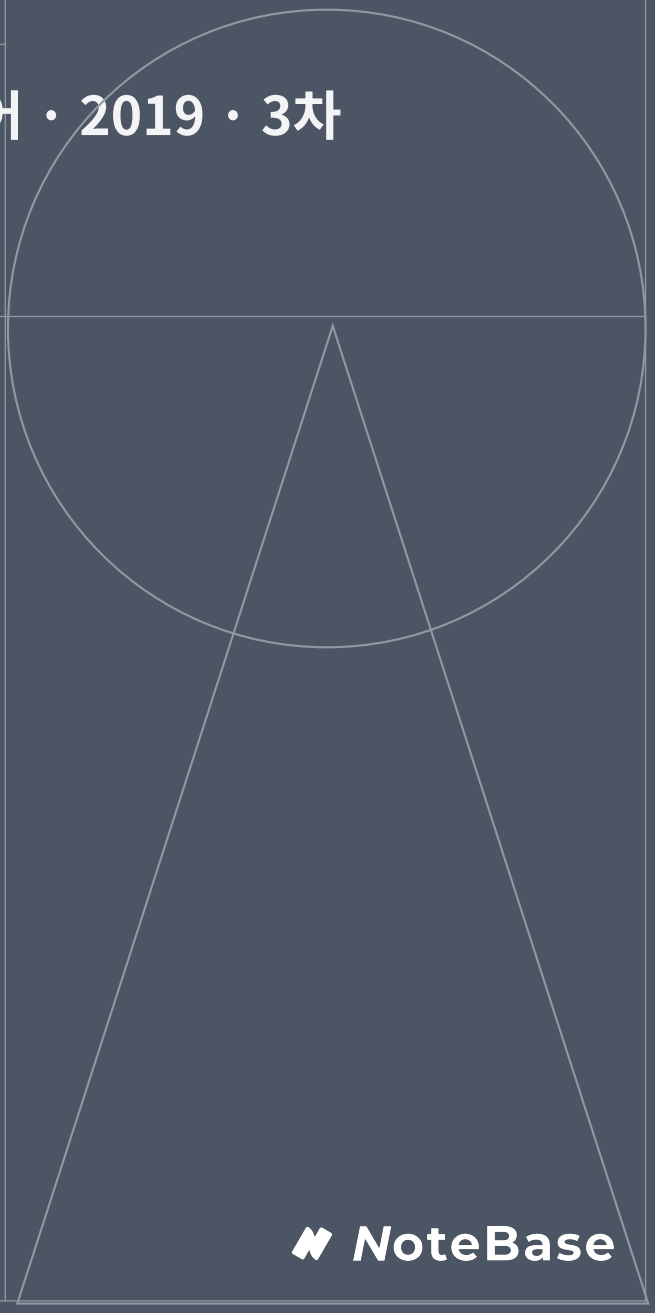
기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2019 · 3차



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2019 · 3차

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2019 · 3차

문 1. 다음 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

If two more radio waves arrive simultaneously at the same point in space, ( ) results.

① radio beacon
② relay
③ refraction
④ interference

정답 4번

출제 포인트

둘 이상의 전파가 공간의 같은 지점에 동시에 도달할 때 나타나는 현상을 묻는 문제이다.

핵심 개념

interference는 둘 이상의 파동이 같은 지점에서 겹쳐 서로 강화되거나 약화되는 간섭 현상이다. radio beacon은 항해 위치 확인 등에 쓰이는 무선 표지이고, relay는 신호를 중계하는 것이며, refraction은 전파의 진행 방향이 굴절되는 현상이다.

선지별 해설

① X — radio beacon은 위치 확인이나 항해를 돕기 위해 식별 가능한 무선 신호를 송신하는 무선 표지이다. 두 전파가 동시에 한 지점에 도달해 생기는 현상이 아니며, 올바르게는 interference이다.
② X — relay는 수신한 신호를 다른 곳으로 전달하거나 재송신하는 중계이다. 파동이 같은 지점에서 겹치는 현상이 아니며, 올바르게는 interference이다.
③ X — refraction은 전파가 서로 다른 매질이나 굴절률이 다른 영역을 지나면서 진행 방향이 바뀌는 굴절이다. 두 전파의 동시 중첩을 뜻하지 않으며, 올바르게는 interference이다.
④ O — 둘 이상의 전파가 공간의 같은 지점에 동시에 도달하면 파동이 중첩되어 interference, 즉 간섭이 발생한다.

NoteBase

오답 포인트

전파와 관련된 용어라는 공통점만 보고 radio beacon, relay, refraction을 고르기 쉽다. 핵심 표현은 '둘 이상의 전파가 같은 지점에 동시에 도달한다'이며, 이는 전파의 송신·중계·굴절이 아니라 파동의 중첩에 따른 간섭을 가리킨다.

다시 나오면 이렇게 판단

둘 이상의 wave가 같은 장소와 시간에 겹친다는 조건이 나오면 interference로 판단한다. 진행 방향이 꺾이면 refraction, 신호를 전달하면 relay, 항해용 표지 신호이면 radio beacon으로 구별한다.

암기 포인트

파동의 겹침은 interference, 방향의 꺾임은 refraction이다.

NoteBase

문 2. 다음 문장을 읽고 각각의 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

Haenuri : Badaro, this is Haenuri. Change to channel 6. Over.
Badaro : Haenuri, this is Badaro. Changing to channel 6. Over.
I (____) to overtake you on your port side. Over.
Haenuri : Badaro, this is Haenuri. Do not overtake me. Repeat not overtake me. A vessel is about to pass my port side. Over.
Badaro : Haenuri, this is Badaro. I will not overtake you. I am (____) speed with caution. Over.

① take, increasing
② wish, increasing
③ take, reducing
④ wish, reducing

정답 4번

출제 포인트

이 문제는 선박 통신에서 의도를 나타내는 wish to와 속도를 줄이는 동작을 나타내는 be reducing의 쓰임을 묻는다.

핵심 개념

wish to + 동사원형: '~하고자 한다'라는 의도를 나타낸다. 따라서 I wish to overtake you는 '귀선을 추월하고자 한다'라는 뜻이다.
be reducing speed: 현재 속도를 줄이고 있음을 나타낸다. 상대 선박이 추월하지 말라고 요구했으므로 I am reducing speed가 문맥에 맞는다.

선지별 해설

① X — 첫 빈칸의 take to overtake는 이 문맥에서 의도를 나타내는 올바른 표현이 아니다. 또한 추월하지 않겠다고 한 뒤 속도를 높인다는 increasing은 문맥과 모순된다. 올바르게는 wish, reducing이다.
② X — 첫 빈칸의 wish는 wish to overtake의 형태로 적절하지만, 두 번째 빈칸의 increasing은 '속도를 높이고 있다'라는 뜻이므로 추월하지 않겠다는 응답과 맞지 않는다. increasing은 reducing으로 고쳐야 한다.
③ X — 두 번째 빈칸의 reducing은 추월을 포기하고 속도를 줄이는 상황에 맞지만, 첫 빈칸의 take는 take to overtake라는 부자연스러운 형태를 만든다. take는 wish로 고쳐야 한다.
④ O — I wish to overtake you는 추월 의사를 전달하고, I am reducing speed with caution은 상대의 추월 금지 요청을 받아들여 조심스럽게 감속하고 있음을 전달하므로 문법과 문맥에 모두 맞는다.

