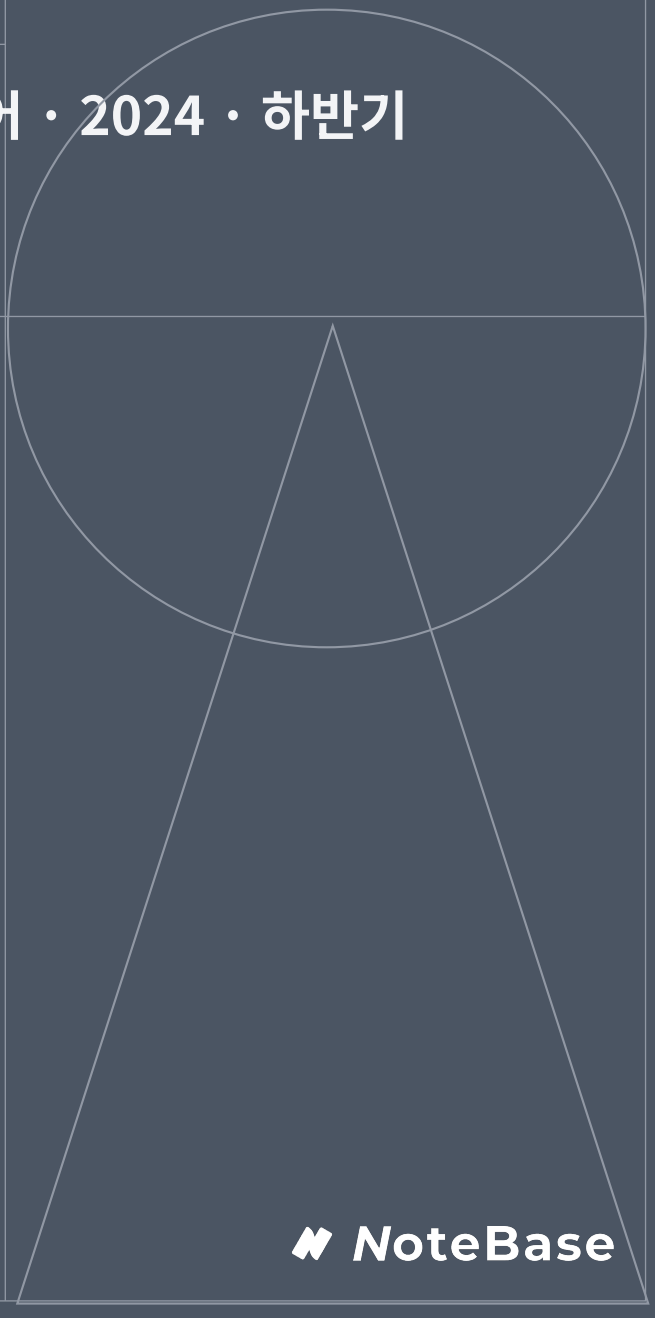
기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2024 · 하반기



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2024 · 하반기

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2024 · 하반기

문 1. 다음 <보기>는 해상에서 사용하는 애매한 어휘를 「SMCP(Standard Marine Communication Phrases)」에 따라 의미전달을 명확하게 표현한 것이다. 빈 칸에 들어갈 Message marker로 가장 옳은 것은?

<보기>
M/V Korea : May I enter the fairway?
☒ (㉠). Do I have permission to enter the fairway?
VTS : You may enter the fairway.
☒ (㉡). You have permission to enter the fairway.

① ㉠: Question, ㉡: Warning
② ㉠: Question, ㉡: Answer
③ ㉠: Information, ㉡: Answer
④ ㉠: Information, ㉡: Warning

정답 2번

출제 포인트

이 문제는 허가를 묻는 발화와 그에 응답하는 발화를 SMCP의 Message marker인 Question과 Answer로 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Question은 상대방에게 답변을 요구하는 의문 메시지를 나타내며, 여기서는 항로 진입 허가 여부를 묻는다. Answer는 앞선 질문에 대한 응답을 나타내며, 여기서는 항로 진입 허가를 부여한다. Information은 관찰되거나 전달할 사실·정보를 알리는 표지이고, Warning은 위험이나 위해 가능성을 경고하는 표지이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠의 Question은 맞지만 ㉡의 Warning은 틀리다. VTS의 ‘You have permission to enter the fairway.’는 위험을 경고하는 말이 아니라 앞선 허가 질문에 대한 응답이므로, ㉡은 Answer가 된다.
② O — ‘Do I have permission to enter the fairway?’는 허가 여부를 묻는 질문이므로 ㉠은 Question이다. ‘You have permission to enter the fairway.’는 그 질문에 대한 답변이므로 ㉡은 Answer이다.
③ X — ㉡의 Answer는 맞지만 ㉠의 Information은 틀리다. ㉠은 사실을 일방적으로 알리는 메시지가 아니라 상대방의 답변을 요구하는 의문문이므로, Information이 아니라 Question이 된다.
④ X — ㉠의 Information과 ㉡의 Warning이 모두 틀리다. ㉠은 허가 여부를 묻는 Question이고, ㉡은 그 질문에 허가로 응답하는 Answer가 된다.

오답 포인트

‘You may enter’가 항행 지시처럼 보인다는 이유로 Warning이나 Information으로 판단하기 쉽다. 그러나 Message marker는 문장의 분위기가 아니라 의사소통 기능을 표시한다. 허가 여부를 묻는 문장은 Question이고, 그 물음에 허가를 부여하는 문장은 Answer이다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 문장이 대화에서 수행하는 기능을 먼저 확인한다. 상대방의 회신을 요구하면 Question, 직전 질문에 회신하면 Answer, 사실을 알리면 Information, 위험을 알리면 Warning으로 판단한다.

암기 포인트

허가를 묻는 말은 Question, 허가 여부를 회신하는 말은 Answer이다.

NoteBase

문 2. 다음 <보기>는 「MARPOL(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)」 상 용어의 정의에 대한 내용이다. 빈 칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
(_____) means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

① Segregated ballast
② Clean ballast
③ Wing tank
④ Centre tank

정답 1번

쟁점

이 문제는 MARPOL Annex I의 밸러스트 관련 용어 정의를 묻는다. 핵심은 화물유·연료유 계통과 완전히 분리되고 밸러스트 운반 등에 영구적으로 배정된 탱크라는 요건을 식별하는 것이다.

용어 풀이

밸러스트수(ballast water)는 선박의 흘수·복원성·균형을 조절하기 위해 탱크에 싣는 물이다. Segregated ballast는 화물유 및 연료유 계통과 완전히 분리된 전용 탱크에 싣는 분리 밸러스트를 뜻한다.

핵심 구분

MARPOL Annex I의 정의에 따르면, 화물유·연료유 계통과 완전히 분리되고 밸러스트 또는 기름·유해액체물질 이외의 화물 운반에 영구 배정된 탱크에 넣은 밸러스트수는 Segregated ballast이다. 반면 Clean ballast는 과거 기름을 실었던 탱크라도 세정 후 배출수가 정해진 청정 기준을 충족하는 밸러스트이다.

NoteBase

선지별 해설

① O — Segregated ballast는 화물유·연료유 계통과 완전히 분리된 탱크에 넣고, 그 탱크를 밸러스트 등의 운반에 영구 배정한다는 제시문의 정의와 정확히 일치한다.
② X — Clean ballast는 분리 전용 탱크라는 뜻이 아니라, 기름을 마지막으로 실은 뒤 탱크를 세정하여 배출 시 수면 등에 눈에 보이는 유흔이나 침전물을 만들지 않는 상태의 밸러스트를 뜻한다. 틀린 표현: Clean ballast → 올바른 표현: Segregated ballast.
③ X — Wing tank는 선측 외판(side shell plating)에 인접한 탱크를 뜻하며, 화물유·연료유 계통과의 완전한 분리 및 영구 배정을 정의하는 용어가 아니다. 틀린 표현: Wing tank → 올바른 표현: Segregated ballast.
④ X — Centre tank는 종격벽(longitudinal bulkhead)의 안쪽에 있는 탱크를 뜻하며, 제시된 밸러스트수의 운용·분리 요건을 나타내지 않는다. 틀린 표현: Centre tank → 올바른 표현: Segregated ballast.

