

국적취득조건부 선체용선의 법적 지위와 해사산업에 있어서 역할에 대한 연구

A Study on the Legal status and Role of the Bareboat Charter of Hire Purchase in the Maritime Industry

전영우* · 홍성화** · 이창희***

Jeon, Yeong-Woo · Hong, Sung-Hwa · Lee, Chang-Hee

목 차

- I. 서론
- II. 국적취득조건부 선체용선의 개요와 역할
- III. 국적취득조건부 선체용선과 관련된 국내외 법제도
분석 및 현대적 역할 재정립
- IV. 최근 국적취득조건부 선체용선과 관련된 주요 법적
쟁점 사항
- V. 결론

국문초록

1970년대 초반 국내 해운회사들은 국적취득조건부 선체용선제도를 활용하여 일본, 그리스, 홍콩 등으로부터 중고선박을 도입하여 해운진흥의 기반을 마련하였다. 이후 1980년대 해운산업 합리화와 국내 조선산업 부흥정책을 중고선 도입정책에서 신조선을 확보하여 자국 상선대를 확충하기 위한 정책으로 전환하

논문접수일 : 2019.10.29.

심사완료일 : 2019.11.20.

게재확정일 : 2019.11.20.

* , ** 법학박사 · 한국해양대학교 해사수송과학부(대표저자, 교신저자)

*** 법학박사 · 한국해양대학교, 해사글로벌학부 교수(2저자)

면서 국적취득조건부 선채용선제도의 역할과 범위가 확대되었다. 그러나 일부 국내 해운회사들은 국적취득조건부 선채용선 선박에 대한 이중선급 입급 문제를 이유로 국적취득조건부 선채용선 선박을 선박안전법의 적용범주에서 제외해야 한다고 주장하였고, 최근 국회에서도 국적취득조건부 선채용선 선박의 세금 등에 관한 문제를 제기한 바 있다. 실제로 우리나라는 국적취득조건부 선채용선 제도를 활용하여 자국선대의 안전수준이 높이고 있음에도 불구하고, 앞선 주장들의 대부분은 국적취득조건부 선채용선 제도의 종합적인 해석이 아닌 자기중심의 단편적인 해석에 따른 유·불리에 기초한 것이 대부분이다. 왜냐하면 그동안 국적취득조건부 선채용선제도에 대한 연구는 주로 핵심 당사자간의 책임 관계, 계약 자체의 법적 성질, 현안별 쟁점 사항에 대한 해석 등으로 국한되었기 때문이다. 기존의 연구들은 국적취득조건부 선채용선 선박과 관련된 최근 일련의 다양한 사건사고 이후의 결과에 대한 법적 해석의 방향성을 제시하는 가이드 역할을 하고는 있지만, 실제로 해사산업에서 국적취득조건부 선채용선제도가 어떠한 진정한 역할을 하고 있는지에 대한 연구가 부족한 것은 사실이다.

따라서 이 연구는 국적취득조건부 선채용선제도의 연혁적 분석과 국내 해사산업계에 미친 영향분석 및 선박안전법 등 해사행정법과 관련한 다양한 법적 쟁점을 검토하고자 하였다. 더불어 이 연구는 국적취득조건부 선채용선의 선박안전법 적용과 관련하여, 동 제도가 국가해양력 강화 및 해사안전제고 측면 등을 종합적으로 고려하여 국가정책상 필요한 사항인지 여부를 판단하는데 유용한 기초자료를 제공함과 동시에 국적취득조건부 선채용선제도에 관한 향후의 정책방향과 새로운 해석론을 제시하였다.

주제어 : 국적취득조건부 선채용선, 선박안전법, 해사행정법, 국가해양력

1. 서론

국적취득조건부 선채용선(Bareboat Charter of Hire Purchase; 이하 ‘BBCHP’) 선박은 형식적인 관점에서 대한민국 선박은 아니지만, 선박안전법을 비롯한 다수

의 해사관련 행정법규(이하 ‘해사행정법’)가 적용 또는 준용되어 왔으며, BBCHP 제도는 지난 60여 년간 국적선대 확충, 국내 선박금융, 조세제도, 선원 일자리 창출, 국가필수선대 확대 등을 뒷받침하는 중추적인 역할을 수행해 왔다.

제도도입의 초창기 정부는 BBCHP 선박과 관련한 다양한 해외 제도를 벤치 마킹하여 우리나라 해사산업생태계에 최적화된 제도를 개발하여 지원하였고, 해운회사는 동 제도를 활용하여 선대 확충을 할 수 있었다. 이러한 장점에도 불구하고, 일부 국내 해운회사들은 BBCHP 선박에 대한 이중선급(dual class) 입급 문제를 이유로 BBCHP 선박을 선박안전법의 적용범주에서 제외해야 한다고 주장하였다.¹⁾ 그리고 종래 국회 농림축산식품해양수산위원회에서도 BBCHP 선박과 관련한 조세도피, 탈세 등에 관한 문제를 제기하면서 제도 개선을 요구한 바 있다.²⁾ 이러한 주장들의 대부분은 BBCHP 제도의 도입 목적, 취지, 허가조건, 다양한 이해관계자들간의 상관관계에 대한 종합적인 해석이 아닌 자기중심의 단편적인 해석에 따른 유·불리에 기초한 것이 대부분이다. 왜냐하면 그 동안 BBCHP 제도에 대한 연구는 주로 핵심 당사자간의 책임관계, 계약 자체의 법적 성질, 현안별 쟁점 사항에 대한 해석 등으로 국한되었기 때문이다.

결과적으로 기존의 연구들은 BBCHP 선박과 관련된 최근 일련의 다양한 사건사고 이후의 결과에 대한 법적 해석의 방향성을 제시하는 가이드 역할을 하고는 있지만, 실제로 해사산업에서 BBCHP 제도가 어떠한 진정한 역할을 하고 있는지에 대한 연구가 부족한 것은 사실이다.³⁾

- 1) 이와 관련된 대표적인 사례는 국내 S해운과 S조선소간의 국내 최초 한국형 2척의 LNG선 화물장인 KC-1에 대한 선박검사를 두고, 선박안전법에 따라 강제화되어 있는 한국선급과 LNG 화물창에 대한 별도의 기술력을 갖춘 미국선급간의 이중선급(dual class), 중복선급(double class) 간의 비용문제로 갈등이 발생하였으나, 결국 비용이 상대적으로 저렴한 이중선급으로 마무리되었다(<http://www.dailylog.co.kr/news/articleView.html?idxno=9695> 2019년 10월 1일 검색).
- 2) 동 위원회에서는 그 후 법률 제9871호, 2009. 12. 29., 일부개정에 따라 다시 BBCHP 선박에 대한 선박안전법의 적용을 유지하는 개정입법[나용선 기간 만료 및 총나용선료 완불 후 대한민국 국적을 취득하는 매선 조건부 나용선을 국적취득조건부 나용선으로 정의하여 이 법의 적용을 받도록 함(법 제2조 제18호 및 제3조 제2항 제3호 신설)]을 하여 종래의 입장을 변경하였다.
- 3) BBCHP와 관련한 대표적인 선행논문으로는 진호현·김진권, “국적취득조건부 나용선 선박의 관할권에 관한 소고”, 『해사법연구』 제24권 제1호, 한국해사법학회, 2012, 34면 이하; 이정원, “소유권취득조건부 선체용선계약의 법적 성질과 관련된 몇 가지 문제에 관한 고찰”, 『법학연구』, 제53권 제2호, 부산대학교 법학연구소, 2012, 163면 이하; 우세나, “채무자회생 및 파산에 관한 법률상 국적취득조건부 나용선 계약의 처리방안”, 『법과정책연구』 제10집 제1호, 한

따라서 이 연구는 BBCHP 제도의 연혁적 분석과 국내 해사산업계에 미치는 영향분석 그리고 각종 해사행정법으로부터의 적용제외 가능성 여부 및 관련 법적 쟁점사항에 대하여 검토하고자 한다. 더불어 이 연구는 BBCHP 제도가 국가 해양력 강화 및 해사안전제고 측면에서 어떠한 현대적 역할이 변화되고 있는지를 심층적으로 분석하여 향후 역할 재정립과 개선방안을 제시하는 것을 목적으로 한다.

II. 국적취득조건부 선체용선제도의 개요와 역할

1. 개요

1) 연혁적 검토

BBCHP 제도는 우리나라 해사산업⁴⁾의 외형적 성장을 뒷받침해온 대표적인 지원제도이다. 따라서 국가 산업정책의 패러다임 변화와 연관시켜 시기별로 해운산업의 발전에 미친 역할과 기능을 검토할 필요가 있다.

첫째, BBCHP 제도의 도입 시기는 국적상선을 이용한 신규 국제항로 개설과 연관되어 있다. 광복과 한국 전쟁을 거친 이후 우리나라는 산업생태계가 파괴되었고, 국제항해가 가능한 상선대 마저 부족하여 대외 무역에 많은 어려움이 있었다. 그러나 1960년부터 해양계 교육기관으로부터 배출되는 우수한 해기인력, 정부차원의 경공업 발전 정책에 따른 대내외 수출입 화물량의 증가, 일본 화폐

국법정책학회, 2010, 153면 이하; 김도경, “선박금융과 국내선사의 도산”, 「선진상사법률연구」 제55호, 법무부, 2011, 79면 이하; 김인현, “국적취득조건부 선체용선의 법률관계”, 「한국해법학회지」 제39권 제1호, 한국해법학회, 2016, 7면 이하 등이 있다.

4) 해사산업은 해운산업을 하위에 두고 해양에서 항행하는 선박을 핵심으로 노동, 자본, 원료를 투입하여 다양한 부가가치를 생산하는 산업으로 정의될 수 있으며, 대표적인 연관 산업은 선박안전, 해상교통, 해양환경보호 서비스를 생산하는 산업이 있다. 따라서 이 연구에서는 해운 산업 대신 해사산업이라는 용어로 사용하기로 한다(박한선·박혜리·허성례·김보람, “IMO 규제 기반 해사산업의 지속발전방안 연구-신규 해사산업 진흥을 위한 법제도 개선방안(2차년도)”, 「경제·인문사회연구회 협동연구총서」 18-61-01, 한국해양수산개발원, 2019, 32면).