NoteBase

오답 포인트

첫 빈칸만 보면 wish를 쉽게 고를 수 있지만, 두 번째 빈칸에서는 I will not overtake you라는 앞 문장과의 연결을 확인해야 한다. 추월하지 않겠다는 응답 뒤에는 increasing이 아니라 reducing이 와야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

빈칸 앞뒤를 한 문장씩 연결해 판단한다. wish to + 동사원형으로 의도를 확인하고, 추월 금지에 동의한 뒤에는 속도를 높이는지 줄이는지를 문맥으로 결정한다.

암기 포인트

추월 의사: wish to overtake / 추월 포기: reduce speed이다.

NoteBase

문 3. 「COLREG」상의 다음 문장에서 각각의 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

A vessel not under command shall exhibit : ( ) all round ( ) lights in a vertical line where they can best be seen.

① three, red
② two, red
③ two, white
④ three, white

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG상 조종불능선(vessel not under command)이 표시해야 하는 전주등(all-round lights)의 개수와 색을 묻는 문제이다. 핵심은 조종불능선의 등화와 조종능력제한선의 등화를 구별하는 것이다.

용어 풀이

조종불능선은 예외적인 사정으로 COLREG에서 요구하는 방식대로 조종할 수 없어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박이다. 전주등은 수평선의 모든 방향에서 보이는 등화이다.

핵심 구분

COLREG Rule 27(a)에 따르면 조종불능선은 가장 잘 보이는 곳에 전주홍등 2개(two all-round red lights)를 수직선상으로 표시한다. 반면 조종능력제한선은 전주등 3개를 수직선상으로 표시하며 그 색은 위에서부터 홍색-백색-홍색이다.

선지별 해설

① X — three, red는 등화의 수를 3개로 제시하여 틀리다. 틀린 표현: three. 올바른 표현: two, red이다.
② O — 조종불능선은 전주홍등 2개를 수직선상으로 표시하므로 two, red가 정확하다.
③ X — two, white는 개수는 맞지만 색이 틀리다. 틀린 표현: white. 올바른 표현: two, red이다.
④ X — three, white는 개수와 색이 모두 틀리다. 틀린 표현: three, white. 올바른 표현: two, red이다.

오답 포인트

①의 전주등 3개를 조종능력제한선의 홍색-백색-홍색 등화와 혼동하기 쉽다. 조종불능선은 2개 모두 홍색이고, 조종능력제한선은 3개가 홍색-백색-홍색이라는 차이가 핵심이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

vessel not under command가 나오면 먼저 등화 수를 two로 정하고, 이어 색을 red로 판단한다. restricted in ability to manoeuvre가 나오면 three와 red-white-red의 조합으로 구별한다.

암기 포인트

조종불능선은 홍홍 2개, 조종능력제한선은 홍백홍 3개이다.

NoteBase

문 4. 「Standard Marine Communication Phrases」에서 VHF통신 감도를 묻는 질문에 상대방이 다음과 같이 대답했다면 어느 정도의 감도인가?

I read you with signal strength three.

① I read you poor.
② I read you fair.
③ I read you good.
④ I read you excellent.

정답 2번

출제 포인트

이 문제는 Standard Marine Communication Phrases에서 무선 통신의 수신 감도를 숫자 등급과 영어 표현으로 연결하는지를 묻는 문제이다.

핵심 개념

수신 감도는 1부터 5까지 표현하며, 1은 bad, 2는 poor, 3은 fair, 4는 good, 5는 excellent에 해당한다. 따라서 signal strength three는 fair를 뜻한다.

선지별 해설

① X — poor는 수신 감도 2에 해당한다. 틀린 표현은 poor이며, signal strength three에 맞는 표현은 fair이다.
② O — fair는 수신 감도 3에 해당하므로 주어진 응답과 일치한다.
③ X — good은 수신 감도 4에 해당한다. 틀린 표현은 good이며, signal strength three에 맞는 표현은 fair이다.
④ X — excellent는 수신 감도 5에 해당한다. 틀린 표현은 excellent이며, signal strength three에 맞는 표현은 fair이다.

오답 포인트

일상적인 어감만으로 three를 good과 연결하면 3번을 고르기 쉽다. 이 표현은 주관적으로 고르는 형용사가 아니라 숫자별로 정해진 등급이므로 3과 fair를 정확히 연결해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

signal strength 뒤의 숫자를 확인한 뒤 1-bad, 2-poor, 3-fair, 4-good, 5-excellent의 순서에 대응시킨다.

NoteBase

암기 포인트

가운데 등급인 3은 fair이고, 그 위의 4와 5가 각각 good과 excellent이다.

NoteBase

문 5. 「IAMSAR manual」 상의 용어 중 다음에서 설명하는 것으로 가장 옳은 것은?

A global communications service based upon automated systems, both satellite-based and terrestrial, to provide distress alerting and promulgation of maritime safety information for mariners.

① INMARSAT
② NAVTEX
③ TMASS
④ GMDSS

정답 4번

출제 포인트

위난 경보와 해사안전정보 제공을 위해 위성 및 지상 통신 체계를 통합한 전 세계적 제도가 GMDSS임을 묻는 문제이다.

핵심 개념

GMDSS(Global Maritime Distress and Safety System)는 위성 통신과 지상 무선통신을 함께 이용하여 조난 경보를 전달하고 해사안전정보를 제공하는 세계해상조난안전제도이다.
INMARSAT은 GMDSS에서 이용되는 위성통신 체계와 관련된 명칭이고, NAVTEX는 연안 해역의 선박에 해사안전정보를 자동 수신 방식으로 제공하는 지상계 서비스이다. TMAS는 선원에게 원격 의료 조언을 제공하는 해상 원격의료지원 서비스이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
틀린 표현은 'INMARSAT'이다. INMARSAT은 위성 기반 해상통신 서비스와 관련된 명칭일 뿐, 위성 및 지상 통신을 통합한 전체 세계해상조난안전제도를 뜻하지 않는다. 올바르게는 제시문의 용어가 GMDSS이다.

② X
틀린 표현은 'NAVTEX'이다. NAVTEX는 해사안전정보와 항행·기상 경보 등을 자동으로 수신하는 지상계 직접인쇄 서비스이며 GMDSS를 구성하는 한 수단이다. 올바르게는 제시문의 포괄적 통신 제도를 GMDSS라고 한다.

③ X
틀린 표현은 'TMASS'이다. IAMSAR에서 원격 의료지원 서비스의 표준 약어는 TMAS이며, 이는 선박에 의료 조언을 제공하는 서비스이지 조난 경보와 해사안전정보를 위한 세계적 통신 제도가 아니다. 올바르게는 제시문의 용어가 GMDSS이다.

④ O
GMDSS는 자동화된 위성 및 지상 통신 체계를 바탕으로 조난 경보를 전달하고 해사안전정보를 선원에게 제공하는 세계적 제도이므로 제시문의 정의와 정확히 일치한다.

