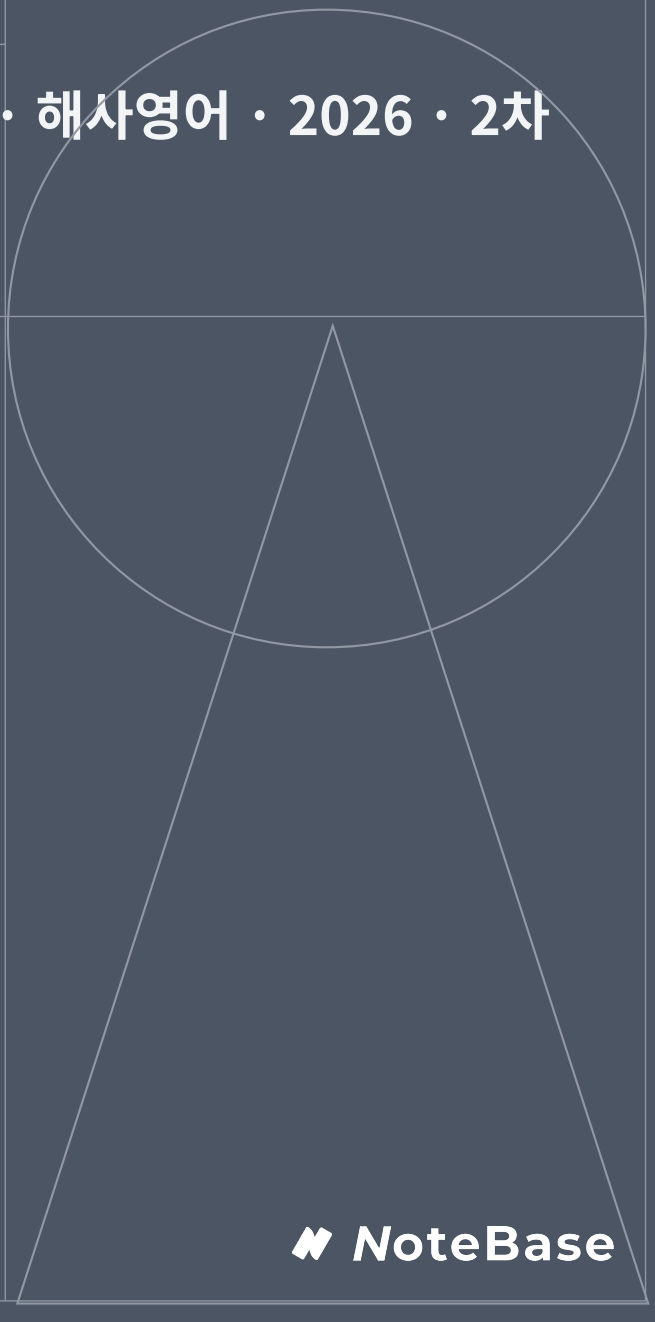
기출OX 해설집

공무원/해경/해경학과 경장 · 해사영어 · 2026 · 2차



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/해경학과 경장 · 해사영어 · 2026 · 2차

공무원/해경/해경학과 경장 · 해사영어 · 2026 · 2차

문 1. 다음은 「IAMSAR Manual(INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL)」상 구조를 위한 기본적인 방법에 관한 것이다. <보기>의 빈칸에 들어갈 것으로 가장 옳지 않은 것은?

<보기>
○ (㉠)
- Rudder hard over (in an “immediate action” situation, only to (㉡) of the casualty).
- After deviation from the original course by 60°, rudder hard over to (㉢).
- When heading 20° short of opposite course, rudder to (㉣) and ship to be turned to opposite course.

① ㉠ : Williamson turn
② ㉡ : the other side
③ ㉢ : the opposite side
④ ㉣ : midship position

정답 2번

출제 포인트

이 문제는 해상 추락자 등 조난 위치로 되돌아가기 위한 Williamson turn의 조타 방향과 타각 전환 시점을 묻는 문제이다.

올바른 순서

1. 조난자가 발생한 쪽으로 타를 전타한다.
2. 원침로에서 60° 벗어나면 반대쪽으로 타를 전타한다.
3. 반대 침로에 이르기 20° 전에 타를 중앙에 둔다.
4. 선박을 원침로의 반대 침로로 정침한다.

이 순서는 처음에는 조난자 쪽으로 선회하고, 60° 변침 뒤 반대타를 사용하여 회두를 조절한 다음, 반대 침로 20° 전에 타를 중앙에 두어 원침로의 반대 방향으로 복귀하는 흐름이다.

NoteBase

선지별 해설

① O — ㉠은 Williamson turn이다. 제시된 60° 변침, 반대타, 반대 침로 20° 전 중앙타의 흐름이 Williamson turn의 절차와 일치한다.

② X — 즉시조치 상황에서 최초 전타 방향을 ‘the other side’라고 한 부분이 틀렸다. 올바르게는 조난자가 발생한 쪽인 ‘the side of the casualty’이다.

③ O — 최초 전타 후 원침로에서 60° 벗어나면 타를 반대쪽인 ‘the opposite side’로 전타한다.

④ O — 반대 침로에 이르기 20° 전에는 타를 중앙 위치인 ‘midship position’에 둔다.

오답 포인트

②의 ‘the other side’와 ③의 ‘the opposite side’를 같은 표현처럼 받아들이기 쉽다. 최초 전타는 조난자 쪽이고, 60° 변침 뒤의 두 번째 전타만 최초 전타의 반대쪽이다.

다시 나오면 이렇게 판단

Williamson turn은 ‘조난자 쪽 전타 → 원침로에서 60° 변침 → 반대쪽 전타 → 반대 침로 20° 전 중앙타 → 반대 침로 정침’의 순서로 판단한다.

암기 포인트

조난자 쪽으로 시작하고, 60°에서 반대타, 20° 전에 중앙타이다.

NoteBase

문 2. 다음 중 「IAMSAR Manual(INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL)」상 평행선 항적 수색(Parallel Track Search)에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

① Used to search a large area when survivor location is uncertain.

② The commence search point is in one corner of the sub-area, one-half track space inside the rectangle from each of the two sides forming the corner.

③ Most effective when the location of the search object is known within relatively close limits.

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

정답 3번

출제 포인트

평행선 항적 수색(Parallel Track Search)의 사용 상황과 수색 구역 안에서의 항적 배치를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

평행선 항적 수색은 생존자의 위치가 불확실할 때 넓은 구역을 일정한 간격의 평행 항적으로 훑는 수색 방식이다. 수색은 직사각형 하위 구역의 한 모서리 안쪽에서 시작하며, 각 수색 항적은 서로 평행하고 그 구역의 긴 변과도 평행하다. 반면 수색 대상의 위치가 비교적 좁은 범위 안에서 알려진 경우에는 확대 사각형 수색(Expanding Square Search)이 적합하다.

