

■ 수상레저안전법 시행규칙 [별표 1]

실기시험의 채점기준과 운항코스(제7조제1항 관련)

1. 일반조종면허 실기시험

가. 채점기준

과제	항목	세부 내용	감점	채점방법
1) 출발 전 점검 및 확인	가) 구명조끼 착용 불량	구명조끼를 착용하지 않았거나 올바르게 착용하지 않은 경우(구명조끼 착용 불량)	3	출발 전 점검 시 구명조끼 착용상태를 기준으로 1회만 채점한다.
	나) 점검의 불이행	출발 전 점검사항(구명부환, 소화기, 예비용 노, 엔진, 연료, 배터리, 핸들, 속도 전환 레버, 계기판, 자동정지 줄)을 확인하지 않은 경우(점검사항 누락)	3	(1) 점검사항 중 한 가지 이상을 확인하지 않은 경우에는 1회만 채점한다. (2) 확인사항을 행동이나 말로 표시하지 않은 경우에도 확인하지 않은 것으로 채점한다. 다만, 신체적 장애 등으로 의사표현이 어려운 경우에는 말로 표시하지 않을 수 있다.
2) 출발	가) 시동 요령 부족	속도전환 레버를 중립에 두지 않고 시동을 걸거나 엔진의 시동상태에서 시동키를 돌리거나 시동이 걸린 후에도 시동키를 2초 이상 돌린 경우(시동 불량)	2	세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다.
	나) 이안(離岸) 불량	(1) 계류줄을 건지 않고 출발한 경우(계류줄 묶임) (2) 출발 시 시험선의 선체가 계류장 또는 다른 물체와 부딪치거나 접촉한	2	각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다.

	경우(출발 시 선체 접촉)		
다) 출발시간 지연	출발 지시 후 30초 이내에 출발하지 못한 경우(30초 이상 출발 지연)	3	(1) 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다. (2) 다른 항목의 세부 내용으로 인하여 출발하지 못한 경우에도 적용하며, 병행 채점한다. (3) 출발하지 못한 사유가 시험선 고장 등 조종자의 책임이 아닌 경우는 제외한다.
라) 속도전환 레버 등 조작 불량	(1) 속도전환 레버를 급히 조작하거나 급히 출발한 경우(급조작·급출발) (2) 속도전환 레버 조작 불량으로 클러치 마찰음이 발생하거나 엔진이 정지된 경우(레버 마찰음 발생 또는 엔진정지) (3) 지시받지 않고 엔진 트림(trim) 조절 스위치를 조작한 경우(트림 스위치 작동)	2	(가) 각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다. (나) 탑승자의 신체 일부가 젖혀지거나 엔진의 회전소리가 갑자기 높아지는 경우에도 급출발로 채점한다.
마) 안전 미확인	(1) 자동정지 줄을 착용하지 않고 출발한 경우(자동정지 줄 미착용) (2) 앞·뒤·왼쪽·오른쪽의 안전상태를 확인하지 않거나 탑승자가 앉기 전에 출발한 경우(안전 미확인·앉기 전 출발)	3	(가) 각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다. (나) 고개를 돌려서 안전상태를 확인하고, 말로 이상 없음을 표시하지 않은 경우에도 확인하지 않은 것으로 채점한다.
바) 출발 침로(針路)유지 불량	(1) 출발 후 15초 이내에 지시된 방향의 $\pm 10^\circ$ 이내의 침로를 유지하지 못한	3	각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다.

		경우(15초 이내 출발 침로 $\pm 10^\circ$ 이내 유지 불량) (2) 출발 후 일직선으로 운항하지 못하고 침로가 $\pm 10^\circ$ 이상 좌우로 불안정하게 변한 경우(출발 침로 $\pm 10^\circ$ 이상 불안정)		
3) 변침(變針)	가) 변침 불량	(1) 제한시간 내($45^\circ \cdot 90^\circ$ 이외의 변침은 15초, 180° 이외의 변침은 20초)에 지시된 침로의 $\pm 10^\circ$ 이내로 변침하지 못한 경우(지시 각도 $\pm 10^\circ$ 초과) (2) 변침 완료 후 침로가 $\pm 10^\circ$ 이내에서 유지되지 않은 경우($\pm 10^\circ$ 이내 침로 유지 불량)	3	(가) 각 세부 내용에 대해서는 2회까지 채점할 수 있다. (나) 변침은 좌현·우현을 달리하여 3회 실시하고, 변침 범위는 $45^\circ \cdot 90^\circ$ 및 180° 이외로 각 1회 실시해야 하며, 나침반으로 변침 방위를 평가한다. (다) 변침 후 10초 이상 침로를 유지하는지 확인해야 한다.
	나) 안전확인 및 선체 동요	(1) 변침 전 변침방향의 안전상태를 미리 확인하고 말로 표시하지 않은 경우(변침 전 안전상태) (2) 변침 시 선체의 심한 동요나 급경사가 발생한 경우(선체 동요) (3) 변침 시 10노트 이상 15노트 이내의 속력을 유지하지 못한 경우(변침속력)	2	각 세부 내용에 대해서는 2회까지 채점할 수 있다.
4) 운항	가) 조종자세 불량	(1) 핸들을 정면으로 하여 조종하지 않거나 창틀에 팔꿈치를 올려놓고 조종	2	(가) 각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다.

