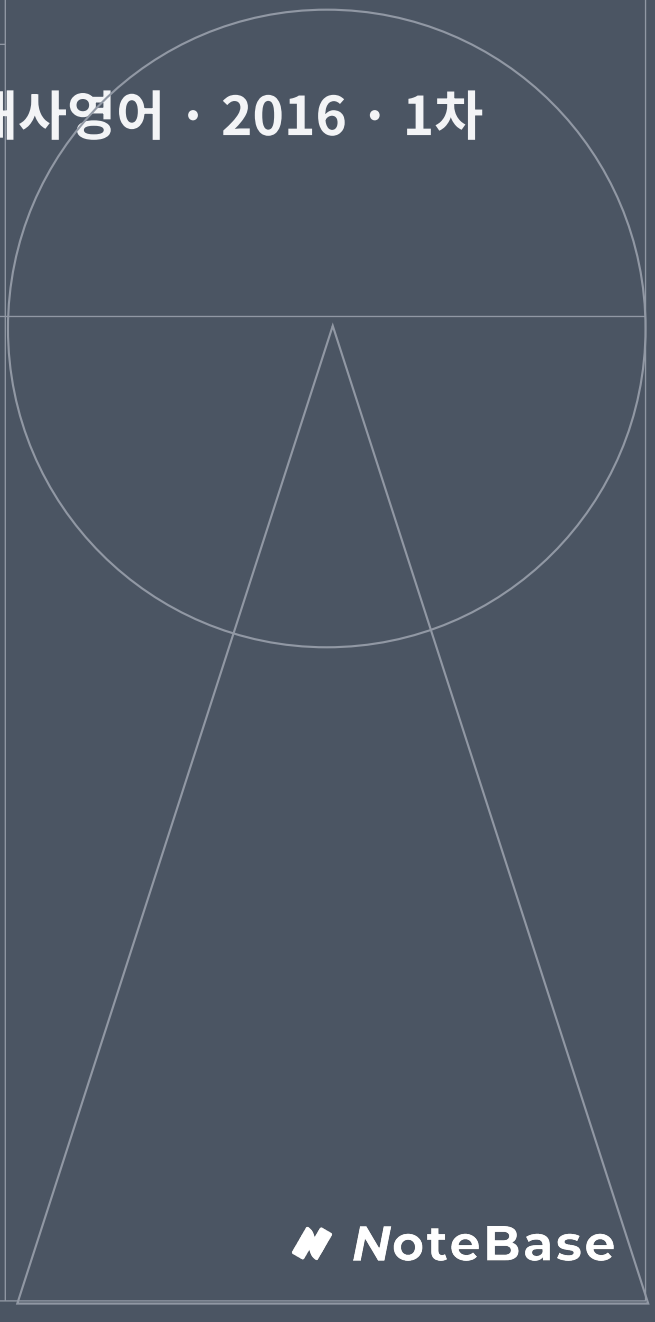
# 기출OX 해설집

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2016 · 1차



NoteBase

# 기출OX 해설집

## 공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2016 · 1차

**공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2016 · 1차**

**문 1. 아래 문장에서 빈칸에 들어갈 SMCP(Standard Marine Communication Phrases) 용어로 가장 적절한 것은?**

"경고. 귀선은 위험물 쪽으로 향하고 있다."
Warning. you are ( ) danger.

① moving to
② meeting
③ running into
④ having to

**정답 3번**

**출제 포인트**

이 문제는 선박이 위험한 상황으로 향하고 있음을 경고할 때 사용하는 SMCP의 정형 표현을 묻는다.

**핵심 개념**

SMCP에서 'You are running into danger.'는 '귀선은 위험물 쪽으로 향하고 있다' 또는 '귀선은 위험에 빠져들고 있다'는 뜻의 경고 표현이다. 핵심 결합은 'run into danger'이다.

**선지별 해설**

① X — 'moving to'는 단순히 어떤 장소로 이동한다는 뜻이며, 제시된 SMCP 경고의 정형 표현이 아니다. 틀린 표현 'moving to'는 'running into'로 고쳐야 한다.
② X — 'meeting'은 사람이나 상황을 만나거나 마주한다는 뜻이어서 '위험물 쪽으로 향하고 있다'는 경고를 나타내는 SMCP 표현에 맞지 않는다. 틀린 표현 'meeting'은 'running into'로 고쳐야 한다.
③ O — 'running into danger'는 위험한 상황으로 들어가거나 위험에 빠져들고 있음을 나타내므로 한국어 문장과 정확히 대응한다.
④ X — 'have to'는 '~해야 한다'라는 의무를 나타내며 뒤에 동사원형이 와야 하므로 'having to danger'는 문법적으로도 성립하지 않는다. 틀린 표현 'having to'는 'running into'로 고쳐야 한다.

NoteBase

### 오답 포인트

‘move’나 ‘meet’도 위험에 가까워지는 장면을 연상시킬 수 있지만, 이 문항은 일반적인 뜻이 아니라 SMCP의 고정된 결합 ‘run into danger’를 요구한다. 특히 ④는 의미뿐 아니라 ‘to’ 뒤에 동사원형이 없다는 문법적 오류도 있다.

### 다시 나오면 이렇게 판단

SMCP 빈칸 문제에서는 자연스러운 일반 영어보다 정형화된 동사와 명사의 결합을 먼저 확인한다. ‘위험에 빠져들다·위험 쪽으로 향하다’라는 경고는 ‘run into danger’로 판단한다.

### 암기 포인트

위험에 빠져들다: run into danger.

NoteBase

**문 2. 「COLREG(국제해상충돌예방규칙)」 상 아래 빈칸에 들어갈 단어는?**

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take ( ) and ( ) action to keep well clear.

① early, substantial
② hurry, good
③ early, good
④ slowly, substantial

**정답 1번**

**쟁점**

이 문제는 COLREG Rule 16에서 피항선이 충돌을 피하기 위해 취해야 할 동작의 시기와 정도를 묻는다. 핵심은 규칙의 정확한 표현인 'early and substantial action'을 아는 것이다.

**용어 풀이**

give-way vessel(피항선)은 다른 선박의 진로를 피해야 하는 선박이다.
early action은 충분히 일찍 취하는 동작이고, substantial action은 상대 선박이 알아볼 수 있을 만큼 충분히 크고 뚜렷한 동작이다.

**핵심 구분**

COLREG Rule 16은 피항선이 가능한 한 충분히 일찍(early), 충분히 큰 동작(substantial action)을 취하여 상대 선박으로부터 충분히 떨어져야 한다고 규정한다. 따라서 두 빈칸에는 차례로 early와 substantial이 들어간다.

**선지별 해설**

① O — 'early, substantial'은 Rule 16의 정확한 표현으로, 피항 동작의 시기와 크기를 모두 나타낸다.
② X — 'hurry'와 'good'은 모두 규칙의 문언이 아니다. 틀린 표현: hurry, good → 올바른 표현: early, substantial.
③ X — early는 맞지만 good이 틀렸다. good은 단순히 '좋은'이라는 일반적 평가일 뿐 동작의 충분한 크기를 나타내지 않는다. 틀린 표현: good → 올바른 표현: substantial.
④ X — substantial은 맞지만 slowly가 틀렸다. 피항선은 늦거나 느리게 대응하는 것이 아니라 충분히 일찍 행동해야 한다. 틀린 표현: slowly → 올바른 표현: early.

