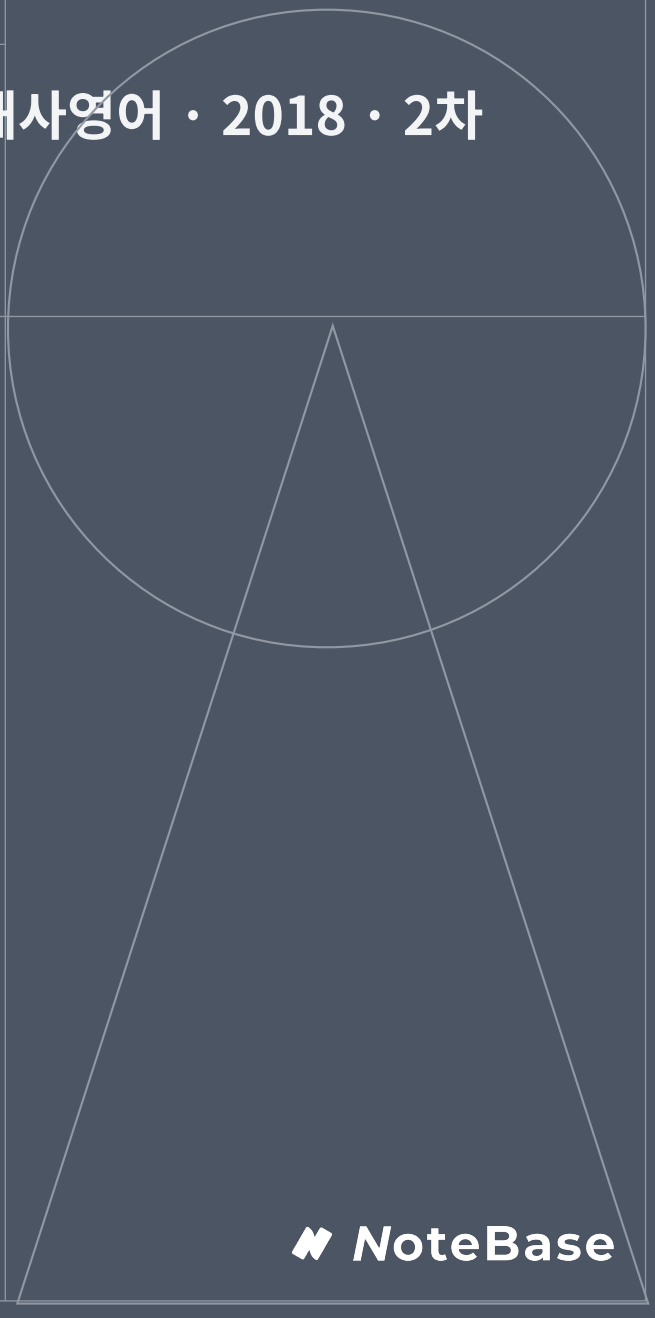
기출OX 해설집

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2018 · 2차



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2018 · 2차

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2018 · 2차

문 1. 다음 중 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

The distress traffic controlling station/other stations may impose radio (A) on any interfering stations by using the term: "(B) Mayday/Distress" unless the latter have messages about the distress.

① A: silence, B: Seelonce

② A: silence, B: Warning

③ A: switch off, B: Seelonce

④ A: switch off, B: All stations

정답 1번

출제 포인트

조난통신을 방해하는 무선국에 무선 침묵을 명할 때 쓰는 표준 해사통신 용어를 묻는 문제이다.

핵심 개념

radio silence는 조난통신에 지장을 주지 않도록 무선 송신을 중지하는 상태이다. 이를 명할 때에는 Seelonce를 사용하여 'Seelonce Mayday' 또는 'Seelonce Distress'라고 한다.

선지별 해설

① O — A에는 radio silence가 들어가고, B에는 Seelonce가 들어간다. 따라서 'impose radio silence'와 'Seelonce Mayday/Distress'가 모두 성립한다.
② X — A의 silence는 맞지만 B의 Warning이 틀렸다. 무선 침묵을 명하는 표준 용어는 Warning이 아니라 Seelonce이다.
③ X — B의 Seelonce는 맞지만 A의 switch off가 틀렸다. impose와 결합하여 '무선 침묵을 명하다'라는 뜻을 이루는 표현은 radio silence이다.
④ X — A의 switch off와 B의 All stations가 모두 틀렸다. 올바르게는 A가 silence, B가 Seelonce이며, All stations는 모든 무선국을 부르는 호칭이지 무선 침묵을 명하는 용어가 아니다.

NoteBase

오답 포인트

‘송신을 끈다’는 의미만 생각하면 switch off를 고르기 쉽지만, 빈칸 A는 impose와 결합하는 고정 표현 radio silence를 요구한다. 또한 B는 일반적인 경고 표현이 아니라 조난통신에서 쓰는 표준 명령어 Seelonce이다.

다시 나오면 이렇게 판단

조난통신을 방해하는 무선국의 송신을 멈추게 하는 문맥에서는 먼저 radio silence를 찾고, 침묵 명령어로 Seelonce가 이어지는 조합을 선택한다.

암기 포인트

무선 침묵은 radio silence, 침묵 명령은 Seelonce이다.

NoteBase

문 2. 다음 중 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

( ) : To increase the distance to the vessel ahead by reducing one’s own speed

① Drop back
② Safe Distance
③ Backing
④ Crash-stop

정답 1번

출제 포인트

선박 운항 용어의 정의를 구별하는 문제이다. ‘앞선 선박과의 거리를 늘리기 위해 자기 선박의 속력을 줄이는 것’은 Drop back이다.

핵심 개념

Drop back은 감속하여 앞선 선박과의 거리를 더 벌리는 동작이다. Safe Distance는 충돌을 피할 수 있도록 유지하는 안전한 거리 자체이고, Backing은 선박을 후진시키는 동작이며, Crash-stop은 비상 상황에서 최대한 신속하게 선박을 정지시키는 조작이다.

선지별 해설

① O — Drop back은 자기 선박의 속력을 줄여 앞선 선박과의 거리를 늘리는 것을 뜻하므로 제시된 정의와 정확히 일치한다.
② X — 틀린 표현은 Safe Distance이다. Safe Distance는 안전을 위해 확보해야 하는 거리라는 상태·기준을 뜻하며, 감속하여 앞선 선박과의 거리를 늘리는 동작은 Drop back이다.
③ X — 틀린 표현은 Backing이다. Backing은 선박을 뒤로 움직이게 하는 후진 동작을 뜻하며, 제시된 정의에 맞는 표현은 Drop back이다.
④ X — 틀린 표현은 Crash-stop이다. Crash-stop은 충돌 등 긴급 상황에서 선박을 가능한 한 빨리 정지시키는 조작이며, 단순히 감속하여 앞선 선박과의 거리를 늘리는 것은 Drop back이다.

오답 포인트

‘distance’라는 단어만 보고 ② Safe Distance를 고르기 쉽다. 그러나 빈칸 뒤 설명은 거리의 종류가 아니라 속력을 줄여 거리를 벌리는 동작을 정의한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

정의에서 핵심 동사와 목적을 함께 확인한다. reducing speed와 increase the distance to the vessel ahead가 함께 나오면 Drop back으로 판단한다.

