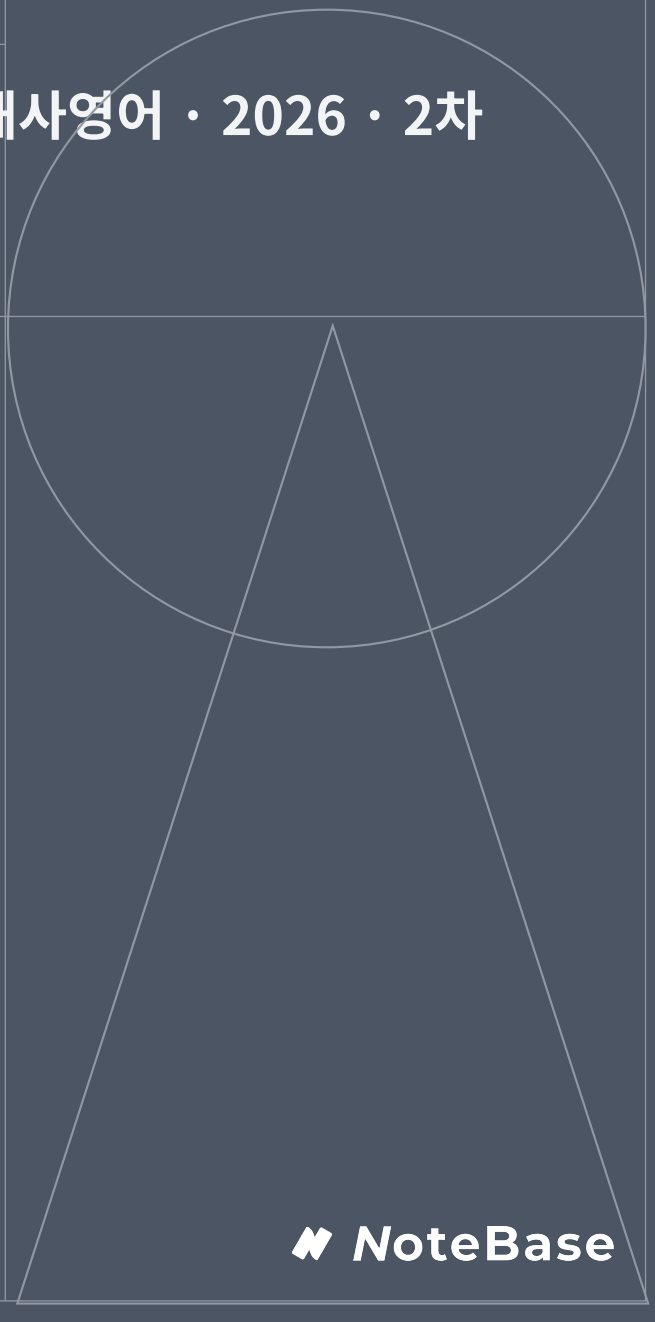
기출OX 해설집

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2026 · 2차



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2026 · 2차

공무원/해경/일반직 9급 · 해사영어 · 2026 · 2차

문 1. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREG)」 Rule 9에 대한 내용이다. 빈칸에 가장 옳은 것은?

<보기>
A vessel shall not cross a ( ) or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway.

① traffic separation scheme
② narrow channel
③ give-way vessel
④ stand-on vessel

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 9(d)의 협수로 횡단 제한 문구를 묻는다. 핵심은 선박이 횡단해서는 안 되는 장소가 narrow channel 또는 fairway라는 점이다.

용어 풀이

narrow channel은 선박이 안전하게 항행할 수 있는 수역이 제한된 좁은 수로를 뜻한다. fairway는 선박의 통항을 위하여 확보된 항로를 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 9(d)는 선박이 narrow channel or fairway를 횡단하여, 그 수로 또는 항로 안에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 통항을 방해해서는 안 된다고 규정한다. 따라서 빈칸에는 narrow channel이 들어간다. traffic separation scheme은 Rule 10에서 다루는 통항분리방식이고, give-way vessel과 stand-on vessel은 충돌 우려가 있는 선박 사이의 피항·유지 관계를 나타내는 용어이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
traffic separation scheme은 선박의 통항 흐름을 분리하는 방식으로 주로 Rule 10에서 다루며, Rule 9(d)의 문구가 아니다.
틀린 표현: traffic separation scheme
올바른 표현: narrow channel

② O
narrow channel을 넣으면 'A vessel shall not cross a narrow channel or fairway ...'가 되어 Rule 9(d)의 문구와 일치한다.

③ X
give-way vessel은 다른 선박을 피하여야 하는 선박을 뜻하는 역할 명칭이므로 fairway와 병렬로 놓이는 장소 명사가 아니다.
틀린 표현: give-way vessel
올바른 표현: narrow channel

④ X
stand-on vessel은 원칙적으로 침로와 속력을 유지하는 선박을 뜻하는 역할 명칭이므로 Rule 9(d)의 횡단 대상 장소가 아니다.
틀린 표현: stand-on vessel
올바른 표현: narrow channel

오답 포인트

①의 traffic separation scheme도 항행 수역과 관련된 표현이어서 혼동하기 쉽다. 그러나 문제에 제시된 Rule 9와 바로 뒤의 'or fairway'를 함께 보면 같은 종류의 장소인 narrow channel이 자연스럽게 연결된다.

다시 나오면 이렇게 판단

규칙 번호와 문장 구조를 함께 확인한다. Rule 9는 narrow channels를 다루고, '___ or fairway'처럼 장소 명사가 병렬로 연결되므로 narrow channel을 선택한다.

암기 포인트

Rule 9는 narrow channel, Rule 10은 traffic separation scheme이다.

NoteBase

문 2. 다음은 「IAMSAR Manual(INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL)」의 용어 정의이다. 아래의 설명이 가리키는 것으로 가장 옳은 것은?

An area of defined dimensions, associated with a rescue co-ordination centre, within which search and rescue services are provided.

① NAVAREA
② Search and rescue transponder
③ Search and rescue region
④ Datum

정답 3번

출제 포인트

이 문제는 수색구조 서비스가 제공되는 구역인 Search and rescue region과 다른 해사 수색구조 용어를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Search and rescue region(SRR)은 구조조정본부(rescue co-ordination centre)와 연계되어 수색구조 서비스가 제공되는 일정한 범위의 구역이다. 핵심 단서는 ‘defined dimensions’, ‘rescue co-ordination centre’, ‘search and rescue services’이다.
NAVAREA는 항행경보 방송을 조정하기 위해 설정한 해역이고, Search and rescue transponder(SART)는 조난자의 위치 발견을 돕는 응답 장비이며, Datum은 수색계획의 기준이 되는 지리적 점·선·구역이다.

선지별 해설

① X — NAVAREA는 항행경보의 방송을 조정하기 위해 설정한 해역이다. 지문의 ‘구조조정본부와 연계되어 수색구조 서비스가 제공되는 구역’은 NAVAREA가 아니라 Search and rescue region이다.
② X — Search and rescue transponder는 조난자의 위치 탐지를 돕기 위해 레이더 신호 등에 응답하는 수색구조용 트랜스폰더 장비이다. 지문처럼 일정한 범위를 가진 구역을 뜻하는 용어는 Search and rescue region이다.
③ O — Search and rescue region은 구조조정본부와 연계되어 그 범위 안에서 수색구조 서비스가 제공되는 일정한 구역이므로 지문의 정의와 정확히 일치한다.
④ X — Datum은 수색계획에서 기준으로 삼는 지리적 점·선·구역이다. 구조조정본부가 담당하는 서비스 제공 구역을 뜻하는 용어는 Datum이 아니라 Search and rescue region이다.