NoteBase

**오답 포인트**

‘적절한 행동’이라는 막연한 의미에 끌려 good을 고르거나, 행동 방식으로 slowly를 연결하는 것이 함정이다. Rule 16은 평가적 표현이 아니라 시기를 나타내는 early와 동작의 크기를 나타내는 substantial을 짝으로 사용한다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

피항선의 동작을 묻는 문장이 나오면 Rule 16의 고정 표현 ‘take early and substantial action to keep well clear’를 기준으로 판단한다.

**암기 포인트**

피항선의 동작은 ‘일찍(early), 크게(substantial)’이다.

NoteBase

**문 3. 「SMCP」상 다음 용어의 약어가 제대로 연결되지 않은 것은 모두 몇 개인가?**

· VTS : Vessel Traffic Services
· ETA : Estimated Time of Arrival
· CPA : Closest Point of Approach
· GPS : Global Positioning System
· DSC : Digital Selective Calling
· RCC : Radio Co-ordination Centre

① 0개
② 1개
③ 3개
④ 4개

**정답 2번**

**출제 포인트**

SMCP에서 사용하는 해사 통신 약어의 정확한 원어를 확인하고, 잘못 연결된 항목의 개수를 세는 문제이다.

**핵심 개념**

VTS는 Vessel Traffic Services, ETA는 Estimated Time of Arrival, CPA는 Closest Point of Approach, GPS는 Global Positioning System, DSC는 Digital Selective Calling을 뜻한다. RCC는 수색·구조 업무를 조정하는 Rescue Co-ordination Centre를 뜻하며, Radio Co-ordination Centre가 아니다. 따라서 잘못 연결된 것은 RCC 한 개이다.

**선지별 해설**

① X — 잘못 연결된 약어가 0개라는 판단은 틀리다. RCC의 풀이가 잘못되었으므로 올바른 개수는 1개이다.
② O — 여섯 항목 중 잘못 연결된 것은 'RCC : Radio Co-ordination Centre' 하나뿐이므로 1개가 맞다. RCC는 Rescue Co-ordination Centre로 고쳐야 한다.
③ X — 잘못 연결된 약어가 3개라는 판단은 틀리다. VTS, ETA, CPA, GPS, DSC는 모두 제대로 연결되어 있고 RCC만 잘못되었으므로 올바른 개수는 1개이다.
④ X — 잘못 연결된 약어가 4개라는 판단은 틀리다. 실제 오류는 RCC 한 개뿐이므로 올바른 개수는 1개이다.

**오답 포인트**

RCC의 첫 글자 R을 Radio로 성급하게 연결하는 것이 함정이다. 해사 수색·구조 문맥에서 RCC의 R은 Rescue이며, 이 한 항목만 틀렸다는 점까지 확인해야 한다.

NoteBase

**다시 나오면 이렇게 판단**

각 약어를 앞글자만 보고 추측하지 않고 공식 원어와 하나씩 대조한 뒤, 틀린 항목에 표시하여 마지막에 개수를 센다. 특히 RCC는 Rescue Co-ordination Centre인지 확인한다.

**암기 포인트**

RCC의 R은 Radio가 아니라 Rescue이다. 오류는 RCC 하나이므로 정답 개수는 1개이다.

NoteBase

**문 4. 아래 문장에서 빈칸에 공통으로 들어갈 IMO 표준해사 통신용어로 가장 적절한 것은?**

A : What is your ( )?
B : My ( ) is 34-14.5N, 125-10.2E

① speed
② position
③ course
④ bearing

**정답 2번**

**출제 포인트**

위도와 경도로 제시된 정보가 선박의 position(위치)을 뜻한다는 점을 묻는 문제이다.

**핵심 개념**

position은 선박이 있는 지점을 뜻하며 위도와 경도로 표시한다. speed는 속력, course는 선박이 진행하거나 조종하려는 침로, bearing은 기준 방향에서 특정 물표까지 잰 방위를 뜻한다.

**선지별 해설**

① X — speed는 선박의 속력을 뜻하며 보통 노트(knots)로 답한다. 34-14.5N, 125-10.2E처럼 위도와 경도로 답하는 정보는 speed가 아니라 position이다.
② O — position은 선박의 현재 위치를 뜻한다. B가 위도 34-14.5N과 경도 125-10.2E를 제시했으므로 빈칸에 가장 적절하다.
③ X — course는 선박이 진행하거나 조종하려는 방향인 침로를 뜻하며 각도로 나타낸다. 위도와 경도로 표시된 좌표는 course가 아니라 position이다.
④ X — bearing은 선박 등 기준점에서 물표가 있는 방향을 각도로 나타낸 방위이다. 자신의 위도·경도 좌표를 말할 때에는 bearing이 아니라 position을 사용한다.

**오답 포인트**

course와 bearing은 모두 방향과 관련된 말이어서 혼동하기 쉽지만, 제시된 답은 방향각이 아니라 N과 E가 붙은 위도·경도 좌표이다. 따라서 방향 용어가 아닌 position을 골라야 한다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

응답의 단위를 먼저 확인한다. 위도·경도 좌표이면 position, 노트이면 speed, 진행 방향의 각도이면 course, 특정 물표를 향한 방향의 각도이면 bearing으로 판단한다.

NoteBase

**암기 포인트**

위도·경도는 position, 속력은 speed, 진행 방향은 course, 물표 방향은 bearing이다.

NoteBase

**문 5. 'Keep a sharp ( ) – 경계를 철저히 하라' 빈칸에 알맞은 말은?**

① steering
② course
③ lookout
④ order

**정답 3번**

**출제 포인트**

'경계를 철저히 하다'라는 뜻의 해사영어 표현 keep a sharp lookout을 완성하는 어휘를 묻는 문제이다.

**핵심 개념**

lookout은 선박의 안전을 위해 주변의 선박·장애물·위험을 계속 살피는 '경계' 또는 '망보기'를 뜻한다. keep a sharp lookout은 '빈틈없이 경계하다, 주의 깊게 살피다'라는 고정 표현이다.

**선지별 해설**

① X — steering은 '조타, 조종'을 뜻하므로 경계를 철저히 한다는 의미를 만들지 못한다. 틀린 표현은 steering이며, 올바르게는 lookout이다.
② X — course는 선박이 나아가는 '침로, 진로'를 뜻한다. keep a course는 침로를 유지한다는 의미로 쓰일 수 있지만 sharp course는 '철저한 경계'를 뜻하지 않는다. 틀린 표현은 course이며, 올바르게는 lookout이다.
③ O — lookout은 '경계, 망보기'를 뜻하며, keep a sharp lookout은 '빈틈없이 경계하다'라는 의미이므로 제시된 우리말과 정확히 대응한다.
④ X — order는 '명령, 지시' 또는 '질서'를 뜻하므로 keep a sharp order는 제시된 의미에 맞는 표현이 아니다. 틀린 표현은 order이며, 올바르게는 lookout이다.