		한 경우(핸들의 비정면, 창틀 팔) (2) 시험관의 조종자세 교정 지시에 따르지 않은 경우(교정 지시 불응) (3) 한 손으로만 계속 핸들을 조작하거나 특별한 사유 없이 자리에서 일어나 조종한 경우(한 손 조종, 서서 조종) (4) 특별한 사유 없이 속도를 조절하는 등 불필요하게 속도전환 레버를 반복 조작한 경우(불필요한 레버 조작)		(나) 신체적 장애 등의 특별한 사유로 이 항목을 적용하기 어려운 경우에는 감점하지 않는다.
	나) 지정속력유지 불량	(1) 증속 및 활주(滑走) 지시 후 15초 이내에 활주 상태가 되지 않은 경우(활주시간 15초 초과) (2) 시험관의 지시가 있을 때까지 활주 상태를 유지하지 못한 경우(활주 상태 유지 불량) (3) 15노트 이하 또는 25노트 이상으로 운항한 경우(저속 또는 과속)	4	(가) 각 세부 내용에 대해서는 2회까지 채점할 수 있다. (나) 시험관은 세부 내용에 대하여 1회 채점 시 지정 지시를 해야 하며, 지정 지시 후에도 지정하지 않거나 다시 기준을 위반하는 경우 2회 채점한다.
5) 사행(蛇行)	가) 반대방향진행	첫 번째 부표(buoy)로부터 시계방향으로 진행하지 않고 반대방향으로 진행한 경우(반대방향 진행)	3	(1) 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다. (2) 반대방향으로 진행하는 경우라도 과제 5)의 다른 항목은 정상적인 사행으로 보고 채점한다.
	나) 통과간격 불량	(1) 부표로부터 3미터 이내로 접근한	9	(가) 각 세부 내용에 대해서는 2회까지 채

		경우(부표 3미터 접근) (2) 첫 번째 부표 전방 25미터 지점과 세 번째 부표 후방 25미터 지점의 양쪽 옆 각 15미터 지점을 연결한 수역을 벗어난 경우 또는 부표를 사행하지 않은 경우(15미터 초과, 미사행)		점할 수 있다. (나) 부표를 사행하지 않은 경우란 부표를 중심으로 왼쪽 또는 오른쪽으로 반원(타원)형으로 회전하지 않은 경우를 말한다.
	다) 침로 이탈	(1) 첫 번째 부표 약 30미터 전방에서 3개의 부표와 일직선으로 침로를 유지하지 못한 경우(사행진입 불량) (2) 세 번째 부표 사행 후 3개의 부표와 일직선으로 침로를 유지하지 못한 경우(사행 후 침로 불량)	3	각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다.
	라) 핸들 조작 미숙	(1) 사행 중에 핸들 조작 미숙으로 선체가 심하게 흔들리거나 선체 후미에 급격한 쓸림이 발생하는 경우(심한 요동, 쓸림) (2) 사행 중 갑작스런 핸들 조작으로 선회가 부자연스러운 경우(부자연스러운 선회)	3	(가) 각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다. (나) “선회가 부자연스러운 경우”란 완전한 곡선으로 회전이 이루어지지 않은 경우를 말한다.
6) 급정지 및 후진	가) 급정지 불량	(1) 급정지 지시 후 3초 이내에 속도전환 레버를 중립으로 조작하지 못한 경우(급정지 3초 초과) (2) 급정지 시 후진 레버를 사용한 경우(후진 레버 사용)	4	각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다.

