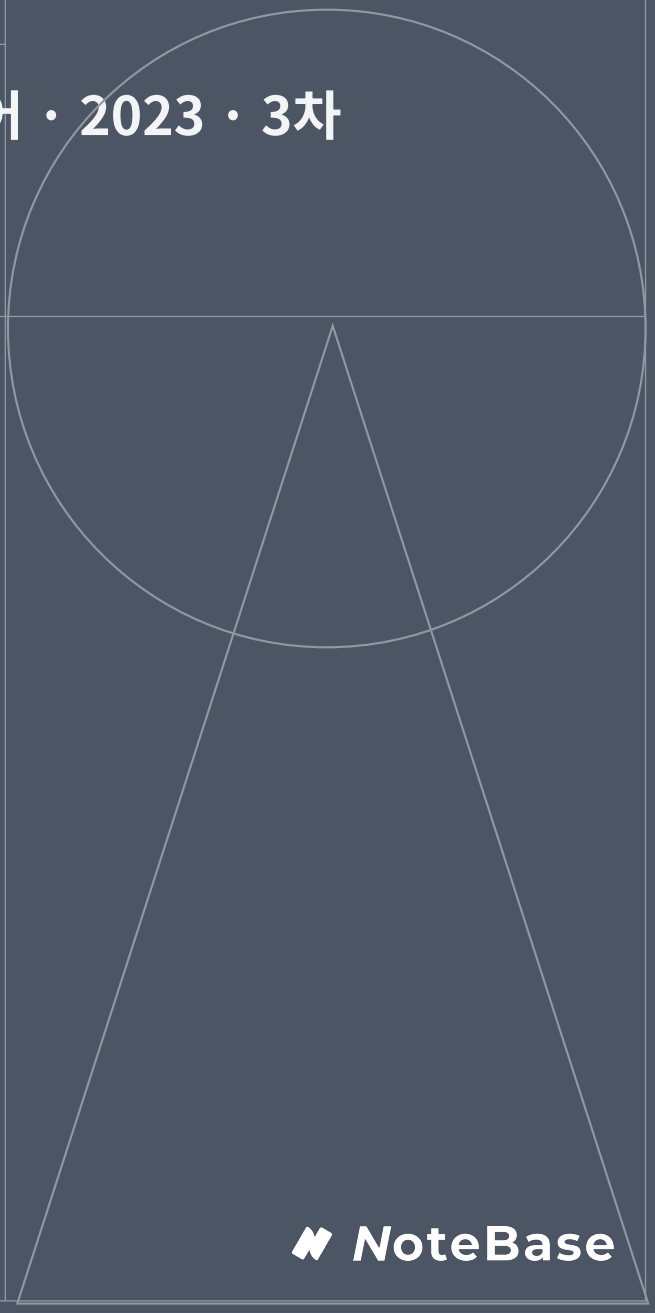
기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2023 · 3차



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2023 · 3차

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2023 · 3차

문 1. 다음 <보기>는 표준해사통신영어(Standard Marine Communication Phrases)에 사용되는 글자의 철자이다. 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

	Letter	Code
㉠	E	Echo
㉡	O	Oscar
㉢	R	Radar
㉣	U	Uniform
㉤	W	Wine
㉥	Y	Yankee

① 1개

② 2개

③ 3개

④ 4개

정답 2번

출제 포인트

표준해사통신영어에서 글자를 명확히 전달하기 위해 사용하는 철자 통화표의 글자와 코드 단어가 바르게 연결되었는지 판단하는 문제이다.

핵심 개념

제시된 연결 중 E-Echo, O-Oscar, U-Uniform, Y-Yankee는 옳다. R의 코드 단어는 Radar가 아니라 Romeo이고, W의 코드 단어는 Wine이 아니라 Whisky이다. 따라서 옳지 않은 연결은 R-Radar와 W-Wine의 2개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳지 않은 연결은 1개가 아니라 R-Radar와 W-Wine의 2개이다. 올바르게는 '2개'이다.
② O — R-Radar와 W-Wine, 총 2개가 옳지 않으므로 맞다.
③ X — 옳지 않은 연결은 3개가 아니라 2개이다. E-Echo, O-Oscar, U-Uniform, Y-Yankee는 모두 바른 연결이다. 올바르게는 '2개'이다.
④ X — 옳지 않은 연결은 4개가 아니라 2개이다. 잘못된 것은 R과 W의 연결뿐이다. 올바르게는 '2개'이다.

오답 포인트

Radar와 Wine은 해사 문맥에서 익숙한 영어 단어라 코드 단어처럼 보이기 쉽다. 그러나 철자 통화표의 정해진 대응은 R-Romeo, W-Whisky이다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 행을 정해진 철자 통화표와 하나씩 대조한 뒤, 틀린 행만 표시하여 개수를 센다. 문맥상 자연스러운 단어인지가 아니라 해당 글자에 지정된 코드 단어인지로 판단한다.

암기 포인트

R은 Romeo, W는 Whisky이다.

NoteBase

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

① Safe speed : That speed of a vessel allowing time for effective action to be taken to avoid a collision and to be stopped within an appropriate distance.

② Transit speed : Speed of a vessel required for the passage through a canal, fairway, etc

③ Course : That course which a vessel makes good over ground after allowing for the effect of currents, tidal streams, and leeway caused by wind and sea

④ Unlit : When the light of a buoy or a lighthouse is inoperative

정답 3번

출제 포인트

표준해사통신용어에서 Safe speed, Transit speed, Course, Course made good, Unlit의 정의를 정확히 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Course는 선박이 물을 통하여 진행하려는 의도된 방향이다. 반면 Course made good는 조류·조석류와 바람·파도에 의한 풍압 편류의 영향을 반영하여 선박이 실제로 지면상에서 이룬 항로 방향이다. 즉 의도된 진행 방향과 실제 대지 진행 방향을 구별해야 한다.

선지별 해설

① O — Safe speed는 충돌을 피하기 위한 효과적인 조치를 취할 시간을 확보하고 적절한 거리 안에서 정지할 수 있게 하는 속도이므로 정의가 옳다.
② O — Transit speed는 운하나 항로 등을 통과하는 데 필요한 선박의 속도를 뜻하므로 정의가 옳다.
③ X — 조류·조석류와 바람·파도에 의한 풍압 편류의 영향을 고려하여 실제로 지면상에서 이룬 방향이라는 설명은 Course가 아니라 Course made good의 정의이다. 틀린 표현 Course는 올바르게는 Course made good이며, Course는 선박이 물을 통하여 진행하려는 의도된 방향이다.
④ O — Unlit는 부표나 등대의 등화가 작동하지 않는 상태를 뜻하므로 정의가 옳다.

오답 포인트

③은 실제 진행 방향을 설명하면서 용어만 Course로 바꾼 선지이다. 특히 makes good over ground와 currents, tidal streams, leeway는 Course made good를 가리키는 결정적 표현이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

정의에 intended direction이나 through the water가 나오면 Course로, over ground와 조류·바람 등의 영향이 나오면 Course made good로 판단한다.

암기 포인트

Course는 의도한 물 위의 방향, Course made good는 외력까지 반영된 실제 대지 방향이다.

NoteBase

문 3. 다음 <보기>의 「ISPS Code(International Code for the Security of Ships and of Port Facilities)」상 설명하는 보안등급으로 가장 옳은 것은?

<보기>
The level for which further specific protective security measures shall be maintained for a limited period of time when a security incident is probable or imminent, although it may not be possible to identify the specific target

① Security level 1
② Security level 2
③ Security level 3
④ Security level 4

정답 3번

쟁점

이 문제는 ISPS Code가 정한 보안등급별 위험 수준과 보호조치를 구별하는 문제이다. 핵심은 '보안사건이 발생할 가능성이 높거나 임박한 경우', '한정된 기간', '추가적인 구체적 보호조치'라는 표현이 보안등급 3을 뜻한다는 점이다.

