

ISSUE 한진해운 법정관리 사태 국내뉴스 종합

8월 30일

채권단 한진해운 지원 거부, 결국 법정관리

한진해운이 제출한 자구안에 대해 산업은행 등 채권단이 최종적으로 수용 불가의 결론과 함께 향후 신규 지원 거부를 결정함에 따라



국내 최대 정기선사인 한진해운이 법정관리를 피할 수 없게 됐다.

관련업계에 따르면, 한진해운의 채권단은 8월 30일 긴급 채권단 회의를 개최하고 한진해운의 자율협약 중단에 대해 논의한 결과 만장일치로 중단을 결정한 것으로 전해지고 있다. 이로써 한진해운은 기업회생절차(법정관리)를 밟게 될 것으로 예상되는 가운데 9월 4일로 종료되는 채권단과 한진해운 간의 자율협약 시한내 변수를 기대하는 시각도 있었지만, 이날 오후 한진그룹 측이 그동안 채권단의 요구에 대한 자구안 마련에 최선을 다했다는 공식적인 입장을 밝힘으로써 한진해운의 법정관리행은 기정 사실화되었다.

이같은 소식이 전해지자 시장에서는 한진해운의 회사채 가격과 주가가 동반 폭락했다. 주가는 오후 2시 11분 현재 1,240원을 기록한 채 거래 정지됐으며 회사채도 같은 시간 급락한 가운데 거래 정지됐다.

한진해운은 8월 26일 추가 자구안을 채권단에 제출했으나 채권단의 요구안과 차이가 커 법정관리행이 우려돼왔다. 채권단이 한진해운에 요구한 자구책 7,000억원에 못미치는 4,000억원 규모의 자구안을 한진해운이 제출하자 수용이 부결된 것이다.

이같은 결과에 대해 해운산업계는 물론 항만 등 관련해사산업계는 '설마'가 현실이 된 상황에 아연실색하고 있다.

특히 부산지역의 25개 기관 단체는 '한진해운 살리자'는 내용을 골자로 공동 성명서를 발표하고 30일 정오 기자회견을 갖는 등 채권단의 한진해운 지원 중단 결정에 대해 반대하며 부산경제에 미칠 부정적인 영향을 크게 우려하고 있다. 동 성명서는 "금융논리만으로 국가 백년대계와 국가기간산업을 와해시키는 우매한 결정이 이루어지지 않기를 바란다"면서 "한진해운은 단순한 기업이 아니라 부산항의 성장에 중추적 역할을 해온 국적선사로서 수출입 원가절감을 통한 국가경제 성장과 국내 물류산업 육성에 지대한 역할을 해왔다"라고 강조했다.

성명서에는 한진해운이 법정관리로 갈 경우 선박 압류, 화주 대거이탈, 해운동맹 붕괴에 따른 환적화물 감소 등 부산항에 업

청난 피해를 줄 수 밖에 없는 상황임이 강조됐으며 그로인한 지역경제계의 대규모 실직에 대한 경계감도 드러났다. 성명서는 해운업의 몰락은 항만업, 조선업 등 관련 해양 산업에 도미노처럼 동반 타격을 준다는 점도 강조하고 있다.

국내 최대 무역항이자 세계 6위의 컨테이너항만 지위에 있는 부산항과 부산지역 경제의 약화 우려가 심각하게 제기되고 있는 가운데 부산지역 기관단체는 채권단의 지원불가 결정이 내려진 다음날인 8월 31일 오후 3시 부산항 국제여객터미널 5층 컨벤션센터에서 '한진해운 살리기 범시민 결의대회'를 개최할 예정이다.

동 결의대회에서는 한진해운 법정관리에 따른 파급효과와 부산경제에 미치는 영향 최소화 방안, 한진해운이 부산항에 미치는 영향 및 대안 등을 발표하는 한편, 결의 및 구호 제창이 있을 예정이다.

한편 채권단의 한진해운 자구안 부결의 결론이 나오기 하루 전인 8월 29일 국회에서는 '해상수송시장의 건전한 발전방안'을 주제로 한 정책 세미나에서 한진해운의 국가경제 차원에서의 존속 타당성에 대한 절박한 논의가 있었다. 이날 세미나에서는 현재의 해운환경 하에서 한진해운의 법정관리는 기업회생보다는 청산으로 갈 가능성이 높고, 청산의 경우 국가경제적 손실이 17조원대에 이른다는 발제와 이에 공감하는 진지한 토론이 있었지만 그에대해 입장을 개진할 금융권과 정부 관계자는 불참해 '메아리 없는 외침'의 장이 못내 아쉬움을 남겼다.

한진해운의 향후 행보는 계속 국내외 관련산업계와 금융권의 초미의 관심사가 될 것으로 보인다.

한편 해양수산부는 8월 31일 오전 10시 운하배 차관 주제로 '해운·항만 대응반 비상대책 회의'를 개최하고, 선주협회, 항만공사 등 관계기관과 함께 한진해운 회생절차 신청이 해운·항만·물류 분야에 미치는 영향 및 향후 대응방안을 점검한다.

해수부는 보도자료를 통해 "연매출 8조원, 총자산 7조원, 세계 7위의 선대를 보유한 대형 컨테이너 선사가 회생절차를 신청한 것은 해운 역사상 유례가 없던 일인 만큼 해운·항만·물류 시장의 차질이 우려되는 상황"이라며 "특히 단기적으로는 한진해운의 정상 운영이 어려움에 따라 선박·화물의 압류, 화물처리 지연, 선박확보 곤란 등으로 향후 2~3개월간은 수출입 화물 처리에 영향을 줄 것으로 예상된다"고 밝혔다.

