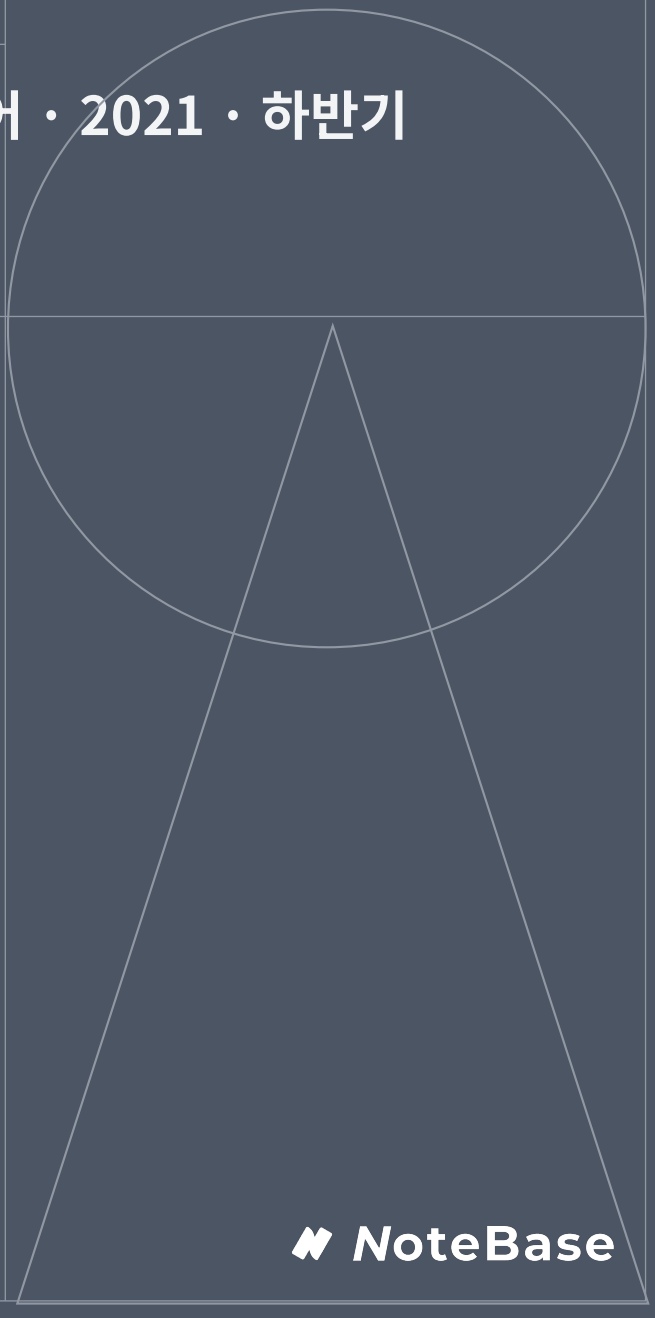
기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2021 · 하반기



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2021 · 하반기

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2021 · 하반기

문 1. 다음 중 육상과 선박 그리고 선박과 육상통신 또는 일반적인 무선통신에서, 표준해사통신영어(Standard Marine Communication Phrases) Part AI/6 “선박통항 서비스 표준절차”에 있는 8개 통보부호로 가장 옳지 않은 것은?

① Instruction

② Recommendation

③ Request

④ Warning

정답 2번

출제 포인트

IMO 표준해사통신영어(SMCP) Part A1/6의 선박통항서비스(VTS) 통신에 쓰이는 8개 통보부호를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

통보부호(message marker)는 이어지는 메시지의 목적과 성격을 수신자에게 미리 알려 오해를 줄이는 표준 표현이다. 8개 통보부호는 INSTRUCTION, ADVICE, WARNING, INFORMATION, QUESTION, ANSWER, REQUEST, INTENTION이다. RECOMMENDATION은 독립된 통보부호가 아니라 ADVICE가 나타내는 권고의 성격을 설명하는 말이다.

선지별 해설

① O — INSTRUCTION은 규정에 근거하여 상대방의 행동에 영향을 주려는 지시 메시지임을 나타내는 통보부호이다.
② X — RECOMMENDATION은 8개 통보부호에 포함되지 않는다. 틀린 표현은 Recommendation이며, 올바르게는 ADVICE이다. ADVICE는 권고의 성격을 가진 메시지임을 나타낸다.
③ O — REQUEST는 상대방에게 어떤 조치나 서비스를 요청하는 메시지임을 나타내는 통보부호이다.
④ O — WARNING은 위험을 알려 즉각적인 주의를 요구하는 메시지임을 나타내는 통보부호이다.

NoteBase

오답 포인트

ADVICE의 설명에 recommendation이라는 말이 사용되므로 이를 별도의 통보부호로 착각하기 쉽다. 그러나 실제 부호명은 ADVICE이고 RECOMMENDATION은 목록에 없다.

다시 나오면 이렇게 판단

선지의 단어가 8개 정식 명칭인 INSTRUCTION·ADVICE·WARNING·INFORMATION·QUESTION·ANSWER·REQUEST·INTENTION 중 하나인지 대조한다. 메시지 성격을 설명하는 일반 명사 recommendation은 정식 부호명과 구별한다.

암기 포인트

I-A-W-I-Q-A-R-I: Instruction, Advice, Warning, Information, Question, Answer, Request, Intention이다. 권고는 Recommendation이 아니라 ADVICE이다.

NoteBase

문 2. 다음은 COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)의 제한시계 내에서의 음향신호이다. 빈칸에 알맞은 수를 모두 합한 값은?

㉠ A vessel at anchor shall at intervals of not more than ( ) minute ring the bell rapidly for about ( ) seconds.
㉡ In a vessel of ( ) metres 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 ( ) seconds in the after part of the vessel.
㉢ A vessel of less than ( ) metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than ( ) minutes.

① 125
② 129
③ 137
④ 141

정답 1번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 35가 정한 제한시계 내 정박선의 음향신호 주기·지속시간과 선박 길이 기준에 관한 문제이다. 핵심은 여섯 빈칸의 수를 정확히 대응시킨 뒤 모두 합하는 것이다.

용어 풀이

제한시계(restricted visibility)는 안개 등으로 시야가 제한된 상태이다. 정박선(vessel at anchor)은 닻을 내리고 정박 중인 선박이다.

핵심 구분

COLREG Rule 35(g), (j)에 따르면 정박선은 1분 이하의 간격으로 종을 약 5초간 빠르게 울린다. 길이 100미터 이상인 선박은 선수부에서 종을 울린 직후 선미부에서 징을 약 5초간 빠르게 울린다. 길이 12미터 미만인 선박은 위 신호 의무가 없지만, 그 신호를 하지 않을 때에는 2분 이하의 간격으로 다른 유효한 음향신호를 해야 한다. 따라서 빈칸은 차례로 1, 5, 100, 5, 12, 2이고, 합은 1+5+100+5+12+2=125이다.

NoteBase

선지별 해설

① O
125는 여섯 빈칸의 수 1, 5, 100, 5, 12, 2를 모두 더한 값이므로 옳다.

② X
129는 Rule 35의 여섯 기준값을 합한 결과가 아니다.
틀린 표현: 합계 129
올바른 표현: 합계는 1+5+100+5+12+2=125이다.

③ X
137은 정박선의 종·징 신호와 소형선 기준값을 정확히 더한 결과가 아니다.
틀린 표현: 합계 137
올바른 표현: 합계는 125이다.

