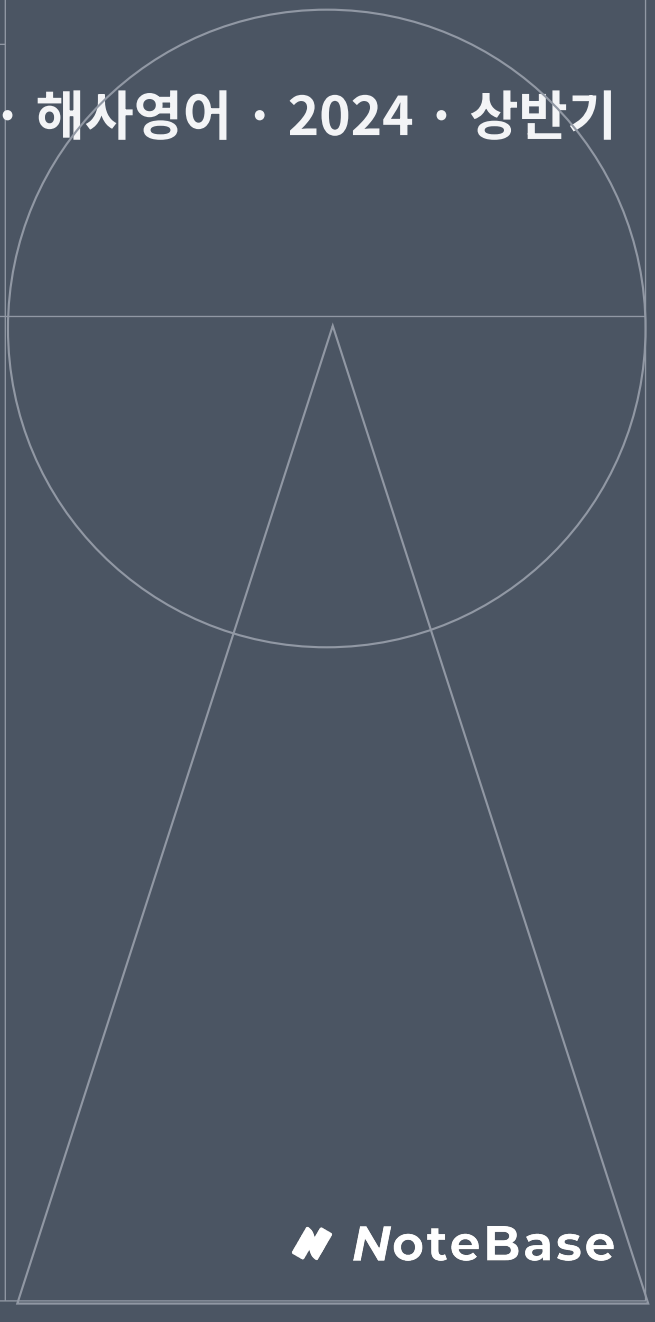
기출OX 해설집

공무원/해경/해경학과 경장 · 해사영어 · 2024 · 상반기



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/해경학과 경장 · 해사영어 · 2024 · 상반기

공무원/해경/해경학과 경장 · 해사영어 · 2024 · 상반기

문 1. 다음 <보기>의 현상으로 가장 옳은 것은?

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

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

정답 3번

출제 포인트

닻이 선박의 이동을 더 이상 막지 못해 해저면을 비자발적으로 끌려가는 현상을 나타내는 해사영어 용어를 묻는 문제이다.

핵심 개념

dragging of anchor는 닻이 파주력을 잃어 선박과 함께 해저면 위를 비자발적으로 끌려가는 주묘 현상이다. 핵심 단서는 ‘over the sea bottom involuntarily’와 ‘no longer preventing the movement of the vessel’이다.
foul of anchor는 닻이나 닻줄이 다른 물체 등에 걸리거나 얽힌 상태, slipping anchor는 긴급한 상황 등에서 닻줄을 풀어 닻을 버리는 조치, sighting anchor는 닻을 눈으로 확인할 수 있을 정도로 끌어올려 상태를 살피는 조치를 가리킨다.

NoteBase

선지별 해설

① X — foul of anchor는 닻이 해저면을 비자발적으로 끌려가는 현상이 아니라 닻 또는 닻줄이 다른 물체 등에 걸리거나 얽힌 상태와 관련된 표현이다. 틀린 표현은 'foul of anchor'이며, 제시된 정의에 맞는 표현은 'dragging of anchor'이다.
② X — slipping anchor는 선박의 이동을 막지 못해 닻이 저절로 끌리는 현상이 아니라 필요할 때 닻줄을 풀어 닻을 버리는 조치를 뜻한다. 틀린 표현은 'slipping anchor'이며, 제시된 정의에 맞는 표현은 'dragging of anchor'이다.
③ O — dragging of anchor는 닻이 더 이상 선박을 붙잡지 못하여 선박의 움직임에 따라 해저면 위로 비자발적으로 끌려가는 현상이다. <보기>의 정의와 정확히 일치한다.
④ X — sighting anchor는 닻을 끌어올려 눈으로 확인하고 상태를 살피는 조치를 뜻하며, 해저면에서 닻이 비자발적으로 끌리는 현상이 아니다. 틀린 표현은 'sighting anchor'이며, 제시된 정의에 맞는 표현은 'dragging of anchor'이다.

오답 포인트

'Moving of an anchor'만 보고 닻을 움직이는 조치인 slipping anchor나 sighting anchor를 고르기 쉽다. 그러나 <보기>의 핵심은 사람이 의도한 조치가 아니라 닻이 선박을 붙잡는 기능을 잃어 비자발적으로 해저면을 끌리는 현상이라는 점이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의에서 involuntarily, sea bottom, no longer preventing the movement of the vessel가 함께 제시되면 닻이 끌리는 주묘, 즉 dragging of anchor로 판단한다. 걸림·얽힘은 foul, 닻을 버리는 조치는 slipping, 닻을 끌어올려 확인하는 조치는 sighting으로 구별한다.

암기 포인트

dragging은 비자발적으로 끌림, foul은 걸림·얽힘, slipping은 닻을 버림, sighting은 닻을 눈으로 확인함이다.

NoteBase

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

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

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

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 3의 선박 상태별 정의에 관한 문제이다. 핵심은 조종 제한의 원인이 예외적 사정인지, 작업의 성질인지, 흘수인지, 어로 장비인지 구별하는 것이다.

용어 풀이

vessel not under command는 어떤 예외적 사정 때문에 COLREG가 요구하는 대로 조종할 수 없어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박이다.

핵심 구분

COLREG Rule 3에서 'exceptional circumstance'로 조종할 수 없다는 문구는 vessel not under command를 뜻한다. 반면 vessel restricted in her ability to manoeuvre는 작업의 성질 때문에, vessel constrained by her draught는 흘수와 가항 수역의 수심·폭 관계 때문에 조종이 제한되는 선박이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — vessel restricted in her ability to manoeuvre는 예외적 사정이 아니라 수행 중인 작업의 성질 때문에 COLREG가 요구하는 조종이 제한되어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박이다. 틀린 표현: vessel restricted in her ability to manoeuvre → 올바른 표현: vessel not under command.
② O — 지문의 'through some exceptional circumstance', 'unable to manoeuvre as required by these Rules', 'unable to keep out of the way'는 COLREG Rule 3의 vessel not under command 정의와 일치한다.
③ X — vessel constrained by her draught는 흘수와 가항 수역의 수심·폭 관계 때문에 진행 중인 침로에서 벗어날 능력이 심하게 제한된 동력선이다. 틀린 표현: vessel constrained by her draught → 올바른 표현: vessel not under command.
④ X — vessel engaged in fishing은 그물·낚싯줄·트롤 등 조종 성능을 제한하는 어로 장비로 조업 중인 선박을 뜻한다. 틀린 표현: vessel engaged in fishing → 올바른 표현: vessel not under command.