이에 따라 해수부는 선주협회, 부산·광양 등 항만공사, 해상노조연맹 등으로 구성된 '해운·항만·물류 비상대응반'을 운영해 수출입 물량의 처리 동향과 해운·항만·물류 분야 피해 현황 등 영향을 면밀히 점검하고, 운항 중단된 한진해운 노선에는

신속한 대체 선박 투입, 억류된 선박의 선원에 대한 신속한 송환 조치 등 필요한 조치를 강구할 예정이라고 설명했다.

또한 해수부는 "선·화주 협력을 통한 화물 유지, 선박편드를 통한 선대규모 확충, 해외 거점 터미널 확보 등을 포함하여 국적 원양선사의 경쟁력 강화를 위한 '해운산업 경쟁력 강화 방안'도 마련할 계획"이라고 "한진해운이 보유한 우량 자산과 해외 네트워크, 우수 영업인력 등을 최대한 활용할 수 있는 방안을 모색하도록 하겠다"고 부연했다.

아울러 해수부는 부산항의 환적 경쟁력과 관련해서는 항만 인센티브 제공과 항만 시설 강화 등을 통해 부산항의 환적 경쟁력을 강화해 나갈 계획이라고 밝혔다.

8월 31일

한진그룹 "추가지원 불가결정 안타깝다"

한진그룹은 8월 30일 채권단의 추가지원 불가에 따른 공식 입장을 밝혔다.

이날 한진그룹 측은 "한진해운의 경영정상화를 추진하기 위해 마지막까지 최선을 다했으며, 해외 채권자와 선주사들의 협조까지 힘있게 이끌어냈음에도 불구하고 추가 지원불가 결정이 내려져 안타깝다"면서 "한진해운이 법정관리 절차에 들어가더라도 한진그룹은 해운 산업의 재황을 위해 그룹이 할수 있는 모든 노력을 경주할 것"이라고 밝혔다.

'한진해운 살리기 범시민 결의대회' 열려

'한진해운 살리기 범시민 결의대회'가 8월 31일 부산항 국제여객터미널 5층 컨벤션센터에서 열렸다. 부산항발전협의회 및 해운항만관련 업단체가 주최한 이날 행사에는 관계자 2,000여 명이 참석했다. 이날 행사는 한진해운 법정관리에 따른 파급효과, 부산 경제에 미치는 영향 최소화 방안, 한진해운이 부산항에 미치는 영향, 대안 등이 발표됐으며 참가자들의 결의 및 구호제창의 시간을 가졌다.

'한진해운 살리기 범시민 결의대회 탄원서'

부산항발전협의회 및 해운항만관련 업단체는 8월 31일 BH, 산업은행 등 채권단, 금감원, 금융위원회, 한진해운, 조양호 회장에게 다음과 같은 탄원서를 보냈다.

한진해운 살리기 범시민 결의대회 긴급성명서

부산항발전협의회 및 해운항만관련 업단체는 8월 31일 '한진해운 살리기 범시민 결의대회'에서 긴급성명서를 내놓았다.

한진해운 기업회생 절차 신청

한진해운이 결국 법원에 기업회생 절차(법정관리)를 신청했다.

서울중앙지법에 따르면, 8월 31일 오후 한진해운이 회생절차 개시 신청서를 제출한 것이다.

한진해운의 법정관리 사건은 파산 6부에 배정됐으며 파산 수석부장이 주도하게 된다는 알려졌다.

재판부는 사안의 심각성을 고려해 이날 오후 한진해운의 대표이사과 담당 임원 등을 통해 회생절차 진행방향을 논의하게 된다.

아울러 동사의 자산 처분을 금지하는 보전처분과 채권자의 한진해운 자산 강제집행을 금지하는 포괄적 금지명령도 내릴 방침이다.

재판부는 9월1일부터 한진해운 본사와 신항만을 방문해 현장 검증과 대표자 심문이후 최대한 신속하게 개시 여부를 결정할 예정으로 알려졌다.

9월 1일

한진해운 회생절차 개시

한진해운의 기업회생 절차가 개시됐다.

서울중앙지방법원 파산 6부는 한진해운이 기업회생 절차를 신청한 지 하루만인 9월 1일 개시결정을 내리고 "한진해운이 경제에 미치는 파급효과를 감안해 신속하게 회생절차 개시를 결정했다"고 밝혔다. 9월 1일 하루 동남아시아역과 미국 등 세계 곳곳에서 한진해운의 선박이 입항과 통항을 거부당하고 압류되는 등 사태가 급속도로 퍼지자 법원이 신속하게 조치한 것으로 풀이되고 있다.

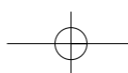
한진해운 법정관리 '수출물류애로 신고센터' 운영

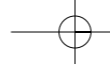
한국무역협회는 한진해운 법정관리에 따른 수출화물 물류애로 신고센터를 9월 1일부터 운영한다고 밝혔다.

무협에 따르면, 한진해운이 법정관리 절차에 돌입함에 따라 한진해운 소속 선박과 화물이 현지 항만당국, 채권단, 기타 이해관계자에게 억류되는 상황이 깊이 우려되고 있다. 이에 무협은 수출업계의 피해사례 및 애로를 파악해 대정부 건의에 적극 나설 예정이다.

