

선박 금융 및 용어 해설

목 차

1. 일반적인 선박금융 -----	2
① 선박금융의 개념 및 구조 -----	2
② 선박금융 시장의 분류 -----	4
③ 선박금융 제도의 분류 -----	4
④ 주요국의 선박금융 제도 -----	7
2. 용선계약의 개념과 종류 -----	10
① 용선계약의 개념 -----	10
② 화물운송 계약 -----	10
③ 선박용선 계약 -----	10
3. 선박투자의 구성 주체 -----	13
① 선박투자회사(SIC) 및 자회사(SPC) -----	13
② 선박운용회사 -----	13
③ 자산보관회사 -----	14
④ 선박운항회사 -----	14
⑤ 선박관리회사 -----	14
4. 해운관련 용어 -----	16
6. 해운관련 톤수 용어 - -----	35

1. 일반적인 선박금융

① 선박금융의 개념 및 구조

□ 선박금융의 개념

- 선박의 건조, 매매, 임대차 등 선박거래를 위하여 금융기관 등이 해운회사와 조선사에 제공하는 금융서비스로
- 해당 선박을 담보로 제공 한 후 그 선박이 창출하는 경제적 이익으로 원리금을 상환하는 것을 기본 개념으로 하는 프로젝트 파이낸싱의 일종

□ 선박금융의 특징

- 대상자산이 담보로 제공되는 Asset Based Financing의 전형적 유형
- 선박건조에는 거액이 소요되므로 거액금융이 필연적 수반, 차관단 대출 주류
- 선박은 용선료 수입을 상환재원으로 하기 때문에 원리금 상환기간이 통상 10년 내외 장기간이며 주로 미 달러화가 결제통화
- 선박별 수익구조를 담보로 하는 독립된 소유구조(SPC)를 취하며 준거법은 대부분 영국법
 - * 일반적으로 선박금융에서는 해운사가 선박 소유에 따른 위험이 선사의 기타 자산까지 확산되는 것을 방지하기 위하여 소유와 운영을 분리할 수 있는 SPC를 주로 활용

□ 업무 절차

- (1) RFP(Request for financing Proposal) 접수 및 금융지원 가능성 여부 Tapping
 - 국내외 선사로부터 Financing inquiry를 받고 선사와 조선소간 선박 건조 여부 및 가격 지급 화폐의 종류 등 협의
 - 대출의향, 조달 금리, 배당률 등 결정을 위한 은행 및 증권사 접촉
- (2) Cash flow 산출
 - 은행 및 증권사로부터 조건 취합 후 최종 조건을 정하여 Term Sheet 작성
- (3) Mandate 수령, 사업 타당성 검토 및 Term Sheet 확정
 - 선사와 대출금융기관간 Mandate 교환 후 사업 타당성 검토
 - 당사자간 Term Sheet 확정·서명
- (4) 계약서 초안 작성(법무법인 지정)
 - Client로부터 Mandate 수령 후 사업 타당성 검토
 - 당사자간 Term Sheet 확정·서명

(5) 해외 자회사(SPC) 설립(인가 신청, 보고) 및 관련계약 체결

- 국토해양부에 선박투자업 인가 신청 및 기획재정부에 해외 자회사 설립 인가 신청 및 설치 후 결과 보고
- 현지 금융기관에 대한 해외직접 투자(자금 대여) 신고

(6) 외국환거래 신고(한국은행)

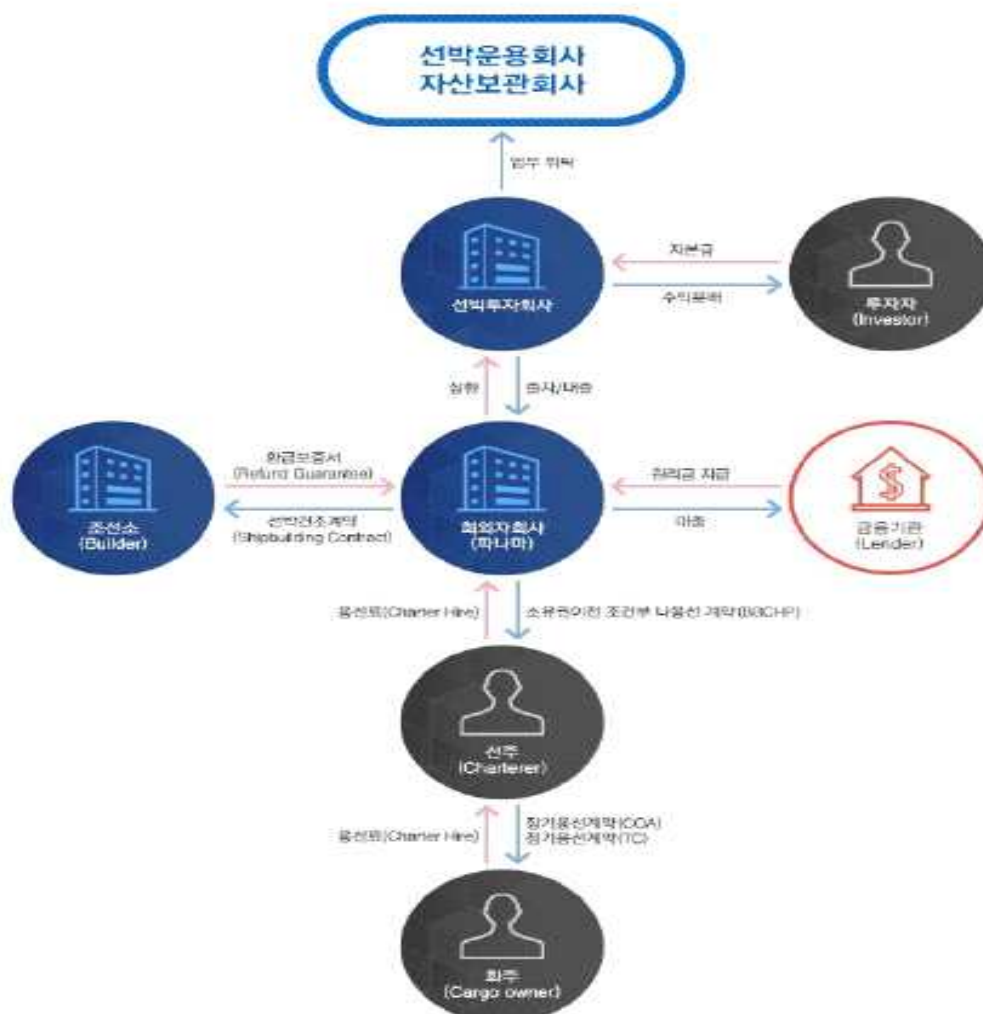
- 외국환관리법 등에 따른 제반 인·허가 취득

(7) 각종 계약서 서명

- 선박운용위탁계약, 대출계약, 담보계약, 보험 계약 등

(8) 선박 건조(분할 대출), 선박의 SPC·선사에 인도, 선박의 소유권 및 저당권 등기

□ 일반적인 선박금융 구조도



② 선박금융 시장의 분류

□ 은행대출 시장

- 1960~1970년대 초 선박 금융의 주요 공급처 역할 담당
 - Oil 머니에 의한 초과 국제 유동성과 자본 해외 이전 본격화로 선박이 투자 대상으로 급부상
 - 위험 분산을 위해 협조대출(Syndicated Loan)이 주류를 이루었고 간사은행(Lead Bank)이 존재하여 많은 리스크 부담
- 1970~1980년대 해운 불황시 선박의 담보가치가 하락한 반면, 대출조건은 더욱 다양화
 - 초기 선박 금융은 본선 담보대출이었으나 선박의 담보가치가 하락하면서 융자조건이 다양해져 Cash-flow 및 해당선박의 해상운송계약(COA)까지 담보 설정
- 대출방법은 일정기간 고정금액 상환이 대부분
 - 대출은행은 해당 금액을 타 금융기관으로부터 차입하고 대출금리는 조달금리+Spread(가산금리) 적용
 - 원금과 이자를 상환 받은 은행은 차입한 자금을 상환하는 동시에 선주에게 refinancing(재금융)

□ 리스금융 시장

- 1970년대 도입 이후, 1980년대 해운환경 변화와 리스금융 세제 이익 등으로 역할 증가
- 금융기간이 통상 10년으로 장기간이며 상환조건도 다양
 - 리스기간 동안 용선자(실질선주)는 리스사의 투자비용에 대해 원금+이자(그에 상응하는 용선료) 상환
 - 리스기간 종료 후 저렴한 비용으로 재계약, 중고선 매각 후 이익분배, 리스이용자의 명목 가격 매입 등과 같은 방법으로 선박 소유권 문제 처리

③ 선박금융 제도의 분류

공여주체에 따른 분류	정부공여 방식	공적 수출금융
		자국선주 지원제도
	민간공여 방식	일본상사 금융
		노르웨이 KS금융
		덴마크 선박 신용기금

□ 정부공여 선박금융

○ 공적수출 금융

- 각국 정부의 신용을 바탕으로 신조와 수출에 필요한 자금을 대출해 주는 제도
- 정부기관 또는 각국 수출입은행이 공적수출금융을 담당하고 있으며 일부 국가에서는 보증을 통해 금융을 제공
- 한국수출입은행은 수출선박에 대하여 연불수출 금융제도를 실시

○ 자국선주 지원제도

- 자국 선대의 확충을 목적으로 자국선주에 대해 유리한 금융을 제공해 주는 지원제도로 신용 뿐만 아니라 보증 및 세제혜택 부여
- 자국 선주가 자국 내 조선소에 발주할 경우외국조선소에 발주하는 경우보다 금융 및 세제 혜택을 부여
- 이러한 제도의 일환으로 한국·일본은 계획 조선을 실시

□ 민간공여 선박금융

○ 일본 상사 금융

- 일본의 종합 무역상사와 리스회사 등이 취급하는 금융이며 일본 수출입은행의 융자조건 보다 유리
- 1960년대 후반부터 발전하였으며 OECD 가이드라인의 규제를 받지 않아 일본 수출입 금융은 전적으로 이에 의존
- 일본 종합상사는 국제 신용도가 높아 국제 금융시장에서 Libor-a 수준금리로 유리한 금융 제공

○ 노르웨이 KS(Kommandit Selskap) 금융

- 자본 참여방식으로 General Partner와 Limited Partner로 구성
- General Partner는 선박의 실질적 소유자로서 KS의 모든 채무에 대하여 무한책임
 - 펀드설립 시 투자액 10% 이상 최저 50,000크로네(N.Kr) 이상 불입
- Limited Partner는 개인투자자로서 지분비율에 대하여 유한책임
 - 총 자본액의 0.5% 이상 최저 20,000크로네(N.Kr) 이상 불입
- KS펀드는 자본 참여방식이기 때문에 현금 유동성이 낮으며 투기적 성격이 강해 중고선가 하락하면 원금회수 조차 어려운 취약성