오답 포인트

②의 Clean ballast와 ①의 Segregated ballast를 모두 '깨끗한 밸러스트'로 막연히 이해하면 혼동하기 쉽다. Clean은 세정 결과와 배출 상태에 초점이 있고, Segregated는 계통의 완전한 분리와 탱크의 영구 배정에 초점이 있다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의에서 completely separated와 permanently allocated가 함께 나오면 Segregated ballast로 판단한다. 세정 후 visible traces of oil이나 15 parts per million 같은 배출 상태가 나오면 Clean ballast로 판단한다. 탱크의 위치가 선측 외판 인접이면 Wing tank, 종격벽 안쪽이면 Centre tank이다.

암기 포인트

Segregated는 계통 분리·영구 배정, Clean은 세정·배출 상태이다.

NoteBase

문 3. 다음 <보기>는 「COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」에 대한 내용이다. <보기>의 빈 칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
The term ( ) means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

① vessel engaged in fishing
② vessel restricted in her ability to manoeuvre
③ vessel not under command
④ vessel constrained by her draught

정답 3번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 3의 선박별 정의를 구별하는 문제이다. 핵심은 '예외적인 사정으로 조종할 수 없는 상태'가 어떤 용어를 뜻하는지 파악하는 것이다.

용어 풀이

vessel not under command(조종불능선) = 어떤 예외적인 사정 때문에 COLREG이 요구하는 대로 조종할 수 없어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박이다.

핵심 구분

COLREG Rule 3(f)는 지문의 문장 그대로 vessel not under command를 정의한다. 'exceptional circumstance' 때문에 조종할 수 없다는 점이 핵심이다. 반면 vessel restricted in her ability to manoeuvre는 작업의 성질 때문에 조종 능력이 제한된 선박이고, vessel constrained by her draught는 흘수와 가항 수역의 수심·폭 관계 때문에 침로 이탈이 심하게 제한된 동력선이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- vessel engaged in fishing은 그물·줄·트롤 등 조종성을 제한하는 어구로 어로 작업 중인 선박을 뜻하므로 지문의 정의와 다르다.
- 틀린 표현: vessel engaged in fishing
- 올바른 표현: vessel not under command

② X
- vessel restricted in her ability to manoeuvre는 예외적인 사정이 아니라 작업의 성질 때문에 COLREG이 요구하는 대로 조종할 능력이 제한된 선박이다.
- 틀린 표현: vessel restricted in her ability to manoeuvre
- 올바른 표현: vessel not under command

③ O
- ‘through some exceptional circumstance’, ‘unable to manoeuvre as required by these Rules’, ‘unable to keep out of the way’는 COLREG Rule 3(f)의 vessel not under command 정의와 일치한다.

④ X
- vessel constrained by her draught는 흘수가 가항 수역의 수심과 폭에 비해 커서 현재 침로를 벗어날 능력이 심하게 제한된 동력선이다. 지문의 ‘exceptional circumstance’에 따른 조종 불능과는 다르다.
- 틀린 표현: vessel constrained by her draught
- 올바른 표현: vessel not under command

오답 포인트

②의 ‘restricted’와 ③의 ‘not under command’를 모두 조종이 곤란한 선박으로만 기억하면 혼동하기 쉽다. 예외적 사정은 조종불능선, 작업의 성질은 조종능력제한선으로 구분한다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의문의 원인 표현을 먼저 확인한다. exceptional circumstance이면 vessel not under command, nature of her work이면 vessel restricted in her ability to manoeuvre, draught in relation to available depth and width이면 vessel constrained by her draught로 판단한다.

암기 포인트

exceptional circumstance → not under command, nature of work → restricted in ability to manoeuvre, depth·width 대비 draught → constrained by draught이다.

NoteBase

문 4. 다음 <보기>에서 「COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」 Rule19 Conduct of Vessels in Restricted Visibility에 해당하는 것은 모두 몇 개 인가?

<보기>
㉠ A power-driven vessel shall have engines ready for immediate manoeuvre.
㉡ Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility.
㉢ This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 4번

쟁점

COLREG Rule 19의 적용 범위와 제한시계에서의 안전속력·기관 준비 의무를 묻는 문제이다. 핵심은 각 문장이 Rule 19(a)와 Rule 19(b)의 어느 문언에 해당하는지 구별하는 것이다.

용어 풀이

restricted visibility는 안개·연무·폭우 등으로 시계가 제한된 상태를 뜻한다. power-driven vessel은 기관의 힘으로 추진하는 동력선이다.

핵심 구분

Rule 19(a)는 제한시계 수역이나 그 부근을 항해하면서 서로 시계 안에 있지 않은 선박에 이 규칙이 적용된다고 정한다. Rule 19(b)는 모든 선박이 당시의 사정과 제한시계의 상태에 알맞은 안전한 속력으로 진행해야 하며, 동력선은 즉시 조종할 수 있도록 기관을 준비해야 한다고 정한다. 따라서 ㉠·㉡·㉢이 모두 Rule 19에 해당하여 총 3개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — '없음'은 틀리다. ㉠은 Rule 19(b)의 동력선 기관 준비 의무, ㉡은 같은 항의 안전속력 의무, ㉢은 Rule 19(a)의 적용 범위에 해당한다. 틀린 표현: 없음 → 올바른 표현: 3개.
② X — '1개'는 틀리다. 세 문장 가운데 하나만이 아니라 ㉠·㉡·㉢ 모두가 Rule 19의 문언이다. 틀린 표현: 1개 → 올바른 표현: 3개.
③ X — '2개'는 틀리다. ㉠과 ㉡뿐 아니라 '서로 시계 안에 있지 않은 선박'에 관한 ㉢도 Rule 19(a)에 해당한다. 틀린 표현: 2개 → 올바른 표현: 3개.
④ O — '3개'가 맞다. ㉠·㉡은 Rule 19(b), ㉢은 Rule 19(a)에 해당하므로 모두 3개이다.

오답 포인트

㉠과 ㉡이 한 항에 함께 규정되어 있다는 점만 보고 ㉢을 제외하기 쉽다. 그러나 ㉢은 Rule 19의 적용 대상을 정하는 (a)항 자체이므로 반드시 포함된다.

다시 나오면 이렇게 판단

Rule 19 문언을 적용 범위와 항해 의무로 나누어 판단한다. 'not in sight of one another'는 (a)의 적용 범위이고, 'safe speed'와 'engines ready for immediate manoeuvre'는 (b)의 의무이다.

암기 포인트

Rule 19는 '서로 보이지 않음 + 안전속력 + 동력선 기관 즉시 준비'로 정리된다.

NoteBase

문 5. 다음 <보기>가 설명하는 CODE로 가장 옳은 것은?

The objectives of this Code are:
To establish an international framework involving co-operation between Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries to detect security threats and take preventive measures against security incidents affecting ships or port facilities used in international trade.

① HSC code
② LSA code
③ ISPS code
④ ISM code

정답 3번

쟁점

제시문에 나타난 목적을 보고 국제해사기구(IMO)의 각 Code가 규율하는 대상을 구별하는 문제이다. 핵심 단서는 security threats, preventive measures, ships or port facilities이다.

용어 풀이

ISPS Code는 International Ship and Port Facility Security Code의 약칭으로, 선박과 항만시설의 보안을 위한 국제 규범이다.