한진해운의 법정관리로 수출화물이 억류되는 등 피해를 입었거나 피해가 예상되는 업체는 '수출화물 물류애로 신고센터(1566-5114)'로 피해사례 등 관련 내용을 알리면 된다.

▲한국무역협회 수출화물 물류애로 신고센터 : 1566-5114





ISSUE 한진해운 법정관리 사태 국내뉴스 종합

현대상선 '비상상황실' 긴급 가동

현대상선은 9월 1일 한진해운 법정 관리에 따른 운송 차질 및 화주 피해 최소화를 위해 비상상황실을 긴급 가동했다.



비상상황실은 매일 지역별 컨퍼런스 콜을 통해 선적 예약과 기기상황 등을 점검하며, 주요 화주 지원방안 등에 대한 대책을 수립하여 신속히 대응할 방침이다.

현대상선은 미주노선(미서안)에 4,000teu급 컨테이너선 4척과 구주노선(북구주+지중해)에 6,000teu급 컨테이너선 9척 등 현대상선이 보유한 선박과 용선을 통해 총 13척을 긴급 투입한다는 기본 방안을 마련했다.

미주노선의 경우 선박과 기기(컨테이너박스)의 빠른 선순환을 위해 주요 항구인 광양-부산-LA만 입항 할 예정이며, 부산에서 출항하는 첫 선박은 9월 8일(목)이다.

구주노선 또한 화주의 적극적인 대응과 신속한 운송을 위해 부산-유럽의 주요 항구만 기항할 예정이다. 투입 예정인 선박은 추후 발생하는 물동량 변화 및 화주들의 상황에 따라 탄력적으로 배선/운영해 상황에 적절히 대응할 방침이다.

9월 2일

현대상선, 대체선박 9월 8일부터 투입

한진해운의 회생절차 신청에 따라 운항이 중단된 아시아-미(美) 서남부 노선에 현대상선이 9월 8일부터 대체선박을 투입하기로 결정했다.

해양수산부에 따르면, 현대상선은 1일 비상상황실을 가동하여 해양수산부(이하 해수부)의 해운·항만 비상대응반과 협의를 통해, 미주노선에 4,000teu급 컨테이너 선박 4척을 우선 투입하는 방안을 마련하였다.

특히, 선박과 컨테이너 박스의 빠른 순환을 위해 당초 노선보다 축소된 광양-부산-LA만 입항하기로 하였으며, 9월 8일 부산에서 첫 출항하기로 했다.

또한, 한진해운이 운항하던 유럽 노선(북구주+지중해)에는 6,000teu급 선박 9척을 투입하기로 하였으며, 투입 시기는 향후 물동량 변화와 화주들의 상황에 따라 탄력적으로 조절하기로 했다. 해수부 해운·항만 대응반은 향후 동남아 등 인근해 노선에 대해서도 국적 선사들과 긴밀히 협의하여 대체 선박을 신속히 투

입할 예정이다.

부산항만공사, 현장비상대응체제로 전환

부산항만공사는 한진해운 사태의 여파가 국내외로 확산됨에 따라 9월 2일 0시부터 신항사업소에 부산항 운영 정상화를 위하여 경영본부장, 국제물류사업단장을 단장으로 4개팀 37명으로 구성된 현장비상대응체제를 가동한다고 밝혔다.

BPA는 8월초부터 채권단의 (주)한진해운 구조조정방안이 부산항에 미칠 영향을 예의주시하며 사장 주재로 일일대책회의를 해 오다 법정관리가 결정된 8월 31일부터 비상대책반을 구성하여 비상점검체제 가동, 9월 1일 발생한 한진신항터미널(HJNC) 랫싱(고박작업) 거부사태를 중재하였지만 신항 현장에서 선박입출항 및 하역작업 등을 전반적으로 지원 점검할 필요가 있어 비상체제를 확대 강화한 것이다.

신항 현장에 설치된 비상대응팀은 이해관계자의 경영지원 및 비용 문제 타개, 항만관련업체별 경영안정 및 고용 불안 해소, 차질 없는 항만운영 등에 관한 사항을 고객들에게 실시간 알림, 현장 민원사항 즉시처리, 업계·전문가 및 유관기관과의 긴밀한 협력체제 유지, 언론 지원 등의 임무를 수행한다.

특히, (주)한진해운 사태와 관련하여 항만업계의 애로사항 파악, 공유 등을 통해 조기 해소, 중앙정부와 지방정부 정책수립에 필요한 자료와 대안을 제시하여 정책화를 유도, 지원비 등 각종 소요예산을 비상대책본부 전결 처리로 운영 효율 극대화를 추진한다.

또한, 부산항만공사는 중국, 일본, 유럽대표부를 통하여 글로벌 해운시장 동향, 화주동향, 부산항 환적화물 동향을 밀착 점검하고 있다.

