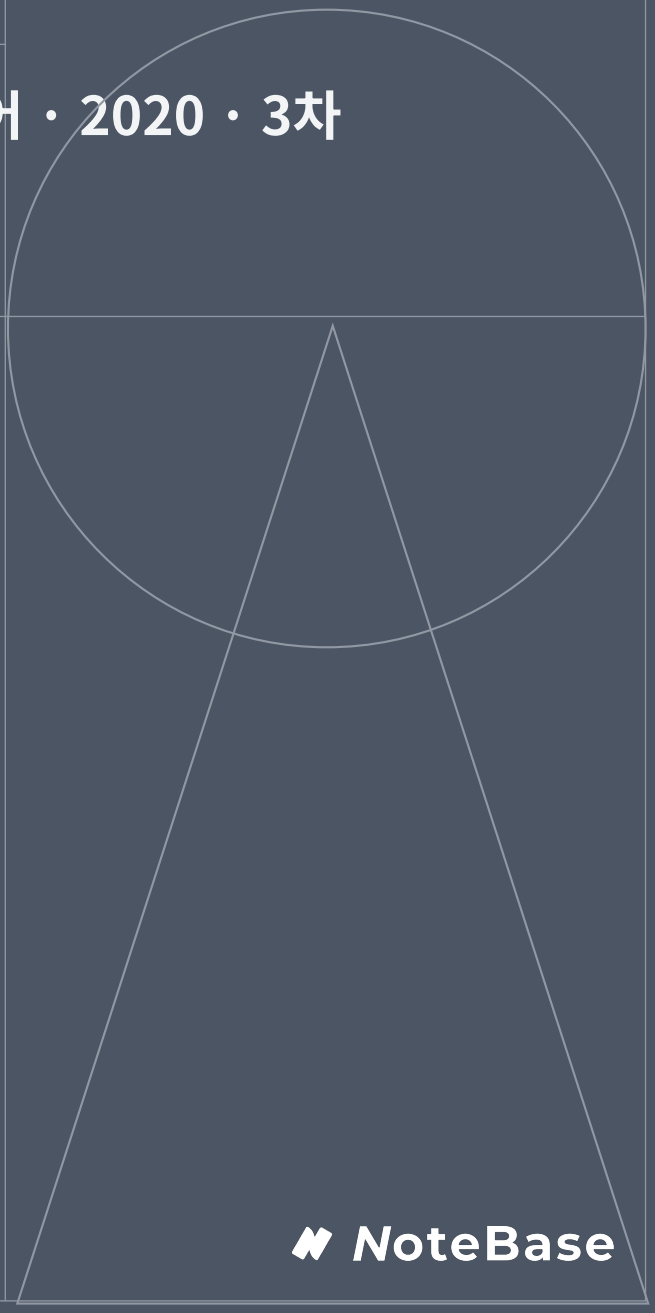
기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2020 · 3차



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2020 · 3차

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2020 · 3차

문 1. 다음은 표준해사통신영어(Standard Marine Communication Phrases)상 용어의 정의에 대한 설명이다. 가장 옳지 않은 것은?

① List : Inclination of the vessel to port side or starboard side

② Muster : List of crew, passengers and others on board and their functions in a distress or drill

③ Unlit : When the light of a buoy or a lighthouse is inoperative

④ Beach to : To run a vessel up on a beach to prevent its sinking in deep water

정답 2번

출제 포인트

표준해사통신영어의 용어 자체와 그 정의가 정확히 대응하는지를 묻는 문제이다. 특히 Muster와 Muster list를 구별해야 한다.

핵심 개념

List는 선박이 좌현 또는 우현으로 기울어진 상태이다.
Muster는 특정 목적을 위해 승무원·여객 등이 집합하는 것이고, Muster list는 비상 상황이나 훈련 때 승선자의 임무를 정한 명부이다.
Unlit은 부표나 등대의 등화가 작동하지 않는 상태이다.
Beach to는 깊은 물에서 침몰하는 것을 막기 위해 선박을 해변에 올려놓는 것이다.

선지별 해설

① O — List는 선박이 좌현(port side) 또는 우현(starboard side)으로 기울어진 상태를 뜻하므로 정의가 옳다.
② X — 틀린 표현은 ‘Muster’이다. 제시된 ‘비상 상황이나 훈련 때 승무원·여객 등 승선자와 그 임무를 적은 명부’는 Muster list의 정의이다. Muster는 특정 목적을 위해 승무원·여객 등이 집합하는 것을 뜻한다.
③ O — Unlit은 부표나 등대의 등화가 작동하지 않는 상태를 뜻하므로 정의가 옳다.
④ O — Beach to는 깊은 물에서 선박이 침몰하는 것을 방지하기 위해 선박을 해변에 올려놓는 행위를 뜻하므로 정의가 옳다.

NoteBase

오답 포인트

②는 Muster와 Muster list를 바꾸어 놓은 선지이다. 사람들의 '집합'은 Muster이고, 승선자와 비상 임무를 적은 '명부'는 Muster list이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의에 list of crew와 functions in a distress or drill이 나오면 Muster가 아니라 Muster list로 판단한다. 용어 뒤의 list가 빠졌는지를 확인하면 된다.

암기 포인트

Muster는 집합, Muster list는 비상 임무 명부이다.

NoteBase

문 2. 다음은 「COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」 상 등화에 대한 설명이다. ㉠, ㉡, ㉢에 해당하는 내용으로 가장 옳은 것은?

㉠ two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other
㉡ two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen
㉢ at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red

① ㉠: A vessel engaged in fishing, ㉡: A vessel not under command, ㉢: A vessel engaged on pilotage duty
② ㉠: A vessel engaged in fishing, ㉡: A vessel at anchor, ㉢: A vessel engaged on pilotage duty
③ ㉠: A vessel engaged in fishing, other than trawling, ㉡: A vessel not under command, ㉢: A vessel engaged on pilotage duty
④ ㉠: A vessel engaged in fishing, other than trawling, ㉡: A vessel engaged on pilotage duty, ㉢: A vessel not under command

정답 3번

쟁점

이 문제는 COLREG상 선박의 등화 배열을 선박의 상태·업무와 연결하는 문제이다. 핵심은 홍백, 홍홍, 백홍의 색과 위아래 순서를 구별하는 것이다.

용어 풀이

전주등(all-round light)은 수평으로 360도 전 방향에서 보이도록 설치하는 등화이다. 조종불능선(vessel not under command)은 예외적인 사정으로 COLREG이 요구하는 조종을 할 수 없어 다른 선박을 피할 수 없는 선박이다.

핵심 구분

COLREG Rule 26(c)(i)에 따르면 트롤 어로가 아닌 어로 종사선은 위쪽 적색·아래쪽 백색의 전주등 두 개를 수직선상에 표시한다. Rule 27(a)(i)의 조종불능선은 적색 전주등 두 개를 수직선상에 표시하고, Rule 29(a)(i)의 도선업무 종사선은 마스트 꼭대기 또는 그 부근에 위쪽 백색·아래쪽 적색의 전주등 두 개를 표시한다. 따라서 ㉠은 트롤 어로 외의 어로 종사선, ㉡은 조종불능선, ㉢은 도선업무 종사선이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
㉡과 ㉢은 맞지만, ㉠을 단순히 'A vessel engaged in fishing'이라고 한 부분이 지나치게 넓다. 트롤 어로 종사선은 위쪽 녹색·아래쪽 백색 등화를 표시하므로 ㉠에는 해당하지 않는다.
틀린 표현: ㉠: A vessel engaged in fishing
올바른 표현: ㉠: A vessel engaged in fishing, other than trawling

② X
㉠이 트롤 어로 외의 어로 종사선으로 한정되지 않았고, ㉡의 적색 전주등 두 개는 정박선이 아니라 조종불능선을 나타낸다. 정박선은 원칙적으로 백색 전주등을 표시한다.
틀린 표현: ㉠: A vessel engaged in fishing / ㉡: A vessel at anchor
올바른 표현: ㉠: A vessel engaged in fishing, other than trawling / ㉡: A vessel not under command

③ O
㉠의 홍백 등화는 트롤 어로 외의 어로 종사선, ㉡의 홍홍 등화는 조종불능선, ㉢의 백홍 등화는 도선업무 종사선을 각각 정확히 연결한다.