핵심 구분

제시문은 체약정부·정부기관·지방행정기관·해운업계·항만업계가 협력하여 국제무역에 이용되는 선박과 항만시설에 대한 보안 위협을 탐지하고 보안사고의 예방조치를 취하는 국제적 체계를 세우는 것을 목적으로 한다. 이는 ISPS Code의 목적에 해당한다.

NoteBase

선지별 해설

① X — HSC Code는 International Code of Safety for High-Speed Craft로, 고속선의 안전을 위한 요건을 다룬다. 틀린 표현: HSC code. 올바른 표현: 제시문의 선박·항만시설 보안 목적에 해당하는 것은 ISPS Code이다.
② X — LSA Code는 International Life-Saving Appliance Code로, 구명정·구명뗏목·구명조끼 등 구명설비의 제조·시험·정비 등에 관한 기술 요건을 다룬다. 틀린 표현: LSA code. 올바른 표현: 제시문의 보안 위협 탐지와 예방조치를 규정하는 것은 ISPS Code이다.
③ O — ISPS Code는 선박과 항만시설에 대한 보안 위협을 평가·탐지하고 예방적 보안조치를 시행하기 위한 국제 협력 체계를 규정한다. 제시문의 핵심 문구와 정확히 일치한다.
④ X — ISM Code는 International Safety Management Code로, 선박의 안전한 관리·운항과 오염 방지를 위한 국제 기준이다. 틀린 표현: ISM code. 올바른 표현: 선박과 항만시설의 security를 다루는 제시문은 ISPS Code이다.

오답 포인트

네 Code가 모두 해사 안전 분야의 약칭이라 혼동하기 쉽다. 그러나 제시문의 security threats와 port facilities는 일반적인 선박 안전이나 구명설비가 아니라 선박·항만시설 보안을 가리키는 결정적 단서이다.

다시 나오면 이렇게 판단

핵심 대상어로 구별한다. high-speed craft는 HSC, life-saving appliances는 LSA, ship and port facility security는 ISPS, safe management와 pollution prevention은 ISM에 연결된다.

암기 포인트

ISPS = International Ship and Port Facility Security = 선박·항만시설 보안이다.

NoteBase

문 6. 다음 <보기>는 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」의 내용이다. <보기>의 빈 칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
Every crew member shall participate in at least one (㉠) drill and one (㉡) drill every month. The drills of the crew shall take place within 24 h of the ship leaving a port if more than 25% of the crew have not participated in (㉠) and (㉡) drills on board that particular ship in the previous month. When a ship enters service for the first time, after modification of a major character or when a new crew is engaged, these drills shall be held before sailing. The Administration may accept other arrangements that are at least equivalent for those classes of ships for which this is impracticable.

① ㉠: rescue, ㉡: fire
② ㉠: abandon ship, ㉡: fire
③ ㉠: fire, ㉡: emergency steering
④ ㉠: abandon ship, ㉡: emergency steering

정답 2번

쟁점

이 문제는 SOLAS상 선원이 매월 참여해야 하는 비상훈련의 종류를 묻는다. 핵심은 퇴선훈련과 소화훈련을 구조훈련이나 비상조타훈련과 구별하는 것이다.

용어 풀이

abandon ship drill은 비상시에 선박을 떠나는 절차를 익히는 퇴선훈련이고, fire drill은 선내 화재에 대응하는 소화훈련이다.

핵심 구분

SOLAS 제III장 제19규칙 3.2에 따르면 모든 선원은 매월 적어도 한 번의 abandon ship drill과 한 번의 fire drill에 참여해야 한다. 따라서 ㉠은 abandon ship이고 ㉡은 fire이다.

선지별 해설

① X — ㉠의 rescue가 틀렸다. 올바른 표현은 abandon ship이며, ㉡의 fire는 맞다.
② O — ㉠ abandon ship과 ㉡ fire가 SOLAS의 월별 훈련 조합과 정확히 일치한다.
③ X — ㉠의 fire와 ㉡의 emergency steering이 모두 틀렸다. 올바른 조합은 ㉠ abandon ship, ㉡ fire이다.
④ X — ㉠의 abandon ship은 맞지만 ㉡의 emergency steering이 틀렸다. 올바른 ㉡은 fire이다.

NoteBase

오답 포인트

보기 뒤쪽의 emergency라는 문맥 때문에 emergency steering을 고르기 쉽지만, 빈칸은 매월 모든 선원이 참여하는 두 훈련의 정식 조합을 묻는다. rescue와 emergency steering은 이 문장의 빈칸에 들어가는 용어가 아니다.

다시 나오면 이렇게 판단

Every crew member, every month라는 표현이 나오면 SOLAS의 기본 훈련 조합인 abandon ship drill과 fire drill을 연결한다. 빈칸 뒤에 drill이 이미 있으므로 빈칸에는 abandon ship과 fire를 넣는다.

암기 포인트

매월 선원 훈련은 abandon ship + fire이다.

NoteBase

문 7. 다음 <보기>는 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」에 대한 내용이다. <보기>의 빈 칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
( ) means a technique using digital codes which enables a radio station to establish contact with, and transfer information to, another station or group of stations, and complying with the relevant recommendations of the International Telecommunication Union Radiocommunication Sector (ITU-R).

① Digital selective calling
② Rescue co-ordination centre
③ On-scene co-ordinator
④ AIS-SART

정답 1번

쟁점

이 문제는 SOLAS 제4장 무선통신 용어의 정의에 관한 문제이다. 핵심은 디지털 부호로 무선국 간 접촉과 정보 전달을 가능하게 하는 기술의 명칭을 찾는 것이다.

용어 풀이

Digital selective calling(DSC, 디지털 선택호출)은 디지털 부호를 사용하여 한 무선국이 다른 무선국 또는 무선국 집단과 접촉하고 정보를 전달할 수 있게 하는 기술이다.

핵심 구분

SOLAS 제4장 제2규칙 1.4의 정의는 제시문의 문장과 일치하며, 그 용어는 Digital selective calling이다. DSC는 통신 기술이고, rescue co-ordination centre와 on-scene co-ordinator는 수색·구조의 조직 또는 담당자이며, AIS-SART는 수색·구조용 송신기이다.

NoteBase

선지별 해설

① O — Digital selective calling은 디지털 부호를 이용하여 무선국이 다른 무선국 또는 무선국 집단과 접촉하고 정보를 전달하게 하는 기술이므로 제시문의 정의와 정확히 일치한다.
② X — Rescue co-ordination centre는 수색·구조 업무의 효율적 조직과 작전 조정을 담당하는 구조조정본부이지, 디지털 부호를 사용하는 통신 기술이 아니다. 틀린 표현: Rescue co-ordination centre → 올바른 표현: Digital selective calling.
③ X — On-scene co-ordinator는 사고 현장에서 수색·구조 활동의 조정을 맡는 현장조정자이지, 무선국 간 접촉과 정보 전달을 가능하게 하는 기술이 아니다. 틀린 표현: On-scene co-ordinator → 올바른 표현: Digital selective calling.
④ X — AIS-SART는 AIS 전용 주파수에서 작동하는 자동식별장치 기반 수색·구조 송신기이지, 디지털 부호를 이용한 선택호출 기술 자체가 아니다. 틀린 표현: AIS-SART → 올바른 표현: Digital selective calling.

오답 포인트

제시문에 구조·안전 통신과 관련된 표현이 나오므로 ②~④도 그럴듯해 보인다. 그러나 means a technique using digital codes라는 정의의 중심어는 조직·담당자·장비가 아니라 디지털 통신 기술을 가리킨다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의문에서 대상의 종류를 먼저 구별한다. technique이면 통신 방식인 DSC, centre이면 조직인 RCC, co-ordinator이면 담당자, transmitter이면 장비인 AIS-SART로 판단한다.

암기 포인트

digital codes로 station 간 contact·information transfer를 하면 DSC이다.