유럽대표부(신진선 과장)가 현지 전문기관인 Drewry, SeaIntel 등과 논의한 내용에 따르면 한진해운 운송화물(특히 북중국화물)을 향후 어느 선사가 운송하느냐에 따라 부산항 환적화물량에 상당한 영향을 미칠 것이며, 이미 화주들의 움직임이 감지되고 있어 부산항 환적화물 이탈 방지를 위해서는 한국정부의 신속한 대응책 마련 및 공식 발표가 매우 중요(Within very few days) 하며, COSCO, Evergreen 등 중국계 선사들에게 한진해운 물량이 이전된다면 부산항 환적화물 이탈 가능성은 농후하고 향후 The Alliance의 네트워크 설계 및 운영(17.4월 예정)시 부산항 입지 약화로 인한 환적화물 감소가 예상된다. 또한, 글로벌선사들은 한진해운이 보유한 시장점유율 확보를 위해 움직이고 있는 것으로 나타났다.

중국대표부(서보성 실장, 이도업 대리) 동향보고에 따르면, 1

일 현재 중국 항만에서 컨테이너선 6~7척이 출항억류조치를 받았고 3~4척이 입항허가를 받지 못하고 있다. 한진해운은 중국 COSCO 등의 대형 외국선사와 공동운항계약을 체결한 상태로 COSCO는 한진해운 선박에 선적할 예정이었던 컨테이너의 대체 선적선박을 수배하느라 어려움을 겪고 있고 이 과정에서 추가비용이 발생하고 있다. 또한, 컨테이너선이 압류되면 선적된 화물도 함께 압류되기 때문에 화주는 납기지연, 강제하역 시 추가비용 부담, 최악의 경우 계약파기 및 클레임 등의 피해가 예상된다.

현재 중국 항만에서는 억류된 한진해운 선박에 적재된 컨테이너를 화주가 자기 비용으로 빼내려고 해도 한진해운 물건이라는 이유로 하역을 거부당하고 있다. 중소 화주로부터 화물 운송의뢰를 받아 한진해운 선박에 화물을 적재한 포워딩 업체들도 선사와 화주 사이에서 피해를 입을 것으로 우려하고 있는데 일반적으로 포워딩 업체들은 중소 화주와 장기계약을 체결하고 있으며, 포워딩업체 마진율은 통상 5% 내외인데 이번 사태로 운임이 마진율을 훨씬 상회해 급등할 것이 확실시됨에 따라 장기계약을 체결한 포워딩 업체들은 손해를 감수하면서 계약을 파기할 수밖에 없는 상황으로 파악했다.

일본대표부(이수철 부장)의 보고에 따르면 한진해운이 영업하여 한일항로 운영 피더선사에 선적하는 화물인 SOC 물량의 경우 운임 미지급을 이유로 3개 이상의 선사에서 이미 선적을 거절하여 더 이상 선적되지 않고 있고, 일부 휘발성이 강한 환적화물이 부산항을 이탈할 수도 있다고 우려했다.

부산항만공사 현장비상대응팀은 세계 90여개 항만을 74개 노선으로 연결하고 있는 한진해운이 컨테이너 시장점유율 7.8%로 세계 5위를 차지하고 있는 북미항로 상황을 실시간으로 체크하여, 부산항에 미칠 파장에 촉각을 곤두세우고 있으며, 1일 현재 전 세계에서 움직이는 한진해운 물동량을 컨테이너 53만개로 추정, 이 가운데 선박에 적재되어 해상에서 움직이는 물동량은 30만개, CY·ICD·항만 등 육상에 적재되어 있는 물동량은 23만개, 한국발/한국행 물동량은 6만개(총 53만개 중 한국발 4만개, 한국행 2만개)로 파악하고 있다.

광양항, 한진해운 입항 및 화물 정상하역 재개

여수지방해양수산청은 한진해운의 법정관리 개시에 따른 해운항만산업의 피해를 최소화하기 위해 9월 2일 긴급회의를 개최하여 광양항으로 입항 예정이던 한진해운 선박(6척)의 입항 및 화물의 정상하역을 위해 항만관련 업·단체에 협조를 요청했다.

이번 회의에서 검수, 화물고정업, 출잡이 등 관련 업체들은 한진해운 선박 화물의 하역작업을 재개하기로 하고 여수광양항

만공사에서도 관련 업·단체 지원방안을 검토하기로 했다. 아울러 9월 1일 예선조합과 여수항도선사회에서도 공익적인 차원에서 항만운영에 차질이 없도록 예·도선 서비스를 제공하기로 했다. 여수청은 한진해운 법정관리로 광양항 항만관련 업·단체의 미수채권이 발생하는 등 많은 어려움이 있을 것으로 예상되지만 광양항이 동북아 복합물류 중심항만으로서의 신뢰를 잃지 않도록 정상적인 서비스 제공이 필요하며 이에 대한 지원방안을 강구하고 상호협조하기로 정했다.

9월 4일

해수부, 9개 관계부처 대책회의 개최

김영석 해양수산부 장관은 9월 4일 정부서울청사에서 한진해운 회생절차 개시로 수출입 운송 차질이 발생함에 따라 해운·항만·수출입 부문에 미치는 영향과 대응방안을 점검하기 위해 9개 부처 차관이 참석하는 대책회의를 개최하였다.

회의에는 해수부, 기재부, 외교부, 산업부, 고용부, 국토부, 금융위, 관세청, 중기청이 참여하여, 각 부처별 피해 대응현황을 점검하고, 기관별 향후 지원 대책을 검토하였다.