**오답 포인트**

steering과 course는 모두 선박 운항과 관련된 말이어서 빈칸에 어울려 보이지만, '철저히 경계하다'는 의미는 sharp와 lookout이 결합한 고정 표현에서 나온다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

'경계하다, 주의 깊게 살피다'가 제시되면 lookout을 찾고, sharp와 결합한 keep a sharp lookout을 하나의 표현으로 판단한다.

**암기 포인트**

keep a sharp lookout = 빈틈없이 경계하다

NoteBase

**문 6. 다음은 「COLREG(국제해상충돌예방규칙)」 상 일반적인 항법에 관한 설명이다. 빈칸에 들어갈 말이 순서대로 올바르게 배열된 것은?**

When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand ( ) or actions of the other, or is in doubt whether ( ) is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving ( ) and rapid ( ).

ㄱ. the intentions ㄷ. at least five short
ㄴ. blasts on the whistle ㄹ. sufficient action

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

**정답 4번**

**쟁점**

이 문제는 COLREG Rule 34(d)의 의문신호 규정에 쓰인 표현과 어순을 묻는다. 핵심은 상대 선박의 의도·동작을 이해하지 못하거나 충분한 피항 동작이 이루어지는지 의심될 때 내는 기적 신호의 문언을 정확히 연결하는 것이다.

**용어 풀이**

doubt signal(의문신호) = 상대 선박의 의도나 피항 동작이 불분명할 때 의심을 즉시 나타내는 경고 신호이다.
blast on the whistle = 기적으로 내는 한 번의 음향 신호이다.

**핵심 구분**

COLREG Rule 34(d)의 문장은 ‘fails to understand the intentions or actions of the other’와 ‘whether sufficient action is being taken’으로 이어진다. 이어 의심 중인 선박은 ‘at least five short and rapid blasts on the whistle’를 울려야 한다. 따라서 빈칸의 순서는 ㄱ(the intentions) → ㄹ(sufficient action) → ㄷ(at least five short) → ㄴ(blasts on the whistle)이다.

NoteBase

**선지별 해설**

① X
- ㄱ 다음에 ㄴ을 넣으면 ‘whether blasts on the whistle is being taken’이 되어 의미와 문법이 모두 맞지 않는다.
- 틀린 배열: ㄱ - ㄴ - ㄷ - ㄹ
- 올바른 배열: ㄱ - ㄹ - ㄷ - ㄴ

② X
- 첫 빈칸에는 ‘understand the intentions or actions’가 와야 하므로 ㄷ(at least five short)을 넣을 수 없다. 또한 마지막 빈칸은 ㄴ(blasts on the whistle)이어야 한다.
- 틀린 배열: ㄷ - ㄱ - ㄹ - ㄴ
- 올바른 배열: ㄱ - ㄹ - ㄷ - ㄴ

③ X
- 첫 빈칸에 ㄴ을 넣으면 ‘understand blasts on the whistle or actions’가 되어 규칙의 문언과 맞지 않는다. 첫 빈칸은 ㄱ(the intentions)이다.
- 틀린 배열: ㄴ - ㄹ - ㄷ - ㄱ
- 올바른 배열: ㄱ - ㄹ - ㄷ - ㄴ

④ O
- ‘the intentions or actions’, ‘whether sufficient action is being taken’, ‘at least five short and rapid blasts on the whistle’이 각각 자연스럽고 Rule 34(d)의 문언과 일치한다.

**오답 포인트**

ㄷ(at least five short)과 ㄴ(blasts on the whistle)은 떨어진 항목처럼 보이지만 ‘at least five short and rapid blasts on the whistle’이라는 하나의 신호 표현을 이룬다. 또한 action 앞에는 sufficient가 붙고, intentions는 actions와 or로 연결된다는 점이 함정이다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

먼저 고정 결합을 찾는다. ‘intentions or actions’, ‘sufficient action is being taken’, ‘at least five short and rapid blasts on the whistle’의 세 덩어리를 만든 뒤 문장 순서대로 연결하면 된다.

**암기 포인트**

의도(intentions) 불명·충분한 동작(sufficient action) 의심 → 단음 5회 이상(at least five short and rapid blasts).

NoteBase

**문 7. 다음에 설명된 'restricted visibility' 상황 중 VTS에 의해서 선박(여객선·어선 제외)출항이 통제될 수 있는 경우는?**

① fog - visibility 300m

② falling snow - visibility 550m

③ heavy rainstorms - visibility 700m

④ mist - visibility 1,000m

**정답 1번**

### 쟁점

이 문제는 제한된 시계(restricted visibility)에서 VTS가 선박의 출항을 통제할 수 있는 가시거리 기준을 묻는다. 핵심은 안개·눈·폭우·박무라는 원인보다 시계가 500m 이하인지 여부를 확인하는 것이다.

### 용어 풀이

restricted visibility는 안개, 박무, 내리는 눈, 심한 폭풍우 등으로 시계가 제한된 상태를 뜻한다. VTS(Vessel Traffic Service)는 관제구역의 선박 교통을 관찰하고 필요한 정보·조언·지시를 제공하는 선박교통관제이다.

### 핵심 구분

「선박교통관제에 관한 규정」 제8조제1호는 관제구역 내 시계가 500m 이하로 제한된 경우를 선박운항통제 사유로 정한다. 따라서 500m 이하는 통제 가능 범위이고, 500m를 초과하는 수치는 시계 수치만으로는 이 기준에 해당하지 않는다.

### 선지별 해설

① O — fog로 가시거리가 300m인 경우이다. 300m는 500m 이하이므로 VTS의 선박운항통제 기준에 해당할 수 있다.
② X — falling snow로 가시거리가 550m인 경우이다. 550m는 500m를 초과하므로 제시된 시계 수치만으로는 통제 기준에 해당하지 않는다. 틀린 표현: visibility 550m → 올바른 표현: visibility 500m 이하
③ X — heavy rainstorms로 가시거리가 700m인 경우이다. 700m는 500m를 초과하므로 제시된 시계 수치만으로는 통제 기준에 해당하지 않는다. 틀린 표현: visibility 700m → 올바른 표현: visibility 500m 이하
④ X — mist로 가시거리가 1,000m인 경우이다. 1,000m는 500m를 초과하므로 제시된 시계 수치만으로는 통제 기준에 해당하지 않는다. 틀린 표현: visibility 1,000m → 올바른 표현: visibility 500m 이하

### 오답 포인트

restricted visibility를 일으키는 기상 현상의 종류만 보고 판단하면 틀리기 쉽다. 이 문항에서는 ①의 fog가 특별해서가 아니라 가시거리 300m가 500m 이하라는 점이 정답을 결정한다.

NoteBase

**다시 나오면 이렇게 판단**

각 선지의 visibility 수치를 500m와 비교한다. 500m 이하이면 통제 가능 범위, 500m 초과이면 제시된 시계 수치만으로는 통제 기준 밖으로 판단한다.

**암기 포인트**

VTS 시계 제한 기준은 500m 이하이다.

NoteBase

**문 8. 아래 문장에서 빈칸에 들어갈 IMO 표준해사통신용어로 가장 적절한 것은?**

"귀선 위치에서의 시정은 얼마인가?"
What is ( ) in your position.

