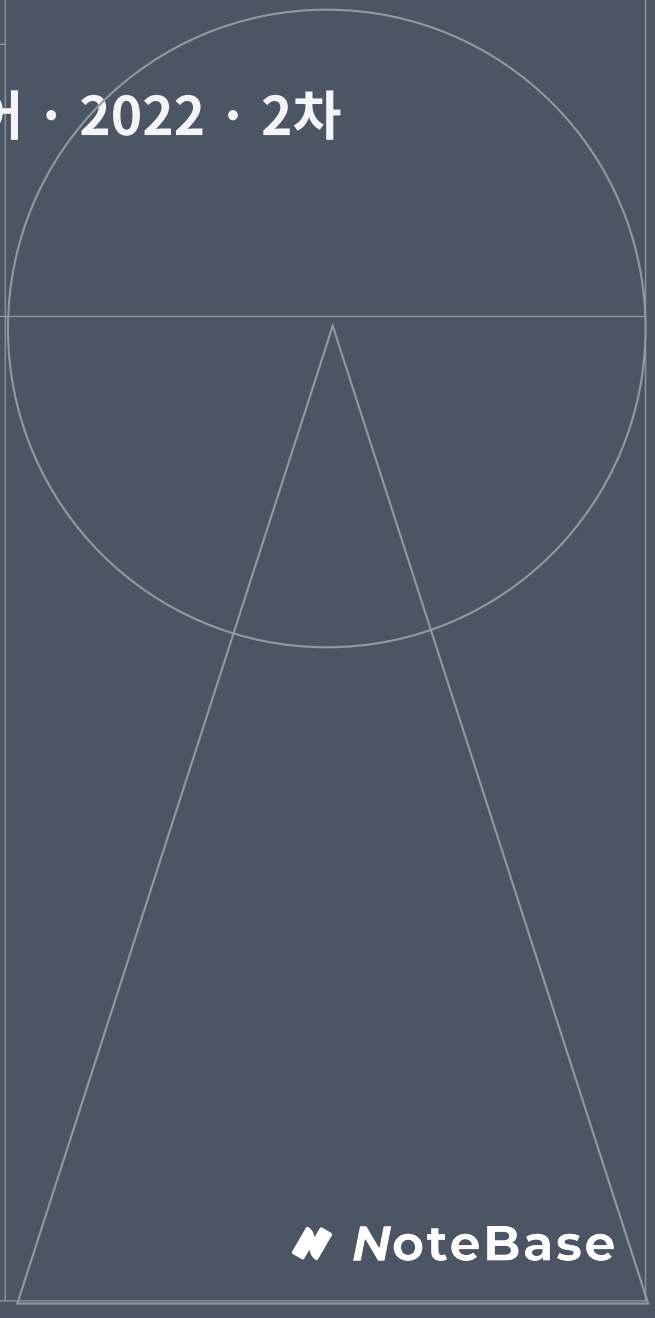
기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2022 · 2차



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2022 · 2차

공무원/해경/순경 · 해사영어 · 2022 · 2차

문 1. 다음은 「COLREG(International Regulations for Preventing Collision at Sea)」의 일부 내용이다. 빈칸에 들어갈 말로 가장 옳은 것은?

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

① avoid of collision

② safe speed

③ a safe distance

④ the port side

정답 3번

쟁점

이 문제는 COLREG 제8규칙의 충돌 회피 동작이 확보해야 할 통과 조건을 묻는 문제이다. 핵심은 충돌 회피 동작의 결과가 다른 선박과 안전한 거리로 통과하는 것이어야 한다는 점이다.

용어 풀이

safe distance는 두 선박이 충돌 위험 없이 안전하게 지나갈 수 있는 거리를 뜻한다.

핵심 구분

COLREG 제8규칙 (d)는 충돌을 피하기 위한 동작이 다른 선박과 'at a safe distance'로 통과하는 결과를 가져와야 한다고 정한다. 또한 상대 선박이 완전히 지나가 안전하게 벗어날 때까지 그 동작의 효과를 주의 깊게 확인해야 한다. 따라서 빈칸에는 a safe distance가 들어간다.

NoteBase

선지별 해설

① X — avoid of collision은 이 문장의 빈칸에 들어갈 수 없는 잘못된 표현이며, ‘passing at avoid of collision’은 문법과 의미가 모두 성립하지 않는다. 틀린 표현: avoid of collision → 올바른 표현: a safe distance
② X — safe speed는 선박이 항해할 때 유지해야 하는 안전 속도를 가리키는 별도의 개념이며, 제시된 제8규칙 (d)의 통과 결과가 아니다. 틀린 표현: safe speed → 올바른 표현: a safe distance
③ O — ‘passing at a safe distance’는 다른 선박과 안전한 거리를 두고 통과한다는 뜻으로, COLREG 제8규칙 (d)의 문구와 정확히 일치한다.
④ X — the port side는 좌현을 뜻하지만, 이 조항은 반드시 좌현으로 통과하라고 정하는 것이 아니라 안전한 통과 거리를 확보하도록 정한다. 틀린 표현: the port side → 올바른 표현: a safe distance

오답 포인트

②의 safe speed는 COLREG에 실제로 등장하는 용어이므로 혼동하기 쉽다. 그러나 빈칸 뒤 문장은 회피 동작의 효과를 계속 확인하라고 하므로, 속도 자체가 아니라 회피 동작으로 확보되는 안전한 통과 거리인 a safe distance가 핵심이다.

다시 나오면 이렇게 판단

‘result in passing at’이라는 연결 표현이 보이면 뒤에는 통과의 방향이나 속도가 아니라 충돌 회피 결과로 확보해야 하는 거리인 a safe distance가 이어지는지를 판단한다.

암기 포인트

Rule 8: avoid collision → pass at a safe distance → check until finally past and clear이다.

NoteBase

문 2. 다음 중 「COLREG(International Regulations for Preventing Collision at Sea)」상 아래 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

A vessel shall so far as practicable avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross on a heading as nearly as practicable at ( ) angles to the general direction of traffic flow.

① small
② right
③ large
④ acute

정답 2번

쟁점

이 문제는 COLREG Rule 10의 통항분리방식에서 선박이 교통로를 횡단할 때 취해야 하는 각도를 묻는다. 핵심은 교통 흐름의 일반 방향에 대해 가능한 한 직각으로 횡단한다는 문언을 아는 것이다.

용어 풀이

traffic lane은 선박의 통항 방향을 나누어 정해 놓은 교통로이다. right angles는 직각, 즉 90도 각도를 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 10(c)에 따르면 선박은 가능한 한 교통로 횡단을 피해야 하지만, 횡단할 수밖에 없다면 교통 흐름의 일반 방향에 대해 가능한 한 직각에 가까운 선수방향으로 횡단해야 한다. 이는 횡단 의도를 다른 선박이 분명히 알 수 있게 하고 교통로 안에 머무는 시간을 줄이기 위한 것이다. 반면 교통로의 옆쪽에서 합류하거나 이탈할 때에는 가능한 한 작은 각도로 움직인다는 규정과 구별된다.

NoteBase

선지별 해설

① X
small은 작은 각도를 뜻하므로 교통로를 횡단할 때의 Rule 10(c) 문언과 맞지 않는다. small angle은 교통로의 옆쪽에서 합류하거나 이탈할 때와 관련된 표현이다.
틀린 표현: small angles
올바른 표현: right angles

② O
right는 정답이다. 빈칸에 right를 넣으면 '교통 흐름의 일반 방향에 대해 가능한 한 직각으로 횡단한다'는 Rule 10(c)의 문언이 완성된다.