오답 포인트

INMARSAT과 NAVTEX가 모두 해상 안전통신에 사용되므로 GMDSS와 혼동하기 쉽다. 그러나 두 용어는 GMDSS 안에서 활용되는 특정 통신 방식이나 서비스이고, 제시문은 위성과 지상을 모두 포괄하는 전체 제도를 설명한다.

다시 나오면 이렇게 판단

'global', 'satellite-based and terrestrial', 'distress alerting', 'maritime safety information'이 함께 제시되면 개별 장비나 서비스가 아니라 통합 체계인 GMDSS로 판단한다.

암기 포인트

GMDSS는 전 세계 조난·안전 통신의 전체 체계이고, INMARSAT과 NAVTEX는 그 체계에서 활용되는 개별 통신 수단이다.

NoteBase

문 6. 「UNCLOS」상의 내용으로 다음 빈칸에 들어갈 수 있는 말로 가장 옳지 않은 것은?

The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within ( ) of pursuing State.

① the high seas
② the archipelagic waters
③ the internal waters
④ the territorial sea

정답 1번

쟁점

이 문제는 유엔해양법협약(UNCLOS)상 추적권을 개시할 수 있는 수역에 관한 문제이다. 핵심은 추적의 개시 수역과 개시 후 추적을 계속할 수 있는 수역을 구별하는 것이다.

용어 풀이

추적권(hot pursuit)은 연안국의 법령을 위반한 외국 선박을 연안국의 권한 있는 당국이 일정한 요건 아래 공해까지 계속 추적할 수 있는 권리이다.

핵심 구분

UNCLOS 제111조 제1항에 따르면 추적은 외국 선박 또는 그 선박의 보트가 추적국의 내수, 군도수역, 영해 또는 접속수역 안에 있을 때 개시되어야 한다. 추적이 중단되지 않았다면 영해 또는 접속수역 밖에서도 계속할 수 있지만, 공해 자체는 제시된 원칙적 개시 수역에 포함되지 않는다.

선지별 해설

① X — the high seas(공해)는 제111조 제1항이 열거한 추적 개시 수역이 아니다. 다만 적법하게 개시한 추적이 중단되지 않았다면 공해에서도 추적을 계속할 수 있다. 틀린 표현: the high seas. 올바른 표현: the contiguous zone(접속수역) 등 제111조 제1항이 정한 개시 수역이다.
② O — the archipelagic waters(군도수역)는 제111조 제1항이 명시한 추적 개시 수역이다.
③ O — the internal waters(내수)는 제111조 제1항이 명시한 추적 개시 수역이다.
④ O — the territorial sea(영해)는 제111조 제1항이 명시한 추적 개시 수역이다.

NoteBase

오답 포인트

공해에서 추적을 계속할 수 있다는 사실을 공해에서 추적을 개시할 수 있다는 뜻으로 바꾸어 읽는 것이 함정이다. ①의 the high seas는 계속 수역과 개시 수역을 혼동하게 하는 표현이다.

다시 나오면 이렇게 판단

빈칸 앞의 must be commenced를 먼저 확인한다. 개시 수역을 묻는다면 내수·군도수역·영해·접속수역을 기준으로 판단하고, 공해는 적법하게 시작된 추적의 계속 여부와 연결한다.

암기 포인트

추적 개시는 내수·군도수역·영해·접속수역, 공해는 중단 없는 추적의 계속 수역이다.

NoteBase

문 7. 「IAMSAR manual」상의 용어에 대한 설명으로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

Ⓐ Craft : Any air or sea - surface vehicle, or submersible of any kind or size.
Ⓑ Datum : Point, normally specified by the SMC, where a SAR facility is to begin its search pattern.
Ⓒ Hypothermia : Abnormal lowering of internal body temperature from exposure to cold air, wind, or water.
Ⓓ Rescue Unit : An operation to retrieve persons in distress.
Ⓔ Fetch : The distance the wave have been driven by a wind blowing in a constant direction, without obstruction.

① 2개
② 3개
③ 4개
④ 5개

정답 2번

출제 포인트

IAMSAR 용어와 정의가 정확히 대응하는지를 판별하고, 옳은 설명의 개수를 세는 문제이다.

핵심 개념

Ⓐ O: Craft는 종류나 크기와 관계없이 항공기, 해상 수상 운송수단 또는 잠수정을 뜻한다.
Ⓑ X: 제시된 문장은 Datum이 아니라 수색구조시설이 수색 패턴을 시작하는 지점인 Commence Search Point(CSP)의 설명이다. Datum은 수색 계획에서 기준으로 삼는 지리적 점·선·구역이다.
Ⓒ O: Hypothermia는 찬 공기·바람·물에 노출되어 신체 내부의 체온이 비정상적으로 낮아진 상태이다.
Ⓓ X: 제시된 문장은 조난자를 구조하는 활동인 Rescue의 설명이다. Rescue Unit은 신속한 수색·구조 활동에 적합한 장비를 갖춘 훈련된 인원으로 구성된 구조 단위이다.
Ⓔ O: Fetch는 바람이 장애물 없이 일정한 방향으로 불어 파랑을 발달시키는 거리이다.
따라서 옳은 설명은 Ⓐ, Ⓒ, Ⓔ의 3개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X: 옳은 설명은 2개가 아니라 Ⓐ·Ⓒ·Ⓔ의 3개이다. 틀린 표현은 '2개'이며, 올바르게는 '3개'이다.
② O: Ⓐ·Ⓒ·Ⓔ가 옳으므로 옳은 설명은 모두 3개이다.
③ X: Ⓑ와 Ⓓ가 각각 다른 용어의 정의이므로 옳은 설명은 4개가 아니다. 틀린 표현은 '4개'이며, 올바르게는 '3개'이다.
④ X: 다섯 설명이 모두 옳은 것이 아니며 Ⓑ와 Ⓓ가 틀리다. 틀린 표현은 '5개'이며, 올바르게는 '3개'이다.

오답 포인트

Ⓑ는 '수색을 시작하는 지점'이라는 표현 때문에 Datum처럼 보이지만 CSP의 정의이다. Ⓓ도 '조난자를 구조하는 활동'을 사람과 장비로 구성되는 Rescue Unit과 혼동하게 만든다. 용어가 지점인지, 활동인지, 인원·장비로 구성된 단위인지 구분해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

정의의 중심 명사를 먼저 확인한다. 기준이 되는 지리적 점·선·구역이면 Datum, 수색 패턴의 시작 지점이면 CSP, 구조 활동이면 Rescue, 훈련된 인원과 장비의 단위이면 Rescue Unit으로 판별한다. 각 문장을 판별한 뒤 O의 개수를 선택지와 대조한다.

암기 포인트

Datum은 수색의 기준, CSP는 수색의 시작점, Rescue는 구조 활동, Rescue Unit은 구조 인원·장비의 단위이다.

NoteBase

문 8. 「COLREG」 상의 내용으로 다음 각각의 빈칸에 들어가는 숫자의 합은?

