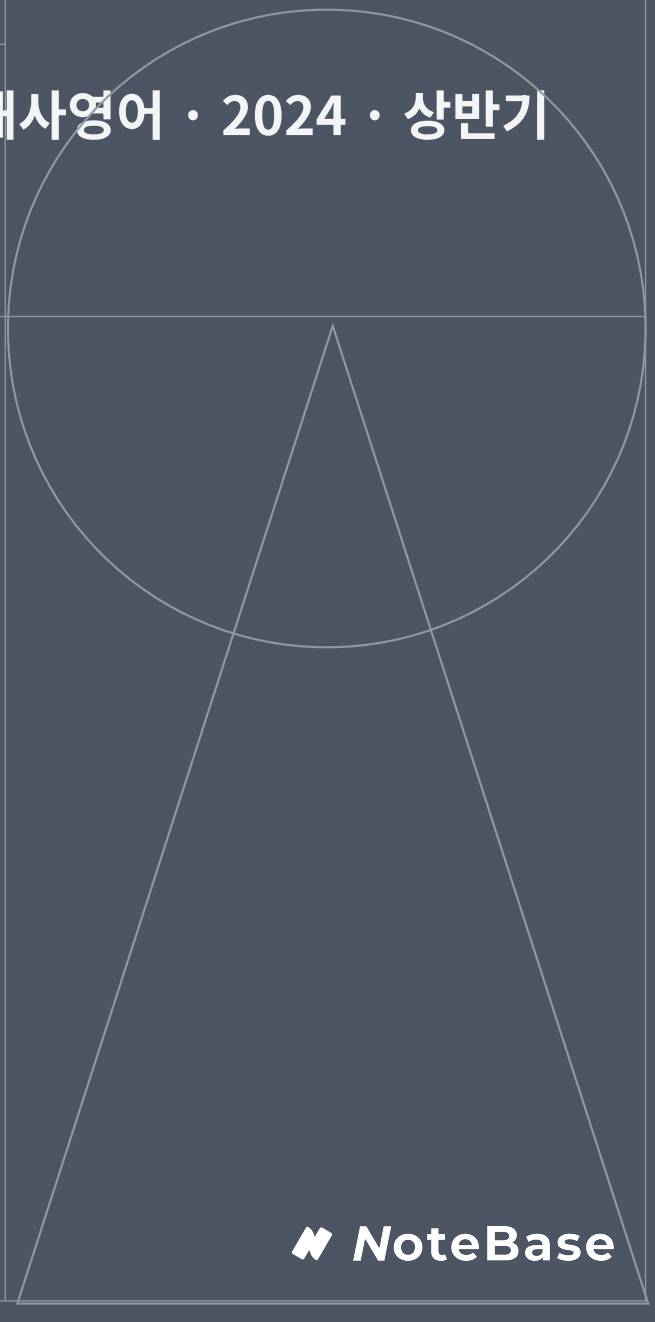
기출OX 해설집

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2024 · 상반기



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2024 · 상반기

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2024 · 상반기

문 1. 다음 <보기>의 「International Code of Signals」상 Single Letter Signal의 의미로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ B : I am taking in, or discharging, or carrying dangerous goods.
㉡ H : I have a pilot on board.
㉢ J : I am on fire and have dangerous cargo on board. Keep well clear of me.
㉣ O : Man overboard.
㉤ Q : You are running into danger.
㉥ V : I require assistance.
㉦ Z : My engines are going astern.

① 4개
② 5개
③ 6개
④ 7개

정답 2번

출제 포인트

국제신호서(International Code of Signals)의 단문자 신호와 그 의미를 정확히 대응시키고, 옳은 항목의 수를 세는 문제이다.

핵심 개념

B는 위험물을 싣거나 내리거나 운반 중임, H는 도선사가 승선 중임, J는 위험 화물을 실은 채 화재가 났으므로 멀리 떨어져야 함, O는 사람이 물에 빠졌음, V는 지원이 필요함을 뜻한다. 따라서 ㉠·㉡·㉢·㉣·㉥은 옳다. Q는 '본선은 건강 상태이며 검역 입항 허가를 요청한다'는 뜻이므로 ㉤은 틀리다. '당신은 위험을 향해 가고 있다'는 U의 의미이다. Z는 '예인선이 필요하다'는 뜻이므로 ㉦은 틀리다. '기관을 후진 중이다'는 S의 의미이다. 옳은 것은 모두 5개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ‘4개’는 틀린 수이다. ㉠·㉡·㉢·㉣·㉤의 5개가 옳으므로 ‘5개’로 고쳐야 한다.
② O — B, H, J, O, V의 의미가 각각 ㉠·㉡·㉢·㉣·㉤과 일치하여 옳은 항목은 5개이다.
③ X — ‘6개’는 틀린 수이다. Q와 Z의 의미가 잘못 제시되어 옳은 것은 5개이므로 ‘5개’로 고쳐야 한다.
④ X — ‘7개’는 틀린 수이다. ㉤의 Q와 ㉥의 Z가 틀려 전부가 옳지 않으므로 ‘5개’로 고쳐야 한다.

오답 포인트

㉤과 ㉥은 실제 의미를 다른 문자와 바꾼 함정이다. ‘위험을 향해 가고 있다’는 Q가 아니라 U이고, ‘기관을 후진 중이다’는 Z가 아니라 S이다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 문장을 문자별 표준 의미와 하나씩 대조한다. 틀린 문장은 해당 의미의 실제 문자까지 확인한 뒤, 맞는 문장만 세면 된다.

암기 포인트

B-위험물, H-도선사 승선, J-위험 화물 화재, O-해중 추락자, U-위험 접근, V-지원 요청, S-기관 후진, Z-예인선 요청으로 연결한다.

NoteBase

문 2. 다음 <보기>의 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」상 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
A vessel not under command shall exhibit:
(i) (㉠) in a vertical line where they can best be seen;
(ii) (㉡) or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;
(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

① ㉠: one all-round red light, ㉡: one ball
② ㉠: two all-round red lights, ㉡: two balls
③ ㉠: one all-round red light, ㉡: two balls
④ ㉠: two all-round red lights, ㉡: one ball

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG상 조종불능선(vessel not under command)이 표시해야 하는 등화와 형상물에 관한 문제이다. 핵심은 수직으로 표시하는 홍색 전주등과 구형 형상물의 개수를 구별하는 것이다.

용어 풀이

조종불능선은 예외적인 사정으로 규정에 따라 조종할 수 없어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박이다. 전주등(all-round light)은 수평 전 방향에서 보이는 등화이고, 구형 형상물(ball)은 주간에 선박의 상태를 알리는 표지이다.

핵심 구분

COLREG Rule 27(a)에 따르면 조종불능선은 가장 잘 보이는 곳에 홍색 전주등 2개를 수직선상에 표시하고, 구형 또는 이와 유사한 형상물 2개도 수직선상에 표시한다. 따라서 ㉠은 two all-round red lights, ㉡은 two balls이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
홍색 전주등과 구형 형상물을 각각 1개라고 하였으므로 둘 다 틀리다.
틀린 표현: ㉠ one all-round red light, ㉡ one ball
올바른 표현: ㉠ two all-round red lights, ㉡ two balls

② O
조종불능선은 홍색 전주등 2개와 구형 형상물 2개를 각각 수직선상에 표시하므로 규정과 일치한다.

③ X
㉡의 two balls는 맞지만 ㉠의 홍색 전주등을 1개라고 한 부분이 틀리다.
틀린 표현: ㉠ one all-round red light
올바른 표현: ㉠ two all-round red lights이며, 전체 조합은 ㉠ two all-round red lights, ㉡ two balls이다.

④ X
㉠의 two all-round red lights는 맞지만 ㉡의 구형 형상물을 1개라고 한 부분이 틀리다.
틀린 표현: ㉡ one ball
올바른 표현: ㉡ two balls이며, 전체 조합은 ㉠ two all-round red lights, ㉡ two balls이다.

