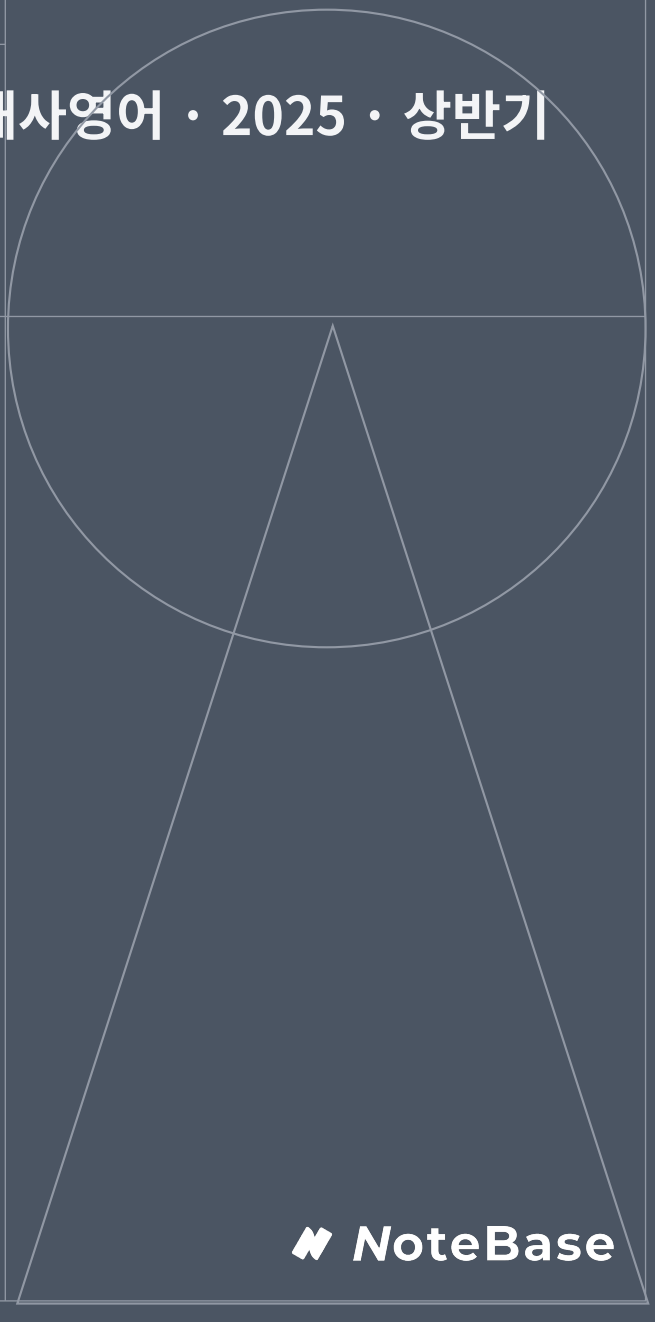
기출OX 해설집

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2025 · 상반기



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2025 · 상반기

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2025 · 상반기

문 1. 다음 <보기>의 항로지정에 대한 설명 중 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Inshore traffic zone : A route within defined limits which has been accurately surveyed for clearance of sea bottom and submerged obstacles
㉡ Area to be avoided : An area within defined limits where ships must navigate with particular caution and within which the direction of traffic flow may be recommended
㉢ Traffic separation scheme : A scheme which separates traffic proceeding in opposite or nearly opposite direction by the use of a separation zone or line, traffic lanes or by other means
㉣ Deep-water route : A traffic flow pattern indicating the directional movement of traffic as established within a traffic separation scheme

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 3번

출제 포인트

항로지정(routeing measures) 용어의 정의를 구별하여 잘못 연결된 설명의 개수를 판단하는 문제이다.

NoteBase

핵심 개념

㉠ X — Inshore traffic zone은 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이에 지정된 수역이다. '해저와 수중 장애물에 대한 여유 수심을 정확히 측량한 한정된 항로'라는 설명은 Deep-water route의 정의이다.
㉡ X — Area to be avoided는 항해가 특히 위험하거나 사고 방지가 매우 중요한 까닭에 모든 선박 또는 특정 종류의 선박이 피해야 하는 일정 수역이다. '특별한 주의를 기울여 항해하고 교통 흐름의 방향이 권고될 수 있는 수역'이라는 설명은 Precautionary area의 정의이다.
㉢ O — Traffic separation scheme은 분리대·분리선·통항로 등의 수단으로 서로 반대 또는 거의 반대 방향으로 진행하는 교통을 분리하는 방식이다.
㉣ X — Deep-water route는 해저와 수중 장애물에 대한 여유 수심이 정확히 측량된 한정된 항로이다. '통항분리방식 안에서 설정된 교통의 방향 이동을 나타내는 교통 흐름 형태'라는 설명은 Established direction of traffic flow에 해당한다.
따라서 옳지 않은 설명은 ㉠, ㉡, ㉣의 3개이다.

선지별 해설

① X — 옳지 않은 설명은 1개가 아니라 ㉠, ㉡, ㉣의 3개이다. 올바른 답은 '3개'이다.
② X — 옳지 않은 설명은 2개가 아니라 3개이다. 올바른 답은 '3개'이다.
③ O — ㉠, ㉡, ㉣이 옳지 않으므로 그 개수는 3개이다.
④ X — ㉢은 Traffic separation scheme의 정의에 맞으므로 네 설명이 모두 틀린 것은 아니다. 올바른 답은 '3개'이다.

오답 포인트

㉠과 ㉣은 서로 다른 항로지정 용어의 정의를 바꾸어 놓았고, ㉡은 Area to be avoided와 Precautionary area를 바꾸어 놓았다. 영어 표현이 자연스럽다는 이유만으로 맞다고 판단하면 세 용어의 교차 연결을 놓치기 쉽다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의의 핵심어를 먼저 대응한다. 'accurately surveyed'는 Deep-water route, 'particular caution'과 'direction of traffic flow may be recommended'는 Precautionary area, 'separates traffic proceeding in opposite directions'는 Traffic separation scheme에 연결한다. 각 진술의 O/X를 정한 뒤 X의 개수를 센다.

암기 포인트

측량된 안전 수심은 Deep-water route, 특별 주의는 Precautionary area, 반대 방향 교통의 분리는 Traffic separation scheme이다.

NoteBase

문 2. 다음 <보기>의 항해일지의 기록에 대한 해석 중 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Singled up fore & aft, prepared for sea.
→ 선수에 계류줄을 거두어 하나만 남기고, 출항준비를 하였다.
㉡ Stationed for entering port, called master to bridge.
→ 출항부서를 배치하였고, 선장을 선교로 호출하였다.
㉢ Used engine var'ly as per master's order.
→ 도선사의 지시에 따라 기관을 수시로 사용하였다.
㉣ Pilot away. Master conning vessel.
→ 도선사는 하선하였다. 선장이 조선하였다.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 3번

출제 포인트

항해일지의 관용 표현에서 fore & aft, entering port, master's order의 정확한 뜻을 구별하여 오역의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

singled up fore & aft는 선수와 선미의 계류줄을 각각 하나씩 남기는 것이고, stationed for entering port는 입항부서를 배치했다는 뜻이다. as per master's order는 선장의 명령에 따랐다는 뜻이며, pilot away는 도선사가 하선했다는 뜻이다. 따라서 ㉠, ㉡, ㉢은 오역이고 ㉣만 옳은 해석이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳지 않은 해석은 1개가 아니라 ㉠, ㉡, ㉢의 3개이다. 올바르게는 '3개'이다. ㉠의 fore & aft를 '선수에'로만 옮긴 부분이 틀렸으며, '선수와 선미에 계류줄을 각각 하나씩 남기고 출항 준비를 하였다'가 맞다.
② X — 옳지 않은 해석은 2개가 아니라 3개이다. 올바르게는 '3개'이다. ㉡의 entering port는 출항이 아니라 입항이므로 '입항부서를 배치하였고, 선장을 선교로 호출하였다'가 맞다.
③ O — ㉠, ㉡, ㉢의 세 해석이 틀리고 ㉣은 옳으므로 옳지 않은 해석은 모두 3개이다. ㉢의 master's order는 도선사의 지시가 아니라 선장의 명령이므로 '선장의 명령에 따라 기관을 수시로 사용하였다'가 맞다.
④ X — 옳지 않은 해석은 4개가 아니라 3개이다. 올바르게는 '3개'이다. ㉣의 Pilot away는 도선사가 하선했다는 뜻이고 Master conning vessel은 선장이 조선 중이라는 뜻이므로 ㉣의 해석은 옳다.

