



삼일회계법인

Industry Issue & Tax 02

해운업 핵심 세무 이슈

October 2025



우리나라의 GDP에서 수출이 차지하는 비중은 약 36%¹에 달하고, 수출입물량의 99% 이상이 해상운송에 의존하고 있습니다. 해운업은 국가 간 교역을 담당하며 세계 경제와 밀접히 연결되어 있고 선박, 항만 시설, 취역항 개척 등에 막대한 투자가 요구되는 자본집약적 산업으로서 다양하고 복잡한 세무 이슈가 존재하는 산업입니다. 아래에서는 해운기업을 중심으로 실무적으로 빈번히 제기되는 몇 가지 흥미로운 세무 이슈 사항을 살펴보고자 합니다.

1. 톤세(Tonnage Tax)

(1) 톤세제도의 개요

톤세는 우리나라 해운산업의 국제 경쟁력을 제고하기 위해 2005년 도입된 조세특례로서, 1970년대에 그리스를 시작으로 유럽의 해운 강국들이 도입한 톤세 제도를 벤치마킹하였다. 톤세 제도의 핵심은 해운기업의 법인세 과세표준을 다음과 같이 계산하도록 하는데 있다.

해운기업의 과세표준	해운소득 과세표준(가) + 비해운소득 과세표준(나)
(가)해운소득 과세표준	개별선박 표준이익(*)의 합계액 (*) 개별선박순톤수 × 톤당 1운항일 이익 × 운항일수 × 사용률
(나)비해운소득 과세표준	법인세법에 따른 과세표준

* 비해운소득에서 발생한 결손금은 개별선박표준이익의 합계액과 합산하지 않음

이러한 톤세 제도는 매우 큰 법인세 절감 효과를 가져다 주었는데 2005년부터 2020년까지 톤세 도입에 따른 절세 효과는 총 2조 5천억원 수준인 것으로 알려져 있다.

1 2024년 한국무역협회 보고서

(2) 통세 적용시 유의 사항

통세 적용 요건의 충족 여부

통세를 적용받기 위해서는 다음의 요건을 모두 충족해야 하고, 요건의 충족여부는 해양수산부장관으로부터 확인서를 첨부하여 입증해야 한다.

업종	<ul style="list-style-type: none"> • 해운법 상 외항여객운송업, 외항화물운송업 • 크루즈산업 육성 및 지원법 상 국제순항크루즈선 운항업
용선비율	용선한 선박의 연간운항순톤수 ≤ 기준선박의 연간운항순톤수 × 5

(*) 기준선박 : 소유 선박, 국적취득조건부 나용선(BBCHP), 소유권이전 연불조건부 선박

엄격한 소득 구분의 필요성

통세 제도는 해운소득과 비해운소득을 구분하여 해운소득에 대해서 별도의 과세체계를 적용하는 조세특례 제도이므로 해운소득과 비해운소득의 정확한 소득 구분은 필수이다. 통세를 적용하고 있는 해운기업의 세무 조사에서는 해운소득과 비해운소득 구분의 적정성에 대해 빈번하게 과세당국과 마찰이 일고 있다. 일례로 해운기업에는 외항운송활동을 위해 필수라고 여겨지는 운전 자금의 단기 운영에서 발생하는 이자소득이 해운소득에 해당하는지가 오랫동안 논쟁이 되어 왔는데, 2021년 법개정을 통해 해운소득에 해당함을 명확히 하면서 일단락된 바 있다.

법인세법에 따른 과세표준 및 산출세액 계산의 병행

통세를 적용받는 해운기업이 통세적용을 종료하고 나면 통세적용 기간 동안에도 계속하여 법인세법을 적용한 것으로 보아 각 사업연도의 소득을 계산해야 한다. 또한, 통세를 적용받는 비상장 해운기업이 주식을 상증세법 보충적평가 방법으로 평가할 때에는 법인세법을 적용했을 때의 순손익가치와 순자산가치로 평가하도록 하고 있다. 따라서, 통세 적용 중이라 하더라도 해운기업은 일반적인 법인세법에 따른 과세표준 및 산출세액을 매년 병행하여 계산해야 한다.

**이월결손금,
원천징수세액의
공제 여부**

톤세적용 전 발생한 이월결손금은 톤세적용 기간 동안에는 과세표준 계산시 공제하지 않는다. 그리고 해운소득에 대해서는 비과세, 감면, 세액공제를 적용하지 않으며 해운소득에 대한 원천징수세액은 기납부 세액으로 공제하지 않는다.