가치 상승으로 인한 일본해운업의 사양화 등의 복합적인 이유로 인하여 1964년 일본으로부터 중고선⁵⁾을 대량으로 매입하면서 BBCHP 제도가 도입되었다.⁶⁾

둘째, BBCHP 제도의 성장 시기는 국가차원의 경제개발계획과 연계되어 있다. BBCHP 제도는 1970년대 초 제3차 경제개발 5개년 계획기간 중 비약적으로 성장하였고, 동 기간 중 국내 외항해운기업 수가 1971년 19사 → 1976년 55사(약 3배 증가)까지 증가하였다. 특히 1976년 당시 우리나라 외항선 중 약 80%인 159만 8,830GT가 선체용선상태였고, 이중 대부분은 국적취득조건부 선체용선을 통하여 확보되었다.⁷⁾

셋째, BBCHP 제도의 침체 시기는 1976년 정부에서 ‘해운·조선 종합육성방안’에 따라 계획조선제도와 연계되어 있다. 계획조선에 따라 BBCHP 선박의 도입이 크게 감소하였다.⁸⁾ 그러나 다행히 1984년 이후 해운산업합리화정책은 해외자금과 연계된 선체용선, 중고선 도입 등을 모두 규제함으로써 반사이익의 형태로 BBCHP 선박이 국내 조선소에서 제한적으로 건조되기도 하였다.

넷째, BBCHP 제도의 회복 시기는 선박금융조건 완화와 연계되어 있다. 1990년대 초반 금리관리의 측면에서 계획건조의 경우 연간 약 9.5~11% 수준의 고정금리로 선박금융을 제시한 반면 BBCHP 제도를 활용한 신조선박 건조의 경우 변동금리로 연 5% 이하의 저금리가 제공되었다.⁹⁾ 그리고 대출비율 역시 BBCHP 선박의 경우 대출비율(선가의 100%), 대출기간(13년) 등에서 계획건조 보다 상대적으로 유리하였다.

다섯째, BBCHP 제도의 유지 및 안정화 시기는 1997년 IMF 외환위기, 2008년

5) 대한해운공사에 500만 달러의 외화대출을 지원해 당시로서는 대형 중고선인 선령 9~11년의 동명, 세종, 선덕, 진덕호를 도입하여 북미 서해안 정기항로를 개설하였다.

6) 송옥숙, “국적취득조건부선용선이 우리나라 해운과 조선산업 발전에 미친 영향에 관한 연구”, 한국외국어대학교 석사학위논문, 1997, 17-19면.

7) 강종희·한철환·황진희, “편의치제도 활용방안 연구”, 「기본연구」 01-12, 한국해양수산개발원, 2001, 30-32면.

8) 조선공업진흥기본계획(상공부공고제77-67호) 내용 참조.

9) 1990년대 국적 외항선사의 신조선 확보정책을 살펴보면, ① 국적취득조건부 선체용선 형태(총 149척, 745만톤)의 선박을 건조하였으며, ② 종합 금융사 등을 통한 선박외화리스 형태(30척, 100만톤)의 선박을 건조하였다. 특히 중고선의 경우는 한국은행 보유 외화자금(KFX)을 지원 받아 확보하거나 자기자금, 리스자금 혹은 국적취득조건부 선체용선 형태(총 109척, 96만톤)의 중고선박을 확보하였다.

리먼브라더스 금융위기 등으로 선박금융이 변화하면서 연계되게 되었다. 1997년 IMF 외환위기로 인하여 외화차입 규모, 범위, 대출비율, 대출기간 등에 대한 제한조건이 강화되어 선대관리에 어려움이 있었다. 그러나 2000년대 초반부터 2008년 중국 베이징 올림픽 이전까지 해운시장이 활성화되고 2005년 선박투자 회사의 설립이 허용되면서 BBCHP 선박의 도입이 재개되었다. 그러나 최근 BBCHP 선박의 도입은 2017년의 한진해운 파산, 2019년의 동아탱커 법정관리를 거치면서 채권 확보와 관련된 금융안정성을 이유로 혼선이 일어나기도 하였다.

2) 정의

BBCHP 제도는 <표 2-1>과 같이 다양한 관점에서 조금씩 다르게 표현되고 있으나, 장기용선에 기초한 용선료를 선박대금에 포함시켜 용선하여 운항하고, 용선기간이 끝난 후 용선대금을 완불하여 소유권을 취득하면 그가 속한 국가의 국적을 취득하는 조건으로 하는 선체용선계약이다. BBCHP 선박은 선체용선 또는 다른 유형으로는 민법상 임대차와 유사하지만 임차인의 물건에 대한 점유·지배와 더불어 사용·수익에 대한 이익을 동시에 용익하는 점에서 차이가 있다. 그리고 BBCHP 형태로 용선된 선박의 경우 선체용선이 갖고 있는 점유·지배·사용·수익뿐만 아니라 용선기간 종료시 명목상 회사(Paper company)¹⁰⁾로부터 실질적인 선박운항회사에게 선박의 소유권을 이전하는데 목적을 두고 있다.¹¹⁾ 물론 일부 학자들은 선박금융 및 과세의 측면에서 소유권 조건부 선체용선이라는 용어를 사용하기도 하지만 앞서 검토한 바와 같이 초기 제도도입의 취지를 고려하였을 경우 포괄적인 용어로 사용하는 데에는 한계가 있다.

10) BBCHP의 형식으로 선박을 확보할 경우 조달금융과 관련하여 상대적으로 채권회수, 이자, 법적 관계가 편리한 파나마, 라이베리아, 사이프러스, 바하마, 싱가포르, 홍콩 등과 같은 편의지적국에 설립한 명목회사(Paper company)를 통해 등록된 선박을 연불구매하되 표면상으로는 선체용선계약을 체결하여 선박대금을 용선료 명목으로 지급하고 대금 완납이후 선박의 소유권을 이전받는 경우가 일반적이다. 이러한 방식은 국내의 경우 외환관리법상의 엄격한 외환 및 금융거래 규제를 회피하려는 선박금융기관, 해운회사, 정부의 상호 이해관계가 모두 합치되었기 때문에 가능하다(손일태·김건우, “해운산업의 효율적인 자금조달 방안”, 「산연논총」 제27집, 경희대학교 산업경제연구소, 2002, 226-227면).

11) 김인현, 전계논문, 9-10면.

〈표 2-1〉 국적취득조건부 선체용선에 대한 다양한 정의

구분	정의
사전적 정의	Bareboat charter and option to purchase 또는 Bare Boat Charter Hire Purchase(BBCHP)라는 용어를 사전적으로 분석하면, 선체용선(Bare Boat Charter)과 연불/할부구매(Hire Purchase)의 조합으로 이해할 수 있다. 그러나 현재 국내에서 통칭되는 국적취득조건부라는 관용어를 사전상에서 명확하게 도출하지 못하는 한계가 있다.
실무적 정의	해사관련 업·단체는 Bare Boat Charter Hire Purchase를 “국적취득조건부 선체/나용선”으로 혼용하여 사용하고 있다. 실제로 BIMCO BARECON 89 또는 2001의 Part IV에 따르면, ‘HIRE/PURCHASE AGREEMENT’는 할부구매계약으로 요약하고 있고, 단지 용선선박의 소유 및 운항형태를 구분하는 기준으로 명시하고 있다.
행정적 정의	2007년에 상법개정으로 인하여 나용선은 선박임대차와 표현을 달리하지만 법적 성질은 유사한 것으로 전제하여 선체용선이라는 표현으로 편입되었다. 특히 2006년 1월 17일, 정부가 ‘상법 일부(해상편)개정 법률안’을 제출할 당시에는 ‘나용선’으로 선박임대차를 대신하였으나, 나용선은 일본식 용어라는 점 때문에 국회심의 당시 ‘선체용선’으로 명칭이 변경되었다. 그러나 해사관련 다양한 관계법령에서 선체용선이라는 용어가 상법에 편입되어 법률용어로 정의되었음에도 불구하고 지금도 여전히 ‘나용선’이라는 용어를 사용하고 있다.
법적 정의	상법 제848조 제2항에 명시된 “용선기간이 종료된 후에 용선자가 선박을 매수 또는 인수할 권리를 가지는 경우 및 금융의 담보를 목적으로 채권자를 선박소유자로 하여 선체용선계약을 체결한 경우에도 용선기간 중에는 당사자 사이에서는 이 절의 규정에 따라 권리와 의무가 있다” 조항을 해석해보면 국적취득조건부 선체용선이 적용되고 있음을 확인할 수 있다. 그리고 해운법 제49조 제1항과 선박안전법 제2조상에도 ‘국적취득조건부 선체용선’에 대한 설명이 언급되고 있다.

2) 법적 특성에 대한 논의

BBCHP는 일반적인 선체용선과 달리 연불매매계약, 금융리스계약, 임대차계약 등의 특징을 갖고 있다. 이와 관련하여 주장되는 학설을 검토하면 다음과 같다.

첫째, 연불매매계약설은 BBCHP 방식의 용선계약은 자산을 구입하고 선박 대금을 연불조건부 매매 또는 연불조건으로 이전하는 구매계약의 특징을 갖고 있다고 한다. 선박에 대한 연불매매는 준부동산의 성격을 갖고 있는 선박 등의 자산을 취득하면서 선박대금을 매입당시에 완납하는 것이 아닌 장기 할부의 형식 또는 후불완납 형식으로 선박대금을 지급하는 매매계약이다. 따라서 선박소유자는 소유권취득을 전제로 선체용선의 형식으로 선박을 용선하여 운항함으로써 선박 인수자금이 부족함에도 불구하고 매수인이 선박매매대금을 일정기간 동안 안정적으로 용선료를 원리금 상환의 형식으로 분할 납부할 수 있는 선박구매의 일종이다¹²⁾고 설명한다.