선지별 해설

① O — 생존자의 위치가 불확실한 상태에서 넓은 구역을 수색할 때 사용하는 방식이라는 설명은 평행선 항적 수색의 특징에 맞는다.
② O — 수색개시점은 하위 구역의 한 모서리를 이루는 두 변에서 각각 항적 간격의 절반만큼 직사각형 안쪽에 놓인다.
③ X — 틀린 표현은 ‘the location of the search object is known within relatively close limits’이다. 이는 수색 대상의 위치가 비교적 좁은 범위 안에서 알려졌을 때 효과적인 확대 사각형 수색의 특징이다. 평행선 항적 수색은 수색 대상의 위치가 불확실하고 넓은 구역을 훑어야 할 때 효과적이라고 고쳐야 한다.
④ O — 수색 항적들은 서로 평행하며 하위 구역의 긴 변과도 평행하게 배치된다.

오답 포인트

③은 수색 방식의 적용 조건을 바꾸어 놓은 선지이다. ‘위치가 좁은 범위 안에서 알려짐’은 확대 사각형 수색의 조건이고, ‘위치가 불확실한 넓은 구역’이 평행선 항적 수색의 조건이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

적용 범위와 항적 모양을 함께 확인한다. 넓은 구역·위치 불확실·긴 변과 평행이면 평행선 항적 수색이고, 좁은 범위·위치가 비교적 정확하면 확대 사각형 수색이다.

암기 포인트

평행선은 넓고 불확실한 구역, 확대 사각형은 좁고 비교적 알려진 위치이다.

NoteBase

문 3. 다음 <보기>는 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」의 내용이다. 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>

Every crew member shall participate in at least one abandon ship drill and one (㉠) drill (㉡). The drills of the crew shall take place within 24 h of the ship leaving a port if more than (㉢)% of the crew have not participated in abandon ship and (㉠) drills on board that particular ship in the previous month.

① ㉠: rescue, ㉡: 2 months, ㉢: 25

② ㉠: fire, ㉡: every month, ㉢: 25

③ ㉠: fire, ㉡: every month, ㉢: 20

④ ㉠: fire, ㉡: 2 months, ㉢: 25

정답 2번

쟁점

이 문제는 SOLAS 제3장 제19규칙의 선원 비상훈련 주기와 출항 후 훈련 실시 요건에 관한 문제이다. 핵심은 훈련의 종류, 실시 주기, 기준 비율을 정확히 연결하는 것이다.

용어 풀이

abandon ship drill은 퇴선 상황에 대비하는 훈련이고, fire drill은 선내 화재에 대비하는 소방훈련이다.

핵심 구분

SOLAS 제3장 제19규칙에 따르면 모든 선원은 매월 적어도 한 번의 퇴선훈련과 한 번의 소방훈련에 참가해야 한다. 해당 선박에서 직전 한 달 동안 퇴선훈련과 소방훈련에 참가하지 않은 선원이 25%를 초과하면 출항 후 24시간 이내에 그 훈련을 실시해야 한다. 따라서 ㉠은 fire, ㉡은 every month, ㉢은 25이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
㉠의 rescue와 ㉡의 2 months가 틀렸다. 이 문장은 퇴선훈련과 함께 실시하는 fire drill을 규정하며, 참가 주기는 every month이다.
틀린 표현: rescue, 2 months
올바른 표현: fire, every month

② O
fire, every month, 25가 모두 SOLAS의 훈련 종류·주기·기준 비율과 일치한다.

③ X
㉢의 20이 틀렸다. 직전 한 달 동안 해당 훈련에 참가하지 않은 선원의 비율 기준은 20%가 아니라 25% 초과이다.
틀린 표현: 20
올바른 표현: 25

④ X
㉡의 2 months가 틀렸다. 퇴선훈련과 소방훈련의 선원별 참가 주기는 2개월마다가 아니라 매월이다.
틀린 표현: 2 months
올바른 표현: every month

오답 포인트

SOLAS에는 별도로 밀폐구역 진입 및 구조훈련을 적어도 2개월마다 실시하는 규정이 있어 rescue와 2 months를 함께 떠올리기 쉽다. 그러나 제시문은 every crew member의 퇴선훈련과 소방훈련을 묻고 있으므로 fire와 every month가 들어간다. 또한 24시간 이내 실시 여부를 가르는 비율은 25%를 초과하는 경우이다.

다시 나오면 이렇게 판단

every crew member와 abandon ship drill이 함께 나오면 먼저 한 쌍인 fire drill을 찾고, 정기 참가 주기는 every month, 출항 후 24시간 기준은 more than 25%로 연결한다.

암기 포인트

퇴선·소방훈련은 매월, 미참가 선원 25% 초과 시 출항 후 24시간 이내이다.

NoteBase

문 4. 다음 중 「IAMSAR Manual(INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL)」상 Rescue sling에 대한 설명으로 가장 옳지 않은 것은?

① The most widely used means for evacuating persons is the rescue sling.

② Slings are suited for picking up injured persons.

③ The person using the sling must face the hook.

④ The person must not sit in the sling, nor should the sling be unhooked.

정답 2번

출제 포인트

IAMSAR Manual에서 설명하는 rescue sling의 용도와 올바른 탑승 자세를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Rescue sling은 사람을 구조·후송할 때 사용하는 구조용 슬링이다. 일반적인 사람의 후송에는 널리 사용되지만, 부상자를 들어 올리는 용도에는 적합하지 않다. 사용자는 hook을 바라보아야 하며, 슬링에 앉거나 슬링을 hook에서 분리해서는 안 된다.

선지별 해설

① O — 'The most widely used means for evacuating persons'는 사람을 후송하는 데 가장 널리 사용되는 수단이라는 뜻으로, rescue sling에 대한 올바른 설명이다.
② X — 틀린 표현은 'suited for picking up injured persons'이다. Rescue sling은 부상자를 들어 올리는 데 적합하지 않으므로, 올바르게는 'Slings are not suited for picking up injured persons.'이다.
③ O — 사용자는 sling을 사용할 때 hook을 마주 보아야 하므로 'must face the hook'은 올바른 설명이다.
④ O — 사용자는 sling 위에 앉아서는 안 되고 sling을 hook에서 분리해서도 안 되므로 올바른 설명이다. 'nor should'는 앞의 부정 내용에 이어 '또한 ~해서는 안 된다'라는 뜻이다.

오답 포인트

②의 'injured persons'만 보고 구조용 장비이므로 부상자에게도 적합하다고 판단하기 쉽다. 그러나 이 선지의 함정은 'suited'이며, 원문의 취지는 부상자 인양에 적합하지 않다는 것이다.

다시 나오면 이렇게 판단

rescue sling 문장에서는 용도와 금지 자세를 나누어 판단한다. 일반적인 사람 후송에는 널리 쓰이지만 부상자 인양에는 부적합하고, 사용자는 hook을 바라보며 앉거나 분리하지 않는다.

NoteBase

암기 포인트

Rescue sling: widely used for evacuation, not suited for injured persons, face the hook, do not sit or unhook.

NoteBase

문 5. 다음 중 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases)상 VHF Radio 사용원칙으로 가장 옳지 않은 것은?

① Do not make unnecessary transmissions.

② Always follow established Maritime English practice, particularly the application of Message Markers and IMO SMCP.

③ Always be concise and unambiguous.

