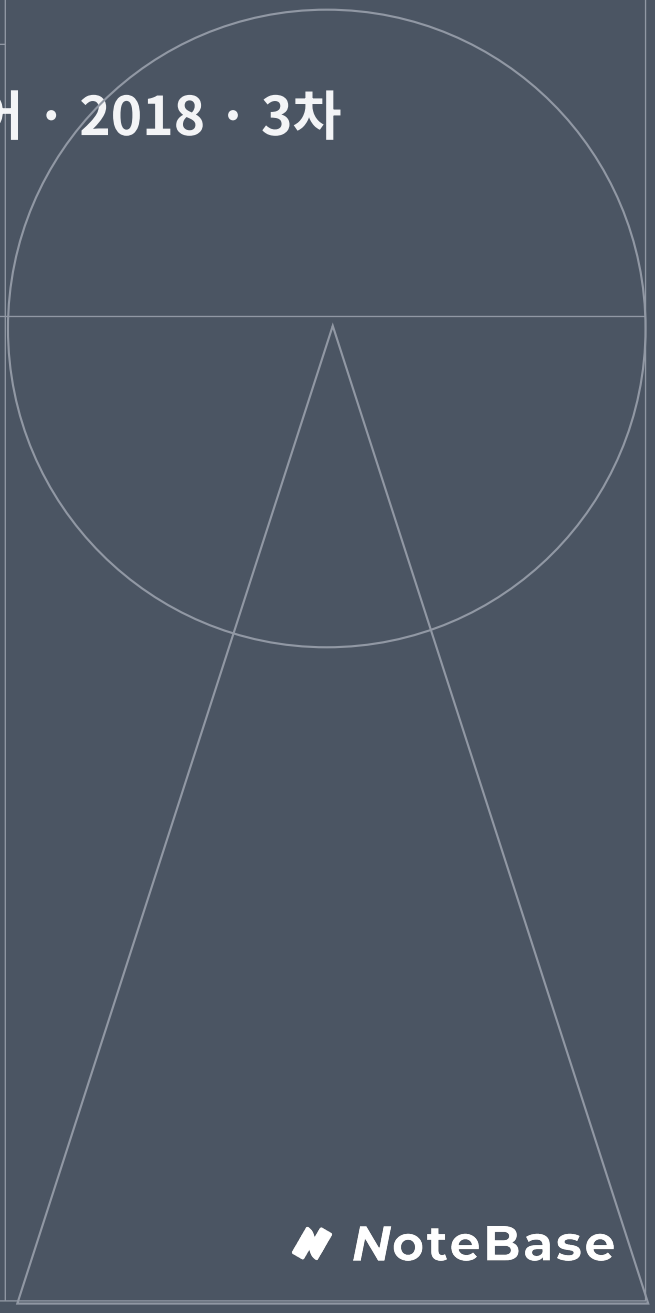
기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2018 · 3차



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2018 · 3차

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2018 · 3차

문 1. 다음 설명 중 가장 적절하지 않은 것은?

① Exposure to the chilling effects of cold air, wind, water can result in hypothermia the abnormal lowering of internal body temperature.

② The vertical distance between the waterline and the keel is draught.

③ The cooling down of bulkheads and decks helps in preventing the spread of fire by convection.

④ Sagging is brought about when the ship is supported fore and aft by two waves, so that the middle of the vessel is strained in the opposite direction.

정답 3번

출제 포인트

저체온증, 흘수, 화재의 전도 확산, 선체의 새깅이라는 해사·안전 용어의 정의를 정확히 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Hypothermia는 심부 체온이 비정상적으로 낮아진 상태이다.
Draught는 수면선에서 용골까지의 수직거리이다.
Conduction은 고체 물질을 따라 열이 전달되는 전도이고, convection은 공기나 물 같은 유체의 이동으로 열이 전달되는 대류이다.
Sagging은 선수와 선미가 파도에 의해 지지되고 중앙부의 지지가 약해져 선체 중앙이 아래로 처지는 굽힘 상태이다.

NoteBase

선지별 해설

① O — 차가운 공기·바람·물에 노출되면 체열 손실이 커져 심부 체온이 비정상적으로 낮아지는 hypothermia가 발생할 수 있다.
② O — draught는 수면선과 용골 사이의 수직거리, 즉 선박이 물속에 잠긴 깊이이다.
③ X — 틀린 표현은 ‘by convection’이다. 격벽과 갑판은 고체이므로 이를 냉각하여 막는 주된 화재 확산 방식은 열의 전도(conduction)이다. 올바르게는 ‘The cooling down of bulkheads and decks helps in preventing the spread of fire by conduction.’이다.
④ O — 선수와 선미가 각각 파도에 받쳐지고 중앙부가 상대적으로 지지되지 않으면 선체 중앙이 아래로 굽는 sagging이 발생한다.

오답 포인트

③은 화재가 퍼진다는 일반적 상황 때문에 convection을 고르기 쉽지만, 격벽과 갑판을 통한 열 전달은 고체 내부의 전도이다. 매질이 고체인지 유체인지가 핵심 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

열이 격벽·갑판 같은 고체를 따라 전달되면 conduction, 가열된 공기·물의 이동으로 전달되면 convection으로 판단한다. 또한 수면선에서 용골까지는 draught이고, 양 끝이 지지되어 중앙이 처지는 상태는 sagging이다.

암기 포인트

고체를 통한 열은 conduction, 유체의 흐름을 통한 열은 convection이다. 양 끝 지지·중앙 처짐은 sagging이다.

NoteBase

문 2. 다음은 해사통신에 사용되는 글자의 철자이다. 옳은 것은 모두 몇 개인가?

	㉠	㉡	㉢	㉣	㉤	㉥
Letter	F	K	R	S	V	Y
Code	Fox	Kilo	Radio	Sierra	Victory	Yankee

① 2개
② 3개
③ 5개
④ 6개

정답 2번

출제 포인트

해사통신에서 글자를 명확하게 전달하기 위해 사용하는 국제 음성 철자 부호의 정확한 코드 워드를 묻는 문제이다.

핵심 개념

표의 여섯 항목을 표준 코드 워드와 대조하면 F는 Foxtrot, K는 Kilo, R은 Romeo, S는 Sierra, V는 Victor, Y는 Yankee이다. 따라서 K-Kilo, S-Sierra, Y-Yankee의 3개만 옳다.

선지별 해설

① X — ‘2개’는 틀린 개수이다. 옳은 항목은 K-Kilo, S-Sierra, Y-Yankee이므로 올바른 개수는 3개이다.
② O — 옳은 항목이 K-Kilo, S-Sierra, Y-Yankee의 3개이므로 맞다.
③ X — ‘5개’는 틀린 개수이다. F-Fox, R-Radio, V-Victory는 각각 F-Foxtrot, R-Romeo, V-Victor로 고쳐야 하므로 옳은 항목은 3개이다.
④ X — ‘6개’는 틀린 개수이다. 여섯 항목이 모두 옳은 것이 아니라 F, R, V의 코드 워드가 잘못되었으므로 올바른 개수는 3개이다.