**톤세 적용 여부의
선택**

톤세적용을 선택하면 연속하여 5사업연도를 적용해야 하고 중도에 포기를 허용하지 않는다.

(3) 톤세 관련 법률 정비의 필요성

- ① 앞서 설명한 것처럼 톤세 제도는 2005년 조세특례제한법 제104조의10 해운기업에 대한 법인세 과세표준 계산특례 규정이 신설되면서 도입되었다.
- ② 도입 후 필요에 따라 수시로 법률 등 개정을 실시해 왔으나 톤세제도를 운영한지 20년이 경과되면서 그 기간동안 해운산업이 급격히 변화하였고, 톤세제도에 영향을 미칠 수 있는 관련 법률도 다양하게 개정되었으며, 글로벌 최저한세 도입 등 국제 조세 환경도 크게 변화했다. 따라서 향후 보다 합리적이고 안정적으로 톤세 제도를 운영하기 위해서 톤세 관련 법률 등을 전면적으로 재정비하는 것이 바람직할 것으로 보인다.
- ③ 아울러 현행 톤세 관련 법률은 5년의 일몰기한마다 연장하는 방식으로 운영되고 있는데 톤세를 도입한 대부분의 국가는 톤세제도를 일몰없이 상시 규정으로 운영하고 있다. 따라서, 우리나라도 해운업의 국제경쟁력 강화와 해운기업 경영의 예측가능성 제고 측면에서 톤세제도의 일몰을 없애고 상시 규정으로 전환하거나 적어도 일몰기한을 10년 이상으로 장기화하여 운영하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

2. BBCHP의 세무

BBCHP(국적취득조건부 나용선, BareBoat Charter with Hire Purchase)이란 연불구매형태로 선박을 나용선한 후 선박구매대금을 모두 지불한 조건부로 용선사가 속한 국가의 국적을 취득하는 선박금융 형태를 말한다. 2024년말 현재 우리나라 전체 국적선의 총적재톤수(DWT²)는 8,852만톤인데 그중 BBCHP가 차지하는 적재톤수는 6,890만톤으로(약 78%) 절대적인 비중을 차지하고 있다³.

해운기업의 BBCHP 관련 주요 세무 사항을 살펴보면 다음과 같다.

(1) 선박의 취득 관련

- ① BBCHP는 형식상 용선계약이지만, 실질은 법인세법 상 장기할부조건부 매매와 동일한 선박의 취득에 해당한다.
- ② 실질적으로 장기할부 취득에 해당하여 지방세법 상 취득세 과세대상이다.
- ③ BBCHP의 용선료 지급은 선박의 취득 대가이므로 법인세 원천징수 대상에 해당하지 않는다.

(2) 해외SPC의 세무상 취급

BBCHP 거래 시 대부분 금융계약의 성립을 위해 편의치적국⁴에 해외SPC를 설립하고 형식상 해외SPC가 선박의 법률상 소유자가 되는데 사실상 Paper Company이므로 다음의 이슈가 존재한다.

해외SPC의 법인격 부인 여부

Paper Company인 해외SPC의 실체를 부인하고 해외SPC의 모든 거래 행위를 국내 해운기업에 귀속시킬지 여부가 이슈가 된다. 지금까지의 판례 등에 따르면 대체로 해외SPC의 필요성이 인정되고 법률의 적용 회피나 법인격 남용으로까지 보기 어려워 그 실체를 인정하는 경향이 확인된다. 세무조사 사례에서도 과세당국이 해외SPC와 국내 해운기업 간의 용선료 지급 거래를 국제거래 자료 제출 의무 대상으로 보는 입장이 확인되기도 한다.

특정외국법인 유보소득 과세 대상 여부

해외SPC의 편의치적국은 대체로 조세피난처 국가 등 저세율 국가인데 선박의 임대를 주된 사업으로 하는 경우로 볼 경우 원칙적으로 과세 대상이 될 여지가 있다. 다만, 현실적으로 해외SPC는 용선료 수입에서 금융비용을 차감하면 배당가능 유보소득이 크지 않은 경우가 대부분이다.

