

“선박미수입사실확인서”
제도 확대에 대한 사례 보고

<외국 항에서의 선박 도입>

2006. 06. 01

디엘쉬핑(주)

신동숙 부장

차 례

1. 디엘쉬핑(주) 소개

2. 국적선 도입 형태 및 등록 관련 사항

2-1. 해운법 제 2조상의 용어 정의

2-2. 외항 화물선의 일반적인 선박소유 및 운항 형태

2-3. 국적선 도입 시 등록 절차

2-4. 외국 항에서 선박 인수 시 문제점

3. 선박미수입사실신고 절차 예규 확대 배경

3-1. 기존 해양수산부 “선박미수입사실신고 절차 예규 제정안”

3-2. 해양수산부 “선박미수입사실확인” 제도 확대 적용

3-3. “선박미수입사실확인” 제도 확대 변경 전후 비교

4. “선박미수입사실확인” 제도

4-1. “선박미수입사실확인” 제도의 장점

4-2. 선박대여업자의 미수입사실신고제도 확대 적용에 따른 기대효과

1. 디엘쉬핑(주) 소개

디엘쉬핑(주)는 대림그룹의 물류 사업부인 대림 H & L(주)의 해상 운송 자산인 국적 탱커선과 (PRODUCT TANKER, ITC 61,619톤, 61,653톤, 28,519톤) 국적 가압식 LPG 선박(ITC 3,358톤, 3,459톤, 3,852톤)을 관리하기 위해 설립된 특수선 전문 선원/선박 관리회사로서 2005년 3월 31일 설립되었습니다.

끊임없는 변화와 내실을 요구하는 국제변화에 발맞추어 고객에게 최상의 서비스를 제공할 수 있도록 지속적인 직원의 능력개발과 함께 회사경영에 필요한 충분한 인적 자원을 양성하여 회사운영의 효율성 증대를 위해 힘쓰고 있습니다.

도덕과 윤리성을 회사 발전에 근본을 여기고 관련 법규의 준수와 공정한 경쟁을 통하여 선주, 협력업체, 종업원 모두가 함께 발전하는 것을 기업의 목표로 고객에게 최선의 품질서비스를 제공하는 세계 일류의 탱커와 LPG 선박에 대한 선원, 선박관리회사로 도약하고자 하오니 많은 격려와 관심을 부탁드립니다.

2. 국적선 도입 형태 및 등록 관련 사항

2-1. 해운법 제2조의 용어 정의

NO.	용어	정의
1	해운업	해상여객운송사업, 해상화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업
2	해상화물운송사업	해상 또는 해상과 연접한 내륙수로에서 선박으로 물건을 운송하거나 이에 수반되는 업무를 처리하는 사업으로서 항만운송사업법 제 2조 제 2항의 규정에 의한 운송사업 외의 것을 말한다.
3	선박대여업	해상화물운송사업 또는 해상화물운송사업을 영위하는 자 외의 자가 그가 소유하거나 소유권을 이전 받기로 약정하고 임차한 선박을 타인에게 대여하는 사업
4	선박관리업	해상여객운송사업, 해상화물운송사업 또는 선박대여업을 영위하는 자로부터 선박관리, 선원관리 및 해상보험 등의 업무를 수탁하여 행하는 사업
5	선주	해상여객운송사업, 해상화물운송사업, 어업에 관한 사업을 하는 자 또는 선박 대여업자

2-2. 외항 화물선의 일반적인 선박소유 및 운항 형태

- (1) 해상화물운송사업자로 등록된 선주가 선박을 도입/임차하여 운항하는 경우
- (2) 금융회사인 선주사(선박대여업)가 선박을 도입하여 도입과 동시에 해상화물운송사업자와 리스 이용 계약을 체결하여 해상화물운송사업자가 운항하는 경우
- (3) 금융회사 또는 자기 자본을 이용하여 선주사가(선박 대여업) 선박을 도입하여 도입과 동시에 해상화물운송사업자와 용선계약을 체결하여 해상화물운송사업자가 운항. 이 경우, 처음부터 해상화물운송사업자가 선박 대여업자를 대신하여 선박 매입부터 운항까지 모두 진행하며 다음과 같은 특성이 있음.