"Masthead light" means a white light placed over the fore and aft centerline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of (____) degrees and so fixed as to show the light from right ahead to (____) degrees abaft the beam on either side of the vessel.
"Sidelights" means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of (____) degrees and so fixed as to show the light from right ahead to (____) degrees abaft the beam on its respective side.
"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.

① 440
② 502.5
③ 585
④ 607.5

정답 3번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 21이 정한 마스트헤드등, 현등, 선미등의 수평 조사 각도를 정확히 알고 그 수치를 합산하는 문제이다.

용어 풀이

masthead light는 선박의 선수·선미 중심선 위에 설치하는 백색등이고, sidelights는 우현의 녹색등과 좌현의 적색등이며, stern light는 선미에 설치하는 백색등이다. abaft the beam은 정횡보다 뒤쪽을 뜻하고, right aft는 정선미 방향을 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 21에 따르면 마스트헤드등은 225°와 정횡 후방 22.5°, 현등은 112.5°와 정횡 후방 22.5°, 선미등은 135°와 정선미 양쪽 각각 67.5°이다. 따라서 빈칸의 합은
$225 + 22.5 + 112.5 + 22.5 + 135 + 67.5 = 585$이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- 440은 여섯 빈칸의 값을 모두 더한 결과가 아니다.
- 틀린 표현: 440
- 올바른 표현: 585

② X
- 502.5는 225 + 22.5 + 112.5 + 22.5 + 135 + 67.5의 계산값과 일치하지 않는다.
- 틀린 표현: 502.5
- 올바른 표현: 585

③ O
- Rule 21의 여섯 수치인 225, 22.5, 112.5, 22.5, 135, 67.5를 합하면 585가 된다.

④ X
- 607.5는 정확한 합계 585보다 22.5만큼 크다.
- 틀린 표현: 607.5
- 올바른 표현: 585

오답 포인트

각 등화의 전체 조사 각도만 더하거나, 반복되는 22.5 °를 한 번 빠뜨리거나 더 넣으면 오답이 된다. 특히 선미등의 67.5 °는 정선미를 기준으로 한쪽마다의 각도이지만, 지문에는 하나의 빈칸만 있으므로 67.5를 한 번만 합산한다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 빈칸의 개수를 세고 Rule 21의 대응값을 순서대로 적는다. 마스트헤드등은 225·22.5, 현등은 112.5·22.5, 선미등은 135·67.5로 대응시킨 뒤 각 빈칸의 수치를 한 번씩만 합산한다.

암기 포인트

마스트헤드등 225-22.5, 현등 112.5-22.5, 선미등 135-67.5, 여섯 수의 합은 585이다.

NoteBase

문 9. 다음 각각의 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

( ) is a stress which a ship's hull or keel experiences that the middle of the ship is pushed to bend upward.
When a ship's bow is pushed first to port and then to starboard, she is said to be ( ).

① Hogging, surging
② Sagging, surging
③ Hogging, yawing
④ Sagging, yawing

정답 3번

출제 포인트

선체 중앙부가 위로 휘는 종강도 변형과 선수의 좌우 회두 운동을 나타내는 해사 용어를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Hogging: 선체 중앙부가 위로 볼록하게 휘는 상태이다.
Sagging: 선체 중앙부가 아래로 처지듯 휘는 상태이다.
Yawing: 선박이 수직축을 중심으로 좌우로 회두하여 선수가 좌현과 우현 쪽으로 번갈아 흔들리는 운동이다.
Surging: 선박이 전후 방향으로 왕복하는 병진 운동이다.

선지별 해설

① X — 첫 번째 빈칸의 Hogging은 맞지만, 선수의 좌우 흔들림은 surging이 아니라 yawing이다. Surging은 선박이 전후 방향으로 왕복하는 운동이다.
② X — 두 용어가 모두 틀렸다. 선체 중앙부가 위로 휘는 것은 sagging이 아니라 hogging이고, 선수의 좌우 흔들림은 surging이 아니라 yawing이다.
③ O — 선체 중앙부가 위로 휘는 응력 상태는 hogging이고, 선수가 좌현과 우현 쪽으로 번갈아 움직이는 회두 운동은 yawing이다.
④ X — 두 번째 빈칸의 yawing은 맞지만, 선체 중앙부가 위로 휘는 것은 sagging이 아니라 hogging이다. Sagging은 선체 중앙부가 아래로 휘는 상태이다.

오답 포인트

Hogging과 sagging은 선체의 위아래 굽힘을, yawing과 surging은 선박의 운동 방향을 구별해야 한다. 특히 'bow가 port와 starboard로 번갈아 향한다'는 표현은 전후 이동인 surging이 아니라 좌우 회두인 yawing을 가리킨다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

선체 중앙부가 위로 휘면 hogging, 아래로 휘면 sagging으로 판단한다. 선수의 방향이 좌우로 바뀌면 yawing, 선박 전체가 앞뒤로 이동하면 surging으로 판단한다.

암기 포인트

중앙부 위로 휨은 hogging, 아래로 처짐은 sagging, 선수 좌우 회두는 yawing, 선체 전후 이동은 surging이다.

NoteBase

문 10. 「Standard Marine Communication Phrases」의 일반 용어 중 General emergency alarm에 대한 설명이다. 각각의 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

A sound signal of ____Ⓐ____ blast and ____Ⓑ____ blast given with the vessel's sound system.

① Ⓐ: one short, Ⓑ: seven prolonged

② Ⓐ: one prolonged, Ⓑ: seven short

③ Ⓐ: seven short, Ⓑ: one prolonged

④ Ⓐ: seven prolonged, Ⓑ: one short

정답 3번

출제 포인트

IMO Standard Marine Communication Phrases에서 일반 비상경보(General emergency alarm)를 이루는 단음과 장음의 횟수 및 순서를 묻는 문제이다.

핵심 개념

일반 비상경보는 선박의 음향 시스템으로 울리는 seven short blasts and one prolonged blast, 즉 단음 7회에 이어 장음 1회로 구성된다. short는 단음, prolonged는 장음을 뜻하며 순서도 구별해야 한다.

선지별 해설

① X

Ⓐ의 one short와 Ⓑ의 seven prolonged는 횟수와 음의 길이를 모두 바꾸어 놓은 표현이다. 올바르게는 Ⓐ seven short, Ⓑ one prolonged이다.

② X

one prolonged 뒤에 seven short를 배치하여 정해진 순서를 거꾸로 쓴 표현이다. 올바르게는 seven short blasts가 먼저이고 one prolonged blast가 뒤따른다.

③ O

Ⓐ seven short와 Ⓑ one prolonged는 일반 비상경보의 정확한 구성인 단음 7회 후 장음 1회와 일치한다.

④ X

seven prolonged와 one short는 short와 prolonged를 서로 바꾸어 놓은 표현이다. 올바르게는 seven short와 one prolonged이다.

NoteBase

오답 포인트

숫자 7과 1만 기억하면 ④처럼 음의 길이를 뒤바꾼 선지를 고르기 쉽고, 장음과 단음의 구성만 기억하면 ②처럼 순서를 뒤집은 선지에 걸리기 쉽다. 이 신호는 '단음 7회 → 장음 1회'라는 하나의 묶음으로 구별한다.