④ Use unfixed formats.

정답 4번

출제 포인트

표준해사통신용어(SMCP)에 따른 VHF 무선통신은 불필요한 송신을 피하고, 정해진 표현과 형식을 사용하여 짧고 모호하지 않게 전달하는 것이 원칙이다.

핵심 개념

VHF 해사통신에서는 통신량과 오해 가능성을 줄이는 것이 핵심이다. 따라서 불필요한 송신을 하지 않고, Message Markers와 IMO SMCP 등 확립된 해사영어 관행을 따르며, 간결하고 명확한 고정 형식을 사용한다.

선지별 해설

① O — 'Do not make unnecessary transmissions.'는 불필요한 송신을 하지 말라는 뜻으로, VHF 채널의 불필요한 점유를 줄이는 올바른 원칙이다.
② O — 'Always follow established Maritime English practice'는 확립된 해사영어 관행을 따르라는 뜻이다. 특히 Message Markers와 IMO SMCP를 적용하면 메시지의 기능과 내용을 표준화하여 오해를 줄일 수 있으므로 옳다.
③ O — 'Always be concise and unambiguous.'는 항상 간결하고 모호하지 않게 통신하라는 뜻으로, 안전한 VHF 통신의 원칙에 해당한다.
④ X — 틀린 표현은 'unfixed formats'이다. 비고정 형식은 표현의 일관성을 떨어뜨려 오해를 일으킬 수 있다. 올바르게는 'Use fixed formats.', 즉 정해진 고정 형식을 사용한다는 내용이다.

오답 포인트

④의 'unfixed'를 통신 상황에 맞게 자유롭게 표현한다는 긍정적 의미로 오해하기 쉽다. 그러나 표준해사통신은 자유로운 형식보다 표준화된 고정 형식을 사용하여 의미를 명확하게 전달하는 데 목적이 있다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

VHF 사용원칙은 '불필요한 송신 최소화, 표준 표현 준수, 간결성과 명확성, 고정 형식 사용'의 네 기준으로 판단한다. 이와 반대로 자유로운 표현이나 비고정 형식을 권하는 선지는 옳지 않다.

암기 포인트

VHF 통신은 불필요한 말은 줄이고, SMCP에 따라 짧고 명확하게, 고정 형식으로 전달한다.

NoteBase

문 6. 다음 중 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases)의 뜻으로 가장 옳지 않은 것은?

① Is she brought up? : 본선의 닻은 해저에 완전히 박혔는가?

② Slack out the cable. : 닻줄을 늦추어 주시오.

③ How many shackles are left? : 닻줄 방향은 어떠한가?

④ How is the cable growing? : 닻줄의 장력은 어떻게 되어가고 있는가?

정답 3번

출제 포인트

이 문제는 투묘·양묘 작업에서 사용하는 표준해사통신용어의 정형화된 의미를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

SMCP에서 cable은 닻줄 또는 앵커 체인을 뜻한다. leading은 닻줄이 뻗은 방향, growing은 닻줄의 장력 상태, shackle은 닻줄의 길이를 세는 단위를 나타낸다. brought up은 닻이 해저를 붙잡아 선박이 정박 위치에 이른 상태를 뜻한다.

선지별 해설

① O — 'Is she brought up?'은 닻이 해저를 붙잡아 본선이 정박 상태에 이르렀는지를 묻는 표현이므로 제시된 뜻과 부합한다.
② O — 'Slack out the cable.'은 닻줄을 더 풀어 느슨하게 하라는 뜻이므로 '닻줄을 늦추어 주시오'가 맞다.
③ X — 'How many shackles are left?'는 닻줄의 방향이 아니라 감아 들여야 할 닻줄이 몇 샤클 남았는지를 묻는다. 틀린 표현 '닻줄 방향은 어떠한가?'는 '감아 들여야 할 닻줄이 몇 샤클 남았는가?'로 고쳐야 한다.
④ O — 'How is the cable growing?'에는 'The cable is slack / tight / coming tight.'처럼 답하므로 닻줄이 느슨한지, 팽팽한지, 팽팽해지고 있는지, 즉 장력 상태를 묻는 표현이다.

오답 포인트

③의 shackles를 방향을 나타내는 말로 오해하기 쉽다. 닻줄의 방향은 'How is the cable leading?'으로 묻고, shackle이 포함된 질문은 닻줄의 남은 길이 또는 수량을 묻는다.

다시 나오면 이렇게 판단

핵심 명사와 동사를 기준으로 판단한다. leading은 방향, growing은 장력 상태, shackles는 닻줄 길이의 수량, brought up은 닻이 선박을 붙잡은 정박 상태에 대응한다.

NoteBase

암기 포인트

leading=방향, growing=장력, shackles left=남은 닻줄 수량이다.

NoteBase

문 7. 다음 중 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases)상 아래 내용이 설명하는 것으로 가장 옳은 것은?

A mark or position at which a vessel is required to report to the local VTS-station to establish its position

① VTS-area
② TSS(Traffic Separation Scheme)
③ Reporting point
④ Reference line

정답 3번

출제 포인트

표준해사통신용어에서 선박이 현지 VTS station에 보고하여 자신의 위치를 알리도록 지정된 지점의 명칭을 묻는 문제이다.

핵심 개념

Reporting point는 선박이 현지 VTS station에 보고하여 자신의 위치를 알리도록 정해진 표지 또는 위치이다. 핵심 표현은 'a mark or position', 'required to report', 'establish its position'이다.

선지별 해설

① X — VTS-area는 VTS가 선박교통관제 서비스를 제공하는 구역을 뜻한다. 제시문처럼 선박이 위치를 보고해야 하는 특정 표지나 위치가 아니다. 틀린 표현 'VTS-area'는 'Reporting point'로 고쳐야 한다.
② X — TSS(Traffic Separation Scheme)는 서로 반대 방향으로 흐르는 선박 교통을 분리하기 위한 통항 분리 방식이다. 위치 보고를 위해 지정된 한 지점을 뜻하지 않는다. 틀린 표현 'TSS(Traffic Separation Scheme)'는 'Reporting point'로 고쳐야 한다.
③ O — Reporting point는 선박이 현지 VTS station에 보고하여 자신의 위치를 알리도록 요구되는 표지 또는 위치이므로 제시문의 정의와 정확히 일치한다.
④ X — Reference line은 항로나 선박의 상대적 위치 등을 판단하는 기준이 되는 선을 뜻하며, 선박이 반드시 보고해야 하는 특정 위치 자체가 아니다. 틀린 표현 'Reference line'은 'Reporting point'로 고쳐야 한다.

오답 포인트

제시문에 VTS-station이 등장하므로 ① VTS-area를 고르기 쉽다. 그러나 area는 관제 서비스의 구역이고, point는 보고 의무가 발생하는 특정 표지 또는 위치이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

‘required to report’와 ‘establish its position’이 함께 나오면 위치 보고 의무가 발생하는 지점을 찾으며, 이는 Reporting point에 해당한다.

암기 포인트

Reporting point는 위치를 보고하는 지점이고, VTS-area는 관제 구역이다.