	나) 후진동작 미숙	(1) 후진 레버 사용 전 후방의 안전상태를 확인하지 않거나 후진 중 지속적으로 후방의 안전상태를 확인하지 않은 경우(후진방향 미확인) (2) 후진 시 진행침로가 $\pm 10^\circ$ 이상 벗어난 경우(후진침로 $\pm 10^\circ$ 이상) (3) 후진 레버를 급히 조작하거나 급히 후진한 경우(후진 레버 급조작 · 급후진)	2	(가) 각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다. (나) 탑승자의 신체 일부가 후진으로 한쪽으로 쏠리거나 엔진 회전소리가 갑자기 높아지는 경우에는 (3)의 세부 내용에 따른 ‘후진 레버 급조작 · 급후진’으로 채점한다. (다) 응시자는 시험관의 정지 지시가 있을 경우까지 후진해야 하며, 후진은 후진거리를 고려하여 15초에서 20초 이내로 한다.
7) 인명구조	가) 물에 빠진 사람에의 접근 불량	(1) 물에 빠진 사람이 있음을 고지한 후 3초 이내에 5노트 이하로 속도를 줄이고 물에 빠진 사람의 위치를 확인하지 않은 경우(3초 이내 물에 빠진 사람 미확인) (2) 물에 빠진 사람이 있음을 고지한 후 5초 이내에 물에 빠진 사람이 발생한 방향으로 전환하지 않은 경우(5초 이내 물에 빠진 사람 발생방향 미전환) (3) 물에 빠진 사람을 조종석 1미터 이내로 접근시키지 않은 경우(조종석 1미터 이내 접근 불량)	3	(가) 각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다. (나) 물에 빠진 사람의 위치 확인 시 확인유무를 말로 표시하지 않은 경우에도 미확인으로 채점한다. (다) (3)의 세부 내용에 해당하는 경우에는 응시자로 하여금 다시 접근하도록 해야 한다.

	나) 속도조정 불량	(1) 물에 빠진 사람 방향으로 방향 전환 후 물에 빠진 사람으로부터 15미터 이내에서 3노트 이상의 속도로 접근한 경우(3노트 이상 접근) (2) 물에 빠진 사람이 시험선의 선체에 근접했을 경우 속도전환 레버를 중립으로 하지 않거나 후진 레버를 사용한 경우(레버 미중립, 후진 레버 사용)	3	(가) 각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다. (나) 각 세부 내용에 해당하는 경우에는 응시자로 하여금 다시 접근하도록 해야 한다.
	다) 구조실패	(1) 물에 빠진 사람(부표)과 충돌한 경우(물에 빠진 사람과 충돌) (2) 물에 빠진 사람이 있음을 고지한 후 2분 이내에 물에 빠진 사람을 구조하지 못한 경우(2분 이내 구조 실패)	6	(가) 각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다. (나) 시험선의 방풍막을 기준으로 선수부(船首部)에 물에 빠진 사람이 부딪히는 경우에는 충돌로 채점한다. 다만, 바람·조류·파도 등으로 시험선의 현측(舷側: 배의 양쪽 가장 자리 부분)에 가볍게 접촉하는 경우는 감점하지 않는다.
8) 접안(接岸)	가) 접근속도 불량	계류장으로부터 30미터의 거리에서 속도를 5노트 이하로 낮추어 접근하지 않은 경우, 계류장 접안 위치에서 속도를 3노트 이하로 낮추지 않거나 속도전환 레버가 중립이 아닌 경우(후진을 사용하는 경우를 포함하며, 접안속도 초과)	3	(1) 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다. (2) 접안 시 시험관은 정확한 접안 위치를 응시자에게 알려줘야 한다.
	나) 접안 불량	(1) 접안 위치에서 시험선과 계류장이	3	(가) 각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점

