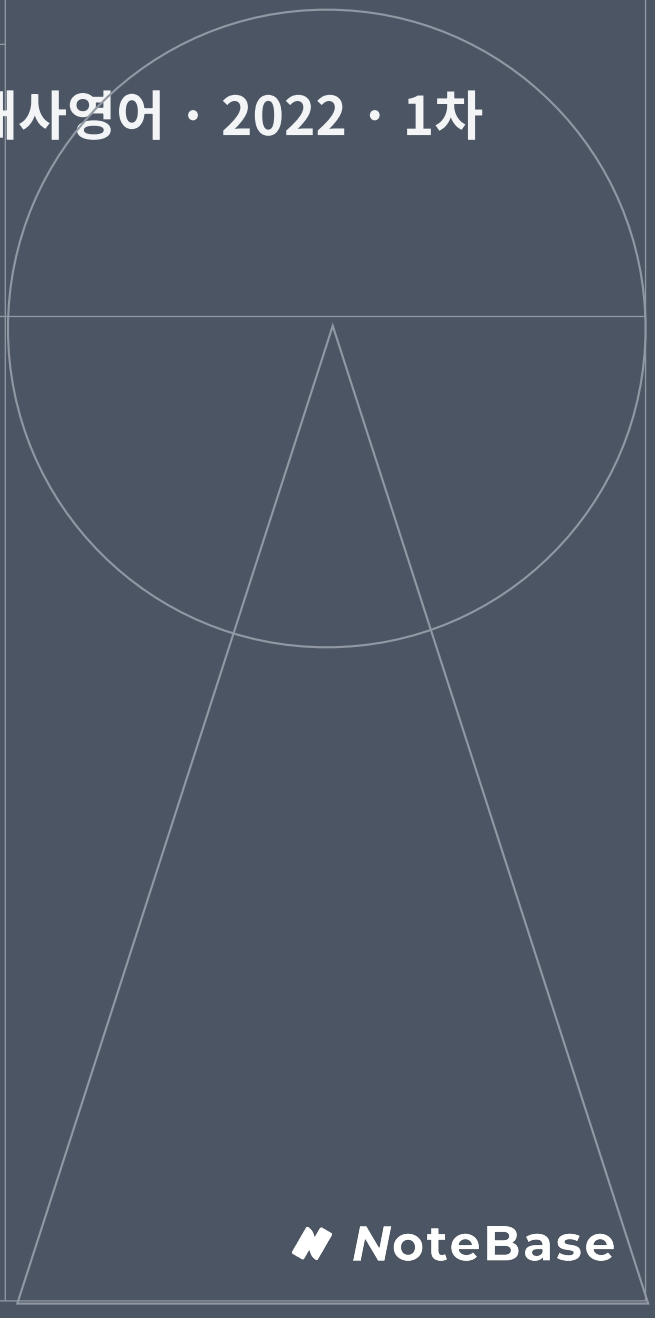
기출OX 해설집

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2022 · 1차



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2022 · 1차

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2022 · 1차

문 1. 다음 <보기> 중 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases)상 Message Marker에 대한 설명으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ INFORMATION indicates that the following message is restricted to observed facts, situations, etc..
㉡ WARNING is preferably used for navigational and traffic information, etc..
㉢ The decision whether to follow the ADVICE still does not stay with the recipient.
㉣ REQUEST must be used involving navigation, or to modify COLREGS.
㉤ The use of INTENTION is logically restricted to messages announcing navigational actions by the vessel sending this message.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 3번

출제 포인트

표준해사통신용어의 Message Marker별 기능과 문장의 핵심 긍정·부정 표현을 구별하여, 옳지 않은 설명의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

INFORMATION은 관찰된 사실이나 상황을 전달하는 표지이다. WARNING은 항해·교통상의 위험을 알리는 표지이다. ADVICE는 권고를 제시하지만 따를지는 수신자가 결정하는 표지이다. REQUEST는 물품·지원·허가 등 무엇인가를 마련하거나 제공해 달라는 뜻이며 항해에 관여하거나 COLREGS를 변경하는 용도로 사용해서는 안 된다. INTENTION은 발신 선박이 예정한 항해 동작을 알리는 표지이다.
따라서 ㉠과 ㉤은 옳고, ㉡·㉢·㉣은 옳지 않으므로 옳지 않은 것은 3개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ‘1개’는 틀린 개수이다. 옳지 않은 설명은 ㉡·㉢·㉣의 3개이므로, 올바르게는 ‘3개’이다.
② X — ‘2개’는 틀린 개수이다. ㉡은 WARNING의 대상을 위험이 아니라 정보라고 한 점, ㉢은 ADVICE의 최종 결정권이 수신자에게 없다고 한 점, ㉣은 REQUEST를 항해 또는 COLREGS 변경에 사용해야 한다고 한 점이 각각 틀리므로, 올바르게는 ‘3개’이다.
③ O — 옳지 않은 설명은 ㉡·㉢·㉣로 모두 3개이다. ㉠의 INFORMATION 설명과 ㉤의 INTENTION 설명은 옳다.
④ X — ‘4개’는 틀린 개수이다. ㉠과 ㉤은 옳은 설명이므로 옳지 않은 설명은 3개뿐이며, 올바르게는 ‘3개’이다.

오답 포인트

㉡은 WARNING 뒤의 ‘information’을 ‘danger’로 바로잡아야 한다. ㉢은 ‘does not stay’를 ‘still stays’로 바로잡아야 한다. ㉣은 ‘must be used’를 ‘must not be used’로 바로잡아야 한다. 특히 부정어 not 하나가 ADVICE와 REQUEST의 의미를 반대로 만들고, ㉠·㉤까지 잘못된 문장으로 세면 4개를 고르게 된다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 문장의 표지어와 기능을 먼저 짝지은 뒤 부정어를 확인한다. INFORMATION은 사실, WARNING은 위험, ADVICE는 수신자의 최종 결정, REQUEST는 제공 요청이되 항해·COLREGS 변경에는 사용 금지, INTENTION은 발신 선박의 예정 동작으로 판단한다. 그다음 틀린 문장만 세어 선택지의 개수와 대응한다.

암기 포인트

INFORMATION=사실, WARNING=위험, ADVICE=결정은 수신자, REQUEST=항해·COLREGS 변경 금지, INTENTION=발신 선박의 예정 동작이다.

NoteBase

문 2. 다음 <보기> 중 용어의 정의가 가장 올바르게 짝지어진 것은?

<보기>
㉠ Rolling : The tilting rotation of a vessel about its longitudinal axis. An offset or deviation from normal on this axis is referred to as list or heel.
㉡ Pitching : The up and down rotation of a vessel about its transverse axis. An offset or deviation from normal on this axis is referred to as trim.
㉢ Hogging : A stress which is brought about when the ship is supported fore and aft by two waves, so that the middle of the vessel is strained in the opposite direction.
㉣ Sagging : A stress which a ship's hull or keel experiences that the middle of the ship is pushed to bend upward.

① ㉠, ㉣
② ㉢, ㉣
③ ㉠, ㉡
④ ㉡, ㉣

정답 3번

출제 포인트

선박의 운동인 rolling·pitching과 선체의 종강도 변형인 hogging·sagging을 회전축과 굽힘 방향으로 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Rolling은 선박이 종축을 중심으로 좌우로 기우는 회전 운동이고, pitching은 횡축을 중심으로 선수와 선미가 위아래로 움직이는 회전 운동이다. Hogging은 선체 중앙부가 위로 볼록하게 굽는 상태이고, sagging은 선체 중앙부가 아래로 처지며 굽는 상태이다. 따라서 ㉠과 ㉡은 옳고, ㉢과 ㉣은 hogging과 sagging의 상황 및 굽힘 방향을 서로 바꾸어 설명한 것이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠은 옳지만 ㉣은 틀리므로 올바른 조합이 아니다. ㉣의 틀린 표현은 sagging에서 ‘the middle of the ship is pushed to bend upward’라고 한 부분이다. 올바르게는 선체 중앙부가 아래로 처지도록 굽는 것이 sagging이다.
② X — ㉢과 ㉣이 모두 틀리므로 올바른 조합이 아니다. ㉢의 선수·선미가 파도에 지지되어 중앙부가 반대 방향으로 변형되는 상황은 hogging이 아니라 sagging이고, ㉣의 중앙부가 위로 굽는 상태는 sagging이 아니라 hogging이다.
③ O — ㉠ rolling은 선박이 종축을 중심으로 기우는 회전 운동이고, ㉡ pitching은 횡축을 중심으로 선수와 선미가 위아래로 움직이는 회전 운동이므로 두 정의가 모두 옳다.
④ X — ㉡은 옳지만 ㉣은 틀리므로 올바른 조합이 아니다. ㉣은 ‘Sagging’을 ‘Hogging’으로 고치거나, 굽힘 방향을 ‘선체 중앙부가 아래로 처진다’로 고쳐야 한다.