① maximum winds
② sea state
③ swell
④ visibility

**정답 4번**

**출제 포인트**

우리말 해사 표현 '시정'에 대응하는 IMO 표준해사통신용어를 구별하는 문제이다.

**핵심 개념**

visibility는 안개·비·눈 등의 영향 아래에서 물체를 볼 수 있는 정도, 즉 '시정'을 뜻한다. 따라서 '귀선 위치에서의 시정은 얼마인가?'의 빈칸에는 visibility가 들어간다.
maximum winds는 '최대 풍속', sea state는 '해상 상태', swell은 '너울'을 뜻하므로 서로 구별된다.

**선지별 해설**

① X — maximum winds는 '최대 풍속'을 뜻하므로 '시정'에 해당하지 않는다. 틀린 표현은 maximum winds이며, 올바르게는 visibility이다.
② X — sea state는 파랑 등으로 나타나는 '해상 상태'를 뜻하므로 '시정'과 다르다. 틀린 표현은 sea state이며, 올바르게는 visibility이다.
③ X — swell은 멀리서 발생해 전해 오는 비교적 긴 파도인 '너울'을 뜻하므로 '시정'과 다르다. 틀린 표현은 swell이며, 올바르게는 visibility이다.
④ O — visibility는 '시정'을 뜻한다. 따라서 "What is visibility in your position."은 귀선 위치에서의 시정을 묻는 문장이 된다.

**오답 포인트**

선지들이 모두 기상·해상 상황과 관련된 용어라는 점이 함정이다. 이 문장에서는 바람이나 파도의 상태가 아니라 얼마나 잘 보이는지를 묻고 있으므로 visibility를 선택한다.

NoteBase

**다시 나오면 이렇게 판단**

시야가 확보되는 정도나 보이는 거리를 묻는 '시정'은 visibility로 판단한다. 바람은 wind, 해면 상태는 sea state, 너울은 swell로 구별한다.

**암기 포인트**

시정은 visibility, 해상 상태는 sea state, 너울은 swell이다.

NoteBase

**문 9. 다음 빈칸에 들어갈 말로 가장 적절한 것은?**

A movement of an anchor over the sea bottom to control the movement of the vessel is called ( ).

① dragging of anchor
② dredging of anchor
③ sliding of anchor
④ movement of anchor

**정답 2번**

**출제 포인트**

이 문제는 닻을 해저에 끌리게 하여 선박의 움직임을 조절하는 조선술 용어를 묻는다.

**핵심 개념**

dredging of anchor는 닻이 해저에 닿은 상태로 끌리게 하여 선박의 이동 속도나 방향을 조절하는 것을 뜻한다. 반면 dragging of anchor는 닻이 충분한 파주력을 유지하지 못해 선박과 함께 의도하지 않게 밀리는 주묘를 뜻한다. 구별 기준은 의도적인 조선 수단인지, 닻의 파주력 상실로 생긴 비정상 상태인지이다.

**선지별 해설**

① X — dragging of anchor는 닻이 파주력을 잃어 해저에서 의도하지 않게 끌리는 주묘를 뜻한다. 틀린 표현은 dragging이며, 선박의 움직임을 조절하려고 의도적으로 닻을 끄는 것은 dredging of anchor이다.
② O — dredging of anchor는 닻을 해저에 끌리게 하여 그 저항으로 선박의 움직임을 조절하는 것을 뜻하므로 지문의 정의와 일치한다.
③ X — sliding of anchor는 지문이 묻는 표준 해사 용어가 아니다. 틀린 표현은 sliding이며, 올바른 용어는 dredging of anchor이다.
④ X — movement of anchor는 닻의 움직임을 일반적으로 표현할 뿐, 지문의 조선 방법을 가리키는 고유한 해사 용어가 아니다. 틀린 표현은 movement이며, 올바른 용어는 dredging of anchor이다.

**오답 포인트**

지문에 movement가 반복되어 ④를 고르거나, 닻이 해저에서 끌린다는 공통점만 보고 ①을 고르기 쉽다.
핵심은 to control the movement of the vessel이라는 목적 표현이다. 의도적으로 선박의 움직임을 조절하면 dredging이고, 의도하지 않게 닻이 끌리면 dragging이다.

NoteBase

**다시 나오면 이렇게 판단**

닻 관련 용어는 의도와 기능을 먼저 확인한다. 선박을 제어하기 위해 닻을 해저에 끌면 dredging of anchor이고, 닻이 파주력을 잃어 선박과 함께 밀리면 dragging of anchor로 판단한다.

**암기 포인트**

dredging은 의도적 제어, dragging은 비의도적 주묘이다.

NoteBase

**문 10. 「COLREG(국제해상충돌예방규칙)」상 아래 문장이 의미하는 것은 무엇인가?**

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 constrained by her draught
④ vessel not under command

**정답 4번**

**쟁점**

이 문제는 COLREG에서 선박의 운항 상태를 정의하는 영어 표현에 관한 문제이다. 핵심은 '예외적인 사정(exceptional circumstance)' 때문에 규칙이 요구하는 대로 조종하지 못한다는 문구를 식별하는 것이다.

**용어 풀이**

vessel not under command(조종불능선) = 예외적인 사정으로 COLREG가 요구하는 방식대로 조종할 수 없어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박이다.

**핵심 구분**

COLREG의 일반정의에서 제시문의 'through some exceptional circumstance', 'unable to manoeuvre as required by these Rules', 'unable to keep out of the way'는 vessel not under command를 가리킨다. 이에 비해 restricted in her ability to manoeuvre는 수행 중인 작업의 성질 때문에 조종능력이 제한된 선박이고, constrained by her draught는 흘수와 이용 가능한 수심·수로 폭의 관계 때문에 진로 이탈이 크게 제한된 동력선이다.

NoteBase

**선지별 해설**

① X
- vessel engaged in fishing은 그물·낚싯줄·트롤 등 조종능력을 제한하는 어구를 사용하여 어로에 종사하는 선박을 뜻한다. 제시문의 '예외적인 사정'에 따른 조종불능과 다르다.
- 틀린 표현: vessel engaged in fishing
- 올바른 표현: vessel not under command

② X
- vessel restricted in her ability to manoeuvre는 준설·측량·부설·보급 등 수행 중인 작업의 성질 때문에 COLREG가 요구하는 대로 조종하기 어려운 선박을 뜻한다. 제시문은 작업의 성질이 아니라 예외적인 사정을 원인으로 든다.
- 틀린 표현: vessel restricted in her ability to manoeuvre
- 올바른 표현: vessel not under command

③ X
- vessel constrained by her draught는 흘수와 이용 가능한 수심 및 수로 폭의 관계 때문에 항로에서 벗어나는 능력이 심하게 제한된 동력선을 뜻한다. 제시문에는 흘수나 수심에 관한 조건이 없다.
- 틀린 표현: vessel constrained by her draught
- 올바른 표현: vessel not under command

④ O
- vessel not under command는 예외적인 사정으로 규칙이 요구하는 대로 조종할 수 없어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박이라는 제시문의 정의와 정확히 일치한다.

