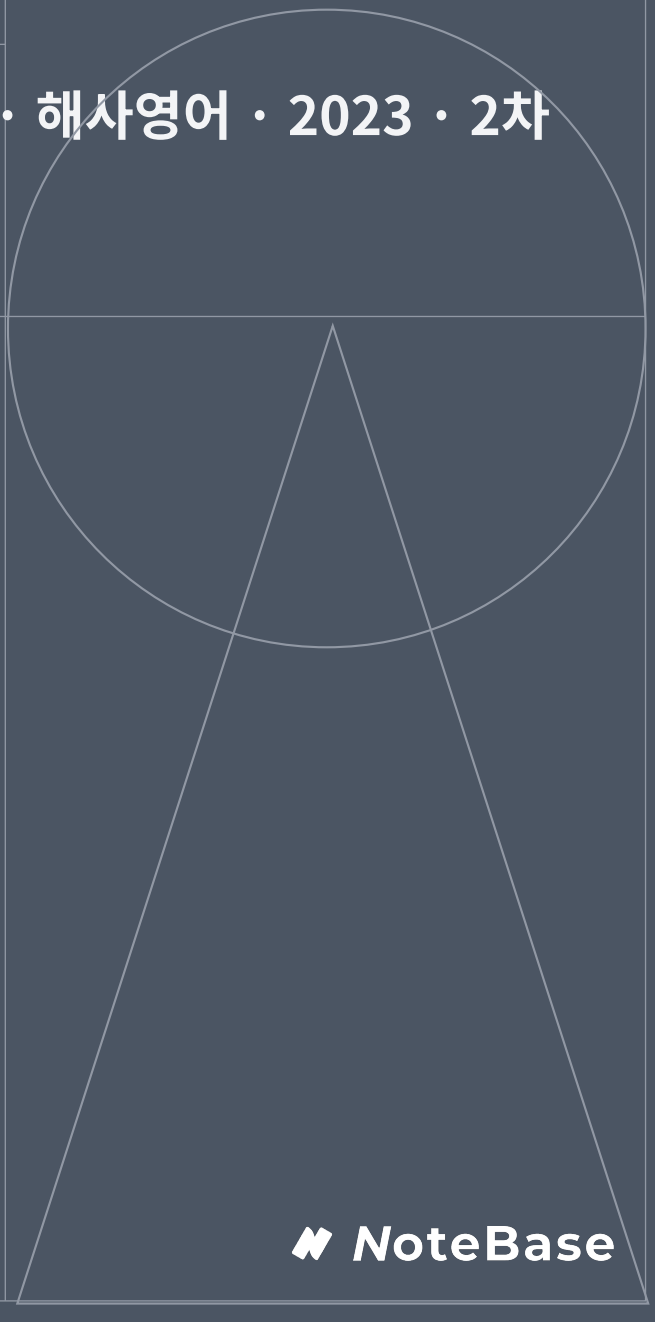
기출OX 해설집

공무원/해경/해경학과 경장 · 해사영어 · 2023 · 2차



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/해경학과 경장 · 해사영어 · 2023 · 2차

공무원/해경/해경학과 경장 · 해사영어 · 2023 · 2차

문 1. 다음 <보기>의 빈칸에 들어갈 용어로 가장 옳은 것은?

<보기>
(____) is the situation standing by anchor and about to let go anchor at any time.

① Up and down
② Cockbill
③ Dredging
④ Dragging

정답 2번

출제 포인트

이 문제는 투묘 준비 상태를 나타내는 cockbill과 닻줄·닻의 다른 상태를 나타내는 해사 용어를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Cockbill: 닻을 즉시 투하할 수 있도록 매달아 둔 준비 상태이다.
Up and down: 닻줄이 거의 수직이 되어 선박이 닻의 바로 위에 있는 상태이다.
Dredging: 닻을 해저에 끌리게 하여 선박의 이동을 제어하는 상태 또는 동작이다.
Dragging: 닻이 해저를 제대로 붙잡지 못하고 끌려가 선박이 위치를 벗어나는 상태이다.

선지별 해설

① X — Up and down은 닻줄이 거의 수직으로 선 상태를 뜻하므로, 닻을 언제든 놓을 수 있게 준비한 상태가 아니다. 틀린 표현 Up and down은 Cockbill로 고쳐야 한다.
② O — Cockbill은 닻을 매단 채 즉시 let go 할 수 있도록 준비한 상태를 뜻하므로 보기의 정의와 일치한다.
③ X — Dredging은 닻이 해저를 끌도록 하여 선박의 움직임을 제어하는 것을 뜻하므로 투묘 직전의 대기 상태가 아니다. 틀린 표현 Dredging은 Cockbill로 고쳐야 한다.
④ X — Dragging은 닻이 해저에서 충분히 파지하지 못하고 끌려 선박의 위치가 변하는 상태를 뜻하므로 투묘 준비 상태가 아니다. 틀린 표현 Dragging은 Cockbill로 고쳐야 한다.

NoteBase

오답 포인트

보기의 standing by anchor만 보고 닻과 관련된 모든 용어를 비슷하게 판단하기 쉽다. 핵심 단서는 about to let go anchor at any time이며, 이는 닻을 이미 사용 중인 상태가 아니라 즉시 투하할 수 있도록 준비한 상태를 가리킨다.

다시 나오면 이렇게 판단

ready 또는 about to let go처럼 즉시 닻을 놓을 준비를 나타내면 Cockbill, 닻줄이 수직이면 Up and down, 닻을 해저에 끌어 이동을 제어하면 Dredging, 닻이 파지하지 못해 선박이 밀리면 Dragging으로 판단한다.

암기 포인트

Cockbill은 투묘 준비, Up and down은 닻줄 수직, Dredging은 의도적으로 끌기, Dragging은 닻이 밀리는 상태이다.

NoteBase

문 2. 다음 VHF 통신 운용에 있어 가장 옳지 않은 것은?

① When possible, the lowest transmitter power necessary for satisfactory communication should be used.

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

③ Transmitting without correct idenfication should be avoided.

④ If communication on a channel are unsatisfactory indicate change of channel and do not await confirmation.

정답 4번

출제 포인트

VHF 통신에서 송신 출력, 조난 통신 기록, 정확한 식별, 채널 변경 확인 절차를 구분하는 문제이다.

올바른 절차

통신 상태가 좋지 않아 채널을 바꿀 때는 먼저 변경할 채널을 알리고, 상대국의 확인을 받은 다음 채널을 변경한다. 상대국이 변경 사실을 확인해야 양쪽이 서로 다른 채널로 갈라져 통신이 끊기는 일을 막을 수 있다.

선지별 해설

① O — 만족스러운 통신이 가능한 범위에서는 필요한 최소 송신 출력을 사용한다. 불필요하게 높은 출력으로 다른 통신에 간섭하는 것을 줄이기 위한 운용 원칙이다.
② O — 조난 호출이나 조난 메시지는 선박일지에 기록하고 선장에게 전달해야 한다. 조난 통신은 최우선 통신이므로 수신 사실과 내용을 공식적으로 남기고 책임자에게 보고한다.
③ O — 정확한 식별 없이 송신하는 행위는 피해야 한다. 호출부호나 선명 등으로 송신국을 명확히 해야 상대국이 발신자를 식별하고 올바르게 응답할 수 있다.
④ X — 틀린 표현은 'do not await confirmation'이다. 통신 상태가 불량하여 채널을 변경할 때는 변경할 채널을 알린 뒤 상대국의 확인을 기다려야 한다. 올바르게는 'indicate change of channel and await confirmation'이다.