오답 포인트

'unable to manoeuvre'라는 공통 인상만 보고 ①을 고르기 쉽다. 그러나 예외적 사정(exceptional circumstance)은 ②의 표지이고, 작업의 성질(nature of her work)은 ①의 표지이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의문의 원인 표현을 먼저 찾는다. exceptional circumstance이면 vessel not under command, nature of her work이면 vessel restricted in her ability to manoeuvre, draught와 수심·폭의 관계이면 vessel constrained by her draught, 조종을 제한하는 어로 장비이면 vessel engaged in fishing으로 판단한다.

암기 포인트

exceptional circumstance = not under command, nature of work = restricted ability, draught = constrained by draught, fishing apparatus = engaged in fishing이다.

NoteBase

문 3. 다음 <보기> 중 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Crash-stop : An emergency reversal operation of the main engine to avoid a collision
㉡ Datum : The plane of reference to which all data as to the depth on charts are referenced
㉢ Abandon vessel : To evacuate crew and passengers from a vessel following a distress
㉣ Air draft : The height from the waterline to the highest point of the vessel

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 4번

출제 포인트

Crash-stop, Datum, Abandon vessel, Air draft의 해사 영어상 의미를 정확히 구별하고, 옳은 정의의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

㉠ Crash-stop: 충돌을 피하기 위하여 주기관을 비상 역전시키는 조작이다.
㉡ Datum: 해도에 표시되는 모든 수심 자료의 기준이 되는 기준면이다.
㉢ Abandon vessel: 조난이 발생한 선박에서 선원과 여객을 대피시키는 것이다.
㉣ Air draft: 수면선에서 선박의 가장 높은 지점까지의 높이이다.
따라서 ㉠부터 ㉣까지 모두 옳고, 옳은 것은 4개이다.

선지별 해설

① X — 옳은 정의가 1개라는 선택지이지만, ㉠부터 ㉣까지 네 정의가 모두 옳다. 틀린 표현은 '1개'이며, 올바르게는 '4개'이다.
② X — 옳은 정의가 2개라는 선택지이지만, Crash-stop과 Datum뿐 아니라 Abandon vessel과 Air draft의 정의도 옳다. 틀린 표현은 '2개'이며, 올바르게는 '4개'이다.
③ X — 옳은 정의가 3개라는 선택지이지만, 네 문장 가운데 틀린 정의가 없다. 틀린 표현은 '3개'이며, 올바르게는 '4개'이다.
④ O — ㉠은 주기관의 비상 역전 조작, ㉡은 해도 수심의 기준면, ㉢은 조난 선박에서의 대피, ㉣은 수면선부터 선박 최고점까지의 높이를 각각 정확히 설명하므로 옳은 것은 4개이다.

NoteBase

오답 포인트

Datum을 단순한 수치나 위치로 오해하거나, Air draft를 수면 아래의 흘수와 혼동하면 옳은 문장을 하나씩 제외하기 쉽다. Air draft는 수면선 위쪽 높이이고, 수면선 아래쪽 깊이는 draft라는 점이 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 용어의 방향과 기준점을 먼저 확인한다. Crash-stop은 충돌 회피를 위한 비상 역전, Datum은 해도 수심의 기준면, Abandon vessel은 조난 후 인원 대피, Air draft는 수면선에서 최고점까지의 높이로 판단한다.

암기 포인트

Crash-stop은 비상 역전, Datum은 수심 기준면, Abandon vessel은 조난 대피, Air draft는 수면 위 높이이다.

NoteBase

문 4. 다음 중 「International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual)」상 GMDSS의 구성 설비로 가장 옳지 않은 것은?

① Search and Rescue Transponder(SART)

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

③ Emergency Position Indicating Radio Beacon(EPIRB)

④ Voyage Data Recorder(VDR)

정답 4번

출제 포인트

GMDSS를 구성하는 조난 경보·통신·위치 탐색 설비와 항해자료 기록 장비를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

GMDSS(Global Maritime Distress and Safety System)는 선박의 조난 경보를 송수신하고, 구조기관 및 다른 선박과 안전 통신을 하며, 조난 위치를 찾도록 지원하는 해상 조난·안전 통신 체계이다. SART와 EPIRB는 조난 위치 탐색 및 경보에 쓰이고, DSC 무선설비는 디지털 선택호출 방식으로 조난 경보와 안전 통신을 수행한다. 반면 VDR은 선박의 운항 자료를 기록하여 사고 원인 조사에 활용하는 장비이다.

선지별 해설

① O — SART(Search and Rescue Transponder)는 구조 세력이 조난 선박이나 생존정의 위치를 찾도록 돕는 GMDSS 설비이다.
② O — VHF·MF·HF DSC 무선설비는 디지털 선택호출로 조난 경보를 보내고 관련 통신을 개시하는 GMDSS 설비이다.
③ O — EPIRB(Emergency Position Indicating Radio Beacon)는 위성을 통해 조난 경보와 식별·위치 정보를 전달하는 GMDSS 설비이다.
④ X — 틀린 표현은 VDR을 GMDSS의 구성 설비로 본 부분이다. 올바르게는 VDR(Voyage Data Recorder)은 선박의 위치·운동·장비 상태·음성 등 운항 자료를 기록하여 해양사고 조사에 활용하는 항해 안전 장비이며, GMDSS의 조난·안전 통신 설비가 아니다.

오답 포인트

네 장비가 모두 선박 안전과 관련되므로 ④도 GMDSS 장비로 오인하기 쉽다. 그러나 GMDSS 여부는 단순히 안전에 도움이 되는지가 아니라 조난 경보·안전 통신·현장 위치 탐색 기능을 수행하는지로 판단한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

장비의 핵심 동사를 확인한다. 경보를 보낸다·통신한다·조난 위치를 찾는다는 기능이면 GMDSS에 해당하고, 운항 자료를 기록하여 사고 후 조사한다는 기능이면 VDR로서 GMDSS와 구별된다.

암기 포인트

SART는 탐색, DSC는 호출, EPIRB는 조난 경보, VDR은 사고 기록이다.

NoteBase

문 5. 다음 중 「Standard Marine Communication Phrases (SMCP)」상 Wheel Order의 의미로 가장 옳지 않은 것은?

① Nothing to port : Avoid allowing the vessel's head to go starboard

② Steady : Reduce swing as rapidly as possible

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

④ Midships : Rudder to be held in the fore and aft position

정답 1번

출제 포인트

SMCP의 Wheel Order가 지시하는 타각과 선수의 회두 방향을 정확히 대응하는지를 묻는 문제이다.

