

선주협회 여수세계박람회 유치 후원금 30억원 기탁 10월19일 2012 여수세계박람회 유치 후원협정 체결



한국선주협회(회장 이진방)는 10월19일 2012년 여수세계박람회 유치를 위해 후원금 30억원을 여수엑스포유치위원회에 기탁했다.

해양수산부는 10월19일 오후 5시 서울 계동 해양부 대회의실에서 강무현 해양부 장관을 비롯하여 이은 차관, 박정원 한국선주협회 수석부회장(한진해운 사장), 이국동 한국항만물류협회장등 해운 및 항만업계 대표와 단체장 등 80여명이 모인 가운데 40억원 상당의 후원금을 전달하는 '2012 여수세계엑스포 유치 후원 협정'을 체결식을 가졌다.

이 자리에서 박정원 수석부회장은 여수엑스포유치위원회 이윤복 사무총장과 외항해운업계에서 모은 30억원의 후원협정을 체결, 이 후원금을 강무현

해양수산부 장관에게 전달했다.

이어 강 장관은 외항해운업계의 후원금 30억원과 항만물류업계와 관련단체에서 후원한 10억원 등 40억원의 후원금을 여수엑스포유치위원회 이윤복 사무총장에게 전달하고, 동 행사의 유치를 위해 민관 모두가 노력하여 줄 것을 당부했다.

특히, 강 장관은 이날 해양수산업계의 후원금 기탁에 사의를 표하고 개최지 선정까지 국내외 네트워크를 활용해 민간 유치활동을 활발히 전개해 줄 것을 요청했다.

이어 한국선주협회 박정원 수석부회장은 "엑스포는 전세계에 국력을 과시할 수 있는 경제·문화 월드컵으로서 10조원 이상에 달하는 막대한 경제효과



뿐만 아니라, 선진국으로 진입하는 관문으로서 상당한 의미를 지니고 있다”고 강조하고, 우리 외항해 운업계의 정성을 한데 모은 후원금이 여수엑스포 유치라는 유종의 미를 거두는데 보탬이 될 수 있기를 기원한다고 말했다.

이번 협정에 따라 해양부와 해운 및 항만단체들은 남은 기간동안 신문과 방송, 인터넷 포털 사이트 등 다양한 통로로 약 30억원을 들여 여수엑스포 대국민 홍보를 실시하고 있다.

2012년 세계엑스포 최종 개최지는 오는 11월 26일 프랑스 파리 세계박람회기구(BIE) 총회에서 결정된다.

한편, 한국선주협회는 해양수산부를 비롯하여 외

교통상부, 여수엑스포유치위원회의 후원하에 여수 세계박람회 여수유치를 위한 범국민적 열기를 한데 모으는 대규모 이벤트 행사를 11월14일 하오 7시부터 올림픽공원(올림픽 홀)에서 개최한다.

‘희망의 돛 출정식 및 콘서트’ 행사는 해양을 주제로 추진되는 여수박람회 유치를 위해 한국선주협회와 유치위원회간 유치후원협정 체결에 따른 것으로 해운항만가족은 물론 서울시민 등 약 4,000여명이 참석한다.

이 날 행사는 출정식과 한마음 콘서트 등 1, 2부로 나뉘어 진행되는데 콘서트는 음악방송인 M-Net과 공동으로 수퍼주니어를 비롯하여 M(이민우), 신혜성, 윤도현밴드, 코요테, 윤하, VOS, 장혜진, 엔젤, 아웃사이더, 강진, 정재욱 등 가수들이 출연한다.

이와함께 한국선주협회는 2012 여수세계박람회 유치를 위해 지하철 역내광고를 비롯하여 TV방송 공익광고, 포털사이트인 Daum을 통한 유치기원 홍보이벤트, 주요지하철 역내 PDP 동영상광고, KTX 동영상 광고, KBS-TV(과학채널 및 시사투나잇) 방송기획 제작방영 등 홍보사업을 펼치고 있다.



여수엑스포 유치에 따른 경제효과 10조원 이상 예상 신규 고용효과도 9만명 이상에 달하는 '문화 월드컵'



세계박람회 유치를 위한 국가간 경쟁이 치열한 이유는 경제효과가 막대할 뿐만 아니라 개최지역을 세계에 알릴 수 있는 등 부수효과도 무시할 수 없기 때문이다

엑스포는 원래 상품의 매매와 교환, 문화와 정보의 교환을 뜻하는 말이다. 이 용어로 박람회가 열린 것은 1851년 런던엑스포가 처음이다. 영국 빅토리아 여왕 시절 귀족인 알바르공이 창시한 이 행사는 영국의 권위와 업적을 세계에 자랑하고 대중을 계몽하는 데 그 목적이 있었다. 당시 영국 여왕은 외교경로를 통해 세계 각국에 참가를 직접 권유해 당

시로선 엄청나게 많은 25개국이 함께하는 세계적 잔치가 됐다.

