

## 중국 폐선보조금 규정 노후선박 폐기 및 갱신 보조금 관리방법

본지 ‘기상도’ 중국의 폐선보조금 제도를 벤치마킹해 우리나라도 폐선보조금 제도를 도입, 해운과 조선의 동반지원이 필요하다는 내용과 관련, 2013년말과 2014년에 중국정부가 배포한 <중국 4개 부처와 위원회, 특별보조로 노후선박을 조기폐기 및 갱신> 내용과 <노후선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신 중앙재정 보조자금관리방법> 내용을 번역해 게재했다. 관련자료는 중국 상해교통해운항만발전연구센터측이 한국선주협회의 질의에 대한 회신으로 보내온 자료(중국어 원문)를 기반으로 했다. 본지 편집국의 자체번역으로 인해 용어와 표현이 부자연스러울 수 있음을 공지한다. -편집자 주-

### <중국 4개 부처와 위원회, 특별보조로 노후선박 조기폐기 및 갱신>

2013년 12월 5일 교통운수부, 정치부, 국가발전개혁위, 공업정보화부가 공통으로 <노후선박과 단일선체탱커미리 폐기 및 갱신하는 실시방안>을 발표했다. 방안에 따르면, 중앙재정을 통해 특별자금을 조성하고 1,500위엔/CGT 기준으로 지원한다. 2013년부터 2015년까지 미리 폐기 및 갱신하는 노후선박과 단일선체탱커에게 보조금을 지급하는 등의 경제정책 가속화를 통해 선박공업 구조조정, 선대 최적화 구성, 에너지 조정 촉진을 꾀한다.

방안에 따르면 보조금액은 선박유형, 미리 폐기 연령 등 요소와 표준보조금액(1,500위엔/CGT)을 합한 종합 결정에 근거한다. 보조자금은 각각 50% 비율로 나누어 선박해체가 완료되기 전과 후로 나누어 지급한다.

본 방안의 적용은 5가지 조건에 부합하는 선박에 지원하는데, 2012년 12월 31일 이전에 선박소유권을 취득하고, 유효한 선박등기증서와 검사증서를 가진 국내 연해, 국제원양운수경영자격, 600적재톤 이상 단일선체탱커, 기타 1,000적재톤 이상 운수선박이다. 규정된 강제폐기 선령 혹은 단일선체탱커 도태 기일이 도래하기 1년에서 10년 전에 선박해체를 결정하면, 교통운수부에서 승인한 국내선박해체기업이 해체를 끝마친다.

선박해체 후 선박을 갱신하려면 새롭게 건조하는 선박의 총톤이 해체선박의

총톤 이상이어야 한다. 또 중국선급사에서 공포한 국제신규범, 신공약과 표준 요구를 만족하고, 해사기구에서 심사발급한 국적증서와 중국선급사에서 등급증서를 받아야한다 ; 신조선박 유형은 기업이 자율적으로 선택한다.

## **<노후선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신 중앙재정 보조자금관리방법>의 통지**

예산수립[2014]24호

각 성, 자치구, 직할시, 중앙직속중점개발도시 정책청(국), 교통운수청(국, 위), 발전개혁위, 선박공업주관부처, 교통운수부 각 직속해사국, 중국선급사 :

<국무원 인쇄·발표 선박공업 신속구조조정촉진 향상 전환 실시방안 (2013-2015년)의 통지>(국가발행 2013년29호) 등 관련규정에 근거해, 중앙재정으로 노후선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신 보조특별자금을 수립한다. 이에 자금관리 강화와 자금사용의 효익(效益) 증가를 위해 <노후선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신 중앙정부보조지원금 관리방법>을 특별 제정한다.

## **노후선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신 중앙재정보조전문자금관리방법**

### **제1장 총칙**

제1항목. 노후선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신의 중앙재정보조전문자금관리를 규범화해 해운기업선박기술 수준을 올리고, 우수한 선대를 구성하고자 <국무원 인쇄·발행으로 선박공업신속구조조정촉진 향상전환 실시 방안 (2013-2015년)의 통지>(국가발행 2013년 29호) 등유관규정에 근거해, 특별히 본 방법을 제정한다.