③ X
large는 큰 각도를 뜻할 뿐, 횡단 각도를 정한 Rule 10(c)의 정확한 표현이 아니다.
틀린 표현: large angles
올바른 표현: right angles

④ X
acute는 예각을 뜻하므로 직각 횡단 원칙과 맞지 않는다. 예각으로 횡단하면 교통로 안에서 이동하는 거리가 길어질 수 있다.
틀린 표현: acute angles
올바른 표현: right angles

오답 포인트

①의 small은 교통로의 옆쪽에서 합류하거나 이탈할 때 적용되는 '가능한 한 작은 각도'와 혼동하게 만든다. 횡단은 right angle, 옆쪽 합류·이탈은 small angle로 구분한다.

다시 나오면 이렇게 판단

cross traffic lanes가 보이면 right angles를 연결한다. join or leave a traffic lane from either side가 보이면 small angle을 연결한다.

암기 포인트

교통로 횡단은 직각(right), 옆쪽 합류·이탈은 작은 각도(small)이다.

NoteBase

문 3. 다음 「UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea)」에서 통과통항(transit passage) 중인 선박의 의무로 가장 옳지 않은 것은?

① foreign ship, including marine scientific research and hydrographic survey ships, shall be carry out any research or survey activities.

② refrain from any activities other than those incident to their normal modes of continuous and expeditious transit unless rendered necessary by force majeure or by distress

③ comply with generally accepted international regulations, procedures and practices for safety at sea, including the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

④ comply with generally accepted international regulations, procedures and practices for the prevention, reduction and control of pollution from ships.

정답 1번

쟁점

이 문제는 UNCLOS상 통과통항 중인 선박의 의무에 관한 문제이다. 핵심은 통과에 부수되는 정상적 활동과 사전 허가가 필요한 조사 활동을 구별하는 것이다.

용어 풀이

통과통항(transit passage)은 국제항행에 이용되는 해협을 계속적이고 신속하게 통과하기 위한 항행·상공비행의 자유를 행사하는 것이다.
force majeure는 불가항력, distress는 조난을 뜻한다.

핵심 구분

UNCLOS 제39조에 따라 통과통항 중인 선박은 계속적이고 신속한 통과의 통상적 방식에 부수되지 않는 활동을 삼가고, 해상안전 및 선박오염 방지에 관한 일반적으로 수락된 국제 규칙·절차·관행을 준수하여야 한다. 다만 불가항력이나 조난 때문에 필요한 활동은 예외이다.
UNCLOS 제40조에 따라 외국 선박은 해협연안국의 사전 허가 없이 연구 또는 측량 활동을 할 수 없다. 따라서 조사선이라는 이유만으로 조사 활동이 허용되는 것은 아니다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- UNCLOS 제40조는 통과통항 중인 외국 선박이 해협연안국의 사전 허가 없이 연구 또는 측량 활동을 할 수 없다고 규정한다. 선지는 오히려 그러한 활동을 수행하여야 한다는 취지이고, 'shall be carry out'이라는 문법도 성립하지 않는다.
- 틀린 표현: foreign ship ... shall be carry out any research or survey activities.
- 올바른 표현: During transit passage, foreign ships, including marine scientific research and hydrographic survey ships, may not carry out any research or survey activities without the prior authorization of the States bordering straits.

② O
- UNCLOS 제39조 제1항 (c)의 내용이다. 통과통항 중에는 계속적이고 신속한 통과의 통상적 방식에 부수되지 않는 활동을 삼가야 하며, 불가항력이나 조난으로 필요한 경우만 예외가 된다.

③ O
- UNCLOS 제39조 제2항 (a)의 내용이다. 선박은 국제해상충돌예방규칙을 포함하여 해상안전에 관한 일반적으로 수락된 국제 규칙·절차·관행을 준수하여야 한다.

④ O
- UNCLOS 제39조 제2항 (b)의 내용이다. 선박은 선박으로 인한 오염의 방지·경감·통제에 관한 일반적으로 수락된 국제 규칙·절차·관행을 준수하여야 한다.

오답 포인트

①의 조사선이라는 표현 때문에 조사 활동이 당연히 허용된다고 오해하기 쉽다. 그러나 통과통항은 통과를 위한 권리이며, 연구·측량은 해협연안국의 사전 허가가 있어야 한다. 또한 'shall be carry out'은 'shall carry out' 또는 'shall be carried out'과도 맞지 않는 잘못된 동사 구조이다.

다시 나오면 이렇게 판단

통과통항 선박의 의무는 '신속한 통과, 통과 외 활동의 자제, 해상안전 준수, 오염 방지 준수'로 판단한다.
연구·측량이 나오면 해협연안국의 사전 허가 유무를 확인한다.

암기 포인트

통과통항은 통과를 위한 권리이고, 연구·측량은 연안국의 사전 허가가 필요하다.

NoteBase

문 4. 다음 중 「UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea」상 무해 통항(Innocent passage) 조항에서 외국선박이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 활동으로 규정한 것이 아닌 것은 모두 몇 개인가?

㉠ any threat or use of force against the sovereignty, territorial intergrity or political independence of the coastal State.
㉡ any exercise or practice with weapons of any kind
㉢ any act of 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
㉤ any act of negligent pollution contrary to this Convention
㉥ the carrying out of research or survey activities

① 없음
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 2번

쟁점

이 문제는 UNCLOS 제19조 제2항이 외국선박의 통항을 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 것으로 보는 활동을 구별하는 문제이다. 핵심은 오염행위가 열거 활동에 해당하려면 고의적이고 중대한 오염이어야 한다는 점이다.

용어 풀이

무해 통항은 외국선박이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치지 않는 범위에서 영해를 통항하는 것을 말한다.

핵심 구분

UNCLOS 제19조 제2항은 무력의 위협 또는 행사, 모든 종류의 무기를 사용한 훈련이나 연습, 연안국의 방위·안전에 해를 끼치는 정보 수집 및 선전, 연구·측량 활동 등을 유해한 활동으로 열거한다. 오염은 단순한 과실 오염이 아니라 협약에 위배되는 고의적이고 중대한 오염이어야 한다. 따라서 ㉠, ㉡, ㉢, ㉣, ㉥은 열거된 활동이고 ㉤만 열거된 활동이 아니다.

NoteBase

선지별 해설

① X
- 해당하지 않는 것은 ㉤ 1개이므로 '없음'은 틀리다.
- 틀린 표현: 없음
- 올바른 표현: 1개

② O
- ㉤의 'negligent pollution'만 협약의 문구와 다르므로 해당하지 않는 것은 1개이다. 협약은 'wilful and serious pollution', 즉 고의적이고 중대한 오염을 규정한다.

③ X
- ㉠~㉣과 ㉥은 모두 UNCLOS 제19조 제2항에 열거되어 있으므로 해당하지 않는 활동은 2개가 아니라 1개이다.
- 틀린 표현: 2개
- 올바른 표현: 1개

④ X
- 열거된 활동이 아닌 것은 ㉤ 하나뿐이므로 3개라는 계산은 틀리다.
- 틀린 표현: 3개
- 올바른 표현: 1개

오답 포인트

㉤의 'negligent'를 오염행위 일반으로 넓게 읽는 것이 함정이다. 제19조 제2항의 정확한 요건은 'wilful and serious'이므로 과실 오염은 이 문구에 해당하지 않는다.

다시 나오면 이렇게 판단

UNCLOS 무해 통항의 유해 활동을 묻는 문항에서는 각 항목의 핵심 수식어까지 대조한다. 특히 오염행위는 '고의적이고 중대한'이라는 두 요건이 모두 있는지 확인한 뒤 불일치 항목의 수를 센다.

암기 포인트

UNCLOS 제19조의 오염은 negligent가 아니라 wilful and serious이다.