④ X
㉡과 ㉢의 선박을 서로 바꾸어 놓았다. 홍홍은 조종불능선이고, 백홍은 도선업무 종사선이다.
틀린 표현: ㉡: A vessel engaged on pilotage duty / ㉢: A vessel not under command
올바른 표현: ㉡: A vessel not under command / ㉢: A vessel engaged on pilotage duty

오답 포인트

①·②는 ㉠의 'other than trawling'을 생략하여 어로 종사선 전체의 등화처럼 보이게 한 것이 함정이다. 또한 ④는 색의 순서가 다른 홍홍과 백홍의 대상을 맞바꾸었다.

다시 나오면 이렇게 판단

전주등 두 개의 색을 위에서 아래로 읽는다. 홍백이면 트롤 어로 외의 어로 종사선, 홍홍이면 조종불능선, 백홍이면 도선업무 종사선으로 판단한다. 녹백은 트롤 어로 종사선이므로 홍백과 구별한다.

암기 포인트

홍백은 비트롤 어선, 홍홍은 조종불능선, 백홍은 도선선이다.

NoteBase

문 3. 다음은 「UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea)」상 Territorial sea에 대한 설명이다. 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

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

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 3번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제2조가 정한 영해와 그 상공·해저·하층토에 대한 연안국의 주권 범위를 묻는다. 핵심은 조문 원문의 internal waters와 international law를 정확히 구별하는 것이다.

용어 풀이

territorial sea(영해)는 연안국의 육지 영토와 내수에 인접한 일정한 해역으로, 연안국의 주권이 미치는 바다이다.

핵심 구분

UNCLOS 제2조에 따르면 연안국의 주권은 육지 영토와 internal waters(내수)를 넘어 영해까지 미치며, 영해의 air space(상공), bed and subsoil(해저와 하층토)에도 미친다. 영해에 대한 주권은 UNCLOS와 그 밖의 international law(국제법) 규칙에 따라 행사된다. 따라서 ㉠ international waters는 internal waters로, ㉣ internal law는 international law로 고쳐야 한다. ㉡과 ㉢은 옳으므로 옳지 않은 것은 모두 2개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳지 않은 표현은 ㉠과 ㉣의 2개이므로 '없음'은 틀리다. 틀린 표현: 없음. 올바른 표현: 2개.
② X — 옳지 않은 표현이 1개가 아니라 2개이다. 틀린 표현: 1개. 올바른 표현: 2개.
③ O — ㉠ international waters와 ㉣ internal law가 틀리고, ㉡ air space와 ㉢ bed and subsoil는 옳으므로 옳지 않은 것은 2개이다.
④ X — ㉡과 ㉢은 UNCLOS 제2조의 표현과 일치하므로 옳지 않은 것은 3개가 아니다. 틀린 표현: 3개. 올바른 표현: 2개.

오답 포인트

㉠의 international waters와 internal waters, ㉣의 internal law와 international law는 철자가 비슷해 서로 바꾸어 읽기 쉽다. 이 두 표현만 틀렸고 air space와 bed and subsoil는 조문 원문 그대로이다.

다시 나오면 이렇게 판단

영해의 법적 지위를 묻는 문장에서는 'land territory and internal waters → territorial sea → air space, bed and subsoil → Convention and international law'의 순서로 핵심어를 대조하면 된다.

암기 포인트

영해 주권의 출발은 internal waters, 행사의 기준은 international law이다.

NoteBase

문 4. 다음 중 「COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」상 Safe Speed를 결정함에 있어 고려해야 할 사항은 모두 몇 개인가?

㉠ the state of visibility
㉡ the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels
㉢ the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions
㉣ at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights
㉤ the draught in relation to the available depth of water

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 5개

정답 4번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 6의 안전속력 결정 요소를 식별하는 문제이다. 핵심은 지문에 제시된 각 항목이 모든 선박이 고려하는 요소에 해당하는지 확인하고 그 개수를 세는 것이다.

용어 풀이

Safe Speed(안전속력)는 충돌을 피하기 위한 적절하고 효과적인 동작을 할 수 있고, 당시의 사정과 조건에 알맞은 거리 안에서 정지할 수 있는 속력이다.

핵심 구분

COLREG Rule 6(a)는 모든 선박이 고려할 요소로 시계 상태, 교통 밀도, 선박의 조종성, 야간 배경광, 바람·해상·조류의 상태와 항해 위험물의 근접성, 흘수와 가용 수심의 관계를 규정한다. 지문의 ㉠ 시계 상태, ㉡ 교통 밀도, ㉢ 정지거리와 선회능력을 포함한 조종성, ㉣ 야간 배경광, ㉤ 흘수와 가용 수심의 관계는 모두 이에 해당하므로 제시된 고려사항은 5개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
제시된 다섯 항목이 모두 Rule 6(a)의 고려사항이므로 2개가 아니다.
틀린 표현: 2개
올바른 표현: 5개

② X
㉠부터 ㉤까지 빠짐없이 해당하므로 3개가 아니다.
틀린 표현: 3개
올바른 표현: 5개

③ X
㉣의 야간 배경광과 ㉤의 흘수·가용 수심 관계도 포함되므로 4개가 아니다.
틀린 표현: 4개
올바른 표현: 5개

④ O
㉠부터 ㉤까지 모두 안전속력을 정할 때 고려하는 요소이므로 5개가 맞다.

오답 포인트

㉣의 야간 배경광이나 ㉤의 흘수와 수심 관계를 안전속력과 무관하다고 제외하면 4개를 선택하게 된다. 두 항목도 선박의 탐지 환경과 조종 여유에 직접 영향을 주는 Rule 6(a)의 명시적 요소이다.

다시 나오면 이렇게 판단

Rule 6(a)의 모든 선박 공통 요소를 시계·교통·조종성·야간광·기상과 항해 위험·흘수와 수심의 여섯 묶음으로 대조한 뒤, 지문에 실제로 제시된 항목만 센다. 레이더가 작동하는 선박에 추가되는 Rule 6(b)의 요소와 구분한다.

암기 포인트

안전속력 공통 요소는 시계·교통·조종·야간광·기상위험·흘수수심이다. 이 지문에는 기상위험을 제외한 나머지 5개가 제시되었다.

NoteBase

문 5. 다음은 「ISPS(International Ship & Port Facility Security Code)」상 국제항해 선박의 Verification 종류이다. 가장 옳지 않은 것은?

① Initial Verification

② Final Verification

③ Renewal Verification(not exceeding five years)

④ at least one Intermediate Verification

정답 2번

쟁점

이 문제는 ISPS Code Part A 19.1.1에 규정된 국제항해 선박의 검증(verification) 종류를 구별하는 문제이다. 핵심은 규정에 열거된 검증의 공식 명칭을 정확히 아는 것이다.

용어 풀이

Verification은 선박의 보안시스템과 관련 보안설비가 ISPS Code의 요구사항에 적합한지를 확인하는 검증이다.

핵심 구분

ISPS Code Part A 19.1.1은 Initial Verification, Renewal Verification, at least one Intermediate Verification, 그리고 주관청이 정하는 Additional Verification을 규정한다. Final Verification이라는 명칭의 검증은 이 목록에 없다.

