

설문에 의한 6급 기관사 면허 면접시험 응시자의 성향 분석

박태건 · 이유원 · 김용복[†]
(한국해양수산연수원)

Propensity Analysis for Oral Exam Candidates of Sixth Class Engineer Officer's License using Questionnaire

Tae-Geon PARK · Yoo-Won LEE · Yong-Bok KIM[†]
(Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology, KIMFT)

Abstract

The propensity analysis for oral exam candidates of sixth class engineer officer's license was conducted to serve as a basic data for improving the ability of seamanship and a stable workforce supply using a questionnaire. A general information of them was identified as 62.1% of offshore fishing, 59.3% of over 50, 59.4% of less middle school education, 52.4% of under 100 gross tonnage, 75.2% of under 1,500kW engine output, 72.5% of over 10 years experience, 72.4% of engine department, which means they are from mainly less than 100 gross tonnage of offshore fishing vessel, less educated, and long term experienced in the engine job. The reason why they took the test was mainly due to their will (51.7%). And 45.5% of them took the test for the first time, 45.5% of answers responded they are lack of knowledge about a written exam and text of KIMFT in preparation data for an oral exam 35.9%. Given the fact that 74.5% of respondents experienced marine accidents with engine damage on board, the need for marine casualty reduction education was verified. Even after obtaining a license, they showed a higher preference of boarding that they embarked before the examination. Also, 61.4% of them have a plan for long-term boarding at least three years, thus leading to supply of workforce in coastal and offshore areas.

Key words : Questionnaire survey, Oral exam, Sixth class engineer officer's license, Stable workforce supply

I. 서론

한국선원통계연보 (KSWE, 2014) 2013년 12월 말, 6급 기관사 면허 소지 인원은 유효한 기관사 면허 소지 인원 총 24,039명 중 5,542명 (23.1%) 이었고, 승선인원은 기관부 선박직원 총 10,588명 중 2,225명 (21.0%) 으로 3급 기관사 2,351명 (24.0%) 다음으로 많은 인원이 승선하고 있다. 이와 같이 6급 기관사 면허는 기관사 면허 중 가장 낮은 등급 임에도 불구하고 우리나라 선박의 안

전 운항 및 해기 인력의 안정적 수급에 중요한 역할을 담당하고 있다.

우리나라 선원 수급 및 관리에 관한 연구는 해양수산 관계부처 및 산하기관에 의해 이루어져 왔으나 (Hong, 2007; Lee and Cheong, 2013), 최근에는 어선원 수급 및 교육에 관한 연구 (Kim and Kim, 2013; Kim et al., 2014; Lee and Cheong, 2013)와 외국인 선원관리에 대한 다양한 연구가 이루어지고 있다 (Cha and Park, 2011; Kim and Park, 2012a, 2012b).

[†] Corresponding author : 051-620-5820, ybkim@seaman.or.kr

그러나 전술한 것과 같이 우리나라 기관부 선박직원의 중요한 역할을 담당하고 있는 6급 기관사임에도 불구하고 신규 양성은 지정교육기관의 체계적인 사전 교육을 통하여 양성되는 것이 아니라 부원 선원들의 승선 경력 기간에 따라 필기 시험 또는 면접시험을 응시자가 선택하여 스스로의 수험준비과정을 거쳐 면허 자격시험에 합격하는 인력에 의존하고 있는 실정이므로 수급 예측이 불안정하고 이에 대한 기초 연구는 거의 없는 실정이다.

이러한 여건에서 6급 기관사 면허를 위한 직무능력의 객관적 검증을 위한 응시자들의 기본적인 성향에 대한 자료가 거의 없어 응시자의 연령, 학력 수준 및 승선 선박의 용도와 규모에 따른 개인 능력의 다양한 상이성을 충분히 인지하지 못하고 필기 또는 면접시험의 출제 수준이 필기 시험 출제자 또는 면접시험관의 개인적 기준에 의존하는 경향이 높아 자격 검증의 실효성을 저감할 수 있는 우려와 함께 응시자의 수험 준비에도 많은 어려움을 초래하고 있는 실정이다.