이런 개최 방식은 엑스포의 전통으로 자리 잡았는데, 월드컵 같은 스포츠 행사와 달리 엑스포는 정부가 직접 나서 행사를 유치하는 게 특징이다. 행사국을 뽑는 데도 정부가 한 표를 행사한다. 각국은 엑스포에 참가해 자기 나라 이름의 국가관을 지어 최근의 업적과 문화 등을 자랑한다. 지금까지 세계박람회(BIE)가 공인한 엑스포는 전 세계에서 모두 105회에 불

과하다. 그만큼 엑스포를 유치하려면 엄청난 경쟁을 거쳐야 한다.

엑스포 개최 경쟁이 치열한 것은 이 행사의 경제·문화적 파급 효과가 크기 때문이다. 개최 도시의 이미지가 업그레이드하는 전기가 되는 것은 기본이고, 엑스포를 개최하면 정부가 엄청난 예산을 들여 해당 지역의 사회간접자본 개발 등에 공을 쏟기 때문에 단시일 안에 집약적 지역발전이 가능하다.

가령, 캐나다 몬트리올은 1967년 박람회 개최 때 조성한 섬이 아직도 관광지로 꾸준한 인기를 끌고

있다. 일본은 지난 1970년 오사카박람회를 국가발전의 전환기로 꼽고 있을 정도이다. 이 박람회에서 일본은 하이테크 산업을

여수 엑스포의 경제 효과는

구분	88년 서울 올림픽	93년 대전 엑스포	2002년 한·일 월드컵	2012년 여수엑스포(추정)
개최 기간	16일	3개월	1개월	3개월
관람객	290만 명	1400만 명	350만 명	795만 명
생산 유발	4조7000억원	3조1000억원	11조5000억원	10조원
부가가치	1조8000억원	1조3000억원	6조7000억원	4조원
고용 유발	34만 명	21만 명	35만 명	9만 명

자료:한국해양수산개발원 (KMI)

집중 부각해 제2차 세계대전 패전국이라는 멍에를 벗고 국제사회에서 선진국으로 인정받는 계기가 됐다.

또 스페인은 지난 1992년 세비아박람회를 계기로 침체된 세비아와 안달루시아 지방에 35만 명의 고용증대 효과를 거두었다. 스페인 내부적으로는 남부와 북동부 지역 간 소득격차를 줄여 국민통합에 한걸음 다가서는 계기가 되는 등 막대한 효과를 거두었다.

여수를 중심으로 한 한반도의 남해안 지역은 한려수도의 수려한 풍광을 자랑하지만 이를 관광자원으로 최대한 활용하지 못해 왔다. 이번 여수엑스포는 여수 뿐만이 아니라 고흥·남해 등 인근 남해안을 잇는 남해 관광시대를 여는 시발점이 될 것으로 평가되고 있다. 천혜의 자연 환경을 보호한다는 '환경 엑스포'로서의 의미도 가꿀 수 있을 것으로 기대되고 있기 때문이다.

일단 엑스포 개최가 결정되면 여수 인근에는 도로·철도·항만·공항 등 사회간접자본이 대거 확충되고, 일대 섬들을 잇는 연륙교가 건설된다. 이를 위해 1조7,000억원의 예산이 투입될 예정이다. 이



같은 사회간접자본이 정비되면 엑스포가 끝나도 이 지역에 접근이 쉬워지면서 많은 관광객이 몰릴 것이다. 국토의 균형발전이라는 과제를 엑스포를 계기로 풀게 되는 것이다.

여수박람회는 또 '해양'이라는 주제를 통해 우리나라를 21세기 해양 선진국가로 육성하겠다는 국가 경영전략을 세계에 알리는 계기로 삼겠다는 복안도 있다. 역사상 바다를 지배한 민족이 세계를 지배했듯이 미래에도 해양력이 한 나라의 생존과 번영을 결정할 것이라는 해양입국의 메시지도 담을 계획이다.

2012년 세계박람회 개최지는 11월27일 파리에서 열리는 BIE 제142차 총회에서 회원국들의 비밀투

표를 통해 최종 확정된다. 현재 이 박람회에 출사표를 던진 도시는 여수를 비롯해 탕헤르(모로코)와 브로츠와프(폴란드) 세 도시이다.