오답 포인트

㉢과 ㉣은 hogging과 sagging의 이름만 혼동하게 만든 선지이다. 특히 ‘선체 중앙부가 위로 굽는다’는 표현을 sagging으로 착각하면 ④를 고르기 쉽다. 중앙부가 위로 볼록하면 hogging, 아래로 처지면 sagging이다.

다시 나오면 이렇게 판단

선박 운동은 먼저 회전축을 본다. 종축 중심의 좌우 기울기는 rolling, 횡축 중심의 선수·선미 상하 운동은 pitching이다. 선체 굽힘은 중앙부의 방향을 본다. 중앙부가 위로 굽으면 hogging, 아래로 처지면 sagging이다.

암기 포인트

Roll은 종축·좌우, pitch는 횡축·앞뒤 상하, hog는 중앙부 위로, sag는 중앙부 아래로이다.

NoteBase

문 3. 다음 <보기> 중 용어에 대한 설명으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Beach (to) : To run a vessel up on a beach to prevent its sinking in deep water
㉡ Located : In navigational warnings ; position of object confirmed
㉢ Half cardinal point : The four main points of the compass ; north, east, south and west
㉣ Muster : List of crew, passengers and others on board and their functions in a distress or drill
㉤ Derelict : A vessel which has been destroyed, sunk or abandoned at a sea

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 4번

출제 포인트

해사영어 용어의 정확한 정의를 구별하고, 정의가 틀린 항목의 수를 세는 문제이다.

핵심 개념

㉠ Beach (to): 선박이 깊은 물에서 침몰하는 것을 막기 위해 해변으로 몰아 올리는 것을 뜻하므로 옳다.
㉡ Located: 항행 경고에서 물체의 위치가 확인되었음을 뜻하므로 옳다.
㉢ Half cardinal points: 기본 방위 사이에 있는 북동·남동·남서·북서의 네 방위를 뜻한다. 제시된 북·동·남·서는 cardinal points의 정의이므로 틀리다.
㉣ Muster: 점검을 위해 선원이나 여객을 특정 장소에 집합시키는 것을 뜻한다. 제시된 설명은 muster가 아니라 muster list의 정의이므로 틀리다.
㉤ Derelict: 해상에 버려졌지만 아직 떠 있는 선박을 뜻한다. 제시된 설명은 derelict가 아니라 wreck의 정의이므로 틀리다.
따라서 옳지 않은 항목은 ㉢, ㉣, ㉤의 3개이다.

선지별 해설

① X — '없음'은 틀리다. 옳지 않은 항목은 ㉢, ㉣, ㉤이므로 올바르게는 '3개'이다.
② X — '1개'는 틀리다. Half cardinal points뿐 아니라 Muster와 Derelict의 설명도 잘못되었으므로 올바르게는 '3개'이다.
③ X — '2개'는 틀리다. ㉢, ㉣, ㉤의 세 항목이 모두 잘못되었으므로 올바르게는 '3개'이다.
④ O — 옳지 않은 항목은 ㉢, ㉣, ㉤으로 모두 3개이다.

NoteBase

오답 포인트

㉣은 half cardinal points와 cardinal points를, ㉤은 동작인 muster와 명부인 muster list를, ㉥은 물에 떠 있는 derelict와 파괴·침몰까지 포함하는 wreck을 서로 바꾸어 놓았다. 비슷한 용어의 정의를 그대로 맞바꾼 점이 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 용어의 결정적 표지를 확인한다. half cardinal points는 대각 방위, muster는 집합 행위, muster list는 명부, derelict는 해상에 버려졌지만 떠 있는 선박, wreck은 파괴·침몰·유기된 선박이라는 구분으로 판단한다.

암기 포인트

Half cardinal은 NE·SE·SW·NW, muster는 집합, muster list는 명부, derelict는 버려졌어도 afloat이다.

NoteBase

문 4. 다음 <보기>는 「IAMSAR Manual」 상 수색패턴(Search pattern)에 대한 설명이다. 이 중 Track Line Search(TS)에 대한 것으로 가장 올바르게 짝지어진 것은?

<보기>

㉠ Used to search a large area when survivor location is uncertain.
㉡ Often used as initial search effort due to ease of planning and implementation.
㉢ Most effective over water of flat terrain.
㉣ The commence search point is always the datum position.
㉤ Aircraft are frequently used for TS due to their high speed.

① ㉠, ㉢
② ㉡, ㉤
③ ㉢, ㉣
④ ㉣, ㉤

정답 2번

출제 포인트

Track Line Search(TS)의 용도와 운용 특징을 Parallel Track Search(PS), Expanding Square Search(SS)의 특징과 구별하는 문제이다.

핵심 개념

TS는 항공기나 선박이 알려진 예정 항로를 따라가다가 흔적 없이 실종된 경우, 그 예정 항로를 신속하고 비교적 철저하게 훑는 수색패턴이다. 계획과 실행이 쉬워 초기 수색에 자주 사용하며, 속도가 빠른 항공기가 빈번히 투입된다.
PS는 생존자의 위치가 불확실한 넓은 구역을 평행한 수색항로로 훑는 방식이며, 수상이나 평탄한 지형에서 특히 효과적이다.
SS는 수색목표의 위치가 비교적 좁은 범위로 알려졌을 때 datum position을 중심으로 바깥쪽으로 확대하며 수색하는 방식이고, commence search point가 항상 datum position이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠의 '생존자 위치가 불확실한 넓은 구역 수색'과 ㉢의 '수상 또는 평탄한 지형에서 가장 효과적'은 모두 PS의 특징이다. TS에 해당하는 올바른 조합은 ㉡, ㉤이다.
② O — ㉡처럼 TS는 계획과 실행이 쉬워 초기 수색에 자주 사용된다. 또한 ㉤처럼 항공기는 속도가 빠르므로 TS에 빈번히 사용된다. 두 설명이 모두 TS에 해당한다.
③ X — ㉢은 TS가 아니라 PS의 특징이다. ㉣의 'commence search point is always the datum position'도 TS가 아니라 SS의 특징이다. 따라서 올바르게는 ㉢은 PS, ㉣은 SS에 관한 설명이다.
④ X — ㉤은 TS의 특징이지만, ㉣은 TS가 아니라 SS의 특징이므로 둘을 TS의 설명으로 묶을 수 없다. 올바르게는 ㉣을 제외하고 ㉡과 ㉤을 짝지어야 한다.

오답 포인트

'수상에서 효과적'이라는 ㉢의 표현 때문에 해상수색 전반에 쓰이는 TS로 오인하기 쉽다. 그러나 ㉠과 ㉢은 넓고 위치가 불확실한 구역을 평행하게 훑는 PS의 묶음이고, 'commence search point가 항상 datum position'이라는 ㉣은 SS의 고유한 특징이다.

다시 나오면 이렇게 판단

'알려진 예정 항로·초기 수색·빠른 항공기'가 나오면 TS로 판단한다. '넓은 구역·위치 불확실·수상 또는 평탄한 지형'은 PS, '시작점이 항상 datum position'은 SS로 구별한다.

암기 포인트

TS는 항로(track)를 빠르게, PS는 넓은 면을 평행하게, SS는 datum에서 바깥으로 확대한다.