둘째, 금융리스계약설은 BBCHP 계약은 리스회사가 주로 특정의 리스이용자인 해운회사에게 자산취득에 필요한 자금을 대여해 금융계약적 특징을 갖고 있다고 한다. 법률상 선박소유자인 금융기관이 선체용선자가 선정한 선박을 취득한 후 선박에 대한 직접적 유지 관리책임은 부담하지 않으면서 선박에 대한 투자금의 상환을 용선료의 분할지급방식에 의해 회수하는 것으로써 선체용선계약을 금융리스의 일종이다¹³⁾고 설명한다.

셋째, 임대차계약설은 BBCHP 계약은 임대차 계약의 일종이라고 한다. 법률적으로 BBCHP 계약은 국적취득조건부 선박이라는 물건을 대상으로 하는 소유권취득조건부 임대차계약으로 간주된다. 물론 운용리스계약과 내용적 측면에서 동일한 구조를 갖고 있다.¹⁴⁾ 내용적 측면에서 선박의 국적은 편의치적국으로

12) BBCHP 선박이 연불계약인 대표적인 근거는 선박을 국적취득조건부 선체용선으로 확보하였을 경우, 관세, 취득세, 등록면허세, 재산세 등은 영세율 또는 감면 혜택을 받거나 소유권을 완전히 취득한 이후 납입할 의무에 있다(신장현, “국적취득조건부 선체용선계약에서 편의치적제도의 특징에 대한 법률적 소고”, 「법학논총」 제43권 제2호, 2019, 226-227면; 김인현, 「해상법연구Ⅲ」(서울: 법문사, 2015), 1070면).

13) 이정원, 전제논문, 181-183면; 김창준, “한진해운의 도산법적 쟁점”, 「한국해법학회지」 제39권 제1호, 2017, 54-55면.

14) 최근 선박금융은 바젤 III, IFRS-16 리스 등을 통한 대출 심사요건을 엄격하게 적용함에 따라 새로운 형태의 구조화 금융이 필요하게 되었다. 대표적으로 중국과 일본은 해운회사가 선박의 건조, 운영, 매매의 가치사슬을 독점하던 과거의 문제점을 회피하는 방법으로 소유와 운영을 분리하는 제도인 선박은행(tonnage bank)을 통해 신조 선박을 발주하고 선박건조 후 해운회사에게 임대차 형식으로 대선하고 있다(전형진·윤희성·최영재, “우리나라 해운금융의 한계 및 발전방향”, 「현안연구」, 한국해양수산개발원, 2017, 14-15면).

등록하고, 해운법, 해사안전법 등이 국적선과 같이 적용된다. 반면 형식적 측면에서 법률상 소유권은 리스회사나 외국의 종합상사 등의 금융제공자가 갖되 선박의 운영 및 이에 따른 수익은 선박을 임대하는 해운회사에게 존재하는 임대차계약의 특징을 갖고 있다¹⁵⁾고 설명한다.

사건으로는 금융리스계약의 특징과 더불어 리스회사가 리스자산을 임대인에게 대여하는 임대차 성격의 리스계약의 특징도 병합적으로 갖고 있다고 판단된다. 왜냐하면 최근 선박금융기법이 고도화 되어 안정적인 채권회수를 위하여 운용리스회사가 자산을 소유하고 관리함에 따라 일반 금융리스보다 높은 수준의 임차료를 수취하고자 계약구조를 변경하고 있다. 특히 임대인은 리스기간 동안 리스료를 수취하고, 리스기간 만료 후에는 선박의 잔존가치를 계상하여 선주에게 매각하거나 재용선하는 경우가 있기 때문이다. 더불어 채권자의 입장에서 안정적인 금융 포트폴리오를 형성하기 위하여 리스기간 중 임차인의 조기 상환권을 허용하지 않음으로써 안정적인 수익구조를 유지할 수 있기 때문이다.

2. 역할

국가는 선박을 이용하는 국제무역을 통해 수출입을 활성화함과 동시에 안전한 선박운항을 도모하는 것을 목표로 한다. 반면, 해운회사는 국가가 제공하는 다양한 제도적 지원을 활용하여 선박을 통해 이윤추구와 사회적 공익 증진을 목표로 하고 있다. 이처럼 동일 사안에 대해서 국가와 민간은 우선순위를 자신의 입장에 따라 각기 다르게 설정하고 있다. 대표적으로 해운산업을 지지하는 BBCHP 제도 역시 초창기 도입단계의 산업지원적 역할에서 벗어나 다음과 같이 ‘선박안전’, ‘고용창출’, ‘새로운 해사산업 부가가치’라는 다양한 분야로 현대적 상황에 따라 그 역할과 기능이 변화되고 있다.

1) 해운산업 분야

첫째, BBCHP 제도는 외항상선대 확대에 기여를 하고 있다. 2018년 해양수

15) 진호현·김진권, 전계논문, 49-50면.

산부 통계자료에 따르면, 국내 외항상선 지배선단은 산적화물선 252척, 광탄선 32척, 자동차선 62척, 컨테이너선 165척, 일반화물선 183척, 철강운반선 10척, 기타선 12척, 원유운반선 54척, 석유/케미컬선 258척, LNG/LPG선 74척 총 1,102척으로 구성되어 있다. 그리고 운항선박 중 국적선과 BBCHP 선박의 비율은 분석해 보면, 국적선 559척(총톤수 : 8,851천톤), BBCHP 선박 543척(총톤수 : 33,248천톤)으로 구성되어 있다. BBCHP 선박의 경우 국가 원자재 수입/수출과 관련된 선박이 대부분이다. 이처럼 BBCHP 선박은 국가 기간산업발전을 통해 해운산업을 연계 발전시키는 중간 매개체 역할을 충실히 수행하고 있으며 이를 통하여 해운회사의 선대 확충 및 국가필수 선대의 유지에 대한 상당한 기여를 하고 있다.

둘째, BBCHP 제도는 해운산업의 매출액 확대에 기여하고 있다. 해운서비스 외화 가득액 동향을 10년 전과 비교해보면 해운시장 장기불황으로 '18년 해운서비스 수입은 197.5억 달러로 초호황기인 '08년(377.14억 달러) 대비 약 52% 감소하였다. 특히 정부는 2018년 4월 관계부처 합동 '해운재건 5개년 계획'과 7월 해양금융공사 출범 등의 영향으로 해운산업의 경쟁력 강화를 추진하고 있다. 따라서 향후 경기의 회복에 따라 해운산업의 매출액 회복에 기여할 것으로 기대된다.

셋째, BBCHP 제도는 국적 선원 고용에 기여하고 있다. 외국인 선원 승선 및 자국 선원 고용 유지 지원과 관련하여 국제선박등록법 제5조에 의거하여, 해양수산부장관은 비상시 국가 주요 물자운송을 위해 지정하는 국가필수선박의 경우 적당 부원 6명이내의 외국인 선원만 승선 가능하도록 제한(국제선박등록법 시행령 제6조)하고 있기 때문에 BBCHP 선박이 증가할 수 있도록 국적 선원이 승선할 수 있는 양질의 일자리가 확대되는 효과가 있다.

다섯째, BBCHP 제도는 선박의 감항성 유지를 통한 운항 안전성 확보에 기여하고 있다. 국내 해사법은 대한민국을 관할로 통제할 수 있는 대한민국 선박을 1차적 적용대상으로 포함하고 있으며, BBCHP 선박의 경우 외관상 외국선박임에도 불구하고 각종 해사법령에서 해당 규정의 전부 또는 일부를 적용하고 있다. 특히 선박 감항성 확보의 하드웨어적 안전확보를 목적으로 하는 선박안전법의 경우, 외국선박이라도 내항운송사업을 목적으로 사용하는 선박과 BBCHP

선박에 대해서도 적용하고 있다. BBCHP 선박은 향후 용선기간이 종료됨과 동시에 국적선이 될 것이기 때문에 이들을 대한민국선박으로 간주하여 미리 선박 안전법령에 따른 안전규제를 적용하고 있는 것이다. 따라서 이들은 선적국 검사 뿐만 아니라 우리나라 선박안전법에 의한 검사의 대상이 되게 된다.

또한 선박 감항성 확보의 소프트웨어적 안전을 관할하는 해사안전법에 따라 BBCHP 선박은 외국선박임에도 불구하고 대한민국의 항과 항 사이만을 항행하는 선박, 배타적 경제수역 내에서 항행의 장애를 일으키는 선박 또는 배타적 경제수역·대륙붕의 해양시설 및 국적취득조건부 선체용선 선박도 적용 범위에 포함되기 때문에 선박을 운항하는 선박소유자는 안전관리체제를 수립하고 시행하도록 강제화하고 있다. 이처럼 우리 해사행정법을 적용한 결과는 우리나라 선박이 해외 각국의 항구 입항시 수검되는 항만국통제 결과 출항정지 비율이 매우 낮게 나타난 통계를 통하여 선박운항의 안전성 확보에 기여하고 있음을 확인할 수 있다.¹⁶⁾

2) 선박금융 분야

최근 우리나라의 경우 선박건조, 매매, 용선 등과 관련된 외환거래규제가 완화되어 선대확충의 선택지가 확대되었음에도 불구하고 많은 선박소유자들은 낮은 금리의 해외 선박금융 자본 유치, 국내법상의 지원, 세제혜택, 금융조달의 용이성 등을 종합적으로 고려하여 단순 선체용선 또는 정기용선보다 BBCHP 방식의 용선을 많이 활용하고 있다.¹⁷⁾ BBCHP 제도가 도입된 1968년부터 1990년대

16) BBCHP 선박은 선박안전법에 따라 한국선급에 등록되어 있으므로 PSC 출항정지 비율이 매우 낮은 상태이다(기준미달선 양산 저지). 최근 3년간 각 MOU별 년차보고서를 분석해보면 한국선급은 최고등급 유지하고 있다.