오답 포인트

Fox, Radio, Victory는 해당 글자와 의미상 자연스럽게 연결되어 보여 표준 코드처럼 착각하기 쉽다. 그러나 표준 코드 워드는 정확히 Foxtrot, Romeo, Victor이며 비슷한 일반 영단어로 바꾸면 틀린다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

각 항목을 국제 음성 철자 부호와 하나씩 대조하여 O/X를 표시한 뒤 O의 수만 센다. 철자가 비슷하거나 의미가 자연스럽다는 이유로 맞다고 판단하지 않고 정해진 코드 워드 자체가 일치하는지 확인한다.

암기 포인트

F-Foxtrot, K-Kilo, R-Romeo, S-Sierra, V-Victor, Y-Yankee이다. 이 문항에서는 K·S·Y만 맞아 3개이다.

NoteBase

문 3. 다음은 「'79 해상수색 및 구조에 관한 국제협약」에서 말하는 영문 표기 설명이다. 가장 적절하지 않은 것은?

① CES : Coast Earth Station(해안지구국)

② IMO : International Maritime Organization(국제해사기구)

③ MDRC : Marine Development Rescue Centre(해상발전구조본부)

④ MEARS : Merchant Ship Search And Rescue Manual(상선수색구조지침서)

정답 3번

쟁점

1979년 해상수색·구조 체계에서 쓰이는 영문 약어와 정식 명칭의 대응을 구별하는 문제이다. 핵심은 일반 해사기관·통신시설·수색구조 매뉴얼의 명칭과 구조조정센터의 명칭을 혼동하지 않는 것이다.

용어 풀이

SAR(Search and Rescue)는 조난자에 대한 수색과 구조를 뜻한다. RCC(Rescue Co-ordination Centre)는 수색구조 활동을 조직하고 조정하는 구조조정센터이며, 해상 분야임을 나타낼 때에는 MRCC(Maritime Rescue Co-ordination Centre)라고 한다.

핵심 구분

CES는 Coast Earth Station, IMO는 International Maritime Organization이다. Merchant Ship Search and Rescue Manual의 표준 약어는 MERSAR이다. 반면 Marine Development Rescue Centre라는 명칭은 1979년 해상수색·구조 체계의 표준 구조조정센터 명칭이 아니며, 구조조정센터는 RCC, 해상 구조조정센터는 MRCC로 나타낸다.

선지별 해설

① O — CES는 Coast Earth Station의 약어로, 선박과 위성을 통한 통신을 연계하는 해안지구국을 뜻한다.
② O — IMO는 International Maritime Organization의 약어이며, 우리말로 국제해사기구이다.
③ X — MDRC를 Marine Development Rescue Centre, 즉 해상발전구조본부라고 풀이한 부분이 잘못되었다. 'Marine Development Rescue Centre'는 이 협약의 표준 용어가 아니다. 올바르게는 구조조정센터를 RCC(Rescue Co-ordination Centre), 해상 구조조정센터를 MRCC(Maritime Rescue Co-ordination Centre)라고 한다.
④ O — Merchant Ship Search and Rescue Manual은 상선의 수색·구조 활동을 위한 매뉴얼의 정식 명칭이다. 이 명칭의 표준 약어는 MERSAR이며, 이 선지는 해당 매뉴얼을 가리키는 대응으로 판단한다.

NoteBase

오답 포인트

③의 Marine Development라는 그럴듯한 표현을 실제 협약 용어로 오인하기 쉽다. 또한 ④는 제시된 철자보다 풀어 쓴 정식 명칭의 대응을 중심으로 판단해야 하며, 표준 약어는 MERSAR이다.

다시 나오면 이렇게 판단

약어 문제에서는 각 단어의 머리글자와 해사 분야의 표준 명칭을 함께 대조한다. 구조 활동을 조정하는 기관은 Development가 아니라 Rescue Co-ordination Centre라는 점을 기준으로 판단한다.

암기 포인트

CES는 해안지구국, IMO는 국제해사기구, MERSAR는 상선수색구조매뉴얼, 구조조정센터는 RCC·MRCC이다.

NoteBase

문 4. 다음 설명과 가장 관련이 깊은 것은?

Moving of an anchor over the sea bottom to control the movement of the vessel.

① Dredging (of anchor)
② Dragging (of anchor)
③ Drifting
④ Anchoring

정답 1번

출제 포인트

이 문제는 닻이 해저면에 닿아 움직이는 상황을 의도성과 목적에 따라 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Dredging (of anchor): 선박의 움직임을 제어하기 위하여 닻을 해저면 위로 끌며 이동시키는 조선 방법이다. 키워드는 'to control the movement'이다.
Dragging (of anchor): 닻이 충분한 파주력을 얻지 못하여 해저에서 비의도적으로 끌리는 현상이다.
Drifting: 선박이 바람이나 조류 등의 영향으로 떠밀리는 것이다.
Anchoring: 닻을 사용하여 선박의 위치를 유지하는 것이다.

선지별 해설

① O — Dredging은 선박의 움직임을 제어하려고 닻을 해저면 위로 이동시키는 것이므로 제시된 정의와 정확히 일치한다.
② X — Dragging은 닻이 파주력을 잃어 의도하지 않게 해저에서 끌리는 현상이다. 틀린 표현은 'to control the movement'에 해당하는 의도적 제어라는 뜻이며, 올바르게는 '닻이 해저에서 비의도적으로 끌리는 현상'이다.
③ X — Drifting은 선박이 바람이나 조류 등에 의해 떠밀리는 것이다. 틀린 표현은 'an anchor over the sea bottom'이며, 올바르게는 '선박 자체가 외력으로 떠밀리는 것'이다.
④ X — Anchoring은 닻을 내려 선박의 위치를 유지하는 것이다. 틀린 표현은 'Moving of an anchor'이며, 올바르게는 '닻을 사용하여 선박을 정박시키는 것'이다.

오답 포인트

Dredging과 dragging은 모두 닻이 해저에서 움직인다는 점이 비슷하다. 그러나 dredging은 선박의 움직임을 제어하기 위한 의도적 조작이고, dragging은 닻이 제대로 고정되지 않아 발생하는 비의도적 끌림이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

닻을 해저면 위로 움직여 선박을 제어한다는 설명이면 dredging, 닻이 파주력을 잃어 저절로 끌리면 dragging, 선박이 외력에 떠밀리면 drifting으로 판단한다.

암기 포인트

Dredging은 닻을 끌어 제어, dragging은 닻이 끌리는 사고, drifting은 선박이 떠밀리는 현상이다.

NoteBase

문 5. 다음 문장의 빈칸에 들어갈 가장 적절한 숫자들의 총합은?

㉠ The exclusive economic zone shall not extend beyond ( ) nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measure.
㉡ “stern light” means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of ( ) degrees and so fixed as to show the light ( ) degrees from right aft on each side of the vessel.
㉢ According to SOLAS Convention, the view of the sea surface from the conning position of ships of not less than ( )m in length shall not be obscured by more than two ship lengths, or ( )meters, whichever is the less, forward of the bow to ( )° on either side under all conditions of draft, trim and deck cargo.