오답 포인트

fore만 보고 ㉠을 선수에 관한 기록으로 한정하거나, entering port를 출항으로 반대로 해석하거나, master's order의 master를 도선사로 바꾸어 읽는 것이 함정이다. 방향·입출항·명령 주체를 각각 정확히 확인해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

항해일지 번역 문제에서는 먼저 방향 표현과 입항·출항을 확인하고, 그다음 master와 pilot처럼 행위·명령의 주체를 대조한다. 각 문장의 오역 여부를 따로 표시한 뒤 그 개수를 선택지와 맞춘다.

암기 포인트

fore & aft는 선수와 선미, entering port는 입항, master's order는 선장의 명령이다.

NoteBase

문 3. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」 Rule 29이다. ( )에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:
(i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being (㉠) and the lower (㉡);
(ii) when underway, in addition, sidelights and a stern-light;
(iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i) the anchor light, lights or shape.

① ㉠: red, ㉡: white
② ㉠: red, ㉡: green
③ ㉠: white, ㉡: red
④ ㉠: white, ㉡: white

정답 3번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 29에 따른 도선 업무 종사선의 등화 색과 수직 배열을 묻는다. 핵심은 위쪽 등화와 아래쪽 등화의 색을 정확히 구별하는 것이다.

용어 풀이

vessel engaged on pilotage duty는 도선사가 선박의 입·출항이나 위험 수역 통과를 돕는 도선 업무에 종사 중인 선박을 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 29(a)(i)에 따르면 도선 업무 종사선은 마스트헤드 또는 그 부근에 전주등 두 개를 수직으로 표시하며, 위쪽은 백색(white), 아래쪽은 홍색(red)이다. 따라서 ㉠은 white, ㉡은 red이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
위쪽을 red, 아래쪽을 white로 제시하여 두 색의 배열을 거꾸로 바꾸었다.
틀린 표현: ㉠: red, ㉡: white
올바른 표현: ㉠: white, ㉡: red

② X
Rule 29의 도선선 등화에는 이 자리에서 green을 사용하지 않으며, 위쪽도 red가 아니라 white이다.
틀린 표현: ㉠: red, ㉡: green
올바른 표현: ㉠: white, ㉡: red

③ O
위쪽 전주등은 white이고 아래쪽 전주등은 red이므로 Rule 29의 배열과 일치한다.

④ X
위쪽은 white가 맞지만 아래쪽을 white로 제시한 부분이 틀렸다. 아래쪽은 red이다.
틀린 표현: ㉠: white, ㉡: white
올바른 표현: ㉠: white, ㉡: red

오답 포인트

①처럼 white와 red의 위아래 순서를 뒤집거나, ②처럼 다른 선박의 등화 조합에서 쓰이는 green을 섞는 것이 함정이다. 도선 업무 종사선의 고유한 수직 배열은 위 white, 아래 red이다.

다시 나오면 이렇게 판단

pilot vessel과 Rule 29가 보이면 먼저 마스트헤드 부근의 수직 전주등 두 개를 떠올리고, 위에서 아래로 white-red 순서인지 판단한다. underway나 at anchor 여부에 따른 추가 등화는 그다음 구별한다.

암기 포인트

도선선은 위에서 아래로 white-red이다.

NoteBase

문 4. 다음 <보기>의 「International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)」 문장의 ( )에 들어갈 용어로 가장 옳은 것은?

<보기>
○ (㉠) is at the middle of the length (L).
○ (㉡) is the displacement of a ship in tonnes without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feedwater in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.
○ (㉢) is the vertical distance from the keel line at mid-length to the waterline in question.

① ㉠: Stem, ㉡: Deadweight, ㉢: Freeboard
② ㉠: Stem, ㉡: Lightweight, ㉢: Freeboard
③ ㉠: Amidship, ㉡: Deadweight, ㉢: Draught
④ ㉠: Amidship, ㉡: Lightweight, ㉢: Draught

정답 4번

쟁점

이 문제는 SOLAS의 선박 치수·중량 관련 용어 정의를 묻는다. 핵심은 위치를 나타내는 Amidship, 경하 상태의 배수량을 뜻하는 Lightweight, 흘수를 뜻하는 Draught를 각각 정의의 핵심 표현과 연결하는 것이다.

용어 풀이

Amidship = 선박 길이의 중앙 위치이다.
Lightweight = 화물·연료·윤활유·평형수·청수·소모품·승객·선원과 그 소지품 등을 싣지 않은 선박 자체의 배수량이다.
Draught = 선박 중앙에서 용골선부터 해당 수선까지 잰 수직거리인 흘수이다.

핵심 구분

SOLAS 제II-1장 제2규칙의 정의에 따르면 ㉠은 Amidship, ㉡은 Lightweight, ㉢은 Draught이다.
Deadweight는 만재흘수에서의 배수량과 Lightweight의 차이이고, Freeboard는 수선에서 건현갑판 쪽까지의 수직거리이므로 각각 ㉡과 ㉢의 정의가 아니다.

NoteBase

선지별 해설

① X
㉠의 Stem, ㉡의 Deadweight, ㉢의 Freeboard가 모두 정의와 맞지 않는다. Stem은 선수 쪽 구조를 가리키고, Deadweight는 정해진 흘수에서의 배수량과 Lightweight의 차이이며, Freeboard는 수선에서 건현갑판 쪽까지의 높이이다.
틀린 표현: ㉠ Stem, ㉡ Deadweight, ㉢ Freeboard
올바른 표현: ㉠ Amidship, ㉡ Lightweight, ㉢ Draught

② X
㉡ Lightweight만 맞는다. 길이의 중앙은 Stem이 아니라 Amidship이고, 용골선에서 수선까지의 수직거리는 Freeboard가 아니라 Draught이다.
틀린 표현: ㉠ Stem, ㉢ Freeboard
올바른 표현: ㉠ Amidship, ㉢ Draught

③ X
㉠ Amidship과 ㉢ Draught는 맞지만, 화물·연료·평형수 등을 제외한 선박 자체의 배수량은 Deadweight가 아니라 Lightweight이다.
틀린 표현: ㉡ Deadweight
올바른 표현: ㉡ Lightweight

④ O
Amidship은 길이의 중앙, Lightweight는 적재물 등을 제외한 선박 자체의 배수량, Draught는 용골선에서 수선까지의 수직거리이므로 세 용어가 모두 정의와 일치한다.

오답 포인트

㉡에서 ‘displacement’만 보고 Deadweight를 고르거나, ㉢에서 수직거리라는 말만 보고 Freeboard를 고르는 것이 함정이다. ‘without cargo, fuel …’은 Lightweight의 결정적 표현이고, 거리의 아래쪽 기준이 keel line이면 Draught이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의에서 위치·제외 항목·거리의 기준점을 먼저 찾는다. middle of the length는 Amidship, without cargo와 여러 소모품의 열거는 Lightweight, keel line to the waterline은 Draught로 판단한다.

암기 포인트

가운데는 Amidship, 빈 배의 무게는 Lightweight, 용골에서 수선까지는 Draught이다.

