

한국의 선박금융과 현황

법무법인 광장 (Lee & Ko)

정 우 영 변호사

Lee
& Ko



I. 선박금융



- Asset Based Financing의 대표적인 예
- 선박 자체의 교환가치 또는 선박으로부터의 미래 수익 (Revenue)을 담보로 이용

- **Corporate Financing**

무담보 / 대출기간 1~3년의 단기

- **Asset Backed Financing**

물적 담보/ 대출 기간 3~10년 중.장기

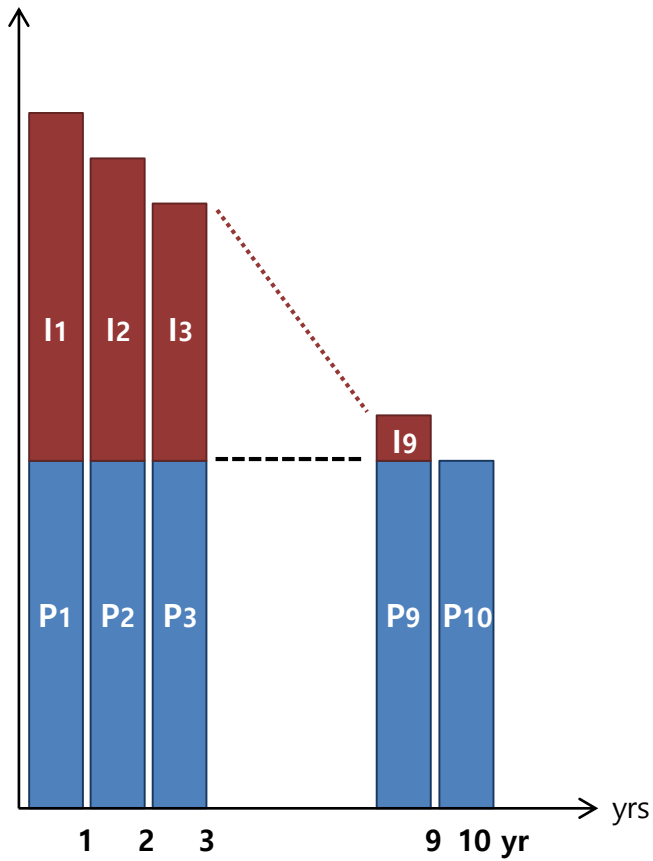
- **Project Financing**

물적 담보 + 현금 수입 담보 / 상대적 장기

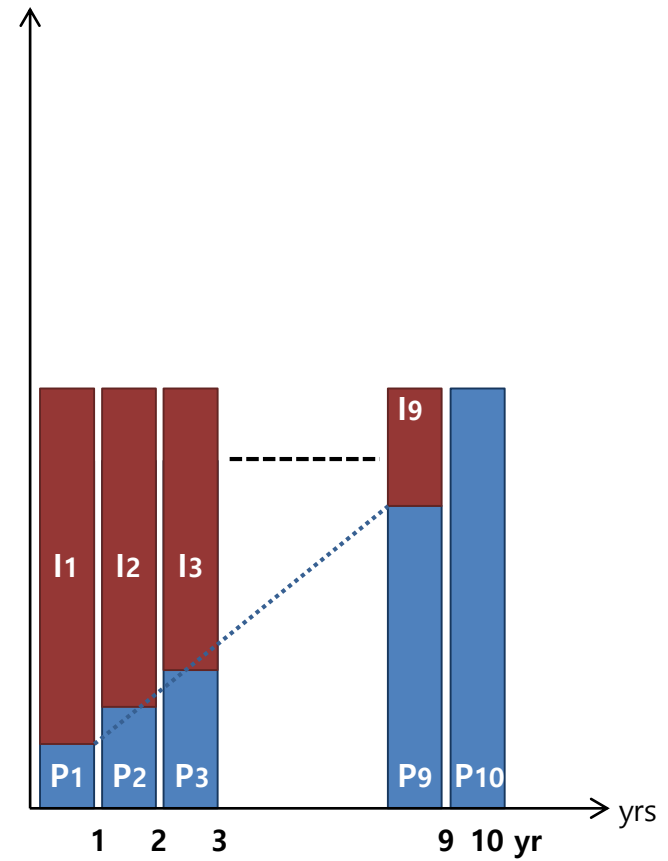
- 대출금의 규모가 크다
- 원리금 상환기간이 대체로 길다(통상 7-15년)
- 원리금합계 균등 상환 방식을 취하는 것이 일반적이다
- 선박 별 독립된 소유구조를 취하는 것이 일반적이다
- 보험이 중요한 담보로 역할을 한다
- 계약 구조가 상대적으로 복잡하다

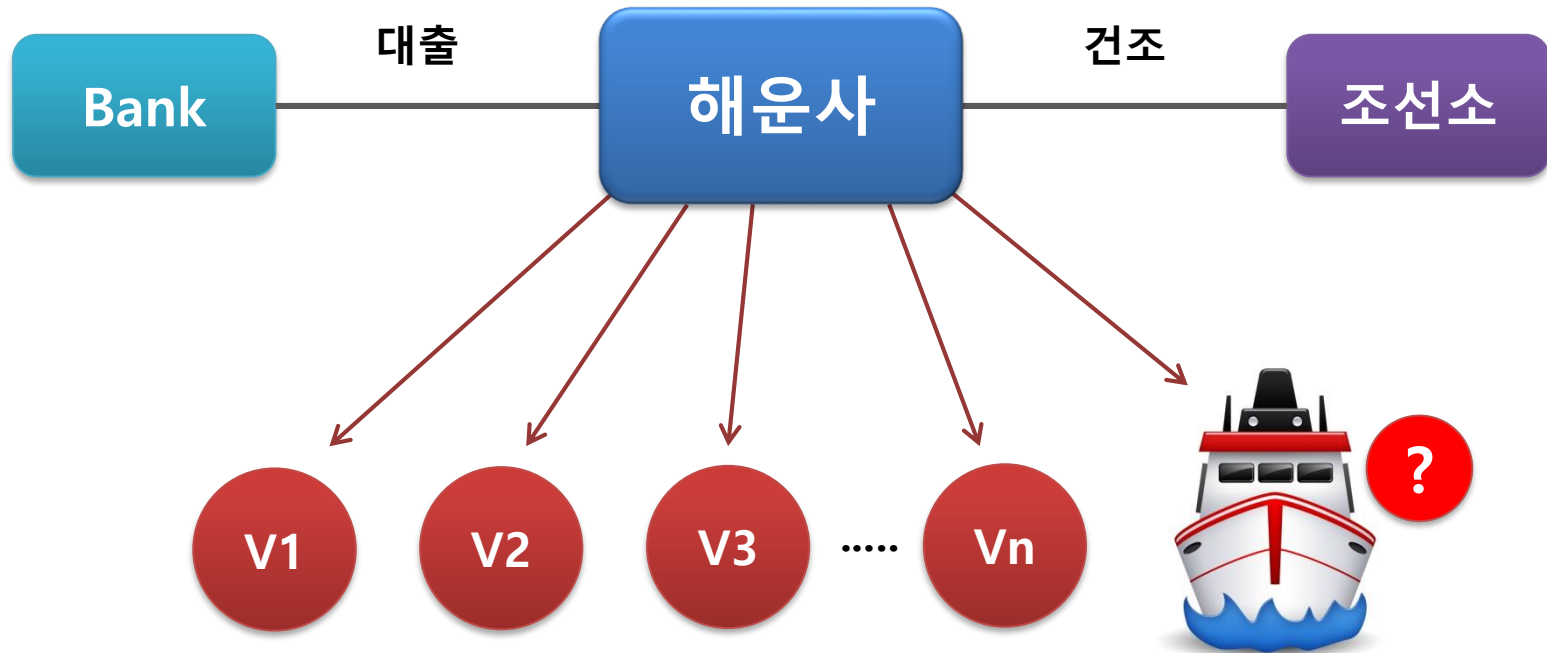
I. 원리금 균등(비교)

원금 균등



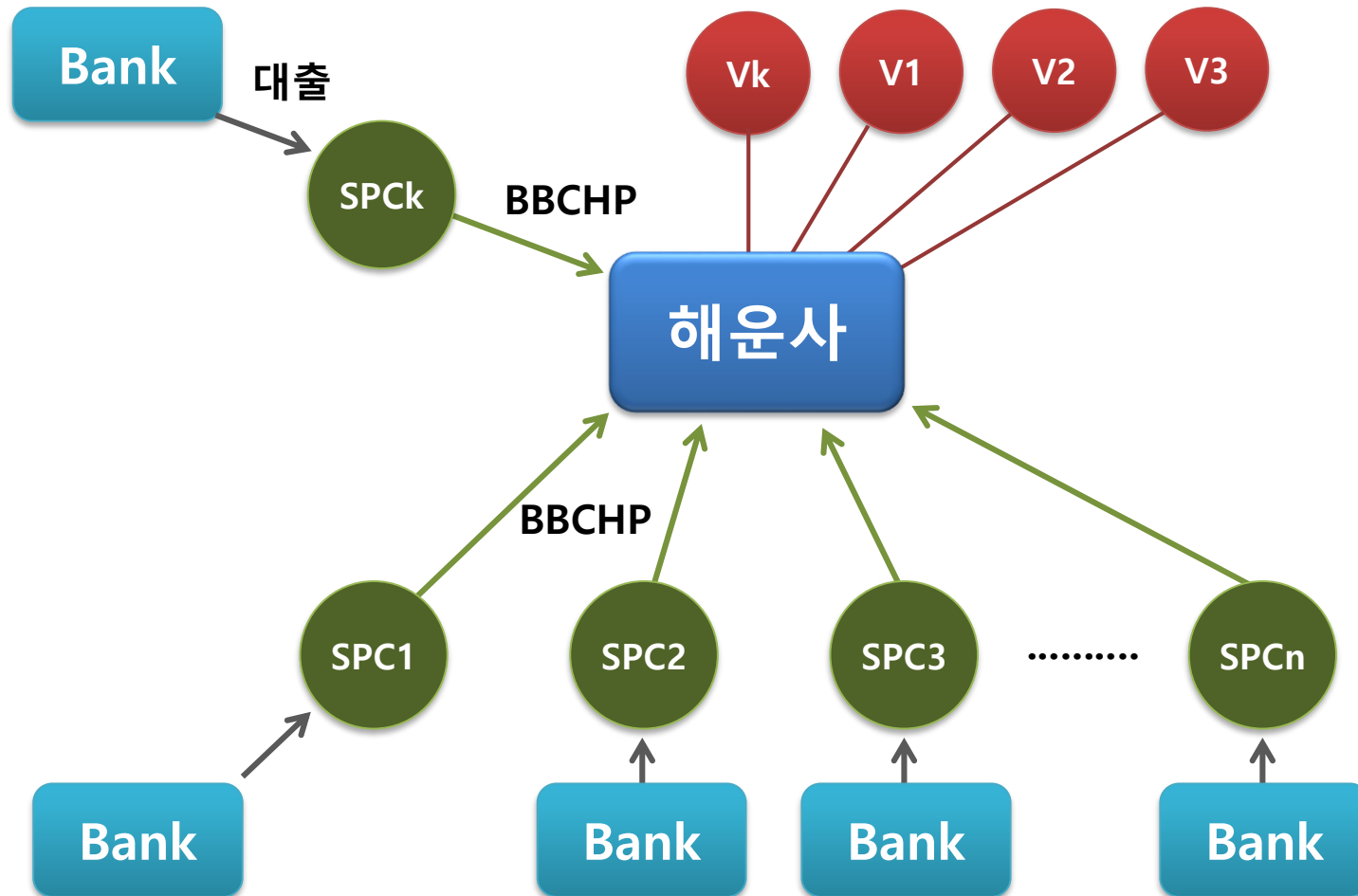
원리금 균등





➡ 법률적 효과는?

➡ Vk가 침몰시 법률효과는?