○ 덴마크 선박 신용기금

- 선주협회, 은행협회, 보험협회, 중앙은행의 공동출자로 설립되어 금융기관의 사채발행 등을 통해 자금 조달하여 지원

- 덴마크에서 발주하는 선사에 한하여 용자 제공하며 계약선가의 80%까지 지원하고 상환 기간은 14년까지 가능

공여형태에 다른 분류	본선 담보부 금융
	프로젝트 금융
	지분참여 및 투자에 의한 금융
	메자닌 금융
	채무 매입을 통한 선박금융

□ 본선 담보부 금융

- 본선을 담보로 정부 또는 상업은행이 선사에 대출해 주는 금융방식
- 해운 시황에 의한 중고선 가격 변동과 담보 가치 평가와 관련한 문제들로 본선 담보부 금융은 자제
 - 1960년대 도입되어 본격 운용되었으며 1980년대 장기해운불황으로 인한 선가 폭락 및 담보가치 하락 등으로 최근 위축되는 추세

□ 프로젝트 금융

- 장기용선계약(COA)과 같은 선주의 안정적인 수익사업을 근거로 이루어지는 선박금융
- 대출금을 안정되게 할 수 있어서 금융기관으로서는 부담이 적어 선호하나 해운시황이 불황인 경우 장기계약 기피
 - * 본선담보부 금융과 혼합 공여되는 것이 일반적

□ 지분참여 및 투자에 의한 금융

- 금융 기관이 선사의 지분참여 및 투자에 의해 자금 조달하는 방식
- 소득세율이 높은 국가에는 세제혜택을 통해 투자 유치

□ 메자닌 금융

- 대출과 투자가 혼합된 중개적 금융방식
- 선주와 화주 간 장기 운송계약 체결 후 메자닌 금융기관이 선가의 50~60%를 타 은행으로부터 대출 알선
- 선주 투입자본금 이외의 나머지 금액에 대하여 제2순위 저당과 영업이익에 대한 우선 배당을 조건으로 용자

□ 채무매입을 통한 선박 금융

- 과중한 외채부담을 안고 있는 조선국과의 선박발주에 이용되는 금융방식
- 선주는 국제금융시장에서 외채국의 채무를 할인 매입한 후 이를 해당 채무국의 중앙 은행에 다시 매각하여 이 자금으로 채무국의 조선소에 선박을 발주
- 선주는 저렴한 가격으로 선박을 확보하며 선박 수주국은 외채상환 외에 자국조선소의 선박 발주라는 이중 효과 기대

④ 주요국의 선박금융 제도

□ 미국의 금융지원제도 : 대출보증

- 금융지원제도로는 상선법(Merchant Marine Act, 1936 as amended)에 의한 대출보증 제도가 있음
- 대출보증은 선박의 건조, 개조, 수리를 위한 소요자금 금융에 있어 원금 및 이자의 상환에 대하여 정부가 보증
- 대출보증한도는 금융 조건과 대상 선종에 따라 관련 비용의 75~87.5% 제한
- 보증기간은 선박인도 후 25년 이내 등

□ 미국의 세제지원제도

- 선박건조자금 조성 기금(Capital Construction Fund)
 - (목적) 선박운항업자에 대하여 일정 적립금의 연방 소득세 과세를 유예함으로써 선박취득, 건조, 개조자금 확보 지원
 - (대상선박) 국제항로, 오대호, 비인접연안운송, 어업 등을 위한 화물선, 예인선, 부선, 보급선, 여객선 등
 - (적립가능 자금) 선박운항 수입, 선박처분 또는 멸실로 인한 수입, 선박의 감가상각 공제금액 등
 - (적립기간) 원칙적으로 25년 이내
- 선박건조예비기금(CRF)
 - (목적) CCF제도의 적용대상에서 제외되는 선박에 대하여 처분, 멸실로 인하여 발생하는 자본이득에 대한 과세를 유예함으로써 선박의 확보를 지원함
 - (대상선박) 연안, 내륙수로 운항 기타 CCF 수혜대상에서 제외되는 선박

- (적립가능자금) 선박은 매각 등 처분, 멸실로 인하여 발생하는 자본 이득
- (적립기간) 3년

□ 독일 부흥은행(KFW)의 장기저리 대출제도

- Hermes Guarantee라고 불리는 정부보증형태 선박금융제도가 독일 부흥은행에 의해 운영
- 독인 조선소에 발주되는 선박에 대해 선가의 85~90%정도의 장기지급 보증서를 발급
- 건조 장소가 독일의 조선소로 제한되지만 선박 국적에는 제한이 없으며 이자율은 Libor 금리 이하
- 유럽에서 운용되는 선박의 건조, 개조, 중고선 도입 등에 대한 포괄적 지원을 시행하고 있으며 산업은행의 자체 자금으로 조성된 채권 보증업무를 수행

□ 독일 KG(Kommandit Gesellschaft) Fund

- 독일의 해운펀드(KG Fund)는 선박건조 및 운영에만 투자되는 해운 전용펀드(shipping fund)
- 세계 해운분야에서 상당히 성공적인 직접 금융모델로 일반 개인 투자자들의 자금과 금융기관의 차입금을 모아 선박의 건조 및 운영에 투자하는 제도
- 주로 컨테이너선박 건조에 주력함
 - * 세계 컨테이너선대의 22%이상을 독일 선주들이 소유
- 선박펀드 운용회사들은 저마다 약 2만 명 이상의 투자자를 확보하고 있으며, 매 펀드에 참여하는 일반투자자들은 대략 600~700명 정도이며 펀드 조성에는 통상 3개월 소요

□ 노르웨이 KS(Kommandit Selskap) Fund

- 일반 투자자들 유동자금을 벤처 캐피탈 형태로 선박에 투자하도록 하기 위해 정부가 지원한 제도로써 급속하게 발달
- KS펀드는 펀드 조성 시에 자본을 투자하는 G/P(General Parter)와 L/P(Limited Pater), 그리고 펀드 및 선박의 운영을 담당하는 금융관리자(CFS), 영업관리자(C/M), 기술관리자(T/M) 등으로 구성
- KS펀드의 설립과 운영은 금융관리자, 영업관리자, 기술관리자 등이 담당

<한국·독일·노르웨이 선박투자회사 비교>

구분	한국	독일	노르웨이
회사형태	상법상 주식회사	파트너십 기업	
수익 배당 및 과세제도	투자자 수익배당 법인세/배당소득세	파트너십 과세제도	
도입배경	선박확보를 위한 금융제도 도입	기존의 투자회사형태의 기업으로 선박에 대한 세제혜택으로 투자가 활성화	
활성화요인 및 정책	○ 세제지원 - 배당소득 비과세 - 해외자회사 설립	○ 세제지원 - 고속상각, 타소득과 상계 - 선박매각익 과세이연	
조세혜택	2010년까지 투자자 배당이익 비과세 등 한시적 혜택 부여	1996년부터 단계적 축소	1992년부터 축소
톤세제도	2005년 도입(편의치적의 경우 본 제도와 무관)	1999년 도입	1996년 도입
선박의 치적	편의치적	편의치적+독일치적	NIS제도
운용회사	4개사(2008년 기준) 1위사 30여척 운용	22개사(2000년 기준) 1위사 600여척 운용	

2. 용선 계약의 개념과 종류

① 용선 계약의 개념

- 화물운송계약과 선박용선계약 전체를 용선계약이라 하며 용선에서 계약당사자는 선주와 용선주가 되며
 - 용선계약에서 선주는 선박소유자이거나 선박을 소유하지는 않지만 점유권이나 사용 수익권을 보유한 경우로 용선계약을 통해 대선하는 경우도 해당 계약서에서는 선주가 됨
 - * 용선주는 선주로부터 선박을 빌려 운송하는 주체

② 화물운송 계약

- 장기운송계약 (COA: Contract of Affreightment)
 - 최저 1~2년의 계약부터 최고 4~5년까지 선주가 운송 선박에 대한 화주의 요구를 수용하는 형태의 용선계약으로 선박이 지정되지 않고
 - 선주가 운송선박에 대한 화주의 욕구를 충족시킬 것을 약속하여 선주가 합의된 타입의 선박으로 운항을 완료하면 계약 충족 : 건화물 부정기선 해운시장에서 가장 선호
- 항해용선계약 (Voyage Charter)
 - 선주는 모든 운항경비로 고정비를 부담하며 한 두 달 이내의 Spot Market에서 단기 항해 용선 계약이 주류를 이루고 있기 때문에 운임 변동에 그대로 노출되어 시황이 좋을 때는 고수익을 얻을 수 있으나 현재와 같은 불황시기에는 손해가 크게 발생할 수 있는 특성
- 전용선계약
 - 대규모 물동량의 지속적인 수송수요를 가진 제철사, 전력회사, 가스나 정유업체 등에 있어서 장기적으로 안정적인 선박확보와 운임경쟁력 면에서 우위를 지키면서 필요한 원자재를 해상 운송하기 위한 운송형태

③ 선박용선 계약

- 정기용선계약 (Time Charter)
 - 선주는 선박의 사용권을 일정기간 용선주에게 양도하고 그에 대한 급부로서 그에 대한 용선료(hire)를 취득하는 선박영업의 한 형태, 기간용선이라고도 함

○ 정기용선계약의 종류

- 일항차 정기용선계약(Time Charter Trip, TCP) : 용선료 산정 및 지불조건, 동일계약서의 사용 등 기간용선계약과 계약조항 및 조건들이 동일한 정기용선계약의 일종
- 기간용선계약(Period Time Charter) : 일정기간(수 개월 또는 수 년) 동안 기간단위로 계약을 맺음

□ 나용선 계약 (Bareboat Charter)

○ 나용선 계약은 실제적으로 선주로부터 용선주에게로의 선박리스계약으로,

- 선주는 용선주에게 계약기간 동안 선박에 대한 모든 책임과 권한사항을 양도하며 용선주는 약정한 용선료를 지불하고 해당 선박의 관리선주(disponent owner)가 됨

○ 단순 나용선 계약 (Bareboat Charter)

- 비교적 장기간에 걸쳐 선박을 임차하여 소유권만을 제외하고 일체의 선박관리 운항권을 용선주가 가짐

○ 소유권 이전 조건부 나용선 계약 (Bareboat Charter Hire Purchase)

