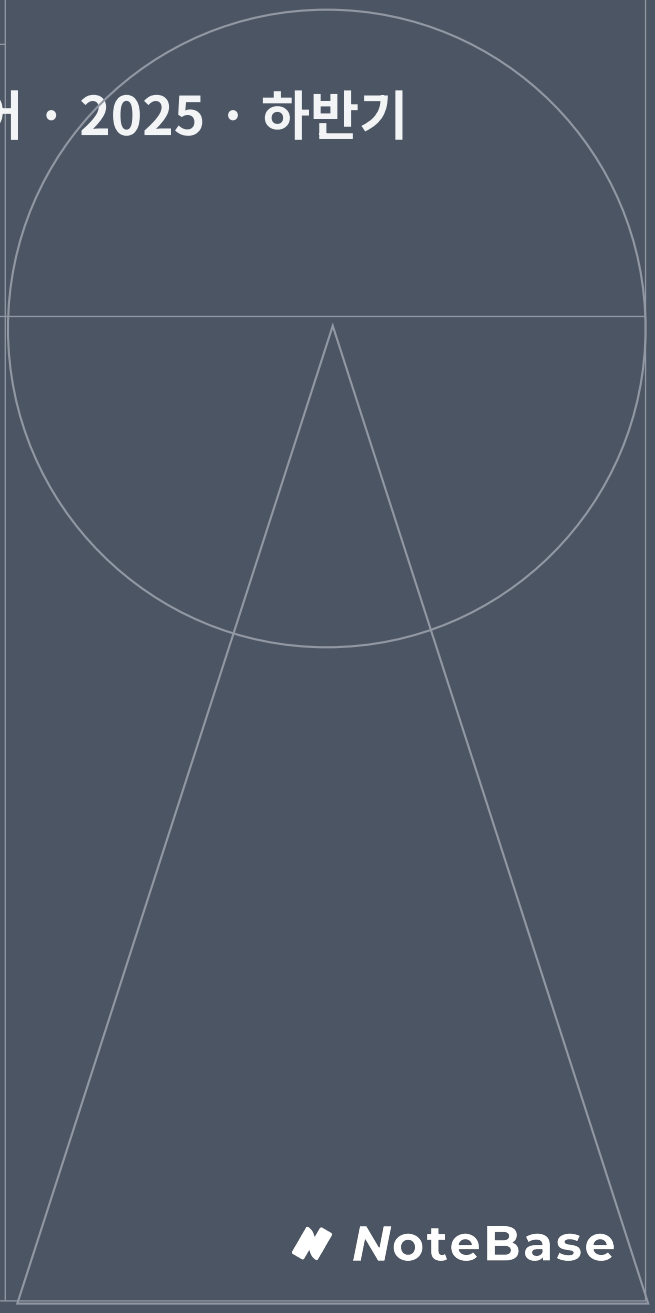
기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2025 · 하반기



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2025 · 하반기

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2025 · 하반기

문 1. 다음은 「UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea)」상 외국선박의 영해 내 무해통항에 관한 내용이다. 밑줄 친 부분에 해당하는 경우로 가장 옳지 않은 것은?

< 보 기 >

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 exercise or practice with weapons of any kind

② any fishing activities

③ any pollution by force majeure

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

정답 3번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제19조 제2항이 외국선박의 통항을 연안국의 평화·질서·안전을 해치는 것으로 보는 활동을 구별하는 문제이다. 핵심은 오염의 경우 모든 오염이 아니라 협약에 반하는 고의적이고 중대한 오염행위가 규정되어 있다는 점이다.

용어 풀이

무해통항은 외국선박이 연안국의 평화·질서·안전을 해치지 않으면서 영해를 통항하는 것을 말한다.

핵심 구분

UNCLOS 제19조 제2항은 모든 종류의 무기훈련·무기연습, 모든 어로활동, 항공기의 발진·착륙·탑재 등을 유해한 활동으로 열거한다. 오염은 그 범위를 넓게 정한 것이 아니라 '협약에 반하는 고의적이고 중대한 오염행위'로 한정한다.

NoteBase

선지별 해설

① O
- 모든 종류의 무기를 사용한 훈련이나 연습은 UNCLOS 제19조 제2항이 열거한 유해한 활동에 해당한다.

② O
- 모든 어로활동은 통항과 직접 관련 없는 활동으로서 같은 조항에 명시되어 있다.

③ X
- 불가항력에 의한 모든 오염을 유해한 활동으로 규정한 것이 아니다. 오염에 관한 조문은 행위의 고의성·중대성과 협약 위반성을 요구한다.
- 틀린 표현: any pollution by force majeure
- 올바른 표현: any act of wilful and serious pollution contrary to this Convention

④ O
- 항공기를 발진시키거나 착륙시키거나 선박에 탑재하는 행위는 같은 조항이 열거한 유해한 활동에 해당한다.

오답 포인트

③의 force majeure를 오염 조항의 문구로 오인하기 쉽다. 불가항력은 UNCLOS 제18조 제2항에서 정선·투묘가 통항에 포함될 수 있는 사유로 등장하며, 제19조 제2항의 오염 문구는 wilful and serious이다.

다시 나오면 이렇게 판단

유해통항 활동의 영문 표현을 판단할 때에는 범위를 나타내는 단어까지 확인한다. 무기훈련과 어로활동은 any로 넓게 열거되지만, 오염은 wilful and serious라는 누적 요건으로 한정된다.

암기 포인트

오염은 '고의적이고 중대한 오염', 불가항력은 정선·투묘의 허용 사유이다.

NoteBase

문 2. 다음 중 <보기>의 빈칸에 들어갈 표준조타명령으로 가장 옳은 것은?

<보기>
(㉠) : Avoid allowing the vessel’s head to go to port.
(㉡) : Reduce swing as rapidly as possible.

① ㉠: Nothing to port, ㉡: Steady
② ㉠: Nothing to port, ㉡: Meet her
③ ㉠: Nothing to starboard, ㉡: Steady
④ ㉠: Nothing to starboard, ㉡: Meet her

정답 1번

출제 포인트

표준조타명령인 Nothing to port, Nothing to starboard, Steady, Meet her의 의미를 정확히 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Nothing to port는 선수가 좌현 쪽으로 향하지 않게 한다는 명령이고, Nothing to starboard는 선수가 우현 쪽으로 향하지 않게 한다는 명령이다.
Steady는 선회 운동을 가능한 한 빨리 줄인다는 명령이다.
Meet her는 선회 중인 선수의 회두를 억제하여 더 돌아가지 않게 한다는 명령이다.

선지별 해설

① O — ㉠의 ‘Avoid allowing the vessel’s head to go to port.’는 Nothing to port이고, ㉡의 ‘Reduce swing as rapidly as possible.’은 Steady이므로 두 명령이 모두 맞는다.
② X — ㉡의 Meet her가 틀린 표현이다. Meet her는 선회 중인 선수의 회두를 억제하는 명령이며, ㉡에는 Steady가 들어가야 한다.
③ X — ㉠의 Nothing to starboard가 틀린 표현이다. Nothing to starboard는 선수가 우현으로 향하지 않게 한다는 뜻이므로, 좌현으로 향하지 않게 하는 ㉠에는 Nothing to port가 들어가야 한다. ㉡의 Steady는 맞다.
④ X — ㉠과 ㉡이 모두 틀렸다. ㉠의 Nothing to starboard는 Nothing to port로, ㉡의 Meet her는 Steady로 고쳐야 한다.

NoteBase

오답 포인트

Nothing to port에서 port는 금지되는 회두 방향이므로 좌현으로 향하지 않게 한다는 뜻이다. 또한 Meet her는 이미 진행 중인 회두를 억제하는 명령이고, 선회 운동을 가능한 한 빨리 줄이라는 표현에 직접 대응하는 명령은 Steady이다.

다시 나오면 이렇게 판단

Nothing to 뒤의 방향은 선수가 향하지 않아야 할 방향으로 판단한다. Reduce swing as rapidly as possible이 제시되면 Steady, 선회 중인 선수의 회두를 억제한다는 의미이면 Meet her로 구별한다.

암기 포인트

Nothing to port는 좌현 회두 금지, Steady는 선회 운동의 신속한 감소이다.

NoteBase

문 3. 다음 중 「PROPER USE OF VHF CHANNELS AT SEA」상 피해야 하는 것으로 가장 옳지 않은 것은?