암기 포인트

Drop back은 감속하여 앞선 배와의 간격을 벌리는 것이다.

NoteBase

문 3. 다음 중 빈 칸에 들어갈 표준 조타 명령으로 가장 옳은 것은 무엇인가?

( ) : Reduce swing as rapidly as possible

① Midships
② Ease to five
③ Steady
④ Steady as she goes

정답 3번

출제 포인트

이 문제는 선박의 선회 운동을 신속히 줄이라는 표준 조타 명령과, 타각이나 침로를 지시하는 다른 명령을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Steady는 현재의 선회 운동을 가능한 한 빨리 줄이라는 명령이다. 이에 비해 Midships는 타를 중앙 위치에 두라는 명령이고, Ease to five는 타각을 5도로 줄이라는 명령이며, Steady as she goes는 명령 당시의 침로를 유지하라는 명령이다.

선지별 해설

① X — Midships는 타를 정중앙인 선수미선 방향에 두라는 명령이다. '선회 운동을 가능한 한 빨리 줄이라'는 뜻이 아니며, 빈칸에는 Steady가 들어가야 한다.
② X — Ease to five는 사용 중인 타각을 5도로 줄여 유지하라는 명령이다. 선회 운동을 가능한 한 빨리 줄이라는 명령은 Steady이다.
③ O — Steady는 Reduce swing as rapidly as possible, 즉 선박의 선회 운동을 가능한 한 빨리 줄이라는 표준 조타 명령이다.
④ X — Steady as she goes는 명령이 내려진 순간의 침로를 그대로 유지하라는 명령이다. 선회 운동 자체를 신속히 줄이라는 표현에는 Steady가 알맞다.

오답 포인트

③ Steady와 ④ Steady as she goes는 표현이 비슷하지만 지시 대상이 다르다. Steady는 진행 중인 선회를 억제하는 동작에 초점이 있고, Steady as she goes는 명령 당시의 침로를 유지하는 데 초점이 있다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

문장에 swing을 rapidly reduce한다는 뜻이 나오면 Steady로 판단한다. rudder를 중앙에 두면 Midships, 타각을 특정 각도로 줄이면 Ease to 해당 각도, 당시 침로를 계속 유지하면 Steady as she goes로 구별한다.

암기 포인트

Steady는 선회 억제, Steady as she goes는 당시 침로 유지이다.

NoteBase

문 4. 다음은 「IMO SMCP(표준해사통신용어)」 상 용어의 정의이다. 가장 옳은 것은?

An area within defined limits in which one-way traffic is established

① Traffic lane
② Traffic clearance
③ Reference line
④ Fairway

정답 1번

출제 포인트

IMO SMCP의 항해·교통 관련 용어를 영문 정의와 정확히 연결하는 문제이다.

핵심 개념

Traffic lane은 정해진 경계 안에서 선박의 일방통행이 설정된 수역이다. 핵심 표현은 'within defined limits'와 'one-way traffic'이다.
Traffic clearance는 지정된 조건에 따라 선박이 진행하도록 내리는 허가이고, reference line은 레이더 화면에서 서로 반대 방향으로 항해하는 선박의 통항 구역을 나누는 가상의 선이며, fairway는 수로에서 실제로 항행할 수 있는 부분이다.

선지별 해설

① O — '정해진 경계 안에서 일방통행이 설정된 수역'은 Traffic lane의 정의와 정확히 일치한다.
② X — Traffic clearance의 뜻을 '일방통행이 설정된 수역'이라고 한 점이 틀리다. 올바르게는 지정된 조건에 따라 선박이 진행하도록 내리는 허가이다.
③ X — Reference line의 뜻을 '일방통행이 설정된 수역'이라고 한 점이 틀리다. 올바르게는 레이더 화면에서 서로 반대 방향으로 항해하는 선박의 통항 구역을 나누는 가상의 선이다.
④ X — Fairway의 뜻을 '일방통행이 설정된 수역'이라고 한 점이 틀리다. 올바르게는 수로에서 실제로 항행할 수 있는 부분이다.

오답 포인트

lane과 fairway가 모두 선박이 다니는 수역을 가리켜 혼동하기 쉽다. 그러나 'one-way traffic'은 통항 방향이 하나로 정해진 Traffic lane의 결정적 표지이고, Fairway는 방향 제한이 아니라 항행 가능한 수로 부분을 뜻한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

정의에서 ‘one-way traffic’을 찾으면 Traffic lane, ‘authorization to proceed’를 찾으면 Traffic clearance, ‘radar screen의 fictitious line’을 찾으면 Reference line, ‘navigable part of a waterway’를 찾으면 Fairway로 구별한다.

암기 포인트

lane은 일방통행 수역, clearance는 진행 허가, reference line은 레이더상의 가상선, fairway는 항행 가능한 수로이다.

NoteBase

문 5. 다음 「IMO SMCP(표준해사통신용어)」의 표현 중 옳지 않은 것은?

① 귀선의 위치에서의 기상 상태는 어떠한가? : What is the weather situation in your position?

② 귀선은 항해중인가? : Are you underway?

③ 귀선은 주묘중인가? : Are you dredging anchor?

④ 귀선은 항로를 가로막고 있다. : You are obstructing the fairway.

정답 3번

출제 포인트

IMO 표준해사통신용어에서 선박의 상태를 나타내는 영어 동사를 정확히 대응할 수 있는지를 묻는 문제이다.

핵심 개념

underway는 선박이 정박·계류·좌초 상태가 아닌 항해 중인 상태를 뜻한다. 주묘는 닻이 해저를 제대로 붙잡지 못하고 끌리는 상태이므로 dragging anchor로 표현한다. obstructing the fairway는 항로를 가로막고 있다는 뜻이다.

선지별 해설

① O — What is the weather situation in your position?는 상대 선박 위치의 기상 상태를 묻는 표현이므로 우리말과 영어의 의미가 일치한다.
② O — Are you underway?는 상대 선박이 항해 중인지 묻는 표현이므로 올바른 대응이다.
③ X — 틀린 표현은 dredging anchor이다. '귀선은 주묘 중인가?'는 Are you dragging anchor?로 표현해야 한다.
④ O — You are obstructing the fairway.는 상대 선박이 항로를 가로막고 있음을 알리는 표현이므로 올바른 대응이다.

오답 포인트

③의 dredging과 dragging은 형태가 비슷해 보이지만, 주묘를 나타내는 핵심 동사는 dragging이다. dredging을 '닻이 끌린다'는 뜻으로 오인하면 틀리기 쉽다.

다시 나오면 이렇게 판단

해사 통신 표현은 한국어 문장의 핵심 상태어와 영어 동사를 먼저 대응한다. 항해 중은 underway, 주묘 중은 dragging anchor, 항로 방해는 obstructing the fairway로 구별한다.

암기 포인트

주묘는 dredging이 아니라 dragging anchor이다.