오답 포인트

등화와 형상물의 종류만 기억하고 개수를 놓치기 쉽다. ③과 ④는 한쪽만 2개로 제시해 혼동을 유도하지만, 조종불능선은 홍색 전주등과 구형 형상물을 모두 2개씩 표시한다.

다시 나오면 이렇게 판단

vessel not under command가 나오면 야간 표지는 수직 홍색 전주등 2개, 주간 표지는 수직 구형 형상물 2개로 대응시켜 판단한다. 항행 중이면 여기에 현등과 선미등도 추가한다.

암기 포인트

조종불능선은 홍홍·구구, 즉 홍색 전주등 2개와 구형 형상물 2개이다.

NoteBase

문 3. 다음 중「Standard Marine Communication Phrases (SMCP)」상 Engine Order와 Wheel Order 의미로 가장 옳지 않은 것은?

① Emergency full astern : From full-ahead to full-astern

② Finished with engine : Operation of engines no longer required

③ Ease to five : Reduce amount of rudder to 5° and hold

④ Steady : Rudder to be held fully over to port

정답 4번

출제 포인트

IMO 표준해사통신용어(SMCP)의 기관 명령(Engine Order)과 조타 명령(Wheel Order)을 그 정확한 의미와 연결하는 문제이다.

핵심 개념

기관 명령은 선박의 추진기관 운전을 지시하고, 조타 명령은 타각이나 선수의 선회 상태를 제어한다. 특히 Steady는 타를 한쪽으로 끝까지 돌리라는 명령이 아니라 선박의 선회를 가능한 한 빨리 줄이라는 명령이다.

선지별 해설

① O — Emergency full astern은 전속 전진(full-ahead) 상태에서 비상 전속 후진(full-astern)으로 전환하는 기관 명령이므로 연결이 옳다.
② O — Finished with engine은 더 이상의 기관 운전이 필요하지 않다는 뜻이므로 'Operation of engines no longer required'와 연결된다.
③ O — Ease to five는 현재의 타각을 줄여 5°로 맞춘 뒤 그 타각을 유지하라는 조타 명령이므로 연결이 옳다.
④ X — 틀린 표현은 'Rudder to be held fully over to port'이다. Steady는 선수의 선회를 가능한 한 빨리 줄이라는 뜻이다. 타를 좌현으로 끝까지 돌려 유지하라는 명령은 Hard-a-port이다.

오답 포인트

Steady를 '타를 일정한 위치에 고정한다'는 일상적 의미로 해석하면 ④에 속기 쉽다. SMCP에서는 Steady가 선회 감소를 지시하고, 좌현 전타는 Hard-a-port가 지시한다.

다시 나오면 이렇게 판단

기관 명령은 ahead·astern·engine 같은 추진기관 표현을 중심으로 판단하고, 조타 명령은 rudder·swing·heading의 제어 대상을 구분한다. Steady가 나오면 '선회 감소', Hard-a-port 또는 Hard-a-starboard가 나오면 '해당 방향으로 전타'로 연결한다.

NoteBase

암기 포인트

Steady는 선회 억제, Hard-a-port는 좌현 전타이다.

NoteBase

문 4. 다음 <보기>의 『International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)』상 본선의 Safe Speed를 결정할 때 고려사항으로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels
㉡ the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions
㉢ the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards
㉣ the draught in relation to the available depth of water

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 4번

쟁점

이 문제는 COLREG 제6규칙상 모든 선박이 안전속력을 정할 때 고려하는 요소를 판별하는 문제이다. 핵심은 <보기>의 각 항목이 제6규칙 (a)에 열거된 요소와 일치하는지 확인하는 것이다.

용어 풀이

Safe Speed(안전속력)란 충돌을 피하기 위한 적절하고 유효한 조치를 취할 수 있고, 당시의 사정과 조건에 알맞은 거리 안에서 정지할 수 있는 속력이다.

핵심 구분

COLREG 제6규칙 (a)는 모든 선박이 안전속력을 정할 때 고려할 요소를 규정한다. ㉠ 교통 밀도, ㉡ 당시 조건에서의 정지거리와 선회능력을 중심으로 한 조종성, ㉢ 바람·해면·해류의 상태와 항해 위험물의 근접성, ㉣ 흘수와 이용 가능한 수심의 관계는 모두 여기에 포함된다. 따라서 옳은 항목은 4개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
1개가 아니라 ㉠부터 ㉤까지 모두 안전속력 결정 요소이므로 개수를 지나치게 적게 센 선지이다.
틀린 표현: 1개
올바른 표현: 4개

② X
㉠ 교통 밀도와 ㉡ 조종성뿐 아니라 ㉢ 바람·해면·해류 및 항해 위험물, ㉤ 흘수와 수심의 관계도 고려하므로 2개가 아니다.
틀린 표현: 2개
올바른 표현: 4개

③ X
네 항목 가운데 제외되는 항목이 없으므로 3개가 아니다. 특히 ㉤의 흘수와 이용 가능한 수심의 관계도 명시된 고려 요소이다.
틀린 표현: 3개
올바른 표현: 4개

④ O
㉠, ㉡, ㉢, ㉤이 각각 COLREG 제6규칙 (a)의 안전속력 결정 요소에 해당하므로 옳은 항목은 모두 4개이다.

오답 포인트

㉤의 흘수와 수심의 관계를 안전속력과 무관한 좌초 방지 요소로만 보아 제외하기 쉽다. 그러나 수심에 비해 흘수가 크면 선박의 운항 여유와 조종성이 제한될 수 있으므로 제6규칙이 이를 안전속력 결정 요소로 직접 열거한다.

다시 나오면 이렇게 판단

안전속력 문항에서는 먼저 모든 선박에 공통되는 요소인지 확인한다. 시계 상태, 교통 밀도, 조종성, 야간 배경광, 바람·해면·해류와 항해 위험물, 흘수와 수심의 관계는 모두 공통 요소로 판단한다.

암기 포인트

안전속력의 공통 요소는 시계·교통·조종·배경광·바다 상태와 위험물·흘수와 수심이다.

NoteBase

문 5. 다음 <보기>에서 별도의 명문 규정이 없는 한 「International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)」 적용 대상 선박이 아닌 것을 모두 고른 것은?(단, <보기>의 선박은 모두 국제항해에 종사한다.)

<보기>
㉠ Ships of war and troopships
㉡ Passenger ships
㉢ Cargo ships of more than 900 tons gross tonnage
㉣ Fishing vessels
㉤ Ships not propelled by mechanical means

① ㉡, ㉢
② ㉠, ㉡, ㉢
③ ㉡, ㉣, ㉤
④ ㉠, ㉣, ㉤

정답 4번

쟁점

이 문제는 국제항해 선박에 대한 SOLAS의 원칙적 적용 범위와 적용 제외 선박을 구별하는 문제이다. 핵심은 선박의 용도와 총톤수에 따라 적용 여부를 판단하는 것이다.

용어 풀이

총톤수(gross tonnage)는 선박 내부의 전체 용적을 기준으로 산정하는 선박 규모의 지표이다.

핵심 구분

SOLAS 제1장 제3규칙에 따르면 별도의 명문 규정이 없는 한 군함·병력수송선, 총톤수 500톤 미만의 화물선, 기계적 추진수단이 없는 선박, 상업에 종사하지 않는 유람선, 어선, 원시적 구조의 목선 등은 적용 대상에서 제외된다. 반면 국제항해에 종사하는 여객선과 총톤수 500톤 이상인 화물선은 원칙적으로 적용 대상이다. 따라서 ㉠ 군함·병력수송선, ㉣ 어선, ㉤ 기계적 추진수단이 없는 선박이 적용 대상이 아니다.