NoteBase

문 8. 다음 <보기>는 「UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea)」의 내용이다. <보기>의 빈 칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
The ( ) is an area beyond and adjacent to the territorial sea, subject to the specific legal regime established in this Part, under which the rights and jurisdiction of the coastal State and the rights and freedoms of other States are governed by the relevant provisions of this Convention.

① contiguous zone
② archipelago
③ exclusive economic zone
④ internal waters

정답 3번

쟁점

이 문제는 UNCLOS의 해양 구역별 정의에 관한 문제이다. 핵심은 영해 밖에 인접하면서 연안국의 권리·관할권과 다른 국가의 권리·자유가 특별한 법적 체제에 따라 규율되는 수역을 찾는 것이다.

용어 풀이

배타적 경제수역(exclusive economic zone)은 영해 밖에 인접한 수역으로서, UNCLOS가 연안국의 경제적 권리와 관할권 및 다른 국가의 권리와 자유를 함께 규율하는 구역이다.

핵심 구분

UNCLOS 제55조는 배타적 경제수역을 '영해 밖에 있고 영해에 인접한 수역'으로 정의하고, 그 수역에 협약 제5부의 특별한 법적 체제가 적용된다고 규정한다. 문제의 문장은 이 조문의 정의를 그대로 제시한 것이므로 빈칸에는 exclusive economic zone이 들어간다.

NoteBase

선지별 해설

① X
contiguous zone은 접속수역이다. 연안국이 관세·재정·출입국·위생 관련 법령 위반을 방지하거나 처벌하는 데 필요한 통제를 행사하는 구역이므로 제시문의 정의가 아니다.
틀린 표현: contiguous zone
올바른 표현: exclusive economic zone

② X
archipelago는 여러 섬과 그 일부, 서로 연결된 수역 및 자연적 지형이 지리적·경제적·정치적으로 하나의 실체를 이루는 군도를 뜻한다. 영해 밖의 특별한 법적 수역을 가리키는 말이 아니다.
틀린 표현: archipelago
올바른 표현: exclusive economic zone

③ O
exclusive economic zone은 배타적 경제수역이다. '영해 밖에 있고 영해에 인접한 수역'이라는 위치와 연안국 및 다른 국가의 권리 관계가 특별한 법적 체제에 따라 규율된다는 문구가 UNCLOS 제55조의 정의와 일치한다.

④ X
internal waters는 내수이다. 원칙적으로 영해기선의 육지 쪽에 있는 수역이므로, 영해 밖에 인접한 수역이라는 제시문의 위치 설명과 반대이다.
틀린 표현: internal waters
올바른 표현: exclusive economic zone

오답 포인트

'adjacent to the territorial sea'만 보고 영해에 인접한 접속수역을 고르기 쉽다. 그러나 'specific legal regime established in this Part'와 연안국의 rights and jurisdiction, 다른 국가의 rights and freedoms를 함께 언급한 문장은 배타적 경제수역의 정의이다.

다시 나오면 이렇게 판단

해양 구역 정의 문제에서는 위치 표현과 법적 권한 표현을 함께 본다. 'beyond and adjacent to the territorial sea'에 더해 연안국의 권리·관할권과 다른 국가의 권리·자유가 함께 나오면 배타적 경제수역으로 판단한다.

암기 포인트

영해 밖·영해에 인접·특별한 법적 체제 = exclusive economic zone이다.

NoteBase

문 9. 다음 <보기>는 「SMCP(Standard Marine Communication Phrases)」 상 용어에 대한 설명이다. 괄호 안에 들어갈 단어를 가장 옳은 순서로 나열한 것은?

<보기>

- (㉠) : The general direction from which the wind blows.
- (㉡) : Clockwise change in the direction of the wind.
- (㉢) : Shift of wind direction in an anticlockwise manner.
- (㉣) : Vessel sideways drift leeward of the desired course.

① ㉠: Windward, ㉡: Veering, ㉢: Backing, ㉣: Leeway

② ㉠: Windward, ㉡: Backing, ㉢: Veering, ㉣: Leeway

③ ㉠: Variable, ㉡: Backing, ㉢: Veering, ㉣: Leeward

④ ㉠: Variable, ㉡: Veering, ㉢: Backing, ㉣: Leeward

정답 1번

출제 포인트

SMCP의 풍향·선박 표류 관련 용어인 Windward, Veering, Backing, Leeway의 정의를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Windward: 바람이 불어오는 일반적인 방향이다.
Veering: 풍향이 시계 방향으로 변하는 현상이다.
Backing: 풍향이 반시계 방향으로 변하는 현상이다.
Leeway: 선박이 원하는 침로의 풍하측으로 옆밀림하는 현상이다.
Variable은 풍향이 일정하지 않고 변동한다는 뜻이고, Leeward는 바람이 불어가는 쪽인 풍하측을 뜻하므로 각각 Windward 및 Leeway와 다르다.

선지별 해설

① O — ㉠ Windward, ㉡ Veering, ㉢ Backing, ㉣ Leeway가 네 정의와 모두 일치한다.
② X — ㉡ Backing과 ㉢ Veering이 서로 바뀐 것이 틀렸다. 올바르게는 시계 방향 변화인 ㉡이 Veering이고, 반시계 방향 변화인 ㉢이 Backing이다.
③ X — ㉠ Variable과 ㉣ Leeward가 틀렸다. 올바르게는 바람이 불어오는 일반적인 방향인 ㉠이 Windward이고, 선박의 풍하측 옆밀림인 ㉣이 Leeway이다. 또한 시계 방향 변화인 ㉡은 Veering, 반시계 방향 변화인 ㉢은 Backing이어야 한다.
④ X — ㉠ Variable과 ㉣ Leeward가 틀렸다. 올바르게는 ㉠이 Windward이고 ㉣이 Leeway이다. ㉡ Veering과 ㉢ Backing은 각각 시계 방향 변화와 반시계 방향 변화에 맞지만, 네 항목 전체의 배열은 옳지 않다.

NoteBase

오답 포인트

Veering과 Backing의 회전 방향을 뒤바꾸거나, 방향을 나타내는 Windward·Leeward와 옆밀림 현상을 나타내는 Leeway를 혼동하기 쉽다. 특히 ④는 가운데 두 용어만 맞고 처음과 끝이 틀린 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 clockwise는 Veering, anticlockwise는 Backing으로 대응한다. 이어서 from which the wind blows는 Windward, vessel sideways drift는 Leeway로 대응하면 된다.

암기 포인트

Veering는 시계 방향, Backing은 반시계 방향, Windward는 바람이 오는 쪽, Leeway는 풍하측 옆밀림이다.

NoteBase

문 10. 다음 <보기>는 「IAMSAR(International Aeronautical and Maritime Search and Rescue) manual」상 용어에 대한 설명이다. 가장 옳은 것은?

The international radiotelephony urgency signal. When repeated three times, indicates uncertainty or alert, followed by nature of urgency.

① PAN PAN
② MAYDAY
③ SECURITY
④ SILENCE

정답 1번

출제 포인트

국제 무선전화에서 긴급 신호인 PAN PAN을 조난 신호와 안전 신호 등 다른 통신 용어와 구별하는 문제이다.

핵심 개념

PAN PAN은 긴급한 사정이 있지만 즉각적인 구조가 필요한 조난 단계라고 단정할 수는 없을 때 사용하는 긴급 신호이다. 세 번 반복한 뒤 긴급 상황의 내용을 알린다.
MAYDAY는 중대하고 임박한 위험에 처해 즉각적인 도움이 필요한 조난 신호이다.
SÉCURITÉ는 항행 또는 기상에 관한 중요한 안전 정보를 알리는 안전 신호이다.
SILENCE는 통신을 중지하거나 제한한다는 뜻으로, 긴급 신호의 명칭이 아니다.