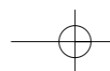
우선 현재 해수부 등에서 운영되고 있는 비상대응반을 기재부 1차관과 해수부 차관을 공동 팀장으로 기재부, 해수부, 외교부, 산업부, 고용부, 국토부, 금융위, 관세청, 중기청 등 관계부처 1급이 참여하는 합동대책 T/F(실무대책반은 기재부 차관보 주재로 운영)로 확대 개편하여 일일단위로 상황점검을 하고 현장 애로사항에 대한 해결방안을 마련하는 등 범정부적인 총력 대응체제를 갖추기로 하였다.

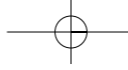
다음으로 국내 수출 기업의 피해 최소화를 위해 선적된 화물의 조기 하역 조치와 함께 노선 배지 확대 필요성을 점검하였고, 국내 항만의 정상 운영 및 신속한 통관 절차 진행, 한진해운 거래업체의 피해 최소화 방안 등이 논의되었다.

이에 따라 수출화물이 도착할 예정인 각 항만별로 재외공관과 관계기관을 중심으로 현지대응팀을 구성하여 한진해운 선박들이 조속히 입항하여 화물을 하역할 수 있도록 상대국 정부, 터미널 등과 협의해 나가기로 하였다.

아울러 한진해운측이 43개국 법원에 압류금지(Stay Order)를 신청하고, 해당국에서의 조속한 절차 진행을 요청하여 한진해운 선박이 외국에서 압류되는 사례가 최소화되도록 해 나가기로 하였다.

또한 해수부는 당초 예정된 대체 선박을 계획대로 투입(미주노선에 4척, 유럽노선에 9척 추가 투입 예정)하고, 국적 선사들의 기존 운항 노선 중 일부 기항지를 확대하는 방안을 추가로 검토





ISSUE 한진해운 법정관리 사태 국내뉴스 종합

하기로 하였다. 또한 추가로 국내항만에 기항하는 한진해운 선박에 대해서도 하역 작업이 정상적으로 이루어 질 수 있도록 비상체계를 마련하기로 하였다.

이와 함께 관세청도 화물업계와 핫라인을 구축하고 24시간 비상체계를 운영하며 수입, 수출화물에 대한 통관 절차 간소화, 하선 물품의 반입 기간 및 보세구역 반출 연장 등 기 마련된 지원 대책을 차질 없이 수행하기로 하였다.

아울러 금융위·금감원은 협력업체에 대한 맞춤형 금융상담 프로그램을 지속 추진하고, 협력업체와 주거래 은행의 1:1 상담을 통해 업체의 애로사항을 직접 파악하기로 하였다. 또한, 산업은행 본점에 설치된 특별대응반과 현장반 등을 통해 한진해운의 협력업체뿐만 아니라 중소기업들을 밀착지원하기로 하였다.

9월 6일

한진그룹, 1,000억원 자체 지원 결정

한진그룹이 조양호 회장 사재 400억원 등 자체적으로 1,000억원을 조달해 한진해운 법정관리로 인해 촉발된 물류 대란 해소에 적극 나선다.

한진그룹은 9월 6일 그룹 대책회의를 열어 해외터미널(롱비치 터미널 등) 지분 및 대여금 채권을 담보로 600억원을 지원하고, 조양호 회장이 사재 400억원을 출연하는 등 총 1,000억원을 그룹 자체적으로 조달해, 한진해운 컨테이너 하역 정상화에 나서기로 결정했다.

한진그룹은 한진해운이 이미 법원의 관리 하에 들어 있지만, 그룹 차원에서 수출입기업의 피해를 최소화하기 위해 이 같은 결정을 내렸다.

한편 한진그룹은 이번 자금 지원 이외에도 물류대란의 원활한 해결을 위해 그룹 계열사를 통한 원활한 물류 처리 및 수송 지원에도 적극적으로 나서고 있다.

(주)한진의 경우 비상 태스크팀(Task Team)을 구성해 즉각적인 해상화물 하역처리 및 긴급화물 항공편 대체 수송 등의 방안 등을 강구하고 있다. 이미 한진해운의 법정관리 이후 부산신항만 한진터미널에 집안한 한진해운 선박에서 5천teu 분량의 화물 하역작업을 지원한 바 있으며, 하역된 화물을 철도나 육로를 통해 수도권 컨테이너 물류거점인 의왕 기지까지 정상적으로 수송하고 있다. 아울러 화주들에게 실시간으로 화물 위치를 제공하는 등 물류 차질을 최소화할 수 있도록 적극 협조하고 있다. 대한항공 또한 긴급한 화물 수송이 필요할 경우를 대비해 가용할 수 있는 화물기를 최대한 동원하는 비상 지원 시스템을 마련하는 등 지속적으로 물류대란 해결에 동참한다는 계획이다.

상선연맹 “정부, 억류선원 보호대책 마련해야”

전국상선선원노동조합연맹은 9월 6일자로 한진해운 법정관리 사태에 따른 선원보호대책을 요구하는 성명서를 발표했다.

연맹 측은 “한진해운 법정관리로 우리 선원들에게는 상처와 고통만 돌아올 것”이라며 “정부는 신속하고 구체적인 억류 선원 보호 대책 마련하고, 선박 매각 시 근로조건 저하 없이 전원 고용승계토록 관리·감독 해야한다”고 주장했다.

또한 연맹 측은 “한진해운 사태로 업계의 혼란도 혼란이지만, 선원을 비롯한 육해상 직원들의 고용불안도 극에 달하고 있다”면서 “특히 선원의 경우, 육상과 멀리 떨어진 고립무원의 바다 위에서 막연한 불안과 막막함 등으로 더 큰 어려움을 겪고 있을 것”이라고 밝혔다.