연도	구분	아시아·태평양(Tokyo MOU)		유럽(Paris MOU)	
		KR 비율	MOU 평균*	KR 비율	MOU 평균*
'18년		0척	-	1척	-
'17년		0.06%(2척)	0.07%	0.00%(0척)	0.17%
'16년		0.00%(0척)	0.08%	0.27%(1척)	0.26%

17) 국내 해운회사는 통상 선박소유자 중심이기 때문에 실제 운항 투입 뿐만 아니라 소유권 획득에 기초한 자산화(Sale and Lease Back 등의 방식)를 위한 목적이 있었다. 그리고 프랑스,

수출입은행 연불수출금융 등 선박금융 관련 정책이 나오기 전까지 우리나라 선주들은 BBCHP 제도를 활용하여 대부분의 신조선 건조자금을 확보하였으며, BBCHP 선박은 지속적으로 증가하고 있다.¹⁸⁾

BBCHP의 경우 연불형식으로 선박을 선채용선하여 국적을 취득하기 때문에 선채용선기간 동안 해당 선박은 파나마, 마셜제도, 온두라스, 라이베리아 등과 같은 편의치적국에 치적된다. 용선기간이 만료된 후 선박의 국적을 대한민국으로 옮기기 이전까지는 선박에 대한 소유권은 금융제공자에게 있다. 우리나라의 경우 BBCHP 제도를 활용하여 선박을 건조할 경우 서류상 회사를 상대로 용선자가 용선료를 지불하고, 용선료의 납부가 완료된 이후에 선박의 소유권이 용선자에게 이전하게 된다. 이와 같은 방식의 선박금융조달 방식은 우리나라 선대확충에 있어 핵심적인 역할을 하고 있다.

그러나 그리스, 노르웨이, 영국 등의 유럽 선박소유자는 대형 선박관리사 또는 선박투자자를 대상으로 선박매매 또는 용대선사업에 적합한 형태의 선박을 신조로 발주하는 체계가 구축되어 있다. 반면에 한국, 중국, 일본의 해운회사들은 선박에 대한 법적 소유권 확보를 선대확충의 핵심으로 하는 체계로 되어 있다.

더불어 BBCHP 선박의 경우 해상위험과 전쟁위험 등으로부터의 보험목적물인 선박의 물적 손해에 대비하여 선채보험, 전쟁보험 및 P&I 보험 등에 위험을 부보하게 된다. 이때 선채용선자인 국내 해운회사가 단독비용으로 부보하고, 보험료도 선채용선자가 지급하게 된다. 왜냐하면 BBCHP 선박의 경우, 선채용선자가 실질소유자로서 선박운항을 관리하기 때문에 선채용선자가 각종 해상보험에 부보해야 하며, 이는 결국 국내 해상보험 시장 활성화에도 긍정적인 영향을 미치게 된다.

3) 조선 및 기자재 산업 분야

일본계 선박금융기관들이 BBCHP 제도를 선호하는 대표적인 이유는 '12년 정액 분할 상환으로 수익률이 확정되었기 때문이다(김태일·이호춘·윤재웅, "금융시장 기능 제고를 통한 선박금융 활성화 방안", 「기본연구」, 한국해양수산개발원, 2014, 40-41면).

18) 임정덕·류동근·이기환·김호범·임석·정승진, "조선산업의 환경변화와 선박금융", 「정책자료」 111, 산업연구원, 2010, 95-97면.

BBCHP 제도를 통해 국내에서 프로젝트 금융형태의 선박금융이 처음 도입되었으며, 해운회사들은 국내 포스코, 한국전력, 한국가스공사 등과 같은 대형화주들과 장기용선계약을 체결하여 국내 조선소에서 조선기자재를 활용하여 최첨단 선박을 건조하여 연관 산업을 발전시켰다. 결국 BBCHP 제도를 통해 해운회사는 선박건조 자금확보 → 조선소 선박건조 확보, 선박기자재산업 기술발전 → 국제무역 경쟁력제고 → 해운물류산업 발전 → 국가 경제발전 → 양질의 일자리창출로 이어지는 낙수방사형, 상생형, 선순환형 조선해운 발전 체계를 구조화하는 마중물 역할을 수행하고 있다.

4) 국방 및 기타 분야

BBCHP 선박은 국제선박등록법 제3조 제1항 제1호에 따라 국제선박으로 등록될 수 있다. 동법은 비상시 해운산업을 제4군으로 전환하여 지원할 수 있도록 국가차원의 선대목적 변경제도를 명시하고 있다. 즉, 동법 제8조 따라 국가비상시 주요 물자를 안정적으로 운송하고 자국선원의 안정적 고용을 위해 국가필수선박을 지정할 수 있으며, 구체적으로 총무계획에 기관별 세부 역할과 임무를 명시하고 있다.¹⁹⁾

국가필수선박이 해상운송하는 국가 전략물자는 군수품, 양곡, 원유, 액화가스, 석탄 또는 제철 원료 등이 대상이며(국제선박등록법 시행규칙 제4조), 국가필수선대에 대한 지정기준은 국제선박 중 총톤수 1만 5천톤 이상이고 선령 20년 미만으로 국가전략물자의 해상운송이 가능한 선박을 의미한다(국제선박등록법 시행령 제3조 제1항).

아울러 국가는 안정적인 국제선대, 우리나라 선원의 확보 및 유지를 위하여 국내 화주와 장기운송계약을 체결한 선박을 우선하여 국가필수국제선박으로 지정할 수 있다. 이를 통해서 국가는 별도의 변동사항이 발생하지 않는 한 지속적으로 해당 선박을 지정함으로써 전시 등 국가비상사태가 발생하더라도 안정

19) 장유락·유용철·이운철, “우수 해기인력을 통한 국가안보 강화방안”, 『해사법연구』 제30권 제1호, 한국해사법학회, 2018, 40-41면; 장유락·이영수·이운철, “우수 해기인력 확보를 위한 승선근무예비역 제도의 유지·발전방안 연구”, 『해사법연구』 제30권 제2호, 한국해사법학회, 2018, 310-311면.

적인 국가 물류시스템을 운영할 수 있게 된다.²⁰⁾

Ⅲ. 국적취득조건부 선체용선과 관련된 국내외 법제도 분석 및 현대적 역할 재정립

1. 국적취득조건부 선체용선과 연계된 국내외 제도 분석

1) 국내 제도

1998년에 도입된 국제선박등록제도는 한국적선박과 장래 한국적을 취득할 것을 조건으로 국내 소재 외항운송사업자가 임대한 국적취득조건부 선체용선에 대한 세제 혜택을 제공하는 제도이다. 동 제도에서 의미하는 국제선박으로 등록 가능한 선박은 국제총톤수 500톤 이상의 선박이고, 선령 20년 이하로 제한되어 있다(국제선박등록법 시행령 제2조).

특히 국제선박등록법 제3조 제1항을 검토해 보면, 국유 또는 공유의 선박이나 어선의 경우 국제선박등록제도를 활용할 수 없다. 그리고 국제선박등록법 제4조에 따르면, 외항운송사업자가 대한민국 국적을 취득하는 것을 조건으로 임대한 외국적 선박의 경우에도 국제선박으로 등록하기 전에「선박법」 제8조 제1항 및 제2항에 따라 그 선박을 선박원부(船舶原簿)에 등록하고 선박국적증서를 발급받도록 명시하고 있다.²¹⁾

그리고 제주선박등록특구제도는 우리나라 해운산업이 국제경쟁력을 갖추고 국적선의 해외치적을 방지하기 위해 제주특별자치도 내의 무역항(제주항)을 선

20) 국가필수선대 중 BBCHP 선박이 76척으로 89.4%의 비중을 차지함에 따라 해당 선박에 승선하는 선원은 전쟁 시 제4군의 역할을 담당하게 된다(김성국·정재용, “해양력 강화를 위한 우리나라 선원양성에 관한 연구”, 「해양환경안전학회지」 제23권 제1호, 한국해양환경안전학회, 2017, 60-62면).

21) 이와 관련하여 국제선박은 한국선박으로 등록을 할 수 없고 국제선박등록제도만을 이용해야 한다는 주장은 잘못된 주장이다(박찬재, “국제선박등록제도 비교연구-한국해운산업의 국제경쟁력을 중심으로”, 한국해양대학교 박사학위논문, 2001, 120-126면).

박등록특구로 지정해 국제선박이 등록할 경우 재산세, 지역자원시설세, 지방교육세, 농어촌특별세를 감면해 주는 제도이다. 2018년 기준 우리나라 국제선박 중 98.5%가 제주특구에 등록하고 있으며, 해운회사는 제주특별자치도에 선박을 등록하고 재산세, 지방교육세, 농어촌특별세를 추가로 감면 받게 된다. 이를 통해 국내 해운회사들은 그동안 해외로 상당한 외화를 송금하던 것을 축소하고, 제주도등록을 통해 지방재정 확충에 기여하고 있다.