II. SPC ?

SPC

Special Purpose Company의 약어이며
Special Purpose Vehicle (SPV)이라고도 함

- ✓ Where to establish ?
 - ✓ Requirements to consider ?
 - ✓ Banking Act ?
-
- 선박에 대한 과세 여부 (재산세, 양도세), 해당 법인 (SPC)에 대한 법인세 부과 여부 및 세율 등 여러 가지 사항을 고려하여 결정
 - 편의치적 (flag of convenience) ≠ 조세 피난처
파나마, 마셜아일랜드, 온두라스, 벨리제, 등

- **1선박 1선주 (SPC)원칙**

- ✓ 선박 소유에 따른 위험이 선사의 기타 자산에 까지 확산되는 것을 방지

- **소유권이전조건부 나용선계약 (BBCHP)**

- ✓ 우리나라의 외환관리법상 엄격한 외환 및 금융거래 규제를 완화 및 회피하기 위한 목적

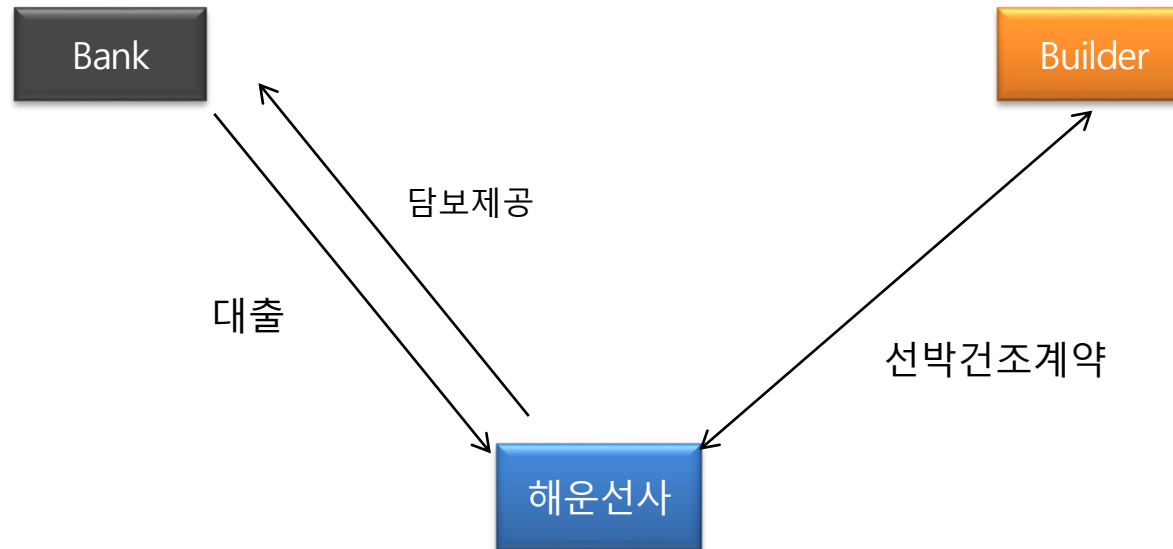
- **현금 흐름의 통제**

- ✓ 특정사업 (선박운송사업)의 현금흐름이 실질 사업주 (운영선사)의 현금흐름이나 다른 사업의 현금흐름과 혼합되지 아니하여 투자자에게 담보로서 진정한 효과를 갖게 함

- SPC가 편의치적제도와 연계될 경우, 다음과 같은 제도 이용의 이점을 얻을 수 있음:

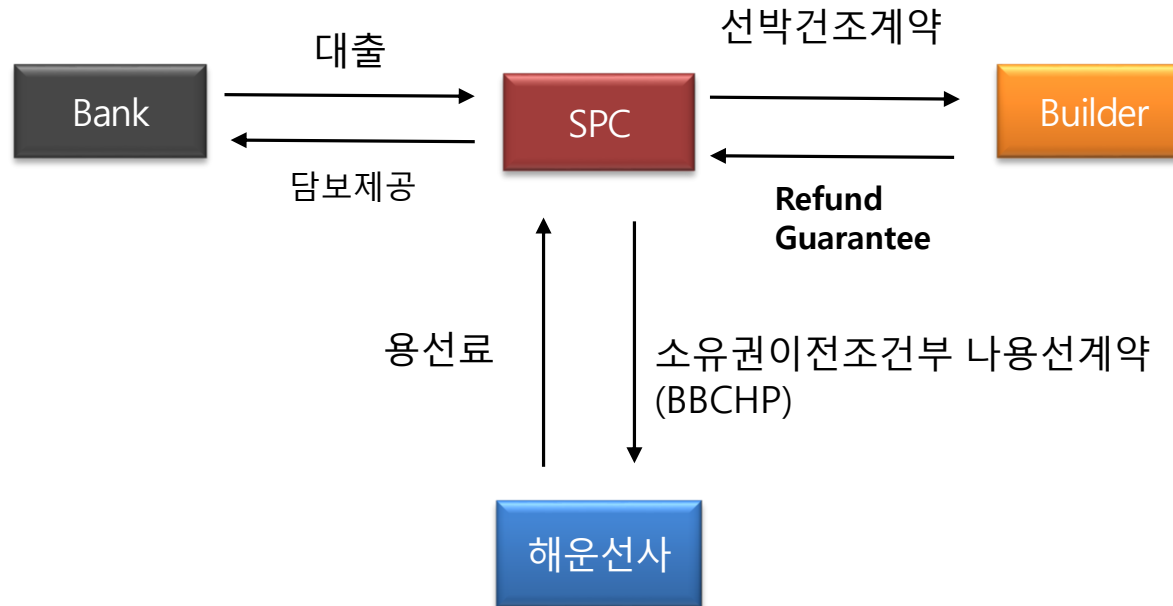
- ✓ 통상의 자유의 정치적 제한에 대한 회피수단
- ✓ 선주 소속국의 정치적 불안으로부터 회피
- ✓ 조세부담의 완화
- ✓ 보다 저렴한 제3국 선원의 활용
- ✓ 금융상의 편의
- ✓ 선박의 안전기준 유지 등에서 비용 절감

- 우리나라에 저당권을 설정하는 것보다 금융기관의 선박금융 채권 보호에 유리



해운선사가 Work-Out 절차에 들어가면,
위 Bank의 대출 채권은 자유롭게 행사할 수 있을 것인가?

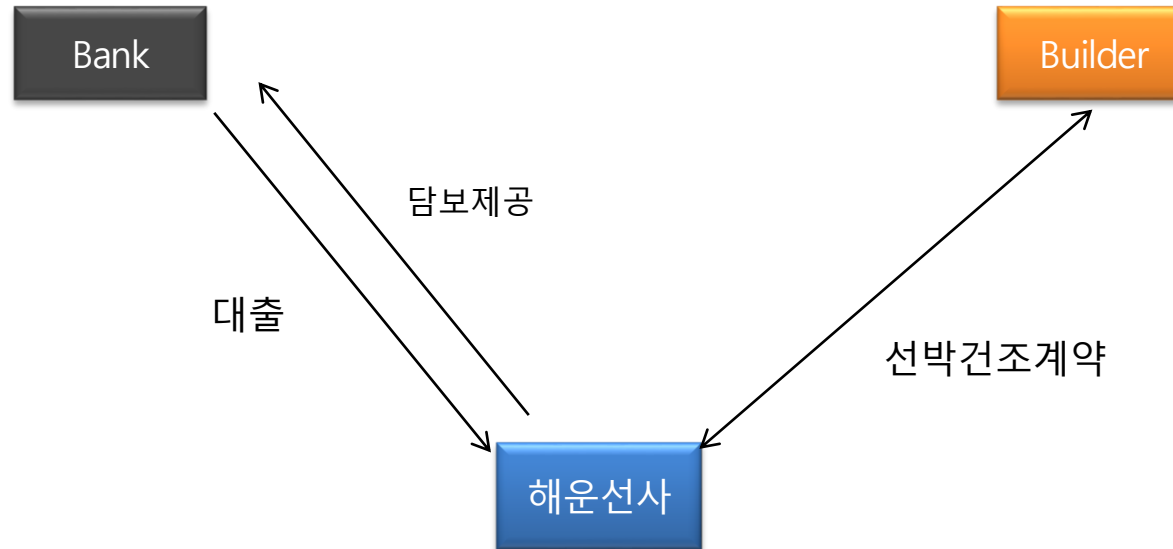
⇒ 채권금융기관 협약에 구속을 받음



해운선사가 Work-Out 절차에 들어가면,

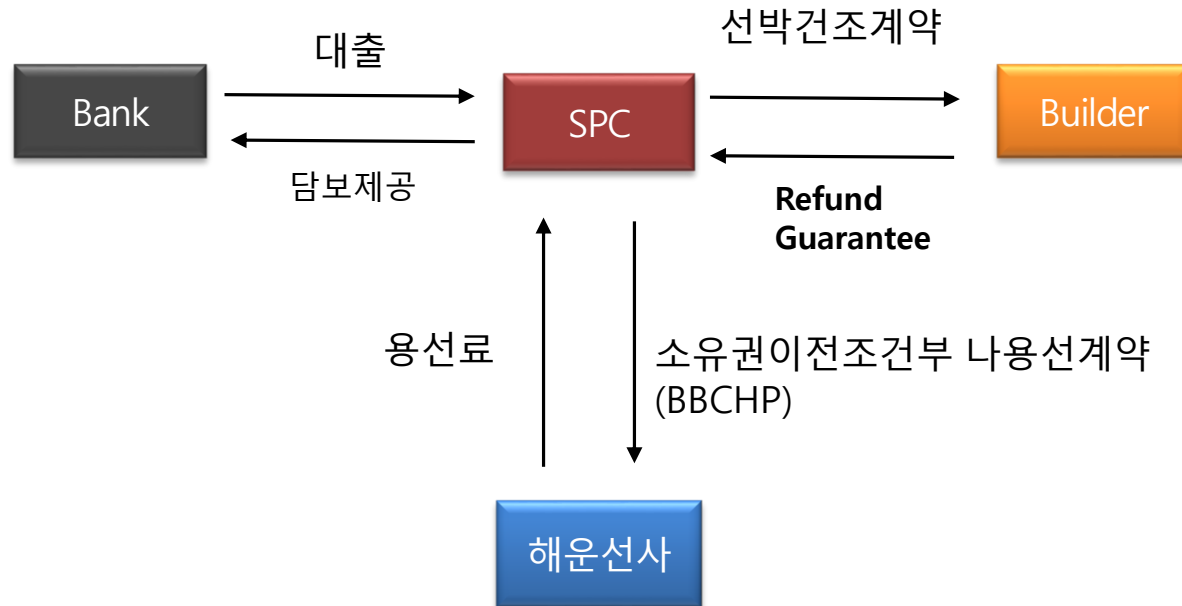
위 Bank의 대출 채권은 자유롭게 행사할 수 있을 것인가?

⇒ 채권금융기관 협약에 구속을 받지 않음: 채권금융기관이 아니므로



해운선사가 회생절차에 들어가면,
위 Bank의 대출 채권은 어떤 종류의 채권이 될 것인가?

⇒ 담보가액 범위 내에서 회생담보권



해운선사가 회생절차에 들어가면,
위 Bank의 대출 채권은 어떤 종류의 채권이 될 것인가?

⇒ 미이행쌍무계약 ... 공익채권

- 이른바 편의치적제도는

그 자체가 위법한 것이라 할 수는 없더라도, 우리나라에 거주하는 자가 외국에 있던 선박에 대해 사실상 소유권 내지 처분권을 취득하고 나아가 그 선박이 우리나라 국적을 아직 취득하지 아니하였더라도 실질적으로 관세 부과 대상이 되는 수입에 해당한다고 보는 것이 실질 과세의 원칙에 비추어 타당하다

(대법원 2004. 3. 25. 선고 2003도801 4 판결 등)

- 외환관리법상 신고 및 수리의 문제

- ✓ 국내 거주자가 SPC의 주주가 되는 경우

■ 설립의 예

- ① 본사의 부채비율의 증가를 막아야 할 필요가 있는 경우
- ② 단순 매각 이익만을 목적으로 선박을 도입하는 경우
- ③ UK Tax Lease 등의 거래구조 내 편입으로 인해 해당국의 법률상 요구에 따른 경우
- ④ 해외 해운사와 공동투자를 하는 경우