NoteBase

문 5. 다음 <보기> 중 해도의 분류에 대한 영문표기가 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ 점장도법 : Great circle projection
㉡ 항양도 : Harbour plan
㉢ 항해도 : Coastal chart
㉣ 해안도 : Approach chart

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 2번

출제 포인트

해도의 투영법과 사용 목적에 따른 분류를 정확한 영문 명칭과 대응시키고, 틀린 대응의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

점장도법은 경선을 평행한 직선으로 펴고 고위도로 갈수록 위도 간격을 늘려 항정선(rhumb line)이 직선으로 나타나게 한 투영법으로, 영문 명칭은 Mercator projection(점장도는 Mercator chart)이다. 대권이 직선으로 나타나는 투영법은 대권도법(심사도법, Gnomonic projection)이며 이렇게 만든 해도가 대권도(Great circle chart)이다. 따라서 Great circle projection은 점장도법의 영문 명칭이 아니다.
항양도는 원양 항해에 사용하는 소축척 해도로, Sailing chart이다. Harbour plan은 항구를 매우 상세히 나타내는 항박도에 해당한다.
항해도는 연안을 따라 항해할 때 사용하는 Coastal chart이고, 해안도는 항구나 해협에 접근할 때 사용하는 Approach chart이다.
따라서 ㉠과 ㉡은 틀리고 ㉢과 ㉣은 옳아, 옳지 않은 표기는 모두 2개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳지 않은 표기는 1개가 아니라 ㉠과 ㉡의 2개이다. 따라서 '1개'는 '2개'로 고쳐야 한다.
② O — ㉠의 Great circle projection과 ㉡의 Harbour plan이 잘못되었으므로 옳지 않은 표기는 2개이다. ㉠은 Mercator projection, ㉡은 Sailing chart로 고쳐야 한다.
③ X — ㉢ Coastal chart와 ㉣ Approach chart는 옳은 대응이므로 옳지 않은 표기는 3개가 아니라 2개이다. 따라서 '3개'는 '2개'로 고쳐야 한다.
④ X — 네 대응이 모두 틀린 것이 아니며, ㉢과 ㉣은 옳다. 따라서 '4개'는 '2개'로 고쳐야 한다.

오답 포인트

대권도법(Gnomonic projection)에서 대권이 직선으로 나타난다는 사실과 점장도법을 혼동하면 Great circle이라는 표현을 점장도법의 명칭으로 착각하기 쉽다. 점장도법에서 직선으로 나타나는 것은 대권이 아니라 항정선이다. 또한 항양도의 '항'을 항구로 오해하면 Harbour plan을 고르기 쉽지만, 항양도는 원양 항해용 Sailing chart이다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 각 한글 용어를 영문 명칭과 하나씩 대응시켜 O/X를 정한 뒤 X의 개수만 센다. 항정선이 직선인 점장도법은 Mercator projection, 대권이 직선인 대권도법은 Gnomonic projection, 원양 항해용은 Sailing chart, 연안 항해용은 Coastal chart, 항구 접근용은 Approach chart, 항구 상세도는 Harbour plan으로 구분한다.

암기 포인트

점장도법–Mercator(항정선 직선), 대권도법–Gnomonic(대권 직선), 항양도–Sailing, 항해도–Coastal, 해안도–Approach, 항박도–Harbour plan으로 묶어 기억한다.

NoteBase

문 6. 다음 <보기>는 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」 상 조타장치에 대한 내용이다. 빈 칸에 들어갈 숫자들의 총합은?

<보기>

㉠ The main steering gear shall be capable of putting the rudder over from ( )° on one side to ( )° on the other side with the ship at its deepest seagoing draught and running ahead at maximum ahead service speed and, under the same conditions, from ( )° on either side to ( )° on the other side in not more than ( ) seconds;

㉡ The auxiliary steering gear shall be capable of putting the rudder over from ( )° on one side to ( )° on the other side in not more than ( ) seconds with the ship at its deepest seagoing draught and running ahead at one half of the maximum ahead service speed or ( ) knots, whichever is the greater;

① 250

② 253

③ 260

④ 263

정답 3번

쟁점

이 문제는 SOLAS상 주 조타장치와 보조 조타장치의 타각·작동 시간·시험 속도 기준에 들어가는 수치를 구별하여 합산하는 문제이다.

용어 풀이

주 조타장치는 선박을 통상 조종하는 기본 장치이고, 보조 조타장치는 주 조타장치를 사용할 수 없는 비상 상황에 대비하는 장치이다.

핵심 구분

SOLAS 제II-1장 제29규칙에 따르면 주 조타장치는 한쪽 35°에서 반대쪽 35°까지 움직일 수 있어야 하고, 같은 조건에서 어느 한쪽 35°에서 반대쪽 30°까지 28초 이내에 움직여야 한다. 보조 조타장치는 한쪽 15°에서 반대쪽 15°까지 60초 이내에 움직여야 하며, 이때의 속도는 최대 전진 항해속도의 절반과 7노트 중 큰 값이다. 따라서 합은 35 + 35 + 35 + 30 + 28 + 15 + 15 + 60 + 7 = 260이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- 250은 규정에 따른 아홉 수의 합 260보다 10 작으므로 틀리다.
- 틀린 표현: 250
- 올바른 표현: 260

② X
- 253은 7노트를 제외한 나머지 수의 합이다. 시험 속도 기준의 7도 빈칸에 들어가므로 반드시 더해야 한다.
- 틀린 표현: 253
- 올바른 표현: $253 + 7 = 260$

③ O
- 주 조타장치의 수 35, 35, 35, 30, 28과 보조 조타장치의 수 15, 15, 60, 7을 모두 더하면 260이다.

④ X
- 263은 규정에 따른 수를 모두 정확히 더한 값 260보다 3 크므로 틀리다.
- 틀린 표현: 263
- 올바른 표현: 260

오답 포인트

가장 직접적인 함정은 보조 조타장치의 시험 속도 문구에 있는 7노트도 빈칸의 숫자라는 점을 놓쳐 253을 고르는 것이다. 또한 주 조타장치에는 35°가 세 번 나오고, 시간 기준은 28초라는 점을 정확히 세어야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

주 조타장치는 ‘35-35, 35-30, 28’, 보조 조타장치는 ‘15-15, 60, 7’로 나누어 적은 뒤 빈칸의 숫자를 빠짐없이 합산한다.

암기 포인트

주 조타 35·35 / 35·30 / 28, 보조 조타 15·15 / 60 / 7, 총합 260이다.

NoteBase

문 7. 다음 <보기> 중 빈 칸에 들어갈 용어로 가장 옳게 짝지어진 것은?

<보기>
- (㉠) can be defined as the ability of the ship to return to the upright when slightly inclined.
- When heading on a course, you put your rudder hard over. (㉡) is the distance traveled by the ship's centre of gravity in a direction perpendicular to the ship's initial course. It is usually quoted for a 90° change of heading.

① ㉠: Ship stability, ㉡: Transfer
② ㉠: Ship stability, ㉡: Advance
③ ㉠: Ship capability, ㉡: Transfer
④ ㉠: Ship capability, ㉡: Advance

정답 1번

출제 포인트

선박의 복원성을 뜻하는 ship stability와 선회 중 원침로에 수직인 방향으로 이동한 거리를 뜻하는 transfer를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Ship stability: 선박이 조금 기울었을 때 다시 똑바로 선 상태로 돌아가려는 능력이다. 키워드는 'return to the upright'이다.
Transfer: 타를 전타한 지점부터 선박 무게중심이 원침로에 수직인 방향으로 이동한 거리이며, 보통 선수방향이 90° 변했을 때의 값으로 나타낸다. 키워드는 'perpendicular to the initial course'이다.
Advance: 타를 전타한 지점부터 선박 무게중심이 원침로 방향으로 전진한 거리이다. Transfer와의 결정적인 차이는 원침로를 기준으로 한 측정 방향이다.