선지별 해설

① O — Initial Verification은 국제선박보안증서를 최초로 발급하기 전에 실시하는 최초검증이므로 규정된 검증 종류이다.
② X — Final Verification은 ISPS Code Part A 19.1.1에 열거된 공식 검증 명칭이 아니다. 틀린 표현: Final Verification. 올바른 표현: Additional Verification이다.
③ O — Renewal Verification은 주관청이 정한 주기에 따라 실시하되 그 간격은 5년을 초과할 수 없으므로 옳다.
④ O — 증서의 유효기간 중 적어도 한 번의 Intermediate Verification을 실시해야 하므로 옳다. 한 번만 실시하는 경우에는 증서의 두 번째 기념일과 세 번째 기념일 사이에 실시한다.

오답 포인트

②의 Final은 증서 유효기간이 끝난다는 일상적 의미 때문에 그럴듯해 보이지만, ISPS Code가 사용하는 공식 명칭은 Final이 아니라 Renewal과 Additional이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

검증 명칭 문제에서는 일상적인 유사어가 아니라 규정의 열거어를 기준으로 판단한다. 최초는 Initial, 갱신은 Renewal, 유효기간 중에는 Intermediate, 주관청이 추가로 요구하는 것은 Additional이다.

암기 포인트

ISPS 선박 검증은 Initial–Renewal–Intermediate–Additional이며 Final은 없다.

NoteBase

문 6. 다음 중 「SOLAS(The International Convention for the Safety of Life at Sea)」상 적용제외 선박은 모두 몇 개인가?

㉠ Wooden ships of primitive build.
㉡ Ships not propelled by mechanical means.
㉢ Passenger ships of less than 500 tons gross tonnage.
㉣ Ships of war and troopships.
㉤ Fishing vessels.
㉥ Pleasure yachts engaged in trade.

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 5개

정답 3번

쟁점

이 문제는 SOLAS상 일반적인 적용 제외 선박의 범위를 묻는 문제이다. 핵심은 선박의 용도, 추진 방식, 재질·건조 방식 및 총톤수 기준을 정확히 구별하여 제외 대상의 수를 세는 것이다.

용어 풀이

적용 제외 선박은 SOLAS의 해당 규정이 원칙적으로 적용되지 않는 선박을 뜻한다. 다만 SOLAS의 개별 장에서 별도로 적용 범위를 정한 경우에는 그 특별 규정에 따른다.

핵심 구분

SOLAS Chapter I Regulation 3의 일반적 적용 제외에는 원시적으로 건조된 목선, 기계적 수단으로 추진되지 않는 선박, 군함 및 병력수송선, 500총톤 미만의 화물선, 상업에 종사하지 않는 유람요트, 어선이 포함된다. 따라서 ㉠·㉡·㉣·㉤은 제외 대상이고, ㉢·㉥은 제외 대상이 아니므로 모두 4개이다.

NoteBase

선지별 해설

① 2개 X
㉠·㉡·㉣·㉤의 4개가 적용 제외 대상이므로 2개가 아니다.
틀린 표현: 2개
올바른 표현: 4개

② 3개 X
적용 제외 대상인 원시적으로 건조된 목선, 비기계 추진선, 군함·병력수송선, 어선을 모두 세면 4개이다.
틀린 표현: 3개
올바른 표현: 4개

③ 4개 O
㉠은 원시적으로 건조된 목선, ㉡은 기계적 수단으로 추진되지 않는 선박, ㉣은 군함 및 병력수송선, ㉤은 어선에 해당하므로 총 4개이다.

④ 5개 X
㉢의 500총톤 미만 기준은 여객선이 아니라 화물선에 관한 것이고, ㉥은 상업에 종사하는 유람요트이므로 두 항목 모두 적용 제외가 아니다. 따라서 5개가 아니라 4개이다.
틀린 표현: 5개
올바른 표현: 4개

오답 포인트

㉢의 passenger ships를 cargo ships로 잘못 읽거나, ㉥의 engaged in trade에서 부정어 not이 빠진 사실을 놓치기 쉽다. 500총톤 미만이라는 수치만 보고 ㉢을 고르거나 pleasure yachts라는 선박 종류만 보고 ㉥을 고르면 제외 대상을 과다 계산하게 된다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 확실한 제외 대상인 목선·비기계 추진선·군함 및 병력수송선·어선을 표시한다. 이어 총톤수 기준은 화물선에 적용되는지, 유람요트는 상업에 종사하지 않는지까지 주어와 부정 표현을 확인한 뒤 개수를 센다.

암기 포인트

목선·무동력·군함·어선은 제외되고, 500총톤 미만은 화물선, 유람요트는 비상업용이어야 제외된다.

NoteBase

문 7. 다음은 표준해사통신영어(Standard Marine Communication Phrases)상 용어의 정의에 대한 설명이다. ㉠, ㉡, ㉢, ㉣에 해당하는 내용으로 가장 옳은 것은?

㉠ Major uncontrolled flow of seawater into the vessel
㉡ Escape of liquids such as water, oil, etc., out of pipes, boilers, tanks, etc., or a minor inflow of seawater into the vessel due to damage to the hull
㉢ Seawater flowing into the vessel due to hull damage or hatches awash and not properly closed
㉣ The accidental escape of oil, etc. from a vessel, container, etc., into the sea

① Flooding: ㉠, Leaking: ㉡, Make water: ㉢, Spill: ㉣
② Flooding: ㉠, Leaking: ㉣, Make water: ㉢, Spill: ㉡
③ Flooding: ㉢, Leaking: ㉡, Make water: ㉠, Spill: ㉣
④ Flooding: ㉢, Leaking: ㉣, Make water: ㉠, Spill: ㉡

정답 1번

출제 포인트

표준해사통신영어에서 선박으로 들어오는 해수의 규모·원인과 선박 밖으로 유출되는 액체의 대상을 기준으로 Flooding, Leaking, Make water, Spill을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Flooding은 해수가 선박 안으로 대량으로 통제 불가능하게 유입되는 상태이다.
Leaking은 배관·보일러·탱크 등에서 물이나 기름이 새거나, 선체 손상으로 해수가 소량 유입되는 상태이다.
Make water는 선체 손상 또는 물에 잠긴 채 제대로 닫히지 않은 해치 때문에 해수가 선박 안으로 들어오는 상태이다.
Spill은 선박이나 용기 등에서 기름 등이 우발적으로 바다로 유출되는 상태이다.

선지별 해설

① O — ㉠은 Flooding, ㉡은 Leaking, ㉢은 Make water, ㉣은 Spill의 정의와 각각 일치한다.
② X — Leaking과 Spill의 대응을 서로 바꾼 것이 틀렸다. 올바르게는 Leaking이 ㉡이고 Spill이 ㉣이다.
③ X — Flooding과 Make water의 대응을 서로 바꾼 것이 틀렸다. 올바르게는 Flooding이 ㉠이고 Make water가 ㉢이다.
④ X — Flooding과 Make water, Leaking과 Spill을 모두 서로 바꾼 것이 틀렸다. 올바르게는 Flooding ㉠, Leaking ㉡, Make water ㉢, Spill ㉣이다.

NoteBase

오답 포인트

㉠과 ㉢은 모두 해수가 선박 안으로 들어오는 상황이라 혼동하기 쉽다. 그러나 ㉠은 ‘major uncontrolled flow’라는 대량·통제 불가능성이 핵심이고, ㉢은 선체 손상이나 닫히지 않은 해치라는 유입 원인이 핵심이다. 또한 ㉡은 배관·탱크 등에서 새는 Leaking이고, ㉣은 기름 등이 바다로 유출되는 Spill이다.