핵심 개념

Nothing to port는 선수가 좌현 쪽으로 돌아가지 않게 하라는 뜻이다. Steady는 선회의 기세를 가능한 한 빨리 줄이라는 뜻이고, Ease to five는 타각을 5°로 줄여 유지하라는 뜻이며, Midships는 타를 선수미선 방향에 놓으라는 뜻이다.

선지별 해설

① X — 'Nothing to port'를 '선수가 우현으로 돌아가지 않게 한다'고 풀이한 부분이 틀렸다. 올바르게는 선수가 좌현(port)으로 돌아가지 않게 한다는 뜻이다.
② O — 'Steady'는 선회의 기세를 가능한 한 빨리 줄여 선수를 안정시키라는 의미이므로 제시된 풀이가 맞다.
③ O — 'Ease to five'는 현재의 타각을 5°까지 줄인 뒤 그 타각을 유지하라는 의미이므로 맞다.
④ O — 'Midships'는 타를 선수미선과 일치하는 중앙 위치에 두라는 의미이므로 맞다.

오답 포인트

①은 명령에 포함된 port를 반대 방향인 starboard로 바꾸어 놓았다. 'Nothing to + 방향'에서 그 방향은 허용하지 않아야 할 선수의 회두 방향이다.

다시 나오면 이렇게 판단

Nothing to 뒤의 port 또는 starboard를 먼저 확인하고, 선수가 바로 그 방향으로 돌아가지 않게 한다는 뜻으로 연결한다. Ease는 타각을 줄이는 명령이고, Midships는 타를 중앙에 두는 명령으로 구분한다.

암기 포인트

Nothing to port는 좌현 회두 금지, Ease to five는 타각 5° 유지, Midships는 타 중앙이다.

NoteBase

문 6. 다음 <보기>의 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」상 Conduct of Vessels in Sight of One Another에 대한 내용이다. 빈칸에 공통으로 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

<보기>

A vessel shall be deemed to be ( ) when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is ( ), that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.

① anchoring

② fishing

③ crossing

④ overtaking

정답 4번

쟁점

이 문제는 국제해상충돌예방규칙(COLREG) Rule 13의 추월선(overtaking vessel) 판단 문언에 관한 문제이다. 핵심은 다른 선박의 정횡 후방 22.5도를 넘는 방향에서 접근하여 야간에 그 선박의 선미등만 볼 수 있는 관계를 추월로 판단한다는 점이다.

용어 풀이

overtaking은 한 선박이 다른 선박의 뒤쪽에서 따라붙어 앞질러 가는 추월을 뜻한다. abaft her beam은 그 선박의 정횡선보다 뒤쪽이라는 뜻이고, sternlight는 선미등, sidelights는 현등을 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 13(b)의 문장은 ‘A vessel shall be deemed to be overtaking … the vessel she is overtaking’으로 이어진다. 따라서 두 빈칸에는 같은 단어 overtaking이 들어간다. 정횡 후방 22.5도를 넘는 방향에서 접근하여 야간에 상대 선박의 선미등만 보이고 현등은 보이지 않는 경우가 추월 상황이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — anchoring은 투묘, 즉 닻을 내리는 행위를 뜻하므로 뒤에서 다른 선박을 따라붙는 관계를 나타내지 못한다. 틀린 표현: anchoring. 올바른 표현: overtaking.
② X — fishing은 어로를 뜻하므로 상대 선박의 뒤쪽에서 접근하는 두 선박의 관계를 나타내는 Rule 13의 용어가 아니다. 틀린 표현: fishing. 올바른 표현: overtaking.
③ X — crossing은 두 선박의 진로가 교차하는 횡단 상황을 뜻하며, 선미등만 보이는 정횡 후방 접근 상황과 구별된다. 틀린 표현: crossing. 올바른 표현: overtaking.
④ O — overtaking을 넣으면 '추월하는 것으로 본다'와 '자신이 추월하고 있는 선박'이라는 Rule 13(b)의 문언이 모두 자연스럽고 정확하게 완성된다.

오답 포인트

③ crossing은 실제 항해 관계를 나타내는 용어라서 혼동하기 쉽다. 그러나 상대 선박의 선미등만 보이고 양쪽 현등이 보이지 않는다는 단서는 횡단이 아니라 추월을 가리킨다.

다시 나오면 이렇게 판단

'more than 22.5 degrees abaft her beam'과 'only the sternlight, neither sidelights'가 함께 나오면 Rule 13의 overtaking을 선택한다.

암기 포인트

정횡 뒤 22.5도 초과 · 선미등만 보임 = overtaking이다.

NoteBase

문 7. 다음 <보기>의 「Standard Marine Communication Phrases (SMCP)」상 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

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

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

정답 3번

출제 포인트

선박의 상부 구조물이나 마스트 등에 가려 레이더 전파가 도달하지 못하는 구역의 명칭을 묻는 문제이다.

핵심 개념

blind sector는 선박의 구조물 등이 레이더 전파를 차폐하여 레이더로 탐지할 수 없는 방향 또는 구역이다. 핵심 단서는 'cannot be scanned'와 'shielded by parts of the superstructure, masts'이다.

선지별 해설

① X — scanning zone은 레이더가 주사하는 구역이라는 뜻이므로, 구조물에 가려 주사할 수 없는 구역을 가리키지 않는다. 틀린 표현은 'scanning zone'이며, 올바른 표현은 'blind sector'이다.
② X — side lobe effect는 안테나의 주엽 이외에 생기는 부엽 때문에 강한 표적 주위 등에 거짓 에코가 나타나는 현상이다. 틀린 표현은 'side lobe effect'이며, 차폐로 탐지할 수 없는 구역은 'blind sector'이다.
③ O — blind sector는 상부 구조물, 마스트 등의 차폐 때문에 선박 레이더가 주사할 수 없는 구역을 뜻하므로 보기의 정의와 정확히 일치한다.
④ X — super-refraction은 대기 상태로 인해 레이더 전파가 정상보다 더 크게 굴절되는 이상 전파 현상이다. 틀린 표현은 'super-refraction'이며, 구조물의 차폐로 생기는 미탐지 구역은 'blind sector'이다.

오답 포인트

'cannot be scanned'만 보고 scanning zone을 고르면 안 된다. 이 문장에서는 'shielded by'가 결정적이며, 물체의 차폐로 레이더가 보지 못하는 구역은 blind sector이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

구조물·마스트가 전파를 막는다는 단서가 있으면 blind sector로 판단한다. 안테나의 부엽으로 거짓 에코가 생기면 side lobe effect, 대기 굴절이 비정상적으로 커지면 super-refraction으로 구분한다.

암기 포인트

차폐로 보이지 않는 구역은 blind sector이다.

NoteBase

문 8. 다음 <보기>의 「International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual)」상 옳은 것은 모두 몇 개인가?

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

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 2번

출제 포인트

IAMSAR의 비상 단계 용어인 emergency phase, uncertainty phase, alert phase, distress phase의 정의를 정확히 구분하는 문제이다.