① Repetition of words and phrases unless specifically requested by the receiving station.

② Communications not related to safety and navigation on port operation channels.

③ Use of offensive language.

④ Transmitting with correct identification.

정답 4번

출제 포인트

이 문제는 해상 VHF 통신에서 피해야 할 행위와 올바른 통신 행위를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

해상 VHF 통신 규율은 조난·긴급·안전 및 항해 관련 통신이 방해받지 않도록 불필요한 교신을 줄이고, 송신자를 정확히 식별하며, 적절한 언어를 사용하는 원칙이다. 따라서 수신국이 요청하지 않은 반복, 항만 운용 채널에서의 안전·항해와 무관한 통신, 모욕적 언어는 피하지만 정확한 식별을 수반한 송신은 피할 대상이 아니다.

선지별 해설

① X — Repetition of words and phrases unless specifically requested by the receiving station은 수신국이 특별히 요청하지 않은 단어나 구문의 반복을 뜻한다. 불필요하게 채널을 점유하므로 피해야 하는 행위이다. 이 선지가 피하지 않아도 되는 행위를 나타내려면 '수신국이 특별히 요청한 경우의 반복'으로 고쳐야 한다.

② X — Communications not related to safety and navigation on port operation channels는 항만 운용 채널에서 안전과 항해에 관계없는 통신을 하는 행위이다. 채널의 용도와 맞지 않으므로 피해야 한다. 피하지 않아도 되는 통신으로 고치면 '항만 운용 채널에서 이루어지는 안전 및 항해 관련 통신'이다.

③ X — Use of offensive language는 모욕적이거나 불쾌감을 주는 언어의 사용을 뜻하며, 명시적으로 피해야 하는 행위이다. 올바르게는 '정중하고 명확한 통신 언어의 사용'이다.

④ O — Transmitting with correct identification은 정확한 식별 정보를 밝히고 송신하는 행위이다. 지침이 피하도록 한 것은 transmitting without correct identification, 즉 정확한 식별 없이 송신하는 행위이므로, correct identification이 있는 송신은 피해야 할 행위가 아니다.

오답 포인트

④의 with를 without으로 잘못 읽는 것이 핵심 함정이다. 지침은 정확한 식별을 한 송신이 아니라 정확한 식별 없이 하는 송신을 피하도록 한다. 또한 ①의 unless specifically requested는 수신국의 특별한 요청이 있을 때에는 반복할 수 있다는 예외를 나타낸다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

피해야 할 행위인지 판단할 때 채널을 불필요하게 점유하는지, 채널의 안전·항해 목적과 관련되는지, 언어가 적절한지, 송신자를 정확히 식별하는지를 확인한다. 특히 with·without과 unless 같은 제한·예외 표현이 원칙의 방향을 뒤집는지 살핀다.

암기 포인트

VHF 통신은 불필요한 반복·목적 외 통신·모욕적 언어·식별 없는 송신을 피한다. 정확한 식별이 있는 송신은 올바른 사용이다.

NoteBase

문 4. 다음 <보기> 중 「SMCP(Standard Marine Communication Phrases)」의 일반적 원칙에 관한 내용으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>

㉠ Responses to orders and answers to questions of special importance both in external and on-board communication are given in wording in the phrases concerned.

㉡ Numbers are to be spoken in separate digits except when rudder angles, e.g. in wheel orders, are given.

㉢ The bearing of the mark or vessel concerned is the bearing in the 360 degree notation from north (true north unless otherwise stated), include in the case of relative bearings.

㉣ When the position is related to a mark, the mark shall be a indefinite charted object.

㉤ Relative bearings can be expressed in degrees relative to the vessel's head. More frequently this is in relation to the port or starboard bow.

① 없음

② 1개

③ 2개

④ 3개

정답 3번

출제 포인트

SMCP의 일반 원칙 가운데 방위 표시 방법과 기준물의 요건을 정확히 구별하여 옳지 않은 문장의 개수를 판단하는 문제이다.

NoteBase

핵심 개념

SMCP는 선박 간 또는 선내 의사소통에서 오해를 줄이기 위해 응답 방식, 숫자 발음, 방위 표시와 기준물 선택을 표준화한 표현 체계이다.
㉠은 옳다. 중요한 명령에 대한 응답과 질문에 대한 답변은 해당 표준 문구에 정해진 표현으로 한다.
㉡은 옳다. 숫자는 원칙적으로 각 자리 숫자를 따로 발음하지만, 조타 명령의 타각은 예외이다.
㉢은 틀리다. 360도 방식의 방위는 북쪽을 기준으로 하지만 상대방위는 이에 포함되지 않는다. 따라서 'include'는 'except'로 고쳐야 한다.
㉣은 틀리다. 위치를 어떤 물표와 관련지어 나타낼 때 그 물표는 해도에 표시된 명확한 물표여야 한다. 따라서 'a indefinite charted object'는 'a definite charted object'로 고쳐야 한다.
㉤은 옳다. 상대방위는 선수 방향을 기준으로 한 각도로 나타낼 수 있으며, 보통 좌현 선수 또는 우현 선수와의 관계로 표현한다.
따라서 옳지 않은 문장은 ㉢과 ㉣의 2개이다.

선지별 해설

① X — 옳지 않은 문장은 없지 않고 ㉢과 ㉣의 2개이다. '없음'은 '2개'로 고쳐야 한다.
② X — 옳지 않은 문장은 1개가 아니라 ㉢과 ㉣의 2개이다. '1개'는 '2개'로 고쳐야 한다.
③ O — 옳지 않은 문장이 ㉢과 ㉣로 모두 2개이므로 맞는다.
④ X — 옳지 않은 문장은 3개가 아니라 ㉢과 ㉣의 2개이다. '3개'는 '2개'로 고쳐야 한다.

오답 포인트

㉢은 문장 대부분이 맞지만 'include' 하나 때문에 틀리고, ㉣도 'charted object'가 아니라 그 앞의 'indefinite' 때문에 틀린다. 긴 문장의 전체 인상으로 판단하면 두 부정확한 한 단어를 놓치기 쉽다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 문장에서 원칙과 예외를 나타내는 단어를 먼저 확인한다. 방위는 360도 진방위와 상대방위를 구분하고, 위치 기준물은 해도에 표시된 명확한 물표인지 확인한 뒤 틀린 문장의 수를 센다.

암기 포인트

360도 방위에는 상대방위를 포함하지 않고, 위치 기준물은 definite charted object이다.

NoteBase

문 5. 다음 중 「COLREGs(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」상 안전한 속력을 결정할 때 Radar 사용 가능한 선박이 고려해야 할 사항으로 가장 옳지 않은 것은?

① The characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment.

② The traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels.

③ The number of radar, ship nationality and type of vessel detected by radar.

④ The effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference.

정답 3번

쟁점

이 문제는 COLREGs Rule 6의 안전한 속력 결정 요소에 관한 문제이다. 핵심은 모든 선박이 공통으로 고려하는 요소와 작동 가능한 레이더를 갖춘 선박이 추가로 고려하는 요소를 구별하는 것이다.

용어 풀이

안전한 속력(safe speed)은 당시의 사정과 조건에 맞추어 충돌을 피하기 위한 적절하고 효과적인 조치를 할 수 있고, 적절한 거리 안에서 정지할 수 있는 속력이다.

핵심 구분

COLREGs Rule 6은 모든 선박에 교통 밀도 등을 고려하게 하고, 작동 가능한 레이더를 갖춘 선박에는 레이더 장비의 특성·효율·한계, 해면 상태·기상·기타 간섭이 탐지에 미치는 영향, 레이더로 탐지된 선박의 수·위치·움직임 등을 추가로 고려하게 한다. 레이더로 탐지된 선박에 관하여 규칙이 열거하는 것은 국적과 선종이 아니라 위치와 움직임이다.