다시 나오면 이렇게 판단

General emergency alarm이 나오면 먼저 seven이 short를 수식하는지, one이 prolonged를 수식하는지 확인한 뒤 제시 순서가 seven short → one prolonged인지 판단한다.

암기 포인트

General emergency alarm = 7 short + 1 prolonged = 단음 7회 후 장음 1회이다.

NoteBase

문 11. 해사영어에서 사용되는 약어에 대한 설명 중 옳지 않은 것은 모두 몇 개인가?

Ⓐ A/Co. : 정침하다
Ⓑ K.O. : 작업종료
Ⓒ C.P.A. : 최근접거리
Ⓓ B.W.E. : 방파제 입구
Ⓔ D.W.T. : 재화중량톤
Ⓕ Lat. : 경도
Ⓖ P/S : 좌현
Ⓗ S.B.E. : 기관사용준비
Ⓘ E.T.D. : 입항예정시간

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 없음

정답 3번

출제 포인트

해사영어 약어의 원어와 뜻을 정확히 대응시켜 옳지 않은 설명의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

Ⓐ A/Co.(Alter course)는 변침하다라는 뜻이므로 '정침하다'는 틀리다.
Ⓑ K.O.(Knock off)는 작업종료라는 뜻이다.
Ⓒ C.P.A.(Closest Point of Approach)는 최근접거리라는 뜻이다.
Ⓓ B.W.E.(Breakwater Entrance)는 방파제 입구라는 뜻이다.
Ⓔ D.W.T.(Deadweight Tonnage)는 재화중량톤이라는 뜻이다.
Ⓕ Lat.(Latitude)는 위도라는 뜻이므로 '경도'는 틀리다. 경도는 Long.(Longitude)이다.
Ⓖ P/S(Port Side)는 좌현이라는 뜻이다.
Ⓗ S.B.E.(Stand By Engine)는 기관사용준비라는 뜻이다.
Ⓘ E.T.D.(Estimated Time of Departure)는 출항예정시간이라는 뜻이므로 '입항예정시간'은 틀리다.
입항예정시간은 E.T.A.(Estimated Time of Arrival)이다.
따라서 옳지 않은 설명은 Ⓐ, Ⓕ, Ⓘ의 3개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 틀린 표현은 '1개'이다. 옳지 않은 설명은 Ⓐ, Ⓕ, Ⓘ이므로 올바르게는 '3개'이다.
② X — 틀린 표현은 '2개'이다. A/Co., Lat., E.T.D.의 뜻이 각각 잘못 제시되어 있으므로 올바르게는 '3개'이다.
③ O — 옳지 않은 설명은 Ⓐ A/Co.: 정침하다, Ⓕ Lat.: 경도, Ⓘ E.T.D.: 입항예정시간의 3개이다.
④ X — 틀린 표현은 '없음'이다. 잘못 대응된 약어가 3개 있으므로 올바르게는 '3개'이다.

오답 포인트

Lat.와 Long., E.T.D.와 E.T.A.처럼 서로 짝을 이루는 약어를 바꾸어 놓은 부분이 함정이다. 또한 A/Co.의 course를 보고 정침으로 오해하기 쉽지만 A/Co.는 alter course, 즉 변침을 뜻한다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 약어를 원어로 복원한 뒤 뜻을 하나씩 대조하고, 틀린 항목에 표시하여 마지막에 개수를 센다. D는 departure, A는 arrival이라는 구분을 먼저 적용하면 E.T.D.와 E.T.A.를 빠르게 판별할 수 있다.

암기 포인트

A/Co.는 변침, Lat.는 위도, E.T.D.는 출항예정시간이다. 이 세 항목이 틀려 정답은 3개이다.

NoteBase

문 12. 「Standard Marine Communication Phrases」상 용어에 대한 설명 중 옳은 것은 모두 몇 개인가?

Ⓐ Dragging of anchor : An anchor moving over the sea bottom voluntarily because it is no longer preventing the movement of the vessel.
Ⓑ Draught(Draft) : Height of highest point of vessel's structure above waterline.
Ⓒ List : Inclination of the vessel to port side or starboard side.
Ⓓ Fairway speed : Mandatory speed in a fairway.
Ⓔ Disabled : A vessel damaged or impaired in such a manner as to be incapable of proceeding on its voyage.
Ⓕ close up(to) : To decrease the distance to the vessel ahead by increasing one's own speed.

① 3개
② 4개
③ 5개
④ 6개

정답 2번

출제 포인트

표준해사통신용어(SMCP)의 정의에서 방향·원인·측정 기준을 정확히 구별하고, 옳은 설명의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

Ⓐ Dragging of anchor는 닻이 선박의 움직임을 더 이상 막지 못하여 해저 위로 비의도적으로 끌리는 상태이다. 따라서 voluntarily가 아니라 involuntarily가 맞다.
Ⓑ Draught(Draft)는 수면에서 선체의 가장 낮은 지점까지의 수직 깊이이다. 수면에서 선박 구조물의 가장 높은 지점까지의 높이는 air draught이다.
Ⓒ List는 선박이 좌현 또는 우현으로 기울어진 상태이다.
Ⓓ Fairway speed는 항로에서 지켜야 하는 의무 속도이다.
Ⓔ Disabled는 손상이나 기능 저하로 항해를 계속할 수 없는 선박의 상태이다.
Ⓕ close up(to)는 자기 선박의 속력을 높여 앞선 선박과의 거리를 줄이는 것이다.
따라서 옳은 설명은 Ⓒ, Ⓓ, Ⓔ, Ⓕ의 4개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — '3개'가 틀렸다. 옳은 설명은 Ⓒ, Ⓓ, Ⓔ, Ⓕ이므로 올바른 개수는 4개이다.
② O — 옳은 설명이 Ⓒ, Ⓓ, Ⓔ, Ⓕ의 4개이므로 맞다.
③ X — '5개'가 틀렸다. Ⓐ의 voluntarily와 Ⓑ의 높이 정의가 잘못되었으므로 올바른 개수는 4개이다.
④ X — '6개'가 틀렸다. 여섯 설명이 모두 옳은 것이 아니며, Ⓐ와 Ⓑ를 제외한 4개만 옳다. 올바른 개수는 4개이다.

오답 포인트

Ⓐ는 voluntarily와 involuntarily를 바꾼 함정이고, Ⓑ는 draught와 air draught를 바꾼 함정이다. 두 문장의 핵심 단어만 바로잡으면 옳은 문장은 네 개로 확정된다.

다시 나오면 이렇게 판단

해사 용어 정의에서는 동작의 의도성, 측정의 시작점과 끝점, 진행 가능 여부를 먼저 확인한다. 각 설명을 개별적으로 O/X 판단한 뒤 O의 개수를 세면 개수형 선지의 혼동을 줄일 수 있다.

암기 포인트

Dragging은 involuntarily, draught는 수면 아래 깊이, air draught는 수면 위 높이이다.

NoteBase

문 13. 다음 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

The distance measured amidships from the water line to the main deck of the vessel is ( ).

① draft
② air draft
③ gunwale
④ freeboard

정답 4번

출제 포인트

선박 중앙부에서 수선(water line)부터 주갑판(main deck)까지의 수직거리를 뜻하는 해사 용어를 묻는 문제이다.