NoteBase

문 5. 다음 <보기>는 「United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)」상 영해 무해 통항에 대한 내용이다. ( )에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

<보기>
Passage means navigation through the territorial sea for the purpose of:
(a) traversing that sea without entering (㉠) or calling at a roadstead or port facility outside internal waters; or
(b) proceeding to or from (㉠) or (㉡) at such roadstead or port facility.

① ㉠: internal waters, ㉡: a port call
② ㉠: baselines, ㉡: a port call
③ ㉠: baselines, ㉡: a call
④ ㉠: internal waters, ㉡: a call

정답 4번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제18조 제1항이 규정한 영해 통항(passage)의 목적을 원문대로 완성하는 문제이다. 핵심은 internal waters와 a call의 문법적·법적 쓰임을 구별하는 것이다.

용어 풀이

internal waters는 영해기선의 육지 쪽에 있는 내수를 뜻한다. a call은 선박이 묘박지 또는 항만시설에 기항하는 것을 뜻한다.

핵심 구분

UNCLOS 제18조 제1항에서 통항은 내수에 들어가지 않고 영해를 횡단하거나 내수 밖의 묘박지·항만시설에 기항하는 항행, 또는 내수로 향하거나 내수에서 나오거나 그러한 묘박지·항만시설에 기항하기 위한 항행이다. 따라서 (a)의 entering과 (b)의 to or from 뒤에는 모두 internal waters가 들어가고, (b)의 at such roadstead or port facility 앞에는 a call이 들어간다.

NoteBase

선지별 해설

① X
㉠의 internal waters는 맞지만 ㉡의 a port call은 틀리다. 뒤에 at such roadstead or port facility가 이어지므로 조문 원문은 a call at such roadstead or port facility이다.
틀린 표현: ㉡ a port call
올바른 표현: ㉡ a call

② X
㉠과 ㉡이 모두 틀리다. baselines는 해양수역의 폭을 재는 기준선이므로 enter baselines 또는 proceed to or from baselines라는 문맥에 맞지 않는다. 또한 조문은 a port call이 아니라 a call을 사용한다.
틀린 표현: ㉠ baselines, ㉡ a port call
올바른 표현: ㉠ internal waters, ㉡ a call

③ X
㉡의 a call은 맞지만 ㉠의 baselines는 틀리다. entering과 proceeding to or from의 대상은 기준선이 아니라 내수이다.
틀린 표현: ㉠ baselines
올바른 표현: ㉠ internal waters

④ O
㉠ internal waters와 ㉡ a call은 UNCLOS 제18조 제1항의 원문과 모두 일치한다.

오답 포인트

baselines가 영해와 관련된 핵심 용어라는 점만 보고 ㉠에 넣거나, call의 의미를 보충하려고 a port call을 고르기 쉽다. 그러나 빈칸 앞뒤를 연결하면 enter internal waters, to or from internal waters, a call at a roadstead or port facility라는 결합이 성립한다.

다시 나오면 이렇게 판단

조약 원문 빈칸 문제에서는 먼저 동사와 전치사의 결합을 확인한다. enter와 to or from에는 장소인 internal waters가 연결되고, at a roadstead or port facility에는 행위명사인 a call이 연결된다.

암기 포인트

통항의 목적은 내수 진입 없이 횡단하거나, 내수로 오가거나, 묘박지·항만시설에 기항하는 것이다: internal waters와 a call이다.

NoteBase

문 6. 다음 <보기>에서 설명하는 용어로 가장 옳은 것은?

<보기>
1. To make sure that equipment etc. is in proper condition or that everything is correct and safe
2. To regulate motion of a cable, rope or wire when it is running out too fast

① Assemble
② Crash-stop
③ Check (to)
④ Dragging

정답 3번

출제 포인트

해사 용어 Check (to)가 '장비나 상태가 올바르고 안전한지 확인하다'와 '너무 빨리 풀려 나가는 케이블·로프·와이어의 움직임을 제어하다'라는 두 뜻으로 쓰인다는 점을 묻는 문제이다.

핵심 개념

Check (to): 장비 등이 적절한 상태인지 또는 모든 것이 정확하고 안전한지 확인하는 것을 뜻한다. 또한 케이블·로프·와이어가 지나치게 빨리 풀려 나갈 때 그 움직임을 억제하거나 조절하는 뜻도 있다. 두 설명에 공통으로 대응하는 핵심은 '상태를 확인하거나 움직임을 제어한다'는 것이다.

선지별 해설

① X — Assemble은 사람이나 물체 등을 한곳에 모으거나 집합시키는 뜻이다. '장비의 상태를 확인하고 줄의 풀림을 제어하다'가 아니라 '모으다·집합시키다'로 고쳐야 한다.
② X — Crash-stop은 비상시에 선박을 급히 정지시키는 조작을 뜻한다. '장비를 점검하거나 줄의 움직임을 조절하다'가 아니라 '비상 정지하다'로 고쳐야 한다.
③ O — Check (to)는 장비나 상황이 정확하고 안전한지 확인한다는 뜻과, 너무 빨리 풀려 나가는 케이블·로프·와이어의 움직임을 제어한다는 뜻을 모두 가진다. <보기>의 두 설명에 모두 부합한다.
④ X — Dragging은 닻이 해저에 제대로 고정되지 못하고 끌리는 상태를 뜻한다. '줄이 너무 빨리 풀리는 것을 조절하다'가 아니라 '닻이 해저에서 끌리다'로 고쳐야 한다.

오답 포인트

Check를 일상적인 '확인하다'의 뜻으로만 알고 있으면 두 번째 설명과 연결하지 못하기 쉽다. 해사 영어에서는 check가 케이블·로프·와이어의 움직임이나 풀리는 속도를 억제·조절한다는 뜻으로도 쓰인다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

정의가 둘 이상 제시되면 각 정의에 따로 맞는 단어를 찾는 것이 아니라, 모든 정의를 함께 만족하는 다의어를 찾는다. ‘correct and safe인지 확인’과 ‘running out too fast인 줄을 제어’가 함께 나오면 Check (to)로 판단한다.

암기 포인트

Check는 상태는 확인하고, 너무 빨리 풀리는 줄은 제어한다.

NoteBase

문 7. 다음 <보기>에서 설명하는 용어로 가장 옳은 것은?

<보기>
This is a position acquired by measuring compass bearing and expected distance from the start position. Celestial body or any electronic navigational equipment is not used to get position, instead this position can be acquired using Gyro compass and Speed log.

① actual position
② dead reckoning position
③ estimated position
④ present position

정답 2번

출제 포인트

출발 위치에서 침로와 속력·경과 시간으로 이동 방향과 거리를 추산하여 구한 위치가 무엇인지 묻는 문제이다.

핵심 개념

dead reckoning position은 이미 아는 출발 위치에서 침로, 속력, 경과 시간을 이용해 선박의 이동을 계산하여 얻는 추측 위치이다. 천체 관측이나 전자 항해 장비로 위치를 직접 측정하지 않는다는 점이 핵심이다.
estimated position은 dead reckoning position에 조류나 바람 등 외력의 영향을 반영하여 보정한 추정 위치이다.
actual position은 관측이나 위치 측정으로 확인된 실제 위치를 뜻하며, present position은 현재 위치라는 일반적 표현일 뿐 이 계산 방식의 명칭이 아니다.

NoteBase

선지별 해설

① X
actual position은 관측이나 위치 측정으로 확인된 실제 위치를 가리킨다. 보기처럼 자이로컴퍼스의 침로와 스피드 로그의 속력으로 계산한 위치를 뜻하지 않는다. 틀린 표현 actual position은 dead reckoning position으로 고쳐야 한다.

② O
dead reckoning position은 출발 위치를 기준으로 침로와 항주 거리를 계산하여 얻는다. 천체나 전자 위치 측정 장비를 사용하지 않고 자이로컴퍼스와 스피드 로그를 이용한다는 보기의 설명과 일치한다.