NoteBase

문 6. 다음 중 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

According to COLREG 72, every vessel should be all times proceed at a “safe speed”. “safe speed” is defined as that speed which ( ).

① you can stop within yours 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 72 Rule 6의 안전 속력(safe speed)에 관한 문제이다. 핵심은 안전 속력을 단순히 느린 속력이나 항적이 생기지 않는 속력이 아니라 충돌을 피하기 위한 적절하고 유효한 조치를 취할 수 있는 속력으로 이해하는 것이다.

용어 풀이

안전 속력(safe speed)은 선박이 당시의 사정과 조건에 맞게 충돌 회피 조치를 취하고 적절한 거리 안에서 정지할 수 있도록 하는 속력이다.

핵심 구분

COLREG 72 Rule 6은 모든 선박이 항상 안전 속력으로 항행하도록 하고, 그 판단 기준을 충돌을 피하기 위한 적절하고 유효한 조치 가능성과 당시의 사정·조건에 알맞은 거리 내 정지 가능성으로 제시한다. 따라서 보기 중 정의의 핵심인 ‘proper and effective action to avoid collision’을 담은 ②가 옳다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ‘within yours visibility range’는 안전 속력의 정지 기준이 아니다. 또한 yours는 소유대명사이므로 명사 visibility를 꾸밀 수 없다. 틀린 표현: within yours 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 정한 안전 속력의 핵심 목적에 해당한다. 선박은 그 속력에서 충돌을 피하기 위한 적절하고 유효한 조치를 취할 수 있어야 한다.
③ X — 주변 선박보다 느리게 항행한다는 상대적 속도 비교는 안전 속력의 정의가 아니다. 틀린 표현: travelling at a slower speed than surrounding vessels. 올바른 표현: proceeding at a speed that permits proper and effective action to avoid collision and stopping within an appropriate distance.
④ X — 항적(wake)이 전혀 생기지 않는지는 안전 속력의 정의 기준이 아니다. 틀린 표현: no wake comes from your vessel. 올바른 표현: the vessel can take proper and effective action to avoid collision and stop within an appropriate distance.

오답 포인트

①의 visibility range, ③의 slower speed, ④의 no wake처럼 안전해 보이는 표현을 Rule 6의 법정 기준으로 착각하기 쉽다. 안전 속력은 절대적으로 느린 속력이 아니라 당시 상황에서 충돌 회피와 정지가 가능한 속력이다.

다시 나오면 이렇게 판단

safe speed의 정의를 묻는 문항에서는 proper and effective action to avoid collision과 stopping within an appropriate distance라는 두 기준을 찾는다. 주변 선박과의 속도 비교나 항적 유무는 정의 문언에서 제외한다.

암기 포인트

Safe speed = effective collision-avoidance action + appropriate stopping distance이다.

NoteBase

문 7. 다음 중 「COLREG(국제해상충돌예방규칙)」 상 “Action to avoid collision”에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

① Action to avoid collision shall be positive.

② Action to avoid collision shall be made in ample time.

③ Action to avoid collision shall be a succession of small alterations of course.

④ Action to avoid collision shall be taken with due regard to the observance of good seamanship.

정답 3번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 8이 정한 충돌 회피 동작의 원칙에 관한 문제이다. 핵심은 회피 동작을 분명하고 충분히 일찍 취해야 한다는 원칙과, 작은 변침이나 변속을 연속해서 하는 것은 피해야 한다는 원칙을 구별하는 것이다.

용어 풀이

positive action은 상대 선박이 육안이나 레이더로 쉽게 알아차릴 수 있을 정도로 명확하고 적극적인 회피 동작을 뜻한다. good seamanship은 당시의 상황과 조건에 맞는 통상적이고 적절한 선원술을 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 8(a)에 따르면 충돌 회피 동작은 상황이 허용하는 한 positive해야 하고, ample time에 이루어져야 하며, good seamanship을 적절히 고려하여 취해져야 한다. Rule 8(b)에 따르면 변침이나 변속은 다른 선박이 쉽게 알아차릴 만큼 충분히 커야 하고, 작은 변침이나 변속을 연속해서 하는 것은 피해야 한다.

NoteBase

선지별 해설

① O
Action to avoid collision shall be positive는 Rule 8(a)의 내용이다. 충돌 회피 동작은 상황이 허용하는 한 상대 선박이 분명히 인식할 수 있는 적극적인 동작이어야 한다.

② O
Action to avoid collision shall be made in ample time은 Rule 8(a)의 내용이다. 충돌 위험에 임박해서가 아니라 충분한 시간적 여유를 두고 회피 동작을 취해야 한다.

③ X
작은 변침을 연속해서 해야 한다는 설명은 Rule 8(b)와 반대이다.
틀린 표현: shall be a succession of small alterations of course
올바른 표현: a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided이다.
변침이나 변속은 다른 선박이 쉽게 알아차릴 만큼 충분히 크게 해야 한다.

④ O
Action to avoid collision shall be taken with due regard to the observance of good seamanship은 Rule 8(a)의 내용이다. 회피 동작은 적절한 선원술의 준수를 충분히 고려하여 취해져야 한다.

오답 포인트

③의 succession of small alterations를 회피 동작을 세밀하게 한다는 긍정적 표현으로 오해하기 쉽다. 그러나 작은 변침이나 변속을 잇달아 하면 상대 선박이 의도를 알아보기 어려우므로, 규칙은 이를 권장하는 것이 아니라 피하도록 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

Rule 8 선지에서는 positive, ample time, good seamanship은 옳은 요건으로 판단한다. 반대로 succession of small alterations가 해야 할 행동처럼 제시되면 틀린 선지로 판단한다.

암기 포인트

회피 동작은 크고 분명하게, 충분히 일찍 취하며, 작은 변침·변속의 연속은 피한다.

NoteBase

문 8. 다음 중 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

_____ is place on deck 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 Main deck
② Assembly station
③ Accommodation
④ Rescue Zone

정답 2번

출제 포인트

비상경보가 울리거나 안내방송이 나왔을 때 승무원과 승객이 소집명부(muster list)에 따라 모이는 지정 장소의 명칭을 묻는 문제이다.

핵심 개념

Assembly station은 비상시에 승무원과 승객이 소집명부에 따라 집결하도록 지정된 장소이다. 핵심 단서는 'meet according to the muster list'와 'when the corresponding alarm is released or announcement made'이다.

선지별 해설

① Main deck: X. Main deck는 선박의 주된 갑판을 뜻할 뿐, 소집명부에 따라 비상시에 모이는 지정 장소라는 뜻은 아니다. 틀린 표현은 'Main deck'이며, 해당 정의에 맞는 표현은 'Assembly station'이다.
② Assembly station: O. 승무원과 승객이 경보 또는 안내방송에 따라 소집명부에 지정된 대로 모이는 장소라는 지문의 정의와 정확히 일치한다.
③ Accommodation: X. Accommodation은 선원이나 승객이 생활하고 머무는 거주·편의 공간을 뜻하므로 비상 소집 장소의 명칭이 아니다. 틀린 표현은 'Accommodation'이며, 비상시에 지정 인원이 집결하는 장소는 'Assembly station'이다.
④ Rescue Zone: X. Rescue Zone은 구조와 관련된 구역을 나타내는 표현일 수 있으나, 소집명부에 따라 승무원과 승객이 모이는 지정 장소를 뜻하지 않는다. 틀린 표현은 'Rescue Zone'이며, 지문의 정의에 맞는 용어는 'Assembly station'이다.