① 967.5
② 945
③ 1012.5
④ 1057.5

정답 1번

쟁점

이 문제는 국제 해사협약에 정해진 여섯 수치를 정확히 대응시킨 뒤 모두 더하는 문제이다.

용어 풀이

배타적 경제수역은 연안국이 천연자원의 탐사·개발 등에 관한 주권적 권리를 갖는 수역이다. 선미등은 선박의 선미 가까이에 설치하여 뒤쪽 일정 범위에 연속광을 비추는 백색등이다. 조종 위치(conning position)는 선박을 지휘·조종할 때 전방 시야를 확보하는 선교의 위치이다.

핵심 구분

유엔해양법협약 제57조의 배타적 경제수역 한계는 200*NM*이다. 국제해상충돌예방규칙 제21조 (c)의 선미등은 수평 호 135 °를 비추고, 정선미에서 양쪽으로 각각 67.5 °까지 보인다. SOLAS 제V장 제22규칙 1.1의 적용 선박 길이는 55*m* 이상이며, 선수 앞 해면의 가림 한계는 두 척 길이와 500*m* 중 작은 거리이고 범위는 양현 각각 10 ° 까지이다.

NoteBase

계산 과정

각 빈칸은 차례대로 200, 135, 67.5, 55, 500, 10이다. 따라서

$200 + 135 + 67.5 + 55 + 500 + 10 = 967.5$

이다. 여기서 67.5는 '각 현에서의 각도'를 나타내는 하나의 빈칸 값이므로 두 번 더하지 않는다.

선지별 해설

① O — 여섯 빈칸의 합이 967.5이므로 계산 결과와 일치한다.

② X — 945는 계산 결과와 일치하지 않는다. 틀린 값: 945 → 올바른 값: 967.5이다.

③ X — 1012.5는 계산 결과와 일치하지 않는다. 틀린 값: 1012.5 → 올바른 값: 967.5이다.

④ X — 1057.5는 계산 결과와 일치하지 않는다. 틀린 값: 1057.5 → 올바른 값: 967.5이다.

오답 포인트

선미등의 전체 호각 135와 정선미 기준 편현 각도 67.5를 서로 바꾸거나, 'on each side'를 보고 빈칸 값 67.5를 두 번 합산하면 틀린다. SOLAS의 선박 길이 기준 55와 전방 시야 거리 한계 500도 빠뜨리지 않아야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

협약별 숫자를 문장 순서대로 먼저 적고, 빈칸의 개수와 적은 수치의 개수가 같은지 확인한 다음 합산한다. '각 현마다'라는 표현은 해당 기준값의 적용 방향을 뜻하므로 별도의 빈칸이 없는 한 그 값을 중복하여 더하지 않는다.

암기 포인트

배타적 경제수역 200, 선미등 135·67.5, SOLAS 선교 시야 55·500·10으로 연결하면 총합은 967.5이다.

NoteBase

문 6. 다음 괄호 안에 들어갈 알맞은 말의 순서로 가장 옳게 연결된 것은 무엇인가?

㉠ The instruction to haul or pull on board all but essential lines mentioned, so that the ship is ready to leave the quay or berth is ( ).
㉡ In Standard Marine Navigational Vocabulary, the height of a vessel is defined as the height of highest point of vessel's structure ( ).

① single up – over the kill
② let go – over the kill
③ make fast – above waterline
④ single up – above waterline

정답 4번

출제 포인트

이 문제는 이안 준비를 나타내는 single up과 선박 높이의 기준을 나타내는 above waterline의 뜻을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

single up: 선박이 부두나 선석을 떠날 수 있도록 꼭 필요한 계류줄만 남기고 나머지 줄을 거두는 것을 뜻한다.
above waterline: 수선 위를 뜻하며, 선박의 높이는 수선에서 선체 구조물의 가장 높은 지점까지의 높이로 정의된다.
let go: 줄이나 닻 등을 놓아 주거나 풀어 주는 것을 뜻한다.
make fast: 줄을 단단히 매어 고정하는 것을 뜻한다.
over the kill: 이 문맥에서 선박 높이의 기준을 나타내는 표준 표현이 아니다.

선지별 해설

① X — ㉠의 single up은 맞지만, ㉡의 over the kill이 틀리다. 올바르게는 single up – above waterline이다.
② X — ㉠의 let go와 ㉡의 over the kill이 모두 틀리다. 꼭 필요한 계류줄만 남기는 동작은 single up이고, 선박의 최고점 높이는 above waterline을 기준으로 나타낸다. 올바르게는 single up – above waterline이다.
③ X — ㉠의 make fast가 틀리다. make fast는 줄을 매어 고정한다는 뜻이므로 출항을 위해 불필요한 계류줄을 거두는 동작과 맞지 않는다. ㉠은 single up이며, 올바른 연결은 single up – above waterline이다.
④ O — single up은 꼭 필요한 계류줄만 남겨 이안할 준비를 하는 것이고, 선박의 높이는 선체 구조물의 가장 높은 지점까지 above waterline, 즉 수선 위로 측정하므로 두 표현이 모두 맞다.

NoteBase

오답 포인트

single up을 단순히 줄을 놓는 let go나 줄을 고정하는 make fast와 혼동하기 쉽다. 또한 ㉡은 최고점 자체만 묻는 것이 아니라 어느 기준선에서 재는지를 묻기 때문에 above waterline을 골라야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

계류줄을 최소한만 남겨 출항 준비를 한다는 설명에는 single up을 대응시키고, 선박 구조물의 최고점 높이를 묻는 설명에는 수선이 기준이므로 above waterline을 대응시킨다.

암기 포인트

single up은 계류줄을 최소화하는 이안 준비, vessel height는 highest point above waterline이다.

NoteBase

문 7. 다음 설명과 가장 관련이 깊은 것은?

On or towards the sheltered side of a ship.

① leeway
② windway
③ leeward
④ windward

정답 3번

출제 포인트

이 문제는 바람을 기준으로 한 선박의 방향 용어 leeward와 유사 어휘를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

leeward는 바람이 불어 가는 쪽, 즉 바람을 직접 맞지 않아 가려지는 풍하측에 있거나 그쪽을 향한다는 뜻이다. windward는 바람이 불어오는 풍상측, leeway는 바람 때문에 선박이 풍하측으로 밀리는 현상, windway는 공기가 통하는 통로를 뜻한다.

선지별 해설

① X — leeway는 풍하측 자체를 가리키는 방향 표현이 아니라, 바람 때문에 선박이 풍하측으로 밀려 본래 침로에서 벗어나는 현상이다. 따라서 '풍하측에 또는 풍하측을 향하여'라는 뜻에는 leeward가 맞다.
② X — windway는 공기나 바람이 통하는 통로를 뜻하므로 선박의 가려진 풍하측을 뜻하지 않는다. 올바른 표현은 leeward이다.
③ O — leeward는 바람이 불어 가는 쪽에 있는 풍하측, 즉 바람을 직접 맞지 않는 sheltered side에 있거나 그쪽을 향한다는 뜻이므로 제시된 설명과 정확히 일치한다.
④ X — windward는 바람이 불어오는 쪽인 풍상측에 있거나 그쪽을 향한다는 뜻으로 leeward와 반대이다. 따라서 sheltered side가 아니라 바람을 먼저 맞는 쪽을 나타낸다.