■ 외환관리법에 따른 해외투자신고 필요



III. 한국에서의 선박 금융 현황

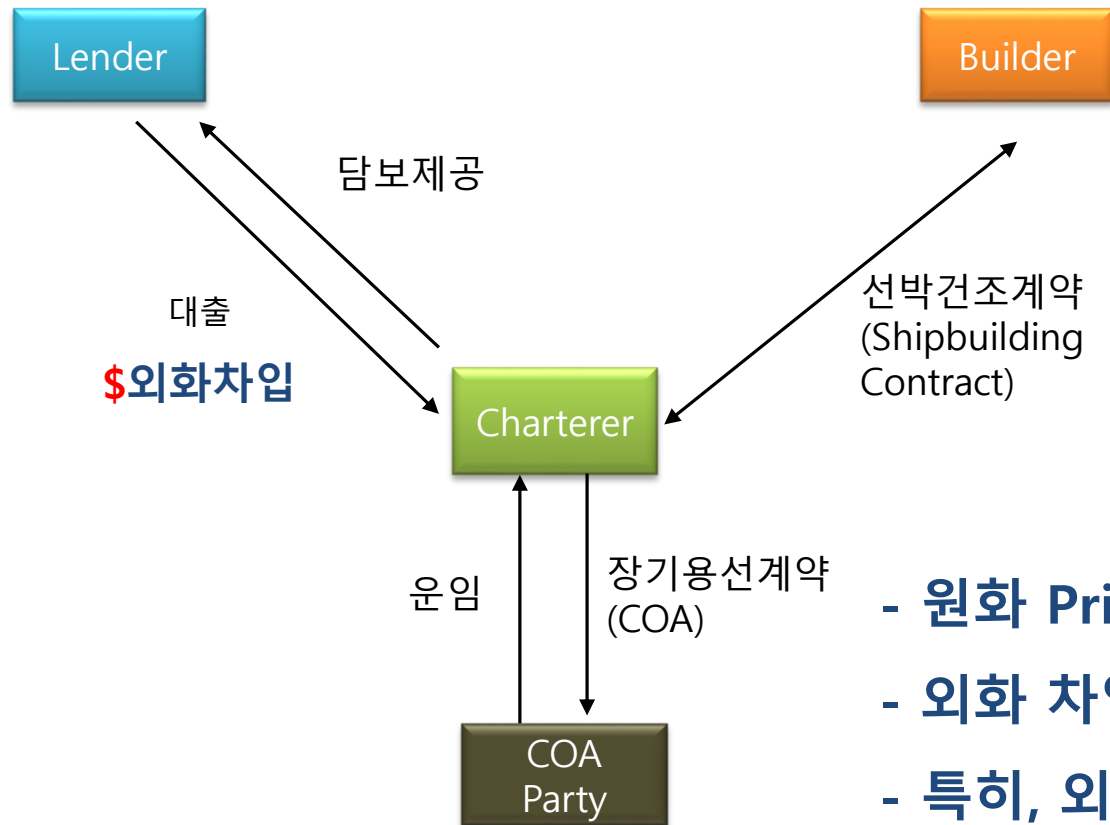
90년대 이전

- 한국수출입은행(K-EXIM)이 제공하는 선박금융
- 한국산업은행(KDB)이 제공하는 계획조선 자금의 대출
- 일본계 종합상사에 의한 선박금융

90년대 초반

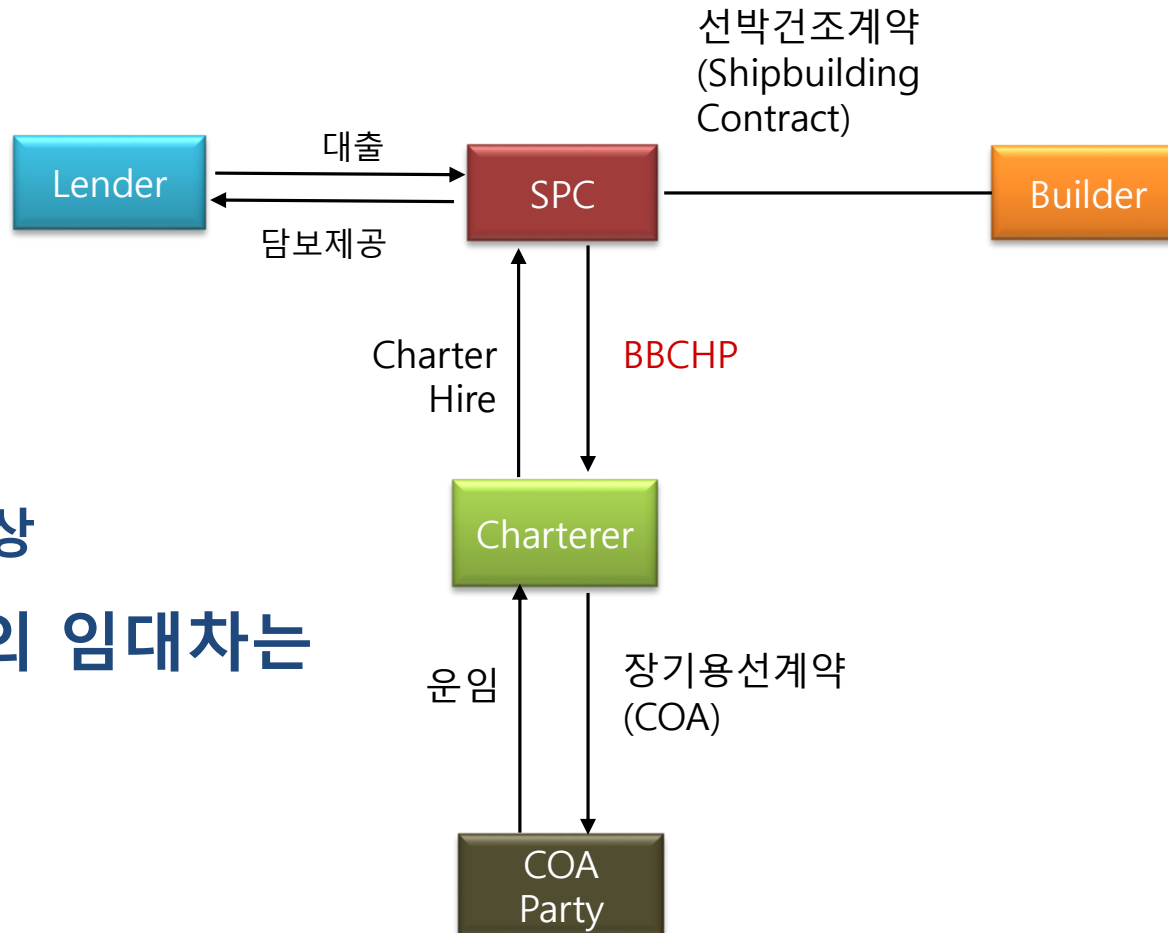
- 일반 금융기관의 유로 달러 금융
 - 한국가스공사가 입찰한 LNG 도입을 위한 선박금융이 계기를 형성
 - 종합금융회사 및 리스회사 선박 금융시장에 경쟁적으로 참여
- * 97년 외환위기까지 선박금융의 황금기

III. \$ 차입을 하려니 ~~~



- 원화 Prime Rate는 ?
- 외화 차입이 가능한가?
- 특히, 외환 관리법상 ...

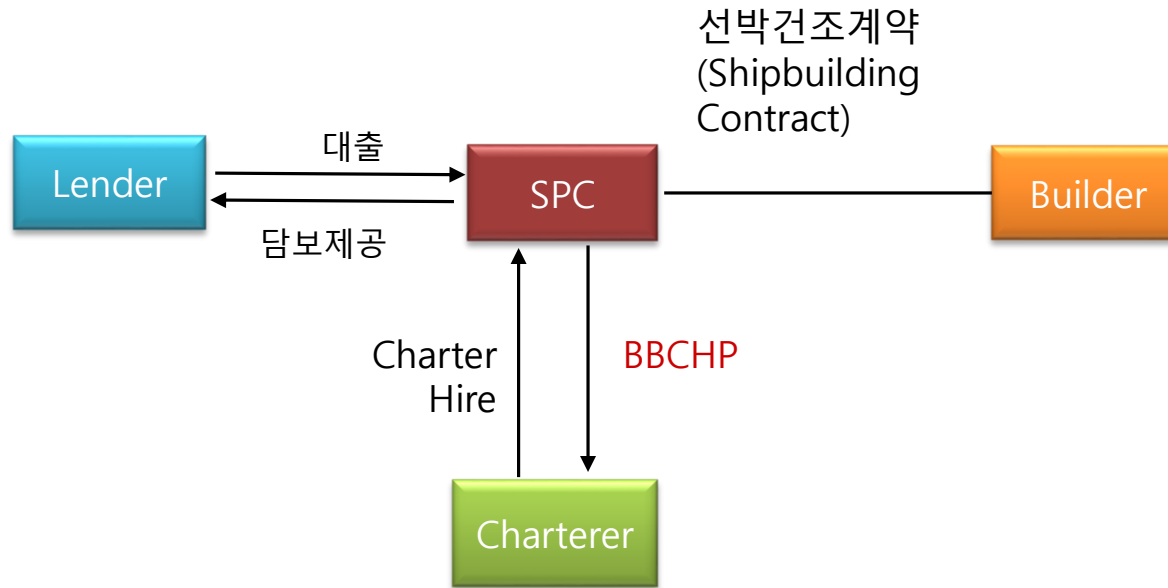
III. 이렇게 하면 가능할까?



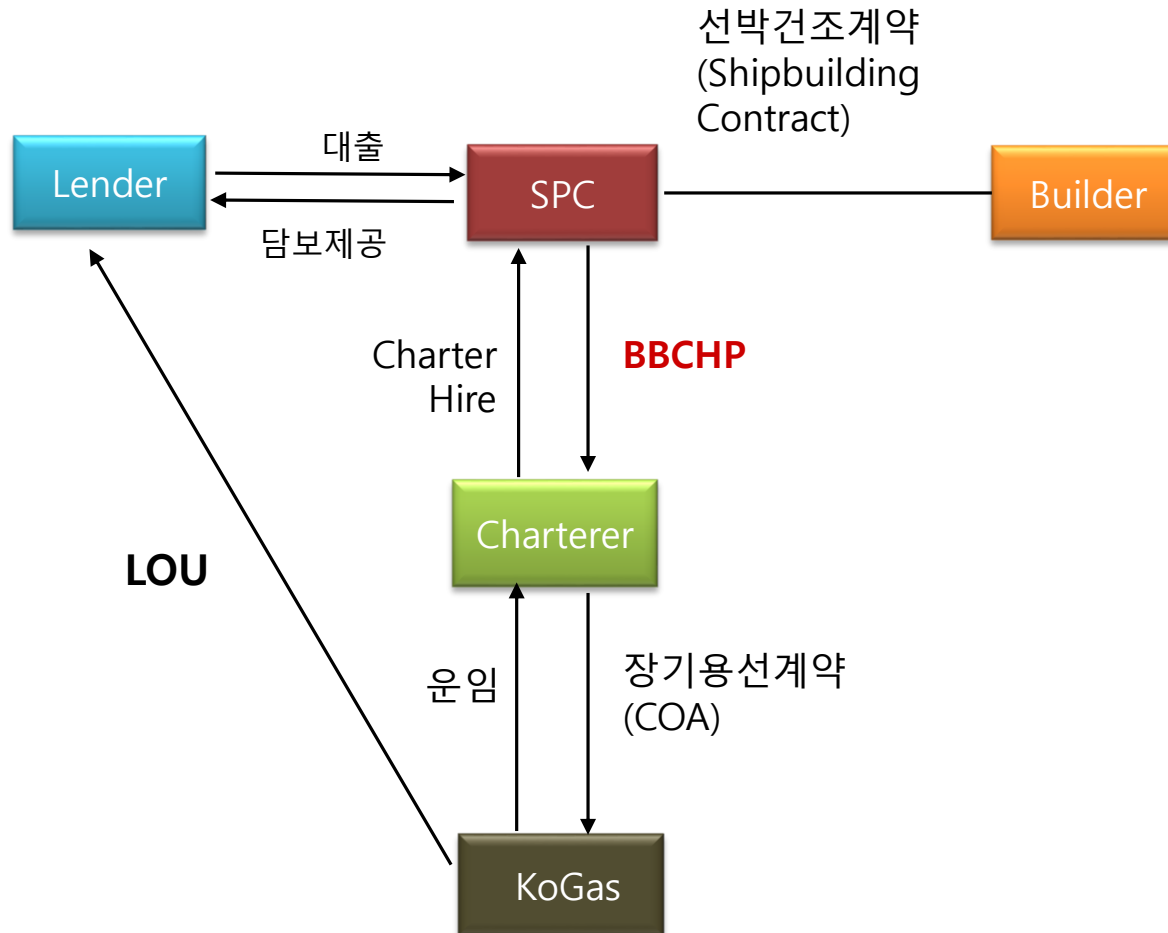
외환관리법상

산업장비의 임대차는
허용 ?