용어 풀이

보안등급은 보안사건이 시도되거나 발생할 위험의 정도를 나타내는 단계이다. ISPS Code는 보안등급을 1·2·3의 세 단계로 구분한다.

핵심 구분

보안등급 1은 항상 유지하는 최소한의 적절한 보호조치 단계이다. 보안등급 2는 보안사건의 위험이 높아진 동안 적절한 추가 보호조치를 유지하는 단계이다. 보안등급 3은 보안사건이 발생할 가능성이 높거나 임박했을 때 한정된 기간 동안 추가적인 구체적 보호조치를 유지하는 단계이다. IMO의 ISPS Code Part A 2.1.9~2.1.11에 따른 이 구분에서 <보기>는 보안등급 3의 정의에 해당한다.

NoteBase

선지별 해설

① X — Security level 1은 최소한의 적절한 보호조치를 항상 유지하는 통상 단계이므로 <보기>의 임박한 위험 상황과 맞지 않는다. 틀린 표현: Security level 1 → 올바른 표현: Security level 3이다.
② X — Security level 2는 보안사건의 위험이 높아진 동안 적절한 추가 보호조치를 유지하는 단계이다. ‘probable or imminent’, ‘limited period’, ‘further specific protective security measures’는 level 2가 아니라 level 3의 표지이다. 틀린 표현: Security level 2 → 올바른 표현: Security level 3이다.
③ O — Security level 3은 구체적 표적을 식별하지 못할 수도 있지만 보안사건이 발생할 가능성이 높거나 임박한 때 한정된 기간 동안 추가적인 구체적 보호조치를 유지하는 단계이다. <보기>의 문장과 일치한다.
④ X — ISPS Code의 보안등급은 1·2·3의 세 단계이므로 Security level 4는 존재하지 않는다. 틀린 표현: Security level 4 → 올바른 표현: Security level 3이다.

오답 포인트

②의 ‘위험 증가(heightened risk)’와 ③의 ‘발생 가능성이 높거나 임박(probable or imminent)’을 혼동하기 쉽다. 특히 ‘한정된 기간’과 ‘추가적인 구체적 조치’가 함께 나오면 가장 높은 비상 단계인 보안등급 3이다.

다시 나오면 이렇게 판단

minimum · at all times이면 level 1, heightened risk · additional measures이면 level 2, probable or imminent · limited period · further specific measures이면 level 3으로 판단한다.

암기 포인트

1은 상시 최소, 2는 위험 증가, 3은 발생 임박 · 한시적 구체 조치이다.

NoteBase

문 4. 다음 <보기>는 표준해사통신영어(Standard Marine Communication Phrases)상 Message Markers에 대한 설명이다. 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ ADVICE : This indicates that the following message implies the intention of the sender to influence others by a Regulation.
㉡ INFORMATION : This indicates that the following message implies the intention of the sender to inform others about danger.
㉢ QUESTION : This indicates that the following message is of interrogative character.
㉣ ANSWER : This indicates that the following message is the reply to a previous question.
㉤ INTENTION : This indicates that the following message informs others about immediate navigational action intended to be taken.

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 5개

정답 2번

출제 포인트

표준해사통신영어의 Message Marker가 나타내는 발신자의 의도와 기능을 구별하고, 옳은 설명의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

ADVICE는 권고(Recommendation)로 상대방의 행동에 영향을 주려는 메시지이고, INSTRUCTION은 규정(Regulation)에 따라 상대방의 행동에 영향을 주려는 메시지이다.
WARNING은 위험을 알리고, INFORMATION은 관찰된 사실을 알린다.
QUESTION은 질문, ANSWER는 앞선 질문에 대한 답변, INTENTION은 곧 취하려는 항해상 조치를 알리는 표지어이다.
따라서 ㉠과 ㉡은 틀리고 ㉢, ㉣, ㉤은 옳으므로 옳은 것은 모두 3개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ‘2개’는 틀린 개수이다. ㉢ QUESTION, ㉣ ANSWER, ㉤ INTENTION이 옳으므로 올바르게는 ‘3개’이다.
② O — 옳은 설명은 ㉢, ㉣, ㉤의 3개이므로 정답이다. ㉠의 Regulation은 ADVICE가 아니라 INSTRUCTION에 해당하고, ㉡의 danger는 INFORMATION이 아니라 WARNING에 해당한다.
③ X — ‘4개’는 틀린 개수이다. ㉠과 ㉡이 모두 틀리므로 올바르게는 ‘3개’이다.
④ X — ‘5개’는 틀린 개수이다. 다섯 설명이 모두 옳은 것이 아니며, 올바르게는 ‘3개’이다.

오답 포인트

㉠은 ADVICE와 INSTRUCTION을, ㉡은 INFORMATION과 WARNING을 서로 바꾸어 놓았다. 특히 Regulation은 INSTRUCTION, danger는 WARNING이라는 대응을 놓치면 옳은 개수를 4개나 5개로 잘못 셀 수 있다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 표지어를 기능별로 대응시킨 뒤 개수를 센다. 행동 영향은 Regulation이면 INSTRUCTION, Recommendation이면 ADVICE이고, 알림은 danger이면 WARNING, observed facts이면 INFORMATION이다. QUESTION·ANSWER·INTENTION은 문장의 기능을 그대로 확인한다.

암기 포인트

규정은 INSTRUCTION, 권고는 ADVICE, 위험은 WARNING, 관찰 사실은 INFORMATION이다.

NoteBase

문 5. 다음 <보기>의 설명과 가장 관련이 깊은 것은?

An area within defined limits in which one-way traffic is established. Natural obstacles, including those forming separation zones, may constitute a boundary.

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

정답 1번

출제 포인트

일방통항이 설정된 일정한 수역이라는 정의를 보고 traffic lane을 식별하는 문제이다.

핵심 개념

Traffic lane은 정해진 경계 안에서 선박이 한 방향으로 통항하도록 설정한 수역이다. 자연 장애물이나 분리대가 그 경계를 이룰 수도 있다.
Separation zone은 서로 반대 방향으로 흐르는 통항류 등을 분리하는 수역이고, roundabout은 중심의 분리점이나 원형 분리대를 둘러 원형으로 통항하는 항로이며, inshore traffic zone은 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이의 지정 수역이다.

선지별 해설

① O — Traffic lane은 정해진 경계 안에 일방통항이 설정된 수역이다. <보기>의 'one-way traffic is established'와 'may constitute a boundary'가 이 정의에 정확히 대응한다.
② X — 틀린 부분은 <보기>를 separation zone의 정의로 본 것이다. 올바르게는 separation zone은 서로 반대 방향의 통항류 또는 통항로와 인접 수역을 분리하는 구역이다.
③ X — 틀린 부분은 <보기>를 roundabout의 정의로 본 것이다. 올바르게는 roundabout은 분리점이나 원형 분리대의 둘레에 원형 통항로를 두고 선박이 그 둘레를 일정한 방향으로 통항하도록 한 방식이다.
④ X — 틀린 부분은 <보기>를 inshore traffic zone의 정의로 본 것이다. 올바르게는 inshore traffic zone은 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이에 지정된 수역이다.