NoteBase

선지별 해설

① X
㉡ 여객선과 ㉢ 총톤수 900톤 초과 화물선은 모두 SOLAS의 원칙적 적용 대상이므로 적용 제외 선박의 조합이 아니다.
틀린 표현: ㉡, ㉢
올바른 표현: ㉠, ㉣, ㉤

② X
㉠ 군함·병력수송선은 적용 대상이 아니지만, ㉡ 여객선과 ㉢ 총톤수 900톤 초과 화물선은 적용 대상이다.
틀린 표현: ㉠, ㉡, ㉢
올바른 표현: ㉠, ㉣, ㉤

③ X
㉣ 어선과 ㉤ 기계적 추진수단이 없는 선박은 적용 대상이 아니지만, ㉡ 여객선은 적용 대상이다. 또한 적용 제외 선박인 ㉠ 군함·병력수송선이 빠져 있다.
틀린 표현: ㉡을 포함하고 ㉠을 제외한 조합
올바른 표현: ㉡을 빼고 ㉠을 포함한 ㉠, ㉣, ㉤

④ O
㉠ 군함·병력수송선, ㉣ 어선, ㉤ 기계적 추진수단이 없는 선박은 모두 별도의 명문 규정이 없는 한 SOLAS의 원칙적 적용 대상이 아니다.

오답 포인트

㉢의 900톤이라는 수치에 주의한다. 화물선의 적용 제외 기준은 총톤수 500톤 미만이므로 900톤을 초과하는 화물선은 적용 대상이다. 또한 여객선은 화물선의 500톤 기준과 달리 판단한다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 국제항해 여부를 확인한 뒤 여객선은 적용 대상으로, 화물선은 총톤수 500톤 이상이면 적용 대상으로 분류한다. 그 다음 군함·병력수송선, 어선, 무동력선 등 명시된 적용 제외 유형을 걸러 낸다.

암기 포인트

국제항해의 여객선과 500톤 이상 화물선은 적용, 군함·어선·무동력선은 원칙적 제외이다.

NoteBase

문 6. 다음 <보기>의 「International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual)」상 옳은 것만을 모두 고른 것은?

<보기>
㉠ Rescue : An operation, normally co-ordinated by a rescue co-ordination centre or rescue sub-centre, using available personnel and facilities to locate persons in distress.
㉡ Search : An operation to retrieve persons in distress, provide for their initial medical or other needs, and deliver them to a place of safety.
㉢ Amver : A world-wide ship reporting system for search and rescue.
㉣ On-scene co-ordinator : A person designated to co-ordinate search and rescue operations within a specified search area.

① ㉠, ㉡
② ㉢, ㉣
③ ㉠, ㉢, ㉣
④ ㉡, ㉢, ㉣

정답 2번

출제 포인트

IAMSAR Manual의 Search와 Rescue를 구별하고, Amver와 On-scene co-ordinator의 정의를 정확히 판단하는 문제이다.

핵심 개념

Search는 조난자를 찾기 위해 가용한 인원과 시설을 사용하는 활동이며, 통상 구조조정본부(RCC) 또는 구조지부(RSC)가 조정한다. Rescue는 조난자를 구조하여 초기 의료 등 필요한 조치를 제공하고 안전한 장소로 이송하는 활동이다. Amver는 수색·구조를 위한 전 세계적 선박보고제도이고, On-scene co-ordinator는 지정된 수색구역 안에서 수색·구조 활동을 조정하도록 지정된 사람이다. 따라서 ㉠과 ㉡은 Search와 Rescue의 정의가 서로 바뀌었고, ㉢과 ㉣은 옳다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠과 ㉡은 모두 틀리다. ㉠의 '조난자를 찾는 활동'은 Rescue가 아니라 Search의 정의이고, ㉡의 '조난자를 구조하여 필요한 조치를 제공하고 안전한 장소로 이송하는 활동'은 Search가 아니라 Rescue의 정의이다. 올바른 조합은 ㉢, ㉣이다.
② O — ㉢의 Amver는 수색·구조를 위한 전 세계적 선박보고제도이고, ㉣의 On-scene co-ordinator는 지정된 수색구역 내 수색·구조 활동을 조정하도록 지정된 사람이므로 두 진술이 모두 옳다.
③ X — ㉢과 ㉣은 옳지만 ㉠이 틀리다. ㉠의 'locate persons in distress'는 Rescue가 아니라 Search를 뜻하므로 ㉠을 제외한 ㉢, ㉣이 올바른 조합이다.
④ X — ㉢과 ㉣은 옳지만 ㉡이 틀리다. ㉡의 'retrieve persons in distress … deliver them to a place of safety'는 Search가 아니라 Rescue를 뜻하므로 ㉡을 제외한 ㉢, ㉣이 올바른 조합이다.

오답 포인트

㉠과 ㉡은 설명 자체가 자연스러워 보이지만 용어 표지만 서로 바뀌어 있다. 'locate'는 Search, 'retrieve·initial needs·place of safety'는 Rescue를 가리킨다는 점이 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의의 동사를 기준으로 구별한다. locate가 중심이면 Search, retrieve·provide·deliver가 중심이면 Rescue로 판단한다. 특정 구역의 현장 조정자는 On-scene co-ordinator이고, 전 세계적 선박보고제도는 Amver이다.

암기 포인트

Search는 찾기(locate), Rescue는 구조·지원·안전지 이송(retrieve, provide, deliver)이다.

NoteBase

문 7. 다음 <보기>의 「United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)」상 빈칸에 들어갈 숫자를 합한 값은?

<보기>
㉠ Every State has the right to establish the breadth of territorial sea up to a limit not exceeding ( ) nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention.
㉡ The exclusive economic zone shall not extend beyond ( ) nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.

① 206
② 212
③ 224
④ 236

정답 2번

쟁점

이 문제는 「United Nations Convention on the Law of the Sea(UNCLOS)」가 정한 영해와 배타적 경제수역의 최대 범위를 묻는 문제이다. 핵심은 영해 12해리와 배타적 경제수역 200해리를 구별하여 합산하는 것이다.

용어 풀이

territorial sea는 영해, exclusive economic zone은 배타적 경제수역, baseline은 이들 해역의 폭을 재는 기준선이다. ‘not exceeding’과 ‘shall not extend beyond’는 모두 각각의 수치를 넘을 수 없다는 뜻이다.

핵심 구분

UNCLOS 제3조에 따르면 영해의 폭은 기준선으로부터 12해리를 초과하지 않는 범위에서 정한다. 제57조에 따르면 배타적 경제수역은 영해의 폭을 재는 기준선으로부터 200해리를 넘을 수 없다. 따라서 두 빈칸의 합은 12 + 200 = 212이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
206은 12와 200의 합이 아니다.
틀린 표현: 206
올바른 표현: 212

② O
영해의 최대 폭 12해리와 배타적 경제수역의 최대 범위 200해리를 합하면 212이므로 옳다.

③ X
224는 영해의 최대 폭 12해리를 두 번 더한 값으로, 두 빈칸의 합이 아니다.
틀린 표현: 224
올바른 표현: 212

④ X
236은 UNCLOS 제3조와 제57조의 두 수치인 12와 200을 합한 값이 아니다.
틀린 표현: 236
올바른 표현: 212

오답 포인트

영해 12해리, 접속수역 24해리, 배타적 경제수역 200해리를 서로 혼동하면 224 같은 오답을 고르기 쉽다. 이 문항에는 접속수역 수치가 아니라 영해와 배타적 경제수역 수치만 들어간다.

다시 나오면 이렇게 판단

UNCLOS의 해역별 거리 문제에서는 먼저 대상 해역을 확인한 뒤 영해는 12해리, 접속수역은 24해리, 배타적 경제수역은 200해리로 대응한다. 이 문항처럼 합을 묻는 경우에는 해당하는 수치만 골라 계산한다.

암기 포인트

영해 12, 접속수역 24, 배타적 경제수역 200이다. 이 문항의 합은 12 + 200 = 212이다.

NoteBase

문 8. 다음 <보기>의 「International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code」 적용 대상 선박만을 모두 고른 것은?