- 선박 건조 후 연불장식(lease)으로 선가를 상환하고 일정기간 후 소유권을 취득, 순수한 용선 계약이라기보다는 금융리스의 형태

<각 계약의 비용 비교>

구분	항해용선	정기용선	나용선
선장/선원 고용	선주가 선장/선원을 고용, 급료, 명령의 지시, 감독	좌동	용선주가 선장/선원을 고용, 명령지시, 감독
책임한계	선주의 책임하에 용선주에게 운송서비스를 제공	용선주가 선박 운항권을 지니고 선주는 지시하는 항차를 수행	용선주가 선박 운항권을 가지고 일정기간 운송활동 수행
수입의 가득	제공된 운송 서비스에 대해 화물의 수량 당 혹은 총액 기준으로 운임을 획득	일단 합의된 용선료율로 총 선박 사용 일수에 대해 용선료 지급 (시황에 따라 용선료를 결정됨)	일단 용선료율로 사용기간에 대해 용선료 지급 (주로 선박 원가를 기준으로 책정)
선박의 감항성	선주의 책임, 권한	좌동	용선주의 선박 감항성 보증하에 운항
선주의 비용부담	선원급료, 선원급식비, 운할유, 선용품, 유지/수리비, 각종 세금, 보험료, 감가상각비, 연료비, 항비, 운하통과료, 대리점비	선원급료, 선원급식비, 선용품, 운할류, 유지/수리비, 각종 세금, 보험료, 상각비	감가상각비
용선주 비용부담	용선자 비용부담 항목 없음	연료비, 항비, 운하통과료, 대리점비, 등 운항비	감가상각비 제외한 모든 항목 부담

3. 선박투자의 구성 주체

① 선박투자회사(SIC) 및 자회사(SPC)

□ 선박투자회사

- 선박투자회사는 투자자들로부터 자금을 모아 설립되는 주식회사로 선박을 소유하며, 이 회사의 설립 목적은 선박에 대한 수익을 창출하여 투자자들에게 배당을 실시

<선박투자회사 기본 내역>

구분	내용	비고
회사형태	선박을 소유하는 서류상의 주식회사	상근임직원 없음
존립기간	3년 이상, 선박매각시 해산	법개정 추진중
기관	주주총회, 이사회, 감사	
업무	●선박의 취득, 대선, 관리, 매각 ●자금차입, 사채발행, 주식발행 등	모든 업무는 선박운용회사에 위임
설립	●발기인 자격 및 설립관련 의무사항 규정 ●정관 기재사항, 투자설명서 기재사항 명문화	투자자 보호
감독	국토해양부 장관의 선박투자사업 인가	
환금성	주식환매금지, 상장시 환금 가능	
선박확보	신조선 건조 혹은 중고선 매입	
선박임대	●임대기간은 2년 이상 ●임대방법:정기용선, 나용선, 소유권 이전 조건 대선	선박보험가입 의무화

□ 자회사(SPC)

- 해외자회사(special purpose company)는 선박투자회사가 조세감면혜택, 해외투자자 모집, 및 해외차입이 용이하도록 하기 위하여 선박편의치적국에 설립하는 서류상의 회사
 - 선박투자회사가 100%의 지분을 보유하게 되며 선박의 취득, 소유, 대선 등 선박투자회사 고유의 업무를 수행

② 선박운용회사

- 선박운용회사는 선박투자회사로부터 권한을 위임 받아 실질적인 업무를 수행하는 기관으로 국토해양부에 등록

- 선박운용회사는 선박운항회사의 선박수요, 금융기관의 금융조건, 조선소의 신조선가 등을 파악하여 전체적인 계약구조 및 투자자 수익률을 산정한 후 투자자를 모아 선박투자회사를 설립하고 이해 당사자들과의 계약체결행위 등을 담당

<선박운용회사 내역>

구분	내용	비고
회사형태	상법상의 주식회사	
업무	선박투자회사로부터 위임받은 업무	선박펀드의 실질적 운영주체
설립	●최저자본금(70억원)설정, 등록요건 설정 ●검업금지 및 선박운용 및 금융전문인력 확보 충족	●부실펀드판매 예방 ●해양수산부 장관의 승인(허가)
책임	●수탁업무의 선량한 수행자로서 책임사항 ●행위준칙 설정 및 시행	모든 업무는 수탁

③ 자산보관회사

- 자산보관회사는 신탁업법에 의한 신탁회사로서 선박투자회사의 위탁을 받아 그 자산의 보관 및 이와 관련된 업무를 수행하는 회사
 - 선박투자회사가 보유하는 선박의 소유관련 증서, 유가증권, 현금 등의 자산을 보관하는 업무를 담당
 - 위탁받은 자산 중 유가증권의 경우 증권예탁원에 예탁
 - 이 제도에서 자산보관을 외부 기관에 위탁하는 것은 선박투자회사의 자산을 선박운용회사의 업무와 분리하여 보다 객관적이고 투명하게 자산을 관리하기 위한 방안임

④ 선박운항회사

- 선박투자회사 또는 그 자회사가 소유하는 선박을 대선 받아 운항 또는 대선 업무를 하는 회사

⑤ 선박관리회사

- 선박관리회사는 해운업에 있어서는 넓은 의미로 선주업무를 일컬으며 선원의 승선, 선용품, 수리부품, 운할유의 공급, 보험의 가입, 수리도크를 포함한 정비 업무를 하여 용선자에게 제공하는 것으로

- 여러 자기의 선박업무를 종합하여 하나의 사업으로서 취급하는 형태로 선주와 선박관리 계약을 체결

□ 선박관리회사의 주요업무

- 선원승선 및 관리 : 선원선발, 승하선수속, 승선직전교육 및 훈련, 승선중의 지도감독
- 자재구입 및 본선지급(선용품, 수리부품, 운할유)
- 본선의 보수 정비(선체, 갑판기기, 주기, 제보기)
- 수리도크 : 조선조선정, 도크사양서 작성, 도크 중 어텐드
- 운항관리 등 : 제규칙의 수집, 전달, 항해, 조선, 화물적하, 항만사정, 기상 등

4. 해운관련 용어

BAF (Bunker Adjustment Factors, 油價割増料)

선주가 유가(油價)의 급격한 인상에 따른 운항비 보전(補填)을 위하여 (기본운임 외에) 화주에게 부과하는 할증료

BC 코드 (Code of Safe Practice for the Solid Bulk Cargoes)

'65년 채택된 산적화물의 안전한 적재와 운송에 관한 사항을 규정하고 있는 규칙으로 자율 사항이었으나 2011년 1월 1일부터 동 코드의 명칭이 국제해상고체산적화물코드(IMSBC : International Maritime Solid Bulk Cargoes Code)로 변경되면서 강행규정으로 됨

CAF (Currency Adjustment Factors, 通貨割増料)

선주가 환율의 급격한 변동에 따른 운항비의 결손을 보전(補填)하기 위하여 화주에게 부과하는 할증료. BAF와 더불어 1970년대 이후부터 국제해상 운임의 지불수단인 달러화와 자국 화폐와의 교환비율이 급격하게 변동함에 따라 부과하기 시작함

Chemical Tanker (化學製品運搬船)

석유화학제품, 화학화학제품(각종 알콜, 에칠, 유기산, 무기산 기타) 등을 운송할 수 있도록 특수하게 설계된 전용선

e-Navigation

선박의 항구 출발부터 목적 항의 부두 접안에 이르는 전 과정의 안전과 보안을 위한 관련 서비스 및 해양환경 보호 증진을 위해 전자적인 수단으로 선박과 육상 관련 정보의 조화로운 수집, 통합, 교환, 표현 및 분석을 수행하는 개념적 체계

FCL (Full Container Loads)

화주 1인의 화물로 컨테이너 1개를 가득 채운 컨테이너. LCL과 대비

Gantry Crane

컨테이너 전용부두에 설치되어, 컨테이너 선박으로부터 컨테이너를 싣거나 내리는 작업을 하는 대형 크레인. 컨테이너부두 하역장비들 중에서 가장 기본이 되는 중요한 장비이며 컨테이너 크레인이라고도 함

IBC 코드

International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk. 1986년 7월 1일 이후 건조된 액체 화학품을 산적으로 운송하는 선박의 구조 및 설비에 관한 사항을 규정하고 있는 강행규정

IGC 코드

International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk. 1998년 7월 1일 이후 건조된 액체 가스를 산적으로 운송하는 선박의 구조 및 설비에 관한 사항을 규정하고 있는 강행규정

IMO Numbers

① Ship Identification Number(선박식별번호) 선명, 선적 및 소유자 등 선박 이력에 어떠한 변경사항에도 불구하고, 한 선박에 영구적으로 부여되는 고유번호로서, 1996년 1월 이후 국제항해에 종사하는 300톤(여객선 100톤) 이상 모든 화물선에 강제화 됨. "IMO + 아라비아 숫자 7자리, 예를 들어 IMO 7654329"로 구성되어 있으며 영국의 Lloyd's Register에 신청하여 발급. 화물선의 경우 가시장소(visible place), 접근이 용이한 장소 등에, 여객선의 경우 상공에서 볼 수 있는 수평면 등에 영구적으로 표시해야 함

② Company and Registered Owner Identification Number(회사 및 등록선주 식별번호) 선박의 안전관리회사 및 소유자(해운선사)에게 부여되는 고유 번호로서, 2009년 1월 이후 강제화 됨. 선박식별번호와 같은 방법으로 구성되며, 영국의 Lloyd's Register에 신청하여 발급. ISM Code 와 ISPS Code 관련 증서 또는 서류 등에 요구됨

INF 코드

International Code International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-level Radioactive Wastes on Board Ships 포장된 형태의 국제해상위험물규칙의 등급 7에서 규정하고 있는 화물, 즉, 사용 후 핵연료, 플루토늄 및 고준위 방사성폐기물의 안전한 선박운송을 위한 국제규칙

ISPS Code

International Ship and Port Facility Security Code. 국제선박 및 항만시설 보안규칙 2001.9.11 미국에서 발생한 항공기 테러사건 이후 LNG 선박 등을 포함한 해상화물 운송선박 및 항만시설에 대한 해상 테러 가능성에 대비하기 위한 선박 및 항만시설에 대한 보안규칙 (ISPS Code)을 제정하고 「1974년 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS)」에 추가함. 우리나라는 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」을 제정하여 국내법으로 수용함
* 적용대상 : 국제항해 취항 여객선, 총톤수 500톤이상 화물선 및 이동식 해상구조물, 국제항해 선박들이 이용하는 항만

LCL (Less than Container Loads)

화주 1인의 화물로써 컨테이너 1개를 채울 수가 없어 여러 화주의 화물을 같이 싣게 되는 컨테이너

LNG Tanker (Liquified Natural Gas Tanker)

주성분이 Methane으로서 이것을 -162℃에서 액화하면 그 부피가 당초 체적(體積)의 600분의 1로 축소되어 대량 운반이 용이. 이와 같이 액화된 천연가스를 운반하는 선박을 LNG Tanker 라고 하며, 고도의 건조기술이 요구되는 고부가가치선박