NoteBase

문 8. 다음은 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases)에서 사용하는 글자의 철자이다. 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

구분	Letter	Code
㉠	F	Foxtrot
㉡	M	Mickey
㉢	S	Sierra
㉣	U	Umbrella
㉤	W	Whisky
㉥	Z	Zulu

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 2번

출제 포인트

표준해사통신용어에서 알파벳을 명확하게 전달하기 위해 사용하는 철자어를 정확히 구별하고, 잘못 짝지어진 항목의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

표준해사통신용어의 철자표는 통신 중 글자를 혼동하지 않도록 각 알파벳에 정해진 코드 단어를 대응시킨 것이다.
F-Foxtrot, M-Mike, S-Sierra, U-Uniform, W-Whisky, Z-Zulu가 올바른 대응이다.
제시된 표에서는 M-Mickey와 U-Umbrella가 잘못되었으므로 옳지 않은 것은 모두 2개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 잘못된 대응은 1개가 아니라 2개이다. M-Mickey는 M-Mike로, U-Umbrella는 U-Uniform으로 고쳐야 한다.
② O — 잘못된 대응이 M-Mickey와 U-Umbrella의 2개이므로 옳다.
③ X — 잘못된 대응은 3개가 아니라 2개이다. F-Foxtrot, S-Sierra, W-Whisky, Z-Zulu는 모두 올바르다.
④ X — 잘못된 대응은 4개가 아니라 2개이다. 실제 오답 항목은 M-Mickey와 U-Umbrella뿐이다.

오답 포인트

Mickey와 Umbrella가 각 알파벳으로 시작하는 익숙한 단어라는 점이 함정이다. 철자표는 임의의 같은 첫 글자 단어가 아니라 정해진 코드 단어를 사용하며, 특히 W는 일반 철자 whiskey가 아니라 표에 제시된 Whisky가 맞다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 행을 알파벳과 공식 코드 단어의 짝으로 하나씩 대조한 뒤, 틀린 행에만 표시하여 그 개수를 센다. 같은 알파벳으로 시작한다는 이유만으로 맞는 코드로 판단하지 않는다.

암기 포인트

M은 Mike, U는 Uniform이며, W는 Whisky이다.

NoteBase

문 9. 다음은 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases)상 표준조타명령이다. 가장 옳지 않은 것은?

① Midships
② Steady as she goes
③ Nothing to starboard
④ Port

정답 4번

출제 포인트

표준해사통신용어(SMCP)의 표준조타명령 가운데 그 자체로 완전한 명령과 타각을 함께 말해야 완전해지는 명령을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

표준조타명령은 조타수가 즉시 같은 동작을 수행할 수 있도록 방향·타각 또는 유지해야 할 상태를 명확하게 나타내는 정형화된 표현이다. Midships는 타를 중앙에 두라는 명령이고, Steady as she goes는 현재 선수가 향하는 침로를 유지하라는 명령이며, Nothing to starboard는 선수가 우현 쪽으로 넘어가지 않게 조타하라는 명령이다. Port 계열 명령은 Port five처럼 타각을 붙이거나 Hard-a-port처럼 정해진 완전한 표현으로 말한다.

선지별 해설

① O — Midships는 타를 중앙 위치, 즉 타각 0도로 두라는 완전한 표준조타명령이다.
② O — Steady as she goes는 명령을 받은 순간의 선수 방향을 기준으로 침로를 안정되게 유지하라는 표준조타명령이다.
③ O — Nothing to starboard는 선수가 지정된 침로의 우현 쪽으로 넘어가지 않도록 조타하라는 표준조타명령이다.
④ X — 틀린 표현은 타각 없이 방향만 말한 Port이다. 올바르게는 Port five, Port ten처럼 요구하는 좌현 타각을 붙이거나 최대 좌현타를 뜻하는 Hard-a-port와 같이 완전한 표준 표현으로 말한다.

오답 포인트

④의 Port는 일상적으로 좌현이라는 뜻이 분명해 보여 완전한 명령처럼 착각하기 쉽다. 그러나 표준조타명령에서는 어느 정도 좌현타를 사용할지가 빠져 있으므로 Port만으로는 조타 동작이 확정되지 않는다.

다시 나오면 이렇게 판단

표현을 들은 조타수가 추가 질문 없이 타의 방향과 정도 또는 유지할 상태를 즉시 확정할 수 있는지 판단한다. 방향만 있고 타각이나 정해진 강도 표현이 없으면 불완전한 명령이다.

NoteBase

암기 포인트

Midships·Steady as she goes·Nothing to starboard는 완전한 명령이고, Port는 타각을 붙여 Port five처럼 완성한다.

문 10. 다음 중 표준해사통신용어(Standard Marine Communication Phrases)상 아래 내용이 설명하는 것으로 가장 옳은 것은?

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 Datum
② Assembly station
③ Search and rescue
④ Muster list

정답 2번

출제 포인트

이 문제는 표준해사통신용어에서 비상경보나 안내가 있을 때 승무원과 여객이 집결하도록 지정된 장소를 나타내는 용어를 묻는다.

핵심 개념

Assembly station은 비상경보가 울리거나 안내 방송이 있을 때 승무원과 여객이 muster list에 따라 모이도록 갑판, 식당 등에 지정된 집결 장소이다. 핵심 단서는 ‘place’, ‘assigned to crew and passengers’, ‘meet’, ‘according to the muster list’이다.

선지별 해설

① X — Datum은 수색·구조에서 특정 시점의 수색 대상 추정 위치를 나타내는 기준 위치이므로, 사람들이 모이는 지정 장소가 아니다. 틀린 표현은 ‘Datum’이며, 제시된 정의에 맞는 용어는 ‘Assembly station’이다.
② O — Assembly station은 비상경보 또는 안내에 따라 승무원과 여객이 muster list에 지정된 대로 집결하는 장소이므로 제시문의 정의와 정확히 일치한다.
③ X — Search and rescue는 조난자나 조난 선박을 수색하고 구조하는 활동을 뜻하며, 비상시에 사람들이 모이는 장소의 명칭이 아니다. 틀린 표현은 ‘Search and rescue’이며, 올바른 용어는 ‘Assembly station’이다.
④ X — Muster list는 비상시 각 승무원의 임무와 집결 관련 사항을 정한 명부이지, 실제 집결 장소 자체가 아니다. 틀린 표현은 ‘Muster list’이며, 장소를 가리키는 올바른 용어는 ‘Assembly station’이다.

오답 포인트

제시문에 muster list가 직접 등장하므로 ④를 고르기 쉽다. 그러나 ‘according to the muster list’는 그 명부에 따라 행동한다는 뜻이고, 정의의 중심어 ‘Place’가 가리키는 것은 명부가 아니라 집결 장소인 Assembly station이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

정의의 첫 명사를 먼저 확인한다. ‘place’와 ‘meet’가 함께 나오면 집결 장소인 Assembly station이고, 비상 임무를 정한 ‘list’ 자체를 묻는 경우에는 Muster list이다.

암기 포인트

Assembly station은 모이는 장소, Muster list는 비상 임무와 집결 사항을 적은 명부이다.

