

선박 금융 및 용어 해설

목 차

1. 일반적인 선박금융 -----	2
① 선박금융의 개념 및 구조 -----	2
② 선박금융시장의 분류 -----	3
③ 선박금융제도의 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 -----	38

1. 일반적인 선박금융

① 선박금융의 개념 및 구조

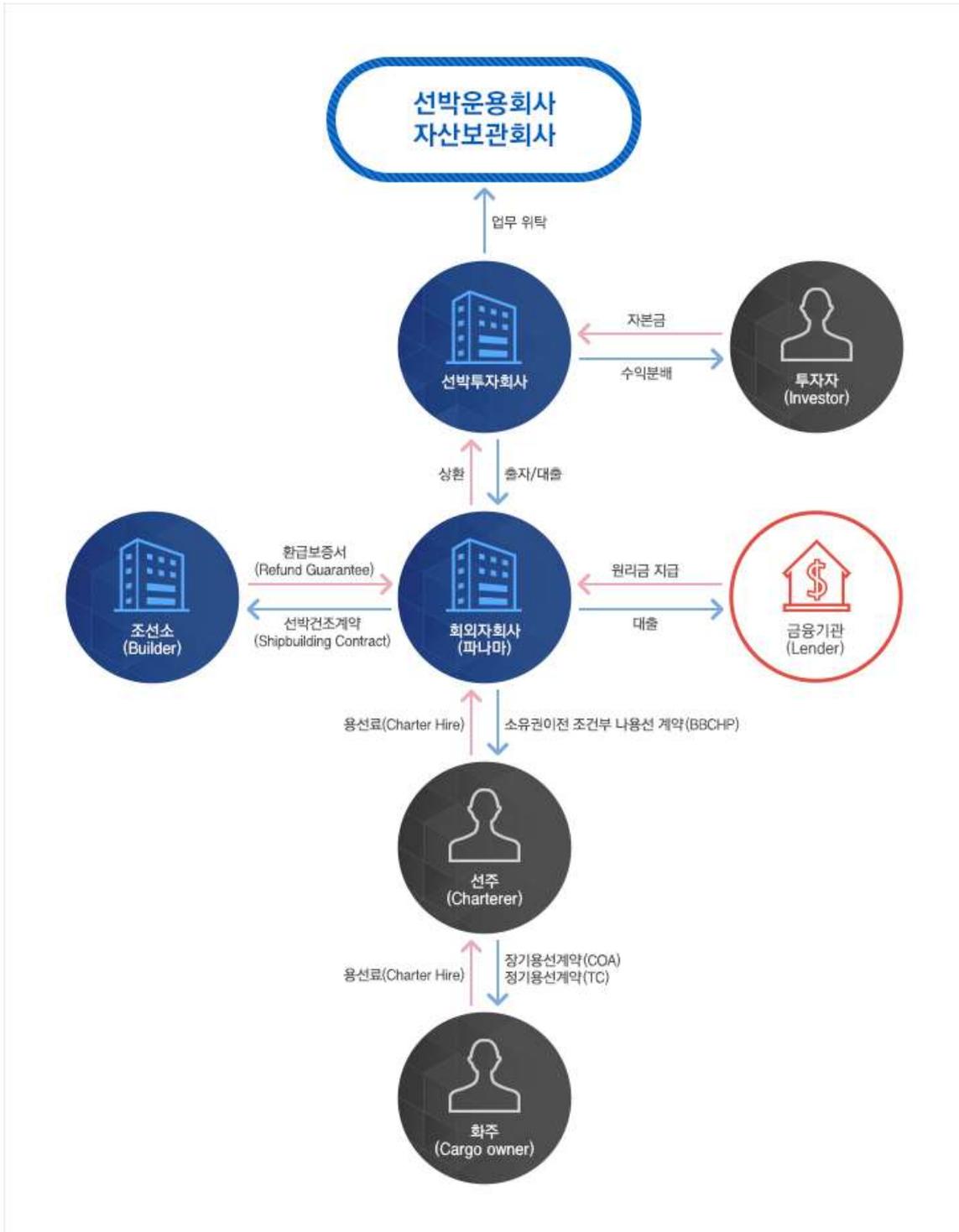
□ 선박금융의 개념

- 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 해운업이 선박 소유에 따른 위험이 선사의 기타 자산까지 확산되는 것을 방지하기 위하여 소유와 운영을 분리할 수 있는 SPC를 주로 활용

□ 일반적인 선박금융 구조도



□ 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 기회재정부에 해외 자회사 설립 인가 신청 및 설치 후 결과 보고
 - 현지 금융기관에 대한 해외직접 투바(자금 대여) 신고
- (6) 외국환거래 신고(한국은행)
 - 외국환관리법 등에 따른 데반 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

② 선박금융 시장 종류¹

□ 은행용자 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 협조용자(Syndicated Loan)가 주류를 이루었고 간사은행(Lead Bank)

이 존재하여 많은 리스크 부담

- 1970~1980년대 해운 불황시 선박의 담보가치가 하락한 반면, 용자조건은 더욱 다양화
 - 초기 선박 금융은 본선 담보대출이었으나 선박의 담보가치가 하락하면서 용자조건이 다양해져 Cash-flow 및 해당선박의 해상운송계약(COA)까지 담보 설정
- 용자방법은 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 (재융자)

□ 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 제도 분류

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

□ 정부공여 선박금융

- 공적수출 금융
 - 가국 정부의 신용을 바탕으로 신조와 수출에 필요한 자금을 대출해주는 제도
 - 정부기관 도는 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 유자조건 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 무한책임
 - 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, 은행협의회, 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 도는 상업은행이 선사에 용자해 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 용자 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 중앙은행

에 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 : 용자보증

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

□ 미국의 세제지원제도

- 선박건조자금 조성기금(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 용자제도

- 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 재권 보증업무를 수행

□ 독일 KG(Kommanddit 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 금속하게 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	○ 세제지원 - 고속상각, 타소득과 상계	

	- 해외자회사 설립	- 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	편의차적+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 대신하는 경우도 해당 계약서에서는 선주가 됨
 - * 용선주는 선주로부터 선박을 빌려 운송하는 주체

② 화물운송계약

- 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 Sopt 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

□ 나용선계약(Bareboat Charter)

- 나용선계약은 실제적으로 선주로부터 용선주에게로의 선박리스계약으로,
 - 선주는 용선주에게 계약기나 동안 선박에 대한 모든 책임과 권한사항을 양도하며 용선주는 약정한 용선료를 지불하고 해당 선박의 관리선주(disponent owner)가 됨
- 단순나용선계약(Bareboat Charter)
 - 비교적 장기간에 걸쳐 선박을 임차하여 소유권만을 제외하고 일체의 선박관리 운항권을 용선주가 가짐
- 소유권이전조건부 나용선계약(Bareboat Charter Hire Purchase)
 - 선박 건조 후 연불장식(lease)으로 선가를 상환하고 일정기간 후 소유권을 취득, 순수한 용선계약이라기보다는 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	영선주가 선박 운항권을 지니고 선주는 지시하는 항차를 수행	용선주가 선박 운항권을 가지고 일정기간 운송활동 수행
수입의 가득	제공도니 운송 서비스에 대해 화물의 수량 당 혹은 총액 기준으로 운임을 획득	일단 합의된 용선료율로 총 선박 사용 일수에 대해 용선료의 지급(시항에 따라 용선료를 결정됨)	일단 용선료율로 사용기간에 대해 용선료지급(주로 선박전고 월가를 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 선박의 취득, 대선, 관리, 매각 ● 자금차입, 사채발행, 주식발행 등 	모든 업무는 선박운용회사에 위임
설립	<ul style="list-style-type: none"> ● 발기인자격 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 하기위하여 선박편의치적국에 설립하는 서류상의 회사
 - 선박투자회사가 100%의 지분을 보유하게 되며 선박의 취득, 소유, 대선 등 선박투자회사 고유의 업무를 수행

② 선박운용회사

- 선박운용회사는 선박투자회사로부터 권한 위임을 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 최저자본금(70억원)설정, 등록요건 설정 ● 겸업금지 및 선박운용 및 금융전문인력 확보 충족 	<ul style="list-style-type: none"> ● 부실펀드판매 예방 ● 국토부에 등록
책임	<ul style="list-style-type: none"> ● 위탁업무의 선량한 수행자로서 책임사항 ● 행위준칙 설정 및 시행 	모든 업무는 위탁

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 운항회사

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

⑤ 선박관리회사

- 선박관리회사는 해운업에 있어서는 넓은 의미로 선주업무를 일컬으며 선원의 승선, 선용품, 수리부품, 윤활유의 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

ABS American Bureau of Shipping(미국 선급협회)

AIMS American Institute of Merchant Shipping(미국 선주협회)

AFRA(아프라막스, Average Freight Rate Assessment)

1954년 4월부터 런던 탱커 브로커 위원회가 작성하고 있는 탱커의 운임지수이다. AFRA는 선박의 크기별로 6가지로 구분되어 있지만, 그 선형 구분 가운데 재화중량톤 45,000~79,999톤이 가장 수요가 많았기 때문에, 79,999톤의 탱커를 관용적으로 아프라막스 탱커라고 말함. 현재는 95,000톤급 탱커까지도 폭넓게 아프라막스라고 일컫고 있음.