	1미터 이내의 거리로 평행이 되지 않은 경우(평행 상태 불량) (2) 계류장과 선수(船首) 또는 선미(船尾)가 부딪친 경우(계류장 충돌) (3) 접안 위치에 접안을 하지 못한 경우(접안 실패)	한다. (나) “선수(船首)”란 방풍막을 기준으로 앞쪽 굴곡부를 말한다.
9) 실격: 다음의 어느 하나에 해당하는 경우에는 다음의 구분에 따른 사유로 시험을 중단하고 “실격”으로 처리한다. 가) 3회 이상의 출발 지시에도 출발하지 못하거나 응시자가 시험포기의 의사를 밝힌 경우: 3회 이상 출발 불가 및 응시자 시험포기 나) 속도전환 레버 및 핸들의 조작 미숙 등 조종능력이 현저히 부족하다고 인정되는 경우: 조종능력 부족으로 시험진행 곤란 다) 부표 등과 충돌하는 등 사고를 일으키거나 사고를 일으킬 위험이 현저한 경우: 현저한 사고위험 라) 법 제22조제1항에 따른 술에 취한 상태이거나 취한 상태는 아니더라도 음주로 인하여 시험을 원활하게 진행하기 어렵다고 인정되는 경우: 음주상태 마) 사고 예방과 시험 진행을 위한 시험관의 지시 및 통제에 따르지 않거나 시험관의 지시 없이 2회 이상 임의로 시험을 진행하는 경우: 시험관의 지시·통제 불응 또는 임의 시험 진행 바) 이미 감점한 점수의 합계가 합격기준에 미달됨이 명백한 경우: 중간점수 합격기준 미달		
비고 1. 제1호가목의 채점기준에서 사용되는 용어의 뜻은 다음 각 목과 같다. 가. “출발”이란 정지된 상태에서 속도전환 레버를 조작하여 전진 또는 후진하는 것을 말한다. 나. “이안”이란 계류줄을 걷고 계류장에서 이탈하여 출발할 수 있도록 준비하는 행위를 말한다. 다. “변침”이란 모터보트가 침로를 변경하는 것을 말한다. 라. “활주”란 모터보트의 속력과 양력(揚力)이 증가되어 선수 및 선미가 수면과 평행 상태가 되는 것을 말한다. 마. “사행”이란 50미터 간격으로 설치된 3개의 고정 부표를 각각 좌우로 방향을 달리(첫 번째 부표는 왼쪽부터 회전)하면서 회전하는 것을 말한다.		

바. “침로”란 모터보트가 진행하는 방향의 나침방위를 말한다.

사. “접안”이란 시험선을 계류할 수 있도록 접안 위치에 정지시키는 동작을 말한다.

2. 세부 내용란 중 ()의 내용은 시험관이 채점 과정에서 착오가 없도록 채점표에 구체적으로 표시해야 하는 사항이다.

3. 실기시험 진행 중에 감점 사항을 즉시 알리면 응시자를 불안하게 할 수 있으므로 감점사유가 발생한 때에는 그 내용을 채점표에 표시하고, 실기시험이 끝난 후 응시자가 채점 내용의 확인을 요청하는 경우에 책임운영자 등이 해당 내용을 설명해야 한다.

4. 다음 각 목에 해당하는 항목의 채점기준은 실기시험 모든 과정에 적용된다.