<보기>
㉠ Passenger ships, including high-speed passenger craft engaged on international voyages
㉡ Cargo ships of less than 200 gross tonnage engaged on international voyages
㉢ Mobile offshore drilling units engaged on international voyages
㉣ Port facilities serving such ships engaged on international voyages
㉤ Warships, naval auxiliaries

① ㉠, ㉡, ㉤
② ㉡, ㉢, ㉣
③ ㉠, ㉢, ㉣
④ ㉢, ㉣, ㉤

정답 3번

쟁점

이 문제는 ISPS Code의 적용 대상을 묻는 문제이다. 핵심은 국제항해에 종사하는 선박의 종류와 화물선의 총톤수 기준, 관련 항만시설 및 적용 제외 선박을 구별하는 것이다.

용어 풀이

ISPS Code = 선박과 항만시설에 대한 보안조치를 정한 국제선박및항만시설보안규칙이다.
총톤수(gross tonnage) = 선박 내부의 전체 용적을 기준으로 산정하는 선박 규모의 지표이다.

핵심 구분

SOLAS regulation XI-2/2.1 및 ISPS Code Part A 3.1에 따르면 적용 대상은 국제항해에 종사하는 여객선(고속여객선 포함), 총톤수 500톤 이상의 화물선(고속선 포함), 이동식 해양시추설비, 그리고 이러한 선박을 제공하는 항만시설이다. ISPS Code Part A 3.3에 따라 군함과 해군보조함 등 정부의 비상업적 업무에만 사용되는 선박은 적용 대상에서 제외된다. 따라서 ㉠·㉢·㉣이 맞고 ㉡·㉤은 틀리다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- ㉡은 총톤수 200톤 미만 화물선이므로 화물선의 적용 기준인 총톤수 500톤 이상을 충족하지 못하고, �due의 군함·해군보조함은 적용 제외 대상이다. 또한 적용 대상인 ㉢과 ㉣이 빠져 있다.
- 틀린 조합: ㉠, ㉡, ㉤
- 올바른 조합: ㉠, ㉢, ㉣

② X
- ㉢의 이동식 해양시추설비와 ㉣의 관련 항만시설은 적용 대상이지만, ㉡은 화물선의 총톤수 기준을 충족하지 못한다. 적용 대상인 ㉠도 빠져 있다.
- 틀린 조합: ㉡, ㉢, ㉣
- 올바른 조합: ㉠, ㉢, ㉣

③ O
- ㉠의 국제항해 여객선, ㉢의 이동식 해양시추설비, ㉣의 해당 선박을 제공하는 항만시설은 모두 ISPS Code의 적용 대상이다.

④ X
- ㉢과 ㉣은 적용 대상이지만, ㉤의 군함·해군보조함은 적용 대상에서 제외된다. 적용 대상인 ㉠도 빠져 있다.
- 틀린 조합: ㉢, ㉣, ㉤
- 올바른 조합: ㉠, ㉢, ㉣

오답 포인트

㉡의 '200 gross tonnage'를 화물선 기준으로 잘못 기억하거나, 코드 명칭의 'Port Facility'를 놓쳐 ㉣을 제외하기 쉽다. 화물선의 기준은 총톤수 500톤 이상이며, 관련 항만시설도 적용 대상이다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 국제항해 여부를 확인하고, 여객선은 크기 제한 없이 포함되는 반면 화물선은 총톤수 500톤 이상이어야 한다는 점을 구별한다. 이어서 이동식 해양시추설비와 관련 항만시설은 포함되고, 군함·해군보조함은 제외된다고 판단한다.

암기 포인트

ISPS 적용 대상은 국제항해 여객선, 500톤 이상 화물선, 이동식 해양시추설비, 관련 항만시설이며 군함·해군보조함은 제외된다.

NoteBase

문 9. 다음 <보기>에서 Beaufort Scale Number를 기준으로 빈칸에 들어갈 용어로 가장 알맞게 짝지어진 것은?

< 보 기 >

Description	Beaufort Scale No.	Limit of Speed	
		kts	m/s
(㉠)	5	17 ~ 22	8.0 ~ 10.8
(㉡)	6	22 ~ 28	10.8 ~ 13.9
(㉢)	8	34 ~ 41	17.2 ~ 20.8

① ㉠: Fresh Breeze, ㉡: Strong Breeze, ㉢: Gale

② ㉠: Moderate Breeze, ㉡: Gentle Breeze, ㉢: Gale

③ ㉠: Fresh Breeze, ㉡: Strong Breeze, ㉢: Storm

④ ㉠: Moderate Breeze, ㉡: Gentle Breeze, ㉢: Storm

정답 1번

출제 포인트

보퍼트 풍력계급(Beaufort scale)의 계급 번호 5, 6, 8에 대응하는 바람의 명칭을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

보퍼트 풍력계급은 바람의 세기를 번호와 명칭으로 나타낸 척도이다. 이 문항에서 필요한 대응은 5 = Fresh Breeze, 6 = Strong Breeze, 8 = Gale이다.
Gentle Breeze는 3, Moderate Breeze는 4, Storm은 10에 해당하므로 빈칸의 번호와 맞지 않는다.

NoteBase

선지별 해설

① O — ㉠ 5는 Fresh Breeze, ㉡ 6은 Strong Breeze, ㉢ 8은 Gale이므로 세 대응이 모두 맞다.
② X — ㉠의 Moderate Breeze와 ㉡의 Gentle Breeze가 틀렸다. 올바르게는 ㉠ Fresh Breeze, ㉡ Strong Breeze이며, ㉢ Gale은 맞다.
③ X — ㉢의 Storm이 틀렸다. 풍력계급 8은 Gale이며, Storm은 풍력계급 10이다. ㉠ Fresh Breeze와 ㉡ Strong Breeze는 맞다.
④ X — ㉠ Moderate Breeze, ㉡ Gentle Breeze, ㉢ Storm이 모두 틀렸다. 올바르게는 차례대로 Fresh Breeze, Strong Breeze, Gale이다.

오답 포인트

②와 ④는 Breeze가 붙는 비슷한 명칭의 순서를 뒤섞고, ③과 ④는 강한 바람이라는 인상 때문에 계급 8의 Gale을 더 높은 계급인 Storm으로 바꾼 선지이다.

다시 나오면 이렇게 판단

빈칸별로 번호와 명칭을 먼저 일대일 대응시킨다. 계급 5·6·8은 각각 Fresh Breeze·Strong Breeze·Gale이며, 세 칸이 모두 일치하는 선지만 고른다.

암기 포인트

5 Fresh, 6 Strong, 8 Gale, 10 Storm의 순서로 연결한다.

NoteBase

문 10. 다음 <보기>의「Standard Marine Communication Phrases (SMCP)」상 빈칸 안에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

<보기>
An area which cannot be scanned by the ship's radar because it is shielded by parts of the superstructure, masts and etc is called as ( ).

① scanning zone
② side lobe effect
③ blind sector
④ super-refraction

정답 3번

출제 포인트

선박의 상부 구조물이나 마스트 등에 가려 레이더로 탐지할 수 없는 구역을 뜻하는 SMCP 용어를 묻는 문제이다.

핵심 개념

blind sector는 선체 구조물 등의 차폐로 레이더 전파가 도달하지 않아 레이더 화면에서 탐지할 수 없는 방위 구역이다. 핵심 단서는 'cannot be scanned'와 'shielded by parts of the superstructure, masts'이다.

선지별 해설

① X — scanning zone은 레이더가 탐색하는 구역이라는 일반적 표현일 뿐, 구조물에 가려 탐지할 수 없는 구역을 가리키지 않는다. 틀린 표현은 'scanning zone'이며, 올바른 표현은 'blind sector'이다.
② X — side lobe effect는 안테나의 주엽 이외 방향으로 방사되는 부엽 때문에 거짓 영상이나 간섭이 생기는 현상이다. 구조물의 차폐로 생기는 미탐지 구역이 아니므로, 'side lobe effect'가 아니라 'blind sector'가 맞다.
③ O — blind sector는 상부 구조물, 마스트 등의 차폐로 선박 레이더가 주사하지 못하는 구역을 뜻하므로 보기의 정의와 정확히 일치한다.
④ X — super-refraction은 대기 굴절 조건 때문에 레이더 전파가 평상시보다 더 휘어 전파되는 이상 굴절 현상이다. 구조물에 가린 구역을 뜻하지 않으므로, 'super-refraction'이 아니라 'blind sector'가 맞다.