ALL TOLD(총재화 중량톤수)

선박의 중량톤수는 화물만재시 선박의 배수톤수에서 경화배수톤수를 제한 것이나 실제 산정이 어렵기 때문에 편의상 중량톤수 속에서 연료, 음료수, 식료품 및 기타 저장품 등을 넣어 계산하는 예가 있는데 이 경우에 ALL Told라고 부기하게 됨.

AP for aged vessels

선박의 노후화에 따른 선박의 운항위험의 증가를 상쇄하기 위한 할증 보험료

ASA(American Shipbuilding Association)

OECD 조선험정에 반대하는 미국의 대형 6개 조선소는 SCA(Shipbuilders Council of America)를 탈퇴, '94년 11월 새로이 ASA를 결성하였음. 미국 조선인력의 90% 이상을 고용하고 있으며 설립목적은 다음과 같음.

- 합정설계 및 전고능력 보유조선소에 대한 관심유도.
- 미국 군함건조 기지의 보존유지 정책 이행.
- 상선 건조와 관련된 공동정책 추진.

ASSONAVE : 이태리 조선공업협회

The Italian Shipbuilders' Association

ASSEMBLE 방식

고도로 합리화된 근대식 건조방식으로서, 주기관, 갑판기계, 전자전기장비는 물론, Hull의 Block까지도 계열공장에 외주를 주어 조선소는 이들 하청외주로 제작된 각 부재들로 용접탑재만을 시공하는 방법

AWES

Association of European Shipbuilders and Shiprepairers(유럽조선공업협회)의 약칭으로서, 현재 회원가맹국은 아래와 같이 총 14개국임, '95년도 폴란드가 가입함에 따라 Association of West European Shipbuilders에서 개칭됨.

(1)스웨덴 (2)독일 (3)스페인 (4)영국 (5)노르웨이 (6)프랑스 (7)덴마크 (8)이태리 (9)네덜란드 (10)핀란드

(11)벨기에 (12)포르투갈 (13)그리스 (14)폴란드('95년도 가입)

BALLAST(저화)

선박은 과적도 항행 문제가 되지만 오션운항 역시 위험하며 공선항해의 경우 Propeller가 수면에 떠올라 그 효율이 떨어지거나 심한 손상을 입게되는 등 한전항해에 큰 지장을 초래 하게 됨.

그렇게 때문에 선박에는 공선 또는 적화가 소량인 경우, 어떤 방법으로든 흘수를 깊게 할 필요가 있음.

또한 선박은 적화의 상하 배치만으로는 안정을 유지하기가 힘들다. 이런 경우에 대신하여 어떤 중량을 선내에 적재하거나 또는 이동시킴으로써 위험이나 불균형을방지할 수 있는데 이 같은 중량물을 Ballast라 함.

보통 Ballast에는 해수 또는 청수를 Ballast Tank나 Deep Tank에 채워 넣는 Water Ballast와 이것으로는 충분치 않을 경우 모래·자갈·흙 등을 적재하는 Solid Ballast가 있음.

BARE BOAT CHARTER(BBC: 나용선)

보통 선박임대차라고 하며 용선형식의 하나임. 그러나 선박임대차가 다른 용선형식과 다른 점은 선박이 임대차될 때는 선박에 의한 사용수익권은 용선자에게 있기 때문에 용선운항비용은 전적으로 용선자가 부담하며 운항사 제 3자와의 사이에서 발생하는 여러 문제에 관해서도 용선자가 해결할 책임이 있다는 사실.

또한 임대차된 선박은 용선자가 자사의 선원을 승선시킬 뿐 아니라 Funnel Mark도 자사의 것으로 나타낼 수 있는 것이 특징. 우리나라의 경우 구매조건부 나용선(소위 국적취득조건부 나용선)이 성행되고 있고 단순나용선을 취하는 일은 선원 수출 외에는 그리 흔하지 않음.

BFI 지수

Baltic Freight Index, 런던의 발틱 운임집회소에서 12개 주요항로별로 운임을 가중 평균한 지수로서 1985년부터 발표, 선물시장(Future Market)에서 사용되고 있음.

BIMCO

The Baltic And International Maritime Conference(발틱 국제해운동맹)

1905년도에 설립된 세계에서 가장 영향력 있는 해운동맹의 하나로 설립목적은 회원사에 대한 정보제공 및 자료발간, 선주의 단합 및 용선제도 개선, 해운업계의 친목 및 이익도모 등이다. 회원사는 세계 100여국에 걸친 선주 뿐 만 아니라 브로커, 보험회사, 해운조합, 조선소, 금융기관, 해사법 관계기관, 선급 등을 망라하고 있음.

BLOCK BUILDING(블록건조)

신체를 Building Dock의 Crane Capacity에 따라 그 종방향으로 여러 개의 Block Parts로 구분하여 이것을 지상 작업장에서 조립한 다음 Building Dock 내에 이동 탑재하여 신조하는 근대화된 전고방식으로서, 용접공장에서는 20m/T내 정도의 소조립 Block, 다음 100m/T 내 외의 중조립을 거쳐서, 중대형선일 경우에는 300~500m/T로 대조립 과정을 거쳐서 Dock Crane으로 운반 탑재함.

BREAST IN

선박을 벽안에 붙이는 작업

BUILDING BERTH(신조선대)

용접공장등 옥내 조립장 및 옥외 조립장에서 조립 제작된 Block를 순서적으로 접합 탑재하여 선체를 조립해 나가는 공사장이며, 또한 선체 완성 후에 진수시키는 Berth가 됨. 선각중량 및 진수 시에 받는 압력에 충분히 견딜 수 있도록 그 기초공사에 특별한 시공법을 써야 함.

BUILDING DOCK(신조선거)

종래 Slide 방식에 의한 신조선 시설물인 Building Berth의 단점, 즉 대형선 진수시의 기술적인 난제, 경영 및 건조방법의 비합리성 등을 개선 고도화한 신조선 시설물. 즉 과거 Dry Dock(건선거)는 일반적으로 기존선박의 입거수리 시설로 전용되어 왔으나, 근년에 이르러 신조선의 대형화와의 Block화 등으로 Dry Dock에 신조선설비(선대등)와 부대장비(대형Crane등)를 갖추어 신조선건조를 주목적으로 하는 Dock를 Building Dock라 하며, Building Dock내 선대에서 건조된 신조선 선체를 진수 시에는 Dock Gate를 열어 Dock에 해수를 넣어 완성 선체를 부상시켜서, 예인진수 하는 것이 그 특징.

BUILDER'S CERTIFICATE(조선소 증명서)

조선소에서 발행하는 선명, 건조자, 건조년도, 장소 및 선박의 재원이 기록된 서류, 선박의 최초 등록 시 선박처리증서와 함께 제출.

BULK CARRIER

Bulk Carrier라고도 하며 약칭 B.C로 표시한다. 곡물, 석탄, 광석물 등과 같이 별도로 포장하지 않고 분립상태로 적화수송하는 선박을 말하며, General Cargo Carrier는 포장된 Cargo를 Cargo Hold내에 서로 움직이지 않도록 적재하는데 비하여, Bulk Carrier는 Cargo Hold내의 산적화물이 선박의 동요(Rolling 혹은 Pitching 등)로 인하여 한쪽으로 기울어져 다시 원상복구를 하지 않는 위험 때문에 선체중심을 이동시킴으로서 Stability(복원성)에 악영향을 주게 되어 결과적으로 운항선박의 해상위험을 유발하게 됨. 따라서 B.C에 대해서는 해상 인명 안전국제조약(Solas)중 곡물 등 특수화물 수송규칙에 의하여 이들 위험을 방지할 수 있도록 구계설계가 규제되고 있음.

종전까지는 5만DWT이상 8만DWT의 Panamax 형이 최대선형이었으나 최근 세계적인 자원보호주의 경향으로 수송거리가 장거리화 됨에 따라서 그 선형이 대형화되어 20만 DWT 전후의 최대형선이 등장하게 되었으며 아래와 같이 세자기 Group의 선형으로 대별되어 불리어지기도 함.

Handysize B/C : 2.5 ~ 4.5만DWT

Panamax B/C : 6 ~ 7만DWT

Capesize B/C : 12 ~ 15만DWT

BULK CONTAINER

(1)분립체 화물(사철, 곡물류 등)을 수송하기 위해 설치된 Dry Bulk Container와, (2)식품, 유류, 화학약품 등 액체화물을 수송하는 Tank Container가 있음.

BULKHEAD

선체내부를 구획하고 있는 벽을 말하며 선박의 안전, 침수방지 및 방화목적으로 설치

BUNKER PRICE

Bunker란 선박의 추진기관 주연료를 저장하는 연료창고로서, 주연료가 석탄일 때는 Coal Bunker, 기름일 시는 Oil Bunker(또는 Oil Tank)라고 함. 따라서 Bunker Price라 함은 선박운항에 소요되는 직접 선비중 연료비용을 말하며, 최근 유가폭등으로 인하여 종비용중 Bunker Price의 점유비가 급등하였기 때문에 이를 감축시키기 위하여 감속운항(Fuel Consumption은 선속의 3제곱에 비례함), 주기관은 석탄을 주연료로 하거나, Energy절약을 목적으로 Diesel Engine의 배기폐열의 재활용 방법 등이 개발되고 있음.