오답 포인트

leeway와 leeward는 모두 lee를 포함하지만 품사와 의미가 다르다. 이 문장의 'On or towards'는 위치·방향을 나타내므로, 밀림 현상인 leeway가 아니라 방향을 나타내는 leeward를 골라야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

바람이 불어오는 쪽은 windward, 바람이 불어 가서 가려지는 쪽은 leeward로 구분한다. 선박이 바람에 밀려 침로에서 벗어나는 현상을 물으면 leeway로 판단한다.

NoteBase

암기 포인트

windward는 맞바람 쪽, leeward는 바람을 등진 쪽, leeway는 풍하측 밀림이다.

NoteBase

문 8. 다음 괄호 안에 들어갈 가장 알맞은 말은 무엇인가?

( ) can be expressed in degrees relative to the vessel's head or head bow. More frequently this is in relation to the port or starboard bow.

① Position
② Bearing(s)
③ Course(s)
④ Relative bearing(s)

정답 4번

출제 포인트

이 문제는 선박의 선수 방향을 기준으로 물표의 방향을 나타내는 relative bearing(상대방위)의 정의를 묻는 문제이다.

핵심 개념

Relative bearing은 선박의 선수 방향을 0도로 삼아 물표가 어느 방향에 있는지를 각도로 나타낸 상대방위이다. 흔히 선수 기준 좌현(port) 또는 우현(starboard) 쪽의 각도로 표시한다. Position은 선박의 지리적 위치, bearing은 기준 방향에서 물표까지의 방향, course는 선박이 진행하거나 조종하려는 방향을 뜻한다.

선지별 해설

① X — Position은 선박이 있는 지리적 위치를 뜻하므로 선수에 대한 각도를 나타내는 말이 아니다. 틀린 표현은 'Position'이며, 위치는 위도·경도 등의 좌표로 나타낸다고 고쳐야 한다.
② X — Bearing은 물표의 방향을 나타내는 일반적인 말이지만, 진북·자북 등 정해진 기준 방향을 기준으로 표시할 수도 있어 본문의 '선박의 선수에 대한 각도'만을 특정하지 않는다. 틀린 표현은 'Bearing(s)'이며, 본문의 정의에는 'Relative bearing(s)'이 알맞다고 고쳐야 한다.
③ X — Course는 선박이 진행하거나 조종하려는 방향을 뜻하며, 물표가 선수의 좌현 또는 우현 어느 쪽에 있는지를 나타내는 상대각이 아니다. 틀린 표현은 'Course(s)'이며, 선수 기준 물표의 방향은 'Relative bearing(s)'이라고 고쳐야 한다.
④ O — Relative bearing은 선박의 선수 방향을 기준으로 물표의 방향을 각도로 표시하며, 좌현 또는 우현 선수 쪽을 기준으로 표현할 수 있으므로 본문의 설명과 일치한다.

오답 포인트

②의 bearing도 '방향'을 뜻하므로 혼동하기 쉽다. 그러나 본문은 단순한 방위가 아니라 'relative to the vessel's head'라고 기준을 선수 방향으로 한정하므로 relative bearing이 결정적인 표현이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

기준 방향을 먼저 확인한다. 진북·자북 등의 기준에서 물표까지의 방향이면 bearing, 선박의 선수 방향에서 물표까지 잰 각도이면 relative bearing, 선박 자체가 진행하려는 방향이면 course로 구별한다.

암기 포인트

선수 기준 물표 각도는 relative bearing, 선박의 진행 방향은 course이다.

NoteBase

문 9. 다음 보기 중 투묘부터 양묘까지의 작업 순서로 가장 알맞은 것은?

㉠ Heave up port anchor(cable).
㉡ Let go port anchor.
㉢ Walk out the port anchor.
㉣ The port anchor is secured.

① ㉣-㉠-㉡-㉢
② ㉡-㉢-㉠-㉣
③ ㉠-㉡-㉢-㉣
④ ㉢-㉡-㉠-㉣

정답 4번

출제 포인트

이 문제는 좌현 닻(port anchor)을 투묘한 뒤 다시 양묘하여 고정하기까지의 해사 작업 명령 순서를 묻는다.

올바른 순서

1. ㉢ Walk out the port anchor. — 윈들러스의 동력을 이용하여 좌현 닻을 통제된 상태로 내린다.
2. ㉡ Let go port anchor. — 좌현 닻을 놓아 투묘한다.
3. ㉠ Heave up port anchor(cable). — 좌현 닻 또는 닻줄을 감아 올려 양묘한다.
4. ㉣ The port anchor is secured. — 양묘한 좌현 닻이 제자리에 고정된 상태가 된다.

왜 이 순서인가: 닻을 먼저 내려 투묘한 뒤에 감아 올릴 수 있고, 완전히 올린 뒤에야 닻을 고정할 수 있기 때문이다.

선지별 해설

① X — ㉣의 '닻이 고정되었다'는 종료 상태를 맨 앞에 두었고, ㉠의 양묘도 투묘보다 앞에 두어 작업 흐름이 뒤바뀌었다. 틀린 순서 ㉣-㉠-㉡-㉢은 올바르게는 ㉢-㉡-㉠-㉣이다.
② X — ㉡ Let go를 ㉢ Walk out보다 먼저 두었다. 이 작업 순서에서는 닻을 통제하여 내리는 ㉢이 닻을 놓는 ㉡보다 먼저이며, 올바르게는 ㉢-㉡-㉠-㉣이다.
③ X — ㉠ Heave up은 이미 투묘한 닻을 감아 올리는 양묘 명령인데 이를 첫 단계에 두었다. 올바르게는 ㉢과 ㉡으로 투묘한 뒤 ㉠으로 양묘하고 ㉣로 고정한다.
④ O — ㉢으로 닻을 내리고, ㉡으로 놓아 투묘한 다음, ㉠으로 감아 올리고, ㉣의 고정 상태로 마치는 순서가 정확하다.

NoteBase

오답 포인트

ㄷ Walk out과 ㄴ Let go를 모두 '닻을 내린다'는 뜻으로 뭉뚱그리면 두 명령의 선후를 바꾸기 쉽다. 또한 ㄹ secured는 작업 시작 명령이 아니라 양묘 뒤 닻이 제자리에 고정된 최종 상태이다.

다시 나오면 이렇게 판단

닻 작업의 동사를 상태 변화로 연결한다. Walk out은 통제하여 내리는 단계, Let go는 놓아 투묘하는 단계, Heave up은 감아 올리는 단계, secured는 고정이 끝난 상태이므로 '내림 → 투묘 → 양묘 → 고정'으로 판단한다.

암기 포인트

Walk out → Let go → Heave up → secured, 즉 '내리고 → 놓고 → 올리고 → 고정'이다.

NoteBase

문 10. 다음 설명과 가장 관련이 깊은 것은?