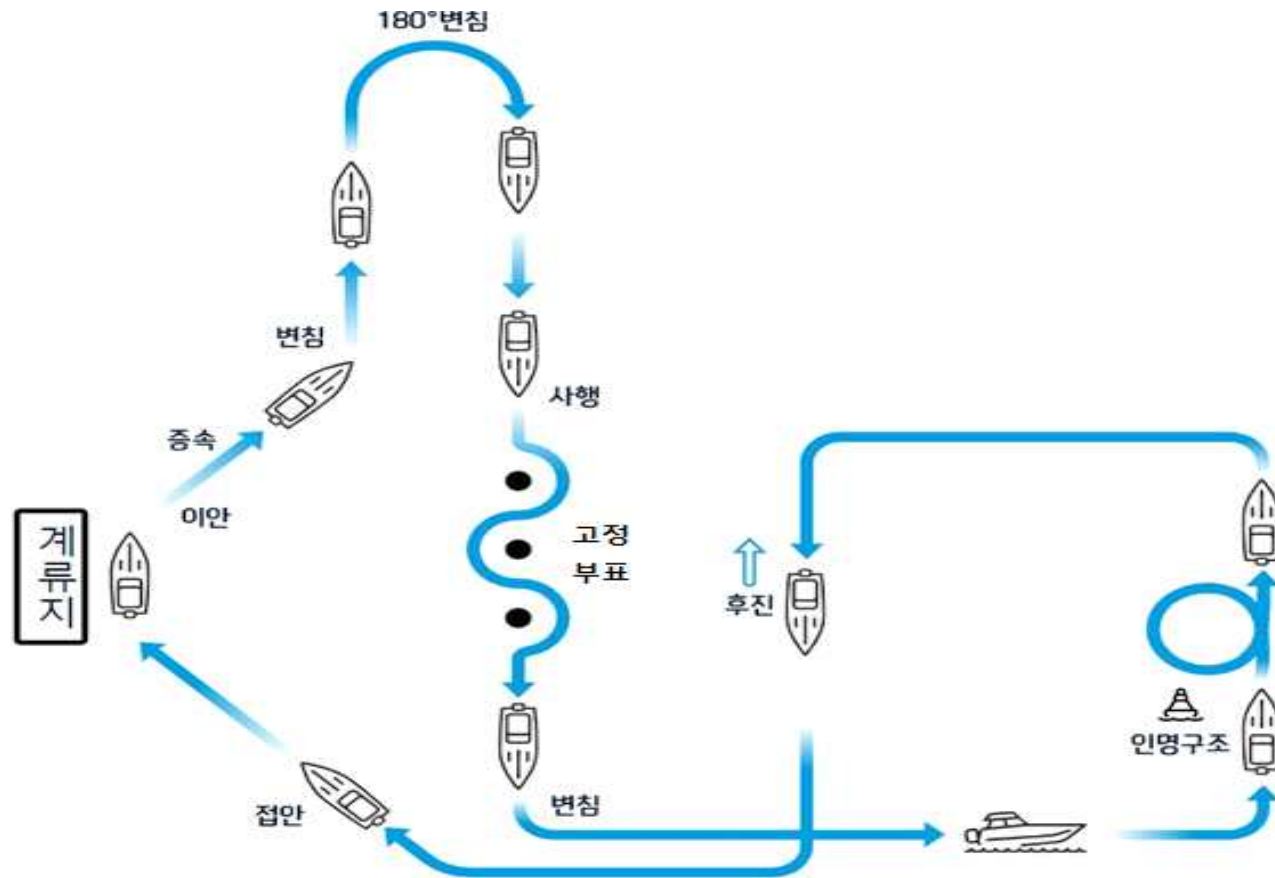
가. 제1호가목2)라)에 따른 속도전환 레버 등 조작 불량

나. 제1호가목4)가) 및 나)에 따른 조종자세 불량 및 지정속력유지 불량

5. 제1호가목2)마)(2)에 해당하는 세부 내용[앞·뒤·왼쪽·오른쪽의 안전상태를 확인하지 않거나 탑승자가 앉기 전에 출발한 경우(안전 미확인·앉기 전 출발)]의 채점기준은 동력수상레저기구가 정지한 후 출발하는 모든 경우에 적용된다.

6. 속력은 해당 시험선의 속도계·속력계 또는 RPM게이지를 기준으로 채점하며, RPM을 기준으로 채점할 때에는 출발 전에 응시자에게 기준 RPM을 알려줘야 한다.

나. 운항코스



비고

1. 계류지는 2대 이상의 시험선이 동시에 계류할 수 있어야 하며, 비트(bitt: 시험선을 매어두기 위해 세운 기둥)를 설치해야 한다.
2. 실기시험용 동력수상레저기구에는 인명구조용 부표를 1개씩 비치해야 한다.
3. 사행코스에는 50미터 간격으로 3개의 고정 부표를 설치해야 한다.

2. 요트조종면허 실기시험

가. 채점기준

과제	항목	세부 내용	감점	채점 방법
1) 출발 전 점검 및 확인	가) 로프 취급 미숙	(1) 8자 묶기를 하지 못한 경우(8자 묶기) (2) 보라인(bowline) 묶기를 하지 못한 경우(bowline 묶기) (3) 클로브(clove) 묶기를 하지 못한 경우(clove 묶기) (4) 클리트(cleat) 묶기를 하지 못한 경우(cleat 묶기)	3	각 세부 내용에 대해서는 2회까지 채점할 수 있다.
	나) 구명조끼 착용 불량	구명조끼를 착용하지 않았거나 올바르게 착용하지 않은 경우(구명조끼 착용 불량)	4	세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다.
	다) 출발준비 불량	(1) 분담된 임무에 해당하는 위치를 선정하지 못한 경우(위치 선정 불량) (2) 출발 전 앞·뒤·왼쪽·오른쪽 물표(物標) 및 장애물을 확인하지 않은 경우(㉔출항 전 안전 미확인)	4	각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다.
2) 출발 및 기주(機走)	가) 크루(crew) 지휘 불량	스키퍼(skipper)가 크루에게 지시를 하지 않거나 부정확하게 또는 시험관이 들을 수 없을 정도의 작은 목소리로 지시한 경우(㉔지휘 불량)	4	세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다.
	나) 이안 불량	(1) 요트의 선체가 직접 계류장과 부딪친 경우(㉔계류장 충격) (2) 이안 후 펜더(fender)를 달고 운항한 경우(㉔펜더 달고 운항) (3) 이안 후 계류줄을 정리하지 않고 운	3	각 세부 내용에 대해서는 2회까지 채점할 수 있다.