BV

Bureau Veritas(프랑스 선급협회)

CAD

Computer Aided Design

CAM

Computer Aided Manufacturing

CAPE SIZE B.C

남아프리카공화국 동해안에 있는 석탄수출항 Richards Bay에 입항 가능한 최대선형을 말함. 종래 동 항구는 입·출항 선박에 대해 길이 314m 이하, 폭 47.25m 이하 흘수 17.1m 이하의 제한이 있었음.

현재는 길이와 폭의 제한이 없어지고 흘수도 18.1m로 완화되었지만 상기 규격 제한내의 재화 중량톤 15만톤 정도의 광탄선을 Capesize라고 부르고 있음.

CAVITATION(공동현상)

주로 프로펠러에 나타남. 프로펠러 날개가 너무 너무 빨리 회전하면 물이 날개를 따라 갈 수 없게 되고, 날개 뒤에는 공동이 생긴다. 이것이 심하게 되면 효율이 격감되고 진동이 심하여 운전할 수 없게 됨

CESA

Committee of European Union Shipbuilder's Association(유럽조선업자 협의회)의 약칭으로 유럽연합 조선소가 회원으로 가입하고 있음.

CGRT

Compensated Gross Registered Tonnage의 약자로서 신조선의 선종 및 선형의 다변화로 인하여, 종래 총톤수(GT) 개념으로는 탱커와 LNG선을 동일한 작업량으로 간주하기에는 무리

가 있음.

즉 LNG선은 고도의 기술수준이 요구됨으로서 부가가치측면에서는 더욱 더 격차가 벌어진다. 이것을 보완하기 위해서 새로 도입한 평가지표로서 CGRT가 채택되었으며, 이 CGRT는 그 분류 항목별로 상대적인 환율계수를 합리적으로 도출하여 계수를 총톤수에 곱하여 산출.

CGT

Compensated Gross Tonnage의 약자로서 CGRT가 선박의 CRT의 계수를 곱한 것으로 나타내지는데 1982년 7월 18일 IMO의 1969년 선박톤수 측정에 관한 국제협약이 발효하게 되어 GRT가 새로운 톤수단위인 GT로 대체됨에 따라 1984년 1월 1일부터 CGT로 바뀌어 사용하게 됨.

CHARTER(용선)

해운업자가 경영상 필요한 선박을 지배하는 형태에는 선박의 소유권을 얻어 자사선으로 운용하는 경우와 용선 또는 운항 수탁방법 등으로 타선주의 소유선박을 운용하는 경우가 있는데, 그 후자를 Charter라 하며, Voyage Charter, Time Charter와 Bareboat Charter로 나뉘어 짐.

CHEMICAL TANKER(화학제품운반선)

일반적으로 Clean Tanker에 적재할 수 없는 특수화물, 즉 상품질의 운할유제품, 석유화학제품, 및 화성화학제품(각종 알코올, 에칠, 유기산, 무기산, 기타)등을 적재할 수 있도록 특수설계를 한 전용선으로 각 성분이 분해되지 않도록 Tank의 구획이 많고(40~50실 되는 것도 있다) 화주관도 10~20수 계통을 갖고 있음.

그래서 Tanker의 구조재나 관재는 스텐레스강의 사용과 특수도장을 하고 있음. 그 외 공기제습장치, 불활성가스 밀봉장치, 청수세정장치 등 적재물의 성질에 따라 특수설비를 장비하고 있음.

CIMS

Computer Integrated Manufacturing System의 약칭으로 일본의 조선생산성 향상 계획이다. 일본이 보유한 첨단기반기술을 현재 실시중인 CAD/CAM 뿐만이 아니라 Marketing, 제품기획, 선형개발은 물론 생산, 자재관리, 검사, 관련기업 Net-Work화에 이르기 까지 확대 적용하여 현재 생산성의 3배로 생산성을 높이고자 연구를 추진하고 있음.

CIRR

Commercial Interest Reference Rates(상업표준 금리)로서 국채(통상 5년 기준)의 수익률에 1% 포인트(100bp)를 가산한 금리이며, 국제통화로 인정되는 OECD 회원국 정부가 매달 15일을 기준으로 OECD 사무국에 통보하면, 사무국이 이를 당일 15일부터 1개월간 통화별 CIRR을 발표 적용하게 됨. 원하 CIRR 기준금리는 5년 만기 국민주택 채권수익율을 채택하고 있음.

CLASSIFICATION SOCIETY(선급협회)

선박건조 중 및 건조 후에 정기적으로 선박의 검사를 실시하는 기관, 건조기준의 설정, 유지 ,

선박 및 장비의 유지를 도모하는 것이 목적으로 검사에 합격한 선박에 대해 선급을 부여함. 대부분의 국가에서 선급의 취득은 의무는 아니지만 선급이 없으면, 선박보험, 화물보험의 확보, 용선, 매매선이 일어나기 힘들. 한편 각 선급협회는 선박의 건조연월, 건조지, 톤수, 규모, 갑판수, 엔진, 보일러의 명세 등을 기재한 선명록을 발행하고 있음.

CONSOLIDATED SERVICE(혼재수송)

수송의 일단위(화자, Trunk, Container 등)를 구성하기에는 미흡한 소량화물(LCL 화물)을 모아 하나의 수송단위로 하는 것.

CONSORTIUM

협회·조합·국제가본가연합 등의 일반적 의미를 갖고 있으며 경제용어로는 외국의 재정원조 또는 산업지배 등을 목적으로 결성된 국제적 대자본의 합동이나 차관을 가리키며 또한 거액의 유가증권공동인수조합을 뜻하기도 함.

해운분야에서 사용된 것은 1966년 초 영국의 Ben Line, Blue Star Line, Cunard, Ellerman Lines, T & J Harrison 등 5개사가 Associated Container Transportation Ltd.(ACT)를 결성하여 컨테이너 수송의 연구를 시작하면서 부터임. 다시 말해서 방대한 자본 투자를 요하는 컨테이너 운항을 공동으로 수행하기 위한 기업연합체를 의미한다. 따라서 해운 컨소시움에서는 각 해운회사가 각기 자사선을 운항하나 배선계획이나 스페이스 할당은 기업연합체가 통합적으로 행하며 Pooling제를 채택하는 경우가 많음. 우리나라를 기점으로 정기선 서비스를 하는 해운 컨소시움은 성격상 약간의 차이가 있기는 하지만 Trio 그룹, Ace 그룹, Scan Dutch, P & OCL 등을 들 수 있음.

COA(Contract of Affreightment : 해상운송 계약)

해상운송 계약은 개품운송 계약과 용선계약으로 대별할 수 있는데, 개품운송계약(Affreightment in a General Ship)이런 불특정 다수의 하주로부터 다종다수의 화물을 인수하여 운하는 것으로 주로 정기선을 말하며 용선계약은 특정인에게 선박전체를 제공하는 것으로서 특정 대형산업에 필요한 화물을 독점적으로 장기 운송함.

COW(Curde Oil Washing, 원유세정)

탱커내의 원유는 수송 중에 중질분이 서서히 침하 되, 탱커 내에 퇴적, 벽면에 부착된다. 이 침전물을 Sludge라고 하는데, 모래, 흙, 왁스, 파라핀, 타르 등이 성분임. 한편 원유에는 신나, 벤젠, 등유 등의 용해력이 있는 성분도 포함되어 있어, 이 원유의 용해력을 이용, 적하 원유의 일부를 끌어올리는 과정에서 고정 세정기를 통해 가압분사, 용해하는 세정 기술.

DEAD-WEIGHT TONNAGE : DMT(재화중량톤수)

선박이 적재할 수 있는 화물의 중량을 말하며 이 톤수 속에는 연료, 식량, 용수, 음료수, 창고품, 승선원과 그들의 소지품 등이 포함되어 있으므로 실제수송 화물톤수는 적화중량톤수로부터 이들 각종 중량을 차감한 것이 되며, 1DWT가 Metric System에서는 1,000kgs, Long Ton을 쓰는 영국에서는 2,240Lbs(1Lb=0.4536kg), 그리고 Short Ton을 쓰는 미국에서는 2,000Lbs임.

DISPLACEMENT TONNAGE(배수톤수)

물위에 떠있는 선박의 수면하 부피와 동일한 물의 중량이 배수톤수이며 Archimede's Principle에 의한 선박의 무게이다. 1배수톤은 DWT에서와 같으며, 1Metric Ton은 해수일 때는 35ft3, 담수일때는 36ft3로 환산 사용한다. 이 톤수는 군함에서 주로 쓰여지는 톤수.

DNV (노르웨이 선급협회)

Det Norske Veritas

DOUBLE-BOTTOM/DOUBLE-HULL(이중선체)

1989년 3월 Exxon Valdez호의 알래스카 좌초로 세계적인 관심을 끌게 된 해양오염 방지와 관련하여 1990년 미국이 Oil Pollution Act을 제정하면서 미국영해 운항선박의 이중선체를 의무화하였음.

이중선체는 이중저와 이중선측으로 구분되며 탱크 내에 종횡으로 격벽을 설치, 침수를 방지하는 목적으로 사용된다. 이에 따라 IMO에서도 강선구조 규칙의 개정을 통해 해양오염 방지를 위한 선박주요강화 최종안이 1992년 3월에 결정된 바 있음.