선지별 해설

① O — PAN PAN은 국제 무선전화의 긴급 신호이며, 세 번 반복한 뒤 긴급 상황의 성격을 전달하므로 보기의 설명과 일치한다.
② X — 틀린 표현은 MAYDAY이다. MAYDAY는 PAN PAN과 같은 긴급 신호가 아니라 중대하고 임박한 위험 및 즉각적인 구조 필요를 알리는 조난 신호이다. 보기의 용어는 PAN PAN이다.
③ X — 틀린 표현은 SECURITY이다. 안전 신호는 SÉCURITÉ이며 중요한 항행·기상 안전 정보를 알릴 때 사용한다. 보기처럼 불확실하거나 긴급한 상황을 알리는 신호는 PAN PAN이다.
④ X — 틀린 표현은 SILENCE이다. SILENCE는 통신의 중지·제한과 관련된 말이지, 세 번 반복하여 긴급 상황의 성격을 알리는 국제 긴급 신호가 아니다. 보기의 용어는 PAN PAN이다.

오답 포인트

PAN PAN과 MAYDAY를 모두 위험 상황에서 듣는 표현이라는 이유로 혼동하기 쉽다. 그러나 보기의 ‘urgency signal’과 ‘uncertainty or alert’가 핵심이며, 즉각적인 구조가 필요한 조난을 뜻하는 MAYDAY와 구별된다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

즉각적인 구조가 필요한 중대하고 임박한 위험이면 MAYDAY, 긴급하지만 조난 단계는 아니면 PAN PAN, 항행·기상 안전 정보이면 SÉCURITÉ로 판단한다.

암기 포인트

MAYDAY는 조난, PAN PAN은 긴급, SÉCURITÉ는 안전이다.

NoteBase

문 11. 다음 <보기>는 「IAMSAR(International Aeronautical and Maritime Search and Rescue) manual」 상 Vessel distress message에 대한 내용이다. <보기>에서 밑줄 친 내용으로 옳은 것은 모두 몇 개 인가?

<보기>

Important components of the distress message include:

㉠ identification of the vessel

㉡ time of abandoning ship

㉢ destination

㉣ number of seriously injured

㉤ emergency location aids in survival craft or in the sea

㉥ weather in immediate vicinity, wind direction, sea and swell, visibility

① 3개

② 4개

③ 5개

④ 6개

정답 3번

출제 포인트

IAMSAR상 선박 조난 메시지에 포함되는 중요 정보와 포함되지 않는 정보를 구별하여 옳은 항목의 개수를 세는 문제이다.

핵심 개념

선박 조난 메시지는 조난 선박의 식별, 위치, 조난의 성격과 필요한 지원을 중심으로 하며, 구조에 유용한 추가 정보도 포함한다. 제시된 항목 중 ㉠ 선박의 식별, ㉡ 퇴선 시각, ㉣ 중상자 수, ㉤ 구명정 또는 해상에 있는 비상위치표시장치, ㉥ 인근 기상·풍향·해상 및 너울·시정은 중요 구성요소이다. ㉢ 목적지는 이 목록의 구성요소가 아니므로 옳은 것은 모두 5개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
3개가 아니라 ㉠·㉡·㉣·㉤·㉥의 5개가 옳다. 틀린 표현은 '3개'이며, 올바르게는 '5개'이다.

② X
㉢ 목적지를 제외한 나머지 5개가 옳으므로 4개가 아니다. 틀린 표현은 '4개'이며, 올바르게는 '5개'이다.

③ O
㉠ 선박의 식별, ㉡ 퇴선 시각, ㉣ 중상자 수, ㉤ 구명정 또는 해상에 있는 비상 위치표시장치, ㉥ 인근 기상 정보가 모두 조난 메시지의 중요 구성요소이므로 옳은 항목은 5개이다.

④ X
㉢ destination은 제시된 중요 구성요소가 아니므로 6개 전부가 옳지는 않다. 틀린 표현은 '6개'이며, 올바르게는 '5개'이다.

오답 포인트

㉢ destination이 항해 정보처럼 자연스러워 보여 조난 메시지의 필수 정보로 착각하기 쉽다. 이 문항에서는 목적지가 아니라 조난 선박의 위치와 조난 상황, 필요한 지원 및 구조에 직접 도움이 되는 정보가 중심이다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 항목이 선박을 식별하거나 조난 위치·상황을 파악하고 구조를 수행하는 데 직접 필요한 정보인지 확인한다. 그런 다음 IAMSAR의 예시 목록에 없는 일반 항해 정보인 destination을 제외하고 개수를 센다.

암기 포인트

식별·퇴선 시각·중상자·위치표시장치·현장 기상은 포함되고, 목적지는 제외된다.

NoteBase

문 12. 다음 <보기>는 「IAMSAR(International Aeronautical and Maritime Search and Rescue) manual」 상 Distress Alert from a Vessel에 대한 내용이다. <보기>에서 옳지 않은 것으로만 짝지어진 것은?

<보기>
Use any one or more of the following international maritime distress frequencies to transmit a distress alert:
㉠ 156.650 MHz
㉡ 2182 kHz (radiotelephony)
㉢ 156.8 MHz
㉣ 121.5 MHz

① ㉠, ㉡
② ㉠, ㉢
③ ㉢, ㉣
④ ㉠, ㉣

정답 4번

출제 포인트

선박의 조난 경보·통신에 쓰이는 국제 해상 조난 주파수와 항공 조난 주파수 및 항해 안전 통신 주파수를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

2182*kHz*는 중파 무선전화의 조난·안전 주파수이고, 156.8*MHz*는 VHF 채널 16의 국제 해상 조난·안전·호출 주파수이다. 반면 156.650*MHz*는 VHF 채널 13으로 항해 안전 통신에 쓰이며, 121.5*MHz*는 국제 항공 조난 주파수이자 조난표지의 호밍 등에 쓰이는 주파수이다. 따라서 <보기>에서 옳지 않은 것은 ㉠과 ㉣이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠ 156.650*MHz*는 옳지 않지만, ㉡ 2182*kHz*는 해상 무선전화 조난 주파수이므로 옳다. 따라서 둘을 모두 옳지 않은 것으로 묶을 수 없다. 틀린 짝 '㉠, ㉡'은 '㉠, ㉣'로 고쳐야 한다.
② X — ㉠은 옳지 않지만, ㉢ 156.8*MHz*는 VHF 채널 16의 국제 해상 조난 주파수이므로 옳다. 틀린 짝 '㉠, ㉢'은 '㉠, ㉣'로 고쳐야 한다.
③ X — ㉢은 옳고, ㉣ 121.5*MHz*만 이 문맥의 국제 해상 조난 주파수가 아니다. 틀린 짝 '㉢, ㉣'은 '㉠, ㉣'로 고쳐야 한다.
④ O — ㉠ 156.650*MHz*는 항해 안전 통신용 VHF 채널 13이고, ㉣ 121.5*MHz*는 항공 조난 주파수이므로 둘 다 <보기>의 국제 해상 조난 주파수에 해당하지 않는다.

오답 포인트

'안전 통신에 쓰이는 주파수'와 '국제 해상 조난 주파수'를 같은 것으로 보면 ㉠을 놓치기 쉽다. 또한 121.5*MHz*도 조난 상황에서 쓰이지만 항공 분야의 조난·호밍 주파수라는 점 때문에 ㉣이 함정이 된다.

다시 나오면 이렇게 판단

무선전화 기준으로 2182*kHz*와 VHF 채널 16인 156.8*MHz*를 해상 조난 주파수로 먼저 확정한 뒤, 채널 13인 156.650*MHz*와 항공 조난 주파수인 121.5*MHz*를 제외한다.

암기 포인트

해상 조난 무선전화는 '2182와 채널 16', 항공 조난은 '121.5'로 구분한다.

NoteBase

문 13. 다음 <보기>는 「COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」에 대한 내용이다. 빈 칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
Every vessel shall at all times maintain a proper ( ) by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

① distance
② action to avoid collision
③ speed
④ look-out

정답 4번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 5가 규정하는 경계(look-out)의 정확한 문언을 묻는 문제이다. 핵심은 상황과 충돌 위험을 충분히 판단하기 위하여 모든 선박이 항상 유지해야 하는 것이 무엇인지 구별하는 것이다.