핵심 개념

Emergency phase는 uncertainty phase, alert phase, distress phase를 포괄하는 일반 용어이다.
Uncertainty phase는 선박과 승선자의 안전 여부가 불확실한 단계이다.
Alert phase는 선박과 승선자의 안전이 염려되는 단계이다.
Distress phase는 중대하고 급박한 위험에 처해 즉각적인 지원이 필요하다고 합리적으로 확신되는 단계이다.
따라서 ㉠은 Alert phase가 아니라 Emergency phase의 정의이므로 X, ㉡은 O, ㉢은 Emergency phase가 아니라 Alert phase의 정의이므로 X, ㉣은 O이다. 옳은 것은 ㉡과 ㉣의 2개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳은 것은 ㉡과 ㉣의 2개이므로 '1개'가 틀린 표현이다. 올바르게는 '2개'이다.
② O — ㉡과 ㉣이 옳고 ㉠과 ㉢이 틀리므로 옳은 것은 모두 2개이다.
③ X — 옳은 것은 2개이므로 '3개'가 틀린 표현이다. 올바르게는 '2개'이다.
④ X — 옳은 것은 2개이므로 '4개'가 틀린 표현이다. 올바르게는 '2개'이다.

오답 포인트

㉠과 ㉢은 정의 자체가 낯선 것이 아니라 용어의 이름만 서로 바꾸어 놓은 선지이다. 'generic term'은 Emergency phase, 'apprehension'은 Alert phase에 대응한다.

다시 나오면 이렇게 판단

generic term이면 세 단계를 포괄하는 Emergency phase, uncertainty이면 Uncertainty phase, apprehension이면 Alert phase, grave and imminent danger와 immediate assistance이면 Distress phase로 판단한다.

암기 포인트

Emergency는 총칭, Uncertainty는 불확실, Alert는 염려, Distress는 중대·급박한 위험과 즉시 지원이다.

NoteBase

문 9. 다음 <보기>는 「United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)」에 대한 내용이다. 빈칸에 들어갈 숫자를 모두 합한 값은?

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

① 206
② 236
③ 266
④ 296

정답 2번

쟁점

이 문제는 유엔해양법협약(UNCLOS)이 정한 영해·접속수역·배타적 경제수역의 거리 한계를 구별하여 합산하는 문제이다.

용어 풀이

기선은 영해 등 해양수역의 폭을 재는 출발선이다. 영해는 연안국의 주권이 미치는 해역이고, 접속수역은 관세·재정·출입국·위생 법규 위반을 방지하거나 처벌하기 위해 필요한 통제를 할 수 있는 수역이며, 배타적 경제수역은 연안국이 천연자원의 탐사·개발 등에 관한 주권적 권리를 갖는 수역이다.

핵심 구분

UNCLOS 제3조는 영해의 폭을 기선에서 최대 12해리로 정한다. 제33조 제2항은 접속수역이 영해의 폭을 재는 기선에서 24해리를 넘을 수 없다고 정하며, 제57조는 배타적 경제수역이 같은 기선에서 200해리를 넘을 수 없다고 정한다. 따라서 빈칸은 차례로 12, 24, 200이고 합은 12 + 24 + 200 = 236이다. 접속수역의 24해리는 영해 바깥에서 추가로 24해리를 뜻하는 것이 아니라 기선으로부터의 한계이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 206은 세 한계의 합이 아니다. 틀린 표현: 206. 올바른 표현: 12 + 24 + 200 = 236이다.
② O — 영해 12해리, 접속수역 24해리, 배타적 경제수역 200해리를 합하면 236이므로 옳다.
③ X — 266은 접속수역이나 배타적 경제수역의 기준 거리를 잘못 더한 값이다. 틀린 표현: 266. 올바른 표현: 세 빈칸의 합은 236이다.
④ X — 296은 UNCLOS가 정한 12·24·200의 합과 일치하지 않는다. 틀린 표현: 296. 올바른 표현: 세 빈칸의 합은 236이다.

오답 포인트

접속수역의 24해리를 영해 12해리에 다시 붙여 36해리로 보거나, 영해·접속수역·배타적 경제수역의 숫자를 서로 바꾸면 오답이 된다. 문장은 모두 '기선으로부터'의 최대 한계를 묻고 있다.

다시 나오면 이렇게 판단

UNCLOS의 해역별 거리 문제에서는 먼저 기선을 공통 출발점으로 확인한 뒤 영해 12, 접속수역 24, 배타적 경제수역 200을 대응시킨다. 그다음 문제에서 요구한 합·차·순서를 계산한다.

암기 포인트

기선부터 영해 12, 접속수역 24, 배타적 경제수역 200이다.

NoteBase

문 10. 다음 <보기>에서 별도의 명문 규정이 없는 한 「International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)」 적용 대상 선박이 아닌 것을 모두 고른 것은?(단, <보기>의 선박은 모두 국제항해에 종사한다.)

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

① ㉡, ㉢
② ㉠, ㉡, ㉢
③ ㉡, ㉣, ㉤
④ ㉠, ㉣, ㉤

정답 4번

쟁점

이 문제는 별도의 명문 규정이 없는 경우 SOLAS가 적용되지 않는 선박의 범위를 구별하는 문제이다. 핵심은 선박의 용도와 총톤수에 따른 적용 제외 여부를 판단하는 것이다.

용어 풀이

SOLAS는 국제항해 선박의 인명 안전을 위한 국제협약이다. 총톤수(gross tonnage)는 선박 내부 용적을 기준으로 산정하는 선박 규모의 지표이다.

핵심 구분

SOLAS 제I장 제3규칙에 따르면 별도의 명문 규정이 없는 한 군함·병력수송선, 기계적 추진수단이 없는 선박, 원시적 구조의 목선, 상업에 종사하지 않는 유람선, 어선 및 총톤수 500톤 미만의 화물선은 적용 대상에서 제외된다. 반면 여객선과 총톤수 500톤 이상의 화물선은 이 일반적 제외 목록에 해당하지 않는다. 따라서 ㉠·㉣·㉤은 적용 대상이 아니고, ㉡·㉢은 적용 대상이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- ㉡ 여객선과 ㉢ 총톤수 900톤 초과 화물선은 모두 SOLAS의 일반적 적용 대상이다. 적용 제외 선박으로 고른 조합이므로 틀리다.
- 틀린 표현: ㉡, ㉢
- 올바른 표현: ㉠, ㉣, ㉤

② X
- ㉠ 군함·병력수송선은 적용 대상에서 제외되지만, ㉡ 여객선과 ㉢ 총톤수 900톤 초과 화물선은 적용 대상이다. 적용 선박과 제외 선박을 함께 묶었으므로 틀리다.
- 틀린 표현: ㉠, ㉡, ㉢
- 올바른 표현: ㉠, ㉣, ㉤

③ X
- ㉣ 어선과 ㉤ 기계적 추진수단이 없는 선박은 적용 대상에서 제외되지만, ㉡ 여객선은 적용 대상이다. 따라서 ㉡을 포함한 조합은 틀리다.
- 틀린 표현: ㉡, ㉣, ㉤
- 올바른 표현: ㉠, ㉣, ㉤

④ O
- ㉠ 군함·병력수송선, ㉣ 어선, ㉤ 기계적 추진수단이 없는 선박은 모두 SOLAS 제I장 제3규칙의 일반적 적용 제외 선박이다.