여수가 2012엑스포 개최지로 결정되면, '살아 있는 바다, 숨 쉬는 연안'을 주제로 2012년 5월12일부터 8월12일 전남 여수시 신항 지역 141만㎡에서 개최된다.



선협 · 무역협회, 2007년도 선화주 선상워크숍 개최

선하주간 협력을 통한 공동 발전방안 중점적으로 협의



운송인의 물류시설 이용에 따른 재정적 위험부담이 경감되고 저렴한 수송비용과 양질의 서비스를 제공받을 수 있음은 물론, 운송에 대한 운송업자의 전문지식을 활용할 수 있는 잇점이 있으며, 선주들은 수송시설 및 장비활용의 극대화와 거래 수준에 대한 예측가능으로 적정한 시설투자 및 인력계획이 가능하고 안정적인 화물확보로 규모의 경제효과를 누릴 수 있다고 말했다

한국선주협회와 한국무역협회는 10월19일부터 22일까지 중국 석도와 위해에서 2007년도 선화주 워크숍을 개최하고, 선하주간 협력증진을 통한 공동 발전방안을 중점적으로 논의했다.

선하주 협력 MOU 체결에 따른 첫번째 실행방안으로 추진된 이번 선상워크숍은 10월19일 인천-석도항로에 취항중인 카페리선 'HUADONG PEAL II'호에서 진행됐다.

이날 선상워크숍에서 한국해양수산개발원 황진회 부연구위원은 '선하주간 상생과 공동번영을 위한 협력방안'이라는 주제발표를 통해 "신뢰는 기업 경쟁력의 원천으로서 선화주 협력관계도 신뢰 속에서 이루어져야 한다"고 강조하고, 선화주 협력증진은 화주와 선주 모두에게 편익을 가져다 준다고 지적했다.

황 부연구위원은 선화주 협력이 증진되면, 화주들은

또 황 부연구위원은 선화주 협력관계를 보다 강화하기 위해서는 무엇보다도 상호 신뢰관계 구축이 중요하다고 강조한 뒤 △선사의 서비스 능력 및 품질 강화 △장기운송계약 확대 △원자재 도입시 무역조건을 FOB 등으로 전환 △항만 등 물류시설 공동투자 △선화주 합작선사 설립 △해외자원개발 공동진출 등도 선화주 협력증진을 위해 바람직하다고 말했다.

이어 한국무역협회 김길섭 사무국장은 '해운규제 개혁과 무역의 협력방안'이라는 주제발표를 통해 "최근 들어 환율하락과 국제유가 및 원자재 가격상승 등 3중고로 대외무역환경이 악화됨에 따라 수출채산성이 지속적으로 떨어지고 있다"고 강조하고, "이같은 악조건으로 인해 화주기업, 특히 중소화주기업들의 출혈수출이 심각한 상황에 직면해 있다"며 선화주 협력의 중요성을 역설했다.

김 국장은 또 “정기선해운에 대한 독점금지법 적용 제의 철회 움직임이 EU를 중심으로 가시화되고 있고, 중국과 인도 등도 선사동맹의 THC 공동부과 등에 제동을 거는 등 주요 국가의 해운정책이 변하고 있다”며, 해운항만분야의 규제가 수요자 중심으로 개혁되어야 한다고 말했다.

김 국장은 무역업계와 해운업계의 상생을 위해서는 상호신뢰 형성에 노력하고 항로별 공동대화 협의체를 정례화하는 등 선화주협의회의를 활성화하는 한편, 정부의 협력과 지원이 필요하며, 선진국의 바람직한 선화주 협력모델을 벤치마킹하여 한국형 선화주 협력모델을 구축해야 한다고 강조했다.

이번 선화주 위그샵에는 참가한 선화주협의회 위원을 비롯하여 한국선주협회 및 한국무역협회 관계자와 해양수산부, 산업자원부 담당자 등 40여명은 석도, 위해의 항만 시찰과 함께 항만당국을 예방, 협력방안을 논의했다.

그리고, 10월21일 오후 중국 웨이하이에서 열린 선화주 간담회에서는 우리나라 선화주의 신뢰회복을 위해 가치 선하주의 날이 필요하다는데 인식을 같이했다. 한국선주협회 김영무 상무와 한국무역협회 김재숙 상무, 정부측인 해양수산부 지희진 해운정책팀장, 산업자원부 김성철 유통물류팀장 등 참석자들은 선화주 신뢰회복 차원에서 이같은 내용에 합의하고, 관련실무 회의를 진행시키기로 했다.

