 문제의 문장처럼 경보와 자동 정지 장치까지 함께 묻는 기준은 10,000톤이다.

NoteBase

### 선지별 해설

① X — 150 tons는 해당 설비 묶음의 적용 기준이 아니다. 틀린 표현: 150 tons → 올바른 표현: 10,000 tons.
② X — 400 tons는 유분여과장치의 기본 설치 기준과 혼동한 수치이다. 문제의 문장은 경보장치와 자동 배출정지 장치까지 함께 요구하므로 400 tons가 아니라 10,000 tons가 들어간다. 틀린 표현: 400 tons → 올바른 표현: 10,000 tons.
③ O — 총톤수 10,000톤 이상인 선박에는 유분여과장치와 함께 유분 함유량 초과 경보 및 자동 배출정지 장치를 두어야 하므로 빈칸에 10,000 tons가 들어간다.
④ X — 20,000 tons는 규정의 기준을 실제보다 높인 수치이다. 틀린 표현: 20,000 tons → 올바른 표현: 10,000 tons.

### 오답 포인트

②의 400 tons는 유분여과장치의 기본 설치 기준이어서 그럴듯하다. 그러나 빈칸 뒤에 alarm과 automatically stopping any discharge가 함께 제시되어 있으므로, 단순 여과장치 기준이 아니라 추가 안전장치까지 요구되는 10,000톤 기준을 선택해야 한다.

### 다시 나오면 이렇게 판단

선박 총톤수 기준 문제에서는 장치 이름만 보지 않고 뒤에 붙은 추가 요건을 확인한다. oil filtering equipment만 묻는지, 아니면 alarm과 automatic stopping arrangement까지 함께 묻는지에 따라 400톤과 10,000톤을 구별한다.

### 암기 포인트

유분여과장치 기본 기준은 400톤, 경보·자동정지까지 갖추는 기준은 10,000톤이다.

NoteBase

**문 18. 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases) 상 사용되는 글자의 철자이다. 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?**

| | ⓐ | ⓑ | ⓒ | ⓓ | ⓔ |
|---|---|---|---|---|---|
| Letter | B | D | O | V | Z |
| Code | Beta | Delta | Oscar | Victor | Zoo |

① 1개

② 2개

③ 3개

④ 4개

**정답 2번**

**출제 포인트**

표준해사통신용어에서 문자를 명확하게 전달하기 위해 사용하는 철자 통화표의 정확한 대응을 판단하는 문제이다. 제시된 표에서는 B와 Z의 코드가 잘못되어 있다.

**선지별 해설**

① X

잘못된 대응은 1개가 아니라 2개이다. B–Beta는 B–Bravo로, Z–Zoo는 Z–Zulu로 고쳐야 한다.

② O

잘못된 대응은 B–Beta와 Z–Zoo의 2개이다. D–Delta, O–Oscar, V–Victor는 옳은 대응이다.

③ X

잘못된 대응은 3개가 아니라 2개이다. D–Delta, O–Oscar, V–Victor는 모두 옳으므로 오류 수에 포함되지 않는다.

④ X

잘못된 대응은 4개가 아니라 2개이다. 틀린 표현은 B–Beta와 Z–Zoo뿐이며, 올바르게는 각각 B–Bravo와 Z–Zulu이다.

NoteBase

**오답 포인트**

일상적으로 익숙한 단어인 Beta와 Zoo가 그럴듯해 보이는 점이 함정이다. 표준 철자 통화표에서는 B를 Bravo, Z를 Zulu로 읽으므로 두 항목을 모두 찾아야 한다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

제시된 각 문자를 표준 대응어와 하나씩 대조한 뒤, 틀린 항목의 개수를 센다. 이 표에서는 B–Bravo, D–Delta, O–Oscar, V–Victor, Z–Zulu를 기준으로 판단한다.

**암기 포인트**

B는 Bravo, Z는 Zulu이며 Beta와 Zoo가 아니다.

NoteBase

**문 19. 다음은 STCW(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) 원문을 발췌해 온 것이다. 내용 중 가장 옳지 않은 것은?**

Certificate
Every officer in charge of a navigational watch serving on a seagoing ship of ①500 gross tonnage or more shall hold an appropriate certificate. Every candidate for certification shall:
· be not less than 18 years of age;
· have approved seagoing service of not less than ②one year as part of an approved training programme which includes on–board training which meets the requirements of section A– II /1 of the STCW Code and is documented in an approved training record book, or otherwise have approved seagoing service of not less than three years;
Every officer in charge of an engineering watch in a manned engine–room or designated duty engineer officer in a periodically unmanned engine–room on a seagoing ship powered by main propulsion machinery of ③750KW propulsion power or more shall hold an appropriate certificate. Every candidate for certification shall:
· be not less than 18 years of age;
· have completed not less than ④one year seagoing service in the engine department in accordance with section A–III/1 of the STCW Code;

① ①

② ②

③ ③

④ ④

**정답 4번**

**쟁점**

이 문제는 STCW의 항해당직사관과 기관당직사관에 대한 자격증명 적용 기준 및 최소 승선경력을 구별하는 문제이다. 핵심은 선박의 총톤수·주기관 추진출력 기준과 직무별 승선경력 기간을 정확히 대응시키는 것이다.

**용어 풀이**

seagoing service는 자격 취득에 필요한 해상 승선경력을 뜻한다. gross tonnage는 선박 내부의 전체 용적을 기준으로 나타낸 총톤수이고, propulsion power는 선박을 움직이는 주기관의 추진출력이다.