오답 포인트

㉢의 '900톤 초과'에 주의해야 한다. 화물선은 총톤수 500톤 미만일 때 일반적으로 제외되므로 900톤을 초과하는 화물선은 제외 대상이 아니다. 또한 국제항해에 종사한다는 사실만으로 군함·병력수송선, 어선, 무동력선까지 적용 대상이 되는 것은 아니다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 군함·병력수송선, 어선, 무동력선처럼 선종 자체가 제외되는지를 확인하고, 화물선은 총톤수 500톤 미만인지 확인한다. 여객선은 총톤수와 관계없이 일반적 적용 대상이라는 점을 구분한다.

암기 포인트

SOLAS 일반 제외는 '군·어·무·목·비상업 유람선 + 500톤 미만 화물선'이다.

NoteBase

문 11. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」상 Definitions of Lights에 대한 내용이다. 빈칸에 들어갈 숫자를 합한 값은?

<보기>
㉠ “All round light” means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of (_____) degrees.
㉡ “Flashing light” means a light flashing at regular intervals at a frequency of (_____) flashes or more per minute.

① 380
② 480
③ 580
④ 680

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 21의 등화 정의에 관한 문제이다. 핵심은 전주등(All-round light)의 수평 표시 각도와 섬광등(Flashing light)의 분당 최소 섬광 횟수를 구별하여 더하는 것이다.

용어 풀이

전주등(All-round light)은 수평선의 전 방향에 끊김 없이 빛을 비추는 등화이다. 섬광등(Flashing light)은 일정한 간격으로 반복하여 번쩍이는 등화이다.

핵심 구분

COLREG Rule 21(e)에서 전주등의 수평 표시 범위는 360 °이다. Rule 21(f)에서 섬광등의 빈도는 분당 120회 이상이다. 빈칸에는 각 정의의 기준값인 360과 120이 들어가므로 합은 360 + 120 = 480이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
380은 두 기준값의 합이 아니다. 틀린 값: 380 → 올바른 값: 480이다.

② O
전주등의 360과 섬광등의 최소 빈도 120을 더하면 480이므로 옳다.

③ X
580은 360과 120을 더한 값이 아니다. 틀린 값: 580 → 올바른 값: 480이다.

④ X
680은 360과 120을 더한 값이 아니다. 틀린 값: 680 → 올바른 값: 480이다.

오답 포인트

섬광등의 정의는 분당 정확히 120회가 아니라 분당 120회 이상이라는 점이 함정이다. 다만 빈칸에는 그 기준값인 120이 들어가며, 이를 전주등의 360과 합해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

등화 정의 문제에서는 각도와 빈도를 먼저 분리한다. All-round light는 360°, Flashing light는 분당 120회 이상으로 대응한 뒤 문제에서 요구한 연산을 적용한다.

암기 포인트

All-round 360, Flashing 120 이상, 합계 480이다.

NoteBase

문 12. 다음 <보기>의 「United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)」상 Innocent Passage 조항에서 외국선박이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 활동으로 규정한 것은 모두 몇 개인가?

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

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 5개

정답 4번

쟁점

이 문제는 UNCLOS상 무해통항의 의미를 묻는 문제이다. 핵심은 외국선박의 통항이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 것으로 간주되는 활동을 빠짐없이 세는 것이다.

용어 풀이

무해통항(innocent passage)은 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치지 않는 영해 통항을 뜻한다.

핵심 구분

UNCLOS 제19조 제2항은 무기 사용을 수반하는 훈련·연습, 연안국의 국방·안전에 영향을 미치려는 선전행위, 항공기의 발진·착륙·탑재, 어로활동, 조사·측량활동을 모두 유해한 활동으로 열거한다. 따라서 ㉠부터 ㉤까지 5개가 모두 해당한다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- 해당 활동은 2개가 아니라 ㉠부터 ㉤까지 모두 5개이다.
- 틀린 표현: 2개
- 올바른 표현: 5개

② X
- 무기 훈련·연습, 선전행위, 항공기 발진·착륙·탑재뿐 아니라 어로활동과 조사·측량활동도 포함되므로 3개가 아니다.
- 틀린 표현: 3개
- 올바른 표현: 5개

③ X
- ㉠부터 ㉤ 중 제외되는 항목이 없으므로 4개가 아니다.
- 틀린 표현: 4개
- 올바른 표현: 5개

④ O
- ㉠부터 ㉤까지 모두 UNCLOS 제19조 제2항에 열거된 활동이므로 총 5개이다.

오답 포인트

어로활동이나 조사·측량활동을 단순한 민간 활동으로 보아 제외하기 쉽다. 그러나 두 활동도 무해성을 해치는 활동으로 조문에 명시되어 있으므로 빠뜨리면 안 된다.

다시 나오면 이렇게 판단

보기의 각 문구가 UNCLOS 제19조 제2항의 열거 항목과 일치하는지 하나씩 대조한 뒤 해당 개수를 센다.
군사·안보 관련 활동뿐 아니라 어로와 조사·측량도 포함한다.

암기 포인트

무기·선전·항공기·어로·조사 및 측량은 모두 무해통항을 해치는 활동이다.

NoteBase

문 13. 다음 <보기>의 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」상 Sound Signals in Restricted Visibility 중 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

<보기>
In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:
A (㉠) shall be at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of (㉡) in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel.

① ㉠: vessel aground, ㉡: 100 meters or more
② ㉠: vessel at anchor, ㉡: 100 meters or more
③ ㉠: pushing vessel, ㉡: 100 meters or less
④ ㉠: vessel towed, ㉡: 100 meters or less

정답 2번

쟁점

이 문제는 제한된 시계 안이나 그 부근에서 정박선이 울려야 하는 종 신호와, 길이 기준에 따라 추가되는 공 신호를 묻는다. 핵심은 정박선과 좌초선을 구별하고 $100m$ 이상이라는 기준을 정확히 잡는 것이다.

용어 풀이

vessel at anchor는 닻을 내려 정박 중인 선박이고, vessel aground는 해저나 암초 등에 얹혀 움직이지 못하는 좌초선이다.

핵심 구분

COLREG Rule 35(f)에 따르면 정박선은 1분을 넘지 않는 간격으로 약 5초 동안 종을 빠르게 울린다. 길이 $100m$ 이상인 선박은 선수부에서 종을 울린 직후 선미부에서 약 5초 동안 공을 빠르게 울린다. 좌초선은 이 종·공 신호에 더하여 종을 빠르게 울리기 직전과 직후에 각각 세 번의 분명한 타종을 한다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- ㉠의 ‘vessel aground’가 틀렸다. 제시된 문장은 추가 타종에 관한 내용 없이 종을 빠르게 울리는 정박선의 신호를 규정하므로 vessel at anchor가 들어가야 한다.
- 틀린 표현: ㉠ vessel aground
- 올바른 표현: ㉠ vessel at anchor

② O
- Rule 35(f)의 문언과 같이 ㉠에는 vessel at anchor, ㉡에는 100 meters or more가 들어간다. 정박선 중 길이 $100m$ 이상인 선박은 선수부의 종 신호 직후 선미부에서 공 신호도 울린다.