NoteBase

문 11. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREG)」 Rule 28의 내용이다. 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

<보기>
(_____) may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 23, exhibit where they can best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

① A vessel engaged on pilotage duty
② A vessel not under command
③ A vessel constrained by her draught
④ A vessel at anchor

정답 3번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 28이 규정하는 선박의 종류와 그 등화·형상물을 묻는 문제이다. 핵심은 수직으로 배열한 전주홍등 3개 또는 원통형 형상물을 흘수제약선의 표지로 연결하는 것이다.

용어 풀이

흘수제약선(vessel constrained by her draught)은 흘수와 항행 가능한 수역의 수심·폭의 관계 때문에 현재 침로에서 벗어날 수 있는 능력이 심하게 제한된 동력선이다.

핵심 구분

COLREG Rule 28에 따르면 흘수제약선은 Rule 23의 동력선 등화에 더하여, 가장 잘 보이는 곳에 전주홍등 3개를 수직선상으로 표시하거나 원통형 형상물을 표시할 수 있다. 문장의 may는 이 추가 표지를 표시할 수 있다는 뜻이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — A vessel engaged on pilotage duty는 도선 업무에 종사하는 선박으로 Rule 29의 대상이다. 이 선박은 마스트 꼭대기 또는 그 부근에 위쪽 백색·아래쪽 홍색의 전주등 2개를 수직으로 표시한다. 틀린 표현: A vessel engaged on pilotage duty → 올바른 표현: A vessel constrained by her draught.
② X — A vessel not under command는 조종불능선으로 Rule 27의 대상이며, 가장 잘 보이는 곳에 전주홍등 2개와 구형 형상물 2개를 각각 수직으로 표시한다. 틀린 표현: A vessel not under command → 올바른 표현: A vessel constrained by her draught.
③ O — A vessel constrained by her draught가 Rule 28의 정확한 주어이다. 흘수제약선은 Rule 23의 동력선 등화에 전주홍등 3개 또는 원통형 형상물을 추가로 표시할 수 있다.
④ X — A vessel at anchor는 정박선으로 Rule 30의 대상이다. 정박선은 원칙적으로 선수 쪽의 전주백등 또는 구형 형상물과 선미 쪽의 더 낮은 전주백등을 표시하며, 길이 50미터 미만의 선박은 전주백등 1개로 갈음할 수 있다. 틀린 표현: A vessel at anchor → 올바른 표현: A vessel constrained by her draught.

오답 포인트

전주홍등이라는 공통 단어만 보고 조종불능선을 고르면 틀린다. 조종불능선은 홍등 2개이지만, Rule 28의 흘수제약선은 홍등 3개 또는 원통형 형상물이다. 도선선은 백색 위·홍색 아래의 2등이고, 정박선의 기본 표지는 백등과 구형 형상물이다.

다시 나오면 이렇게 판단

등화의 색·개수와 형상물을 한 묶음으로 대조한다. '홍-홍-홍 또는 원통'이 보이면 흘수제약선, '홍-홍 또는 구형 2개'이면 조종불능선, '위 백색·아래 홍색'이면 도선선으로 판단한다.

암기 포인트

흘수제약선은 홍등 3개·원통, 조종불능선은 홍등 2개·구형 2개이다.

NoteBase

문 12. 다음 <보기>의 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREG)」 Rule 13 Overtaking에 대한 내용으로 가장 옳지 않은 것은?

<보기>
㉠ When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly
㉡ Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear
㉢ Notwithstanding anything contained in the Rules of Part B, Sections I and II any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken
㉣ This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility

① ㉠
② ㉡
③ ㉢
④ ㉣

정답 4번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 13의 추월선 의무와 적용 범위에 관한 문제이다. 핵심은 추월 관계가 성립한 뒤의 피항 의무와 시계 제한 상태에서 적용되는 규칙을 구별하는 것이다.

용어 풀이

추월선(overtaking vessel)은 다른 선박의 정횡 뒤 22.5도를 넘는 방향에서 그 선박을 따라잡는 선박이다. 피추월선(overtaken vessel)은 추월당하는 선박이다.

핵심 구분

COLREG Rule 13은 서로 시계 안에 있는 선박에 적용되는 Part B Section II의 추월 규칙이다. 추월선은 피추월선을 완전히 추월하여 충분히 벗어날 때까지 계속 피항하여야 한다. 서로 보이지 않는 제한시계 상태에서는 Rule 13이 아니라 Rule 19가 적용된다.

NoteBase

선지별 해설

① O
추월 중인지 의심되는 선박은 자신이 추월선이라고 보아 그에 따라 행동하여야 한다는 Rule 13(c)의 내용이다.

② O
추월을 시작한 뒤 두 선박 사이의 방위가 바뀌더라도 추월선이 횡단선으로 바뀌지 않으며, 피추월선을 완전히 추월하여 벗어날 때까지 피항 의무가 계속된다는 Rule 13(d)의 내용이다.

③ O
Part B Sections I 및 II의 다른 규정에도 불구하고, 다른 선박을 추월하는 모든 선박은 피추월선의 진로를 피하여야 한다는 Rule 13(a)의 내용이다.

④ X
Rule 13은 서로 시계 안에 있는 선박에 적용되는 Section II의 규칙이므로, 서로 보이지 않으면서 제한시계 수역이나 그 부근을 항해하는 선박에 적용된다는 표현은 틀리다.
틀린 표현: This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.
올바른 표현: Rule 13 applies to vessels in sight of one another; vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility are governed by Rule 19.

오답 포인트

④는 제한시계라는 말 때문에 추월 규칙도 그대로 적용된다고 착각하게 만든다. 그러나 Rule 13은 Section II의 규칙이고, 서로 보이지 않는 제한시계 상태는 Section III의 Rule 19가 규율한다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 두 선박이 서로 보이는지 확인한다. 서로 보이면 Rule 13의 추월 관계와 계속적 피항 의무를 판단하고, 서로 보이지 않는 제한시계 상태이면 Rule 19를 적용한다.

암기 포인트

보이는 추월은 Rule 13, 보이지 않는 제한시계는 Rule 19이다. 추월선의 피항 의무는 완전히 추월하여 벗어날 때까지 계속된다.

NoteBase

문 13. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREG)」 Rule 34의 내용이다. 빈칸에 들어갈 가장 옳은 것은?

<보기>

When vessels are in sight of one another, a power–driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:

–one short blast to mean 'I am altering my course to (㉠)

–two short blasts to mean 'I am altering my course to (㉡)

–three short blasts to mean 'I am operating (㉢)

① ㉠: starboard, ㉡: port, ㉢: astern propulsion

② ㉠: starboard, ㉡: port, ㉢: overtaking

③ ㉠: port, ㉡: starboard, ㉢: overtaking

④ ㉠: port, ㉡: starboard, ㉢: astern propulsion

정답 1번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 34(a)에 따른 조종신호의 의미에 관한 문제이다. 핵심은 단음의 횟수별로 변침 방향과 후진 추진기관의 작동을 구별하는 것이다.