이와함께 선화주 양측은 중남미지역 등 부상하는 신흥지역에 대한 물동량 수요, 국적선사의 참여방안 등의 연구용역을 공동으로 진행시키기로 했다. 이러한 방안에 합의한 배경은 지난 6월경 한진해운 등 국적선사들이 중동항로에서 철수함에 따라 국내 하주들이 선복량 확급에 상당한 애로를 겪고 있는데다 이로인해 운임이 급등하면서 국내 하주들이 국적선사의 항로개설을 요망한데 따른 것이다.

또한, 양측은 실질적인 선하주협력을 위해 해양수산부와 산업자원부 등 관계부처 관계자와 양측 운영위원이 참여하는 정기적인 모임을 분기별 혹은 반기별로 갖기로 하는 한편 실무진들은 최소 매월 한차례씩 모여 양측의 현안문제에 대해 논의하기로 했다.

선하주측은 이번에 논의된 문제를 내년초에 실행시키기 위해 지속적으로 논의하기로 했다. 정부측도 이같이 방안에 적극 협력하기로 약속했다.

이번 세미나는 지난 6월 선하주 협력 MOU 체결에 따른 첫번째 실행방안으로 추진됐으며, 한국선주협회와 한국무역협회가 공동으로 10월19일부터 22일까지 중국 석도와 웨이하이에서 선하주간 협력관계 증진 및 상호 관심사항 협의를 통해 선하주 공동 발전방안을 모색하기 위해 마련된 것이다.

이번 선하주 선상위그샵에는 선사측에서 대한해운 이만호 부장을 비롯해 장금상선 이만구 이사, STX팬오션 허욱 차장, 씨앤상선 나성태 이사, 태영상선 조정래 이사, 한진해운 김명성·차순창 부장, 현대상선 문태회 부장, 이상재 차장, 흥아해운 김철 차장, 협회 김영무 상무, 황영식 부장, 박승진 사원 등이 참석했다.

하주측에서는 범한판토스 최대현 상무를 비롯하여 바스프 송원근 상무, 삼성전자로지텍 이준희 부장, 한솔제지 김철한 팀장, 현대중공업 추용호 부장, 새한미디어 김윤현 팀장, 대림H&L 마채준 차장, 대우일렉트로닉스 임규웅 과장, 하주협의회 김재숙 상무, 김길섭 국장, 백재선 부장 등이 참석했다.

정부측에서는 해양수산부 지희진 해운정책팀장, 양혜원 사무관, 산업자원부 김성철 유통물류팀장이 참석했다.

선화주들은 이번 선상세미나와 함께 장보고기념관 등을 함께 관람하는 등 친목과 서로에 대한 우의를 다졌다.

선협 · 선원노련 외항상선 선원정책협의회 개최

노사 양측, 현재와 미래 한국해운 선원인력난 공감



한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹은 11월 2일 협회 대회의실에서 외항상선 선원정책협의회를 갖고 외항해운 선원현황 및 대책과 노사정 실무협의회 결과 등을 협의했다.

협회 이종철 해무위원장(STX팬오션 사장)을 비롯한 해무원원과 전국해상산업노동조합연맹 박희성 위원장을 비롯한 선사 노조위원장들이 참석한 가운데 열린 이날 협의회에서는 먼저 협회 사무국으로부터 외항해운부문의 선원수급 현황과 향후 대책에 대한 설명을 들을 뒤 대책을 논의했다.

특히 이날 협의회에서 노사 양측은 현재와 미래 한국해운의 선원 인력난, 해기전승을 위한 한국인선원 유지방안, 필수선대 지정선박의 확대 등에 대해 공감했으나, 일부 사안에 대해 의견을 달리했함에 따라 재차 회합을 갖고 논의하기로 했다.

하지만, 지정선박의 외국인 승선규모를 톤수에 따라

검토하기로 했으며, 1만G/T 이하 선박의 경우 승선직급 제한없이 승선하는 방안 검토하기로 했다.

그리고, 필수선대 확대와 관련해서는 노조측에서는 필수선대 규모를 260척으로 하는 방안을 제시했으나, 정부예산 등을 감안하여 88척을 지정기로 하는 등 정부의 정책을 수용하기로 했다.

이밖에도 노조측이 제시한 선원근로조건 개선방안 등 이날 논의된 사안 중 의견차를 보였던 사항에 대해서는 11월 중 정책소위를 개최하

여 구체적으로 논의하기로 했다.

이날 협의회에는 선주측에서 이종철 해무위원장을 비롯하여 대한해운 박찬민 상무, 한진해운 홍영식 상무, 현대상선 이택규 상무, STX팬오션 임채업 실장, SK해운 강석환 상무, C&상선 한영환 상무, 고려해운 백관선 이사, 협회 박찬재 전무, 김영무 상무, 이철중 차장 등이 참석했다.