오답 포인트

'separation zones'가 문장에 등장하므로 ②를 고르기 쉽지만, 여기서는 분리대가 traffic lane의 경계를 이룰 수 있다고 설명할 뿐이다. 정의의 결정적 표현은 'one-way traffic'이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

정의문에서 통항 방향과 공간적 위치를 먼저 찾는다. 일방통항 수역이면 traffic lane, 통항류를 갈라 놓는 구역이면 separation zone, 원형 통항이면 roundabout, 육지 쪽 경계와 해안 사이이면 inshore traffic zone이다.

암기 포인트

one-way traffic은 traffic lane의 핵심 표지이다.

NoteBase

문 6. 다음 <보기>의 해도 약어 중 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ PA : Position approximate
㉡ PD : Position doubtful
㉢ SD : Sounding depth
㉣ S : Sand
㉤ M : Mud
㉥ Co : Coral
㉦ bk : broken
㉧ Sh : Shells
㉨ P : Pebbles
㉩ St : Station

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 3번

출제 포인트

해도에 쓰이는 해도 약어와 그 뜻을 정확히 연결하고, 잘못 연결된 항목의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

PA는 Position approximate(개략 위치), PD는 Position doubtful(의심스러운 위치)를 뜻한다. 해저 저질 관련 약어로 S는 Sand(모래), M은 Mud(진흙), Co는 Coral(산호), bk는 broken(부서진), Sh는 Shells(조개껍데기), P는 Pebbles(자갈), St는 Stones(돌)를 뜻한다. SD는 Sounding doubtful(의심스러운 측심값)을 뜻한다. 따라서 ㉢과 ㉩, 총 2개가 옳지 않다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳지 않은 약어 풀이가 없다는 뜻이지만, ㉣의 'SD : Sounding depth'와 ㉦의 'St : Station'이 틀렸다. 올바르게는 옳지 않은 것이 2개이다.
② X — 옳지 않은 것이 1개가 아니라 ㉣과 ㉦의 2개이다. 올바르게는 '2개'이다.
③ O — ㉣의 SD는 Sounding doubtful, ㉦의 St는 Stones가 맞으므로 제시된 풀이 중 옳지 않은 것은 정확히 2개이다.
④ X — 옳지 않은 것이 3개가 아니라 2개이다. 나머지 PA, PD, S, M, Co, bk, Sh, P의 풀이는 옳다. 올바르게는 '2개'이다.

오답 포인트

SD를 일반적인 표현인 Sounding depth로, St를 Station으로 확장하기 쉽다는 점이 함정이다. 해도 약어에서는 SD의 D가 doubtful이고, 해저 저질 약어 St는 Stones라는 점을 구분해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 각 약어를 하나씩 표준 의미와 대조해 틀린 항목에 표시한 뒤 그 개수를 센다. 특히 위치의 신뢰도를 나타내는 PA·PD, 측심값의 신뢰도를 나타내는 SD, 해저 저질을 나타내는 S·M·Co·Sh·P·St를 기능별로 묶으면 혼동을 줄일 수 있다.

암기 포인트

SD는 Sounding doubtful, St는 Stones이다. 이 문제의 오답 연결은 ㉣·㉦ 두 개이다.

NoteBase

문 7. 다음 <보기>는 「COLREGs(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」 Rule 35(Sound Signals in restricted Visibility)에 대한 것이다. 빈칸에 알맞은 수를 모두 합한 값은?

<보기>
㉠ A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes ( ) prolonged blast(s).
㉡ A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes ( ) prolonged blast(s) in succession with an interval of about 2 seconds between them.
㉢ A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall sound at intervals of not more than 2 minutes ( ) blast(s) in succession, namely ( ) prolonged followed by ( ) short blast(s).

① 7
② 8
③ 9
④ 10

정답 3번

쟁점

이 문제는 제한된 시계에서 선박의 운항 상태별 음향신호 횟수를 구별하고, 모든 빈칸의 수를 정확히 합하는 문제이다.

용어 풀이

장음(prolonged blast)은 4초 이상 6초 이하로 울리는 기적 신호이고, 단음(short blast)은 약 1초 동안 울리는 기적 신호이다. making way는 선박이 물에 대하여 전진하고 있는 상태를 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 35(a)~(c)에 따르면 물에 대하여 전진 중인 동력선은 2분을 넘지 않는 간격으로 장음 1회를 울린다. 항행 중이지만 정지하여 물에 대하여 전진하지 않는 동력선은 약 2초 간격의 장음 2회를 연속으로 울린다. 조종불능선과 조종능력제한선은 총 3회, 즉 장음 1회 뒤에 단음 2회를 울린다. 따라서 빈칸은 차례로 1, 2, 3, 1, 2이고, 합은 1+2+3+1+2=9이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
7은 모든 빈칸의 합과 일치하지 않는다. 틀린 값: 7 → 올바른 값: 9이다.

② X
8은 1+2+3+1+2의 계산 결과와 일치하지 않는다. 틀린 값: 8 → 올바른 값: 9이다.

③ O
각 빈칸에 1, 2, 3, 1, 2를 넣으면 합이 9가 되므로 옳다.

④ X
10은 모든 빈칸의 합보다 1 크다. 틀린 값: 10 → 올바른 값: 9이다.

오답 포인트

㉢의 첫 번째 빈칸에는 전체 신호 수인 3이 들어가고, 뒤의 두 빈칸에는 그 구성인 장음 1회와 단음 2회가 각각 들어간다. 문제는 신호의 실제 횟수가 아니라 모든 빈칸의 수를 합하라고 했으므로 ㉢에서는 3, 1, 2를 모두 더해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

운항 상태별 신호를 '전진 중 동력선: 장음 1회, 정지한 동력선: 장음 2회, 조종불능선·조종능력제한선: 장음 1회+단음 2회'로 대응시킨 뒤, 문장에 실제로 제시된 빈칸마다 값을 한 번씩 적어 합한다.

암기 포인트

제한된 시계의 기적 신호는 '전진 1장음, 정지 2장음, 조종제한 1장음+2단음'으로 정리된다.

NoteBase

문 8. 「COLREGs(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」의 “Action by Stand-on Vessel”에 대한 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

① stand-on vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.

② when, from any cause, stand-on vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.

③ stand-on vessel in a crossing situation, if the circumstances of the case admit, shall alter course to port for a vessel on her own port side.

④ This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

정답 3번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 17에 따른 유지선(stand-on vessel)의 충돌 회피 동작에 관한 문제이다. 핵심은 상대 피항선의 대응과 충돌 위험의 긴박성에 따라 유지선의 조치가 ‘항로와 속력을 유지한다’, ‘조치할 수 있다(may)’, ‘조치하여야 한다(shall)’로 달라지는 점을 구별하는 것이다.

용어 풀이

유지선(stand-on vessel)은 두 선박 중 다른 선박이 피하여야 할 때 원칙적으로 항로와 속력을 유지하는 선박이다. 피항선(give-way vessel)은 다른 선박의 진로를 피하여야 하는 선박이다.

핵심 구분

COLREG Rule 17(a)~(d)에 따르면 유지선은 원칙적으로 항로와 속력을 유지한다. 피항선이 적절히 조치하지 않는 것이 명백해지면 유지선은 단독 조종으로 충돌을 피하기 위한 조치를 할 수 있다. 피항선의 조치만으로 충돌을 피할 수 없을 만큼 가까워지면 유지선도 충돌 회피에 가장 도움이 되는 조치를 하여야 한다. 또한 두 동력선의 횡단 상태에서 Rule 17(a)(ii)에 따라 조치하는 동력선은 사정이 허용하는 한 자기 좌현 쪽 선박을 향하여 좌현 변침하지 않아야 한다.

NoteBase

선지별 해설

① O
피항선이 규칙에 따른 적절한 조치를 하지 않는 것이 명백해지는 즉시 유지선은 단독 조종으로 충돌 회피 조치를 할 수 있다는 Rule 17(a)(ii)의 내용이다.