③ X
estimated position은 일반적으로 dead reckoning position에 조류, 바람 등 외력의 영향을 반영하여 보정한 위치이다. 보기에는 이러한 보정이 아니라 침로와 예상 이동 거리만 제시되어 있다. 틀린 표현 estimated position은 dead reckoning position으로 고쳐야 한다.

④ X
present position은 선박이 현재 있는 위치를 나타내는 일반적 표현이며, 보기의 위치 산출 방식에 붙는 전문 명칭이 아니다. 틀린 표현 present position은 dead reckoning position으로 고쳐야 한다.

오답 포인트

③의 estimated position도 우리말로는 '추정 위치'처럼 보여 혼동하기 쉽다. 그러나 침로·속력·시간만으로 전진시킨 위치는 dead reckoning position이고, 조류나 바람의 영향을 보정한 위치가 estimated position이다.

다시 나오면 이렇게 판단

출발 위치와 침로·속력·시간만 제시되면 dead reckoning position으로 판단한다. 조류나 바람에 의한 이동까지 보정하면 estimated position, 관측 장비로 위치를 확인하면 fix 또는 actual position에 해당한다.

암기 포인트

침로·속력·시간으로 계산하면 DR, 외력을 보정하면 EP이다.

NoteBase

문 8. 다음 <보기>의 ( )에 들어갈 용어로 가장 옳은 것은?

<보기>
○ (㉠) : Navigable part of a waterway
○ (㉡) : A mark or position at which a vessel is required to report to the local VTS-Station to establish its position
○ (㉢) : An area within defined limits in which one-way traffic is established

① ㉠: Track, ㉡: Roundabout, ㉢: Separation line
② ㉠: Course, ㉡: Receiving point, ㉢: Separation zone
③ ㉠: Separation zone, ㉡: Reporting point, ㉢: Traffic lane
④ ㉠: Fairway, ㉡: Reporting point, ㉢: Traffic lane

정답 4번

출제 포인트

이 문제는 수로·선박교통관리에서 사용하는 Fairway, Reporting point, Traffic lane의 정의를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Fairway: 선박이 항행할 수 있는 수로의 부분이다. 키워드는 ‘navigable part of a waterway’이다.
Reporting point: 선박이 자신의 위치를 확인시키기 위해 관할 VTS-Station에 보고해야 하는 표지 또는 위치이다. 키워드는 ‘required to report’이다.
Traffic lane: 정해진 경계 안에서 일방통행이 설정된 수역이다. 키워드는 ‘one-way traffic’이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠의 Track은 선박이 지나온 자취나 이동 경로를 뜻하므로 '항행 가능한 수로 부분'의 명칭이 아니다. 또한 ㉡은 원형으로 통항하는 Roundabout이 아니라 보고 의무가 발생하는 Reporting point이고, ㉢은 반대 방향 교통류를 나누는 Separation line이 아니라 일방통행 수역인 Traffic lane이다. 올바르게는 ㉠ Fairway, ㉡ Reporting point, ㉢ Traffic lane이다.
② X — ㉠의 Course는 선박이 진행하려는 방향을 뜻하므로 Fairway의 정의와 다르고, ㉡의 Receiving point도 Reporting point의 잘못된 표현이다. ㉢의 Separation zone은 서로 반대 방향의 교통 흐름이나 통항로를 분리하는 구역이므로 일방통행이 설정된 Traffic lane과 다르다. 올바르게는 ㉠ Fairway, ㉡ Reporting point, ㉢ Traffic lane이다.
③ X — ㉡ Reporting point와 ㉢ Traffic lane은 각각 제시된 정의에 맞지만, ㉠의 Separation zone은 교통 흐름을 분리하는 구역이므로 '항행 가능한 수로 부분'이 아니다. ㉠은 Fairway가 올바른 용어이다.
④ O — Fairway는 항행 가능한 수로 부분, Reporting point는 선박이 VTS-Station에 보고해야 하는 표지 또는 위치, Traffic lane은 정해진 경계 안에서 일방통행이 설정된 수역이므로 세 정의가 모두 정확히 대응한다.

오답 포인트

③은 ㉡과 ㉢이 모두 맞아 정답처럼 보이지만 ㉠의 Separation zone이 함정이다. 'navigable part'는 Fairway, 'separate traffic'은 Separation zone으로 구별해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의의 핵심 표현을 먼저 찾는다. 'navigable part'이면 Fairway, 'required to report'이면 Reporting point, 'one-way traffic'이면 Traffic lane으로 대응한다.

암기 포인트

항행 가능한 길은 Fairway, 보고하는 지점은 Reporting point, 일방통행 차로는 Traffic lane이다.

NoteBase

문 9. 다음 「Standard Marine Communication Phrases (SMCP)」상 표준 조타 명령에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

① Nothing to port : Rudder to be held fully over to starboard.

② Midships : Rudder to be held in the fore and aft position.

③ Steady as she goes : Steer a steady course on the compass heading indicated at the time of the order.

④ Meet her : Check the swing of the vessel’s head in a turn.

정답 1번

출제 포인트

SMCP의 표준 조타 명령이 요구하는 선박의 침로·선수 움직임과 타의 상태를 정확히 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Nothing to port는 선수가 좌현 쪽으로 향하지 않게 하라는 명령이다. Midships는 타를 정중앙인 선수미선 방향에 두라는 명령이고, Steady as she goes는 명령 당시의 나침반 침로를 유지하라는 명령이며, Meet her는 선회 중인 선수의 회두를 억제하라는 명령이다.

선지별 해설

① X — Nothing to port는 선수가 좌현으로 향하지 않게 하라는 뜻이지, 타를 우현으로 완전히 돌린 상태로 유지하라는 뜻이 아니다. 틀린 표현은 ‘Rudder to be held fully over to starboard’이며, 올바르게는 ‘Do not allow the vessel’s head to go to port’이다.
② O — Midships는 타를 선수미선과 나란한 정중앙 위치에 두라는 명령이므로 설명이 맞다.
③ O — Steady as she goes는 명령을 내린 순간 지시된 나침반 침로를 안정적으로 유지하라는 명령이므로 설명이 맞다.
④ O — Meet her는 선회 중 선수가 계속 돌아가는 움직임을 억제하여 회두를 멈추게 하는 명령이므로 설명이 맞다.

오답 포인트

①의 ‘to port’를 타를 반대쪽인 우현으로 끝까지 돌리라는 뜻으로 오해하기 쉽다. 그러나 Nothing to port는 특정 타각을 직접 지시하는 명령이 아니라 선수의 좌현 편향을 허용하지 말라는 결과 중심의 명령이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

명령이 타의 위치를 직접 지정하는지, 유지할 침로를 지정하는지, 선수의 움직임을 제어하는지를 먼저 구분한다. Midships는 타의 위치, Steady as she goes는 침로 유지, Meet her와 Nothing to port는 선수 움직임의 제어에 해당한다.

암기 포인트

Nothing to port는 ‘선수 좌현 이동 금지’이지 ‘타를 우현 끝까지’가 아니다.

NoteBase

문 10. 다음 <보기>의 일반적인 선박 입항과정에서 일어나는 항목들을 시간 순서대로 배열한 것 중 가장 옳은 것은?

<보기>
㉠ first line to pier
㉡ reporting into VTS area
㉢ pilot on board
㉣ made her fast on pier

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

정답 3번

출제 포인트

이 문제는 선박이 VTS 관제구역에 진입해 보고한 뒤 도선사를 태우고, 부두에 계류줄을 보내 최종적으로 계류를 완료하는 일반적인 입항 순서를 묻는다.

올바른 순서

1. ㉡ reporting into VTS area — VTS 관제구역에 진입하면서 입항 사실을 보고하는 단계이다.
2. ㉢ pilot on board — 접안 조선을 지원할 도선사가 승선하는 단계이다.
3. ㉠ first line to pier — 부두에 첫 계류줄을 보내는 단계이다.
4. ㉣ made her fast on pier — 계류줄로 선박을 부두에 완전히 고정한 단계이다.

