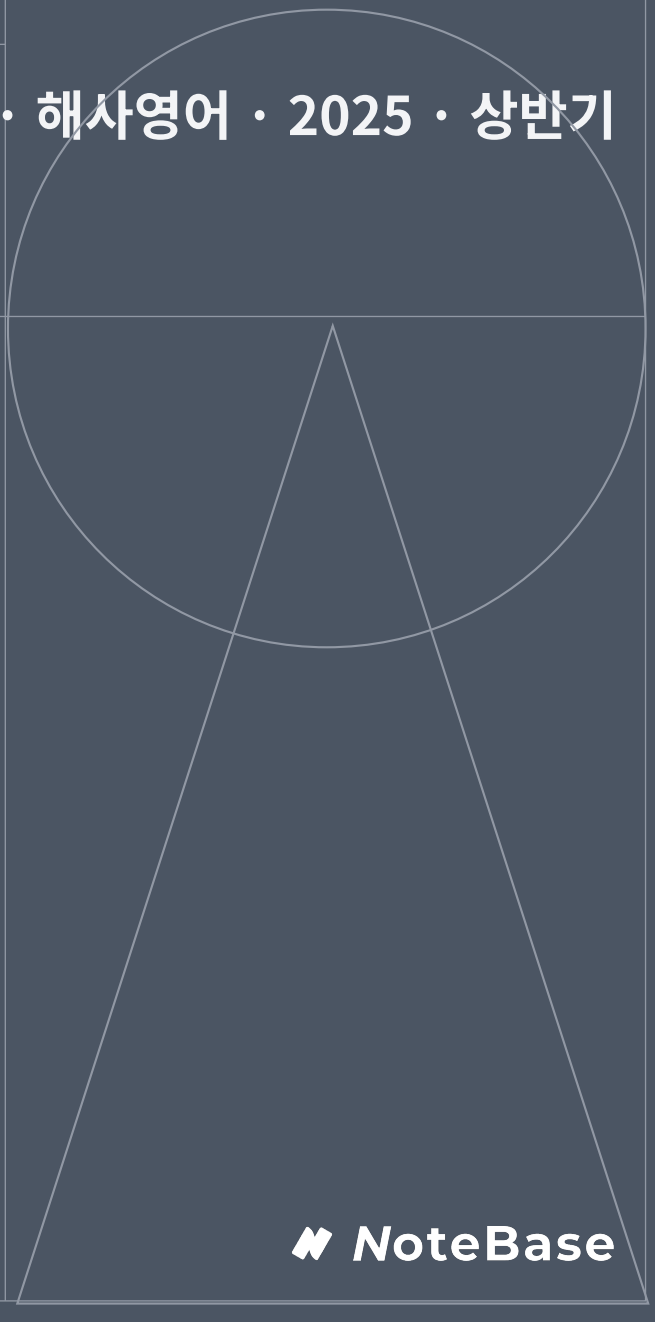
기출OX 해설집

공무원/해경/해경학과 경장 · 해사영어 · 2025 · 상반기



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/해경학과 경장 · 해사영어 · 2025 · 상반기

공무원/해경/해경학과 경장 · 해사영어 · 2025 · 상반기

문 1. 다음 <보기>는 「United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)」 Article 55이다. ( )에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
The exclusive economic zone is an area beyond and adjacent to the territorial sea, subject to the specific legal regime established in this Part, under which the rights and jurisdiction of ( ) and the rights and freedoms of other States are governed by the relevant provisions of this Convention.

① the court State
② the port State
③ the flag State
④ the coastal State

정답 4번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제55조가 배타적 경제수역에서 권리와 관할권을 갖는 국가를 어떻게 표현하는지 묻는 문제이다. 핵심은 연안국(coastal State)과 기국·항만국 등 다른 국가 개념을 구별하는 것이다.

용어 풀이

배타적 경제수역(exclusive economic zone)은 영해 밖에 인접한 수역으로서, UNCLOS가 정한 특별한 법적 체제의 적용을 받는 해역이다. 연안국(coastal State)은 그 수역에 해안이 접해 있는 국가를 뜻한다.

핵심 구분

UNCLOS 제55조의 정확한 문구는 ‘the rights and jurisdiction of the coastal State’이다. 따라서 빈칸에는 연안국을 뜻하는 the coastal State가 들어간다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- the court State는 '법원국' 정도의 표현으로, UNCLOS 제55조에서 배타적 경제수역의 권리와 관할권의 주체를 나타내는 용어가 아니다.
- 틀린 표현: the court State
- 올바른 표현: the coastal State

② X
- the port State는 항만국을 뜻하며, 선박이 입항한 항구를 관할하는 국가를 가리킨다. 제55조의 빈칸은 배타적 경제수역에 관한 권리와 관할권의 주체인 연안국이다.
- 틀린 표현: the port State
- 올바른 표현: the coastal State

③ X
- the flag State는 선박이 그 국기를 달고 등록된 기국을 뜻한다. 이는 선박의 국적·관할과 관련된 개념이며, 제55조의 빈칸에 들어갈 연안국과 다르다.
- 틀린 표현: the flag State
- 올바른 표현: the coastal State

④ O
- the coastal State는 연안국을 뜻한다. UNCLOS 제55조는 배타적 경제수역에서 연안국의 권리와 관할권, 그리고 다른 국가들의 권리와 자유가 협약의 관련 규정에 따라 규율된다고 정한다.

오답 포인트

port State, flag State, coastal State가 모두 해사영어에서 자주 쓰이는 국가 개념이라는 점이 함정이다. 제55조의 '배타적 경제수역'과 직접 연결되는 표현은 coastal State이다.

다시 나오면 이렇게 판단

해역에 관한 권리·관할권의 주체를 묻는 문장에서 territorial sea나 exclusive economic zone이 나오면 먼저 coastal State를 검토한다. 선박의 등록·국적은 flag State, 입항 항구의 통제는 port State로 구별한다.

암기 포인트

EEZ의 연안은 coastal State, 선박의 깃발은 flag State, 입항한 항구는 port State이다.

NoteBase

문 2. 다음 <보기>의 ( )에 들어갈 용어로 가장 옳은 것은?

<보기>
○ (㉠) : A vessel’s reduced speed in circumstances where it may be required to use the engines at short notice
○ (㉡) : A circular separation zone and a circular traffic lane within defined limits
○ (㉢) : A mark or place at which a vessel comes under obligatory entry, transit, or escort procedure

① ㉠: Fairway speed, ㉡: VTS area, ㉢: Receiving point
② ㉠: Fairway speed, ㉡: VTS area, ㉢: Reporting point
③ ㉠: Manoeuvring speed, ㉡: Roundabout, ㉢: Reporting point
④ ㉠: Manoeuvring speed, ㉡: Roundabout, ㉢: Receiving point

정답 4번

출제 포인트

이 문제는 선박 운항·항로 관련 용어인 Manoeuvring speed, Roundabout, Receiving point의 정의를 정확히 연결하는 문제이다.

핵심 개념

Manoeuvring speed: 기관을 곧바로 사용할 필요가 생길 수 있는 상황에서 선박이 유지하는 감속된 속력이다.
Roundabout: 정해진 범위 안에 원형 분리대와 원형 통항로를 둔 항로 체계이다.
Receiving point: 선박이 의무적인 진입·통항·호송 절차의 적용을 받기 시작하는 표지 또는 장소이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠ Fairway speed, ㉡ VTS area, ㉢ Receiving point 가운데 ㉠과 ㉡이 정의와 맞지 않는다. 기관을 단시간 내 사용할 수 있도록 낮춘 속력은 Manoeuvring speed이고, 원형 분리대와 원형 통항로로 이루어진 구역은 Roundabout이다. 올바른 연결은 '㉠ Manoeuvring speed, ㉡ Roundabout, ㉢ Receiving point'이다.
② X — 세 용어가 모두 정의와 맞지 않는다. ㉠은 Manoeuvring speed, ㉡은 Roundabout, ㉢은 Reporting point가 아니라 Receiving point이다. 올바른 연결은 '㉠ Manoeuvring speed, ㉡ Roundabout, ㉢ Receiving point'이다.
③ X — ㉠ Manoeuvring speed와 ㉡ Roundabout은 맞지만, ㉢ Reporting point가 틀렸다. 제시된 정의는 단순히 보고하는 지점이 아니라 의무적인 진입·통항·호송 절차의 적용이 시작되는 Receiving point이다. 올바르게는 ㉢ Receiving point이다.
④ O — 감속된 조종 속력은 Manoeuvring speed, 원형 분리대와 통항로는 Roundabout, 의무적인 진입·통항·호송 절차가 시작되는 지점은 Receiving point이므로 세 연결이 모두 옳다.