선원노련에서는 박희성 위원장을 비롯하여 STX팬오션 김필두 위원장, KSS해운 문철수 위원장, SK해운 김두영 위원장, 신성해운 김동명 위원장, 태영연합 광갑상 위원장, C&상선 선은현 위원장, 두양상선 조치구 위원장, 현대상선 이중환 위원장, 한진해운 하성민 위원장, 천경해운 김용백 위원장, 대한해운 주치문 위원장, 국적선해운 안이문 위원장, 흥아해운 박은수 위원장, 삼선로직스 장태근 위원장, 해상노련 김수조 본부장, 이유승 국장 등이 참석했다.

선협, Marine Money와 국제선박금융포럼 공동개최

11월8일 서울 그랜드하얏트호텔 리젠시볼룸에서

한국선주협회와 선박금융 국제전문매체인 Marine Money는 11월8일 서울 그랜드하얏트 호텔 리젠시볼룸(1층)에서 '국제 선박금융 포럼'을 공동 개최한다.

해운산업의 기초자산인 선박의 확보 및 이를 위한 기업과 국내의 금융권과의 긴밀한 관계유지와 활발한 정보교환은 국내 해운업계의 지속적인 관심사항이었다. 특히 최근 다양한 선박 금융상품의 등장과 국내 해운업계의 활발한 선박확보 활동 등으로 이러한 필요성이 점점증하고 있는 상황이다.

이에 따라 협회는 우리나라 선주들에 대한 국내의 금융업계의 관심을 제고하고 국내 선박금융 시장에 대한 국내외 관련업계와의 이해의 장을 마련하기 위해 선박금융 국제전문기관인 Marine Money와 공동으로 '국제 선박금융 포럼'을 개최한다.

이번 포럼은 우리나라에서 처음으로 개최되는 선박금융 관련 국제포럼으로서 국내외 선주, 은행권, 투자회사, 개인 투자자, 조선업계, 변호사, 브로커, 컨설턴트, 언론 등 관련 전문가들이 대거 참석하여 각종 정보 교환, 향후

의 국내외 선박금융시장에 관한 전망 및 토론 등을 통한 다양한 의견 교환 및 정보가 제공될 예정이다.

이날 포럼의 주요의제를 보면, △거시·미시경제 보고(아시아 경제, 해운시장, 선박금융, 조선산업 등 각 분야 전문가의 발표) △선주를 위한 혁신적인 보험 및 금융상품 소개 △한국, 노르웨이, 독일 및 싱가포르의 선박금융 소개 △미국의 서브프라임 위기에 따른 국제 금융시장의 변화에 대한 주제발표 뒤 중견선사와 대형 선사 관계자들의 토론이 있을 예정이다.

대형선사의 토론에서는 유코카캐리어스의 Bjørn Ersman CFO(최고재무관리자), 현대상선의 신재희 상무, STX Pan Ocean의 유철일 전무, SK해운의 유홍근 팀장 등이 토론자로 참석하며, 중견선사의 토론에서는 선주협회의 김영무 상무의 사회로 SW해운의 김경득 사장, 쉬핑랜드의 이희선 사장, C&해운의 이상기 사장, 고려해운의 신용화 전무, 신성해운의 신용경 전무 등과 함께 중견선사의 성장전략 및 이용가능한 선박금융 구조 등에 대해 토론할 예정이다.

전경련 규제개선관련 도선사제도 의견 해양부 제출

한국선주협회는 전국경제인연합회가 규제개혁위원회에 제출한 도선사제도와 관련한 검토의견을 최근 해양수산부에 제출하고, 현행 유지를 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 현재 도선법 제 34조의2에 의해 도선사의 수급, 도선료 조정, 도선도 개선 등을 협의하는 '도선운영협의회'가 구성·운영되고 있으며, 이 협의회는 도선사, 선주 등 직접당사자 및 관련분야 전문가들로 구성되어 있어 협의절차의 객관성, 공정성, 투명성 등이 확보되어 있다고 밝히고 도선사 수급계획을 수립하기 위한 별도의 협의기구는 불필요한 만큼 현행 제도의 유지가 바람직하다고 강조했다.

그러나, 협회는 도선사 선발시험시 적성검사를 의무화하고, 도선사고의 방지 및 도선서비스 개선을 위해 도선사의 신체검사 연례화 등 도선사 신체검사제도와 도선사에 대한 외부 평가제도는 도입할 필요가 있다는 의견을 제시했다. 이와 함께 협회는 도선사 선발 시험제도의 체계화, 합리화, 전문화 등을 위한 시험 관리 기준의 도입을 중·장기적으로 검토해 볼 필요가 있다는 입장을 전달했다.