An area within defined limits in which one-way traffic is established. Natural obstacles, including those forming separation zones, may constitute a boundary.

① Traffic lane
② Separation line
③ Roundabout
④ Inshore traffic zone

정답 1번

출제 포인트

항로지정(routeing) 용어 가운데 '정해진 범위 안에 일방통행이 설정된 수역'에 해당하는 용어를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Traffic lane은 정해진 범위 안에서 선박의 일방향 통항이 설정된 수역이다. 자연 장애물이나 통항분리대를 이루는 장애물이 그 경계가 될 수도 있다.
Separation line은 서로 반대 방향으로 진행하는 통항 흐름 등을 나누는 선이다.
Roundabout은 분리점 또는 원형 분리구역을 중심으로 원형 통항로를 두는 항로지정 방식이다.
Inshore traffic zone은 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이에 지정된 수역이다.

선지별 해설

① O — Traffic lane은 정해진 범위 안에 일방통행이 설정된 수역이므로 지문의 정의와 정확히 일치한다. 자연 장애물이 경계가 될 수 있다는 뒷문장도 이 정의를 뒷받침한다.
② X — Separation line은 '일방통행이 설정된 수역'이 아니라 서로 다른 통항 흐름 등을 구분하는 선이다. 올바른 용어는 Traffic lane이다.
③ X — Roundabout은 '정해진 범위의 일방통행 수역' 일반을 뜻하지 않고, 분리점 또는 원형 분리구역 주위에 원형 통항로를 구성한 항로지정 방식이다. 지문의 정의에 맞는 말은 Traffic lane이다.
④ X — Inshore traffic zone은 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 해안 사이에 지정된 수역이다. 단순히 일방통행이 설정된 수역이라는 지문의 정의는 Traffic lane에 해당한다.

오답 포인트

네 용어가 모두 선박의 통항을 정리하는 항로지정 체계와 관련되어 있어 혼동하기 쉽다. 그러나 지문의 결정적 표현은 'one-way traffic is established'이며, 이는 선이나 연안 쪽 구역이 아니라 traffic lane의 정의이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

정의에서 대상의 형태와 기능을 함께 확인한다. ‘area + one-way traffic’이면 traffic lane, 통항 흐름을 ‘나누는 선’이면 separation line, 원형 통항 구조이면 roundabout, 육지 쪽 경계와 해안 사이이면 inshore traffic zone으로 판단한다.

암기 포인트

Traffic lane은 한 방향으로 통항하는 수역, separation line은 통항 흐름을 가르는 선이다.

NoteBase

문 11. 다음 중 빈칸에 들어갈 단어가 가장 적절한 것으로 짝지어진 것은?

· Survival Equipment
The colour identification of the contents of droppable containers and packages containing survival equipment should take the form of streamers coloured according to the following code:
(㉠) : Food and water
(㉡) : Blankets and protective clothing
(㉢) : Miscellaneous equipment such as stoves, axes, compasses and cooking utensils
(㉣) : Medical supplies and first aid equipment

① ㉠: blue, ㉡: black, ㉢: yellow, ㉣: red
② ㉠: blue, ㉡: yellow, ㉢: black, ㉣: red
③ ㉠: black, ㉡: blue, ㉢: yellow, ㉣: red
④ ㉠: yellow, ㉡: blue, ㉢: black, ㉣: red

정답 2번

출제 포인트

생존장비를 담은 투하용 용기·포장의 내용물을 식별하는 네 가지 색상 코드와 장비 종류의 대응 관계를 묻는 문제이다.

핵심 개념

파란색(blue)은 식량과 물, 노란색(yellow)은 담요와 보호복, 검은색(black)은 난로·도끼·나침반·조리도구 등의 기타 장비, 빨간색(red)은 의료용품과 응급처치 장비를 뜻한다.

선지별 해설

① X — ㉠의 blue와 ㉣의 red는 맞지만, ㉡의 black과 ㉢의 yellow가 서로 뒤바뀌었다. 올바르게는 ㉡이 yellow, ㉢이 black이다.
② O — ㉠ blue(식량·물), ㉡ yellow(담요·보호복), ㉢ black(기타 장비), ㉣ red(의료·응급처치 장비)로 네 항목이 모두 정확하다.
③ X — ㉣의 red만 맞고 ㉠·㉡·㉢의 색상이 틀렸다. 올바르게는 ㉠이 blue, ㉡이 yellow, ㉢이 black이다.
④ X — ㉢의 black과 ㉣의 red는 맞지만, ㉠의 yellow와 ㉡의 blue가 서로 뒤바뀌었다. 올바르게는 ㉠이 blue, ㉡이 yellow이다.

NoteBase

오답 포인트

①은 담요·보호복과 기타 장비의 색상을 바꾸고, ④는 식량·물과 담요·보호복의 색상을 바꾸어 제시했다. 일부 항목만 확인하지 않고 네 대응을 모두 대조해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 blue는 식량·물, red는 의료·응급처치로 연결하고, 남은 yellow는 담요·보호복, black은 기타 장비로 대응시키면 된다.

암기 포인트

파랑은 식수, 노랑은 담요, 검정은 기타, 빨강은 의료이다.

NoteBase

문 12. 다음은 「ISPS(International Ship and Port Facility Security)」에 관한 설명이다. 가장 적절하지 않은 것은?

① "ISPS code" means the International Code for the Security of ships and of port Facilities consisting of part A(the provisions of which shall be treated as mandatory) and part B(the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted, on 12 December 2002, by resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the international Convention for the Safety of Life at sea, 1974.

② "Port facility" is a location, as determined by the Contracting Government or by the Designated Authority, where the ship/port interface takes place. This includes areas such as anchorages, waiting berths and approaches from seaward, as appropriate.

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

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

정답 3번

쟁점

이 문제는 SOLAS 제XI-2장과 ISPS Code가 정한 해사보안 용어의 정의에 관한 문제이다. 핵심은 보안사건(security incident)과 보안등급(security level)을 구별하는 것이다.

용어 풀이

보안사건(security incident)은 선박·항만시설 등의 보안을 위협하는 의심스러운 행위나 상황이다.
보안등급(security level)은 그러한 보안사건이 시도되거나 발생할 위험의 정도를 나타낸다.

핵심 구분

SOLAS 제XI-2장 제1규칙은 security incident를 보안을 위협하는 의심스러운 행위나 상황으로, security level을 보안사건이 시도되거나 발생할 위험 정도의 등급으로 구분한다. ISPS Code Part A는 security level 1에서 최소한의 적절한 보호보안조치를 항상 유지하도록 정한다.

NoteBase

선지별 해설

① O
ISPS Code는 2002년 12월 12일 SOLAS 체약정부회의 결의 2로 채택된 International Code for the Security of Ships and of Port Facilities를 뜻하며, Part A는 강제 규정이고 Part B는 권고 지침이라는 설명이 맞다.

② O
Port facility는 체약정부 또는 지정당국이 정한 선박·항만 접점이 이루어지는 장소이며, 필요한 경우 묘박지, 대기선석 및 해상 접근로도 포함한다.