오답 포인트

㉢의 'mark or place'만 보고 Reporting point를 고르기 쉽다. 그러나 정의의 핵심은 보고(report)가 아니라 선박이 의무적인 entry, transit, escort procedure의 적용을 받기 시작한다는 점이므로 Receiving point이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의의 핵심어를 연결한다. 'reduced speed + engines at short notice'는 Manoeuvring speed, 'circular separation zone + circular traffic lane'은 Roundabout, 'comes under obligatory entry·transit·escort procedure'는 Receiving point로 판단한다.

암기 포인트

조종을 위한 감속은 Manoeuvring speed, 원형 항로는 Roundabout, 의무 절차의 시작점은 Receiving point이다.

NoteBase

문 3. 다음 <보기>에서 설명하고 있는 용어로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Draught : Depth in water at which a vessel floats
㉡ Air draft : The height from the waterline to the lowest point of the vessel
㉢ Walk back (to) : To reverse the action of a windlass to lower the anchor until it is clear of the hawse pipe and ready for dropping
㉣ Traffic clearance : VTS authorization for a vessel to proceed under conditions specified

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 2번

출제 포인트

해사 용어의 정의를 정확히 구별하여 옳은 설명의 개수를 판단하는 문제이다. ㉠과 ㉣이 옳으므로 옳은 것은 모두 2개이다.

핵심 개념

㉠ Draught는 선박이 떠 있을 때 수면 아래로 잠긴 깊이이므로 옳다.
㉡ Air draft는 수면에서 선박의 가장 높은 지점까지의 높이이다. 따라서 'lowest point'가 아니라 'highest point'가 맞다.
㉢ Walk back은 윈들러스를 역방향으로 작동하여 닻을 동력으로 내리는 것이다. 닻을 호스 파이프 밖으로 빼 투하 준비 상태로 만드는 설명은 Walk out에 해당한다.
㉣ Traffic clearance는 VTS가 지정한 조건에 따라 선박이 진행하도록 내리는 허가이므로 옳다.

선지별 해설

① X — 옳은 설명은 1개가 아니라 ㉠과 ㉣의 2개이다. 올바르게는 '2개'이다.
② O — ㉠ Draught와 ㉣ Traffic clearance의 설명이 옳고, ㉡과 ㉢은 용어 정의가 잘못되었으므로 옳은 것은 2개이다.
③ X — 옳은 설명은 3개가 아니라 2개이다. ㉡의 'lowest point'와 ㉢의 Walk back 정의가 잘못되었으므로 올바르게는 '2개'이다.
④ X — 네 설명이 모두 옳은 것이 아니다. ㉡과 ㉢이 틀렸으므로 올바르게는 '2개'이다.

NoteBase

오답 포인트

㉡에서는 lowest와 highest를 바꾸어 놓았고, ㉢에서는 Walk back과 Walk out의 정의를 바꾸어 놓았다. 용어의 핵심 동작과 기준점을 확인하지 않으면 3개 또는 4개로 잘못 셀 수 있다.

다시 나오면 이렇게 판단

높이·깊이 용어는 측정 기준점과 끝점을 먼저 확인한다. 닻 작업 용어는 단순히 동력으로 내리는 Walk back과, 호스 파이프 밖으로 빼 투하 준비를 하는 Walk out을 구별한 뒤 옳은 문장의 수를 센다.

암기 포인트

Draught는 수면 아래 깊이, Air draft는 수면부터 최고점까지의 높이이다. Walk back은 동력으로 내리기, Walk out은 투하 준비 위치까지 빼기이다.

NoteBase

문 4. 다음 <보기>는 「International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code)」상의 보안등급이다. 낮은 등급에서 높은 등급의 순서대로 가장 옳게 나열한 것은?

<보기>
㉠ The level for which further specific protective security measures shall be maintained for a limited period of time when a security incident is probable or imminent, although it may not be possible to identify the specific target
㉡ The level for which appropriate additional protective security measures shall be maintained for a period of time as a result of heightened risk of a security incident
㉢ The level for which minimum appropriate protective security measures shall be maintained at all times

① ㉠-㉡-㉢
② ㉡-㉢-㉠
③ ㉢-㉡-㉠
④ ㉢-㉠-㉡

정답 3번

쟁점

이 문제는 ISPS Code가 정한 보안등급 1·2·3의 정의를 위험도와 보호조치의 강도에 따라 낮은 등급부터 배열하는 문제이다.

용어 풀이

보안등급은 보안사건의 위험 정도에 맞추어 선박과 항만시설이 유지해야 할 보호조치의 수준을 나타낸다. 등급이 높아질수록 위험은 커지고 보호조치는 최소 조치에서 추가 조치, 더 나아가 구체적인 추가 조치로 강화된다.

핵심 구분

ISPS Code Part A 2.1.9~2.1.11의 구분에 따르면 ㉢은 항상 유지하는 최소한의 적절한 보호조치이므로 보안등급 1이다. ㉡은 보안사건의 위험이 높아진 때 일정 기간 유지하는 적절한 추가 보호조치이므로 보안등급 2이다. ㉠은 보안사건이 발생할 개연성이 있거나 임박한 때 제한된 기간 유지하는 더 구체적인 보호조치이므로 보안등급 3이다.

NoteBase

올바른 순서

1. ㉢ — 보안등급 1: 최소한의 적절한 보호조치를 항상 유지한다.
2. ㉡ — 보안등급 2: 위험이 높아진 동안 적절한 추가 보호조치를 유지한다.
3. ㉠ — 보안등급 3: 보안사건이 발생할 개연성이 있거나 임박한 때 제한된 기간 더 구체적인 보호조치를 유지한다.

따라서 낮은 등급에서 높은 등급의 순서는 ㉢-㉡-㉠이다.

선지별 해설

① X — ㉠은 가장 낮은 등급이 아니라 보안사건이 발생할 개연성이 있거나 임박한 때의 보안등급 3이다. 틀린 배열은 '㉠-㉡-㉢'이고, 올바른 배열은 '㉢-㉡-㉠'이다.

② X — ㉡은 보안등급 2인데 첫째에 놓였고, 항상 최소 보호조치를 유지하는 보안등급 1의 ㉢이 둘째에 놓였다. 틀린 배열은 '㉡-㉢-㉠'이고, 올바른 배열은 '㉢-㉡-㉠'이다.

③ O — ㉢은 보안등급 1, ㉡은 보안등급 2, ㉠은 보안등급 3이므로 낮은 등급에서 높은 등급의 순서와 일치한다.

④ X — ㉠은 보안등급 3이고 ㉡은 보안등급 2인데 두 항목의 선후가 뒤바뀌었다. 틀린 배열은 '㉢-㉠-㉡'이고, 올바른 배열은 '㉢-㉡-㉠'이다.

오답 포인트

'further specific protective security measures'가 가장 강한 보안등급 3이라는 점과 'minimum appropriate protective security measures'가 평상시의 보안등급 1이라는 점을 반대로 잡기 쉽다. 또한 'heightened risk'는 중간 단계인 보안등급 2를 뜻한다.