첫 계류줄을 보내야 선박을 부두에 고정할 수 있으므로 ㉠은 반드시 ㉣보다 앞선다. 또한 일반적인 입항 흐름에서는 VTS 보고 후 도선사가 승선하여 접안을 지원하므로 ㉡이 ㉢보다 앞선다.

선지별 해설

① X — ㉠ first line to pier를 VTS 보고와 도선사 승선보다 먼저 둔 점이 틀렸다. 올바르게는 ㉡-㉢-㉠-㉣이다.
② X — ㉠ first line to pier를 ㉢ pilot on board보다 먼저 둔 점이 틀렸다. 일반적인 접안 과정에서는 도선사가 먼저 승선해 접안을 지원한 뒤 첫 계류줄을 부두로 보낸다. 올바르게는 ㉡-㉢-㉠-㉣이다.
③ O — VTS 관제구역 진입 보고, 도선사 승선, 첫 계류줄 전달, 부두 계류 완료의 순서가 자연스럽다.
④ X — ㉣ made her fast on pier를 ㉠ first line to pier보다 먼저 둔 점이 틀렸다. 첫 계류줄을 보낸 뒤 필요한 계류줄을 잡아야 선박이 부두에 완전히 고정된다. 올바르게는 ㉡-㉢-㉠-㉣이다.

NoteBase

오답 포인트

㉠ first line to pier와 ㉣ made her fast on pier를 같은 계류 단계로 보고 순서를 혼동하기 쉽다. first line은 계류의 시작이고, made fast는 계류가 끝나 선박이 고정된 상태이므로 ㉠이 ㉣보다 반드시 앞선다.

다시 나오면 이렇게 판단

입항 절차는 관제구역 진입 보고 → 접안 지원 인력 승선 → 첫 계류줄 전달 → 계류 완료의 흐름으로 판단한다. 특히 작업의 시작을 뜻하는 first line과 완료를 뜻하는 made fast의 선후관계를 기준으로 선택지를 걸러낸다.

암기 포인트

VTS 보고 → 도선사 승선 → 첫 줄 전달 → 계류 완료이다.

NoteBase

문 11. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」 Rule 2이다. ( )에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any (㉠) to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the (㉡) of seamen, or by the special circumstances of the case.

① ㉠: observance, ㉡: Rules
② ㉠: duty, ㉡: morality
③ ㉠: negligence, ㉡: convention
④ ㉠: neglect, ㉡: ordinary practice

정답 4번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 2(a)의 정확한 문언을 완성하는 문제이다. 핵심은 규칙을 준수하지 않은 태만을 뜻하는 ‘neglect to comply’와 선원의 통상적인 관행을 뜻하는 ‘ordinary practice of seamen’을 구별하는 것이다.

용어 풀이

neglect = 해야 할 주의나 의무를 소홀히 함, 태만
ordinary practice of seamen = 선원이 통상적으로 따르는 항해상의 관행 또는 관례

핵심 구분

COLREG Rule 2(a)는 규칙을 준수하지 않은 태만이나 선원의 통상적인 관행 또는 특별한 사정에 따라 요구되는 예방조치를 소홀히 한 결과에 관하여 선박·선주·선장·선원의 책임이 면제되지 않는다고 규정한다. 따라서 원문의 결합은 ‘neglect to comply with these Rules’와 ‘ordinary practice of seamen’이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- ‘observance’는 준수라는 뜻이어서 ‘규칙을 준수하지 않은 태만’이라는 원문의 의미와 반대이고, ‘Rules of seamen’도 원문 표현이 아니다.
- 틀린 표현: ‘observance’, ‘Rules’
- 올바른 표현: ‘neglect’, ‘ordinary practice’

② X
- ‘duty to comply’는 준수 의무라는 일반적 표현일 수 있으나 Rule 2(a)의 정확한 문언은 ‘neglect to comply’이다. ‘morality of seamen’도 선원의 도덕성이므로 항해상의 통상 관행을 뜻하지 않는다.
- 틀린 표현: ‘duty’, ‘morality’
- 올바른 표현: ‘neglect’, ‘ordinary practice’

③ X
- ‘negligence’도 과실·태만과 관련된 말이지만 원문은 ‘neglect to comply’를 사용한다. 또한 ‘convention of seamen’이 아니라 ‘ordinary practice of seamen’이다.
- 틀린 표현: ‘negligence’, ‘convention’
- 올바른 표현: ‘neglect’, ‘ordinary practice’

④ O
- ‘neglect to comply with these Rules’와 ‘ordinary practice of seamen’은 모두 COLREG Rule 2(a)의 정확한 표현이다.

오답 포인트

‘neglect’, ‘negligence’, ‘duty’가 모두 의무 위반과 관련 있어 보인다는 점과 ‘practice’, ‘convention’이 모두 관행으로 번역될 수 있다는 점이 함정이다. 이 문항은 비슷한 뜻의 단어가 아니라 조문의 고정된 어구를 묻는다.

다시 나오면 이렇게 판단

빈칸 뒤의 결합을 함께 확인한다. ‘태만하여 규칙을 준수하지 않음’은 ‘neglect to comply’, ‘선원의 통상적인 관행’은 ‘ordinary practice of seamen’으로 판단한다.

암기 포인트

Rule 2 책임 조항의 핵심 짝은 ‘neglect to comply — ordinary practice of seamen’이다.

NoteBase

문 12. 다음 <보기>의 해석 중 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ The ventilation system is not operational yet.
→ 환기 시스템은 아직 작동이 안 된다.
㉡ Take additional safety measures for the work outboard.
→ 선내 작업에 대하여 안전조치를 추가로 하라.
㉢ Swing out No. 1 lifeboat and report.
→ 1번 구명정을 선외로 내리고 보고하라.
㉣ Walk back port anchor one and a half shackles.
→ 양묘기를 역전시켜 좌현 앵커를 1.5 샤클 늦추어 주어라.
㉤ I am trimmed by the head.
→ 본선은 선수 트림이다.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 1번

출제 포인트

해사영어 표현에서 방향과 선박 상태를 나타내는 핵심어를 정확히 해석하고, 오역의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

outboard는 선박의 바깥쪽 또는 선외를 뜻하므로 work outboard는 선외 작업이다. swing out은 구명정을 대빗으로 선외 쪽으로 내미는 동작이고, walk back an anchor는 양묘기를 동력으로 제어하여 앵커를 풀어 내리는 동작이다. trimmed by the head는 선수 흘수가 선미 흘수보다 큰 선수 트림 상태를 뜻한다.

선지별 해설

① O — 옳지 않은 해석은 ㉡ 하나뿐이므로 1개가 맞다. ㉠의 not operational yet은 '아직 작동하지 않는다', ㉢의 swing out은 구명정을 선외로 내미는 것, ㉣의 walk back은 양묘기를 제어하여 앵커를 풀어 내리는 것, ㉤의 trimmed by the head는 선수 트림을 뜻한다.
② X — '2개'가 틀린 표현이다. ㉡에서 outboard를 '선내'로 옮긴 것만 오역이므로 올바르게는 '1개'이다.
③ X — '3개'가 틀린 표현이다. ㉠·㉢·㉣·㉤의 해석은 적절하고 ㉡만 부적절하므로 올바르게는 '1개'이다.
④ X — '4개'가 틀린 표현이다. 옳지 않은 해석이 네 개가 아니라 ㉡ 한 개이므로 올바르게는 '1개'이다.

NoteBase

오답 포인트

㉡의 additional safety measures에만 주목하면 자연스러운 문장처럼 보이지만, outboard를 '선내'로 번역한 방향 오류가 핵심 함정이다. outboard는 '선외', inboard는 '선내'로 구별된다.

다시 나오면 이렇게 판단

개수형 번역 문항에서는 각 문장의 방향어와 동작어를 먼저 대조한다. 특히 outboard/inboard, head/stern처럼 서로 반대되는 해사 용어가 원문과 번역에서 일치하는지 확인한 뒤 오역 수를 센다.