용어 풀이

proper look-out = 시각과 청각뿐 아니라 당시의 상황과 조건에 적합한 모든 이용 가능한 수단을 사용하여 실시하는 적절한 경계이다.

핵심 구분

COLREG Rule 5의 문장은 'Every vessel shall at all times maintain a proper look-out …'이다. 따라서 빈칸에는 look-out이 들어간다. safe speed는 Rule 6의 주제이고, action to avoid collision은 Rule 8의 주제이므로 Rule 5의 빈칸과 구별된다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- distance를 넣으면 ‘maintain a proper distance by sight and hearing’가 되어 Rule 5의 문언과 맞지 않는다.
- 틀린 표현: distance
- 올바른 표현: look-out

② X
- action to avoid collision은 충돌을 피하기 위한 동작이라는 뜻으로 Rule 8의 주제이며, 시각·청각과 모든 이용 가능한 수단으로 유지하는 대상이 아니다.
- 틀린 표현: action to avoid collision
- 올바른 표현: look-out

③ X
- speed는 Rule 6의 safe speed와 관련된다. Rule 5는 적절한 속도가 아니라 적절한 경계를 항상 유지하도록 규정한다.
- 틀린 표현: speed
- 올바른 표현: look-out

④ O
- look-out을 넣으면 Rule 5의 ‘maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means’라는 문언이 완성된다.

오답 포인트

distance, collision, speed가 모두 해상 충돌 방지와 관련된 말이라는 점이 함정이다. 그러나 ‘by sight and hearing’과 직접 결합하여 유지하는 것은 거리·동작·속도가 아니라 경계(look-out)이다.

다시 나오면 이렇게 판단

‘by sight and hearing’, ‘all available means’, ‘full appraisal of the situation and risk of collision’이 함께 나오면 COLREG Rule 5의 look-out 문언으로 판단한다.

암기 포인트

Rule 5 = Look-out, Rule 6 = Safe speed, Rule 8 = Action to avoid collision이다.

NoteBase

문 14. 다음 <보기>는 「SMCP(Standard Marine Communication Phrases)」상 VTS Special terms에 대한 내용이다. <보기>에서 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Reporting point : A mark or place at which a vessel comes under obligatory entry, transit, or escort procedure.
㉡ Receiving point : A mark or position at which a vessel is required to report to the local VTS station to establish its position.
㉢ VTS area : Area controlled by a VTS centre or VTS station.
㉣ Traffic clearance : VTS authorization for a vessel to proceed under conditions specified.

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 3번

출제 포인트

SMCP의 VTS Special terms 가운데 Reporting point와 Receiving point의 정의를 구별하고, VTS area와 Traffic clearance의 의미를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

Reporting point는 선박이 자신의 위치를 확인시키기 위해 관할 VTS station에 보고해야 하는 지점이다. Receiving point는 선박이 의무적인 진입·통항·호송 절차의 적용을 받기 시작하는 표지 또는 장소이다. 따라서 ㉠과 ㉡은 두 용어의 정의가 서로 뒤바뀌어 있다. VTS area는 VTS centre 또는 VTS station이 관제하는 구역이고, Traffic clearance는 지정된 조건에 따라 선박이 진행하도록 VTS가 내리는 허가이다. 그러므로 옳은 것은 ㉢과 ㉣의 2개이다.

선지별 해설

① X — '없음'은 틀리다. ㉢과 ㉣이 옳으므로 올바르게는 '2개'이다.
② X — '1개'는 틀리다. 옳은 항목은 ㉢과 ㉣이므로 올바르게는 '2개'이다.
③ O — ㉠과 ㉡은 Reporting point와 Receiving point의 정의를 서로 바꾸어 적었고, ㉢과 ㉣은 정확하므로 옳은 것은 2개이다.
④ X — '3개'는 틀리다. 옳은 항목은 ㉢과 ㉣뿐이므로 올바르게는 '2개'이다.

NoteBase

오답 포인트

㉠과 ㉡의 영문 설명 자체가 자연스러워 보이지만, 두 정의의 표제어가 맞바뀌어 있다. ‘관할 VTS station에 위치를 보고한다’는 Reporting point이고, ‘의무적인 진입·통항·호송 절차가 시작된다’는 Receiving point이다.

다시 나오면 이렇게 판단

report라는 동작이 나오면 Reporting point, 절차의 적용을 받기 시작한다는 의미가 나오면 Receiving point로 구별한다. 각 항목의 진위를 먼저 확정한 뒤 옳은 항목의 수를 세면 된다.

암기 포인트

Reporting point는 위치 보고, Receiving point는 절차 진입, VTS area는 관제 구역, Traffic clearance는 조건부 진행 허가이다.

NoteBase

문 15. <보기1>은 「UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea)」의 내용이다. <보기1>의 밑줄 친 내용에 해당하는 것은 모두 몇 개인지 <보기2>에서 찾아 고르시오.

<보기1>
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:
<보기2>
㉠ if the consequences of the crime extend to the coastal State.
㉡ if the crime is of a kind to disturb the peace of the country or the good order of the territorial sea.
㉢ 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 flag State.
㉣ if such measures are necessary for the suppression of illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 4번

쟁점

이 문제는 영해를 통항하는 외국 선박 안에서 연안국이 형사관할권을 행사할 수 있는 예외 사유를 묻는다. 핵심은 원칙적으로 형사관할권을 행사하지 않지만, UNCLOS 제27조 제1항에 열거된 경우에는 예외가 인정된다는 점이다.

용어 풀이

형사관할권 = 범죄와 관련하여 사람을 체포하거나 수사하는 등 형사 절차를 수행할 수 있는 국가의 권한이다.
연안국 = 해당 영해에 접한 국가이고, 기국 = 선박이 국적을 두고 그 깃발을 사용하는 국가이다.

NoteBase

핵심 구분

원칙적으로 연안국은 영해를 통항하는 외국 선박 안에서 통항 중 선내에서 저지른 범죄를 이유로 체포하거나 수사해서는 안 된다. 다만 범죄의 결과가 연안국에 미치는 경우, 범죄가 그 국가의 평온 또는 영해의 질서를 해치는 경우, 선장이나 기국의 외교관·영사가 현지 당국의 지원을 요청한 경우, 마약 또는 향정신성물질의 불법 거래를 억제하기 위해 필요한 경우에는 예외적으로 행사할 수 있다. 따라서 ㉠부터 ㉤까지 모두 밑줄 친 예외에 해당한다.

선지별 해설

① X
㉠만이 아니라 ㉡·㉢·㉤도 모두 UNCLOS 제27조 제1항의 예외이므로 1개가 아니다.
틀린 표현: 1개
올바른 표현: 4개

② X
네 항목 가운데 둘만 해당하는 것이 아니라 ㉠부터 ㉤까지 전부 해당하므로 2개가 아니다.
틀린 표현: 2개
올바른 표현: 4개

③ X
㉠·㉡·㉢뿐 아니라 불법 마약·향정신성물질 거래의 억제를 위한 ㉤도 예외 사유이므로 3개가 아니다.
틀린 표현: 3개
올바른 표현: 4개

④ O
㉠ 범죄 결과의 연안국 파급, ㉡ 국가의 평온 또는 영해 질서 침해, ㉢ 선장이나 기국 외교관·영사의 지원 요청, ㉤ 불법 마약·향정신성물질 거래 억제의 필요성은 모두 열거된 예외 사유이므로 4개가 맞다.

오답 포인트

㉢에서 지원 요청의 주체를 현지 당국으로 오해하거나, ㉤을 별도의 마약 단속 조항으로 생각하여 제외하기 쉽다. 그러나 ㉢은 선장 또는 기국의 외교관·영사가 현지 당국의 지원을 요청한 경우이고, ㉤도 형사관할권 불행사 원칙의 명시적 예외이다.

