

해운기업 영업위험의 담보제도에 관한 상사법적 검토*

정 상 근**

목 차

I. 서 론	III. 영업위험 담보제도의 상사법적 검토
II. 해운기업의 영업위험	1. 환변동위험의 담보(국내시장)
1. 용선료·운임 수입의 환율하락 (환변동위험)	2. 수요조성(장기 운송·용선계약)
2. 해운수급의 변동	3. 공급지원
	IV. 결 어

I. 서 론

우리나라 해운산업은 선박건조와 수주 세계 1위, 항만개발에 따른 컨테이너 처리능력 세계 5위, 선박보유량 세계 6위를 각각 기록하고 있다. 우리나라는 물론이고 해외 유력 국가들이 해운업에 역량을 기울이는 것은 우선적으로는 운임이나 용선료 수입, 궁극적으로는 고용창출과 수출확대를 통해 국가경쟁력을 확보하는데 있다고 볼 것이다. 그러나 해운산업은 많은 투자개발비용이 요구되고, 외화수익에 대한 환위험 노출의 위험이 있고, 장기대출과 상황에 따르는 신용위험이 상존하고, 발틱해운지수(BDI)로 나타나는 시장변동위험이 매우 높은 산업분야라는 점에서 기존의 일반기업과 다른 측면이 많아 그에 적용되는 법원리를 수정할 필요가 있다. 이와 관련하여 다양한 해운지원제도가 인정되고

* 이 논문은 2012년 영산대학교 학술연구 조성비에 의해 지원된 논문임.

** 영산대학교 법과대학 교수, 법학박사.

있는데 톤세제도, 필수선박제도, 선박투자회사제도, 수출지원금융제도, 환위험담보제도, 수출기반보험제도 등이 현재 주로 이용되고 있다.

이러한 지원제도들은 특별법에 포함되어 일반기업에 적용되는 회사법, 세법 등의 기본원칙을 수정하는 경우가 많아 일반기업과 해운기업과의 차별성을 비교하고, 그 결과 지원, 혜택 등과 같은 특별취급이 법적으로 정당성을 가지는가에 대해 살펴 볼 실익이 있다고 본다.

그러므로 이하에서는 해운기업의 영업적 특성을 위험의 관점에서 먼저 고찰하고, 이러한 위험을 담보하기 위한 각종제도의 상사법적 의의와 문제점을 살펴보기로 한다. 이때 최근 기업회생절차를 개시한 D해운 사건을 염두에 두면서 고찰한다.

Ⅱ. 해운기업 영업위험

1. 용선료·운임 수입의 환율하락(환변동위험)

우리나라는 세계경제 규모에서 차지하는 비중이 낮지만 수출입비중은 높아 환율변동의 위험도가 높은 구조적 취약점을 가지고 있다. 해운기업의 입장에서는 대선(貸船)으로 인한 대선료나 직접 운송으로 인한 운임을 달러로 수취하는 경우 환변동위험에 노출된다. 이때 환변동위험은 원화가치 상승으로 달러매도로 얻는 원화수취액이 줄어드는(환율하락) 위험을 말하며, 기업입장에서는 환율의 불확실성이 증대될수록 헤지비용이 증가하고, 투자의사를 신속히 결정할 수 없는 문제가 발생한다.

2. 해운수급의 변동

해운서비스를 일종의 상품으로 본다면 이 상품은 즉시재(即時材)에 해당한다. 어느 상품이나 일정기간 내 생산과 판매 사이에 불일치가 존재할 수 있으며, 이러한 불일치를 제조업에서는 재고량의 증감을 통해 조절할 수 있다. 그러나 해운용역은 즉시재의 성격상 보관이 불가능해 공급과잉이나 공급부족이 되기 쉽고, 특히 공급과잉은 해운기업의 수익 악화를 가져오고, 그 정도가 지나치면 도산에 이르게 된다.

한편 수익악화로 인해 선복공급이 감소하고, 감소기간이 장기간 지속 되면 운송수요에 비해 공급이 과도하게 부족한 초과수요 현상이 발생한다. 즉, 해운수요는 시장이 활황인 때 집중되어 운임지수가 급상승하고, 상승세가 2-3년 지속되면 투하자본의 전부회수도 가능하다.

국제 해운경기는 운송수요의 감소로 인해 2007년 BDI지수가 12,000에 이르던 것이 2010년 이후 1,000 이하로 추락하였다. 특히 경기변동은 벌크선에 의한 부정기선 운송분야에 더욱 극심하게 나타나 국내 4위의 해운기업인 D해운이 기업회생절차의 개시신청을 하기에 이르렀다. D해운은 한편으로는 사선비중이 낮고, 보유선박도 중국과의 경쟁이 치열한 벌크선이 주종을 이루고 있고, 나머지 부분은 재용선(용대선) 사업에 치중하여 경기하락의 영향을 과도하게 받은 것으로 평가되고 있다. 즉, 당해 선사의 주요수입원인 벌크선의 운임수입은 급감하고, 고가로 용선한 선박을 대신한 중소해운사들도 파산함으로써 용선료 수입이 급감하여 회생절차의 개시가 불가피했다는 점에서 사업 포트폴리오가 양호하지 못했다는 점이 문제점으로 지적될 수 있다.¹⁾

1) 현대상선의 컨테이너사업과 벌크사업의 비율은 6.5 대 3.5, 한진해운은 8 대 2, stx 팬 오션은 2 대 8 정도인 반면 대한해운은 대부분 부정기 벌크선 위주여서 벌크선 운임이 떨어지면 기업 전체의 수익이 악화되는 구조를 하고 있다.

Ⅲ. 영업위험 담보제도의 상사법적 검토

1. 환변동위험의 담보(국내시장)

기업들의 환위험관리기법은 크게 대내 기법과 대외 기법으로 구분한다. 대내 기법은 해당 기업이 외부의 서비스를 이용하지 않고 자체적으로 환위험을 관리하는 기법이며, 대외 기법은 해당 기업이 추가적 비용을 부담하면서 금융기관 등 외부 서비스를 이용해 환위험을 관리하는 기법을 말한다.

1.1 대내적 담보

1.1.1 netting

동일 기업 내에 상호 거래가 존재하고, 거래 당사자들이 서로 다른 통화를 사용하는 지역에 위치할 때 환위험관리기법으로서 미국 A사와 한국 B사의 수출입거래가 있을 경우, 수출대금과 수입대금을 서로 상계해 상계된 만큼의 환위험을 회피할 수 있다.

1.1.2 matching

대외에 지급할 통화와 수취할 통화를 일치시켜 환차손을 회피하는 방법과 수출과 수입을 병행하는 기업이 수출대금과 수입대금의 결제시기를 일치시켜 환위험을 회피할 수 있다.