오답 포인트

지문에 'on deck'가 있어 ① Main deck를 고르기 쉽지만, 장소의 위치보다 기능이 결정적이다. '소집명부에 따라 경보 시 모인다'는 기능은 Assembly station을 가리킨다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

경보·안내방송, muster list, crew and passengers, meet가 함께 제시되면 비상 집결 장소인 Assembly station으로 판단한다.

암기 포인트

muster list에 따라 assemble하는 곳이 Assembly station이다.

NoteBase

문 9. Which of the following is not the correct one for means of fire extinguishing?

① Oxygen dilution extinguish
② Fuel removal extinguish
③ Inhibition extinguish
④ Separation extinguish

정답 4번

출제 포인트

이 문제는 연소의 필수 요소인 산소·연료·열과 연쇄반응 가운데 하나를 제거하거나 억제하는 소화 원리를 구분하는 문제이다.

핵심 개념

산소 희석 소화(oxygen dilution extinguishment)는 산소 농도를 낮추어 연소를 지속할 수 없게 하는 방식이다. 연료 제거 소화(fuel removal extinguishment)는 가연물의 공급을 끊거나 가연물을 제거하는 방식이다. 억제 소화(inhibition extinguishment)는 연소의 화학적 연쇄반응을 중단시키는 방식이다. 이들과 함께 열을 빼앗아 발화점 이하로 낮추는 냉각 소화(cooling extinguishment)가 기본 소화 원리에 해당한다.

선지별 해설

① O — Oxygen dilution extinguish는 산소를 희석하여 연소에 필요한 산소 농도를 낮추는 소화 방식이므로 올바른 내용이다.
② O — Fuel removal extinguish는 연료의 공급을 차단하거나 가연물을 제거하여 연소를 멈추게 하는 방식이므로 올바른 내용이다.
③ O — Inhibition extinguish는 연소 과정의 화학적 연쇄반응을 억제하거나 끊는 소화 방식이므로 올바른 내용이다.
④ X — Separation extinguish는 기본 소화 원리를 나타내는 독립된 명칭이 아니다. 틀린 표현은 Separation이며, 올바르게는 열을 제거하는 Cooling extinguishment로 고쳐야 한다.

오답 포인트

연료를 불에서 분리한다는 일상적 표현 때문에 ④의 Separation을 정식 소화 원리로 오인하기 쉽다. 분리는 독립된 기본 원리가 아니라 연료 제거 방식에 포함될 수 있으며, 빠진 기본 원리는 열을 제거하는 냉각 소화이다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 용어가 연소의 네 요소 중 무엇을 없애는지 대응한다. 산소 농도 저하, 연료 제거, 열 제거, 연쇄반응 억제에 대응하지 않는 용어는 정식 기본 소화 원리가 아닌 것으로 판단한다.

NoteBase

암기 포인트

소화의 네 축은 산소 희석, 연료 제거, 냉각, 연쇄반응 억제이다. Separation은 별도의 다섯 번째 축이 아니다.

NoteBase

문 10. 다음 중 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

In or near an area of restricted visibility,
(____) making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.

① A vessel engaged in fishing
② A power-driven vessel
③ A vessel not under command
④ A vessel at anchor

정답 2번

쟁점

이 문제는 제한시계 수역 안이나 그 부근에서 항행 중인 선박이 울려야 하는 음향신호에 관한 문제이다. 핵심은 대수속력이 있는 동력선과 어로종사선·조종불능선·정박선의 신호를 구별하는 것이다.

용어 풀이

restricted visibility는 안개·연무 등으로 시계가 제한된 상태를 뜻한다. making way through the water는 선박이 물에 대하여 전진하고 있는 상태를 뜻하며, 단순히 underway인 상태와 구별된다. prolonged blast는 4초 이상 6초 이하의 장음을 뜻한다.

핵심 구분

국제해상충돌예방규칙 Rule 35에 따르면 제한시계에서 대수속력이 있는 동력선은 2분 이내의 간격으로 장음 1회를 울린다. 정지하여 대수속력이 없는 동력선은 장음 2회, 어로종사선과 조종불능선 등은 장음 1회 뒤 단음 2회, 정박선은 원칙적으로 1분 이내의 간격으로 약 5초간 빠르게 종을 울린다.

NoteBase

선지별 해설

① X — A vessel engaged in fishing은 제한시계에서 장음 1회 뒤 단음 2회를 연속하여 울리는 선박이므로, 제시된 장음 1회 신호의 주체가 아니다. 틀린 표현: A vessel engaged in fishing → 올바른 표현: A power-driven vessel.
② O — A power-driven vessel이 making way through the water인 경우 2분 이내의 간격으로 장음 1회를 울리므로 문장이 완성된다.
③ X — A vessel not under command는 제한시계에서 장음 1회 뒤 단음 2회를 연속하여 울리므로 장음 1회만 울리는 선박이 아니다. 틀린 표현: A vessel not under command → 올바른 표현: A power-driven vessel.
④ X — A vessel at anchor는 원칙적으로 1분 이내의 간격으로 약 5초간 빠르게 종을 울리므로 제시된 신호와 다르다. 틀린 표현: A vessel at anchor → 올바른 표현: A power-driven vessel.

오답 포인트

making way through the water를 모든 항행 중 선박에 공통되는 표현으로 보면 ①이나 ③을 고르기 쉽다. 장음 1회는 대수속력이 있는 동력선의 신호이고, 어로종사선·조종불능선은 장음 1회 뒤 단음 2회라는 점이 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

제한시계 음향신호 문제에서는 먼저 선박의 상태와 종류를 확인한다. 대수속력이 있는 동력선은 장음 1회, 정지하여 대수속력이 없는 동력선은 장음 2회, 어로종사선·조종불능선 등은 장음 1회와 단음 2회, 정박선은 종 신호로 구분한다.

암기 포인트

제한시계 신호는 전진 동력선 '장 1', 정지 동력선 '장 2', 어로·조종불능선 '장 1＋단 2', 정박선 '종'으로 정리된다.

NoteBase

문 11. 다음 중 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

Hove to in the northern hemisphere under tropical cyclone conditions, a veering wind one changing direction to the ⓐ _____ would mean that you were in the dangerous semicircle. The vessel should keep the wind on the ⓑ _____.

① ⓐ: right, ⓑ: starboard bow

② ⓐ: right, ⓑ: starboard quarter

③ ⓐ: right, ⓑ: port bow

④ ⓐ: left, ⓑ: port quarter

정답 1번

출제 포인트

이 문제는 북반구의 열대저기압에서 풍향 변화로 선박의 위치를 판단하고, 위험반원에서 취할 풍향 유지 위치를 적용하는 문제이다.