NoteBase

오답 포인트

NAVAREA와 Search and rescue region은 모두 ‘area’의 성격을 띠어 혼동하기 쉽다. 그러나 NAVAREA의 목적은 항행경보 방송의 조정이고, 지문의 구역은 구조조정본부와 수색구조 서비스가 직접 연결된다는 점이 결정적이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의에 rescue co-ordination centre와 search and rescue services가 함께 나오면 Search and rescue region으로 판단한다. navigational warnings가 중심이면 NAVAREA, 위치 탐지용 장비이면 SART, 수색계획의 지리적 기준이면 Datum으로 구별한다.

암기 포인트

SRR은 구조본부가 담당하는 수색구조 구역, NAVAREA는 항행경보 구역, SART는 위치 탐지 장비, Datum은 수색의 기준점·선·구역이다.

NoteBase

문 3. 다음은 「IAMSAR Manual(INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL)」의 용어 정의이다. 아래의 설명이 가리키는 것으로 가장 옳은 것은?

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 SART

② EPIRB

③ GMDSS

④ DSC

정답 2번

출제 포인트

조난 사실을 수색·구조 기관에 알리고 조난 현장의 위치 확인을 돕는 선박 탑재 장비가 EPIRB임을 묻는 문제이다.

핵심 개념

EPIRB(Emergency Position-Indicating Radio Beacon)는 조난 시 신호를 송신하여 수색·구조 기관에 경보를 전달하고 조난 위치를 알리는 비상용 무선표지이다.
SART는 구조 세력이 생존정이나 조난 현장으로 접근하도록 위치 탐색을 돕는 장비이고, GMDSS는 여러 조난·안전 통신 수단을 포괄하는 체계이며, DSC는 디지털 부호로 특정 무선국을 선택 호출하는 통신 방식이다.

선지별 해설

① SART — X. SART를 제시한 것이 틀렸다. SART는 수색·구조 부대가 생존정 등의 위치로 접근하도록 레이더 또는 AIS 신호로 위치 탐색을 돕는 장비이다. 제시문의 경보 발신과 조난 위치 통보 기능에 해당하는 것은 EPIRB이다.
② EPIRB — O. 선박 등에 탑재되어 조난 신호를 송신하고, 수색·구조 기관에 조난을 알리며 조난 위치 확인을 가능하게 하는 장비이므로 제시문의 정의와 일치한다.
③ GMDSS — X. GMDSS를 하나의 장비로 본 것이 틀렸다. GMDSS는 Global Maritime Distress and Safety System, 즉 조난 경보와 해상 안전 통신을 수행하는 전 세계적 통신 체계이다. 제시문처럼 개별 비상 무선표지를 가리킬 때에는 EPIRB가 맞다.
④ DSC — X. DSC를 조난 위치를 알리는 탑재용 무선표지로 본 것이 틀렸다. DSC는 Digital Selective Calling, 즉 디지털 부호를 이용하여 무선국을 선택 호출하고 조난 경보 등을 전송하는 통신 방식이다. 제시문의 장비는 EPIRB이다.

NoteBase

오답 포인트

SART, EPIRB, DSC가 모두 GMDSS에서 활용되는 조난 관련 수단이라는 점이 함정이다. 제시문의 핵심은 ‘수색·구조 기관에 경보를 보낸다’와 ‘조난 위치를 알린다’이며, 두 기능을 수행하는 비상 무선표지가 EPIRB이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의에서 장비인지 통신 방식인지 전체 체계인지를 먼저 구분한다. 조난 경보와 위치 통보를 하는 비상표지는 EPIRB, 현장 접근을 위한 위치 탐색 장비는 SART, 디지털 선택 호출 방식은 DSC, 이들을 포괄하는 체계는 GMDSS로 판단한다.

암기 포인트

EPIRB는 조난 경보·위치 통보, SART는 현장 위치 탐색, DSC는 디지털 선택 호출, GMDSS는 전체 조난·안전 통신 체계이다.

NoteBase

문 4. 다음은 「IAMSAR Manual(INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL)」상 구조를 위한 기본적인 방법에 관한 것이다. <보기>의 빈칸에 들어갈 것으로 가장 옳지 않은 것은?

○ (㉠)
- Rudder hard over (in an “immediate action” situation, only to (㉡) of the casualty).
- After deviation from (㉢) by 250°, rudder to (㉣) and stopping manoeuvre to be initiated.

① ㉠ : Single turn

② ㉡ : the other side

③ ㉢ : the original course

④ ㉣ : midship position

정답 2번

출제 포인트

IAMSAR Manual의 Single turn에서 타를 돌리는 방향과 원침로 이탈 후의 조타·정지 절차를 정확히 연결하는 문제이다.

올바른 절차

1. Single turn을 실시한다.
2. 즉시 조치 상황에서는 조난자가 있는 쪽으로 타를 전타한다.
3. 원침로에서 250° 벗어난 뒤 타를 중앙으로 놓고 정지 조작을 시작한다.

이 순서에서는 먼저 조난자 쪽으로 선회하여 회수 항로에 진입하고, 원침로 대비 250° 이탈 시점에 타를 중앙으로 돌려 정지 조작으로 이어지는 것이 핵심이다.

NoteBase

선지별 해설

① O — ㉠은 Single turn이다. 제시된 '전타 → 원침로에서 250° 이탈 → 타 중앙 및 정지 조작'은 Single turn의 절차이다.

② X — 'the other side'가 틀린 표현이다. 즉시 조치 상황에서는 조난자의 반대쪽이 아니라 조난자가 있는 쪽, 즉 'the side of the casualty'로 타를 전타한다.

③ O — ㉡은 the original course이다. 선박이 처음 진행하던 원침로를 기준으로 250° 이탈했는지를 판단한다.

④ O — ㉢은 midship position이다. 원침로에서 250° 벗어난 시점에 타를 중앙 위치로 놓고 정지 조작을 시작한다.

오답 포인트

②의 other side는 조난자를 피하려는 표현처럼 보여 혼동하기 쉽다. 그러나 즉시 조치의 Single turn은 조난자가 있는 쪽으로 타를 전타하므로 other side가 아니라 the side가 맞다.

다시 나오면 이렇게 판단

Single turn은 '조난자 쪽으로 전타 → 원침로에서 250° 이탈 → 타 중앙 → 정지 조작'의 흐름으로 판단한다. 방향 표현에서는 the side of the casualty와 the other side를 구별한다.

암기 포인트

Single turn: casualty side, original course 250°, midship, stop이다.

NoteBase

문 5. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREG)」 Rule 12에 대한 내용이다. 빈칸에 가장 알맞은 단어들을 고르시오.

<보기>
○ When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows
- When both have wind on the same side, the vessel which is to (㉠) shall keep out of the way of the vessel which is to (㉡)

① ㉠: port, ㉡: starboard
② ㉠: starboard, ㉡: port
③ ㉠: windward, ㉡: leeward
④ ㉠: leeward, ㉡: windward

정답 3번

쟁점

이 문제는 같은 쪽에서 바람을 받는 두 범선이 충돌 위험을 안고 접근할 때 어느 선박이 피항하여야 하는지를 묻는다. 핵심은 windward와 leeward의 관계를 구별하는 것이다.