1.1.3 leading, lagging

외화자산이난 부채의 결제시기를 조정함으로써 환위험을 회피하는 방법으로서 기업의 상품 선적이나 수출대금의 네고, 수입대금의 결제 등에 있어서 그 시기를 조정하는 것으로 결제시기를 앞당기는 leading,

늦추는 lagging이 있다.

1.2 대외적 기법

1.2.1 선물환거래

1.2.1.1 선물환의 기능

기업과 같은 일정 거래주체가 선물환거래를 통해 환리스크를 헤지하면 만기에 환율이 하락하더라도 영업이익은 선물환거래계약 당시의 선물환율로 고정되어 있으므로 안정적인 영업활동을 할 수 있으며, 제반요소를 고려하여 신중하게 거래한다면 장내거래와 큰 차이 없이 환위험을 헤지할 수 있을 것이다. 또한 거래은행의 입장에서조차 최종수요자인 거래기업의 수요를 파악하여 만기와 금액을 개별적으로 정할 수 있다는 점에서 유리한 측면이 있다. 그러나 환율하락위험을 담보할 수는 있는 반면 환율상승이익을 포기하는 결과가 되므로 환헤지 목적의 선물환거래는 궁극적으로 보험과 유사한 측면이 있다.

선물환거래는 거래당사자가 장외에서 거래량, 거래시간, 교환일자 등의 거래조건을 합의에 의해 임의로 정할 수 있으며, 거래소에 증거금을 예치할 필요가 없어 초기 거래비용이 적다는 장점이 있지만 거래기업의 신용이 양호해야 하고, 만기의 이행 여부가 상대방의 신용에 좌우되는 불안정한 거래라는 점이 단점으로 지적될 수 있다.

1.2.1.2 선물환거래의 법적 성질

일반 선물환은 미래 일정시점에서 달러와 원화라는 두 통화를 교환한다는 점에서 통화선물과 마찬가지로 선물거래의 일종으로 볼 수 있고,²⁾ 계약의 종류와 관련해서는 달러를 기초자산으로 하는 확정기한부 매매로 풀이할 수 있다. 그러나 차액결제방식의 선물환거래는 당초의 매매계약과

2) 박영준, “환변동보험의 법적 고찰”, 무역보험연구(한국무역상무학회, 2009. 12), 83쪽.

그 이후의 상계계약으로 구성되는 비전형계약으로 풀이할 것이다.³⁾

1.2.1.3 해운기업의 거래형태

해운기업은 용선료지급과 대선료수입과 관련하여 차액만큼의 환위험이 존재한다. 용선료 수입이 지출을 초과하는 경우 선물환매도의 수요자로서 선물환 순매도 포지션을 취하고, 용선료 지출이 수입을 초과하는 경우 용선료를 미래에 지급하는 입장에 있게 되므로 선물환매입의 수요자이며, 선물환 순매수 포지션을 취하게 된다. 즉, 해운기업은 용선료수입이 많은 경우 호황기에는 수익을 극대화하기 위해 선물환매도를 할 것이고, 해운 침체기에는 외화지출의 부담을 극소화하기 위해 선물환매수를 할 것이다.

1.2.2 환변동보험

1.2.2.1 의의

한국무역보험공사가 취급하는 환변동보험은 기본적으로 선물환거래에 해당하며, 사전에 설정한 환율(보장환율)과 결제시점의 환율(결제환율)과의 차이에 따른 손익을 무역보험공사와 보험계약자인 가입기업이 정산하는 방식으로 운영한다. 환변동보험은 재무제표실적을 요구하므로 신설기업의 경우 부보가 어렵고, 현재 부보가능한 통화는 미 달러화, 일본 엔화, 유로화 3개이다.

1.2.2.2 헤지기간 및 비용

환변동보험은 특히 최장 5년까지 환리스크를 헤지할 수 있어 플랜트, 선박 등 장기수출계약에 따른 환위험 헤지에 유리하다. 그러나 수출거래 옵션형 상품의 경우 부보기간이 1년 이내로 제한된다. 또한 위험담보비용도 매우 저렴하여 선물거래의 이행증거금이나 선물환거래 시 담보

3) 이금호, “신용파생상품거래에 관한 법적 연구”, 박사학위논문(고려대학교 대학원, 2006), 73쪽.

제공과 같은 추가비용이 없어 보험료만 부담하면 되고, 보험요율은 6개월 동안 US\$ 백만 헛지 시 0.04%~0.07% (US\$ 400~700)로 매우 저렴하다. 그에 비해 달러선물거래의 경우 이행증거금으로 주문증거금과 추가증거금이 제공되어야 하므로 유지관리에 따르는 기업의 사무부담이 있고, 거래개시에 3,000만원 전후의 금액⁴⁾이 소요되는 점에서 금전부담이 있다.

1.2.2.3 계약의 중도해지와 차액정산

환변동보험에서 보험계약자는 수출계약이 변경되거나 수출대금이 조기에 입금되는 경우에는 계약만기 이전이라도 전액결제를 할 수 있도록 하여 외화자금의 흐름과 환리스크관리를 일치하기가 매우 용이하다. 또한 만기 시 외화자금의 매매와 관계없이 차액만 정산하면 된다. 즉, 달러의 인수도 결제를 생략할 수 있어 계약의 마무리 절차부담을 줄일 수 있다. 그러나 보험계약자가 보험계약 자체를 무효로 할 수는 없다. 이 경우에는 보험공사의 반대계약이 유효로 남아 있어 (반대)계약상 부담이 전부 공사에 귀속하기 때문이다. 환율의 급등이 예상되는 때에는 달러를 구매 조기결제를 하는 수밖에 없을 것이다.

1.2.2.4 해지한도

환변동보험은 한국무역보험공사가 운영하므로 환율변동이 과도하여 정산에 부담이 되는 때에는 보장인수한도를 제한하는 경우도 있다. 보험공사는 금융위기 직후인 2009년 4월 20일부터 인수한도를 단위기업 당 1,000만 달러로 제한한 바 있다.

4) 5만 달러 단위거래 시 증거금기준가격 850원, 950원, 1,050원, 1,150원, 1,250원을 기준으로 130만원, 145만원, 160만원, 175만원, 190만원의 주문증거금이 제공되어야 하므로 100만달러 거래 시 주문증거금 총액은 2,600만원, 2,900만원, 3,200만원, 3,500만원, 3,800만원이 되어 중소기업에 있어서는 적지 않은 부담으로 작용할 수 있다.

1.2.3 선물거래

이상의 선물환거래는 대개 은행과 장외거래형태로 체결하고, 은행은 대기업이나 신용이 우수한 거래처와 거래하는 것이 일반적이다.⁵⁾ 무역보험공사가 취급하는 환변동보험도 선물환거래와 유사한 기능을 하지만 대기업과 중소기업의 보험요율이 2배 정도 차이가 나 상대적으로 중소기업이 불리하고, 환율이 과도하게 상승하는 경우 보장인수한도를 제한하거나 거절하는 등의 장애사유가 존재한다.