	항한 경우(㉔계류줄 미정리) (4) 출항준비 지시 후 계류줄을 걷지 않는 등 준비상태가 불량한 경우(㉔출항준비 불량) (5) 2회 이상 이안 시도 후에도 계류장을 벗어나지 못한 경우(㉔2회 이상 이안 곤란)		
다) 이안 시 급발진 및 엔진 정지	(1) 엔진 시동을 걸지 못한 경우(㉔엔진 시동 미숙) (2) 엔진 시동 중 레버 조작을 잘못하여 엔진이 정지한 경우(㉔레버 조작 불량) (3) 레버를 급히 조작함으로써 급하게 출발한 경우(㉔레버 급조작, 급출발)	4	각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다.
라) 항내 기주 시 속도 미준수	항내 기주 시 규정 속도를 초과한 경우(㉔항내 기주 5노트 초과)	4	(1) 세부 내용에 대해서는 2회까지 채점할 수 있다. (2) 시험관은 해당 시험장의 제한속도를 응시자에게 제시해야 한다. (3) 바람이나 충돌위험 회피 등의 사유로 시험관의 지시에 따라 속력을 초과한 경우에는 감점하지 않는다.
마) 침로 기주 불량	(1) 지시된 침로를 15초 이내에 $\pm 5^\circ$ 이내로 유지하지 못한 경우(㉔지정 침로 $\pm 5^\circ$초과) (2) 변침 후 침로를 $\pm 5^\circ$ 이내에서 유지	4	(가) 각 세부 내용에 대해서는 3회까지 채점할 수 있다. (나) 변침은 좌현·우현을 달리하여 3회 실시하고, 변침 범위는 45°, 90° 및

		하지 못한 경우(㉟침로 유지 불량)		180° 내외로 각 1회 실시해야 하며, 나침반으로 변침 방위를 평가한다. (다) 변침 후 15초 이상 침로를 유지하는지 확인해야 한다.
3) 범주(帆走)	가) 크루 태킹 (tacking: 맞바람 방향 전환) 역할 불량	(1) 스키퍼의 태킹 준비 지시에 따른 필요한 동작을 하지 않은 경우(㉠준비 동작 불량) (2) 스키퍼의 태킹 지시에 따라 필요한 동작을 하지 않거나 민첩하게 동작하지 않은 경우(㉡태킹동작 불량) (3) 태킹 후 위치 선정이 불량한 경우(㉢위치 선정 불량) (4) 태킹 후 돛의 조절 또는 시트 상태가 불량한 경우(㉣돛 또는 시트 상태 불량)	3	(가) 해당 과제 평가 시 바람이 불지 않아 범주가 불가능한 경우에는 기주에 의하여 범주를 평가할 수 있다. (나) 각 세부 내용에 대해서는 3회까지 채점할 수 있다.
	나) 스키퍼 태킹 불량	(1) 태킹이 이루어지지 않거나 태킹이 지나쳐 클로즈 리치(close reach) 이상 회전한 경우(㉤태킹 불량) (2) 필요한 지시를 생략하거나 부정확하게 또는 작은 목소리로 지시한 경우(㉥태킹 지휘 불량) (3) 태킹 후 침로 및 지정 침로를 유지하지 못한 경우(㉦태킹 후 침로 유지 불량) (4) 태킹 후 위치 이동이 불량한 경우	4	각 세부 내용에 대해서는 2회까지 채점할 수 있다.