③ X
- ㉠의 ‘pushing vessel’은 정박선 신호의 주체가 아니며, ㉡의 ‘100 meters or less’도 기준의 방향이 반대이다.
- 틀린 표현: ㉠ pushing vessel, ㉡ 100 meters or less
- 올바른 표현: ㉠ vessel at anchor, ㉡ 100 meters or more

④ X
- ‘vessel towed’는 예인되는 선박을 뜻하므로 제시된 정박선의 종 신호 규정에 맞지 않는다. 또한 공 신호가 추가되는 길이 기준은 $100m$ 이하가 아니라 $100m$ 이상이다.
- 틀린 표현: ㉠ vessel towed, ㉡ 100 meters or less
- 올바른 표현: ㉠ vessel at anchor, ㉡ 100 meters or more

오답 포인트

①의 vessel aground도 종과 공을 사용한다는 점 때문에 정박선과 혼동하기 쉽다. 그러나 좌초선에는 빠른 종 신호의 직전과 직후에 각각 세 번의 분명한 타종이 추가된다. 또 ㉡은 공을 추가하는 대형선 기준이므로 ‘or less’가 아니라 ‘or more’이다.

다시 나오면 이렇게 판단

문장에 ‘ring the bell rapidly for about 5 seconds’가 단독으로 제시되면 먼저 정박선을 떠올리고, 이어 선수부의 종과 선미부의 공이 함께 나오면 길이 $100m$ 이상인지 확인한다. 직전·직후의 세 번 타종이 함께 나오면 좌초선으로 판단한다.

암기 포인트

정박선은 1분 이내 간격으로 종 5초, $100m$ 이상이면 종 뒤에 공 5초이다. 좌초선은 앞뒤 세 번 타종을 더한다.

NoteBase

문 14. 다음 <보기>의 「Standard Marine Communication Phrases (SMCP)」상 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

<보기>
(____) is place on deck, in mess rooms, etc., assigned to crew and passengers where they have to meet according to the muster list when the corresponding alarm is released or announcement made.

① Top Bridge
② Accommodation
③ Engine Control Room
④ Assembly Station

정답 4번

출제 포인트

경보가 울리거나 안내 방송이 나왔을 때 비상배치표에 따라 승무원과 승객이 모이도록 지정된 장소의 SMCP 명칭을 묻는 문제이다.

핵심 개념

Assembly Station은 비상 상황에서 승무원과 승객이 비상배치표에 따라 집결하도록 지정된 장소이다. 지문의 'assigned to crew and passengers', 'meet according to the muster list', 'alarm'이 이 용어를 가리키는 핵심 표현이다.

선지별 해설

① X — Top Bridge는 지문에서 정의한 비상 집결 장소의 명칭이 아니다. 틀린 표현 'Top Bridge'는 'Assembly Station'으로 고쳐야 한다.
② X — Accommodation은 승무원이나 승객의 거주·숙박 구역을 뜻하므로 경보 시 비상배치표에 따라 모이는 지정 장소와 다르다. 틀린 표현 'Accommodation'은 'Assembly Station'으로 고쳐야 한다.
③ X — Engine Control Room은 기관을 감시하고 제어하는 공간이므로 승무원과 승객의 비상 집결 장소가 아니다. 틀린 표현 'Engine Control Room'은 'Assembly Station'으로 고쳐야 한다.
④ O — Assembly Station은 경보 또는 안내 방송이 있을 때 승무원과 승객이 비상배치표에 따라 모이도록 지정된 장소이므로 지문의 정의와 정확히 일치한다.

NoteBase

오답 포인트

지문에 ‘on deck, in mess rooms’처럼 장소의 예가 제시되어 있어 특정 선내 구역을 고르기 쉽다. 그러나 정답을 결정하는 표현은 장소의 위치가 아니라 ‘muster list에 따라 crew and passengers가 meet하는 지정 장소’이다.

다시 나오면 이렇게 판단

SMCP 정의에서 경보, 비상배치표, 승무원·승객의 집결이 함께 제시되면 Assembly Station으로 판단한다. 거주 공간은 Accommodation, 기관 제어 공간은 Engine Control Room으로 구분한다.

암기 포인트

alarm + muster list + meet = Assembly Station이다.

NoteBase

문 15. 다음 <보기>의 「Standard Marine Communication Phrases (SMCP)」상 약어로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ MMSI : Maritime Mobile Service Identity number
㉡ SWL : Safe Water Line
㉢ UTC : Universal Time Co-ordinated(GMT)
㉣ CPA : Closest Point of Approach
㉤ ETD : Estimated Time of Departure
㉥ ITZ : Inshore Time Zone
㉦ TSS : Traffic Separation Scheme

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 5개

정답 1번

출제 포인트

SMCP에서 사용하는 해사 통신 약어의 정확한 원어를 구별하고, 잘못 풀이된 약어의 수를 묻는 문제이다.

핵심 개념

㉠ MMSI는 Maritime Mobile Service Identity number, ㉡ SWL은 Safe Working Load, ㉢ UTC는 Universal Time Co-ordinated(GMT), ㉣ CPA는 Closest Point of Approach, ㉤ ETD는 Estimated Time of Departure, ㉥ ITZ는 Inshore Traffic Zone, ㉦ TSS는 Traffic Separation Scheme을 뜻한다.
따라서 ㉡의 Safe Water Line과 ㉥의 Inshore Time Zone이 틀렸으며, 옳지 않은 약어 풀이는 모두 2개이다.

선지별 해설

① O — 옳지 않은 것은 ㉡과 ㉥의 2개이므로 맞는 개수이다.
② X — 옳지 않은 것은 3개가 아니라 2개이다. ㉡은 Safe Working Load, ㉥은 Inshore Traffic Zone으로 고쳐야 한다.
③ X — 옳지 않은 것은 4개가 아니라 2개이다. ㉠·㉢·㉣·㉤·㉦은 제시된 풀이가 맞다.
④ X — 옳지 않은 것은 5개가 아니라 2개이다. 잘못된 항목은 ㉡과 ㉥뿐이다.

NoteBase

오답 포인트

SWL의 W를 Water로, ITZ의 T를 Time으로 연결하는 것이 함정이다. SWL의 W는 Working이고, ITZ의 T는 Traffic이다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 약어의 글자를 원어와 하나씩 대응한 뒤 틀린 항목만 표시하여 마지막에 개수를 센다. 특히 SWL은 하중(load), ITZ는 교통 구역(zone)에 관한 용어라는 의미를 함께 확인한다.

암기 포인트

SWL = Safe Working Load, ITZ = Inshore Traffic Zone이다. W는 Working, T는 Traffic이다.

NoteBase

문 16. 다음 <보기>의 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」상 RULE 8 Action to Avoid Collision 중 옳은 것만을 모두 고른 것은?

<보기>

㉠ Any action taken to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part and shall, if the circumstances of the case admit, be negative, made in short time and with due regard to the observance of good seamanship.

㉡ Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall not, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of large alterations of course and/or speed should be avoided.

㉢ If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.

㉣ Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

① ㉠, ㉡

② ㉢, ㉣

③ ㉡, ㉣

④ ㉠, ㉢

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 8의 충돌 회피 동작에 관한 영문 규정을 정확히 구별하는 문제이다. 핵심은 회피 동작의 적극성·시기·변침 또는 변속의 크기·안전한 통과 거리 기준을 확인하는 것이다.

용어 풀이

positive는 다른 선박이 의도를 분명히 알 수 있는 적극적이고 명확한 동작을 뜻한다.
ample time은 회피 동작을 충분히 일찍 취할 수 있는 여유 있는 시간을 뜻한다.
close-quarters situation은 선박들이 지나치게 가까워져 충돌 위험이 커지는 근접 상황을 뜻한다.