용어 풀이

windward는 바람이 불어오는 쪽인 풍상 측을, leeward는 바람이 불어가는 쪽인 풍하 측을 뜻한다. port는 좌현, starboard는 우현을 뜻하므로 풍상·풍하와는 구별된다.

핵심 구분

COLREG Rule 12(a)(ii)에 따르면 두 범선이 같은 쪽에서 바람을 받을 때 풍상 측(windward)에 있는 선박이 풍하 측(leeward)에 있는 선박의 진로를 피하여야 한다. 따라서 ㉠은 windward, ㉡은 leeward이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
port와 starboard는 각각 좌현과 우현을 뜻하며, 같은 쪽에서 바람을 받는 두 범선 사이의 피항 관계를 나타내는 빈칸에 들어갈 말이 아니다.
틀린 표현: ㉠ port, ㉡ starboard
올바른 표현: ㉠ windward, ㉡ leeward

② X
starboard와 port의 순서를 바꾸어도 좌현·우현의 구분일 뿐 풍상 선박과 풍하 선박의 관계를 설명하지 못한다.
틀린 표현: ㉠ starboard, ㉡ port
올바른 표현: ㉠ windward, ㉡ leeward

③ O
같은 쪽에서 바람을 받는 경우 풍상 측(windward)의 선박이 풍하 측(leeward)의 선박을 피하여야 한다는 Rule 12(a)(ii)의 문언과 일치한다.

④ X
풍상과 풍하의 위치를 반대로 배치하였다. 피항 의무를 지는 쪽은 leeward 선박이 아니라 windward 선박이다.
틀린 표현: ㉠ leeward, ㉡ windward
올바른 표현: ㉠ windward, ㉡ leeward

오답 포인트

①·②의 port와 starboard는 서로 다른 쪽에서 바람을 받는 상황과 혼동하게 만드는 표현이다. 제시문은 both have wind on the same side라고 하였으므로 좌현·우현보다 풍상·풍하 관계를 판단하여야 한다. ④는 windward와 leeward의 순서를 뒤집은 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

두 범선이 같은 쪽에서 바람을 받는 상황에서는 windward 선박이 피항선이고 leeward 선박이 유지선이라는 관계를 적용한다.

암기 포인트

같은 쪽 바람: windward가 피하고 leeward를 지킨다.

NoteBase

문 6. 다음 중 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases) 상 Message marker로 가장 옳지 않은 것은?

① Intention
② Suggest
③ Answer
④ Advice

정답 2번

출제 포인트

표준해사통신용어(SMCP)에서 통신의 목적을 미리 알리는 정식 Message marker를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Message marker는 뒤따르는 메시지의 기능과 발신 의도를 수신자가 즉시 파악하도록 메시지 앞에 붙이는 표준 표지어이다. 이 문항의 정식 표지어는 INTENTION, ANSWER, ADVICE이며, SUGGEST는 정식 Message marker가 아니다.

선지별 해설

① O — INTENTION은 발신자가 곧 취하려는 행동이나 의도를 알릴 때 사용하는 정식 Message marker이다.
② X — 틀린 표현은 Suggest이다. SUGGEST는 정식 Message marker 목록에 없으며, 권고나 제안의 기능을 나타낼 때에는 ADVICE라는 표지어를 사용한다.
③ O — ANSWER는 앞서 제시된 질문에 대한 응답임을 나타내는 정식 Message marker이다.
④ O — ADVICE는 수신자의 판단이나 행동에 영향을 주기 위한 권고임을 나타내는 정식 Message marker이다.

오답 포인트

일상 영어에서 suggest가 '제안하다'라는 뜻이므로 표준 표지어처럼 보이지만, SMCP는 일상적 유의어가 아니라 정해진 명칭만 사용한다. 권고·제안에 해당하는 정식 표지어는 SUGGEST가 아니라 ADVICE이다.

다시 나오면 이렇게 판단

보기의 단어가 자연스러운 해사영어 표현인지가 아니라 SMCP가 정한 고정 Message marker인지 확인한다. 의도는 INTENTION, 응답은 ANSWER, 권고는 ADVICE로 대응시킨다.

암기 포인트

의도 INTENTION, 응답 ANSWER, 권고 ADVICE이며, SUGGEST는 표지어가 아니다.

NoteBase

문 7. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREG)」 Rule 18에 대한 내용이다. 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

<보기>
(____) when underway shall, so far as possible, keep out of the way of:
(i) a vessel not under command
(ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre

① A stand-on vessel
② A vessel engaged in fishing
③ A give-way vessel
④ A vessel aground

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 18(c)가 조종불능선과 조종제한선을 피해야 할 선박을 어떻게 정하는지에 관한 문제이다. 핵심은 항행 중인 어로종사선의 피항 의무를 식별하는 것이다.

용어 풀이

어로종사선(a vessel engaged in fishing)은 그물·낚싯줄·트롤망 등으로 조종능력이 제한되는 어구를 사용하여 어로 작업을 하는 선박이다. 항행 중(underway)은 정박 중이거나 육안에 계류 중이거나 좌초된 상태가 아닌 것을 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 18(c)에 따르면 항행 중인 어로종사선은 가능한 한 조종불능선과 조종제한선을 피해야 한다. 따라서 빈칸에는 선박 사이의 관계에서 정해지는 일반적 역할인 유지선(stand-on vessel)이나 피항선(give-way vessel)이 아니라 구체적인 선박 종류인 ‘A vessel engaged in fishing’이 들어간다.

NoteBase

선지별 해설

① X — A stand-on vessel은 상대 선박이 피항해야 할 때 원칙적으로 침로와 속력을 유지하는 선박을 가리키므로 Rule 18(c)의 빈칸에 해당하지 않는다. 틀린 표현: A stand-on vessel → 올바른 표현: A vessel engaged in fishing
② O — Rule 18(c)는 'A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of' a vessel not under command and a vessel restricted in her ability to manoeuvre라고 규정한다.
③ X — A give-way vessel은 다른 선박을 피하도록 정해진 선박의 일반적 역할을 가리키며, 이 조항이 빈칸에서 특정하는 선박 종류가 아니다. 틀린 표현: A give-way vessel → 올바른 표현: A vessel engaged in fishing
④ X — A vessel aground는 좌초선이며, COLREG상 underway의 정의에서 제외되므로 'when underway'와 결합하는 이 빈칸에 들어갈 수 없다. 틀린 표현: A vessel aground → 올바른 표현: A vessel engaged in fishing

오답 포인트

'keep out of the way'라는 문구만 보고 ③의 give-way vessel을 고르기 쉽다. 그러나 빈칸 뒤 문장은 피항선의 뜻을 묻는 정의문이 아니라 Rule 18(c)가 피항 의무를 부과하는 구체적인 선박 종류를 묻는다.

다시 나오면 이렇게 판단

Rule 18의 책임 순서를 확인할 때 빈칸 뒤의 상대 선박 목록을 본다. 조종불능선과 조종제한선만 나열되고 주어에 'when underway'와 'so far as possible'이 붙으면 Rule 18(c)의 어로종사선이다.

암기 포인트

항행 중 어로종사선은 가능한 한 조종불능선과 조종제한선을 피한다.