* LPG (Liquified Petroleum Gas, 액화석유가스)

LTV (Loan To Value)

선박 대출(Loan)에 대한 담보(선박가치) 비율

MARPOL 협약

선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약에 관한 의정서(73/78) 73/78 MARPOL(Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973) 선박으로부터 기름, 유해물질, 오수, 폐기물 및 대기오염 배출에 의한 해양오염을 방지하기 위한 규제 조치를 규정한 협약으로서, 최근 규제대상 및 기준이 강화됨

P-CBO (Primary Collateralized Bond Obligations)

회사채유동화증권 기업신용도가 낮아 직접 회사채 발행이 어려운 기업들의 회사 채권을 정책 금융 기관이 신용 보증하여 최우량등급으로 상향하여 증권을 시장 매각하는 방식. 신규 발행 채권에 기초시 P-CBO(Primary), 기존 발행채권에 기초시 S-CBO(Secondary)

PEF (Private Equity Fund)

사모펀드 소수 투자자(50인 미만)로부터 모은 자금을 운용하는 펀드

Qualship21 제도

미국에서 시행하는 외국적 선박에 대한 항만국 통제(PSC) 평가제도로써 자국에 입항하는 외국적 선박에 대한 PSC 점검기록을 바탕으로 어느 국가의 3년 평균 출항정지율(점검선박 대비 출항정지 선박 비율)이 1% 미만 시 해당 국가 소속 선박으로 미국에서 정하는 등록 요건에 맞는 선박에 대해서는 항만국통제 면제 또는 점검 완화하는 등 인센티브 부여

* 등록 요건 : ① USCG의 Targeted 선급에 등록된 선박이 아닐 것, ② 최근 2년내 미국에서 출항 정지된 선박을 운항하는 회사에 소속된 선박이 아닐 것, ③ 최근 3년 이내에 미국 항만국통제 출항정지 이력, 미국의 법령위반, 벌금, 대형 해양사고 발생 등이 없는 선박

RG (Refund Guarantee, 선수금환급보증)

조선소 파산으로부터 발주 해운사와 해운사에 선박담보 대출을 시행한 금융기관 보호를 위해 조선소 파산시까지 해운사(해운사가 금융기관으로부터 조달한 대출 포함)가 조선소에 지급한 선수금을 보증기관이 환급 보증

RVI (Residual Value Insurance)

선박펀드 등 선박대출 투자와 관련하여 대출 또는 투자원금 회수의 안전성 제고를 위해 약정한 시점에서 일정 부분 선박의 가치를 보장하는 보험

SIC (Ship Investment Company)

자산을 선박에 투자하여 그 수익을 주주에게 분배하는 것을 목적으로 선박투자회사법에 따라 설립된 회사

SOLAS 협약

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 - 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약. 해상에서의 인명안전 증진과 선박의 안전을 위한 선박의 구조(선박의 설계와 건조, 구획 및 복원성), 설비(추진·조정설비 및 조종설비) 및 운항에 관한 최저기준을 규정한 협약

Space Charter (船腹賃借)

해운회사가(주로 공동운항중인) 타 해운회사 선박의 일정한 선복을 빌리는 형태의 계약

SPC (Special Purpose Company)

담보권 행사를 위한 국제 선박금융시장의 대출관행상 해운사는 선박 매입·건조 시 자금조달을 위해 선박별로 해외에 법률상 선박 소유법인을 별도 설립함이 일반적

가스연료추진선박 (Gas-fuelled Ship)

LNG 등 천연가스를 선박 추진연료로 사용하는 기관을 설치한 선박을 말함(액화가스물질 운송 선박 제외). 유가 상승 및 지구 온난화 방지를 위해 글로벌 친환경 선박건조 추세에 따라 국제해사기구(IMO)는 가스연료 추진선박 안전코드(IGF Code) 제정 작업 중임

감항성 (Seaworthiness, 堪航性)

선박의 정상적인 항해가능 여부. 선체 및 기관에 이상이 없고 선장 이하 선원에 결원이 없으며, 연료, 청수 등 항해 준비를 완벽하게 갖춘 상태를 감항성이 있다고 함. 그러나 감항성의 기준이 명백하지 못해 분쟁이 발생할 소지가 많았기 때문에 객관적·전문적 판단을 위해 선급제도가 생겼고 이를 담당하는 선급협회가 있음. =내항성 (耐航性)

강제도선 (Compulsory pilotage, 強制導船)

법률로 도선사(導船士)에 의한 도선이 의무화되어 있는 경우. 도선법 제20조는 1. 대한민국 선박이 아닌 선박으로서 총톤수 500톤 이상인 선박, 2. 국제항해에 취항하는 대한민국 선박으로서 총톤수 500톤 이상인 선박, 국제항해에 취항하지 아니하는 대한민국 선박으로서 총톤수 2천톤 이상인 선박(다만, 부선(舢舨)인 경우에는 예선(曳船)에 결합된 부선으로 한정하되, 이 경우의 총톤수는 부선과 예선의 총톤수를 합하여 계산)의 선장은 해양수산부령으로 정하는 도선구에서 그 선박을 운항할 때에는 도선사를 승무하게 하여야 하며, 예외적으로 1. 해양수산부령으로 정하는 대한민국 선박(대한민국 국적을 취득할 것을 조건으로 임차한 선박을 포함)의 선장으로서 해양수산부령으로 정하는 횡수 이상 해당 도선구에 입항·출항하는 경우, 2. 항해사 자격 등 해양수산부령으로 정하는 승무자격을 갖춘 자가 조선소에서 건조·수리한 선박을 시운전하기 위하여 해양수산부령으로 정하는 횡수 이상 해당 도선구에 입항·출항하는 경우 등 해당 선박을 안전하게 운항할 수 있으며 해양수산부 장관이 인정하는 경우에는 도선사를 승무시키지 아니할 수 있도록 하고 있음

강화검사 (Enhanced Survey, 強化檢査)

유조선·산적화물선 및 위험물산적운송선(액화가스산적운송선을 제외한다)에 대해 건조검사 및 선박검사 외에 선체구조를 구성하는 재료 등 해양수산부령으로 정하는 사항에 대하여 추가로 시행하는 검사

건조검사 (建造檢査)

선박을 건조 시 선박에 설치되는 선박시설 등에 대하여 실시하는 검사로 건조검사에 합격한 선박시설에 대하여는 선박을 최초로 항해에 사용하는 때 실시하는 정기검사에 합격한 것으로 인정됨

건현 (Freeboard, 乾舷)

배 길이의 중앙에서 상갑판의 윗면으로부터 만재흘수선까지의 수직거리. 건현을 두는 이유는 선박의 안전항해를 위하여 예비부력을 갖도록 하는 것임

건현갑판 (Freeboard Deck, 乾舷甲板)

외기 및 해수에 노출된 최상층의 전통갑판으로서 그 노출부에 있는 모든 개구에 상설 폐쇄장치를 가지고 있고 하방의 선측에 있는 모든 개구에는 상설 수밀폐쇄장치를 가진 것을 말함. 다만, 최상층 전통갑판의 노출부에 상설폐쇄장치를 가지지 아니하는 개구가 있는 경우 또는 그 갑판하의 선측에 상설수밀폐쇄장치를 가지지 아니하는 개구가 있는 경우에는 그 갑판 바로 아래의 전통갑판을 말함. 건현갑판이 연속되지 아니한 선박에 있어서는 노출되는 갑판의 최하선 또는 이것을 상방의 갑판에 평행으로 연장한 선을 건현갑판으로 간주

건화물선 운임지수 (BDI : Baltic Dry Freight Index)

세계 해운업계의 경기상황을 나타내는 대표적인 지수로 영국의 발틱해운 거래소가 '85.1.4 기준(BDI=1,000)으로 발표하고 있는 건화물(벌크) 종합운임 지수. '85.1.4일 운임수준을 기준(1,000)으로 삼고 석탄, 광석, 곡물, 건축 자재 등 포장 없이 벌크선으로 운송하는 원자재에 대한 운임을 비교평가함. 전 세계 주요 항로의 선박유형별 화물운임과 용선료 등을 종합해서 산출. BDI가 상승한다는 것은 철광석, 석탄 물동량이 늘어나고 벌크선을 운영하는 해운업체의 실적이 개선되고 있음을 의미함

경하중량 (Light Load Weight, 輕荷重量)

화물, 연료유, 운할유, 밸러스트수, 청수 및 소모품과 여객 및 승무원과 그들의 휴대품을 제외한 배수중량통수

계류 (繫留)

선박 등이 표류하지 않도록 안벽이나 부표 또는 해저에 붙잡아 매어 놓는 것

계선 (Mooring, 繫船)

① 선박이 화물을 적하하고 여객이 승강하기 위하여 접안하는 것 ② 선박이 부두에 접안하기 위해 박지에 대기하다가 선박이 검사나 수리할 때 또는 해운계의 불황 때문에 선박의 가동을 줄이기 위해 일시 운항을 정지 시켜서 항구에 계류하는 것

국가필수선박 (國家必須船舶)

"전시 또는 국가 비상사태시 국민경제에 긴요한 물자(양곡, 원유, 액화가스, 석탄, 제철원료)와 군수물자를 수송하기 위한 일정규모의 국적선대를 국가 필수국제선박으로 지정·운영. 국가 필수국제선박 지정에 따른 선사의 손실금은 정부에서 지원

국적취득조건부 나용선 (BBCHP : Bare Boat Charter with Hire Purchase, 國籍取得條件附裸傭船)

나용선 계약이 종료되는 때에 임차인이 그 선박의 소유권을 인수한다는 조건이 붙은 나용선 계약의 일종. 선박취득조건부 임대차임

국제선급연합회 (IACS : International Association of Classification Societies, 國際船級聯合會)

1968년 세계 주요선급들이 선급간의 협력 및 기술규칙의 통일을 도모하기 위해 조직한 모임
* 2013년 현재 미국선급, 영국선급, 독일선급, 한국선급 등 전세계 주요 13개 선급이 가입하고 있음

국제선박등록제도

기존의 정상적 등록제도가 아닌 제2의 선적제도로 선박의 국제경쟁력을 강화시키기 위해 각 나라에 따라 세법상의 특전, 외국인 선원고용허용 등 혜택을 부여하며 우리나라는 '97년 처음 도입. 등록대상으로는 대한민국 국민 또는 법인이 소유한 선박 및 외항화물운송사업자가 대한민국 국적을 취득할 조건으로 입차한 외국선박이며 국제총톤수 500톤 이상, 선령 20년 이하의 규모와 선령조건을 충족하여야 함. 예외적으로 선령 20년이상인 경우에도 국제협약에 따른 협약서 제출 시 등록 가능