③ X
선지의 'the qualification of the degree of risk that a security incident will be attempted or will occur'는 security incident가 아니라 security level의 정의이다.
틀린 표현: Security incident means the qualification of the degree of risk that a security incident will be attempted or will occur.
올바른 표현: Security incident means any suspicious act or circumstance threatening the security of a ship, a port facility, a ship/port interface, or a ship-to-ship activity.

④ O
Security level 1은 최소한의 적절한 보호보안조치를 항상 유지하는 등급이라는 설명이 맞다.

오답 포인트

③은 정의의 대상만 바꾸어 놓은 선지이다. 'degree of risk'와 'will be attempted or will occur'는 사건 자체가 아니라 위험 정도를 나타내는 security level의 핵심 문구이다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의문에서 'suspicious act or circumstance'가 나오면 security incident, 'degree of risk'가 나오면 security level로 판단한다. 'minimum appropriate protective security measures'와 'at all times'가 함께 나오면 security level 1로 판단한다.

암기 포인트

incident는 위협 행위·상황, level은 발생 위험의 정도, level 1은 최소 조치를 항상 유지하는 단계이다.

NoteBase

문 13. 다음은 「COLREG(국제해상충돌예방규칙)」상 일반적인 항법에 관한 설명이다. 빈칸에 들어갈 말이 가장 적절하게 순서대로 배열된 것은?

When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand ( ) or actions of the other, or is in doubt whether ( ) is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving ( ) and rapid ( ).
㉠ blasts on the whistle
㉡ at least five short
㉢ sufficient action
㉣ the intentions

① ㉣-㉢-㉡-㉠
② ㉣-㉢-㉠-㉡
③ ㉣-㉡-㉢-㉠
④ ㉢-㉣-㉠-㉡

정답 1번

쟁점

COLREG 제34조의 의문신호 규정에 쓰인 문장의 의미와 문법적 결합을 파악하여 빈칸의 순서를 정하는 문제이다.

용어 풀이

의문신호(doubt signal)는 상대 선박의 의도나 동작을 이해하지 못하거나 상대가 충돌 회피를 위한 충분한 조치를 하는지 의심스러울 때 내는 경고 신호이다.

핵심 구분

문장은 ‘the intentions or actions of the other’, ‘whether sufficient action is being taken’, ‘at least five short and rapid blasts on the whistle’의 세 덩어리로 연결된다. 따라서 빈칸은 차례대로 the intentions(㉣), sufficient action(㉢), at least five short(㉡), blasts on the whistle(㉠)가 들어간다.

NoteBase

선지별 해설

① O — ㉣-㉢-㉡-㉠을 넣으면 '상대 선박의 의도나 동작', '충돌 회피를 위한 충분한 조치', '호각으로 적어도 5회의 짧고 빠른 음향을 내는 것'이라는 완전한 문장이 된다.
② X — 'giving blasts on the whistle and rapid at least five short'는 수식어와 명사의 순서가 뒤바뀌어 문법적으로 성립하지 않는다. 틀린 배열 ㉠-㉡은 올바르게는 ㉡-㉠이며, 표현은 'giving at least five short and rapid blasts on the whistle'이다.
③ X — 'whether at least five short is being taken'은 take의 목적어로 필요한 '조치'를 나타내지 못하고, 'giving sufficient action and rapid blasts'도 규칙의 신호 표현이 아니다. 틀린 배열 ㉡-㉢은 올바르게는 ㉢-㉡이며, 'whether sufficient action is being taken' 뒤에 'giving at least five short and rapid blasts on the whistle'이 이어진다.
④ X — 'understand sufficient action or actions'와 'whether the intentions is being taken'은 의미와 문법이 모두 맞지 않으며, 뒤의 신호 표현도 순서가 뒤바뀌었다. 틀린 배열 ㉢-㉣-㉠-㉡은 올바르게는 ㉣-㉢-㉡-㉠이다.

오답 포인트

㉡의 'at least five short'를 별개의 수량 표현으로만 보면 ㉠과의 결합을 놓치기 쉽다. 'short and rapid'가 함께 blasts를 꾸미므로 'at least five short and rapid blasts'가 한 덩어리이다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 'intentions or actions'와 'sufficient action is being taken'처럼 의미와 문법이 동시에 고정되는 결합을 확정한다. 남은 부분에서는 수량·형용사·명사·전치사구의 순서에 따라 'at least five short and rapid blasts on the whistle'을 완성한다.

암기 포인트

의도·동작 불명 또는 충분한 피항조치 의심 → 호각으로 짧고 빠르게 5회 이상이다.

NoteBase

문 14. 다음 보기의 괄호 안에 들어갈 순서로 가장 정확한 것은 무엇인가?

㉠ We ( ) Busan a week ago.
- 일주일 전에 부산에 기항하였습니다.
㉡ As weather getting threatening, put ( ) sailing.
- 날씨가 악화되어 출항을 연기함.

① called at - out
② called at - off
③ called in - off
④ called in - out

정답 2번

출제 포인트

이 문제는 항구에 기항한다는 뜻의 call at과 일을 연기한다는 뜻의 put off를 문맥에 맞게 구별하는 문제이다.

핵심 개념

call at + 항구·장소: 그곳에 잠시 들르다, 기항하다.
put off + 명사·동명사: 예정된 일이나 행동을 뒤로 미루다, 연기하다.
따라서 ㉠은 called at Busan, ㉡은 put off sailing이 된다.

선지별 해설

① X — called at은 부산에 기항했다는 뜻에 맞지만, put out sailing의 out은 출항을 연기했다는 뜻을 만들지 못한다. 틀린 out은 off로 고쳐 put off sailing이라고 해야 한다.
② O — called at Busan은 부산에 기항했다는 뜻이고, put off sailing은 출항을 연기했다는 뜻이므로 두 문장에 모두 맞는다.
③ X — put off는 출항을 연기한다는 뜻에 맞지만, called in Busan은 항구에 기항했다는 의미의 표준 결합이 아니다. 틀린 in은 at으로 고쳐 called at Busan이라고 해야 한다.
④ X — called in Busan과 put out sailing이 모두 문맥에 맞지 않는다. in은 at으로, out은 off로 고쳐 called at Busan과 put off sailing이라고 해야 한다.

오답 포인트

call과 put 뒤의 짧은 전치사·부사가 서로 비슷해 보이는 점이 함정이다. 이 문항에서는 called at과 put off가 각각 하나의 뜻 단위이므로 at과 off를 묶어서 판단해야 한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

항구에 들르거나 기항하는 문맥이면 call at을, 일정이나 행동을 연기하는 문맥이면 put off를 선택한다. put off 뒤에는 sailing처럼 동명사도 올 수 있다.

암기 포인트

항구에는 call at, 연기에는 put off이다.

NoteBase

문 15. 다음 밑줄 친 단어에 대한 설명으로 가장 적절한 것은?

The Coast guard seized the shipment of contraband that had been smuggled into the country.