④ X
141은 Rule 35(g), (j)에 제시된 수들의 합과 일치하지 않는다.
틀린 표현: 합계 141
올바른 표현: 합계는 125이다.

오답 포인트

100미터 이상 선박에서 종과 징을 각각 약 5초간 울린다는 점을 놓쳐 5를 한 번만 더하거나, 12미터 미만 선박의 대체 신호 간격 2분을 누락하면 오답이 된다.

다시 나오면 이렇게 판단

문장 순서대로 주기 1분, 종 5초, 대형선 100미터, 징 5초, 소형선 12미터, 대체 신호 2분을 대응시킨 뒤 마지막에 한 번만 합산한다.

암기 포인트

정박선 음향신호의 숫자 배열은 ‘1-5-100-5-12-2’, 합계는 125이다.

NoteBase

문 3. 다음은 UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea)의 내용이다. 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

1. In the exclusive economic zone, the coastal State has :
(a) ...
(b) ( ) as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to:
· the establishment and use of artificial islands, installations and structures;
· marine scientific research;
· the protection and preservation of the marine environment;

① Rights
② Duties
③ Jurisdiction
④ Sovereignty

정답 3번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제56조 제1항 (b)에 규정된 배타적 경제수역에서의 연안국 권한을 묻는다. 핵심은 rights, duties, jurisdiction, sovereignty를 조문상의 문맥에 맞게 구별하는 것이다.

용어 풀이

jurisdiction은 특정 사항에 관하여 법을 정하고 적용할 수 있는 관할권을 뜻한다. sovereign rights는 자원의 탐사·개발 등 특정 목적에 한정된 주권적 권리이고, sovereignty는 영토에 대한 포괄적인 주권을 뜻한다.

핵심 구분

UNCLOS 제56조 제1항 (b)는 인공섬·시설·구조물의 설치와 사용, 해양과학조사, 해양환경의 보호와 보전에 관하여 연안국이 jurisdiction을 가진다고 규정한다. 따라서 세 항목을 이끄는 빈칸에는 Jurisdiction이 들어간다.

NoteBase

선지별 해설

① X — Rights는 권리라는 일반적 표현이지만, 제56조 제1항 (b)가 세 사항에 관하여 부여하는 권한의 정확한 명칭은 jurisdiction이다. 틀린 표현: Rights → 올바른 표현: Jurisdiction.
② X — Duties는 의무를 뜻하며, 인공섬의 설치·사용, 해양과학조사, 해양환경 보호·보전에 관하여 연안국이 행사하는 권한을 나타내지 않는다. 틀린 표현: Duties → 올바른 표현: Jurisdiction.
③ O — Jurisdiction은 제56조 제1항 (b)의 원문 표현이며, 뒤에 열거된 세 사항에 대한 연안국의 관할권을 뜻한다.
④ X — Sovereignty는 포괄적인 주권을 뜻하지만, 배타적 경제수역에서 연안국이 위 세 사항에 관하여 갖는 것은 jurisdiction이다. 자원에 관해서도 포괄적 sovereignty가 아니라 제한된 sovereign rights라는 표현을 사용한다. 틀린 표현: Sovereignty → 올바른 표현: Jurisdiction.

오답 포인트

제56조의 표제에 rights, jurisdiction, duties가 함께 나오므로 이를 서로 바꾸어 고르기 쉽다. 그러나 빈칸 뒤의 인공섬·해양과학조사·해양환경 보호라는 세 항목은 제1항 (b)의 jurisdiction에 연결된다.

다시 나오면 이렇게 판단

UNCLOS 제56조 문장에서 천연자원의 탐사·개발·보존·관리는 sovereign rights,
인공섬·해양과학조사·해양환경 보호는 jurisdiction으로 구분한다.

암기 포인트

EEZ의 자원은 sovereign rights, 인공섬·조사·환경은 jurisdiction이다.

NoteBase

문 4. 다음 중 통신의 우선순위대로 가장 올바르게 나열한 것은?

㉠ Distress
㉡ Safety
㉢ Radio direction finding
㉣ Urgency

① ㉠ > ㉡ > ㉢ > ㉣
② ㉠ > ㉣ > ㉢ > ㉡
③ ㉢ > ㉠ > ㉣ > ㉡
④ ㉠ > ㉣ > ㉡ > ㉢

정답 4번

출제 포인트

해상무선 통신의 우선순위를 조난(Distress), 긴급(Urgency), 안전(Safety), 무선방향탐지(Radio direction finding)의 순서로 구분하는 문제이다.

올바른 순서

1. ㉠ Distress(조난) — 사람이나 선박에 중대하고 급박한 위험이 있어 즉각적인 구조가 필요한 통신이다.
2. ㉣ Urgency(긴급) — 조난통신에는 이르지 않지만 사람 또는 선박의 안전과 관련된 긴급한 통신이다.
3. ㉡ Safety(안전) — 항행 경보나 기상 경보처럼 항해 안전에 중요한 정보를 전달하는 통신이다.
4. ㉢ Radio direction finding(무선방향탐지) — 전파의 도래 방향을 측정하는 데 관계된 통신이다.

왜 이 순서: 생명과 선박에 대한 위험의 급박성이 가장 큰 조난통신이 최우선이고, 긴급통신과 안전통신이 그 뒤를 이으며, 무선방향탐지 통신은 이 세 통신보다 후순위이기 때문이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
틀린 부분: '㉡ > ㉢ > ㉣'은 안전통신과 무선방향탐지 통신을 긴급통신보다 앞세웠다.
올바르게는: ㉠ > ㉣ > ㉡ > ㉢이다.

② X
틀린 부분: '㉢ > ㉡'은 무선방향탐지 통신을 안전통신보다 앞세웠다.
올바르게는: ㉠ > ㉣ > ㉡ > ㉢이다.

③ X
틀린 부분: '㉢ > ㉠'은 무선방향탐지 통신을 최우선인 조난통신보다 앞세웠다.
올바르게는: ㉠ > ㉣ > ㉡ > ㉢이다.

④ O
조난, 긴급, 안전, 무선방향탐지의 순서인 ㉠ > ㉣ > ㉡ > ㉢으로 정확히 배열하였다.

오답 포인트

영어 단어의 제시 순서인 ㉠·㉡·㉢·㉣을 그대로 우선순위로 오인하기 쉽다. 특히 Safety와 Urgency를 혼동하면 안 된다. Urgency는 조난 다음이고, Safety는 긴급 다음이며, Radio direction finding은 이들보다 뒤이다.

다시 나오면 이렇게 판단

통신 우선순위는 위험의 급박성을 기준으로 판단한다. 즉각적인 구조가 필요한 Distress를 먼저 두고, 그다음 Urgency, 항행 안전정보인 Safety, Radio direction finding의 순서로 배열한다.

암기 포인트

조난 > 긴급 > 안전 > 방향탐지, 즉 D > U > S > RDF이다.

NoteBase

문 5. 다음은 UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea)의 내용이다. 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

In the case of islands situated on atolls or of islands having fringing reefs, the baseline for measuring the breadth of the territorial sea is ( ) line of the reef, as shown by the appropriate symbol on charts officially recognized by the coastal State.