핵심 개념

freeboard는 수선에서 주갑판까지의 수직거리인 건현이다. draft는 수선에서 선박의 가장 낮은 부분까지 잠긴 깊이인 흘수이고, air draft는 수선에서 선박의 가장 높은 부분까지의 높이이다. gunwale은 선측의 위쪽 가장자리인 현연을 뜻하며 거리의 명칭이 아니다.

선지별 해설

① X — draft는 수선 아래로 선박이 잠긴 깊이인 흘수이므로, 수선에서 주갑판까지의 거리를 뜻하지 않는다. 틀린 표현 draft는 이 문장에서는 freeboard로 고쳐야 한다.
② X — air draft는 수선에서 선박의 가장 높은 부분까지의 높이이므로 주갑판까지의 거리와 다르다. 틀린 표현 air draft는 freeboard로 고쳐야 한다.
③ X — gunwale은 선측의 위쪽 가장자리인 현연이라는 구조물 명칭이지, 수선에서 갑판까지 측정한 거리가 아니다. 틀린 표현 gunwale은 freeboard로 고쳐야 한다.
④ O — freeboard는 선박 중앙부에서 수선부터 주갑판까지 잰 수직거리인 건현이므로 빈칸에 알맞다.

오답 포인트

draft와 freeboard가 모두 수선을 기준으로 하는 수직거리라는 점이 함정이다. draft는 수선 아래의 잠긴 깊이이고, freeboard는 수선 위의 갑판까지 높이이다.

다시 나오면 이렇게 판단

수선 아래의 깊이는 draft, 수선에서 갑판까지는 freeboard, 수선에서 선박 최고점까지는 air draft로 구분한다. 거리 자체가 아니라 선측의 위쪽 가장자리를 가리키면 gunwale이다.

NoteBase

암기 포인트

수선 아래는 draft, 수선 위 갑판까지는 freeboard, 최고점까지는 air draft이다.

NoteBase

문 14. 「Standard Marine Communication Phrases」상 빈 칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

"(____). Unknown vessel will overtake to the west of you."

① Instruction
② Intention
③ Information
④ Request

정답 3번

출제 포인트

이 문제는 IMO 표준해사통신영어(SMCP)의 메시지 표지어 중 사실·상황의 전달을 나타내는 표현을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Information은 관찰된 사실이나 상황, 특히 항해·교통 정보를 전달하는 표지어이다.
Instruction은 권한 있는 발신자가 규정에 근거하여 상대방의 행동에 영향을 주는 지시를 나타낸다.
Intention은 발신 선박이 곧 취하려는 항해 행동을 알리는 표지어이다.
Request는 자기 선박과 관련하여 상대방에게 조치·제공·허가 등을 요청하는 표지어이다.

선지별 해설

① X — Instruction은 권한 있는 발신자가 상대방에게 따르도록 하는 지시에 붙인다. 이 문장은 상대방에게 행동을 지시하지 않고 다른 선박의 추월 상황을 알려 주므로, 올바르게는 Information이다.
② X — Intention은 발신 선박 자신이 곧 취할 항해 행동을 알릴 때 사용한다. 이 문장은 발신자의 행동이 아니라 미상 선박의 추월 예정 사실을 전달하므로, 올바르게는 Information이다.
③ O — Information은 관찰된 사실이나 교통 상황을 알릴 때 사용한다. '미상 선박이 당신의 서쪽으로 추월할 것이다'는 다른 선박의 교통 상황에 관한 정보이므로 적절하다.
④ X — Request는 상대방에게 조치, 물품, 예선 또는 허가 등을 요구할 때 사용한다. 이 문장에는 상대방에게 요구하는 행동이 없고 교통 상황만 전달하므로, 올바르게는 Information이다.

오답 포인트

문장에 미래 표현 will이 있어 Intention으로 오인하기 쉽다. 그러나 Intention은 발신 선박 자신의 예정 행동에만 붙으며, 제3자인 unknown vessel의 예정 움직임을 알려 주는 문장은 Information이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

메시지의 기능과 행동 주체를 함께 본다. 사실·상황 전달이면 Information, 상대방을 따르게 하는 지시이면 Instruction, 발신 선박 자신의 예정 행동이면 Intention, 상대방에게 조치를 요구하면 Request로 판단한다.

암기 포인트

Information은 사실 전달, Instruction은 상대방 지시, Intention은 내 배의 예정 행동, Request는 상대방에게 하는 요청이다.

NoteBase

문 15. 「Standard Marine Communication Phrases」상의 표현으로 가장 옳지 않은 것은?

① 1번 연료유 탱크에 연료유 50 톤을 적재하였다.
Commenced 50 ton of F.O. in NO.1 F.O. tank.

② 우현 묘쇄 4 샤클로 묘박함.
Brought up anchor with 4 shackles of stb'd cable on the water.

③ 거친 파도와 낮고 방향이 일정치 않은 너울을 받아 쉽게 피칭을 함.
Vessel pitching easily in rough sea and low confused swells.

④ 북쪽방향의 어선군을 보았다.
Sighted a number of fishing boats to northward.

정답 1번

출제 포인트

항해일지식 해사영어에서 동사가 나타내는 작업 단계와 수량 표현이 한국어 원문의 뜻에 맞는지를 묻는 문제이다.

핵심 개념

commence는 작업의 시작을 나타내므로 뒤에 fueling·loading 같은 작업명이나 동명사가 와야 한다. 이미 적재한 양을 기록할 때에는 loaded, took in, received 등 완료된 적재를 나타내는 동사와 복수형 tons를 사용한다. brought up은 투묘 후 닻이 해저에 걸려 선박이 정박한 상태가 되었음을, sighted는 항해 중 대상을 발견했음을 나타낸다.

선지별 해설

① X — 'Commenced 50 ton of F.O.'는 commence 뒤에 작업명이 없이 수량을 바로 둔 점이 잘못되었고, 50 뒤의 ton도 복수형이어야 한다. 한국어 원문처럼 적재를 마친 사실은 'Loaded 50 tons of F.O. into No. 1 F.O. tank.'로 고친다. 작업 시작을 기록하려면 'Commenced fueling in No. 1 F.O. tank.'처럼 쓴다.
② O — brought up은 닻이 해저에 걸려 묘박 상태가 된 것을 나타내며, 4 shackles와 stb'd cable은 각각 묘쇄의 길이와 우현 묘쇄를 나타내므로 원문의 핵심 정보와 일치한다.
③ O — pitching easily는 쉽게 피칭하는 상태, rough sea는 거친 파도, low confused swells는 낮고 방향이 일정하지 않은 너울을 나타내므로 원문과 대응한다.
④ O — sighted는 '보았다·발견하였다', a number of fishing boats는 어선군, to northward는 북쪽 방향을 나타내므로 원문의 의미와 일치한다.

NoteBase

오답 포인트

1번은 연료유와 탱크라는 핵심 명사가 있어 자연스러워 보이지만, commenced는 '적재하였다'라는 완료 사실이 아니라 '적재를 시작하였다'라는 작업 개시를 나타낸다. 또한 50 ton의 단복수 오류도 함께 확인해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

해사영어 기록문은 먼저 동사가 작업의 시작·완료·발견·정박 중 어느 단계를 나타내는지 확인하고, 이어 수량의 단복수와 방향·설비 정보가 원문과 일치하는지 판단한다.

