

시스템이 효율적인 것으로 사료된다.

5. 소성해석에 의한 TSD 접합부를 가진 구조시스템별 비탄성 거동을 분석한 결과 Case3의 경우 극한 하중계수가 작으며 소성영역에서는 구조시스템별 거동차이가 크게 나타났다.
6. Case3은 과량하중에 의한 부가모멘트의 증가가 미미하기 때문에 과량하중의 진폭이 증가하여도 소성힌지의 발생순서에 변화가 없었으며 다른 구조시스템에 비해 소성힌지가 골고루 발생하여 더 유리한 것을 알 수 있었다.

5. 港灣國 統制에 관한 諒解覺書 및 活動結果에 대한 分析 研究

운항시스템공학과 민 병 선
지도교수 김 순 갑

최근 들어 환경의 중요성이 전 세계적으로 확산되면서 항만국통제의 중요성이 점점 확장되고 있으며, IMO 및 각 지역 MOU는 관련요건을 개정/강화하여 항만당국이 기준미달선을 제거하는데 효과적인 수단을 제공하고 있다.

출항정지로 인하여 직접적인 영향을 받는 선주(Owner), 기국(Flag State) 및 선급(Classification Society)의 관심이 항만국통제에 집중되고 있는 것이 현실이다.

그러나, 8개의 각 지역MOU 및 U.S. Coast Guard의 규약이 서로 다르고, 각 MOU간의 정보 교환 부족, 같은 MOU내에서 항만당국 간의 시행의지 차이 및 일부 역사가 짧은 MOU의 시스템 정립 부족으로 인하여 여러 가지 문제점이 발생하고 있다.

이에 따라, 각 항만당국에서 시행한 3년간(1998~2000)의 활동자료(2001년도 자료는 2002년 6월 이후 발표 예정임)를 바탕으로 항만당국별, 선종별, 결함 Code별, 선급별로 점검척수 및 출항정지 발생 척수 등의 비교 분석을 통하여 문제점을 살펴보았다.

각 MOU의 내용을 정확히 파악하는데 도움이 되기를 바라며 또한, 그 문제점을 파악함으로써 항만국통제에 효과적으로 대응할 수 있는 방법을 마련하는데 도움이 되었으면 한다. 궁극적으로는 각 MOU및 항만당국의 활동방향 설정에 도움을 주어서 해난사고의 가장 큰 원인인 기준미달선을 제거하는데 작은 보탬이 되었으면 한다.