① the landward low-water
② the landward high-water
③ the seaward low-water
④ the seaward high-water

정답 3번

쟁점

이 문제는 환초 위의 섬이나 거초를 가진 섬에서 영해의 폭을 재는 기선을 묻는다. 핵심은 암초의 바다 쪽인지 육지 쪽인지, 저조선인지 고조선인지를 함께 구별하는 것이다.

용어 풀이

baseline(기선)은 영해의 폭을 측정하기 시작하는 기준선이다. low-water line(저조선)은 썰물 때 물과 육지가 만나는 선이고, seaward는 바다 쪽을 뜻한다.

핵심 구분

UNCLOS 제6조에 따르면 환초 위의 섬 또는 거초를 가진 섬에서는 연안국이 공식적으로 인정한 해도에 적절한 기호로 표시된 암초의 seaward low-water line이 영해 폭 측정의 기선이 된다. 따라서 landward가 아니라 seaward이고, high-water가 아니라 low-water이다.

선지별 해설

① X — the landward low-water는 저조선이라는 조위는 맞지만 방향이 육지 쪽이어서 틀린다. 틀린 표현: landward. 올바른 표현: the seaward low-water line of the reef.
② X — the landward high-water는 방향과 조위가 모두 틀린다. 틀린 표현: landward high-water. 올바른 표현: the seaward low-water line of the reef.
③ O — the seaward low-water는 UNCLOS 제6조의 문언과 일치한다. 암초의 바다 쪽 저조선이 기선이 된다.
④ X — the seaward high-water는 바다 쪽이라는 방향은 맞지만 고조선을 제시하여 틀린다. 틀린 표현: high-water. 올바른 표현: the seaward low-water line of the reef.

NoteBase

오답 포인트

③과 ④는 모두 seaward를 사용하므로 조위 표현을 놓치기 쉽다. 이 조문은 바다 쪽의 만조선이 아니라 바다 쪽의 저조선을 기준으로 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

atolls 또는 fringing reefs가 보이면 Article 6의 핵심 어구인 seaward low-water line을 찾는다. 방향은 seaward, 조위는 low-water인지 차례로 확인한다.

암기 포인트

Reef baseline = seaward + low-water line이다.

NoteBase

문 6. 다음 중 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

· 닻줄은 몇 절 풀려나가 있는가?
: How much cable is (㉠)?
· 피항 (Give-way)
: To keep (㉡) of the way of another vessel.
· 닻줄이 꼬였음.
: Turn (㉢) cable.
· 나는 목포에 어제 기항하였다.
: I called (㉣) Mokpo yesterday.

① ㉠: in, ㉡: in, ㉢: out, ㉣: in

② ㉠: out, ㉡: out, ㉢: out, ㉣: in

③ ㉠: out, ㉡: out, ㉢: in, ㉣: at

④ ㉠: out, ㉡: in, ㉢: in, ㉣: at

정답 3번

출제 포인트

해사영어에서 닻줄·피항·기항을 나타내는 고정 표현에 알맞은 전치사와 부사를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

How much cable is out?: 닻줄이 얼마나 풀려나가 있는지를 묻는 표현이다.
keep out of the way of another vessel: 다른 선박의 진로를 피한다는 뜻으로, 피항선의 동작을 나타낸다.
Turn in cable(s).: 닻줄이 꼬여 있음을 알리는 해사 통신 표현이다.
call at + 항구·장소: 선박이 그 항구에 기항하거나 잠시 들른다는 뜻이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- ㉠의 in, ㉡의 in, ㉢의 out, ㉣의 in이 틀렸다. 올바른 표현은 각각 cable is out, keep out of the way, Turn in cable, called at Mokpo이다.

② X
- ㉠의 out과 ㉡의 out은 맞지만, ㉢의 out과 ㉣의 in이 틀렸다. 닻줄이 꼬였다는 표현은 Turn in cable이고, 항구에 기항했다는 표현은 called at Mokpo이다.

③ O
- out, out, in, at을 넣으면 How much cable is out?, keep out of the way, Turn in cable, called at Mokpo가 되어 네 문장이 모두 알맞다.

④ X
- ㉠의 out, ㉢의 in, ㉣의 at은 맞지만 ㉡의 in이 틀렸다. 피항은 다른 선박의 진로를 피하는 것이므로 keep out of the way라고 한다.

오답 포인트

일상적인 방향감만으로 in과 out을 고르면 혼동하기 쉽다. 특히 닻줄이 풀려나간 상태는 cable is out, 닻줄이 꼬인 상태는 Turn in cable처럼 서로 다른 고정 표현을 사용한다. 또한 기항은 call in이 아니라 call at + 항구·장소로 나타낸다.

다시 나오면 이렇게 판단

빈칸을 하나씩 독립적으로 판단한다. 닻줄의 풀린 양은 out, 진로를 피한다는 뜻은 out of the way, 꼬인 닻줄은 Turn in cable, 항구 기항은 call at으로 연결한다.

암기 포인트

cable is out, keep out of the way, Turn in cable, call at a port로 묶어 기억한다.

NoteBase

문 7. 다음 중 STCW(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) 협약상 항해당직 인계시, 인계를 받는 해기사가 확인해야 할 사항으로 가장 옳지 않은 것은?

① Course

② Speed

③ Draught of the ship

④ Gross tonnage

정답 4번

쟁점

이 문제는 STCW 협약에 따른 항해당직 인계 시 인수자가 직접 확인해야 하는 선박 정보에 관한 문제이다. 핵심은 현재의 안전항해 상태를 나타내는 정보와 선박의 등록·규모 정보를 구별하는 것이다.

용어 풀이

Draught는 수면에서 선체의 가장 아래쪽까지 잠긴 깊이인 흘수를 뜻한다. Gross tonnage는 선박 내부의 총용적을 기준으로 나타낸 총톤수로, 속도나 중량을 뜻하지 않는다.

핵심 구분

STCW Code A-VIII/2 제22항에 따르면 당직 인수자는 선박의 position, course, speed and draught를 직접 확인해야 한다. 이 정보들은 현재 항해 상태와 즉시 관련되지만, gross tonnage는 선박의 등록상 규모 정보이므로 이 확인 항목에 포함되지 않는다.

선지별 해설

① O — Course는 선박이 진행하는 침로로서, 당직 인수자가 확인해야 하는 항목이다.
② O — Speed는 선박의 속력으로서, 당직 인수자가 확인해야 하는 항목이다.
③ O — Draught of the ship은 선박의 흘수로서, 당직 인수자가 확인해야 하는 항목이다.
④ X — Gross tonnage는 선박의 총톤수이므로 해당 확인 항목이 아니다. 틀린 표현: Gross tonnage. 올바른 표현: Position과 같이 STCW Code가 정한 현재 항해 상태 정보가 들어가야 한다.

오답 포인트

③의 draught와 ④의 gross tonnage가 모두 선박의 제원처럼 보여 혼동하기 쉽다. 그러나 흘수는 당시 선박의 안전항해 상태에 직접 영향을 주어 인계 때 확인하지만, 총톤수는 당직마다 달라지는 항해 상태 정보가 아니다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

당직 인계 항목은 그 시점의 안전항해에 바로 필요한 정보인지 판단한다. position·course·speed·draught는 현재 항해 상태이므로 포함되고, gross tonnage 같은 등록상 규모 정보는 제외된다.

암기 포인트

항해당직 인계의 핵심 네 항목은 position·course·speed·draught이다.