NoteBase

문 5. 다음은 「COLREG(International Regulations for Preventing Collision at Sea)」의 일부 내용이다. 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

a) When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own (㉠) shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.
b) Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take (㉡) action to keep well clear.

① ㉠: port side, ㉡: safe and properly
② ㉠: port side, ㉡: early and substantial
③ ㉠: starboard side, ㉡: safe and properly
④ ㉠: starboard side, ㉡: early and substantial

정답 4번

쟁점

이 문제는 횡단 상태에서 피항선이 되는 기준과 피항선이 취해야 할 동작을 규정한 COLREG Rule 15와 Rule 16의 문언에 관한 문제이다. 핵심은 상대선을 자선의 우현(starboard side)에 둔 선박이 피항선이 되며, 그 피항선은 조기에 충분히 큰 동작(early and substantial action)을 해야 한다는 점이다.

용어 풀이

starboard side는 선박의 우현, 즉 선수가 향하는 방향을 기준으로 오른쪽을 뜻한다. port side는 좌현, 즉 왼쪽을 뜻한다. early and substantial action은 다른 선박이 알아볼 수 있도록 충분히 일찍, 뚜렷하고 큰 폭으로 취하는 피항 동작을 뜻한다.

핵심 구분

COLREG Rule 15에 따르면 두 동력선이 충돌 위험이 있는 횡단 상태일 때 상대선을 자선의 starboard side에 둔 선박이 진로를 피해야 한다. Rule 16에 따르면 피항선은 가능한 한 early and substantial action을 취하여 상대선으로부터 충분히 떨어져야 한다. 따라서 ㉠은 starboard side, ㉡은 early and substantial이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
㉠과 ㉡이 모두 규정 문언과 다르다. 상대선을 자선의 우현에 둔 선박이 피항하므로 port side가 아니라 starboard side이고, 피항 동작은 safe and properly가 아니라 early and substantial이어야 한다.
틀린 표현: ㉠ port side, ㉡ safe and properly
올바른 표현: ㉠ starboard side, ㉡ early and substantial

② X
㉡ early and substantial은 맞지만, ㉠ port side가 틀리다. 횡단 상태에서는 상대선을 자선의 starboard side에 둔 선박이 피항선이다.
틀린 표현: ㉠ port side
올바른 표현: ㉠ starboard side

③ X
㉠ starboard side는 맞지만, ㉡ safe and properly가 틀리다. Rule 16의 정확한 표현은 take early and substantial action이다.
틀린 표현: ㉡ safe and properly
올바른 표현: ㉡ early and substantial

④ O
Rule 15의 starboard side와 Rule 16의 early and substantial이 모두 정확하게 연결된다.

오답 포인트

횡단 상태에서 상대선이 있는 쪽을 port side로 바꾸어 놓은 함정과, 자연스럽게 들리는 safe and properly를 실제 규정 문구로 착각하게 하는 함정이 함께 제시되었다. 피항선의 위치 기준은 starboard side이고 동작의 시기와 크기는 early and substantial이다.

다시 나오면 이렇게 판단

횡단 상태 문항에서는 먼저 상대선이 자선의 어느 현에 있는지를 확인한다. 상대선이 우현에 있으면 자선이 피항선이고, 이어 피항선의 행동 문구는 early and substantial action to keep well clear로 연결한다.

암기 포인트

우현에 상대선이 보이면 내가 피항하며, 피항은 early and substantial이다.

NoteBase

문 6. 다음 「IAMSAR manual」상 Parallel Track(Sweep) Search에 대한 설명 중 가장 옳지 않은 것은?

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

② Usually used when a large search area must be divided into sub-areas for assignment to individual search facilities on-scene at the same time.

③ Search legs are parallel to each other and to the long sides of the subarea.

④ Searching speed is the maximum speed of the slowest searching vessel.

정답 1번

출제 포인트

Parallel Track(Sweep) Search의 적용 상황과 수색 구역 분담, 항적 방향, 수색 속도의 기준을 묻는 문제이다.

핵심 개념

Parallel Track(Sweep) Search는 생존자의 위치가 불확실하고 넓은 구역을 체계적으로 훑어야 할 때, 서로 평행한 수색 항적을 따라 탐색하는 방식이다. 여러 수색 세력이 동시에 참여하면 전체 구역을 하위 구역으로 나누어 배정하며, 각 하위 구역에서는 긴 변과 나란한 평행 항적을 사용한다.

선지별 해설

① X — 틀린 표현은 'survivor location is certain'이다. Parallel Track(Sweep) Search는 생존자의 위치가 불확실한 상태에서 넓은 구역을 수색할 때 사용한다. 따라서 'Used to search a large area when survivor location is uncertain.'으로 고쳐야 한다.
② O — 넓은 수색 구역을 하위 구역으로 나누고, 현장의 각 수색 세력에 동시에 배정하는 것은 이 수색 방식의 운용 방법에 해당한다.
③ O — 수색 항적(search legs)은 서로 평행하며, 하위 구역의 긴 변과도 평행하게 설정한다. 이렇게 해야 불필요한 선회를 줄이면서 구역을 규칙적으로 훑을 수 있다.
④ O — 여러 선박이 함께 평행 수색을 할 때의 수색 속도는 가장 느린 수색 선박이 낼 수 있는 최대 속도에 맞춘다. 그래야 수색 대형과 항적 간격을 유지할 수 있다.

오답 포인트

①의 함정은 'large area'라는 맞는 표현 뒤에 'location is certain'을 붙인 데 있다. Parallel Track(Sweep) Search의 핵심 적용 조건은 위치가 확실한 경우가 아니라 위치가 불확실한 넓은 구역이다.

다시 나오면 이렇게 판단

Parallel Track 관련 선지는 '넓은 구역·위치 불확실·평행 항적·긴 변과 평행·가장 느린 세력에 속도 일치'라는 기준으로 판단한다. 이 중 위치를 'certain'이라고 바꾸면 틀린 설명이다.

NoteBase

암기 포인트

Parallel Track은 넓고 위치가 불확실할 때 평행하게 훑으며, 속도는 가장 느린 수색 선박에 맞춘다.

NoteBase

문 7. 다음은 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」의 일부 내용이다. 빈칸에 들어갈 숫자의 합은 무엇인가?

The main steering gear shall be capable of putting the rudder over from 35° on one side to 35° on the other side with the ship at its deepest seagoing draught and running ahead at maximum ahead service speed and, under the same conditions, from ( )° on either side to ( )° on the other side in not more than ( ) seconds.

① 88

② 93

③ 98

④ 103

정답 2번

쟁점

이 문제는 SOLAS 제II-1장 제29규칙이 정한 주조타장치의 타각 전환 성능에 관한 문제이다. 핵심은 출발 타각, 도달 타각, 제한 시간을 정확히 구별하여 합산하는 것이다.

용어 풀이

main steering gear(주조타장치)는 선박의 통상적인 조타에 사용되는 주된 장치이다. deepest seagoing draught는 선박이 항해할 때의 최대 흘수를 뜻한다.

핵심 구분

SOLAS 제II-1장 제29규칙에 따르면 주조타장치는 최대 항해 흘수에서 최대 전진 항해 속도로 항해하는 동일한 조건 아래 어느 한쪽 35 °에서 반대쪽 30 °까지 28초 이내에 타를 움직일 수 있어야 한다. 따라서 빈칸은 35, 30, 28이고 그 합은 35 + 30 + 28 = 93이다.

