

고려하여 3.3m로 제안하였다.

낙동강 하구언에서 60.7km이후의 수심이 얇은 지점은 항행 바지선이 통행 가능하도록 준설이 필요하다. 또한 이 연구에서 제안한 바지선이 통행 가능하도록 낙동강 수로의 유량 198.3m³/m을 유지하기 위해 주운댐을 건설이 필요하다. 이를 효율적으로 이용한다면 항로 매몰, 오염 경감 등 큰 효과를 기대할 수 있다.

19. 선박조종 시뮬레이터를 이용한 효율적 교육훈련을 위한 연구

해사수송공학과 정 낙 영
지도교수 김 창 제

해양사고는 선박운항 또는 기기작동에 대한 전문적 지식의 결여에서 기인되는 부분도 있겠지만 사고의 80%정도가 인적과실인 운항자의 정신적 해이 또는 주위상황 식별력 부족 등에 의해 발생된다.

이런 인적사고를 줄이기 위해서는 SHS(Ship Handling Simulation)과정의 선박 조종술 향상교육과 BRM(Bridge Resource Management)과정의 행동양식을 바꾸는 교육이 복합적으로 이루어져야 한다.

이 연구에서는 실제 선박과 유사한 환경을 제공하여 선박의 안전운항에 큰 도움이 될 것으로 판단되는 선박조종 시뮬레이터를 이용하여 SHS 및 BRM 교육훈련의 효율성을 극대화하기 위하여 각국의 현황을 살펴보고 우리나라의 실정에 맞는 강사진 구성, 교육훈련 진행방법, 운용기법 및 평가방법에 대해 고찰하여 다음과 같은 결과를 얻었다.

첫째, 각국에서 시행되고 있는 BRM, SHS 과정을 비교·분석하여 시뮬레이션 교육훈련의 현황에 대해 명확히 밝혔다.

둘째, 각국에서 BRM 과정은 3일~5일, SHS 과정은 3일~4일로 진행되며 시뮬레이션 교육훈련에 있어서 observer역할 담당자가 필요하며 또한 observer check list를 제안하였다.

셋째, 교육훈련의 효율성 측면에서 SHS 및 BRM 과정은 선교당4명이 적절하며 각 직급별 역할분담을 통한 교육훈련진행이 필요하다.

넷째, 교육훈련생의 태도, 발표력 등을 평가할 수 있는 평가방법을 제안하였다.