그래서 본 연구에서는 응시자의 성향과 적절한 해기 능력 수준을 파악하기 위하여 한국해양수산연수원에서 개설·운영하고 있는 6급 기관사 면허 취득교육과정 교육생을 대상으로 설문조사를 실시하여 그 결과를 분석, 정리함으로써 면접시험 전형 시 위촉되는 면접위원들의 자격검증의 효율성을 증진시키고 아울러 양질의 6급 기관사의 안정적인 인력수급에도 기여할 수 있는 기초자료 제공을 목적으로 한다.

II. 연구 방법

6급 기관사 면접시험 응시자의 성향에 대한 설문조사의 구성은 일반적 사항, 면접시험 준비 관련 사항, 해양사고 경험 및 실무지식 수준에 관한 사항과 면허 취득 후 계획으로 이루어졌다.

설문에서 일반적 사항은 연령, 학력, 승선한 선

박의 총톤수, 기관출력 (kW), 승선 경력 및 직책에 대하여, 면접시험 준비 관련 사항은 응시 동기, 응시 회수, 면접 선택 요인 및 수험 준비 자료에 대하여, 기관손상 해양사고 경험 및 실무지식 수준에 관한 사항에서는 기관손상 해양사고 경험 회수와 부족한 지식분야에 대하여, 끝으로 면허취득 후 계획을 조사하였다.

설문조사 대상은 선박직원법 시행령 제5조의 2 및 제13조 (필기시험 또는 면접시험의 면제)에 따라 면접시험 합격 후 또는 면접시험 응시 전·후에 반드시 이수하여야 할 한국해양수산연수원의 6급 기관사 면허취득교육과정의 2011년 교육생 총 187명 전원을 대상으로 설문조사를 실시하여 회수된 유효한 설문 145명에 대한 응답 결과를 각 항목별 빈도분석을 실시하였다.

III. 결과 및 고찰

1. 일반적 사항

설문한 응답자들의 연령, 학력, 승선경력, 승선한 선박의 총톤수, 기관출력 및 직책을 조사한 결과는 <Table 1>과 같다.

<Table 1>에서 30세 미만은 전무하였으며, 50대 48.3%, 40대 32.4%, 60대 이상 11.0%로 비교적 높은 연령임을 알 수 있었다. 특히 40~60세 미만은 표본수가 많은 연근해 어선의 경우 84.4%로 가장 높았고, 60세 이상의 승무자가 차지하는 비율은 표본수 차이로 대표성에 대한 논란은 있을 수 있겠으나 연안 상선 55.6%, 외항 상선 23.1%, 기타 12.5%, 원양 어선 5.6%, 연근해 어선 5.3%순으로 나타났다.

학력은 중졸 이하가 59.4%이었고, 대졸 2.8%를 포함한 고졸 이상의 학력이 34.5%로 조사되었다. 그러나 중졸 이하 학력을 선종별로 비교하면 연안 상선이 100.0%로 가장 높았고, 그 외 선박도 50.0~63.2%를 나타내어 낮은 학력 소지자가 많은 것을 알 수 있었다.

설문에 의한 6급 기관사 면허 면접시험 응시자의 성향 분석

<Table 1> The status of respondents on the questionnaire by age, level of education, seagoing service, gross tonnage, engine output of embarked vessel and job class

Items		COFV	DFV	OMV	CMV	Others	Total
Age	Under 30years	0	0	0	0	0	0
	30~40years	9	1	0	1	1	12
	40~50years	30	9	0	2	6	47
	50~60years	46	8	10	1	5	70
	Over 60years	5	1	3	5	2	16
Level of education	Under elementary school graduation	16	1	3	2	2	24
	Middle school graduation	35	11	4	7	5	62
	High school graduation	31	6	5	0	4	46
	Over university graduation	3	0	0	0	1	4
	Non-response	5	1	1	0	2	9
Gross tonnage of embarked vessel	Under 30tonnages	39	0	0	1	7	47
	30~100tonnages	22	0	2	1	4	29
	100~500tonnages	27	13	1	2	2	45
	Over 500tonnages	2	6	10	5	1	24
Engine output of embarked vessel	Under 350kW	50	1	0	1	5	57
	350~1,500kW	29	11	3	2	7	52
	1500~3,000kW	10	5	3	1	1	20
	Over 3,000kW	1	2	7	5	1	16
Seagoing service	Under 5years	6	0	1	1	4	12
	5~10years	22	3	1	1	1	28
	10~20years	36	11	1	1	3	52
	Over 20years	26	5	10	6	6	53
Job class	Engineer officer	24	4	1	0	1	30
	No. 1 oiler	29	8	11	5	5	58
	Oiler	9	4	0	3	1	17
	Master or deck officer	2	0	0	1	0	3
	Boatswain	13	1	1	0	3	18
	Deckhand	13	2	0	0	4	19

COFV: coastal · offshore fishing vessel, DFV: deep-sea fishing vessel, OMV: oceangoing merchant vessel, CMV: coastal merchant vessel, Others: passenger ship, tugboat, water boat, battleship etc.