오답 포인트

'scanned'만 보고 scanning zone을 고르는 것이 함정이다. 보기의 결정적 표현은 주사가 이루어진다는 뜻이 아니라, 구조물에 의해 차폐되어 주사할 수 없다는 뜻의 'cannot be scanned'이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

레이더 용어 문제에서는 원인을 먼저 확인한다. 마스트·굴뚝·상부 구조물의 차폐가 원인이면 blind sector, 안테나 부엽이 원인이면 side lobe effect, 대기 굴절이 원인이면 super-refraction으로 판단한다.

암기 포인트

구조물에 가려 레이더가 못 보는 구역은 blind sector이다.

NoteBase

문 11. 다음 <보기>의 빈칸에 들어갈 단어들을 가장 알맞게 짝지은 것은?

<보기>
○ A vessel is said to be (㉠) when her draft is the same at bow and stern.
○ (㉡) is a route which has been specially examined to ensure so far as possible that it is free of dangers and along which ships are advised to navigate.
○ (㉢) means the act of checking how many passengers and crew members are present, e.g. at assembly stations, by reading aloud a list of their names.

① ㉠: trim by the stern, ㉡: Precautionary area, ㉢: Crew list
② ㉠: on an even keel, ㉡: Precautionary area, ㉢: Roll call
③ ㉠: on an even keel, ㉡: Recommended track, ㉢: Crew list
④ ㉠: on an even keel, ㉡: Recommended track, ㉢: Roll call

정답 4번

출제 포인트

선박의 트림 상태, 항로 지정 방식, 비상 집합 시 인원 확인 절차를 나타내는 해사영어 용어의 정의를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

on an even keel: 선수와 선미의 흘수가 같은 상태이다.
trim by the stern: 선미 흘수가 선수 흘수보다 커서 선미 쪽으로 트림된 상태이다.
Recommended track: 가능한 한 위험물이 없도록 특별히 조사되어 선박이 그 선을 따라 항해하도록 권고되는 항로이다.
Precautionary area: 항행에 특별한 주의가 필요한 일정한 범위의 수역이다.
Roll call: 명단의 이름을 소리 내어 읽으며 집합 장소 등에 실제로 모인 승객과 선원의 인원을 확인하는 행위이다.
Crew list: 승무원의 성명과 신상 사항 등을 적은 승무원 명부이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠의 ‘trim by the stern’은 선미 흘수가 더 큰 상태이므로 선수와 선미의 흘수가 같다는 정의와 맞지 않는다. ㉡의 ‘Precautionary area’는 특별한 주의가 필요한 수역이지, 위험물이 없도록 조사하여 항해를 권고한 항로가 아니다. ㉢의 ‘Crew list’는 승무원 명부 자체이지 명단을 읽어 승객과 선원의 출석 인원을 확인하는 행위가 아니다. 올바른 조합은 ㉠ on an even keel, ㉡ Recommended track, ㉢ Roll call이다.
② X — ㉠ on an even keel과 ㉢ Roll call은 맞지만, ㉡의 ‘Precautionary area’가 틀렸다. ㉡에는 위험물이 없도록 특별히 조사된 권고 항로인 Recommended track이 들어가야 한다.
③ X — ㉠ on an even keel과 ㉡ Recommended track은 맞지만, ㉢의 ‘Crew list’가 틀렸다. 명단을 읽어 현장에 있는 승객과 선원의 인원을 확인하는 행위는 Roll call이다.
④ O — on an even keel은 선수·선미의 흘수가 같은 상태, Recommended track은 조사된 권고 항로, Roll call은 승객과 선원의 출석 인원을 명단으로 확인하는 행위이므로 세 빈칸에 모두 알맞다.

오답 포인트

‘Precautionary area’의 precautionary와 ‘Recommended track’의 advised를 모두 항해상의 권고로 뭉뚱그리거나, 명단을 이용하는 행위인 Roll call을 명단 자체인 Crew list와 혼동하기 쉽다. 또한 선수·선미 흘수가 같다는 문장에서 stern만 보고 trim by the stern을 고르면 안 된다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의의 결정어를 먼저 대응한다. ‘same at bow and stern’은 on an even keel, ‘specially examined·free of dangers·advised to navigate’는 Recommended track, ‘checking how many are present·reading aloud names’는 Roll call로 판단한다.

암기 포인트

같은 흘수는 even keel, 조사된 권고 항로는 Recommended track, 명단을 읽는 출석 확인은 Roll call이다.

NoteBase

문 12. 다음 <보기>의 문장을 선박의 입항절차에 따라 순서대로 배열한 것으로 가장 옳은 것은?

<보기>
㉠ S.B.E. Stationed for entering port.
㉡ In position fore & aft. Dismissed all stations.
㉢ Arrived off pier and started to swing her round assisted by tug, using eng. var'ly.
㉣ First line to pier.

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

정답 2번

출제 포인트

이 문제는 입항 준비부터 부두 접근·선회, 첫 계류줄 전달, 계류 완료와 배치 해제까지의 시간 순서를 묻는 문제이다.

올바른 순서

1. ㉠ S.B.E. Stationed for entering port. — S.B.E.(Stand by engine) 상태로 두고 입항 배치를 한다.
2. ㉢ Arrived off pier and started to swing her round assisted by tug, using eng. var'ly. — 부두 앞에 도착한 뒤 예선의 도움과 기관의 다양한 조작으로 선박을 선회시킨다.
3. ㉣ First line to pier. — 선체의 위치를 잡기 위해 첫 계류줄을 부두로 보낸다.
4. ㉡ In position fore & aft. Dismissed all stations. — 선수와 선미가 정위치에 놓여 계류가 마무리되면 배치를 해제한다.

왜 이 순서인가: 입항 배치가 부두 접근과 선회의 전제이고, 선회 후 첫 계류줄을 잡아야 선박을 정위치에 고정하고 배치를 해제할 수 있기 때문이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉡의 배치 해제는 계류가 끝난 마지막 단계인데 ㉢의 부두 앞 선회보다 먼저 놓였다. 틀린 순서 ㉠-㉡-㉢-㉣ → 올바르게는 ㉠-㉢-㉣-㉡이다.
② O — 입항 배치(㉠), 부두 앞 선회(㉢), 첫 계류줄 전달(㉣), 정위치 확인과 배치 해제(㉡)의 순서가 맞다.
③ X — ㉡의 'Dismissed all stations'는 작업 종료를 뜻하므로 첫 계류줄을 보내는 ㉣보다 앞설 수 없다. 틀린 순서 ㉠-㉢-㉡-㉣ → 올바르게는 ㉠-㉢-㉣-㉡이다.
④ X — 부두 앞 도착과 선회인 ㉢보다 입항 준비와 배치를 나타내는 ㉠이 먼저여야 한다. 틀린 순서 ㉢-㉠-㉣-㉡ → 올바르게는 ㉠-㉢-㉣-㉡이다.

오답 포인트

㉡의 'In position'만 보고 선회 직후의 위치 확인으로 오해하기 쉽다. 그러나 이어지는 'Dismissed all stations'가 모든 배치를 해제하는 종료 신호이므로 ㉡은 첫 계류줄을 보내는 ㉣ 뒤에 온다.

다시 나오면 이렇게 판단

항해일지의 절차 배열은 준비·배치 표현, 이동·조선 표현, 계류 작업 표현, 완료·해제 표현의 순서로 판단한다. 특히 'stationed'는 시작 단계, 'dismissed'는 종료 단계의 표지이다.

암기 포인트

Stand by·stationed → swing → first line → in position·dismissed의 흐름이다.