② O
피항선의 조치만으로 충돌을 피할 수 없을 정도로 가까워진 경우 유지선은 충돌 회피에 가장 도움이 되는 조치를 하여야 한다는 Rule 17(b)의 내용이다.

③ X
'shall alter course to port'가 틀린 표현이다. Rule 17(c)는 두 동력선의 횡단 상태에서 유지선이 Rule 17(a)(ii)에 따라 조치할 때, 사정이 허용하는 한 자기 좌현 쪽 선박을 향하여 좌현 변침하지 않아야 한다고 규정한다.
틀린 표현: shall alter course to port
올바른 표현: shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side

④ O
Rule 17에 따라 유지선이 충돌 회피 조치를 할 수 있거나 하여야 하더라도, 피항선의 진로 회피 의무는 면제되지 않는다는 Rule 17(d)의 내용이다.

오답 포인트

③의 'shall alter course to port'에서 not이 빠져 의무의 방향이 정반대로 바뀌었다. 또한 Rule 17(c)의 제한은 모든 유지선의 모든 조치가 아니라 두 동력선의 횡단 상태에서 Rule 17(a)(ii)에 따라 조치하는 경우에 적용된다.

다시 나오면 이렇게 판단

Rule 17은 단계별 조동사를 기준으로 판단한다. 먼저 유지선은 항로와 속력을 유지한다. 피항선의 부적절한 대응이 명백해지면 유지선이 조치할 수 있고, 피항선만으로 회피할 수 없을 만큼 가까워지면 유지선도 조치하여야 한다. 횡단 상태의 두 동력선에서는 자기 좌현 쪽 선박을 향한 좌현 변침을 피한다.

암기 포인트

유지선은 유지가 원칙이고, 피항선이 안 움직이면 may, 너무 가까우면 shall, 좌현 쪽 선박을 향한 좌현 변침은 not이다.

NoteBase

문 9. 다음 <보기>는 「IAMSAR(International Aeronautical and Maritime Search And Rescue) Manual」 상의 내용이다. 빈칸에 들어갈 가장 적절한 것으로 짝지어진 것은?

<보기>

· Survival Equipment

The colour identification of the contents of droppable containers and packages containing survival equipment should take the form of streamers coloured according to the following code :

(㉠) : medical supplies and first-aid equipment

(㉡) : food and water

(㉢) : blankets and protective clothing

(㉣) : miscellaneous equipment such as stoves, axes, compasses, cooking utensils, etc.

① ㉠: black, ㉡: blue, ㉢: red, ㉣: yellow

② ㉠: blue, ㉡: yellow, ㉢: black, ㉣: red

③ ㉠: red, ㉡: yellow, ㉢: blue, ㉣: black

④ ㉠: red, ㉡: blue, ㉢: yellow, ㉣: black

정답 4번

출제 포인트

IAMSAR Manual에서 생존장비 투하 용기·포장물의 내용물을 나타내는 표지 리본(streamer)의 색상 코드를 묻는 문제이다.

핵심 개념

의료품과 응급처치 장비는 red, 식량과 물은 blue, 담요와 보호복은 yellow, 난로·도끼·나침반·취사도구 등의 기타 장비는 black으로 표시한다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠을 black, ㉢을 red, ㉣을 yellow로 연결한 부분이 틀리다. 올바른 대응은 ㉠ red, ㉡ blue, ㉢ yellow, ㉣ black이다.
② X — ㉠ blue, ㉡ yellow, ㉢ black, ㉣ red는 네 항목을 모두 잘못 연결한 것이다. 올바른 대응은 ㉠ red, ㉡ blue, ㉢ yellow, ㉣ black이다.
③ X — ㉡을 yellow, ㉢을 blue로 연결한 부분이 틀리다. 식량과 물인 ㉡은 blue이고, 담요와 보호복인 ㉢은 yellow이다.
④ O — 의료품·응급처치 장비는 red, 식량·물은 blue, 담요·보호복은 yellow, 기타 장비는 black이므로 네 대응이 모두 옳다.

오답 포인트

③과 ④는 ㉠ red와 ㉣ black이 같고 ㉡·㉢만 바꾸어 놓았다. food and water의 blue와 blankets and protective clothing의 yellow를 뒤바꾸지 않는 것이 핵심이다.

다시 나오면 이렇게 판단

네 색을 개별적으로 추측하지 않고 red=medical, blue=food and water, yellow=blankets and protective clothing, black=miscellaneous equipment의 고정 대응을 차례로 대입하여 모든 항목이 일치하는 선지를 찾는다.

암기 포인트

red-의료, blue-식수·식량, yellow-담요·보호복, black-기타 장비이다.

NoteBase

문 10. 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」의 무선통신(Radio communications) 중 가장 옳지 않은 것은?

① GMDSS identities means maritime mobile services identity, the ship's call sign, Inmarsat identities and serial number identity which may be transmitted by the ship's equipment and used to identity the ship.

② Sea area A1 means an area within the radiotelephone coverage of at least one VHF coast station in which continuous DSC alerting is available, as may be defined by a Contracting Government.

③ Sea area A2 means an area, excluding sea area A1, within the radiotelephone coverage of at least one MF coast station in which continuous DSC alerting is available, as may be defined by a Contracting Government.

④ Sea area A3 means an area, including sea areas A1 and A2, within the coverage of an INMARSAT geostationary satelite in which continuous alerting is available.

정답 4번

쟁점

이 문제는 SOLAS 제4장 무선통신 규정상 GMDSS 식별정보와 해역 A1·A2·A3의 정의에 관한 문제이다. 핵심은 각 해역의 통신 수단과 A3가 A1·A2를 제외한 해역이라는 점을 구별하는 것이다.

용어 풀이

DSC(Digital Selective Calling)는 디지털 부호를 이용하여 특정 무선국이나 무선국 집단을 선택 호출하는 방식이다. GMDSS 해역은 지속적인 조난경보가 가능한 통신망의 범위에 따라 A1·A2·A3·A4로 구분된다.

핵심 구분

A1은 VHF 해안국의 무선전화 통달범위, A2는 A1을 제외한 MF 해안국의 무선전화 통달범위이다. A3는 A1과 A2를 제외한 위성서비스 통달범위이다. 출제 당시 문언은 Inmarsat 정지궤도위성의 통달범위를 기준으로 하였고, 현행 SOLAS 제4장 제2규칙은 선박에 탑재된 선박지구국이 지원하는 공인 이동위성서비스의 통달범위로 표현하지만 A1·A2를 제외한다는 경계는 동일하다.

NoteBase

선지별 해설

① O — 출제 당시 규정에서 GMDSS identities는 해상이동업무 식별번호, 선박 호출부호, Inmarsat 식별번호 및 장비 일련번호 식별정보 등 선박 장비로 송신되어 선박을 식별하는 정보를 뜻한다.
② O — Sea area A1은 하나 이상의 VHF 해안국 무선전화 통달범위 안에서 지속적인 DSC 경보가 가능한 해역이며, 체약정부가 정할 수 있다.
③ O — Sea area A2는 A1을 제외하고 하나 이상의 MF 해안국 무선전화 통달범위 안에서 지속적인 DSC 경보가 가능한 해역이며, 체약정부가 정할 수 있다.
④ X — A3에 A1과 A2가 포함된다고 한 부분이 틀렸다. 틀린 표현: including sea areas A1 and A2. 올바른 표현: excluding sea areas A1 and A2. 출제 당시 기준으로는 A1·A2를 제외한 Inmarsat 정지궤도위성 통달범위 중 지속적인 경보가 가능한 해역이고, 현행 문언으로는 A1·A2를 제외한 공인 이동위성서비스 통달범위 중 지속적인 경보가 가능한 해역이다.