선지별 해설

① X — 88은 세 빈칸의 합이 아니다. 틀린 표현: 88 → 올바른 표현: 35, 30, 28의 합인 93이다.
② O — 35 + 30 + 28 = 93이므로 빈칸에 들어갈 숫자의 합과 일치한다.
③ X — 98은 세 빈칸의 합이 아니다. 틀린 표현: 98 → 올바른 표현: 35, 30, 28의 합인 93이다.
④ X — 103은 세 빈칸의 합이 아니다. 틀린 표현: 103 → 올바른 표현: 35, 30, 28의 합인 93이다.

NoteBase

오답 포인트

첫 문장의 반대편 타각 35 °를 두 번째 성능 기준에도 그대로 넣으면 도달 타각 30 °를 놓치게 된다. 빈칸에는 어느 한쪽 35 °, 반대쪽 30 °, 28초가 들어간다.

다시 나오면 이렇게 판단

주조타장치의 전환 성능은 최대 항해 흘수·최대 전진 항해 속도에서 '35 °에서 반대쪽 30 °까지, 28초 이내'라는 세 수치를 먼저 확정한 뒤 문제에서 요구한 연산을 적용한다.

암기 포인트

주조타장치의 핵심 수치는 '35-30-28'이고, 합은 93이다.

NoteBase

문 8. 다음 중 「ISPS Code(International Code for the Security of Ships and of Port Facilities)」상 아래 내용에서 설명하는 보안등급으로 가장 옳은 것은?

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.

① Security level 1
② Security level 2
③ Security level 3
④ Security level 4

정답 2번

쟁점

이 문제는 ISPS Code상 보안등급별 위험 수준과 보호조치를 구별하는 문제이다. 핵심은 'heightened risk(고조된 위험)'와 'appropriate additional protective security measures(적절한 추가 보호조치)'가 보안등급 2를 뜻한다는 점이다.

용어 풀이

보안등급(security level)은 보안사건이 시도되거나 발생할 위험의 정도를 나타내는 등급이다.

핵심 구분

국제해사기구(IMO)가 제시한 ISPS Code Part A 2.1.9~2.1.11의 구분은 다음과 같다. 보안등급 1은 항상 유지하는 최소한의 적절한 보호조치, 보안등급 2는 보안사건의 위험이 고조된 동안 유지하는 적절한 추가 보호조치, 보안등급 3은 보안사건이 개연성이 높거나 임박한 때 제한된 기간 유지하는 구체적인 추가 보호조치이다.

선지별 해설

① X — Security level 1은 최소한의 적절한 보호조치를 항상 유지하는 통상 등급이다. 틀린 표현: 'Security level 1' → 올바른 표현: 'Security level 2'이다.
② O — 위험이 고조된 결과 일정 기간 적절한 추가 보호조치를 유지한다는 문장은 Security level 2의 정의와 일치한다.
③ X — Security level 3은 보안사건의 발생 가능성이 높거나 임박한 경우에 구체적인 추가 보호조치를 제한된 기간 유지하는 등급이다. 틀린 표현: 'Security level 3' → 제시문의 올바른 등급은 'Security level 2'이다.
④ X — ISPS Code의 보안등급은 1, 2, 3으로 구분되므로 Security level 4는 존재하지 않는다. 틀린 표현: 'Security level 4' → 올바른 등급 체계는 'Security level 1, 2, 3'이다.

NoteBase

오답 포인트

제시문의 ‘heightened risk’를 ‘probable or imminent’와 혼동하면 3번을 고르기 쉽다. 위험이 고조된 상태는 등급 2이고, 사건 발생의 개연성이 높거나 임박한 상태는 등급 3이다.

다시 나오면 이렇게 판단

minimum · at all times이면 등급 1, heightened risk · additional measures이면 등급 2, probable or imminent · further specific measures이면 등급 3으로 판단한다.

암기 포인트

1은 상시 최소, 2는 위험 고조 · 추가, 3은 발생 임박 · 구체적 추가이다.

NoteBase

문 9. 다음 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

She is said to have ( ) when her speed is sufficient for her rudder to take effect.

① headway
② steerageway
③ underway
④ advance

정답 2번

출제 포인트

선박이 타효를 얻을 만큼 충분한 속력을 가진 상태를 나타내는 해사영어 용어를 묻는 문제이다.

핵심 개념

steerageway는 선박의 키가 효과를 발휘하여 조종할 수 있을 만큼 수중을 통과하는 흐름이나 속력이 확보된 상태이다.
headway는 선박이 전진하는 움직임, underway는 정박·계류·좌초 상태가 아닌 상태, advance는 선회 중 원래 침로 방향으로 나아간 거리를 뜻한다.

선지별 해설

① X — headway는 선박이 앞쪽으로 나아가는 전진 운동을 뜻하므로, 타가 효력을 발휘할 만큼 충분한 속력이 있는 상태를 가리키지 않는다. 틀린 표현은 'headway'이며, 올바르게는 'steerageway'이다.
② O — steerageway는 타가 작용하여 선박의 침로를 조종할 수 있을 정도로 충분한 속력이 있는 상태이므로 문장의 정의와 정확히 일치한다.
③ X — underway는 선박이 닻을 내리고 있거나 육지에 고정 계류되어 있거나 좌초된 상태가 아닌 것을 뜻하며, 실제로 전진하거나 타효가 있는지까지 요구하지 않는다. 틀린 표현은 'underway'이며, 올바르게는 'steerageway'이다.
④ X — advance는 선회 시험에서 전타를 시작한 뒤 선수가 원침로에서 90도 변할 때까지 원침로 방향으로 나아간 거리를 뜻한다. 타효가 생긴 상태의 명칭이 아니다. 틀린 표현은 'advance'이며, 올바르게는 'steerageway'이다.

오답 포인트

① headway와 ③ underway도 선박의 움직임과 관련되어 혼동하기 쉽다. 그러나 문장의 결정적 단서는 'her rudder to take effect'이며, 타의 효력과 직접 연결되는 용어는 steerageway이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

문장에 rudder가 effective하다거나 rudder가 take effect한다는 표현이 나오면 steerageway를 선택한다. 단순한 전진은 headway, 정박·계류·좌초가 아닌 상태는 underway로 구분한다.

암기 포인트

steerageway는 ‘steer할 수 있는 way’, 즉 타효가 생기는 최소한의 진행 상태이다.

NoteBase

문 10. 다음은 「STCW(The International Convention on Standards of training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)」의 일부 내용이다. 빈칸에 들어갈 숫자의 합은 무엇인가?

All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or as a rating forming part of a watch shall be provided with a rest period of not less t ( ) han a minimum of ( ) hours of rest in any 24-hour period.
The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least ( ) hours in length, and the intervals between consecutive periods of rest shall not exceed ( ) hours.

① 24
② 26
③ 28
④ 30

정답 4번

쟁점

이 문제는 STCW Code section A-VIII/1이 정한 당직 종사자의 최소 휴식시간과 휴식 구간의 기준을 정확히 찾아 합산하는 문제이다.

용어 풀이

watch는 선박의 안전한 운항을 위하여 일정 시간 동안 담당자가 맡는 당직을 뜻한다. rating forming part of a watch는 당직의 일부를 담당하는 부원을 뜻한다.

핵심 구분

STCW Code section A-VIII/1에 따르면 해당 당직 종사자에게는 24시간 동안 최소 10시간의 휴식이 주어져야 한다. 휴식시간은 두 구간 이하로 나눌 수 있고, 그중 한 구간은 최소 6시간이어야 하며, 연속된 두 휴식 구간 사이의 간격은 14시간을 초과할 수 없다. 따라서 빈칸의 수는 차례로 10, 6, 14이고, 합은 $10 + 6 + 14 = 30$ 이다.