암기 포인트

작업 시작은 commenced fueling, 적재 완료는 loaded 또는 received 50 tons로 구분한다.

NoteBase

문 16. 다음은 VHF 통신기 운용 중 규율(Discipline)에 대한 내용이다. 옳은 것은 모두 몇 개인가?

VHF equipment should be used correctly and in accordance with the radio regulations. The following in particular should be avoided:
Ⓐ calling on channel 16 for purposes other than distress, urgency and very brief safety communications when another calling channel is available.
Ⓑ communications related to safety and navigation on port operation channels.
Ⓒ non-essential transmissions, e.g. needless and superfluous signals and correspondence.
Ⓓ transmitting with correct identification.

① 4개
② 3개
③ 2개
④ 1개

정답 3번

출제 포인트

VHF 통신에서 피해야 할 행위를 문장의 긍정·부정 표현까지 정확히 구별하여 옳은 항목의 수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

VHF 통신 규율은 조난·긴급·안전 통신을 위한 채널을 불필요하게 점유하지 않고, 항만 운용 채널의 용도를 지키며, 불필요한 송신을 삼가고, 정확한 식별 정보를 사용하게 하는 원칙이다.
Ⓐ는 피해야 할 행위이다. 다른 호출 채널을 이용할 수 있는데도 조난·긴급 및 매우 짧은 안전 통신 이외의 목적으로 채널 16에서 호출하면 안 된다.
Ⓑ는 피해야 할 행위가 아니다. 항만 운용 채널에서 피해야 하는 것은 안전 및 항해와 관련되지 않은 통신이다. 따라서 related가 아니라 not related가 되어야 한다.
Ⓒ는 피해야 할 행위이다. 불필요하고 쓸데없는 신호나 교신과 같은 비필수 송신은 삼가야 한다.
Ⓓ는 피해야 할 행위가 아니다. 정확한 식별 정보를 사용한 송신은 올바른 운용이다. 피해야 하는 것은 without correct identification, 즉 정확한 식별 없이 송신하는 행위이다.
따라서 옳은 항목은 Ⓐ, Ⓒ의 2개이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — 옳은 항목은 4개가 아니라 Ⓐ, Ⓒ의 2개이다. 올바르게는 '2개'이다.
② X — 옳은 항목은 3개가 아니라 2개이다. 올바르게는 '2개'이다.
③ O — Ⓐ와 Ⓒ만 옳으므로 옳은 항목은 2개이다.
④ X — 옳은 항목은 1개가 아니라 2개이다. 올바르게는 '2개'이다.

오답 포인트

Ⓑ의 related와 Ⓓ의 with가 함정이다. 원래 피해야 할 대상은 '안전 및 항해와 관련되지 않은 통신'과 '정확한 식별 없이 하는 송신'인데, 두 문장은 부정 표현을 빠뜨려 오히려 정상적인 통신을 피해야 하는 것처럼 바꾸었다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 각 항목을 '피해야 하는 행위'로 읽고, 채널 용도 위반·비필수 송신·식별 누락에 해당하는지 확인한다. 특히 related/not related와 with/without처럼 의미를 뒤집는 짧은 표현을 확인한 뒤 옳은 항목의 수를 센다.

암기 포인트

VHF 규율의 핵심은 채널 16의 목적 준수, 항만 운용 채널의 안전·항해 용도 준수, 비필수 송신 금지, 정확한 식별이다.

NoteBase

문 17. 「Standard Marine Communication Phrases」상 각각의 빈 칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

Two-way route : A route within defined limits inside which two-way traffic is established, aimed at ( ) of ships through waters where navigation is difficult or dangerous.
( ) : A route which has been specially examined to ensure so far as possible that it is free of dangers and along which ships are advised to navigate.

① providing safe passage, Recommended track
② providing fast passage, Precautionary area
③ providing safe passage, Precautionary area
④ providing fast passage, Recommended track

정답 1번

출제 포인트

Two-way route의 목적을 나타내는 표현과 Recommended track의 정의를 정확히 연결하는 문제이다.

핵심 개념

Two-way route는 정해진 범위 안에서 양방향 통항이 이루어지도록 설정한 항로이며, 항해가 어렵거나 위험한 수역에서 선박의 안전한 통항(providing safe passage)을 목적으로 한다.
Recommended track은 가능한 한 위험 요소가 없도록 특별히 조사되어 선박이 그 항로를 따라 항해하도록 권고되는 항로이다.
따라서 첫째 빈칸은 providing safe passage, 둘째 빈칸은 Recommended track이다.

선지별 해설

① O — Two-way route의 목적은 providing safe passage이고, 둘째 문장은 Recommended track의 정의이므로 두 표현이 모두 맞는다.
② X — providing fast passage와 Precautionary area가 모두 틀린 표현이다. 올바르게는 providing safe passage, Recommended track이다.
③ X — providing safe passage는 맞지만 Precautionary area가 틀렸다. 둘째 빈칸은 특별히 조사된 뒤 그 항로를 따라 항해하도록 권고하는 Recommended track이다.
④ X — Recommended track은 맞지만 providing fast passage가 틀렸다. Two-way route는 빠른 통항이 아니라 위험 수역에서의 안전한 통항, 즉 providing safe passage를 목적으로 한다.

NoteBase

오답 포인트

safe와 fast의 철자가 비슷하고, Precautionary area도 안전과 관련된 용어처럼 보여 혼동하기 쉽다. 그러나 첫 문장의 difficult or dangerous는 속도가 아니라 안전을 가리키고, 둘째 문장의 specially examined와 advised to navigate는 Recommended track을 특정한다.

다시 나오면 이렇게 판단

목적을 묻는 첫 정의에서는 difficult or dangerous와 연결되는 safe passage를 고른다. 항로가 특별히 조사되었고 그 항로를 따라 항해하도록 권고된다는 정의에서는 Recommended track을 고른다.

암기 포인트

Two-way route는 safe passage, specially examined와 advised to navigate는 Recommended track이다.

NoteBase

문 18. 다음 괄호 안에 들어갈 단어가 가장 적절한 것으로 짝지어진 것은?

· I am in danger of (Ⓐ).
→ 본선은 전복의 위험이 있습니다.
· What is your (Ⓑ)?
→ 귀선의 식별번호는 무엇입니까?
· From what direction are you (Ⓒ)?
→ 귀선은 어느 방향에서 접근중인가?
· What was your (Ⓓ)?
→ 귀선의 최후 기항지는 어디인가?

① Ⓐ: sinking, Ⓑ: MMSI, Ⓒ: approaching, Ⓓ: port of destination
② Ⓐ: capsizing, Ⓑ: MMSI, Ⓒ: approaching, Ⓓ: last port of call
③ Ⓐ: sinking, Ⓑ: call sign, Ⓒ: Ⓒproceeding, Ⓓ: port of destination
④ Ⓐ: capsizing, Ⓑ: call sign, Ⓒ: approaching, Ⓓ: last port of call

정답 2번

출제 포인트

한국어 뜻에 맞는 해사영어 표현을 구별하는 문제이다. 전복은 capsizing, 선박식별번호는 MMSI, 접근 중은 approaching, 최후 기항지는 last port of call에 대응한다.