다시 나오면 이렇게 판단

‘major uncontrolled flow’가 보이면 Flooding, 배관·보일러·탱크에서 새거나 해수가 소량 들어오면 Leaking, 선체 손상·열린 해치로 해수가 들어오면 Make water, 기름 등이 바다로 나가면 Spill로 판단한다.

암기 포인트

Flooding은 대량 침수, Leaking은 누출·소량 유입, Make water는 선내 해수 유입, Spill은 해상 유출이다.

NoteBase

문 8. 다음은 Master's Standing Orders(당직근무수칙)의 일부분이다. 빈칸에 맞는 단어로 가장 옳은 것은?

㉠ The officer of the watch shall keep a proper ( ).
㉡ Do not hand ( ) the duty to the officer who is not in good condition.

① ㉠: look in, ㉡: over
② ㉠: look out, ㉡: over
③ ㉠: look out, ㉡: in
④ ㉠: look out, ㉡: on

정답 2번

출제 포인트

이 문제는 항해 당직 문맥에서 쓰이는 표현 keep a proper look out과 hand over의 의미를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

keep a proper look out은 '적절한 경계를 유지하다'라는 뜻이다. 이때 look out은 주변의 위험을 계속 살피는 경계를 가리키며, 명사로는 lookout 또는 look-out으로도 쓴다.
hand over는 임무·책임·권한 등을 다른 사람에게 '인계하다'라는 뜻이다. 따라서 hand over the duty는 '근무를 인계하다'가 된다.

선지별 해설

① X — ㉡의 over는 맞지만, ㉠의 look in은 '잠깐 들르다' 또는 '안을 들여다보다'라는 뜻이므로 경계를 유지한다는 문맥에 맞지 않는다. 틀린 표현은 look in이며, 올바르게는 look out이다.
② O — keep a proper look out은 '적절한 경계를 유지하다', hand over the duty는 '근무를 인계하다'라는 뜻이므로 두 문장에 모두 알맞다.
③ X — ㉠의 look out은 맞지만, ㉡의 hand in은 과제·서류 등을 '제출하다'라는 뜻이므로 duty를 다른 당직자에게 인계한다는 의미가 되지 않는다. 틀린 표현은 in이며, 올바르게는 over이다.
④ X — ㉠의 look out은 맞지만, 임무를 인계한다는 뜻에는 hand on이 아니라 hand over를 쓴다. 틀린 표현은 on이며, 올바르게는 over이다.

오답 포인트

㉠만 보고 ③이나 ④를 고르기 쉽지만, ㉡에서 duty와 결합하여 '임무를 인계하다'라는 뜻을 만드는 표현은 hand over이다. 또한 look in과 look out은 전치사 하나로 의미가 완전히 달라진다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

빈칸마다 앞뒤 단어를 함께 묶어 숙어의 의미를 확인한다. proper 뒤에서는 경계를 뜻하는 look out을, duty 뒤에서는 임무 인계를 뜻하는 hand over를 선택한다.

암기 포인트

look out은 경계, hand over는 인계이다.

NoteBase

문 9. 다음은 「IAMSAR(The International Aeronautical and Maritime Search and Rescue) Manual」상 수색패턴에 대한 설명이다. 옳은 것은 모두 몇 개인가?

㉠ Expanding Square Search(SS) : Most effective when the location of the search object is known within relatively close limits.
㉡ Sector Search(VS) : Most effective when the position of the search object is accurately known and the search area is small.
㉢ Parallel Track Search(PS) : Used to search a large area when survivor location is certain.
㉣ Track Line Search(TS) : The aircraft does most of the searching, while the ship steams along a course at a speed as directed by the OSC so that the aircraft can use it as a navigational checkpoint.
㉤ Co-ordinated Vessel-Aircraft Search Pattern : Normally used when an aircraft or vessel has disappeared without a trace along a known route.

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 5개

정답 1번

출제 포인트

수색 대상의 위치가 얼마나 정확히 알려졌는지, 수색 구역의 크기, 알려진 항로의 존재, 선박·항공기의 협동 여부에 따라 IAMSAR 수색패턴을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Expanding Square Search(SS)는 추정 위치가 비교적 좁은 범위 안에서 알려졌을 때 기준점에서 바깥쪽으로 확대하며 수색하는 방식이다.
Sector Search(VS)는 대상의 위치가 정확히 알려지고 수색 구역이 작을 때 기준점을 중심으로 여러 방사형 구역을 수색하는 방식이다.
Parallel Track Search(PS)는 대상 위치를 정확히 알 수 없는 넓은 구역을 평행한 항적으로 고르게 수색하는 방식이다.
Track Line Search(TS)는 항공기나 선박이 알려진 항로에서 흔적 없이 사라졌을 때 그 예정 항로를 따라 수색하는 방식이다.
Co-ordinated Vessel-Aircraft Search Pattern은 선박을 항법상의 기준점으로 삼아 항공기가 주된 수색을 수행하는 선박·항공기 협동수색 방식이다.

NoteBase

선지별 해설

진술 판단

㉠ O. Expanding Square Search는 수색 대상의 위치가 비교적 좁은 범위 안에서 알려진 경우에 효과적이다.

㉡ O. Sector Search는 대상 위치가 정확히 알려지고 수색 구역이 작을 때 효과적이다.

㉢ X. 틀린 표현은 'survivor location is certain'이다. Parallel Track Search는 넓은 구역에서 생존자의 위치가 불확실할 때 사용한다.

㉣ X. 선박이 OSC가 지시한 침로와 속력으로 항해하고 항공기가 그 선박을 항법상의 기준점으로 삼아 주로 수색하는 방식은 Track Line Search가 아니라 Co-ordinated Vessel-Aircraft Search Pattern이다.

㉤ X. 알려진 항로에서 항공기나 선박이 흔적 없이 사라진 경우에 통상 사용하는 방식은 Co-ordinated Vessel-Aircraft Search Pattern이 아니라 Track Line Search이다.

선택지 판단

① O. 옳은 진술은 ㉠과 ㉡의 2개이므로 '2개'가 맞다.

② X. '3개'가 아니라 ㉠과 ㉡의 2개가 옳다.

③ X. '4개'가 아니라 ㉠과 ㉡의 2개가 옳다.

④ X. '5개'가 아니라 ㉠과 ㉡의 2개가 옳다.

오답 포인트

㉣과 ㉤은 서로 다른 수색패턴의 설명을 맞바꾼 함정이다. '선박을 항공기의 항법 기준점으로 활용'하면 선박·항공기 협동수색이고, '알려진 항로에서 실종'이면 Track Line Search이다. 또한 Parallel Track Search의 넓은 수색 구역은 위치가 확실한 경우가 아니라 불확실한 경우에 사용한다.

다시 나오면 이렇게 판단

위치의 정확성과 수색 범위를 먼저 확인한다. 좁은 범위의 추정 위치는 Expanding Square, 정확한 위치와 작은 구역은 Sector, 불확실한 위치와 넓은 구역은 Parallel Track으로 연결한다. 이어서 알려진 항로를 따라 찾으면 Track Line, 선박과 항공기가 함께 움직이며 선박이 기준점이 되면 Co-ordinated Vessel-Aircraft로 판단한다.

암기 포인트

좁은 추정 위치는 SS, 정확한 점은 VS, 넓고 불확실하면 PS, 알려진 항로는 TS, 선박이 항공기의 기준점이면 협동수색이다.

NoteBase

문 10. 다음의 지문에서 설명하는 것으로 가장 옳은 것은?

A routing measure comprising a separation point or circular separation zone and a circular traffic lane within defined limits.