NoteBase

선지별 해설

① O — ㉠의 '기울어진 선박이 바로 선 상태로 돌아오는 능력'은 ship stability이고, ㉡의 '원침로에 수직인 방향의 이동 거리'는 transfer이므로 두 용어가 모두 맞는다.
② X — ㉡의 Advance가 틀린 표현이다. Advance는 원침로 방향의 전진 거리이고, 지문처럼 원침로에 수직인 방향의 거리는 Transfer이다. 따라서 올바른 짝은 '㉠: Ship stability, ㉡: Transfer'이다.
③ X — ㉠의 Ship capability가 틀린 표현이다. Ship capability는 선박의 능력을 포괄적으로 가리키는 표현일 뿐, 기울어진 선박이 바로 서려는 복원성을 뜻하는 용어는 Ship stability이다. 따라서 올바른 짝은 '㉠: Ship stability, ㉡: Transfer'이다.
④ X — ㉠의 Ship capability와 ㉡의 Advance가 모두 틀린 표현이다. ㉠은 Ship stability, ㉡은 원침로에 수직인 이동 거리인 Transfer로 고쳐야 한다.

오답 포인트

㉠에서는 일반적인 '선박의 능력'과 복원성을 혼동하기 쉽고, ㉡에서는 선회 성능을 나타내는 Advance와 Transfer의 측정 방향을 바꾸기 쉽다. 'perpendicular'이 원침로에 수직이라는 점이 Transfer를 결정한다.

다시 나오면 이렇게 판단

'return to the upright'가 보이면 Ship stability로 판단한다. 선회 거리에서는 원침로와 같은 방향이면 Advance, 원침로에 수직인 방향이면 Transfer로 판단한다.

암기 포인트

Stability는 다시 바로 서는 힘, Advance는 원침로 방향, Transfer는 원침로의 수직 방향이다.

NoteBase

문 8. 다음 <보기>는 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases)상 항로지정제도에 대한 내용으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Area to be avoided : A routing measure comprising an area within defined limits where ships must navigate with particular caution and within which the direction of traffic flow may be recommended.
㉡ Precautionary Area : A routing measure comprising an area within defined limits in which either navigation is particularly hazardous or it is exceptionally important to avoid casualties and which should be avoided by all ships, or certain classes of ship.
㉢ Two-way-route : A routing measure comprising a designated area between the landward boundary of a TSS (Traffic Separation Scheme) and the adjacent coast, intended for local traffic.
㉣ Traffic lane : A route within defined limits inside which two-way traffic is established, aimed at providing safe passage of ships through waters where navigation is difficult or dangerous.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 4번

출제 포인트

항로지정제도의 네 용어를 정의의 핵심 표현과 정확히 대응시키고, 틀린 설명의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

Precautionary area는 선박이 특별히 주의하여 항해해야 하고 교통 흐름의 방향이 권고될 수 있는 구역이다.
Area to be avoided는 항해가 특히 위험하거나 해양사고 방지가 특별히 중요한 까닭에 모든 선박 또는 특정 종류의 선박이 피해야 하는 구역이다.
Inshore traffic zone은 통항분리방식(TSS)의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이에 지정된 구역이다.
Two-way route는 항해가 어렵거나 위험한 수역에서 안전한 통항을 제공하기 위하여 양방향 교통이 설정된 항로이다.
Traffic lane은 정해진 범위 안에 일방향 교통이 설정된 구역이다. 따라서 ㉠~㉣은 모두 용어와 정의가 서로 바뀌어 있다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳지 않은 설명은 1개가 아니라 ㉠~㉣의 4개이다. 틀린 표현 '1개'는 '4개'로 고쳐야 한다.
② X — 옳지 않은 설명은 2개가 아니라 4개이다. 틀린 표현 '2개'는 '4개'로 고쳐야 한다.
③ X — 옳지 않은 설명은 3개가 아니라 4개이다. 틀린 표현 '3개'는 '4개'로 고쳐야 한다.
④ O — ㉠은 Precautionary area, ㉡은 Area to be avoided, ㉢은 Inshore traffic zone, ㉣은 Two-way route의 정의를 각각 잘못 붙인 것이므로 옳지 않은 설명은 모두 4개이다.

오답 포인트

㉠과 ㉡은 두 구역의 정의를 맞바꾸었고, ㉢과 ㉣도 각각 Inshore traffic zone과 Two-way route의 정의를 다른 명칭에 붙였다. 일부 문장만 확인하면 틀린 개수를 적게 셀 수 있다는 점이 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의에서 particular caution은 Precautionary area, should be avoided는 Area to be avoided, TSS와 adjacent coast 사이는 Inshore traffic zone, two-way traffic은 Two-way route, one-way traffic은 Traffic lane으로 대응시킨 뒤 틀린 문장을 하나씩 센다.

암기 포인트

Precautionary는 특별 주의, Avoided는 회피, Inshore는 TSS와 해안 사이, Two-way는 양방향, Traffic lane은 일방향이다.

NoteBase

문 9. 다음 <보기>는 「UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea)」 상 영해(Territorial sea)에 대한 설명이다. 밑줄 친 내용 중 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>

The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and ㉠ international waters and, in the case of an archipelagic State, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea. This sovereignty extends to the ㉡ air space over the territorial sea as well as to its ㉢ sea and subsoil. The sovereignty over the territorial sea is exercised subject to this Convention and to other rules of ㉣ internal law.

① 1개

② 2개

③ 3개

④ 없음

정답 3번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제2조가 정한 영해에 대한 연안국 주권의 공간적 범위와 그 행사의 법적 한계를 묻는다. 핵심은 조약 원문의 internal waters, air space, bed and subsoil, international law를 정확히 구별하는 것이다.

용어 풀이

territorial sea(영해)는 연안국의 육지 영토와 내수 바깥에 인접한 일정한 해역으로, 연안국의 주권이 미치는 바다이다. internal waters는 영해기선의 육지 쪽에 있는 내수를 뜻한다.

핵심 구분

UNCLOS 제2조에 따르면 연안국의 주권은 land territory and internal waters에서 territorial sea로 확장되고, 영해 위의 air space와 영해의 bed and subsoil에도 미친다. 영해에 대한 주권은 UNCLOS와 other rules of international law에 따라 행사된다. 따라서 ㉠ international waters는 internal waters로, ㉢ sea and subsoil은 bed and subsoil로, ㉣ internal law는 international law로 고쳐야 한다. ㉡ air space만 옳으므로 틀린 밑줄은 모두 3개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 틀린 밑줄은 ㉠·㉢·㉣의 3개이므로 '1개'는 옳지 않다. 틀린 표현: 1개 → 올바른 표현: 3개.
② X — 틀린 밑줄은 ㉠·㉢·㉣의 3개이므로 '2개'는 옳지 않다. 틀린 표현: 2개 → 올바른 표현: 3개.
③ O — ㉠ international waters, ㉢ sea and subsoil, ㉣ internal law가 각각 조약 원문과 다르고, ㉡ air space는 원문과 일치하므로 틀린 내용은 3개이다.
④ X — 틀린 밑줄이 3개 존재하므로 '없음'은 옳지 않다. 틀린 표현: 없음 → 올바른 표현: 3개.

오답 포인트

㉠의 international과 internal, ㉣의 internal과 international을 서로 바꾸어 놓은 점이 핵심 함정이다. 또한 ㉢에서는 포괄적인 sea가 아니라 해저를 뜻하는 bed가 정확한 조약 문언이다.

다시 나오면 이렇게 판단

UNCLOS 제2조 문장을 네 묶음으로 나누어 확인한다. 출발 영역은 land territory and internal waters, 주권이 추가로 미치는 공간은 air space와 bed and subsoil, 주권 행사의 규범은 the Convention과 international law이다. 각 밑줄을 이 묶음과 대조한 뒤 틀린 수를 센다.

암기 포인트

내수(internal waters)에서 영해로, 위로는 영공(air space), 아래로는 해저와 하층토(bed and subsoil), 법적 한계는 국제법(international law)이다.

NoteBase

문 10. 다음 중 VHF 통신에 있어 가장 옳지 않은 것은?

① Any distress call/message should be recorded in the ship's log and passed to the master.

② Distress calls/messages have absolute priority over all other communications. When receiving them all other transmissions should cease and a listening watch should be kept.

③ Instructions given on communication matters by shore station which authority was given should be obeyed.

④ When possible, the highest transmitter power necessary for satisfactory communication should be used.