다시 나오면 이렇게 판단

보호조치의 강도를 나타내는 핵심어를 찾으면 된다. 'minimum · at all times'는 1, 'additional · heightened risk'는 2, 'further specific · probable or imminent · limited period'는 3으로 판단한다.

암기 포인트

1은 minimum, 2는 additional, 3은 further specific이다. 즉 평상시 최소 조치 → 위험 상승 시 추가 조치 → 발생 개연성 · 임박 시 구체적 추가 조치의 순서이다.

NoteBase

문 5. 다음 <보기>의 「International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)」 문장의 ( )에 들어갈 용어로 가장 옳은 것은?

<보기>
○ (㉠) is the difference between the draught forward and the draught aft, where the draughts are measured at the forward and aft terminals respectively, disregarding any rake of keel.
○ (㉡) is the difference in tonnes between the displacement of a ship in water of a specific gravity of 1.025 at the draught corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.
○ (㉢) means that in any sea conditions water will not penetrate into the ship.

① ㉠: Trim, ㉡: Deadweight, ㉢: Weathertight
② ㉠: List, ㉡: Lightweight, ㉢: Watertight
③ ㉠: Trim, ㉡: Lightweight, ㉢: Watertight
④ ㉠: List, ㉡: Deadweight, ㉢: Weathertight

정답 1번

쟁점

이 문제는 국제해사협약에서 사용하는 Trim, Deadweight, Weathertight의 정의를 정확히 연결하는 문제이다. 핵심은 선박의 선수·선미 흘수 차이, 배수량과 경하중량의 차이, 해상 상태에서 물이 선내로 들어오지 않는 성질을 구별하는 것이다.

용어 풀이

Trim은 선수 흘수와 선미 흘수의 차이이다.
Deadweight는 비중 1.025의 물에서 지정된 여름철 건현에 대응하는 흘수 상태의 배수량과 선박의 경하중량 사이의 톤수 차이이다.
Weathertight는 어떠한 해상 상태에서도 물이 선내로 들어오지 않는 성질이다.

핵심 구분

List는 선박이 좌현이나 우현으로 기운 횡경사를 뜻하므로 선수·선미 흘수 차이인 Trim과 다르다.
Lightweight는 화물·연료·윤활유·평형수·청수·소모품·여객·선원 등을 제외한 선박 자체의 배수량이고, Deadweight는 정해진 만재 상태의 배수량에서 그 Lightweight를 뺀 값이다. Weathertight는 해상 상태에서 물이 선내로 침입하지 않는 성질이고, Watertight는 예상되는 수압 아래에서 구조를 통해 물이 어느 방향으로도 통과하지 못하게 하는 성질이다.

NoteBase

선지별 해설

① O — ㉠은 선수·선미 흘수의 차이이므로 Trim, ㉡은 지정된 만재 상태의 배수량과 경하중량의 차이이므로 Deadweight, ㉢은 어떠한 해상 상태에서도 물이 선내로 들어오지 않는다는 뜻이므로 Weathertight이다. 세 용어가 모두 정의와 일치한다.

② X — '㉠: List', '㉡: Lightweight', '㉢: Watertight'가 모두 틀렸다. List는 좌우 방향의 기울기이고, Lightweight는 화물과 소모품 등을 제외한 선박 자체의 배수량이며, Watertight는 수압 아래에서 물의 통과를 막는 성질이다. 올바른 표현은 '㉠: Trim, ㉡: Deadweight, ㉢: Weathertight'이다.

③ X — ㉠의 Trim은 맞지만 '㉡: Lightweight'와 '㉢: Watertight'가 틀렸다. ㉡은 배수량과 Lightweight의 차이인 Deadweight이고, ㉢은 해상 상태에서 물이 선내로 침입하지 않는 Weathertight이다. 올바른 표현은 '㉠: Trim, ㉡: Deadweight, ㉢: Weathertight'이다.

④ X — ㉡의 Deadweight와 ㉢의 Weathertight는 맞지만 '㉠: List'가 틀렸다. 보기의 정의는 좌우 기울기가 아니라 선수 흘수와 선미 흘수의 차이이므로 Trim이다. 올바른 표현은 '㉠: Trim, ㉡: Deadweight, ㉢: Weathertight'이다.

오답 포인트

선수·선미 방향의 흘수 차이인 Trim을 좌현·우현 방향의 기울기인 List와 혼동하기 쉽다. 또한 'in any sea conditions water will not penetrate'라는 문구는 Weathertight의 정의이며, 수압과 양방향 물 통과 방지를 강조하는 Watertight와 구별된다.

다시 나오면 이렇게 판단

forward와 aft의 draught 차이가 나오면 Trim, displacement와 lightweight의 톤수 차이가 나오면 Deadweight, any sea conditions에서 선내 침수를 막는다는 문구가 나오면 Weathertight로 판단한다.

암기 포인트

앞뒤 흘수 차이는 Trim, 배수량에서 경하중량을 뺀 값은 Deadweight, 바닷물이 선내로 못 들어오면 Weathertight이다.

NoteBase

문 6. 다음 <보기>의 해석 중 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Fishing gear has fouled my propeller.
→ 어구가 본선 프로펠러에 엉켰다.
㉡ The tide is falling.
→ 조석이 창조 중이다.
㉢ Navigation in area A is only possible with ice-breaker assistance.
→ A 구역에서의 항해는 오직 쇄빙선의 원조를 받아야만 가능하다.
㉣ M/V “B” will jettison cargo to refloat.
→ “B” 선박은 재부상하기 위해 화물을 투하할 것이다.
㉤ M/V “C” ran aground.
→ “C” 선박이 좌초되었다.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 1번

출제 포인트

해사 영어 문장의 핵심 동작과 조석 용어를 정확히 해석하여, 잘못된 번역의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

foul은 어구·로프 등이 프로펠러에 감기거나 엉켜 작동을 방해한다는 뜻이다. tide is falling은 조위가 낮아지는 낙조를 뜻하고, 창조는 조위가 높아지는 rising tide에 해당한다. ice-breaker assistance는 쇄빙선의 지원, jettison cargo는 화물을 선외로 투하함, run aground는 좌초함을 뜻한다.

선지별 해설

① O — 잘못 해석된 것은 ㉡ 하나뿐이므로 ‘1개’가 맞다. ㉠의 fouled, ㉢의 only possible with ice-breaker assistance, ㉣의 jettison cargo to refloat, ㉤의 ran aground는 각각 제시된 우리말과 의미가 일치한다.
② X — ‘2개’가 아니라 ‘1개’이다. ㉡의 The tide is falling만 잘못 해석되었다.
③ X — ‘3개’가 아니라 ‘1개’이다. ㉠·㉢·㉣·㉤의 번역은 모두 원문의 의미와 일치한다.
④ X — ‘4개’가 아니라 ‘1개’이다. 다섯 문장 가운데 오류는 ㉡ 하나뿐이다.

NoteBase

오답 포인트

㉡의 falling을 조류가 들어오는 '창조'로 혼동하는 것이 핵심 함정이다. falling은 조위가 내려가는 방향이므로 '조석이 낙조 중이다' 또는 '물이 빠지고 있다'로 해석해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 문장에서 방향·상태를 나타내는 핵심 동사를 먼저 대응시킨다. tide가 rising이면 창조, falling이면 낙조이고, 나머지는 foul=엉키다, jettison=투하하다, refloat=다시 뜨게 하다, run aground=좌초하다로 판단한다.

암기 포인트

rising tide는 창조, falling tide는 낙조이다.

NoteBase

문 7. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」 Rule 5이다. ( )에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by (㉠) and hearing as well as by (㉡) appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the (㉢) of collision.

① ㉠: sight, ㉡: observing, ㉢: risk

② ㉠: seeing, ㉡: stopping, ㉢: danger

③ ㉠: seeing, ㉡: all navigational equipment, ㉢: danger

④ ㉠: sight, ㉡: all available means, ㉢: risk

정답 4번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 5의 경계 의무에 사용된 정확한 영문 표현을 묻는다. 핵심은 sight, all available means, risk of collision이라는 세 표현을 연결하는 것이다.