NoteBase

선지별 해설

① X
24는 세 빈칸의 합이 아니다. 24는 10과 14만 더해 최소 6시간인 휴식 구간 기준을 누락한 값이다.
틀린 표현: 24
올바른 표현: 30

② X
규정상 세 수는 10, 6, 14이므로 합계가 26이 되지 않는다.
틀린 표현: 26
올바른 표현: 30

③ X
규정상 세 수를 모두 더하면 10 + 6 + 14 = 30이므로 28은 틀리다.
틀린 표현: 28
올바른 표현: 30

④ O
최소 휴식 10시간, 한 휴식 구간의 최소 길이 6시간, 연속 휴식 구간 사이의 최대 간격 14시간을 합하면 30이다.

오답 포인트

지문의 24-hour period에 있는 24를 더하거나, 10과 14만 더해 6을 빠뜨리기 쉽다. 빈칸에 실제로 들어가는 수만 골라 10, 6, 14를 합산해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

STCW 휴식시간 문장에서는 먼저 각 수치의 역할을 구분한다. 24시간 중 최소 휴식은 10시간, 나눈 휴식 중 한 구간은 최소 6시간, 휴식 구간 사이 간격은 최대 14시간이다. 그다음 문제에서 요구한 연산만 적용한다.

암기 포인트

STCW 당직 휴식 기준은 '24시간 중 10시간 휴식, 한 구간 6시간 이상, 구간 사이 14시간 이하'이다.

NoteBase

문 11. 다음은 「SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)」의 일부 내용이다. 밑줄의 내용 중 가장 옳지 않은 것은?

Every crew member shall participate in at least one abandon ship drill and one fire drill ① every month.
The drills of the crew shall take place within 24h 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 ② previous month.
When a ship enters service for the first time, after modification of a major character or when a new crew is engaged, these drills be held ③ after sailing.
Each lifeboat shall be launched with its assigned operating crew aboard and manoeuvred in the water at least once every ④ three months during an abandon ship drill

① ①
② ②
③ ③
④ ④

정답 3번

쟁점

이 문제는 SOLAS 제III장 제19규칙의 비상훈련 실시 시기와 주기에 관한 문제이다. 핵심은 월별 훈련, 승무원 교체 시 24시간 이내 훈련, 출항 전 훈련, 구명정의 3개월 주기를 구별하는 것이다.

용어 풀이

abandon ship drill은 퇴선훈련이고, fire drill은 소방훈련이다. crew는 승무원, lifeboat는 구명정, before sailing은 출항 전이라는 뜻이다.

핵심 구분

SOLAS III/19.3.2에 따르면 각 승무원은 매월 적어도 한 번의 퇴선훈련과 한 번의 소방훈련에 참가한다. 특정 선박에서 전월에 두 훈련에 참가하지 않은 승무원이 25%를 넘으면 출항 후 24시간 이내에 훈련을 실시한다. 다만 선박이 처음 운항을 시작하거나 중대한 개조를 마쳤거나 새 승무원이 승선한 경우에는 출항 후가 아니라 출항 전에 훈련을 실시한다. SOLAS III/19.3.3에 따르면 구명정은 원칙적으로 배정된 운항 승무원을 태우고 적어도 3개월에 한 번 진수하여 수상에서 조종한다.

NoteBase

선지별 해설

① O — every month는 옳다. 각 승무원은 매월 적어도 한 번의 퇴선훈련과 한 번의 소방훈련에 참가해야 한다.
② O — previous month는 옳다. 해당 선박에서 전월에 퇴선훈련과 소방훈련에 참가하지 않은 승무원이 25%를 넘는지를 기준으로 하며, 이 경우 출항 후 24시간 이내에 훈련한다.
③ X — after sailing은 옳지 않다. 선박의 최초 운항, 중대한 개조 후 또는 새 승무원 승선 시에는 훈련을 출항 전에 실시해야 한다. 틀린 표현: after sailing → 올바른 표현: before sailing.
④ O — three months는 옳다. 구명정은 원칙적으로 배정된 운항 승무원을 태운 채 적어도 3개월에 한 번 진수하여 수상에서 조종해야 한다.

오답 포인트

②의 within 24h of the ship leaving a port와 ③의 훈련 시기를 혼동하기 쉽다. 승무원 중 25% 초과가 전월 훈련에 불참한 경우에는 출항 후 24시간 이내이지만, 최초 운항·중대한 개조·새 승무원 승선의 경우에는 출항 전이다.

다시 나오면 이렇게 판단

조건어를 먼저 확인한다. more than 25%와 previous month가 나오면 출항 후 24시간 이내이고, first time·major modification·new crew가 나오면 출항 전이다. 구명정의 실제 진수·수상 조종 주기는 원칙적으로 3개월이다.

암기 포인트

매월 두 훈련, 25% 초과면 24시간 이내, 최초·개조·신규 승무원은 출항 전, 구명정 진수는 3개월이다.

NoteBase

문 12. 다음 빈칸에 들어갈 단어로 가장 옳은 것은?

"In SMCP, ( ) means a vessel damaged or impaired in such a manner as to be incapable of proceeding on its voyage."

① disabled
② derelict
③ wrecked
④ hampered

정답 1번

출제 포인트

SMCP에서 선박이 손상되거나 기능이 저하되어 항해를 계속할 수 없는 상태를 나타내는 용어를 묻는 문제이다.

핵심 개념

disabled는 선박이 손상되거나 기능이 저하되어 항해를 계속할 수 없는 상태를 뜻한다. derelict는 버려져 방치된 선박이라는 뜻에 중심이 있고, wrecked는 난파되거나 심하게 파손된 상태를 나타내며, hampered는 움직임이나 활동이 방해받거나 제한된다는 일반적인 의미이다.

선지별 해설

① O — disabled는 'damaged or impaired'되어 'incapable of proceeding on its voyage'인 선박을 가리키므로 제시된 정의와 정확히 일치한다.
② X — derelict는 버려져 방치된 선박을 나타내므로, 손상 또는 기능 저하로 항해를 계속할 수 없다는 제시문의 정의와 다르다. 틀린 표현 derelict는 disabled로 고쳐야 한다.
③ X — wrecked는 난파되거나 심하게 파손된 상태를 뜻하지만, 제시된 문장은 SMCP의 disabled 정의이다. 틀린 표현 wrecked는 disabled로 고쳐야 한다.
④ X — hampered는 방해받거나 제한된다는 뜻으로, 항해를 계속할 수 없을 정도의 기능 상실을 특정하는 용어가 아니다. 틀린 표현 hampered는 disabled로 고쳐야 한다.

오답 포인트

damaged라는 단어만 보고 wrecked를 고르거나, impaired를 단순한 방해로 보아 hampered를 고르기 쉽다. 결정적 표현은 'incapable of proceeding on its voyage'이며, 이는 단순한 파손이나 방해가 아니라 항해 불능 상태를 뜻한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

손상 또는 기능 저하와 함께 항해를 계속할 수 없다는 조건이 제시되면 disabled로 판단한다. 버려짐은 derelict, 난파·심한 파손은 wrecked, 단순한 방해·제약은 hampered로 구별한다.

암기 포인트

disabled는 손상·기능 저하로 인한 항해 불능이다.

NoteBase

문 13. 다음 중 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

"The ( ) is the maximum distance at which a light may be seen in clear weather (meteorological visibility of 10 miles) expressed in nautical miles."

① nominal range
② luminous range
③ visible range
④ geographical range

정답 1번

출제 포인트

기상학적 시정이 10해리인 표준 조건에서 등화를 볼 수 있는 최대 거리를 뜻하는 항로표지 용어를 묻는 문제이다.