선지별 해설

① O — 레이더 장비의 특성, 효율 및 한계는 작동 가능한 레이더를 갖춘 선박이 추가로 고려해야 하는 요소이다.
② O — 어선이나 그 밖의 선박이 밀집한 정도를 포함한 교통 밀도는 모든 선박이 안전한 속력을 정할 때 고려해야 하므로, 레이더 사용이 가능한 선박도 이를 고려해야 한다.
③ X — 선박의 수는 맞지만, 국적(ship nationality)과 선종(type of vessel)은 Rule 6이 열거한 레이더 탐지 선박 관련 요소가 아니다. 틀린 표현: “The number of radar, ship nationality and type of vessel detected by radar.” 올바른 표현: “The number, location and movement of vessels detected by radar.”
④ O — 해면 상태, 기상 및 그 밖의 간섭원이 레이더 탐지에 미치는 영향은 작동 가능한 레이더를 갖춘 선박의 추가 고려 요소이다.

NoteBase

오답 포인트

③은 실제 조문 표현인 ‘the number, location and movement’를 ‘the number of radar, ship nationality and type of vessel’로 바꾸어 놓은 선지이다. 특히 number 뒤의 대상이 radar가 아니라 vessels라는 점과, nationality·type이 아니라 location·movement라는 점이 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

레이더 관련 선지는 장비 자체의 성능·한계, 탐지를 방해하는 환경, 탐지 대상의 수·위치·움직임으로 나누어 확인한다. 여기에 레이더 거리 눈금의 제약, 소형 선박·얼음·부유물이 충분한 거리에서 탐지되지 않을 가능성, 레이더를 이용한 가시거리의 더 정확한 평가도 포함된다.

암기 포인트

레이더 탐지 선박은 ‘수·위치·움직임(number, location and movement)’으로 기억한다.

NoteBase

문 6. 다음은 「COLREGs(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」상 Visibility of Light에 관한 내용이다. <보기>의 ㉠부터 ㉤까지 빈칸에 들어갈 숫자를 모두 합한 값은?

<보기>
The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in Section 8 Annex I to these Regulation so as to be visible at the following minimum ranges:
(a) In vessels of (㉠) metres or more in length;
- a masthead light, 6 miles;
- a sidelight, (㉡) miles;
(b) In vessels of (㉢) metres or more in length but less than (㉣) metres in length;
- a masthead light, 5 miles; except that where the length of the vessel is less than (㉤) metres, (㉥) miles;
- a sidelight, (㉦) miles;
(c) In vessels of less than (㉤) metres in length;
- a masthead light, 2 miles;

① 152
② 92
③ 153
④ 93

정답 1번

쟁점

이 문제는 COLREGs Rule 22가 정한 선박 길이별 등화의 최소 시인거리 수치를 알고, 빈칸의 값을 정확히 합산하는 문제이다. 핵심은 선박 길이의 구간 기준과 각 구간의 마스트헤드등·현등 시인거리를 구별하는 것이다.

용어 풀이

마스트헤드등(masthead light)은 선박의 중심선 위에 표시하는 흰색 등화이고, 현등(sidelight)은 좌현의 붉은색 등화와 우현의 녹색 등화를 말한다. 최소 시인거리는 해당 등화가 규칙에서 정한 조건으로 보여야 하는 최소 거리를 뜻한다.

NoteBase

핵심 구분

Rule 22에 따르면 길이 50미터 이상 선박의 마스트헤드등은 6마일, 현등은 3마일까지 보여야 한다. 길이 12미터 이상 50미터 미만 선박의 마스트헤드등은 5마일이 원칙이지만, 길이 20미터 미만이면 3마일이며 현등은 2마일이다. 길이 12미터 미만 선박의 마스트헤드등은 2마일이다. 따라서 ㉠~㉧은 50, 3, 12, 50, 20, 3, 2, 12이고, 합은 50 + 3 + 12 + 50 + 20 + 3 + 2 + 12 = 152이다.

선지별 해설

① O — 빈칸의 합이 152이므로 옳다.
② X — 92는 빈칸 8개의 합과 일치하지 않는다. 틀린 표현: 92 → 올바른 표현: 152.
③ X — 153은 정확한 합보다 1 크다. 틀린 표현: 153 → 올바른 표현: 152.
④ X — 93은 빈칸 8개의 합과 일치하지 않는다. 틀린 표현: 93 → 올바른 표현: 152.

오답 포인트

길이 구간의 경계값 50·12·20과 시인거리 3·3·2를 섞거나, 마지막 ㉧의 12를 빠뜨리면 오답이 된다. 특히 20미터 미만 선박의 마스트헤드등 시인거리 3마일은 길이 기준값 20과 별개의 값이다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 길이 구간을 '50 이상 / 12 이상 50 미만 / 12 미만'으로 나누고, 중간 구간의 예외인 '20 미만이면 마스트헤드등 3마일'을 따로 표시한 뒤 빈칸을 순서대로 대입하여 합산한다.

암기 포인트

길이 기준은 50-12-20-12, 필요한 시인거리는 3-3-2로 묶으면 ㉠~㉧을 빠르게 복원할 수 있다.

NoteBase

문 7. 다음은 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」상 훈련에 관한 내용이다. <보기>에서 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
- On a ship engaged on a voyage, where passengers are scheduled to be on board for more than ㉠18h, musters of ㉡newly-embarked passengers shall take place prior to or ㉢immediately upon departure.
- On passenger ships, an abandon ship drill and fire drill shall take place ㉣weekly.

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 2번

쟁점

이 문제는 SOLAS상 새로 승선한 여객의 소집 시기와 여객선의 퇴선·소화 훈련 주기를 묻는 문제이다. 핵심은 소집 대상 항해의 시간 기준과 훈련 주기를 정확히 구별하는 것이다.

용어 풀이

muster는 비상시에 대비하여 여객이나 선원을 지정된 장소에 집합시키고 필요한 안전지침을 전달하는 소집을 뜻한다. abandon ship drill은 퇴선 훈련, fire drill은 소화 훈련이다.

핵심 구분

SOLAS 규칙 III/19.2.2에 따르면 여객이 24시간을 초과하여 승선할 예정인 항해에서는 새로 승선한 여객의 소집을 출항 전 또는 출항 즉시 실시하여야 한다. 따라서 ㉠ 18h는 틀리고 24h가 맞으며, ㉡ newly-embarked와 ㉢ immediately는 옳다. 또한 SOLAS 규칙 III/30.2에 따르면 여객선의 퇴선 훈련과 소화 훈련은 매주 실시하므로 ㉣ weekly도 옳다. 옳지 않은 것은 ㉠ 하나뿐이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- 옳지 않은 표현은 ㉠ 하나이므로 '없음'은 틀리다.
- 틀린 표현: 없음
- 올바른 표현: 1개

② O
- ㉠의 18h만 잘못되었고 ㉡ newly-embarked, ㉢ immediately, ㉣ weekly는 모두 옳으므로 옳지 않은 것은 1개이다.

③ X
- 옳지 않은 표현은 ㉠ 하나뿐이므로 '2개'는 틀리다.
- 틀린 표현: 2개
- 올바른 표현: 1개

④ X
- 옳지 않은 표현은 ㉠ 하나뿐이므로 '3개'는 틀리다.
- 틀린 표현: 3개
- 올바른 표현: 1개

오답 포인트

㉠의 18h를 실제 기준인 24h와 혼동하거나, 새로 승선한 여객의 소집 시기인 '출항 전 또는 출항 즉시'와 여객선 훈련 주기인 '매주'를 서로 다른 규정이라는 이유로 틀렸다고 판단하기 쉽다.

다시 나오면 이렇게 판단

여객 소집 문장은 '24시간 초과 항해·새로 승선한 여객·출항 전 또는 즉시'의 세 요소로 확인하고, 여객선 퇴선·소화 훈련은 '매주'로 판단한다. 그런 다음 틀린 밑줄의 수를 선택지와 대조한다.

암기 포인트

여객 소집은 24시간 초과·출항 전 또는 즉시, 여객선 퇴선·소화 훈련은 매주이다.

NoteBase

문 8. 다음은 「IAMSAR(International Aeronautical and Marine Search and Rescue manual)」상 용어에 관한 내용이다. <보기>에서 옳지 않은 것을 모두 선택한 것은?

<보기>
㉠ 'Datum' is a geographic point, line, or area used as a reference in search planning.
㉡ 'EPIRB' is a device, usually carried aboard maritime craft, that transmits a signal that alerts search and rescue authorities and enables rescue units to locate the scene of the distress.
㉢ 'Sector Search' is Most effective when the position of the search object is accurately known and the search area is small.
㉣ 'Track Line Search' is started from highest peak and goes from top to bottom with new search altitude for each circuit.
㉤ 'Scharnov Turn' cannot be carried out effectively unless the time elapsed between occurrence of the incident and the commencement of the manoeuvre is known.
㉥ 'Rescue Seat' can be used to winch only one person at once.