오답 포인트

④는 채널 변경을 먼저 알린다는 앞부분이 맞아 보이지만, 확인을 기다리지 않는다는 뒷부분이 반대이다. 채널 변경에서는 통보만으로 끝나는 것이 아니라 상대국의 확인이 있어야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

VHF 운용 선지는 간섭 최소화, 송신국 식별, 조난 통신의 기록·보고, 채널 변경의 상호 확인 여부를 기준으로 판단한다. 특히 채널 변경은 '변경 제안 → 상대국 확인 → 실제 변경'의 흐름이다.

NoteBase

암기 포인트

채널 변경은 알리고, 확인받고, 바꾼다.

NoteBase

문 3. 다음 <보기>중 빈칸에 들어갈 용어의 순서로 가장 옳은 것은?

<보기>
(㉠) [repeat three times] is to be used to announce a Urgency signals.
(㉡) [repeat three times] is to be used to announce a Safety message.
(㉢) [repeat three times] is to be used to announce a Distress.

① ㉠: MAYDAY, ㉡: PAN PAN, ㉢: SECURITE
② ㉠: PAN PAN, ㉡: SECURITE, ㉢: MAYDAY
③ ㉠: PAN PAN, ㉡: MAYDAY, ㉢: SECURITE
④ ㉠: MAYDAY, ㉡: SECURITE, ㉢: PAN PAN

정답 2번

출제 포인트

해상 무선통신에서 긴급(Urgency), 안전(Safety), 조난(Distress)을 알리는 신호를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

PAN PAN은 긴급 신호로, 선박이나 사람의 안전과 관련하여 긴급한 메시지가 있음을 알린다.
SECURITE는 안전 신호로, 항행 또는 기상과 관련된 중요한 안전 메시지가 이어짐을 알린다.
MAYDAY는 조난 신호로, 중대하고 임박한 위험에 처하여 즉각적인 도움이 필요함을 알린다.
따라서 ㉠ Urgency는 PAN PAN, ㉡ Safety는 SECURITE, ㉢ Distress는 MAYDAY이다.

선지별 해설

① X — ㉠에 MAYDAY, ㉡에 PAN PAN, ㉢에 SECURITE를 넣은 것이 모두 잘못이다. 올바르게는 ㉠ PAN PAN, ㉡ SECURITE, ㉢ MAYDAY이다.
② O — PAN PAN은 Urgency, SECURITE는 Safety, MAYDAY는 Distress에 대응하므로 세 빈칸의 순서가 모두 맞다.
③ X — ㉠의 PAN PAN은 맞지만, ㉡ MAYDAY와 ㉢ SECURITE가 서로 잘못 대응되어 있다. 올바르게는 ㉡ SECURITE, ㉢ MAYDAY이다.
④ X — ㉡의 SECURITE는 맞지만, ㉠ MAYDAY와 ㉢ PAN PAN이 서로 잘못 대응되어 있다. 올바르게는 ㉠ PAN PAN, ㉢ MAYDAY이다.

NoteBase

오답 포인트

Urgency를 일상적인 의미의 '위급함'으로만 보고 가장 강한 조난 신호인 MAYDAY와 연결하기 쉽다. 그러나 문제의 Urgency는 정식 신호 등급을 뜻하므로 PAN PAN에 대응하고, 즉각적인 구조가 필요한 Distress가 MAYDAY에 대응한다.

다시 나오면 이렇게 판단

영문 등급과 신호를 고정하여 대응한다. Urgency–PAN PAN, Safety–SECURITE, Distress–MAYDAY의 순서로 판단한다.

암기 포인트

긴급은 PAN PAN, 안전은 SECURITE, 조난은 MAYDAY이다.

NoteBase

문 4. 다음 <보기>의 설명 중 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ OSC : A person designated to co-ordinate search and rescue operations within a specified area.
㉡ SWL : Maximum working load of lifting equipment that should not be exceeded.
㉢ VTS : Services, designed to improve safety and efficiency of vessel traffic and to protect the environment.

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 4번

출제 포인트

해사 약어 OSC, SWL, VTS의 의미와 영문 정의가 서로 정확히 대응하는지를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

㉠ OSC(On-scene Coordinator)는 특정 해역에서 수색·구조 작업을 현장에서 조정하도록 지정된 사람이다.
㉡ SWL(Safe Working Load)은 인양 장비가 안전하게 취급할 수 있어 초과해서는 안 되는 최대 작업 하중이다.
㉢ VTS(Vessel Traffic Services)는 선박 교통의 안전성과 효율성을 높이고 환경을 보호하기 위하여 제공되는 서비스이다.
따라서 ㉠, ㉡, ㉢이 모두 옳아 옳은 설명은 3개이다.

선지별 해설

① X — ‘없음’은 틀린 표현이다. ㉠~㉢이 모두 옳으므로 실제로는 ‘3개’이다.
② X — ‘1개’는 틀린 표현이다. OSC, SWL, VTS에 관한 세 설명이 모두 정확하므로 실제로는 ‘3개’이다.
③ X — ‘2개’는 틀린 표현이다. 빠지는 설명 없이 ㉠, ㉡, ㉢이 모두 옳으므로 실제로는 ‘3개’이다.
④ O — ‘3개’가 맞다. OSC는 현장 수색·구조 조정자, SWL은 초과해서는 안 되는 최대 안전 작업 하중, VTS는 선박 교통의 안전·효율 향상과 환경 보호를 위한 서비스이므로 세 설명이 모두 옳다.

NoteBase

오답 포인트

SWL의 maximum을 장비의 파괴 한계로 오해하거나, VTS를 단순한 교통 통제만으로 좁게 이해하면 옳은 설명의 개수를 잘못 셀 수 있다. SWL은 안전 작업상 초과해서는 안 되는 하중이고, VTS에는 안전·효율 향상과 환경 보호 목적이 함께 제시된다.

다시 나오면 이렇게 판단

약어를 먼저 원어로 풀고 정의의 핵심어를 대응시킨다. OSC는 person·co-ordinate·search and rescue, SWL은 maximum working load·not exceeded, VTS는 safety·efficiency·environment의 조합으로 판단한다.

암기 포인트

OSC는 현장 조정자, SWL은 안전 작업 하중, VTS는 선박 교통 서비스이다.

NoteBase

문 5. 다음 중 VTS Standard Phrases 상 Message Markers에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

① ADVICE : This indicates that the following message implies the intention of the sender to influence others by recommendation.

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

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

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

정답 4번

출제 포인트

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

핵심 개념

ADVICE는 권고로 상대방에게 영향을 주려는 메시지이고, WARNING은 위험을 알리는 메시지이며, INFORMATION은 관찰된 사실이나 상황을 전달하는 메시지이다. INSTRUCTION은 규정에 따라 상대방의 행동에 영향을 주려는 메시지이고, INTENTION은 발신자가 곧 취하려는 항해 조치를 알리는 메시지이다.