① Roundabout
② Inshore traffic zone
③ Traffic lane
④ Separation zone

정답 1번

출제 포인트

원형 분리구역과 그 주위를 도는 원형 통항로로 이루어진 항로지정 방식의 명칭을 묻는 문제이다.

핵심 개념

Roundabout은 정해진 범위 안에 분리점 또는 원형 분리구역을 두고, 그 둘레에 원형 통항로를 설정한 항로지정 방식이다. Inshore traffic zone은 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이의 연안 수역이고, traffic lane은 일정한 범위 안에서 일방통항이 정해진 수역이며, separation zone은 서로 다른 교통 흐름을 분리하는 수역이다.

선지별 해설

① O — Roundabout은 분리점 또는 원형 분리구역과 그 주위의 원형 통항로로 구성된다. 지문의 circular separation zone과 circular traffic lane이 결정적 단서이다.
② X — Inshore traffic zone이라는 표현이 틀렸다. 이는 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 해안 사이에 설정되는 연안통항대이며, 지문의 정의에 맞는 용어는 Roundabout이다.
③ X — Traffic lane이라는 표현이 틀렸다. 이는 정해진 범위에서 일방통항이 설정된 통항로이며, 원형 분리구역과 원형 통항로를 함께 갖춘 지문의 방식은 Roundabout이다.
④ X — Separation zone이라는 표현이 틀렸다. 이는 교통 흐름을 서로 분리하는 구역 자체이며, 그 구역과 이를 둘러싼 원형 통항로를 합친 전체 항로지정 방식은 Roundabout이다.

오답 포인트

지문에 separation zone과 traffic lane이 함께 등장하므로 ③이나 ④를 고르기 쉽다. 그러나 두 요소가 원형으로 결합된 전체 항로지정 방식의 명칭을 묻고 있으므로 Roundabout을 선택한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

circular separation zone과 circular traffic lane이 함께 제시되면 개별 구성요소가 아니라 원형 항로체계 전체를 뜻하므로 Roundabout으로 판단한다.

암기 포인트

원형 분리구역 + 원형 통항로 = Roundabout이다.

NoteBase

문 11. 다음 중 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

The position which is determined by only true course and distance without any other effect is ( ).

① Doubtful position
② Estimated position
③ Actual position
④ Dead reckoning position

정답 4번

출제 포인트

침로와 항주 거리만으로 산출한 위치를 나타내는 항해 용어를 묻는 문제이다. 다른 외력의 영향을 보정하지 않았다는 표현이 핵심이다.

핵심 개념

Dead reckoning position(추측 위치)은 출발 위치에서 실제로 진행한 진침로(true course)와 항주 거리만을 이용하여 계산한 위치이다. 바람, 해류, 조류 등의 영향은 반영하지 않는다.
Estimated position(추정 위치)은 dead reckoning position에 바람, 해류, 조류 등으로 생긴 것으로 예상되는 이동 효과를 보정하여 얻은 위치이다.
Actual position(실제 위치)은 관측이나 위치 측정으로 확인한 선박의 실제 위치이다.

선지별 해설

① X — Doubtful position은 정확성이나 신뢰성이 의심되는 위치를 뜻하므로, 진침로와 거리만으로 계산한 위치의 명칭이 아니다. 틀린 표현은 "Doubtful position"이며, 올바르게는 "Dead reckoning position"이다.
② X — Estimated position은 바람·해류·조류 등 외력의 예상 효과까지 고려하여 dead reckoning position을 보정한 위치이다. 문제는 다른 영향을 고려하지 않는다고 했으므로 해당하지 않는다. 틀린 표현은 "Estimated position"이며, 올바르게는 "Dead reckoning position"이다.
③ X — Actual position은 관측이나 위치 측정으로 확인한 실제 위치이지, 침로와 거리만으로 계산한 위치가 아니다. 틀린 표현은 "Actual position"이며, 올바르게는 "Dead reckoning position"이다.
④ O — Dead reckoning position은 진침로와 항주 거리만으로 계산하고 바람·해류·조류 등 다른 효과를 반영하지 않은 위치이므로 문장의 정의와 정확히 일치한다.

오답 포인트

② Estimated position과 ④ Dead reckoning position을 혼동하기 쉽다. 문제의 "without any other effect"는 외력 보정이 없다는 뜻이므로 ④를 고르는 결정적 단서이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

침로와 거리만 사용하면 dead reckoning position, 여기에 바람·해류·조류의 예상 영향을 보정하면 estimated position, 관측이나 측정으로 확인하면 actual position으로 구분한다.

암기 포인트

DR은 침로+거리만, Estimated는 외력 보정, Actual은 관측 확인이다.

NoteBase

문 12. 다음은 「COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」 상 음향신호에 대한 설명이다. 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

1. A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than ㉠ 2 minutes ㉡ one prolonged blast in succession with an interval of about ㉢ 1 second between them.
2. A vessel at anchor shall at intervals of not more than ㉣ 2 minutes ring the bell rapidly for about ㉤ 5 seconds. In a vessel of ㉥ 100 meters or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about ㉦ 5 seconds in the after part of the vessel.

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 5개

정답 2번

쟁점

이 문제는 제한시계에서 항행 중이지만 대수속력이 없는 동력선과 정박선이 내야 하는 음향신호의 간격·횟수·지속시간을 구별하는 문제이다.

용어 풀이

underway but stopped and making no way through the water는 정박·계류·좌초 상태는 아니지만 물에 대하여 전진하지 않는 상태를 뜻한다. prolonged blast는 장음, forepart는 선수부, after part는 선미부를 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 35(b)에 따르면 항행 중이지만 정지하여 대수속력이 없는 동력선은 2분을 넘지 않는 간격으로 장음 2회를 연속해서 울리며, 두 장음 사이의 간격은 약 2초이다. 따라서 ㉠은 맞고 ㉡과 ㉢은 틀리다. Rule 35(g)에 따르면 정박선은 1분을 넘지 않는 간격으로 약 5초 동안 종을 빠르게 울린다. 길이 100미터 이상인 선박은 선수부에서 종을 울리고 곧바로 선미부에서 약 5초 동안 징을 빠르게 울린다. 따라서 ㉣은 틀리고 ㉤·㉥·㉦은 맞다. 틀린 것은 모두 3개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
틀린 밑줄은 ㉡·㉢·㉣의 3개이므로 '2개'는 맞지 않는다.
틀린 표현: 2개
올바른 표현: 3개

② O
㉡의 one prolonged blast, ㉢의 1 second, ㉣의 2 minutes가 각각 잘못되어 틀린 것은 모두 3개이다.

③ X
틀린 밑줄은 3개이므로 '4개'는 맞지 않는다. ㉠의 2분, ㉤의 5초, ㉥의 100미터, ㉦의 5초는 옳다.
틀린 표현: 4개
올바른 표현: 3개

④ X
틀린 밑줄은 3개이므로 '5개'는 맞지 않는다. 옳은 수치인 ㉠·㉤·㉥·㉦까지 오답으로 세면 안 된다.
틀린 표현: 5개
올바른 표현: 3개

오답 포인트

동력선 신호의 전체 반복 간격인 2분과 연속된 두 장음 사이의 간격인 약 2초를 혼동하거나, 정박선의 종 신호 간격을 2분으로 잘못 기억하는 것이 함정이다. 특히 ㉠의 2분은 맞지만 ㉣의 2분은 틀리다는 점을 구별해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 밑줄을 선박 상태별로 나누어 판단한다. 대수속력이 없는 항행 중 동력선은 '2분 이내·장음 2회·사이 약 2초', 정박선은 '1분 이내·종 약 5초', 길이 100미터 이상이면 '선수부 종 뒤 선미부 징 약 5초'로 대조하면 된다.

암기 포인트

정지 동력선은 2분·2장음·2초, 정박선은 1분·종 5초, 100미터 이상은 뒤이어 선미부 징 5초이다.