그러나 달러선물의 경우 이러한 제한이나 중소기업의 차별문제가 발생하지 아니하고, 거래소가 실시한 설문조사에서도 거래소 이용기업의 66.7%가 달러선물을 유용한 환위험 담보수단으로 인식하고 있다.⁶⁾ 그러나 달러선물의 경우 100만 달러 기준으로 3,000만원 전후의 주문증거금 및 그 이후의 추가증거금 준비가 부담으로 작용할 수 있다.

2. 수요조성(장기 운송·용선계약)

2.1 장기 운송·용선계약

앞에서 본 바와 같이 해운경기는 해운수요에 의해 뒷받침되고 있으므로 해운시황의 악화로 인한 피해를 제거하거나 줄이기 위해서는 인위적인 운송수요의 창출이 필요하다. 장기운송계약이란 해상운송을 필요로 하는 국제간의 교역에서 매매계약에 따라 하주와 선박소유자사이에 체결되는 장기간에 걸친 해상운송계약을 말한다.⁷⁾ 운송인인 해운사는 하주와의 장기운송계약(COA)을 통해 지속적인 운송수요와 그에 따른 운임수입을 확보할 필요가 있고, 이것은 동시에 운임변동위험을 하주에게

5) 증권선물거래소, 알기쉬운 미국달러선물거래(2006. 5), 21쪽.

6) 머니투데이, 2009. 2. 19.

7) 정상근, “국제해상거래 상 운임변동위험의 담보수단으로서 保險과 先物の 비교연구”, 상사판례연구 20집 3권(한국상사판례학회, 2007), 779쪽.

전가하는 효과를 가져온다. 이러한 방법으로 해운사는 운임수입을 확보하고, 운임변동위험의 방지를 위한 운임보험의 보험료나 운임선물거래의 수수료 부담을 줄이는 효과를 동시에 실현할 수 있다.

장기공급계약은 선박과 용선을 통해 장기간 운임확보를 목적으로 하므로 자선에 의한 장기간의 운송계약과 용선계약을 포함하는 개념으로서, 다수의 자선과 용선으로 선대를 구성하고 있는 대규모 해운사가 위험분산의 차원에서 체결하는 경우가 많다.⁸⁾ D해운의 경우 장기공급계약의 유무는 확인되지 않고 있지만 자선보유율이 22.7%이고, 투기적인 채용선(용대선)사업의 비중이 높다는 점을 고려해 볼 때 장기공급계약을 통한 인위적인 수요조성이 부족한 것으로 추측된다.

2.2 용선료 변동위험의 담보(해외시장)

2.2.1 운임선물거래

용대선 사업에서의 용선료수입은 해운수요의 결과이며, 이러한 해운수요가 시장변동 요인에 의해 영향을 받는 것을 방지하기 위해서는 일정한 조치가 필요하다. 장기공급계약이 적극적 의미의 수요조성이라면 용선료변동위험의 담보는 용선료 수입의 감소를 방지한다는 측면에서 소극적 의미의 수요조성이라 볼 것이다. 그러므로 용선수입의 비중이 큰 해운사의 입장에서는 영국 발틱운임선물거래소(BIFFEX)와 같은 거래소시장이나 장외시장에서 운임이나 용선료 수입변동위험을 담보해야 할 것이다. 그러나 BIFFEX는 거래감소로 LIFFE(런던국제금융선물·옵션거래소)에 합병되고, 그 후에도 계속되는 거래량 감소로 2002년 상장폐지되었으며,⁹⁾ 현재는 스웨덴의 IMAREX와 미국의 NYMAX에서 거래되고 있다.

8) 정우영/현용석/이승철, 해양금융실무(한국금융연수원, 2011), 71쪽.

9) 정상근, 앞의 논문, 784쪽.

2.2.2 운임선도거래

그러나 거래소거래는 대량거래에 기초하므로 부정기선의 개별항로 위험을 헤지하는데 한계가 있어 2004년 이래 맞춤형 선도거래인 FFAs가 많이 이용되고 있다.¹⁰⁾ 한편 선도운임의 시황예측율이 1월물은 68%, 3월물은 34%에 이르고 있어 근월물일수록 시황예측율이 높아 부정기선 사의 단기용선계약 시 이를 활용할 여지가 많다. 그에 비해 장기 시황예측율은 낮은 수준에 그쳐 해운사가 선도거래를 통해 장기 운임변동위험을 담보하는 데에는 한계가 있고, 대한해운 사태도 이러한 한계에 기인한 것으로 풀이된다.

3. 공급지원

3.1 세제지원(톤세제도)

3.1.1 도입배경과 유래

3.1.1.1 도입배경

톤세제도는 국적선사의 법인세 부담을 완화함으로써 자국의 상선대를 회복하고, 해운업의 국제경쟁력을 강화할 목적으로 1996년 네덜란드와 노르웨이, 1999년 독일, 2000년 영국 등이 시행한 제도로서, 동일한 목적으로 우리나라도 2005년부터 시행하고 있다. 우리나라의 톤세는 별도의 세목으로 되어 있지 않고 조세특례제한법에 근거를 두고 있다. 즉, 기존의 법인세체계 하에서는 과세표준이 환율변화에 좌우되어 해운기업의 실적을 적절하게 반영할 수 없고,¹¹⁾ 흑자가 발생한 경우 세부담

10) 선도거래는 운임의 미래가치를 다양한 형태로 거래하는 점에서 그 효용성이 인정되고 있으며, 특히 선형별 지수에 기초하는 점에서 개별선박과 개별화물에 대한 정확성을 높은 점에서 차별성을 보이고 있다.

11) 해운회사의 환율변동으로 1999년에는 외화환산이익이 발생하여 2,700억의 법인세

을 줄이기 위해 불필요한 투자를 유발함으로써 기업의 부실을 가속화하는 요인이 되었다. 그러나 톤세제도 하에서는 세액계산이 용이하고, 그 결과 세부담의 사전 예측이 가능하고, 유럽의 해운경쟁국이 예외 없이 당해 세제를 도입하여 세부담의 경감이라는 효과를 얻고 있는 점 등을 고려하여 조세특례제한법 제104조의10을 신설함으로써 도입되었다.¹²⁾

즉, 주요 해운국과 마찬가지로 우리나라도 과거 편의치적제도의 확산으로 자본의 해외유출, 해운산업의 위축, 전문인력의 감소 등을 경험하면서 이를 타개하기 위해 제2선적 제도를 도입하여 자국선원의 승선의 무와 선원규정의 적용의무 등을 완화하였지만 일체의 세부담을 면제하는 편의취적제도에 필적하는 데에는 한계가 있어 해운기업 지원의 일환으로 도입하였다.