선지별 해설

① O — ADVICE는 뒤따르는 메시지가 권고를 통해 상대방에게 영향을 주려는 의도를 나타내므로 옳다.
② O — WARNING은 뒤따르는 메시지가 위험을 알리는 내용임을 나타내므로 옳다.
③ O — INFORMATION은 뒤따르는 메시지가 관찰된 사실이나 상황 등에 한정된 정보임을 나타내므로 옳다.
④ X — 틀린 표현은 'INSTRUCTION'과 'immediate navigational action intended to be taken'의 연결이다. 이 설명에 해당하는 Message Marker는 INTENTION이다. INSTRUCTION은 규정에 따라 상대방의 행동에 영향을 주려는 메시지를 나타낸다.

오답 포인트

④의 'immediate navigational action intended to be taken'은 지시처럼 보이지만, 실제 핵심어는 발신자가 취하려는 조치인 'intended'이다. 따라서 INSTRUCTION이 아니라 INTENTION에 해당한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

메시지의 목적어를 기준으로 구별한다. 권고는 ADVICE, 위험 고지는 WARNING, 관찰 사실 전달은 INFORMATION, 규정에 따른 영향은 INSTRUCTION, 발신자 자신의 예정 조치는 INTENTION이다.

암기 포인트

규정으로 상대를 움직이면 INSTRUCTION, 내가 곧 할 항해 조치를 알리면 INTENTION이다.

NoteBase

문 6. 다음 중 'Bilge keel'의 주요 기능으로 가장 옳은 것은?

① Adding strength to the bilges
② Reducing rolling
③ Acting as a bumper when vessel is docking
④ Keeping the vessel upright position

정답 2번

출제 포인트

Bilge keel의 주된 기능이 선박의 횡요(rolling)를 줄이는 것임을 묻는 문제이다.

핵심 개념

Bilge keel은 선체 양측의 만곡부인 bilge 부근에 길이 방향으로 설치하는 판 모양 구조물이다. 선박이 좌우로 흔들릴 때 물의 저항을 발생시켜 횡요를 감쇠한다.

선지별 해설

① X
틀린 표현은 'Adding strength to the bilges'이다. Bilge keel의 주된 목적은 bilge의 구조 강도를 높이는 것이 아니라 횡요를 줄이는 것이다.

② O
'Reducing rolling'은 선박의 좌우 흔들림인 횡요를 줄인다는 뜻으로, bilge keel의 주요 기능에 해당한다.

③ X
틀린 표현은 'Acting as a bumper when vessel is docking'이다. 접안할 때 충격을 완화하고 선체를 보호하는 장치는 fender이며, bilge keel은 횡요를 줄이는 장치이다.

④ X
틀린 표현은 'Keeping the vessel upright position'이다. 선박을 직립 상태로 되돌리거나 유지하는 능력은 선체 형상, 무게중심, 부력중심 및 ballast 등과 관련된 복원성의 문제이다. Bilge keel의 주된 기능은 복원성을 만들어 내는 것이 아니라 횡요 운동을 감쇠하는 것이다.

오답 포인트

④의 'upright position'은 횡요를 줄인다는 말과 비슷해 보이지만, 직립 상태를 유지하는 복원성과 흔들림의 크기를 줄이는 횡요 감쇠는 서로 다른 개념이다. 또한 ③의 bumper는 접안용 fender의 기능이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

Bilge keel이 나오면 bilge 부근에서 물의 저항을 키워 rolling을 감쇠하는 장치로 판단한다. docking의 충격 완화는 fender, upright position의 회복은 stability와 연결한다.

암기 포인트

Bilge keel은 rolling 감소, fender는 접안 충격 완화, stability는 직립 복원과 연결된다.

NoteBase

문 7. 다음 중 「해양오염방지를 위한 국제협약(MARPOL)」 상 용어의 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

① ‘Tank’ means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.

② ‘Wing tank’ means any tank adjacent to the side shell plating.

③ ‘Bilge tank’ means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

④ ‘Slop tank’ means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

정답 3번

쟁점

이 문제는 MARPOL Annex I의 탱크 관련 용어 정의에 관한 문제이다. 핵심은 선체 측면과 종격벽을 기준으로 wing tank와 centre tank를 구별하고, slop tank의 용도를 아는 것이다.

용어 풀이

Wing tank는 선측 외판에 인접한 탱크이고, centre tank는 종격벽의 안쪽에 있는 탱크이다. Slop tank는 탱크 배출액·세정수와 그 밖의 유성 혼합물을 모으도록 특별히 지정된 탱크이다.

핵심 구분

MARPOL Annex I 규칙 1은 ‘any tank inboard of a longitudinal bulkhead’를 centre tank의 정의로 둔다. 따라서 위치 설명 자체가 맞더라도 이를 bilge tank의 정의라고 붙이면 틀린다.

선지별 해설

① O — Tank는 선박의 영구 구조로 형성된 폐위 공간으로서 액체를 산적 상태로 운송하도록 설계된 공간이므로 협약의 정의와 일치한다.

② O — Wing tank는 선측 외판에 인접한 탱크이므로 협약의 정의와 일치한다.

③ X — ‘종격벽의 안쪽에 있는 탱크’라는 설명에 붙은 Bilge tank라는 용어가 잘못되었다. 틀린 표현: ‘Bilge tank’ means any tank inboard of a longitudinal bulkhead. 올바른 표현: ‘Centre tank’ means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

④ O — Slop tank는 탱크 배출액, 탱크 세정수 및 그 밖의 유성 혼합물을 모으도록 특별히 지정된 탱크이므로 협약의 정의와 일치한다.

NoteBase

오답 포인트

③은 위치 설명이 자연스러워 보이지만, 출제자가 centre tank의 정확한 정의에 bilge tank라는 다른 명칭을 붙인 선지이다. 영문 정의의 내용뿐 아니라 정의되는 용어까지 함께 대조해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

탱크 정의 문제에서는 위치와 용도를 기준으로 대응한다. side shell plating에 인접하면 wing tank, longitudinal bulkhead의 안쪽이면 centre tank, 유성 세정 혼합물의 수집용이면 slop tank이다.

암기 포인트

Side는 wing, inboard는 centre, oily mixtures의 수집은 slop이다.

NoteBase

문 8. 다음 중 <보기> 빈칸에 공통으로 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

<보기>
㉠ The position which is determined by only true course and distance without any other effect is (____).
㉡ (____) is the determination of position by advancing a known position for courses and distances.

① Doubtful position
② Estimated position
③ Actual position
④ Dead reckoning position

정답 4번

출제 포인트

이 문제는 침로와 항정으로 선위를 추산하는 dead reckoning의 정의를 묻는 문제이다.

핵심 개념

Dead reckoning position(DR position)은 이미 알고 있는 선위에서 진침로(true course)와 항정(distance)을 차례로 전진시켜 구한 선위이다. 이때 조류, 바람에 의한 압류 등 다른 외력의 영향은 반영하지 않는다.
Estimated position(EP)은 DR position에 조류·압류 등 외력의 영향을 고려하여 보정한 추정 선위이다.
Actual position은 선박이 실제로 존재하는 선위이며, 침로와 항정만으로 계산한 선위를 뜻하지 않는다.

선지별 해설

① X — Doubtful position은 선위의 신뢰성이 의심스러운 상태를 나타내는 말로, 진침로와 항정만으로 구하는 선위 계산법이 아니다. 틀린 표현은 Doubtful position이며, 두 빈칸에는 Dead reckoning position이 들어간다.
② X — Estimated position은 조류·압류 등 외력까지 고려해 DR position을 보정한 선위이다. 외력을 고려하지 않는다는 보기의 조건과 맞지 않는다. 틀린 표현은 Estimated position이며, 올바른 표현은 Dead reckoning position이다.
③ X — Actual position은 선박이 실제로 있는 선위이지, 기지 선위에서 침로와 항정을 전진시켜 산출하는 선위의 명칭이 아니다. 틀린 표현은 Actual position이며, 올바른 표현은 Dead reckoning position이다.
④ O — Dead reckoning position은 기지 선위에서 침로와 항정을 적용해 선위를 전진시키는 방식이며, 조류나 바람 등 다른 영향은 반영하지 않는다. 따라서 ㉠과 ㉡의 정의에 모두 부합한다.