승선한 선박 총톤수의 최빈치는 연근해 어선은 30톤 미만 43.3%, 원양 어선은 100~500톤 미만 68.4%, 외항 상선과 연안 상선은 500톤 이상으로 각각 76.9%, 55.6%, 기타 선박은 30톤 미만 50.0%를 나타내었고, 조사 대상의 62.1% (90명)가 연근해 어선을 승선하였고 그 중 총톤수 100톤 미만 승선자는 67.8%를 나타내었다.

한편, 승선한 선박의 기관 출력은 350kW 미만 선박 39.3%를 포함하여 75.2%가 1,500kW 미만 선박을 승선한 것으로 조사되었다.

승선경력은 10년 이상이 72.5%로 현행 6급 기관사 면접시험 응시자격인 총톤수 5~100톤 미만 선박의 승무 경력 4년 이상 또는 총톤수 100톤 이상 선박의 경우에는 2년 이상으로 정하고 있는 선박직원법 시행령 “별표 1의3”의 기준보다 월등히 많은 경력을 갖고 있음을 알 수 있었다.

승선 분야는 기관부 직책, 즉 기관장, 조기관장, 기관부원이 72.4%로 갑판부 직책, 즉 선장, 갑판장, 갑판부원 27.6%보다 높게 조사되었다. 이러한 결과는 6급 기관사 면접시험 응시자격이 선박직

원법 시행령 “별표 1의3” 기관사 면허에서 다른 급수와 비교하여 유일하게 선박의 운항 또는 기관의 운전 직무 모두를 인정하고 있기 때문에 갑판 승선 경력을 소지한 종사자도 다수 6급 기관사 면허를 응시하였기 때문으로 판단된다.

그러나 갑판부 승선 경력자가 6급 기관면허를 취득한 후 선박에 승선하는 경우에는 기관관련 실무적인 경력이 미흡하기 때문에 선박 안전운항에 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 또한 응시자의 승선 직책 중 기관사로 승선자의 경우는 선박 직원법 시행령 “별표 3”의 제2호에 의한 승무기준을 고려하면 기관사 면허를 소지하지 않고는 동 직책으로 승선할 수 없음에도 특히 어선 등에서 실제 기관사 직책으로 승선하는 것을 시사하고 있다.

2. 면접시험 준비에 관한 사항

시험응시 동기, 응시회수 및 필기시험 응시회수에 대한 결과는 <Table 2>와 같다.

<Table 2> The status of respondents by motivation, number of experienced oral test or written exam

Items		C O F V	D F V	O M V	C M V	Others	Total
Motivation to take an exam	Company's suggestion	11	2	2	1	2	18
	Friend's suggestion	28	9	5	3	3	48
	Respondent's will	50	7	5	4	9	75
	Non-response	1	1	1	1	0	4
Number of experienced oral exam	Non	41	13	5	2	5	66
	First time	31	4	6	5	4	50
	Second times	9	2	2	2	2	17
	Over third times	6	0	0	0	2	8
	Non-response	3	0	0	0	1	4
Number of experienced written exam	None	58	16	4	5	10	93
	First time	22	2	6	3	3	36
	Second times	4	1	3	0	1	9
	Over third times	2	0	0	1	0	3
	Non-response	4	0	0	0	0	4

<Table 2>에서 시험응시 동기는 본인의 욕구가 51.7%로 가장 높았고, 다음으로 친구 등의 권유

가 33.1%, 회사 권유가 12.4%순으로 나타나 본인의 의지가 강하다는 것을 알 수 있었다.