DRAFT SURVEY(흘수검사)

선적지에서 화물의 적하높이를 결정하지 위해 해사검정인이 시행하는 검사로써, 곡류, 석탄, 광석 등이 적하높이는 통상 이것으로 결정되어 운임 계산의 기초가 된다. 만선화물의 선적을 계약한 하주는 계약 수량을 선적하지 않을 때는 그 부족수량에 대한 부적운임(Dead Freight)을 지불해야만 함.

DREDGER(준결선)

Bucket - 버킷 준결선. 버킷을 무한궤도에 연속적으로 연결하여 토사를 퍼올림.

Dipper - 바가지형 준결선. 긴자루 끝에 다린 바가지 토사를 퍼올림.

Grab - 그레보식 준결선. 양쪽으로 떨어지는 바가지로 토사를 퍼올림.

Rock Cutter - 파암 준결선. 무거운 추를 떨어뜨려서 암석을 준설.

Hopper - 저개 준결선.

ECONOMICAL SPEED(경제속도)

선박이 최소의 연료소비와 최소의 경비로써 최대의 항속거리를 항해할 수 있는 가장 경제적인 속력을 말함.

ERECTION(탑재)

선대 또는 Dock 내에서 행해지는 선각공업의 총칭으로 반목류의 설치로부터 시작하여 Block 고정작업, 수압시험, 선행의 장공사를 거쳐 진수에 이르는 선각공사의 최종공정.

최근에는 탑재기간을 단축하여 Dock 회전율을 높임에 따른 생산성향상을 이룩하려는 경향임.

EUROYARDS

AESA, HDW, FINCANTIERI, I' Atlantique, Bremer Vulkan 조선소 등 유럽의 대형 5개조선소를 회원으로 하고 있으며, E3 Tanker의 공동개발, 한, 일 조선소와의 대화창구를 목적으로

로 설립됨.

FEEDER SERVICE

정기선 운항은 운항채산성을 고려, 정해진 몇몇 항구에만 기항하게 되는데 이들은 주로 물동량이 일정수준에 달해 있고 또 항만시설이 양호한 항구들이다. 반면 항만시설이 미비, 대형선이 입항할 수 없거나 혹은 물동량이 소량인 항구는 취항선이 직접 기항하는 대신 철도나 자동차 또는 선박(소형피더선)등을 이용하여 보조적인 수송을 하게 됨. 이 경우 주로 Feeder선을 이용하게 됨으로 Feeder service라 함.

FEFC(Far Eastern Freight Conference)

구주운임동맹, 1879년에 결성되어 120여년 역사를 가진 극동/ 유럽 항로의 운임동맹으로 폐쇄동맹(Closed Conference)의 대표적임.

관할구역은 극동/구주, 홍해 및 지중해까지이며 현재 가입선사는 30여개사임.

한국에는 '76년 사무소를 개설했으며 대한상선과 중앙상선이 각각 '76년, '79년에 가입한바 있음.

FESCO(Far Eastern Shipping Co)

구소련의 해운은, 남부, 북서부, 극동의 3지역으로 분할 관리되고 있는데, FESCO는 극동지역 4선사중 최대로서 블라디보스톡에 있음. 약 220척 200만DWT의 선대를 보유한 외에 10개항, 4개 선박수리공장을 관리하고 있음.

Flag of convenience(편선치적)

실선주국의 엄중한 각종 의법규제, ITF(국제운송노련)의 승선원에 대한 노동조건 등의 개성규제, 그리고 ILO 제147호(사선의 최저기분에 관한 국제조약) 등 각종 국제협약은 물론, 가국선원의 승선의무화에 의한 선원비의 급등과 각종세제상의 어려움을 피하기 위하여 각국의 국민(실선주) 또는 회사가 소유하는 선박의 치적을 인정 환영하고 있는 편선치적국(Liberia, Panama, Singapore, Honduras, Costa Rica, Somali Land 등)에 치적하는 선박의 국정취득제도를 말한다. 편선치적의 Merit는 선원비가 자국선원 대비 저렴하기 때문에 선비절감을 할 수 있고, 당해 선박에 대한 매년 일정액의 부과세액과 소정의 영사수속비용을 납부하면 되고, 따라서 당해선박 가동에 의한 수익금에 대해서는 일절 부과되지 아니하는 점 등에 있음.

FLEET INSURANCE(선대보험)

다수의 선박을 보유한 선주가 적당 보험을 드는 것이 아니라 보유선박 전체 또는 여러척을 한 다위로 하여 보험을 드는 것을 말함.

FLOATING DOCK(부선거)

거대한 상자형 해상구조물로서 해수를 채워 바다 속에 침강시킨 다음, 그 속에 대상선박을 담아 부상배수시켜 검사 또는 수리를 하는 시설임. Floating Dock와 상대되는 Building Dock 및 Repairing Dock를 합해서 Dry Dock(건선거)라고도 함.

FPSO(Floating Production Storage Offloading Vessels)

1,2차 유류파동을 거치면서 각국의 석유 생산업체들은 원유가격의 추가 상승을 전제로 석유탐사 개발 프로젝트에 상당한 투자를 하였음. 이 당시 해당유전 개발의 경제성과 편리한 이동으로 인해 기존의 고정식 석유추진과는 다른 새로운 형태의 FPSO가 등장하게 되었음.

<기능>

- Floating : 부유식 탱커 선박으로 자유로운 이동 가능
- Production : 유전의 시험탐사 및 생산 가능
- Storage : 석유의 저장
- Offloading : Shuttle TK나 기존의 유조선으로 하역 가능

FREIGHT TON(운임계산중량톤)

화물운임 계산의 기초가 되는 화물의 중량톤을 말한다. 운임톤이라고도 부르는데 중량운임을, 용적운임을, 증가운임을 등의 산정 시 많이 이용되고 있음.

FRP선

Fiberglass Reinforced Plastics의 약문으로서 유리장형 섬유를 주 보강재로 하는 저압성형용 열경화성 수지의 적층성형품 수지를 혼합시켜 사람 손으로 Mould 위에서 적층하고, 상온에서 촉매의 작용으로 변화시키는 방법(이것을 Hand Lay-up법이라 함)에 따르고 있음.

Polyester 수지는 유리섬유를 주입한 형태가 되며 또한 유리섬유를 보호하는 역할을 하고 있음.

GMDSS(Global Maritime Distress and Safety System)

전세계 해상에 있어서의 조난, 안전 시스템

최신의 디지털 통신기술, 위성통신 기술을 이용해 세계의 어느 해역에서 선박이 조난당해도 그 선박으로부터 육상의 구조기관이나 부근을 향해하는 선박에게 신속, 정확한 원조 요청이 가능하고, 또한 육상으로부터 항해안전에 관한 정보 등을 적절히 수신할 수 있는 시스템.

INMARSAT(International Marine Satellite Organization, 국제해사위성기구)등의 위성을 이용한 음성에 의한 직접교신이 중심.

GMDSS의 도입은 1986년 11월에 국제해사기구(IMO)에서 채택된 개정 SOLAS 조약에 의해 1992년 2월에 발효, 발효일로부터 7년간은 이행기간이고 300GT 이상의 전 선박에 적용되는 것은 1999년부터임.

GROSS TONNAGE : GT(총톤수)

Capacith Tonnage(용적톤)로서 선각으로 둘러싸여진 선체총용적으로부터 상갑판상부에 있는 추진, 항해, 안전, 위생에 관계되는 Space 차감한 전용적임.

HAMPTON ROADS

미국 Virginia주의 James강 하구에 위치하고 있는 유명한 석탄적출항구인 Hampton 및 Newports, 그리고 그들 대안에 있는 Portsmouth 및 Norfolk항을 끼고 있는 수로이며, 이 Hampton Roads는 그 배경에 세계 제일의 미국Virginia 탄전지대를 갖고 있는 석탄적하전용 항구지역이며, 석탄의 양하시설이 가장 현대화되어 있는 곳으로 유명하다. 따라서 석탄운반선박의 경기척도의 중심지, 그리고 Coal Carrier의 세계운임 Rate를 Hampton Roads가 좌우

함.

HANDYSIZE B.C

세계 어느 항구에도 입항 가능한 편리한 선형의 산물선으로 25,000~30,000DWT가 중심이며 비교적 크지 않은 항구에 배선되기 때문에 본선에 하역장치를 장비하고 있음.

HLB(Hydrostatically Balanced Loading)

1994년 11월 국제해사기구(IMO)의 해양환경보호위원회(MEPC)는 Pre-Marpol 탱커(1979년 6월 1일 이전 건조탱커)가 선령 2년에 달한 후, 1973/78 Marpol 조양부속서 13G에서 규정한, 코스트가 비싼 Double Hull의무에 대신하는 방법으로 HBL을 인정하는 가이드라인에 동의.

※유조선에 유류를 적재시 유체정력학적 평형적재방식(Hydrostatic Balance)을 이용, 화물의 적재량을 10~15% 감소시켜 사고시 원유유출을 방지하기 위한 방법.

HULL(선각)

포장이 되어있지 않는 선박 외각에 해당하는 부분을 Hull이라고 하며, 그 구성은 Frame등 골격 외부에 강판을 붙인 것임. 320,000DWT형 U.L.C.C의 강재 소요량은 약 45,000M/T이며, 12,000DWT형 화물선은 약 3,500M/T의 강재가 사용됨.