정답 4번

출제 포인트

VHF 통신에서 조난 통신의 우선순위, 해안국 지시 준수, 송신 출력의 원칙을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

VHF 통신은 혼신과 채널 점유를 줄이도록 운용하며, 만족스러운 통신이 가능한 범위에서는 필요한 최소 송신 출력을 사용한다. 조난 통신은 다른 모든 통신보다 절대적으로 우선한다.

선지별 해설

① O — 모든 조난 호출이나 조난 메시지는 선박의 항해일지에 기록하고 선장에게 전달해야 한다.
② O — 조난 호출과 조난 메시지는 다른 모든 통신보다 절대적으로 우선한다. 이를 수신하면 조난 통신을 방해할 수 있는 다른 송신을 중단하고 계속 청취해야 한다.
③ O — 통신 사항에 관하여 권한 있는 해안국이 내린 지시는 따라야 한다. 해안국이 지정한 채널이나 송신 중지 지시를 준수하는 것도 같은 원칙이다.
④ X — 틀린 표현은 'the highest transmitter power'이다. 만족스러운 통신이 가능한 경우에는 불필요한 혼신과 채널 점유를 줄이기 위해 'the lowest transmitter power necessary', 즉 필요한 최소 송신 출력을 사용해야 한다.

오답 포인트

④는 '통신이 잘되려면 출력이 높을수록 좋다'는 직관을 이용한 함정이다. 기준은 최고 출력이 아니라 만족스러운 통신에 필요한 최저 출력이다.

다시 나오면 이렇게 판단

VHF 운용 선지에서는 조난 통신은 최우선, 해안국의 통신 지시는 준수, 일반 통신의 송신 출력은 필요 최소라는 세 기준으로 판단한다.

NoteBase

암기 포인트

조난은 최우선, 출력은 최저 필요 수준이다.

NoteBase

문 11. 다음 <보기>는 RADAR(Radio Detection And Ranging)의 탐지 성능 및 거짓 영상에 관한 내용이다. 밑줄 친 단어 중 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
- If there is a marked temperature ㉠ inversion or a sharp ㉡ increase in water vapor content with increased height, a horizontal radio duct may be formed. It is Super-refraction.
- If there is a rapid ㉢ fall in temperature or an ㉣ decrease in relative humidity with increased height. It is Sub-refraction.
- Multiple reflection is 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.

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 5개

정답 2번

출제 포인트

고도에 따른 기온·수증기량 변화가 전파의 초굴절과 아굴절을 만드는 조건인지, 다중반사로 생긴 거짓 표적이 어떻게 배열되는지를 묻는 문제이다.

핵심 개념

초굴절(Super-refraction)은 고도가 높아질수록 기온이 상승하는 역전층이 있거나 수증기량이 급격히 감소할 때 전파가 평상시보다 더 크게 아래쪽으로 굽는 현상이다.
아굴절(Sub-refraction)은 고도가 높아질수록 기온이 급격히 하강하거나 상대습도가 증가할 때 전파가 평상시보다 덜 굽는 현상이다.
따라서 ㉠ inversion, ㉢ fall, ㉤ same이 옳고, ㉡ increase는 decrease로, ㉣ decrease는 increase로 고쳐야 한다. 옳은 단어는 모두 3개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳은 단어는 2개가 아니라 ㉠·㉢·㉤의 3개이다. 틀린 표현 '2개'는 '3개'로 고쳐야 한다.
② O — ㉠ inversion, ㉢ fall, ㉤ same의 세 단어가 옳으므로 3개가 맞다.
③ X — 옳은 단어는 4개가 아니라 3개이다. ㉡ increase와 ㉣ decrease가 각각 반대로 쓰였으므로 '4개'는 '3개'로 고쳐야 한다.
④ X — 옳은 단어는 5개가 아니라 3개이다. ㉡과 ㉣이 틀렸으므로 '5개'는 '3개'로 고쳐야 한다.

오답 포인트

㉡과 ㉣은 모두 습도 관련 변화 방향을 반대로 제시한 함정이다. 초굴절은 고도 증가에 따른 수증기량 감소, 아굴절은 상대습도 증가와 연결된다. 다중반사 표적은 같은 방위에 등간격으로 나타나므로 ㉤ same은 옳다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 초굴절은 '기온 역전·수증기 감소', 아굴절은 '기온 급강하·습도 증가'로 구분한다. 이어 다중반사는 동일 물체와 자선 사이에서 반복 반사되므로 같은 방위에 같은 간격으로 표적이 늘어선다고 판단한다.

암기 포인트

초굴절은 역전·수증기 감소, 아굴절은 기온 급강하·습도 증가, 다중반사는 같은 방위·등간격이다.

NoteBase

문 12. 다음 <보기> 중 약어의 설명이 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ AIS : Automatic Identification System
㉡ ISSC : International Ship Safety Certificate
㉢ SSAS : Ship Security Alert System
㉣ CSO : Chief Security Officer
㉤ PFSP : Port Facility Security Plan

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 없음

정답 2번

출제 포인트

해사 보안·안전 분야의 주요 약어와 정식 영문 명칭이 정확히 대응하는지를 묻는 문제이다.

핵심 개념

AIS는 Automatic Identification System(선박자동식별시스템), ISSC는 International Ship Security Certificate(국제선박보안증서), SSAS는 Ship Security Alert System(선박보안경보시스템), CSO는 Company Security Officer(회사보안책임자), PFSP는 Port Facility Security Plan(항만시설보안계획)이다. 따라서 ㉡의 Safety와 ㉣의 Chief가 잘못되었고, 옳지 않은 약어 설명은 모두 2개이다.

선지별 해설

① X — 옳지 않은 설명은 1개가 아니라 ㉡과 ㉣의 2개이다. '1개'는 '2개'로 고쳐야 한다.
② O — ㉡과 ㉣이 틀렸으므로 옳지 않은 설명은 모두 2개이다.
③ X — 옳지 않은 설명은 3개가 아니라 2개이다. ㉠ AIS, ㉢ SSAS, ㉤ PFSP는 올바른 대응이므로 '3개'는 '2개'로 고쳐야 한다.
④ X — 옳지 않은 설명이 없는 것이 아니라 ㉡과 ㉣의 2개가 있다. '없음'은 '2개'로 고쳐야 한다.

오답 포인트

㉡의 Safety와 Security는 첫 글자가 같아 ISSC의 S를 Safety로 오인하기 쉽고, ㉣의 CSO도 C를 Chief로 풀기 쉽다. 그러나 ISSC와 CSO는 모두 선박 보안 체계의 용어이므로 각각 Security와 Company가 정확하다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 각 약어의 핵심 단어를 대조한다. ISSC의 S는 Security, CSO의 C는 Company라는 점을 확인한 뒤 틀린 항목의 수를 세면 2개가 된다.

암기 포인트

ISSC는 Ship Security, CSO는 Company Security Officer이다.

NoteBase

문 13. 다음 <보기> 중 「COLREG(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」 Rule 8. Action to avoid Collision에 대한 내용으로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Any action to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part and shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.
㉡ Any alteration of course and/or speed to avoid collision, shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.
㉢ Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.
㉣ If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 3번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 8에 규정된 충돌 회피 동작과 Rule 7에 규정된 충돌 위험 판단을 구별하는 문제이다. 핵심은 각 문장의 내용이 맞는지가 아니라 Rule 8에 속하는 내용인지를 판단하는 것이다.

용어 풀이

positive action은 다른 선박이 분명히 알아볼 수 있는 적극적이고 확실한 회피 동작이다.
ample time은 충돌이 임박하기 전에 충분한 시간적 여유를 두는 것을 뜻한다.
take all way off는 기관을 정지하거나 후진하여 선박의 전진 타력을 없애는 것을 뜻한다.

NoteBase

핵심 구분

㉠ O — Rule 8(a)는 충돌 회피 동작을 관련 규칙에 따라 적극적으로, 충분한 시간 여유를 두고, 우수한 선원의 통상적 관행을 고려하여 취하도록 한다.
㉡ O — Rule 8(b)는 침로·속력 변경을 다른 선박이 육안이나 레이더로 쉽게 알 수 있을 만큼 크게 하며, 작은 변경을 연속해서 하는 것은 피하도록 한다.
㉢ X — 레이더의 장거리 주사, 레이더 플로팅 또는 이와 동등한 체계적 관측은 Rule 8이 아니라 충돌 위험을 판단하는 Rule 7(b)의 내용이다.
㉣ O — Rule 8(e)는 충돌을 피하거나 상황 판단 시간을 더 확보할 필요가 있으면 감속하거나 기관을 정지·후진하여 전진 타력을 없애도록 한다.
따라서 Rule 8에 해당하는 것은 ㉠, ㉡, ㉣의 3개이다.