3.1.1.2 유래

톤세제도는 독일, 네덜란드에 있어서 회사형태의 일종인 합자회사(KG)제도와 밀접한 관련이 있다. 즉, KG는 개인기업의 일종으로 사업소득에 대한 과세는 합자회사 단계에서 과세되지 않고, 선박의 순톤수에 대해서만 과세함으로써 해운기업의 세부담을 대폭 완화하는 장점이 있다. 다만 우리와는 달리 영업손실을 톤세적용과 결부하는 복합모형을 채택한 점에서 차이가 있다.¹³⁾

3.1.2 톤세의 활용

톤세제도는 해운기업이 상시 이용할 수 있는 제도라기보다 경기상승

를 부담한 반면 2000년에는 외화환산손실이 발생하여 법인세실적이 전무한 예에서 볼 수 있듯이 법인세표 상 과세표준이 당해기업의 경영실적을 적절하게 반영하지 못하는 경우가 많다.

12) 법인세제 하에서도 우리나라는 주요 해운국이 모두 시행하고 있는 그룹내 손익상계 제도를 시행하지 않음으로써 상대적으로 세부담의 측면에서 유리하다(손원익, “톤세 제도도입방안”, 한국조세연구원 자료 04-05(2004. 7), 2쪽).

13) Lloyd's Shipping Economist, November 2002.

기의 절세차원에서 전략적으로 채택할 수 있는 제도라 할 수 있다. 해운 경기는 일정한 사이클로 순환하는 자연법칙의 경향을 보인다고 한다. 1949년부터 2008년까지 60년의 건화물선 시황을 분석한 결과 14회의 경기순환이 있었고 1회의 지속기간이 4.4년임을 확인하였다.¹⁴⁾ 그러나 이러한 숫자는 평균치를 나타내므로 실제 호황이나 불황이 정기적으로 되풀이 되는 것은 아니며 톤세제도를 이러한 사이클에 맞추어 운용하는 것은 무리가 있다고 본다. 즉, 경기흐름은 풍부한 선박금융, 누적 자료의 과학적 분석, 계속되는 세계적 규모의 경제위기 등으로 인해 사이클의 주기가 유사성을 보이지 않는 경향이 있으므로 사이클의 전체적 경향을 파악하여 5년간 의무적으로 적용되는 톤세제도의 채택 여부를 판단하여야 할 것이다.

톤세제도는 해운기업이 호황일 때 유리하다. 해운상승기인 2004-2005 회계연도에 톤세제도를 도입한 인도의 경우 상선대의 85%를 소유하고 있는 25개 해운사들이 법인세제 하에서 수익의 18%를 세액으로 납부하던 것을 톤세제도 하에서 2-3%로 줄임으로써 6,000만 달러 가량의 수익을 실현한 예¹⁵⁾가 톤세제도의 선택적 도입의 효과를 잘 말해주고 있다.

3.1.3 평가

톤세제도에 대해서는 다양한 평가가 가능하다. 우선 반대론의 입장에서는 법인세 인하에 기초하는 점에서 다른 분야와 형평에 반하고, 다소 긍정적인 효과가 나더라도 이는 세제지원에 기인한 것이므로 보다 효율적인 분야로의 자원이동을 차단하며, 경기상승 시에만 긍정적 효과가 나타나고, 개별기업이 적용하기에 따라 부정적 결과가 나타날 수 있다고 한다.¹⁶⁾ 그러나 전 세계 선박의 60%가 이 제도를 취하고 있는 점에서

14) 강영민, “불경기시대의 해운기업 경영”, 해양한국(한국해사문제연구소, 2008. 12), 137쪽.

15) 이인애, “해운기업 회계시스템 · 경영합리화 예고”, 해양한국(한국해사문제연구소, 2005. 2), 43쪽.

단일시장인 외항해운산업에서 우리나라 해운사가 조세선택권의 하나를 행사할 수 없다는 상대적 불이익을 당하지 않도록 한다는 소극적 의미의 효과는 최소한 인정할 수 있을 것이다.¹⁷⁾ 실제로 톤세제도 도입 후 해운기업의 수는 2004년 73개에서 2007년 말 150 여개로 2배 이상, 선박수도 227척에서 718척으로 2.5배 가량 증가한 점에서, 세부담의 예측가능 및 절감을 통해 중장기사업의 수행과 선대확보에 재투자한다는 당초의 취지가 상당히 실현된 것으로 평가되고 있다.

현재 동 제도는 限時法으로 되어 있는데 이를 일반규정화하고, 경기하락 시에도 긍정효과 발휘될 수 있는 제도적 방안도 모색하여야 할 것이다.

3.2 금융지원

3.2.1 선박투자회사

3.2.1.1 의의

해운산업은 어떤 분야보다 경기에 민감하여 선박투자회사의 선순환구조가 쉽게 와해될 수 있으며, 현재 미국발 금융위기의 여파로 침체기를 맞고 있다. 선박펀드는 선박투자회사제도의 별칭으로 투자자가 선박소유를 위해 설정한 주식회사형태의 투자자금을 말한다.¹⁸⁾ 종래 금융기관 대출중심의 선박금융에서 다양한 금융기법에 의한 선박금융 중 대표

16) Brownrigg Mark / Geoff Dawe / Mike Mann / Phillip Weston, "Developments in UK Shipping: the Tonnage Tax", *Maritime Policy and management*, Vol. 28, No.3, 213-223쪽.

17) 한국해사문제연구소, 해양한국(2008. 9), 21쪽.

18) 선박투자회사 자체는 집합투자(간접투자)를 매개하는 매개체로서 이를 둘러싼 제도 전반을 선박투자회사제도라 하고, 이것을 일반적으로 선박펀드라고 부른다. 따라서 이 글에서도 제도 전반을 의미하는 후자의 뜻으로 선박펀드라는 용어를 사용하고 매개회사만을 뜻할 때에는 선박투자회사로 표시하기로 한다.

적인 것이 선박투자회사이다. 여기에서 투자자는 주주형태로 선박을 소유하고, 해운회사는 선박을 용선하고, 선박운용회사는 선박을 운용·관리하여 각각 수익을 실현한다. 선박투자회사제도는 2002년 업계의 요구에 의해 도입되어, 종래 해운회사가 단독으로 부담하던 금융부담을 분산하고, 국내시장에서 선박을 조달함으로써¹⁹⁾ 용선료의 국외유출을 방지하여 2,000년대 초반 우리나라 조선·해운산업을 활성화하는 단초를 마련하였으며, 국제수지개선에도 기여하는 바가 컸다.²⁰⁾

그러나 해운산업은 어떤 분야보다 경기에 민감하여 선박투자회사의 선순환구조가 쉽게 와해될 수 있으며, 현재 미국발 금융위기의 여파로 동 제도의 도입 이후 최초의 시련기를 맞이하고 있다.