다시 나오면 이렇게 판단

밑줄의 ‘save only in the following cases’는 ‘다음 경우에만 예외로 한다’는 뜻이다. 이어지는 각 항목이 범죄 결과의 파급, 평온·질서 침해, 적법한 주체의 지원 요청, 불법 마약 거래 억제에 해당하는지를 하나씩 대조하면 된다.

NoteBase

암기 포인트

연안국의 선내 형사관할권 예외는 ‘결과 파급·평온 질서·지원 요청·마약 억제’의 네 가지이다.

NoteBase

문 16. 다음 <보기>의 해사영어 약어에 대한 설명 중 옳지 않은 것은 모두 몇 개 인가?

<보기>
㉠ ETA : Estimated Time of Arrival
㉡ MMSI : Maritime Mobile Service Identity
㉢ VTS : Vessel Traffic Service(s)
㉣ EPIRB : Electric Position Indicating Radio Beacon
㉤ GMDSS : Global Marine Distress and Survival System
㉥ GPS : Global Positioning System
㉦ SART : Search and Rescue Report Transponder

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 4번

출제 포인트

해사 통신·항해 약어의 정확한 영문 원어를 구별하고, 잘못 풀이된 약어의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

옳은 설명은 ㉠ ETA(Estimated Time of Arrival), ㉡ MMSI(Maritime Mobile Service Identity), ㉢ VTS(Vessel Traffic Service 또는 Vessel Traffic Services), ㉥ GPS(Global Positioning System)이다. 옳지 않은 설명은 ㉣, ㉤, ㉦의 3개이다. ㉣ EPIRB는 Emergency Position-Indicating Radio Beacon, ㉤ GMDSS는 Global Maritime Distress and Safety System, ㉦ SART는 Search and Rescue Transponder이다.

선지별 해설

① X — 옳지 않은 설명이 '없음'이라는 판단은 틀리다. 실제로는 ㉣·㉤·㉦의 3개가 옳지 않다.
② X — 옳지 않은 설명이 '1개'라는 판단은 틀리다. EPIRB의 Electric 외에도 GMDSS의 Marine·Survival과 SART의 Report가 잘못되어 모두 3개이다.
③ X — 옳지 않은 설명이 '2개'라는 판단은 틀리다. ㉣과 ㉤뿐 아니라 ㉦도 틀렸으므로 올바른 개수는 3개이다.
④ O — 옳지 않은 설명은 ㉣·㉤·㉦으로 모두 3개이므로 맞다.

NoteBase

오답 포인트

㉣의 Electric은 Emergency로, ㉤의 Marine은 Maritime으로, Survival은 Safety로 고쳐야 한다. 또한 ㉥에는 Report가 들어가지 않는다. 익숙한 해사 단어가 포함되어 있다는 이유만으로 맞는 원어라고 판단하면 틀리기 쉽다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 약어의 머리글자와 영문 단어를 차례로 대조한다. 한 설명에 틀린 단어가 여러 개 있어도 그 설명 자체는 1개로 세며, 마지막에 틀린 설명의 총개수를 선택지와 맞춘다.

암기 포인트

EPIRB는 Emergency, GMDSS는 Maritime·Safety, SART는 Search and Rescue Transponder이다.

NoteBase

문 17. 다음 <보기>는 「SMCP(Standard Marine Communication Phrases)」상 도선에 관한 내용이다. 괄호 안에 들어갈 단어를 가장 옳은 순서로 나열한 것은?

<보기>
· Pilotage is (㉠). 도선은 의무적이다.
· You are (㉡) from pilotage.
귀선은 도선이 면제되었다.
· What is your distance (㉢) pilot station?
도선점으로부터 거리가 얼마인가?
· Is the pilot boat (㉣) station?
도선선은 정위치에 있는가?

① ㉠: compulsory, ㉡: required, ㉢: on, ㉣: from
② ㉠: exemption, ㉡: exempted, ㉢: from, ㉣: on
③ ㉠: compulsory, ㉡: exempted, ㉢: from, ㉣: on
④ ㉠: exemption, ㉡: required, ㉢: on, ㉣: from

정답 3번

출제 포인트

도선 관련 SMCP 문장에서 의미와 문법에 맞는 단어 및 전치사의 결합을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

compulsory는 '의무적인'이라는 뜻의 형용사이므로 Pilotage is compulsory로 쓴다. '도선이 면제되었다'는 be exempted from pilotage로 표현한다. 출발점을 나타내는 거리는 distance from을 쓰고, 도선선이 지정 위치에 있는지는 on station으로 표현한다. 따라서 순서는 compulsory－exempted－from－on이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠ compulsory는 맞지만, ㉡ required, ㉢ on, ㉣ from이 틀렸다. 올바르게는 You are exempted from pilotage, distance from pilot station, the pilot boat on station이므로 ㉡ exempted, ㉢ from, ㉣ on이다.
② X — ㉠ exemption은 명사이므로 Pilotage is 뒤에서 '의무적이다'라는 뜻을 만들 수 없고, ㉣ from도 틀렸다. 올바르게는 ㉠ compulsory, ㉣ on이며 전체 순서는 compulsory－exempted－from－on이다.
③ O — Pilotage is compulsory, You are exempted from pilotage, distance from pilot station, the pilot boat on station이 모두 의미와 문법에 맞는다.
④ X — exemption, required, on, from이 모두 해당 문맥에 맞지 않는다. 올바르게는 각각 compulsory, exempted, from, on이다.

오답 포인트

exemption은 '면제'라는 명사이고 compulsory는 '의무적인'이라는 형용사이다. 또한 exempted는 from과, 출발점까지의 거리를 묻는 distance도 from과 결합하지만, 지정 위치에 있다는 표현은 on station이다. 품사와 전치사를 따로 보지 않고 한국어 뜻만 대응시키면 오답이 된다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 be동사 뒤에 필요한 품사를 확인하고, 이어서 고정 결합을 확인한다. '의무적이다'는 be compulsory, '~에서 면제되다'는 be exempted from, '~로부터의 거리'는 distance from, '정위치에 있다'는 be on station으로 판단한다.

암기 포인트

도선 SMCP 핵심 결합은 compulsory / exempted from / distance from / on station이다.

NoteBase

문 18. 다음 <보기>가 설명하는 표준조타명령으로 가장 옳은 것은?

<보기>
Steer a steady course on the compass heading indicated at the time of the order. The helmsman is to repeat the order and call out the compass heading on receiving the order.

① Meet her
② Nothing to port/starboard
③ Midships
④ Steady as she goes

정답 4번

출제 포인트

표준조타명령의 문구와 그에 따른 조타 동작을 정확히 연결하는 문제이다. <보기>의 핵심은 명령 당시 지시된 나침반 침로를 그대로 유지하고, 조타수가 명령을 복창한 뒤 그 침로를 보고한다는 점이다.

핵심 개념

Steady as she goes: 명령을 받은 시점에 지시된 나침반 침로로 선박을 안정되게 조종하는 명령이다.
Meet her: 선박이 선회할 때 선수의 회두를 억제하는 명령이다.
Nothing to port/starboard: 선수가 좌현 또는 우현 쪽으로 넘어가지 않게 하는 명령이다.
Midships: 타를 선박의 정중앙인 선수미선 방향에 두는 명령이다.