선지별 해설

① X — Rule 8에 해당하는 문장은 1개가 아니라 ㉠, ㉡, ㉣의 3개이다. 틀린 표현: '1개' → 올바른 표현: '3개'이다.
② X — ㉢만 Rule 7(b)에 해당하므로 Rule 8에 해당하는 문장은 2개가 아니라 3개이다. 틀린 표현: '2개' → 올바른 표현: '3개'이다.
③ O — ㉠은 Rule 8(a), ㉡은 Rule 8(b), ㉣은 Rule 8(e)의 내용이므로 모두 3개이다.
④ X — 네 문장 중 ㉢은 Rule 7(b)의 레이더 활용 규정이므로 4개가 모두 Rule 8에 해당하지 않는다. 틀린 표현: '4개' → 올바른 표현: '3개'이다.

오답 포인트

㉢도 충돌 회피와 관련된 레이더 사용을 말하므로 Rule 8의 내용처럼 보이는 것이 함정이다. 그러나 ㉢은 회피 동작의 방법이 아니라 충돌 위험을 조기에 탐지·판단하는 방법이므로 Rule 7에 속한다.

다시 나오면 이렇게 판단

문장의 주된 기능을 기준으로 조문을 구별한다. 위험의 존재를 탐지·판단하는 레이더 관측은 Rule 7이고, 실제로 침로·속력을 변경하거나 감속·정지·후진하는 회피 동작은 Rule 8이다.

암기 포인트

Rule 7은 위험 판단, Rule 8은 회피 행동이다. 레이더로 찾고 판단하면 7, 크게 바꾸고 감속·정지하면 8이다.

NoteBase

문 14. 다음 <보기>는 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」의 내용이다. 빈 칸에 공통으로 들어갈 용어로 가장 옳은 것은?

<보기>
( ) for a rescue boat is the time required to raise the boat to a position where persons on board can disembark to the deck of the ship.
( ) includes the time required to make preparations for recovery on board the rescue boat such as passing and securing a painter, connecting the rescue boat to the launching appliance, and the time to raise the rescue boat.

① Recovery time
② Retrieval
③ Launching time
④ Embarkation time

정답 1번

쟁점

이 문제는 SOLAS에서 구조정의 회수에 걸리는 시간을 나타내는 용어를 묻는 문제이다. 핵심은 구조정을 선박 갑판까지 끌어 올리는 recovery와 조난자를 안전하게 구조하는 retrieval을 구별하는 것이다.

용어 풀이

Recovery time은 구조정에서 회수 준비를 하고, 구조정을 진수 장치에 연결하며, 탑승자가 선박 갑판으로 내릴 수 있는 위치까지 구조정을 끌어 올리는 데 필요한 시간이다.

핵심 구분

SOLAS 제III장 제3규칙의 정의에 따르면 제시문은 Recovery time의 정의이다. Recovery time에는 painter를 넘겨 고정하는 일, 구조정을 진수 장치에 연결하는 일, 구조정을 끌어 올리는 시간이 포함된다. 반면 Retrieval은 조난자를 안전하게 회수하는 것을 뜻한다.

NoteBase

선지별 해설

① O — Recovery time은 구조정을 탑승자가 선박 갑판으로 내릴 수 있는 위치까지 끌어 올리는 데 필요한 시간이며, 제시된 회수 준비와 인양 시간이 포함된다.
② X — Retrieval은 구조정 인양에 걸리는 시간이 아니라 조난자를 안전하게 회수하는 행위를 뜻한다. 틀린 표현: Retrieval → 올바른 표현: Recovery time.
③ X — Launching time은 구조정을 물로 내리는 진수 시간을 가리키는 표현이므로, 구조정을 선박으로 다시 끌어 올리는 제시문의 정의와 방향이 반대이다. 틀린 표현: Launching time → 올바른 표현: Recovery time.
④ X — Embarkation time은 사람이 구조정이나 생존정에 타는 승정 시간을 가리키므로, 구조정을 갑판까지 끌어 올리는 시간의 정의가 아니다. 틀린 표현: Embarkation time → 올바른 표현: Recovery time.

오답 포인트

②의 Retrieval도 '회수'로 번역될 수 있어 혼동하기 쉽다. 그러나 이 문항에서 Recovery time은 구조정 자체를 끌어 올리는 데 걸리는 시간이고, Retrieval은 조난자를 안전하게 회수하는 행위이다.

다시 나오면 이렇게 판단

raise the boat, connecting the rescue boat to the launching appliance, disembark to the deck가 함께 나오면 구조정 인양 과정의 시간인 Recovery time으로 판단한다.

암기 포인트

Recovery time은 구조정을 다시 올리는 시간, Retrieval은 조난자를 안전하게 회수하는 행위이다.

NoteBase

문 15. 다음 <보기>는 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」 상 훈련에 관한 규정이다. 밑줄 친 내용 중 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>

The drills of the crew shall take place within ㉠ 24h of the ship leaving a port if more than 25% of the crew ㉡ have participated in abandon ship and fire drills on board that particular ship in the previous month.

When a ship enters service for the first time, after modification of a major character or when a new crew ㉢ is engaged, these drills shall be held ㉣ after sailing.

① 1개

② 2개

③ 3개

④ 4개

정답 2번

쟁점

이 문제는 SOLAS 제III장 제19규칙의 비상훈련 실시 시기와 요건을 묻는다. 핵심은 지난달 훈련에 참여하지 않은 선원의 비율과 출항 전후의 시점을 정확히 구별하는 것이다.

용어 풀이

abandon ship drill은 퇴선훈련이고, fire drill은 소화훈련이다.

핵심 구분

SOLAS 제III장 제19규칙 3.2에 따르면, 특정 선박에서 지난달 퇴선훈련과 소화훈련에 참여하지 않은 선원이 전체의 25%를 초과하면 출항 후 24시간 이내에 훈련을 실시한다. 선박이 처음 취항하거나 중대한 개조를 했거나 새 선원이 배치된 경우에는 출항 전에 훈련을 실시한다. 따라서 ㉠ 24h와 ㉢ is engaged는 옳고, ㉡ have participated와 ㉣ after sailing은 옳지 않다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳지 않은 밑줄은 ㉡과 ㉣이므로 1개가 아니라 2개이다. 틀린 표현: 1개. 올바른 표현: 2개.
② O — ㉡은 have not participated가 되어야 하고, ㉣은 before sailing이 되어야 하므로 옳지 않은 내용은 모두 2개이다.
③ X — ㉠의 24h와 ㉢의 is engaged는 규정과 일치하므로 옳지 않은 내용은 3개가 아니다. 틀린 표현: 3개. 올바른 표현: 2개.
④ X — 네 밑줄이 모두 틀린 것이 아니다. ㉠과 ㉢은 옳고 ㉡과 ㉣만 틀리므로 옳지 않은 내용은 2개이다. 틀린 표현: 4개. 올바른 표현: 2개.

오답 포인트

㉡의 부정어 not을 놓치거나, ㉣의 after sailing을 일반적인 출항 후 24시간 규정과 혼동하기 쉽다. 출항 후 24시간 이내라는 기준은 선원 25% 초과가 지난달 훈련에 참여하지 않은 경우이고, 새 선원이 배치된 경우의 훈련은 출항 전이다.

다시 나오면 이렇게 판단

비율 조건에서는 participated 앞의 부정어 유무를 먼저 확인하고, 신규 취항·중대한 개조·새 선원 배치가 제시되면 훈련 시점을 before sailing으로 판단한다.

암기 포인트

지난달 미참여 선원 25% 초과는 출항 후 24시간 이내, 신규 취항·중대한 개조·새 선원 배치는 출항 전이다.

NoteBase

문 16. 다음 <보기> 중 빈 칸에 들어갈 용어로 가장 옳게 짝지어진 것은?