3.2.1.2 선박펀드의 구조

통상 선박펀드로 지칭되는 선박투자회사(Ship Investment Company)는 해운분야의 집합투자기구로 다수의 투자자가 명목상의 회사(SPC)를 설립하여 투자를 하고, 투자자인 주주는 투자자금으로 선박을 건조한 후 이를 해운사에 용선하고, 이를 통해 취득한 용선료를 배당수익으로 분배하는 구조의 투자형태를 말한다. 투자선박의 소유권은 선박투자회사가 보유하고, 이 소유권은 사실상 투자자인 주주에 의해 공유되고 있다. 이때 선박투자회사는 영업수행능력이 있는 실질회사가 아니라 투자자를 규합할 목적으로 만든 명목회사에 불과하다. 현실에 있어 펀드조성 및 이의 운용은 선박운용회사가 담당하고, 선박지분을 표창하는 투자회사의 주식은 선박운용회사의 영향력을 배제하기 위해 자산보관회사가 보관한다.²¹⁾

19) 2004년 1월부터 2007년 11월까지 62개의 펀드가 조성되어 3조 4,000억 원이 선박금융으로 조성되었다(뉴시스, 2007. 11. 25).

20) 김규형/김상진/박찬재, 선박금융론(박영사, 2009), 340쪽.

21) 자산보관회사는 신탁업을 하는 은행으로 한국산업은행, 하나은행 등이 있다.

3.2.1.3 법적 성질

우리나라의 선박투자회사는 일정한 기준에 근거하여 유형화할 수 있다. 먼저 신탁재산의 성질을 기준으로 투자신탁의 형태로 나타나는 신탁형(영국), 투자회사의 형태를 취하는 회사형(미국), 특별재산형태의 계약형(독일)²²⁾이 있는바 우리나라는 이 가운데 이해가 비교적 쉬운 회사형을 주로 채택하고 있다. 또한 신탁재산의 증감을 허용하는가의 유무에 따라 단위형과 추가형 가운데 기본적으로 단위형에 해당하고²³⁾ 투자자의 환매를 허용하는가의 유무에 따른 개방형과 폐쇄형 가운데 폐쇄형에 해당한다.

이와 같이 우리나라 선박펀드는 법적 형식이 주식회사인데 반면, 독일과 네덜란드의 KG펀드·KS펀드는 조합의 형식을 취하고 있으며, 근거법도 우리나라의 경우는 선박투자회사법과 자본시장법이라는 상사특별법에 근거하고 있는 반면, 독일의 KG펀드는 별도의 특별법으로 규정하지 않고 상법과 소득세법에 관련규정이 산재되어 있으며, 노르웨이의 KS펀드는 Partnership Act(1985)이라는 민사특별법에 근거하고 있다.

3.2.1.4 선박투자회사의 조달금융기능 강화

3.2.1.4.1 수익형 선박펀드의 도입

2003년에 출범한 초기 선박펀드는 당시 경기가 상승 중이었고 저금리 상태가 유지되었던 상황에서 시중금리보다 높은 일정율의 수익률 보장은 매우 매력적인 투자수단이였다. 2005년의 평균 투자수익율은 액면가

22) 계약형 투자신탁은 위탁회사와 수탁회사 간에 체결된 신탁계약을 바탕으로 투자신탁을 설정하고, 투자자는 위탁회사 또는 판매회사를 통해 비례적 소유권과 청구권을 갖는 지분증권인 수익증권을 취득함으로써 수익자의 지위에 서게 되는 방식의 투자를 말한다(현대투자신탁증권 법무실, 증권투자신탁업법(세기문화사, 2000), 69쪽). 현재 계약형 선박펀드는 자본시장통합법에 근거하며 선박투자회사법 상 회사형 선박펀드와는 달리 비과세혜택이 없다.

23) 우리나라에서 펀드가 투자회사형태를 주로 취하게 된 것은 대중에 대한 이해가 용이하다는데 기인한다(한국경제신문, 2004. 8. 9).

(5000원) 대비 연 6%이고,²⁴⁾ 비과세, 차등과세 혜택까지 고려하면 은행 금리의 2배에 이르러 저금리시대의 자산운용수단으로 매우 유용하였다. 개인의 경우 3억(개정안에서는 1억)을 기준으로 이하 금액에 대해서는 배당소득세를 면제하고, 초과금액에 대해서는 이자소득세만 부과되고, 배당소득은 종합소득에 합산되지 않으므로 세부담의 측면에서 선박투자회사는 다른 금융상품에 비해 매우 유리하였다. 투자위험의 측면에서 보면 주식에 비해 안정적이고, 채권에 비해 고수익을 실현할 수 있으므로 연기금과 같은 중장기투자자의 투자수단으로 각광을 받았다.

그러나 세제지원이 축소되고, 해운경기가 침체 되어 용선료에 기초한 배당수익이 축소된 상황에서 채권형 선박펀드는 존속하기 어려우므로 단기용선과 선박매각이 용이한 조건으로 수익을 보강한 수익형 내지 실적형 선박펀드의 도입이 요구된다고 볼 것이다. 최근 펀드존속기간을 3년 이상으로 단축하고, 의무대선기간을 2년에서 1년으로 단축하고, 2년 인 대선계약의 체결시점을 펀드인가일에서 실제체결일에 가까운 날(30일 전)로 조정하는 등의 선박투자회사법 개정의견은 이러한 경향을 반영한 것이다.

3.2.1.4.2 대선(貸船)기간의 단축과 선박매각 용이

한편 대선기간도 단기화하고 있다. 투자자 입장에서 대선기간이 현재와 같이 2년 이상(선박투자회사법 제26조 제1항)이고, 소유권취득부 선체용선(BBC HP)이면 펀드투자자가 선가상승 시 선박매각이 어려워 투자수익의 실현에 제약이 많아 의무 대선기간을 단축할 필요가 있다. 현재 의무대선기간을 2년에서 1년으로 단축하고 있고, 대선계약의 체결 시점도 종래 펀드인가일에서 선박인도예정일(30일 이전)로 조정하여 펀드가 보다 유리한 상황에서 대선계약의 유지 여부를 결정할 수 있도록 하고 있다. 이는 펀드보유자에게 용선이나 매각의 선택권을 부여하여

24) 실질적으로 7.5% 정도의 혜택이 있는 것으로 평가되고 있다.

투자수익을 강화하는 효력이 있다.

3.2.1.4.3 상장(上場)의 강제

선박펀드도 금융투자상품의 일종이므로 투자자에게 투자자금 회수의 기회를 보장하기 위해 상장규정을 정하도록 하고 있다(자본시장법 제390조). 즉, 상장규정에서 정하는 상장요건을 갖추면 지체 없이 증권시장에 주식을 상장하여 그 주식이 거래되도록 하여야 한다. 이는 모든 선박펀드에 공통되는 사항으로서, 선박투자회사법 상 선박펀드의 경우에는 국토해양부장관이 이행강제를 명할 수 있다(선박투자회사법 제17조).