NoteBase

핵심 구분

현행 COLREG Rule 8(a)~(d)에 따르면 충돌 회피 동작은 사정이 허용하는 한 positive하게, ample time에 취해야 한다. 변침 또는 변속은 다른 선박이 쉽게 알아볼 만큼 커야 하며, 연속된 small alterations는 피해야 한다. 충분한 수역이 있으면 적시에 크게 하는 변침만으로도 효과적일 수 있고, 회피 결과는 안전한 거리로 통과하도록 해야 한다. 따라서 �runtime_segment_1과 ㉣만 옳다.

선지별 해설

① X

㉠과 ㉡이 모두 틀렸으므로 옳은 것의 조합이 아니다. ㉠의 ‘negative, made in short time’은 ‘positive, made in ample time’으로 고쳐야 한다. ㉡의 ‘shall not ... be large enough’과 ‘a succession of large alterations ... should be avoided’는 각각 ‘shall ... be large enough’과 ‘a succession of small alterations ... should be avoided’로 고쳐야 한다. 올바른 조합은 ㉢, ㉣이다.

② O

㉢은 충분한 수역이 있고 변침이 적시에 크게 이루어지며 또 다른 근접 상황을 만들지 않는다면 변침만으로도 가장 효과적인 회피 동작이 될 수 있다는 Rule 8(c)의 내용이다. ㉣은 안전한 거리로 통과하도록 조치하고 상대 선박이 완전히 지나가서 멀어질 때까지 그 효과를 계속 확인해야 한다는 Rule 8(d)의 내용이다.

③ X

㉣은 옳지만 ㉡이 틀렸으므로 옳은 것만의 조합이 아니다. ㉡은 변침 또는 변속을 다른 선박이 쉽게 알아볼 만큼 크게 하고, 연속된 작은 변침 또는 변속은 피해야 한다는 내용으로 고쳐야 한다. 올바른 조합은 ㉢, ㉣이다.

④ X

㉢은 옳지만 ㉠이 틀렸으므로 옳은 것만의 조합이 아니다. ㉠은 충돌 회피 동작을 사정이 허용하는 한 적극적으로 취하고, 충분한 시간 여유를 두며, 우수한 선박 운용 관행을 고려해야 한다는 내용으로 고쳐야 한다. 올바른 조합은 ㉢, ㉣이다.

오답 포인트

㉠과 ㉡은 원문 구조를 거의 유지하면서 핵심 극성어만 뒤집은 선지이다. ‘negative/positive’, ‘short time/ample time’, ‘shall not be large enough/shall be large enough’, ‘large alterations/small alterations’를 구별해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

Rule 8의 회피 동작은 ‘일찍, 적극적으로, 한 번에 알아볼 만큼 크게, 안전한 거리로’라는 흐름으로 판단한다. 선지에 부정어 not이나 크기·시기를 나타내는 형용사가 나오면 원문의 방향과 반대로 바뀌었는지 먼저 확인한다.

NoteBase

암기 포인트

positive · ample time · large alteration · avoid small alterations · safe distance를 한 묶음으로 기억한다.

문 17. 다음 <보기>의 「International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code)」상 Security Level에 관한 내용이다. 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

<보기>
Security level 3

The level for which further specific protective security measures shall be maintained (____) when a security incident is probable or imminent, although it may not be possible to identify the specific target.

① at all times
② for a period of time
③ for a limited period of time
④ at every watch

정답 3번

쟁점

이 문제는 ISPS Code상 Security Level 3의 정의에 관한 문제이다. 핵심은 각 보안등급별 보호조치의 유지 기간을 구별하는 것이다.

용어 풀이

Security Level 3은 보안사건이 발생할 가능성이 높거나 임박한 때 적용하는 예외적 보안등급이다. 특정 표적을 식별하지 못한 경우에도 적용될 수 있다.

핵심 구분

ISPS Code Part A의 보안등급 정의에 따르면 Level 1의 보호조치는 at all times, Level 2의 추가 보호조치는 for a period of time, Level 3의 추가적인 특정 보호조치는 for a limited period of time 유지된다. 따라서 빈칸에는 for a limited period of time이 들어간다.

NoteBase

선지별 해설

① X — at all times는 Security Level 1의 최소한의 적절한 보호조치에 쓰이는 표현이다. 틀린 표현: at all times → 올바른 표현: for a limited period of time
② X — for a period of time은 보안사건 위험이 높아진 Security Level 2의 추가 보호조치에 쓰이는 표현이다. 틀린 표현: for a period of time → 올바른 표현: for a limited period of time
③ O — Security Level 3에서는 보안사건이 발생할 가능성이 높거나 임박한 때 추가적인 특정 보호조치를 for a limited period of time 유지한다.
④ X — at every watch는 ISPS Code의 Security Level 3 정의에 사용되는 유지 기간 표현이 아니다. 틀린 표현: at every watch → 올바른 표현: for a limited period of time

오답 포인트

②의 for a period of time과 ③의 for a limited period of time이 비슷해 보이는 점이 함정이다. Level 3은 위협이 probable or imminent한 예외적 상황이므로 기간도 limited로 한정된다.

다시 나오면 이렇게 판단

보안등급과 기간 표현을 한 묶음으로 대응한다. Level 1은 at all times, Level 2는 for a period of time, Level 3은 for a limited period of time이다.

암기 포인트

1은 all times, 2는 a period, 3은 a limited period이다.

NoteBase

문 18. 다음 중 「United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)」상 Right of Hot Pursuit (Article111)에 대한 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

① The hot pursuit of a foreign ship 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.

② Such pursuit must be finished when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters, the archipelagic waters, the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be suspended outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted.

③ It is not necessary that, at the time when foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone.

④ The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own State or of a third State.

정답 2번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제111조상 추적권의 개시·계속·종료 요건에 관한 문제이다. 핵심은 추적을 언제 시작할 수 있는지와 언제까지 계속할 수 있는지를 구별하는 것이다.

용어 풀이

추적권(right of hot pursuit)은 연안국 법령을 위반한 것으로 믿을 만한 충분한 이유가 있는 외국 선박을 연안국의 관할 수역 밖까지 중단 없이 추적할 수 있는 권리이다.

핵심 구분

UNCLOS 제111조 제1항에 따르면 추적은 외국 선박이나 그 보트가 추적국의 내수·군도수역·영해·접속수역 안에 있을 때 개시(commenced)되어야 한다. 일단 적법하게 개시된 추적은 중단되지 않은 경우에만 영해나 접속수역 밖에서도 계속(continued)될 수 있다. 추적 대상 선박이 자국 또는 제3국의 영해에 들어가면 추적권은 종료된다.

NoteBase

선지별 해설

① O — 연안국의 권한 있는 당국이 외국 선박의 자국 법령 위반을 믿을 만한 충분한 이유가 있을 때 추적을 할 수 있다는 제111조 제1항의 내용과 일치한다.

② X — 추적의 시작과 계속을 정반대로 표현하였다. 틀린 표현: ‘must be finished’ 및 ‘may only be suspended’. 올바른 표현: 외국 선박이나 그 보트가 열거된 수역 안에 있을 때 추적이 개시되어야 하며(must be commenced), 추적이 중단되지 않은 경우에만 그 수역 밖에서도 계속될 수 있다(may only be continued).