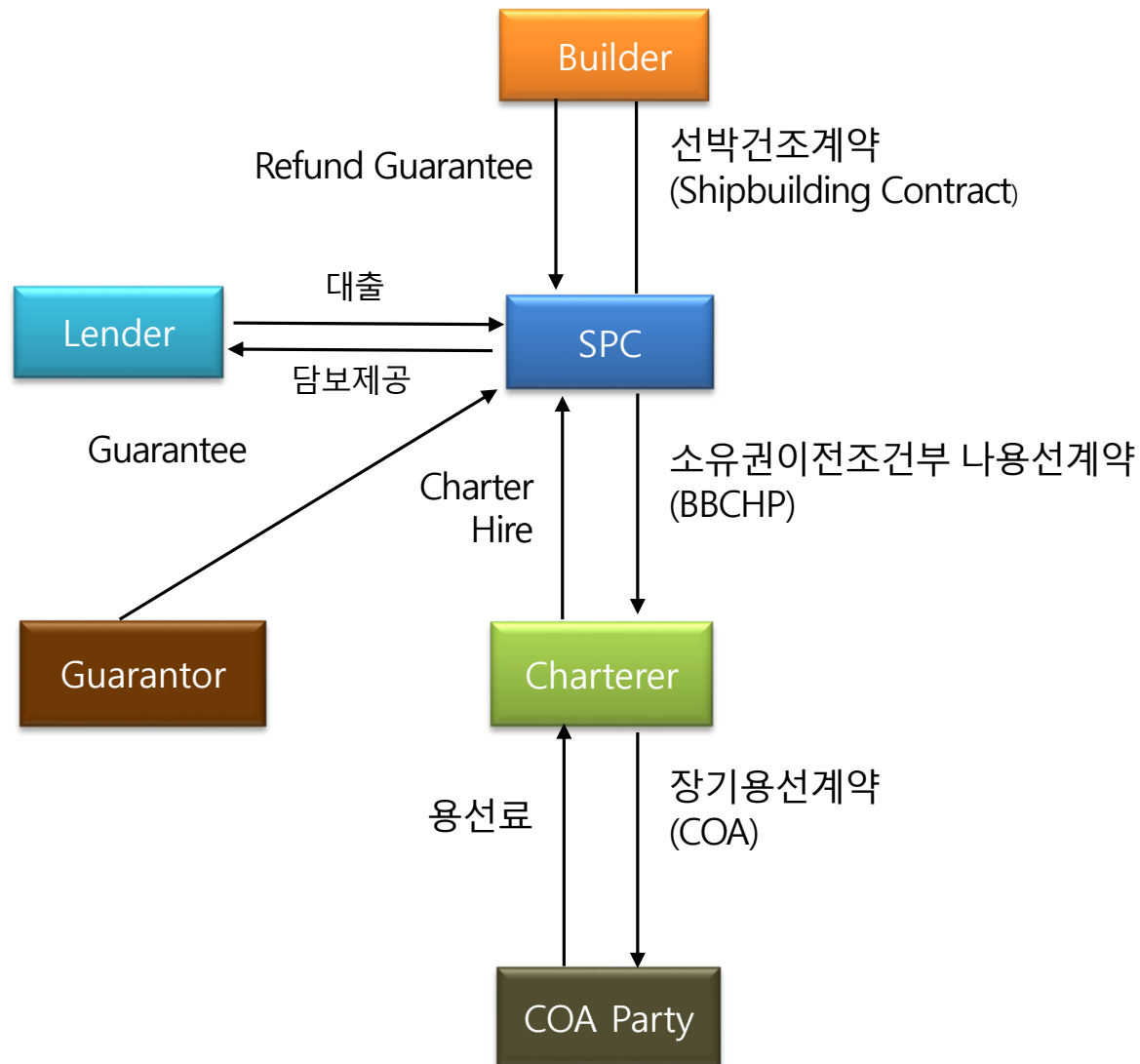
III. 가스공사 금융 _1st Step



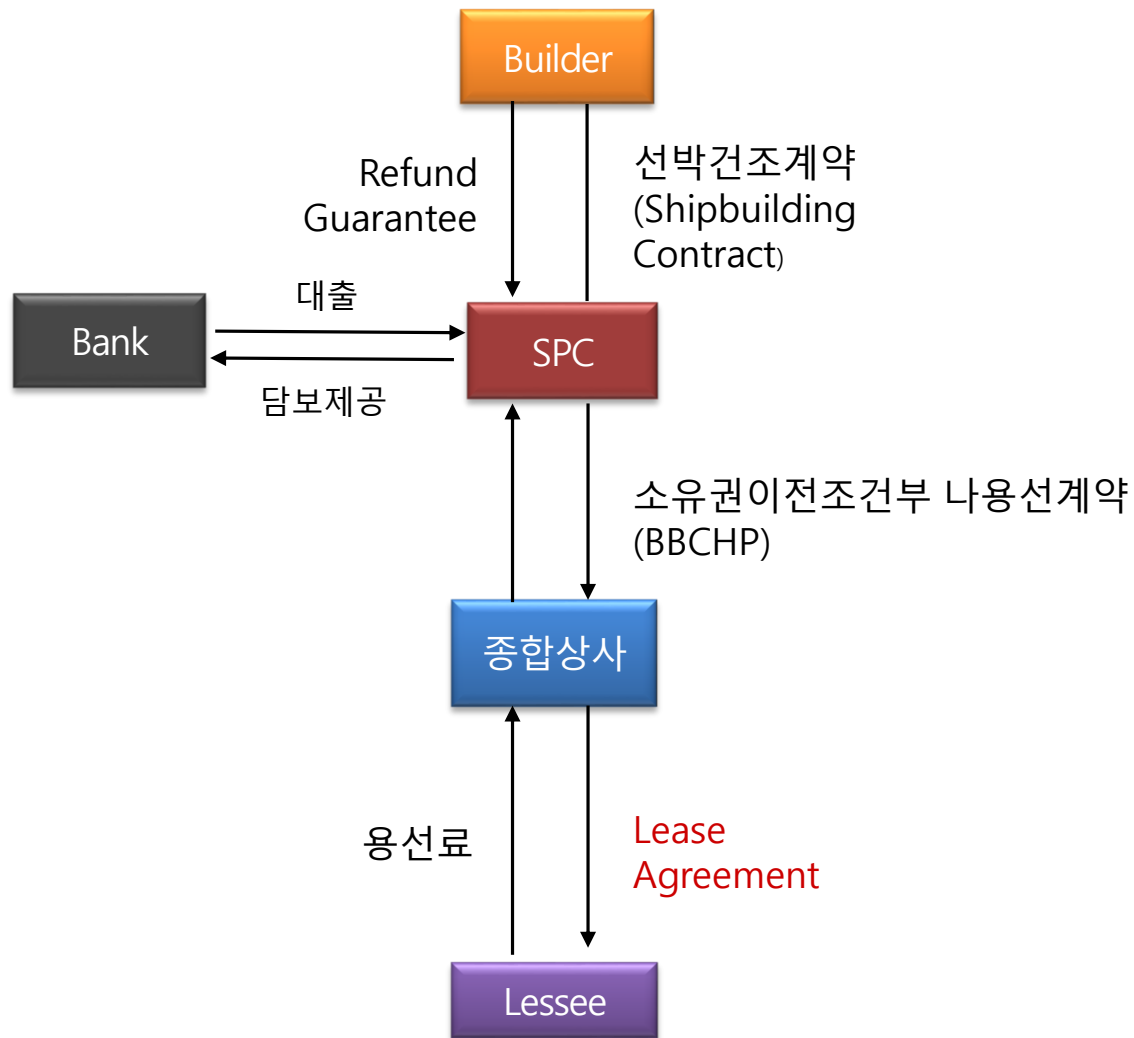
III. 가스공사 금융 _ 2nd Step



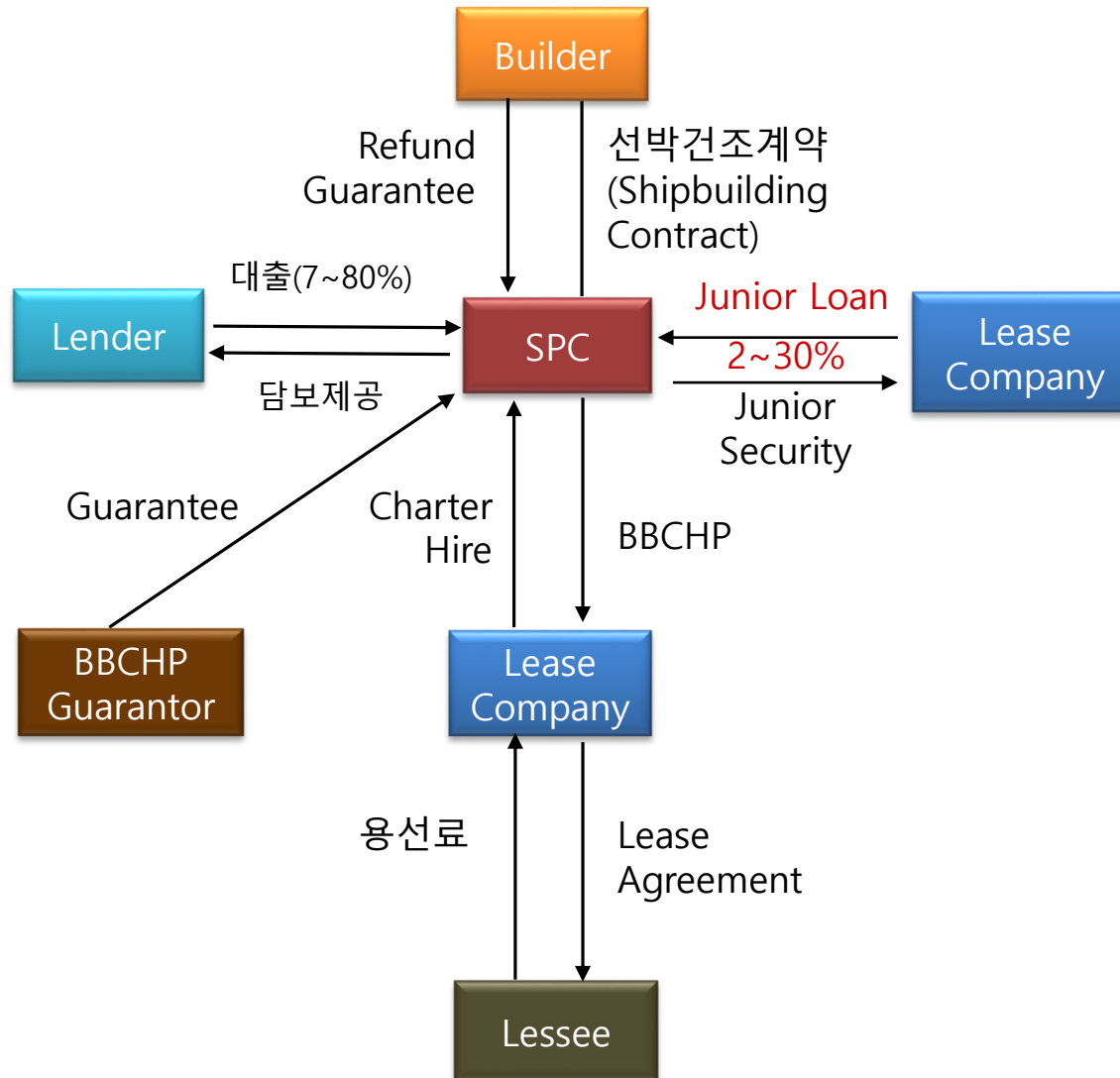
III. 가. 은행의 일반 BBCHP 개요도



III. 나. 종합상사(용선개입형)



III. 다. Lease 개요도



97년 후반 ~ 2003년

- 국내 일반 은행이 주도하는 대형 선박금융은 전무한 상황
- 회계 부정 사건과 북핵 문제로 저조
- 선박투자회사법 제정

- 특징

- ✓ SPC를 해외에 설립하는 대신 국내에 주식회사 형태로 설립하고, 주식을 발행하여 주식시장에서 선박구입자금을 모집할 것을 고려한 형태의 거래
- ✓ 독일의 Kommendit Gesellschaft Fund (K/G Fund), 노르웨이의 Kommandit Selskap Fund (K/S Fund)를 참조한 것임