오답 포인트

④의 including을 위성 통달범위가 넓다는 이유로 자연스럽게 받아들이기 쉽다. 그러나 A1·A2·A3는 장비·통신망 요건을 정하기 위한 배타적 해역 구분이므로 A3의 정의에는 excluding이 들어간다.

다시 나오면 이렇게 판단

A1은 VHF, A2는 A1 제외＋MF, A3는 A1·A2 제외＋위성으로 연결하여 판단한다. 해역 번호가 커질수록 앞 단계 해역을 제외한다는 문구를 먼저 확인한다.

암기 포인트

A1=VHF, A2=A1 제외 MF, A3=A1·A2 제외 위성이다.

NoteBase

문 11. 「COLREGs(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」에 따른 선박의 등화를 다음 <보기>에 나타내었다. 어떤 선박의 등화인가?

<보기>
This vessel turn on two all round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white. And this ship have side-lights and a stern-light. This vessel's length is 30 meters and speed is 3 knots.

① A vessel when engaged in trawling
② A vessel proceeding under sail
③ A power driven vessel when towing
④ A vessel engaged in mine-clearance operations

정답 1번

쟁점

COLREGs상 항해 중인 트롤 어선의 등화를 다른 선박의 등화와 구별하는 문제이다. 핵심은 수직으로 배치한 전주등의 색과 항행 중 추가 등화를 함께 확인하는 것이다.

용어 풀이

전주등(all-round light)은 수평 전 방향에서 보이는 등화이다. 트롤링(trawling)은 어구를 물속에서 끌어 어획하는 조업 방식이다.

핵심 구분

COLREGs Rule 26에 따르면 트롤 어선은 수직선상에 위쪽 녹색, 아래쪽 백색의 전주등을 표시한다. 물을 헤치며 항행 중이면 여기에 현등과 선미등을 추가한다. 길이 50m 미만인 트롤 어선은 녹색 전주등보다 뒤쪽의 높은 위치에 두는 마스트등을 의무적으로 표시하지 않아도 된다. 따라서 길이 30m, 속력 3노트로 항행하며 녹색 전주등 아래에 백색 전주등, 현등 및 선미등을 표시한 선박은 트롤 어선이다.

NoteBase

선지별 해설

① O — 트롤링에 종사하는 선박은 녹색 전주등을 위에, 백색 전주등을 아래에 수직으로 표시하며, 항행 중에는 현등과 선미등도 표시한다. <보기>의 등화 배열과 정확히 일치한다.
② X — 항해 중인 범선은 기본적으로 현등과 선미등을 표시하며, 추가 전주등을 표시하는 경우에는 위쪽 적색·아래쪽 녹색이다. 틀린 표현: A vessel proceeding under sail → 올바른 표현: A vessel when engaged in trawling.
③ X — 예인 중인 동력선은 수직으로 배치한 마스트등과 현등·선미등 및 선미등 위의 황색 예인등을 표시한다. 녹색 전주등 위·백색 전주등 아래의 조합은 예인선의 등화가 아니다. 틀린 표현: A power driven vessel when towing → 올바른 표현: A vessel when engaged in trawling.
④ X — 기뢰 제거 작업에 종사하는 선박은 동력선 등화에 더하여 전주 녹색등 3개를 표시한다. 녹색등과 백색등을 하나씩 수직으로 표시하는 방식이 아니다. 틀린 표현: A vessel engaged in mine-clearance operations → 올바른 표현: A vessel when engaged in trawling.

오답 포인트

현등과 선미등만 보고 항해 중인 범선이나 동력선으로 판단하기 쉽다. 이 문항의 결정적 표지는 ②~④에는 없는 '녹색 위, 백색 아래'의 수직 전주등 조합이다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 수직 전주등의 색 순서를 확인한다. 녹색 위·백색 아래이면 트롤 어선이고, 적색 위·백색 아래이면 트롤링 외의 어로선이다. 이어 현등과 선미등이 있으면 물을 헤치며 항행 중인 상태로 판단한다.

암기 포인트

트롤 어선은 'green over white', 즉 녹색 위·백색 아래이다.

NoteBase

문 12. 표준해사통신영어(Standard Marine Communication Phrases)의 Message Markers 중 가장 옳지 않은 것은?

① INSTRUCTION, do not enter the fairway.

② ADVICE, stand by on VHF channel zero six.

③ REQUEST, I request you alter course to port side.

④ INTENTION, I will increase my speed.

정답 3번

출제 포인트

표준해사통신영어의 Message Marker가 뒤따르는 문장의 의도와 일치하는지를 묻는 문제이다. 특히 REQUEST는 물품·지원·허가 등을 요청할 때 쓰며, 항해 행위를 요구하거나 국제해상충돌예방규칙을 변경하는 용도로 쓰지 않는다는 점이 핵심이다.

핵심 개념

INSTRUCTION은 권한 있는 발신자가 규정에 따라 상대방에게 구속력 있는 지시를 할 때 사용한다.
ADVICE는 상대방의 판단에 맡기는 권고를 할 때 사용한다.
REQUEST는 예선, 선용품, 허가 등 자기 선박을 위해 어떤 조치나 제공을 요청할 때 사용하되 항해에는 사용하지 않는다.
INTENTION은 발신 선박이 곧 취할 항해상 행동을 알릴 때 사용한다.

선지별 해설

① O — 'Do not enter the fairway.'는 상대 선박이 항로에 들어가지 않도록 하는 지시이므로 INSTRUCTION과 의미가 맞는다.
② O — 'Stand by on VHF channel zero six.'는 특정 VHF 채널에서 대기하라는 권고이므로 ADVICE와 연결할 수 있다.
③ X — 틀린 부분은 항해 행위인 변침을 REQUEST로 요구한 것이다. REQUEST는 항해에 사용해서는 안 된다. 상대 선박에 좌현 변침을 권고하려는 뜻이라면 'ADVICE. Advise you alter course to port.'와 같이 고쳐야 한다.
④ O — 'I will increase my speed.'는 발신 선박이 곧 속력을 높이겠다는 자기 선박의 항해상 행동을 알리므로 INTENTION과 일치한다.

오답 포인트

③은 'I request you'라는 문장 형태만 보면 REQUEST처럼 보이지만, Marker는 문법이 아니라 통신 목적에 따라 고른다. 상대 선박의 변침은 항해에 관한 행동이므로 REQUEST의 사용 범위를 벗어난다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

뒤 문장의 주체와 목적을 확인한다. 권한에 따른 지시는 INSTRUCTION, 상대방에 대한 권고는 ADVICE, 물품·지원·허가의 요청은 REQUEST, 자기 선박이 취할 항해 행동의 예고는 INTENTION으로 판단한다.

암기 포인트

REQUEST는 지원·제공·허가 요청이며 항해에는 사용하지 않는다. 자기 선박의 즉시 항해 행동은 INTENTION이다.

NoteBase

문 13. 다음 <보기>는 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」의 비상발전기(Emergency generator) 일부 내용이다. 빈칸에 알맞은 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
Where the emergency source of electrical power is a generator, it shall be :
i) driven by a suitable prime mover with an independent supply of fuel having a (㉠) (closed cup test) of not less than 43 °C
ii) The automatic starting system and the characteristic of the prime mover shall be such as to permit the emergency generator to carry its full rated load as quickly as is safe and practicable, subject to a maximum of (㉡) seconds.