핵심 개념

nominal range(명목광달거리): 기상학적 시정이 10해리인 균질한 대기에서 등화를 볼 수 있는 최대 거리이다.
luminous range(광달거리): 그때의 실제 기상학적 시정에 따라 등화를 볼 수 있는 최대 거리이다.
geographical range(지리적 광달거리): 지구의 곡률·대기 굴절과 등화 및 관측자의 높이에 의해 제한되는 최대 가시 거리이다.

선지별 해설

① O — nominal range는 기상학적 시정 10해리를 표준 조건으로 삼아 해리로 표시하는 등화의 최대 가시 거리이므로 제시된 정의와 정확히 일치한다.
② X — luminous range는 '시정 10해리로 고정한 거리'가 아니라 현재의 기상학적 시정에서 등화를 볼 수 있는 최대 거리이다. 따라서 luminous range가 아니라 nominal range로 고쳐야 한다.
③ X — visible range는 제시문이 요구하는 표준 항로표지 용어가 아니며, 특히 시정 10해리라는 기준 조건을 나타내지 못한다. 빈칸은 nominal range로 고쳐야 한다.
④ X — geographical range는 맑은 날이라는 조건만으로 정하는 거리가 아니라 지구의 곡률·대기 굴절과 등화 및 관측자의 높이에 의해 제한되는 거리이다. 빈칸은 geographical range가 아니라 nominal range로 고쳐야 한다.

오답 포인트

'maximum distance at which a light may be seen'만 보면 luminous range나 geographical range도 그럴듯하다. 그러나 괄호의 'meteorological visibility of 10 miles'가 표준 시정 10해리를 뜻하므로 nominal range를 선택해야 한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

시정 10해리가 명시되면 nominal range, 현재 시정에 따라 달라지면 luminous range, 지구 곡률과 등화·눈의 높이가 기준이면 geographical range로 구분한다.

암기 포인트

10해리 표준 시정은 nominal, 현재 시정은 luminous, 높이와 지구 곡률은 geographical이다.

NoteBase

문 14. 다음 중 빈칸에 들어갈 내용으로 가장 옳은 것은?

"Change of ( ) is caused either by shifting weight forward or aft, or by adding or removing weight before or abaft the ship's center of floatation."

① center of buoyancy
② center of gravity
③ trim
④ metacenter

정답 3번

출제 포인트

선수·선미 쪽의 중량 이동이나 부유면심 앞뒤에서의 중량 증감이 선박의 트림을 바꾼다는 점을 묻는 문제이다.

핵심 개념

trim(트림): 선수 흘수와 선미 흘수의 차이로 나타나는 선박의 종방향 자세이다. 중량을 앞뒤로 옮기거나 부유면심(center of flotation)의 앞뒤에서 중량을 더하거나 빼면 종방향 모멘트가 생겨 트림이 변한다. center of buoyancy(부심)는 수중 체적의 중심으로 부력이 작용하는 점이고, center of gravity(무게중심)는 선박 전체 중량이 작용하는 점이다. metacenter(메타센터)는 선박이 작은 각도로 기울 때 복원성을 판단하는 기준점이다.

선지별 해설

① X — center of buoyancy는 부력이 작용하는 수중 체적의 중심이다. 제시된 앞뒤 중량 조작으로 달라지는 결과를 가리키는 용어가 아니므로, 빈칸은 center of buoyancy가 아니라 trim이어야 한다.
② X — center of gravity는 선박 전체 중량의 작용점이다. 중량 이동은 무게중심을 움직일 수 있지만, 부유면심을 기준으로 한 앞뒤 중량 증감이 만들어 내는 종방향 자세 변화의 명칭은 trim이므로, 빈칸은 center of gravity가 아니라 trim이어야 한다.
③ O — 중량을 선수나 선미 쪽으로 옮기거나 부유면심의 앞뒤에서 더하고 빼면 종방향 모멘트가 생겨 선수·선미 흘수의 관계, 즉 trim이 변한다.
④ X — metacenter는 선박이 작은 각도로 기울 때의 복원성을 판단하는 기준점이다. 제시문이 설명하는 종방향 자세 변화는 metacenter의 변화가 아니라 trim의 변화이다.

NoteBase

오답 포인트

중량을 이동하면 무게중심도 움직일 수 있어 ②가 그럴듯하지만, 제시문의 결정적 표현은 부유면심의 앞(before) 또는 뒤(abaft)에서 중량을 증감한다는 것이다. 이는 부유면심 주위의 종방향 모멘트와 그 결과인 트림 변화를 설명한다.

다시 나오면 이렇게 판단

forward·aft, before·abaft, center of flotation이 함께 나오고 선수·선미 흘수가 달라지는 상황이면 종방향 자세인 trim을 선택한다. 부력의 작용점은 center of buoyancy, 중량의 작용점은 center of gravity, 복원성의 기준점은 metacenter로 구별한다.

암기 포인트

앞뒤 중량 이동은 트림 변화, 부력의 점은 부심, 중량의 점은 무게중심, 복원성의 기준점은 메타센터이다.

NoteBase

문 15. 다음에서 설명하고 있는 내용으로 가장 옳은 것은?

A routing measure aimed at the separation of opposing streams of traffic by appropriate means and by the establishment of traffic lanes.

① Separation zone or line
② Inshore traffic zone
③ Traffic separation scheme
④ Traffic lane

정답 3번

출제 포인트

이 문제는 서로 반대 방향으로 흐르는 선박 통항을 분리하고 통항로를 설정하는 항로 지정 방식의 명칭을 묻는다.

핵심 개념

Traffic separation scheme(통항분리방식)은 적절한 수단과 통항로의 설정을 통해 서로 반대 방향의 통항 흐름을 분리하는 항로 지정 방식이다.
Separation zone or line은 반대 방향의 통항 흐름 등을 갈라 놓는 분리대 또는 분리선이고, inshore traffic zone은 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이의 수역이며, traffic lane은 일정한 경계 안에서 한 방향의 통항이 형성되는 수역이다.

선지별 해설

① X — Separation zone or line은 통항 흐름을 갈라 놓는 분리대 또는 분리선으로, 통항로를 설정하여 반대 방향의 흐름을 분리하는 전체 항로 지정 방식을 뜻하지 않는다. 틀린 표현인 'Separation zone or line'은 'Traffic separation scheme'으로 고쳐야 한다.
② X — Inshore traffic zone은 통항분리방식의 육지 쪽 경계와 인접 해안 사이에 있는 연안통항대이다. 틀린 표현인 'Inshore traffic zone'은 'Traffic separation scheme'으로 고쳐야 한다.
③ O — Traffic separation scheme은 적절한 수단과 traffic lanes의 설정으로 opposing streams of traffic을 분리하기 위한 routing measure이므로 지문의 정의와 정확히 일치한다.
④ X — Traffic lane은 일정한 경계 안에서 한 방향의 통항이 이루어지는 개별 통항로로, traffic separation scheme을 구성하는 요소이다. 틀린 표현인 'Traffic lane'은 'Traffic separation scheme'으로 고쳐야 한다.

오답 포인트

지문에 traffic lanes가 직접 등장하므로 ④를 고르기 쉽다. 그러나 지문은 통항로 자체가 아니라 통항로를 설정하여 반대 방향의 통항 흐름을 분리하는 전체 routing measure를 정의하므로 ③이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

정의에서 ‘routing measure’, ‘separation of opposing streams’, ‘establishment of traffic lanes’가 함께 나오면 전체 제도인 traffic separation scheme으로 판단한다. zone·line·lane은 그 제도를 이루는 구역이나 구성 요소로 구별한다.

암기 포인트

scheme은 전체 방식, lane은 한 방향 통항로, zone or line은 흐름을 가르는 경계, inshore traffic zone은 육지 쪽 연안 수역이다.