한편, 면접시험 응시회수는 0회 45.5%, 1회 34.5%, 2회 이상이 17.2%순으로 나타났으며, 필기시험 응시회수에서는 64.1%가 필기시험을 응하지 않은 것으로 나타났다. 면접시험을 1회 이상 응시해 본 경험자의 선종별 분포는 연근해 어선이 61.3%이고, 그 외 선박은 8.0~10.7%로 나타나 향후 동 면허의 취득교육과정에서 연근해 어선원들의 눈높이에 맞는 교육 내용이 비중있게 취급할 필요가 있을 것으로 판단된다.

면접시험을 선택한 요인과 수험준비 자료 (복수응답 가능)에 대한 결과는 <Table 3>과 같다.

<Table 3> The status of respondents by selecting factor and preparation data for an oral exam (plural response)

Items		C O F V	D F V	O M V	C M V	Others	Total
Selecting factors	Comparative ease preparations for an exam	32	5	3	3	2	45
	Obsessing about a written exam	12	4	4	2	5	27
	Comparative high ratio of successful applicants	26	4	4	0	2	36
	Lack of knowledge about a written exam subject	36	6	8	6	10	66
	Lack of understanding about a written exam system	25	4	0	2	4	35
	Non-response	4	1	0	0	0	5
Preparation data for an oral test	Only experience of embarkation	32	8	4	4	5	53
	Previous tests workbook	8	1	0	0	2	11
	Workbook for a written test	14	0	1	1	2	18
	Text of KIMFT	29	6	8	4	5	52
	Technical book for engineer officer	22	5	1	4	3	35
	Technical texts in the ship	3	0	0	0	1	4

KIMFT: Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology

<Table 3>에서는 전 과목 필기시험 합격 시 요구되는 면허취득을 위한 승무경력 2배를 구비하고도 1과목 (직무일반) 필기시험을 응시하지 아니하고 면접시험을 선택한 요인에 대한 복수 응답 (2개)을 표시하도록 한 문항에서는 직무일반 과목에 대한 지식 부족 (45.5%)과 면접시험 준비

가 용이 (31.0%), 면접시험 합격률 높음 (24.8%), 1과목의 필기시험 제도 이해 부족 (24.1%) 순으로 조사되었다. 이러한 결과는 <Table 1>에서 면접시험 응시자의 분포가 50대 이상의 연령 및 중학교 이하의 학력 소지자가 높은 점 등에 의한 요인과 무관하지 않을 것으로 사료되었다.

면접시험 응시를 위한 준비로는 응시자의 승선 경험 (36.6%)과 한국해양수산연수원에서 실시하고 있는 면접시험 합격 후 면허취득 신청과 관련한 면허취득교육 교재 (35.9%)에 의존하는 경우가 가장 높게 조사되었다. 이러한 결과는 제도권의 지정교육기관 또는 기타 교육프로그램 부재로 체계적인 해기사교육을 받을 수 없는 제도적인 요인에 의한 것으로 판단되었다.

3. 해양사고 경험 및 실무지식 수준에 관한 사항

기관손상 해양사고 경험과 실무지식 수준에 대한 결과는 <Table 4>와 같다.

<Table 4> The status of respondents by experience of marine casualty, job experience and level of knowledge

Items		C O F V	D F V	O M V	C M V	Others	Total
Experience of marine casualty with engine damage	None	22	5	2	3	4	36
	1~2 times	48	10	6	4	10	78
	3~4 times	16	2	3	1	0	22
	Over 5 times	4	1	2	1	0	8
	Non-response	0	1	0	0	0	1
Job experiences and level of knowledge	Excellent	8	2	2	1	0	13
	Good	12	5	6	0	1	24
	Fair	54	10	5	5	7	81
	Poor	13	1	0	3	4	21
	Bad	2	0	0	0	2	4
Non-response	1	1	0	0	0	2	

<Table 4>에서 나타낸 것과 같이 기관손상 해양사고 경험은 조사 대상자의 74.5%가 승선 중 기관손상으로 인한 해상에서 위험한 상황에 직면한 경험을 갖고 있었으며, 1~2회가 53.8%로 가장 높았고 24.8%는 승선 중 한 번도 경험하지 못한

것으로 조사되었다. 그리고 면허취득 이전의 선박 안전 운항을 위한 기관에 관련한 본인의 경험과 지식수준에 대한 응답으로 보통 55.9%를 포함하여 충분 이상 응답이 81.4%로 실무지식 수준에 대한 자신감은 충분한 것으로 나타났다.