NoteBase

문 13. 다음은 「SOLAS(The International Convention for the Safety of Life at Sea)」상 증서의 유효기간 및 효력에 관한 규정이다. 옳은 것은 모두 몇 개인가?

A Passenger Ship Safety Certificate shall be issued for a period ㉠ not exceeding 12 months.
A Cargo Ship Safety Construction Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate and Cargo Ship Safety Radio Certificate shall be issued for a period specified ㉡ by the Administration which shall ㉢ not exceed five years.
An Exemption Certificate ㉣ shall be valid for longer than the period of the certificate to which it refers.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 3번

쟁점

이 문제는 SOLAS상 선박 안전증서의 유효기간을 나타내는 영어 표현이 규정 내용에 맞는지 판단하는 문제이다. 핵심은 여객선 안전증서의 12개월, 화물선 안전증서의 5년, 면제증서의 종속적 유효기간을 구별하는 것이다.

용어 풀이

Administration은 선박이 국기를 게양할 권리를 가진 국가의 정부, 즉 해당 증서를 발급·관리하는 주관청을 뜻한다. Exemption Certificate는 SOLAS의 특정 요건에 대한 면제가 인정될 때 관련 안전증서와 함께 발급되는 면제증서이다.

핵심 구분

SOLAS 제I장 제14규칙 (a)에 따르면 Passenger Ship Safety Certificate의 기간은 12개월을 초과할 수 없다. Cargo Ship Safety Construction Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate 및 Cargo Ship Safety Radio Certificate의 기간은 주관청이 정하되 5년을 초과할 수 없다. Exemption Certificate는 그 면제증서가 관련되는 증서의 기간보다 더 오래 유효할 수 없다. 따라서 ㉠, ㉡, ㉢은 옳고 ㉣은 옳지 않아 옳은 것은 모두 3개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
1개만 옳다는 계산은 ㉠, ㉡, ㉢이 모두 옳다는 점을 반영하지 못한다.
틀린 표현: 1개
올바른 표현: 3개

② X
2개만 옳다는 계산은 세 개의 옳은 표현 가운데 하나를 빠뜨린 것이다. ㉠의 not exceeding 12 months, ㉡의 by the Administration, ㉢의 not exceed five years가 모두 규정에 맞는다.
틀린 표현: 2개
올바른 표현: 3개

③ O
㉠은 여객선 안전증서의 최장 기간이 12개월임을, ㉡과 ㉢은 화물선 안전증서의 기간을 주관청이 정하되 5년을 넘지 못함을 정확히 나타낸다. ㉣은 틀리므로 옳은 것은 모두 3개이다.

④ X
4개가 모두 옳지 않다. ㉣의 shall be valid는 뒤의 for longer than과 결합하면 면제증서가 관련 증서보다 더 오래 유효하다는 뜻이 되어 규정과 반대이다.
틀린 표현: An Exemption Certificate shall be valid for longer than the period of the certificate to which it refers.
올바른 표현: An Exemption Certificate shall not be valid for longer than the period of the certificate to which it refers. 따라서 옳은 것은 4개가 아니라 3개이다.

오답 포인트

㉣의 shall be valid만 보고 자연스러운 표현이라고 판단하기 쉽다. 그러나 문장 전체의 for longer than까지 이어 읽으면 not이 빠져 면제증서의 유효기간 제한이 반대로 바뀐다는 점이 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

기간 규정에서는 숫자만 보지 않고 부정어와 비교 표현을 함께 확인한다. not exceeding은 '초과하지 않는', shall not be valid for longer than은 '더 오래 유효해서는 안 되는'이라는 제한을 나타낸다.

암기 포인트

여객선 12개월, 화물선 5년, 면제증서는 관련 증서보다 길 수 없다.

NoteBase

문 14. 다음은 항해 당직 및 업무와 관련한 내용이다. 가장 옳지 않은 것은 무엇인가?

① The intended voyage shall be planned in advance taking into consideration all pertinent information and any course laid down shall be checked.

② The safety and navigational equipment with which the ship is provided and the manner of the its operation shall be clearly understood; in addition its operational condition shall be fully taken into account.

③ On taking over the watch the ship's estimated or true position, intended track, course and speed shall be confirmed; any navigational hazard expected to be encountered during the watch shall be noted.

④ Whoever is in charge of a navigational watch shall be assigned or undertake any duties which would interfere with the safe navigation of the ship.

정답 4번

출제 포인트

항해당직의 안전을 위한 기본 원칙을 이해하고, 의무를 나타내는 shall과 금지를 나타내는 shall not을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

항해당직자는 예정 항해를 미리 계획하고, 선박의 위치·침로·속력과 예상되는 항해 위험을 확인해야 한다. 또한 당직 책임자는 선박의 안전한 항해를 방해하는 다른 임무를 맡거나 수행해서는 안 된다.

선지별 해설

① O — 예정된 항해는 관련 정보를 모두 고려하여 사전에 계획하고, 설정한 항로를 점검해야 한다는 뜻이므로 옳다.
② O — 선박에 갖추어진 안전·항해 장비의 운용 방법을 명확히 이해하고 그 작동 상태를 충분히 고려해야 한다는 뜻이므로 옳다. 원문의 'the its operation'은 문법상 'its operation'이 자연스럽지만, 선지가 제시하는 항해당직 원칙의 내용은 타당하다.
③ O — 당직을 인수할 때 선박의 추정 위치 또는 실제 위치, 예정 항적, 침로와 속력을 확인하고 당직 중 마주칠 것으로 예상되는 항해 위험을 파악해야 한다는 뜻이므로 옳다.
④ X — 틀린 표현은 'shall be assigned or undertake any duties which would interfere'이다. 이 문장은 당직 책임자에게 안전 항해를 방해하는 임무를 맡기거나 그러한 임무를 수행하게 해야 한다는 반대 의미가 된다. 올바르게는 'shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with the safe navigation of the ship'으로, 안전한 항해를 방해하는 임무를 맡거나 수행해서는 안 된다는 뜻이다.

NoteBase

오답 포인트

④에서 shall 뒤의 not이 빠지면 금지 의무가 정반대의 적극적 의무로 바뀐다. ②의 ‘the its operation’이라는 어색한 표현에 시선을 빼앗기기 쉽지만, 이 문항은 항해당직 원칙의 내용상 옳고 그름을 묻고 있으며 결정적인 오류는 ④의 not 누락이다.

다시 나오면 이렇게 판단

항해당직 관련 문장에서는 먼저 의무와 금지의 방향을 확인한다. 안전 확보를 위한 확인·점검은 shall의 대상이고, 안전 항해를 방해하는 부수 임무는 shall not의 대상이다.

암기 포인트

항해는 미리 계획하고 위험은 확인하며, 안전 항해를 방해하는 임무는 맡지 않는다.

NoteBase

문 15. 다음은 「MARPOL(International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ship)」 상 용어에 대한 설명이다. 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

( ) means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

① Wing tank
② Slop tank
③ Center tank
④ Tank

정답 2번

쟁점

이 문제는 MARPOL 부속서 I의 탱크 관련 용어 정의를 묻는다. 핵심은 탱크의 위치·일반적 용도와 유성 혼합물 수집 용도를 구별하는 것이다.

용어 풀이

Slop tank는 탱크 배출물, 탱크 세정수 및 그 밖의 유성 혼합물을 모으도록 특별히 지정된 탱크이다.

핵심 구분

MARPOL 부속서 I 제1규칙의 정의에 따르면, 제시된 영문은 Slop tank의 정의이다. Wing tank와 Centre tank는 탱크의 위치로 구분하고, Tank는 액체를 벌크로 운송하도록 설계된 선박의 영구 구조 내 밀폐 공간을 뜻한다.