제2항목. 본 방법은 노후선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신 중앙재정보조특별자금(이하 간단히 보조자금)으로 중앙재정을 통해 공공재정예산을 안배하고, 노후선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신하도록 하는 보조자금을 뜻한다.

제3항목 본 방법이 규정한 조건에 부합한 2013년 1월 1일부터 2015년 12월 31일까지 미리 폐기하는 노후선박과 단일선체탱커의 소유인은 동 방법이 규정한 바대로 보조자금을 신청하면 된다.

### **제2장 보조범위와 기준**

제4항목. 노후운수선박과 단일선체탱커를 해체한 후 에 보조자금을 신청한 선박소유인의 해체된 선박은 반드시 동시에 아래 조건에 부합해야 한다.

1. 국내연해와 국제원양에 종사한 노후운수선박이어야한다. 그중 단일선체탱커는 600중량톤 이상이고, 기타 운수선박은 1,000총톤 이상이어야 한다.
2. 2012년 12월 31일 전에 소유권을 취득하고, 유효기간이 2013년 1월 1일 이후의 선박 등록된 선박등기, 선박검증 등 증서, 국내연해 <선박운영운수증>과 <국제해상운수선박 개별안 증명서>를 가지고 있어야 한다.
3. 규정된 강제폐기선령 혹은 단일선체탱커의 정해진 도태시간에 견주어 1년-10년 미리 해체한다. <국내운항 단일선체탱커를 미리 도태시키는 실시방안의 공고 발표에 관하여>(교통운수부 공고 2009년 제52호)와 <1973년 국제방지선박오염방지조항의 1978년 수정된 의정서를 거쳐>에 부합한 단일선체탱커의 도태시간 집행 규정이 요구된다. 기타선박은 <노후선박관리규정>(2009년 제14호) 집행에 의거한다.
4. 2013년 1월 1일부터 2015년 12월 31일까지 교통운수부에서 인가받은 국내선박해체기업이 해체를 완료하고, 선박 소유권, 국적, 운영자격 등의 말소절차를 처리 해야한다.

제5항목. 해체선박을 기초로 선박을 갱신한 후 보조금을 신청하는 선박 소유인의 신조선박은 마땅히 동시에 아래 나열한 조건에 부합해야 한다.

1. 신조선박과 해체선박의 선박소유인은 같아야 한다.
2. 2013년 1월 1일부터 2015년 12월 31일 기간에 선박건조를 마치고 해사기구에서 심사·발급한 선박등기증서와 중국선급사에서 심사·발급한 선박 검증증서, 해당급증서를 취득한다. 신조선박은 연해와 원양운수선박으로 구체적인 선박유형은 기업자체적으로 선택한다.
3. 새롭게 건조한 선박의 총톤은 해체선박의 총톤을 넘어야 한다. 자원원칙에 따라, 선박 소유인이 같고, 완전히 해체한 선박과 새롭게 건조한 선박의 총톤을 각각 더한 후에 대응해 계산한다. 또한 해체하거나 새롭게 건조한 선박의 총톤은 일대일로 계산할 수도 있다.
4. 중국선급사에서 공포한 국제신공약, 신규범과 신표준 요구를 만족해야한다.

제6항목 보조기준은 해체된 선박에 근거해 확정되며, 이하 공식계산법으로 정한다.

◎ 단선(單船)보조금액=보조기수(基數)×선박총톤×선령계수(系數)×선박형태계수  
그중 보조기수는 1,500위엔 ; 선박총톤은 해체선박검사증서에서 정한 바에 따라 심사·결정한다.

선령계수는 선박해체에 따라 선박소유권의 말소절차시에 실제 선령을 계산해 미리 도태 연한을 정하고, <노후운수선박과 단일선체탱커 미리 폐기선령계수표>(첨부1)에 대응해 정한다.

◎ 선박유형계수 : 여객선, 가스운반선, 화학품선, 유조선, 밀(끌)선은 1.5, 컨테이너선, 냉동선, 다용도선, 로로선은 1.2, 벌크선, 일반선박, 기타 화물선은 1.0, 바지선은 0.6이다.