**오답 포인트**

②도 '조종능력이 제한된다'는 뜻을 포함하므로 혼동하기 쉽다. 그러나 ④는 exceptional circumstance가 원인이고, ②는 nature of her work가 원인이라는 차이가 있다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

정의문에서 원인을 먼저 확인한다. exceptional circumstance이면 vessel not under command, nature of her work이면 vessel restricted in her ability to manoeuvre, draught와 available depth and width가 나오면 vessel constrained by her draught로 판단한다.

**암기 포인트**

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

NoteBase

**문 11. 다음은 VTS 센터에서 단계적으로 실시하는 정보제공의 실제교신내용이다. 빈칸에 들어갈 SMCP 용어로 가장 적절한 것은?**

Information. Unknown vessel will overtake to the west of you.
Advice. Stand-by on VHF CH.14.
(____), Do not alter your course to starboard side.

① Instruction
② Command
③ Education
④ Follow

**정답 1번**

**출제 포인트**

이 문제는 VTS 교신에서 상대 선박의 행동에 영향을 주려는 지시를 나타내는 SMCP 메시지 표지어를 묻는다.

**핵심 개념**

Instruction은 권한 있는 송신자가 규정에 근거하여 상대방의 행동에 영향을 주려는 지시임을 알리는 메시지 표지어이다. 이 교신은 Information으로 상황을 알리고 Advice로 권고한 뒤, Instruction으로 'Do not alter your course to starboard side.'라는 구체적인 행동 지시를 제시한다.

**선지별 해설**

① O — 'Do not alter your course to starboard side.'는 우현 쪽으로 침로를 변경하지 말라는 행동 지시이므로 Instruction이 알맞다.
② X — Command는 빈칸에 들어갈 표준 메시지 표지어가 아니다. 틀린 표현 'Command'는 'Instruction'으로 고쳐야 한다.
③ X — Education은 교육을 뜻하므로 선박의 행동을 통제하는 메시지 기능과 맞지 않는다. 틀린 표현 'Education'은 'Instruction'으로 고쳐야 한다.
④ X — Follow는 '따르다'라는 동작을 나타내는 말로, 이 문장을 지시로 분류하는 메시지 표지어가 아니다. 틀린 표현 'Follow'는 'Instruction'으로 고쳐야 한다.

**오답 포인트**

'Do not'이 강한 명령형이어서 Command를 고르기 쉽지만, 이 문제는 일상적인 문장 기능이 아니라 SMCP의 정해진 메시지 표지어를 묻는다. VTS가 상대 선박의 행동을 규정에 따라 지시할 때 쓰는 용어는 Instruction이다.

NoteBase

**다시 나오면 이렇게 판단**

상황의 사실을 알리면 Information, 권고를 제시하면 Advice, 상대 선박이 취하거나 취하지 말아야 할 행동을 지시하면 Instruction으로 판단한다.

**암기 포인트**

사실은 Information, 권고는 Advice, 행동 지시는 Instruction이다.

NoteBase

**문 12. 「IAMSAR Manual Volume III」에서 아래 문장이 의미하는 것은 무엇인가?**

An operation to retrieve persons in distress, provide for their initial medical or other needs, and deliver them to a place of safety.

① MEDICO
② Search
③ Rescue
④ Hypothermia

**정답 3번**

**출제 포인트**

IAMSAR 용어 가운데 조난자를 회수하여 필요한 초기 조치를 제공하고 안전한 장소로 이송하는 활동이 무엇인지 묻는 문제이다.

**핵심 개념**

Rescue는 조난자를 회수하고, 초기 의료 지원이나 그 밖의 필요를 제공한 뒤, 안전한 장소로 이송하는 활동이다. Search는 조난자의 위치를 찾는 활동이고, MEDICO는 환자나 부상자에 관한 의료 정보와 치료 조언의 교환이며, Hypothermia는 추위에 노출되어 체온이 비정상적으로 낮아진 상태이다.

**선지별 해설**

① X — MEDICO는 의료 정보와 치료 조언을 주고받는 것을 뜻한다. 조난자를 회수하여 안전한 장소로 이송한다는 문장은 MEDICO가 아니라 Rescue의 정의이다.
② X — Search는 조난자의 위치를 찾는 활동이다. 조난자를 회수하고 초기 필요를 제공하여 안전한 장소로 이송하는 활동은 Rescue이다.
③ O — Rescue는 persons in distress를 retrieve하고, initial medical or other needs를 제공하며, place of safety로 이송하는 활동이다. 제시문과 정확히 일치한다.
④ X — Hypothermia는 추위에 노출되어 신체의 중심 체온이 비정상적으로 낮아진 상태이다. 제시문의 활동을 가리키는 용어는 Hypothermia가 아니라 Rescue이다.

**오답 포인트**

제시문에 medical이 들어 있어 MEDICO로 오인하기 쉽다. 그러나 핵심 동사는 retrieve와 deliver이다. 조난자를 회수하고 안전한 장소로 이송하는 일련의 활동이므로 Rescue이다.

NoteBase

**다시 나오면 이렇게 판단**

locate가 중심이면 Search, retrieve와 deliver to a place of safety가 중심이면 Rescue, 의료 조언의 교환이면 MEDICO, 비정상적인 저체온 상태이면 Hypothermia로 구분한다.

**암기 포인트**

Search는 찾기, Rescue는 회수·지원·안전지대 이송이다.

NoteBase

**문 13. 「IMO 표준해사통신용어」상 아래 문장이 의미하는 것은 무엇인가?**

Services, designed to improve safety and efficiency of vessel traffic and to protect the environment

① TSS
② VTS
③ ITZ
④ SAR

**정답 2번**

**출제 포인트**

선박 통항의 안전성과 효율성을 높이고 환경을 보호하기 위해 제공되는 서비스가 VTS임을 판별하는 문제이다.

**핵심 개념**

VTS(Vessel Traffic Services)는 선박 교통의 안전성과 효율성을 높이고 환경을 보호하기 위해 제공되는 선박교통관제서비스이다.
TSS는 선박의 통항 흐름을 분리하는 제도, ITZ는 연안통항대, SAR은 수색·구조를 뜻한다.

**선지별 해설**

① X — TSS(Traffic Separation Scheme)는 서로 다른 방향의 선박 통항 흐름을 분리하는 통항분리방식이다. 제시문처럼 선박 교통의 안전성과 효율성을 높이기 위해 제공되는 서비스를 가리키는 표현은 TSS가 아니라 VTS이다.
② O — VTS(Vessel Traffic Services)는 선박 교통의 안전성과 효율성을 높이고 환경을 보호하기 위해 제공되는 서비스이므로 제시문의 정의와 일치한다.
③ X — ITZ(Inshore Traffic Zone)는 통항분리수역의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이에 설정되는 연안통항대이다. 제시문의 서비스는 ITZ가 아니라 VTS이다.
④ X — SAR(Search and Rescue)은 조난자나 조난 선박을 찾고 구조하는 수색·구조 활동이다. 제시문의 일반적인 선박교통관제서비스는 SAR이 아니라 VTS이다.

**오답 포인트**

TSS와 ITZ도 선박 통항 안전과 관련된 용어이므로 혼동하기 쉽다. 그러나 제시문의 첫 단어가 Services이고, 안전성뿐 아니라 교통 효율성과 환경 보호까지 함께 언급한다는 점이 VTS를 가리키는 결정적 단서이다.