NoteBase

오답 포인트

② Estimated position도 추정하여 얻는 선위이므로 혼동하기 쉽다. 그러나 외력을 제외하고 침로와 항정만 사용하는 것은 DR position이고, 외력까지 보정한 것은 Estimated position이다.

다시 나오면 이렇게 판단

기지 선위에서 course와 distance만 전진시키고 current·wind·leeway를 반영하지 않으면 Dead reckoning으로 판단한다. 외력의 영향을 추가로 반영하면 Estimated position으로 구분한다.

암기 포인트

DR은 침로·항정만, EP는 DR에 외력 보정이다.

NoteBase

문 9. 다음 「국제해상충돌예방규칙(COLREG)」의 내용 중 <보기> 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
When two ( ) are meeting on reciprocal, or nearly reciprocal courses, so as to involve risk of collision, each shall alter her course to ( ) so that each shall pass on the ( ) side of the other.

① Motor vessels, starboard, port
② Motor vessels, port, starboard
③ Hampered vessels, starboard, port
④ Power-driven vessels, starboard, port

정답 4번

쟁점

이 문제는 국제해상충돌예방규칙(COLREG)상 마주치는 상태에서 두 선박이 취해야 할 피항 동작에 관한 문제이다. 핵심은 적용 대상, 변침 방향, 통과 방향을 정확히 연결하는 것이다.

용어 풀이

Power-driven vessel은 기관으로 추진되는 선박을 뜻한다. Starboard는 우현, port는 좌현을 뜻한다.

핵심 구분

COLREG 제14규칙 (a)에 따르면, 충돌 위험을 수반하며 서로 정면 또는 거의 정면으로 접근하는 두 동력선(power-driven vessels)은 각각 우현(starboard)으로 변침하여 서로 상대 선박의 좌현(port) 쪽으로 통과해야 한다. 따라서 빈칸은 차례대로 ‘Power-driven vessels, starboard, port’이다.

선지별 해설

① X — 변침 방향인 starboard와 통과 방향인 port는 맞지만, 규칙의 정확한 적용 대상은 Motor vessels가 아니라 Power-driven vessels이다. 틀린 표현: Motor vessels → 올바른 표현: Power-driven vessels.
② X — 적용 대상뿐 아니라 방향도 반대로 제시되었다. 두 동력선은 port가 아니라 starboard로 변침하고, 상대 선박의 starboard 쪽이 아니라 port 쪽으로 통과한다. 틀린 표현: Motor vessels, port, starboard → 올바른 표현: Power-driven vessels, starboard, port.
③ X — 방향의 조합은 맞지만, 적용 대상을 Hampered vessels로 바꾼 것이 틀리다. 틀린 표현: Hampered vessels → 올바른 표현: Power-driven vessels.
④ O — Power-driven vessels, starboard, port는 제14규칙 (a)의 적용 대상과 두 방향을 모두 정확히 제시한다.

NoteBase

오답 포인트

①과 ③은 starboard와 port의 순서가 맞아 보이지만 선박의 종류를 바꾼 함정이다. ②는 일상적인 좌·우 감각에 끌리면 고르기 쉽지만, 정면으로 접근하는 두 동력선은 모두 우현으로 변침하여 좌현 대 좌현으로 통과한다.

다시 나오면 이렇게 판단

정면 또는 거의 정면으로 접근하는 상황에서는 먼저 두 선박이 power-driven vessels인지 확인한 뒤, '각자 우현 변침 → 서로 좌현 통과'의 순서로 빈칸을 판단한다.

암기 포인트

Head-on: power-driven vessels → starboard로 변침 → port side로 통과한다.

NoteBase

문 10. 다음 「국제해상인명안전협약(SOLAS)」의 내용 중 <보기> 빈칸에 들어갈 말로 가장 적절한 것은?

<보기>
The use of an international distress signal, except for the purpose of indicating that a ship, aircraft or person is in ( ), and the use of any signal which may be ( ) with an international distress signal, are prohibited.

① Charge, designated
② Charge, reported
③ Distress, complied
④ Distress, confused

정답 4번

쟁점

이 문제는 SOLAS의 국제 조난신호 오용 금지 문언을 완성하는 문제이다. 핵심은 '조난 상태'를 뜻하는 in distress와 '~와 혼동되다'를 뜻하는 be confused with를 구별하는 것이다.

용어 풀이

distress = 선박·항공기 또는 사람이 긴급한 위험에 처해 구조가 필요한 조난 상태이다.
be confused with = 다른 대상과 혼동되거나 그것으로 잘못 인식되다는 뜻이다.

핵심 구분

문장은 국제 조난신호는 선박·항공기 또는 사람이 in distress인 때에만 사용하며, 국제 조난신호와 confused될 수 있는 신호의 사용도 금지한다는 구조이다. 따라서 첫째 빈칸은 distress, 둘째 빈칸은 수동태를 이루는 confused가 들어간다.

NoteBase

선지별 해설

① X — Charge는 '책임, 요금, 고발' 등의 뜻이어서 be in charge라면 '책임지고 있다'는 의미가 되며 조난 상태를 나타내지 못한다. designated도 '지정되다'라는 뜻으로 may be designated with라는 결합이 문맥에 맞지 않는다. 틀린 표현: Charge, designated → 올바른 표현: Distress, confused.
② X — Charge는 조난 상태를 뜻하지 않고, reported는 '보고되다'라는 뜻이어서 조난신호와 혼동될 가능성을 나타내지 못한다. 틀린 표현: Charge, reported → 올바른 표현: Distress, confused.
③ X — Distress는 첫째 빈칸에 맞지만, comply는 '규정·요구를 준수하다'라는 뜻으로 보통 comply with의 능동형을 쓴다. 신호가 다른 조난신호와 혼동된다는 뜻에는 may be confused with가 필요하다. 틀린 표현: complied → 올바른 표현: confused.
④ O — in distress는 '조난 상태에 있는', may be confused with는 '~와 혼동될 수 있는'이라는 뜻이므로 SOLAS의 문언과 문법에 모두 맞는다.

오답 포인트

③은 첫째 빈칸의 Distress가 맞아 보이도록 만든 함정이다. 둘째 빈칸에서는 전치사 with만 보고 complied를 고르면 안 되고, 주어 any signal이 '혼동되는' 대상이므로 수동태 confused가 필요하다.

다시 나오면 이렇게 판단

빈칸별로 고정 결합과 문장 관계를 확인한다. '조난 상태에 있다'는 in distress이고, 'A가 B와 혼동될 수 있다'는 A may be confused with B이다.

암기 포인트

조난 상태는 in distress, 조난신호와의 혼동은 be confused with이다.

NoteBase

문 11. 다음 <보기>의 「국제 항공 및 해상 수색구조(IAMSAR)」 매뉴얼에서 설명하는 인명구조 조선법으로 가장 옳은 것은?