		(㉟위치 이동 불량)		
	다) 크루 자이빙 (gybing: 뒷바람 방향 전환) 역할 불량	(1) 스키퍼의 자이빙 준비 지시에 따른 필요한 동작을 하지 않은 경우(㉞준 비 동작 불량) (2) 스키퍼의 자이빙 지시에 따라 필요 한 동작을 하지 않거나 민첩하게 동작 하지 않은 경우(㉞자이빙 동작 불량) (3) 자이빙 후 위치 선정이 불량한 경우 (㉞위치 선정 불량) (4) 자이빙 후 돛의 조절 또는 시트 상 태가 불량한 경우(㉞돛 또는 시트 상 태 불량)	3	각 세부 내용에 대해서는 3회까지 채점할 수 있다.
	라) 스키퍼 자이빙 불량	(1) 자이빙이 이루어지지 않거나 자이 빙이 지나쳐 브로드 리치(broad reach) 이상 회전한 경우(㉟방향 전 환 불량) (2) 필요한 지시를 생략하거나, 부정확 하게 또는 작은 목소리로 지시한 경 우(㉟자이빙 지휘 불량) (3) 자이빙 후 침로 및 지정 침로를 유 지하지 못한 경우(㉟자이빙 후 침로 유지 불량) (4) 방향 전환 후 위치 이동이 불량한 경우(㉟위치 이동 불량)	4	각 세부 내용에 대해서는 2회까지 채점할 수 있다.
4) 입항	가) 접안 불량	(1) 지정 계류석으로부터 50미터의 거	4	각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다.

		리에서 3노트 이하로 속도를 낮추지 않거나 접안 위치에서 변속기어를 중립으로 하지 않은 경우(㉔50미터 전방 3노트 초과, 변속기어 미중립) (2) 계류장과 선체가 직접 부딪친 경우(㉔계류장 충돌) (3) 시험선과 계류장이 2미터 이내의 거리로 평행이 되게 접안하지 못한 경우(㉔접안 불량)		
	나) 계류 불량	(1) 계류해야 할 위치에 계류하지 못한 경우(㉔계류 위치 부적절) (2) 계류줄을 묶는 방법이 틀리거나 풀리기 쉽게 묶은 경우(㉔결삭 불량)	3	각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다.
	다) 펜더(fender) 취급 미숙	(1) 펜더를 요트 접안 현의 적당한 높이에 달지 못한 경우(㉔펜더 높이 부적절) (2) 펜더에 달린 로프의 묶은 부분이 느슨하거나 풀린 경우(㉔펜더 묶인 상태 부적절)	3	각 세부 내용에 대해서는 1회만 채점한다.
	라) 뒷정리 불량	로프를 제대로 정리하지 않은 경우(㉔계류 후 로프 정리 불량)	3	세부 내용에 대해서는 2회까지 채점할 수 있다.

5) 실격: 다음의 어느 하나에 해당하는 경우에는 다음의 구분에 따른 사유로 시험을 중단하고 “실격”으로 처리한다.