BBCHP 선박의 수입신고는 반드시 해야 한다.(상)

도입관세 없다고 수입신고 않으면 제재받아

지난 1998년 이전까지만해도 해운선사들은 BBC HP 선박확보절차(선주협회 실수요자 추천 → 해양부 선정 → 한국은행 신고)등을 이행하는 과정에서 자연스럽게 수입신고 절차를 숙지하였다. 그러나, 1998년 이후에는 외환자유화로 실수요자 선정 절차가 폐지됨에 따라 신설회사 실무자나 새로 소임을 맡은 담당자들이 제반 절차를 제대로 숙지하지 못하여 수입신고를 누락하는 사례가 최근 적발되어 문제가 되고 있다. 다음은 BBCHP 선박의 수입신고의 필요성과 제반절차 등을 '브릿지 합동 관세 사무소 김덕용 관세사'의 도움을 받아 정리한 내용을 (상)(하)로 나누어 실는다.(편집자 주)

BBCHP 선박의 경우 수입신고 대상인지 신규 외항 화물운송사업자는 알지 못하는 경우가 많다. 1998년 이전에는 BBCHP 선박확보 지침이 있어 BBCHP 금융 한도(10억불 범위)내 실수요자 선정이 되어야 선박확보가 이루어졌다.

선박확보 절차는 한국선주협회의 실수요자 추천, 해양수산부의 선정, 한국은행 신고 등을 거쳐서 관계부처의 수입신고 확인을 하게 되었다.

동 절차가 1998년 외환자유화로 실수요자 선정 절차가 폐지된 후 회사의 신용도에 따라 선박금융을 하게 되었고, 수입신고도 관계기관의 확인절차가 없기 때문에 선가상환 후 수입신고 하는 것으로 인식할 수가 있고, BBCHP선박을 다른 선사나 외국선사에 대선해준

선박으로, 국내입항 하고 국내선주가 국내입항 사실을 모르고 수입신고 하지 않는 경우에 무신고 수입선박이 될 수 있다. 아예 선박이 국내입항하지 않으면 수입신고 대상이 아니다.

「수입신고 필증」은 선가상환 종료 후 선박 등기시에 반드시 필요한 서류로 초기 선박운항 시점에서는 단순히 수입신고 하는 것 뿐이지만, 잘 보관하여 선박 등기 시 첨부로 사용하여야 한다.

수입물품에는 관세를 부과(관세법 제14조)하도록 되어 있고, 다른 세금보다 우선징수(관세법 제3조)하도록 되어 있으며, 관세율(관세법 제49조)은 크게 기본세율과 잠정세율로 구분하고 별표 관세율표(제50조)의해 관세를 부과한다.

[BBCHP 선박확보 신고관련부처]

신고내용	관련규정	부처	용도	수입신고 필증 제출여부	비고
임대차계약신고	외환관리법 제18조	한국은행 또는 외국환은행	외환관리	없음	3천만불 이상 한국은행신고
사업계획신고 국제선박등록 제주특구등록	해운법 제12조 국제선박등록법 제4조 제주특별법 제47조	해양수산부 해양수산부 제주도	해운업관리 국제선박관리 제주등록	없음 없음 없음	임대차계약서제출 국제선박등록증제출
선박입출항허가	관세법 제135조 및 제136조	세관	운수기관의 감시	없음	
선박등기	대법원등기예규 제1106호	법원	등기	있음	BBCHP계약종료 등기당시

선박의 경우에는 관세율표에 제89류「선박과 수상구조물」에 8901(순항선, 유람선, 페리보트, 화물선, 부선 및 이와 유사한 선박)과 8902(어선 및 어획물의 가공 또는 저장용 선박)에 “무세”를 적용하도록 되어있다.

무세적용 받음에도 불구하고 수입신고를 하지 않아 사실행위 무신고 수입(밀수입죄)에 해당되는 경우 형사처벌과 선박몰수·추징, 양벌적용을 받게 되어 회사의 막대한 피해를 가져오게 된다.

BBCHP(국적취득조건부나용선)의 신조선 확보와 중고선 확보를 하고 국내에 처음 입항하는 경우에 수입신고를 반드시 해야만 한다.

BBCHP선박은 수입신고 대상이며 수입신고 시기는 국내 최초입항 시점으로 우리나라 항만에 입항할 경우에 해당된다.