6급 기관사 면허를 취득한 후 기관장 (또는 기관사)로 승선하는 경우에 본인에게 가장 부족하다고 생각하는 직무 지식에 대한 결과는 <Table 5>와 같다.

<Table 5> The deficient knowledge field related in the performance of his duty

Items	C O F V	D F V	O M V	C M V	Others	Total
Main engine	24	4	2	2	5	37
Clutch and shafting apparatus	32	6	2	6	4	50
Engine starting system	10	1	0	1	0	12
Electric apparatus	41	10	7	6	8	72
Pump system	16	3	0	1	2	22
Refrigerating system	46	6	6	6	6	70
Hydraulic system	18	2	1	3	1	25
Auxiliary machinery at deck	12	1	0	1	0	14
Fishing system	15	4	5	0	1	25
Marine pollution prevention equipment	18	8	3	2	1	32
Foreigner crew management	14	4	1	1	4	24
Documentation	14	6	2	2	1	25
Others	2	1	1	0	1	5
Non-response	3	0	0	0	1	4

부족한 직무 지식으로는 <Table 5>에서와 같이 전기장치 17.3%, 냉동장치 16.7%, 클러치 및 축계장치 12.0%, 주기관 8.9%가 다른 요인에 비교하여 높게 조사되었고, 외국인 선원 관리 5.8%의 응답은 1991년 이후 국적 선박의 부원 선원 인력수급 부족 현상 해소를 위하여 외국인 선원 송입제도가 도입되어 운영되고 있는 점을 감안하면 외국인 선원 관리 측면도 선박직원으로 주요 직무라는 점을 인식하고 있는 것으로 판단된다.

부족한 직무 지식의 선종별 특징은 연근해 어선에서는 냉동장치와 전기장치, 원양 어선에서는 전기장치와 해양오염방지설비, 외항 상선에서는 전기장치와 냉동장치, 연안 상선에서는 축계, 전기장치 및 냉동장치, 기타 선박에서는 전기장치

에 대한 지식 부족이 다른 지식보다 비교적 높게 조사되었다. 따라서 6급 기관사 면접시험 합격 전·후 시기에 반드시 이수하여야 법정교육인 면허취득교육과정에서 이러한 특성을 반영한 맞춤형 교육이 필요할 것으로 판단된다.

4. 면허 취득 후 향후 승선계획에 관한 사항

6급 기관사 면허를 취득한 후 희망하는 승선 선종과 승선 예정기간은 6급 기관사의 안정적 해기 인력 수급 측면에서 대단히 중요하다. 따라서 면허 취득 후 승선 예정인 선종에 대한 설문결과는 <Table 6>과 같다.

<Table 6> Estimated embarkation vessel after obtained engineer officer's license

Items	COFV	DFV	OMV	CMV	Others	Total
COFV	74	4	0	0	0	78
DFV	1	10	0	0	0	11
OMV	0	1	4	0	0	5
CMV	6	1	6	6	2	21
Others	7	3	3	3	12	28
Non-response	2	0	0	0	0	2
Total	90	19	13	9	14	145

<Table 6>에서 가로는 승선했던 선박, 세로는 승선 예정인 선박으로 승선했던 선박을 면허 취득 후 계속 승선 예정인 비율은 연근해 어선은 94.9%, 원양 어선은 90.9%, 외항 상선은 80.0%, 연안 상선은 28.6%, 기타 선박은 42.9%를 조사되어 어선 승선자는 대체로 본인의 승선경험이 있는 선종의 선호도가 높은 반면, 상선 승무자 특히 연안 상선과 기타 선박은 다른 선종으로 전환을 희망하는 것으로 나타났다. 특히 연근해 어선 승무자의 경우가 다른 선종 승무자에 비교하여 면접시험 응시 직전의 승선 선종의 선호도가 가장 높은 것으로 조사되었다. 그리고 상선 승무자들의 다른 선종으로 전환을 희망하는 요인은 선박직원법 시행령 “별표 3” 선박직원의 최저 승무

기준에 의한 선박 규모 및 직책에 대한 일부 제한성과 선사의 고연령자의 승선 기피 현상에 의한 영향도 고려된 것으로 판단된다.