① ㉠: explosive limit temperature, ㉡: 28
② ㉠: explosive limit temperature, ㉡: 45
③ ㉠: flashpoint, ㉡: 28
④ ㉠: flashpoint, ㉡: 45

정답 4번

쟁점

이 문제는 SOLAS상 비상전원이 발전기인 경우 독립 연료의 인화점과 비상발전기가 정격 부하를 담당하기까지의 최대 시간을 묻는다. 핵심은 closed cup test가 가리키는 물성치와 최대 시간 기준을 정확히 연결하는 것이다.

용어 풀이

flashpoint(인화점)는 액체가 불꽃을 가까이했을 때 점화될 수 있는 증기를 발생시키는 최저 온도이다. closed cup test는 밀폐식 시험기로 인화점을 측정하는 방식이다.

핵심 구분

비상발전기의 독립 연료는 closed cup test에 따른 flashpoint가 43 ° C 이상이어야 한다. 자동 시동장치와 원동기의 특성은 비상발전기가 안전하고 실행 가능한 한 빨리 정격 부하 전부를 담당하게 해야 하며, 그 최대 시간은 45s이다. 따라서 ㉠은 flashpoint, ㉡은 45이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠과 ㉡이 모두 틀렸다. closed cup test로 측정하는 것은 explosive limit temperature가 아니라 flashpoint이며, 최대 시간은 28초가 아니라 45초이다. 올바른 표현은 '㉠: flashpoint, ㉡: 45'이다.
② X — ㉡의 45는 맞지만 ㉠의 explosive limit temperature가 틀렸다. closed cup test의 대상은 flashpoint이다. 올바른 표현은 '㉠: flashpoint, ㉡: 45'이다.
③ X — ㉠의 flashpoint는 맞지만 ㉡의 28이 틀렸다. 비상발전기가 정격 부하 전부를 담당하기까지 허용되는 최대 시간은 45초이다. 올바른 표현은 '㉠: flashpoint, ㉡: 45'이다.
④ O — closed cup test로 확인하는 값은 flashpoint이고, 비상발전기가 정격 부하 전부를 담당하기까지의 최대 시간은 45초이므로 두 빈칸이 모두 옳다.

오답 포인트

'explosive'라는 표현이 비상발전기 연료의 안전 기준처럼 보여 explosive limit temperature를 고르기 쉽다. 그러나 closed cup test는 인화점 시험을 뜻한다. 또한 본문의 43 ° C와 시간 선지의 45를 혼동하면 28초를 고르게 된다.

다시 나오면 이렇게 판단

closed cup test가 나오면 먼저 flashpoint를 연결한다. 이어서 'maximum of ___ seconds'가 비상발전기의 정격 부하 투입 시간을 묻는지 확인하고 45초를 적용한다.

암기 포인트

비상발전기 연료는 인화점 43 ° C 이상, 정격 부하 투입은 최대 45초이다.

NoteBase

문 14. 표준해사통신영어(Standard Marine Communication Phrases)로 가장 옳은 것은?

① Your position is bearing 260°, distance 2 NMs from Busan break water.

② Your position is distance 2 NMs, bearing 260° from Busan break water.

③ Your position is bearing 260° from Busan break water, distance 2 NMs off.

④ Your position is distance 2 NMs from Busan break water, bearing 260°.

정답 1번

출제 포인트

표준해사통신영어에서 상대 선박의 위치를 방위와 거리로 알릴 때 사용하는 정형 어순을 묻는 문제이다.

핵심 개념

기준물표를 이용한 위치보고는 'Your position is bearing + 방위, distance + 거리 + from + 기준물표'의 순서로 표현한다. 즉 방위를 먼저, 거리를 다음에 제시하고, 마지막에 두 값의 기준이 되는 물표를 밝힌다.

선지별 해설

① O — 'bearing 260 °, distance 2*NM* from Busan break water'는 방위 → 거리 → 기준물표의 표준 어순을 따른다.
② X — 'distance 2*NM*, bearing 260 °'처럼 거리와 방위의 순서를 바꾼 부분이 틀렸다. 올바르게는 'bearing 260 °, distance 2*NM* from Busan break water'이다.
③ X — 'bearing 260 ° from Busan break water, distance 2*NM* off'처럼 기준물표를 방위 뒤에 붙이고 거리를 'off'로 따로 끝낸 부분이 틀렸다. 올바르게는 방위와 거리를 차례로 말한 뒤 'from Busan break water'를 붙인다.
④ X — 'distance 2*NM* from Busan break water, bearing 260 °'처럼 거리를 먼저 말하고 방위를 뒤에 덧붙인 부분이 틀렸다. 올바르게는 'bearing 260 °, distance 2*NM* from Busan break water'이다.

오답 포인트

네 선지는 같은 방위·거리·기준물표를 사용하지만 배열만 다르다. 일상 영어로 뜻이 통하는지를 판단하는 것이 아니라, ②·④의 거리 선행 어순과 ③의 'from'·'off' 배치를 표준 정형문과 대조해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

위치보고 문장에서 bearing, distance, from의 배열을 확인한다. 'bearing → distance → from + 기준물표'이면 표준 어순에 맞는다.

NoteBase

암기 포인트

위치보고는 방위(bearing) → 거리(distance) → 기준물표(from) 순서이다.

NoteBase

문 15. 다음 <보기> 중 선박 투묘 시 시간의 순서에 따라 배열한 것 중 가장 옳은 것은?

<보기>
㉠ Stand by port anchor
㉡ Let go port anchor
㉢ Walk out the anchor
㉣ Brought up anchor

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

정답 2번

출제 포인트

이 문제는 투묘 준비부터 닻이 해저를 붙잡아 선박이 멈추기까지 사용되는 표준 해사영어 표현의 시간 순서를 묻는 문제이다.

올바른 순서

1. ㉠ Stand by port anchor — 좌현 닻을 사용할 수 있도록 준비하는 단계이다.
2. ㉢ Walk out the anchor — 양묘기로 닻을 통제하면서 수면 또는 해저 가까이까지 내리는 단계이다.
3. ㉡ Let go port anchor — 준비하여 내려 둔 좌현 닻을 놓아 투하하는 단계이다.
4. ㉣ Brought up anchor — 닻이 해저를 붙잡아 선박의 전진이 멈춘 상태를 나타낸다.

㉠의 준비가 먼저 이루어지고, ㉢에서 닻을 통제하여 내린 뒤 ㉡에서 놓으며, 마지막에 닻이 선박을 멈추게 하는 ㉣의 상태에 이른다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉡ Let go port anchor를 ㉢ Walk out the anchor보다 먼저 둔 것이 틀렸다. Walk out은 닻을 통제하여 먼저 내려 두는 동작이고, let go는 그 뒤 닻을 놓는 동작이다. 올바르게는 ㉠ → ㉢ → ㉡ → ㉣이다.

② O — 좌현 닻을 준비하고(㉠), 닻을 통제하여 내린 다음(㉢), 닻을 놓고(㉡), 닻이 해저를 붙잡아 선박이 멈추는 상태(㉣)로 이어지므로 순서가 맞다.

③ X — ㉣ Brought up anchor를 ㉡ Let go port anchor보다 먼저 둔 것이 틀렸다. 닻을 놓은 뒤 닻이 해저를 붙잡아야 선박이 brought up 상태가 된다. 올바르게는 ㉠ → ㉢ → ㉡ → ㉣이다.

④ X — ㉢ Walk out the anchor를 ㉠ Stand by port anchor보다 먼저 둔 것이 틀렸다. 좌현 닻을 사용할 준비를 마친 뒤 닻을 통제하여 내릴 수 있다. 올바르게는 ㉠ → ㉢ → ㉡ → ㉣이다.