국제총톤수

1969년 선박톤수측정에 관한 국제협약 및 협약의 부속서(附屬書)에 따라 주로 국제항해에 종사하는 선박에 대하여 그 크기를 나타내기 위하여 사용되는 지표를 말함

국제톤수측정에 관한 협약

International Convention on Tonnage Measurement of Ship, 1969 - 국가별로 선박의 톤수 산정방식이 상이함에 따라 세금, 선가 및 용선료 등을 산정함에 있어 혼란이 야기됨. 이에 국제항해에 종사하는 선박의 톤수 결정과 관련한 통일된 규칙을 설정하는 것을 목적으로 제정됨

국제해사기구 (IMO : International Maritime Organization)

해상 운송에서 기술 및 경제 협력을 촉진하고 해상안전, 보안 및 해양오염 방지를 목적으로 설립된 국제연합(UN) 산하 기구(본부 런던 소재)로서, 현재 170개 회원국 및 3개의 준회원국이 가입함. 총회, 이사회, 위원회(5개) 및 전문위원회(9개)로 구성되어 있으며, 연 20회 이상의 국제회의를 개최함. 우리나라는 1962년에 가입하였으며, A그룹 이사국(주요 해운국)으로 6연임 중임

국제해상위험물규칙 (IMDG : International Maritime Dangerous Goods Code)

포장된 위험물의 해상운송에 관한 국제규칙으로서 국제해사기구가 해상에서의 인명안전에 관한 협약(SOLAS) 제7장(위험물의 운송)에 따라 1965년에 제정한 강행규정임. 이후 산업의 발전에 따라 격년으로 개정되고 있으며 현재 적용되는 규칙은 IMDG 코드 제35차 개정판임

국제해운연맹 (ISF : International Shipping Federation)

1909년에 창설되어 선주의 권익보호를 위해 한국을 포함한 각국의 선주협회를 회원으로 함

국제협약검사 (國際協約檢査)

국제항해에 취항하는 선박의 감항성 및 인명안전과 관련하여 국제적으로 발효된 국제협약에 따라 실시하는 검사

기국통제 (FSC : Flag State Control, 旗國統制)

외국적 선박에 대한 항만국통제에 대비되는 개념으로 기국(자국)이 국제항해에 종사하는 자국 선박의 구조, 설비 및 선원의 수·자격, 안전·해양오염대비 운항지식 등이 선박안전 및 해양 오염예방 등에 관한 국제협약에 적합한지 여부를 확인하기 위하여 실시하는 점검 및 처분 등을 말함

기선 (Motor Vessel, 機船)

기관(機關)을 사용하여 추진하는 선박[선체(船體) 밖에 기관을 붙인 선박으로서 그 기관을 선체로부터 분리할 수 있는 선박 및 기관과 돛을 모두 사용하는 경우로서 주로 기관을 사용하는 선박을 포함한다]. 수면비행선박을 포함

나용선 (BBC : Bare Boat Charter, 裸傭船)

선주와 용선자가 선박만을 용선하는 임대차 계약. 용선선박의 관리 및 운항에 관한 모든 사항을 용선자가 해결함. 우리나라의 경우 구매조건부나용선(국적취득조건부나용선: BBC/HP)이 성행하고 있으며, 이는 선박확보시 금리가 보다 싼 외국금융을 이용하기 위한 수단으로 사용되는데, 국내조선소에서의 건조를 조건으로 함

노트 (Knot)

선박·조류(潮流)·항공기·바람 등의 속력을 나타내는 실용단위로 1시간에 1해리(1,852m)의 속력이며 단위는 kt 또는 kn을 사용. 노트는 16세기경부터 항해용으로 쓰였으며, 그 명칭은 당시 선미(船尾)에 삼각형의 널조각을 끈에 매달아 흘러 보내면서 그 끈에 28ft(약 8.5m)마다 매듭(knot)을 짓고, 28초 동안 풀려나간 끈의 매듭을 세어 배의 속력을 재었던 데서 유래

다목적부두 (Multi-purpose Terminal, 多目的埠頭)

팔레트화물, 철재, 목재, 자동차, 중기계 등 여러 종류의 화물들이 그 수량이 많지 않아 전용 부두건설에는 경제성 없는 경우, 이와 같은 여러 종류의 화물을 한 장소에서 처리할 수 있도록 시설을 갖춘 부두. 다목적부두는 일반화물 부두보다 다양하고 많은 하역장비가 설치되어야 하며, 통상 일반화물부두보다 부두폭이 넓고(300m) 필요시 컨테이너 피더부두 등 전용부두로 쉽게 개조되어 사용될 수 있음

도선 (Pilotage, 導船)

선박이 항구나 항로를 통행할 때 선장을 대신하여 또는 보좌하여 배를 안전하게 운항하도록 이끄는 일

도선사 (導船士)

항만에 입출항하는 선박에 탑승하여 당해 선박을 안전하게 항로로 이동하거나 이접안하도록 안내하는 자. 항만내 입출항하는 선박의 안전을 위하여 도선사의 승선을 강제화하고 있으며, 도선사가 되기 위해서는 정부로부터 면허를 받아야 함

로로선 (RO/RO선, RO/RO Ship : roll-on/roll-off ship or vessel)

선박의 선수미(船首尾)나 선측(船側)에 설치되어 있는 입구를 통하여 트럭이나 지게차를 이용하여 컨테이너를 양륙하거나, 자동차 등을 램프를 통하여 바로 선적할 수 있도록 건조된 선박

리프트온리프트오프선 (LO/LO ship, lift-on/lift-off ship)

LO/LO 방식에 의한 풀 컨테이너선을 말함. 이 선박의 일반적인 선창내 구조는 셀 스트럭처 (cell structure)라고 하는데, 컨테이너를 적재하기 위한 특수한 창내 구조로 되어 적하나 양하시에 기중기나 데릭(derrick)만으로 하는 수직하역방법을 사용. 최근에 발달한 컨테이너 전용선은 대부분 이 방식으로 하역작업을 수행

만재흡수선 (滿載吃水線)

항해의 안전상 충분한 예비부력을 가지고 화물 및 선용품을 최대로 적재 하였을 때의 최대 한계표시로서, 선박의 양측(좌·우현)에 특정한 선으로서 표시

묘박 (Anchoring, 錨泊)

선박이 해상에서 닻을 내리고 운항을 정지하는 것

묘박지 (Anchoring Basin, 錨泊地)

선박이 계류하는 장소. 즉 선박의 정박에 적합한 항내 지정된 넓은 수면. 이곳은 항로와는 떨어져 있으며 선적이나 양육부두가 마련될 때까지 선박이 기다리거나 연료 보급선으로부터 연료를 공급받는 장소. 화물을 바지선에 양육하는 장소 혹은 계선되는 장소를 말하기도 하며, 선박의 안전한 정박을 도모하기 위해서는 충분한 수면적, 필요한 수심, 정온한 수면, 묘가 걸리기 쉬운 지질, 계선을 위한 부표설비 등의 조건이 필요함. 이 묘박지에 정박한 본선은 부선에 의한 환적이 가능하기 때문에 부두 계선에 비하여 신속출항 (quick despatch)이란 점에서 경제적

바지선 (Barge, 艇船)

① 항만공사에서 모래, 토석 등 자재나 준설토 운반에 이용하는 부선 ② 항만내부나 하구 등 비교적 짧은 거리에서 화물을 수송하는 동력장치가 없는 거룻배. 부두에서 본선까지 화물을 나르거나 반대로 본선에서 부두까지 화물을 실어 나르는 역할을 함. 자항장치가 있는 것도 있으나 보통은 끌배(예인선)로 끌게 되어 있음

배수량모드 (Displacement Mode, 排水量모드)

수면비행선박의 중량 전체 또는 대부분이 부력에 의하여 지지된 상태

밸러스트 (Ballast)

선박이 공선(空船) 또는 화물을 소량만 적재한 상태에서 운항시에 선박의 안정을 유지하기 위해 선내에 중량물을 적재하거나 또는 이동시킴으로서 위험이나 불균형을 방지할 수 있는데 이 같은 중량물을 ballast라 함. 보통 ballast에는 해수 또는 청수를 ballast tank나 deep tank에 채워넣는 water ballast와 이것으로는 충분치 않을 경우 모래, 자갈, 흙 등을 적재하는 solid ballast가 있음

벌크선 (Bulk carrier)

곡물, 석탄, 광석 등의 대량 화물은 일정 단위로 포장하지 않고 가루 또는 낱알 상태에서 장비를 이용하여 적재 운송하는 것이 효율적인데, 이러한 화물을 전문적으로 운송하는 선박. 따라서 석탄 전용선(coal carrier), 광석 전용선(ore carrier), 시멘트 전용선 (cement carrier), 곡물 전용선(grain carrier) 등이 벌크선의 일종이라 할 수 있음. 화물의 성격상 복원성(stability)이 약하기 때문에 선박구조의 구획설계 (區劃設計)가 의무화되어 있음(SOLAS 협약) = 산물선, 살물선

벌크화물 (Bulk cargo)

곡류, 광석 등과 같이 포장하지 않고 입자나 분말상태 그대로 선창에 싣거나 또는 석유처럼 액체 상태로 용기에 넣지 않은 채 선박의 탱크에 싣는 화물

복원성 (Stability, 復原性)

수면에 평형상태로 떠 있는 선박이 파도·바람 등 외력에 의하여 기울어졌을 때 중력(重力)과 부력(浮力)이 서로 작용하여 원래의 평형상태로 되돌아오려는 성질

본선작업 (本船作業)

하역과정의 하나로써 선박을 접안시킨 상태에서 선박으로부터 직접 화물을 내리거나(揚荷), 선박에 싣는(積荷) 행위. 야드작업(또는 마셜링)과 대비됨

부력 (Buoyancy, 浮力)

유체 내에 있는 물체가 그 표면에 작용하는 유체압력의 총합에 의해서 중력과 반대방향으로 받게 되는 압력

선급 (Classification, 船級)

선급(船級)은 선박의 등급을 매겨 분류(classify)하는 것. 선급협회(船級協會)는 선급업무를 행하는 기관으로 선박의 구조 및 설비 등에 대한 검사를 통해 일정 기준에 합격한 선박에 대해 선급증서를 발행함으로써 선급을 부여. 영국의 보험업자단체인 로이드(Lloyd)협회가 선제 및 기관 등을 검사하고 여기에 선급을 부여하면서 선급제도가 본격화되었으며, 선박의 매매·용선(傭船) 및 해상보험에 있어서 선박의 보험자격을 인정하는 근거 등으로 사용

선루 (Superstructure, 船樓)