용어 풀이

starboard는 우현, 즉 선박의 선수 방향을 바라볼 때 오른쪽이고, port는 좌현, 즉 왼쪽이다. astern propulsion은 후진 추진기관을 작동하는 것을 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 34(a)에서 단음 1회는 우현(starboard) 변침, 단음 2회는 좌현(port) 변침, 단음 3회는 후진 추진기관 작동(operating astern propulsion)을 뜻한다. 단음 3회는 단순히 추월(overtaking)을 뜻하는 신호가 아니다.

NoteBase

선지별 해설

① O — ㉠ starboard, ㉡ port, ㉢ astern propulsion은 각각 단음 1회, 2회, 3회의 의미와 모두 일치한다.
② X — ㉠과 ㉡은 맞지만 ㉢의 overtaking이 틀렸다. 틀린 표현: ㉢ overtaking. 올바른 표현: ㉢ astern propulsion.
③ X — ㉠과 ㉡의 방향이 서로 뒤바뀌었고, ㉢도 overtaking으로 잘못 제시되었다. 틀린 표현: ㉠ port, ㉡ starboard, ㉢ overtaking. 올바른 표현: ㉠ starboard, ㉡ port, ㉢ astern propulsion.
④ X — ㉢ astern propulsion은 맞지만 ㉠과 ㉡의 방향이 서로 뒤바뀌었다. 틀린 표현: ㉠ port, ㉡ starboard. 올바른 표현: ㉠ starboard, ㉡ port.

오답 포인트

단음 1회와 2회의 우현·좌현 방향을 반대로 외우거나, 단음 3회를 추월신호로 혼동하기 쉽다. 특히 단음 3회는 선박이 이미 후진하고 있다는 뜻이 아니라 후진 추진기관을 작동하고 있다는 뜻이다.

다시 나오면 이렇게 판단

단음의 횟수를 먼저 센 뒤 1회는 우현, 2회는 좌현, 3회는 후진 추진기관 작동에 대응시킨다. overtaking이 보이면 Rule 34(a)의 단음 3회 의미가 아니라는 점을 확인한다.

암기 포인트

단음 1회 우현, 2회 좌현, 3회 후진 추진기관 작동이다.

NoteBase

문 14. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREG)」의 Rule 9에 대한 내용이다. 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

<보기>
A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the ( ) of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.

① inner limit
② outer limit
③ center
④ outside

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 9(a)가 좁은 수로나 항로를 따라 항행하는 선박에 요구하는 위치를 묻는다. 핵심은 우현 쪽 수로의 바깥 한계에 가능한 한 가까이 항행한다는 문언이다.

용어 풀이

outer limit = 수로 또는 항로의 바깥 한계이다. starboard side = 선박의 우현, 즉 오른쪽이다.

핵심 구분

COLREG Rule 9(a)에 따르면 좁은 수로나 항로를 따라 항행하는 선박은 안전하고 실행 가능한 범위에서 자기 우현 쪽에 있는 수로 또는 항로의 outer limit에 가능한 한 가까이 붙어야 한다. 따라서 빈칸에는 outer limit가 들어간다.

선지별 해설

① X — inner limit는 '안쪽 한계'를 뜻하므로 Rule 9(a)의 문언과 다르다. 틀린 표현: inner limit. 올바른 표현: outer limit.
② O — outer limit는 '바깥 한계'를 뜻하며, 우현 쪽 수로의 바깥 한계에 가능한 한 가까이 항행하도록 한 Rule 9(a)의 문언과 일치한다.
③ X — center는 수로의 '중앙'을 뜻하지만, Rule 9(a)는 중앙이 아니라 우현 쪽의 바깥 한계를 기준으로 한다. 틀린 표현: center. 올바른 표현: outer limit.
④ X — outside는 '바깥에'라는 뜻의 부사 또는 '바깥의'라는 뜻의 형용사로 쓰이며, 이 문장에서는 전치사 to의 목적어가 될 명사구가 필요하다. 또한 Rule 9(a)의 정확한 표현은 outer limit이다. 틀린 표현: outside. 올바른 표현: outer limit.

NoteBase

오답 포인트

우현 쪽으로 항행한다는 뜻만 떠올려 center나 outside를 고르기 쉽다. 그러나 빈칸 뒤의 of the channel or fairway와 결합하는 규칙상의 고정 표현은 outer limit of the channel or fairway이다.

다시 나오면 이렇게 판단

Rule 9(a)의 빈칸 문제에서는 '안전하고 실행 가능한 범위에서 우현 쪽 바깥 한계에 최대한 가깝게'라는 구조를 확인한다. as near to the outer limit ... on her starboard side를 하나의 문언으로 연결하면 된다.

암기 포인트

Narrow channel: starboard side의 outer limit에 가능한 한 가깝게 항행한다.

NoteBase

문 15. 다음 <보기>는 「International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREG)」 Rule 30에 대한 내용이다. 빈칸에 들어갈 숫자로 가장 옳은 것은?

<보기>
○ A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition, where they can best be seen:
- (㉠) all-round red lights in a vertical line
- (㉡) balls in a vertical line

① ㉠: 1, ㉡: 1
② ㉠: 1, ㉡: 2
③ ㉠: 2, ㉡: 2
④ ㉠: 2, ㉡: 3

정답 4번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 30에서 좌초선(vessel aground)이 추가로 표시해야 하는 등화와 형상물의 수를 묻는 문제이다. 핵심은 전주홍등(all-round red lights) 2개와 구형 형상물(balls) 3개를 구별하는 것이다.

용어 풀이

전주등(all-round light)은 수평으로 360도 모든 방향에서 보이는 등화이다. ball은 주간에 선박의 상태를 알리는 검은색 구형 형상물이다.

핵심 구분

COLREG Rule 30(d)에 따르면 좌초선은 정박선에 요구되는 등화를 표시하고, 이에 더하여 가장 잘 보이는 곳에 전주홍등 2개를 수직선상에 표시하며 구형 형상물 3개를 수직선상에 표시한다. 따라서 ㉠은 2, ㉡은 3이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠과 ㉡을 각각 1개로 제시했으므로 두 수가 모두 틀리다. 틀린 표현: '㉠: 1, ㉡: 1' → 올바른 표현: '㉠: 2, ㉡: 3'이다.
② X — 전주홍등을 1개, 구형 형상물을 2개로 제시했으므로 두 수가 모두 틀리다. 틀린 표현: '㉠: 1, ㉡: 2' → 올바른 표현: '㉠: 2, ㉡: 3'이다.
③ X — 전주홍등 2개는 맞지만 구형 형상물 2개가 틀리다. 구형 형상물 2개는 조종불능선의 형상과 혼동한 것이다. 틀린 표현: '㉡: 2' → 올바른 표현: '㉡: 3'이다.
④ O — 좌초선은 전주홍등 2개와 구형 형상물 3개를 각각 수직선상에 표시하므로 Rule 30(d)의 규정과 일치한다.

오답 포인트

③의 '구형 형상물 2개'는 조종불능선의 신호와 좌초선의 신호를 혼동하게 만드는 함정이다. 좌초선은 홍등은 2개이지만 구형 형상물은 3개이므로 두 숫자가 같지 않다.