① ㉠, ㉡
② ㉡, ㉢
③ ㉣, ㉤
④ ㉣, ㉥

정답 4번

출제 포인트

IAMSAR 수색·구조 용어의 정의와 각 장비·수색 방식의 핵심 특징을 정확히 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Datum은 수색 계획의 기준으로 삼는 지리적 점·선·구역이다. EPIRB는 조난 신호를 송신하여 수색구조 기관에 경보를 보내고 구조 세력이 조난 현장을 찾도록 돕는 장치이다. Sector Search는 수색 대상의 위치가 정확히 알려져 있고 수색 구역이 좁을 때 효과적이다. Track Line Search는 항공기나 선박이 지나갈 것으로 예상되는 항로를 따라 수색하는 방식이다. Scharnow Turn은 사고 발생 후 기동을 시작하기까지의 경과 시간을 알아야 효과적으로 수행할 수 있는 사람 추락 대응 기동이다. Rescue Seat는 한 번에 두 사람을 인양할 수 있는 구조 장비이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠과 ㉡은 모두 옳은 설명이므로 '옳지 않은 것'의 조합이 아니다. ㉠의 Datum은 수색 계획의 기준이 되는 점·선·구역이고, ㉡의 EPIRB는 조난 경보와 위치 확인을 돕는 신호를 송신한다. 틀린 부분은 두 진술을 옳지 않은 것으로 묶은 것이며, 올바르게는 ㉠과 ㉡ 모두 옳다.
② X — ㉡과 ㉢은 모두 옳다. Sector Search는 수색 대상의 위치를 정확히 알고 수색 범위가 작을 때 가장 효과적이다. 틀린 부분은 ㉡과 ㉢을 옳지 않은 진술로 본 것이며, 올바르게는 두 진술 모두 옳다.
③ X — ㉣은 옳지 않지만 ㉤은 옳으므로 옳지 않은 것을 모두 고른 조합이 아니다. ㉣의 '가장 높은 봉우리에서 시작하여 회로마다 고도를 바꾸며 아래로 내려간다'는 설명은 Track Line Search가 아니라 Contour Search에 해당한다. Track Line Search는 예정 항로나 이동 경로를 따라 수색하는 방식이다. ㉤의 Scharnow Turn은 사고 발생부터 기동 개시까지의 경과 시간을 알아야 효과적으로 수행할 수 있다. 올바른 옳지 않은 진술의 조합은 ㉣과 ㉥이다.
④ O — ㉣과 ㉥은 모두 옳지 않다. ㉣은 Track Line Search에 Contour Search의 특징을 잘못 연결하였다. ㉥의 '한 번에 한 사람만'이 틀렸으며, Rescue Seat는 한 번에 두 사람을 인양할 수 있다.

오답 포인트

㉣은 산악 지형을 고도별로 도는 Contour Search의 설명을 Track Line Search에 붙인 함정이다. ㉥은 Rescue Seat의 동시 인양 인원을 한 사람으로 축소한 함정이다. ㉤은 낯선 기동 명칭 때문에 틀린 진술처럼 보이지만 경과 시간을 알아야 한다는 내용은 옳다.

다시 나오면 이렇게 판단

수색 방식은 이름이 가리키는 경로를 먼저 연결한다. Track Line은 예정 항로를 따라가고, Contour는 지형의 등고선을 따라 고도를 바꾸며 돈다. 구조 장비는 한 번에 수용할 수 있는 인원까지 함께 확인한다.

암기 포인트

Track Line은 항로, Contour는 등고선, Rescue Seat는 2인 인양이다.

NoteBase

문 9. 다음 <보기> 중 「ISPS Code(International Code for the Security of Ships and of Port Facilities)」상 적용 범위에 해당하지 않는 선박은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ passenger ship engaged on international voyages
㉡ cargo ship of 1,000 gross tonnage engaged on international voyages
㉢ mobile offshore drilling unit not engaged on international voyages
㉣ ship operated by a Contracting Government and used only on Goverment non-commercial service.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 2번

쟁점

이 문제는 ISPS Code의 선박별 적용 범위와 적용 제외 대상을 구별하는 문제이다. 핵심은 국제항해 여부, 화물선의 총톤수 기준, 정부 비상업용 선박의 예외를 차례로 확인하는 것이다.

용어 풀이

ISPS Code = 선박과 항만시설의 보안을 강화하기 위한 국제선박·항만시설 보안규칙이다.
Contracting Government = SOLAS 협약의 체약정부이다.

핵심 구분

SOLAS 제XI-2장과 ISPS Code Part A 3.1에 따르면 국제항해에 종사하는 여객선과 총톤수 500톤 이상의 화물선 등이 적용 대상이다. 반면 국제항해에 종사하지 않는 이동식 해양시추설비와 체약정부가 소유·운항하면서 정부의 비상업적 업무에만 사용하는 선박은 적용 범위에 해당하지 않는다.
㉠ 적용: 국제항해에 종사하는 여객선이다.
㉡ 적용: 국제항해에 종사하고 총톤수가 1,000톤이므로 500톤 이상 화물선 기준을 충족한다.
㉢ 비적용: 국제항해에 종사하지 않는 이동식 해양시추설비이다.
㉣ 비적용: 체약정부가 운항하며 정부의 비상업적 업무에만 사용하는 선박이다.
따라서 적용 범위에 해당하지 않는 선박은 ㉢과 ㉣, 모두 2개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
비적용 선박은 ㉢과 ㉣의 2개이므로 1개가 아니다.
틀린 표현: 1개
올바른 표현: 2개

② O
㉢과 ㉣이 적용 범위에 해당하지 않으므로 비적용 선박은 2개이다.

③ X
적용되는 ㉠과 ㉡까지 비적용으로 세지 않으므로 3개가 아니다.
틀린 표현: 3개
올바른 표현: 2개

④ X
㉠과 ㉡은 적용 대상이므로 네 선박 전부가 비적용되는 것이 아니다.
틀린 표현: 4개
올바른 표현: 2개

오답 포인트

㉡의 1,000톤을 기준 미달로 착각하거나, ㉣의 정부 선박을 당연한 적용 대상으로 보면 개수를 잘못 센다. 화물선 기준은 총톤수 500톤 이상이며, 정부의 비상업적 업무에만 사용하는 선박은 예외이다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 국제항해 여부를 확인하고, 화물선이면 총톤수 500톤 이상인지 판단한다. 마지막으로 체약정부의 비상업용 선박과 같은 명시적 예외를 제외한 뒤 개수를 센다.

암기 포인트

ISPS 적용 판단은 국제항해, 화물선 500톤 이상, 정부 비상업용 선박 예외의 순서로 정리한다.

NoteBase

문 10. 다음 중 「MARPOL(International Convention for the prevention of marine pollution from ships)」상 용어의 정의와 가장 일치하지 않는 것은?

① ‘Wing tank’ means any tank adjacent to the side shell plating.

② ‘Slop tank’ means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

③ ‘Oily Mixture’ means a mixture with any oil content.

④ ‘Oil fuel’ means any oil used as fuel in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

정답 2번

쟁점

이 문제는 MARPOL Annex I에서 정한 유류 관련 탱크와 혼합물의 정의에 관한 문제이다. 핵심은 선체 구조상 위치를 나타내는 탱크와 유성 잔류물의 수집 용도로 지정된 탱크를 구별하는 것이다.

용어 풀이

Wing tank는 선측 외판에 인접한 탱크이다.
Centre tank는 종격벽의 안쪽에 있는 탱크이다.
Slop tank는 탱크 배수액, 탱크 세정수 및 그 밖의 유성 혼합물을 모으도록 특별히 지정된 탱크이다.

핵심 구분

MARPOL Annex I Regulation 1은 Wing tank를 선측 외판과의 인접 여부로, Centre tank를 종격벽 안쪽이라는 위치로 정의한다. 반면 Slop tank는 위치가 아니라 유성 잔류물의 수집 용도로 정의한다. 따라서 ‘inboard of a longitudinal bulkhead’는 Slop tank가 아니라 Centre tank에 해당한다.