오답 포인트

walk out과 let go를 모두 '닻을 내린다'로만 해석하면 ①을 고르기 쉽다. Walk out은 양묘기로 닻을 통제하며 내려 두는 동작이고, let go는 닻을 놓는 동작이라는 차이가 핵심이다. 또한 brought up은 닻을 올렸다는 뜻이 아니라 닻이 해저를 붙잡아 선박이 멈춘 상태를 가리킨다.

다시 나오면 이렇게 판단

투묘 순서는 준비(stand by) → 통제하여 내림(walk out) → 놓음(let go) → 닻이 선박을 멈춤(brought up)의 흐름으로 판단한다.

암기 포인트

Stand by → Walk out → Let go → Brought up, 즉 준비 → 내림 → 놓음 → 정박이다.

NoteBase

문 16. 「UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea)」상 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

① Waters on the landward side of the baseline of the territorial sea form part of the internal waters of the State.

② Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles measured from baselines.

③ The contiguous zone may not extend beyond 24 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.

④ The high seas shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.

정답 4번

쟁점

이 문제는 UNCLOS상 내수·영해·접속수역·배타적 경제수역·공해의 범위를 구별하는 문제이다. 핵심은 기선(baseline)을 기준으로 각 해역의 위치와 거리 한계를 정확히 연결하는 것이다.

용어 풀이

기선(baseline)은 영해의 폭을 재는 출발선이다. 내수(internal waters)는 원칙적으로 기선의 육지 쪽 수역이고, 영해(territorial sea)는 국가가 기선에서 일정 폭까지 설정하는 수역이며, 접속수역(contiguous zone)은 영해에 인접한 수역이다. 배타적 경제수역(exclusive economic zone)은 기선에서 200해리를 넘지 않는 범위에서 설정할 수 있는 수역이고, 공해(high seas)는 배타적 경제수역·영해·내수·군도수역에 포함되지 않는 해역이다.

핵심 구분

UNCLOS 제8조는 기선의 육지 쪽 수역을 원칙적으로 내수로 규정한다. 제3조는 영해의 폭을 기선에서 최대 12해리로, 제33조는 접속수역의 외측 한계를 기선에서 최대 24해리로 정한다. 200해리의 상한은 제57조상 배타적 경제수역에 관한 것이며, 제86조의 공해는 특정한 200해리 상한으로 정의되지 않는다.

NoteBase

선지별 해설

① O — ‘landward side of the baseline’은 기선의 육지 쪽을 뜻한다. UNCLOS 제8조에 따라 이 수역은 원칙적으로 그 국가의 내수를 이룬다.
② O — UNCLOS 제3조에 따라 국가는 협약에 맞게 정한 기선에서 12해리를 초과하지 않는 범위로 영해의 폭을 설정할 수 있다.
③ O — UNCLOS 제33조에 따라 접속수역은 영해의 폭을 재는 기선에서 24해리를 넘어 확장될 수 없다.
④ X — ‘The high seas shall not extend beyond 200 nautical miles’가 틀린 표현이다. 200해리의 외측 한계는 공해가 아니라 배타적 경제수역에 적용된다. 올바른 표현은 ‘The exclusive economic zone shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.’이다. 공해에 관해서는 배타적 경제수역·영해·내수·군도수역에 포함되지 않는 모든 해역에 공해 규정이 적용된다고 정리한다.

오답 포인트

④는 제57조의 문장 구조와 200해리라는 수치를 그대로 두고 주어만 ‘exclusive economic zone’에서 ‘high seas’로 바꾼 함정이다. ‘not extend beyond 200 nautical miles’를 보면 공해가 아니라 배타적 경제수역을 연결해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 기준 방향과 숫자를 짝지어 판단한다. 기선의 육지 쪽은 내수, 기선에서 최대 12해리는 영해, 최대 24해리는 접속수역, 최대 200해리는 배타적 경제수역이다. 공해는 200해리라는 거리 상한이 아니라 다른 열거 해역에 포함되는지 여부로 구별한다.

암기 포인트

육지 쪽은 내수, 12는 영해, 24는 접속수역, 200은 배타적 경제수역이며 공해는 제외 방식으로 정의된다.

NoteBase

문 17. 「IAMSAR Manual」의 "Factors to consider in deciding what type of search pattern to use include"에 가장 해당하지 않는 것은?

① size of area to be searched and size of distressed craft
② arrival time of datum and meteorlogical visibility
③ cloud ceiling and time of day
④ international code flags and signalling lamp

정답 4번

출제 포인트

IAMSAR Manual에서 수색 패턴을 정할 때 고려하는 현장 조건과 조난 신호 수단을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

수색 패턴은 수색 자원의 수와 종류, 수색 구역 및 조난 선박의 규모·종류, 시정·운고·해상 상태 같은 기상·환경 조건, 주야와 기준점 도착 시각을 고려해 정한다. 국제신호기와 신호등은 의사를 전달하거나 위치를 알리는 시각 신호 수단이며, 수색 패턴의 종류를 결정하는 고려 요소가 아니다.

선지별 해설

① O — size of area to be searched와 size of distressed craft는 각각 수색 구역의 크기와 조난 선박의 크기를 뜻하므로 수색 패턴 선정 요소에 해당한다.
② O — arrival time at datum과 meteorological visibility는 각각 수색 세력이 기준점에 도착하는 시각과 기상 시정을 뜻하므로 선정 요소에 해당한다. 선지의 arrival time of datum은 문맥상 arrival time at datum을 가리킨다.
③ O — cloud ceiling과 time of day는 각각 운고와 주간·야간이라는 운용 환경을 뜻하므로 선정 요소에 해당한다.
④ X — international code flags and signalling lamp는 국제신호기와 신호등이라는 시각 신호 수단이므로 수색 패턴 선정 요소가 아니다. 틀린 표현은 이를 수색 패턴 선정 요소로 제시한 부분이며, 올바르게는 수색 패턴 선정 시 수색 자원, 수색 구역·조난 선박의 특성, 시정·운고·해상 상태, 시간 조건 등을 고려한다.

오답 포인트

④의 장비들도 해상 수색·구조 상황에서 쓰일 수 있다는 점 때문에 고려 요소처럼 보이지만, 용도가 다르다. 국제신호기와 신호등은 신호 전달 수단이고, 나머지 선지들은 수색 범위·대상·환경·시간을 나타내는 패턴 선정 조건이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

선지가 수색 방법의 효율과 실행 가능성을 좌우하는 범위·대상·환경·시간 조건인지 먼저 판단한다. 통신·신호 장비의 명칭이라면 수색 패턴 선정 요소와 구별한다.

암기 포인트

수색 패턴은 자원·구역·조난 대상·기상과 해상·시간으로 정하고, 깃발·신호등은 신호 수단이다.

NoteBase

문 18. 다음 <보기>는 「UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea」의 "Meaning of innocent passage in the territorial sea"의 내용이다. <보기>에 해당하는 것으로 가장 옳지 않은 것은?

<보기>

Passage of a foreign ship shall be considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State if in the territorial sea it engages in any of the following activities.

① any fishing activities

② the carrying out of research or survey activities

③ traversing that sea without entering internal waters

④ the launching, landing or taking on board of any aircraft.

정답 3번

쟁점

이 문제는 영해에서 외국 선박의 통항을 연안국의 평화·질서 또는 안전을 해치는 것으로 보는 활동을 묻는다. 핵심은 UNCLOS 제18조의 '통항 자체의 의미'와 제19조 제2항의 '무해성을 해치는 활동'을 구별하는 것이다.

용어 풀이

무해통항(innocent passage)은 외국 선박이 연안국의 평화·질서 또는 안전을 해치지 않으면서 영해를 통항하는 것을 말한다.