김영석 해수부 장관, 국내외 선사 간담회 개최

김영석 해양수산부 장관은 9월 6일 해운빌딩에서 국내외 주요 선사 간담회를 주재했다.

김 장관은 이 자리에서 “한진해운의 법정관리로 국내 화주들이 원양 수송선박 확보에 어려움을 겪고 있고, 일시적인 환적화물의 이탈이 불가피하여, 지난 7월을 기점으로 반등하고 있는 컨테이너 물동량의 감소 및 지역경제에 미치는 영향에 대한 우려를 표명”했다.

이어 “한진해운의 운항차질로 수출입 화물의 운송에 차질이 발생함에 따라 화물의 원활한 운송과 환적화물 감소에 대응하기 위해 주요 선사에 맞춤형 협조를 요청”했다. 부산항, 광양항 등의 환적 항만에 대하여는 “주요 선사의 지속적인 이용을 유도하기 위해 인센티브를 확대하겠다”고 밝혔다. 또한, 김 장관은 국내외의 주요 선사들에게 “어려움을 겪고 있는 화주들이 급격한 운임 인상으로 부담이 가중되지 않도록 협조”를 요청했다. 간담회에는 국적 중견선사, 외국적 원양선사, CHYHE 소속 선사 등 총 13개 선사가 참석했다.

한국국제물류협회, 한진해운 사태 관련 긴급 간담회 개최

한국국제물류협회는 9월 6일 오후 2시 차미성 부회장 주재로 한진해운 사태 관련 긴급간담회를 개최하고, 협회 회원사 등과 함께 한진해운 회생절차 신청이 국제물류 분야에 미치는 영향 및 향후 대응방안을 논의했다.

한진해운의 회생절차 신청은 우리나라 해운 역사상 유례가 없던 일인 만큼 해운·항만·물류 시장의 차질이 현실화되었고, 이에 따른 2차 피해(포워딩기업 및 화주기업)가 발생하고 있는 상황이다. 특히 단기적으로는 한진해운 선박·화물의 압류, 화물처

리 지연, 선박확보 곤란, 선박운임 급등, 터미널 비용 급등 등으로 향후로 지속적으로 수출입 화물 처리에 영향을 줄 것으로 예상된다.

이에 협회는 지난 9월 5일부터 회원사인 포워딩업체가 한진해운에 선적하여 항해중이거나 정박중인 선박에 적재한 컨테이너 화물 통계를 조사하고 있으며, 해외 각국에서의 컨테이너 화물 처리 동향, 포워딩 분야 피해 현황 추산 등과 향후 선적 화물의 납기 지연 및 대체 운송에 따른 비용 부담에 대한 법률적인 검토 등을 할 예정이다. 간담회에 참석한 참석자들은 대부분 현 상황에 대한 정부(해양수산부)와 한진해운의 강력한 지원책 마련을 요구하고 향후 피해발생이 우려되는 것들을 최소화 하자는 의견을 개진했다.

해수부-항만물류협 관련기업 피해지원 본격 실시

해양수산부는 한진해운의 법정관리로 인한 항만 관련 산업 피해를 최소화하기 위하여 9월 6일부터 한국항만물류협회에 고충상담 창구를 운영한다.

이번 한진해운 사태와 관련하여 직간접적으로 영향을 받는 항만 관련 기업은 289개(종사자 11,840명)이며, 이들이 보유한 한진해운 관련 미수채권은 538억원에 달하는 것으로 추정된다.

고충상담창구는 항만관련기업의 피해 규모 등 조사, 업체 애로사항 등 청취 및 관련 기관 전달, 법률자문 등을 실시한다. 한진해운 법정관리와 관련하여 피해를 입었거나 앞으로 피해가 예상되는 기업은 한국항만물류협회 또는 당해업종 단체를 통해 상담 등을 요청할 수 있다. (고충상담창구 전화번호 02-924-1563, 홈페이지 : www.kopla.or.kr) 한편, 해양수산부는 이번 고충상담창구 운영과 함께 항만관련기업이 보유한 미수채권의 조기 변제를 법원과 협의하고, ‘선용품 산업 육성방안’ 등 항만산업의 경쟁력 강화방안을 수립할 계획이다.

9월 7일

부산항, 광양항에 환적 인센티브 101억원 긴급 지원

해양수산부는 부산항만공사, 여수광양항만공사와 함께 부산항, 광양항에서 처리하던 한진해운 환적화물의 조속한 회복을 위해 환적화물 인센티브를 긴급 확대 개편한다. 확대 인센티브 규모는 부산항 80억원, 광양항 21억원 등 총 101억원이다.

우선, 부산항의 컨테이너 터미널 간 발생하는 환적 컨테이너의 운송비용을 전액 지원한다. 지원 규모는 연간 약 60억원이다. 그동안 선사들은 터미널 간의 컨테이너 환적에 따라 추가적으로 발생하는 비용에 대한 지원을 지속적으로 요청해 왔다.

아울러, 한진해운이 처리하던 환적화물을 다른 선사가 흡수할 수 있도록 현행 ‘환적화물 증가 인센티브’ 지원 총액을 지난해 기준 50억원에서 16억원을 증액하여 66억원으로 확대한다.