3.2.2 프로젝트 파이낸스(PF)

프로젝트 파이낸스는 특정사업의 수행에 필요한 자금을 그 사업을 운영할 목적으로 설립된 특정사업체가 보유하고 있는 유무형의 자산과 사업에서 발생하는 예상수입을 주된 상환재원으로 하는 장기금융형태를 말한다.²⁵⁾ PF는 자금조달의 기초를 프로젝트를 추진하는 사업주의 신용이나 물적 담보에 두지 않고 프로젝트 자체의 수익성에 기초를 두고 있으므로 경기변동에 민감하다. 선박펀드의 경우에도 선박투자회사만으로 선박금융 전부를 조달하는데 한계가 있어 금융권의 협조용자를 가미하고 있다. 실제로 선박구매자금 중에서 선박투자회사로 20~30%를 조달하고 나머지 부분을 금융권의 프로젝트 파이낸스로 조달하는 경우가 많다. 예를 들면 한국산업은행은 국내 최초로 중고선 선박펀드인 동북아 2호가 초대형유조선을 구입할 때 소요비용 720억 중 선박펀드 공모부분 210억(30%)을 제외한 나머지 금액을 프로젝트 파이낸스방식으로 제공한 바 있다.²⁶⁾ 종래 10% 전후를 기록하던 대출이자 연체율이 2010년에 이르러 25%까지 치솟아 문제가 된 부산의 저축은행사태도

25) 정상근, 국제거래법(도서출판 동아플랜, 2005), 281쪽.

26) Digital Times, 2004. 8. 11.

추진 프로젝트인 부동산이나 선박의 투자수익이 부진한데 상당한 원인이 있다고 볼 것이다.

3.2.3 소유권취득부 선체용선(BBC HP)

이는 할부매입조건의 선체용선(Bare Boat Charter)으로서 해운산업합리화조치 이후 허용되어온 선박금융의 일종으로서, 주로 중소기업의 해운사를 대상으로 1994년부터 외환위기 이전까지 우리나라 선박금융의 유력한 수단이 되었고,²⁷⁾ 2004-2005년 사이에도 운송시장 활황 및 중소형선박의 활용도 증가로 많이 이용되었다. 이 방식은 세부담 완화를 위해 조세피난처에 명목회사(SPC)를 설립하거나 자회사를 설립하고,²⁸⁾ 당해회사(리스회사)가 외국은행에서 선박대금을 융자받아 이 자금으로 국내 조선회사(공급자)에 선박대금을 지급하고 선박을 인수한 후 이를 국내선사(리스이용자)에 리스하고,²⁹⁾ 리스기간 종료 후 소유권을 취득하는 리스형식의 선박금융이다.

해외자회사를 이용한 금융리스형식은 2003년 이후 선박투자회사에도 채택되어 용선(리스)기간 동안 용선료를 투자재원으로 하는 선박펀드가 이용되고 있는 바, 이러한 채권형 선박투자회사는 용선기간동안 선박을 매각할 수 없으므로 펀드의 수익을 극대화할 수 없다는 단점이 있다.³⁰⁾

27) 1994년 이 방식에 의한 선박건조물량이 50% 이상을 차지한 바 있다.

28) 국내 조달금리가 비교적 높은 반면, 소유권취득 선체용선에서 명목회사가 해외에서 조달하는 금리는 런던은행간 금리(LIBOR) + 1% 정도이므로 매우 저렴하여 금융비용 면에서 절대적으로 유리하다. 따라서 국적취득부 선체용선의 장점을 도입하기 위해 2003년 선박투자회사법을 개정하여 조세피난처 등의 해외에 자회사를 설치할 수 있도록 하였다(법 제24조).

29) 그러므로 당해리스는 국가 간 리스에 해당한다.

30) 금융리스의 경우에도 리스기간동안 선박소유권이 리스회사에 귀속하므로 리스이용자인 용선자는 이 기간동안 선박가격이 상승하더라도 리스선박을 매각할 수 없는 점에서 (채권형) 선박투자회사의 경우와 유사하다.

3.3 보증지원(선수금환급보증: Refund Guarantee RG)

3.3.1 의의 및 성질

선수금환급보증이란 해운사가 조선사에 선박을 발주할 경우 선박인도 전에 지급하는 선수금에 대해 조선사의 채무불이행 등의 사유가 발생한 때 은행이 선수금의 환급을 보장하는 금융기법의 일종으로서 수출보증의 성격을 가진다.

수출보증서에는 입찰보증서, 계약이행보증서, 선수금환급보증서, 하자보수보증서 등이 있으며 담보내용에 따라 하나의 보증서는 다른 보증서의 기능을 겸하기도 한다. 예를 들면 선수금환급보증서(RG)는 계약이행의 보증을 담보하는 경우가 많다. 이러한 보증은 금융기관이 금전적으로 책임을 부담하는 형식을 취하고, 무역보험공사와 같은 지원기관은 직접 조선사를 대상으로 보증서를 발급할 수도 있고, 이러한 수출기관에 대해 보증책임을 지는 금융기관을 대상으로 수출보증보험서를 발급하는 형식으로 다시 이행을 담보하는 재보험기관의 역할을 하기도 한다.³¹⁾ 직접 지원의 경우는 선수금환급보증서가 발행될 것이고, 간접지원의 경우는 RG에 대해 수출보증보험증권이 발행될 것이다. 그렇게 볼 때 RG를 포함한 지원제도는 간접적인 선박금융제도로 분류할 수 있고, 또한 환급보증서의 수혜자는 선수금을 받고 선박을 제작하는 조선사이며, 동시에 선수금을 제공하고 선박 건조를 의뢰하는 해운사이기도 하므로 선수금환급보증(RG)제도는 조선금융의 기능과 해운금융의 성질을 공유하는 전형적인 선박지원금융에 해당한다.

31) 이때 조선업체의 신용도 등에 따라 선박대금, 선박 양도담보 또는 무역보험공사의 지급보증 등을 추가로 요구하여 안전장치를 마련한다. 즉, 먼저 무역보험공사가 수출보증보험증권을 발행하면 금융기관은 이를 근거로 조선계약에서 선주가 명시한 선수금환급보증서를 발행한다.