NoteBase

문 13. 다음 <보기>의 현상으로 가장 옳은 것은?

<보기>
Moving of an anchor over the sea bottom involuntarily because it is no longer preventing the movement of the vessel

① foul of anchor
② slipping anchor
③ dragging of anchor
④ sighting anchor

정답 3번

출제 포인트

닻이 선박을 더 이상 붙잡지 못해 해저면 위를 비자발적으로 이동하는 현상을 나타내는 해사영어 용어를 묻는 문제이다.

핵심 개념

dragging of anchor는 닻의 파주력이 상실되어 닻이 해저면을 끌리며 선박도 정박 위치에서 벗어나는 주묘 현상이다. 핵심 단서는 'over the sea bottom', 'involuntarily', 'no longer preventing the movement of the vessel'이다.

선지별 해설

① X — foul of anchor는 닻이나 닻줄이 장애물 등에 걸리거나 얽힌 상태를 가리키므로, 닻이 파주력을 잃고 해저면을 비자발적으로 이동한다는 보기의 정의와 다르다. 틀린 표현은 'foul of anchor'이며, 올바르게는 'dragging of anchor'이다.
② X — slipping anchor는 닻 또는 닻줄을 의도적으로 풀어 놓거나 포기하는 행위를 나타내므로, 닻이 저절로 끌리는 현상과 다르다. 틀린 표현은 'slipping anchor'이며, 올바르게는 'dragging of anchor'이다.
③ O — dragging of anchor는 닻이 선박의 이동을 막지 못하고 해저면 위를 비자발적으로 끌리는 현상으로, 보기의 정의와 정확히 일치한다.
④ X — sighting anchor는 닻을 보거나 확인한다는 뜻의 표현이므로, 닻의 파주력 상실과 해저면 이동을 뜻하지 않는다. 틀린 표현은 'sighting anchor'이며, 올바르게는 'dragging of anchor'이다.

NoteBase

오답 포인트

②의 slipping을 '미끄러진다'는 일상적 의미로 해석하면 dragging과 혼동하기 쉽다. 그러나 보기에는 닻이 선박을 붙잡는 기능을 상실한 채 해저면 위를 비자발적으로 이동한다고 명시되어 있으므로 dragging을 선택한다.

다시 나오면 이렇게 판단

정박 중 닻이 해저에서 끌리고 선박이 정박 위치를 유지하지 못한다는 정의가 나오면 dragging of anchor로 판단한다. 장애물에 걸리거나 얽히는 것은 foul, 의도적으로 닻줄을 풀어 포기하는 것은 slipping으로 구별한다.

암기 포인트

dragging of anchor = 닻이 파주력을 잃고 해저면에서 끌리는 주묘이다.

NoteBase

문 14. 다음 <보기>의 「United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)」상 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳게 나열한 것은?

<보기>
Article 33. Contiguous zone

1. In a zone contiguous to its (㉠), described as the contiguous zone, the coastal State may exercise the control necessary to:
(a) prevent infringement of its customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations within its territory or territorial sea;
(b) punish infringement of the above laws and regulations committed within its territory or territorial sea.
2. The contiguous zone may not extend (㉡) from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.

① ㉠: contiguous zone, ㉡: beyond 24 nautical miles
② ㉠: territorial sea, ㉡: beyond 24 nautical miles
③ ㉠: contiguous zone, ㉡: beyond 12 nautical miles
④ ㉠: territorial sea, ㉡: beyond 12 nautical miles

정답 2번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제33조가 정한 접속수역(contiguous zone)의 위치와 외측 한계를 묻는다. 핵심은 접속수역이 영해에 접속하는 수역이고, 영해기선으로부터 24해리를 넘을 수 없다는 점이다.

용어 풀이

territorial sea(영해)는 연안국의 주권이 미치는 기선 바깥의 해역이다. contiguous zone(접속수역)은 영해에 이어지는 수역으로, 연안국이 관세·재정·출입국·위생 법규의 위반을 방지하거나 처벌하는 데 필요한 통제를 할 수 있는 수역이다.

핵심 구분

UNCLOS 제33조 제1항은 접속수역을 영해(territorial sea)에 접속하는 수역으로 규정한다. 제2항은 그 외측 한계가 영해의 폭을 재는 기선으로부터 24해리를 넘을 수 없다고 규정한다. 따라서 ㉠은 territorial sea, ㉡은 beyond 24 nautical miles이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠의 contiguous zone이 틀렸다. 접속수역은 자기 자신이 아니라 territorial sea에 접속하는 수역이므로, ㉠은 territorial sea로 고쳐야 한다. ㉡의 beyond 24 nautical miles는 맞다.
② O — ㉠ territorial sea와 ㉡ beyond 24 nautical miles가 모두 UNCLOS 제33조의 문언과 일치한다.
③ X — ㉠ contiguous zone과 ㉡ beyond 12 nautical miles가 모두 틀렸다. 올바르게는 ㉠ territorial sea, ㉡ beyond 24 nautical miles이다.
④ X — ㉠ territorial sea는 맞지만, ㉡의 beyond 12 nautical miles가 틀렸다. 접속수역의 외측 한계는 기선으로부터 24해리이므로 beyond 24 nautical miles로 고쳐야 한다.

오답 포인트

12해리는 영해의 최대 폭과 연결되는 수치이고, 24해리는 접속수역의 외측 한계와 연결되는 수치이다. 또한 문장의 its 뒤에는 contiguous zone이 아니라 그 접속 대상인 territorial sea가 들어간다.

다시 나오면 이렇게 판단

접속수역 조문 빈칸에서는 먼저 '영해에 접속한다'는 공간 관계로 territorial sea를 고르고, 다음으로 '기선으로부터 24해리를 넘지 않는다'는 외측 한계를 확인한다.

암기 포인트

영해 12해리, 접속수역은 영해에 이어져 기선부터 24해리이다.

NoteBase

문 15. 다음 <보기>의 빈칸에 들어갈 단어들을 가장 옳게 나열한 것은?

<보기>
○ (㉠) is a vessel which is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.
○ (㉡) code is the Internal Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention adopted by the IMO.
○ (㉢) is on or towards the sheltered side of a ship.

① ㉠: Fairway, ㉡: ISM, ㉢: Leeway
② ㉠: Underway, ㉡: ISM, ㉢: Leeward
③ ㉠: Fairway, ㉡: ISPS, ㉢: Leeway
④ ㉠: Underway, ㉡: ISPS, ㉢: Leeward

정답 2번

출제 포인트

선박의 상태를 나타내는 Underway, 안전관리 규약인 ISM Code, 바람을 등지는 쪽을 나타내는 Leeward의 정의를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Underway: 닻을 내리지 않았고, 육지에 매어 있지 않으며, 좌초하지 않은 선박의 상태이다.
ISM Code: IMO가 채택한 선박의 안전운항 및 오염방지를 위한 국제안전관리 규약이다.
Leeward: 선박에서 바람을 피하는 쪽, 즉 바람이 불어가는 아래쪽이다.
Fairway는 선박이 항행하는 항로, Leeway는 바람 때문에 선박이 바람 아래쪽으로 밀리는 현상이나 그 편류량을 뜻한다. ISPS Code는 선박과 항만시설의 보안을 위한 규약이다.

선지별 해설

① X — ㉠의 Fairway와 ㉢의 Leeway가 틀리다. Fairway는 항로이고 Leeway는 풍압에 따른 편류이므로, 올바르게는 ㉠ Underway, ㉡ ISM, ㉢ Leeward이다.
② O — Underway는 정박·계류·좌초 상태가 아닌 선박을 뜻하고, 안전운항 및 오염방지 규약은 ISM Code이며, 바람을 피하는 쪽은 Leeward이므로 세 단어가 모두 알맞다.
③ X — Fairway, ISPS, Leeway가 각각 빈칸의 정의와 맞지 않는다. 올바르게는 ㉠ Underway, ㉡ ISM, ㉢ Leeward이다.
④ X — ㉠ Underway와 ㉢ Leeward는 맞지만 ㉡의 ISPS가 틀리다. ISPS Code는 보안 규약이므로, 올바르게는 ㉡ ISM이다.