<보기>

■ It makes good original track line and is good in reduced visibility. It is simple but takes the ship farther away from the scene of the incident.

■ Procedures

1. Rudder hard over to the side of the casualty.
2. After deviation from the original course by 60 degree, rudder hard over to the opposite side.
3. When heading 20 degree short of opposite course, rudder to midship position so that ship will turn to opposite course.

① Single turn

② Williamson's turn

③ Anderson turn

④ Scharnov turn

정답 2번

출제 포인트

타를 처음에는 조난자 쪽으로 전타하고, 원침로에서 60도 변침한 뒤 반대쪽으로 전타하는 절차가 Williamson's turn임을 식별하는 문제이다.

올바른 순서

1. 조난자가 있는 쪽으로 전타한다.
2. 원침로에서 60도 변침하면 반대쪽으로 전타한다.
3. 반대 침로에 20도 못 미쳤을 때 타를 중앙에 둔다.
4. 선박이 원침로의 반대 침로로 향하도록 선회한다.

처음 60도의 변침으로 선회가 형성된 뒤 반대타를 써야 원침로의 반대 방향으로 되돌아가는 Williamson's turn의 궤적이 만들어진다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 'Single turn'은 틀린 표현이다. Single turn은 같은 쪽으로 한 번의 큰 선회를 하여 신속히 조난자에게 접근하는 방식이며, 60도 변침 후 반대타를 쓰는 절차가 아니다. 올바르게는 제시된 절차를 Williamson's turn이라고 한다.

② O — Williamson's turn은 조난자 쪽 전타 → 60도 변침 후 반대쪽 전타 → 반대 침로 20도 전 타 중앙의 순서로 수행한다. 원래 항적선으로 복귀하기 좋고 시계가 제한된 상황에도 적합하지만 현장에서 멀리 선회한다는 보기의 특징과도 일치한다.

③ X — 'Anderson turn'은 틀린 표현이다. Anderson turn은 조난자를 목격한 직후 한쪽으로 계속 선회하여 빠르게 돌아가는 즉시조치형 조선법이므로, 60도에서 반대타를 쓰는 보기의 절차와 다르다. 올바르게는 Williamson's turn이다.

④ X — 'Scharnov turn'은 틀린 표현이다. Scharnov turn은 원침로에서 약 240도 변침한 뒤 반대타를 쓰는 방식이므로, 60도에서 반대타를 쓰는 보기와 구별된다. 올바르게는 Williamson's turn이다.

오답 포인트

Single turn과 Anderson turn은 빠르게 한쪽으로 돌아가는 방식이라는 점에서, Scharnov turn은 반대타를 사용한다는 점에서 혼동하기 쉽다. 이 문항에서는 '60도 변침 후 반대타'가 Williamson's turn을 결정하는 핵심 표현이다.

다시 나오면 이렇게 판단

인명구조 조선법은 최초 타 방향, 반대타를 쓰는 변침각, 타를 중앙에 두는 시점을 순서대로 확인한다. 60도에서 반대타를 쓰고 반대 침로 20도 전에 중앙타를 쓰면 Williamson's turn으로 판단한다.

암기 포인트

Williamson's turn은 '조난자 쪽 전타—60도에서 반대타—반대 침로 20도 전 중앙타'이다.

NoteBase

문 12. 다음 중 「해양법에 관한 국제연합 협약(UNCLOS)」 상 Freedom of the high sea에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

① Freedom to lay submarine cables
② Freedom to construct artificial islands
③ Freedom of overflight
④ Freedom of broadcasting

정답 4번

쟁점

이 문제는 「해양법에 관한 국제연합 협약」 제87조가 정한 공해의 자유에 관한 문제이다. 핵심은 협약이 명시한 자유와 공해에서 억제 대상이 되는 행위를 구별하는 것이다.

용어 풀이

공해의 자유 = 연안국과 내륙국을 포함한 모든 국가가 국제법에 따라 공해에서 항행·상공비행 등 일정한 활동을 할 수 있는 자유이다.

핵심 구분

협약 제87조 제1항은 항행의 자유, 상공비행의 자유, 해저전선·관선 부설의 자유, 국제법상 허용되는 인공섬·시설 건설의 자유, 어로의 자유, 과학조사의 자유를 공해의 자유로 규정한다. 반면 방송의 자유는 이 조항에 명시되어 있지 않으며, 제109조는 공해에서의 무허가 방송을 모든 국가가 협력하여 억제하도록 정한다.

선지별 해설

① O — Freedom to lay submarine cables는 제87조 제1항이 명시한 공해의 자유이다. 해저전선과 관선의 부설은 협약 제6부의 제한을 받는다.
② O — Freedom to construct artificial islands는 국제법상 허용되는 인공섬과 기타 시설을 건설할 자유로서 제87조 제1항에 포함된다. 이 자유도 협약 제6부의 제한을 받는다.
③ O — Freedom of overflight는 제87조 제1항이 명시한 공해 상공비행의 자유이다.
④ X — Freedom of broadcasting은 제87조 제1항에 명시된 공해의 자유가 아니다. 특히 공해에서의 무허가 방송은 제109조에 따라 각국이 협력하여 억제해야 한다. 틀린 표현: Freedom of broadcasting. 올바른 표현: Freedom of fishing 또는 Freedom of scientific research가 제87조에 명시된 공해의 자유이다.

오답 포인트

공해가 모든 국가에 개방된다는 원칙만 보고 모든 활동이 자유롭다고 판단하면 ④를 놓치기 쉽다. 제87조의 자유 목록과 제109조의 무허가 방송 억제 의무를 구별해야 한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

공해의 자유를 묻는 문제에서는 항행·상공비행·해저전선 및 관선·인공섬 및 시설·어로·과학조사의 여섯 범주에 해당하는지 먼저 확인한다. 방송이 제시되면 무허가 방송 억제 규정과 연결하여 판단한다.

암기 포인트

공해의 자유는 항행·상공비행·전선관선·인공시설·어로·과학조사이고, 무허가 방송은 억제 대상이다.

NoteBase

문 13. 다음 <보기> 중 '표준해사통신영어(SMCP)' 용어 및 해사관련 용어에 대한 설명으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Abandon vessel - To evacuate crew and passengers from a vessel following a distress.
㉡ Dragging(of anchor) - An anchor moving over the sea bottom involuntarily because, it is no longer preventing of the vessel.
㉢ Hampered vessel - A vessel restricted by her ability to manoeuvre by the nature of her work.
㉣ Freeboard - The height from water surface to the highest point of bulwark.

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 2번

출제 포인트

표준해사통신영어와 해사 용어의 정의를 정확히 구별하고, 옳지 않은 설명의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

㉠ Abandon vessel은 조난 상황에서 선원과 여객이 선박을 떠나도록 대피시키는 것이다.
㉡ Dragging (of anchor)는 닻이 더 이상 선박의 움직임을 막지 못하여 해저 위로 비자발적으로 끌리는 상태이다.
㉢ Hampered vessel은 작업의 성질 때문에 조종 능력이 제한된 선박이다.
㉣ Freeboard는 일반적으로 수면 또는 흘수선에서 선측의 상갑판 높이까지의 수직거리이며, 불워크의 가장 높은 지점까지의 높이가 아니다. 따라서 옳지 않은 설명은 ㉣ 하나이다.