NoteBase

문 8. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREG)」 Rule 19에 대한 내용이다. 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
○ A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:
- An alteration of course to (_____) for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken

① starboard
② port
③ windward
④ leeward

정답 2번

쟁점

이 문제는 제한시계에서 레이더만으로 다른 선박을 탐지한 경우 피해야 할 변침 방향에 관한 문제이다. 핵심은 정횡 전방의 선박에 대해서는 추월당하는 선박인 경우를 제외하고 좌현 변침을 피한다는 원칙이다.

용어 풀이

port = 좌현, starboard = 우현, windward = 풍상측, leeward = 풍하측이다.
forward of the beam은 자선의 정횡보다 앞쪽을 뜻하고, alteration of course는 변침을 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 19(d)(i)에 따르면 레이더만으로 탐지한 다른 선박과 근접상태 또는 충돌 위험이 있어 변침으로 피항할 때, 정횡 전방의 선박에 대한 좌현 변침은 가능한 한 피해야 한다. 다만 그 선박이 추월당하는 선박이면 이 제한의 예외가 된다. 따라서 빈칸에는 port가 들어간다.

NoteBase

선지별 해설

① starboard X
우현을 뜻한다. Rule 19(d)(i)가 정횡 전방의 선박에 대해 피하도록 정한 방향은 우현이 아니라 좌현이다.
틀린 표현: starboard
올바른 표현: port

② port O
좌현을 뜻한다. 조문은 추월당하는 선박인 경우를 제외하고 정횡 전방의 선박에 대한 alteration of course to port를 가능한 한 피하도록 규정한다.

③ windward X
풍상측을 뜻하는 말로, 해당 조문의 변침 방향인 좌현을 나타내지 않는다.
틀린 표현: windward
올바른 표현: port

④ leeward X
풍하측을 뜻하는 말로, 해당 조문의 변침 방향인 좌현을 나타내지 않는다.
틀린 표현: leeward
올바른 표현: port

오답 포인트

①의 starboard와 ②의 port는 선박의 좌우 방향이고, ③의 windward와 ④의 leeward는 바람을 기준으로 한 방향이다. 이 문항은 일반적인 피항 방향을 묻는 것이 아니라 Rule 19(d)(i)의 문언인 alteration of course to port를 정확히 묻는다.

다시 나오면 이렇게 판단

제한시계·레이더 단독 탐지·정횡 전방이라는 조건이 함께 나오면, 추월당하는 선박이라는 예외가 없는 한 피해야 할 변침은 좌현 변침이므로 port를 선택한다.

암기 포인트

Rule 19: forward of the beam → avoid alteration to port, except when overtaking.

NoteBase

문 9. 다음 중 「IAMSAR Manual(INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL)」의 부채꼴 수색(VS)에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

① Most effective when the position of the search object is accurately known and the search area is small.

② Used to search a circular area centred on a datum point.

③ For vessels, the search pattern radius is usually between 2 NM and 5 NM, and each turn is 120°, normally turned to starboard.

④ Search legs are parallel to each other and to the long sides of the sub-area.

정답 4번

출제 포인트

IAMSAR Manual의 부채꼴 수색(VS)이 언제 사용되며 수색 경로가 어떤 모양으로 구성되는지를 묻는 문제이다.

핵심 개념

부채꼴 수색(VS)은 수색 목표물의 위치를 비교적 정확히 알고 수색 구역이 작을 때, 기준점(datum)을 중심으로 원형 구역을 여러 부채꼴 구간으로 나누어 수색하는 방식이다. 각 수색 구간은 기준점 부근을 반복하여 지나며 120°씩 방향을 바꾼다. 반면 평행선 수색(PS)은 수색 구간들이 서로 평행하고 소구역의 긴 변과도 평행하도록 배치된다.

선지별 해설

① O — 수색 목표물의 위치를 정확히 알고 수색 구역이 작을 때 부채꼴 수색의 효과가 가장 크다는 설명이다.
② O — 부채꼴 수색은 기준점을 중심으로 한 원형 구역을 수색하는 방식이라는 설명이다.
③ O — 선박이 수행하는 부채꼴 수색은 통상 수색 반경을 2 NM에서 5 NM로 잡고, 각 구간에서 120°씩 우현으로 변침한다는 설명이다.
④ X — 틀린 표현은 ‘수색 구간들이 서로 평행하고 소구역의 긴 변과도 평행하다’는 부분이다. 이는 부채꼴 수색이 아니라 평행선 수색(PS)의 특징이다. 부채꼴 수색에서는 수색 구간이 기준점을 중심으로 방사형 부채꼴을 이루도록 구성된다고 고쳐야 한다.

오답 포인트

④는 실제 수색 방식에 쓰이는 자연스러운 문장이라 부채꼴 수색의 특징처럼 보이지만, ‘parallel’과 ‘long sides’가 평행선 수색을 가리키는 결정적 표현이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

기준점을 중심으로 120°씩 방향을 바꾸고 원형 구역을 훑으면 부채꼴 수색으로 판단한다. 서로 평행한 수색 구간이 소구역의 긴 변을 따라 배열되면 평행선 수색으로 판단한다.

암기 포인트

VS는 datum 중심·120° 변침, PS는 평행한 수색 구간이다.

NoteBase

문 10. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREG)」 Rule 10에 대한 내용이다. 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
A vessel shall so far as practicable avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross on a heading as nearly as practicable at ( ) angles to the general direction of traffic flow.

① acute
② slight
③ right
④ obtuse

정답 3번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 10의 통항분리방식에서 선박이 통항로를 횡단할 때 취해야 하는 각도를 묻는다. 핵심은 통항로를 횡단하는 경우와 통항로에 합류하거나 이탈하는 경우의 각도 기준을 구별하는 것이다.

용어 풀이

traffic lane은 선박이 정해진 일반 교통 흐름을 따라 항행하도록 구분된 통항로이다. right angles는 직각, 즉 90 °를 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 10(c)에 따르면 선박은 가능한 한 통항로 횡단을 피해야 하지만, 부득이하게 횡단할 때에는 일반적인 교통 흐름의 방향에 가능한 한 직각으로 횡단해야 한다. 직각에 가깝게 횡단하면 다른 선박이 횡단선의 의도와 침로를 쉽게 파악할 수 있고 통항로를 짧은 시간에 통과할 수 있다. 반면 통항로의 측면에서 합류하거나 이탈할 때에는 일반적인 교통 흐름의 방향에 가능한 한 작은 각도를 이루는 것이 원칙이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — acute는 예각을 뜻한다. 통항로를 횡단할 때 요구되는 각도는 예각이 아니라 직각이다. 틀린 표현: acute angles → 올바른 표현: right angles.
② X — slight는 작은 정도의 각도를 뜻하므로 횡단 기준에 맞지 않는다. 작은 각도는 통항로 측면에서 합류하거나 이탈할 때의 기준과 관련되고, 횡단할 때에는 직각에 가깝게 진행한다. 틀린 표현: slight angles → 올바른 표현: right angles.
③ O — right angles는 직각을 뜻한다. Rule 10(c)의 문구는 'at right angles to the general direction of traffic flow'이므로 빈칸에 정확히 들어간다.
④ X — obtuse는 둔각을 뜻한다. 둔각으로 비스듬히 횡단하는 것이 아니라 일반적인 교통 흐름의 방향에 직각으로 횡단해야 한다. 틀린 표현: obtuse angles → 올바른 표현: right angles.

오답 포인트

②의 slight를 고르면 통항로 횡단과 측면 합류·이탈의 기준을 혼동한 것이다. 횡단은 right angles이고, 측면 합류·이탈은 가능한 한 작은 각도이다.