NoteBase

문 8. 다음은 항로지정에 사용되는 용어이다. 내용으로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

㉠ Traffic Separation Scheme : A scheme which separates traffic proceeding in opposite or nearly opposite direction by the use of a separation zone or line, traffic lanes or by other means.
㉡ Recommended Track : A routing measure comprising an area within defined limits where ship must navigate with particular caution and within which the direction of traffic flow may be recommended.
㉢ Separation Zone or Line : An area within definite limits inside which one-way traffic is established. Natural obstacles, including those forming separation zones, may constitute a boundary.

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 2번

출제 포인트

항로지정에 쓰이는 Traffic Separation Scheme, Recommended Track, Separation Zone or Line의 정의를 서로 구별하는 문제이다.

핵심 개념

㉠ Traffic Separation Scheme(통항분리방식): 반대 또는 거의 반대 방향으로 진행하는 교통 흐름을 분리대·분리선·통항로 등의 수단으로 분리하는 방식이다. 제시문은 이 정의에 맞으므로 옳다.
㉡ Recommended Track(권고항로): 미리 정해진 지점 사이를 항해할 때 따르도록 권고되는 항로이다. 제시문의 'defined limits 안에서 특별히 주의하여 항해하고 통항 방향이 권고될 수 있는 구역'은 Precautionary Area(주의구역)의 정의이므로 틀리다.
㉢ Separation Zone or Line(분리대 또는 분리선): 서로 반대 방향으로 진행하는 통항로들을 나누거나 통항로와 인접 해역 등을 분리하는 구역 또는 선이다. 제시문의 '일방통항이 설정된 일정한 범위의 구역'은 Traffic Lane(통항로)의 정의이므로 틀리다.
따라서 옳은 것은 ㉠ 하나뿐이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — '없음'은 틀리다. ㉠이 옳으므로 올바른 개수는 1개이다.
② O — ㉠만 옳고 ㉡과 ㉢은 틀리므로 옳은 것은 1개이다.
③ X — '2개'는 틀리다. ㉡은 Precautionary Area, ㉢은 Traffic Lane의 정의를 각각 잘못 붙인 것이므로 올바른 개수는 1개이다.
④ X — '3개'는 틀리다. 세 문장 가운데 정의가 맞는 것은 ㉠뿐이므로 올바른 개수는 1개이다.

오답 포인트

㉡과 ㉢은 설명 자체가 항로지정 용어의 올바른 정의처럼 보이지만 용어의 이름만 바꾸어 놓았다. '특별한 주의'는 Precautionary Area, '일방통항이 설정된 구역'은 Traffic Lane을 가리킨다는 점이 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의의 핵심어를 먼저 대응시킨다. opposing traffic의 분리는 Traffic Separation Scheme, particular caution은 Precautionary Area, one-way traffic은 Traffic Lane으로 판단한다. 그 뒤 옳은 문장의 수를 세면 된다.

암기 포인트

분리방식은 반대 흐름을 분리하고, 주의구역은 particular caution, 통항로는 one-way traffic이다.

NoteBase

문 9. 다음은 MARPOL(International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ship) 73/78 협약상 기름 배출 내용이다. 가장 옳지 않은 것은?

Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

① the ship is proceeding en route;
② the oily mixture is processed through an oil filtering equipment;
③ the oil content of the effluent without dilution does exceed 15 parts per million;
④ the oily mixture, in case of tankers, is not mixed with oil cargo residues.

정답 3번

쟁점

이 문제는 MARPOL 부속서 I에 따른 총톤수 400톤 이상 선박의 기름 또는 유성혼합물 해양 배출 요건에 관한 문제이다. 핵심은 배출 허용 요건이 모두 충족되어야 한다는 점과 유출수의 기름 함유량 상한을 구별하는 것이다.

용어 풀이

oil filtering equipment는 유성혼합물에서 기름을 걸러 내어 배출 기준을 충족하게 하는 기름여과장치이다. effluent는 처리 장치를 거쳐 밖으로 배출되는 유출수이고, without dilution은 물을 섞어 농도를 인위적으로 낮추지 않은 상태를 뜻한다.

핵심 구분

MARPOL 부속서 I 제15규칙에 따르면 총톤수 400톤 이상 선박의 기름 또는 유성혼합물 배출은 원칙적으로 금지되며, 예외적으로 정해진 요건을 모두 충족할 때 허용된다. 선박은 항해 중이어야 하고, 유성혼합물은 규정에 맞는 기름여과장치로 처리되어야 하며, 희석하지 않은 유출수의 기름 함유량은 15ppm을 초과하지 않아야 한다. 유조선의 경우에는 유성혼합물이 화물유 잔류물과 섞이지 않아야 한다.

선지별 해설

① O — the ship is proceeding en route는 선박이 항해 중이어야 한다는 요건이므로 옳다.
② O — the oily mixture is processed through an oil filtering equipment는 유성혼합물이 기름여과장치를 거쳐 처리되어야 한다는 요건이므로 옳다.
③ X — does exceed는 기름 함유량이 15ppm을 초과한다는 뜻이어서 배출 허용 기준과 반대이다. 틀린 표현: does exceed 15 parts per million. 올바른 표현: does not exceed 15 parts per million.
④ O — the oily mixture, in case of tankers, is not mixed with oil cargo residues는 유조선의 유성혼합물이 화물유 잔류물과 섞이지 않아야 한다는 요건이므로 옳다.

NoteBase

오답 포인트

③의 does exceed와 does not exceed를 반대로 읽는 것이 함정이다. 배출 기준은 15ppm을 넘어도 된다는 뜻이 아니라, 희석하지 않은 유출수의 기름 함유량이 그 수치를 초과하지 않아야 한다는 뜻이다.

다시 나오면 이렇게 판단

MARPOL 배출 요건에서는 긍정·부정 표현을 먼저 확인한다. en route, processed through oil filtering equipment, does not exceed 15ppm, not mixed with oil cargo residues가 모두 배출 허용 방향의 표현인지 판단한다.

암기 포인트

항해 중·여과 처리·희석 없이 15ppm 이하·화물유 잔류물과 비혼합이다.

NoteBase

문 10. 다음은 GMDSS(Global Maritime Distress and Safety System)에서 사용되는 약어이다. 가장 옳지 않은 것은?

① MMSI : Maritime mobile satellite identity number

② NBDP : Narrow-band direct printing

③ EPIRB : Emergency Position Indicating Radio Beacon

④ SART : Search and rescue radar transponder

정답 1번

출제 포인트

GMDSS에서 사용하는 통신·조난안전 장비 관련 약어와 정확한 영문 명칭의 대응을 묻는 문제이다.

핵심 개념

MMSI는 Maritime Mobile Service Identity로, 선박국·해안국 등을 식별하는 고유 식별부호이다. NBDP는 Narrow-band Direct Printing, EPIRB는 Emergency Position Indicating Radio Beacon, SART는 Search and Rescue Radar Transponder를 뜻한다.

선지별 해설

① X — MMSI의 정확한 풀이는 Maritime Mobile Service Identity이다. 틀린 표현은 ‘Maritime mobile satellite identity number’이며, 올바르게는 ‘Maritime Mobile Service Identity’이다.
② O — NBDP는 Narrow-band Direct Printing의 약어로, 협대역 직접인쇄 통신을 뜻한다.
③ O — EPIRB는 Emergency Position Indicating Radio Beacon의 약어로, 비상 시 조난 위치를 알리는 무선표지 장치이다.
④ O — SART는 Search and Rescue Radar Transponder의 약어로, 수색·구조 과정에서 레이더 신호에 응답하여 조난 위치 발견을 돕는 장치이다.