NoteBase

선지별 해설

① X
Wing tank는 선측 외판에 인접한 탱크이므로 제시된 수집 전용 탱크의 정의와 다르다.
틀린 표현: Wing tank
올바른 표현: Slop tank

② O
Slop tank는 tank drainings, tank washings and other oily mixtures를 모으도록 특별히 지정된 탱크이므로 지문의 정의와 정확히 일치한다.

③ X
Center tank는 MARPOL 원문 표기인 Centre tank를 가리키며, 종격벽 안쪽에 있는 탱크이다. 유성 혼합물 수집 전용 탱크라는 뜻이 아니다.
틀린 표현: Center tank
올바른 표현: Slop tank

④ X
Tank는 선박의 영구 구조로 형성되고 액체를 벌크로 운송하도록 설계된 밀폐 공간을 뜻하는 일반 용어이다. 지문처럼 배출물·세정수·유성 혼합물의 수집 용도를 특정하지 않는다.
틀린 표현: Tank
올바른 표현: Slop tank

오답 포인트

collection이라는 말만 보고 일반적인 Tank를 고르거나, Wing tank와 Center tank를 기능에 따른 명칭으로 오해하기 쉽다. 지문의 specifically designated와 oily mixtures가 Slop tank를 특정하는 결정적 표현이다.

다시 나오면 이렇게 판단

탱크 정의 문제에서는 위치를 나타내는 adjacent·inboard와 용도를 나타내는 designated for collection을 먼저 구분한다. drainings·washings·oily mixtures의 수집이 함께 나오면 Slop tank로 판단한다.

암기 포인트

Slop tank = 탱크 배출물·세정수·유성 혼합물 수집 탱크이다.

NoteBase

문 16. 다음 중 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

In the general principles for using the IMO SMCP, ship's speed is to be expressed in case there is no further notation in ship's speed, for example "My ship's present speed is 12 knots.", the present speed means the speed ( ).

① over the ground
② made actually over the ground
③ at the average
④ through the water

정답 4번

출제 포인트

이 문제는 IMO SMCP에서 별도의 수식어 없이 말한 ship's speed가 무엇을 기준으로 한 속력인지 묻는다.

핵심 개념

Speed through the water는 주변 물에 대한 선박의 상대 속력이다. IMO SMCP에서 ship's speed에 별도의 표기가 없으면 이 속력을 뜻한다. 반면 speed over the ground는 지면에 대한 선박의 속력이므로 구별하여 표시한다.

선지별 해설

① X — over the ground는 지면을 기준으로 한 속력을 뜻하므로 별도 표기가 없는 ship's speed의 의미가 아니다. 빈칸에는 through the water가 들어가야 한다.
② X — made actually over the ground도 지면을 기준으로 실제 이동한 속력이라는 방향의 표현이므로 기본 ship's speed를 설명하지 못한다. 빈칸에는 through the water가 들어가야 한다.
③ X — at the average는 평균값이라는 뜻일 뿐, 속력의 기준이 물인지 지면인지 나타내지 못한다. 빈칸에는 through the water가 들어가야 한다.
④ O — through the water는 주변 물에 대한 선박의 속력을 뜻하며, 별도의 표기가 없는 ship's speed의 기본 의미에 해당한다.

오답 포인트

①과 ②의 over the ground 계열 표현을 실제 항해 속력처럼 생각하기 쉽다. 그러나 이 문항은 어느 속력이 더 현실적인지를 묻는 것이 아니라, 별도 표기가 없을 때 적용되는 SMCP의 기본 의미를 묻는다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

ship’s speed 뒤에 ground 등 별도 한정 표현이 있는지 먼저 확인한다. 별도 표기가 없으면 through the water로 판단하고, ground가 명시되면 over the ground와 연결한다.

암기 포인트

무표기 speed는 through the water, ground speed는 over the ground이다.

NoteBase

문 17. 다음은 표준해사통신영어(Standard Marine Communication Phrases)에 사용되는 글자의 철자이다. 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

	Letter	Code
㉠	T	Tango
㉡	F	Foxtro
㉢	R	Radar
㉣	V	Vector
㉤	S	Sierra
㉥	J	Julu

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 5개

정답 3번

출제 포인트

표준해사통신영어에서 문자를 혼동 없이 전달하기 위해 쓰는 철자 코드의 정확한 표기를 판별하는 문제이다.

핵심 개념

제시된 여섯 항목의 표준 철자 코드는 T–Tango, F–Foxtrot, R–Romeo, V–Victor, S–Sierra, J–Juliett이다. 따라서 Tango와 Sierra는 맞고, Foxtro·Radar·Vector·Julu는 틀려 옳지 않은 것이 모두 4개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — '2개'는 틀린 개수와 일치하지 않는다. Foxtro, Radar, Vector, Julu의 4개가 틀렸으므로 올바르게는 '4개'이다.
② X — '3개'는 틀린 개수와 일치하지 않는다. T–Tango와 S–Sierra만 맞고 나머지 4개가 틀렸으므로 올바르게는 '4개'이다.
③ O — '4개'가 맞다. F는 Foxtrot, R은 Romeo, V는 Victor, J는 Juliett가 정확한 코드이므로 제시된 Foxtro, Radar, Vector, Julu는 모두 잘못되었다.
④ X — '5개'는 틀린 개수와 일치하지 않는다. Tango와 Sierra는 정확하므로 틀린 것은 4개이며, 올바르게는 '4개'이다.

오답 포인트

Foxtro는 끝의 t가 빠져 있고, Radar와 Vector는 각각 R과 V로 시작하는 익숙한 일반 단어라서 표준 코드처럼 보이기 쉽다. Julu도 Z–Zulu와 형태가 비슷하지만 J의 표준 코드는 Juliett이다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 행을 문자와 표준 코드의 한 쌍으로 대조한 뒤, 맞는 항목과 틀린 항목을 따로 표시하여 틀린 항목의 수를 센다. 철자가 한 글자라도 다르면 틀린 항목으로 판단한다.

암기 포인트

T–Tango, F–Foxtrot, R–Romeo, V–Victor, S–Sierra, J–Juliett로 기억한다.

NoteBase

문 18. 다음은 표준해사통신영어(Standard Marine Communication Phrases)상 Ships Routing System에 대한 설명이다. 가장 옳지 않은 것은?

① Two-way route : A route within defined limits inside which two-way traffic is established, aimed at providing safe passage of ships through waters where navigation is difficult or dangerous

② Recommended track : A route which has been specially examined to ensure so far as possible that it is free of dangers and along which ships are advised to navigate

③ Inshore traffic zone : A designated area between the landward boundary of a traffic separation scheme and adjacent coast, intended for local traffic

④ Precautionary area : An area within defined limits in which either navigation is particularly hazardous or it is exceptionally important to avoid casualties and which should be avoided by all ships, or by certain classes of ships

정답 4번

출제 포인트

선박 통항로 제도(Ships' Routeing System)의 주요 용어와 정의를 정확히 연결하는 문제이다. 특히 precautionary area와 area to be avoided의 차이가 핵심이다.

핵심 개념

Two-way route는 정해진 범위 안에 양방향 통항이 설정된 항로이다.
Recommended track은 가능한 한 위험물이 없도록 특별히 조사되어 선박에 통항이 권고되는 항적이다.
Inshore traffic zone은 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이에 설정되어 주로 연안·지역 통항에 이용되는 수역이다.
Precautionary area는 항행 시 특별한 주의가 요구되며 통항 방향이 권고될 수 있는 수역이다. 반면 area to be avoided는 항행 위험이나 해양사고 방지를 이유로 모든 선박 또는 특정 종류의 선박이 피해야 하는 수역이다.