용어 풀이

proper look-out은 선박 주변의 상황과 충돌 위험을 충분히 판단할 수 있도록 시각·청각과 그 밖의 이용 가능한 수단을 적절히 활용하여 유지하는 경계를 뜻한다.

핵심 구분

Rule 5의 문언은 ‘by sight and hearing’, ‘by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions’, ‘the risk of collision’의 순서로 이어진다. 따라서 ㉠은 sight, ㉡은 all available means, ㉢은 risk이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- ㉠ sight와 ㉢ risk는 맞지만, ㉡ observing은 Rule 5의 문언이 아니다.
- 틀린 표현: ㉡ observing
- 올바른 표현: ㉡ all available means

② X
- Rule 5는 ‘by sight and hearing as well as by all available means’와 ‘the risk of collision’이라고 규정하므로 세 표현이 모두 맞지 않는다.
- 틀린 표현: ㉠ seeing, ㉡ stopping, ㉢ danger
- 올바른 표현: ㉠ sight, ㉡ all available means, ㉢ risk

③ X
- all navigational equipment는 ‘모든 항해 장비’로 범위를 장비에 한정하지만, Rule 5는 상황에 적절한 ‘모든 이용 가능한 수단’을 요구한다. 또한 ㉠과 ㉢의 정확한 문언도 각각 sight와 risk이다.
- 틀린 표현: ㉠ seeing, ㉡ all navigational equipment, ㉢ danger
- 올바른 표현: ㉠ sight, ㉡ all available means, ㉢ risk

④ O
- sight, all available means, risk를 넣으면 Rule 5의 문언인 ‘by sight and hearing as well as by all available means … the risk of collision’이 완성된다.

오답 포인트

seeing을 sight의 유사어로 보거나 all navigational equipment를 all available means와 같은 뜻으로 처리하기 쉽다. 그러나 이 문항은 일반적인 의미가 아니라 Rule 5의 정확한 문언을 묻고, available means는 항해 장비보다 넓은 표현이다.

다시 나오면 이렇게 판단

COLREG Rule 5의 빈칸 문제에서는 ‘sight and hearing → all available means → risk of collision’이라는 문언의 연결 순서를 기준으로 판단한다.

암기 포인트

Rule 5는 sight·hearing, all available means, risk of collision이다.

NoteBase

문 8. 다음 <보기>의 「International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)」 내용 중 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<7>
㉠ Rescue boats shall be stowed in a state of continuous readiness for launching in not more than 10 min.
㉡ On passenger ships, an abandon ship drill and fire drill shall take place monthly.
㉢ Each lifeboat shall be launched, and manoeuvred in the water by its assigned operating crew, at least once every six months during an abandon ship drill.
㉣ Every crew member shall participate in at least one abandon ship drill and one fire drill every two months. The drills of the crew shall take place within 72h of the ship leaving a port if more than 25% of the crew have not participated in abandon ship and fire drills on board that particular ship in the previous month.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 4번

쟁점

이 문제는 SOLAS 제3장의 구조정 적재·구명정 운용 및 비상훈련 기준에 관한 문제이다. 핵심은 진수 준비시간과 훈련 주기를 정확히 구별하는 것이다.

용어 풀이

abandon ship drill은 퇴선 상황에 대비하여 승무원이 집합하고 구명설비를 준비·운용하는 훈련이고, fire drill은 선내 화재 대응 훈련이다.

핵심 구분

SOLAS 제3장에 따르면 구조정은 5분 이내에 진수할 수 있도록 계속 준비된 상태로 적재되어야 한다. 여객선의 퇴선훈련과 소방훈련은 매주 실시한다. 각 구명정은 원칙적으로 적어도 3개월마다 한 번 지정 운용 승무원이 진수하여 수상에서 조종한다. 각 승무원은 매월 적어도 한 번씩 퇴선훈련과 소방훈련에 참가하며, 직전 한 달 동안 해당 선박에서 두 훈련에 참가하지 않은 승무원이 25%를 초과하면 출항 후 24시간 이내에 훈련한다. 따라서 ㉠부터 ㉣까지 모두 옳지 않아 옳지 않은 것은 4개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳지 않은 문장은 1개가 아니라 4개이다. 틀린 표현: ‘1개’ → 올바른 표현: ‘4개’이다.
② X — 옳지 않은 문장은 2개가 아니라 4개이다. 틀린 표현: ‘2개’ → 올바른 표현: ‘4개’이다.
③ X — 옳지 않은 문장은 3개가 아니라 4개이다. 틀린 표현: ‘3개’ → 올바른 표현: ‘4개’이다.
④ O — ㉠의 10분, ㉡의 매월, ㉢의 6개월, ㉣의 2개월과 72시간이 각각 SOLAS 기준과 다르므로 옳지 않은 문장은 모두 4개이다.

오답 포인트

㉣의 ‘every two months’를 밀폐공간 진입·구조훈련의 주기와 혼동하기 쉽다. 일반 승무원의 퇴선훈련·소방훈련 참가 주기는 매월이며, 25% 초과 조건에서는 출항 후 72시간이 아니라 24시간 이내이다.

다시 나오면 이렇게 판단

기간 표현을 항목별로 대조한다. 구조정 준비는 5분, 여객선 훈련은 매주, 승무원 개인 참가는 매월, 구명정 수상 진수·조종은 3개월, 25% 초과 시 출항 후 24시간 이내로 판단한다.

암기 포인트

구조정 5분·여객선 매주·승무원 매월·구명정 3개월·25% 초과 24시간이다.

NoteBase

문 9. 다음 <보기>의 「International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)」상 ( )에 들어갈 용어로 가장 옳은 것은?

<보기>

○ (㉠) means the person having command of a ship.

○ (㉡) means a member of the ship's crew other than the master or an officer.

○ (㉢) means voyages in the vicinity of a Party as defined by that Party.

① ㉠: Master, ㉡: Rating, ㉢: Near-coastal voyages

② ㉠: Captain, ㉡: Deck officer, ㉢: Near-coastal voyages

③ ㉠: Master, ㉡: Engineer officer, ㉢: Domestic voyages

④ ㉠: Captain, ㉡: Rating, ㉢: Domestic voyages

정답 1번

쟁점

이 문제는 STCW 협약에서 사용하는 Master, Rating, Near-coastal voyages의 정의를 구별하는 문제이다. 핵심은 일상적인 유의어가 아니라 협약에 규정된 정확한 용어를 대응시키는 것이다.

용어 풀이

Master는 선박을 지휘하는 사람이다. Rating은 master 또는 officer가 아닌 선박 승무원이다. Near-coastal voyages는 당사국이 정한 그 당사국 인근의 항해를 뜻한다.

핵심 구분

STCW 협약 Regulation I/1의 정의에 따르면 person having command of a ship은 Master, a member of the ship's crew other than the master or an officer는 Rating, voyages in the vicinity of a Party as defined by that Party는 Near-coastal voyages이다. 따라서 ㉠ Master, ㉡ Rating, ㉢ Near-coastal voyages의 조합이 정확하다.

NoteBase

선지별 해설

① O
- ㉠ Master, ㉡ Rating, ㉢ Near-coastal voyages가 세 정의와 모두 정확히 대응한다.