오답 포인트

①은 MMSI에 포함된 두 번째 M을 mobile로 맞게 제시해 그럴듯하지만, S를 satellite로 바꾼 것이 함정이다. S는 Service이며, 정식 명칭 끝에 number를 덧붙이지 않는다.

다시 나오면 이렇게 판단

약어를 글자별로 대응한다. MMSI는 Maritime-Mobile-Service-Identity의 네 단어로 나누고, 조난 위치 발신은 EPIRB, 레이더 응답은 SART, 직접인쇄 통신은 NBDP로 구별한다.

NoteBase

암기 포인트

MMSI의 S는 Satellite가 아니라 Service이다.

NoteBase

문 11. 다음 중 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

· If there is a marked temperature inversion or a sharp decrease in water vapor content with increased height, a horizontal radio duct may be formed. It is (㉠).
· (㉡) is brought about when the ship is supported fore and aft by two waves, so that the middle of the vessel is strained in the opposite direction.

① ㉠: super-refraction, ㉡: Hogging
② ㉠: super-refraction, ㉡: Sagging
③ ㉠: sub-refraction, ㉡: Hogging
④ ㉠: sub-refraction, ㉡: Sagging

정답 2번

출제 포인트

전파의 굴절 현상인 super-refraction과 선체의 종굽힘 상태인 Sagging·Hogging을 각각 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Super-refraction: 높이가 증가할수록 기온 역전이 뚜렷하거나 수증기량이 급격히 감소할 때 전파가 정상보다 더 크게 아래쪽으로 굴절하는 현상이다. 이 현상이 매우 강하면 수평 radio duct가 형성될 수 있다.
Sub-refraction: 전파가 정상보다 덜 아래쪽으로 굴절하는 현상이다.
Sagging: 파도가 선수와 선미를 받치고 선체 중앙부의 지지가 약해져 선체가 아래로 처지는 종굽힘 상태이다.
Hogging: 파도가 선체 중앙부를 받치고 선수와 선미의 지지가 약해져 선체 중앙부가 위로 솟는 종굽힘 상태이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
첫째 빈칸의 super-refraction은 맞지만, 둘째 빈칸의 Hogging이 틀렸다. 선수와 선미가 두 파도에 의해 지지되는 상태는 Sagging이다. 따라서 ‘super-refraction, Sagging’으로 고쳐야 한다.

② O
뚜렷한 기온 역전이나 고도에 따른 수증기량의 급격한 감소는 super-refraction 및 radio duct 형성 조건에 해당한다. 또한 선수와 선미가 파도에 의해 지지되어 중앙부가 반대 방향으로 변형되는 상태는 Sagging이다.

③ X
첫째 빈칸의 sub-refraction과 둘째 빈칸의 Hogging이 모두 틀렸다. 제시된 대기 조건은 super-refraction을 만들고, 선수와 선미가 지지되는 선체 상태는 Sagging이다. 따라서 ‘super-refraction, Sagging’으로 고쳐야 한다.

④ X
둘째 빈칸의 Sagging은 맞지만, 첫째 빈칸의 sub-refraction이 틀렸다. 기온 역전이나 수증기량의 급격한 감소로 수평 radio duct가 형성되는 현상은 super-refraction이다. 따라서 ‘super-refraction, Sagging’으로 고쳐야 한다.

오답 포인트

전파가 duct 안에 갇히는 현상을 sub-refraction으로 착각하거나, 선체의 양 끝이 파도에 의해 받쳐진 모습을 Hogging으로 뒤바꾸는 것이 함정이다. 양 끝이 받쳐지고 중앙이 처지면 Sagging이고, 중앙이 받쳐지고 양 끝이 처지면 Hogging이다.

다시 나오면 이렇게 판단

대기 조건에서는 기온 역전·수증기 급감·radio duct를 보면 super-refraction으로 판단한다. 선체 종굽힘에서는 파도가 어디를 받치는지 확인하여, 선수와 선미를 받치면 Sagging, 중앙부를 받치면 Hogging으로 판단한다.

암기 포인트

기온 역전·수증기 급감은 super-refraction, 양 끝 지지·중앙 처짐은 Sagging이다.

NoteBase

문 12. 다음은 COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea) RULE 34에 대한 것으로, 빈칸에 순서대로 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

When in sight of one another in a narrow channel or fairway:

(i) a vessel intending to overtake another shall in complicance with Rule 9(e)(i) indicate her intention by the following signals on her whistle:
- ( ) prolonged blast(s) followed by( ) short blast(s) to mean 'I intend to overtake you on your port side':

(ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9(e)(i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:
- ( ) prolonged, ( ) short, ( ) prolonged and ( ) short blast, in that order.

① one - one - two - one - two - one

② two - one - one - two - one - two

③ one - two - one - two - one - two

④ two - two - one - one - one - one

정답 4번

쟁점

이 문제는 좁은 수로나 항로에서 추월하려는 선박과 추월당하는 선박이 사용하는 기적 신호를 묻는다. 핵심은 좌현 추월 의사 신호와 상대 선박의 동의 신호를 구별하는 것이다.

용어 풀이

prolonged blast는 장음, short blast는 단음이다. 'overtake you on your port side'는 상대 선박의 좌현 쪽으로 추월하겠다는 뜻이다.

핵심 구분

COLREG Rule 34(c)에 따르면 상대 선박의 좌현 쪽으로 추월하려는 선박은 장음 2회 뒤 단음 2회를 울린다. 추월당하는 선박이 이에 동의하면 장음 1회, 단음 1회, 장음 1회, 단음 1회를 차례로 울린다. 따라서 빈칸의 순서는 two - two - one - one - one - one이다.

NoteBase

선지별 해설

① X

one - one - two - one - two - one은 좌현 추월 의사 신호와 동의 신호의 횟수가 모두 맞지 않는다.

틀린 표현: one - one - two - one - two - one

올바른 표현: two - two - one - one - one - one

② X

two - one - one - two - one - two는 추월 의사 신호의 두 번째 빈칸을 one으로, 동의 신호를 one - two - one - two로 잘못 배열했다.

틀린 표현: two - one - one - two - one - two

올바른 표현: two - two - one - one - one - one

③ X

one - two - one - two - one - two는 좌현 추월 의사 신호를 장음 2회와 단음 2회로 구성하지 않았고, 동의 신호도 장음과 단음이 각각 1회씩 교대하는 순서가 아니다.

틀린 표현: one - two - one - two - one - two

올바른 표현: two - two - one - one - one - one

④ O

two - two는 좌현 쪽 추월 의사를 나타내는 장음 2회와 단음 2회이고, 이어지는 one - one - one - one은 동의 신호인 장음 1회, 단음 1회, 장음 1회, 단음 1회에 정확히 대응한다.

오답 포인트

추월 의사 신호의 앞 두 빈칸과 동의 신호의 네 빈칸을 하나의 연속 신호처럼 보면 횟수를 혼동하기 쉽다. 이 문항에서는 '좌현 추월 의사 = 장음 2회 + 단음 2회'와 '동의 = 장음·단음·장음·단음'을 나누어 판단해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 추월 방향을 확인한 뒤 추월 선박의 의사 신호를 정하고, 그다음 추월당하는 선박의 동의 신호를 별도로 붙인다. 상대 선박의 좌현 쪽 추월이면 장음 2회와 단음 2회이고, 동의 신호는 장음과 단음을 한 번씩 두 차례 교대한다.