NoteBase

오답 포인트

Fairway와 Underway는 모두 항해 맥락에서 쓰이지만 Fairway는 항로, Underway는 선박의 상태이다. 또한 Leeway는 바람에 의한 편류이고 Leeward는 바람을 피하는 방향이며, ISM은 안전관리·오염방지, ISPS는 보안을 다룬다는 점이 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정박·계류·좌초가 아니라는 정의에서는 Underway, safe operation과 pollution prevention에서는 ISM, sheltered side에서는 Leeward를 대응시킨다.

암기 포인트

Underway는 운항 상태, ISM은 안전관리, Leeward는 바람을 피하는 쪽이다.

NoteBase

문 16. 다음 <보기>의 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」상 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

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

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

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG상 선박의 상태별 정의에 관한 문제이다. 핵심은 예외적 사정 때문에 조종할 수 없는 선박과 작업의 성질·흘수·어로 장비 때문에 조종이 제한되는 선박을 구별하는 것이다.

용어 풀이

vessel not under command = 예외적 사정으로 COLREG가 요구하는 대로 조종할 수 없어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 조종불능선이다.

핵심 구분

COLREG Rule 3(f)는 제시문과 같은 정의를 vessel not under command에 부여한다. exceptional circumstances가 원인이면 조종불능선이고, from the nature of her work가 원인이면 조종제한선이다. 흘수 때문에 항로 이탈이 심하게 제한되면 흘수제약선이며, 조종성을 제한하는 어구로 어로 작업을 하면 어로종사선박이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- vessel restricted in her ability to manoeuvre는 작업의 성질 때문에 COLREG가 요구하는 대로 조종하는 능력이 제한되어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 조종제한선이다. 제시문의 exceptional circumstances와 원인이 다르다.
- 틀린 표현: vessel restricted in her ability to manoeuvre
- 올바른 표현: vessel not under command

② O
- 제시문의 'through some exceptional circumstances', 'unable to manoeuvre as required by these Rules', 'unable to keep out of the way of another vessel'은 COLREG Rule 3(f)의 vessel not under command 정의와 일치한다.

③ X
- vessel constrained by her draught는 동력선이 이용 가능한 수역의 수심과 폭에 비해 흘수가 커서 현재 따르는 침로에서 벗어나는 능력이 심하게 제한된 흘수제약선이다. 제시문의 예외적 사정에 따른 조종불능을 뜻하지 않는다.
- 틀린 표현: vessel constrained by her draught
- 올바른 표현: vessel not under command

④ X
- vessel engaged in fishing은 그물·낚싯줄·트롤 등 조종성을 제한하는 어구로 어로 작업을 하는 선박이다. 단순히 예외적 사정으로 조종할 수 없는 선박의 정의가 아니다.
- 틀린 표현: vessel engaged in fishing
- 올바른 표현: vessel not under command

오답 포인트

①의 조종제한선도 다른 선박을 피하기 어렵다는 결과는 같지만, 원인이 '작업의 성질'이라는 점이 다르다. 제시문의 'exceptional circumstances'를 놓치면 ①과 ②를 혼동하기 쉽다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의에서 원인을 먼저 확인한다. exceptional circumstances이면 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 draught, 조종성을 제한하는 fishing apparatus가 나오면 vessel engaged in fishing으로 판단한다.

NoteBase

암기 포인트

예외적 사정(exceptional circumstances)으로 조종 불능 = vessel not under command이다.

NoteBase

문 17. 다음 <보기>의 「International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual)」상 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Alert phase : A generic term meaning, as the case may be, uncertainty phase, alert phase or distress phase.
㉡ Uncertainty phase : A situation wherein uncertainty exists as to the safety of a vessel and the persons on board.
㉢ Emergency phase : A situation wherein apprehension exists as to the safety of a vessel and of the persons on board.
㉣ Distress phase : A situation wherein there is a reasonable certainty that a vessel or a person is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 2번

출제 포인트

IAMSAR Manual의 비상단계 관련 용어인 emergency phase, uncertainty phase, alert phase, distress phase의 정의를 정확히 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Emergency phase는 uncertainty phase, alert phase, distress phase를 포괄하는 일반 용어이다.
Uncertainty phase는 선박과 승선자의 안전에 불확실성이 존재하는 상황이다.
Alert phase는 선박과 승선자의 안전이 염려되는 상황이다.
Distress phase는 선박 또는 사람이 중대하고 임박한 위험에 처해 즉각적인 도움이 필요하다고 합리적으로 확신할 수 있는 상황이다.

NoteBase

보기 판단

㉠ X — ‘uncertainty phase, alert phase or distress phase를 뜻하는 일반 용어’는 Alert phase가 아니라 Emergency phase의 정의이다.
㉡ O — 안전 여부에 불확실성이 존재하는 상황은 Uncertainty phase이다.
㉢ X — 안전이 염려되는 상황은 Emergency phase가 아니라 Alert phase이다. Emergency phase는 세 비상단계를 포괄하는 일반 용어이다.
㉣ O — 중대하고 임박한 위험에 처해 즉각적인 도움이 필요하다고 합리적으로 확신할 수 있는 상황은 Distress phase이다.
따라서 옳은 것은 ㉡과 ㉣의 2개이다.

선지별 해설

① X — 옳은 항목은 1개가 아니라 ㉡과 ㉣의 2개이다.
② O — 옳은 항목이 ㉡과 ㉣의 2개이므로 정답이다.
③ X — 옳은 항목은 3개가 아니라 2개이다. ㉠과 ㉢은 용어와 정의가 서로 잘못 연결되어 있다.
④ X — 옳은 항목은 4개가 아니라 2개이다. ㉠과 ㉢은 틀리고 ㉡과 ㉣만 옳다.

오답 포인트

㉠과 ㉢은 정의 자체가 낯선 것이 아니라 단계 이름을 바꾸어 놓은 선지이다. 특히 ‘generic term’은 Emergency phase, ‘apprehension’은 Alert phase에 대응한다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 Emergency phase가 세 단계를 포괄하는 상위 용어임을 확인한 뒤, 위험의 정도를 uncertainty(불확실) → apprehension(염려) → grave and imminent danger(중대하고 임박한 위험)의 순서로 대응시킨다.

암기 포인트

Emergency는 전체, Uncertainty는 불확실, Alert는 염려, Distress는 중대·임박한 위험과 즉각적 지원이다.

NoteBase

문 18. 다음 중 「International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual)」상 GMDSS의 구성 설비로 가장 옳지 않은 것은?

① Search and Rescue Transponder(SART)

② VHF, MF, and HF digital selective calling(DSC) radios

③ Emergency Position Indicating Radio Beacon(EPIRB)

④ Voyage Data Recorder(VDR)

정답 4번

출제 포인트

GMDSS의 조난 통신·경보·위치 탐지 설비와 항해자료 기록 장비인 VDR를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

GMDSS는 위성 및 지상 무선통신을 이용하여 조난 경보, 수색·구조 위치 확인, 해상안전정보 수신 등을 수행하는 통합 해상 조난·안전 통신체계이다. SART와 EPIRB는 수색·구조 및 조난 위치 확인에 쓰이고, VHF·MF·HF DSC 무선설비는 디지털 선택호출로 조난 경보와 통신을 수행한다. 반면 VDR는 선박의 운항·장비 상태와 음성 등의 자료를 기록하여 사고 조사에 활용하는 장비이다.

선지별 해설

① O — SART는 수색·구조 시 조난 선박이나 생존정의 위치를 찾도록 돕는 GMDSS 설비이다.
② O — VHF·MF·HF DSC 무선설비는 디지털 선택호출을 이용하여 조난 경보를 송수신하는 GMDSS의 지상 무선통신 설비이다.
③ O — EPIRB는 조난 시 경보와 식별·위치 정보를 위성을 통해 전달하는 GMDSS 설비이다.
④ X — 틀린 표현은 ‘Voyage Data Recorder(VDR)가 GMDSS의 구성 설비이다’라는 부분이다. 올바르게는 VDR는 선박의 항해 및 장비 관련 자료를 연속적으로 기록하여 해양사고 조사에 활용하는 항해안전 장비이며, GMDSS의 조난·안전 무선통신 설비가 아니다.