② X
- ㉠의 Captain은 협약의 정의어가 아니며, ㉡의 Deck officer는 항해사에 해당하므로 master 또는 officer가 아닌 승무원이라는 정의에 맞지 않는다.
- 틀린 표현: ㉠ Captain, ㉡ Deck officer
- 올바른 표현: ㉠ Master, ㉡ Rating

③ X
- ㉡의 Engineer officer는 기관사이므로 master 또는 officer가 아닌 승무원이라는 정의에 맞지 않고, ㉢의 Domestic voyages는 당사국 인근의 항해라는 정의어가 아니다.
- 틀린 표현: ㉡ Engineer officer, ㉢ Domestic voyages
- 올바른 표현: ㉡ Rating, ㉢ Near-coastal voyages

④ X
- ㉠의 Captain은 협약의 정확한 정의어인 Master가 아니며, ㉢의 Domestic voyages도 Near-coastal voyages와 다르다.
- 틀린 표현: ㉠ Captain, ㉢ Domestic voyages
- 올바른 표현: ㉠ Master, ㉢ Near-coastal voyages

오답 포인트

일상적으로 Captain을 선장으로 번역할 수 있다는 점과 Domestic voyages를 연안 항해로 오인하기 쉽다는 점이 함정이다. 이 문항은 자연스러운 번역이 아니라 STCW 협약의 정확한 정의어를 묻는다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의문의 핵심 표현을 먼저 대응시킨다. command of a ship은 Master, other than the master or an officer는 Rating, in the vicinity of a Party는 Near-coastal voyages로 판단한다.

암기 포인트

지휘는 Master, 비사관 승무원은 Rating, 당사국 인근 항해는 Near-coastal voyages이다.

NoteBase

문 10. 다음 <보기>의 「Standard Marine Communication Phrases (SMCP)」상 Message Markers의 정의에 대한 설명 중 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ INSTRUCTION : This indicates that the following message implies the intention of the sender to influence others by a Regulation.
㉡ WARNING : This indicates that the following message is restricted to observed facts, situations, etc.
㉢ QUESTION : This indicates that the following message is of interrogative character.
㉣ REQUEST : This indicates that the following message informs others about immediate navigational action intended to be taken.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 2번

출제 포인트

SMCP의 Message Marker가 뒤따르는 메시지의 기능을 어떻게 표시하는지 구별하는 문제이다.

핵심 개념

INSTRUCTION은 규정에 따라 상대방의 행동에 영향을 주려는 메시지이고, WARNING은 위험을 알리는 메시지이다. INFORMATION은 관찰된 사실이나 상황 등을 전달하고, QUESTION은 질문의 성격을 가진 메시지를 표시한다. REQUEST는 상대방에게 선박과 관련된 행동을 요청하며, INTENTION은 자신이 곧 취하려는 항해 행동을 알린다.

선지별 해설

① X — 옳은 설명은 ㉠과 ㉢의 2개이므로 '1개'가 틀렸다. 올바르게는 '2개'이다.
② O — ㉠의 INSTRUCTION과 ㉢의 QUESTION은 정의가 맞고, ㉡과 ㉣은 각각 다른 Marker의 정의이므로 옳은 것은 2개이다.
③ X — 옳은 설명은 2개이므로 '3개'가 틀렸다. 올바르게는 '2개'이다.
④ X — 옳은 설명은 2개이므로 '4개'가 틀렸다. 올바르게는 '2개'이다.

NoteBase

오답 포인트

㉡은 WARNING이 아니라 INFORMATION의 정의이고, ㉣은 REQUEST가 아니라 INTENTION의 정의이다. Marker 이름과 정의를 서로 바꾼 두 문장을 옳다고 세면 오답이 된다.

다시 나오면 이렇게 판단

메시지의 기능을 기준으로 구별한다. 위험 통지는 WARNING, 관찰된 사실 전달은 INFORMATION, 상대방 행동 요구는 REQUEST, 자신의 즉각적인 항해 행동 통지는 INTENTION에 해당한다.

암기 포인트

WARNING은 위험, INFORMATION은 사실, REQUEST는 상대방의 행동, INTENTION은 나의 예정 행동이다.

NoteBase

문 11. 다음 중 「United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)」 Article 22와 관련하여, 영해 내 연안국의 항로지정 및 통항분리방식을 규정하는데 있어 고려하여야 할 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

① the recommendations of the competent international organization

② any channels customarily used for international navigation

③ the special characteristics of particular ships and channels

④ the carrying out of research or survey activities

정답 4번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제22조에 따라 연안국이 영해에서 항로를 지정하고 통항분리방식을 정할 때 고려하여야 하는 사항을 묻는다. 핵심은 제22조 제3항의 열거사항과 다른 조문에서 다루는 활동을 구별하는 것이다.

용어 풀이

항로지정은 선박이 통항할 길을 정하는 것이고, 통항분리방식은 충돌 위험을 줄이기 위하여 선박의 진행 방향이나 통항 구역을 나누는 제도이다.

핵심 구분

UNCLOS 제22조 제3항은 관할 국제기구의 권고, 국제항행에 관습적으로 이용되는 수로, 특정 선박과 수로의 특별한 특성, 교통량을 고려사항으로 열거한다. 연구 또는 측량 활동의 수행은 이 네 가지 고려사항에 포함되지 않는다.

NoteBase

선지별 해설

① O
관할 국제기구의 권고(the recommendations of the competent international organization)는 제22조 제3항 (a)의 고려사항이다.

② O
국제항행에 관습적으로 이용되는 모든 수로(any channels customarily used for international navigation)는 제22조 제3항 (b)의 고려사항이다.

③ O
특정 선박과 수로의 특별한 특성(the special characteristics of particular ships and channels)은 제22조 제3항 (c)의 고려사항이다.

④ X
연구 또는 측량 활동의 수행(the carrying out of research or survey activities)은 제22조 제3항의 고려사항이 아니다.
틀린 표현: the carrying out of research or survey activities
올바른 표현: the density of traffic(교통량)

오답 포인트

④는 UNCLOS에 등장하는 표현이라는 점을 이용한 함정이다. 조약에 관련 표현이 존재하는지보다 제22조 제3항이 항로지정 시 고려사항으로 직접 열거하는지를 기준으로 판단하여야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

제22조 제3항의 네 요소를 국제기구 권고, 관습 수로, 선박·수로 특성, 교통량의 순서로 대조한다. 이 목록에 없는 행위 유형이 제시되면 항로지정의 고려사항이 아닌 것으로 판단한다.

암기 포인트

UNCLOS 제22조의 항로 고려사항은 '권고-관습 수로-특성-교통량'이다.

NoteBase

문 12. 다음 <보기>의 「International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)」상 각 항목 내 ( )에 들어갈 숫자들의 총 합은 얼마인가?

<보기>
㉠ Oil Record Book shall be preserved for a period of ( ) years after the last entry has been made.
㉡ Every oil tanker of ( ) gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration.
㉢ Evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed ( ) ppm (parts per million) shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.
㉣ The discharge of substances in Category X, Y or Z can be made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land in a depth of water of not less than ( ) meters.

① 193
② 195
③ 208
④ 210

정답 1번

쟁점

이 문제는 MARPOL 부속서 I·II에 규정된 기록 보존기간, 적용 선박의 총톤수, 유분 농도 및 배출 수심의 수치를 확인한 뒤 그 합을 구하는 문제이다.

용어 풀이

SOPEP(Shipboard Oil Pollution Emergency Plan)는 선박에서 기름오염 사고가 발생했을 때의 보고와 대응 절차를 정한 선상 기름오염 비상계획이다. ppm은 백만분율을 뜻하는 농도 단위이다.

핵심 구분

MARPOL 부속서 I에 따르면 ㉠ Oil Record Book의 보존기간은 마지막 기재 후 3년이고, ㉡ SOPEP를 비치해야 하는 유조선의 기준은 150총톤수 이상이다. 또한 ㉢ clean ballast 판정에 쓰이는 유출수 유분 농도는 $15ppm$ 이하이다. 부속서 II의 Category X·Y·Z 물질 배출 기준에서 ㉣ 수심은 $25m$ 이상이다. 따라서 $3 + 150 + 15 + 25 = 193$ 이다.