선지별 해설

① X — '없음'은 틀리다. ㉣의 Freeboard 설명이 옳지 않으므로 올바른 개수는 1개이다.
② O — 옳지 않은 설명은 ㉣ 하나이므로 '1개'가 맞다.
③ X — '2개'는 틀리다. ㉠·㉡·㉢은 각 용어의 핵심 의미에 부합하므로 올바르게는 1개이다.
④ X — '3개'는 틀리다. 잘못된 설명은 ㉣뿐이므로 올바르게는 1개이다.

NoteBase

오답 포인트

㉣의 ‘highest point of bulwark’를 Freeboard의 기준점으로 오인하기 쉽다. Freeboard는 불워크의 최고점이 아니라 수면·흘수선과 선측 갑판 높이 사이의 수직거리라는 점이 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 용어에서 상태의 원인과 측정 기준점을 확인한다. 특히 높이·거리 용어는 어디에서 어디까지 재는지 대조한 뒤 틀린 설명의 개수를 센다.

암기 포인트

Freeboard는 수면에서 갑판까지이며, 불워크의 최고점까지가 아니다.

NoteBase

문 14. 다음 <보기> 『해양법에 관한 국제연합 협약(UNCLOS)』 상 무해 통항(Innocent passage) 조항에서 외국적 선박이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 활동으로 규정한 것은 모두 몇 개인가?

<보기>

㉠ Any fishing activities
㉡ Any exercise or practice with weapons of any kind
㉢ The launching, landing or taking on board of any aircraft
㉣ Continuous and expeditious transit
㉤ Any act of propaganda aimed at affecting the defence or security of the coastal state
㉥ The carrying out of research or survey activities

① 3개
② 4개
③ 5개
④ 6개

정답 3번

쟁점

이 문제는 UNCLOS상 외국 선박의 통항이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 것으로 보는 활동을 구별하는 문제이다. 핵심은 제19조가 열거한 유해 활동과 제18조가 통항의 원칙으로 정한 계속적이고 신속한 통항을 구분하는 것이다.

용어 풀이

무해 통항 = 외국 선박이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치지 않으면서 영해를 통항하는 것이다.

핵심 구분

UNCLOS 제19조 제2항에 따르면 무기 사용 훈련·연습, 연안국의 방위·안전에 영향을 주려는 선전 행위, 항공기의 발진·착륙·탑재, 어로 활동, 조사·측량 활동은 유해 활동이다. 반면 제18조 제2항의 continuous and expeditious transit는 통항이 계속적이고 신속하게 이루어져야 한다는 원칙이므로 유해 활동이 아니다. 따라서 ㉠, ㉡, ㉢, ㉤, ㉥의 5개가 해당한다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- 유해 활동은 ㉠, ㉡, ㉢, ㉤, ㉥의 5개이므로 3개가 아니다.
- 틀린 표현: 3개
- 올바른 표현: 5개

② X
- ㉣을 제외한 다섯 항목이 유해 활동이므로 4개가 아니다.
- 틀린 표현: 4개
- 올바른 표현: 5개

③ O
- 어로, 무기 훈련·연습, 항공기의 발진·착륙·탑재, 방위·안전에 영향을 주려는 선전, 조사·측량의 다섯 활동이 UNCLOS 제19조 제2항의 유해 활동에 해당한다.

④ X
- ㉣의 계속적이고 신속한 통항은 유해 활동이 아니라 통항의 원칙이므로 여섯 항목 전부가 해당하지 않는다.
- 틀린 표현: 6개
- 올바른 표현: 5개

오답 포인트

㉣의 continuous and expeditious transit를 유해 활동 목록에 포함하는 것이 함정이다. 이는 무해 통항을 해치는 행위가 아니라 통항 자체가 갖추어야 할 방식이다.

다시 나오면 이렇게 판단

보기에서 통항 중 별도로 하는 군사·선전·항공·어로·조사 활동은 유해 활동으로 분류하고, 항해가 계속적이고 신속해야 한다는 표현은 정상적인 통항의 원칙으로 분류한다.

암기 포인트

무기·선전·항공·어로·조사는 유해 활동, 계속적·신속한 통항은 정상 통항이다.

NoteBase

문 15. 다음은 「국제 선박 및 항만시설 보안규칙(ISPS Code)」 관련 내용에 관한 설명이다. 가장 적절하지 않은 것은?

① 'Port Facility' is a location, as determined by the Contracting Government or by the Designated Authority, where the ship/port interface takes place.

② 'Security incident' means any act or circumstance threatening the security of a ship, a mobile offshore drilling unit, a high speed craft, a port facility, a ship/port interface or any ship to ship activity.

③ 'Security level' means the qualification of the degree of risk that a security incident will be attempted or will occur.

④ 'Security level 1' means the level for which maximum appropriate protective security measures shall be maintained at all times.

정답 4번

쟁점

이 문제는 SOLAS 제XI-2장과 ISPS Code에서 사용하는 항만시설, 보안사건, 보안등급 및 보안등급 1의 정의를 구별하는 문제이다. 핵심은 보안등급 1에서 유지하는 조치가 '최대(maximum)'가 아니라 '최소한의 적절한(minimum appropriate)' 보호적 보안조치라는 점이다.

용어 풀이

보안등급(security level)은 보안사건이 시도되거나 발생할 위험의 정도를 나타내는 등급이다. 보안등급 1은 선박이나 항만시설이 통상적으로 운영되는 기본 단계이다.

핵심 구분

보안등급 1에서는 최소한의 적절한 보호적 보안조치를 항상 유지한다. 보안등급 2에서는 위험이 높아진 기간에 추가적인 보호조치를 유지하고, 보안등급 3에서는 보안사건이 발생할 가능성이 높거나 임박한 제한된 기간에 더 구체적인 보호조치를 유지한다. 따라서 'maximum appropriate'는 보안등급 1의 정의가 아니다.

NoteBase

선지별 해설

① O — Port Facility는 체약정부 또는 지정당국이 정한 장소로서 선박·항만 연계 활동(ship/port interface)이 이루어지는 곳이다. 규정상 필요에 따라 정박지, 대기선석 및 해상 접근로도 포함될 수 있으므로 선지의 핵심 정의가 맞다.
② O — Security incident는 선박, 이동식 해양시추설비, 고속선, 항만시설, 선박·항만 연계 활동 또는 선박 간 활동의 보안을 위협하는 행위나 상황을 뜻하므로 대상 범위가 맞다. 규정의 정식 표현에서는 suspicious가 act or circumstance를 수식한다.
③ O — Security level은 보안사건이 시도되거나 발생할 위험의 정도를 나타내는 등급이라는 정의이므로 맞다.
④ X — ‘maximum appropriate protective security measures’가 틀린 표현이다. 올바른 표현은 ‘minimum appropriate protective security measures’이며, 보안등급 1은 최소한의 적절한 보호적 보안조치를 항상 유지하는 단계이다.

오답 포인트

④의 maximum은 보안이 중요하다는 일반적 인상 때문에 자연스럽게 보이지만, ISPS Code는 단계별 위험에 비례하여 조치를 강화한다. 기본 단계인 보안등급 1에는 minimum, 높아진 위험의 보안등급 2에는 additional, 임박한 위험의 보안등급 3에는 further specific이라는 표현이 대응한다.

다시 나오면 이렇게 판단

보안등급 정의 문제에서는 먼저 단계와 조치의 강도를 짝지어 판단한다. level 1은 minimum appropriate, level 2는 appropriate additional, level 3은 further specific protective security measures에 대응한다.