가) 출발 지시 후 3분 이내에 계류장을 벗어나지 못하거나 응시자가 시험 포기의 의사를 밝힌 경우: 3분 이내 출발 불가 및 응시자 시험포기

나) 주어진 위치 및 역할을 이해하지 못하거나 각종 장치의 조작 미숙 등 조종능력이 현저하게 부족하다고 인정되는 경우: 현재

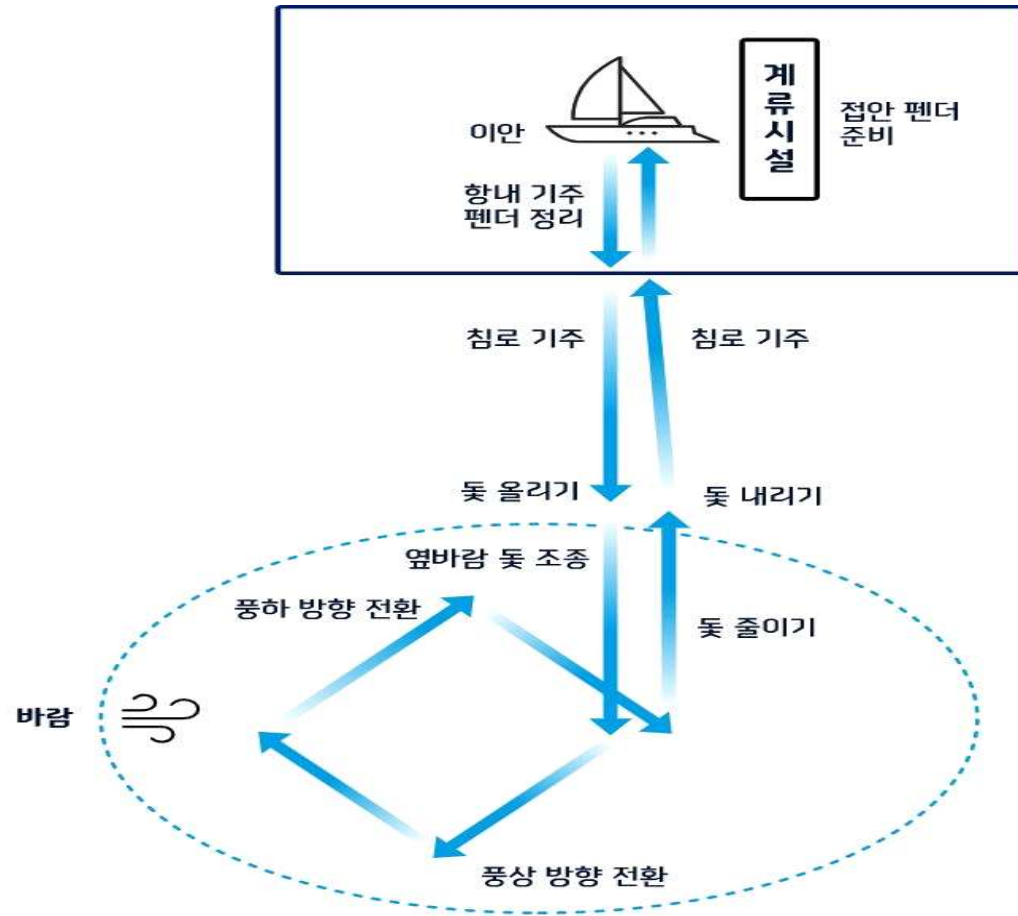
한 조종능력 부족

- 다) 계류장 등과 심하게 충돌하는 등 사고를 일으키거나 조종능력의 부족으로 사고를 일으킬 위험이 현저한 경우: 현저한 사고위험
- 라) 사고 예방과 시험 진행을 위한 시험관의 지시 및 통제에 따르지 않은 경우: 시험관의 지시·통제 불응
- 마) 이미 감점한 점수의 합계가 합격기준에 미달함이 명백한 경우: 중간점수 합격기준 미달

비고

- 제2호가목의 채점기준에서 사용되는 용어의 뜻은 다음 각 목과 같다.
 - 가. “기주”란 엔진만을 이용하여 운항하는 것을 말한다.
 - 나. “크루”란 스키퍼 외에 요트의 운항을 돕는 승조원(乗助員)을 말한다.
 - 다. “스키퍼”란 선장, 정장(艇長) 등 요트를 책임지는 사람을 말한다.
 - 라. “이안”이란 계류줄을 걷고 계류장에서 이탈하여 출발할 수 있도록 준비하는 행위를 말한다.
 - 마. “범주(帆走)”란 돛만을 이용하여 운항하는 것을 말한다.
 - 바. “클로즈 리치”란 바람방향에서 $70^{\circ} \sim 75^{\circ}$ 정도로 바람을 거슬러 범주하는 것을 말한다.
 - 사. “브로드 리치”란 바람방향에서 뒤쪽($110^{\circ} \sim 120^{\circ}$)으로 바람을 받아 범주하는 것을 말한다.
- 세부 내용란 중 ()의 내용은 시험관이 채점 과정에서 착오가 없도록 채점표에 구체적으로 표시해야 하는 사항이다.
- 세부 내용란 중 ()에 표시된 ㉠은 크루(crew)를, ㉡는 스키퍼(skipper)를 각각 의미하며, ()에 표시된 ㉠·㉡에게 그 세부 내용에 관한 채점기준을 적용하고, 표시가 없는 세부 내용에 대해서는 응시자 모두에게 적용한다.
- 실기시험 진행 중에 감점 사항을 즉시 알리면 응시자를 불안하게 할 수 있으므로 감점사유가 발생한 때에는 그 내용을 채점표에 표시하고, 실기시험이 끝난 후 응시자가 채점 내용의 확인을 요청하는 경우에 책임운영자 등이 해당 내용을 설명해야 한다.

나. 운항코스



비고

1. 운항코스 시험은 충돌 위험이 있거나 진로를 방해할 수 있는 양식장, 항로표지 등이 없는 개방수역에서 실시되어야 한다.
2. 운항코스는 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 제2조제11호에 따른 항로와 겹치지 않아야 한다.