다시 나오면 이렇게 판단

좌초선의 추가 신호를 묻는 경우 야간 등화와 주간 형상물을 나누어 전주홍등 2개, 구형 형상물 3개로 대응한다.

암기 포인트

좌초선 추가 신호는 '홍등 둘, 검은 공 셋'이다.

NoteBase

문 16. 다음 중 「IAMSAR Manual(INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL)」상 아래 내용이 설명하는 것으로 가장 옳은 것은?

The international radiotelephony urgency signal. When repeated three times, indicates uncertainty or alert, followed by nature of urgency.

① PAN-PAN

② EPIRB

③ SECURITE

④ MAYDAY

정답 1번

출제 포인트

국제 무선통신에서 긴급신호, 조난신호, 안전신호 및 조난위치 발신 장비를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

PAN-PAN은 선박이나 사람의 안전에 관한 긴급한 메시지가 있음을 알리는 긴급신호이다. 세 번 반복한 뒤 긴급 상황의 내용을 전달한다.
MAYDAY는 중대하고 임박한 위험에 처해 즉각적인 구조가 필요한 경우의 조난신호이고, SECURITE는 항행 또는 기상상 중요한 안전정보를 알리는 안전신호이다. EPIRB는 조난경보와 위치정보를 송신하는 비상위치지시용 무선표지설비이다.

선지별 해설

① O — PAN-PAN은 국제 무선전화 긴급신호이며, 세 번 반복한 뒤 긴급 상황의 성격을 알린다는 지문의 설명과 일치한다.
② X — 틀린 부분은 ‘EPIRB’이다. EPIRB는 조난 시 경보와 위치정보를 송신하는 장비이며, 지문이 설명하는 긴급신호는 PAN-PAN이다.
③ X — 틀린 부분은 ‘SECURITE’이다. SECURITE는 항행상 위험이나 중요한 기상정보 등을 알리는 안전신호이며, 지문이 설명하는 긴급신호는 PAN-PAN이다.
④ X — 틀린 부분은 ‘MAYDAY’이다. MAYDAY는 중대하고 임박한 위험으로 즉각적인 구조가 필요한 경우에 사용하는 조난신호이며, 지문의 긴급신호는 PAN-PAN이다.

오답 포인트

지문의 ‘urgency’를 일반적인 조난 상황으로 넓게 해석하여 MAYDAY를 고르기 쉽다. 그러나 ‘urgency signal’과 ‘repeated three times’가 직접 가리키는 표현은 PAN-PAN이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

문제의 핵심 영어를 먼저 대응한다. distress는 MAYDAY, urgency는 PAN-PAN, safety는 SECURITE로 구별하며, EPIRB는 음성신호가 아니라 조난경보와 위치정보를 보내는 장비로 판단한다.

암기 포인트

MAYDAY는 조난, PAN-PAN은 긴급, SECURITE는 안전, EPIRB는 조난 위치 발신 장비이다.

NoteBase

문 17. 다음 <보기>가 설명하는 code로 가장 옳은 것은?

<보기>
The objectives of this Code are:
to establish the respective roles and responsibilities of the Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries, at the national and international level for ensuring maritime security.

① ISPS code
② IGC code
③ LSA code
④ ISM code

정답 1번

출제 포인트

제시문의 maritime security와 shipping and port industries라는 핵심 표현을 보고 선박·항만시설 보안에 관한 코드를 식별하는 문제이다.

핵심 개념

ISPS Code(International Ship and Port Facility Security Code)는 선박과 항만시설의 보안을 확보하기 위해 정부·행정기관·해운업계·항만업계의 역할과 책임을 정한 코드이다.
IGC Code는 액화가스를 산적 운송하는 선박의 구조와 설비에 관한 코드이고, LSA Code는 구명설비에 관한 코드이며, ISM Code는 선박의 안전관리와 오염 방지를 위한 관리체계에 관한 코드이다.

선지별 해설

① O — ISPS Code는 선박과 항만시설의 보안을 위한 관계 기관 및 산업계의 역할과 책임을 정한다. 제시문의 maritime security, shipping and port industries가 이에 정확히 대응한다.
② X — IGC Code라는 표현이 틀렸다. 올바르게는 액화가스를 산적 운송하는 선박의 안전한 구조와 설비에 관한 코드이며, 제시문이 설명하는 것은 ISPS Code이다.
③ X — LSA Code라는 표현이 틀렸다. 올바르게는 구명정·구명뗏목 등 구명설비에 관한 코드이며, 제시문이 설명하는 것은 ISPS Code이다.
④ X — ISM Code라는 표현이 틀렸다. 올바르게는 선박의 안전한 운항·관리와 오염 방지를 위한 안전관리체계에 관한 코드이며, 제시문이 설명하는 것은 ISPS Code이다.

NoteBase

오답 포인트

네 선지 모두 해사 안전 관련 코드의 약어이므로 security를 단순한 safety와 혼동하기 쉽다. 이 문항에서는 port industries와 maritime security가 함께 제시된 점이 ISPS Code를 가르는 결정적 단서이다.

다시 나오면 이렇게 판단

security·ship·port facility가 함께 나오면 ISPS, liquefied gas in bulk이면 IGC, life-saving appliances이면 LSA, safety management이면 ISM으로 구분한다.

암기 포인트

ISPS는 Ship + Port + Security, IGC는 Gas, LSA는 Life-Saving, ISM은 Safety Management이다.

NoteBase

문 18. 다음 <보기> 「해양법에 관한 국제연합 협약(UNCLOS)」상 무해통항(Innocent passage) 조항에서 외국적 선박이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 활동을 규정한 것으로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

<보기>
㉠ Any exercise or practice with weapons of any kind
㉡ Any act aimed at collecting information to the prejudice of the defence or security of the coastal State
㉢ 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
㉤ The launching, landing or taking on board of any military device
㉥ Any fishing activities

① 3개
② 4개
③ 5개
④ 6개

정답 4번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제19조상 외국 선박의 통항이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 것으로 간주되는 활동을 판별하는 문제이다. 핵심은 <보기>의 각 활동이 제19조 제2항의 열거 사항에 포함되는지를 확인하는 것이다.

용어 풀이

무해통항은 외국 선박이 연안국의 영해를 통항할 때 그 통항이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치지 않아야 한다는 제도이다.

핵심 구분

UNCLOS 제19조 제2항은 외국 선박이 통항 중 일정한 활동에 종사하면 그 통항을 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 것으로 본다. ㉠ 무기를 사용한 모든 훈련·연습, ㉡ 연안국의 방위·안전을 해치는 정보 수집, ㉢ 연안국의 방위·안전에 영향을 미치려는 선전, ㉣ 항공기의 발진·착륙·탑재, ㉤ 군사장치의 발진·착륙·탑재, ㉥ 모든 어로 활동은 각각 제19조 제2항의 열거 사항에 해당한다. 따라서 해당 항목은 모두 6개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠부터 ㉥까지 6개가 모두 해당하므로 ‘3개’는 틀리다. 올바른 표현은 ‘6개’이다.
② X — 열거된 활동 중 제외되는 항목이 없으므로 ‘4개’는 틀리다. 올바른 표현은 ‘6개’이다.
③ X — ㉠부터 ㉤ 가운데 하나만 제외되는 것이 아니므로 ‘5개’는 틀리다. 올바른 표현은 ‘6개’이다.
④ O — ㉠부터 ㉥까지 전부 UNCLOS 제19조 제2항이 열거한 유해 활동에 해당하므로 ‘6개’가 맞다.