NoteBase

**다시 나오면 이렇게 판단**

정의에 vessel traffic의 safety, efficiency, environment protection이 함께 나오면 VTS로 판단한다. traffic separation은 TSS, inshore zone은 ITZ, search and rescue는 SAR로 구분한다.

**암기 포인트**

VTS는 선박 교통의 안전·효율·환경 보호를 위한 서비스이다.

NoteBase

**문 14. 「COLREG(국제해상충돌예방규칙)」상 아래 밑줄 친 부분이 의미하는 것은?**

Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.

① overtaking
② head-on situation
③ crossing situation
④ vessels in restricted visibility

**정답 2번**

**쟁점**

이 문제는 COLREG에서 정면으로 마주치는 상태를 정의하는 문언을 식별하는 문제이다. 핵심은 선수 쪽 또는 거의 선수 쪽에서 상대선을 보고, 야간에는 상대선의 마스트헤드등이 일직선 또는 거의 일직선으로 보이거나 양쪽 현등이 함께 보이는 상태를 다른 조우 상황과 구별하는 것이다.

**용어 풀이**

head-on situation은 두 동력선이 서로 반대 또는 거의 반대 방향의 침로로 마주쳐 충돌 위험이 생기는 정면 상태이다. masthead lights는 마스트헤드등, sidelights는 우현의 녹색등과 좌현의 홍색등을 뜻한다.

**핵심 구분**

COLREG Rule 14(b)는 지문의 문언을 head-on situation의 식별 기준으로 규정한다. 야간에 상대선의 마스트헤드등이 일직선 또는 거의 일직선으로 보이거나 양쪽 현등이 함께 보이는 모습은 상대선을 정면 또는 거의 정면에서 보고 있다는 뜻이다.

NoteBase

### 선지별 해설

① X — overtaking은 뒤쪽에서 다른 선박을 추월하는 상태이므로 지문의 정면 시계와 양쪽 현등이라는 특징에 맞지 않는다. 틀린 표현: overtaking. 올바른 표현: head-on situation.
② O — head-on situation은 상대선을 선수 쪽 또는 거의 선수 쪽에서 보며, 야간에는 마스트헤드등이 일직선 또는 거의 일직선으로 보이거나 양쪽 현등이 함께 보이는 상태이다. 지문은 Rule 14(b)의 정의와 일치한다.
③ X — crossing situation은 두 동력선의 침로가 서로 교차하여 충돌 위험이 생기는 상태이며, 상대선이 정면에서 보이는 상태가 아니다. 틀린 표현: crossing situation. 올바른 표현: head-on situation.
④ X — vessels in restricted visibility는 시계가 제한된 수역이나 그 부근에서 서로 보이지 않는 선박의 항법 상황을 가리킨다. 지문은 상대선을 직접 보고 등화와 선박의 외관을 관찰하는 정면 상태를 설명한다. 틀린 표현: vessels in restricted visibility. 올바른 표현: head-on situation.

### 오답 포인트

①의 overtaking, ③의 crossing situation, ④의 restricted visibility는 모두 COLREG의 조우 상황 용어이므로 혼동하기 쉽다. 이 문항의 결정적 표현은 ahead or nearly ahead, masthead lights in a line, both sidelights이다.

### 다시 나오면 이렇게 판단

상대선이 정면 또는 거의 정면에 있고 야간에 마스트헤드등이 세로로 겹쳐 보이거나 양쪽 현등이 함께 보이면 head-on situation으로 판단한다. 한쪽 현등만 보이며 침로가 교차하면 crossing, 상대선의 정횡 뒤쪽에서 접근하면 overtaking으로 구별한다.

### 암기 포인트

정면에서 양쪽 현등이 함께 보이면 head-on situation이다.

NoteBase

**문 15. 다음은 입항중인 선박과 VTS 센터와의 교신내용이다. IMO 표준해사통신용어로 빈칸에 가장 알맞은 말은?**

M/V : VTS. This is KOREA. How do you (A) me over?
VTS : KOREA. This is VTS. I (A) you good. What is your (B) to pilot station?
M/V : VTS. My (B) to pilot station is 12:00 local time. Do you have any information?
VTS : KOREA. No information. (C). Anchor in anchorage no.3. Stand-by on VHF CH.14.

① A: listen, B: ETD, C: Advice
② A: call, B: ETA, C: Advice
③ A: read, B: ETD, C: Advice
④ A: read, B: ETA, C: Advice

**정답 4번**

**출제 포인트**

이 문제는 무선 교신의 수신 상태를 묻는 read, 도착 예정 시각을 뜻하는 ETA, 뒤따르는 내용이 조언임을 알리는 메시지 표지어 Advice를 문맥에 맞게 고르는 문제이다.

**핵심 개념**

read: 무선 신호가 얼마나 잘 들리고 이해되는지를 나타내는 말이다. ‘How do you read me?’는 ‘내 신호가 어떻게 들리는가?’라는 뜻이고, ‘I read you good.’은 상대 신호가 잘 수신된다는 뜻이다.
ETA: Estimated Time of Arrival의 약자로 도착 예정 시각이다. 이 교신에서는 pilot station에 도착할 시각을 묻는다.
ETD: Estimated Time of Departure의 약자로 출발 예정 시각이므로 이 문맥에 맞지 않는다.
Advice: 뒤에 이어지는 내용이 조언 또는 권고임을 나타내는 IMO 표준해사통신용어의 메시지 표지어이다. 뒤의 ‘Anchor in anchorage no.3.’와 자연스럽게 이어진다.

NoteBase

### 선지별 해설

① X — A의 listen과 B의 ETD가 틀렸다. 무선 수신 상태는 read로 표현하고, 도선사 승선 지점까지의 도착 예정 시각은 ETA라고 해야 한다. 올바른 조합은 A: read, B: ETA, C: Advice이다.
② X — B의 ETA와 C의 Advice는 맞지만 A의 call이 틀렸다. '내 신호가 어떻게 들리는가?'는 'How do you read me?'라고 하므로 call을 read로 고쳐야 한다.
③ X — A의 read와 C의 Advice는 맞지만 B의 ETD가 틀렸다. pilot station에 도착할 예정 시각을 답하는 상황이므로 ETD가 아니라 ETA이다.
④ O — 'How do you read me?', 'I read you good.'이 수신 상태 확인 문맥에 맞고, pilot station까지의 시각은 ETA이며, 정박 권고 앞에는 Advice가 알맞다.

### 오답 포인트

일상 영어의 listen이나 call을 고르거나, 철자가 비슷한 ETA와 ETD를 혼동하기 쉽다. 이 문항에서는 상대 무선 신호의 수신 상태이므로 read, 목적지인 pilot station에 이르는 시각이므로 ETA를 선택해야 한다.

### 다시 나오면 이렇게 판단

무선 감도·수신 상태를 확인하는 문장은 read를 기준으로 판단한다. 시각 약어는 도착이면 ETA, 출발이면 ETD로 구분하고, 뒤 문장이 조언·권고이면 메시지 표지어 Advice를 연결한다.