암기 포인트

outboard는 선외, inboard는 선내, by the head는 선수 트림이다.

NoteBase

문 13. 다음 IMO의 「PROPER USE OF VHF CHANNELS AT SEA」 내용 중 가장 옳지 않은 것은?

① During ship-to-ship communications the ship called shoud indicate the channel on which further transmissions should take place. The calling ship should acknowledge acceptance before changing channel.

② Any distress call/message should be recorded in the ship's log and passed to the master.

③ In case of difficulty to establish contact with a ship or shore station, allow adequate time before repeating the call. Do not occupy the channel unnecessarily and try another channel.

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

정답 4번

출제 포인트

해상 VHF 통신에서 채널의 혼신과 불필요한 점유를 줄이기 위한 기본 운용 원칙을 묻는 문제이다.

핵심 개념

해상 VHF 통신은 필요한 통신을 명확하고 짧게 수행하면서 다른 통신에 주는 간섭을 최소화하는 방식으로 운용한다. 송신 출력은 통신이 원활히 이루어지는 범위에서 필요한 최저 출력으로 설정하는 것이 원칙이다.

선지별 해설

① O. 선박 간 통신에서는 피호출선이 이후 통신에 사용할 채널을 알리고, 호출선은 채널을 바꾸기 전에 이를 수락했음을 확인하는 방식이 적절하다. 이렇게 해야 양 선박이 같은 작업 채널로 이동했는지 확인할 수 있다.
② O. 조난 호출이나 조난 메시지는 선박의 로그에 기록하고 선장에게 전달해야 한다. 조난 통신은 다른 모든 통신보다 우선하므로 수신 사실과 내용을 기록·보고하는 것이 중요하다.
③ O. 선박 또는 육상국과 연락이 잘 이루어지지 않으면 곧바로 호출을 반복하지 않고 충분한 시간을 둔다. 한 채널을 불필요하게 점유하지 말고 다른 채널을 시도하는 것도 올바른 운용 방법이다.
④ X. 틀린 표현은 'the highest transmitter power'이다. 올바르게는 만족스러운 통신에 필요한 'the lowest transmitter power'를 가능한 한 사용해야 한다. 과도한 출력은 통신 범위를 불필요하게 넓혀 다른 VHF 통신에 혼신을 줄 수 있다.

오답 포인트

④는 통신 품질을 높이려면 출력도 가장 높아야 할 것처럼 보이게 만든 선지이다. 그러나 기준은 최대 출력이 아니라 통신 품질을 확보할 수 있는 최소 필요 출력이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

VHF 운용 선지는 채널 점유와 전파 간섭을 최소화하는 방향인지 확인한다. 반복 호출 전 대기, 작업 채널로의 전환, 조난 통신의 기록·보고는 적절하고, 항상 최대 출력을 사용한다는 표현은 부적절하다.

암기 포인트

VHF 출력 원칙은 '최고 출력'이 아니라 '통신에 필요한 최저 출력'이다.

NoteBase

문 14. 다음 <보기>의 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」상 Safe Speed (Rule 6)를 결정함에 있어 고려해야 할 사항 중 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels
㉡ at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights
㉢ the certification and competency of the crew
㉣ the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards
㉤ the draught in relation to the available depth of water

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 5개

정답 3번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 6에서 안전 속도를 결정할 때 모든 선박이 고려해야 하는 요소를 판별하는 문제이다. 핵심은 규칙에 열거된 항행 환경·선박 운용 요소와 선원의 자격 요소를 구별하는 것이다.

용어 풀이

Safe speed(안전 속도)는 당시의 사정과 조건에 맞추어 충돌을 피하기 위한 적절하고 효과적인 동작을 할 수 있고, 적절한 거리 안에서 정지할 수 있는 속도이다.

핵심 구분

Rule 6(a)는 모든 선박에 대하여 시계 상태, 교통 밀도, 선박의 조종 성능, 야간 배경광, 바람·해상·해류의 상태와 항해 위험물의 근접성, 흘수와 이용 가능한 수심의 관계를 고려하도록 한다. 따라서 ㉠ 교통 밀도, ㉡ 야간 배경광, ㉣ 바람·해상·해류 및 항해 위험물, ㉤ 흘수와 수심은 옳다. ㉢ 선원의 자격증명과 능력은 Rule 6에 열거된 안전 속도 결정 요소가 아니므로 옳은 것은 모두 4개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳은 항목은 ㉠·㉡·㉣·㉤의 4개이므로 ‘2개’는 틀리다. 틀린 표현: 2개 → 올바른 표현: 4개.
② X — ㉠·㉡·㉣뿐 아니라 ㉤도 Rule 6(a)의 고려 요소이므로 ‘3개’는 틀리다. 틀린 표현: 3개 → 올바른 표현: 4개.
③ O — ㉠ 교통 밀도, ㉡ 야간 배경광, ㉣ 기상·해상·해류 및 항해 위험물, ㉤ 흘수와 이용 가능한 수심의 관계가 모두 해당하므로 4개가 맞다.
④ X — ㉢의 선원 자격증명과 능력은 Rule 6에 열거된 요소가 아니므로 ‘5개’는 틀리다. 틀린 표현: 5개 → 올바른 표현: 4개.

오답 포인트

㉢의 ‘선원의 자격증명과 능력’은 선박 안전과 관련 있어 보이지만, Rule 6의 안전 속도 결정 요소 목록에는 없다. 관련성이 있어 보이는 일반적 안전 요소를 조문에 실제로 열거된 요소로 오인하는 것이 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

Rule 6 문제에서는 모든 선박의 공통 요소를 시계·교통·조종성·야간 배경광·바람과 해상 및 해류·항해 위험물·흘수와 수심으로 묶어 대조한다. 선원의 자격이나 능력처럼 이 목록 밖의 인적 자격 요소는 제외한다.

암기 포인트

안전 속도의 공통 판단 요소는 시계·교통·조종·빛·바다·수심이고, 선원 자격은 아니다.

NoteBase

문 15. 다음 <보기>는 「International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual)」상 용어에 관한 설명이다. 가장 옳은 것은?

<보기>
A device, usually carried aboard maritime craft, that transmits a signal that alerts search and rescue authorities and enables rescue units to locate the scene of the distress.

① Narrow-band direct printing(NBDP)
② Emergency position-indicating radio beacon(EPIRB)
③ Search and rescue radar transponder(SART)
④ Digital selective calling(DSC)

정답 2번

출제 포인트

조난 경보를 발신하여 수색·구조 기관에 알리고 구조 세력이 조난 위치를 찾게 하는 장비가 EPIRB임을 판별하는 문제이다.

핵심 개념

EPIRB(Emergency position-indicating radio beacon)는 선박 등에 비치되며, 조난 시 무선 신호를 송신해 수색·구조 기관에 경보를 전달하고 조난 위치의 탐지를 돕는 비상 위치지시용 무선표지설비이다.
NBDP는 문자 통신, EPIRB는 조난 경보와 위치 탐지, SART는 수색 레이더에 대한 응답, DSC는 디지털 선택호출이라는 기능으로 구별한다.

선지별 해설

① X — Narrow-band direct printing(NBDP)은 협대역 직접인쇄 방식으로 문자 정보를 송수신하는 무선 텔렉스 통신이다. 보기의 '조난 경보를 발신하고 조난 현장의 위치 탐지를 돕는 장비'라는 설명과 다르다. 틀린 대응은 NBDP이며, 올바르게는 EPIRB이다.
② O — Emergency position-indicating radio beacon(EPIRB)은 조난 신호를 송신하여 수색·구조 기관에 경보를 전달하고 구조 세력이 조난 위치를 찾도록 돕는 장비이므로 보기의 정의와 일치한다.
③ X — Search and rescue radar transponder(SART)는 수색 레이더의 전파를 수신하면 응답 신호를 보내 레이더 화면에서 생존정이나 조난 위치를 찾도록 돕는 장비이다. 보기처럼 수색·구조 기관에 조난 경보를 처음 전달하는 무선표지는 아니다. 틀린 대응은 SART이며, 올바르게는 EPIRB이다.
④ X — Digital selective calling(DSC)은 디지털 부호를 이용해 특정 무선국이나 무선국 집단을 선택 호출하고 조난 경보 등을 전송하는 통신 방식이다. 선박에 탑재되어 자체 신호로 조난 위치 탐지를 돕는 비상 무선표지설비를 뜻하지 않는다. 틀린 대응은 DSC이며, 올바르게는 EPIRB이다.