3.3.2 문제점

그러나 환급보증제도(RG)는 거액의 건조선박을 대상으로 하는 점에서 보증금액이 크고, 보증기간이 길어 보증사고발생의 개연성이 높다. 최근 BDI(Baltic Dry Index)의 급락은 글로벌 신용경색에 따른 해운업의 불황을 반영하고 있으며, 이에 따른 수주물량 감소와 환급보증서(RG) 발급조건 강화, 선박 발주계약의 취소 및 원자재가격의 상승으로 조선업체의 채산성이 악화됨에 따라 최근 금융기관의 환급보증위험이 새로이 부각되고 있다. 사실 이러한 위험성에도 불구하고 종래 국책은행이 주로 취급하던 것을 2002년 선박투자회사법 제정에 따른 선박펀드의 설립과 2003년 하반기 이후의 해운경기 활황에 따라 취급기관과 보증한도가 확대되었다. 2008년 9월 말 예금은행의 ‘기타 운송장비’의 대출잔액은 6.6조원에 달하며, 보험사의 보증규모는 1조원으로 추정되고 있다. 실제로 홍국화재는 환급보증서(RG)발급에 따른 손실이 631억에 이르러 영업손실 736억원의 대부분을 차지할 정도이며,³²⁾ 은행의 환급보증(RG)을 지급보증한 무역보험공사도 2010년까지 8,877억원의 누적손실이 발생하였다. 2010년 지급한 보험금도 4,478억원에 이르고, 이중 회수 및 회수에정액이 1,314억 정도임을 고려한다면³³⁾ 회수율은 30%에 불과하다. 경기변동이 심한 해운산업과 홍국화재 사례에서 보는 바와 같이 정부의 재정지원 없이 영리보험사가 환급보증업무(RG)를 지속사업으로 수행하는 데에는 적지 않은 문제가 있다고 본다.

극심한 경기변동, 부정기 해운의 투기적 요소를 고려하건데 영리보험사 업무에 환급보증업무(RG)를 배제하거나 무역보험공사가 일정을 이 상을 보증보험의 형식으로 재보증하는 방안 등의 위험완화 방안이 필요하다.

32) 머니투데이, 2011. 5. 4.

33) 연합뉴스, 2011. 3. 3.

3.4 구조조정 지원

3.4.1 기업회생제도

경기침체와 고환율의 지속과 같은 부담이 과도한 경우 해운기업은 파산의 위험에 직면할 수 있다. 2011년 초 대한해운이 기업회생절차의 개시신청을 한 예가 전형적이다. ㉠ 이러한 파산을 방지하기위해 현 경영진은 채무자 회생 및 파산에 관한 법률에 의거한 기업회생절차를 통해 채권자의 채권을 동결한 가운데 기업의 존속을 도모할 수 있다.

신청기업의 경영은 종래 경영자가 재정파탄의 원인을 제공하는 등의 중대한 위법행위를 하지 않는 한 관리인으로 선임될 수 있으므로(법 제74조 제2,3,4항) 경영권의 유지도 가능하다. 해운기업의 특성상 경기의 영향을 많이 받는 점에서 기업회생절차를 신청한 사실만으로 재정파탄의 원인을 제공한 것으로 볼 수 있는가는 분명하지 않지만 기존 경영자가 관리인이 될 가능성은 구법보다 높다고 볼 것이다.³⁴⁾ ㉡ 해운기업의 영업채권은 회생절차가 개시된 때로부터 정지된다.(법 제131조) 또한 신고기간 내 신고를 하고 회생절차에서 확정된 회생채권에 한해 회생계획의 조건에 따라 변제받을 수 있을 뿐이다. 그러므로 기업은 추가적인 채무부담 없이 사업을 지속할 수 있다. 즉, 회생계획안이 인가되면 기존의 영업채권은 인가회생채권으로서 채권액이 대폭 축소되어(법 제251조) 회사경영의 부담을 대폭 완화하는 효력이 있다. ㉢ 그리고 회생절차 개시 당시 거래당사자 상호간에 의무이행이 완료되지 아니한 경우 관리인은 당해 계약의 해제, 해지 또는 이행 여부를 결정할 수 있다(법 제103조 1항). 회생신청기업의 관리인은 기존계약을 해지함으로써 잔여 계약기간동안의 추가부담을 합법적으로 제거할 수 있다. ㉣ 또한 채권자가

34) 실무에서도 도덕적 해이가 없다면 특수분야인 해운업의 특성 상 기존의 대표이사 관리인으로 선임될 가능성이 높고, 동 절차를 진행한 다른 해운사들도 경영권을 보장받았다(서울신문, 2011. 5. 11).

거래정보를 이용하여 사전에 해운기업의 회생절차개시를 탐지하고 회생절차개시 이전에 채권을 회수하거나 담보를 설정할 수도 있다. 그러나 이 경우에도 사후에 관리인이 이를 부인함으로써 대응할 수 있다.

3.4.2 구조조정 선박투자회사

경기변동에 민감한 해운업은 과도한 경영리스크로 인해 도산의 위험이 항상 뒤따른다. 주식회사 형식의 펀드인 선박투자회사는 조선·용선 금융기능뿐만 아니라 위기에 처한 해운사의 구조조정기능을 수행하기도 한다. 즉, 선박투자회사는 제도도입 후 수년 동안 해운호황에 힘입어 선박조달금융기능을 성공적으로 수행해 왔지만 경기하락이 지속되고 있는 2009년 이후에는 새로이 구조조정기능을 시현하고 있다. 자산관리공사와 산업은행은 해운사의 구조조정을 지원하기 위해 선박투자회사의 출자와 선순위채권은행의 대출을 기반으로³⁵⁾ 경영난을 겪고 있는 해운사로부터 환매조건부로 선박을 양수하고, 해운사는 소유권이전부 선체용선(BBC HP: Bare Boat Charter with Hire Purchase)의 형식으로 선박을 계속 이용함으로써 소유권과 운영권을 분리하여 처리하고 있다.

특히 자산관리공사와 산업은행은 국영기관으로 D해운과 같은 구조조정대상기업이 기업회생절차를 개시하더라도 공익채권자로 분류되어 회생계획으로 인한 피해가 적어 구조조정기능을 수행하기가 더욱 용이하다. 즉, 공익적 차원에서 이루어지는 선박펀드의 구조조정기능은 불황기의 해운조선산업을 지원하는데 매우 유용함을 알 수 있다.

35) 산업은행의 구조조정 프로그램은 KDB Shipping Fund, 자산관리공사(캠코)는 캠코 글로벌 24-27호 선박투자회사 형식으로 대한해운선박 3척을 1억 8천만 달러, 4척을 1억 3천 6백만 달러에 각각 매수하였다.

IV. 결 어

1

우리나라는 고부가가치 산업인 해운산업의 개발에 역량을 기울여 선박수주량 세계 1위, 선박보유량 세계 6위의 성과를 시현하였다. 이러한 성과는 운송료의 절감, 운송수단의 확보, 외화획득으로 인한 국제수지의 개선 등의 효과를 가져와 우리나라의 국가경쟁력을 제고하는데 크게 기여하였다. 그러나 해운경기, 그 중에서도 부정기 벌크선의 경기동향은 그 변동성이 극심하여 이를 담보하기 위한 조치가 필요한데, 이와 관련해서는 환변동위험을 담보하고, 급격한 경기변동을 완화하기 위해 인위적으로 수요와 공급을 조절하는 조치가 필요하다.

2

환변동위험과 관련해서는 운임 및 대선료 수입의 환율하락위험을 방지하기 위해 국내 환변동보험, 선물환, 달러선물 등의 방법을 이용할 수 있고, 해운사의 경우에는 보다 다양하게 해외시장에서 파생상품거래를 수행할 수도 있다. 이 부분에 대한 D해운의 대응에 대해서는 자세한 자료가 없어 효율적인 담보수단이 강구되었는가에 대한 판단이 어렵다.