또한, 부산항, 광양항을 중심으로 활동하는 연근해선사가 아시아 역내 환적물량을 적극적으로 흡수할 수 있도록 ‘연근해선사 인센티브’의 한도를 현행 25억원에서 4억원을 증액한 29억원으로 확대한다.

아울러, 부산항 기항 서비스를 유지하기 위하여 CKYHE 소속 선사 또는 다른 원양선사가 한진해운 대체선박을 투입하도록 하는 인센티브나 선사별 목표 물동량 부여를 통해 환적화물을 증대하는 방안 등도 적극적으로 검토할 계획이다.

광양항은 한진해운 선박의 운항 차질에 따른 항로 감소로 수출 화물 등을 해외로 운송할 선박을 확보하지 못해 화물 운송이 지연되는 것을 최소화하기 위해 ‘항로개설 유지 인센티브’를 신설한다.

선사가 광양항을 기항하는 새로운 항로 개설할 경우 항차 당 3억원을 지원한다(최대 5개 항로, 총 15억원). 또한, 예전보다 처리한 환적화물이 늘어난 선사에 제공하는 ‘환적화물 증가 인센티브’의 지원 단가 및 금액을 확대한다. 총 지원 금액은 현행 13억원에서 6억원을 증액한 19억원이다.

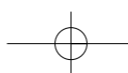
‘한진해운살리기 부산시민비상대책위’, 상경투쟁

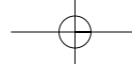
가칭 ‘한진해운 살리기 부산시민비상대책위원회’의 약 500명으로 구성된 상경투쟁단이 9월 7일 오전 7시 국제여객터미널을 출발하



여 14시 서울 칼빌딩 앞, 16시 금융위원회 앞에서 ‘한진해운살리기’ 대규모 투쟁집회를 가졌다.

대책위 측은 “해운산업은 글로벌 네트워크 물류사업으로 해운이 망하면 부산항도 위험하기 때문에 한진해운을 살려야 부산항과 항만관련산업의 연쇄부도를 막을 수 있다”고 주장했다. 한진해운살리기 부산시민대책위원회 박인호 공동대표는 이번 상경투쟁을 통해 “법원이 (주)한진해운의 회생 가치가 높다고 판단한 만큼 금융위원회와 조양호 회장이 사태 해결을 위해 할 수 있는 모든 조치를 해 줄 것을 강력히 요구하고 해운에서 촉발된 부산항의 현장 위기상황도 상세히 전달할 계획”이라고 했다.





ISSUE 한진해운 법정관리 사태 국내뉴스 종합

현대상선, '신뢰가 우선' 대체선박 9일 부산 첫 출항

현대상선은 국내 화주들의 수출 차질을 해결하기 위해 투입하기로 결정한 선박을 화주들의 선적 준비 시간 소요로 예정보다 하루 늦은 9일 부산에서 출항하기로 결정했다. 이 선박은 광양을 거쳐 20일 LA에 도착할 예정이다.

현대상선은 한진해운 법정관리로 인한 국내 화주들의 심각한 피해가 우려되는 상황에서 주요 화주와의 수요 예측을 통해 항차별 3,000teu 이상의 수요가 있다고 파악하고 물량에 맞는 4,000teu급 선박 4척과 기기(컨테이너박스) 등을 긴급 확보해 순차적으로 투입하기로 계획했다. 또한 화주들 대기 물량의 신속한 운송을 위해 기항지를 국내는 부산과 광양 두 곳으로, 미국은 LA로 한정하는 등 긴급 운송 계획을 준비했다.

현대상선은 “현재까지 선적 예약율은 1항차 90%, 2항차는 60% 수준으로 추가 선적이 가능한 상황”이라며 “당초 예상과 달리 실제 긴급 수송물량이 많지 않아 선박 투입시 손실 가능성은 있으나, 고객과의 신뢰를 최우선시하여 향후 물류 안정화가 될 때까지 선박을 투입해 국적 선사로서의 책임을 다할 것”이라고 밝혔다. 한편, 두 번째 항차는 15일 부산을 출발했다.

김인호 무협 회장 “정부와 한진해운의 즉각 대책” 촉구

한국무역협회는 9월 7일 오후 4시 서울 삼성동 그랜드 인터컨트리호텔에서 한국화주협의회를 개최하고 한진해운의 법정관리로 촉발된 수출기업의 물류애로 해소를 위해 정부와 한진그룹의 즉각적인 대책을 촉구했다.



한국화주협의회는 수출입 화주의 권익을 옹호, 증진하기 위해 한국무역협회에 설치된 기구로, 무역협회 회장과 부회장이 화주협회의 회장과 부회장을 겸임하며, 화주협회의 실질적인 내용은 서비스물류발전위원회를 중심으로 논의하고 업무는 물류/남북협력실(화주사무국)이 수행한다.

한국무역협회 서비스물류발전위원회와 기업경쟁력강화위원회 합동으로 열린 이날 한국화주협의회에는 김인호 회장, 김정관 부회장, 오석송 메타바이오메드 회장(서비스물류발전위원장), 박정부 한엘 회장(기업경쟁력강화위원장) 등 화주 대표들이 참석해 한진해운 사태에 따른 수출기업들의 피해 상황과 대응방안을 논의하고 정부와 한진해운에 대한 건의문을 채택했다.