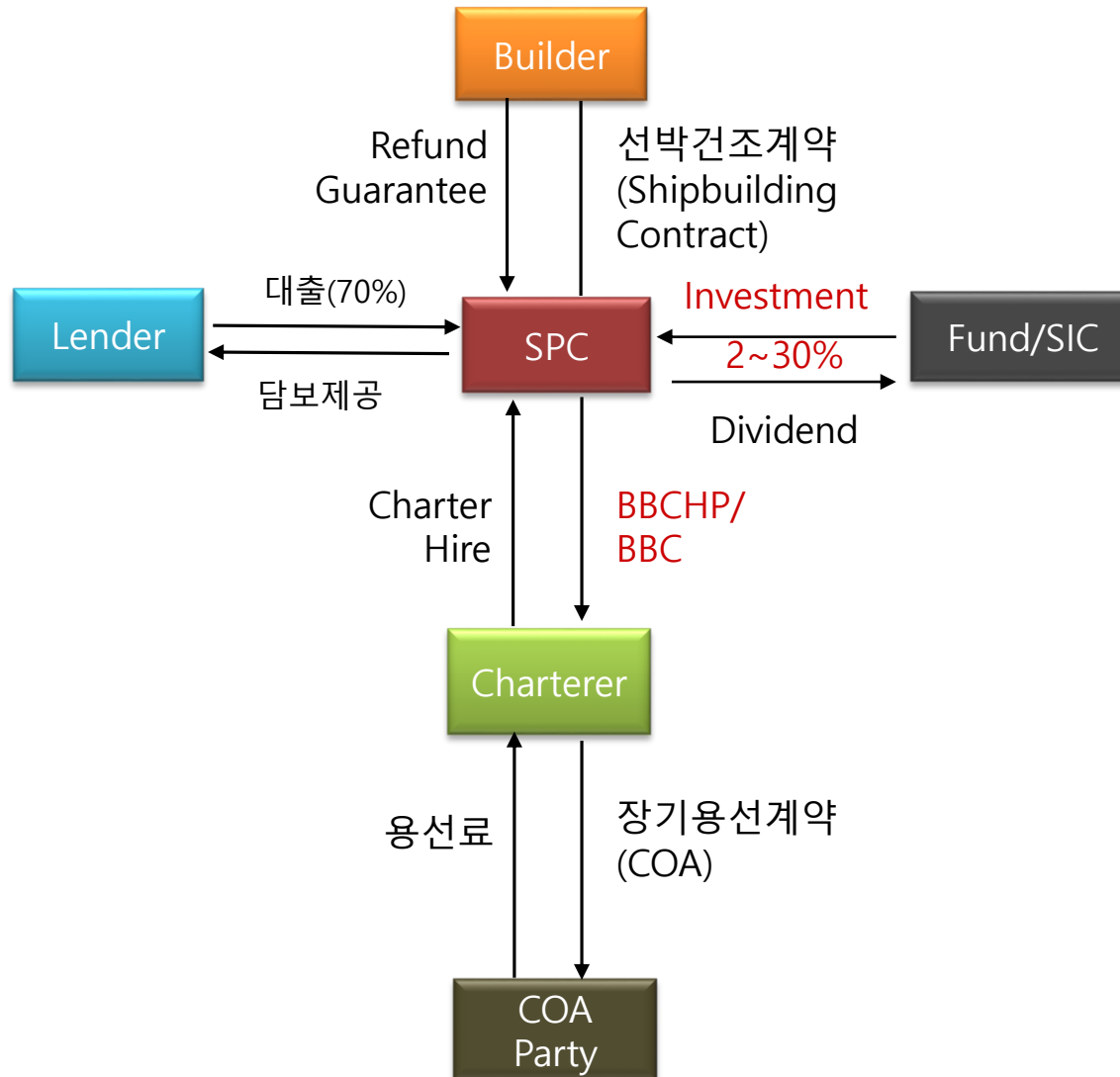
■ 제정이유 및 주된 내용

- ✓ 선사들로 하여금 선박도입에 필요한 금액의 20 -30%에 달하는 자기자본 투자금을 국내 주식시장 등을 통해 조달할 수 있는 길을 열어 줌
- ✓ 국내 선박투자회사, 선박운용회사 및 자산관리회사의 설립과 투자자 보호를 주된 내용으로 함
- ✓ 2002년 8월 시행 이후 현재까지 5개의 선박운용회사가 설립되었고, 2004년2월 동북아 1호 이후 약 185척의 선박이 선박투자회사법에 의해 건조됨

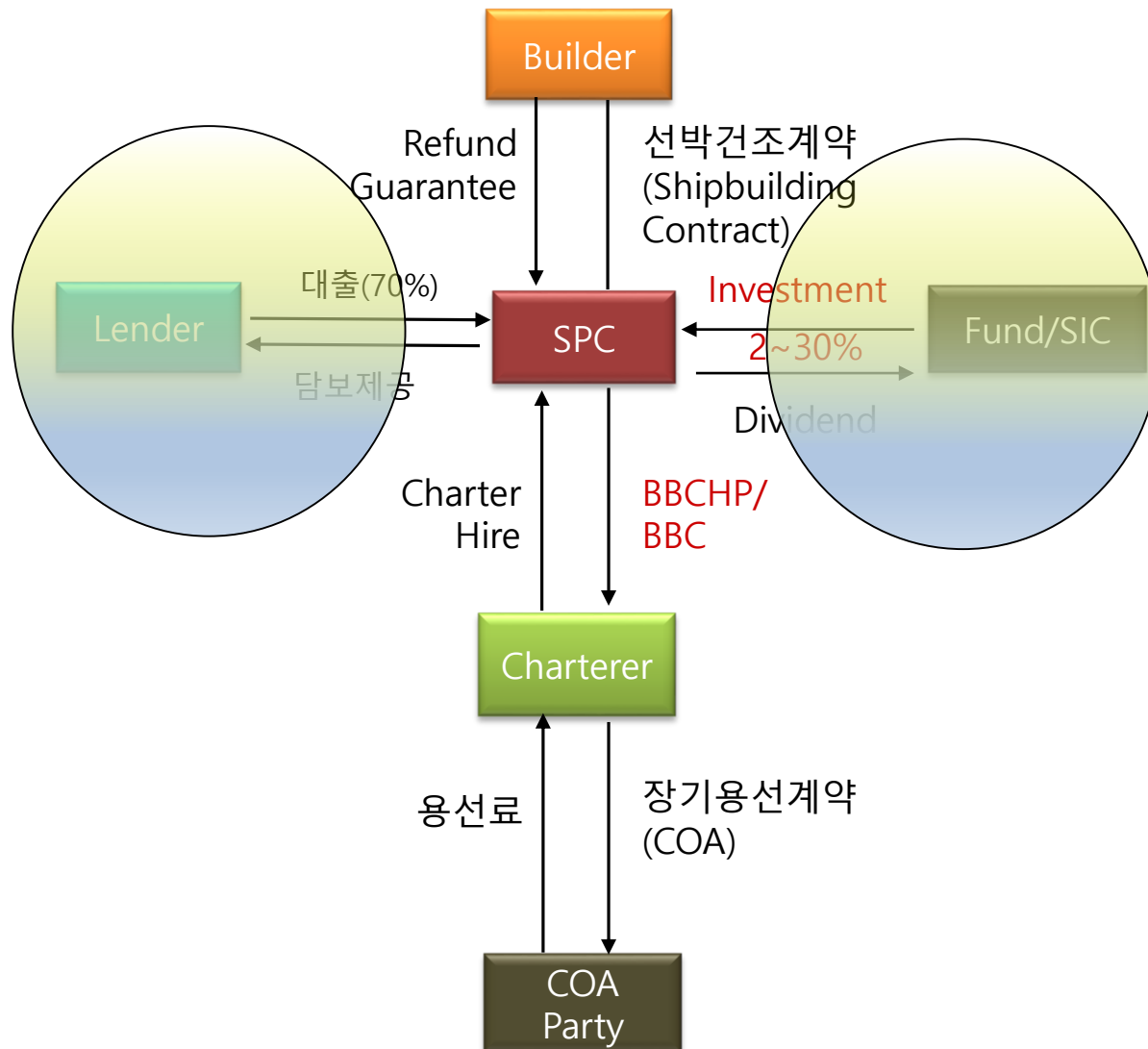
2003년 이후 ~ 리만사태

- 2004년 이후
국제적인 해운운임 및 선가의 급격한 상승으로
선박금융시장이 최고의 활황 국면을 맞이함
(해운의 황금기)

III. SIC/Fund 개요도



III. SIC/Fund 개요도

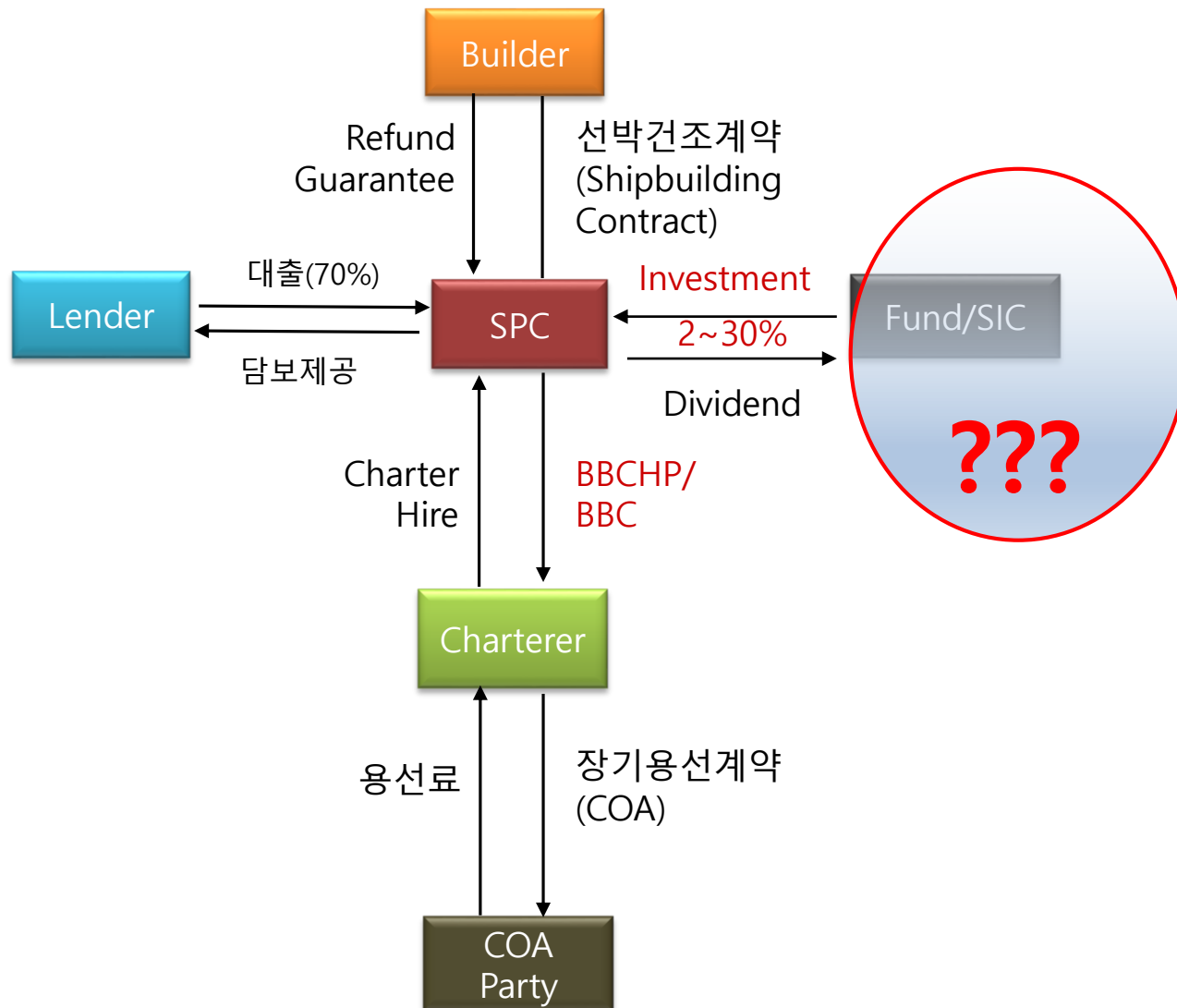


- 2009년도에 투자가 또는 투자가 집단이 등장하여 선박투자회사
를 통해 선사에 재원을 투입하게 됨
- 정책적인 이유, 선가상승에 대한 예측 등에 기초한 기관투자가
의 과감한 투자라는 점이 특징적임
- 자본시장과금융투자업에관한법률에 따라 소위 펀드투자가 자
유로워진 상황과 관련 있음