양측벽이 선측으로부터 선측에 달하거나 선측외판으로부터 선박의 너비의 4퍼센트 이내에 있고 상부에 갑판을 가지는 견현갑판상의 구조물

선미 (Stern, 船尾)

선체의 후단부를 말하며, 선미에는 배를 추진시키기 위한 프로펠러와 침로를 조정하는 타가 부착

선박 (船舶)

일반적인 정의로 선박이란 물위에 뜰 수 있는 부양성, 화물이나 여객을 실을 수 있는 적재성, 자력으로 이동할 수 있는 이동성을 갖춘 구조물을 말함. 선박법상의 정의는 "수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용할 수 있는 배종류"이며 기관을 사용하여 추진하는 선박인 기선, 돛을 사용하여 추진하는 선박인 범선, 자력항행능력이 없어 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항행되는 선박인 부선으로 구분함. 해사안전법에서는 "물에서 항행 수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배(물 위에서 이동할 수 있는 수상항공기와 수면비행선박을 포함)"로 정의함

선박검사관 (船舶検査官)

일정자격을 갖춘 7급이상의 해양수산부 공무원 중 해양수산부 장관이 지정하여 선박안전법에 의한 선박검사, 선박용물건 검정, 항만국통제 등의 업무를 수행하는 자로 선체검사관과 기관검사관으로 구분됨

선박검사원 (船舶検査員)

정부의 선박검사업무를 대행하는 선박안전기술공단 및 선급법인에 소속되어 그 대행업무를 직접 수행하는 자로서 선체검사원, 기관검사원 및 전문검사원으로 구분됨

선박관리업 (船舶管理業)

국내외의 해상운송인, 선박대여업을 경영하는 자, 관공선 운항자, 조선소, 해상구조물 운영자, 그 밖의 선원법상의 선박소유자로부터 기술적·상업적 선박관리, 해상구조물관리 또는 선박시운전 등의 업무의 전부 또는 일부를 수탁하여 관리활동을 영위하는 업을 말함

선박국적증서 (船舶國籍證書)

선박의 국적을 증명하는 증서로서, 해운관청에 선박(총톤수 20톤이상)을 등록할 때에 교부하게 되는 가장 기본이 되는 선박서류임

선박모니터링시스템 (VMS : Vessel Monitoring System)

선박자동식별장치(AIS), 무선테이터 통신(VHF), 위성통신장비 등 선박위치 발신장치를 통해 선박의 위치나 속력 등을 전자해도 화면에 표출하여 선박의 운항상황을 실시간으로 모니터링하는 시스템

선박번호 (Ship Official Number, 機船番號)

선박의 명칭 외에 선박을 식별하기 위한 보조수단으로서 선박마다 고유한 번호(기호와 고유번호로 구성됨)를 사용하며 해운관청에 선박을 등록할 때 선박법령에 따라 해운관청이 지정·부여함(예 : BSR 689999)

선박안전관리증서

선박이 최초인증심사나 갱신인증심사에 합격하면 심사기관이 그 선박에 발급하는 증서

선박에너지효율관리계획서 (SEEMP : Ship Energy Efficiency Management Plan)

총톤수 400톤 이상의 국제항해선박에 비치하여야 하는 계획서로 선박의 에너지효율 향상을 위한 계획의 수립·시행·감시·평가 및 개선 등에 관한 절차 및 방법을 기술한 문서

선박연료유협약 (Bunker convention : International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, '01)

Bunker convention 협약은 유조선 이외의 일반선박에 의한 유류오염 피해보상을 위한 책임 보증을 의무화하는 연료유 협약으로 '08.11.21 발효되었으며, 오염피해에 대한 신속한 구제가 이루어질 수 있도록 선주책임제한을 의무화 한 것으로 우리나라는 '09.8.28가입

선박의 길이 (Length)

선박의 길이는 측정기준에 따라 전장(全長, Length over all ; L.O.A)·수선간장(垂線間長, Length between perpendiculars ; L.B.P)·등록장(登録長, Registered length ; LR)·수선장(水線長, Length on the water line ; L.W.L) 등으로 구분되며, 선박톤수의측정에관한규칙 및 선박안전법시행규칙은 선박의 길이를 '최소 형(型) 깊이의 85퍼센트의 위치에서 계획만재 흘수선에 평행한 흘수선 전장의 96퍼센트와 그 흘수선상의 선수재 전면으로부터 타두재 중심 선까지의 거리중 큰 것'으로 정의하고 있음. (선박안전법시행규칙 §2, 선박톤수의측정에관한규칙 §2)

* 전장(全長, Length over all ; L. O. A) : 선체에 고정적으로 붙어 있는 모든 돌출물을 포함한 선수 최전단으로부터 선미 최후단까지의 수평거리. 부두안벽의 계류 또는 입거 등을 위하여 선박을 조종할 때의 고려기준이 되는 것이 특징이며, 해사안전법에서 선박의 길이를 말할 때 기준이 되기도 함.

* 수선간장(垂線間長, Length between perpendiculars ; L. B. P) : 계획만재흘수 선상에서 선수재(船首材)의 전면에서 세운 수직선인 선수수선(船首垂線, Fore perpendiculars ; F. A)과 타주(舵柱)의 후면의 기선(base line)에서 세운 수직선인 선미수선(船尾垂線, After perpendiculars ; A. P)까지의 수평거리. 특정한 경우를 제외하고는 일반적으로 배의 길이를 표현하는 대표적인 것으로서, 강선구조기준·선박만재흘수선기준·선박구획기준 등에서 사용되는 것이 특징임. 기호는 L로 표시하며, 표시단위는 m가 사용됨. 통상 전장(全長)보다 짧음. (선박톤수의측정에관한규칙 §2)

* 등록장(登録長, Registered length ; LR) : 최소 형깊이의 85퍼센트의 위치에서 계획만재 흘수선에 평행한 흘수선 전장의 96퍼센트와 그 흘수선상의 선수재 전면으로부터 타두재 중심 선까지의 거리중 큰 것을 말한다. 통상 수선간장보다 약간 길며, 선박원부에 등록되는 길이의 기준이 되며, 선박국적증서에 기입되는 것이 특징임.

* 수선장(水線長, Length on the water line ; L. W. L) : 선체가 물에 잠겨 있는 상태에서 수선(水線)의 수평거리. 통상 전장보다 약간 짧음. 화물을 적재하거나 하역하면 조금씩 변동하는 것이 특징이며, 선체의 운동을 관찰하기 위한 도구로 사용됨.

선박의 폭 (Breadth)

선박 길이의 횡방향 외판의 외면으로부터 반대쪽 외판의 외면 사이의 최대 수평거리

선박자동식별장치 (AIS : Automatic Identification System)

「선박안전법」 제30조에 따라 선박에 탑재되는 선박위치발신장치 중의 하나로서 선박의 제원, 위치·속력, 방위 등 정보사항을 무선 데이터 통신(VHF 주파수)을 이용하여 선박 상호간 또는 선박과 육상 기지국간에 자동으로 송수신 하도록 하는 장치

선박재활용협약

"HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIP, 2009." 선박에서 석면 등 유해물질 및 해양오염 물질을 관리하기 위해 선박의 건조부터 폐선까지 유해물질 등을 관리토록 한 협약. 선박소유자는 신조시 유해물질 목록을 작성하여야 하며 현존선은 협약 발효후 5년 이내에 유해물질 목록 작성 및 선박해체 시 최종검사후 정부 승인된 재활용시설에서 선박 해체토록 함. 재활용시설 소유자(선박해체 사업자)는 정부 승인을 득한 후 사업하며, 협약 기준에 적합한 선박만 해체가 가능함. 선박 해체 시 각 해체 선박마다 정부로부터 재활용계획을 승인 받아야 하며 협약에 따른 시설 및 관리 기준을 갖추어야 함

선박톤수 (Ship Tonnage)

선박의 크기를 표시하는 수치. 용적으로 나타내는 총톤수(Gross Tonnage, G/T)와 순톤수(Net Tonnage, N/T) 및 중량으로 나타내는 배수톤수(Displacement Tonnage, D/T)가 있음

선박평형수 (船舶平衡水)

선박이 공선(空船) 또는 화물을 소량만 적재한 상태에서의 운항시 선박의 중심을 잡기 위하여 선박에 실려 있는 물

선박평형수처리설비 (BWMS : Ballast Water Management System)

선박으로부터 배출되는 평형수에 포함되어 있는 수중생물 또는 미생물 등을 사멸 또는 살균 처리 함으로써 타 지역으로부터 외래종 유입을 차단하는 설비. 선박평형수관리협약에서 정한 배출기준을 충족시켜야 하며 활성물질을 사용하는 처리기술인 경우에는 정부의 형식승인에 앞서 국제해사기구 (IMO)의 승인을 받아야 함

선복 (Ship's Space, 船服)

여객을 탑승시키거나 화물을 싣도록 구획된 장소. 즉 선주가 여객 및 하주에게 해운서비스를 제공할 수 있는 탑승 및 적하장소

선복량

일반적으로 선박에 적재할 수 있는 중량톤수(DWT)를 나타냄. 선박이 가지고 있는 운송서비스의 생산능력을 말하는 것으로 해운통계상 선복량은 선박의 총톤수(G/T)를 사용

선수 (Bow, 船首)

선체의 앞쪽 또는 선체 중앙의 평행부에서 선수재(船首材)까지의 부분을 말하며 이물이라고도 함

선원대피처

과거 도시의 주민 피신용 성채를 의미. 해사분야에서는 해적 피습 시 선원이 안전하게 대피하여 선박 피랍을 지연시키고, 함정의 군 구출작전이 가능케 할 목적으로 선박의 은밀한 장소에 설치된 공간을 의미

선주상호보험 (P&I)

선박운항시 발생한 해난사고로 인해 제3자가 입은 피해(유류오염, 인명사상, 화물손상 등)에 대한 배상책임을 선주 상호간에 담보하는 보험

세계해사대학 (WMU : World Maritime University)

UN 산하전문기구인 국제해사기구(IMO)에서 해사분야 전문 인력 양성을 위해 '83.7. 스웨덴 말뫼에 설립한 학교로 세계 각국에서 파견된 해운·항만·조선분야 공무원 및 해운선사 직원 등 세계 163개국, 3,400여명 졸업('12년말)

수밀 (Watertight)

비손상 및 손상상태에서 작용하는 수두에 대하여 어떠한 방향에서도 물의 침입을 막을 수 있는 구조

순톤수 (Net Tonnage)