2) 해외 제도

제2선적제도(역외치적제도 : Offshore Registry)는 우리나라의 제주선박등록특구와 유사하게 특정지역을 정하여 그 지역에 등록된 외항선박에 대하여 국적선과는 달리 편의치적선에 준하는 각종 세제 및 외국인 선원고용의 허용 확대 등 다양한 특례를 제공하는 제도이다. 노르웨이, 영국, 네덜란드, 덴마크, 프랑스 등 주요 선진해운국에서는 자국보호령 1개 지역을 선박등록특구로 지정·운영하고 있다.²²⁾ 대표적 사례로는 영국 지브롤터, 버뮤다, 케이먼제도, 맨섬 등록제도, 노르웨이 국제선박등록제도, 프랑스 케르굴렝제도 선박등록제도, 네덜란드 안틸러스제도의 역외선박등록제도, 덴마크의 국제선박등록제도, 독일 부가선박등록제도, 중국 선박등록제도, 홍콩 선박등록제도, 일본선박등록제도 등이 있다.²³⁾

선체용선등록제도는 병행(parallel) 또는 이중(dual)등록으로 알려진 선박등록제도 중 하나로서 기국에 연계된 화물 운송권 확보, 선원고용의 탄력성 유지 등을 목적으로 용선기간 또는 일정기간을 정하여 기존 등록 국가가 합의를 조건으로 그 국가의 등록을 취소하지 않은 상태로 선체용선 등록국에 등록할 수는 있는 제도이다.²⁴⁾ 예컨대, 덴마크 국적의 A.P. 몰러-머스크 그룹(A.P. Moller-Maersk

22) ① 해당국의 자치령이나 기존 등록지와는 다른 새로운 관할 사무소를 설치함, ② 자국기를 게양하면서도 자국의 선원법률 비적용, ③ 외국선원의 고용을 허용하며 각종 세금을 감면, ④ 안전 사각지대 해결을 위한 선박안전 등에 관한 자국선 동일 원칙 적용(최재수, “제2선적 제도의 출현”, 『해양실무강좌』, 해양한국, 2005, 130-131면).

23) 박태원, “유럽 주요국의 선박등록제도”, 『월간해양수산』 218호, 한국해양수산개발원, 2002, 12-13면.

24) 진호현, “국적취득조건부 나용선 선박의 법적 연구”, 한국해양대학교 박사학위논문, 2012, 84-85면.

Group)이 운항하고 있는 선박이 선체용선기간 동안 선박을 라이베리아로 이적할 경우에도 덴마크 정부로부터 원등록에 따른 각종 해운보조금을 지급받을 수 있고, 라이베리아로 선체용선기간 동안 이적을 통해 선원고용의 유연성을 얻게 되는 운용상의 이점을 동시에 얻게 된다. 이처럼 선체용선등록제도는 선원배성의 융통성과 선주의 운항비 절감, 저당권 설정의 용이, 기국의 외화회득과 세제금의 수익, 해운보조금 등의 수혜혜택 보유, 선체용선등록 선박에 대한 세제혜택이 발생하는 순기능의 역할을 수행한다.²⁵⁾

3) 시사점

우리나라에서 시행된 국제선박등록제도는 유럽, 홍콩, 일본, 싱가포르 등 해운 선진국에서 다양하게 활용된 사례를 기초로 입안되어 등록선박의 증가라는 목적을 달성하였다. 그러나 우리나라는 ‘제주선박등록특구’를 통해 등록선박에 대해 세금 감면 혜택을 주고 있음에도 불구하고 여전히 외국인 선원 고용의 제한으로 인하여 해외지적 선박과 외국선박이 등록하는 비율은 상대적으로 미미한 것이 사실이다. 그리고 우리나라는 아직까지 해외 선진 해운국들과 같은 개방형 역외등록제도, 선체용선등록제도 등을 제도화하지 못하여 해운산업 경쟁력 확보에 한계가 노출됨에 따라 정부차원에서 선주단체, 노동조합과 협력을 통한 노사 대타협 기구를 활성화하여 해운산업 전체의 고용창출 효과를 이끌어 낼 수 있도록 노력해야 한다.

2. 국내 해사법과 국적취득조건부 선체용선간의 상호 관계

1) 국적취득조건부 선체용선에 대한 규제적 측면의 해사법

우리 해사법상 ‘국적취득조건부 선체용선’이라는 용어를 문자 그대로 사용하

25) James Gosling and Tessa Jones Huzarski, *Shipping Law Review*, London : Law Business Research Ltd, 2016, pp.150-151; Marija Pijaca, Nikola Mandić, “bareboat register”, *Transaction on Maritime science*, Vol.50 No.1. 2016, pp.48-49.

고, 정의하고 있는 법률은 선박안전법이 있으며, 상법 제847조~제851조에 명시된 선체용선의 경우 당사자간의 계약자유의 원칙에 따라 적용되는 용선 관계자간의 권리관계에 대한 책임과 의무를 규정하고 있다.

그런데 BBCHP 선박은 해외에 치적되어 있음에도 불구하고 선박안전법 등 선박의 안전에 관한 규정을 국내법에 따라 적용받게 된다. 또한 BBCHP 선박은 해당 선적국에서 요구하는 각종 행정 안전에 대한 규정도 동시에 적용되고 있다. 국내 해사행정법상 이와 같거나 유사하게 적용되는 경우는 선박안전법 이외에도 해운법, 선원법, 선박직원법, 해사안전법, 도선법 등이 있으며 이들 법은 BBCHP 선박을 국적선박과 동일하거나 유사한 법적 지위를 부여하고 있다.

선박안전법은 동법 제1조에 따라 선박의 감항성을 유지하여 안전운항에 필요한 사항을 명시하고 있으며, BBCHP 선박의 경우 용선기간이 만료되면 국적선으로 변경될 것이므로 미리 국적선박과 동일한 안전규제가 적용된다.²⁶⁾ 즉, 외형적으로는 편의치적선임에도 불구하고 BBCHP 선박은 선박안전법 제26조 내지 제30조에 따라 해양수산부장관의 고시에서 규정하는 각종 규정의 적용을 받고 있다. 또한 해사안전법의 경우에도 동법 제3조 제1항에 따라 BBCHP 선박에 대하여 안전관리체계 관련 규정을 적용하고 있다. 따라서 BBCHP 선박은 최초인증심사, 갱신인증심사, 중간인증심사, 임시인증심사 및 수시인증심사를 받아야 하고, 심사에 통과하지 않은 선박은 항행에 사용하여서는 안된다(동법 제47조 제2항).²⁷⁾

2) 지원적 측면의 해사법

BBCHP 선박이 어느 법률보다 가장 주목해야 될 공법적 형태의 지원법은 국제선박등록법이며, 동법은 해운산업이라는 국가간의 경쟁이 필연적인 산업에 해상기업을 보호·육성시키려는 정부의 노력이 반영되어 있다. 또한, 지방세법, 조

26) 선박안전법의 적용을 받는 BBCHP 선박은 선박안전법 제68조에 의거하여 건조검사, 정기검사, 중간검사, 연차검사 등의 검사를 정부 또는 선급으로부터 받게 되지만, 이 이외에도 외국 선박은 연안국 항구에 입항할 때 항만국통제관의 안전검사를 수검받는다.

27) 신장현, “국적취득조건부 선체용선계약에서 편의치적제도의 특징에 대한 법률적 소고”, 「법학논총」 제43권 제2호, 단국대학교 법학연구소, 2019, 247-248면.

세특례제한법, 관세법, 외국환거래법 등을 통하여 우리나라는 다양한 과세특례 제도를 활용함으로써 편의지적이 보편화됨에도 불구하고 선박의 국내 등록을 유지할 수 있다.

다수의 해운선진국에서 볼 수 있는 것처럼, 우리나라의 경우에도 정부의 지원책은 국적 외항선박 뿐만 아니라 ‘대한민국 국적을 취득조건으로 입차한 외국 선박’인 BBCHP 선박에도 확대함으로써 편의지적을 통한 여러 가지 수혜를 받고 있는 것 이외에도 직접적인 정부지원의 수혜를 받을 수 있도록 하고 있다.²⁸⁾ 대표적인 정부의 지원방법으로는 외국인 선원의 승선을 상당 부분 허용하는 것과 조세감면의 혜택 등이 있다. 이를 통해 해운회사들은 대외경쟁에서 우위를 점할 수 있다.

더불어 관세법상 국내 법원은 거의 일관되게 BBCHP 선박을 수입품으로 보고 있으며, 국내 해운업 운영자를 실질당사자로 지정하여 수입신고를 하도록 하고 관세를 부과하고 있다.²⁹⁾ 그리고 지방세법과 관련하여 과세특례제도는 각 해운국이 세제혜택을 통하여 자국에 선박을 등록하도록 하는 일종의 유인책이다. 이는 편의지적이 보편화됨에 따라 선박의 국내 등록을 유지하기 위한 노력으로 이해할 수 있다.

그런데 해당 선박이 국내에 선적함을 두지 않을 경우, 즉 제주특별자치도에 선적함이 없을 경우 통관세관의 소재지와 추후 등록 선적함이 달라져서 법적 다툼이 발생할 수 있다.³⁰⁾ 예컨대, 종래 조세특례제한법 제121조의15에 의거하여 “국제선박등록법에 따라 국제선박으로 등록하기 위하여 취득하는 선박으로서 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법에 따른 선박등록

28) 정지선·박준영, “지방세법상 소유권취득조건부 선채용선계약의 취득세 납세의무 성립에 관한 연구”, 「지방자치법연구」 제17권 제1호, (사)한국지방자치법학회, 2017, 203-204면.

29) 국내 해운회사들이 BBCHP 제도를 활용하여 선박을 확보할 경우 선채용선계약에 대한 신고는 외환관리법 제18조에 의거하여 한국은행에 외환관리를 목적으로 신고를 해야 한다. 그리고 해운법 제12조에 따른 선채용선을 통한 구체적인 사업계획신고를 통해서 사업진행 사항을 정부에 신고한다. 그 이외에도 세관을 대상으로 관세법 제135조와 제136조에 의거하여 선박입출항허가를 받도록 되어 있으며, 최종적으로 BBCHP 선채용선이 종료되어 등기가 완료될 경우 대법원등기예규 제1106호에 의거하여 선박등기를 하도록 하고 있다.

30) 최병호·이상훈, “선박에 대한 지방세 과세체계 재정립 연구”, 「연구보고서」, 한국지방세연구원, 2014, 61면.