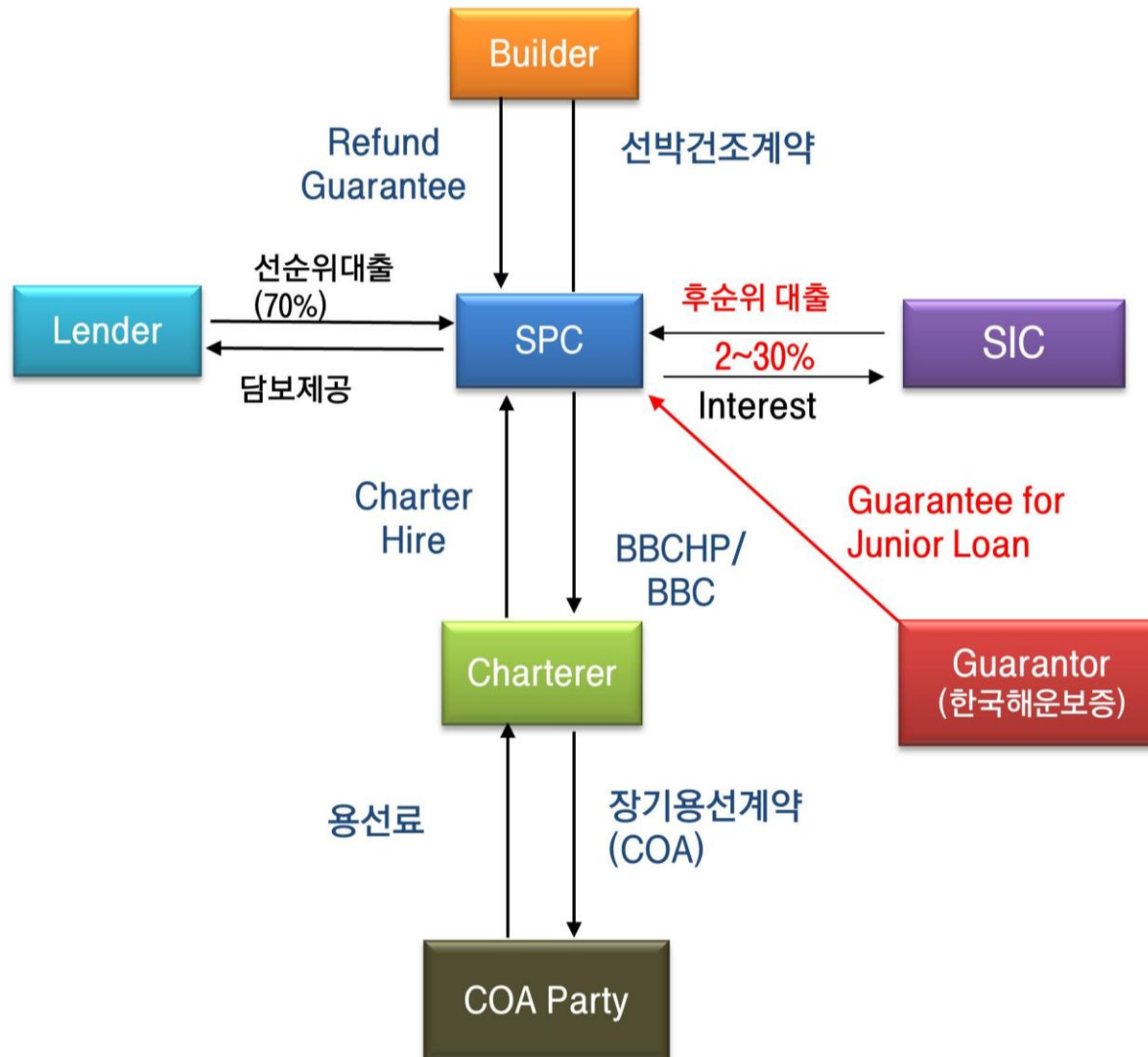
리만사태 ~ 현재

- 2008년 9월경 리만 사태로 촉발된 금융위기로 인한 해운시장의 위축이 지속됨
- 대한해운/ 삼호해운/ STX Pan Ocean/ 한진해운 도산

III. Fund 모집에 적신호



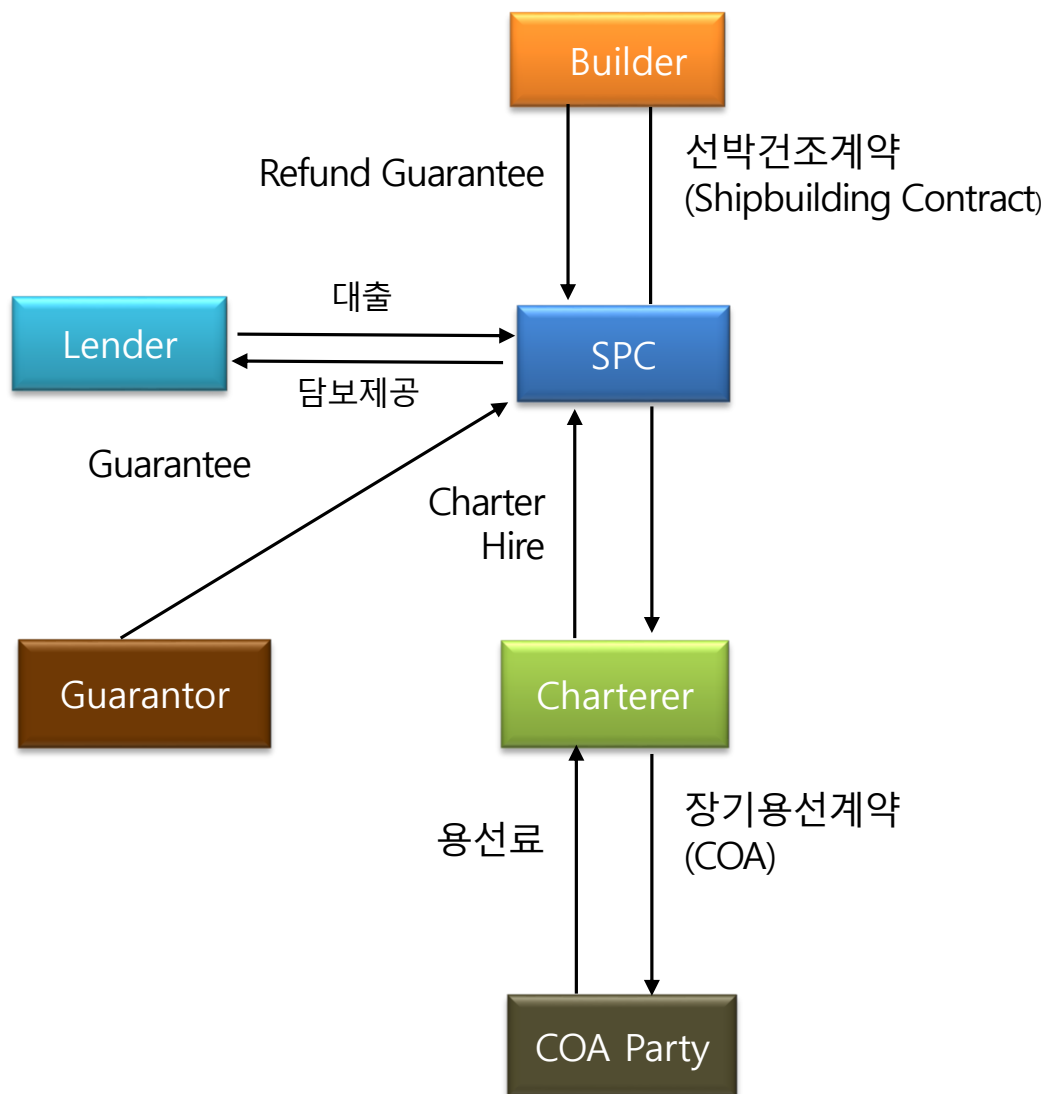
III. 후순위 대출 보증 개요도





IV.선박금융 패러다임의 변화

IV. 가. 은행 주도형 선박금융 (~ 1998)

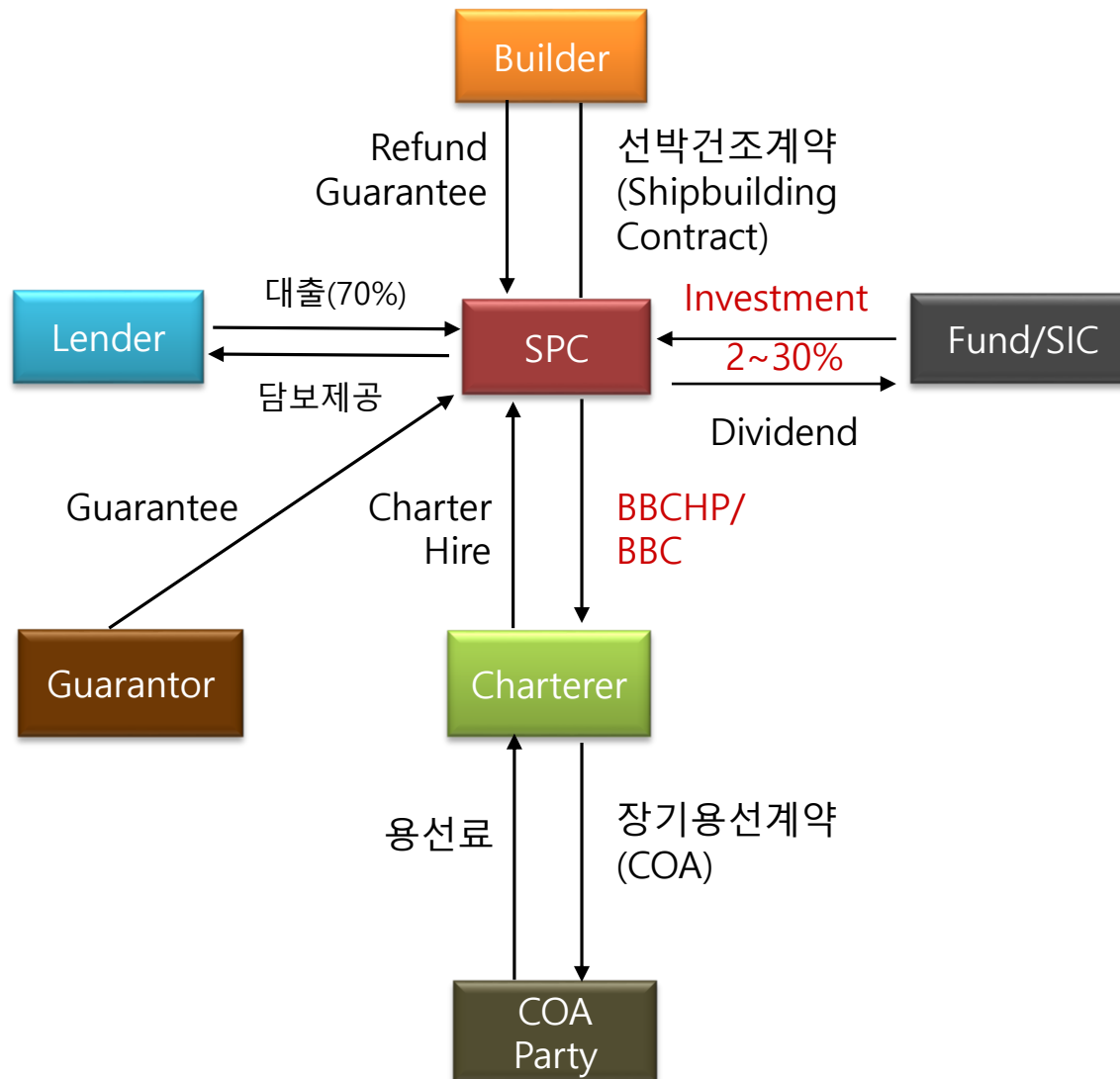


1. 선가의 100% 이상을 대출 함

2. 주요 고려 사항

- 대출선박의 담보가치가 적절한지,
- 보험의 종류와 보험금액은 적절한지,
- 왜 파나마등 편의치적 국가에 **SPC**를 설립하여 금융 구조를 만들어야 하는지,
- 편의치적 국가별로 **Maritime Lien**의 순위나 범위가 금융 기관에 어느 정도 영향을 미치는지,
- **SPC** 설립에 따라 고려해야 할 **Tax**는 없는지