NoteBase

오답 포인트

SART도 조난 위치 탐색에 쓰이고 DSC도 조난 경보를 전송할 수 있어 혼동하기 쉽다. 그러나 보기의 핵심은 '선박 등에 휴대·비치되는 장비가 신호를 송신하여 기관에 경보를 알리고 조난 현장의 위치 탐지를 가능하게 한다'는 점이며, 이는 EPIRB의 정의이다.

다시 나오면 이렇게 판단

용어를 통신 기능으로 구분한다. 문자 송수신은 NBDP, 비상 무선표지의 조난 경보·위치 탐지는 EPIRB, 레이더 질문 신호에 대한 응답은 SART, 디지털 선택호출은 DSC이다.

암기 포인트

EPIRB는 Emergency와 Position-indicating이 핵심이다. 조난을 알리고 위치를 가리키는 비상 무선표지이다.

NoteBase

문 16. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」 Rule 7의 일부이다. 어떠한 위험이 존재하는 상황인지 가장 옳은 것은?

<보기>
㉠ if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change
㉡ may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range

① sinking
② collision
③ aground
④ capsize

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 7에서 규정하는 위험의 종류를 묻는다. 핵심은 상대선의 컴퍼스 방위가 거의 변하지 않는 상황을 충돌 위험(risk of collision)의 판단 징후로 연결하는 것이다.

용어 풀이

compass bearing은 자선에서 바라본 상대선의 방향을 나침반 방위로 나타낸 값이다. 상대선이 가까워지는데도 이 방위가 거의 일정하면 두 선박의 진행 경로가 충돌 지점으로 수렴할 가능성이 있다.

핵심 구분

COLREG Rule 7(d)는 접근하는 선박의 컴퍼스 방위가 눈에 띄게 변하지 않으면 충돌 위험이 존재하는 것으로 보며, 대형선·예인선에 접근하거나 가까운 거리에서 접근할 때에는 방위가 눈에 띄게 변하더라도 충돌 위험이 있을 수 있다고 규정한다. 따라서 두 문장이 공통으로 가리키는 것은 risk of collision이다.

선지별 해설

① X — sinking은 선박이 물속으로 가라앉는 '침몰'을 뜻한다. 틀린 표현은 sinking이며, 올바른 표현은 collision이다.
② O — collision은 선박 간 '충돌'을 뜻한다. 제시된 두 문장은 모두 Rule 7의 충돌 위험 판단 기준이다.
③ X — aground는 선박이 해저나 암초 등에 걸린 '좌초 상태'를 뜻한다. 틀린 표현은 aground이며, 올바른 표현은 collision이다.
④ X — capsize는 선박이 뒤집히는 '전복' 또는 '전복하다'를 뜻한다. 틀린 표현은 capsize이며, 올바른 표현은 collision이다.

NoteBase

오답 포인트

‘approaching vessel’만 보고 일반적인 해난 위험을 고르는 것이 함정이다. ‘bearing does not appreciably change’와 ‘risk may sometimes exist’는 Rule 7의 risk of collision을 판별하는 핵심 문구이다.

다시 나오면 이렇게 판단

COLREG 문장에서 상대선의 방위 변화, 레이더 관측, 접근 거리처럼 두 선박의 상대운동을 판단하는 표현이 나오면 먼저 충돌 위험 여부에 관한 Rule 7인지 확인한다.

암기 포인트

방위가 거의 그대로인데 거리가 가까워지면 충돌 위험이다. 다만 대형선·예인선·근거리 접근에서는 방위가 변해도 충돌 위험이 남을 수 있다.

NoteBase

문 17. 다음 중 레이더(Radar)의 장점으로 가장 옳지 않은 것은?

① It can obtain the ship’s name, callsign and MMSI information.

② It can be used at night and during periods of low visibility, when most of other methods are limited, or are not available at all.

③ Navigation by radar is often more accurate than other methods of piloting during periods of reduced visibility.

④ ARPA radar can be used to measure the distance and speed of a target.

정답 1번

출제 포인트

이 문제는 Radar·ARPA가 제공하는 표적 탐지·추적 정보와 AIS가 제공하는 선박 식별 정보를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Radar는 전파의 반사 신호를 이용하여 주변 표적의 거리와 방위를 탐지하는 장비이다. ARPA는 Radar 표적을 자동 추적하여 표적의 운동 정보와 충돌 위험 정보를 계산한다. AIS는 선박 간 통신으로 선명, 호출부호, MMSI 등의 식별 정보를 송수신한다.

선지별 해설

① X — ‘ship’s name, callsign and MMSI information을 얻을 수 있다’는 부분이 틀렸다. 이러한 선박 식별 정보는 Radar 자체가 아니라 AIS로 얻는다. Radar는 기본적으로 표적의 존재와 거리·방위 등을 탐지한다.
② O — Radar는 빛이 아니라 전파의 반사를 이용하므로 야간이나 시계가 제한된 상황에서도 표적을 탐지할 수 있다. 육안 관측 등 다른 방법이 제한되는 때에도 사용할 수 있다는 장점이 있다.
③ O — 시계가 나쁠 때 Radar로 해안선이나 항로표지 등의 거리와 방위를 확인하면 육안에 의존하는 다른 도선 방법보다 더 정확하게 선위를 판단할 수 있다.
④ O — ARPA는 Radar 표적을 자동으로 추적한다. 이 과정에서 표적까지의 거리를 확인하고 시간에 따른 위치 변화를 분석하여 표적의 속도를 산출할 수 있다.

오답 포인트

①은 선박을 식별하는 AIS 정보와 표적을 탐지하는 Radar 정보를 바꾸어 놓았다. Radar 화면에 AIS 정보가 함께 표시될 수 있어도, 선명·호출부호·MMSI의 출처가 Radar 자체로 바뀌는 것은 아니다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

선명·호출부호·MMSI처럼 '그 선박이 누구인지'를 알려 주는 정보는 AIS로, 거리·방위와 표적의 움직임처럼 '어디에 있고 어떻게 움직이는지'를 보여 주는 정보는 Radar·ARPA로 구분한다.

암기 포인트

AIS는 신원, Radar는 위치, ARPA는 추적이다.

NoteBase

문 18. 다음 <보기>의 선박들을 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」의 Responsibilities between Vessels (Rule 18)에 의하여 진로를 피하여야 할 책무가 큰 순서대로 가장 옳게 나열한 것은?

<보기>
㉠ Seaplane on the water
㉡ Sailing vessel underway
㉢ Power-driven vessel underway
㉣ Vessel engaged in fishing
㉤ Vessel restricted in her ability to manoeuvre
㉥ Vessel constrained by her draught

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

정답 4번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 18에 따라 선박 종류별로 다른 피항 책무의 순서를 묻는 문제이다. 핵심은 다른 선박을 피하거나 그 안전한 통항을 방해하지 않아야 하는 부담이 큰 선박부터 배열하는 것이다.

용어 풀이

restricted in her ability to manoeuvre는 작업의 성질 때문에 규칙이 요구하는 대로 조종할 능력이 제한된 선박이다. constrained by her draught는 흘수와 이용 가능한 수심·수로 폭의 관계 때문에 예정 항로에서 벗어나는 능력이 크게 제한된 동력선이다.