### 제3장 보조자금의 신청

제7항목. 선박소유인은 노후운수선박과 단일선체탱커해체 후 신조선을 건조할 때, 한 번에 모든 보조자금을신청하거나, 두 번으로 나눠 50%씩 보조자금을 신청할 수 있다. 선박을 해체한 후에 새롭게 선박을 건조하지 않거나, 신조선박이 해체선박의 총톤보다 적으면, 보조자금의 50%만 신청할 수 있다. 공유선박 보조자금의 신청인과 보조자금의 배분방식은 선박공유인간 정한 협상에 따른다.

제8항목. 보조자금을 신청한 선박소유인은 선박해체 진행 전에 <노후운수선박과 단일선체탱커 미리 폐기신청표>(별첨2)를 반드시 기입하고, 해체선박기업의 소재지도시(설치지역의 도시, 하동)교통운수주관부처에 제출해 신청한다.

제9항목. 시급 교통운수부주관부처 회동에서 해체선박기업 소재지 해사관리기구, 중국선급사에서 파견한 1-2명의 공작인원이 선박해체현장을 실사참관하고, 상관증서 항목을 체크하고 자세히 검사하고 확인해 실세선박 해체 검증과정의 사진을 찍는다. 선박소유인은 선박말소절차와 관련한 규정을 처리한다.

제10항목. 선박 해체가 완료된 후, 시급 교통운수부주관부처 회동에서 선박해체기업은 해사관리기구, 중국선급사에서 파견한 1-2명의 공작인원이 현장 검수를 진행해 공동으로 <선박해체완료보고서>(별첨3)를 편성한다.

제11항목. 선박소유인이 2013년 1월 1일 발표된 <교통운수부 재정부 국가발전개혁위 공업정보화부 관련 발행한 노후선박과 단일선체탱커 미리 폐기 및 갱신하는 실시방안의 통지>([교통운수부발표 2013] 729호) 전에 선박을 해체한

뒤에 보조자금을 신청하면, 조선소에서 발행한 해체증명서와 선박상관증서말소 증명과 해체과정사진자료가 있어야 한다. 동시에 소재지 시급 교통운수 부주관 부처에 신청해 시급 교통운수주관부처, 해체기업 소재지해사관리기관, 중국선급사가 함께 정식서명한 <선박해체완료보고서>를 재발급 받는다.

제12항목. <선박해체완료보고서>(1식4분)와 해체선박의 자료와 증명서를 일괄 서류로 작성하고, 시급 교통운수부주관부처와 선박을 해체한 기업 소재지의 해사관리기관, 중국선급사와 선박소유인이 하나씩 갖는다.

제13항목. 보조자금을 신청한 선박소유인과 선박을 건조하는 기업은 신조선 계약 후에, 마땅히 관련상황을 선박제조기업 소재지의 시급 선박업무관리부처와 시급선박업무관리부처를 포함한 성급 선박업무관리부처에 서면으로 각 내용을 알린다.

제14항목. 선박소유인은 선박해체를 완료하고 보조자금을 신청하면, 소재지 시급 교통운수주관부처에 아래 나열한 자료를 제출해야한다.

1. <노후운수선박과 단일선체탱커 미리 폐기 및 갱신 자금신청표>(별첨4)
2. 운수허가증, 공업과 상업 사업자등록증(선박소유인은 신분증을 제출해야 한다) 원본 및 복사본.
3. 해체선박의 <선박해체완료보고서> 원본과 선박소유권말소등기증서 원본과 복사본.
4. <선박운영증>과<국제해상운수선박 개별안 증명서> 취소증서 원본.

제15항목. 해체된 선박을 토대로 선박소유인이 새롭게 선박을 건조한 후에 보조자금을 신청하면, 소재지 시급 교통운수부주관부처에 아래 나열한 자료를 제출해야한다.

- 1.<노후운수선박과 단일선체탱커 미리 폐기 및 갱신보조자금신청표>(별첨4).
2. 수로운수허가증, 공상업사업자등록증 복사본.
3. 선박해체에 관련한 <선박해체완료보고서> 복사본.
4. 선박제조기업과 서명한 선박건조계약서와 신조선박의 선박소유권등기증서, 취득 급수증서의 원본 및 복사본.
5. 중국선급사에서 발급한 국제 신범위, 신공약과 신표준의 요구에 부합하는 증명서류.
6. 선박해체 후에 이미 50%의 보조자금을 받았다면, 수령한 50% 보조자금을

증명한다. 선박해체 후 미수령 보조자금을 선박이 새로 건조된 뒤에 모두 일시 불로 수령받고, 반드시 방법 제14항목에서 규정한 자료를 제공해야 한다.