오답 포인트

항공기 관련 활동은 군용 항공기로 한정된다고 오해하거나, 어로 활동은 단순한 경제활동이므로 무해통항과 무관하다고 판단하기 쉽다. 그러나 조문은 ‘모든 항공기’의 발진·착륙·탑재와 ‘모든 어로 활동’을 각각 별도의 유해 활동으로 열거한다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 문구를 제19조 제2항의 열거 항목과 하나씩 대응시킨다. 무기, 정보 수집, 선전, 항공기, 군사장치, 어로 활동이 나오면 모두 유해 활동에 포함한 뒤 개수를 센다.

암기 포인트

무기·정보·선전·항공기·군사장치·어로는 무해통항을 해치는 대표 활동이다.

NoteBase

문 19. 다음 <보기>는 「UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea)」 Article 58에 대한 내용이다. 빈칸에 들어갈 것으로 가장 옳은 것은?

<보기>
Rights and duties of other States in the ( )

1. In the ( ), all States, whether coastal or land-locked, enjoy, subject to the relevant provisions of this Convention, the freedoms referred to in article 87 of navigation and overflight and of the laying of submarine cables and pipelines, and other internationally lawful uses of the sea related to these freedoms, such as those associated with the operation of ships, aircraft and submarine cables and pipelines, and compatible with the other provisions of this Convention.

① inshore traffic zone
② contiguous zone
③ exclusive economic zone
④ traffic separation schemes

정답 3번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제58조에서 다른 국가가 항행·상공비행 및 해저전선·관선 부설의 자유 등을 누리는 해역을 묻는다. 핵심은 해당 조문의 제목과 제1항에 반복되는 해역 명칭을 식별하는 것이다.

용어 풀이

exclusive economic zone(배타적 경제수역, EEZ)은 영해 밖에 인접한 수역으로, 연안국의 자원 관련 권리와 다른 국가의 항행·상공비행 등의 자유가 함께 규율되는 해역이다.

핵심 구분

UNCLOS 제58조의 제목은 ‘Rights and duties of other States in the exclusive economic zone’이다. 제1항도 ‘In the exclusive economic zone’으로 시작하므로 두 빈칸에는 모두 exclusive economic zone이 들어간다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- inshore traffic zone은 통항분리방식에서 주로 연안 교통에 이용되는 구역을 가리키므로 UNCLOS 제58조의 해역 명칭이 아니다.
- 틀린 표현: inshore traffic zone
- 올바른 표현: exclusive economic zone

② X
- contiguous zone은 접속수역을 뜻하며, UNCLOS 제58조가 규정하는 다른 국가의 항행·상공비행 등의 자유가 제시된 해역 명칭이 아니다.
- 틀린 표현: contiguous zone
- 올바른 표현: exclusive economic zone

③ O
- exclusive economic zone은 배타적 경제수역을 뜻한다. UNCLOS 제58조의 제목과 제1항 첫 문구가 모두 이 표현을 사용하므로 빈칸에 정확히 들어간다.

④ X
- traffic separation schemes는 선박의 상반된 교통 흐름을 분리하기 위한 통항분리방식을 뜻하며, 제58조의 권리·의무가 적용되는 해역 명칭이 아니다.
- 틀린 표현: traffic separation schemes
- 올바른 표현: exclusive economic zone

오답 포인트

①과 ④는 모두 선박 통항과 관련된 용어라서 제시문의 navigation에 끌리기 쉽고, ②는 실제 UNCLOS상 해역 명칭이라 혼동하기 쉽다. 그러나 제58조의 표제인 ‘Rights and duties of other States’와 항행·상공비행·해저전선 부설의 자유가 함께 제시되면 배타적 경제수역을 선택한다.

다시 나오면 이렇게 판단

UNCLOS 조문에서 모든 국가의 항행, 상공비행, 해저전선·관선 부설의 자유를 묻는 경우 제58조의 배타적 경제수역을 연결한다. 통항분리방식 관련 용어와 법적 해역 명칭을 구별한다.

암기 포인트

UNCLOS 제58조 = EEZ에서 다른 국가가 누리는 자유와 부담하는 의무이다.

NoteBase

문 20. 다음 <보기>가 설명하는 code로 가장 옳은 것은?

<보기>
The goal of this Code is to provide for safe ship operation and the protection of the polar environment by addressing risks present in polar waters and not adequately mitigated by other instruments of the Organization.

① ISM code
② LSA code
③ Polar code
④ IGC code

정답 3번

출제 포인트

국제해사기구(IMO)의 여러 국제 코드 가운데 제시문에 나타난 적용 대상과 목적을 근거로 해당 코드를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Polar Code는 극지 해역에서 운항하는 선박의 안전을 확보하고 극지 환경을 보호하기 위한 국제 코드이다. 구별 기준은 제시문의 polar environment와 polar waters이다. 이 두 표현이 극지 해역의 특수한 위험을 다루는 Polar Code를 직접 가리킨다.

선지별 해설

① X — ISM Code는 선박의 안전관리와 오염 방지를 위한 안전관리체계의 수립·운영을 다룬다. 이 선지를 고르면 틀리며, 제시문의 polar environment와 polar waters에 해당하는 코드는 Polar Code이다.
② X — LSA Code는 구명정·구명뗏목 등 선박용 구명설비의 성능과 시험 기준을 다룬다. 이 선지를 고르면 틀리며, 극지 해역의 운항 위험과 환경 보호를 포괄하는 코드는 Polar Code이다.
③ O — Polar Code는 다른 국제해사기구 문서만으로 충분히 완화되지 않는 극지 해역의 위험에 대응하여 안전한 선박 운항과 극지 환경 보호를 도모한다. 제시문의 설명과 정확히 일치한다.
④ X — IGC Code는 액화가스를 산적 운송하는 선박의 구조와 설비 기준을 다룬다. 이 선지를 고르면 틀리며, polar waters를 적용 대상으로 하는 코드는 Polar Code이다.

오답 포인트

safe ship operation이라는 일반적인 표현만 보고 ① ISM Code를 고르기 쉽다. 그러나 이 문항의 결정적 단서는 안전 일반이 아니라 polar environment와 polar waters라는 반복된 극지 관련 표현이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

국제 코드의 명칭을 묻는 문제에서는 목적을 나타내는 일반어보다 적용 대상이 드러나는 고유어를 먼저 찾는다. polar·polar waters이면 Polar Code, life-saving appliances이면 LSA Code, safety management이면 ISM Code, liquefied gases in bulk이면 IGC Code로 판단한다.

암기 포인트

Polar waters의 안전과 환경 보호는 Polar Code이다.

NoteBase