NoteBase

선지별 해설

① O — 네 수치 3, 150, 15, 25의 합이 193이므로 옳다.
② X — 195는 MARPOL의 네 기준값을 합한 결과가 아니다. 틀린 표현: 195 → 올바른 표현: 193.
③ X — 208은 MARPOL의 네 기준값을 합한 결과가 아니다. 틀린 표현: 208 → 올바른 표현: 193.
④ X — 210은 MARPOL의 네 기준값을 합한 결과가 아니다. 틀린 표현: 210 → 올바른 표현: 193.

오답 포인트

㉠의 3년을 다른 선박서류의 보존기간과 혼동하거나, ㉡의 유조선 기준 150총톤수를 비유조선 기준 400총톤수와 바꾸어 넣으면 오답이 된다. ㉢은 15*ppm*, ㉣은 25*m*라는 서로 다른 환경 기준임도 구분해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 빈칸을 순서대로 기록 3년, 유조선 150총톤수, clean ballast 15*ppm*, Category X·Y·Z 배출수심 25*m*로 확정한 뒤 마지막에 한 번만 합산한다.

암기 포인트

MARPOL 수치 묶음은 '기록 3년－유조선 150－유분 15－수심 25'이고, 합은 193이다.

NoteBase

문 13. 다음 <보기>의 상황을 설명한 것 중 가장 옳은 것은?

<보기>
When ship “A” is coming up with ship “B” from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam at night, the only visual indication to those on board ship “A” of the presence of ship “B” will be the stern–light of the latter.

① Ship “A” is overtaking ship “B”.
② Ship “B” is overtaking ship “A”.
③ Ship “A” is in a head–on situation with Ship “B”.
④ Ship “A” and “B” are crossing each other.

정답 1번

출제 포인트

추월 상황을 나타내는 방향 기준과 선미등의 의미를 이해하고, 추월하는 선박과 추월당하는 선박을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

추월 상황은 한 선박이 다른 선박의 정횡 뒤쪽 22.5도보다 더 후방에서 접근하는 경우이다. 야간에 접근하는 선박에서 앞선 선박의 선미등만 보인다는 것은 접근하는 선박이 앞선 선박의 후방 추월 구역에 있다는 뜻이다. 보기에서는 A가 B의 후방에서 접근하므로 A가 추월선이고 B가 피추월선이다.

선지별 해설

① O — A가 B의 정횡 뒤쪽 22.5도보다 더 후방에서 접근하고, A에서 B의 선미등만 보이므로 A가 B를 추월하는 상황이다.
② X — 틀린 부분은 ‘B가 A를 추월한다’는 주체 관계이다. 올바르게는 A가 B를 추월한다.
③ X — 틀린 부분은 ‘head-on situation’이다. A는 B의 정면이 아니라 후방에서 접근하여 B의 선미등만 보고 있으므로, 올바르게는 추월 상황이다.
④ X — 틀린 부분은 ‘crossing each other’이다. 보기는 두 선박이 서로의 진로를 옆 방향에서 가로지르는 상황이 아니라 A가 B의 후방 추월 구역에서 접근하는 상황이므로, 올바르게는 A가 B를 추월하는 상황이다.

오답 포인트

‘A is coming up with B’를 B가 A에게 다가오는 것으로 거꾸로 해석하면 ②를 고르기 쉽다. 문장의 주어 A가 접근하는 선박이고, ‘the latter’는 뒤에 언급된 B를 가리키므로 A가 보는 선미등도 B의 선미등이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

‘more than 22.5 degrees abaft her beam’과 ‘only the stern-light’가 함께 나오면 추월 상황으로 판단한다. 이어서 ‘누가 누구에게 접근하는가’를 확인하여 접근하는 선박을 추월선으로 정한다.

암기 포인트

정횡 뒤 22.5도보다 후방 + 선미등만 보임 = 추월, 뒤에서 다가가는 선박 = 추월선이다.

NoteBase

문 14. 다음 <보기>에서 설명하는 용어로 가장 옳은 것은?

<보기>
1. The most probable position of a search target at a given time
2. The plane of reference to which all data as to the depth on charts are referenced

① Reference line
② Destination
③ Datum
④ Derelict

정답 3번

출제 포인트

이 문제는 해상 수색과 해도에서 문맥에 따라 쓰이는 Datum의 뜻을 묻는 문제이다.

핵심 개념

Datum은 위치나 수심을 정하는 기준이다. 해상 수색·구조에서는 특정 시각에 수색 대상이 있을 가능성이 가장 높은 위치를 뜻하고, 해도에서는 표시 수심의 기준이 되는 기준면을 뜻한다.

선지별 해설

① X — Reference line은 위치·거리·방향 등을 재기 위해 설정한 기준선을 뜻한다. 보기의 두 정의를 함께 나타내는 말이 아니며, 올바른 용어는 Datum이다.
② X — Destination은 선박이나 사람이 향하는 목적지를 뜻한다. 수색 대상의 최확 위치나 해도 수심의 기준면을 뜻하지 않으며, 올바른 용어는 Datum이다.
③ O — Datum은 수색·구조 문맥에서 특정 시각의 수색 대상 최확 위치를 뜻하고, 해도 문맥에서는 모든 수심 자료가 기준으로 삼는 기준면을 뜻하므로 두 설명에 모두 부합한다.
④ X — Derelict는 버려져 표류하는 선박이나 물건을 뜻한다. 위치 또는 수심의 기준을 뜻하지 않으며, 올바른 용어는 Datum이다.

오답 포인트

첫 번째 설명은 위치, 두 번째 설명은 수심 기준면을 말하므로 서로 다른 용어처럼 보이지만, Datum은 분야와 문맥에 따라 두 의미로 모두 사용된다. Reference line은 선, Destination은 목적지, Derelict는 버려진 표류물을 가리킨다는 차이가 핵심이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

수색 대상의 특정 시각 최확 위치 또는 해도 수심의 기준면이라는 표현이 나오면 Datum으로 판단한다.

암기 포인트

Datum은 수색에서는 최확 위치, 해도에서는 수심 기준면이다.

NoteBase

문 15. 다음 <보기>의 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」 Rule 28의 ( )에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
A vessel constrained by her draught may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 23, exhibit where they can best be seen (㉠) in a vertical line or a (㉡).

① ㉠: three all-round red lights, ㉡: cylinder
② ㉠: two all-round red lights, ㉡: cylinder
③ ㉠: three all-round red lights, ㉡: two balls
④ ㉠: two all-round red lights, ㉡: two balls

정답 1번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 28에 따른 흘수제약선의 등화와 형상물에 관한 문제이다. 핵심은 야간에 표시하는 등화와 주간에 표시하는 형상물을 구별하는 것이다.

용어 풀이

흘수제약선(vessel constrained by her draught)은 선박의 흘수와 항행 가능한 수역의 수심·폭의 관계 때문에 현재 침로에서 벗어나는 능력이 심하게 제한되는 동력선이다.

핵심 구분

COLREG Rule 28에 따르면 흘수제약선은 Rule 23의 동력선 등화에 더하여, 가장 잘 보이는 곳에 수직선상의 전주홍등(모든 방향에서 보이는 홍색등) 3개 또는 원통형 형상물 1개를 표시할 수 있다. 따라서 ㉠은 three all-round red lights이고 ㉡은 cylinder이다.

선지별 해설

① O — ㉠ three all-round red lights와 ㉡ cylinder가 모두 Rule 28의 문언과 일치한다.
② X — cylinder는 맞지만 ‘two all-round red lights’가 틀렸다. 올바른 표현은 ‘three all-round red lights’이다.
③ X — three all-round red lights는 맞지만 ‘two balls’가 틀렸다. 올바른 표현은 ‘a cylinder’이다.
④ X — ‘two all-round red lights’와 ‘two balls’가 모두 틀렸다. 올바른 표현은 각각 ‘three all-round red lights’와 ‘a cylinder’이다.

NoteBase

오답 포인트

‘홍등 2개·구형물 2개’는 조종불능선의 표지와 혼동하기 쉬운 표현이다. 흘수제약선은 홍등 3개와 원통형 형상물을 사용한다.