특구를 선적항으로 하는 선박 및 대통령령으로 정하는 외국선박”에 대해서는 제주국제자유도시 육성을 위한 조세특례 지원 규정을 두고 있었다. 즉, 법률 제 10406호로 2010년 12월 27일자에 개정되어 2015년 12월 31일까지 취득한 선박은 취득세율에서 1천분의 20을 경감하여 취득세를 과세하도록 하였다. 그러나 이 규정은 법률 제13560호에 의하여 2015년 12월 15일자로 삭제되어 지방세특례제한법 제64조 해운항만 등 지원을 위한 과세특례에 따라 2018년 12월 31일까지 1천분의 20일 경감하여 취득세를 과세하고, 재산세는 100분의 50을 경감하도록 하여 더 이상 제주선박등록특구로서의 혜택은 부과하지 않게 되었다.³¹⁾

3) 문제점 검토 및 정리

외국적 선박인 BBCHP 선박은 앞서 언급한 안전의 사각지대와 관련된 문제를 보완하기 위하여 공법적인 측면에서 선박안전법, 해사안전법, 선원법, 선박직원법, 도선법, 국제선박등록법, 선박법, 해운법 등에서 국적선과 동일하거나 유사한 법적 지위를 부여하고 있다. 반면에 BBCHP 선박의 소유권, 저당권, 선박우선특권 등과 관련된 사법적인 측면에서는 용선기간이 종료되고 소유권을 이전받아 대한민국의 국적을 취득한 이후에 본격적으로 적용된다. 왜냐하면 국제사법 제60조(해상)³²⁾에 따르면 선박이 편의치적인 상태로 외국적 요소가 존재하는 경우 관련된 소유권, 저당권, 선박우선특권 등 물권과 담보물권의 우선순위 등은 선적국법에 따른다고 명시하고 있기 때문이다. 결국 BBCHP 선박의 법률관계는 안전과 공익의 관점에서는 우리나라 해사행정법이 적용되고, 재산에 대한 처분에 관한 사법적인 측면에서는 외국적 요소를 고려한 선적국법³³⁾이 적

31) 신장현, “한국선박의 국적유치 확대를 위한 제도 개선방안 연구 -절차 및 세제혜택방법을 중심으로”, 「해양정책연구」 제32권 제2호, 한국해양수산개발원, 2017, 233-234면.

32) 국제사법 제60조 해상에서 선적국법을 적용하는 경우는 선박의 소유권 및 저당권, 선박우선특권 그 밖의 선박에 관한 물권, 선박에 관한 담보물권의 우선순위, 선장과 해원의 행위에 대한 선박소유자의 책임범위, 선박소유자·용선자·선박관리인·선박운항자 그 밖의 선박사용인이 책임제한을 주장할 수 있는지 여부 및 그 책임제한의 범위, 공동해손, 선장의 대리권이 명시되어 있다.

33) 예컨대, 2007년 파나마 국적 SPC를 통해 건조한 BBCHP 선박인 한진사면(HANJIN XIAMEN)호의 경우 파나마를 선적국으로 선박의 등록선주가 되는 경우 소유권 등록, 저당권 설정, 우

용된다고 정리할 수 있다.

3. 국적취득조건부 선체용선의 현대적 역할 재정립

우리나라의 해양력 발전전략은 해운, 조선, 해양관광, 환경보호, 해양안전, 해양과학 등의 다양한 요소가 유기적으로 결합되어야 그 효과를 거둘 수 있다. 그중에서 핵심 요소인 해운분야에 있어서 우리나라는 지배선대 순위가 5위(2010년~2014년)에서 2016년부터 7위로 추락한 이후 회복하지 못하고 있다. 결국 약화된 해운산업을 재건하기 위해서는 지배선대의 선박량을 증강하고, 이를 국내 조선소에서 건조할 수 있도록 조선, 해운 및 화주 등이 서로 상생하는 선순환형 생태계를 조성해야 한다. 이를 위하여 BBCHP 제도를 현대적 관점에서 역활을 재검토할 필요가 있다.

첫째, 해운정책적 측면에서 BBCHP 제도의 현대적 역할 변화이다. 한진해운 파산 후 위축된 해운산업을 재건하기 위하여 정부는 해운재건 5개년 계획을 추진하여, 2022년 해운매출액 51조원 달성, 지배선대 10,041천 DWT 달성, 원양선 선박량 113만 TEU 이상 달성을 핵심 지표로 설정하고 있다. 해운재건계획의 성공을 위해서는 금융권을 중심으로 제3국에 특수목적법인을 설립하고 BBCHP 제도를 활용할 수 있도록 하여 자금 공여의 범위를 확대하고, 선박소유권의 주체를 금융기관으로 하되 해운회사는 해당 선박을 선체용선하여 선체용선자로서 용선기간동안 BBCHP 선박을 유연하게 운용할 수 있도록 해야 한다.

둘째, 해상안전정책적 측면에서 BBCHP 제도의 현대적 역할 변화이다. 우리나라 제2차 국가해사안전기본계획상 비전은 “대형사고 없는 보다 안전하고 친근한 바다 이용”, 주요 목표는 ① 주요 사고 30% 감소, ② 사망자 수 30% 감소, ③ 대형사고 Zero화를 설정하였다. 국가해사안전기본계획의 대상에는 BBCHP도 포함되어 있다. 이것은 결국 지배선대의 선박의 78.6%가 해사안전에 핵심인 선박안전법에 포함되는 BBCHP 선박이므로 해상안전의 사각지대를 최소화함과 동시에 국가해사안전기본계획의 추진기본방향과 정합성을 유지하는 것이 필요하다.

선특권 등은 파나마법을 준거법으로 적용받았다(창원지법 2016타경11161 참조).

셋째, 선박금융적 측면에서 BBCHP 제도의 현대적 역할 변화이다. BBCHP를 통한 자본조달은 선박금융의 여러 가지 계약형태를 복합적으로 취하고 있다. 국내 해사법상 BBCHP 제도가 존재함에 따라 자본조달을 위한 복합적 선박금융 모델의 기능을 지원해야 한다.

넷째, 일자리 창출적 측면에서 BBCHP 제도의 현대적 역할 변화이다. 선원법은 제정법부터 지금까지 BBCHP 선박에 대하여 적용되고 있으며, 선박직원법도 제정법부터 이들에 대하여 준용되고 있다.³⁴⁾ 그 이유는 BBCHP 선박의 경우 STCW협약에 근거하여 국내 지정교육기관에서 발급한 자격을 갖춘 한국선원이 승무하는 것을 원칙으로 하고 있기 때문이다. 그러나 국제선박등록법 제5조에 따라 선박소유자 등으로 하여금 국제선박(BBCHP 선박 포함)에 외국인선원을 승무하게 할 수 있으나, 여전히 승무범위는 해양수산부장관이 노사의 의견을 청취하여 결정하고 있다. 따라서 BBCHP 제도는 앞서 언급한 선박안전법을 기초로 국제선박등록법, 선원법, 선박직원법 등에 종합적으로 연계되어 있음에 따라 BBCHP 선박을 안정적으로 확보하는 것이 결국 양질의 선원 일자리 창출과 직결되어 있다.

IV. 최근 국적취득조건부 선체용선과 관련된 주요 법적 쟁점 사항

1. BBCHP 선박에 대한 이중규제 여부

BBCHP 선박에 대한 이중규제는 규제의 행위주체인 한국정부가 BBCHP 선박에 대하여 중복으로 규제적 또는 지원적 제도를 적용하는 것으로 주장되고 있다. 그러나 이해당사자인 편의치적국 및 한국정부가 각자의 정책에 따라 해상안전정책을 적용하고 있는 것을 이중규제라고 할 수는 없다. 왜냐하면 선박안전법 제66조에 따라 우리나라는 타국이 행한 국제협약에 관련된 검사에 대하여는

34) 선원법 제3조 제1항은 '대한민국 국적을 취득할 것을 조건으로 용선한 외국선박'에도 적용하도록 하고 있다.

각 협약들의 증서발행권한의 원칙을 인정하여 기국이 발행하는 검사범위를 인정해오고 있기 때문이다.³⁵⁾

결국 BBCHP 선박이 등록된 기국에서 적용하지 아니하는 부분에 대해서만 선박안전법을 보충적으로 적용하고 있으므로 이중규제 주장은 그 근거가 미약하다. 특히 우리나라만이 갖고 있는 BBCHP 제도를 통해 국가는 자국의 해운회사가 실제로 소유하고 있고, 자국의 선원이 승선하고 있는 실체적 환경을 고려하여 수·출입화물을 대량으로 수송하는 선박에 대하여 선박안전법을 적용하여 안전관리를 하는 것은 당연한 의무이다.

2. 특정 법률상 BBCHP 선박의 제외 가능성에 대한 논의

앞서 언급한 바와 같이 BBCHP 제도와 관련하여 우리 해상행정법은 해운법, 국제선박등록법, 조세특례제한법, 제주선박등록특구법 등과 같이 선박소유자를 지원하는 법률과 선박안전법, 선원법, 선박직원법, 해상안전법 등과 같이 선박소유자를 규제하는 법률이 적용되거나 준용되고 있다. 그러므로 BBCHP 선박이 치적하고 있는 기국(편의치적국) 및 선박안전법에서 요구하는 기준을 모두 적용받는다는 문제를 해결하기 위하여 우리나라 해상행정법 중 특정의 법률을 그 적용에서 제외할 수는 없을 것이다.

왜냐하면 첫째, 법령의 제·개정은 입법과정과 동일하게 법령의 형식을 갖추고 일정한 정책적 목적이 법규의 형식으로 구체화하는 과정이기 때문이다. 따라서 ‘BBCHP 선박’이라고 하는 「동일 현상」을 이해관계자간의 각기 다른 입장을 이유로 적용을 제외하고자 하는 시도는 국가가 특정 개인 또는 법인에게 일방적으로 유리하게 또는 불리하게 적용할 수 없는 ‘평등의 원칙’에 위배된다.³⁶⁾

35) 김인현, “스텔라 데이지(Stella Daisy)호 침몰사고의 법적 쟁점”, 「인권과 정의」 통권 467호, 대한변호사협회, 2017, 59-60면.