- 화물 영업력과 기술력이 있는 해상화물운송사업자와 자금력이 충분한 선주사(선박대여업)가 협력하여 선박을 증선하는 형태.
- 선주사(선박대여업)는 은행 금리보다 높은 이익 창출
- 해상화물운송사업자는 선박 용선운항으로 영업이익 창출.

2-3. 국적선 도입 시 등록 절차

- (1) 한국 항에서, 선박을 인도할 경우
 - 가. 선박 국내 입항 시 선박 인도
 - 나. 세관수입통관 (선박대여업자, 해상화물운송사업자 모두 가능)
 - 다. 법원 등기 (선박대여업자, 해상화물운송사업자 모두 가능)
 - 라. 항만청 국적 등록 (선박대여업자, 해상화물운송사업자 모두 가능)
 - 마. 해수부 운항선박명세서상 추가 (해상화물운송사업자)
 - 바. 해수부 국제선박 등록

- (2) 외국 항에서, 선박을 인도할 경우 (미수입사실확인 제도 이용 전)
 - 가. 외국 항에서 선박 인도
 - 나. 등록을 위해 선박이 한국으로 입항 (운항손실 발생)
 - 다. 세관수입통관 (선박대여업자, 해상화물운송사업자 모두 가능)
 - 라. 법원 등기 (선박대여업자, 해상화물운송사업자 모두 가능)
 - 마. 항만청 국적 등록 (선박대여업자, 해상화물운송사업자 모두 가능)
 - 바. 해수부 운항선박명세서상 추가 (해상화물운송사업자)
 - 사. 해수부 국제선박 등록

- (3) 외국 항에서, 미수입사실확인 제도를 이용하여 선박을 인도할 경우
 - 가. 외국항에서 선박 인도
 - 나. 미수입사실확인 제도 이용 (해수부 해운정책과)
 - 다. 법원 등기
 - 라. 항만청 국적 등록
 - 바. 해수부 운항선박명세서상 추가
 - 사. 해수부 국제선박 등록
 - 아. 선박 최초 국내 입항 시 세관 통관 업무 진행

2-4. 외국 항에서 선박 인수 시 문제점

(미수입사실확인 제도 미 사용시)

- (1) 등록을 위한 국내 기항으로 운항 손실 발생
- (2) 기존 한중일 항로에 투입중인 노후선의 경우,
 - 가. 약 1 ~ 3일 정도 운항 손실 발생
 - 나. 주로 중고 노후선(선가 약 50억 이하) 인수로 등록 업무와 무관하게 선박 수리 업무차 한국 기항 필요하여 실제 운항 손실은 경미함.
- (3) 중동, 유럽, 남미항에 투입중인 선박의 경우,
 - 가. 약 1 ~ 3달 정도 운항 손실 발생 (왕복 공선 운항)
 - 나. 선박 상태가 양호한 선박(선가 수백억원) 인수로 막대한 운항 손실 발생함.
- (4) 편의치적으로 등록 할 경우,
 - 가. 외국의 어느 항구에 입항하든 지 등기 등록 업무 가능함.
 - 나. 대한민국 국적으로 등록할 경우, 국가 경쟁력에서 떨어질 수 있음.
(인수 후 바로 국내 기항해야 하므로)



3. 선박미수입사실신고 절차 예규 확대 배경

금년 3월 당사 선주사 유조선(총톤수 28,519톤) 1척을 중동 FUJAIRAH 항에서 도입할 때, 선박대여업자도 해양수산부 “선박 미수입사실신고 절차 예규” 제 65호(제정 2005. 08. 01)에 의거하여 외국 항에서 국적등록을 할 수 있도록 해양수산부 관련 예규를 변경 적용한 사례를 발표합니다.