직접 영업행위에 사용되는 장소. 즉 여객이나 화물의 운송용으로 제공되는 용적을 뜻함. 즉, 총톤수로부터 기관실, 선원실, 조타실 등 선박운항에 이용되는 선재 용적을 공제한 나머지 부분을 톤수로 환산한 수치. 등부(登簿) 톤수 라고도 함. 총톤수와 같이 100입방피트=1톤으로 계산하며 총 톤수의 약 65% 정도에 해당함. 1982년 7월 18일부로 발효된 IMO 협약 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969)에 의하여 그 측정 방법이 통일 되었으며, 순톤수는 직접 상행위를 하는 용적임. 항세, 톤세, 운하통과료, 등대 사용료, 항만시설사용료 등의 기준이 되는 중요한 단위

안전관리적합증서 (DOC : Document of Compliance)

사업장이 최초인증심사나 갱신인증심사에 합격하면 심사기관이 그 회사에 발급하는 증서

안전관리체제 (SMS : Safety Management System)

회사와 선박의 직원이 회사의 안전 및 환경보호 방침을 효과적으로 이행하도록 하기 위하여 구성되고 문서화된 시스템

앵커 (Anchor)

① 바다나 물위에 떠 있는 배나 구조물 등을 고정시키는데 쓰이는 것으로 물속에 떨어뜨려서 고정시킴. 선박이나 해양구조물의 닻. ② 구조물을 견고한 암석이나 지면에 연결하여 정착시키는 것. ③ 인장을 받는 강재의 재단부분을 콘크리트 등에 넣어 느슨함이나 인발 등이 생기지 않도록 정착시키는 것

양하 (揚荷)

선박으로부터 화물을 내리는 행위(↔ 적하, 선적)

에너지효율검사 (Energy Efficiency Survey)

총톤수 400톤 이상의 선박의 에너지효율설계지수(EEDI), 선박에너지효율 관리계획서 비치 등이 국제협약(MARPOL) 규정에 따라 계산 또는 건조 되었는지 여부를 확인하는 검사로 규정 만족 시 국제에너지효율증서(IEE) 발급됨

에너지효율설계지수 (EEDI : Energy Efficiency Design Index)

선박이 1톤의 화물을 1해리 운송할 때 배출되는 이산화탄소의 양을 의미하며, 2013. 1. 1부터 총톤수 400톤 이상의 선박은 선박 건조 시 에너지 효율설계지수를 계산하여야 하며, 그 중 7개 선종은 해양수산부장관이 정하는 허용값을 준수하여 설계·건조하여야 함

* 7개 선종 : 산적화물선, 가스운반선, 유조선, 컨테이너선, 일반화물선, 냉동화물운반선, 겸용선

예인선 (Tug boat, 曳引船)

항만에서 대형선박의 입출항 및 접·이안을 돕거나 고장선박 또는 바지선을 예인하는 선박. 또한 자체 항행력이 없는 부선이나, 준설선과 같이 항행력은 있어도 일시 사용치 않는 선박을 지정된 장소까지 끌어 당기거나 밀어서 이동시키는 선박 으로, 규모는 작아도 강력한 추진력을 갖고 있음. 안전 및 시설보호를 위하여 선박이 부두에 접이안하거나 갑문 통과시 예선을 사용토록 강제하는 경우가 있음. 끌배 또는 예선이라고도 함

용골 (Keel, 龍骨)

선체의 중심선을 따라 배 밑을 선수에서 선미까지 꿰뚫은 부재로서 선체의 세로강도를 유지하는 매우 중요한 부분이며, 용골이 설치된 시점을 선박의 구조·설비 등의 국내외 기준을 적용하는 시점으로 사용함

용선 (傭船)

선박의 이용자를 위하여 선주가 대가를 받고 선박의 전부나 일부를 빌려주어 이를 이용할 수 있도록 하는 것. 용선에는 정기용선, 나용선, 항해용선 등이 있음. ① 정기용선은 용선자가 일정기간 동안 선박을 이용하는 것으로, 운송행위는 선주가 맡음. ② 나용선은 선주가 선박을 제공하는데 그치고 용선자 스스로가 선원을 고용하여 직접 운송행위를 수행 ③ 항해용선이란 선주가 항해단위에 따라 하주로부터 인수한 운송을 수행하는 용선형태. 한편, 컨테이너의 선박을 둘 이상의 선사가 서로 임대차하는 방식을 스페이스 차터라고 부름

운항관리자 (運航管理者)

"연안여객선의 안전을 위하여 내항여객운송사업자의 안전관련 업무를 지도·감독하는 자(한국해운조합 소속)로서 사업자의 운항관리규정 준수와 이행 상태를 확인하고 선원에 대한 안전 교육, 여객선 입출항 점검 등을 실시

유조선운임지수 (WS : World Scale)

World Association(英 브로커연합)에서 '69년부터 발표하는 유조선, 탱커선 운임지수

이중선체유조선 (二重船體油槽船)

선박 좌초, 충돌 등에 의한 화물창 파손 시 유류 유출을 최소화하기 위해 선체(선측 및 선저 포함)를 두 겹으로 건조한 유조선. 국제협약에 따라 1996년 이후에 건조된 적재톤수 5,000톤 이상은 이중선체 구조를 갖추어야 함

일반화물선 (General Cargo Ship)

주로 일반화물을 운송할 목적으로 설계된 선체에 갑판이 다층이거나 단층인 선박을 말함. 선박에너지효율검사 대상에서 가축운반선, 바지 운반선, 중구조물운반선, 요트 운반선, 핵연료 운반선은 제외됨

임시검사 (臨時檢査)

선박의 정기검사 시기가 도래하기 전이라도 선박소유자가 선박시설에 대하여 개조 또는 수리, 선박검사증서에 기재된 내용을 변경, 선박의 용도를 변경, 선박의 무선설비를 새로이 설치하거나 이를 변경 및 만재흘수선의 변경 등을 하고자 하는 경우 임시적으로 받는 선박 검사

임시항해검사 (臨時航海檢査)

정기검사를 받기 전에 임시로 선박을 항해에 사용하거나 국내의 조선소에서 건조된 외국 선박의 시운전을 하고자 하는 경우 선박소유자 또는 선박의 건조자가 해당선박에 요구되는 항해능력이 있는지 여부를 확인하기 위하여 받는 검사

재검사 (再檢査)

대행검사기관으로부터 검사·검정 및 확인을 받은 자가 그 결과에 대한 불복하여 그 결과에 관한 통지를 받은 날부터 90일 이내에 해양수산부 장관에게 재검사·재검정 및 재확인을 신청할 경우 해양수산부 소속공무원이 직접 집행하는 검사

재화중량톤수 (DWT : Dead Weight Tonnage)

배의 만재상태 흘수에 대한 배수량과 빈 배 상태(light condition)의 흘수에 대한 배수량과의 차. 즉 배에 최대로 적재할 수 있는 화물, 연료, 선용품 등의 총 중량을 나타내며, 선박의 매매, 용선료의 기준 등 해운 경영에 주로 사용됨 = 적재중량톤수

전자해도 (ENC : Electronic Navigation Chart, 電子海圖)

선박의 항해와 관련된 모든 정보 즉 해도정보, 위치정보, 선박의 침로, 속력, 수심자료 등을 종합하여 항해용 컴퓨터 화면상에 표시하는 해상지리 정보 자료시스템. 전자해도는 ①선박의 좌초, 충돌에 관한 위험상황을 항해자에게 미리 경고하여 해난사고를 미연에 방지 ②최적 항로선정을 위한 정보 제공으로 수송비용 절감과 해상교통처리 능력 증대 ③자동 항적기록을 통해 사고 발생시 원인규명을 가능케 하는 등 선박의 항해에 중요한 수단

전자해도표시시스템 (ECDIS : Electronic Chart Display and Information System)

선박의 항해와 관련된 정보, 즉, 해도정보, 위치정보, 선박의 침로, 속력, 수심 자료 등을 종합하여 컴퓨터 스크린에 도식하는 시스템으로서 선박의 위치확인, 최적항로 선정, 좌초 및 충돌 예방조치를 신속하고 안전하게 수행하기 위한 항해장비

정기용선 (TC : Time Charter)

선박, 선원 등을 포함, 운항 준비를 갖춘 선박의 사용권만을 빌리는 계약

정박 (Anchoring, 碇泊)

선박이 해상에서 닻을 내리고 운항을 정지하는 것. 묘박이라고도 함

제주선박등록특구제도

해운업의 경쟁력 강화를 위해 국적외항선 등에 대하여 지정된 지역에 등록할 경우 농어촌 특별세, 취득세, 지방교육세, 재산세 등을 면제, 혹은 감면해 주는 제도로 우리나라는 제주 국제자유도시특별법에 의거 제주도가 지정

중간검사 (中間檢査)

정기검사와 정기검사의 사이에 선박검사증서가 유효함을 확인받기 위하여 선박의 구조, 서리 등 전반에 걸쳐 행하는 간이 검사를 말하며, 보다 세밀하게 검사하는 1종과 보다 간이하게 검사하는 2종으로 구분. 중간검사 시기와 검사항목은 선박의 종류, 크기, 연령에 따라 중간 검사와 시기는 따로 정하였음

중량톤수

선박 만재상태의 흘수에 대한 배수량과 빈 배 상태의 흘수에 대한 배수량의 차이를 말함. 이는 선박이 적재할 수 있는 최대 중량을 나타내므로, 해운업에서는 이 톤수로 화물선의 크기를 평가하기도 하며, 선박의 매매, 용선료 산정의 기준 등 해운경영의 중요한 지표로 삼고 있음

체선 (滯船)

선박이 항만에 입항하는 즉시 접안하지 못하고 12시간이상 접안을 위하여 대기하는 상태. 선박이 항만의 수용 능력 이상으로 초과 입항하여, 항구 밖에서 하역작업 순서를 기다리는 상태

총톤수 (G/T : Gross Tonnage)

우리나라의 해사에 관한 법령을 적용할 때 선박의 크기를 나타내기 위하여 사용되는 지표를 말함. 총톤수는 선박, 어선 등의 크기를 나타내는 지표. 선박의 통계에도 사용되고 있음. 이전에는 선박의 전 용적에서 이중저구간(二重低區間)과 상갑판 위에 있는 조타실, 기관실 등을 공제시킨 용적을 100ft³(2.83m³)을 1톤으로 기준해서 표시. 그러나 현재에는 계측방법을 세계적으로 통일한 국제톤수협약을 기본으로 국제총톤수(國際總噸數)가 신조선(新造船)에 대해서 이용되고 있음. 국제 총톤수는 전 용적의 크기에 따라 계수를 곱해서 구하며, 이전의 총톤수와 차이를 없애기 위하여 국제 총톤수에 일정계수를 곱하여 국내 총톤수로 사용하고 있음. 총톤수는 상선의 크기를 나타내는 척도로서 널리 일반화 되어 있으며, 동시에 통세, 관세, 검사 수수료의 기준 등에 이용. 통상 GT 또는 G/T로 표시

치적국 (置籍國)