암기 포인트

좌현 추월은 장장·단단, 동의는 장단·장단이다.

NoteBase

문 13. 다음 중 SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)원문의 내용과 일치하지 않은 것은 모두 몇 개인가?

㉠ “Free-fall Launching” is that method of launching a survival craft whereby the craft is automatically released from a sinking ship and is ready for use
㉡ “Dead ship condition” means the condition under which the main propulsion plant, boilers and auxiliaries are not in operation due to the absence of power
㉢ “Rescue boat” is a boat designed to rescue persons in distress and to marshal survival craft
㉣ “Retrieval” is the safe recovery of survivors

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 2번

쟁점

이 문제는 SOLAS 원문에 규정된 Free-fall launching, Dead ship condition, Rescue boat, Retrieval의 정의를 대조하여 일치하지 않는 진술의 개수를 판단하는 문제이다.

용어 풀이

Float-free launching은 침몰하는 선박에서 생존정이 자동으로 이탈하여 사용할 수 있게 되는 진수 방식이다. Free-fall launching은 사람과 장비를 실은 생존정이 아무런 구속 장치 없이 바다로 낙하하도록 하는 진수 방식이다.

핵심 구분

㉠ X: ‘automatically released from a sinking ship and is ready for use’는 Free-fall launching이 아니라 Float-free launching의 정의이다. Free-fall launching은 생존정이 승선 인원과 장비를 실은 채 구속 장치 없이 바다로 낙하하도록 하는 방식이다.
㉡ O: Dead ship condition은 동력의 부재로 주 추진 장치, 보일러 및 보조 장치가 작동하지 않는 상태이다.
㉢ O: Rescue boat는 조난자를 구조하고 생존정을 집결시키도록 설계된 보트이다.
㉣ O: Retrieval은 생존자를 안전하게 회수하는 것이다.
따라서 SOLAS 원문과 일치하지 않는 진술은 ㉠ 하나뿐이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
㉠이 SOLAS 원문과 일치하지 않으므로 '없음'은 틀리다.
틀린 표현: 없음
올바른 표현: 1개

② O
㉠만 틀리고 ㉡, ㉢, ㉣은 원문과 일치하므로 불일치 진술은 1개이다.

③ X
불일치 진술을 2개로 볼 수 없다. ㉡, ㉢, ㉣은 각각 SOLAS의 정의와 일치한다.
틀린 표현: 2개
올바른 표현: 1개

④ X
불일치 진술을 3개로 볼 수 없다. 원문과 다른 것은 ㉠뿐이다.
틀린 표현: 3개
올바른 표현: 1개

오답 포인트

㉠의 'automatically released from a sinking ship'와 'ready for use'는 그럴듯하지만 Free-fall launching이 아니라 Float-free launching의 표지 문구이다. 'free'라는 공통 단어만 보고 두 진수 방식을 혼동하면 불일치 개수를 잘못 세게 된다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의형 문제에서는 먼저 용어별 표지 문구를 대응시킨다. 'sinking ship에서 automatically released'이면 Float-free launching, 'without any restraining apparatus로 fall into the sea'이면 Free-fall launching으로 판단한 뒤, 각 진술의 O/X를 표시하고 X의 개수만 센다.

암기 포인트

Float-free는 침몰 선박에서 자동 이탈, Free-fall은 구속 장치 없이 바다로 낙하이다.

NoteBase

문 14. 다음은 UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea)상 외국선박의 선내 형사관할권에 관한 내용이다. 밑줄 친 부분에 해당하는 경우로 가장 옳지 않은 것은?

The criminal jurisdiction of the coastal State should not be exercised on board a foreign ship passing through the territorial sea to arrest any person or to conduct any investigation in connection with any crime committed on board the ship during its passage, save only in the following cases;

① if the consequences of the crime extend to the coastal state

② if the crime is of a kind to disturb the peace of the country or the good order of the territorial sea

③ if the assistance of the local authorities has been requested by the master of the ship or by a diplomatic agent or consular officer of the Port State; or

④ if such measures are necessary for the suppression of illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances

정답 3번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제27조 제1항이 정한 영해 통항 중 외국선박의 선내 형사관할권 행사 사유에 관한 문제이다. 핵심은 연안국이 예외적으로 체포나 수사를 할 수 있는 네 가지 경우와 그 요청 주체를 정확히 구별하는 것이다.

용어 풀이

연안국(coastal State)은 해당 영해를 가진 국가이고, 기국(flag State)은 그 선박이 국적을 두고 국기를 게양하는 국가이다. 항구국(Port State)은 선박이 입항한 항구가 속한 국가이므로 기국과 같은 개념이 아니다.

핵심 구분

원칙적으로 연안국은 영해를 통항하는 외국선박 안에서 통항 중 발생한 범죄를 이유로 체포하거나 수사하지 않는다. 다만 범죄의 결과가 연안국에 미치는 경우, 범죄가 연안국의 평온이나 영해의 질서를 해치는 경우, 선장 또는 기국의 외교관·영사가 현지 당국의 원조를 요청한 경우, 마약 또는 향정신성물질의 불법거래를 억제하기 위하여 필요한 경우에는 형사관할권을 행사할 수 있다.

NoteBase

선지별 해설

① O
범죄의 결과가 연안국에 미치는 경우는 UNCLOS 제27조 제1항의 예외 사유이다. 따라서 연안국이 선내에서 체포나 수사를 할 수 있다.

② O
범죄가 연안국의 평온 또는 영해의 질서를 해치는 성질인 경우도 예외 사유이다. 선지의 country는 문맥상 연안국을 가리킨다.

③ X
선장뿐 아니라 외교관 또는 영사가 현지 당국의 원조를 요청한 경우가 예외에 해당하지만, 그 외교관 또는 영사는 항구국이 아니라 기국 소속이어야 한다.
틀린 표현: diplomatic agent or consular officer of the Port State
올바른 표현: diplomatic agent or consular officer of the flag State

④ O
마약 또는 향정신성물질의 불법거래를 억제하기 위하여 해당 조치가 필요한 경우는 명시된 예외 사유이다.

오답 포인트

③의 Port State를 자연스럽게 보이는 표현으로 넘기기 쉽다. 원조 요청의 주체는 선장 또는 기국의 외교관·영사이며, 항구국의 외교관·영사가 아니다.

다시 나오면 이렇게 판단

네 가지 예외를 결과의 연안국 파급, 연안국의 평온·영해 질서 침해, 선장 또는 기국 외교관·영사의 원조 요청, 마약·향정신성물질 불법거래 억제로 나누어 대조한다. 요청 주체를 묻는 선지에서는 flag State인지 먼저 확인한다.

암기 포인트

선내 형사관할권의 요청 주체는 선장 또는 기국의 외교관·영사이다. Port State가 아니라 flag State이다.

NoteBase

문 15. 다음은 SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea) chapter III Life-saving appliances and arrangements에 관한 내용이다. 빈칸에 알맞은 수를 모두 합한 값은?