HYDROFOIL CRAFT(수중익선)

선저에 지주를 세워 그 끝에 수중익을 설치한 것으로 선체가 수면위로 부상한 상태에서 쾌속으로 항행할 수 있도록 설계된 선박을 말함. 내해나 연안항로의 여객선, 관광선등에 사용되고 있음.

IACS(International Association of Classification Societies : 국제선급협회연합)

선급협회로서의 공통목적을 달성하기 위해 상호 협력하고 도 여타 국제단체와의 협의를 목표로 ABS(American Bureau of Shipping, 미국), LR(Lloyd's Register of Shipping, 영국), DNV(Det Norske Veritas, 노르웨이), BV(Bureau Veritas, 프랑스), GL(Germanischer Lloyd, 독일), RI(Registro Italiano Navale, 이탈리아), NK(Nippon Kaiji kyokai, 일본해사협회)등 7개국 선급협회가 1968년 10월에 결성한 국제선급협회의 연합임.

우리나라도 중국과 함께 1988년 6월 1일 정식 가입함으로써 명실공히 선진해운, 조선국의 지위를 갖게 되었음.

현재 국제선급협회연합에 정회원으로 가입한 나라는 우리 나라를 비롯하여 미국, 영국, 프랑스, 서독, 노르웨이, 이탈리아, 일본, 러시아, 중국, 폴란드 등 11개국임.

IMIF

International Maritime Industry Forum(국제해사산업평의회) '70년대 초반 유조선 산업의 위기가 절정에 달하게 되자 관련업계인 유조선 선주, 은행가, 조선소 및 석유회사들 간에 위기극복을 위한 협력장치가 마련되어야겠다는 공통인식이 형성되던 차, 1975년 말에 순수 민간 기구로 런던에 설립. 초기에는 유조선 분야에 치중했으나 산적화물선 분야 SCRAP & BUILD, 신조선 건조보조금의 효과 검증 등 문제로 그 관심 영역을 확대하였으며, 최근에는 선박안전 기준의 강화, 선박해체 촉진 등의 국제적 분위기 조성에 노력하고 있음.

회원은 선주, 금융기관, 조선소, 해운용역 회사 등으로 구성되어 있고 본 협회도 1991년부터 정회원으로 가입하고 있음.

INTASCALE RATE

London Broker 대표위원회라고도 할 수 있는 Intascale 협회(The International Tanker Nominal Freight Scale Association LDT.)가 1962년 3월에 Scale No.3에 상응되는 것으로 발표된 것임. 이 Rate는 Scale No.3의 주요부분은 답습하였으나, 세계 해운시장에 있어서의 기준운임의 통일을 시도하였고 US\$와 영국 Pound의 재통화표시방법을 채택하였으며, 지리적 인 구분에 의한 중심항구간의 운임방법을 개선하여 특정항구간의 운임을 규정하고 있는 것이 특생임. 운임을 산정의 기초가 되었던 선현은 19,500DWT이며, 세계해운시장에서 널리 사용되어 왔으나 1967년에서 Pound 평가절하에 따른 잠정적인 수정을 사한 외에도, 동발표 이후 몇 번의 부분적 수정이 있었음.

INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT

국제복합운송을 위미하며 철도, 트럭, 선박 및 항공기 등 각종 운송장비의 장점을 결합하여 수송의 합리화 및 효율화를 도모하는 시스템.

INTERTANKO

International Association of Independent Tanker Owners(국제독립 Tanker 선주협회)

ISO

International Standardization Organization(국제 표준화기구)

JSA

The Japanese Shipowners' Association(일본선주협회)

JONES ACT

미국의 1920년 상선법(Merchant Marine act '20)의 별칭으로서, 제안자인 Wesley Jones 상원의원의 이름을 따서 부르고 있음. 동 법에 포함된 내용은 매우 다양하며 1936년 상선법, 1970년 상선법, 1984년 해운법에서 동 법의 취지가 반영되어 현재 미국 해운정책의 기본을 이루고 있다. 미국정부는 1차대전 중 전쟁 수행을 위해 많은 선박이 필요하게 되어 기간 중 많은 전함 및 상선(소규모)을 건조 사용하였으며 종전 후 미국은 향후 전쟁발발 시 1) 국방사 수요에 대비하여 2) 국내외 교역의 성장촉진을 위한 목적으로 좋은 장비를 갖추고 성능이 우수한 선박을 많이 보유하기 위해 동법을 만들게 되었음.

이는 궁극적으로 미국시민이 선박을 소유 및 운영해야 한다는 것이며 이를 위해 교통성장관에 게 여러 가지 제반 조치를 취할 수 있는 권한을 보여하고 있음.

JSEA

Japan Ship Exporter's Association(일본선박수출조합)의 약칭으로서 1954년 12월에 설립되었고 35개 조선회사, 39개 상사 계74개사가 가입해 있으며 SAJ와는 자매단체임.

주요업무활동은 불공정거래 방지를 위한 계도, 지도 및 규제, 그리고 시장조사, 홍보, 정보교

환 외에도 선박수출보험의 대행업무를 하고 있음.

KEEL(용골)

선저의 중심을 통과하는 선박의 척추에 해당하는 종판으로 그 위에 Block이 조립됨. 선박의 전체의 중량을 지탱하기 때문에 저판중 가장 중요한 Beam임.

KNOT

선박의 속력단위로서 1시간에 1해리(1.852m)를 달릴 때의 선속을 Knot로 표시함.

KR

Korean Register of Shipping(한국선급)

K/S

K/S는 Kommandittselskap(Limited Partnership)의 약어

Finance를 동반하는 선박보유 형태로서 일종의 투자 Fund.

놀웨이에서 옛날부터 있었던 제도지만 1980년대 후반, 개인투자가 해운에 대한 투자수단으로서 이용한 이래 유명해짐.

Nis와 함께 놀웨이 해운의 재건에 중요한 역할을 했고, Oslo를 세계적인 선박금융시장으로 발전시켰음. K/S선대의 55%는 Tanker, 45%가 기타선종, 평균선령 13년으로 전 세계 평균과 같음. 놀웨이 선적의 60% 이상은 K/s Company가 보유하고 1선 1사가 원칙으로서 약 250사, K/S 투자제도에 의해 건조된 대선대의 현재 시장가격을 약 25억\$, 한편 1991년 6월 20일 노르웨이 국회에서 세계개혁법이 성립, 1992년 1월부터 실시됨으로서 노르웨이 해운에 대한 투자형태가 변화해 K/S의 역할이 감소되어 주식시장을 통한 자본조달이 증가할 것으로 보여지고 있음.

LAYING UP(계선)

해운시황의 악화 내지 불투명으로 선박을 가동(항해.대선)시키는 것보다 계선하여 두는 편이 경비나 채산면에서 이익이라고 판단되어 시황이 회복될 때까지 항만 내 안전장소에 선박을 계류시키는 것을 말함.

통상 계선을 할 경우에는 필요한 최소 보안담당요원(보험회사의 규정에 의하면 항해사 1명·기관부원1명 이상으로 되어 있음.)을 상시배치하고 관할 항만당국에 계선수속을 하도록 되어 있음.

LIORO RATES(London Interbank Offered Rates)

런던 금융시장에서 이루어지는 일류 은행 간 자금운용(대출)시 적용되는 금리를 말함.

이 금리는 현지은행간의 거래, 현지은행과 외국은행과의 거래, 은행과 곡개간의 거래에 있어서 기본금리 역할을 한다. 유로달러시장이 국제금융에서 차지하는 거대한 역할에 비추어 세계 각국의 금리결정에 큰 영향을 미친다. 또한 이 금리의 변동은 유로달러의 수급, 특히 유로달러의 본원적 공급처라고 할 수 있는 미국의 금융정책에 의해서 큰 영향을 받음.

LIGHT DISPLACEMENT(경하배수량)

경흘수 상태에 있어서의 배수량, 즉 선체, 기관, 항해기구, 하역용구, 비품 등의 중량으로서 연료, 화물저장품, 탱크속의 물은 포함되지 않으며, 해체 매선가격의 기준이 됨.

Loaded displacement(만재배수량)과 Light Displacement(경하배수량)의 차가 본선의 Dead-weight(재화중량톤수)이임.

LINER(정기선)

일정한 항로 및 항구에 정기적으로 운항하며 운항 스케줄은 공개됨. 주로 고가품인 완성품을 취급하고 있음.

대개 컨테이너로 운송되며 화물의 만재여부를 불문하고 출항하는데 최근 선사들은 고객서비스 개선을 위해 선속의 고속화로 항해일수를 단축하고 하역설비의 기계화를 통해 항구에서의 정박일수를 줄이고 있음.

컨테이너선의 운임은 20ft 컨테이너 1개 운임을 기준으로 하고 있으며 20ft 1개에 적재되는 화물은 통상 18~21톤임.

LINER CODE(Code of Conduct for Liner Conferences:UN Liner Code : 정기선동맹행동 현장조약)

선진국들에 의해 정기선동맹이 지배당함으로써 정기선 해운에서의 선진국과 후진국의 차별이 심해지자 이를 개선하지 위해 개발도상국들을 중심으로 정기선 해운에 있어서의 동맹현장을 택하게 되었음. 이것을 Liner Code 또는 unctad Code라고 부름.