1. BBCHP 선박의 수입신고 대상여부

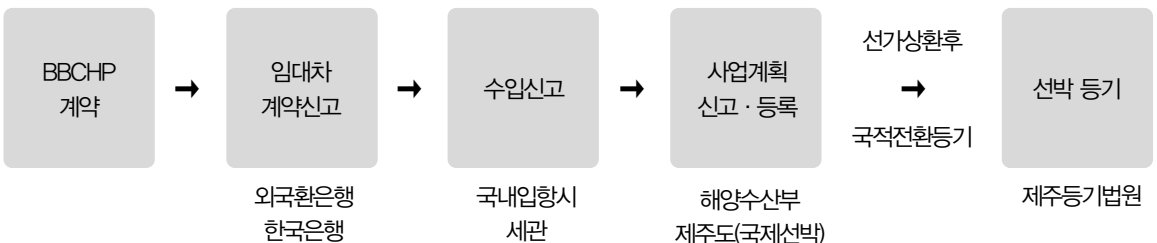
BBCHP선박은 외국적선(편의치적)이며, 운수기관으로 국내항에 입항하는데 수입통관 의미가 있는지. 1997년 전까지 선박관세(2.5%)가 있을 때와 달리 지금은 수입관세가 무세적용 되는데 수입신고가 무의미하지 않느냐. 국적취득조건부로 선가상환 후 최초입항시 입항신고서를 선박 등기시에 첨부하여 제출하도록 하면 되지 않느냐는 의문도 있다.

BBCHP(국적취득조건부)는 외국선주로부터 나용선 계약한 용선자(국내인)가 외국환은행(한국은행)에 임대차 신고하여 국제리스 형식으로 금융상환 종료 후

소유권이 이전되는데 관세법상 수입신고 대상이 되는지, 어느 시기에 수입통관을 하면 되는지 해운선사 실무담당자들이 혼선을 빚는다.

관세법상「수입」은 외국물품을 국내로 가져오는 것을 의미한다. 현행 관세법에서 BBCHP 선박을 수입대상이라고 하는 유권해석 및 판례가 있어 결론적으로 BBCHP 선박은 수입대상이 분명하고 반드시 수입통관 해야된다.

그렇지 않으면 무신고 수입(고의적 사실로 확인)으로 밀수입죄에 해당되는 경우 형사처벌은 물론 해당선박의 몰수·추징과 담당자 및 법인도 처벌 받는다.



2. 수입의 정의

(1) 관세법 관련 규정에서 정하는 수입의 정의

BBCHP 선박이 관세법상 수입대상인지 관련규정을 먼저 이해해야 된다. 관세법 제2조(정의)에서 '수입'이라 함은 외국물품을 우리나라에 반입(보세구역을 경유하는 것은 보세구역으로부터 반입하는 것도 말한다)하거나 우리나라에서 소비 또는 사용하는 것을 말한다.

또 '외국물품'이라 함은, 가) 외국으로부터 우리나라에 도착된 물품으로서 제 241조제1항의 규정에 의한 수입의 신고가 수리되기 전의 것 나) 제241조제1항의 규정에 의한 수출의 신고가 수리된 물품으로서 「물품은 수출·수입 또는 반송하고자 하는 때에는 당해 물품의 품명, 규격, 수량 및 가격, 기타 대통령령이 정하는 사항을 세관장에게 신고하여야 한다.」

(2) 대외무역법에서 정하는 수입의 정의

대외무역법 시행령 제2조제4호 수입은 1) 매매, 교환, 임대차, 사용대차, 증여 등을 원인으로 외국으로부터 국내물품을 이동하는 것과 유상으로 외국에서 외국으로 물품을 인수하는 것으로서, 산업자원부 장관이 정하여 고시하는 기준에 해당하는 것 2) 비거주자의 거주자에 대한 제2조의2(용역의 범위)의 규정에 의한 용역의 제공으로서 산업자원부 장관이 정하여 고시하는 방법으로 제공하는 것 3) 비거주자의 거주자에 대한 제2조의3(전자적 형태의 무체물)의 규정에 의한 전자적 형태의 무체물을 정보통신망을 통한 전송, 그밖에 산업자원부 장관이 정하여 고시하는 방법으로 인도하는 것으로 정의하고 있다.

(3) 국제기구 등에서 수입의 정의

WCO(World Customs Organization 세계 관세기구)

국제관세 용어집에는 '수입'이란 "어떤 물품을 관세영역으로 가져오거나 가져오게 하는 행위"라고 정의하고 있으며, 무역통계 작성지침 제14절에는 '수입'이란 "일국의 경제영역으로 반입됨으로써 그 나라의 물적자원 총량을 증가시키는 모든 상품의 이동하는 것. 다만, 단순히 한나라를 통과하는 것이나 일시적 반입되는 것은 제외한다"고 되어있다.