NoteBase

**핵심 구분**

이 문항이 인용한 STCW 문언에서 항해당직사관은 총톤수 500 이상의 항해선에 적용되며, 승인된 교육과정에 따른 승선경력은 최소 1년이다. 기관당직사관은 주기관 추진출력 750*kW* 이상의 항해선에 적용되지만, 기관부 승선경력은 최소 1년이 아니라 최소 6개월이다.

**선지별 해설**

① O — 항해당직사관의 자격증명 요건은 총톤수 500 이상의 항해선에 적용되므로 '500 gross tonnage'는 옳다.
② O — 승인된 교육과정의 일부로서 필요한 승인 승선경력은 최소 1년이며, 그렇지 않은 경우에는 최소 3년이므로 'one year'는 옳다.
③ O — 기관당직사관 또는 주기적으로 무인화되는 기관실의 지정당직기관사에 관한 기준은 주기관 추진출력 750*kW* 이상이므로 '750KW propulsion power'는 옳다.
④ X — 인용된 규정은 기관부 승선경력을 최소 6개월로 정하므로 'one year'가 틀렸다. 틀린 표현: one year. 올바른 표현: six months.

**오답 포인트**

②의 항해당직사관 승선경력 1년을 ④의 기관당직사관 승선경력에도 그대로 적용하면 틀리기 쉽다. 두 직무의 선박 기준과 승선경력 기간을 각각 따로 대응시켜야 한다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

먼저 항해부와 기관부를 나눈 뒤, 항해부는 총톤수 500·교육과정 승선경력 1년, 기관부는 추진출력 750*kW*·기관부 승선경력 6개월이라는 대응관계로 판단한다.

**암기 포인트**

항해는 500·1년, 기관은 750*kW*·6개월로 구별한다.

NoteBase

**문 20. 아래 문장을 시간에 따라 순서대로 배열한 것 중 가장 옳은 것은?**

ⓐ S.B.E. Stationed for entering port.
ⓑ In position fore & aft. Dismissed all stations.
ⓒ Arrived off pier and started to swing her round assisted by tug, using eng. var'ly.
ⓓ First line to pier.

① ⓐ-ⓒ-ⓓ-ⓑ
② ⓐ-ⓓ-ⓒ-ⓑ
③ ⓑ-ⓐ-ⓒ-ⓓ
④ ⓑ-ⓐ-ⓓ-ⓒ

**정답 1번**

**출제 포인트**

이 문제는 선박이 항구에 들어와 부두에 접안할 때 기관 준비, 선회, 계류삭 전달, 입항 배치 해제의 시간적 순서를 묻는 문제이다.

**올바른 순서**

1. ⓐ S.B.E. Stationed for entering port. — 기관을 즉시 사용할 수 있도록 준비하고 입항 배치에 들어간다.
2. ⓒ Arrived off pier and started to swing her round assisted by tug, using eng. var'ly. — 부두 앞에 도착한 뒤 예선의 도움과 기관 조작으로 선체를 돌린다.
3. ⓓ First line to pier. — 선체가 접안 단계에 들어가면 첫 계류삭을 부두로 보낸다.
4. ⓑ In position fore & aft. Dismissed all stations. — 선수와 선미가 제 위치에 놓이면 입항 배치를 해제한다.

왜 이 순서인가: 입항 배치를 먼저 갖추어야 선회와 접안 작업을 수행할 수 있고, 첫 계류삭을 잡아 선박이 제 위치에 놓인 뒤에야 모든 배치를 해제할 수 있기 때문이다.

**선지별 해설**

① O — ⓐ 입항 준비, ⓒ 부두 앞 선회, ⓓ 첫 계류삭 전달, ⓑ 정위치 확인과 배치 해제의 순서가 자연스럽다.
② X — 틀린 부분은 ⓓ를 ⓒ보다 앞에 둔 것이다. 선박이 부두 앞에 도착하여 선회한 뒤 첫 계류삭을 부두로 보내므로, 올바르게는 ⓐ-ⓒ-ⓓ-ⓑ이다.
③ X — 틀린 부분은 완료 단계인 ⓑ를 맨 앞에 둔 것이다. 'Dismissed all stations'는 선박이 선수와 선미 모두 제 위치에 놓인 뒤의 조치이므로, 올바르게는 ⓐ-ⓒ-ⓓ-ⓑ이다.
④ X — 틀린 부분은 완료 단계인 ⓑ를 맨 앞에 두고, 첫 계류삭 전달인 ⓓ를 선회인 ⓒ보다 앞에 둔 것이다. 올바르게는 ⓐ-ⓒ-ⓓ-ⓑ이다.

NoteBase

**오답 포인트**

‘In position fore & aft’만 보고 위치 확인을 입항 작업의 시작으로 오해하기 쉽다. 그러나 뒤의 ‘Dismissed all stations’가 모든 입항 배치를 해제한다는 뜻이므로 ⓑ는 마지막 단계이다. 또한 ‘First line to pier’는 부두 앞 도착과 선회 뒤에 이어지는 계류 단계이다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

항해일지의 순서 문제는 준비 표현, 이동·조선 표현, 계류 표현, 완료·해제 표현을 구분한다. ‘stationed’는 시작, ‘arrived’와 ‘started to swing’은 접근·선회, ‘first line’은 계류, ‘in position’과 ‘dismissed’는 완료를 나타낸다.

**암기 포인트**

입항 준비(S.B.E.) → 부두 앞 선회(swing) → 첫 줄 전달(first line) → 정위치·배치 해제(in position, dismissed)이다.

NoteBase