IV. 나. 자본시장 편입형 선박금융 (2003 ~ ?)

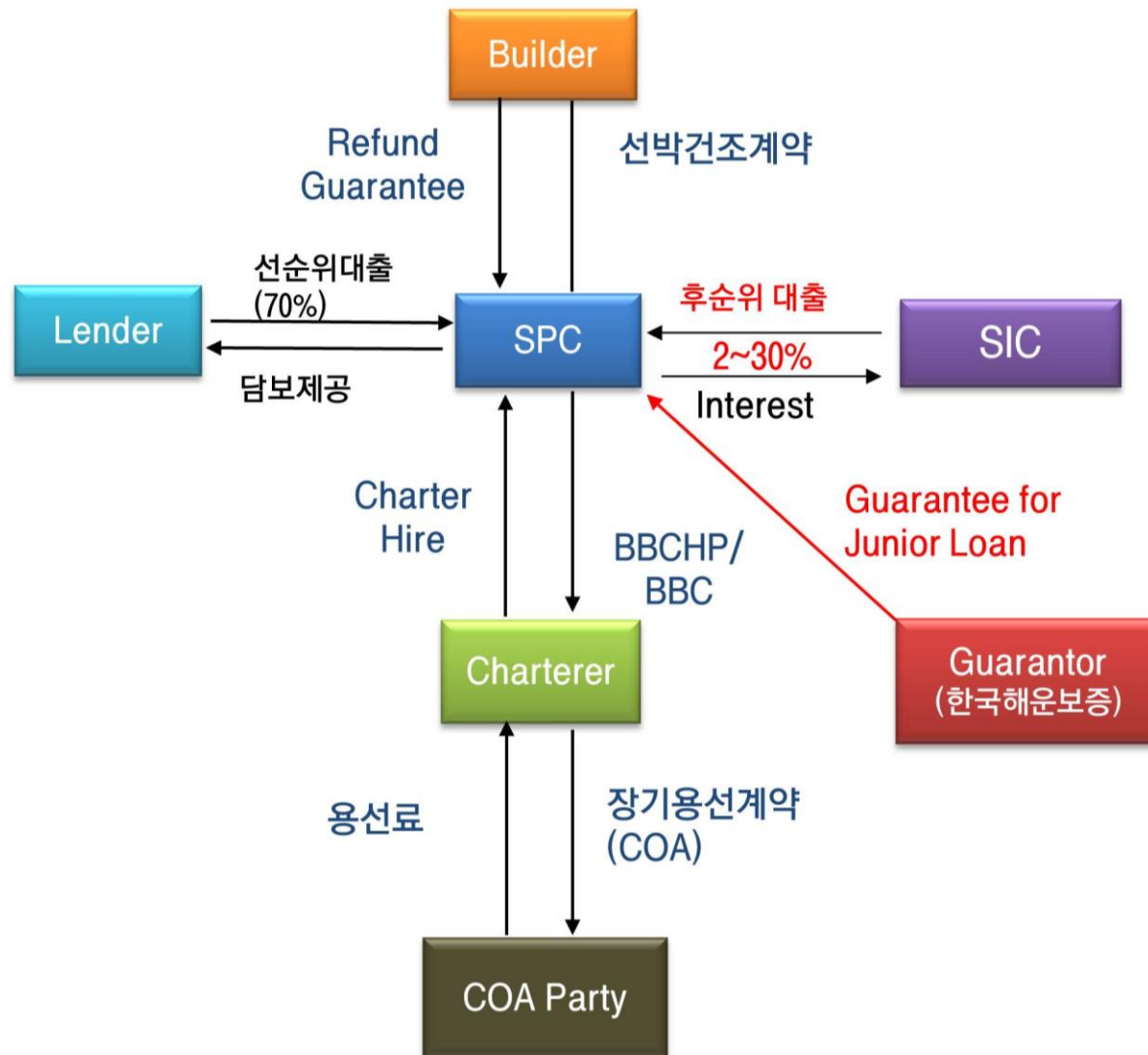


1. 선가의 100% 미만 대출 함

2. 주요 고려 사항

- 자본시장으로부터의 투자금 회수 기간은 통상 3~5년
- 선순위 대출 만기보다 먼저 만기가 도래함에 따른 회수금의 충당 순서
- 의사 결정의 주도권 배분
 - 부도 선언 등의 의사 결정을 선순위 대주 단독으로 할 것인지? 선박의 매각 등의 결정을 누가 할 것인지? 등
- 해외 SPC로의 원화 투자가 가능한지,
- 원-\$ swap을 위한 거래의 위험은 무엇으로 담보를 제공할 것인지

IV. 다. 공공금융기관 개입형 선박금융(1) (2015 ~ 2018)



1. 보이는 손의 등장

2. 선가의 100% 미만을 대출 함

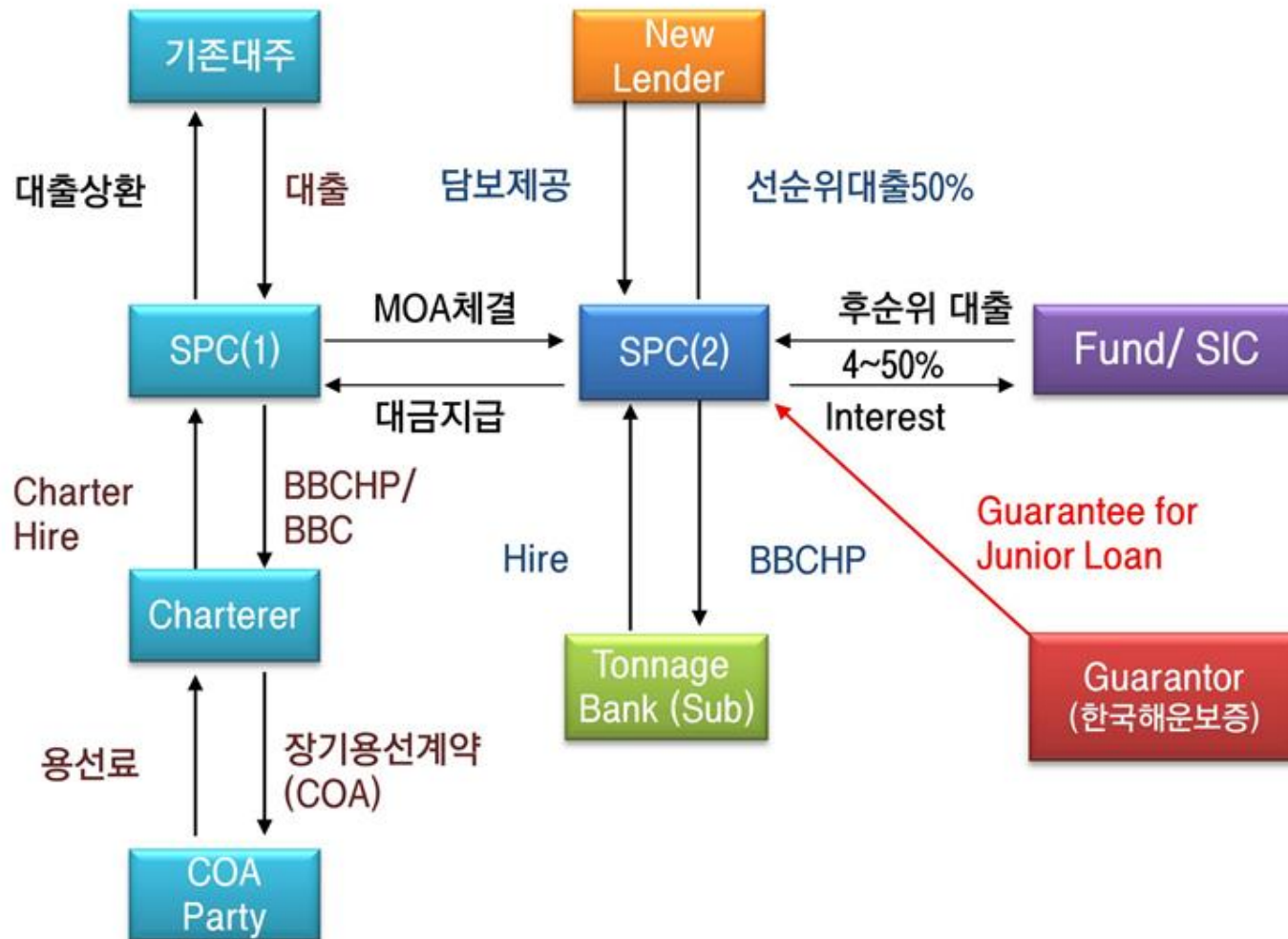
3. 주요 고려 사항

- **WTO** 또는 **GATS** 협약의 위반 여부,
- 지원 대상의 선정 문제,
- 선박의 미래가치를 어떻게 평가할 것인지,
- 보증료의 수준을 어떻게 할 것인지,
- 위험 산업에 대한 지원이 법률상 적절한 것인지

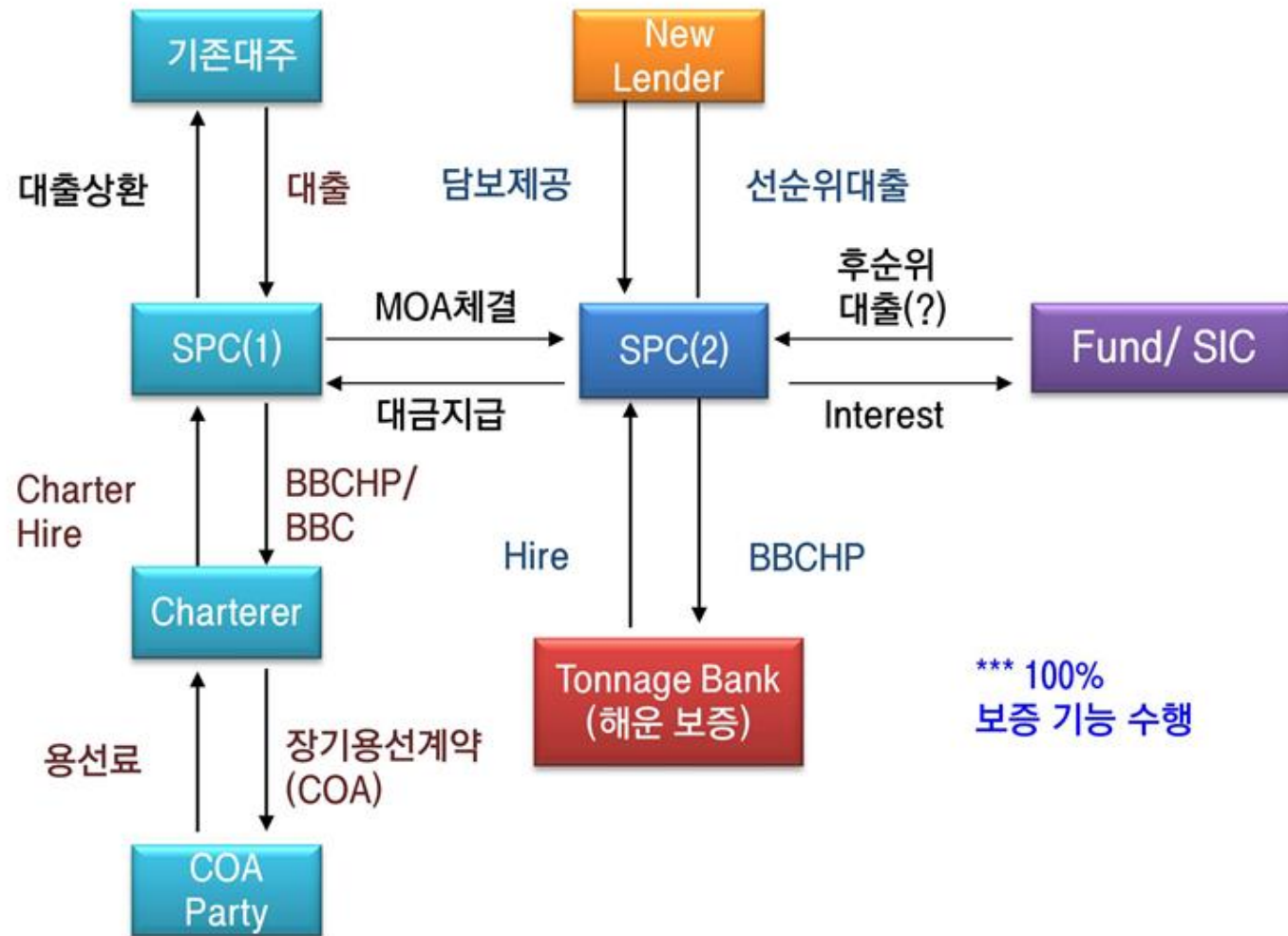
4. 기타 법률상 고려 사항

- 보증인지 보험인지 ?,
- 부보의 범위와 부보 사유에 제한이 있는지?
- SIC가 보증금(또는 보험금)을 청구하여 선순위 대주에 우선하여 자신의 채무변제에 충당할 수 있는지,
- 보증금(또는 보험금)을 대지급한 한국해양보증보험은 구상권을 임의로 행사할 수 있는지
- 구상권을 선순위 대주와 동등한 순위라고 주장할 수 있는지 등의 많은 문제가 제기된다

IV. 다. 공공금융기관 개입형 선박금융(2) (2017 ~ 2018)



IV. 다. 공공금융기관 개입형 선박금융(3) (2017 ~ 2018)





V. 전환기의 도전들

1. ‘도산 절연’(Bankruptcy Remote)에 적신호

- 기업구조조정 촉진법의 개정으로 인하여
- SPC에 대한 채무자회생 및 파산에 관한 법률의 적용 가능성의 제기

2. BASEL III 도입에 따른 Bank의 대출 기피 현상 심화

3. 자본시장 변화로 선박금융에로의 투자 급격 감소

- 주식.채권의 상대적으로 높은 수익율
- SIC법상 세제 혜택 소멸 (2015.12.31.부; REITs법과 비교)

4. IFRS 1116 도입에 따른 해운 매출의 감소 위험



1. 가. 기업구조조정 촉진법 등

■ 신 기촉법의 주요 변경 내용

신 기촉법은 기촉법에의 참여범위 및 적용대상 확대를 통한 형평성 문제 보완하였습니다.