암기 포인트

ISPS 보안등급은 1 최소(minimum) → 2 추가(additional) → 3 더 구체적(further specific) 순으로 강화된다.

NoteBase

문 16. 다음 <보기> 내용이 설명하는 「해양법에 관한 국제연합 협약(UNCLOS)」상 권리는 무엇인가?

■ It may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State.
■ It ceases as soon as the ship enters the territorial sea of its own State or a third State.
■ It may be exercised only by warship or military aircraft or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.

① Right of hot pursuit
② Right of visit
③ Right of navigation
④ Status of ships

정답 1번

쟁점

이 문제는 유엔해양법협약상 추적권의 성립 사유, 종료 시점 및 행사 주체를 식별하는 문제이다. 핵심은 연안국 법령을 위반한 외국 선박을 공해까지 계속 추적하는 권리와 다른 해상 권리를 구별하는 것이다.

용어 풀이

추적권(right of hot pursuit)은 연안국의 권한 있는 당국이 외국 선박의 자국 법령 위반을 믿을 만한 충분한 이유가 있을 때, 정해진 요건 아래 그 선박을 관할 해역 밖까지 계속 추적할 수 있는 권리이다.

핵심 구분

유엔해양법협약 제111조의 추적권은 연안국 법령 위반에 대한 충분한 이유가 있을 때 행사할 수 있고, 피추적선이 자국 또는 제3국의 영해에 들어가면 종료된다. 행사 주체도 군함·군용항공기 또는 정부 업무에 종사함이 명확히 표시되고 식별되며 권한을 부여받은 선박·항공기로 제한된다. 보기의 세 문장은 이 요건을 함께 제시한다.

NoteBase

선지별 해설

① O — Right of hot pursuit는 추적권이다. 연안국 법령 위반에 대한 충분한 이유, 타국 영해 진입 시 종료, 군함 등으로 제한되는 행사 주체가 모두 추적권의 특징과 일치한다.
② X — Right of visit는 임검권으로, 공해상에서 해적행위·노예거래·무허가방송·무국적 등의 합리적 의심이 있는 선박을 군함이 확인하는 권리이다. 틀린 표현: Right of visit → 올바른 표현: Right of hot pursuit.
③ X — Right of navigation은 항행할 권리를 뜻하며, 보기처럼 연안국 법령 위반 선박을 추적하는 권리가 아니다. 틀린 표현: Right of navigation → 올바른 표현: Right of hot pursuit.
④ X — Status of ships는 선박의 국적·기국과의 관계 및 공해상 법적 지위에 관한 내용이지, 법령 위반 선박을 계속 추적하는 권리가 아니다. 틀린 표현: Status of ships → 올바른 표현: Right of hot pursuit.

오답 포인트

군함이 외국 선박에 관여한다는 공통점 때문에 추적권과 임검권을 혼동하기 쉽다. 이 문항에서는 '법령 위반', '자국 또는 제3국 영해 진입 시 종료', '계속 추적'이라는 단서가 추적권을 가리킨다.

다시 나오면 이렇게 판단

연안국 법령 위반 선박을 관할 해역에서 시작하여 공해까지 뒤쫓는 내용이면 추적권으로 판단한다. 반면 공해상 선박의 국적이나 해적행위 등의 혐의를 승선하여 확인하는 내용이면 임검권으로 판단한다.

암기 포인트

위반 선박을 계속 뒤쫓으면 hot pursuit, 공해상에서 혐의를 확인하면 visit이다.

NoteBase

문 17. 다음 「해양오염방지를 위한 국제협약(MARPOL)」의 내용 중 <보기> 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
The disposal into the sea of the following garbage shall be made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than ( ) nautical miles for food wastes and all other garbage including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse.

① 6
② 12
③ 18
④ 24

정답 2번

쟁점

이 문제는 제시된 MARPOL 부속서 V의 해양 쓰레기 배출 거리 기준을 묻는다. 핵심은 'less than' 뒤의 최소 금지 거리를 정확히 찾는 것이다.

용어 풀이

nearest land는 가장 가까운 육지를 뜻하고, nautical mile은 해상 거리 단위인 해리를 뜻한다. 'is prohibited if the distance ... is less than 12 nautical miles'는 가장 가까운 육지로부터 12해리 미만에서는 배출이 금지된다는 의미이다.

핵심 구분

제시문이 인용한 MARPOL 부속서 V의 규정 문언에서 음식물 쓰레기와 종이·천·유리·금속·병·도자기류 등 열거된 기타 쓰레기의 기준 거리는 12해리이다. 따라서 빈칸에는 12가 들어간다.

선지별 해설

① X — 6해리는 제시된 규정의 최소 금지 거리가 아니다. 틀린 표현: 6 → 올바른 표현: 12.
② O — 가장 가까운 육지로부터 12해리 미만에서는 제시된 쓰레기의 해양 배출이 금지된다는 문언과 일치한다.
③ X — 18해리는 제시된 규정에 없는 거리이다. 틀린 표현: 18 → 올바른 표현: 12.
④ X — 24해리는 제시된 규정에 없는 거리이다. 틀린 표현: 24 → 올바른 표현: 12.

NoteBase

오답 포인트

‘as far as practicable’를 막연히 매우 먼 거리로 해석하여 18 또는 24를 고르는 것이 함정이다. 빈칸은 권고 거리가 아니라 ‘less than’과 연결되는 명시적 최소 거리 12를 묻는다.

다시 나오면 이렇게 판단

거리 규정 문장에서는 대상 물질을 확인한 뒤 ‘prohibited if the distance ... is less than’ 바로 뒤의 수치를 최소 금지 거리로 판단한다.

암기 포인트

제시문 속 food wastes and all other garbage의 빈칸은 12해리이다.

NoteBase

문 18. 다음 <보기> 빈칸에 들어갈 용어들로 가장 적합한 것은?

<보기>
■ ( ) are vertical partitions of walls. All ships must have a specified number of ( ) depending of their length. By dividing the ship into watertight divisions, they reduce the danger of sinking if one compartment is holed.
■ The instruction to haul or pull on board all but essential lines mentioned, so that the ship is ready to leave the quay or berth is ( ).

① Transverse, made fast
② Cofferdam, let go
③ Bulkheads, single up
④ Longitudinal, lay up

정답 3번

출제 포인트

선체 내부를 수밀 구획으로 나누는 구조물의 명칭과 출항 전 계류줄을 최소한만 남기는 동작 명령을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Bulkhead는 선체 내부를 구획하는 수직 격벽이며, 수밀 격벽은 한 구획이 손상되어도 침수가 다른 구획으로 번지는 것을 억제한다.
Single up은 출항 준비를 위해 겹쳐 잡아 둔 계류줄 등을 거두고 필요한 줄만 하나씩 남기는 명령이다.
Made fast는 줄로 선박을 단단히 매어 둔 상태, let go는 줄이나 닻을 놓아 주는 동작, lay up은 선박을 운항에서 빼 장기간 계선하는 것을 뜻한다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ‘Transverse, made fast’는 두 빈칸 모두 맞지 않는다. Transverse는 ‘횡방향의’라는 형용사일 뿐 수직 격벽 자체의 명칭은 bulkheads이다. 또한 made fast는 계류줄을 단단히 매어 선박을 고정한 상태이므로, 출항 전에 필수 줄만 남기라는 명령은 single up이다.
② X — ‘Cofferdam, let go’는 두 빈칸 모두 맞지 않는다. Cofferdam은 탱크나 구획 사이를 분리하는 빈 공간이지 선체를 나누는 수직 격벽의 일반 명칭이 아니며, 올바른 말은 bulkheads이다. Let go는 줄이나 닻을 놓으라는 뜻이므로, 계류줄을 거두어 필요한 줄만 남기는 동작은 single up이다.
③ O — Bulkheads는 선체 내부를 나누는 수직 격벽이고, single up은 출항할 수 있도록 불필요한 계류줄을 거두고 필요한 줄만 남기는 명령이므로 두 빈칸에 모두 알맞다.
④ X — ‘Longitudinal, lay up’는 두 빈칸 모두 맞지 않는다. Longitudinal은 ‘종방향의’라는 형용사이며 격벽 자체의 일반 명칭은 bulkheads이다. Lay up은 선박을 운항하지 않고 장기간 계선하는 것이므로, 즉시 출항할 준비를 하는 명령은 single up이다.