NoteBase

문 16. 다음에서 설명하는 것으로 가장 옳은 것은?

These are usually found in the neighborhood of chocks and somewhat inboard of them. They are heavy vertical cylinders and often used for making fast lines that have been led through the chock.

① fairlead
② bitts
③ mooring buoy
④ capstan

정답 2번

출제 포인트

계류줄을 초크(chock)로 통과시킨 뒤 선박에 단단히 고정할 때 사용하는 비트(bitts)의 형태와 기능을 묻는 문제이다.

핵심 개념

bitts: 갑판에 고정된 굵고 무거운 수직 기둥으로, 초크를 통과해 들어온 계류줄을 감아 고정하는 설비이다. fairlead는 줄을 일정한 방향으로 안내하는 설비이고, mooring buoy는 수상에서 선박을 계류하는 부표이며, capstan은 수직축을 중심으로 회전하여 줄을 감아들이거나 당기는 장비이다.

선지별 해설

① X — fairlead는 줄의 진행 방향을 안내하는 설비이다. 지문의 'heavy vertical cylinders'이면서 줄을 'making fast'하는 설비라는 표현에는 맞지 않으며, 올바른 명칭은 bitts이다.
② O — bitts는 보통 초크 부근의 안쪽에 설치되는 무거운 수직 기둥으로, 초크를 통과한 줄을 감아 단단히 고정하는 데 사용한다. 지문의 위치·형태·기능이 모두 일치한다.
③ X — mooring buoy는 물에 떠 있으면서 닻이나 계류 장치로 해저에 고정되어 선박이 계류할 수 있게 하는 부표이다. 갑판에서 초크를 통과한 줄을 고정하는 수직 기둥은 bitts이다.
④ X — capstan은 수직축을 중심으로 회전하며 줄을 감아들이거나 당기는 동력 장비이다. 지문처럼 초크 안쪽에 고정되어 줄을 매어 두는 설비의 올바른 명칭은 bitts이다.

오답 포인트

capstan도 겉모양이 수직 원통형이어서 ④와 혼동하기 쉽다. 그러나 'making fast lines'는 줄을 당기는 동작이 아니라 줄을 매어 고정한다는 뜻이므로, 회전하여 줄을 당기는 capstan이 아니라 고정용 기둥인 bitts를 가리킨다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

문장 속 기능 동사를 먼저 본다. 줄을 guide하면 fairlead, 부표에 계류하면 mooring buoy, 회전 장비로 줄을 heave하면 capstan, 초크를 지난 줄을 make fast하면 bitts로 판단한다.

암기 포인트

chock를 통과한 줄을 make fast하는 갑판의 수직 기둥은 bitts이다.

NoteBase

문 17. 다음 중 접안부터 이안까지의 작업 순서를 가장 옳게 나열한 것은?

㉠ Made fast fore and aft.
㉡ R/up Eng.
㉢ Single up.
㉣ First Line to pier.

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

정답 1번

출제 포인트

접안의 시작·완료와 이안의 준비·완료를 나타내는 해사영어 표현의 시간 순서를 묻는 문제이다.

올바른 순서

1. ㉣ First Line to pier. — 접안을 위해 첫 계류삭을 부두에 내는 단계이다.
2. ㉠ Made fast fore and aft. — 선수와 선미의 계류삭을 고정하여 접안을 마친 단계이다.
3. ㉢ Single up. — 이안을 앞두고 꼭 필요한 계류삭만 남기고 나머지를 거두는 단계이다.
4. ㉡ R/up Eng. — 이안 후 기관의 대기 운전 상태를 끝내고 항해 상태로 전환하는 단계이다.

따라서 제시된 작업의 순서는 ㉣-㉠-㉢-㉡이다. 첫 계류삭을 낸 뒤에야 선수를 비롯한 선체 전후부를 고정할 수 있고, 접안 상태를 해제하는 Single up은 접안 완료보다 뒤이면서 R/up Eng.보다 앞선다.

NoteBase

선지별 해설

① O — ㉣-㉠은 접안 시작에서 접안 완료로 이어지고, ㉢-㉡은 이안 준비에서 이안 후 항해 상태 전환으로 이어지므로 순서가 맞는다.

② X — 틀린 부분은 ㉡ R/up Eng.를 첫 단계에 둔 것이다. 이는 이안 후의 단계이므로 접안 작업인 ㉣과 ㉠보다 앞설 수 없다. 올바르게는 ㉣-㉠-㉢-㉡이다.

③ X — 틀린 부분은 ㉠ Made fast fore and aft.를 ㉣ First Line to pier.보다 앞에 둔 것이다. 첫 계류삭을 부두에 낸 뒤 선수와 선미를 고정할 수 있다. 올바르게는 ㉣-㉠-㉢-㉡이다.

④ X — 틀린 부분은 이안 준비인 ㉢ Single up을 접안 작업인 ㉣과 ㉠보다 앞에 둔 것이다. 먼저 ㉣과 ㉠으로 접안하고, 이후 ㉢으로 이안을 준비한다. 올바르게는 ㉣-㉠-㉢-㉡이다.

오답 포인트

㉠ Made fast와 ㉢ Single up은 모두 계류삭을 다루지만 방향이 반대이다. Made fast는 계류삭을 고정하여 접안을 완료하는 표현이고, Single up은 계류삭 수를 줄여 이안을 준비하는 표현이다. 또한 R/up Eng.는 접안 전 기관 준비가 아니라 이안 후 항해 상태로 전환하는 단계이다.

다시 나오면 이렇게 판단

접안 단계와 이안 단계를 먼저 나눈다. 접안은 첫 계류삭을 부두에 냄 → 선수·선미 고정의 순서이고, 이안은 계류삭 축소 → 이안 후 기관의 항해 상태 전환의 순서로 판단한다.

암기 포인트

First line → Made fast → Single up → R/up Eng.: 줄을 처음 내고, 모두 고정하고, 다시 줄인 뒤, 항해 상태로 전환한다.

NoteBase

문 18. 다음 밑줄 친 This가 설명하는 것으로 가장 옳은 것은?

This is used for the exchange of data in ship-to-ship communications and also in communication with shore-based facilities. The purpose of this is to help identify vessels; assist in target tracking; simplify information exchange(e.g. reduce verbal reporting); and provide additional information to assist situation awareness. This may be used together with VHF voice communications.

① Maritime Safety Information (MSI)
② Digital Selective Calling (DSC)
③ Enhanced Group Calling (EGC)
④ Automatic Identification System (AIS)

정답 4번

출제 포인트

선박의 식별·위치·침로·속력 등 항해 정보를 VHF 데이터 통신으로 자동 교환하여 선박 추적과 상황 인식을 돕는 장비가 AIS임을 묻는 문제이다.