제16항목. 시급 교통운수, 재정주관부처는 본 방법을 반드시 따라야 한다. 신청인에게 관련자료의 진행 심사·결정, 부합한 조건을 회부하고, 정해진 시간 내에 성급 교통운수부, 정책주관부처에 심사비준을 보고한다.

제17항목. 유관 성급 교통운수주관부처 회동에서 동급 재정부처는 본 방법 규정의 보조범위 기준, 해당지역, 부처 상황에 근거한다. 매년 4월 30일 전에 교통운수부, 재정부에서 보고한 내년 예상보고의 보조자금신청문서와 교통운수부심사·결정을 한데 모아서 재정부 심사하고 비준한다. 신청문건 가운데 신청된 보조자금 금액은 미리 해체하거나 신조한 선박 척수, 총톤을 추측·제시해 반드시 설명한다.

#### 제4장 보조자금의 하달과 지불

제18항목. 재 정부는 각지에서 보고된 보조자금신청상황을 유관 성급 재정부처에서 미리 지급한 보조자금에 근거한다. 유관 성급 재정부처는 마땅히 각지 시 보조자금의 신청·결정상황과 관련해 보조자금은 이전지급(移轉支給)방식으로 하달해 시급 재정부처에서 보조자금 항목을 만든다. 시급재정부처는 동급 교통운수주관부처와 회동해 규정된 시간 내에 보조자금을 처리하고, 보조자금은 각 50%의 비율로 나누어 선박해체와 선박건조 후에 두 번으로 나누어 처리한다. 보조자금의 지급은 재정국고관리제도와 관련해 규정을 처리한다.

제19항목. 시급 재정부처는 동급 교통운수주관부처와 회동해 주관부처의 자금 처리상황을 성급 재정, 교통운수주관부처에 보고한다. 유관 성급 교통운수주관부문은 동급 재정정책부처에서 2014년 7월 31일, 2015년 1월 31일, 2015년 7월 31일과 2016년 2월 29일 전까지 교통운수부에 보조자금을 매 반년마다 상황을 보고한다. 교통운수부는 이를 한데 모은 뒤에 재정부 등 공문을 초록·복사해 유관부처에 제출한다.

제20항목. 노후운수선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신 보조정책실시 기간 후에 재정부와 유관성급 재정부주관부처는 운영자금을 통일해 청산해야 한다. 이미 선박 건조를 시작해서 2015년 12월 31일 전까지 선박건조가 완료되지 않은 것은 각 성급 교통운수주관부처와 중국선급사에서 조사·검증 후에 교통운

수부에 한데 모아 재정부에 보고한다. 자금청산은 최대 2018년 12월 31일까지 연장할 수 있다.

제21항목. 시급 교통운수부처는 선박 소유자가 제출한 보조자금신청자료를 특별문건으로 보존해야한다.

## 제5장 감독관리

제22항목. 각 관련관리부처는 본 방법에 의해 업무를 분담한다. 명확히 관련한 업무는 보조자금 사용의 감독관리를 실제적으로 강화하고, 보조자금의 분배와 사용상황을 부정기적으로 중점적 조사·추출한다. 서면으로 보고되는 상황은 해당 지역과 단위에 의해서가 아니라 <재정 위법행위 처벌 규정> 등에 비추어 국가에서 정한 법적책임을 추궁한다.

제23항목. 보조자금의 처리상황은 반드시 대중과 사회감독에 받아들여져야 한다.

## 제6장 부칙

제24항목. 유관성급 재정부처는 동급교통운수, 선박업종, 발전과 개혁주관부처에 비추어 본 방법의 구체적 실시방법을 제정한다.

제25항목. 본 방법은 재정부상교통운수부, 국가발전개혁위, 공업정보화부 책임자가 설명한다.

제26항목. 본 방법은 인쇄배포한 날부터 실행한다.

<구현모>