① manufactured articles
② edible goods
③ stowaway
④ goods imported or exported illegally

정답 4번

출제 포인트

문맥 속 contraband의 뜻을 묻는 문제이다. 뒤의 had been smuggled into the country가 불법 반입이라는 의미를 직접 뒷받침한다.

핵심 개념

contraband는 법으로 반입·반출 또는 소지가 금지된 물품, 즉 밀수품이나 금제품을 뜻한다. 이 문장에서는 세관이나 해안경비대가 압수할 수 있는 불법 반입 화물을 가리킨다.

선지별 해설

① X — manufactured articles는 제조품이라는 뜻일 뿐 불법 반입 물품이라는 의미가 없다. 틀린 표현은 manufactured articles이며, 올바르게는 goods imported or exported illegally이다.
② X — edible goods는 먹을 수 있는 물품, 즉 식료품을 뜻한다. 틀린 표현은 edible goods이며, 올바르게는 goods imported or exported illegally이다.
③ X — stowaway는 배·비행기 등에 몰래 숨어 무임승선하거나 밀입국하는 사람을 뜻한다. 틀린 표현은 stowaway이며, 올바르게는 contraband가 불법으로 수출입되는 물품을 뜻한다.
④ O — goods imported or exported illegally는 불법으로 수입되거나 수출되는 물품이라는 뜻으로 contraband의 의미와 일치한다. 문장의 smuggled도 이 판단을 뒷받침한다.

오답 포인트

shipment와 goods 때문에 일반적인 제조품이나 식료품을 떠올리기 쉽지만, 정답을 가르는 단서는 seized와 smuggled이다. 또한 stowaway는 몰래 이동하는 사람이지만 contraband는 불법으로 운반되는 물품이다.

다시 나오면 이렇게 판단

contraband가 나오면 주변의 seize, smuggle, illegal, customs 같은 단어를 확인한다. 이런 단서가 있으면 일반 화물이 아니라 밀수품·금제품의 의미로 판단한다.

NoteBase

암기 포인트

contraband는 밀수품·금제품, stowaway는 몰래 탄 사람이다.

NoteBase

문 16. “추적권”의 올바른 영어표기로 가장 적절한 것은?

① Right of innocent passage
② Right of hot pursuit
③ Right of visit
④ Right of navigation

정답 2번

출제 포인트

해사영어에서 ‘추적권’에 대응하는 영어 표현을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

추적권은 연안국이 일정한 요건 아래 외국 선박을 추적할 수 있는 권리를 뜻하며, 영어로 right of hot pursuit라고 한다. 핵심 대응은 ‘추적’과 hot pursuit이다.

선지별 해설

① X — Right of innocent passage는 ‘무해통항권’이다. 틀린 표현은 innocent passage이며, ‘추적권’은 right of hot pursuit로 고쳐야 한다.
② O — Right of hot pursuit는 ‘추적권’의 올바른 영어 표현이다. hot pursuit가 도주하는 선박을 계속 뒤쫓는다는 의미를 나타낸다.
③ X — Right of visit는 ‘임검권’이다. 틀린 표현은 visit이며, ‘추적권’은 right of hot pursuit로 고쳐야 한다.
④ X — Right of navigation은 ‘항행권’이다. 틀린 표현은 navigation이며, ‘추적권’은 right of hot pursuit로 고쳐야 한다.

오답 포인트

모든 선지가 ‘Right of’로 시작하므로 뒤의 핵심 명사를 놓치기 쉽다. 특히 passage는 통항, visit는 임검, navigation은 항행을 뜻하고, pursuit만 추적을 뜻한다.

다시 나오면 이렇게 판단

권리의 공통 표현인 Right of보다 뒤의 명사를 먼저 확인한다. ‘추적’이 제시되면 pursuit를 찾고, 완성된 용어 right of hot pursuit를 선택한다.

암기 포인트

추적권 = right of hot pursuit, 무해통항권 = right of innocent passage, 임검권 = right of visit, 항행권 = right of navigation이다.

NoteBase

문 17. 다음 중 밑줄 친 단어에 대한 설명으로 가장 적절한 것은?

What are the advance and transfer distance in a crash stop?

① FULL SPEED에서 단계적으로 기관을 정지하는 것
② 전속전진 상태에서 기관을 전속후진 하는 것
③ 정지상태에서 기관을 전속후진 하는 것
④ 기관의 전진속도와 후진속도를 동일한 것으로 사용하여 전진에서 후진시키는 것

정답 2번

출제 포인트

이 문제는 crash stop의 의미, 즉 전속전진 중인 선박을 급히 정지시키기 위해 기관을 전속후진으로 바꾸는 조작을 묻는다.

핵심 개념

Crash stop은 전속전진 상태에서 기관을 전속후진으로 작동시켜 선박을 가능한 한 빨리 멈추는 긴급 정지 조작이다. 이 조작 중 선박이 원래 진행 방향으로 나아간 거리가 advance이고, 원래 침로에서 옆으로 벗어난 거리가 transfer이다.

선지별 해설

① X — 'FULL SPEED에서 단계적으로 기관을 정지'한다는 부분이 틀렸다. 단계적으로 출력을 낮추어 기관을 멈추는 것이 아니라, 전속전진에서 전속후진으로 전환하여 급정지하는 조작이 crash stop이다.
② O — 전속전진 상태에서 기관을 전속후진으로 전환하는 것이 crash stop의 핵심 조작이다.
③ X — '정지상태에서 기관을 전속후진'한다는 부분이 틀렸다. 정지 상태에서 후진을 시작하는 것이 아니라, 전속전진 중 전속후진을 걸어 선박을 급히 정지시키는 것이다.
④ X — '전진속도와 후진속도를 동일한 것으로 사용'한다는 부분이 틀렸다. 전진·후진 속도를 같게 맞추는 조작이 아니라, 전속전진 상태에서 기관을 전속후진으로 전환하는 조작이다.

오답 포인트

crash를 단순한 기관 정지로 이해하면 ①을 고르기 쉽다. 그러나 crash stop의 구별 기준은 기관을 단계적으로 멈추는지가 아니라, 전속전진 중 전속후진을 사용하여 선박을 급정지시키는지이다.

다시 나오면 이렇게 판단

crash stop이 나오면 'full ahead에서 full astern으로 전환'이라는 조작을 찾는다. 정지 상태에서 후진을 시작하거나 출력을 단계적으로 낮추는 설명은 제외한다.

NoteBase

암기 포인트

Crash stop은 full ahead에서 full astern으로 바꾸는 급정지 조작이다.

NoteBase

문 18. 다음 해사영어 약어에 대한 설명 중 틀린 것은 모두 몇 개인가?

㉠ DSC : Digital Selective Calling
(in the GMDSS system)
㉡ ETA : Estimated Time of Arrival
㉢ COW : Crude Oil Washing
㉣ GMDSS : Global Maritime Distress and Safety System
㉤ MMSI : Maritime Mobile Service Identity
(number)
㉥ VTS : Vessel Traffic Service(s)

① 0개
② 1개
③ 3개
④ 4개

정답 1번

출제 포인트

해상 통신·항해·유조선 작업에 쓰이는 주요 약어의 영문 원형을 정확히 구별하는 문제이다. 제시된 ㉠부터 ㉥까지의 설명은 모두 옳으므로 틀린 것은 0개이다.