### 암기 포인트

수신은 read, 도착은 ETA, 출발은 ETD, 조언 표지는 Advice이다.

NoteBase

**문 16. 「IMO 표준해사통신용어」상 아래 문장이 의미하는 것은 무엇인가?**

Place on deck, in mess rooms, etc., assigned to crew and passengers where they have to meet according to the muster list when the corresponding alarm is released or announcement made

① Assembly station
② List
③ Restricted area
④ Segregation

**정답 1번**

**출제 포인트**

비상경보 또는 안내가 발령되었을 때 비상배치표에 따라 선원과 승객이 집합하는 장소를 뜻하는 표준해사통신용어를 묻는 문제이다.

**핵심 개념**

Assembly station은 비상시에 선원과 승객이 비상배치표(muster list)에 따라 모이도록 지정된 갑판, 식당 등의 장소이다. 정의문의 'assigned to crew and passengers', 'meet', 'according to the muster list'가 핵심 단서이다.

**선지별 해설**

① O — Assembly station은 해당 경보나 안내가 있을 때 선원과 승객이 비상배치표에 따라 집합하는 지정 장소이므로 제시된 정의와 정확히 일치한다.
② X — List는 집합 장소가 아니라 선박이 좌현 또는 우현으로 기울어진 상태를 뜻한다. 틀린 표현은 'List'이며, 제시된 정의에 맞는 표현은 'Assembly station'이다.
③ X — Restricted area는 출입이 제한되거나 금지된 구역을 뜻한다. 틀린 표현은 'Restricted area'이며, 비상배치표에 따른 집합 장소는 'Assembly station'이다.
④ X — Segregation은 위험물 등 서로 함께 두어서는 안 되는 대상을 분리하여 적재·보관하는 것을 뜻한다. 틀린 표현은 'Segregation'이며, 선원과 승객이 모이는 지정 장소는 'Assembly station'이다.

**오답 포인트**

'muster list'라는 표현 때문에 선지 ② List를 고르기 쉽지만, 여기서 list는 비상배치표라는 복합어의 일부일 뿐이다. 정의의 중심은 사람이 경보에 따라 모이는 'place'이므로 장소를 뜻하는 Assembly station을 선택해야 한다.

NoteBase

**다시 나오면 이렇게 판단**

정의문에서 대상과 기능을 함께 확인한다. crew and passengers가 alarm 또는 announcement에 따라 meet하는 place이면 Assembly station으로 판단한다.

**암기 포인트**

비상 시 사람을 assemble하는 지정 장소가 Assembly station이다.

NoteBase

**문 17. 다음 빈칸에 들어갈 말로 가장 적절한 것은?**

According to COLREG'72, every vessel shall at all times proceed at a "safe speed." safe speed is defined as that speed which (____).

① you can stop within your visibility range.
② you can take proper and effective action to avoid collision.
③ you are travelling at a slower speed than surrounding vessels.
④ no wake comes from your vessel.

**정답 2번**

**쟁점**

이 문제는 COLREG Rule 6의 safe speed(안전한 속력)에 관한 문제이다. 핵심은 안전한 속력을 단순히 느린 속력으로 보지 않고, 충돌을 피하기 위한 적절하고 효과적인 조치를 취할 수 있는 속력으로 이해하는 것이다.

**용어 풀이**

safe speed = 당시의 상황과 조건에 맞게 충돌 회피 조치를 효과적으로 취하고 적절한 거리 안에서 정지할 수 있도록 하는 속력이다.

**핵심 구분**

COLREG Rule 6은 모든 선박이 항상 안전한 속력으로 항해하여 충돌을 피하기 위한 적절하고 효과적인 조치를 취하고, 당시의 상황과 조건에 적절한 거리 안에서 정지할 수 있어야 한다고 규정한다. 따라서 안전한 속력은 주변 선박보다 무조건 느린 속력이나 항적이 생기지 않는 속력이 아니라, 충돌 회피와 정지 능력을 확보하는 속력이다.

NoteBase

**선지별 해설**

① X
가시거리 자체가 정지거리의 기준이라는 뜻이 아니다. 가시상태는 안전한 속력을 정할 때 고려할 요소 중 하나이다.
틀린 표현: "stop within your visibility range"
올바른 표현: "be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions"

② O
"take proper and effective action to avoid collision"은 Rule 6이 안전한 속력의 기능으로 직접 제시한 문언이다. 따라서 빈칸에 가장 적절하다.

③ X
주변 선박보다 느리게 항해하는지는 안전한 속력의 정의가 아니다. 안전한 속력은 자선이 당시 상황에서 효과적으로 충돌을 피하고 적절한 거리 안에 정지할 수 있는지로 판단한다.
틀린 표현: "travelling at a slower speed than surrounding vessels"
올바른 표현: "able to take proper and effective action to avoid collision and be stopped within an appropriate distance"

④ X
항적이 생기지 않는다는 것은 Rule 6의 안전한 속력 정의가 아니다.
틀린 표현: "no wake comes from your vessel"
올바른 표현: "you can take proper and effective action to avoid collision"

**오답 포인트**

①의 visibility를 보고 정답으로 고르기 쉽지만, 가시상태는 고려 요소이고 정지거리는 당시의 상황과 조건에 적절해야 한다. 또한 safe speed를 단순한 저속이나 무항적으로 바꾸어 이해하면 ③·④에 속기 쉽다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

safe speed의 정의를 묻는 문제에서는 proper and effective action to avoid collision과 stopped within an appropriate distance라는 두 기능을 확인한다. 상대 선박보다 느린지 또는 항적이 없는지는 정의의 기준이 아니다.

**암기 포인트**

Safe speed는 충돌 회피 조치가 가능하고 적절한 거리 안에서 정지할 수 있는 속력이다.

NoteBase

**문 18. 아래 문장에서 빈칸에 들어갈 IMO 표준해사통신용어로 가장 적절한 것은?**

In VTS standard phrases, ( ) indicates that the following message is of interrogative character.

① QUESTION
② ANSWER
③ REQUEST
④ INTENTION

**정답 1번**

**출제 포인트**

IMO 표준해사통신용어(SMCP)의 메시지 표지어가 뒤따르는 메시지의 성격을 어떻게 나타내는지 구별하는 문제이다.

**핵심 개념**

QUESTION은 뒤따르는 메시지가 의문문의 성격을 띤다는 것을 나타낸다. ANSWER는 앞선 질문에 대한 응답, REQUEST는 상대방에게 행동을 요청하는 메시지, INTENTION은 자신이 곧 취하려는 항해상의 행동을 알리는 메시지를 표시한다.

**선지별 해설**

① O — QUESTION은 뒤따르는 메시지가 질문임을 나타내므로 빈칸에 적절하다.
② X — ANSWER는 의문문의 성격을 나타내는 표지어가 아니다. 틀린 표현은 'ANSWER'이며, 올바르게는 앞선 질문에 대한 응답임을 나타낸다.
③ X — REQUEST는 의문문의 성격을 나타내는 표지어가 아니다. 틀린 표현은 'REQUEST'이며, 올바르게는 상대방에게 어떤 행동을 요청하는 메시지임을 나타낸다.
④ X — INTENTION은 의문문의 성격을 나타내는 표지어가 아니다. 틀린 표현은 'INTENTION'이며, 올바르게는 자신이 곧 취하려는 항해상의 행동을 다른 선박 등에 알리는 메시지임을 나타낸다.