사례 정리

핵심 사실 1: 선박은 북반구의 열대저기압 영향권에 있다.
핵심 사실 2: 바람이 veer하고 있으므로 풍향이 시계 방향, 즉 오른쪽으로 변한다.
판단에 중요한 조건: 북반구에서 이러한 풍향 변화는 선박이 위험반원에 있음을 뜻하므로 바람을 우현 선수에 받도록 해야 한다.

핵심 개념

Veering은 풍향이 시계 방향으로 변하는 것, 즉 오른쪽으로 도는 현상이다. 반대로 backing은 풍향이 반시계 방향인 왼쪽으로 변하는 현상이다. 북반구의 위험반원에서는 바람을 우현 선수(starboard bow)에 받는 것이 기본 대응이다.

적용 기준

먼저 veering을 right로 해석한다. 이어 북반구의 위험반원이라는 조건에 따라 바람을 starboard bow에 받도록 적용한다. 따라서 ⓐ는 right, ⓑ는 starboard bow이다.

NoteBase

선지별 해설

① O — veering은 풍향이 오른쪽으로 변하는 것이고, 북반구의 위험반원에서는 바람을 우현 선수(starboard bow)에 받으므로 두 빈칸이 모두 맞다.
② X — ⓐ의 right는 맞지만 ⓑ의 starboard quarter가 틀렸다. 위험반원에서는 starboard quarter가 아니라 starboard bow가 들어가야 한다.
③ X — ⓐ의 right는 맞지만 ⓑ의 port bow가 틀렸다. 북반구 위험반원의 대응은 바람을 port bow가 아니라 starboard bow에 받는 것이다.
④ X — ⓐ의 left와 ⓑ의 port quarter가 모두 틀렸다. Veering은 left가 아니라 right이며, 이 상황에서는 port quarter가 아니라 starboard bow가 들어가야 한다.

오답 포인트

Veering의 방향을 선박의 좌·우현과 혼동하거나, 위험반원에서의 starboard bow와 다른 반원에서 사용하는 quarter 방향을 뒤섞는 것이 함정이다. 이 문항에서는 veering=right를 먼저 확정한 뒤 위험반원=starboard bow를 연결해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

풍향 변화의 뜻을 먼저 판별한 뒤 반원과 대응 방향을 연결한다. 북반구에서는 veering이면 right이며, 위험반원에서는 바람을 starboard bow에 받는다.

암기 포인트

북반구: veering은 right, 위험반원은 starboard bow이다.

NoteBase

문 12. 다음 중 「IAMSAR Manual Volume III」 상 “man overboard” 상황에서의 조선방법에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

① "Scharnov turn" cannot be carried out effectively unless the time elapsed between occurrence of the incident and the commencement of the manoeuvre is known.

② "Scharnov turn" is proper in an 'immediate action' situation.

③ "Williamson turn" makes good original track line.

④ "Williamson turn" is good in reduced visibility.

정답 2번

출제 포인트

이 문제는 해상 추락자 발생 시 사용하는 Scharnov turn과 Williamson turn의 적용 상황 및 항적 복귀 특성을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Scharnov turn: 선박을 자선의 항적(wake)으로 되돌리는 조선법이다. 사고 발생부터 조선 시작까지의 경과 시간을 알아야 효과적으로 시행할 수 있으며, 즉시조치 상황에는 사용하지 않는다.
Williamson turn: 원래 항적을 따라 반대 방향으로 복귀하는 조선법이다. 원항적 복귀가 쉽고 시계가 제한된 상황에도 적합하지만, 현장에서 멀어지고 시간이 더 걸리는 특성이 있다.

선지별 해설

① O — Scharnov turn은 사고 발생 시점부터 조선을 시작할 때까지의 경과 시간을 알아야 효과적으로 수행할 수 있다.
② X — 틀린 표현은 "proper in an 'immediate action' situation"이다. Scharnov turn은 즉시조치(immediate action) 상황에 적합한 것이 아니라, 그러한 상황에서는 사용하지 않는 조선법이다.
③ O — Williamson turn은 선박을 원래 항적선으로 복귀시키는 조선법이므로 "makes good original track line"이라는 설명이 옳다.
④ O — Williamson turn은 원래 항적을 따라 돌아오기 쉬워 제한시계(reduced visibility) 상황에 적합하다는 설명이 옳다.

오답 포인트

②는 Scharnov turn이 항적으로 빠르게 돌아간다는 장점 때문에 즉시조치에도 적합하다고 착각하게 만든다. 그러나 Scharnov turn은 경과 시간을 알고 나중에 복귀하는 상황에 쓰며, 즉시조치 상황에는 사용하지 않는다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

조선법의 이름보다 적용 시점을 먼저 확인한다. "경과 시간을 알아야 함·즉시조치에 사용하지 않음"은 Scharnov turn, "원항적 복귀·제한시계에 적합함"은 Williamson turn의 판단 기준이다.

암기 포인트

Scharnov는 경과 시간 필요·즉시조치 불가, Williamson은 원항적 복귀·제한시계 적합이다.

NoteBase

문 13. 다음 중 VTS Standard Phrases 상 Message Markers에 대한 설명 중 가장 옳지 않은 것은?

① ADVICE : This indicates that the follwing message implies the intention of the sender to influence others by a Regulation.

② WARNING : This indicates that the following message implies the intention of the sender to inform others about danger.

③ INFORMATION : This indicates that the following message is restricted to observed facts, situations, etc..

④ INTENTION : This indicates that the following message informs others about immediate navigational action intended to be taken.

정답 1번

출제 포인트

VTS Standard Phrases의 Message Marker가 뒤따르는 메시지의 기능을 어떻게 나타내는지 구별하는 문제이다.

핵심 개념

INSTRUCTION은 규정(Regulation)에 따라 상대방의 행동에 영향을 주려는 메시지이고, ADVICE는 권고(Recommendation)를 통해 상대방의 행동에 영향을 주려는 메시지이다. WARNING은 위험을 알리고, INFORMATION은 관찰된 사실이나 상황을 전달하며, INTENTION은 발신자가 곧 취하려는 항해 조치를 알린다.

선지별 해설

① X — 틀린 표현은 ADVICE를 'by a Regulation'이라고 설명한 부분이다. 규정에 따라 상대방에게 영향을 주려는 표지는 INSTRUCTION이다. ADVICE는 'by a Recommendation', 즉 권고를 통해 상대방에게 영향을 주려는 메시지라고 고쳐야 한다.
② O — WARNING은 뒤따르는 메시지가 다른 사람에게 위험을 알리는 내용임을 나타낸다.
③ O — INFORMATION은 뒤따르는 메시지가 관찰된 사실이나 상황 등에 한정된 정보임을 나타낸다.
④ O — INTENTION은 발신자가 곧 취하려는 항해 조치를 다른 사람에게 알리는 메시지임을 나타낸다.

오답 포인트

①은 '상대방에게 영향을 주려는 의도'라는 공통점 때문에 ADVICE처럼 보이지만, 결정적인 단어가 Regulation이다. Regulation은 INSTRUCTION과, Recommendation은 ADVICE와 연결된다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

Message Marker는 뒤따르는 내용의 기능을 나타낸다. Regulation이면 INSTRUCTION, Recommendation이면 ADVICE, danger이면 WARNING, observed facts이면 INFORMATION, immediate navigational action이면 INTENTION으로 판단한다.