㉠ for passenger ships on voyages less than 24h, a number of infant lifejackets equal to at least ( )% of the number of passengers on board shall be provided;
㉡ for passenger ships on voyages 24h or greater, infant lifejackets shall be provided for each infant on board;
㉢ a number of lifejackets suitable for children equal to at least ( )% of the number of passengers on board shall be provided or such greater number as may be required to provide a lifejacket for each child;

① 10
② 12.5
③ 15
④ 17.5

정답 2번

쟁점

이 문제는 SOLAS 제3장 제7규칙의 여객선용 영아·아동 구명조끼 비치 비율을 구별하고 두 빈칸의 수를 합하는 문제이다. 핵심은 24시간 미만 항해의 영아용 기준과 아동용 기준을 혼동하지 않는 것이다.

용어 풀이

infant lifejacket은 영아용 구명조끼이고, lifejacket suitable for children은 아동의 체격에 맞는 아동용 구명조끼이다.

핵심 구분

SOLAS 제3장 제7규칙에 따르면 24시간 미만을 항해하는 여객선은 승객 수의 최소 2.5%에 해당하는 영아용 구명조끼를 비치한다. 아동용 구명조끼는 승객 수의 최소 10%에 해당하는 수량을 비치하되, 모든 아동에게 한 벌씩 지급하는 데 더 많은 수량이 필요하면 그 수량을 비치한다. 따라서 두 빈칸의 합은 다음과 같다.
2.5% + 10% = 12.5%

NoteBase

선지별 해설

① X
- 10은 아동용 기준 10%만 반영하여 영아용 기준 2.5%를 빠뜨린 값이다.
- 틀린 표현: 10
- 올바른 표현: 12.5

② O
- 영아용 2.5%와 아동용 10%를 합하면 12.5%이므로 옳다.

③ X
- SOLAS의 두 빈칸은 2.5와 10이므로 그 합은 15가 아니다.
- 틀린 표현: 15
- 올바른 표현: 12.5

④ X
- SOLAS의 두 빈칸은 2.5와 10이므로 그 합은 17.5가 아니다.
- 틀린 표현: 17.5
- 올바른 표현: 12.5

오답 포인트

㉡의 24시간 이상 항해 기준은 '선내의 각 영아마다' 구명조끼를 제공한다는 내용이므로 빈칸에 들어갈 비율이 아니다. 계산에는 ㉠의 2.5%와 ㉢의 10%만 사용한다.

다시 나오면 이렇게 판단

항해 시간이 24시간 미만이면 영아용 2.5%를 적용하고, 아동용은 항해 시간과 관계없이 최소 10%를 적용한다. 빈칸이 있는 문장만 골라 수치를 더하면 된다.

암기 포인트

24시간 미만 영아 2.5%, 아동 10%, 합계 12.5%이다.

NoteBase

문 16. 다음은 ISPS Code(International Ship & Port Facility Security Code)의 Ship security alert system에 관한 내용이다. 가장 옳지 않은 것은?

The ship security alert system, when activated, shall;
㉠ initiate and transmit a ship-to-ship security alert to a competent authority designated by the Administration, which in these circumstances may include the Company, identifying the ship, its location and indicating that the security of the ship is under threat or it has been compromised;
㉡ not send the ship security alert to any other ships;
㉢ not raise any alarm on board the ship; and
㉣ continue the ship security alert until deactivated and/or reset.

① ㉠
② ㉡
③ ㉢
④ ㉣

정답 1번

쟁점

이 문제는 선박보안경보시스템(SSAS)이 경보를 보내는 대상과 작동 시 지켜야 할 요건을 묻는다. 핵심은 보안경보가 다른 선박이 아니라 육상의 관할 당국으로 전송된다는 점이다.

용어 풀이

선박보안경보시스템(SSAS)은 선박의 보안이 위협받거나 침해되었을 때 선내와 주변 선박에 이를 드러내지 않고 육상의 지정 당국에 알리는 장치이다.

핵심 구분

SOLAS 제XI-2장 제6규칙에 따르면 시스템이 작동하면 선박의 식별정보와 위치, 보안 위협 또는 침해 사실을 담은 ship-to-shore security alert를 주관청이 지정한 관할 당국에 전송한다. 경보는 다른 선박으로 보내지 않으며 선내 경보도 울리지 않고, 해제 또는 재설정될 때까지 계속된다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ‘ship-to-ship security alert’가 틀렸다. 관할 당국은 육상에 있으므로 올바른 표현은 ‘ship-to-shore security alert’이다.
② O — 보안경보는 다른 선박에 전송하지 않는다. 주변 선박에 보안 상황이 노출되지 않도록 육상의 지정 당국에만 전달하는 구조이다.
③ O — 시스템 작동 사실이 선내에 드러나지 않도록 선내에서는 어떠한 경보도 울리지 않는다.
④ O — 보안경보는 시스템이 해제(deactivated)되거나 재설정(reset)될 때까지 계속된다.

오답 포인트

①의 ‘ship-to-ship’은 주변 선박에 구조 신호를 보내는 일반 조난경보처럼 보이게 만든 함정이다. SSAS는 공격자에게 작동 사실을 들키지 않으면서 육상 당국에 은밀히 알리는 보안 시스템이므로 ‘ship-to-shore’가 맞다.

다시 나오면 이렇게 판단

SSAS 선지에서는 전송 방향, 선내 표시 여부, 지속 조건을 차례로 확인한다. 전송 방향은 ship-to-shore이고, 다른 선박 전송과 선내 경보는 없으며, 해제 또는 재설정 전까지 경보가 지속된다.

암기 포인트

SSAS = shore로 은밀히 전송, 선박·선내에는 알리지 않음, 해제·재설정까지 지속이다.

NoteBase

문 17. 다음 중 화재 소화방법으로 가장 옳지 않은 것은?

① Fuel removal

② Temperature reduction (under flash point)

③ Chemical Inhibition

④ Oxygen inclusion

정답 4번

출제 포인트

화재를 지속시키는 연료·열·산소·연쇄반응 가운데 하나를 제거하거나 억제하는 것이 소화방법이라는 점을 묻는 문제이다.

핵심 개념

화재의 4요소는 연료, 열, 산소, 연쇄반응이다. 소화는 연료 제거, 냉각, 산소 차단, 연쇄반응 억제 중 한 방법으로 화재의 지속 조건을 깨는 것이다.

선지별 해설

① O — Fuel removal은 연료를 제거하거나 공급을 차단하는 제거소화이므로 옳다.
② O — Temperature reduction (under flash point)은 온도를 인화점 아래로 낮춰 가연성 증기의 발생과 연소 지속을 막는 냉각소화이므로 옳다.
③ O — Chemical Inhibition은 연소의 화학적 연쇄반응을 억제하여 화재를 끄는 방법이므로 옳다.
④ X — Oxygen inclusion의 inclusion은 산소를 포함하거나 공급한다는 뜻이므로 소화방법이 아니다. 틀린 표현은 Oxygen inclusion이며, 올바르게는 산소를 차단하는 Oxygen exclusion이다.

오답 포인트

④의 inclusion과 exclusion은 철자가 비슷하지만 뜻은 반대이다. 산소를 더 포함시키는 inclusion은 연소를 돕고, 산소를 배제하는 exclusion이 소화방법이다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 표현이 연료·열·산소·연쇄반응 중 하나를 제거하거나 억제하는지 확인한다. 어떤 요소를 공급하거나 증가시키는 표현이면 소화방법에서 제외한다.

암기 포인트

소화의 네 방향은 연료 제거, 냉각, 산소 차단, 연쇄반응 억제이다. Oxygen은 inclusion이 아니라 exclusion이다.