다시 나오면 이렇게 판단

Rule 10에서 crossing traffic lanes가 나오면 일반적인 교통 흐름에 직각으로 횡단하는 규칙을 적용한다. joining or leaving from the side가 나오면 작은 각도를 이루는 규칙과 구별한다.

암기 포인트

통항로 횡단은 직각(right angles), 측면 합류·이탈은 작은 각도이다.

NoteBase

문 11. 다음은 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases)에서 VHF Communication을 긴급한 순서대로 나열한 것이다. 가장 옳은 것은?

① MAYDAY - PAN-PAN - SECURITE - Pilot request

② MAYDAY - SECURITE - PAN-PAN - Pilot request

③ Pilot request - PAN-PAN - SECURITE - MAYDAY

④ Pilot request - SECURITE - MAYDAY - PAN-PAN

정답 1번

출제 포인트

표준해사통신용어에서 조난·긴급·안전·일반 업무 통신의 우선순위를 구별하는 문제이다.

올바른 순서

MAYDAY → PAN-PAN → SECURITE → Pilot request
MAYDAY는 중대하고 임박한 위험에서 즉각적인 구조를 요청하는 조난 통신이고, PAN-PAN은 긴급하지만 조난 단계에는 이르지 않은 긴급 통신이다. SECURITE는 항행 또는 기상 등에 관한 중요한 안전 통신이며, Pilot request는 도선사를 요청하는 일반 업무 통신이므로 이들보다 뒤에 놓인다.

선지별 해설

① O — 조난 통신 MAYDAY, 긴급 통신 PAN-PAN, 안전 통신 SECURITE, 일반 업무인 Pilot request의 순서로 긴급도가 낮아지므로 옳다.
② X — 틀린 부분은 SECURITE를 PAN-PAN보다 앞에 둔 것이다. 올바르게는 긴급 통신인 PAN-PAN이 안전 통신인 SECURITE보다 먼저이므로 MAYDAY → PAN-PAN → SECURITE → Pilot request이다.
③ X — 틀린 부분은 일반 업무인 Pilot request를 맨 앞에 두고 조난 통신 MAYDAY를 맨 뒤에 둔 것이다. 올바르게는 MAYDAY가 가장 먼저이고 Pilot request가 가장 뒤이므로 MAYDAY → PAN-PAN → SECURITE → Pilot request이다.
④ X — 틀린 부분은 Pilot request를 맨 앞에 두고 MAYDAY와 PAN-PAN의 선후도 뒤바꾼 것이다. 올바르게는 MAYDAY → PAN-PAN → SECURITE → Pilot request이다.

오답 포인트

PAN-PAN과 SECURITE를 모두 긴급한 호출로 뭉뚱그리면 ②처럼 순서를 바꾸기 쉽다. 생명·선박의 중대하고 임박한 위험을 알리는 MAYDAY가 최우선이고, 긴급 통신 PAN-PAN이 안전 정보 통신 SECURITE보다 우선한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

통신 표지를 조난(distress) → 긴급(urgency) → 안전(safety) → 일반 업무(routine)의 단계로 분류한 뒤 순서를 정한다.

암기 포인트

메이데이-팬팬-세큐리테-일반 업무 순으로 우선순위가 낮아진다.

NoteBase

문 12. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREG)」 Rule 35(Sound signals in restricted visibility)에 대한 내용이다. 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>

A power–driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than (㉠) (㉡) in succession with an interval of about 2 seconds between them.

① ㉠: 1 minute, ㉡: one prolonged blast

② ㉠: 1 minute, ㉡: two prolonged blasts

③ ㉠: 2 minutes, ㉡: one prolonged blast

④ ㉠: 2 minutes, ㉡: two prolonged blasts

정답 4번

쟁점

이 문제는 제한시계에서 물에 대하여 진행하지 않고 정지해 있는 동력선의 무중신호에 관한 문제이다. 핵심은 신호의 반복 간격과 장음의 횟수를 함께 구별하는 것이다.

용어 풀이

underway but stopped and making no way through the water는 선박이 정박·좌초 상태는 아니지만 물에 대하여 전진하지 않고 정지해 있는 상태를 뜻한다. prolonged blast는 장음이다.

핵심 구분

COLREG Rule 35(b)에 따르면 이러한 동력선은 2분을 넘지 않는 간격으로 장음 2회를 연속하여 울리고, 두 장음 사이에는 약 2초의 간격을 둔다. 따라서 ㉠은 2 minutes, ㉡은 two prolonged blasts이다. 물에 대하여 진행 중인 동력선이 같은 2분 이내의 간격으로 장음 1회를 울리는 Rule 35(a)와 구별된다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- 1 minute와 one prolonged blast가 모두 틀리다. 정지하여 물에 대하여 진행하지 않는 동력선은 2분을 넘지 않는 간격으로 장음 2회를 울린다.
- 틀린 표현: 1 minute, one prolonged blast
- 올바른 표현: 2 minutes, two prolonged blasts

② X
- 장음 2회는 맞지만 반복 간격 1 minute가 틀리다. 반복 간격은 2분을 넘지 않아야 한다.
- 틀린 표현: 1 minute
- 올바른 표현: 2 minutes

③ X
- 반복 간격 2 minutes는 맞지만 one prolonged blast가 틀리다. 정지하여 물에 대하여 진행하지 않는 동력선은 장음 2회를 연속하여 울린다.
- 틀린 표현: one prolonged blast
- 올바른 표현: two prolonged blasts

④ O
- 2분을 넘지 않는 간격으로 장음 2회를 연속하여 울리므로 Rule 35(b)의 내용과 일치한다. 두 장음 사이의 간격은 약 2초이다.

오답 포인트

장음 사이의 약 2초를 신호 전체의 반복 간격과 혼동하거나, 물에 대하여 진행 중인 동력선의 장음 1회 신호를 정지한 동력선에도 적용하기 쉽다. 이 문항의 ③은 반복 간격만 맞고 장음 횟수가 틀린 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

제한시계의 동력선 문제에서는 먼저 물에 대하여 진행 중인지 정지해 있는지를 확인한다. 진행 중이면 2분 이내마다 장음 1회이고, 정지하여 물에 대하여 진행하지 않으면 2분 이내마다 장음 2회이며 두 장음 사이는 약 2초이다.

암기 포인트

제한시계 동력선은 진행하면 2분·장음 1회, 정지하면 2분·장음 2회이다.

NoteBase

문 13. 다음 <보기> 중 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases)에서 규정하는 VTS의 '정보제공서비스' 범위에 해당하는 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Navigational warnings
㉡ Navigational information
㉢ Meteorological warnings
㉣ Traffic information
㉤ Hydrographic information

① 1개
② 3개
③ 5개
④ 없음

정답 3번

출제 포인트

IMO 표준해사통신용어에서 VTS가 제공하는 정보제공서비스의 세부 범위를 구분하고, <보기>의 해당 항목 수를 세는 문제이다.

핵심 개념

VTS 정보제공서비스는 선박이 안전하게 항해하도록 관측된 사실과 필요한 안전 정보를 제공하는 서비스이다. IMO 표준해사통신용어의 VTS 정보제공서비스 항목에는 Navigational warnings(항행 경보), Navigational information(항행 정보), Traffic information(교통 정보), Hydrographic information(수로 정보), Meteorological warnings(기상 경보)가 모두 포함된다. 따라서 ㉠부터 ㉤까지 5개가 전부 해당한다.