(기존에는 해상화물운송사업자만 적용함)

3-1. 기존 해양수산부 “선박 미수입 사실신고 절차 예규 제정안”

제1조(목적) : 국내선주(사업자 또는 법인, 이하 “선주”라 한다)가 외국선박을 취득한 경우 소유권 보존 등기시 적용되는 “대법원의 등기예규”에 따른 선박 미수입 사실신고 절차에 관하여 필요한 사항을 정함을 목적으로 한다.

제2조(대상선박) : 선주가 외국선박을 취득하여 “해운법” 제 25조의 규정에 따른 외항 화물운송사업(제 3국간 운송) 또는 “수산업법” 제 41조의 규정에 따른 원양어업에 사용할 목적으로서 부득이 국내에 입항할 수 없는 선박에 한한다.

제3조 (담당부서) : 외국선박을 취득하여 사용하고자 하는 사업의 종류에 따른 업무 담당부서를 아래와 같이 한다.

1. ‘수산물외 외항화물운송사업’은 해운물류국 해운정책과에서 담당한다.
2. ‘수산물 외항화물운송사업’은 국제협력관실 무역진행담당관실에서 담당한다.
3. ‘원양어업’은 국제협력관실 원양어업담당관실에서 담당한다.

제4조(선박 미수입 사실신고) : 선박 미수입 사실신고를 하고자 하는 자는 별지 제 1 호서식의 선박 미수입 사실신고서(이하 “신고서”라 한다)에 다음 각 호의 서류를 모두 첨부하여 해양수산부장관에게 제출하여야 한다.

1. 선박 매매계약서(공증 및 해외공관장 확인)원본 (확인 후 반환)과 사본

2. 선박국적증서(외국선박)와 가선박국적증서 사본
3. 선박 매입대금 완불 증비서류 사본
4. 국내 최초 입항시 입항항구에서의 수입신고 이행 각서
5. 기타 선박 확보 및 운영 방법 관련 증빙서류(리스계약서, 용선 계약서 등)

제5조(확인서 발급) 1. 해양수산부장관은 제4조의 규정에 따른 신고서를 접수한 경우 관련서류를 확인한 후 별지 제3호 서식의 선박 미수입사실 확인서 발급대장(이하 “발급대장”이라 한다)에 등재하고, 발급 일련번호를 기재한 후 별지 제 2호 서식의 선박 미수입 사실 확인서(이하 “확인서”라 한다)를 교부한다.

2. 제1항의 규정에 따른 발급대장은 제3조의 규정에 따른 담당부서별로 구분하여 관리할 수 있다.

제6조(사후관리) : 1. 해양수산부장관은 제5조의 규정에 따른 확인서를 발급한 선박에 대한 동정을 수시로 파악하여 발급대장에 등재관리하여야 한다.

2. 제1항의 규정에 따른 사후관리에 필요한 사항은 해당 선주로부터 협조 받을 수 있다.

부 칙

1.(시행일) 이 예규는 2005. 08. 01부터 시행한다.

2.(관세청의 선박 미수입 사실신고 확인서를 받은 자에 대한 경과 조치) 이 예규 시행 이전에 관세청에서 선박 미수입 사실신고 확인서를 발급 받은 경우에는 이 예규 제5조의 규정에 따른 확인서를 받은 것으로 본다.

3-2. 해양수산부 “선박미수입사실확인” 제도 확대 적용

(1) “선박미수입사실확인서” 신청(선주사 : 선박 대여업 면허)

(2) 해운정책과에서 접수 거부 :

가. 선박 미수입사실신고 절차 예규상, 제2조 대상선박에 해당 안 됨.