선종 외에도 면허 취득 후 선종별 승선 예정기간은 <Table 7>에 나타내었다.

<Table 7> Estimated embarkation term after obtained engineer officer's license

Items	COFV	DFV	OMV	CMV	Others	Total
Under 3years	29	7	4	5	3	48
Over 3years	56	9	9	4	11	89
Non-response	5	3	0	0	0	8

<Table 7>에서와 같이 61.4%가 3년 이상의 장기 승선을 계획하고 있는 것으로 나타나 이러한 결과는 6급 기관사 인력의 안정적 수급에 긍정적 요인으로 판단되었다.

IV. 결론

본 연구에서는 우리나라 연근해 선박 운항의 중추적 역할을 담당하는 6급 해기인력의 안정적 수급과 해기능력 향상을 위한 기초자료로 활용하고자 실시된 6급 기관사 면접시험 응시자에 대한 성향 조사 설문을 통하여 얻은 결과는 다음과 같다.

면접시험 응시자의 일반사항으로 선종의 분포는 연근해 어선이 62.1%, 연령은 50대 이상 59.3%, 학력은 중졸 이하 59.3%, 총톤수 100톤 미만 52.4%, 기관출력 1,500kW 미만 75.2%, 승선경력 10년 이상 승선자 72.5%로 선박 규모가 작은 어선 승무자, 고연령, 저학력 및 고경력자 층이 많았고, 승선 분야에서는 기관부 직책이 72.4%, 갑판부 직책이 27.6% 종사자로 조사되었다.

면접시험 준비에 관련된 사항으로 응시 동기는 본인의 욕구가 51.7%, 응시 회수는 0회 45.5%이었고, 면접시험을 선택한 요인은 필기시험 과목에 대한 지식 부족이 45.5%이었고 면접시험 합격을 높이기 31.0%로 다른 요인보다 높게 나타났다.

며, 수험 준비 방법으로는 승선 경험에 의한 준비가 36.6%로 가장 높았고, 면허취득교재가 35.9%로 그 다음으로 나타났다.

기관손상 해양사고 경험은 1~2회가 53.8%로 가장 높았고, 조사 대상자의 74.5%가 승선 중 해양사고 경험이 있었던 것으로 나타나 해양사고의 심각성과 이것을 저감하기 위한 교육의 필요성을 확인할 수 있었다.

면허 취득 후의 향후 계획은 면접시험 전의 승선 선종의 선호도가 높았고, 승선 예정기간은 최소 3년 이상이 61.4%로 비교적 장기 승선을 계획하고 있어서 향후 연근해 구역의 해기인력 수급에 크게 기여할 것으로 판단된다.

References

Cha, C. P. · Park, J. U.(2011), A study on management of foreign seamen on board coastal & offshore fishing boats, J. Fish. Mar. Sci. Edu., 23, 515~525.
Hong, H. P.(2007), Fishing crew stable supply welfare policy, Report of Ministry of Oceans and Fisheries, 1~295.
Kim, Y. B. · Kim, J. H.(2013), On the actual

conditions of manpower supply in seaman's competency certificate of fishing vessel recently, J. Fish. Mar. Sci. Edu., 25, 297~704.
Kim, Y. B. · Kim, J. H. · Kim, J. C.(2014), A study on the education system of seamen's competency certificate in small ships under the concerned Laws, J. Fish. Mar. Sci. Edu., 26, 179~202.
Kim, Y. U. · Park, M. B.(2012a), A study on devices of reducing foreign fishermen's rate of deserting from coastal and offshore fishing vessels in Korea, J. Fish. Mar. Sci. Edu., 24, 263~271.
Kim, Y. U. · Park, M. B.(2012b), An comparative study on the foreign worker's employment system of fishing vessels in Korea and Japan, J. Fish. Mar. Sci. Edu., 24, 559~573.
Korea Seafarer's Welfare & Employment Center (KSWEC)(2014), Korea Seafarer's Year Book. Report of MOF, 45~167.
Lee, K. N. · Cheong, J. H.(2013), Plan for countermeasure and prospect of demand and supply about seamen in Korea, J. Fish. Bus. Adm., 44, 47~60.

-
- 논문접수일 : 2014년 09월 02일
 - 심사완료일 : 1차 - 2014년 09월 29일
 - 게재확정일 : 2014년 10월 08일