오답 포인트

네 장비가 모두 선박 안전과 관련되므로 VDR도 GMDSS 설비라고 혼동하기 쉽다. 그러나 GMDSS는 조난 경보·통신·위치 탐지가 핵심이고, VDR는 사고 전후의 운항자료를 저장하는 기록 장비라는 점이 다르다.

다시 나오면 이렇게 판단

장비의 기능이 조난 경보 송수신, 구조 통신 또는 위치 탐지이면 GMDSS로 판단한다. 기능이 운항자료 기록과 사고 원인 분석이면 VDR와 같은 항해안전 기록 장비로 구분한다.

NoteBase

암기 포인트

SART·DSC·EPIRB는 조난을 알리고 찾는 GMDSS 장비이고, VDR는 사고를 되짚는 기록 장비이다.

NoteBase

문 19. 다음 <보기>의 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」상 RULE 8 Action to Avoid Collision 중 옳은 것만을 모두 고른 것은?

<보기>
㉠ Any action taken to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part and shall, if the circumstances of the case admit, be negative, made in short time and with due regard to the observance of good seamanship.
㉡ Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall not, 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 large alterations of course and/or speed should be avoided.
㉢ If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.
㉣ Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

① ㉠, ㉡
② ㉢, ㉣
③ ㉡, ㉣
④ ㉠, ㉢

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 8의 충돌 회피 동작에 관한 문언을 판별하는 문제이다. 핵심은 회피 동작의 적극성·시기·변침 또는 변속의 크기·안전 거리 확보를 정확히 구별하는 것이다.

용어 풀이

close-quarters situation은 두 선박이 서로 지나치게 접근하여 충돌 위험이 커진 근접 상황을 뜻한다. past and clear는 상대 선박이 완전히 지나가 서로 안전하게 벗어난 상태를 뜻한다.

NoteBase

핵심 구분

COLREG Rule 8(a)는 회피 동작이 positive하고 ample time에 이루어져야 한다고 정한다. Rule 8(b)는 변침·변속이 다른 선박에 쉽게 드러날 만큼 커야 하며, 연속된 작은 변침·변속은 피해야 한다고 정한다. Rule 8(c)는 충분한 해역이 있으면 적시에 충분히 큰 단독 변침이 가장 효과적일 수 있다고 하고, Rule 8(d)는 안전한 거리로 통과하도록 조치한 뒤 상대 선박이 완전히 지나 안전하게 벗어날 때까지 그 효과를 확인하도록 한다. 따라서 �runtime_segment_1과 ㉣만 옳다.

선지별 해설

① X — ㉠과 ㉡은 모두 Rule 8의 문언을 반대로 바꾼 것이므로 옳은 문장의 조합이 아니다. ㉠의 틀린 표현은 ‘negative, made in short time’이고, 올바른 표현은 ‘positive, made in ample time’이다. ㉡의 틀린 표현은 ‘shall not … be large enough’와 ‘a succession of large alterations … should be avoided’이고, 올바른 표현은 ‘shall … be large enough’와 ‘a succession of small alterations … should be avoided’이다.
② O — ㉢은 충분한 해역이 있을 때 적시에 충분히 크게 한 단독 변침이 근접 상황 회피에 가장 효과적일 수 있다는 Rule 8(c)의 내용이고, ㉣은 안전 거리 통과와 상대 선박이 완전히 지나 벗어날 때까지의 효과 확인을 요구하는 Rule 8(d)의 내용이다.
③ X — ㉣은 옳지만 ㉡이 틀렸으므로 옳은 것만의 조합이 아니다. ㉡의 ‘크게 변경해서는 안 된다’는 취지가 잘못되었으며, 올바르게는 변침·변속을 다른 선박이 쉽게 알아볼 수 있을 만큼 크게 하고 연속된 작은 변경을 피해야 한다.
④ X — ㉢은 옳지만 ㉠이 틀렸으므로 옳은 것만의 조합이 아니다. ㉠의 ‘소극적으로 짧은 시간에’라는 취지가 잘못되었으며, 올바르게는 회피 동작을 적극적으로 충분한 시간적 여유를 두고 해야 한다.

오답 포인트

㉠의 negative·short time과 ㉡의 not large·large alterations는 원문의 핵심어를 정반대로 바꾼 함정이다. 특히 ㉡에서는 한 번의 변경은 눈에 띄게 크게 해야 하지만 여러 번의 작은 변경은 피한다는 두 기준을 함께 구별해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

Rule 8의 회피 동작은 ‘적극적으로, 충분히 일찍, 눈에 띄게 크게’라는 기준으로 판단한다. 이어서 안전한 거리로 통과하는지, 상대 선박이 완전히 지나 벗어날 때까지 효과를 확인하는지를 점검한다.

암기 포인트

positive·ample time·large enough·small alterations avoided·safe distance·past and clear를 한 묶음으로 기억한다.

NoteBase

문 20. 다음 <보기>의 「United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)」상 Innocent Passage 조항에서 외국선박이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 활동으로 규정한 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ any exercise or practice with weapons of any kind
㉡ any act of propaganda aimed at affecting the defence or security of the coastal state
㉢ the launching, landing or taking on board of any aircraft
㉣ any fishing activities
㉤ the carrying out of research or survey activities

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 5개

정답 4번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제19조가 무해통항으로 보지 않는 활동을 정확히 식별하는 문제이다. 핵심은 <보기>의 각 활동이 조약 제19조 제2항의 열거 사항에 해당하는지를 하나씩 확인하는 것이다.

용어 풀이

무해통항(Innocent Passage)은 외국선박의 통항이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치지 않는 경우에 인정되는 통항이다.

핵심 구분

UNCLOS 제19조 제2항은 외국선박이 영해에서 일정한 활동을 하면 그 통항이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 것으로 본다. ㉠ 무기를 이용한 훈련·연습은 (b), ㉡ 연안국의 방위·안전에 영향을 주려는 선전행위는 (d), ㉢ 항공기의 발진·착륙·탑재는 (e), ㉣ 어로활동은 (i), ㉤ 조사·측량활동은 (j)에 각각 해당한다. 따라서 해당 활동은 모두 5개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- ㉠부터 ㉤까지 5개가 모두 UNCLOS 제19조 제2항의 열거 활동이므로 2개가 아니다.
- 틀린 표현: 2개
- 올바른 표현: 5개

② X
- 무기 훈련, 선전행위, 항공기 발진·착륙·탑재, 어로활동, 조사·측량활동이 모두 포함되므로 3개가 아니다.
- 틀린 표현: 3개
- 올바른 표현: 5개

③ X
- ㉠·㉡·㉢·㉣·㉤ 중 제외되는 항목이 없으므로 4개가 아니다.
- 틀린 표현: 4개
- 올바른 표현: 5개

④ O
- <보기>의 다섯 활동이 모두 UNCLOS 제19조 제2항에 규정되어 있으므로 5개가 맞다.

오답 포인트

항공기의 발진·착륙·탑재나 조사·측량활동을 선박의 일반적인 통항 과정으로 오인하면 개수를 적게 세기 쉽다. 그러나 이 두 활동도 무기 훈련, 선전행위, 어로활동과 함께 조문에 명시적으로 열거되어 있다.

다시 나오면 이렇게 판단

제시된 활동을 제19조 제2항의 항목과 하나씩 대응시킨 뒤 개수를 센다. 이 문항에서는
무기·선전·항공기·어로·조사라는 다섯 범주가 모두 조문에 대응한다.

암기 포인트

무기·선전·항공기·어로·조사는 모두 무해통항을 해치는 열거 활동이다.

NoteBase