선지별 해설

① X — Meet her는 선회 중인 선수의 회두를 억제하라는 명령이다. <보기>처럼 현재의 나침반 침로를 유지하라는 뜻이 아니다. 올바르게는 '선수의 회두를 억제한다'이다.
② X — Nothing to port/starboard는 선수가 지정된 좌현 또는 우현 쪽으로 넘어가지 않게 하라는 명령이다. 일정한 나침반 침로를 그대로 유지하라는 명령과는 다르다. 올바르게는 '선수가 좌현 또는 우현 쪽으로 넘어가지 않게 한다'이다.
③ X — Midships는 타를 선수미선 방향의 중앙 위치에 두라는 명령이다. 명령 당시의 나침반 침로를 유지하라는 뜻이 아니다. 올바르게는 '타를 정중앙에 둔다'이다.
④ O — Steady as she goes는 명령 당시 지시된 나침반 침로를 안정되게 유지하라는 명령이다. 조타수가 명령을 복창하고 그 침로를 보고한다는 <보기>의 설명과 정확히 일치한다.

NoteBase

오답 포인트

세 명령 모두 선박의 방향 제어와 관련되어 혼동하기 쉽다. 그러나 ①은 회두 억제, ②는 특정 현 방향으로의 이탈 방지, ③은 타의 중앙 배치이고, <보기>는 '명령 당시의 compass heading 유지'를 직접 말하므로 ④에 해당한다.

다시 나오면 이렇게 판단

설명에서 compass heading을 유지하고 조타수가 그 침로를 보고한다는 단서가 나오면 Steady as she goes로 판단한다. 선수의 회두 억제는 Meet her, 특정 현으로의 이탈 금지는 Nothing to port/starboard, 타의 중앙 배치는 Midships로 구분한다.

암기 포인트

Steady as she goes는 '지금 지시된 침로 그대로', Meet her는 '회두 억제', Nothing to port/starboard는 '그 현으로 넘어가지 않기', Midships는 '타 중앙'이다.

NoteBase

문 19. 다음 중 <보기>의 괄호 안에 들어갈 단어를 가장 옳은 순서로 나열한 것은?

<보기>
° (㉠) is the angle between the ship's track and the true meridian.
° (㉡) is a curved line that cuts all meridians at the same angle.
° (㉢) is a great circle through the geographical poles of the earth.

① ㉠: True course, ㉡: Rhumb line, ㉢: Meridian
② ㉠: Magnetic course, ㉡: Line of position, ㉢: Equator
③ ㉠: Compass course, ㉡: Great circle, ㉢: Rhumb line
④ ㉠: Ship's course, ㉡: Prime vertical, ㉢: Latitude

정답 1번

출제 포인트

선박의 침로를 재는 기준과 항정선·자오선의 정의를 정확히 연결하는 문제이다.

핵심 개념

True course(진침로): 선박의 항적과 진자오선이 이루는 각이다.
Rhumb line(항정선): 모든 자오선과 같은 각도로 만나는 곡선이다.
Meridian(자오선): 지구의 지리적 양극을 지나는 대권이다.
Magnetic course(자침로)는 자자오선, Compass course(나침로)는 나침의 북을 기준으로 한다.

선지별 해설

① O — ㉠ True course, ㉡ Rhumb line, ㉢ Meridian가 보기의 세 정의와 각각 정확히 일치한다.
② X — ㉠의 Magnetic course는 진자오선이 아니라 자자오선을 기준으로 한 침로이고, ㉡의 Line of position은 선박의 위치가 놓여 있다고 판단되는 선이며, ㉢의 Equator는 양극을 통과하지 않고 양극에서 같은 거리에 있는 대권이다. 올바르게는 ㉠ True course, ㉡ Rhumb line, ㉢ Meridian이다.
③ X — ㉠의 Compass course는 나침의 북을 기준으로 한 침로이고, ㉡의 Great circle은 지구 중심을 지나는 평면과 지표가 만나는 원으로 일반적으로 모든 자오선과 같은 각도로 만나지 않으며, ㉢의 Rhumb line은 양극을 지나는 대권을 뜻하지 않는다. 올바르게는 ㉠ True course, ㉡ Rhumb line, ㉢ Meridian이다.
④ X — ㉠의 Ship's course는 선박이 나아가는 방향을 가리키는 일반 표현이라 진자오선을 기준으로 한 각이라는 뜻이 특정되지 않고, ㉡의 Prime vertical은 관측자의 동점과 서점 및 천정을 지나는 수직권이며, ㉢의 Latitude는 적도에서 북쪽 또는 남쪽으로 잰 각거리이다. 올바르게는 ㉠ True course, ㉡ Rhumb line, ㉢ Meridian이다.

NoteBase

오답 포인트

True·Magnetic·Compass course는 모두 침로이지만 기준 북이 각각 진북·자북·나침의 북으로 다르다. 또한 Rhumb line의 핵심은 자오선과 이루는 각이 일정하다는 점이고, Meridian의 핵심은 지리적 양극을 지나는 대권이라는 점이다.

다시 나오면 이렇게 판단

침로는 기준이 true meridian이면 True course로 판단한다. 선의 정의는 '모든 자오선과 같은 각'이면 Rhumb line, '지리적 양극을 지나는 대권'이면 Meridian으로 판단한다.

암기 포인트

진자오선의 각은 True course, 일정한 교각은 Rhumb line, 양극을 지나는 대권은 Meridian이다.

NoteBase

문 20. 다음 <보기> 중 「COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」상 Action by Stand-on Vessel에 대한 설명으로 옳은 것은 모두 몇 개 인가?

<보기>
㉠ Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.
㉡ Where one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.
㉢ This Rule does not relieve the stand-on vessel of her obligation to keep out of the way.
㉣ When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed 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.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 17의 유지선(stand-on vessel)이 취해야 할 조치를 묻는다. 핵심은 피항선의 조치를 정한 Rule 16과 유지선의 조치를 정한 Rule 17을 구별하는 것이다.

용어 풀이

피항선(give-way vessel)은 다른 선박의 진로를 피해야 하는 선박이고, 유지선(stand-on vessel)은 원칙적으로 침로와 속력을 유지하는 선박이다.

핵심 구분

㉠은 피항선이 가능한 한 조기에 충분한 피항 동작을 취해야 한다는 Rule 16의 내용이므로 해당하지 않는다.
㉡은 한 선박이 피항하여야 할 때 다른 선박이 침로와 속력을 유지하여야 한다는 Rule 17(a)(i)의 내용이므로 옳다.
㉢은 의무의 주체가 잘못되었다. Rule 17은 피항선(give-way vessel)의 피항 의무를 면제하지 않는다고 규정한다.
㉣은 피항선의 동작만으로 충돌을 피할 수 없을 만큼 가까워진 경우 유지선도 충돌 방지에 가장 도움이 되는 동작을 취하여야 한다는 Rule 17(b)의 내용이므로 옳다.
따라서 옳은 것은 ㉡과 ㉣의 2개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳은 것은 1개가 아니라 ㉡과 ㉣의 2개이다. 틀린 표현: '1개' → 올바른 표현: '2개'이다.
② O — 옳은 것은 ㉡과 ㉣의 2개이므로 맞다.
③ X — 옳은 것은 3개가 아니라 ㉡과 ㉣의 2개이다. 틀린 표현: '3개' → 올바른 표현: '2개'이다.
④ X — 옳은 것은 4개가 아니라 ㉡과 ㉣의 2개이다. 틀린 표현: '4개' → 올바른 표현: '2개'이다.

오답 포인트

㉠은 문장 자체는 COLREG의 올바른 규정이지만 유지선이 아니라 피항선의 동작을 정한 Rule 16이다. 또한 ㉢은 Rule 17(d)의 'give-way vessel'을 'stand-on vessel'로 바꾼 것이 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 행동 주체를 확인한다. 조기에 충분히 피하는 주체는 피항선이고, 원칙적으로 침로와 속력을 유지하다가 필요하면 충돌 회피 동작을 하는 주체는 유지선이다. Rule 17도 피항선의 피항 의무를 면제하지 않는다.

암기 포인트

Rule 16은 피항선의 조기·충분한 피항, Rule 17은 유지선의 침로·속력 유지와 단계적 충돌 회피이다.

NoteBase