다시 나오면 이렇게 판단

흘수제약선이 제시되면 수직선상의 전주홍등 개수는 3개인지, 주간 형상물은 원통형인지 차례로 확인한다.

암기 포인트

흘수제약선은 ‘홍홍홍·원통’이다.

NoteBase

문 16. 다음 <보기>의 「International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)」의 당직준수원칙 상 항해 당직을 담당하는 해기사가 즉시 선장에게 보고하여야 하는 경우로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ if restricted visibility is encountered or expected
㉡ when the navigational and signal lights and navigational equipment are functioning properly
㉢ if difficulty is experienced in maintaining course
㉣ on failure to sight land, or a navigation mark or to obtain soundings by the expected time
㉤ when the UMS controls, alarms and indicators are functioning properly
㉥ if the ship meets any hazard to navigation, such as ice or a derelict

① 3개
② 4개
③ 5개
④ 6개

정답 2번

쟁점

이 문제는 STCW Code의 항해 당직 원칙상 항해 당직사관이 선장에게 즉시 보고하여야 하는 경우를 가려내는 문제이다. 핵심은 항해 안전에 이상이나 위험이 생긴 경우와 장비가 정상 작동하는지 정기적으로 점검하는 경우를 구별하는 것이다.

용어 풀이

항해 당직사관 = 당직 시간 동안 선박의 안전한 항해를 책임지는 해기사이다.
UMS = 기관실을 계속 유인하지 않고 운전하는 무인 기관실 방식과 관련된 제어·경보 체계이다.

핵심 구분

STCW Code Section A-VIII/2 제40항에 따르면 제한시계가 발생하거나 예상되는 경우, 침로 유지가 어려운 경우, 예정 시각에 육지·항로표지를 보지 못하거나 측심값을 얻지 못한 경우, 얼음·표류물 등 항해 위험물을 만난 경우에는 선장에게 즉시 보고한다. 따라서 ㉠, ㉢, ㉣, ㉥은 옳다.
반면 ㉡의 항해등·신호등 및 항해 장비와 ㉤의 UMS 제어장치·경보·지시기가 정상 작동하는지 확인하는 것은 제34항의 정기 점검 사항이다. 정상 작동 자체는 즉시 보고 사유가 아니므로 ㉡과 ㉤은 틀리다. 옳은 것은 모두 4개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
옳은 항목은 ㉠, ㉢, ㉣, ㉤의 4개이므로 3개가 아니다.
틀린 표현: 3개
올바른 표현: 4개

② O
㉠은 제한시계, ㉢은 침로 유지 곤란, ㉣은 예정된 육지·항로표지 또는 측심 확인 실패, ㉤은 얼음·표류물 등 항해 위험물 조우에 해당한다. 네 항목 모두 선장에게 즉시 보고하여야 하므로 4개가 맞다.

③ X
정상 작동 상태를 말하는 ㉡과 ㉥은 즉시 보고 사유가 아니므로 옳은 항목은 5개가 아니라 4개이다.
틀린 표현: 5개
올바른 표현: 4개

④ X
여섯 항목 중 ㉡과 ㉥이 제외되므로 옳은 항목은 6개가 아니라 4개이다.
틀린 표현: 6개
올바른 표현: 4개

오답 포인트

㉡과 ㉥도 당직사관의 의무를 서술하므로 즉시 보고 사항처럼 보이는 것이 함정이다. 그러나 두 문장의 핵심 표현은 ‘functioning properly’이다. 이는 장비의 정상 작동 여부를 확인하는 정기 점검 의무이며, 고장·오작동처럼 안전상 이상이 발생한 경우의 즉시 보고 의무와 다르다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 문장에서 위험·이상·실패를 나타내는 표현을 먼저 찾는다. 제한시계, 침로 유지 곤란, 예정된 표지·측심 확인 실패, 항해 위험물 조우는 즉시 보고로 판단한다. 반대로 ‘functioning properly’처럼 정상 상태를 확인하는 문장은 정기 점검 사항으로 구분한다.

암기 포인트

위험·곤란·실패·고장은 즉시 보고, 정상 작동 확인은 정기 점검이다.

NoteBase

문 17. 다음 <보기>의 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)」 Rule 29에서 설명하는 선박으로 가장 옳은 것은?

<보기>
(i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;
(ii) when underway, in addition, sidelights and a stern-light;
(iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i) the light, lights or shape.

① fishing vessels
② pilot vessels
③ sailing vessels
④ towing and pushing vessels

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 29의 도선선 등화 규정에 관한 문제이다. 핵심은 마스트 꼭대기 또는 그 부근에 수직으로 표시하는 위쪽 백색·아래쪽 홍색의 전주등을 도선선의 식별 신호로 알아보는 것이다.

용어 풀이

pilot vessel은 도선사가 선박의 입·출항이나 좁은 수로 통항을 돕는 도선업무에 종사하는 선박이다. all-round light는 수평 방향의 모든 방위에서 보이는 전주등이다.

핵심 구분

COLREG Rule 29(a)에 따르면 도선업무에 종사하는 선박은 마스트 꼭대기 또는 그 부근에 전주등 2개를 수직으로 표시하며, 위쪽은 백색이고 아래쪽은 홍색이다. 항행 중이면 현등과 선미등을 추가하고, 정박 중이면 Rule 30의 정박 등화 또는 형상물을 추가한다. 따라서 보기 전체는 도선선에 해당한다.

NoteBase

선지별 해설

① X — fishing vessels는 Rule 26의 적용 대상이다. 트롤어선은 위쪽 녹색·아래쪽 백색의 전주등을, 트롤 이외의 어로선은 위쪽 홍색·아래쪽 백색의 전주등을 표시하므로 보기의 위쪽 백색·아래쪽 홍색과 다르다. 틀린 표현: fishing vessels → 올바른 표현: pilot vessels
② O — pilot vessels 중 도선업무에 종사하는 선박은 위쪽 백색·아래쪽 홍색의 전주등 2개를 수직으로 표시하고, 항행 중에는 현등과 선미등을, 정박 중에는 정박 등화 또는 형상물을 추가한다. 보기의 세 항목과 정확히 일치한다.
③ X — sailing vessels는 Rule 25의 적용 대상이다. 항행 중 기본적으로 현등과 선미등을 표시하며, 추가 전주등을 표시하는 경우에는 위쪽 홍색·아래쪽 녹색이므로 보기와 다르다. 틀린 표현: sailing vessels → 올바른 표현: pilot vessels
④ X — towing and pushing vessels는 Rule 24의 적용 대상이다. 예인선은 예인 길이에 따라 수직으로 2개 또는 3개의 마스트등을 표시하고 예인등 등을 추가하며, 보기의 위쪽 백색·아래쪽 홍색 전주등 조합은 도선선의 신호이다. 틀린 표현: towing and pushing vessels → 올바른 표현: pilot vessels

오답 포인트

현등과 선미등은 여러 종류의 항행 중 선박이 공통으로 표시할 수 있으므로 이것만 보면 오답을 고르기 쉽다. 이 문항의 결정적 표현은 ‘the upper being white and the lower red’이며, 위 백색·아래 홍색은 도선업무 중인 도선선을 가리킨다.

다시 나오면 이렇게 판단

선박 등화 문제에서는 먼저 수직 전주등의 색과 순서를 확인한 뒤, 항행 중인지 정박 중인지에 따라 추가 등화를 확인한다. 위 백색·아래 홍색이면 Rule 29의 도선선으로 판단한다.

암기 포인트

도선선은 ‘White over Red, Pilot ahead’로 연결한다. 즉 위 백색·아래 홍색이다.

NoteBase

문 18. 다음 <보기>의 해사영어 약어에 대한 설명으로 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ A/Co. : Alter Course
㉡ B.W.E. : Break Water Entrance
㉢ F.W.E. : Fresh Water Equipment
㉣ C.P.A. : Closest Point of Approach
㉤ S.B.E. : Stand by Engine
㉥ L.O.T. : Lowest Onboard Tank

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 2번

출제 포인트

해사영어 약어의 정확한 원형을 판별한 뒤, 틀린 설명의 개수를 세는 문제이다.