오답 포인트

첫째 빈칸에서는 transverse와 longitudinal이 격벽의 방향을 꾸미는 형용사라는 점이 함정이다. 둘째 빈칸에서는 made fast와 lay up도 선박을 떠나게 하기보다 묶어 두거나 운항에서 빼는 표현이므로, ‘출항 준비’와 연결되는 single up을 골라야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

‘vertical partitions’와 ‘watertight divisions’가 보이면 bulkheads를 찾고, ‘all but essential lines’와 ‘ready to leave’가 보이면 single up을 찾는다. 정의의 핵심어 두 묶음을 각각 대응시키면 된다.

암기 포인트

Bulkheads는 수직 격벽, single up은 출항 전 계류줄을 하나씩만 남기는 준비이다.

NoteBase

문 19. 다음 중 선박 용어에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

① The difference between the pitch of the propeller and the actual advance of the ship on one revolution is called slip.

② Draught is the distance from the lowest part of the keel to the water line at which the vessel in floating.

③ Stern line has a role which keep the vessel and not to move to backward.

④ Fair lead is the fitting on the deck of a ship which guides the ropes when the ship is being moored.

정답 3번

출제 포인트

프로펠러 슬립, 흘수, 선미줄, 페어리드의 정의와 계류 시 선미줄이 억제하는 선박의 이동 방향을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

슬립(slip)은 프로펠러의 이론적 전진 거리인 피치와 1회전 동안 선박이 실제로 전진한 거리의 차이이다.
흘수(draught)는 선박이 떠 있을 때 수면선에서 용골의 최하부까지 잰 수직 거리이다.
선미줄(stern line)은 선미에서 뒤쪽 육상 계선점으로 뻗어 선박이 앞쪽으로 움직이는 것을 막는 계류줄이다.
페어리드(fairlead)는 계류줄이 적절한 방향으로 나가도록 안내하는 선박의 갑판 또는 현측 부근 장치이다.

선지별 해설

① O — 프로펠러의 피치와 프로펠러 1회전당 선박의 실제 전진 거리의 차이를 슬립이라고 하므로 옳다.
② O — 흘수는 선박이 부유한 상태에서 용골의 최하부부터 수면선까지의 수직 거리이므로 옳다. 문장의 ‘the vessel in floating’은 문법적으로 어색하지만 제시된 용어의 개념은 맞다.
③ X — 틀린 부분은 ‘not to move to backward’이다. 선미줄은 선박이 뒤쪽으로 움직이는 것을 막는 줄이 아니라 선박이 앞쪽으로 움직이는 것을 막는다. 올바르게는 ‘Stern line keeps the vessel from moving forward(ahead).’이다.
④ O — 페어리드는 계류할 때 줄이 선박 밖으로 적절한 방향으로 나가도록 안내하는 장치이므로 옳다.

오답 포인트

③은 선미줄이 선박의 선미에 연결된다는 사실 때문에 뒤쪽 이동을 막는다고 착각하게 한다. 계류줄의 명칭이 아니라 줄이 육상 계선점 쪽으로 당기는 방향을 기준으로 판단하면, 선미줄은 선박의 앞쪽 이동을 억제한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

계류줄 문제에서는 줄의 출발 위치와 육상으로 뻗는 방향을 함께 본다. 선미에서 뒤쪽으로 뻗는 선미줄에 장력이 걸리면 선박을 뒤쪽으로 당기므로 앞쪽 이동을 막는다고 판단한다.

암기 포인트

Stern line: 선미에서 뒤로 뻗어 선박의 전진을 막는다.

NoteBase

문 20. 다음은 「국제 항공 및 해상수색구조(IAMSAR)」 매뉴얼에 나오는 수색 방식 중 하나이다. 다음 <보기>에서 설명하는 수색 방식으로 가장 옳은 것은?

<보기>
Most effective when the position of the search object is accurately known and the search area is small. Used to search a circular area centred on a datum point.

① Sector Search
② Expanding Square Search
③ Track Line Search
④ Parallel Track Search

정답 1번

출제 포인트

이 문제는 수색 대상의 위치가 정확히 알려져 있고 수색 구역이 작을 때 기준점(datum)을 중심으로 원형 구역을 탐색하는 수색 방식이 무엇인지 묻는다.

핵심 개념

Sector Search는 기준점을 중심으로 여러 방사 방향을 따라 이동하며 작은 원형 구역을 집중적으로 수색하는 방식이다. Expanding Square Search는 기준점에서 시작해 항로 길이를 점차 늘리며 정사각형 모양으로 수색 범위를 넓힌다. Track Line Search는 예정 항로나 이동 경로를 따라 수색하고, Parallel Track Search는 비교적 넓은 구역을 평행한 항적으로 균일하게 훑는다.

선지별 해설

① O — Sector Search는 수색 대상의 위치가 정확히 알려져 있고 수색 구역이 작을 때 기준점을 중심으로 원형 구역을 집중 수색하므로 보기의 설명과 일치한다.
② X — Expanding Square Search라는 명칭이 틀렸다. 이 방식은 기준점에서 출발하여 항로를 정사각형 모양으로 점차 확대하는 수색이며, 보기의 설명에 해당하는 방식은 Sector Search이다.
③ X — Track Line Search라는 명칭이 틀렸다. 이 방식은 실종 대상이 지나갔을 것으로 예상되는 항로나 이동 경로를 따라 수색하며, 보기의 설명에 해당하는 방식은 Sector Search이다.
④ X — Parallel Track Search라는 명칭이 틀렸다. 이 방식은 비교적 넓은 구역을 일정 간격의 평행 항적으로 나누어 수색하며, 보기의 설명에 해당하는 방식은 Sector Search이다.

NoteBase

오답 포인트

Sector Search와 Expanding Square Search는 모두 기준점에서 시작할 수 있어 혼동하기 쉽다. 그러나 보기의 '원형 구역(circular area)'과 '위치가 정확히 알려진 작은 구역'은 Sector Search를 가리키는 결정적 표현이다.

다시 나오면 이렇게 판단

수색 형태와 적용 상황을 함께 본다. 기준점 중심의 작은 원형 구역은 Sector, 바깥으로 커지는 정사각형은 Expanding Square, 예상 이동 경로는 Track Line, 넓은 구역의 평행 항적은 Parallel Track으로 구분한다.

암기 포인트

Sector는 원형 집중, Expanding Square는 사각 확대, Track Line은 경로 추적, Parallel Track은 평행 훑기이다.

NoteBase