선지별 해설

① O — Wing tank는 선측 외판(side shell plating)에 인접한 탱크이므로 협약의 정의와 일치한다.
② X — ‘inboard of a longitudinal bulkhead’는 Slop tank가 아니라 Centre tank의 정의이다. 틀린 표현: ‘Slop tank means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.’ 올바른 표현: ‘Centre tank means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.’ Slop tank는 탱크 배수액, 탱크 세정수 및 그 밖의 유성 혼합물을 모으도록 특별히 지정된 탱크이다.
③ O — Oily mixture는 유분 함량이 얼마이든 기름을 포함한 혼합물을 뜻하므로 ‘a mixture with any oil content’와 일치한다.
④ O — Oil fuel은 그 기름을 싣고 있는 선박의 추진기관과 보조기계에 관련하여 연료로 사용하는 모든 기름을 뜻하므로 협약의 정의와 일치한다.

NoteBase

오답 포인트

②는 실제 협약 용어인 Centre tank의 위치 정의를 Slop tank에 붙여 놓은 바꿔치기 선지이다. ‘inboard’라는 위치 표현만 보고 Slop tank로 판단하면 틀리기 쉽다.

다시 나오면 이렇게 판단

탱크 정의는 먼저 위치와 용도를 나눈다. side shell plating에 인접하면 Wing tank, longitudinal bulkhead 안쪽이면 Centre tank, 세정수와 유성 혼합물의 수집 용도이면 Slop tank로 판단한다.

암기 포인트

Wing은 선측, Centre는 종격벽 안쪽, Slop은 유성 잔류물 수집이다.

NoteBase

문 11. 다음은 「UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea)」에 관한 내용이다. <보기>의 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
The coastal State may, where necessary having regard to the safety of navigation, require foreign ships exercising the right of innocent passage through its territorial sea to use such sea lanes and ( ) as it may designate or prescribe for the regulation of the passage of ships.

① high sea
② contiguous zone
③ exclusive economic zone
④ traffic separation schemes

정답 4번

쟁점

이 문제는 영해에서 외국 선박의 무해통항을 규율하기 위하여 연안국이 이용하도록 요구할 수 있는 항로 관련 제도를 묻는다. 핵심은 해양구역의 명칭과 선박 통항을 정리하는 제도의 명칭을 구별하는 것이다.

용어 풀이

무해통항은 연안국의 평화·질서·안전을 해치지 않는 방식으로 외국 선박이 영해를 통과하는 것이다.
통항분리방식(traffic separation schemes)은 선박의 진행 방향이나 통항 흐름을 분리하여 해상교통을 안전하게 정리하는 방식이다.

핵심 구분

UNCLOS 제22조 제1항은 항행의 안전을 위하여 필요한 경우 연안국이 영해에서 무해통항권을 행사하는 외국 선박에 지정·규정된 해로(sea lanes)와 통항분리방식(traffic separation schemes)을 이용하도록 요구할 수 있다고 정한다. high sea, contiguous zone, exclusive economic zone은 해양구역을 가리키지만, traffic separation schemes는 선박의 통항을 규율하는 방식이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — high sea는 공해라는 해양구역을 뜻하므로 sea lanes와 병렬로 놓이는 통항 규율 방식이 아니다. 틀린 표현: high sea. 올바른 표현: traffic separation schemes.
② X — contiguous zone은 접속수역이라는 해양구역을 뜻하므로 빈칸의 항로 관련 제도가 아니다. 틀린 표현: contiguous zone. 올바른 표현: traffic separation schemes.
③ X — exclusive economic zone은 배타적 경제수역이라는 해양구역을 뜻하므로 선박 통항을 분리하는 방식이 아니다. 틀린 표현: exclusive economic zone. 올바른 표현: traffic separation schemes.
④ O — traffic separation schemes는 sea lanes와 함께 UNCLOS 제22조 제1항에 규정된 표현이며, 연안국이 영해의 선박 통항을 규율하기 위하여 지정하거나 설정할 수 있는 통항분리방식을 뜻한다.

오답 포인트

①~③은 모두 UNCLOS에서 쓰이는 해양법 용어이므로 문맥을 보지 않으면 혼동하기 쉽다. 그러나 빈칸 앞의 sea lanes와 뒤의 ‘designate or prescribe for the regulation of the passage of ships’를 연결하면 장소인 해양구역이 아니라 통항을 정리하는 제도가 들어가야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

빈칸 앞뒤의 병렬 구조를 먼저 확인한다. ‘sea lanes and (빈칸)’ 뒤에 선박 통항의 규율을 위한 지정·설정이 이어지면 해양구역 명칭이 아니라 항로 운영 제도인 traffic separation schemes를 선택한다.

암기 포인트

영해의 안전한 무해통항: sea lanes + traffic separation schemes이다.

NoteBase

문 12. 다음 중 「COLREGs(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」 부속서상 조난 신호의 방법으로 가장 옳지 않은 것은?

① The International Code Signal including the flag combination SOS.

② A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute.

③ A signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word ‘MAYDAY’.

④ Slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side.

정답 1번

쟁점

이 문제는 COLREGs 부속서 IV가 정한 조난 및 원조 필요 신호를 구별하는 문제이다. 핵심은 국제신호서의 조난신호 N.C.와 모스부호 SOS를 서로 다른 방식의 신호로 구분하는 것이다.

용어 풀이

조난신호는 선박이 위험에 처하여 원조가 필요하다는 사실을 알리는 신호이다. COLREGs 부속서 IV의 신호들은 함께 또는 각각 단독으로 사용할 수 있다.

핵심 구분

국제신호서에 따른 조난신호는 N.C.로 표시한다. SOS는 기류 조합이 아니라 점 3개·선 3개·점 3개로 이루어진 모스부호 조난신호이다. 따라서 ‘국제신호서의 기류 조합 SOS’라는 표현은 두 신호 체계를 잘못 결합한 것이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
국제신호서의 조난신호는 SOS 기류 조합이 아니라 N.C.로 표시하므로 옳지 않다.
틀린 표현: The International Code Signal including the flag combination SOS.
올바른 표현: The International Code Signal of distress indicated by N.C. SOS는 별도로 모스부호의 점 3개·선 3개·점 3개로 보내는 신호이다.

② O
약 1분 간격으로 발사하는 총포 또는 그 밖의 폭발 신호는 부속서 IV가 정한 조난신호이다.

③ O
무선전화로 ‘MAYDAY’라는 말을 보내는 신호는 부속서 IV가 정한 조난신호이다.

④ O
양팔을 좌우로 뻗은 채 천천히 반복하여 올렸다 내리는 동작은 부속서 IV가 정한 조난신호이다.

오답 포인트

1번은 SOS가 대표적인 조난신호라는 익숙한 사실을 이용해 이를 국제신호서의 기류 조합처럼 보이게 만든 선지이다. SOS는 모스부호이고, 국제신호서상의 조난신호는 N.C.라는 점을 구분해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

조난신호 선지에서는 신호의 내용뿐 아니라 전달 방식까지 짝지어 판단한다. N.C.는 국제신호서, SOS는 모스부호, MAYDAY는 무선전화라는 대응 관계를 확인한다.

암기 포인트

N.C.=국제신호서, SOS=모스부호, MAYDAY=무선전화이다.

NoteBase

문 13. 다음 중 「COLREGs(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」상 유지선의 동작으로 가장 옳지 않은 것은?

① Where one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.

② The 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.

③ 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.

④ A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to starboard for a vessel on her own port side.

정답 4번

쟁점

이 문제는 COLREGs Rule 17에 따른 유지선(stand-on vessel)의 동작에 관한 문제이다. 핵심은 유지선의 침로·속력 유지 원칙, 피항선이 적절히 동작하지 않을 때의 선택적 회피, 충돌을 피할 수 없을 만큼 가까워졌을 때의 의무적 회피를 구별하는 것이다.

용어 풀이

유지선은 두 선박 중 상대 선박이 진로를 피하여야 할 때 원칙적으로 자신의 침로와 속력을 유지하는 선박이다. 피항선(give-way vessel)은 유지선의 진로를 피하여야 하는 선박이다.