3. 수입신고대상에 관한 유권해석 및 대법원 판례

(1) 수입신고대상 여부에 관한 유권해석

국적취득조건부 나용선 수입신고 대상여부(재무부 관세제도 1242-371. 79. 6. 8) 답변요지 : 국적취득조건부나용선이 우리나라에 최초 입항 하였을 때 동 선박은 우리나라 사람에게 비록 소유권이 없다고 할지라도 우리나라 사람에 의하여 실질적으로 사용하는 것으로 관세법상 외국물품으로 보아 수입신고를 하고 그 면허를 받아야 한다.

(2) 수입대상의 여부에 관한 대법원 판례

대법원은 민사소송법에 의하여 내국인에게 외국선박이 경락된 경우, 관세부와 대상인 수입에 해당하는지의 여부 및 요건에 대하여 "선박의 경우는 그것이 우리나라와 다른 나라를 왕래하는 등의 특수성이 있으므로 선박이 우리나라의 영역에 들어온 것만으로 그 선박이 수입되었다고 볼 것은 아니고 수입면허를 받지 아니한 선박이라도 우리나라의 국적을 취득하고 사용에 제공된 때에는 관세법상 수입에 해당하는 것으로 보아야 하며, 외국 국적 선박에 관한 경매절차에서 경락허가결정을 받은 다음 경락대금을 완납하고 위 선박에 관하여 우리나라의 국적을 취득하고 운항에 제공하

였다면 위 선박은 관세부과 대상이 되는 수입물품에 해당한다.”고 판결(대법원 96누10522, 1997. 10. 10 판결)하였다.

(3) BBCHP선박에 대한 대법원 판례

“선박의 경우에는 그것이 우리나라와 다른 나라를 왕래하는 등의 특수성이 있으므로 선박이 우리나라의 영역에 들어온 것만으로는 그 선박이 수입되었다고 볼 것은 아니며, 다만 우리나라에 거주하는 자가 외국에 있던 선박의 사실상 소유권 내지 처분권을 취득하고 나아가 그 선박이 우리나라에 들어와 사용에 제공된 때에는 형식적으로는 그 선박이 우리나라의 국적을 아직 취득하지 아니하였더라도 실질적으로는 관세부과의 대상이 되는 수입에 해당한다고 보는 것이 실질과세의 원칙에 비추어 타당하고, 외국의 선박을 국내 거주자가 취득하면서 편의치적의 방법에 의하여 외국에 서류상으로만 회사를 만들어 놓고 그 회사의 소유로 선박을 등록하여 그 외국의 국적을 취득하게 한 다음 이를 국내에 반입하여 사용에 제공하게 한 때에도 위에서 말하는 관세법상의 수입에 해당하게 되는 것이다.”라고 판결(대법원 2000도354, 2000. 5. 12, 대법원 2003도8014, 2004. 3. 26)했다.

국적취득조건부 용선계약이라 함은 용선계약의 형식을 취하고는 있으나 실질적으로는 선박의 매매로서 그 매선 대금을 일정기간 동안 분할하여 지급하되 그 기간동안 매수인이 선박을 사용할 수 있는 것으로서 선박수입의 특수한 형태라 할 것이므로, 국적취득조건부 용선계약에 의한 선박의 도입은 그 국적취득여부를 불문하고 관세법상의 수입에 해당된다.(대법원 1983. 10. 11선고 82누 328판결)

4. 관세법 등에서 적용하는「실질과세 원칙」



의 의미

실질과세의 원칙은 소득·수익·재산·행위 등과 같은 과세표준 및 과세요건 사실을 판정하면서 형식적인 기준을 배제하고 그 실질적인 기준에 따라야 한다는 원칙이다. 현행의 국세기본법 제14조(실질과세의 원칙)

제1항 과세의 대상이 되는 소득·수익·재산·행위 또는 거래의 귀속이 명의일 뿐이고 사실상 귀속되는 자가 따로 있는 때에는 사실상 귀속되는자를 납세의무자로 하여 세법을 적용한다. 제2항 세법중 과세표준의 계산에 관한 규정은 소득·수익·재산·행위 또는 거래의 명칭이나 형식에 불구하고 그 실질내용에 따라 적용한다.

관세법의 실질과세원칙 적용을 하게 되면 BBCHP나 BBC선박 또는 다른 형태의 소유인 경우에 실질적으로 내국인 소유라면 수입신고 대상이 된다. 이 경우 외환관리법 위반까지 적용될 수가 있다.(11월호에 계속)