선박소유자가 선박을 등록한 국가를 의미

컨테이너 (Container)

화물의 단위화(unification)를 목적으로 해상, 육상, 항공 등 수송기관에 적재 할 수 있는 일정한 용적을 가지고, 용도에 따른 강도를 가져 반복사용을 견딜 수 있는 것을 말함. 국제 표준화기구(ISO)의 정의에 따르면 '컨테이너란 내구성 및 반복사용에 견딜만한 강도를 갖고 있고, 화물수송을 하나 이상의 수송방식에 연계할 수 있으며 도중에 재차 채워넣음 없이 Door to Door까지 화물을 수송할 수 있도록 특별히 고안된 수송용기'라고 정의

컨테이너선용선지수 (HRCI : Howe Robinson Container Index)

Howe Robinson사(英)가 '97.1.15 기준(HRCI=1,000)으로 발표하는 컨테이너선 종합 용선지수

컨테이너선운임지수 (CCFI : China Container Freight Index)

中 교통부 주관으로 상하이港 항운교역소에서 '98.1.1 기준(CCFI=1,000)으로 발표하는 종합 운임지수

톤세제 (Tonage Tax System)

외항운송사업자의 해운소득에 대하여 법인세 과세표준을 영업이익이 아닌 운항 선박의 순톤수와 운항일수를 기준으로 법인세를 산출하는 제도로 톤세는 적용시점부터 5년간 영업이익발생 및 손실여부와는 무관하게 톤세 기준에 따른 법인세액을 산출하며, 비해운소득(해운중개, 선박 대여, 해운대리점 등)은 톤세 적용대상에서 제외 * 톤세액 = $\sum(\text{선박의 순톤수} \times \text{운항일수} \times \text{톤당 이익}) \times \text{법인세율}$

트림 (Trim)

배가 선수미 방향의 어느 쪽으로 기울는 것. 후부흘수가 전부흘수보다 큰 것을 선미트림, 전부흘수가 후부흘수보다 큰 것을 선수트림이라 하며, 전부흘수와 후부흘수가 같은 것을 이븐 킬(Even Keel)이라 함

특별검사 (特別檢査)

선박안전과 관련하여 대형 해양사고가 발생한 경우 또는 유사사고가 지속적으로 발생한 경우 해양수산부장관이 명령하여 관련되는 선박의 구조·설비 등에 대하여 집행하는 검사를 말함. 특별검사를 하고자 하는 경우에는 대상 선박의 범위, 선박소유자의 준비사항 등 필요한 사항을 30일전에 공고하고, 해당선박소유자에게 직접 통보하여야 하며, 특별검사 결과 선박의 안전확보를 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 선박의 소유자에 대하여 항해정지명령 또는 시정·보완명령을 할 수 있음

티이유 (TEU :Twenty foot Equivalent Unit)

컨테이너의 규격에는 그 길이에 따라 20피트, 40피트, 45피트, 48피트, 50피트 등이 있는데 20피트 짜리 컨테이너 하나를 1TEU라고 함(따라서 40피트 컨테이너는 2TEU가 됨). 세계적으로 컨테이너와 관련된 모든 통계의 기준으로 사용되고 있음

편의치적

선주가 선박을 자국에 등록할 경우 받게되는 세금등과 같은 경제적 규제와 엄격한 선원 고용 조건을 회피함으로써 이윤을 극대화하고 비용을 최소화하기 위하여 선박을 자국에 등록하지 않고 제3국에 등록하는 것을 말함. 미국 일본 등 주로 선진 해운국 선주들이 행하고 있으며 파나마, 라이베리아, 온두라스, 키프로스 등이 편의치적국임

피더

대형 컨테이너선박(Mother Vessel, 모선)이 기항하는 중추항만과 인근 중소형 항만간에 컨테이너를 수송하는 것. 통상적으로 대형 컨테이너선박은 수송의 신속성·경제성 확보를 위하여 대형의 중추항만(Hub Port)에만 기항하게 되는데, 이에 따라 이들 중추항만과 중소형 항만간을 연결하는 중소형 선박에 의한 서비스가 필요

피더선

대형 컨테이너 선박(mother vessel 모선)이 기항하는 중추 항만과 인근 중소형 항만간에 컨테이너를 수송하는 피더서비스에 사용되는 중소형 컨테이너 선박

한국선급 (Korean Register of Shipping)

선박검사, 해양환경오염방지검사, 안전관리체제 인증심사업무 등 정부대행 업무 및 선급(船級) 업무를 목적으로 1960년에 설립된 비영리 사단법인으로 본부는 부산에 소재하고 3지역본부(중국, 유럽, 아태지역본부), 국내외 63개 검사망이 있음

한국선주상호보험 (KP&I : The Korea Shipowner's Mutual Protection & Indemnity Association)

선박소유자, 용선자 기타 선박운항업자가 선박운항으로 인하여 발생하는 책임 및 비용에 관한 상호보험인 손해보험사업을 실시하고, 그 조합원 기타 이해관계인의 권익 보호 및 해운산업의 안정적 성장에 이바지할 목적으로 선주상호보험조합법에 따라 국내 선주들에 의해 설립된 비영리법인

해운 (海運)

해상운송의 약어로 해상의 선박을 운반구(運搬具)로 하여 여객, 화물, 우편물의 운송을 목적으로 하는 운송기능을 말함. ①선박에 따라 범선(帆船)에 의한 해운과 기선(機船)에 의한 해운이 있으며 ②경영방법에 따라 정기항로운송(定期航路運送)과 부정기항로(不定期航路運送), 명령항로경영과 자유항로경영, 그리고 전문적인 해운과 부업(철도나 상공업자의 해운겸업)의 구분이 있고 ③운송 대상에 따라 여객운송과 화물운송 ④항로에 따라 외국항로해운과 내국 항로해운 등이 있음

해운동맹 (Shipping Conference, 海運同盟)

특정항로에 정기선을 투입하여 운항하고 있는 다수의 해운선사들이 서로간의 과당경쟁을 지양하고, 상호이익의 유지 및 증진을 위해 운임?영업형태 등을 협정한 일종의 국제카르텔. 1875년 영국/캐터타 동맹이 그 효시

화학제품운반선

액체화학제품을 전용으로 운반하기 위해 화물창의 대부분이 산적하는 액체 물질의 운반을 위한 구조를 갖춘 선박임. 일반적으로 유조선과 유사한 구조를 가지고 있으나 화학반응을 억제하기 위한 장비가 추가되는 것이 특징임

환적 (Transshipment, 換積)

일단 선적된 화물이 바로 목적지로 향하지 않고 다른 선박에 옮겨 실려지는 것. 이것은 한 수송기관 이상의 접속에 의하여 송화를 최종 목적지에 도착시키기 위하여 다른 수송기관에 바꾸어 싣는 것을 가리키는 것임. 여기에는 선박에서 선박으로의 환적, 선박과 철도의 해륙 연결수송에 의한 환적이 있으며, 앞의 경우에는 다시 동일한 선주에 속하는 다른 선박에의 환적과 상이한 선주의 선박에 대한 환적이 있음. 환적 컨테이너는 부두 배후의 교통수요를 유발하지 않고 부가가치가 높기 때문에 세계 항만간 환적 컨테이너 유치를 위한 경쟁이 치열함

흘수 (Draft, 吃水)

선박이 물에 떠 있을 때 물속에 잠기는 침수부의 수직거리, 즉 용골 밑바닥에서 수면까지의 거리

흘수제약선 (吃水制約船)

가항(可航)수역의 수심 및 폭과 선박의 흘수와 관계에 비추어 볼 때 그 진로에서 벗어날 수 있는 능력이 매우 제한되어 있는 동력선

5. 해운관련 톤수 용어

선박의 크기를 표현하는데 옛날부터 톤수(Tonnage)가 사용되었음. 선박에 사용되는 Ton은 중량의 단위로서의 톤만이 아니고 용적의 개념으로도 Ton을 사용하고 있음.

그러므로 Ton이 쓰이는 용도에 따라 배의 중량을 나타내는 배수량 톤수, 배의 용적을 나타내는 총톤수 및 순톤수, 배가 적재할 수 있는 화물의 중량을 나타내는 재화중량톤수, 선박의 종류별 가공공수에 의한 상대적 지표인 표준화물선 환산톤수의 5가지가 주로 사용되고 있음.

총톤수(GT, Gross Tonnage)

Capacity Tonnage(용적톤)로서 상갑판 하부 및 상부의 모든 폐위장소(Enclosed Space)의 합계 용적에 일정한 계수를 곱하여 결정됨.

해당 국가별로 별도의 규정에 의해 100 ft³을 1톤으로 하여 측정되던 것이 1982년 7월 18일부로 발효된 IMO 협약(International Convention on Tonnage Measurement of Ship, 1969)에 의하여 그 측정방법이 통일되었으며 군함 이외의 대부분의 선박은 주로 이 총톤수로 그 크기를 나타내며 일반적으로 선박의 등록세, 검사수수료, 입거료(수리를 목적으로 도크에 들어갈 때의 사용료) 등의 기준이 됨.

순톤수(NT, Net Tonnage)

직접 영업행위에 사용되는 화물을 적재하는 공간의 용적 및 여객의 수에 계수를 곱하여 구한다. 총톤수와 마찬가지로 100 ft³을 1톤으로 하여 측정되던 것이 1982년 7월 18일부로 발효된 IMO협약(International Convention of Tonnage Measurement of Ships, 1969)에 의하여 그 측정방법이 통일되었으며, 순톤수는 직접 상행위를 하는 용적이므로 항세, 톤세, 등대 사용료, 검역수수료, 항만시설사용료의 기준이 됨.

재화중량톤수(Deadweight Tonnage: DWT)

선박이 적재할 수 있는 화물의 중량을 말하며, 여기에는 화물, 여객, 선원 및 그 소지품, 연료, 음료수, 밸러스트, 식량, 선용품 등의 일체가 포함되어 있으므로 실제 수송할 수 있는 화물의 톤수는 재화중량톤수로부터 이들 각종의 중량을 차감한 것이 됨.

배수량톤수(Displacement Tonnage : DISPT)

물위에 떠있는 선박의 수면하 부피와 동일한 물의 중량이 배수량톤수이며 아르키메데스의 원리에 의한 선박의 무게로 주로 군함에 쓰여지는 톤수.

표준화물선 환산톤수(Compensated Gross Tonnage : CGT)

표준화물선으로 환산한 수정총톤으로 기준선인 1.5만DWT(1만GT) 일반화물선의 1GT당 건조에 소요되는 가공공수를 1.0으로 한 각 선종, 선형과의 상대적 지수로서 CGT계수를 설정하고 GT를 곱한 것으로 실질적 공사량을 나타낼 수 있는 톤수