핵심 개념

capsizing은 선박이 뒤집히는 전복이고, sinking은 선박이 물속으로 가라앉는 침몰이다.
MMSI(Maritime Mobile Service Identity)는 해상이동업무 식별번호이고, call sign은 무선 통신에서 선박국 등을 식별하는 호출부호이다.
approaching은 어떤 방향에서 가까이 다가오는 것이고, proceeding은 특정 방향이나 목적지를 향해 항해·진행하는 것이다.
last port of call은 직전에 들른 최후 기항지이고, port of destination은 앞으로 도착할 목적항이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
Ⓐ의 sinking과 Ⓓ의 port of destination이 틀렸다. 전복은 capsizing이고 최후 기항지는 last port of call이다.

② O
Ⓐ capsizing은 전복, Ⓑ MMSI는 선박식별번호, Ⓒ approaching은 접근 중, Ⓓ last port of call은 최후 기항지를 각각 정확히 나타낸다.

③ X
Ⓐ의 sinking, Ⓑ의 call sign, Ⓒ의 proceeding, Ⓓ의 port of destination이 모두 뜻과 맞지 않는다. 올바르게는 차례로 capsizing, MMSI, approaching, last port of call이다.

④ X
Ⓑ의 call sign이 틀렸다. 식별번호는 MMSI이고 call sign은 호출부호이다. 나머지 capsizing, approaching, last port of call은 제시된 한국어 뜻과 맞는다.

오답 포인트

전복과 침몰, 식별번호와 호출부호, 최후 기항지와 목적항을 비슷한 말로 혼동하기 쉽다. 특히 last는 이미 들른 항구를 가리키고 destination은 앞으로 향하는 항구를 가리킨다는 시점 차이가 핵심이다.

다시 나오면 이렇게 판단

한국어 핵심어를 먼저 일대일로 대응한다. 전복은 capsizing, 번호는 MMSI, 접근은 approaching, 최후 기항지는 last port of call로 판단한 뒤 네 칸이 모두 일치하는 선지를 고른다.

암기 포인트

전복-capsizing, 식별번호-MMSI, 접근-approaching, 최후 기항지-last port of call이다.

NoteBase

문 19. 아래에 열거된 선내 표준 조타명령 중 의미가 가장 옳지 않은 것은?

① Steady : Steer a steady course on the compass heading indicated at the time of the order.

② Hard-a-port : Rudder to be held fully over to port.

③ Meet her : Check the swing of the vessel's head in a turn.

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

정답 1번

출제 포인트

선내 표준 조타명령에서 Steady와 Steady as she goes의 의미를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

Steady는 선수가 선회하는 움직임을 가능한 한 빨리 줄이라는 명령이다. Steady as she goes는 명령이 내려진 순간의 나침반 침로를 유지하여 안정적으로 조타하라는 명령이다.

선지별 해설

① X — Steady를 '명령 당시 지시된 나침반 침로로 안정된 항로를 유지한다'고 풀이한 부분이 틀렸다. 이 설명은 Steady as she goes의 의미이고, Steady는 선박 선수의 선회 움직임을 가능한 한 빨리 줄이라는 뜻이다.
② O — Hard-a-port는 타를 좌현 쪽으로 완전히 돌린 상태로 유지하라는 뜻이다.
③ O — Meet her는 선회 중인 선박 선수의 회두, 즉 선회 움직임을 억제하라는 뜻이다.
④ O — Midships는 타를 선수미선 방향의 중앙 위치에 두라는 뜻이다.

오답 포인트

①의 정의 자체는 표준 조타명령의 올바른 설명이지만, 명령어가 Steady가 아니라 Steady as she goes여야 한다. 비슷한 두 표현의 정의를 바꾸어 놓은 것이 함정이다.

다시 나오면 이렇게 판단

swing을 줄이는 동작이면 Steady, 명령 순간의 compass heading을 계속 유지하는 동작이면 Steady as she goes로 구별한다.

암기 포인트

Steady는 선회 억제, Steady as she goes는 현재 침로 유지이다.

NoteBase

문 20. 다음 중 아래의 상황을 가장 잘 표현한 것은?

When ship A is coming up with ship B from a direction more than two points 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 and B are crossing each other

② ship A and B are meeting on reciprocal courses

③ ship A is overtaking ship B

④ ship A is followed by ship B

정답 3번

출제 포인트

이 문제는 선박 A가 선박 B의 정횡 뒤쪽에서 접근하고, 야간에 B의 선미등만 보이는 상황을 나타내는 영어 표현을 묻는다.

핵심 개념

overtake는 뒤에서 따라잡아 추월하는 것을 뜻한다. A가 B의 정횡보다 두 포인트를 넘게 뒤쪽인 방향에서 접근하고 A에서 B의 선미등만 보인다는 것은 A가 B를 추월하는 상황이다.
crossing은 두 선박의 진로가 교차하는 상황이고, meeting on reciprocal courses는 서로 반대 방향의 진로에서 마주 오는 상황이다. follow는 단순히 뒤따르는 관계를 나타낸다.

선지별 해설

① X — ship A and B are crossing each other는 A와 B가 서로의 진로를 가로질러 교차한다는 뜻이다. 틀린 표현은 crossing each other이며, 제시된 상황은 ship A is overtaking ship B로 표현한다.
② X — ship A and B are meeting on reciprocal courses는 A와 B가 서로 반대 방향의 진로에서 마주 오는 상황을 뜻한다. 틀린 표현은 meeting on reciprocal courses이며, 제시된 상황은 ship A is overtaking ship B로 표현한다.
③ O — ship A is overtaking ship B는 A가 B의 뒤쪽에서 접근하여 B를 추월하고 있다는 뜻이다. B의 선미등만 보인다는 단서와 정확히 일치한다.
④ X — ship A is followed by ship B는 수동태이므로 'A가 B의 뒤를 따른다'가 아니라 'A가 B에게 뒤따라오게 된다', 즉 B가 A를 뒤따른다는 뜻이다. 틀린 부분은 주체와 대상의 관계가 반대라는 점이며, 올바른 표현은 ship A is overtaking ship B이다.

NoteBase

오답 포인트

④의 is followed by를 'A가 B를 따라간다'로 잘못 해석하기 쉽다. by 뒤의 ship B가 동작의 주체이므로 이 문장은 B가 A를 뒤따른다는 뜻이다. 또한 단순한 follow가 아니라 뒤쪽에서 따라잡는 상황이라는 점에서 overtake가 핵심이다.

다시 나오면 이렇게 판단

상대 선박의 정횡 뒤쪽에서 접근하고 선미등만 보인다는 단서가 나오면 접근하는 선박이 상대 선박을 overtaking하는 상황으로 판단한다. reciprocal courses는 마주 보는 진로, crossing은 교차 진로로 구분한다.

암기 포인트

뒤에서 접근하고 선미등만 보이면 overtaking이다.

NoteBase