핵심 개념

㉠ A/Co.는 Alter Course(변침하다)이므로 옳다.
㉡ B.W.E.는 Break Water Entrance(방파제 입구)이므로 옳다.
㉢ F.W.E.는 Fresh Water Equipment가 아니라 Finished With Engine(s)(기관 사용 종료)이므로 옳지 않다.
㉣ C.P.A.는 Closest Point of Approach(최근접점)이므로 옳다.
㉤ S.B.E.는 Stand By Engine(s)(기관 준비)이므로 옳다.
㉥ L.O.T.는 Lowest Onboard Tank가 아니라 Lubricating Oil Tank(윤활유 탱크)이므로 옳지 않다.
따라서 옳지 않은 것은 ㉢과 ㉥의 2개이다.

선지별 해설

① X — 옳지 않은 설명은 1개가 아니라 ㉢과 ㉥의 2개이다. 틀린 표현 '1개'는 '2개'로 고쳐야 한다.
② O — ㉢의 F.W.E.와 ㉥의 L.O.T.에 대한 설명이 틀렸으므로 옳지 않은 것은 모두 2개이다.
③ X — 옳지 않은 설명은 3개가 아니라 2개이다. 틀린 표현 '3개'는 '2개'로 고쳐야 한다.
④ X — 옳지 않은 설명은 4개가 아니라 2개이다. 틀린 표현 '4개'는 '2개'로 고쳐야 한다.

NoteBase

오답 포인트

F.W.E.의 F.W.를 Fresh Water로, L.O.T.의 각 글자를 Lowest·Onboard·Tank로 그럴듯하게 끼워 맞추는 것이 함정이다. 약어는 단어의 일반적 첫 글자만으로 추측하지 않고 해사 운용에서 쓰이는 고정 표현으로 판단한다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 약어를 원형과 먼저 일대일로 대조하고, 틀린 항목에 표시한 뒤 마지막에 개수 선지를 고른다. 특히 기관 운용 약어인 S.B.E.와 F.W.E.는 각각 기관 준비와 기관 사용 종료라는 반대 단계로 묶어 판단한다.

암기 포인트

F.W.E.는 Finished With Engine(s), L.O.T.는 Lubricating Oil Tank이다. 이 문항의 오답 약어 설명은 ㉢·㉤ 두 개이다.

NoteBase

문 19. 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 veer out (to)(of anchors)
② foul (of anchor)
③ dragging (of anchor)
④ dredging (of anchor)

정답 3번

출제 포인트

닻이 선박의 이동을 더 이상 막지 못해 해저에서 비의도적으로 끌리는 현상을 나타내는 해사 용어를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

dragging of anchor는 닻이 파주력을 잃어 선박의 움직임을 억제하지 못하고 해저에서 비의도적으로 끌리는 현상이다.
veer out은 앵커 케이블을 더 내어 주는 조작이고, foul은 닻이나 앵커 케이블이 얽히거나 장애물에 걸린 상태이며, dredging of anchor는 선박의 움직임을 제어하기 위해 닻을 해저에 끌리게 하는 의도적인 운용이다.

선지별 해설

① X — veer out은 앵커 케이블을 더 내어 주는 조작을 뜻한다. 틀린 부분은 이를 닻이 해저에서 비의도적으로 이동하는 현상으로 본 점이며, 올바르게는 '앵커 케이블을 더 내어 주다'이다.
② X — foul of anchor는 닻이나 앵커 케이블이 얽히거나 해저 장애물에 걸려 정상적으로 작동하기 어려운 상태를 뜻한다. 틀린 부분은 foul을 닻의 비의도적인 끌림으로 본 점이며, 올바르게는 '닻 또는 앵커 케이블이 얽히거나 장애물에 걸린 상태'이다.
③ O — dragging of anchor는 닻이 선박의 움직임을 더 이상 억제하지 못해 해저에서 비의도적으로 끌리는 현상이다. <보기>의 정의와 정확히 일치한다.
④ X — dredging of anchor는 선박의 움직임을 제어하려고 닻을 해저에 끌리게 하는 의도적인 운용이다. 틀린 부분은 involuntarily와 no longer preventing the movement라는 조건이며, 올바르게는 '선박의 움직임을 제어하기 위해 닻을 해저에 끌리게 하는 것'이다.

NoteBase

오답 포인트

dragging과 dredging은 모두 닻이 해저 위를 이동한다는 점 때문에 혼동하기 쉽다. 이 문항에서는 involuntarily와 no longer preventing the movement가 dragging을 결정하는 표현이다.

다시 나오면 이렇게 판단

닻의 해저 이동이 비의도적이고 파주력 상실로 선박이 움직이면 dragging, 선박의 움직임을 제어하려는 의도적인 운용이면 dredging으로 판단한다. 케이블을 더 풀면 veer out, 얽히거나 걸리면 foul이다.

암기 포인트

비의도적 끌림은 dragging, 제어 목적의 의도적 끌림은 dredging이다.

NoteBase

문 20. When a vessel loses her engine during fog, what fog signal should she sound at intervals of not more than 2 minutes in succession?

① prolonged – short – prolonged – short
② prolonged – prolonged – short
③ prolonged – prolonged – short – short
④ prolonged – short – short

정답 4번

쟁점

이 문제는 기관 고장으로 조종할 수 없게 된 선박이 안개 속에서 울려야 하는 무중 신호에 관한 문제이다. 핵심은 조종불능선의 신호를 항행 중인 동력선의 일반 신호와 구별하는 것이다.

용어 풀이

조종불능선(vessel not under command)은 기관 고장과 같은 예외적 사정 때문에 규칙이 요구하는 방식으로 조종할 수 없어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박이다. prolonged blast는 장음, short blast는 단음이다.

핵심 구분

국제해상충돌예방규칙(COLREG) Rule 35(c)에 따르면 조종불능선은 시계가 제한된 수역에서 2분을 넘지 않는 간격으로 장음 1회에 이어 단음 2회를 연속해서 울린다. 반면 대수속력이 있는 동력선은 장음 1회, 항행 중이지만 정지하여 대수속력이 없는 동력선은 장음 2회를 울린다. 이 문항의 기관 상실은 조종불능 상태를 뜻하므로 장음-단음-단음이 된다.

NoteBase

선지별 해설

① X
장음-단음-장음-단음은 조종불능선의 무중 신호가 아니다.
틀린 표현: prolonged – short – prolonged – short
올바른 표현: prolonged – short – short

② X
장음 2회 뒤에 단음 1회를 붙이는 배열은 Rule 35(c)의 조종불능선 신호와 다르다.
틀린 표현: prolonged – prolonged – short
올바른 표현: prolonged – short – short

③ X
조종불능선의 신호는 총 3회이며, 장음 2회와 단음 2회로 이루어진 4회 신호가 아니다.
틀린 표현: prolonged – prolonged – short – short
올바른 표현: prolonged – short – short

④ O
기관 고장으로 조종할 수 없는 선박은 조종불능선에 해당하므로 2분을 넘지 않는 간격으로 장음 1회에 이어 단음 2회를 울린다.

오답 포인트

기관이 멈춘 선박을 단순히 대수속력이 없는 동력선으로 보아 장음 2회를 고르기 쉽다. 그러나 문항의 loses her engine은 단순 정지가 아니라 기관 고장으로 인한 조종불능을 나타내므로 조종불능선의 장음 1회·단음 2회 신호를 적용한다.

다시 나오면 이렇게 판단

안개 속 신호 문제에서는 먼저 선박의 상태를 분류한다. 기관 고장 등으로 조종할 수 없으면 조종불능선으로 보고 장음 1회 뒤에 단음 2회를 연결한다.

암기 포인트

기관 고장으로 조종불능: 장음 1회 + 단음 2회.

NoteBase