선지별 해설

① X — '1개'가 틀린 표현이다. ㉠부터 ㉤까지 모두 정보제공서비스 범위이므로 올바른 개수는 5개이다.
② X — '3개'가 틀린 표현이다. 항행 경보·항행 정보·기상 경보뿐 아니라 교통 정보와 수로 정보도 포함되므로 올바른 개수는 5개이다.
③ O — ㉠ Navigational warnings, ㉡ Navigational information, ㉢ Meteorological warnings, ㉣ Traffic information, ㉤ Hydrographic information이 모두 포함되므로 5개가 맞다.
④ X — '없음'이 틀린 표현이다. 제시된 5개가 전부 정보제공서비스에 해당하므로 올바르게는 '5개'이다.

NoteBase

오답 포인트

‘warning’이 들어간 항목은 별도의 경고 서비스이고 ‘information’이 들어간 항목만 정보제공서비스라고 오해하기 쉽다. 그러나 SMCP의 Information service 아래에는 항행·기상 경보도 세부 항목으로 함께 규정되어 있다.

다시 나오면 이렇게 판단

VTS 정보제공서비스의 범위를 물으면 명칭에 information이 있는지 여부만 보지 않고, SMCP의 Information service 하위 분류인지 판단한다. 항행 경보·항행 정보·교통 정보·수로 정보·기상 경보는 모두 포함된다.

암기 포인트

VTS 정보제공서비스에는 항행·교통·수로·기상 정보뿐 아니라 항행 경보와 기상 경보도 포함된다.

NoteBase

문 14. 다음 중 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases) 상 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

The distress traffic controlling station/other stations may impose radio silence on any (㉠) by using the term: “Seelonce (㉡)” unless the latter have messages about the distress.

① ㉠: interfering station, ㉡: Mayday/Distress

② ㉠: related station, ㉡: PAN-PAN

③ ㉠: interfering station, ㉡: All stations

④ ㉠: related station, ㉡: Warning

정답 1번

출제 포인트

조난 통신을 방해하는 무선국의 침묵을 명령할 때 사용하는 대상 표현과 표준 용어를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

interfering station은 조난 통신을 방해하는 무선국이다. 조난 통신 통제국은 ‘Seelonce Mayday’를 사용하고, 조난 선박 부근의 다른 무선국은 ‘Seelonce Distress’를 사용하여 방해 무선국에 무선 침묵을 명할 수 있다. 다만 그 방해 무선국이 해당 조난에 관한 통보를 하는 경우는 제외된다. PAN-PAN은 긴급 통신을 알리는 신호이지 조난 통신 중 무선 침묵을 명하는 표현이 아니다.

선지별 해설

① O — ㉠에는 조난 통신을 방해하는 ‘interfering station’이 들어간다. ㉡에는 통제국이 사용하는 ‘Mayday’와 다른 무선국이 사용하는 ‘Distress’가 각각 들어가므로 두 빈칸이 모두 맞는다.
② X — ‘related station’과 ‘PAN-PAN’이 모두 틀렸다. 올바르게는 ㉠ ‘interfering station’, ㉡ ‘Mayday/Distress’이다. PAN-PAN은 긴급 신호이다.
③ X — ㉠ ‘interfering station’은 맞지만 ㉡ ‘All stations’가 틀렸다. 올바르게는 ㉡ ‘Mayday/Distress’이다. ‘All stations’는 모든 무선국을 부르는 수신 대상 표현일 뿐, 이 문장의 무선 침묵 명령어를 완성하지 못한다.
④ X — ‘related station’과 ‘Warning’이 모두 틀렸다. 올바르게는 ㉠ ‘interfering station’, ㉡ ‘Mayday/Distress’이다. ‘Warning’은 이 상황에서 규정된 Seelonce 결합어가 아니다.

오답 포인트

‘other stations’가 지문에 제시되어 있어 ㉠을 ‘related station’으로 고르기 쉽지만, 침묵 명령의 대상은 관계된 무선국이 아니라 조난 통신을 방해하는 무선국이다. 또한 PAN-PAN은 긴급 신호이고, Seelonce 뒤에는 발신 주체에 따라 Mayday 또는 Distress가 붙는다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 침묵 명령의 대상을 확인하면 ㉠은 interfering station으로 결정된다. 다음으로 발신 주체가 조난 통신 통제국이면 Seelonce Mayday, 그 밖의 무선국이면 Seelonce Distress로 구별한다.

암기 포인트

방해국은 interfering station, 통제국은 Seelonce Mayday, 다른 무선국은 Seelonce Distress이다.

NoteBase

문 15. 다음 <보기>는 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」의 5장 항해안전에 대한 내용이다. 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
( ) contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and protection of the marine environment, adjacent shore areas, work sites and offshore installations from possible adverse effects of maritime traffic.

① Life-saving signals
② Port state control
③ Vessel traffic services
④ Automatic identification system

정답 3번

쟁점

이 문제는 SOLAS 제5장 제12규칙의 문장에서 해상교통관제서비스에 해당하는 영어 명칭을 찾는 문제이다. 핵심은 안전한 항해와 효율적인 교통 흐름, 해양환경 보호에 기여하는 서비스가 무엇인지 구별하는 것이다.

용어 풀이

Vessel traffic services(VTS)는 항만이나 수로 등에서 선박의 움직임을 관찰하고 필요한 정보와 항행 지원을 제공하여 선박 교통의 안전성과 효율성을 높이는 육상 기반 서비스이다.

핵심 구분

SOLAS 제5장 제12규칙 제1항은 'Vessel traffic services (VTS) contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and protection of the marine environment …'라고 규정한다. 따라서 빈칸에는 복수 주어인 Vessel traffic services가 들어간다. 보기의 뜻은 '선박교통관제서비스는 해상 인명 안전, 항행의 안전성과 효율성, 그리고 해상교통의 악영향으로부터 해양환경·인접 연안·작업장·해양시설을 보호하는 데 기여한다'이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — Life-saving signals는 조난·구조 상황에서 사용하는 인명구조 신호를 뜻하므로, 선박 교통의 안전성과 효율성 및 해양환경 보호에 기여하는 서비스의 명칭이 아니다. 틀린 표현: Life-saving signals → 올바른 표현: Vessel traffic services
② X — Port state control은 항만국이 외국 선박의 국제협약 준수 여부를 점검하는 항만국통제를 뜻하므로, SOLAS 제5장 제12규칙의 빈칸에 해당하지 않는다. 틀린 표현: Port state control → 올바른 표현: Vessel traffic services
③ O — Vessel traffic services는 SOLAS 제5장 제12규칙에 제시된 문구와 정확히 일치하며, 뒤의 복수 동사 contribute와도 호응한다.
④ X — Automatic identification system은 선박의 식별정보·위치·침로 등을 자동으로 송수신하는 선박자동식별시스템이므로, 이 문장에서 말하는 육상 기반 교통관제서비스가 아니다. 틀린 표현: Automatic identification system → 올바른 표현: Vessel traffic services

오답 포인트

‘safety of life at sea’만 보고 ①을 고르거나, 항해 안전과 관련된 장비라는 이유로 ④를 고르기 쉽다. 그러나 문장의 핵심 단서는 safety and efficiency of navigation과 adverse effects of maritime traffic이다. 이는 개별 신호나 장비가 아니라 선박 교통 전체를 관리하는 VTS의 기능을 설명한다.