핵심 구분

COLREGs Rule 17에 따르면 유지선은 원칙적으로 침로와 속력을 유지하여야 한다. 다만 피항선이 적절한 동작을 하지 않는 것이 분명해지면 유지선은 자신의 조종만으로 충돌을 피하기 위한 동작을 할 수 있다. 두 선박이 너무 가까워져 피항선의 동작만으로 충돌을 피할 수 없으면 유지선도 충돌 회피에 가장 도움이 되는 동작을 하여야 한다. 횡단 상태에서 Rule 17(a)(ii)에 따라 동작하는 동력선은 사정이 허용하는 한 자선의 좌현 쪽에 있는 다른 동력선을 향하여 좌현으로 변침하지 않아야 한다.

NoteBase

선지별 해설

① O
두 선박 중 한 선박이 진로를 피하여야 하는 경우 다른 선박인 유지선은 침로와 속력을 유지하여야 한다는 Rule 17(a)(i)의 원칙이다.

② O
피항선이 COLREGs에 따른 적절한 동작을 하지 않는 것이 분명해지는 즉시 유지선은 자신의 조종만으로 충돌을 피하기 위한 동작을 할 수 있다. 이는 Rule 17(a)(ii)의 선택적 회피 규정이다.

③ O
두 선박이 너무 가까워져 피항선의 동작만으로 충돌을 피할 수 없으면 유지선은 충돌 회피에 가장 도움이 되는 동작을 하여야 한다. 이는 Rule 17(b)의 의무적 회피 규정이다.

④ X
횡단 상태에서 유지선인 동력선이 Rule 17(a)(ii)에 따라 회피 동작을 하는 경우, 사정이 허용하는 한 자선의 좌현 쪽에 있는 다른 동력선을 향하여 좌현으로 변침하지 않아야 한다. 선지의 방향이 반대로 되어 있다.
틀린 표현: not alter course to starboard
올바른 표현: not alter course to port

오답 포인트

④의 starboard와 port를 바꾸어 놓은 것이 함정이다. 자선의 좌현 쪽에 있는 선박에 대하여 좌현 변침을 하면 상대 선박 쪽으로 접근할 수 있으므로, Rule 17(c)는 사정이 허용하는 한 좌현 변침을 하지 않도록 정한다.

다시 나오면 이렇게 판단

유지선 문제에서는 먼저 침로·속력 유지가 원칙임을 확인하고, 피항선의 부적절한 동작이 분명한 단계에서는 유지선이 회피할 수 있으며, 피항선만으로 충돌을 피할 수 없는 근접 단계에서는 유지선도 회피하여야 한다고 판단한다. 횡단 상태의 방향 제한은 '자선의 좌현 쪽 선박에 대하여 좌현 변침을 피한다'로 판별한다.

암기 포인트

유지선은 유지가 원칙이고, 상대가 안 피하면 회피할 수 있으며, 너무 가까우면 회피하여야 한다. 좌현 쪽 선박을 피하면서 좌현으로 돌지 않는다.

NoteBase

문 14. 다음은 「SMCP(Standard Marine Communication Phrases)」상 선박의 통항관제업무 표준 용어에 관한 내용이다. <보기>의 빈칸에 들어갈 단어를 가장 옳은 순서로 나열한 것은?

<보기>
◯ Are you (㉠)? “귀선은 항행중인가?”
◯ Do you have any (㉡)? “귀선은 횡경사가 있는가?”
◯ Do you have any (㉢)? “귀선은 어떤 결함이 있는가?”
◯ What is your (㉣)? “귀선의 건현은 얼마인가?”

① ㉠: navigate, ㉡: trim, ㉢: limitation, ㉣: air draught
② ㉠: going, ㉡: angle, ㉢: error, ㉣: height
③ ㉠: sailing, ㉡: upright, ㉢: damage, ㉣: draught
④ ㉠: underway, ㉡: list, ㉢: deficiencies, ㉣: freeboard

정답 4번

출제 포인트

SMCP에서 선박의 상태·결함·치수를 묻는 표준 표현과 각 해사용어의 정확한 뜻을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

underway: 항행 중인 상태를 나타낸다.
list: 선박이 좌현이나 우현으로 기운 횡경사를 뜻한다.
deficiencies: 선박이나 장비 등에 있는 결함·미비점을 뜻한다.
freeboard: 수면에서 건현갑판까지의 수직거리인 건현을 뜻한다.
따라서 빈칸은 차례대로 underway, list, deficiencies, freeboard가 된다.

NoteBase

선지별 해설

① X — navigate는 ‘항해하다’라는 동사이므로 ‘Are you …?’의 상태 표현에 맞지 않고, trim은 선수와 선미 방향의 종경사, limitation은 제한, air draught는 수면에서 선박 최고점까지의 높이를 뜻한다. 틀린 배열 ‘navigate, trim, limitation, air draught’는 ‘underway, list, deficiencies, freeboard’로 고쳐야 한다.
② X — going과 angle은 각각 항행 중과 횡경사를 나타내는 SMCP 표준 용어가 아니며, error는 오류, height는 일반적인 높이라는 뜻이어서 결함과 건현을 정확히 나타내지 못한다. 틀린 배열 ‘going, angle, error, height’는 ‘underway, list, deficiencies, freeboard’로 고쳐야 한다.
③ X — sailing은 이 문장의 항행 상태를 나타내는 표준어가 아니고, upright는 바로 선 상태여서 횡경사인 list와 반대된다. damage는 손상에 가깝고 draught는 수면 아래 잠긴 깊이인 흘수이므로 deficiencies와 freeboard를 대신할 수 없다. 틀린 배열 ‘sailing, upright, damage, draught’는 ‘underway, list, deficiencies, freeboard’로 고쳐야 한다.
④ O — ‘Are you underway?’, ‘Do you have any list?’, ‘Do you have any deficiencies?’, ‘What is your freeboard?’가 각각 제시된 한국어 뜻과 정확히 대응한다.

오답 포인트

일상 영어로 뜻이 비슷해 보이는 going·sailing·angle·height를 고르는 것이 함정이다. 특히 list는 목록이 아니라 선박의 횡경사이고, draught는 흘수인 반면 freeboard는 건현이라는 차이가 핵심이다.

다시 나오면 이렇게 판단

한국어 뜻을 SMCP의 고정 표현과 일대일로 대응한다. 항행 중은 underway, 횡경사는 list, 결함은 deficiencies, 건현은 freeboard로 판단한다.

암기 포인트

항행 underway · 횡경사 list · 결함 deficiencies · 건현 freeboard로 묶어 기억한다.

NoteBase

문 15. 다음 <보기>의 해사영어 약어에 대한 설명 중 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Boarding speed : The speed of a vessel adjusted to that of a pilot boat at which the pilot can safely embark/disembark.
㉡ Course made good : 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.
㉢ Derelict : Vessel still afloat, abandoned at sea.
㉣ Dredging(of anchor) : Moving of an anchor over the sea bottom involuntarily because it is no longer preventing the movement of the vessel.
㉤ Initial course : Course directed by the OSC or other authorized person to be steered at the beginning of a search.
㉥ Standing orders : Orders of the Master to the officer of the watch which s/he must comply with.
㉦ Walk out(of anchor) : To reverse the action of a windlass to ease the cable.

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 3번

출제 포인트

IMO 표준해사통신용어의 용어와 정의가 정확히 대응하는지 판별한 뒤, 틀린 항목의 개수를 세는 문제이다.

핵심 개념

㉠ Boarding speed, ㉡ Course made good, ㉢ Derelict, ㉤ Initial course, ㉥ Standing orders의 설명은 각각 해당 용어의 정의와 일치한다.
㉣은 Dredging과 Dragging을 바꿔 놓았다. Dragging은 닻이 선박의 이동을 더 이상 막지 못해 해저에서 비자발적으로 끌리는 것이고, Dredging은 선박의 움직임을 조절하려고 닻을 해저에서 이동시키는 것이다.
㉦은 Walk out과 Walk back을 바꿔 놓았다. Walk out은 윈들러스를 역회전시켜 닻을 호스 파이프 밖으로 내려 투하 준비 상태로 만드는 것이고, Walk back은 윈들러스를 역회전시켜 앵커 케이블을 풀어 주는 것이다. 따라서 옳지 않은 항목은 ㉣과 ㉦의 2개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳지 않은 항목이 '없음'이라는 판단은 틀리다. ㉣과 ㉥이 잘못되었으므로 올바르게는 '2개'이다.
② X — 옳지 않은 항목이 '1개'라는 판단은 틀리다. Dredging의 정의를 잘못 제시한 ㉣과 Walk out의 정의를 잘못 제시한 ㉥이 있으므로 올바르게는 '2개'이다.
③ O — 옳지 않은 항목은 ㉣과 ㉥으로 모두 2개이다.
④ X — 옳지 않은 항목이 '3개'라는 판단은 틀리다. 나머지 ㉠, ㉡, ㉢, ㉤, ㉦은 용어와 정의가 일치하므로 올바르게는 '2개'이다.