핵심 개념

AIS(Automatic Identification System)는 선박과 선박 사이 또는 선박과 육상 시설 사이에서 선박의 식별 정보와 항해 정보를 자동으로 송수신하는 시스템이다. 선박 식별, 표적 추적, 음성 보고 부담 감소, 주변 상황 인식이라는 기능이 핵심이다.
MSI는 항행·기상 경보와 수색·구조 관련 정보 등 해상 안전에 필요한 정보이고, DSC는 무선국을 디지털 방식으로 선택 호출하는 기능이며, EGC는 위성을 통해 특정 해역이나 선박 집단에 안전 정보를 방송하는 기능이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — Maritime Safety Information(MSI)은 항행 경보, 기상 경보 등 해상 안전에 필요한 정보를 뜻한다. 선박의 식별과 표적 추적을 위해 선박 간·선박과 육상 간 데이터를 자동 교환하는 시스템이라는 설명에 해당하지 않는다. 틀린 표현은 'Maritime Safety Information (MSI)'이며, 올바르게는 'Automatic Identification System (AIS)'이다.
② X — Digital Selective Calling(DSC)은 특정 무선국을 디지털 신호로 선택 호출하여 조난 경보를 보내거나 후속 무선통신을 설정하는 기능이다. 선박 정보를 지속적으로 자동 교환하여 식별·추적하는 시스템이 아니다. 틀린 표현은 'Digital Selective Calling (DSC)'이며, 올바르게는 'Automatic Identification System (AIS)'이다.
③ X — Enhanced Group Calling(EGC)은 위성 통신을 이용하여 지정된 해역이나 선박 집단에 해상 안전 정보 등을 방송하는 기능이다. 선박 간에 식별·항해 데이터를 자동 교환하는 장비가 아니다. 틀린 표현은 'Enhanced Group Calling (EGC)'이며, 올바르게는 'Automatic Identification System (AIS)'이다.
④ O — Automatic Identification System(AIS)은 선박과 선박, 선박과 육상 시설 사이에서 식별 정보와 항해 정보를 자동 교환한다. 이를 통해 선박 식별, 표적 추적, 정보 교환 간소화 및 상황 인식을 지원하며 VHF 음성 통신과 함께 사용할 수 있으므로 본문의 설명과 일치한다.

오답 포인트

본문에 VHF와 information이라는 표현이 있어 DSC나 MSI로 혼동하기 쉽다. 그러나 'identify vessels', 'target tracking', 'exchange of data in ship-to-ship communications'가 함께 제시되면 AIS를 가리킨다.

다시 나오면 이렇게 판단

선박의 신원·위치·침로·속력 정보를 자동으로 주고받아 식별과 추적을 돕는다는 설명이면 AIS로 판단한다. 선택 호출은 DSC, 안전 정보 자체는 MSI, 위성 기반 집단 방송은 EGC로 구분한다.

암기 포인트

AIS는 선박 정보의 자동 교환·식별·추적, DSC는 선택 호출, MSI는 해상 안전 정보, EGC는 위성 집단 방송이다.

NoteBase

문 19. 다음 중 빈칸에 들어갈 단어를 가장 옳게 나열한 것은?

How much cable is (㉠)?
닻줄은 몇 절 풀려나가 있는가?
The windlass is (㉡) gear.
양묘기의 기어가 연결되었음.
Attention! Turn (㉢) cable.
주의하시오! 닻줄이 꼬였음.
How much weight is (㉣) the cable.
닻줄에 중량이 얼마나 걸려있는가?

① ㉠: in, ㉡: on, ㉢: in, ㉣: of

② ㉠: in, ㉡: in, ㉢: out, ㉣: on

③ ㉠: out, ㉡: on, ㉢: on, ㉣: of

④ ㉠: out, ㉡: in, ㉢: in, ㉣: on

정답 4번

출제 포인트

이 문제는 투묘·양묘 상황에서 cable, windlass와 함께 쓰이는 해사 영어의 관용적 전치사·부사 결합을 묻는다.

핵심 개념

cable is out은 닻줄이 풀려 나가 있는 상태, windlass is in gear는 양묘기의 기어가 맞물린 상태를 뜻한다. turn in cable은 닻줄을 안으로 감아 들이는 표현이고, weight is on the cable은 중량 또는 장력이 닻줄에 걸려 있음을 나타낸다. 따라서 빈칸은 차례로 out, in, in, on이다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉠의 in, ㉡의 on, ㉣의 of가 틀렸다. 닻줄이 풀려 나가 있는 상태는 cable is out, 기어가 연결된 상태는 windlass is in gear, 닻줄에 중량이 걸린 상태는 weight is on the cable이라고 한다. ㉢의 turn in cable은 맞으며, 올바른 배열은 out, in, in, on이다.
② X — ㉠의 in과 ㉢의 out이 틀렸다. ㉠은 out, ㉢은 in이어야 하며, ㉡의 in과 ㉣의 on은 맞다. 올바른 배열은 out, in, in, on이다.
③ X — ㉡의 on, ㉢의 on, ㉣의 of가 틀렸다. 기어가 연결되면 in gear, 닻줄을 감아 들이면 turn in cable, 중량이 닻줄에 걸리면 weight is on the cable이라고 한다. ㉠의 out은 맞으며, 올바른 배열은 out, in, in, on이다.
④ O — How much cable is out, The windlass is in gear, Turn in cable, How much weight is on the cable의 네 관용 표현이 모두 알맞다.

오답 포인트

일반적인 위치 전치사의 뜻만으로 in, on, of를 고르면 틀리기 쉽다. 특히 in gear는 '기어가 맞물린', on the cable은 '닻줄에 하중이 걸린'이라는 고정 결합이며, cable의 이동·상태에서는 out과 in이 서로 반대 방향을 나타낸다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 고정 결합인 in gear와 weight on the cable을 확정한 뒤, 닻줄이 풀려 나가 있으면 out, 감아 들이면 in을 선택한다.

암기 포인트

줄은 풀리면 out, 감으면 in, 기어는 in, 하중은 on이다.

NoteBase

문 20. 다음 중 해사영어 약어의 설명으로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

㉠ M/V : Motor Vessel
㉡ W/H : Wheel House
㉢ C.O.W. : Crude Oil Washing
㉣ Q.M. : Quarantine Master
㉤ O/B : On Board
㉥ D.W.T. : Dead Weight Tonnage
㉦ G.T. : Great Tonnage
㉧ L.S.T. : Local Separate Time
㉨ D.R. : Dead Reckoning
㉩ F/H : Full Ahead

① 5개
② 6개
③ 7개
④ 8개

정답 3번

출제 포인트

해사영어 약어와 원래 영어 표현의 정확한 대응을 판별한 뒤 옳은 항목의 수를 세는 문제이다.

핵심 개념

옳은 약어는 ㉠ M/V(Motor Vessel), ㉡ W/H(Wheel House), ㉢ C.O.W.(Crude Oil Washing), ㉤ O/B(On Board), ㉥ D.W.T.(Dead Weight Tonnage), ㉨ D.R.(Dead Reckoning), ㉩ F/H(Full Ahead)의 7개이다. 틀린 약어 풀이는 ㉣ Q.M., ㉦ G.T., ㉧ L.S.T.의 3개이다. Q.M.은 Quarter Master, G.T.는 Gross Tonnage, L.S.T.는 Local Standard Time을 뜻한다.

선지별 해설

① X — 옳은 약어 설명은 5개가 아니라 7개이다. 틀린 표현 '5개'는 '7개'로 고쳐야 한다.
② X — 옳은 약어 설명은 6개가 아니라 7개이다. 틀린 표현 '6개'는 '7개'로 고쳐야 한다.
③ O — ㉠, ㉡, ㉢, ㉤, ㉥, ㉨, ㉩이 옳으므로 모두 7개이다.
④ X — 옳은 약어 설명은 8개가 아니라 7개이다. 틀린 표현 '8개'는 '7개'로 고쳐야 한다.

NoteBase

오답 포인트

㉣의 Quarantine, ㉡의 Great, ㉤의 Separate는 모두 첫 글자가 약어와 자연스럽게 맞아 보여 함정이 된다. 그러나 정확한 풀이는 각각 Quarter Master, Gross Tonnage, Local Standard Time이다. 이 세 항목만 틀리므로 나머지 7개가 옳다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 항목을 O/X로 먼저 판별하고, 틀린 항목의 수를 전체 항목 수에서 뺀다. 이 문항은 전체 10개에서 틀린 3개를 빼므로 옳은 것은 7개이다.

암기 포인트

QM은 Quarter Master, GT는 Gross Tonnage, LST는 Local Standard Time이다.

NoteBase