<보기>
- The (㉠) of the Republic of Korea shall be the zone excluding the territorial sea of the Republic of Korea not extending beyond 24 nautical miles measured from the baselines.
- In the EEZ, the Republic of Korea has (㉡) for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources.

① ㉠: contiguous zone, ㉡: sovereign rights
② ㉠: territorial sea, ㉡: sovereign rights
③ ㉠: contiguous zone, ㉡: judicial power
④ ㉠: contiguous zone, ㉡: absolute right

정답 1번

쟁점

대한민국의 접속수역을 정하는 표현과 배타적 경제수역(EEZ)에서 천연자원에 관하여 행사하는 권리의 영문 명칭을 구별하는 문제이다.

용어 풀이

contiguous zone은 영해에 인접하여 그 바깥에 설정되는 접속수역이다. sovereign rights는 EEZ의 천연자원을 탐사·개발·보존·관리하는 특정 목적에 관하여 연안국이 행사하는 주권적 권리이다.

핵심 구분

대한민국의 territorial sea는 기선에서 12해리 이내의 영해이고, contiguous zone은 영해를 제외하면서 기선에서 24해리를 넘지 않는 접속수역이다. 또한 EEZ의 천연자원 탐사·개발·보존·관리에는 sovereign rights가 대응한다. 이는 해당 수역 전반에 대한 완전한 sovereignty나 제한 없는 absolute right를 뜻하지 않는다.

NoteBase

선지별 해설

① O — 영해를 제외하고 기선에서 24해리를 넘지 않는 구역은 contiguous zone이며, EEZ에서 천연자원을 탐사·개발·보존·관리하는 권리는 sovereign rights이다. 두 용어가 모두 정확하다.
② X — ㉠의 territorial sea가 틀렸다. 영해는 기선에서 12해리 이내의 수역이므로, 제시된 24해리 기준의 구역은 territorial sea가 아니라 contiguous zone이다. 올바르게는 '㉠: contiguous zone, ㉡: sovereign rights'이다.
③ X — ㉡의 judicial power가 틀렸다. 제시문은 EEZ의 천연자원에 관한 주권적 권리를 말하므로 judicial power가 아니라 sovereign rights가 들어간다. 올바르게는 '㉠: contiguous zone, ㉡: sovereign rights'이다.
④ X — ㉡의 absolute right가 틀렸다. EEZ에서는 법이 정한 자원 탐사·개발·보존·관리 목적의 sovereign rights를 행사하며, 제한 없는 absolute right를 행사하는 것이 아니다. 올바르게는 '㉠: contiguous zone, ㉡: sovereign rights'이다.

오답 포인트

'24 nautical miles'만 보고 territorial sea를 고르거나, sovereign rights를 sovereignty·judicial power·absolute right와 혼동하기 쉽다. 이 문항에서는 'excluding the territorial sea'와 'exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources'가 각각의 결정적 단서이다.

다시 나오면 이렇게 판단

거리와 권리의 목적어를 차례로 확인한다. '영해 제외 + 기선에서 24해리 이내'이면 contiguous zone이고, 'EEZ + 천연자원의 탐사·개발·보존·관리'이면 sovereign rights이다.

암기 포인트

12해리는 territorial sea, 24해리는 contiguous zone, EEZ의 자원 권리는 sovereign rights이다.

NoteBase

문 17. 다음 <보기>는 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」상 용어의 정의이다. 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Steering gear control system : the equipment by which orders are transmitted from the navigating bridge to the steering gear power units.
㉡ Auxiliary steering gear : the machinery, rudder actuators, steering gear, power units, if any, and ancillary equipment and the means of applying torque to the rudder stock(e.g. tiller or quadrant) necessary for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship under normal service conditions.
㉢ Steering gear power unit : the equipment other than any part of the main steering gear necessary to steer the ship in the event of failure of the main steering gear but not including the tiller, quadrant or components serving the same purpose.
㉣ Free-fall launching : method of launching a survival craft whereby the craft is automatically released from a sinking ship and is ready for use.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 3번

쟁점

이 문제는 SOLAS상 조타장치와 생존정 진수 방식의 영문 정의를 정확한 용어와 연결하는 문제이다. 핵심은 정의의 기능과 작동 상황을 보고 Main·Auxiliary·Power unit 및 Float-free·Free-fall을 구별하는 것이다.

용어 풀이

Steering gear control system은 선교의 명령을 조타장치 동력장치로 전달하는 설비이다.
Main steering gear는 정상 운항 상태에서 타를 움직여 선박을 조종하는 데 필요한 기계·작동기·동력장치 등의 전체 설비이다.
Auxiliary steering gear는 주 조타장치가 고장 났을 때 선박을 조종하는 데 필요한 보조 설비이다.
Float-free launching은 선박 침몰 시 생존정이 자동으로 이탈하여 사용할 수 있게 되는 진수 방식이고,
Free-fall launching은 사람과 장비를 태운 생존정을 구속 장치 없이 해상으로 낙하시켜 진수하는 방식이다.

NoteBase

핵심 구분

㉠은 Steering gear control system의 정의이므로 옳다. ㉡의 내용은 Auxiliary steering gear가 아니라 Main steering gear의 정의이다. ㉢의 내용은 Steering gear power unit이 아니라 Auxiliary steering gear의 정의이다. ㉣의 내용은 Free-fall launching이 아니라 Float-free launching의 정의이다. 따라서 옳지 않은 것은 ㉡, ㉢, ㉣의 3개이다.

선지별 해설

① X
- 옳지 않은 정의는 ㉡, ㉢, ㉣이므로 1개가 아니다.
- 틀린 표현: 1개
- 올바른 표현: 3개

② X
- ㉡과 ㉢뿐 아니라 ㉣도 Free-fall이 아닌 Float-free의 정의이므로 2개가 아니다.
- 틀린 표현: 2개
- 올바른 표현: 3개

③ O
- ㉠만 옳고 ㉡, ㉢, ㉣의 세 정의가 용어와 잘못 연결되어 있으므로 옳지 않은 것은 3개이다.

④ X
- ㉠은 선교의 명령을 조타장치 동력장치로 전달하는 Steering gear control system의 올바른 정의이므로 4개가 아니다.
- 틀린 표현: 4개
- 올바른 표현: 3개

오답 포인트

㉡과 ㉢은 조타장치 관련 어휘가 겹쳐 용어 표지만 바뀐 것을 놓치기 쉽다. 또한 ㉣의 ‘automatically released from a sinking ship’는 낙하를 뜻하는 Free-fall이 아니라 부유하면서 자동 이탈하는 Float-free의 단서이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정상 운항에서 타를 움직이는 전체 설비는 Main, 주 장치 고장 시 사용하는 설비는 Auxiliary, 동력을 만드는 개별 구성은 Power unit으로 판단한다. 진수 방식은 ‘침몰 시 자동 이탈’이면 Float-free, ‘사람과 장비를 태운 채 구속 없이 바다로 낙하’이면 Free-fall로 판단한다.

NoteBase

암기 포인트

정상 조타는 Main, 고장 대비는 Auxiliary, 자동 부유 이탈은 Float-free, 직접 낙하는 Free-fall이다.

NoteBase

문 18. 다음 <보기> 중 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases)상 용어에 대한 설명으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Adrift : Controlled movement at sea under the influence of current, tide or wind
㉡ Close up : To increase the distance to the vessel ahead by decreasing one's own speed
㉢ Walk back : To reverse the action of a windlass to ease the cable
㉣ Fairway : Navigable part of a waterway

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 2번

출제 포인트

표준해사통신용어에서 Adrift, Close up, Walk back, Fairway의 정확한 뜻을 구별하고, 설명이 틀린 용어의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

Adrift는 떠 있는 상태에서 통제되지 않고 뚜렷한 방향 없이 움직이는 상태이다.
Close up은 자기 선박의 속력을 높여 앞선 선박과의 거리를 줄이는 것이다.
Walk back은 윈들러스의 작동을 반대로 하여 케이블을 풀어 주는 것이다.
Fairway는 수로에서 항해할 수 있는 부분이다.
따라서 설명이 옳지 않은 것은 ㉠과 ㉡의 2개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
옳지 않은 설명은 ㉠과 ㉡의 2개이므로 '1개'가 틀렸다. 올바르게는 '2개'이다.