오답 포인트

㉣의 'involuntarily'는 Dredging이 아니라 Dragging의 결정적 단서이다. 또한 ㉥의 'ease the cable'은 Walk out이 아니라 Walk back의 정의이다. 두 쌍의 비슷한 닻 용어를 혼동하면 틀린 항목의 개수를 잘못 세게 된다.

다시 나오면 이렇게 판단

닻이 의도와 달리 끌리면 Dragging, 선박의 움직임을 조절하려고 닻을 이동시키면 Dredging으로 구분한다. 닻을 호스 파이프 밖으로 내려 투하 준비를 하면 Walk out, 케이블을 풀어 주면 Walk back으로 구분한 뒤 틀린 항목만 센다.

암기 포인트

Dragging은 비자발적 끌림, Dredging은 이동 조절이다. Walk out은 닻 투하 준비, Walk back은 케이블 풀기이다.

NoteBase

문 16. 다음 중 「SMCP(Standard Marine Communication Phrases)」상 비상상황 훈련 시 'Roll call'하는 과정에 사용되는 표현으로 가장 옳지 않은 것은?

① Check the cable.

② 3 crew members are missing.

③ Report number of all persons at assembly stations.

④ Equipment of the crew at assembly station is complete.

정답 1번

출제 포인트

IMO SMCP의 비상상황 훈련 중 Roll call에 쓰이는 인원 점검·보고 표현과 투묘 작업 표현을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Roll call은 집합 장소(assembly station)에 모인 승객·선원의 인원수, 미집합자, 선원의 장비 상태 등을 확인하고 보고하는 절차이다. 반면 cable은 투묘 상황에서 사용하는 닻줄 또는 앵커 체인을 뜻한다.

선지별 해설

① X — 'Check the cable.'은 Roll call 표현이 아니라 투묘(Anchoring) 작업에서 앵커 케이블의 상태를 확인하라는 표현이다. Roll call 표현으로 고치면 'Report number of all persons at assembly stations.'와 같이 집합 장소의 인원을 보고하도록 해야 한다.
② O — '3 crew members are missing.'은 점호 결과 선원 3명이 집합하지 않았음을 보고하는 표현으로, Roll call의 미집합자 보고에 해당한다.
③ O — 'Report number of all persons at assembly stations.'은 각 집합 장소에 모인 전체 인원수를 보고하라는 Roll call의 표준 표현이다.
④ O — 'Equipment of the crew at assembly station is complete.'은 집합 장소에 있는 선원들의 장비가 모두 갖추어졌음을 보고하는 Roll call 과정의 표현이다.

오답 포인트

①의 cable을 통신용 케이블이나 비상 장비로 오해하기 쉽다. SMCP의 'Check the cable(s).'은 투묘 항목에 놓인 표현이며, Roll call은 사람의 수·누락 여부·집합 상태와 장비 상태를 점검한다.

다시 나오면 이렇게 판단

assembly station, number of persons, missing, equipment처럼 사람의 집합·인원·장비 상태를 나타내면 Roll call로 판단한다. anchor, cable, shackle처럼 닻과 앵커 체인의 조작·상태를 나타내면 투묘 작업으로 판단한다.

NoteBase

암기 포인트

Roll call은 사람을 확인하고, cable check는 닻줄을 확인한다.

NoteBase

문 17. 다음은 「SMCP(Standard Marine Communication Phrases)」상 용어에 관한 설명이다. <보기>의 빈칸에 들어갈 단어를 가장 옳은 순서로 나열한 것은?

<보기>
○ (㉠) : Mandatory speed in a fairway
○ (㉡) : Maximum working load of lifting equipment that should not be exceeded
○ (㉢) : A group of crew members trained for fighting flooding in the vessel
○ (㉣) : Throwing overboard of goods in order to lighten the vessel or improve its stability in case of an emergency

① ㉠: Fairway speed, ㉡: SWL, ㉢: Emergency steering team, ㉣: Unloading
② ㉠: Limit speed, ㉡: SWL, ㉢: Abandon ship team, ㉣: Jettison
③ ㉠: Fairway speed, ㉡: SWL, ㉢: Damage control team, ㉣: Jettison
④ ㉠: Limit speed, ㉡: MBL, ㉢: Damage control team, ㉣: Let go

정답 3번

출제 포인트

SMCP에 쓰이는 Fairway speed, SWL, Damage control team, Jettison의 정의를 정확히 연결하는 문제이다.

핵심 개념

Fairway speed: 항로에서 지켜야 하는 지정 속도이다.
SWL(Safe Working Load): 양하역 장비 등에서 초과해서는 안 되는 최대 안전 작업 하중이다.
Damage control team: 선박의 침수 등 손상을 통제하도록 훈련된 선원 집단이다.
Jettison: 비상시에 선박을 가볍게 하거나 복원성을 높이기 위해 화물을 바다에 버리는 행위이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — Fairway speed와 SWL은 맞지만, 침수에 대응하는 집단은 Emergency steering team이 아니라 Damage control team이다. 또한 비상시에 화물을 바다에 버리는 행위는 Unloading이 아니라 Jettison이다.
② X — SWL과 Jettison은 맞지만, 항로에서 지켜야 하는 지정 속도는 Limit speed가 아니라 Fairway speed이다. 침수 대응 집단도 Abandon ship team이 아니라 Damage control team이다.
③ O — Fairway speed, SWL, Damage control team, Jettison이 보기의 네 정의와 순서대로 모두 일치한다.
④ X — 침수 대응 집단인 Damage control team만 맞는다. 지정 항로 속도는 Limit speed가 아니라 Fairway speed이고, 초과해서는 안 되는 최대 안전 작업 하중은 MBL이 아니라 SWL이다. 비상시에 화물을 바다에 버리는 행위도 Let go가 아니라 Jettison이다.

오답 포인트

일상적으로 비슷해 보이는 Unloading, Let go와 SMCP의 비상 용어 Jettison을 혼동하기 쉽다. 또한 SWL은 안전하게 작업할 수 있는 하중이고, MBL은 파단과 관련된 하중이므로 서로 바꾸어 쓸 수 없다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의의 결정적 표현을 먼저 잡는다. fairway의 mandatory speed는 Fairway speed, 넘지 말아야 할 working load는 SWL, flooding 대응은 Damage control team, 비상시 화물 투기는 Jettison으로 연결한다.

암기 포인트

항로 속도는 Fairway speed, 안전 작업 하중은 SWL, 침수 대응은 Damage control, 비상 투기는 Jettison이다.

NoteBase

문 18. 다음은 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」상 항해선교의 시야에 관한 내용이다. <보기>의 빈칸에 들어갈 숫자나 단어를 가장 옳은 순서로 나열한 것은?

<보기>

○ Regulation 22 - Navigation bridge visibility

Ships of not less than 55m in length, as defined in regulation 2.4, constructed on or after 1 July 1998, shall meet the following requirements:
The view of the sea surface from the conning position shall not be obscured by more than (㉠) ship lengths, or (㉡)m, whichever is the less, forward of the bow to (㉢)° on either side under all conditions of draught, trim and deck cargo.

① ㉠: one, ㉡: 400, ㉢: 5

② ㉠: two, ㉡: 500, ㉢: 10

③ ㉠: one time of, ㉡: 400, ㉢: 10

④ ㉠: two times of, ㉡: 500, ㉢: 5

정답 2번

쟁점

이 문제는 SOLAS 제V장 제22규칙의 항해선교 시야 요건에 관한 문제이다. 핵심은 선수 전방의 해면 시야가 가려질 수 있는 최대 범위와 좌우 시야 각도를 정확히 구별하는 것이다.

용어 풀이

conning position은 선박의 운항을 지휘하며 침로와 움직임을 판단하는 조선 지휘 위치이다.