3

해운사는 장기공급계약의 체결을 통해 인위적으로 일정 수준 이상의 해운수요를 창출할 필요가 있다. 불황기에는 이 수준만큼 영업위험이 줄어드는 효과가 있기 때문이다. 대한해운도 1976년경 포항제철과 장기계약을 체결함으로써 성장의 계기를 마련하였지만 최근 사선 부족과 용대선사업의 비중확대로 장기운송계약을 소홀히 하여 장기운송계약의 장점을 활용하지 못한 측면이 있는 것으로 추측된다.

4

한편 해운공급을 담보하는 제도에는 톤세제도, 선박투자회사제도, 이자지원제도, 환위험담보제도, 수출금융제도 등이 있다. 이와 같은 각종 지원제도 가운데 톤세제도는 해운회사가 별도의 법인세제를 선택할 수 있도록 하여 조세를 지원하고, 선박투자회사는 해운·조선자금을 주식회사 형태의 펀드로서 제공하면서 투자자에게 소득세제상의 혜택을 인정하는 점에서 각각 타 산업과의 조세형평성이 문제되고 있다.

5

공기업이 운영하는 선박투자회사(선박펀드)는 해운기업의 구조조정을 하는데 있어서도 유용한 수단이 되고 있다. 즉, 펀드를 통해 구조조정 자금을 지원하고, 지원금액은 공익채권으로서 회생채권에서 제외됨으로써 자금공여자의 부담을 최소화하는 점에서 최소비용으로 구조조정 금융기능을 수행할 수 있게 된다. 이것은 불황기에 선박투자회사가 수행할 수 있는 또 다른 기능의 발견이라 할 수 있으며, 대한해운도 구조조정 펀드의 수혜대상이 되어 영업부담을 일정기간 유예하는 효과를 얻은 바 있다.

6

간접적으로 해운지원금융의 기능을 하는 환급보증업무도 2003년 손해보험사의 업무영역으로 편입되었다. 이는 해운경기활황과 손해보험사의 업무영역 확대라는 요소가 결합하여 정책으로 정착한 것이라 볼 수 있다. 그러나 이제까지 수익을 발생해 오다 최근 해운경기의 침체로 거액의 영업손실을 기록하고 있어 보험사의 환급보증업무 취급이 타당한가에 대해 의문이 제기되고 있다. 보험사의 수익사업화 아이템이라고 생각한 RG가 해운침체기에는 커다란 영업손실을 가져올 수 있다. (부정기선) 해운사의 경기변동성을 고려하지 않고 수익을 전제로 업무영역을

확대한 것으로 볼 수도 있으므로 무역보험공사가 일정부분 이상을 재보증하는 등의 방법으로 위험부담을 완화하는 조치가 필요하다고 본다.

(투고일 2012년 4월 30일, 심사(의뢰)일 2012년 5월 10일, 게재확정일 2012년 5월 31일)

주제어 : 장기공급계약, 톤세제도, 선박투자회사, 기업회생제도, 선박펀드

참고문헌

1. 단행본

- 김규형/김상진/박찬재, 선박금융론, 박영사, 2009.
- 박명흠/김현, 기업금융－이론과 실무－, 을지서적, 1994.
- 변제호 외 4인, 자본시장법, 지원출판사, 2009.
- 손원익, 톤세제도도입방안, 한국조세연구원 자료 04-05, 2004. 7.
- 이기수/최병규/김인현, 보험·해상법 제8판, 박영사, 2008.
- 이준호/박찬호, 자본시장통합법 상 증권규제와 집합투자규제에 관한
비교법적 연구, 2008. 11. 28.
- 정우영/현용석/이승철, 해양금융실무, 한국금융연수원, 2011.
- 한국증권법학회, 자본시장법 주석서2, 박영사, 2009.
- 한 철/정상근, 보험법·해상법, 형설출판사, 2007.
- 허항진, 국제증권시장의 법과 실무, 세창출판사, 2009.

2. 논문

- 김병연, “관례를 중심으로 본 營業讓渡의 개념 및 판단기준”, 일감법
학 제20호, 건국대 법학연구소, 2011.
- 박삼철, “투자환경의 변화와 간접투자의 현황”, 간접투자활성화에 따
른 법적 과제, 2004년 한국상사법학회 하계학술대회.
- 박영준, “환변동보험의 법적 고찰”, 무역보험연구, 한국무역상무학회,
2009. 12.
- 임종관, “선박투자회사제도의 도입방안 연구”, 한국해양수산개발원
(KMI) 기본연구 2001-21, 2001. 12.
- _____, “해운·조선연계발전”, 한국해양수산개발원(KMI) 세미나,

2004. 7. 16.

유주선, “유럽연합의 중소기업법 동화를 위한 유럽 유한회사법(안)과 한국의 중소기업법제에 대한 시사점－회사의 자본, 기관 및 사원의 법적 관계를 중심으로－”, 일감법학 제18호, 건국대학교 법학연구소, 2010.

전우현, “금융상품판매전문점 도입론의 재검토와 그 대안”, 법학논총, 단국대학교 법학연구소, 2009.

정경영, “보증보험의 법적 구성”, 서울대 석사논문, 1985.

정병석, “투자회사의 지배구조와 법인이사제도”, 간접투자활성화에 따른 법적 과제, 2004년 한국상사법학회 하계학술대회.

정우동, “보증보험의 법적 성격에 관한 연구”, 고려대 경영대학원 석사논문, 1989.

최병규, “수출기반보험에 관한 연구”, 무역보험연구 제12권 제1호, 한국무역상무학회, 2011. 3.

[Abstract]

Legal Review on the Evasion of Business Risk of Shipping Lines

Sang-Keun Jeong*

The marine transport industry of Korea develops rapidly, number of the vessel of it which possesses is 6th in the world. But the fluctuation of marine transport industry is intense, the management of this is necessary.

But, The economy of irregular bulk carrier has highly changed, and economic stagnation is continued now. In connection with this, It is necessary to secure the danger of foreign exchange fluctuation and control demands and supplies.

The shipping lines should hedge the danger of fluctuation with futures etc.

Also the shipping lines have to create the marine transport demand of above on schedule level with the long-term supply contract.

In the meantime, there are some means which support a marine transport as tonnage tax, ship investment company, interest support system etc. The tonnage tax supports the corporation tax of the shipping line and the ship investment company is supporting the income tax of the investor in respective. The latter has specially problems in tax balance.

The ship investment company(ship fund) which the public enterprise operates is becoming the useful means of the reconstruction of shipping lines in Korea. Also the Korea Shipping Line has had the benefit of reconstruction

* Professor College of Law, Youngsan University.

fund in recent.

Key Words : economic stagnation, long-term supply contract, tonnage tax,
ship investment company, reconstruction