36) 헌법원칙으로서의 평등의 원칙은 국가권력이 모든 사람을 모든 경우에 법적으로 평등하게 취급할 것을 요구하는 법원칙이다. 따라서 평등의 원칙은 더 정확하게는 이를 평등취급의 원칙(Gleichbehandlungsgrundsatz)이라고 표현하는 것이 옳다. 평등의 원칙은 모든 인간공동체에 적용되기 때문에, 그 본질상 법인은 물론이고 법인격 없는 사단(예: 정당, 노동조합)에게도 적용된다(김승환, “입법의 원칙”, 「세계헌법연구」 제12권 제2호, 세계헌법학회 한국학회, 2006, 12., 48~49면).

BBCHP 선박을 선박안전법에서 제외하는 것은 국회나 정부가 일정한 정책적 목적을 달성하기 위해 법규범의 정립을 추진하는 과정에서 동일현상이 타법에 연계되어 있음에도 불구하고 이를 분리할 경우 법적 일관성이 유지되지 못한 채 일방의 이익의 균형을 형성하지 못함에 따라 쉽게 정책 목적과 수단이 법규의 형식으로 구체화하지 못하는 현상이 발생하게 된다. BBCHP 선박에 대한 규제적 측면의 해사법과 지원적 측면의 해사법이 존재하고 있으므로 선박안전법상 BBCHP 선박의 적용만을 제외하는 것은 국가가 특정 개인 또는 법인에게 일방적으로 유리하게 또는 불리하게 적용할 수 없는 입법의 원칙인 평등의 원칙에 위배된다고 할 것이다.

둘째, BBCHP 선박을 선박안전법 등에서 제외하는 것은 국가필수선대의 지정에 상당한 문제가 발생하여 국가비상시 국가의 안위를 위태롭게 할 수 있다. 왜냐하면 BBCHP 선박은 우리나라가 국제무역을 지지하는 중요한 선박이므로 국가의 효과적인 관할과 개입이 불가피하다고 판단되며 BBCHP를 선박안전법에서 제외시키는 것은 기간산업의 심각한 위축을 초래하게 된다. 예컨대, BBCHP에 대한 선박안전법 적용제외는 DNV-GL, LR, BV, ABS 등과 같은 외국의 선급에 우리 선박을 등록하는 결과를 초래하여 국내 해운회사가 외국 선급에 불필요한 외화를 지불하게 된다.

셋째, BBCHP 선박을 해사안전법에서 적용제외하게 되면 다음과 같은 문제가 발생하게 된다. 현재 BBCHP 선박은 해사안전법의 적용대상임에 따라 국가해사안전기본계획에 포함되어 반영되어 있다. 그 이유는 국내 해운회사가 운항하는 BBCHP 선박의 경우 국적선과 유사한 지위를 가지고 있어, 선박에서 발생할 수 있는 해양재난·사고로부터 국민의 생명과 재산을 보호하여야 하는 국가행정의 대상이기 때문이다. 만약 해사안전법에서 BBCHP 선박을 제외할 경우 국가해사안전기본계획의 차질이 발생할 뿐만 아니라 국가의 해상안전조치 책무를 도외시 하는 결과가 발생한다.

결론적으로 법적용에 있어서 평등의 원칙과 일관성 유지의 관점, 국가안위의 약화방지와 기간산업 유지 관점, 거시적인 관점 및 우리나라 지배선대의 해상안전 확보관점에서 특정법률에서 BBCHP 선박을 제외하는 것은 합리적이지 못하다고 판단된다.

3. BBCHP 선박의 국적 취득 강제성에 관한 쟁점

BBCHP 선박은 용선자가 금융상환을 완료할 경우 용선자가 그 소유권을 취득하게 된다. 이 경우 반드시 한국국적을 취득하는 것이 법적으로 명시되지 않다는 주장이 제기되기도 한다. 즉, 'A' 해운회사가 용선료를 미납할 경우 선박 소유자로부터 선박을 회수 당함에 따라 중도에 포기할 수도 있고, 취득하더라도 편의치적할 가능성도 여전히 남아 있다는 것이다.

그러나 BBCHP 제도의 개발 당시의 연혁적 배경과 용어 자체가 갖고 있는 의미를 고려할 때 정부가 도입허가에 필요한 행정적 조건과 효과를 한국선박으로 등록하는 것을 기본으로 하고 있음을 이해할 수 있다. 실질적으로 BBCHP는 편의치적된 상태에서도 안전과 관련하여 기국에서 점검하지 못하는 사각지대에 대해 국내 해사법의 일부를 적용받고 있으므로 외형적으로 전통적인 기국주의에 배치되는 오해를 받고 있는 것이 현실이다.³⁷⁾

결국 도입 및 운항 중인 BBCHP 선박과 관련해서는 소유권과 관련된 채권확보를 위한 편의치적을 허용하고, 여타의 부분에서는 달리 적용하는 이중적인 모호성을 유지하는 것을 인정해야 한다. 그리고 용선기간이 종료되어 BBCHP 선박에 대한 소유권을 취득한 경우에는 선박법 제2조³⁸⁾에 따라 당연히 대한민국으로 국적을 취득하게 된다고 보아야 한다. 이 점과 관련하여 최근의 한 판례³⁹⁾에서는 특정선박이 대한민국 국민의 소유에 속하는가 여부를 판단할 때,

37) 민성규·최재수, “선박국적제도의 국제법상 의의와 국적취득조건부나용선 선박의 통관 문제”, 『한국해법학회』 제26권 제2호, 한국해법학회지, 2004, 449면.

38) 선박법 제2조의 한국선박은 국유 또는 공유의 선박, 대한민국 국민이 소유하는 선박, 대한민국의 법률에 따라 설립된 상사법인(商事法人)이 소유하는 선박, 대한민국에 주된 사무소를 둔 제3호 외의 법인으로서 그 대표자(공동대표인 경우에는 그 전원)가 대한민국 국민인 경우에 그 법인이 소유하는 선박을 포함한다.

39) 부산지법 2014. 6.12. 선고 2012가합21822 판결(마셜군도공화국(Republic of Marshall Islands) 법인 A는 2008. 3. 28. 싱가포르국 법인 B와 사이에 삼호드림호(161,136t급 오일·케미컬운반선)에 관하여 국적취득조건부 선체용선계약을 체결하고, 2008. 4. 1. 마셜군도공화국에 소유자로서 삼호드림호의 선적을 등록하였고, 대한민국 법인 C는 삼호드림호의 선박운항자로서 자신의 비용과 책임으로 삼호드림호를 선주책임상호보험조합(P&I Club)에 가입시키면서, A를 소유자로 B를 선체용선자로, 당시 C의 선박관리업자였던 D를 관리자로 하여 위 조합원으로 등재시켰다. 삼호드림호는 2010. 4. 4.경 소말리아 해상에서 해적에게 피랍되었다가 2010. 11. 6.경 풀려났다. 삼호드림호의 선원들은 이 사건 선원근로계약에 관한 준거법은 당

선박원부, 선박국적증서등 공부의 기재에 의하면 족하고 실질적인소유자가 한국 국민인지 여부를 판단할 필요는 없다는 견해(형식설)와 외국국적 선박의 형식적 소유자는 페이퍼컴퍼니이고 실질적소유자가 대한민국법인인 경우에는 그 편의 치적선은 선박법 제2조 소정의 대한민국 선박이라고 보는 견해(실질설) 중에서 실질설을 취하였다. 이에 대한 한 판례평석⁴⁰⁾에서도 이를 지지하고 있는 점은 참조가 된다.

IV. 결론 및 제언

현대적 관점에서 BBCHP 제도는 1970년 해운회사들이 단순히 선대를 확보하는 차원에서 벗어나 우리나라의 해사산업을 지지하는 중요한 수단으로 활용되어 왔다. 특히, 유럽, 일본, 북미의 해운 선진국들은 오래전부터 제2선적제도, 국제선박등록제도 등을 통해 선체용선된 선박에 대하여 자국의 각종 해사행정법을 적용하여 해사산업 경쟁력 확보와 각종 지원을 함과 동시에 자국선대의 안전수준을 높이고 있다.

한편, 우리나라는 한국 전쟁 이후 선박건조 인프라와 해운업을 발전시키기 위한 산업 자금이 부재하였다. 따라서 국내 해운선사와 조선소에게 외국으로부터 선박건조 자금 마련을 위한 방안으로 BBCHP 제도를 활용하는 것이 유일한 수단이었다. BBCHP 선박에 대한 해사행정법의 적용에 있어서 이중규제의 문제점을 부각시키면서 선박안전법의 적용을 배제하자는 등의 주장은 해사산업의 활성화와 높은 해상안전 수준을 유지하는데 도움이 되지 못한다.

사자들의 합의 내지 국제사법에 따라 선원법, 근로기준법을 비롯한 대한민국법이라고 주장하였다. 피고는 삼호드림호의 등록선주는 A이므로, 선원근로계약에 의하여 발생하는 채권에 관한 사항은 선적국법인 마셜군도공화국법에 따라 판단되어야 한다고 주장하였다. 법원은 이 사건 선원근로계약에 관하여 선원법을 비롯한 대한민국 법률을 적용하기로 명시적 내지 묵시적으로 합의하였다는 점, 설령 그러한 합의가 없다고 하더라도 국제사법 제8조 제1항에 의하면, 선적국법인 마셜군도공화국법은 이 사건 선원근로관계와는 관련성이 거의 없고 대한민국법이 가장 밀접한 관련성을 가지고 있다는 점에서 이 사건 선원근로관계에는 대한민국법이 적용되어야 한다는 취지로 판시하였다.

40) 권창영, “선원법 판례 연구 (3) 편의치적선에 대한 선원법의 적용”, 해양한국 501호, 2015. 6. <http://www.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=16188>.