LLOYD'S

영구의 해상보험업자의 단체로서 17세기말에 결성됐으며 로이드 보험업자협회(Lloyd's Underwriter's Association), 로이드보험중개인협회(Lloyd's Insurance Broker's Association)등이 주축을 이루고 있는데 국제적으로는 로이드협회(The Corporation of Lloyd's)라 부름.

동협회는 로이드 소속의 개인보험자의 단체로서 런던 보험회사의 단체인 "The Institute of London Underwriters"와 긴밀한 연락을 가지고 있으며 이 두 개의 단체가 세계에서 가장 큰 해상보험 시장을 이룸. Lloyd's 그 자체는 하나의 Corporation으로 보험인수행위는 하지 않으며 개인 인수업자들로 하여금 인수할 수 있도록 모든 설비를 제공하고 인수업자들의 해상 보험 이외의 타 보험 인수도 제한하지 않음.

원칙적으로 Lloyd's 보험자의 책임은 무한이며, Lloyd's 보험자의 평판이 세계적으로 우위에 있는 것은 이와 같은 무한의 책임을 감당할 수 있는 능력과 이를 뒷받침할 수 있는 제정능력이 있는 자만이 Lloyd's 보험자가 될 수 있다는 엄격한 규정이 있기 때문.

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING(로이드 선급)

1834년 설립되었으며 주요업무는 선박의 등급 판정과 선명록의 발행임. 따라서 선박의 건조 규칙을 제정하고 선박건조 시 감독관을 전 세계에 파견하고 있음.

<현역>

1760년 로이드에 출입하던 해상보험업자들이 협회(Society)를 조직하여 선명록을 발행한 것을 기점으로 선박등급업무를 시작.

1797년 개정된 선박등급 기준이 영국 내에서 건조한 것과 영국 외에서 건조한 것을 차별하는

데 불만을 품은 선주들을 중심으로 New Register Book of Shipping이 발행되어 로이드와 심한 경쟁을 벌임. 후자는 1832년 본부가 파리로 이전되면서 BUREAU VERITAS로 개칭하여 현재에 이르고 있으며 이에 자극을 받은 로이드는 정식으로 The Society of Lloyd's Register of British and Foreign Shipping(일명 Lloyd's Register)를 조직하면서 보험업자의 조합에서 선급협회로 분리, 독립함.

LNG선/LPG선

LNG란 Liquefied Natural Gas(액화 천연가스)의 약자이며, LNG의 주성분은 Methane으로서 산지에 따라 다소 성분의 차이가 있음. LNG의 장점으로는 주성분 Methane은 1kg당 0°C, 1기압 하에서는 gas 상태로서 부피가 매우 커서 1.4m³이지만, 이것을 -162°C, 1기압 하에서 액화하면 불과 그 부피가 0.0024m³가 되어 당초체적의 600분의 1로 축소되어 대량 천연 gas 운반을 용역하게 함. 이와 가팅 액화된 천연 gas를 수송하는 선박을 LNG Tanker라고 하며, 고도의 건조기술이 요구되며 고부가가치선으로 각광을 받고 있음. 한편 LPG선은 Liquefied Petroleum Gas의 약자임.

LOAD LINE(만재흘수선)

선박에 화물을 선적할 때 더 이상 실을 수 없는 최대한도의 흘수를 만재흘수라고 하고, 그때의 흘수선을 만재흘수선이라고 함.

선박은 항해의 안전유지상 항해시기와 해역에 따라 적재중량을 조정할 필요가 있으면 이를 위해 "만재흘수선국제조약"에 의한 만재흘수선을 정해 선측에 표시하도록 되어 있음. 이것을 만재흘수선 표시라고 함.

만재흘수선의 적용에 대해서는 세계의 수면을 1)계절동기대 2)열대 3)계절열대 4)하기대의 4가지로 대별하고 각 지역에 대해서 하기계절, 동기계절 또는 열대로 정하고 있음.

LO/LO선

Lift on/Lift off System에 의한 Full Container선을 말함. 이 선박의 일반적인 선내구조는 Cell Structure라 부르는 컨테이너를 수납하기 위한 특수한 선내구조로 되어 있음.

즉 4개의 Steel Angel로 이루어진 Guide Rail과 그것을 받치는 구조물에 의하여 선내는 컨테이너의 종횡 치수에 맞추어 수직방향으로 몇 개의 긴 Cell로 분할되어 거기에 수직으로 포개어 쌓아올려 수납하게 됨. Lift on/Lift off(Lo/Lo) System은 수직하역방식(Vertical type)이라고도 부르며 Cell Structure된 컨테이너선의 하역방식인데 오늘날 세계의 주요항로에 취항하는 대부분의 컨테이너선은 이 방식을 취하고 있음. 본선의 선적 양화의 어느 경우에도 크레인 또는 Derrick로 컨테이너를 들어 올리거나 내리는 것만으로 하역작업이 완료됨. 중량이 가벼운 화물은 장내에서의 횡 이동이 곤란하기 때문에 적양화 위치에서 곧 바로 Hook를 걸어 하역할 수 있게 Hatch의 폭을 크게 하거나 2열3열로 Hatch를 구비하는 선형이 많이 채택되고 있음.

MARAD

Maritime Administration of Department of Transportation(미국해사청)

MARINE RAILWAY()

영세조선공장에서의 수리선박의

MARPOL

International Convention for the Prevention of marine Pollution from Ship, 선박에 의한 해양오염방지를 위한 국제협약으로서 1973년 탱커의 안전과 오염방지에 관한 협약과 이와 관련한 1978년도 의정서에 의하여 Annex I을 수정하여 MARPOL '73/'78 이라는 표제로 '83년 10월 2일 발효되었고 한국은 '84년 10월 23일부터 발효되었음.

MARPOL '73/'78은 운항중인 모든 선박을 포함하여 기름, 유해무질 및 하수배출 규제도 적용됨. 탱커에 대해서는 분리 밸러스트 탱크 및 원유의 세정설비의 설치의무화를 규정함.

MEASUREMENT TON(M/T : 용적톤)

적재화물의 용적에 의한 톤수를 말한다. 실제로 배에 실을 수 있는 화물의 용적이나 공소용적 계측단위인데 1입방미터 또는 40입방피트를 1톤으로 함.

MERRIC TON

중량의 단위로 1,000kg을 1톤으로 한 것을 말함.

MMM

Thousand Million의 약칭으로서 Ton-Miles 기준의 해상물동량 단위로 1MMM은 10억 Ton-Miles임.

M0선

M Zero선으로 호칭하며, 주기관에 자동화 장치를 장착해서 생력화를 시도한 선박으로서 각국 별 선급협회에 따라서 호칭이 상이함.

미국(ABS) : ACSU(Automatic Control System for Unattended Engine Room Certified)

영국(LR) : UMS(Unattended Machinery Space)

일본(NK) : MO선

MODULE

건축업에서 주로 사용되는 용어로서 1960년대 이후 Plant 업계에서도 사용되고 있는데 최근에는 우리 조선공○사에서 근대화된 건조공법으로 쓰여지고 있음.

현지작업량을 줄이고 생산성을 높이기 위해서 Plant의 각 부분을 분할하여 사전 조립한 다음 수송된 것을 현지에서 결합 설치함.

분할된 각 부분의 중량은 1,200~3,000M/T의 것이 일반적임.

MSC Maritime Safety Committee(IMO 해상안전위원회)

NET TONNAGE(N/T : 순톤수)

직접 영업행위에 사용되는 면적, 즉 화물·여객의 수용에 제공되는 용적을 뜻함. 다시 말하면 총톤수에서 선박운항에 이용되는 부분의 적량(선원실·해도실·기관실·밸러스트탱크 등)을 제공한 순적량을 톤수로 환산한 수치이다. 총톤수와 같이 100입방피트=1톤으로 계산하며 총톤수의 약 0.65배 정도에 해당하는 것이 보통임.

순톤수는 직접 상행위를 하는 용적이므로 항세·톤세·운하통과료·등대사용료·항망시설사용료의 기준이 되는 중요한 단위.

NK

Nippon Kaiji Kyokai(일본 해사협회)

OBO선

Ore·Bulk·Oil의 약칭으로서 일종의 Combined Carrier이며, 화물 수송수요의 다양화, 그리고 수송지역의 다변화에 대응하고, 또한 선박의 수송생산성을 최대한으로 높이기 위하여 최근 개발된 선종임.

OECD WP6

Organization for Economic Cooperation and Development, Working Party6(경제협력개발기구, 제 6조선작업부회)의 약칭으로서 정부 Level에 의한 국제간 조선문제를 검토 협의하는 OECD 이사회 직속으로 되어있는 중요한 부회임. 본부는 France의 Paris에 있으며 매년 2회~3회 소집됨.

OIL POLLUTION ACT 90

1990. 8. 18일 발효된 미국의 해양오염방지법을 말하는 것으로 동법에 따라 모든 신조 Tanker와 Barge선은 이중선체구조로 건조되어야 함. 또한, 대부분의 재래구조선박(Single Hull Vessel)은 크기와 선령에 따라 1995년부터 2010년까지 단계적으로 취항이 금지됨. 동법안은 기존의 Oil Spill Liability Bill의 내용을 수정하며, 해양오염 시 배상책임을 크게 늘리고 있으므로 탱커시장에 크게 영향을 끼칠 것으로 예상됨.