핵심 개념

㉠ DSC: Digital Selective Calling으로, GMDSS에서 사용하는 디지털 선택 호출이다.
㉡ ETA: Estimated Time of Arrival로, 예상 도착 시각이다.
㉢ COW: Crude Oil Washing으로, 원유를 이용한 화물창 세정 방식이다.
㉣ GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System으로, 세계 해상 조난 및 안전 제도이다.
㉤ MMSI: Maritime Mobile Service Identity로, 해상이동업무에서 선박국 등을 식별하는 번호이다.
㉥ VTS: Vessel Traffic Service 또는 Vessel Traffic Services로 쓰이며, 선박 교통의 안전과 효율을 지원하는 서비스이다.

선지별 해설

① O — 여섯 약어의 영문 풀이가 모두 맞으므로 틀린 설명은 0개이다.
② X — ‘1개’가 틀린 표현이다. 올바르게는 틀린 설명이 0개이다.
③ X — ‘3개’가 틀린 표현이다. 올바르게는 틀린 설명이 0개이다.
④ X — ‘4개’가 틀린 표현이다. 올바르게는 틀린 설명이 0개이다.

NoteBase

오답 포인트

MMSI의 마지막 I를 Information으로 오해하거나, VTS에서 Service와 Services 중 하나만 가능하다고 단정하면 틀린 항목이 있다고 잘못 셀 수 있다. 이 문항의 'Service(s)' 표기는 단수형과 복수형 용례를 함께 나타낸 것이므로 틀린 설명이 아니다.

다시 나오면 이렇게 판단

개수형 약어 문제에서는 각 항목을 먼저 영문 원형과 대조한 뒤 틀린 항목에만 표시하고 마지막에 개수를 센다. 특히 약어의 마지막 단어인 Calling, Arrival, Washing, System, Identity, Service(s)를 정확히 확인한다.

암기 포인트

DSC-Calling, ETA-Arrival, COW-Washing, GMDSS-System, MMSI-Identity, VTS-Service(s)로 연결한다.

NoteBase

문 19. 다음 보기의 괄호 안에 들어갈 순서로 가장 정확한 것은 무엇인가?

㉠ ( ) can be defined as the ability of the ship to return to the upright when slightly inclined.
㉡ When heading on a course, you put your rudder hard over. The distance traveled in the direction of the original course from when you put your rudder over until your heading differs by 90° is known as : ( )

① Ship capability – Transfer
② Ship capability – Advance
③ Ship stability – Transfer
④ Ship stability – Advance

정답 4번

출제 포인트

선박이 기울어진 뒤 바로 서려는 성질인 ship stability와 선회 시 원침로 방향으로 진행한 거리인 advance를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Ship stability(복원성)는 선박이 조금 기울었을 때 다시 직립 상태로 돌아가려는 능력이다.
Advance(종거)는 타를 돌리기 시작한 때부터 선수 방향이 원침로에서 90° 변할 때까지 원침로 방향으로 나아간 거리이다.
Transfer(횡거)는 같은 선회 과정에서 원침로에 수직인 방향으로 옆으로 이동한 거리이다.

선지별 해설

① X — ㉠의 'Ship capability'와 ㉡의 'Transfer'가 모두 틀렸다. 올바르게는 'Ship stability – Advance'이다.
② X — ㉡의 'Advance'는 맞지만, ㉠의 'Ship capability'가 틀렸다. 올바르게는 'Ship stability – Advance'이다.
③ X — ㉠의 'Ship stability'는 맞지만, ㉡의 'Transfer'가 틀렸다. 원침로 방향으로 잰 거리는 'Advance'이므로 올바르게는 'Ship stability – Advance'이다.
④ O — Ship stability는 선박이 기울었을 때 직립 상태로 돌아가려는 능력이고, Advance는 선수 방향이 90° 변할 때까지 원침로 방향으로 진행한 거리이므로 두 빈칸에 모두 정확하다.

NoteBase

오답 포인트

Advance와 Transfer는 모두 선회 시험에서 재는 거리이지만 측정 방향이 다르다. 문제의 ‘in the direction of the original course’를 놓치면 Transfer를 고르기 쉽다.

다시 나오면 이렇게 판단

‘return to the upright’가 나오면 stability로 판단한다. 선회 거리에서 원침로와 같은 방향이면 advance, 원침로에 수직인 방향이면 transfer로 구분한다.

암기 포인트

Stability는 복원, Advance는 원침로 방향, Transfer는 횡방향이다.

NoteBase

문 20. 다음 빈칸에 들어갈 단어로 가장 적절한 것은?

( ) Code means the Internal Management Code for the Safe Operation of ships and for Pollution Prevention adopted by the IMO.

① ISM
② STCW
③ LSA
④ ISPS

정답 1번

출제 포인트

선박의 안전운항과 해양오염 방지를 위한 국제안전관리규약을 가리키는 IMO 약어를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

ISM Code: 선박의 안전운항과 해양오염 방지를 위한 국제안전관리규약이다. 정식 장문 명칭의 핵심 표현인 ‘Safe Operation of Ships’와 ‘Pollution Prevention’이 결정적인 단서이다.
STCW: 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무 기준에 관한 국제협약과 그 부속 코드를 가리킨다.
LSA Code: 구명정, 구명뗏목 등 국제 구명설비 기준을 다루는 코드이다.
ISPS Code: 선박과 항만시설의 보안을 다루는 국제 코드이다.

선지별 해설

① O — ISM Code의 장문 명칭은 선박의 안전운항과 오염 방지를 직접 언급하므로 제시된 정의와 일치한다.
② X — STCW는 선원의 훈련·자격증명·당직근무 기준에 관한 약어이므로 제시된 정의와 일치하지 않는다. 틀린 표현은 ‘STCW’이며, 올바르게는 ‘ISM’이다.
③ X — LSA Code는 구명설비의 성능과 요건을 다루므로 안전관리체계에 관한 제시문과 다르다. 틀린 표현은 ‘LSA’이며, 올바르게는 ‘ISM’이다.
④ X — ISPS Code는 선박 및 항만시설의 보안을 다루므로 안전운항과 오염 방지를 위한 관리규약이 아니다. 틀린 표현은 ‘ISPS’이며, 올바르게는 ‘ISM’이다.

오답 포인트

네 약어가 모두 국제해사 분야의 안전 관련 제도라는 점이 함정이다. ‘Safe Operation of Ships’와 ‘Pollution Prevention’은 일반적인 구명·보안·선원자격이 아니라 선박의 안전관리체계를 뜻하므로 ISM을 선택한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

지문의 핵심 업무를 먼저 찾는다. 안전운항·오염방지는 ISM, 선원 훈련·자격·당직은 STCW, 구명설비는 LSA, 선박·항만 보안은 ISPS로 대응한다.

암기 포인트

ISM은 안전관리, STCW는 선원자격, LSA는 구명설비, ISPS는 선박·항만 보안이다.

NoteBase