왜냐하면 실제로 BBCHP 제도는 해양안전관리 역량제고의 필요성, 해운의 국제수지 개선 기여도, 해양력 강화를 위한 필요성 등을 감안하여 종합적으로 판단할 경우 그 효용이 훨씬 클 뿐만 아니라, 실제로 국적외항상선 선대증강 수단, 국적선적취울 증대, 국제무역수지 개선, 국내 조선산업발전 등 해사산업에 성장과 발전에 기여하고 있음과 동시에 해운선사의 선박매입을 위한 자본조달의 기능, 자본조달을 위한 복합적 선박금융 모델의 기능, 국내 해상보험 시장 활성화 지원 기능을 충실히 이행하고 있기 때문이다.

BBCHP 선박과 관련하여 앞서 언급한 주요 법적 쟁점사항을 정리하면 다음과 같다. 첫째, BBCHP 선박에 대한 이중규제는 규제의 행위주체인 한국정부가 BBCHP 선박에 대하여 규제적 또는 지원적 제도를 적용하는 것으로 분석된다. 그러나 이해당사자인 편의치적국 및 한국정부가 각자의 정책에 따라 해상안전 정책을 적용하고 있는 것을 이중규제라고 할 수는 없다.

둘째, BBCHP 선박의 선박안전법 적용제외와 관련 주장은 국가해사안전기본계획의 차질 및 국가의 안전책무 약화, 한국선급의 IACS내 지위 추락과 불필요한 외화유출, 법적용의 일관성 내지 형평성 저해, 한국지배선대의 질 저하와 금융권의 건조자금 대출에 악영향 우려, 국방정책에의 악영향 및 조선핵심기술 유출우려, 해운 및 조선산업의 발전 저해, 선박검사수수료 인상 등 경제적인 문제가 중 등의 문제점이 있다. 더욱이 BBCHP 제도가 이중규제라는 주장은 선박안전법 제66조에 따라 외국정부 등이 행한 검사를 인정하고 있다는 점에서 타당성이 부족하며, 재산과 인명의 안전 확보 필요성에 따라 우리 해사행정법을 적용하는 것이 합당한 조치라고 생각된다.

셋째, 도입 및 운항 중인 BBCHP 선박과 관련해서는 소유권과 관련된 채권 확보를 위하여 편의치적제도를 활용하고, 여타의 부분에서는 달리 적용하는 이중적인 모호성을 유지하는 것을 인정해야 한다. 그리고 용선기간이 종료되어 BBCHP 선박에 대한 소유권을 취득한 경우에는 선박법 제2조에 따라 당연히 대한민국으로 국적을 취득하게 된다고 보아야 한다.

참고문헌

[국내문헌]

김인현, 「해상법연구Ⅲ」, 서울: 법문사, 2015.

최종현, 「해상법상론」, 서울: 박영사, 2009.

강종희·한철환·황진희, “편의치제도 활용방안 연구”, 「기본연구」 01~12, 한국해양수산개발원, 2001.

권창영, “선원법 판례 연구 (3) 편의치적선에 대한 선원법의 적용”, 해양한국 501호, 2015.

김도경, “선박금융과 국내선사의 도산”, 「선진상사법률연구」 제55호, 법무부, 2011.

김성국·정재용, “해양력 강화를 위한 우리나라 선원양성에 관한 연구”, 「해양환경안전학회지」 제23권 제1호, 한국해양환경안전학회, 2017.

김승환, “입법의 원칙”, 「세계헌법연구」 제12권 제2호, 세계헌법학회 한국학회, 2006.

김인현, “국적취득조건부 선체용선의 법률관계”, 「한국해법학회지」 제39권 제1호, 한국해법학회, 2016.

김인현, “스텔라 데이지(Stella Daisy)호 침몰사고의 법적 쟁점”, 「인권과 정의」 통권 467호, 대한변호사협회, 2017.

김창준, “한진해운의 도산법적 쟁점”, 「한국해법학회지」 제39권 제1호, 2017.

김태일·이호춘·윤재용, “금융시장 기능 제고를 통한 선박금융 활성화 방안”, 「기본연구」, 한국해양수산개발원, 2014.

민성규·최재수, “선박국적제도의 국제법상 의의와 국적취득조건부나용선 선박의 통관 문제”, 「한국해법학회」 제26권 제2호, 한국해법학회지, 2004.

박한선·박혜리·허성례·김보람, “IMO 규제기반 해사산업의 지속발전방안 연구 - 신규 해사산업 진흥을 위한 법제도 개선방안(2차년도)”, 「경제·인문사회연구회 협동연구총서」 18-61-01, 한국해양수산개발원, 2019.

박태원, “유럽 주요국의 선박등록제도”, 「월간해양수산」 218호, 한국해양수산개발원, 2002.

- 박찬재, “국제선박등록제도 비교연구-한국해운산업의 국제경쟁력을 중심으로”, 한국해양대학교 박사학위논문, 2001.
- 손일태·김건우, “해운산업의 효율적인 자금조달 방안”, 「산연논총」 제27집, 경희대학교 산업경제연구소, 2002.
- 송옥숙, “국적취득조건부나용선이 우리나라 해운과 조선산업 발전에 미친 영향에 관한 연구”, 한국외국어대학교 석사학위논문, 1997.
- 신장현, “국적취득조건부 선체용선계약에서 편의치적제도의 특징에 대한 법률적 소고”, 「법학논총」 제43권 제2호, 2019.
- 신장현, “한국선박의 국적유치 확대를 위한 제도 개선방안 연구 -절차 및 세계 채택방법을 중심으로”, 「해양정책연구」 제32권 제2호, 한국해양수산개발원, 2017.
- 신장현, “국적취득조건부 선체용선계약에서 편의치적제도의 특징에 대한 법률적 소고”, 「법학논총」 제43권 제2호, 단국대학교 법학연구소, 2019.
- 우세나, “채무자회생 및 파산에 관한 법률상 국적취득조건부 나용선 계약의 처리방안”, 「법과정책연구」 제10집 제1호, 한국법정책학회, 2010.
- 이정원, “소유권취득조건부 선체용선계약의 법적 성질과 관련된 몇 가지 문제에 관한 고찰”, 「법학연구」, 제53권 제2호, 부산대학교 법학연구소, 2012
- 임정덕·류동근·이기환·김호범·임석·정승진, “조선산업의 환경변화와 선박금융”, 「정책자료」 111, 산업연구원, 2010.
- 장유락·유용철·이윤철, “우수 해기인력을 통한 국가안보 강화방안”, 「해사법연구」 제30권 제1호, 한국해사법학회, 2018.
- 장유락·이영수·이윤철, “우수 해기인력 확보를 위한 승선근무예비역 제도의 유지·발전방안 연구”, 「해사법연구」 제30권 제2호, 한국해사법학회, 2018.
- 전형진·윤희성·최영재, “우리나라 해운금융의 한계 및 발전방향”, 「현안연구」, 한국해양수산개발원, 2017.
- 정지선·박준영, “지방세법상 소유권취득조건부 선체용선계약의 취득세 납세의무 성립에 관한 연구”, 「지방자치법연구」 제17권 제1호, 사단법인 한국지방자치법학회, 2017.
- 진호현, “국적취득조건부 나용선 선박의 법적 연구”, 한국해양대학교 박사학위

논문, 2012.

진호현·김진권, “국적취득조건부 나용선 선박의 관할권에 관한 소고”, 「해사법 연구」 제24권 제1호, 한국해사법학회, 2012.

최병호·이상훈, “선박에 대한 지방세 과세체계 재정립 연구”, 「연구보고서」, 한국 지방세연구원, 2014.

최재수, “제2선적제도의 출현”, 「해양실무강좌」, 해양한국, 2005.

[해외문헌]

James Gosling and Tessa Jones Huzarski, Shipping Law Review, London : Law Business Research Ltd, 2016.

Marija Pijaca, Nikola Mandić, “bareboat register”, Transaction on Maritime science, Vol.50 No.1. 2016.

[Abstract]

**A Study on the Legal status and Role of the Bareboat
Charter of Hire Purchase in the Maritime Industry**

Jeon, Yeong-Woo·Hong, Sung-Hwa

*Professor, Division of Maritime Transportation Science in Korea
Maritime & Ocean University*

Lee, Chang-Hee

*Professor, Division of Global Maritime Studies in Korea
Maritime & Ocean University*

In the early 1970s, Korean shipping companies made the foundation for building the shipping industry by acquiring secondhand ships from Japan,

Greece and Hong Kong using the Bareboat Charter of Hire Purchase System(BBCHP). In the 1980s, the role and scope of the BBCHP expanded as the Korean government shifted its policy of rationalizing and promoting the maritime industry from acquiring secondhand ships to securing new ships and expanding its own merchant fleet. However, some shipping companies insisted that BBCHP ships should be excluded from the scope of application of the Ship Safety Act, raising the issue of double registration of the BBCHP ships. Recently, the National Assembly also raised the issue of tax evasion and tax avoidance related to the BBCHP ships. Indeed, despite the fact that Korea has increased the safety level of its fleet by utilizing the BBCHP, most of these legal issues are based mostly on the pros and cons of individual case interpretation of the BBCHP rather than a comprehensive interpretation of the BBCHP system. This is because the study on the BBCHP has been largely limited to the relationship of responsibility among key stakeholder, the legal nature of contract itself, and the case by case interpretation. While previous studies have suggested as a guide for the direction of legal interpretation of the consequences of a series of recent incidents involving BBCHP ships, it is clear that there is a lack of research into what actual roles of the BBCHP system in the maritime industry.

Therefore, this study conducted chronological analysis relating to the BBCHP system, evaluated the impact of the system on the national shipping industry, and reviewed various legal issues related to the maritime administrative laws, such as the Ship Safety Act, etc. In addition, with regard to the application of the Ship Safety Act to the BBCHP ships, this study provided basic information necessary to determine whether the BBCHP system is necessary for national policy by comprehensively considering the aspects of strengthening the nation's sea power and enhancing safety at sea. This study also presented future policy direction and a new theory of interpretation of the BBCHP system.

Key words : Bareboat charter of hire purchase, Ship Safety Act, Maritime Administrative Laws, Nation's Sea Power