암기 포인트

규정은 INSTRUCTION, 권고는 ADVICE, 위험은 WARNING, 사실은 INFORMATION, 예정 행동은 INTENTION이다.

NoteBase

문 14. 다음 중 「IAMSAR manual Volume III」상 용어와 정의가 가장 옳은 것은?

① 'Emergency Position Indicating Radio Beacon' is a survival craft transponder that, when activated, sends out a signal automatically when a pulse from a nearby radar reaches it.

② 'Rescue' is an operation, normally co-ordinated by a rescue co-ordination centre or rescue sub-centre, using available personnel and facilities to locate person in distress.

③ 'Datum' is the intended horizontal direction of travel of a craft.

④ 'PAN-PAN' is the international radiotelephony urgency signal. When repeated three times, indicates uncertainty or alert, followed by nature of urgency.

정답 4번

출제 포인트

IAMSAR 용어의 정의를 장비 기능, 수색·구조 단계, 항행 방향, 무선 긴급신호에 맞게 구별하는 문제이다.

핵심 개념

EPIRB는 조난경보를 송신하는 비상위치지시용 무선표지설비이고, SART는 레이더 신호에 응답하여 생존정의 위치 발견을 돕는 수색구조용 트랜스폰더이다. Search는 조난자를 찾는 활동이고, rescue는 조난자를 구조하여 필요한 초기 조치를 제공하고 안전한 장소로 옮기는 활동이다. Course는 선박 등이 이동하려는 수평 방향이며, datum은 수색계획의 기준이 되는 지리적 점·선·구역이다. PAN-PAN은 국제 무선전화 긴급신호이다.

선지별 해설

① X — 레이더 펄스를 받으면 자동으로 응답 신호를 내는 생존정용 트랜스폰더라는 설명은 EPIRB가 아니라 SART에 해당한다. 올바르게는 EPIRB는 조난 시 위성 등을 통해 조난경보와 식별·위치 정보를 송신하는 비상위치지시용 무선표지설비이다.
② X — ‘available personnel and facilities to locate person in distress’는 조난자를 찾는 search의 정의이다. 올바르게는 rescue는 조난자를 구조하고 초기 의료 등 필요한 조치를 제공한 뒤 안전한 장소로 이송하는 활동이다.
③ X — ‘the intended horizontal direction of travel of a craft’는 datum이 아니라 course의 정의이다. 올바르게는 datum은 수색계획의 기준으로 사용하는 지리적 점·선·구역이다.
④ O — PAN-PAN은 국제 무선전화 긴급신호이며, 세 번 반복하여 불확실단계 또는 경보단계에 해당하는 긴급상황을 알리고 뒤이어 긴급상황의 성격을 전달한다.

오답 포인트

①은 EPIRB와 SART의 기능을 바꾸었고, ②는 search와 rescue를 바꾸었으며, ③은 datum과 course를 바꾼 선지이다. 서로 가까운 해사·수색구조 용어의 정의를 교차 배치한 것이 핵심 함정이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

정의의 핵심 동사를 기준으로 판단한다. 레이더에 응답하면 SART, 조난경보를 송신하면 EPIRB, 조난자를 찾으면 search, 구조하여 안전한 곳으로 옮기면 rescue, 이동하려는 방향이면 course, 수색의 지리적 기준이면 datum이다.

암기 포인트

SART는 레이더 응답, EPIRB는 조난경보, search는 찾기, rescue는 구조·이송, course는 진행 방향, datum은 수색 기준이다.

NoteBase

문 15. 다음은 「SOLAS(해상에서의 인명안전을 위한 국제 협약)」의 원문을 발췌해 온 것이다. 밑줄의 내용 중 가장 옳지 않은 것은?

- A number of lifejackets suitable for children equal to at least ① 10% of the number of passengers on board shall be provided or such ② lesser number as may be required to provide a lifejacket for each child.
- Every crew member shall participate in at least one ③ abandon ship drill and one ④ fire drill every month.

① ①
② ②
③ ③
④ ④

정답 2번

쟁점

이 문제는 SOLAS의 어린이용 구명조끼 비치 수량과 승무원 비상훈련 주기를 정확한 영문 표현으로 구별하는 문제이다. 핵심은 최소 비치 기준보다 실제 어린이 수가 많을 때 수량을 줄이는 것이 아니라 늘려야 한다는 점이다.

용어 풀이

abandon ship drill은 비상시에 선박을 떠나는 절차를 연습하는 퇴선훈련이고, fire drill은 선내 화재 대응 절차를 연습하는 소화훈련이다.

핵심 구분

어린이용 구명조끼는 승객 수의 최소 10%에 해당하는 수량을 비치하되, 모든 어린이에게 한 벌씩 제공하려면 그보다 더 많은 수량(greater number)을 비치한다. 또한 모든 승무원은 매월 최소 한 번의 퇴선훈련과 한 번의 소화훈련에 참여한다.

선지별 해설

① O — 승객 수의 최소 10%에 해당하는 어린이용 구명조끼를 비치한다는 기준이므로 옳다.
② X — 어린이 수가 최소 비치 수량을 넘으면 모든 어린이에게 구명조끼를 제공할 수 있도록 수량을 늘려야 하므로 lesser number는 반대 의미이다. 틀린 표현: lesser number. 올바른 표현: greater number.
③ O — 모든 승무원은 매월 최소 한 번의 abandon ship drill, 즉 퇴선훈련에 참여해야 하므로 옳다.
④ O — 같은 규정에서 모든 승무원이 매월 최소 한 번의 fire drill, 즉 소화훈련에도 참여하도록 하므로 옳다.

NoteBase

오답 포인트

②의 lesser는 앞의 최소 10%보다 적은 수량도 허용한다는 뜻이 되어 '각 어린이에게 구명조끼 한 벌을 제공한다'는 목적과 충돌한다. minimum 기준 뒤에는 필요에 따라 수량이 커지는 greater가 이어진다.

다시 나오면 이렇게 판단

'at least 10%'와 'for each child'를 함께 확인한다. 어린이가 승객의 10%보다 많다면 전원에게 한 벌씩 제공하기 위해 10%보다 많은 수량이 필요하므로 greater가 맞다. 훈련 문장은 every crew member, at least one, every month의 주체·최소 횟수·주기를 묶어서 판단한다.

암기 포인트

어린이용 구명조끼는 최소 10%, 필요하면 greater number이며, 승무원은 매월 퇴선훈련 1회와 소화훈련 1회에 참여한다.

NoteBase

문 16. 다음 중 「COLREG(국제해상충돌예방규칙)」 상 용어의 정의에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

① The word 'underway' means that a vessel is not at anchor, or made fast the shore, or aground.

② The word 'length of a vessel' means her length on load waterline.

③ The term 'restricted visibility' means any condition in which visibility is restricted by fog, mist or any other similar causes.

④ The term 'prolonged blast' means a blast of from four to six seconds duration.