② O
㉠은 Adrift를 통제된 움직임이라고 한 점이 틀리고, ㉡은 Close up의 거리·속력 관계를 반대로 설명했으므로 옳지 않은 것은 2개이다.

③ X
㉢의 Walk back과 ㉣의 Fairway 설명은 옳으므로 '3개'가 틀렸다. 올바르게는 '2개'이다.

④ X
네 설명이 모두 틀린 것이 아니라 ㉠과 ㉡만 틀리므로 '4개'가 틀렸다. 올바르게는 '2개'이다.

오답 포인트

㉠의 'Controlled'는 Adrift의 핵심인 통제되지 않은 상태를 정반대로 바꾼 표현이다. ㉡도 Close up을 '거리 증가·속력 감소'라고 제시했지만, 실제 의미는 '거리 감소·속력 증가'이다. 반면 ㉢과 ㉣은 용어의 정의와 일치한다.

다시 나오면 이렇게 판단

방향이 반대로 제시된 표현을 먼저 확인한다. Adrift는 통제되지 않은 움직임이고, Close up은 속력을 높여 앞선 선박과의 거리를 줄이는 동작이라는 대립 관계로 판단한다.

암기 포인트

Adrift는 무통제·무방향, Close up은 가속·거리 감소, Walk back은 윈들러스 역작동·케이블 이완, Fairway는 항해 가능한 수로 부분이다.

NoteBase

문 19. 다음 <보기>는 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases)상 용어의 정의에 대한 설명이다. ㉠,㉡,㉢,㉣에 해당하는 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
㉠ A mark or place at which a vessel comes under obligatory entry, transit, or escort procedure
㉡ A mark or position at which a vessel is required to report to the local VTS - station to establish its position
㉢ Major uncontrolled flow of seawater into the vessel
㉣ To have seawater flowing into the vessel due to hull damage or hatches awash and not properly closed

① ㉠: Reporting point, ㉡: Receiving point, ㉢: Flooding, ㉣: Make water
② ㉠: Reporting point, ㉡: Receiving point, ㉢: Make water, ㉣: Flooding
③ ㉠: Receiving point, ㉡: Reporting point, ㉢: Make water, ㉣: Flooding
④ ㉠: Receiving point, ㉡: Reporting point, ㉢: Flooding, ㉣: Make water

정답 4번

출제 포인트

표준해사통신용어의 정의에서 Receiving point와 Reporting point, Flooding과 Make water를 각각 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Receiving point: 선박이 의무적인 입항·통항·호송 절차의 적용을 받기 시작하는 표지 또는 장소이다.
Reporting point: 선박이 자신의 위치를 알리기 위해 관할 VTS station에 보고해야 하는 표지 또는 위치이다.
Flooding: 통제되지 않는 대량의 해수가 선박 안으로 유입되는 상태이다.
Make water: 선체 손상 또는 물에 잠긴 채 제대로 닫히지 않은 해치 때문에 해수가 선박 안으로 들어오는 상태를 뜻한다.

NoteBase

선지별 해설

① X - ㉠과 ㉡의 용어가 서로 뒤바뀌었다. ㉠은 Receiving point, ㉡은 Reporting point이며, ㉢ Flooding과 ㉣ Make water의 연결은 맞다. 올바르게 고치면 '㉠: Receiving point, ㉡: Reporting point, ㉢: Flooding, ㉣: Make water'이다.
② X - ㉠·㉡뿐 아니라 ㉢·㉣도 모두 서로 뒤바뀌었다. ㉠은 Receiving point, ㉡은 Reporting point이고, 대량의 통제되지 않는 해수 유입인 ㉢은 Flooding, 손상된 선체나 제대로 닫히지 않은 해치로 해수가 들어오는 ㉣은 Make water이다. 올바른 배열은 'Receiving point - Reporting point - Flooding - Make water'이다.
③ X - ㉠ Receiving point와 ㉡ Reporting point는 맞지만, ㉢과 ㉣이 서로 뒤바뀌었다. 올바르게는 ㉢이 Flooding이고 ㉣이 Make water이다.
④ O - 의무적인 입항·통항·호송 절차가 시작되는 곳은 Receiving point이고, VTS station에 위치를 보고하는 곳은 Reporting point이다. 또한 대량의 통제되지 않는 해수 유입은 Flooding이며, 선체 손상이나 해치 문제로 물이 들어오는 것은 Make water이므로 네 용어가 모두 정의와 일치한다.

오답 포인트

Receiving point를 '보고를 받는 지점'으로 오해하면 Reporting point와 바꾸기 쉽다. 또한 Flooding과 Make water를 모두 단순한 침수로 보면 구별하기 어렵다. 'obligatory entry, transit, or escort procedure'는 Receiving point, 'required to report'는 Reporting point에 대응하고, 'major uncontrolled flow'는 Flooding에 대응한다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의의 동작과 규모를 기준으로 판단한다. 절차의 적용을 받기 시작하면 Receiving point, 위치를 보고해야 하면 Reporting point이다. 대량·통제 불능의 유입이면 Flooding, 선체나 해치의 손상 상태 때문에 해수가 들어오면 Make water이다.

암기 포인트

Receive는 절차 적용을 받는 지점, Report는 위치를 보고하는 지점이다. Major uncontrolled flow는 Flooding, damage로 물이 들어오면 Make water이다.

NoteBase

문 20. 다음 <보기> 중 용어의 정의가 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Heading : The intended direction of movement of a vessel through the water
㉡ Embark : To go from a vessel
㉢ Leeway : The angle the ship's keel, or center line, makes with the wake of the vessel, or track through the water
㉣ Recover : To pick up shipwrecked persons
㉤ Give way : To keep in of the way of another vessel

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 없음

정답 1번

출제 포인트

해사 용어와 영문 정의를 정확히 연결하여 옳은 항목의 개수를 판단하는 문제이다. ㉢ Leeway와 ㉣ Recover만 옳으므로 모두 2개이다.

핵심 개념

㉠ X: 'The intended direction of movement of a vessel through the water'는 Heading이 아니라 Course의 정의이다. Heading은 특정 순간 선수(bows)가 향하는 수평 방향이다.
㉡ X: Embark는 'to go aboard a vessel', 즉 선박에 승선한다는 뜻이다. 'To go from a vessel'는 Disembark에 해당한다.
㉢ O: Leeway는 선박의 중심선과 항적, 즉 수중에서 실제로 지나간 진로 사이에 생기는 각도를 뜻한다.
㉣ O: Recover는 이 문맥에서 조난자를 구조하여 건져 올리는 것, 즉 'to pick up shipwrecked persons'를 뜻한다.
㉤ X: Give way는 다른 선박의 진로를 피하는 'to keep out of the way of another vessel'이다. 보기의 'in of the way'는 'out of the way'로 고쳐야 한다.

NoteBase

선지별 해설

① O: 옳은 항목은 ㉢과 ㉣의 2개이므로 맞는다.
② X: ‘3개’가 틀렸다. 옳은 항목은 ㉢과 ㉣의 2개이다.
③ X: ‘4개’가 틀렸다. 옳은 항목은 ㉢과 ㉣의 2개이다.
④ X: ‘없음’이 틀렸다. 옳은 항목은 ㉢과 ㉣의 2개이다.

오답 포인트

㉠은 자연스러운 설명처럼 보이지만 Course의 정의를 Heading에 바꾸어 붙인 함정이다. ㉡은 Embark와 Disembark를 뒤바꾸었고, ㉤은 핵심 구문 out of the way를 in of the way로 바꾸었다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 정의에서 방향·승하선·피항을 나타내는 핵심 표현을 먼저 대조한다. ‘intended direction’은 Course, ‘go aboard’는 Embark, ‘go from’은 Disembark, ‘keep out of the way’는 Give way로 연결한 뒤 옳은 항목만 센다.

암기 포인트

Course는 예정 진로, Heading은 선수가 향하는 방향, Embark는 승선, Disembark는 하선, Give way는 keep out of the way이다.

NoteBase