나. 동 제도 시작 2005. 07. 12 ~ 2006. 02월말 기준, 6개 선사만

(외항화물운송사업자) 선박미수입사실신고 승인 받음.(총7척)

다. 동 절차 제정시 해상화물운송사업자만 이용 가능하도록 제정

(3) 당사 제안서 제출

가. 기존에 외항화물운송사업자에게 적용해왔던 선박미수입 사실확인 제도를

선박대여업자에게도 확대 적용해 줄 것을 해양수산부 해운정책과에 건의 함.

(4) 해양수산부 해운정책(담당자 : 전일구, 최익현 행정사무관)과 동 제도 확대 방안 검토 후 최종승인

가. 선박미수입사실신고 대상 선박을 외항화물운송사업자에게만 적용할 것인지 또는 선박대여업자에게도 적용 가능한지 관련 법규 적극적 검토 (대법원 예규상, 선주가 외항화물운송사업자이어야 한다고 명시 안 함)

나. 선박미수입사실신고 절차예규 제 2조의 내용을 보다 적극적으로 해석하여 선박대여업자도 외항화물운송사업자와 용선 계약을 체결하여 운항하면 선박미수입제도를 확대 적용할 수 있도록 결론지음.

이 경우, 기대효과는

- 외국에서 선박 매입 업무가 활성화되어 국적선대 증강 효과 기대
- 단지 통관을 위해 국내 항에 강제 입항할 경우, 추가 비용 발생으로 국적선 등록 기피 (편의치적선화 우려) - 저감효과
- 선박대여업자와 화물운송사업자의 상호 협력 관계 유지로 전체적인 해운 산업 활성화

(5) 당사 도입선박 외국 항에서 선박등록 업무 완결

가. 중동 FUJAIRAH 항 유조선 매입

나. 선급 검사 / 제반 인수 업무

다. 미수입사실신고확인 제도 통해 제주법원 등기 및 항만청 등록

3-3. “선박미수입사실확인” 제도 확대 변경 전후 비교

NO.	ITEM	변경 전	변경 후
1.	대상선박	선박소유자가 해상화물운송사업자인 경우만 적용	선박소유자가 해상화물운송사업자, 또는 선박대여업자인 경우 적용


4. 미수입사실확인 제도

4-1. 미수입사실확인 제도의 장점

- (1) 선주의 직접적인 운항 손실 비용 절감 및 운항사업자의 영업이익 극대화.
- (2) 외국 항에서 선박 매입업무 활성화, 이를 통한 국적선대 증대로 해운산업 발전.
- (3) 등록업무의 간소화 / 비용절감을 통해 국적선의 편의치적선화 감소.

4-2. 선박대여업자의 미수입사실신고제도 확대 적용 기대효과

- (1) 등기 등록 업무에만 한정적으로 해상화물운송사업자와 동등한 자격을 유지함으로써 선박 대여업도 한국해운에서 활성화할 수 있는 한 영역이 될 수 있음.
- (2) 등록차 중동 또는 유럽에서 선박 매입 후 바로 한국 항으로 기항 할 경우, 선박 대여업자 뿐만 아니라 운항사업자도 불가피하게 운항손실 발생하는데 동 관련 제반 비용 절감 효과.
- (3) 미수입사실확인 제도의 활성화를 통해, 유럽, 중동 또는 남미에서도 선박 매입이 가능해, 동남아 해운 시장뿐만 아니라 전세계의 선박을 매매할 수 있는 기회가 폭넓게 부여됨.
- (4) 풍부한 자금력의 대기업 선박대여업자 (타 산업 / 금융기관 참여 유도), 화물영업이 우수한 중소기업의 해상화물운송사업자 (화물중개업자 등) 와 우수한 선원선박관리기술을 가진 중소기업의 선박관리업자가 상호 결합된 금융과 기술이 결합된 다양한 형태의 해운산업 발전 기대.

- 
- 상기 내용에 대한 문의 사항 관련 연락처입니다.
 - E-mail - dsshin@dlshipping.co.kr.
 - 연락처 010-7923-2304