NoteBase

선지별 해설

① O — Two-way route는 항행이 어렵거나 위험한 수역에서 선박의 안전한 통항을 돕기 위해, 정해진 범위 안에 양방향 통항이 설정된 항로이므로 옳다.
② O — Recommended track은 가능한 한 위험물이 없도록 특별히 조사된 뒤 선박에 따라 항행하도록 권고하는 항적이므로 옳다.
③ O — Inshore traffic zone은 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이에 지정되며, 지역 통항을 위한 수역이므로 옳다.
④ X — 틀린 표현은 'Precautionary area'이다. 제시된 설명은 모든 선박 또는 특정 종류의 선박이 피해야 하는 'Area to be avoided'의 정의이다. Precautionary area는 특별한 주의를 기울여 항행해야 하고 통항 방향이 권고될 수 있는 수역으로 고쳐야 한다.

오답 포인트

④는 위험한 수역이라는 공통점 때문에 precautionary area처럼 보이지만, 'should be avoided'가 결정적인 단서이다. 회피해야 하는 수역은 area to be avoided이고, 주의하여 항행하는 수역은 precautionary area이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의에서 교통 방향과 이용 목적을 먼저 확인한다. 양방향 통항은 two-way route, 권고 항적은 recommended track, 육지 쪽 경계와 해안 사이는 inshore traffic zone, 특별한 주의는 precautionary area, 통항 회피는 area to be avoided로 구분한다.

암기 포인트

Precautionary는 주의해서 통항, avoided는 통항을 회피한다.

NoteBase

문 19. 다음은 「COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」 상 용어의 정의에 대한 설명이다. 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

㉠ Power-driven vessel : Any vessel propelled by machinery.
㉡ Vessel : Includes every description of water craft, including non-displacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.
㉢ Sailing vessel : Any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.
㉣ WIG craft : Includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 3의 선박 관련 용어 정의를 정확히 구별하고, 옳지 않은 정의의 개수를 세는 문제이다.

용어 풀이

Power-driven vessel은 기계로 추진되는 선박이고, sailing vessel은 돛으로 항해하면서 장착된 추진기관을 사용하지 않는 선박이다. WIG craft는 수면효과를 이용하여 수면 가까이 비행하는 복합운항 선박이다.

핵심 구분

㉠은 O이다. Power-driven vessel은 기계로 추진되는 모든 선박을 뜻한다.
㉡은 O이다. Vessel은 수상 운송수단으로 사용되거나 사용될 수 있는 모든 형태의 수상 운송기구를 포함하며, 비배수형 선박과 수상비행기도 이에 포함된다. 현행 정의는 WIG craft도 포함한다고 명시한다.
㉢은 O이다. Sailing vessel은 돛을 사용하고, 추진기관이 설치되어 있더라도 그 기관을 사용하지 않는 선박이다.
㉣은 X이다. ‘any aircraft designed to manoeuvre on the water’는 seaplane의 정의이다. WIG craft는 주운항 상태에서 수면효과를 이용하여 수면 가까이 비행하는 복합운항 선박이다.
따라서 옳지 않은 것은 ㉣ 하나뿐이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
옳지 않은 정의가 '없음'이라는 표현은 틀리다. ㉣이 옳지 않으므로 올바른 개수는 1개이다.

② O
옳지 않은 정의는 ㉣ 하나이므로 1개가 맞다.

③ X
'2개'라는 표현은 틀리다. ㉠·㉡·㉢은 옳고 ㉣만 옳지 않으므로 올바른 개수는 1개이다.

④ X
'3개'라는 표현은 틀리다. 옳지 않은 정의는 ㉣ 하나뿐이므로 올바른 개수는 1개이다.

오답 포인트

㉣의 문장은 WIG craft가 아니라 seaplane의 정의라는 점이 함정이다. 또한 기계가 장착된 범선이라도 그 기계를 사용하지 않으면 sailing vessel이라는 ㉢의 조건을 놓치면 틀린 정의의 개수를 잘못 셀 수 있다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의에서 추진수단과 운항 상태를 먼저 확인한다. machinery로 추진하면 power-driven vessel, 돛을 사용하면서 추진기관을 쓰지 않으면 sailing vessel, 수상 기동용 항공기이면 seaplane, 수면효과로 수면 가까이 비행하면 WIG craft로 구별한다. 그런 다음 틀린 문장의 개수를 선택지와 대응한다.

암기 포인트

기계 추진은 power-driven, 돛과 기관 미사용은 sailing, 수상 기동 항공기는 seaplane, 수면효과 비행은 WIG craft이다.

NoteBase

문 20. 다음은 「MARPOL(International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ship)」 중 Regulation 9 (Control of discharge of oil) 일부를 발췌한 것이다. ㉠, ㉡, ㉢, ㉣ 중 옳은 지문은 모두 몇 개인가?

(1) Subject to the provisions of regulations 10 and 11 of this Annex and paragraph (2) of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships to which this Annex applies shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied :
(a) for an oil tanker, except as provided for in subparagraph (b) of this paragraph :
㉠ (ⅰ) the tanker is within a special area.
㉡ (ⅱ) the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land.
㉢ (ⅲ) the tanker is proceeding.
㉣ (ⅳ) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 liters per nautical mile.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 3번

쟁점

이 문제는 MARPOL 부속서 I의 유조선 유류 배출 허용 요건에 관한 문제이다. 핵심은 특별해역 여부, 육지로부터의 거리, 항해 상태, 순간 배출률을 정확히 구별하여 옳은 문장의 수를 세는 것이다.

용어 풀이

special area(특별해역)는 해양·생태 조건과 해상교통의 특성 때문에 유류 배출을 더 엄격하게 통제하는 해역이다. proceeding en route는 선박이 항해 중임을 뜻한다.

핵심 구분

유조선의 유류 또는 유성혼합물 배출은 원칙적으로 금지된다. 이 문항에 제시된 예외 요건에 따르면 유조선은 특별해역 밖에 있고, 가장 가까운 육지에서 50*NM*를 초과하여 떨어져 있으며, 항해 중이어야 하고, 순간 유분 배출률이 해리당 30*L*를 초과하지 않아야 한다. 따라서 ㉠은 X이고 ㉡·㉢·㉣은 O이므로 옳은 지문은 3개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳은 지문은 1개가 아니라 ㉡·㉢·㉣의 3개이다. 틀린 표현: '1개' → 올바른 표현: '3개'이다.
② X — ㉡과 ㉢뿐 아니라 ㉣도 옳으므로 옳은 지문은 2개가 아니다. 틀린 표현: '2개' → 올바른 표현: '3개'이다.
③ O — ㉠의 'within a special area'만 틀리고, ㉡의 육지로부터 50*NM* 초과, ㉢의 항해 중, ㉣의 해리당 30*L* 이하 조건은 모두 옳다. 따라서 옳은 지문은 3개이다.
④ X — 네 지문이 모두 옳은 것이 아니다. ㉠은 '특별해역 안'이 아니라 '특별해역 밖'이어야 한다. 틀린 표현: '4개' → 올바른 표현: '3개'이다.

오답 포인트

㉠의 within을 '특별해역 밖'으로 잘못 읽기 쉽다. 특별해역은 더 엄격한 보호가 적용되므로, 이 배출 예외 요건은 not within a special area이다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 문장에서 부정어와 한계값을 먼저 확인한다. 이 규정에서는 '특별해역 밖 → 육지에서 50*NM* 초과 → 항해 중 → 해리당 30*L* 이하'의 순서로 대조하면 된다.

암기 포인트

유조선 배출 예외의 네 핵심은 '특별해역 밖·50해리 초과·항해 중·30리터 이하'이다.

NoteBase