NoteBase

문 18. 다음 중 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

Charted depth is the ( ).

① vertical distance from the chart sounding to the ocean bottom, plus the height of tide
② vertical distance from the chart sounding datum to the ocean bottom
③ average height of water over a specified period
④ average height of all low waters at a place

정답 2번

출제 포인트

이 문제는 charted depth(해도 수심)의 기준면과 측정 구간을 묻는 문제이다.

핵심 개념

Charted depth는 해도 기준면(chart datum)에서 해저까지의 수직거리이다. 조석의 높이는 포함하지 않는다. 실제 시각의 수심은 해도 수심에 그 시각의 조고(height of tide)를 더하여 구한다.

선지별 해설

① X
해도에 표시된 수심과 조고를 더한 값은 특정 시각의 실제 수심에 해당하므로 charted depth 자체의 정의가 아니다. 틀린 부분은 'plus the height of tide'이며, 올바르게는 'vertical distance from the chart datum to the ocean bottom'이다.

② O
해도 기준면(chart sounding datum)에서 해저까지의 수직거리라는 뜻으로 charted depth의 정의에 해당한다.

③ X
일정 기간 동안 관측한 수면 높이의 평균은 mean sea level(평균해면)을 설명한 것이지 charted depth가 아니다. 올바르게는 'average height of water over a specified period'는 mean sea level의 정의이다.

④ X
한 장소에서 관측된 모든 저조 높이의 평균은 mean low water(평균저조)를 설명한 것이지 charted depth가 아니다. 올바르게는 charted depth는 해도 기준면에서 해저까지의 수직거리이다.

NoteBase

오답 포인트

①의 ‘plus the height of tide’ 때문에 해도 수심과 실제 수심을 혼동하기 쉽다. 해도 수심은 고정된 해도 기준면을 기준으로 하고, 조고를 더한 값은 특정 시각의 실제 수심이다.

다시 나오면 이렇게 판단

charted depth가 나오면 출발점이 chart datum이고 끝점이 ocean bottom인지 확인한다. tide를 더하거나 일정 기간의 수면 높이를 평균하면 다른 개념이다.

암기 포인트

Charted depth는 chart datum에서 bottom까지이고, actual depth는 charted depth에 height of tide를 더한 값이다.

NoteBase

문 19. 다음 문장을 표준해사통신영어(Standard Marine Communication Phrases)로 고쳤을 때 가장 옳은 것은?

I will bring the vessel beam on to the wind and sea, to protect the vessel in distress from the wind.

① I will protect you from the wind

② I am going to make a wind for you

③ I am coming to rescue you in distress

④ I will make a lee for you

정답 4번

출제 포인트

조난 선박의 바람받이 쪽에 자선이 위치하여 바람과 파도를 막아 주겠다는 뜻을 표준해사통신영어의 정형 표현으로 바꿀 수 있는지를 묻는 문제이다.

핵심 개념

make a lee for a vessel은 다른 선박이 바람과 파도를 덜 받도록 자선이 바람받이 쪽에서 가림막 역할을 하겠다는 뜻의 표준 표현이다. 여기서 lee는 바람이 가려지는 쪽 또는 그러한 피난처를 뜻한다.

NoteBase

선지별 해설

① X
I will protect you from the wind는 원문의 결과를 일상 영어로 풀어 쓴 표현일 뿐, 선박이 바람과 파도를 막도록 자리를 잡는다는 표준 정형 표현을 담지 못한다. 틀린 표현은 protect you from the wind이며, 올바른 표준 표현은 I will make a lee for you이다.

② X
make a wind는 '바람을 만들어 주다'라는 뜻이 되어 원문의 보호 의미와 반대 방향으로 어긋나며 표준 표현도 아니다. 틀린 표현은 make a wind이며, 올바르게는 make a lee라고 한다.

③ X
I am coming to rescue you in distress는 조난 선박을 구조하러 간다는 넓은 의미일 뿐, 자선이 바람과 파도를 막아 주겠다는 구체적인 조치를 나타내지 않는다. 틀린 표현은 coming to rescue you in distress이며, 올바르게는 I will make a lee for you라고 한다.

④ O
I will make a lee for you는 자선이 조난 선박의 바람받이 쪽에 위치하여 그 선박을 바람과 파도로부터 가려 주겠다는 의미이므로 제시문의 표준해사통신영어 표현에 해당한다.

오답 포인트

①과 ③은 대략적인 상황에는 어울리지만 표준해사통신영어의 정형 문구가 아니다. 이 문항은 자연스러운 일반 영어가 아니라 해상에서 동일한 의미로 통용되는 make a lee라는 고정 표현을 고르는 문제이다.

다시 나오면 이렇게 판단

한 선박이 다른 선박의 바람과 파도를 막아 주기 위해 위치를 잡는 상황이면 make a lee for you를 선택한다. 단순한 보호나 구조의 의역은 구체적인 해상 조치와 정형성을 모두 충족하지 못한다.

암기 포인트

make a lee for you = 바람과 파도를 가려 주도록 바람막이를 만들어 주다.

NoteBase

문 20. 다음은 COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea) RULE 9 Narrow Channels에 대한 것으로, 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

A vessel of ( ) in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.

① less than 20 metres
② less than 24 metres
③ more than 20 metres
④ more than 24 metres

정답 1번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 9(b)의 좁은 수로 통항 방해 금지 의무가 적용되는 선박의 길이 기준을 묻는다. 핵심은 기준 수치 20 metres와 비교 표현 less than을 정확히 결합하는 것이다.

용어 풀이

shall not impede = 다른 선박의 통항을 방해해서는 안 된다는 뜻이다.
less than = 기준값을 포함하지 않는 '미만'이라는 뜻이다.

핵심 구분

COLREG Rule 9(b)는 길이가 20 metres 미만인 선박 또는 범선이 좁은 수로나 항로에서만 안전하게 항해할 수 있는 선박의 통항을 방해해서는 안 된다고 규정한다. 따라서 빈칸에는 less than 20 metres가 들어간다.

선지별 해설

① O — less than 20 metres는 Rule 9(b)의 길이 기준과 정확히 일치한다.

② X — 틀린 표현은 less than 24 metres이다. 올바른 표현은 less than 20 metres이다. 기준 수치는 24가 아니라 20이다.

③ X — 틀린 표현은 more than 20 metres이다. 올바른 표현은 less than 20 metres이다. 기준 수치는 같지만 more than은 '초과'이므로 적용 범위를 반대로 만든다.

④ X — 틀린 표현은 more than 24 metres이다. 올바른 표현은 less than 20 metres이다. 기준 수치와 비교 방향이 모두 틀리다.

NoteBase

오답 포인트

③은 20이라는 수치만 맞춰 놓고 less than을 more than으로 바꾼 함정이다. ②와 ④는 기준 수치를 24 metres로 바꾸어 Rule 9(b)의 20 metres 기준과 혼동하게 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

좁은 수로에서 특정 선박의 통항을 방해해서는 안 되는 선박을 묻는 문장이면 '길이 20 metres 미만 또는 범선'이라는 구조를 적용한다. 수치뿐 아니라 less than이라는 비교 방향까지 함께 확인한다.

암기 포인트

Rule 9 좁은 수로: less than 20 metres 또는 sailing vessel은 수로 안에서만 안전하게 항해할 수 있는 선박의 통항을 방해해서는 안 된다.

NoteBase