③ O — 정지 명령을 받은 외국 선박이 영해 또는 접속수역 안에 있으면 되며, 그 명령을 내리는 선박까지 그 수역 안에 있을 필요는 없다는 제111조 제1항의 내용과 일치한다.

④ O — 추적 대상 선박이 자국 또는 제3국의 영해에 진입하면 추적권이 즉시 종료된다는 제111조 제3항의 내용과 일치한다.

오답 포인트

②는 수역 안에서 추적을 ‘끝낸다(finished)’고 바꾸고, 수역 밖에서는 추적을 ‘중지한다(suspended)’고 바꾸어 원문의 개시(commenced)·계속(continued) 요건을 뒤집었다. 비슷한 문장 구조보다 동사의 정확한 의미가 정답을 가른다.

다시 나오면 이렇게 판단

추적권 문장에서는 개시 위치, 추적의 무중단성, 종료 위치를 순서대로 확인한다. 개시는 열거된 관할 수역 안에서 이루어지고, 수역 밖 추적은 중단 없이 계속되어야 하며, 대상 선박이 자국 또는 제3국 영해에 들어가면 종료된다.

암기 포인트

관할 수역 안에서 개시, 중단 없이 밖으로 계속, 타국 영해 진입 시 종료이다.

NoteBase

문 19. 다음 <보기>의 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 알맞게 짝지은 것은?

<보기>
○ Approaching a dock, you will throw (㉠) first to pier to send a hawser.
○ (㉡) means when anchor is clear of the bottom.
○ (㉢) means the hours from R/up Engine to S.B.E.

① ㉠: mooring line, ㉡: Short stay, ㉢: Hours propelling
② ㉠: heaving line, ㉡: Short stay, ㉢: Hours underway
③ ㉠: heaving line, ㉡: Anchor Aweigh, ㉢: Hours propelling
④ ㉠: mooring line, ㉡: Anchor Aweigh, ㉢: Hours underway

정답 3번

출제 포인트

부두 접안과 투묘·기관 운용에 쓰이는 해사영어 용어를 그 정의와 정확히 연결하는 문제이다.

핵심 개념

heaving line: 부두에 먼저 던져 굵고 무거운 hawser를 육상으로 보내는 데 사용하는 가벼운 줄이다.
Anchor Aweigh: 닻이 해저에서 떨어져 완전히 들린 상태이다.
Hours propelling: R/up Engine부터 S.B.E.까지 기관을 추진에 사용한 시간이다.

선지별 해설

① X — ㉠의 mooring line과 ㉡의 Short stay가 틀렸다. 부두에 먼저 던지는 줄은 heaving line이고, 닻이 해저에서 떨어진 상태는 Anchor Aweigh이다. ㉢의 Hours propelling은 맞다.
② X — ㉠의 heaving line은 맞지만 ㉡의 Short stay와 ㉢의 Hours underway가 틀렸다. ㉡은 Anchor Aweigh, ㉢은 Hours propelling이 되어야 한다.
③ O — heaving line은 hawser를 보내기 위해 먼저 던지는 줄이고, Anchor Aweigh는 닻이 해저에서 떨어진 상태이며, Hours propelling은 R/up Engine부터 S.B.E.까지의 시간을 뜻한다. 세 용어가 모두 보기의 정의와 일치한다.
④ X — ㉡의 Anchor Aweigh는 맞지만 ㉠의 mooring line과 ㉢의 Hours underway가 틀렸다. ㉠은 heaving line, ㉢은 Hours propelling이 되어야 한다.

NoteBase

오답 포인트

㉠에서는 실제 계류에 쓰는 mooring line과 그 굵은 줄을 전달하기 위해 먼저 던지는 heaving line을 혼동하기 쉽다. 또한 닻이 해저에서 떨어졌다는 표현은 Short stay가 아니라 Anchor Aweigh이며, R/up Engine부터 S.B.E.까지라는 구체적인 기관 운전 구간은 Hours underway가 아니라 Hours propelling이다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 던져 큰 줄을 보낸다는 단서에는 heaving line, 닻이 바닥에서 떨어졌다는 단서에는 Anchor Aweigh, R/up Engine부터 S.B.E.까지라는 단서에는 Hours propelling을 대응한다.

암기 포인트

먼저 던지는 줄은 heaving line, 닻이 바닥을 떠나면 Anchor Aweigh, 기관 추진 시간은 Hours propelling이다.

NoteBase

문 20. 다음 <보기>의 빈칸에 들어갈 단어들을 가장 알맞게 짝지은 것은?

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

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

정답 2번

출제 포인트

선박의 운항 상태·안전관리 체계·바람을 받는 방향을 나타내는 해사영어 용어를 정의와 연결하는 문제이다.

핵심 개념

Underway: 정박 중이 아니고, 육안에 계류되어 있지도 않으며, 좌초되어 있지도 않은 선박의 상태이다.
ISM Code: 선박의 안전운항과 오염방지를 위한 국제안전관리규약이다.
Leeward: 선박에서 바람을 등져 가려지는 쪽, 즉 풍하측을 뜻한다.
Fairway는 선박이 통항하는 항로, leeway는 바람 때문에 선박이 풍하측으로 밀리는 현상이나 편류량, ISPS Code는 선박과 항만시설의 보안에 관한 규약이다.

선지별 해설

① X — ㉠의 'Fairway'와 ㉢의 'Leeway'가 틀렸다. 닻을 내리지 않고 육안에 계류되거나 좌초되지 않은 선박은 Underway이고, 바람을 등져 가려지는 쪽은 Leeward이다. 따라서 올바른 조합은 'Underway, ISM, Leeward'이다.
② O — Underway는 정박·계류·좌초 상태가 아닌 선박을, ISM은 선박의 안전운항과 오염방지를 위한 국제안전관리규약을, Leeward는 풍하측을 뜻하므로 세 단어가 모두 정의와 일치한다.
③ X — ㉠의 'Fairway', ㉡의 'ISPS', ㉢의 'Leeway'가 모두 틀렸다. Fairway는 항로이고 ISPS는 선박·항만시설 보안 규약이며 leeway는 바람으로 인한 풍하측 편류를 뜻한다. 올바르게는 'Underway, ISM, Leeward'이다.
④ X — ㉡의 'ISPS'가 틀렸다. ISPS Code는 선박과 항만시설의 보안을 다루지만, 지문처럼 선박의 안전운항과 오염방지를 다루는 것은 ISM Code이다. 올바르게는 'Underway, ISM, Leeward'이다.

NoteBase

오답 포인트

Fairway와 underway는 모두 선박 문맥에 등장하지만, fairway는 '항로'이고 underway는 '정박·계류·좌초 상태가 아닌 상태'이다. 또한 leeway는 바람에 밀리는 편류이고 leeward는 바람을 등진 풍하측이라는 차이가 핵심 함정이다. ISM의 safety management와 ISPS의 security도 구분해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

'not at anchor, made fast, or aground'가 보이면 Underway, 'safe operation and pollution prevention'이 보이면 ISM, 'sheltered side'가 보이면 Leeward로 연결한다.

암기 포인트

Underway는 운항 상태, ISM은 안전관리, ISPS는 보안, leeward는 풍하측이다.

NoteBase