2 Deadweight Tonnage : 만재할수선 상태의 배수량 - 공선상태의 배수량(적재 가능한 총 무게)

3 해양수산부 해양수산통계

4 편의치적국(Flag of Convenience, FOC) : 선박 소유자가 자국이 아닌 외국에 선박을 등록하는 경우, 그 등록 외국 국가

3. 해운기업과 국제조세

외항운송활동을 영위하는 해운기업은 전세계의 해양과 각국의 국제항이 주된 사업활동 장소가 된다. 따라서 해운기업은 필연적으로 국제조세의 다양한 이슈에 노출되게 되는데 해운기업의 국제조세 이슈 중 몇 가지를 살펴보면 다음과 같다.

(1) 조세조약과 원천징수의무

국제운수소득

조세조약에서는 사업소득과는 별개로 국제운수소득을 분류하고 있으며, 우리나라의 대부분 조세조약에서는 국제운수기업의 국제운수소득에 대해서는 고정사업장 유무와 무관하게 소득 발생지국에서 비과세(상호면세)하는 것으로 체결되어 있다.

나용선(BBC)⁵ 임대소득

용선료는 일부 국가를 제외하고 대부분 조세조약상 국제운수소득이 아닌 사용료 소득으로 분류하고 있다. 우리 나라의 경우, 나용선 임대소득이 조세조약상 사용료 소득으로 분류되더라도 법인세법상 선박등 임대소득에 해당하므로 2%의 원천징수세율이 적용된다.

원천징수와 수익적 소유자

용선료, 컨테이너 임대료 등을 해외에 지불할 때 상대 법인이 조세피난처에 설립된 SPC인 경우가 빈번하다. 과세당국은 이러한 점에 주목하여 SPC의 소재 국가가 아닌 실질과세 측면에서 실질적 관리장소 또는 수익적 소유자 등을 따로 판단하여 해당 국가와의 조세조약을 적용하고자 할 가능성이 있어 유의가 필요하다.

5 BareBoat Charter : 선박소유자가 선박 자체만을 임대하는 용선(備船) 형태

(2) 정상가격 과세와 통세

통세 적용기업의 해운소득에 대해서 국제조세조정에 관한 법률의 정상가격에 의한 과세가 가능한지 여부가 논란이 될 수 있다. 현재까지 해운소득에 대해 정상가격 과세가 가능한지 여부에 대한 판례나 해석 등은 확인되지 않는다. 다만, 해운소득에 대해서는 법인세법 상 과세표준이 아닌 조특법에 따른 대체 과세표준을 계산하도록 하고 있는 반면, 국조법 상 정상가격 과세는 법인세법 상 과세표준(소득금액)의 경정을 전제로 한다는 점에서 통세가 적용되는 해운소득에 대해서 정상가격 과세는 배제된다는 것이 통설이다.

(3) 글로벌 최저한세와 해운기업

글로벌 최저한세의 도입에 따라 2024년 1월 1일 이후 개시한 사업연도에 대해 2026년 6월 30일까지 최초로 글로벌최저한세정보신고서를 제출하여야 한다. 글로벌 최저한세 적용에 있어 해운기업의 가장 큰 특징은 구성기업의 글로벌 최저한세 소득 계산시 국제해운소득과 적격국제해운 부수소득을 제외한다는 것이다. 다만, 이를 위해서는 구성기업의 소재지국에서 전략적 · 운영상 관리 활동을 실질적으로 수행할 것이 요구되는데 구성기업이 소재지국에 선박을 등록한 사실만으로는 인정되지 않으므로 주의가 요구된다. 또한, 조세조약 및 조세특례제한법 상의 해운소득과 글로벌 최저한세 규정상 국제해운소득 및 적격국제해운 부수소득의 범위에 차이가 있을 수 있으므로 면밀한 검토가 요구된다.

Contact Us

해운 산업 세무 전문

이응전 Partner

eung-jeon.lee@pwc.com

02-3781-2309



삼일회계법인

삼일회계법인의 간행물은 일반적인 정보제공 및 지식전달을 위하여 제작된 것으로, 구체적인 회계이슈나 세무이슈 등에 대한 삼일회계법인의 의견이 아님을 유념하여 주시기 바랍니다. 본 간행물의 정보를 이용하여 문제가 발생하는 경우 삼일회계법인은 어떠한 법적 책임도 지지 아니하며, 본 간행물의 정보와 관련하여 의사결정이 필요한 경우에는, 반드시 삼일회계법인 전문가의 자문 또는 조언을 받으시기 바랍니다.

S/N: 2510T-RP-115

©2025 Samil PwC. All rights reserved. PwC refers to the PwC network and/or one or more of its member firms, each of which is a separate legal entity. Please see pwc.com/structure for further details.