OPERATING COST(선박 운영비)

Operating Cost에는 선원비, 보험료, 유지비, 비축물, 운할유 및 예비 비품비가 포함됨.

OUTFIT, EQUIPMENT(의장)

진수한 선체에 갑판기계, 기관, 전자 및 전기장치를 장착하는 공사로서 조선소내 의장안벽에 선체를 옆으로 계류해서 시공함. 조선공업이 종합조립 산업인 것은 바로 이 의장공사에 의한 때문임.

PANAMAX B.C

파나마운하(통행가능선의 최대폭 106피트, 32.3m)를 운항할 수 있도록 선폭 32.2m로 설계된 선박(통상 56,000~64,000DWT).

동선형의 경우 계획 만재할 수는 일반적으로 12m 전후이고, 재화중량톤은 6~7만톤 정도됨.

P & I CLUB(Protection and Indemnity Clug ; 선주책임상호 보험조합)

선박의 소유 및 운항에 따라 선주 또는 용선자에게 발생하는 손해 및 배상책임은 다양하기 때문에 일반의 선박보험만으로는 모두 커버할 수 없음. 예를 들면 선박 이외의 화물에 대한 충돌손해배상책임·난파선 제거비용·선원의 사상에 대한 배상책임 및 비용·선하증권의 면책조항에

해당되지 않는 배상책임 등은 모두 선박보험의 대상이 되지 못한다. 이처럼 선박의 소유와 운항에 관련, 제 3자에 대한 법적 배상책임을 보전하는 선주 상호간의 보험을 P & I 보험이라고 하고 이의 조합을 P & I Club 이라 부름.

PHYSICAL DISTRIBUTION(물류)

이미 70년전 Clark, Fred E의 “Principle of Marketing” 가운데 Physical Distribution이라는 말이 사용되면서 운송, 발착지점에 있어서의 하역 및 보관에 대해 서술된 바 있고, 또한 1962년 미국 물류관리협회의는 『물류관리』라고 하는 것은 완성품을 생산라인의 종점에서 소비자까지 효과적으로 이동시키는 것과 관련한 폭 넓은 활동을 말하는 것으로서 원재료를 공급원에서 생산라인까지 이동시키는 것을 포함하는 경우도 있음. 이러한 활동에는 “화물수송, 창고보관 하역, 공업포장, 재고관리, 공장과 창고의 입지선정, 주문처리, 시장예측 및 고객서비스를 포함한다.”라고 정의했음. 나아가 1976년에는 새로운 정의로서 유통통신전달, 반품처리, 폐기물과 쓰레기의 처리가 첨가되었고, 동협회는 1985년 1월 미국 로지스틱관리협회로 개칭되었는데, 이것은 물류를 Logistics로 파악한 것을 의미함.

PPP

Polluter Pays Principle(공해방지 설비에 대한 비용, 오염자 부담원칙)

PORT STATE CONTROL

STCW 조약의 제 10조 미 제 1~4규칙은 체약국 항구에 있어서의 외국선박감독, 이른바 Port State Control에 대해 규정하고 있고, 또한 해양오염방지조약과 SOLAS 조약에도 규정되어 있는데 그 취지는 외국선박의 감독에 관해 명확한 규정을 설정함으로써 자의적 운용을 방지하고 구제항해에 종사하는 선박의 원활한 운항을 확보하는 것에 있음.

입항국의 감독관이 외국선박에 대해 행사할 수 있는 감독권은 STCW 조약에 의해 선원의 유효한 증명서 휴대여부에 대한 확인 및 해난 시 당해선박 선원의 직책을 유지할 능력을 보유하고 있는지에 대한 확인으로 한정되어 있고 이 경우에 있어서 선박의 항해금지 조치를 취할 수 있는 것은 요건의 미비가 시정되어 있지 않고 또한 당해요건의 미비로 인해 인명, 재산 또는 환경에 위험이 있다고 판단되는 경우로 한정됨.

나아가 동 STCW 조약에 기초 감독을 할 때는 선박을 부당하게 억류하거나 선박의 출항을 부당히 지연시키는 일이 없도록 모든 가능한 노력을 기울여야만 한다고 명시되어 있음.

PRODUCT TANKER

석유제품수송선으로서 Product의 종류에 따라, Dirty Product와 Clean Product로 나누어진다. Dirty Product는 경유, 중유 또는 잔여유(석유제품생산시)등을 운반하는 Product Tanker이며, Clean Product는 Gasoline, Kerosine, Naphtha 등을 운반하는 Product Tanker로서 Cargo Tank 내가 남아지면 Dirty Product로 전용됨.

PURE CAR CARRIER(PCC)

약칭 PCC라고도 하며, 자동차운송전용선으로서, 주로 Europe/U.S.A. 간, U.S.A/일본 간을 취항하며 하역방식은 RO/RO 형태가 주종을 이루고 있음.

RO/RO선

Roll on/ Roll off의 약자로서 자행성이 있는 자동차 수송 시, 혹은 Container 화물을 Truck, Trailer등 운반기기에 실어서 이 운반기기의 자체 이동능력을 이용하여 실은 채로 양적하는 하역방식으로서 선미, 선중간 Lamp 등을 이요해서 횡방향 이동만에 의한 하역을 함으로써 수평형 하역(Horizontal Type)이라고도 불리어짐. 주로 Container선, 자동차운반선이나 Car Ferry선에 채용되고 있음.

SBT

Segregated Ballast Tank의 약자로서 IMO의 해상인명 안전 및 해양오염 방지에 관한 국제협약(SOLAS '74, MARPOL '73)에 의하면 Tanker에는 Cargo Tank로 사용될 수 없는 별도의 해양오염 유해물질만을 향해 중에 전용으로 보관하기 위한 분리 Ballast Tank를 설치하도록 규제하고 있음. 해양오염 유해물질의 주된 것은, Tanker가 공선 운항 시 Draft(흘수)유지를 위하여 Cargo Tank 내에 Ballast용 해수를 싣는데, 이 Ballast 해수는 Cargo Tank 내에 잔류유와 혼합되어 유독물질을 생성하므로 이것이 해양을 오염시키는 요인이 됨. 따라서 동 Ballast 해수를 선외로 배출하지 않고 선내에 보관하려면 상당히 큰 객적의 SBT가 필요하게 되므로 Tanker의 DWT는 자연히 감축됨.

SCA(Shipbuilders Council of America)

1920년에 창립된 미국 조선공업협회로 본부는 워싱턴에 소재하고 있으며, 회원사는 모든 대형 조선소(1,000GT 이상 능력소유)와 중형조선소 대부분, 수리조선소, 박용기계, 블록 하청조선소(Component Supplier)등 협력업계를 총 망라하는 전국적인 조직체로 미국 조선소 총고용인력의 약 95%를 차지하였으나, OECD 조선협정 타결에 따른 보조금 폐기에 반대하는 대형 6개 조선소(Newport News, Avondale 등)는 이를 탈퇴, 새롭게 ASA(American Shipbuilding Association)를 결성하였음.

SCALE RATE

London의 Tanker 관계 Broker 위원회(London Tanker Brokers Panel)가 USMC Rate와 동일한 MOT Rate를 개정해서 1952년 발표한 것이 Scale Rate(London Market Tanker Nominal Freight Scale Rate의 약칭)임. 이 Scale Rate도 그 후 산정요소의 변경시마다 몇 번 개정되어 Scale No.3를 1958년에 성안 발표한 것을 끝으로 1962년에 이에 상응하는 Intascale Rate가 공표됨으로써 그 임무를 완료하였음.

SEA BEE CARRIER

선박용 Dry Dock 대신으로 쓰여지고 있는 Syncro-Lift 장치를 선미부분에 부착하여 Barge를 수면으로부터 그 갑판 위에 올려놓는 것으로서, 그 갑판위에는 대차를 써서 Barge를 전후로 이동시킬 수 있도록 되어 있음.

SEMI-CONTAINER SHIP(세미 컨테이너선)

재래선 선창에 Cell-Guide를 설치하여 컨테이너전용 선창으로 개조하고 또 컨테이너를 갑판 위에 적재할 수 있도록 설비한 선박으로서 다른 선창에는 일반화물을 적대하는 분재형 컨테이너선을 말함. 일반적으로 이러한 종류의 컨테이너선에서는 컨테이너의 적재를 위한 선상크레인이 갖추어져 있다.

SHIKUMISEN()

일본의 해운회사가 장기간 용선할 목적으로 일본 조선소를 외국 해운회사에 알선해 건조시키는 선박, 사조선은 그 선주인 외국의 해운회사가 일본의 해운회사와 장기적으로 안정된 관계를 유지하고 있는 경우가 많아, 건조자금의 상환기간을 용선 기간으로 사는 것이 상례이고, 용선료는 자금의 상환조건과 기타 코스트를 감안해 결정함.

또한 일본 해운회사의 장기용선을 건조의 전제조건으로 하고 있기 때문에, 선형을 비롯한 제반사항에 대한 용선자의 의향을 충분히 반영시킬 수 있는 등 단순 외국용선에 비해 이점이 많아 자사지배하의 안정선복으로서 외국용선에 비해 이점이 많아 자사지배하의 안정선복으로서 외국용선을 이용하는 경우에 동형태를 취하는 경우가 많음. 한편 Charter Back이라고 해서, 일본의 해운회사가 소유하는 선박을 해외로 매선해 동선박을 외국 선주로부터 재용선하는 경우도 있음.