**오답 포인트**

QUESTION과 REQUEST는 모두 상대방의 반응을 기대할 수 있어 혼동하기 쉽다. 그러나 interrogative character는 문장이 질문이라는 뜻이므로 QUESTION에 직접 대응한다. REQUEST는 질문 여부가 아니라 상대방에게 행동을 요구한다는 점이 핵심이다.

NoteBase

**다시 나오면 이렇게 판단**

표지어 뒤 메시지의 기능을 기준으로 판단한다. 정보를 묻는 문장이면 QUESTION, 그 질문에 답하면 ANSWER, 상대방의 행동을 요구하면 REQUEST, 자신의 예정 행동을 알리면 INTENTION이다.

**암기 포인트**

QUESTION은 질문, ANSWER는 응답, REQUEST는 행동 요청, INTENTION은 예정 행동 통보이다.

NoteBase

**문 19. 「COLREG(국제해상충돌예방규칙) - TSS」상 항법이 바르게 설명되지 않은 것은?**

① proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane

② so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone

③ normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from either side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable

④ so far as practicable avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross on a heading as nearly as practicable at as small an angle to the general direction of traffic flow

**정답 4번**

**쟁점**

이 문제는 COLREG의 통항분리방식(TSS) 이용 선박에 적용되는 항법에 관한 문제이다. 핵심은 통항로를 따라 항행하거나 옆에서 진입·이탈할 때의 각도와 통항로를 횡단할 때의 각도를 구별하는 것이다.

**용어 풀이**

TSS(Traffic Separation Scheme, 통항분리방식)는 서로 반대 방향으로 흐르는 선박 교통을 통항로와 분리선·분리대로 나누어 충돌 위험을 줄이는 항로 체계이다.

**핵심 구분**

COLREG Rule 10에 따르면 통항로를 이용하는 선박은 그 통항로의 일반적인 교통 흐름 방향으로 항행하고, 가능한 한 분리선이나 분리대를 피하여야 한다. 통항로의 옆에서 진입하거나 이탈할 때에는 교통 흐름에 대하여 가능한 한 작은 각도로 하되, 통항로를 횡단해야 할 때에는 교통 흐름의 일반 방향에 대하여 가능한 한 직각에 가까운 선수방향으로 횡단한다.

NoteBase

**선지별 해설**

① O
통항로를 이용하는 선박은 해당 통항로의 일반적인 교통 흐름 방향으로 적절한 통항로 안에서 항행하여야 한다.

② O
통항로를 이용하는 선박은 가능한 한 통항분리선 또는 통항분리대를 피하여야 한다.

③ O
통항로에는 원칙적으로 통항로의 끝에서 진입하거나 이탈한다. 어느 한쪽 측면에서 진입하거나 이탈할 때에는 교통 흐름의 일반 방향에 대하여 가능한 한 작은 각도로 하여야 한다.

④ X
통항로를 횡단할 때에는 다른 선박이 횡단 의도를 명확히 알 수 있고 통항로에 머무는 시간을 줄일 수 있도록 교통 흐름에 대하여 가능한 한 직각에 가까운 선수방향으로 횡단하여야 한다.
틀린 표현: ‘at as small an angle to the general direction of traffic flow’
올바른 표현: ‘at right angles to the general direction of traffic flow’

**오답 포인트**

③의 측면 진입·이탈에는 ‘as small an angle’이 적용되지만, ④의 통항로 횡단에는 ‘at right angles’가 적용된다. 두 상황의 각도 표현을 바꾸어 놓은 것이 함정이다.

**다시 나오면 이렇게 판단**

행동을 먼저 구분한다. 통항로를 따라가면 흐름 방향, 옆에서 들어가거나 나가면 작은 각도, 통항로를 가로지르면 직각으로 판단한다.

**암기 포인트**

측면 진입·이탈은 작은 각도, 횡단은 직각이다.

NoteBase

**문 20. 「COLREG(국제해상충돌예방규칙)」상 아래 빈칸에 들어갈 단어는?**

Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the ( ) vessel until she is finally past and clear.

① overtaken
② overtaking
③ crossing
④ each

**정답 1번**

**쟁점**

이 문제는 COLREG Rule 13(d)의 추월 관계가 언제까지 유지되는지를 묻는 문제이다. 핵심은 방위가 바뀌더라도 추월선의 피항 의무는 피추월선을 완전히 추월하여 벗어날 때까지 계속된다는 점이다.

**용어 풀이**

overtaking vessel은 다른 선박을 추월하는 선박이고, overtaken vessel은 추월당하는 선박이다. crossing vessel은 다른 선박과 진로가 교차하는 선박을 뜻한다.

**핵심 구분**

COLREG Rule 13(d)는 두 선박 사이의 방위가 나중에 바뀌더라도 추월선이 교차선으로 바뀌는 것은 아니라고 정한다. 따라서 추월선은 피추월선(overtaken vessel)을 완전히 지나 안전하게 벗어날 때까지 계속 피항해야 한다. 빈칸 앞의 the와 뒤의 vessel을 합치면 the overtaken vessel이 된다.

NoteBase

### 선지별 해설

① O — overtaken은 '추월당한'이라는 뜻이므로 the overtaken vessel은 추월당하는 선박, 즉 피추월선이다. Rule 13(d)의 문언과 문맥에 맞는다.
② X — overtaking은 '추월하는'이라는 뜻이다. 이 자리에 overtaking을 넣으면 추월선이 자기 자신을 피해야 한다는 취지가 되어 규칙의 내용과 맞지 않는다. 틀린 표현: overtaking vessel → 올바른 표현: overtaken vessel.
③ X — crossing은 '교차하는'이라는 뜻이지만, 앞부분은 방위가 변해도 추월선이 crossing vessel로 바뀌지 않는다고 명시한다. 피항 대상은 교차선이 아니라 피추월선이다. 틀린 표현: crossing vessel → 올바른 표현: overtaken vessel.
④ X — each는 '각각의'라는 한정사 또는 대명사이므로 the each vessel이라는 결합은 문법적으로 맞지 않고, 피항 대상도 나타내지 못한다. 틀린 표현: each vessel → 올바른 표현: overtaken vessel.

### 오답 포인트

overtaking과 overtaken의 능동·수동 관계를 바꾸어 읽는 것이 핵심 함정이다. 또한 문장에 crossing vessel이 먼저 등장하므로 ③을 반복해 넣기 쉽지만, 해당 부분은 오히려 추월 관계가 교차 관계로 변하지 않는다는 뜻이다.

### 다시 나오면 이렇게 판단

keep clear of의 목적어가 누구인지 먼저 확인한다. 추월하는 선박이 의무 주체이므로 피해야 할 대상은 추월당하는 선박이며, '당하는'의 수동 의미를 나타내는 과거분사 overtaken이 들어간다.

### 암기 포인트

overtaking vessel은 추월선, overtaken vessel은 피추월선이다. 추월선은 finally past and clear가 될 때까지 피추월선을 피한다.

NoteBase