핵심 구분

UNCLOS 제18조 제1항 (a)는 내수에 들어가지 않고 영해를 횡단하는 것을 '통항'의 한 형태로 규정한다. 반면 제19조 제2항은 어로 활동, 조사·측량 활동, 항공기의 발진·착륙·탑재 등을 연안국의 평화·질서 또는 안전을 해치는 활동으로 열거한다. 따라서 단순히 내수에 들어가지 않고 영해를 횡단한다는 사실만으로는 유해한 통항이 되지 않는다.

NoteBase

선지별 해설

① O
- ‘any fishing activities’는 UNCLOS 제19조 제2항 (i)에 열거된 활동이므로 <보기>에 해당한다.

② O
- ‘the carrying out of research or survey activities’는 제19조 제2항 (j)에 열거된 활동이므로 <보기>에 해당한다.

③ X
- ‘traversing that sea without entering internal waters’는 제18조 제1항 (a)가 정한 통항의 목적·형태이며, 제19조 제2항의 유해 활동이 아니다.
- 틀린 판단: 내수에 들어가지 않고 영해를 횡단하는 행위를 연안국의 평화·질서 또는 안전을 해치는 활동으로 보는 것이다.
- 올바른 판단: 이는 통항에 해당하며, 그 자체만으로는 무해성을 해치는 활동에 해당하지 않는다.

④ O
- ‘the launching, landing or taking on board of any aircraft’는 제19조 제2항 (e)에 열거된 활동이므로 <보기>에 해당한다.

오답 포인트

③은 협약에 실제로 등장하는 문구이므로 유해 활동 목록으로 착각하기 쉽다. 그러나 ③은 제18조의 통항 정의이고, ①·②·④는 제19조의 유해 활동 목록이라는 조문 위치의 차이가 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

선지가 이동·횡단의 방식만 설명하면 먼저 ‘passage의 의미’에 해당하는지 판단한다. 어로, 조사·측량, 항공기 운용처럼 통항과 직접 관련 없는 별도 활동이면 ‘무해성을 해치는 활동’으로 판단한다.

암기 포인트

영해 횡단은 passage, 어로·조사·항공기 운용은 prejudicial activities이다.

NoteBase

문 19. 다음 <보기>의 대화 중 빈칸에 들어갈 표준해사통신 영어(Standard Marine Communication Phrases)에서 가장 옳은 것은?

<보기>
B : Repeat your position for identification.
A : My position is Latitude 35°32.5N, Longitude 123°12.6E by GPS.
B : ( )

① You are chemical tanker.
② I have located you on my radar screen.
③ I see you now.
④ What is your present course?

정답 2번

출제 포인트

위치를 다시 말해 달라는 요청과 GPS 위치 보고 뒤에 이어지는 표준해사통신 영어의 식별 완료 응답을 묻는 문제이다.

핵심 개념

'Repeat your position for identification.'은 레이더 화면에서 상대 선박을 식별하기 위해 위치를 다시 보고하라는 말이다. 상대가 위치를 보고한 뒤 레이더에서 그 선박을 찾았다면 'I have located you on my radar screen.'으로 식별 완료를 알린다.

선지별 해설

① X — 'You are chemical tanker.'는 보고된 위도·경도만으로 상대 선박의 종류를 확인했다는 말이므로 대화의 기능과 맞지 않는다. 또한 단수 가산명사 앞의 관사도 빠져 있다. 빈칸에는 선종 추정이 아니라 'I have located you on my radar screen.'이라는 레이더 식별 완료 응답이 들어가야 한다.
② O — 'I have located you on my radar screen.'은 상대가 위치를 반복 보고한 뒤 그 선박을 레이더 화면에서 식별했음을 알리는 표준 응답이다. 앞의 'for identification'과 정확히 호응한다.
③ X — 'I see you now.'는 단순히 지금 보인다는 일반 표현으로, 위치 보고를 이용해 레이더상 식별을 마쳤다는 뜻을 구체적으로 나타내지 못한다. 올바른 표현은 'I have located you on my radar screen.'이다.
④ X — 'What is your present course?'는 현재 침로를 묻는 새로운 질문이어서 위치 반복 보고에 대한 식별 결과가 아니다. 빈칸에서는 먼저 'I have located you on my radar screen.'으로 레이더 식별 완료를 알려야 한다. 표준적으로 침로와 속도를 함께 물을 때에는 'What is your present course and speed?'라고 한다.

NoteBase

오답 포인트

③은 일상 회화로 자연스러워 보여도 '레이더 화면에서 위치를 확인했다'는 표준 통신의 핵심 정보가 빠져 있다. ④도 해사 통신에서 쓸 수 있는 질문과 비슷하지만, 현재 대화가 요구하는 것은 추가 정보 질문이 아니라 식별 결과의 통보이다.

다시 나오면 이렇게 판단

대화형 SMCP 문제에서는 바로 앞 발화의 통신 목적을 먼저 확인한다. 'Repeat your position for identification' 뒤에 위치가 보고되면 다음 발화는 레이더상 식별 성공 또는 실패를 알리는 응답이어야 한다.

암기 포인트

위치 반복 요청 → 위치 보고 → 'I have located you on my radar screen.'

NoteBase

문 20. 선내 표준 조타명령(Steering order)에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

① Steady as she goes : Reduce the swing as rapidly as possible.

② Meet her : Check the swing of the vessel's head in a turn.

③ Ease to five : Reduce amount of rudder to 5° and hold

④ Nothing to starboard : Avoid allowing the vessel's head to go to starboard.

정답 1번

출제 포인트

선내 표준 조타명령이 지시하는 선수의 움직임과 타각을 정확히 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Steady as she goes는 명령을 내린 순간의 선수 방위를 유지하도록 조타하는 명령이다.
Meet her는 선회 중인 선박의 선수 회두를 억제하여 선회를 멈추게 하는 명령이다.
Ease to five는 타각을 5°로 줄여 유지하는 명령이다.
Nothing to starboard는 선수가 우현 쪽으로 넘어가지 않게 하는 명령이다.

선지별 해설

① X — 'Reduce the swing as rapidly as possible'가 틀린 설명이다. 이는 진행 중인 선수의 선회를 신속히 억제한다는 뜻으로 Meet her에 해당한다. Steady as she goes는 명령 당시의 선수 방위를 유지하도록 조타한다는 뜻이다.
② O — Meet her는 선회 중 선박의 선수 회두를 억제하여 선회를 멈추게 하는 명령이므로 'Check the swing of the vessel's head in a turn'은 옳다.
③ O — Ease to five는 현재 타각을 5°까지 줄이고 그 타각을 유지하라는 명령이므로 설명이 옳다.
④ O — Nothing to starboard는 선수 방향이 우현 쪽으로 가지 않도록 하라는 명령이므로 설명이 옳다.

오답 포인트

①은 Steady as she goes와 Meet her의 기능을 바꾸어 제시했다. 'steady'라는 말만 보고 선회를 빠르게 멈추는 명령으로 오해하기 쉽지만, 전자는 명령 당시의 선수 방위 유지이고 후자는 진행 중인 회두의 억제이다.

다시 나오면 이렇게 판단

heading 유지인지, 진행 중인 swing 억제인지, rudder angle 조정인지부터 구분한다. heading 유지이면 Steady as she goes, swing 억제이면 Meet her, 특정 타각으로 감소이면 Ease to, 특정 방향으로의 선수 이동 금지이면 Nothing to로 판단한다.

NoteBase

암기 포인트

Steady는 선수 방위 유지, Meet는 회두 억제, Ease는 타각 감소, Nothing은 해당 방향 금지이다.

NoteBase