핵심 구분

Rule 18의 관계를 이 문항의 선박만으로 배열하면 ㉠ 수상비행기 → ㉢ 항행 중인 동력선 → ㉡ 항행 중인 범선 → ㉣ 어로에 종사하는 선박 → ㉥ 흘수 제약선 → ㉤ 조종능력 제한선 순이다. 수상비행기는 원칙적으로 모든 선박을 충분히 피하고 그 항행을 방해하지 않아야 한다. 동력선은 범선·어선·조종능력 제한선을 피하고, 범선은 어선·조종능력 제한선을 피하며, 어선은 가능한 한 조종능력 제한선을 피한다. 또한 조종불능선과 조종능력 제한선을 제외한 선박은 사정이 허용하는 한 흘수 제약선의 안전한 통항을 방해하지 않아야 하므로, 이 문항에서는 흘수 제약선보다 조종능력 제한선의 피항 부담이 작다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉡ 범선을 ㉢ 동력선보다 앞에 두고, ㉤ 조종능력 제한선을 ㉥ 흘수 제약선보다 앞에 둔 점이 모두 틀리다. 틀린 배열 ㉠-㉡-㉢-㉣-㉤-㉥은 ㉠-㉢-㉡-㉣-㉥-㉤으로 고쳐야 한다.
② X — 앞의 ㉠-㉢-㉡-㉣은 맞지만 마지막 두 선박의 순서가 바뀌었다. ㉤-㉥이 아니라 ㉥-㉤으로 고쳐야 한다.
③ X — 뒤의 ㉣-㉥-㉤은 맞지만 ㉡ 범선과 ㉢ 동력선의 순서가 바뀌었다. ㉡-㉢이 아니라 ㉢-㉡으로 고쳐야 한다.
④ O — ㉠-㉢-㉡-㉣-㉥-㉤은 Rule 18에 따른 피항 부담이 큰 순서와 일치한다.

오답 포인트

함정은 일반적인 동력선·범선·어선의 단계뿐 아니라 흘수 제약선과 조종능력 제한선의 관계까지 묻는 데 있다. 특히 ②는 앞부분을 맞게 제시한 뒤 마지막의 ㉤과 ㉥만 뒤집었다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 수상비행기를 가장 앞에 두고 동력선 → 범선 → 어선의 기본 단계를 잡는다. 그다음 흘수 제약선은 다른 일반 선박들이 안전한 통항을 방해하지 않아야 하는 대상이고, 조종능력 제한선은 Rule 18에서 그 의무의 예외이므로 흘수 제약선 → 조종능력 제한선 순으로 마무리한다.

암기 포인트

수상비행기 → 동력선 → 범선 → 어선 → 흘수 제약선 → 조종능력 제한선이다.

NoteBase

문 19. 다음 <보기>에서 설명하고 있는 용어로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ PAN-PAN : The signal to be used to announce a distress message
㉡ Boarding speed : The speed of a vessel adjusted to that of a pilot boat at which the pilot can safely embark or disembark
㉢ Adrift : Shift of wind direction in an anticlockwise manner, for example from north to west
㉣ Traffic clearance : VTS authorization for a vessel to proceed under conditions specified

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 2번

출제 포인트

해사 통신·운항 용어의 정확한 정의를 판별하여 옳은 설명의 개수를 세는 문제이다. ㉡과 ㉣이 옳으므로 옳은 것은 2개이다.

핵심 개념

PAN-PAN은 긴급(urgency) 상황을 알리는 신호이고, 조난(distress) 신호는 MAYDAY이다.
Boarding speed는 도선사가 안전하게 승선하거나 하선할 수 있도록 도선선의 속력에 맞춘 선박의 속력이다.
Adrift는 선박 등이 계류되거나 고정되지 않은 채 떠밀리는 상태이다. 풍향이 반시계 방향으로 바뀌는 현상은 backing이다.
Traffic clearance는 VTS가 지정한 조건에 따라 선박의 진행을 허가하는 것이다.

선지별 해설

① X — ‘1개’는 옳은 설명의 수와 맞지 않는다. ㉡과 ㉣이 옳으므로 ‘2개’가 올바른 표현이다.
② O — ㉡ Boarding speed와 ㉣ Traffic clearance의 설명이 옳아 모두 2개이다.
③ X — ‘3개’는 옳은 설명의 수와 맞지 않는다. ㉠은 PAN-PAN을 distress 신호로 설명했고 ㉢은 backing을 Adrift로 설명했으므로 ‘2개’가 올바른 표현이다.
④ X — ‘4개’는 옳은 설명의 수와 맞지 않는다. ㉠과 ㉢이 틀리므로 ‘2개’가 올바른 표현이다.

NoteBase

오답 포인트

㉠에서는 PAN-PAN과 MAYDAY를 혼동하기 쉽고, ㉢에서는 풍향의 반시계 방향 변화를 뜻하는 backing을 Adrift의 정의로 잘못 연결하기 쉽다. 용어 하나의 정의가 틀리면 최종 개수도 달라진다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 설명을 독립적으로 판별한 뒤 옳은 항목만 센다. 통신 신호는 MAYDAY=조난, PAN-PAN=긴급으로 구분하고, 풍향 변화는 backing·veering, 표류 상태는 adrift로 구분한다.

암기 포인트

MAYDAY는 조난, PAN-PAN은 긴급, backing은 풍향의 반시계 변화, adrift는 표류 상태이다.

NoteBase

문 20. 다음 <보기>에서 설명하고 있는 용어로 가장 옳은 것은?

<보기>
All equipment, such as pilot ladder, accommodation ladder, hoist, etc., necessary for a safe transfer of the pilot

① Blind sector
② Preventers
③ Boarding arrangements
④ Muster list

정답 3번

출제 포인트

도선사가 선박에 안전하게 승선하거나 선박에서 하선할 때 필요한 장비를 가리키는 해사 용어를 묻는 문제이다.

핵심 개념

Boarding arrangements는 도선사의 안전한 이동에 필요한 도선사용 사다리, 현문 사다리, 승강 장치 등의 승하선 설비 일체를 뜻한다. 핵심 단서는 'safe transfer of the pilot'와 pilot ladder, accommodation ladder 등의 장비 나열이다.

선지별 해설

① X — Blind sector는 선박의 구조물이나 적재물 등에 가려 조타 위치 등에서 시야가 확보되지 않는 구역을 뜻한다. 보기의 도선사 승하선 장비를 가리키는 표현이 아니며, 올바른 용어는 Boarding arrangements이다.
② X — Preventers는 장비나 물체의 뜻하지 않은 움직임을 막기 위해 보조적으로 설치하는 로프·와이어 등의 안전 장구를 뜻한다. 도선사용 사다리와 현문 사다리 등 승하선 설비 일체라는 보기의 정의에는 해당하지 않으며, 올바른 용어는 Boarding arrangements이다.
③ O — Boarding arrangements는 도선사의 안전한 승·하선을 위해 필요한 pilot ladder, accommodation ladder, hoist 등의 장비를 통칭하므로 보기의 설명과 정확히 일치한다.
④ X — Muster list는 비상시에 선원이 집결할 장소와 각자의 임무를 정한 비상배치표를 뜻한다. 도선사 이동에 필요한 설비라는 보기의 설명과 다르며, 올바른 용어는 Boarding arrangements이다.

오답 포인트

보기에는 여러 장비가 나열되어 있지만 판단의 중심은 장비 각각의 명칭이 아니라 도선사의 안전한 이동에 필요한 장비 전체를 묶는 용어이다. 'pilot ladder' 하나만 보고 개별 사다리 명칭을 찾거나, 안전 장구라는 공통점만 보고 Preventers를 고르면 틀린다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

정의에서 대상과 목적을 먼저 확인한다. 대상이 pilot이고 목적이 safe transfer이며 여러 승하선 장비가 함께 제시되면 Boarding arrangements로 판단한다.

암기 포인트

pilot의 safe transfer에 필요한 장비 일체는 Boarding arrangements이다.

NoteBase