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG에서 정한 underway, length, restricted visibility, prolonged blast의 정의에 관한 문제이다. 핵심은 선박의 length가 수선 길이가 아니라 전장(length overall)을 뜻한다는 점이다.

용어 풀이

underway는 선박이 정박 중(at anchor)도 아니고 육안에 계류된 상태(made fast to the shore)도 아니며 좌초된 상태(aground)도 아닌 것을 뜻한다.
restricted visibility는 안개·박무 등으로 시계가 제한된 상태를 뜻한다.
prolonged blast는 4초 이상 6초 이하로 지속되는 장음을 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 3(j)에서 선박의 length는 length overall, 즉 선박의 전장을 뜻한다. load waterline의 길이는 만재흘수선상의 길이로서 COLREG의 정의와 다르다. Rule 3(i)는 underway를 정박·육안 계류·좌초 중이 아닌 상태로, Rule 3(l)은 restricted visibility를 안개·박무·강설·폭우·모래폭풍 또는 그 밖의 유사한 원인으로 시계가 제한된 상태로 정한다. Rule 32(c)는 prolonged blast를 4초 이상 6초 이하의 음향으로 정한다.

선지별 해설

① O — underway는 선박이 at anchor, made fast to the shore, aground 중 어느 상태에도 해당하지 않는 것을 뜻하므로 정의의 취지가 맞는다. 정확한 규칙 문언은 'made fast to the shore'이다.
② X — 'length on load waterline'이 틀린 표현이다. 올바르게는 선박의 length는 'length overall', 즉 전장이다. 따라서 가장 옳지 않은 설명이다.
③ O — restricted visibility는 안개·박무 또는 그 밖의 유사한 원인으로 시계가 제한되는 모든 상태를 뜻한다. 규칙은 강설·폭우·모래폭풍도 구체적인 예로 열거한다.
④ O — prolonged blast는 4초 이상 6초 이하로 이어지는 음향이므로 맞다.

NoteBase

오답 포인트

②의 ‘load waterline’을 선박 길이의 일반적인 기준으로 생각하기 쉽지만, COLREG의 정의 문언은 ‘length overall’이다. 또한 ①의 underway는 실제로 물 위에서 전진하고 있다는 뜻이 아니라 정박·계류·좌초 상태가 아니라는 법정 정의이다.

다시 나오면 이렇게 판단

COLREG 용어 정의 문제에서는 일상적 의미보다 규칙의 고정 문언을 기준으로 판단한다. length는 overall, underway는 not at anchor·not made fast to the shore·not aground, prolonged blast는 4~6초라는 대응 관계를 확인한다.

암기 포인트

COLREG의 length는 LWL이 아니라 LOA이고, prolonged blast는 4~6초이다.

NoteBase

문 17. 다음 중 가장 옳은 것을 고르시오.

① Blind sector is an area which can be scanned by the ship's radar because it is shielded by parts of the superstructure, masts, etc..

② Radar interference can be created by reflection between own ship and an object before the scanner finally collects its energy. we will see a line of targets on the same bearing and with equal distance between them.

③ Specular reflections may be caused by radiowaves reflected by water surface or windows, buildings.

④ Side Lobe Effect occurs when a part of the energy is reflected to the antenna from a part of the ship's structure.

정답 3번

출제 포인트

선박 레이더에 나타나는 blind sector, multiple echoes, specular reflection, side-lobe effect의 발생 원인을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Blind sector는 마스트나 상부 구조물 등이 레이더 전파를 가려 탐지할 수 없거나 탐지 성능이 크게 떨어지는 방위 구역이다.
Multiple echoes는 자선과 강한 물표 사이에서 전파가 여러 번 왕복 반사되어 같은 방위에 등간격의 허상이 나타나는 현상이다.
Specular reflection은 수면·유리창·건물처럼 매끄러운 면에서 전파가 거울처럼 일정한 방향으로 반사되는 현상이다.
Side-lobe effect는 안테나의 주엽 옆으로 방사된 부엽 에너지가 강한 물표에서 반사되어 거짓 에코를 만드는 현상이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 틀린 표현은 ‘can be scanned’이다. Blind sector는 상부 구조물이나 마스트 등에 전파가 차폐되어 레이더로 탐지할 수 없거나 탐지 성능이 크게 떨어지는 구역이다. 따라서 ‘cannot be scanned’의 취지로 고쳐야 한다.
② X — 자선과 물표 사이의 반복 반사로 같은 방위에 등간격의 표적이 나타나는 설명은 radar interference 일반이 아니라 multiple echoes에 해당한다. 따라서 첫머리를 ‘Multiple echoes can be created by repeated reflections between own ship and an object’로 고쳐야 한다.
③ O — 수면, 유리창, 건물과 같이 매끄럽고 반사성이 큰 표면은 전파를 거울처럼 반사하여 specular reflection을 일으킬 수 있으므로 가장 옳다.
④ X — 틀린 부분은 side-lobe effect의 원인을 ‘a part of the ship's structure’에서 반사된 에너지로 설명한 점이다. Side-lobe effect는 안테나의 부엽으로 방사된 에너지가 강한 물표에서 반사되어 발생한다. 자선 구조물에 의한 반사는 specular 또는 indirect reflection과 관련된다.

오답 포인트

②는 같은 방위·등간격이라는 결과만 보면 그럴듯하지만, 이는 multiple echoes의 전형적 특징이다. ④는 자선 구조물에 의한 간접 반사와 안테나 부엽에 의한 side-lobe effect를 바꾸어 놓았다.

다시 나오면 이렇게 판단

차폐로 탐지 불능이면 blind sector, 자선과 물표 사이의 반복 왕복 반사이면 multiple echoes, 매끄러운 면의 거울형 반사이면 specular reflection, 안테나 부엽과 강한 물표가 원인이면 side-lobe effect로 판단한다.

암기 포인트

차폐는 blind sector, 왕복은 multiple echoes, 거울면은 specular reflection, 부엽은 side-lobe effect이다.

NoteBase

문 18. 다음 중 밑줄 친 단어의 의미와 가장 비슷한 것은?

"Subject to the Convention, ships of all states, whether coastal or land-locked, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea."

① emergency
② safe
③ promptly
④ harmless

정답 4번

출제 포인트

이 문제는 해사 문맥의 innocent passage에서 innocent와 가장 가까운 의미를 묻는다. 여기서 innocent는 '죄가 없는'이 아니라 다른 나라의 평화·질서·안전에 해를 끼치지 않는다는 뜻이다.

핵심 개념

innocent passage는 '무해통항'이며, innocent의 문맥상 핵심 의미는 harmless(해가 없는, 무해한)이다.

선지별 해설

① X — emergency는 '비상사태, 긴급 상황'이라는 뜻이므로 innocent와 의미가 다르다. 이 문맥의 innocent는 emergency가 아니라 harmless이다.
② X — safe는 '안전한'이라는 뜻으로, 위험에 노출되지 않은 상태를 나타낸다. 이 문맥에서 요구하는 뜻은 '안전한 통항'이 아니라 '해를 끼치지 않는 통항', 즉 harmless passage이다.
③ X — promptly는 '즉시, 신속하게'라는 뜻의 부사이므로 innocent의 의미도 품사도 다르다. 올바른 대응어는 harmless이다.
④ O — harmless는 '해가 없는, 무해한'이라는 뜻으로, innocent passage의 innocent와 가장 가깝다.