- 참여범위 확대 : 채권금융기관 → 모든 금융 채권자
- 적용대상 확대 : 신용공여액 500억 원 이상 기업 → 모든 기업
 - 연기금 · 공제회 등도 기촉법 참여 → 제도의 효과성 제고
 - 중소기업에도 기촉법 적용 → 제도의 수혜범위 확대
- 다만, 모든 금융채권자가 기촉법 절차에 참여하는 경우 기촉법의 장점인 신속성·효율성이 저해될 우려가 있기 때문에 운용상 필요한 경우 주채권은행은 금융채권자협의회 의결을 거쳐 소액채권자·사채권자 등에 대하여는 배제가 가능하도록 하였습니다.
- 현실적으로 기촉법 절차 적용의 실익이 적은 경우에는 기촉법 적용을 배제할 수 있으며, 구체적으로 공공기관, 외국기업, 금융회사, 회생절차 등 진행기업, 신용공여액 50억 원 미만 기업 등이 적용 배제대상이 될 수 있습니다.

제22조(금융채권자협의회)

- ① 부실징후기업의 원활한 기업개선을 도모하기 위하여 해당 기업의 금융채권자로 구성된 **금융채권자협의회**를 둔다.
- ② 주채권은행은 협의회의 소집 및 운영을 주관하며, 협의회가 의결한 사항에 관하여 협의회를 대표한다.
- ③ 주채권은행은 제23조제1항 각 호의 사항을 심의·의결하기 위하여 협의회를 소집할 수 있다. 주채권은행이 아닌 금융채권자는 단독 또는 다른 금융채권자와 합하여 공동관리기업에 대한 금융채권액이 협의회를 구성하는 금융채권자가 보유한 총 금융채권액(이 법에 따른 공동관리절차에서 출자전환된 채권액을 포함하며, 이하 "협의회 총금융채권액"이라 한다)의 4분의 1을 초과하는 경우 주채권은행에 대하여 협의회의 소집을 요청할 수 있으며, 요청을 받은 주채권은행은 지체 없이 협의회 소집에 필요한 조치를 하여야 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "금융채권"이란 기업 또는 타인에 대한 신용공여로 해당 기업에 대하여 행사할 수 있는 채권을 말한다.
2. "금융채권자"란 금융채권을 보유한 자를 말한다.



1. 나. SPC 파산 신청

■ SPC 회생절차 진행 내역

- 2019.4.12. 서울 회생법원 신청서 접수
- 2019.4.19. 포괄적금지명령 공고 (서울회생법원 2019회합100079)
- 2019.4.17. 보전처분 결정
- 2019.4.22. 대표자 심문
- 2019.4.30. 한국선주협회 SPC를 이용한 국채부 나용선 제도에 관한 건 제출
- 2019.5.21. 해양수산부 기업회생개시신청 관련 의견 제출
- 2019.5.22. 회생절차 개시 신청 기각 결정

- 관할권에 대한 검토
- 대한민국과 실질적 관련이 있는 경우는 국제재판관할권을 가진다 (국제사법 제2조 제1항)
 - ✓ 채무자의 이사 대한민국에 거주
 - ✓ 대출 발생지와 변제지 모두 대한민국
 - ✓ 용선료 지급되는 곳도 대한민국
- 신청인의 자격 (판단 ?)
- 주채무자, 보증인 및 채무자 및 그와 함께 동일한 채무를 부담하는 자 중 어느 하나에 해당하는 자에 회생절차가 개신된 경우, 다음 자에 대한 회생절차의 신청은 당해 회생법원에서 진행할 수 있다는 취지 (채무자회생법제3조)

■ 파산의 원인 (판단 안함)

- 채무자가 지급을 할 수 없는 때
- 부채의 총액이 자산의 총액을 초과할 때

■ 채권자 일반의 이익에 부합하는지 여부

- 회생절차를 통하여 채무자로부터 회수할 수 있는 채권액이 현재 담보권 실행을 통하여 회수할 수 있는 채권액 보다 많다고 단정할 수 없다
- 도산절연 효과 때문에 특수목적법인인 채무자를 설립하였고, 대출 역시 이를 통해 담보의 확실성을 믿고 이루어진 것임



2. BASEL III ???

■
해양진흥공사와 산은, 수은은 물론 시중은행까지 선박금융시장에 모두 들어와서 서로 경쟁하고 보완하는 체제가 됐으면 좋겠습니다.

◆사회 : 시중은행이 선박금융에 참여하지 않게된 특별한 이유같은 것이 있습니까?

◆정우영 변호사 : 조규열 본부장이 굉장히 중요한 말씀을 하셨는데 결국은 바젤3 때문입니다. 이게 별것 아닌 것처럼 느껴질 수도 있는데 바젤3가 도입되면 위험평가 기준이 달라집니다. 좀 더 엄격해진다고 할 수 있는데 현재 시스템에서 붙이는 마진으로는 바젤3를 도입하면 오히려 역마진이 발생할 수 있습니다. 그렇기 때문에 은행들이 자연히 선박금융시장에 들어오지 못하게 된 겁니다.

우리는 아직 바젤3 도입이 완료되지 않았습니다. 그러나 유럽은행들은 바젤4 도입까지 고민하는 단계여서 미리미리 익스포저를 줄이고 있습니다. 우리는 당초 2015년까지 바젤3를 도입키로 했었는데 계속 미뤄서 2027년까지 바젤3 요건을 갖출 예정입니다. 바젤3가 정착되면 상업은행들은 선박금융에 대한 위험가중치를 높게 평가하기 때문에 금리가 높아질 수밖에 없고 금리가 높아지면 글로벌 경쟁력이 떨어지게 됩니다. 그 금리로는 국적선사들이 선박금융으로 쓸 수가 없습니다. 바젤3가 은행들의 선박금융 참여를 주저하게 만드는 전부는 아니지만 은행 관계자와 얘기해보면 바젤3가 전혀 무시하지 못할 요소입니다.

◆김영무 부회장 : 바젤3가 우리만 적용되는 것은 아니지 않나, 외국계 은행도 똑같이 적용되는 것 아닌가요?



3. IFRS 1116과 CVC 회계



- 새로운 회계처리기준인 K-IFRS 제1116호 도입으로 문제가 제기됨
 - 기존에 CVC는 선사는 매출로, 화주는 비용으로만 계상 (운송계약으로 처리)
- 한국회계기준원 및 Big 4 회계법인 심리실은 리스로 해석 (보수적인 입장 견지)

- CVC 계약이 K-IFRS 제 1116호에 따라 리스에 해당하는지에 대해 의견이 엇갈림
 - 한국회계기준원 및 Big 4 회계법인 심리실은 리스에 해당한다고 보아야 한다
 - 국내해운사와 회계감사 실무팀은 리스에 해당하지 않을 수 있다는 의견임.
- 리스 해당여부와 관련한 판단기준 (IFRS1116)
 - 공급자(선사)의 실질적인 자산 대체권 및
 - 이용자(화주)의 사용지시권 존재여부

- ✓ 선사는 선박 교체 (vessel replacement)를 제안하는 경우 용선사의 승인을 받아야 하며,
- ✓ 대체선이 투입된 경우 해당 선박은 용선사의 서면 동의가 없는 한 적어도 3년간 계속 제공되어야 함
- ✓ 최초 투입 선박은 최소 2년 사용되어야 하고, 전체 계약 기간 동안 총 3회 용선사의 승인 하 교체 투입할 수 있음
- ✓ 선사는 매 3년마다 선박 교체할 수 있는 선택권(option)을 가지는 것으로 규정하고 있습니다
- ✓ 다만 당사자가 서면 합의한 경우에는 교체기간은 단축될 수 있습니다

- ✓ 용선사는 기준항로 이외의 선적항 및 하역항 변경을 지시할 수 있으며, 지명이 완료된 경우 또는 그 이외의 경우라도 용선사가 필요한 경우 선적항 및 하역항을 변경할 수 있다.
- ✓ 용선사는 .. 수급 사정에 따라 선사에게 ... 분할 선적, 분할 하역을 지시할 수 있다.
- ✓ 용선사가 배선한 선박이 용선사의 사정으로 선적 및 하역이 불가능할 경우, 용선사는 동 선박의 대기 또는 타항으로의 회항 여부를 결정할 권리가 있다

- 공급자(선사)에게 실질적 자산의 대체권리가 있는지 여부

없다는 의견(리스 해당)	있다는 의견(리스에 미해당)
✓ 자산대체 관련 이용자(화주)의 승인조건은 공급자(선사)의 대체권을 제한할 수 있으므로, 실질적 대체권이 없다고 판단	✓ 화주의 승인조건은 형식상 권리에 불과하므로 실질적 대체권을 보유한다고 판단. 실제 대체된 사례도 다수 존재함.

■ 이용자(화주)에게 사용지시권이 없는지 여부

있다는 의견(리스 해당)	없다는 의견(리스에 미해당)
✓ 사전에 정해진 Port 경로, 화물 범위 내의 변경 권리를 통해 이용자(화주)가 경제적 효익을 향유하므로 이용자에게 사용지시권이 있다고 판단	✓ 사전에 정해진 계약조건을 단순 이행하는 것에 불과하므로 이용자(화주)에게 사용지시권이 없다고 판단

- 공급자(선사) 입장에서 금융리스로 회계처리하는 경우 문제점
 - 기존에 (용역)매출로 인식되었던 매출 중 상당금액이 이자수익 및 리스채권 회수액으로 분류
 - 매출이 감소하면서 EBITDA 가 감소
 - 국내해운사들의 신용등급하락이 불가피
 - 금리비용 상승으로 인한 수익성 악화가 초래 우려

- 철강회사, 발전회사 등 화주 입장에서는 금융리스로 회계처리하는 경우 문제점
 - 금융리스부채를 부채로 인식하게 되면 재무구조가 악화되므로
 - 단기계약으로 전환하려는 유인 발생
 - 국내 해운사들의 수익 안정성이 하락, 결국 국내해운사의 경쟁력을 악화시키는 결과를 초래 우려

<19년 이전에 체결한 계약>

- 기존 리스 기준에 따라 운송계약으로 판단한 회계처리에 오류가 없는 경우에는 해당계약이 종료될 때까지 운송계약으로 회계처리 가능

<19년 이후 체결한 계약>

- 새로운 리스기준상 계약별로 판단하도록 되어있으므로 이에 맞추어 회계처리

계약 변경시 해석 변경 ???

- 합리적 사유 없이 그 동의나 승인을 거부할 수 없다.
- 기상, 해류, 입항의 기술적 어려움 등 합리적인 해사적인 이유가 있는 경우 이를 거절할 수 있다.



4. 공정위의 담합 조사

□ 조사 경과

- 2018. 12. 공정거래위원회, 정기선사에 대한 조사 착수
장금상선/흥아해운/현대상선/동남아정기선사협의회/황해정기선사
협의회 조사
- 2019. 3. 공정거래위원회, 현대상선 추가 보완 조사
- 2019. 5. 공정거래위원회, 국내외 해운기업 등 조사 실시
5/7(화) 범주해운, 현대상선, 한국근해수송협의회
5/8(수) 고려해운, 남성해운, 동영해운, 동진상선, 두우해운,
천경해운, 팬오션, SM상선 등 국적 12사 및 3개 수송협의회 등
조사
- 2019. 6. 공정거래위원회, 황해정기선사협의회,
동남아정기선사협의회 추가 조사 실시
- 2019년 6월까지 추가 조사 및 자료정리 1차 완료 예정
- 2019. 7월중, 3개협의회 및 컨테이너선사 대상 대면조사 예정

- ❖ 해운법에 따라 해운업계는 공동행위를 하고
해양수산부에 신고할 경우 공정거래법에 저촉이 되지
않음
 - 해운법 제29조 제1항, 외항화물운송사업자는 다른
사업자와 운임, 선박배치, 화물적재, 그 밖의
운송조건에 관한 계약이나 공동행위를 할 수 있다.
 - 제2항, 외항화물운송사업자가 제1항의 협약을 한
때에는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그
내용을 해양수산부장관에게 신고하여야 한다.

- ❖ 해외의 경우도 우리와 마찬가지로 해운업계에 대해 공동행위를 인정해주고 있음
 - 대만, 일본, 싱가포르, 태국, 호주 등 주요 아시아 해운국들도 독점금지법 적용면제를 시행하고 있음



VI. 최근의 Key Issues

1. Ship Financing Exposure 의 확대
2. 한국형 선주사업
3. Tax Lease

감사합니다

Lee
& Ko