핵심 구분

SOLAS 제V장 제22규칙에 따르면 조선 지휘 위치에서 본 해면은 선수 전방에서 2배의 선박 길이 또는 500m 중 더 작은 거리까지 가려져서는 안 되며, 이 요건은 양현 각각 10°까지 적용된다. 따라서 빈칸은 차례대로 two, 500, 10이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
㉠·㉡·㉢을 각각 one, 400, 5로 제시하여 모두 규정과 다르다.
틀린 표현: one, 400, 5
올바른 표현: two, 500, 10

② O
㉠ two, ㉡ 500, ㉢ 10은 SOLAS의 항해선교 시야 요건과 모두 일치한다.

③ X
㉢ 10은 맞지만, ㉠ one time of와 ㉡ 400이 틀리다. 빈칸 뒤에 ship lengths가 이어지므로 ㉠에는 two가 들어가며 거리 기준은 500m이다.
틀린 표현: one time of, 400
올바른 표현: two, 500

④ X
㉡ 500은 맞지만, ㉠ two times of와 ㉢ 5가 틀리다. 빈칸에는 two가 들어가고 양현 각도는 각각 10°이다.
틀린 표현: two times of, 5
올바른 표현: two, 10

오답 포인트

거리 기준을 400m로 기억하거나, 별도의 사각 구역 기준에 등장하는 5°를 이 문장의 양현 시야 각도와 혼동하기 쉽다. 또한 ㉠ 뒤에 이미 ship lengths가 있으므로 one time of나 two times of가 아니라 수사 two가 들어간다.

다시 나오면 이렇게 판단

항해선교의 선수 전방 해면 시야 문장이 나오면 '2 ship lengths와 500m 중 작은 거리, 양현 각각 10°'라는 세 값을 한 묶음으로 대조한다.

암기 포인트

선교 전방 시야는 2·500·10이다.

NoteBase

문 19. 다음은 「COLREGs(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」상 음향신호장비에 관한 규정이다. <보기>의 빈칸에 들어갈 숫자와 단어를 가장 옳은 순서로 나열한 것은?

<보기>

A vessel of (㉠) metres or more in length shall be provided with a whistle, a vessel of (㉡) metres or more in length shall be provided with a (㉢) in addition to a (㉣), and a vessel of (㉤) metres or more in length shall, in addition, be provided with a (㉥), the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell.

① ㉠: 12, ㉡: 20, ㉢: bell, ㉣: whistle, ㉤: 100, ㉥: gong

② ㉠: 12, ㉡: 20, ㉢: whistle, ㉣: gong, ㉤: 200, ㉥: bell

③ ㉠: 10, ㉡: 24, ㉢: bell, ㉣: whistle, ㉤: 100, ㉥: gong

④ ㉠: 10, ㉡: 24, ㉢: whistle, ㉣: gong, ㉤: 200, ㉥: bell

정답 1번

쟁점

이 문제는 COLREGs 제33조의 선박 길이별 음향신호장비 기준에 관한 문제이다. 핵심은 길이 기준 12·20·100과 whistle·bell·gong의 추가 순서를 정확히 연결하는 것이다.

용어 풀이

whistle은 기적, bell은 종, gong은 징을 뜻한다.

핵심 구분

COLREGs 제33조에 따르면 길이 $12m$ 이상인 선박에는 whistle을 비치한다. 길이 $20m$ 이상이면 whistle에 bell을 추가하고, 길이 $100m$ 이상이면 bell의 음색·소리와 혼동되지 않는 gong을 다시 추가한다. 따라서 빈칸은 ㉠ 12, ㉡ 20, ㉢ bell, ㉣ whistle, ㉤ 100, ㉥ gong의 순서이다.

선지별 해설

① O — 12, 20, bell, whistle, 100, gong이 규정의 길이 기준과 장비 추가 순서에 모두 맞는다.
② X — ㉠ 12와 ㉡ 20만 맞고, 장비의 자리와 마지막 길이 기준이 틀렸다. 틀린 표현: ㉢ whistle, ㉣ gong, ㉤ 200, ㉥ bell → 올바른 표현: ㉢ bell, ㉣ whistle, ㉤ 100, ㉥ gong이다.
③ X — 장비 배열은 맞지만 처음 두 길이 기준이 틀렸다. 틀린 표현: ㉠ 10, ㉡ 24 → 올바른 표현: ㉠ 12, ㉡ 20이다.
④ X — 길이 기준과 장비 배열이 모두 틀렸다. 틀린 표현: ㉠ 10, ㉡ 24, ㉢ whistle, ㉣ gong, ㉤ 200, ㉥ bell → 올바른 표현: ㉠ 12, ㉡ 20, ㉢ bell, ㉣ whistle, ㉤ 100, ㉥ gong이다.

NoteBase

오답 포인트

20을 24로, 100을 200으로 바꾸어 놓은 수치 함정과, ‘bell in addition to a whistle’의 앞뒤 빈칸 때문에 bell과 whistle의 자리를 뒤집기 쉬운 점이 핵심 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

길이 기준을 12→20→100으로 놓고, 장비는 whistle→bell 추가→gong 추가의 누적 구조로 대응한다. 문장의 ‘in addition to’ 뒤에는 먼저 갖추어야 할 장비가 온다는 점을 함께 확인한다.

암기 포인트

12 whistle, 20 bell 추가, 100 gong 추가이다.

NoteBase

문 20. 다음은 「STCW(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)」의 내용이다. 다음 중 항해당직을 담당하는 해기사가 준수하여야 할 사항으로 <보기>의 내용과 일치하지 않는 것은?

<보기>
○ The officer in charge of the navigational watch shall
- keep the watch on the bridge;
- in no circumstances leave the bridge until properly relieved;
- continue to be responsible for the safe navigation of the ship, despite the presence of the master on the bridge, until informed specifically that the master has assumed that responsibility and this is mutually understood;
- notify the master when in any doubt as to what action to take in the interest of safety.

① 선교에서 당직을 수행하여야 한다.
② 어떠한 경우에도 적절히 당직이 교대될 때까지 선교를 떠나지 않아야 한다.
③ 선박 안전을 위한 행동에 의문이 있을 경우 선장에게 보고하여야 한다.
④ 선장이 선교에 있을 경우 선박의 안전항해에 대한 책임은 항상 선장에게 있다.

정답 4번

쟁점

항해당직 담당 해기사와 선장 사이에서 안전항해 책임이 언제 이전되는지를 묻는 문제이다. 핵심은 선장이 선교에 있다는 사실만으로 책임이 자동으로 선장에게 넘어가는 것은 아니라는 점이다.

용어 풀이

properly relieved는 적법하고 적절한 절차에 따라 후임자에게 당직을 인계한 상태를 뜻한다. assume responsibility는 선장이 안전항해 책임을 명시적으로 인수하는 것을 뜻한다.

핵심 구분

항해당직 담당 해기사는 선장이 선교에 있더라도 계속 안전항해 책임을 진다. 선장이 그 책임을 인수하였다고 명확히 알리고, 그 사실을 양측이 서로 이해한 때에만 책임이 선장에게 이전된다.

NoteBase

선지별 해설

① O
보기의 keep the watch on the bridge와 일치하므로 항해당직은 선교에서 수행하여야 한다.

② O
보기는 properly relieved될 때까지 어떠한 경우에도 선교를 떠나지 않는다고 규정하므로 일치한다.

③ O
안전을 위해 어떤 행동을 취해야 할지 의문이 있을 때 선장에게 알린다는 notify the master의 내용과 일치한다.

④ X
선장이 선교에 있다는 사실만으로 안전항해 책임이 항상 선장에게 있는 것은 아니다.
틀린 표현: 선장이 선교에 있을 경우 책임은 항상 선장에게 있다.
올바른 표현: 선장이 책임을 인수하였다고 명시적으로 알리고 이를 양측이 서로 이해할 때까지는 항해당직 담당 해기사가 계속 안전항해 책임을 진다.

오답 포인트

④의 presence of the master와 assumed that responsibility를 같은 의미로 보는 것이 함정이다. 선장의 단순한 선교 재실과 책임의 명시적 인수는 구별된다.

다시 나오면 이렇게 판단

의무 문구를 주체·행동·종료 조건으로 나누어 대조한다. 책임 이전 문제에서는 단순히 선장이 선교에 있는지보다 명시적 인수 통보와 상호 이해가 있었는지를 확인한다.

암기 포인트

선장의 선교 재실만으로는 책임이 이전되지 않으며, 명시적 인수와 상호 이해가 있어야 한다.

NoteBase