오답 포인트

innocent를 일상적 의미인 '결백한'으로만 해석하거나, 통항에 긍정적인 느낌을 주는 safe를 고르기 쉽다. 그러나 innocent passage는 굳어진 해사 용어인 '무해통항'이므로 harmless가 정확하다.

다시 나오면 이렇게 판단

전문 분야의 결합 표현은 단어의 일상적 뜻보다 전체 용어의 문맥상 의미를 우선한다. innocent passage가 나오면 '다른 국가에 해를 끼치지 않는 통항'으로 해석하여 harmless를 연결한다.

NoteBase

암기 포인트

innocent passage = harmless passage = 무해통항이다.

NoteBase

문 19. 다음은 「COLREG(국제해상충돌예방규칙)」 상 “RULE 9 Narrow Channels”을 발췌해 온 것이다. 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

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

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

정답 1번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 9(b)가 좁은 수로 또는 항로에서 통항을 방해하지 말아야 할 선박의 길이 기준을 묻는 문제이다. 핵심은 기준 수치 20미터와 그 미만을 뜻하는 ‘less than’을 정확히 구별하는 것이다.

용어 풀이

‘shall not impede the passage’는 다른 선박의 통항을 방해해서는 안 된다는 뜻이다. 여기서 보호되는 선박은 좁은 수로 또는 항로 안에서만 안전하게 항해할 수 있는 선박이다.

핵심 구분

COLREG Rule 9(b)의 문언은 ‘A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel’이다. 따라서 길이 20미터 미만인 선박 또는 범선은 좁은 수로·항로 안에서만 안전하게 항해할 수 있는 선박의 통항을 방해해서는 안 된다. ‘less than 20 metres’는 20미터 미만을 뜻하므로 20미터 자체는 포함하지 않으며, 범선은 이 길이 조건과 별도로 규정된다.

선지별 해설

① O — ‘less than 20 metres’는 Rule 9(b)의 정확한 길이 기준과 일치한다.
② X — ‘more than 20 metres’는 부등호의 방향이 반대이다. 틀린 표현: more than 20 metres. 올바른 표현: less than 20 metres.
③ X — ‘less than 24 metres’는 기준 수치를 24미터로 잘못 바꾼 표현이다. 틀린 표현: less than 24 metres. 올바른 표현: less than 20 metres.
④ X — ‘more than 24 metres’는 기준 수치와 부등호 방향이 모두 잘못되었다. 틀린 표현: more than 24 metres. 올바른 표현: less than 20 metres.

NoteBase

오답 포인트

다른 해사 규정에서 자주 보이는 24미터라는 수치와 이 조항의 20미터를 혼동하거나, ‘less than’과 ‘more than’을 반대로 읽는 것이 함정이다. 이 문항에서는 Rule 9(b)의 정확한 결합인 ‘less than 20 metres’를 그대로 확인해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

좁은 수로 문제에서 소형선의 통항 방해 금지 기준을 물으면 먼저 Rule 9(b)의 ‘less than 20 metres’를 떠올리고, 수치가 20인지와 부등호가 미만인지 차례로 대조한다. 범선은 ‘or a sailing vessel’로 별도 연결된다는 점도 함께 확인한다.

암기 포인트

Rule 9 좁은 수로: 20미터 미만 선박 또는 범선은 통항을 방해하지 않는다.

NoteBase

문 20. 다음 중 「COLREG(국제해상충돌예방규칙)」 상 등화를 표시하여야 하는 선박으로 가장 옳은 것은?

A vessel exhibits sidelights and a sternlight in addition to two all-round red lights in a vertical line.

① A vessel when engaged in trawling
② A sailing vessel underway
③ A vessel not under command when making way through the water
④ A power−driven vessel eagaged in a towing operation

정답 3번

쟁점

이 문제는 COLREG상 선박의 상태별 항해등을 식별하는 문제이다. 핵심은 수직선상 홍색 전주등 2개가 조종불능선을 나타내고, 그 선박이 수면에 대하여 대수속력이 있으면 현등과 선미등을 추가한다는 점이다.

용어 풀이

조종불능선(vessel not under command)은 예외적인 사정으로 규칙이 요구하는 대로 조종할 수 없어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박이다.
Making way through the water는 선박이 수면에 대하여 전진하거나 후진하는 대수속력이 있는 상태를 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 27(a)에 따르면 조종불능선은 가장 잘 보이는 곳에 수직선상의 홍색 전주등 2개를 표시한다. 그 선박이 수면에 대하여 대수속력이 있으면 여기에 현등과 선미등을 추가한다. 따라서 제시된 등화 조합은 대수속력이 있는 조종불능선의 등화이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- 트롤어로에 종사하는 선박은 수직선상으로 위쪽 녹색·아래쪽 백색의 전주등을 표시하며, 대수속력이 있으면 현등과 선미등을 추가한다.
- 틀린 표현: A vessel when engaged in trawling
- 올바른 표현: A vessel engaged in trawling exhibits an all-round green light over an all-round white light and, when making way through the water, sidelights and a sternlight.

② X
- 항해 중인 범선은 현등과 선미등을 표시한다. 추가 전주등을 표시하는 경우에도 위쪽 홍색·아래쪽 녹색이지 홍색 2개가 아니다.
- 틀린 표현: A sailing vessel underway
- 올바른 표현: A sailing vessel underway exhibits sidelights and a sternlight; it may additionally exhibit an all-round red light over an all-round green light.

③ O
- 대수속력이 있는 조종불능선은 수직선상의 홍색 전주등 2개에 현등과 선미등을 추가하므로 제시된 등화와 정확히 일치한다.

④ X
- 선미 예인 중인 동력선은 통상 수직선상의 마스트등 2개, 현등, 선미등 및 선미등 위의 예인등을 표시한다. 홍색 전주등 2개는 일반적인 예인선의 표지가 아니다.
- 틀린 표현: A power-driven vessel engaged in a towing operation
- 올바른 표현: A power-driven vessel towing astern exhibits two masthead lights in a vertical line, sidelights, a sternlight, and a towing light above the sternlight, subject to the additional requirements of Rule 24.

오답 포인트

현등과 선미등은 여러 종류의 항해 중 선박이 공통으로 표시할 수 있으므로 그것만으로 선박의 상태를 판단하면 틀리기 쉽다. 이 문항에서는 수직선상의 홍색 전주등 2개가 조종불능선을 특정하는 결정적 표지이다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 수직선상 특수등의 색과 배열로 선박의 상태를 판별한 다음, 현등·선미등의 추가 여부로 대수속력 유무를 판단한다. 홍색-홍색은 조종불능선, 녹색-백색은 트롤어선, 홍색-녹색은 항해 중 범선의 선택적 추가등으로 구별한다.

NoteBase

암기 포인트

홍홍은 조종불능, 여기에 현등·선미등이 더해지면 대수속력이 있는 상태이다.

NoteBase