SHIP BROKER

송하주 및 수하주와 선주 또는 해상운송인과의 중간에서 중개인으로 활동하는 선박브로커를 말함. 그 역할은 항구에 있는 선박과 화물의 취급, 운송 및 통상업무의 대리, 하역의 수배, 용선의 조회 및 계약, 용선 대리업 등임.

이중 용선업무를 전문적으로 취급하는 사람을 Chartering Broker라 부름. 영국, 미국과 같은 국제적 해운시장이 발달하고 있는 해운국에서는 그 활약이 대단함.

SLB SERVICE(Siberia Land Bridge Service)

극동에서 시베리아 대륙을 경유, 유럽지역으로 수송하는 해륙 복합수송 형태를 말함.

동서비스는 전 소련 통과화물공담(SOTRA)이 유럽 및 일본의 NVOCC에게 license를 부여함으로써 이들이 다시 한국, 일본, 대만, 홍콩 등의 대리점과 업무를 제휴하여 극동지역과 유럽간을 연결하게 되는 것임.

운송방법은 극동제국의 항구에서 선적된 컨테이너가 러시아의 Nakhodka 경유, 유럽 및 중동 경계선에 인접해 있는 Lujaika, Leningrad, Brest, Chop, Ungeny, Zhdanov, Djulfa 등지로 연결되고 있으며 보통 Nakhodka항에서 이들 국경선까지 열차의 수송시간은 약 15~16일이 소요됨.

이 경계지점에서 컨테이너들은 다시 최종 행선지별로 분류, 각국의 열차 또는 트럭에 옮겨 신게 되며 다만 시베리아 레일 규격과 같은 핀란드행 화물은 계속해서 목적지까지 운송하게 됨.

Space Charter

2개 이상의 해운회사가 각각 1척 또는 소수의 컨테이너선을 소유, 운항하는 경우 상호간의 스케줄을 조정하여 타사선에 대해서도 각기 일정한 스페이스를 확보, 컨테이너를 수송하는 계약을 말함.

이 경우 선박 경비, 운항 제비용은 분담하지 않고 또 운임 Pool도 행하지 않음. 다만 타사선에 적재한 컨테이너에 대해서는 정해진 계약에 따른 임대료를 지불한다. 현재 세계 해운회사들이 행학 있는 컨테이너선의 협조배선에는 Space Charter방식을 택하는 경우가 많음.

SUNAMAN

The National Maritime Superintendency 브라질 운수성 산하의 해운 선박관리기구로서 선박회사에 대한 가격부여, 선로권 인정 및 취소, 운임결정 운소 동맹회의에 대한 정책결정, 해사분야에 관한 각종 회의에서 브라질을 대표하여 선박의 용선 및 해외 판매승인 등의 기능과 조선공업진흥을 위해 자금을 융자하는 개발은행 역할을 담당하고 있음.

TEU

Twenty-Foot Equivalent Units의 약칭, 해상용 Container는 주로 20feet, 40feet형이 있는데 20feet Container를 1로 하고 40feet Container를 2로 해서 계산하는 방법을 TEU라 함. FEU는 40FEET급을 1개로 계산하는 방법을 말함.

TON-MILE/DWT

선박의 운항효율에 관한 대표적인 지표로서 운항선박의 1DWT가 적화주송해낸 화물의 Ton x Mile을 표시하는 것으로서 운항선박의 Productivity를 말함.

TRAMP(부정기선)

1) 공표된 스케줄에 따라 운항하지 않고 항로, 항해시기에 제한 없이 가장 유리한 화물을 골라9시기와 장소에 구애됨이 없이)임기응변의 항해를 함. 따라서 적취화물에 가장 적합한 선박을 배선하는 것이 재산상 중요함. 2) 곡물, 석탄, 광석, 목재, 사탕 등의 원재료(Bulk Cargo, 대량화물, 만선화물, 운임부담력이 적은 저가격)를 적재한다. 3) 항해의 신속성, 정확성 보다는 운임의 저렴성이 중요시 된다. 따라서 운송의 효율화를 위해서는 대형화 전용선화가 필요하며, 4) 운송계약은 Charter Party, C/P에 의함.

TSL(Techno-Super Liner)

속력 약 50노트(시속 약 93km)이상 적재중량 1,000톤이상, 항속 거리 500해리(약390km) 이상을 나아가는 수송기구로서의 정시성 확보(내항성 확보)를 개발목표로 삼은 신형의 초고속선임.

- 화물적재량 ; 1,000톤
- 속력 ; 50노트
- 항속거리 ; 500해리
- 주기형식 ; 개스터빈
- 선가 ; 100~150억엔
- 마력 ; 90천 PS
- 기타 ; 파랑급수 6에서도 항해가능

TUG BOAT(예인선)

Towing Vessel이라고도 하며 독자적으로 항행력을 갖지 않는 선박을 지정된 장소까지 자기의 힘으로 이동시키는 선박을 말함. 예인선은 화물선을 예인할 뿐만 아니라 목재 도는 조난선을 예인하는 경우도 있고 때로는 수로 안내를 겸한 도선이 되는 경우도 있음.

예인선의 대부분은 소형선으로서 화물을 만재한 fakswogks 수척의 다른 선박을 예인하므로 기관이 비교적 크다. 이 예인에 대하여 지급되는 요금을 예항료(Towage)라 함.

ULCC(Ultra Large Crude Oil Carrier : 극대형유조선)

300,000DWT급 이상의 대형 유조선의 의미

UNEP(United Nations environmental Program)

지구의 환경보호 문제를 담당하기 위해 만들어진 UN 산하기구로 지난 '72년 스웨덴 스톡홀름에서 열린 제 1차 세계 인간 환경회의의 권고와 UN 총회의 결의에 따라 '72년 말 공식 출범했으며 케냐의 나이로비에 본부를 두고 있음.

몇 년 전까지 상징적 존재에 지나지 않았으나 최근 들어 지구환경보존을 위한 몬트리올 의정서, 세계기후 방지협약 등 강제력을 지닌 국제환경 협약의 제정을 적극 추진하면서 역할이 계속 커지고 있음.

VLBC

Very Large Bulk Carrier

VLCC

Very Large Crude Oil Carrier의 약칭으로서 175,000DWT 이상 30,000DWT 이하의 대형 Tanker를 말함.

이 초대형 Tanker는 중동전쟁 재발로 인한 Suez 운하 폐쇄의 결과로 탄생한 선형임.

VOCC : Vessel Operation Common Carrier

Common Carrier로서 자신이 직접 선박을 보유하고 있는 운송인.

Voayge Charter(항해용선)

어느 항구(1항 또는 수항)에서 다른 항구(1항 또는 수항)로 화물을 수송하기 위해 체결된 선사(Owner Operator)와 하주(Charter, 용선자)간의 운송계약, 항해용선계약에는 주요항로, 화물(철광석, 석탄, 곡물 등)에 대해 과거의 해상운송 경험과 해운관습을 반영해 표준화한 여러 가지 표준서식이 제정되었는데 가장 널리 쓰이는 것은 BIMCO가 제정한 Uniform General Charter(GENCON)임.

VSM(Verband fur Schiffbau Meerestechnik)

독일조선공업협회(German Shipbuilding Industry Association) 및 해양공업협회(Association of German oceanic Industries)의 합병으로 1987년에 출범한 단체로서 46개의 외항선 건조조선소 등 150여개의 조선, 해양 관련업체를 회원사로 하고 있음.

WAIVER(국적선박불취항증명서)

수출입화물의 운송에 있어 가급적 자국선박을 이용함으로써 외화를 절약하고 해운업을 발전시키기 위하여 취해진 제도의 하나로서 자국선박이 취항하고 있지 않은 지역이라든가 또는 취항하고 있더라도 선적 당시에 취항선박이 없는 경우 이를 증명하기 위해 발급하는 것이며 증명을 받아야만 외국선박에 화물을 선적할 수 있음. 우리나라에서는 국적선 적취율을 높이기 위하여 해운진흥법 제11조에 의해 '79년 8월에(해항청 209호) 국적선이용화물 운송조정에 관한 요령이 수정 공포되었음.

WORLD SCALE RATE

영국의 런던과 미국 NEW YORK의 브로커들이 중심이 되어 Intascale Rate의 정리 개정작업의 결과로 1969년 중반에 새로운 요율체계를 발표했고, 9월 15일 이후 세계 해운시장에 적용되었음.

중동 및 중남미 등 세계 주요 석유수출항으로부터 뉴욕, 런던중주 주요지역으로 향하는 각 항로에 19,500DWT급 탱커를 14노트로 운항하는 경우 적용되는 표준운임을 기준으로 산정되는 백분비 Rate임. 그러나 산정기준을 정한지가 오래고 환경의 변화를 반영하기 위해 1989년부터 NEW WORLD SCALE을 계정 실시하고 있음.

- 장기항해 : N50 → NW57
- 단기항해 : N140 → NW155

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 배수량톤수, 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, 등대사용료, 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 배수톤수이며 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 지표로서 CGT계수를 설정하고 GT를 곱한 것으로 실질적 공사량을 나타낼 수 있는 톤수