다시 나오면 이렇게 판단

문장에 선박 교통의 안전·효율, 해양환경 보호, 인접 연안과 해양시설 보호가 함께 제시되면 Vessel traffic services를 연결한다. 또한 contribute라는 복수 동사가 복수형 services와 호응하는지도 확인한다.

암기 포인트

VTS = vessel traffic의 안전·효율·환경 보호를 담당하는 교통관제서비스이다.

NoteBase

문 16. 다음 중 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases)의 뜻으로 가장 옳지 않은 것은?

① Are you underway? : 귀선은 항해중인가?

② Do you have any list? : 귀선은 횡경사가 있는가?

③ Are you on even keel? : 귀선은 등흘수인가?

④ What is your freeboard? : 귀선의 흘수는 얼마인가?

정답 4번

출제 포인트

표준해사통신용어에서 선박의 운항 상태와 자세를 나타내는 underway, list, even keel, freeboard의 뜻을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

underway는 선박이 닻을 내리지 않고 육상에 계류되지도 않으며 좌초되지도 않은 항해 상태를 뜻한다.
list는 좌현 또는 우현으로 기운 횡경사를 뜻한다.
even keel은 선수 흘수와 선미 흘수가 같은 등흘수 상태를 뜻한다.
freeboard는 수면에서 건현갑판의 갑판선까지의 수직거리인 건현을 뜻하며, 수면에서 선체 최하부까지의 깊이인 흘수와 다르다.

선지별 해설

① O — ‘Are you underway?’는 선박이 항해 상태에 있는지를 묻는 표현이므로 ‘귀선은 항해 중인가?’라는 뜻이 맞다.
② O — ‘Do you have any list?’에서 list는 선박이 좌현이나 우현으로 기운 횡경사를 뜻하므로 제시된 해석이 맞다.
③ O — ‘Are you on even keel?’은 선수와 선미의 흘수가 같은 등흘수 상태인지를 묻는 표현이므로 제시된 해석이 맞다.
④ X — 틀린 부분은 freeboard를 ‘흘수’로 해석한 것이다. freeboard는 ‘건현’이므로 ‘귀선의 건현은 얼마인가?’로 고쳐야 한다.

오답 포인트

④의 freeboard와 draught는 모두 수면을 기준으로 재는 선박 치수여서 혼동하기 쉽다. freeboard는 수면 위쪽의 건현이고, draught는 수면 아래쪽의 흘수이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

선박 치수 표현에서는 waterline을 기준으로 위쪽 높이를 묻는 freeboard와 아래쪽 깊이를 묻는 draught를 먼저 구별한다. 자세 표현에서는 좌우 기울기는 list, 선수·선미 흘수가 같은 상태는 even keel로 판단한다.

암기 포인트

freeboard는 수면 위 건현, draught는 수면 아래 흘수이다. list는 좌우 기울기, even keel은 선수·선미 등흘수이다.

NoteBase

문 17. 다음 중 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases) 상 용어의 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

① Reporting point : A mark or position at which a vessel is required to report to the local VTS-station to establish its position.

② Traffic clearance : VTS authorization for a vessel to proceed under conditions specified.

③ Manoeuvring speed : A vessel's reduced speed in circumstances where it may be required to use the engines at short notice.

④ ITZ : Area controlled by a VTS-Centre or VTS-station.

정답 4번

출제 포인트

표준해사통신용어에서 Reporting point, Traffic clearance, Manoeuvring speed, ITZ의 정확한 뜻을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Reporting point는 선박이 현지 VTS-station에 보고하여 자선의 위치를 알리도록 정해진 표지 또는 위치이다.
Traffic clearance는 VTS가 지정한 조건에 따라 선박이 항행하도록 내리는 허가이다.
Manoeuvring speed는 짧은 시간 안에 기관을 사용해야 할 수 있는 상황에서 유지하는 감속된 속력이다.
ITZ는 Inshore Traffic Zone의 약어로, 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이에 지정된 구역이다. 반면 VTS-Centre 또는 VTS-station이 관제하는 구역은 VTS area이다.

선지별 해설

① O — Reporting point는 선박이 현지 VTS-station에 보고하여 위치를 확인하도록 정해진 표지 또는 위치이므로 옳다.
② O — Traffic clearance는 VTS가 지정한 조건에 따라 선박의 진행을 허가하는 것이므로 옳다.
③ O — Manoeuvring speed는 필요할 때 기관을 즉시 사용할 수 있도록 선박이 감속하여 운항하는 속력이므로 옳다.
④ X — 틀린 부분은 'ITZ : Area controlled by a VTS-Centre or VTS-station'이다. 이 설명은 VTS area에 해당한다. 올바르게는 ITZ가 Inshore Traffic Zone이며, 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이에 지정된 구역이다.

오답 포인트

④는 VTS가 관제하는 구역이라는 그럴듯한 설명을 ITZ에 붙인 것이 함정이다. 'Area controlled by a VTS-Centre or VTS-station'은 ITZ가 아니라 VTS area의 정의이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

약어를 먼저 원래 명칭으로 풀어 구별한다. ITZ는 Inshore Traffic Zone이므로 해안과 통항분리방식 사이의 연안통항대이고, VTS가 관제하는 범위를 묻는 표현은 VTS area에 대응한다.

암기 포인트

ITZ는 연안통항대, VTS area는 VTS 관제구역이다.

NoteBase

문 18. 다음 <보기>는 「해양법에 관한 국제연합 협약 (UNCLOS)」 Article 27에 대한 내용이다. 영해를 통항하고 있는 외국선박에 대해 사람을 체포하거나 수사를 할 수 있는 경우에 대해 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>

㉠ if the consequences of the crime extend to the coastal State

㉡ if the crime is of a kind to disturb the peace of the country or the good order of the territorial sea

㉢ if the assistance of the local authorities has been requested by the master of the ship or by a diplomatic agent or consular officer of the flag State

㉣ if such measures are necessary for the suppression of illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances

① 없음

② 1개

③ 3개

④ 4개

정답 4번

쟁점

이 문제는 영해를 통항하는 외국선박 안에서 범죄가 발생한 경우 연안국이 체포·수사 등 형사관할권을 행사할 수 있는 예외 사유에 관한 문제이다. 핵심은 UNCLOS 제27조 제1항의 네 가지 예외를 정확히 확인하는 것이다.

용어 풀이

연안국의 형사관할권 = 연안국이 자국 영해를 통항하는 외국선박에서 사람을 체포하거나 선내 범죄를 수사하는 권한이다.

핵심 구분

원칙적으로 연안국은 영해를 통항하는 외국선박에서 그 통항 중 선내에서 발생한 범죄를 이유로 사람을 체포하거나 수사하지 않는다. 다만 UNCLOS 제27조 제1항은 ㉠ 범죄의 결과가 연안국에 미치는 경우, ㉡ 범죄가 연안국의 평온이나 영해의 선량한 질서를 교란하는 종류인 경우, ㉢ 선장 또는 기국의 외교관·영사가 현지 당국의 협조를 요청한 경우, ㉣ 마약이나 향정신성 물질의 불법거래를 진압하기 위해 조치가 필요한 경우를 예외로 규정한다. 따라서 ㉠부터 ㉣까지 모두 옳고, 옳은 것은 4개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ‘없음’은 틀리다. ㉠·㉡·㉢·㉣은 모두 UNCLOS 제27조 제1항이 정한 형사관할권 행사의 예외 사유이다. 올바른 표현은 ‘4개’이다.
② X — ‘1개’는 틀리다. 범죄 결과의 연안국 파급, 평온·선량한 질서의 교란, 선장 등 요청, 마약류 불법거래 진압 필요의 네 사유가 모두 인정된다. 올바른 표현은 ‘4개’이다.
③ X — ‘3개’는 틀리다. 보기 중 제외되는 항목이 없으므로 옳은 항목은 세 개가 아니라 네 개이다. 올바른 표현은 ‘4개’이다.
④ O — ‘4개’가 맞다. ㉠은 제27조 제1항 (a), ㉡은 (b), ㉢은 (c), ㉣은 (d)에 각각 대응한다.

오답 포인트

㉢의 협조 요청 주체를 선장만으로 좁히거나, ㉣의 마약류 불법거래 진압 사유를 빠뜨리면 3개로 잘못 계산하기 쉽다. 협조 요청은 선장뿐 아니라 기국의 외교관 또는 영사도 할 수 있다.

다시 나오면 이렇게 판단

통항 중 외국선박의 선내 범죄에는 연안국 형사관할권 불행사가 원칙이다. 예외는 ‘연안국에 결과 파급, 평온·질서 교란, 선장·기국 외교관·영사의 요청, 마약류 불법거래 진압 필요’의 네 갈래로 판단한다.

암기 포인트

UNCLOS 제27조의 네 예외는 ‘결과·질서·요청·마약’이다.

NoteBase

문 19. 다음 <보기>는 「해양법에 관한 국제연합 협약(UNCLOS)」 Article 39의 통과통항 중인 선박의 의무에 대한 내용들을 나열한 것이다. 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ proceed without delay through or over the strait
㉡ comply with generally accepted international regulations, procedures and practices for the prevention, reduction and control of pollution from ships
㉢ the carrying out of research on survey activities
㉣ refrain from any activities other than those incident to their normal modes of continuous and expeditious transit unless rendered necessary by force majeure or by distress

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 3번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제39조가 정한 통과통항 중 선박의 의무를 판별하는 문제이다. 핵심은 제39조의 의무와 제40조의 연구·측량 활동 제한을 구별하는 것이다.

용어 풀이

통과통항은 국제항행에 이용되는 해협을 계속적이고 신속하게 통과하기 위한 항행·상공비행의 자유를 행사하는 제도이다.

핵심 구분

㉠ O: 선박과 항공기는 해협을 지체 없이 통과하거나 상공 비행하여야 한다.
㉡ O: 통과통항 중인 선박은 선박 오염의 방지·경감·통제를 위하여 일반적으로 수락된 국제규칙·절차·관행을 준수하여야 한다.
㉢ X: ‘the carrying out of research on survey activities’는 제39조가 열거한 의무가 아니다. 연구 또는 측량 활동은 제40조의 사항이며, 외국 선박은 해협 연안국의 사전 허가 없이 그러한 활동을 수행할 수 없다.
㉣ O: 불가항력이나 조난으로 필요한 경우가 아니면 계속적이고 신속한 통과의 통상적 방식에 부수하지 않는 활동을 삼가야 한다.
따라서 옳은 것은 ㉠, ㉡, ㉣의 3개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
옳은 내용은 ㉠ 하나가 아니라 ㉠, ㉡, ㉣의 3개이다.
틀린 표현: 1개
올바른 표현: 3개

② X
㉠과 ㉡뿐 아니라 ㉣도 제39조의 의무에 해당하므로 옳은 내용은 2개가 아니다.
틀린 표현: 2개
올바른 표현: 3개

③ O
㉠, ㉡, ㉣이 옳고 ㉢만 제39조의 의무에 해당하지 않으므로 옳은 내용은 3개이다.

④ X
㉢은 제39조의 의무가 아니므로 네 항목이 모두 옳은 것은 아니다.
틀린 표현: 4개
올바른 표현: 3개

오답 포인트

㉢의 연구·측량 활동이라는 해양법 용어만 보고 제39조의 통과통항 의무로 포함하기 쉽다. 그러나 제39조는 지체 없는 통과, 통상적 통과 방식 외 활동의 자제, 해상안전 및 선박오염 관련 국제규칙 준수 등을 정하고, 연구·측량 활동의 사전 허가 제한은 제40조가 별도로 정한다.

다시 나오면 이렇게 판단

제39조 문언에 직접 해당하는지를 먼저 확인한다. 지체 없는 통과, 계속적·신속한 통과의 통상적 방식, 해상안전, 선박오염 방지는 제39조로 판단하고, 연구·측량 활동은 제40조의 별도 제한으로 구분한다.

암기 포인트

제39조는 신속한 통과와 안전·오염 준수, 제40조는 연구·측량의 사전 허가이다.

NoteBase

문 20. 다음은 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREG)」에 대한 내용이다. <보기>의 Rule로 가장 옳은 것은?

<보기>
When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

① Head-on situation
② Crossing situation
③ Overtaking situation
④ Overtaken situation

정답 1번

쟁점

이 문제는 COLREG에서 두 동력선이 충돌 위험을 안고 서로 마주 오는 상황의 명칭을 묻는 문제이다. 핵심은 reciprocal or nearly reciprocal courses와 양 선박의 우현 변침이라는 표현을 정면상태의 표지로 식별하는 것이다.

용어 풀이

Head-on situation(정면상태)은 두 동력선이 서로 반대 또는 거의 반대 방향의 침로로 마주쳐 충돌 위험이 생기는 상태이다. Starboard는 우현, port는 좌현을 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 14의 정면상태에서는 두 동력선이 각각 우현으로 변침하여 서로 상대 선박의 좌현 쪽으로 통과한다. 따라서 지문의 reciprocal or nearly reciprocal courses, each shall alter her course to starboard, pass on the port side라는 세 표현이 Head-on situation을 직접 가리킨다.

NoteBase

선지별 해설

① O — Head-on situation은 두 동력선이 서로 반대 또는 거의 반대 침로로 마주쳐 충돌 위험이 있을 때 양쪽 모두 우현으로 변침하는 상황이므로 지문과 일치한다.
② X — Crossing situation은 두 동력선의 침로가 서로 교차하여 충돌 위험이 있는 상황이다. 틀린 표현: Crossing situation → 올바른 표현: Head-on situation이다.
③ X — Overtaking situation은 한 선박이 다른 선박의 뒤쪽에서 추월하는 상황이며, 추월선이 피항한다. 틀린 표현: Overtaking situation → 올바른 표현: Head-on situation이다.
④ X — Overtaken situation은 추월당하는 선박의 처지를 나타내는 표현으로, 지문처럼 두 선박이 거의 반대 침로로 마주 오는 상태가 아니다. 틀린 표현: Overtaken situation → 올바른 표현: Head-on situation이다.

오답 포인트

each shall이라는 표현만 보고 모든 충돌 회피 상황에서 양 선박이 함께 피한다고 생각하면 틀리기 쉽다. 이 문항에서는 reciprocal courses와 양 선박의 starboard 변침이 정면상태를 확정하는 핵심 표현이다.

다시 나오면 이렇게 판단

서로 반대 침로로 마주 오고 양 선박이 모두 우현 변침하면 정면상태, 침로가 교차하고 상대 선박을 우현에 둔 선박이 피하면 횡단상태, 뒤에서 따라잡는 선박이 피하면 추월상태로 판단한다.

암기 포인트

Head-on은 both starboard, 즉 정면상태에서는 양쪽 모두 우현 변침이다.

NoteBase