한국화주협의회는 건의문에서 해외 항구와 선박에 묶여 있는 우리 무역업체들의 화물이 당장 정상 운송될 수 있도록 실질적인 대책을 촉구했다. 특히 억류 화물에 대한 직접적이고도 즉각적인 실효적 지원을 통해 수출기업이 납기 지연, 클레임 제기, 바이어 이탈, 도산으로 이어지는 최악의 상황에 빠지지 않도록 힘써 줄 것을 요청했다.

화주협의회는 대체 투입된 13척(미주 4척, 유럽 9척)의 선박은 사태를 수습하기에는 절대적으로 부족한 만큼 선박의 추가 투입으로 운송차질을 미연에 방지하고, 선박 및 화물 정보를 공유해 중소 무역업체들이 항만 현황, 화물의 위치 등을 실시간으로 파악해 대응할 수 있도록 해달라고 건의했다.

화주협의회는 물류대란의 재발 방지를 위한 물류 대응 시스템의 구축도 주문했다. 수출입 기업의 물류차질을 유발할 수 있는 위험요소들을 사전에 파악, 상시 대응할 수 있도록 범정부적 대응 시스템이 필요하다는 것이다.

김인호 한국화주협회 회장은 “한진해운 사태가 최악의 상황으로 빠져들기 전에 시장의 흐름에 따라 선제적으로 구조조정이 이루어지지 못해 안타깝다. 사태가 확대된 만큼 이제라도 정부와 한진해운의 시의적절한 노력을 기대한다”고 강조했다.

한편, 한국무역협회는 홈페이지(www.kita.net)에 개설된 ‘수출화물 물류애로 신고센터’와 트레이드콜센터(1380)를 통해 화주들의 피해사례를 24시간 접수하고 있다. 7일 오전 9시 기준 총 161건이 접수됐으며 수출피해는 7,000만달러 규모로 집계됐다.

9월 8일

한진해운 선박에 승선 중인 선원에 생필품 공급

해양수산부는 한진해운 선박에 승선 중인 선원에 식료품, 물 등 생활필수품을 공급하기 시작했다고 밝혔다.

국제항해를 하는 선박은 일반적으로 생필품을 중간기항지에 도착할 때까지 소요되는 양보다 15~30일분을 추가로 선적한다. 그러나 일부 한진해운 소속 선박이 법정관리로 중간기항지에 입항하지 못하여 선원 생필품이 소진될 우려가 제기되었다. 이에 한진해운은 9월 2일 법원에 선내 생필품 등 선박 운영에 있어 필수적인 비용에 대한 포괄적 지출허가를 법원에 신청하였고, 9월 5일 승인을 받았다.

한진해운은 우선 오늘 증으로 로테르담에 정박해 있는 한진 유럽(HANJIN EUROPE)호에 식료품을 공급하며, 싱가포르 외항에서 대기 중인 한진 뉴욕(HANJIN NEWYORK)호를 포함한 선박 6척에 대하여 생필품을 보급할 계획이다.

해양수산부는 외교부 재외국민보호과 및 해외공관과 협력하여

선박 내 필수품 공급, 재외 선원 및 주재원 보호 등을 적극 지원할 예정이다. 해양수산부 관계자는 “선박 내 상황을 지속적으로 점검하는 등 한진해운 선원들이 불편함이 없이 선상생활을 할 수 있도록 최대한 지원하겠다”라고 밝혔다

한진해운 선박 미국항만 화물 하역 재개

미국 뉴저지 법원이 현지 시각 9월 9일 오전에 한진해운에서 신청한 압류금지조치(Provisional Stay Order)를 승인하면서 미국 항만에



서의 화물 하역이 재개됐다. 해양수산부에 따르면, 한진해운은 美 항만당국에 하역작업을 신청하였으며, 하역작업 승인 시 현지 시각 9월 10일 오전 8~9시(LA, 한국시간 9월 11일 0~1시)경부터 롱비치 항만 인근에 접안 대기 중이던 선박 한진 그리스號 화물 하역이 가능해졌다.

한진 그리스호는 약 1만teu급 선박으로 8월 21일 부산항을 출발해서 8월 31일부터 롱비치 인근에 대기 중이었다. 선적화물은 총 9,124teu다. 해양수산부 관계자는 “이번 압류금지조치로 미주 노선의 물류 혼란이 일부 해소될 것으로 기대된다”라면서, “화물 하역이 보다 신속히 정상화될 수 있도록 정부도 최선을 다하고 있다”라고 밝혔다.

9월 12일

한진해운, “24시간 헬프데스크, 물류혼란 최소화 대응”

한진해운은 9월 12일 월요일부터 국내 화주들에게 안내문을 이메일로 발송하고, 화주 별 담당자들이 1:1 전화 상담을 통해 현재 화물 및 선박의 위치, 도착항만 정보 등 맞춤형 서비스를 제공한다고 밝혔다. 이와 함께 한진해운은 화주들에게 화물 및 선박의 위치, 최종 도착항만 정보 등을 제공하기 위해 헬프 데스크를 확대 운영한다.

헬프 데스크는 평일 오후 8시, 토요일 오후 3시, 일요일 12시까지 사무실에 배치된 인력을 중심으로 운영되며, 이 후에는 착신으로 전환하여 24시간 서비스를 제공할 예정이다. 또한, 해외 각 지역본부 소재 지역(미국, 독일, 중국, 싱가포르)에서 헬프 데스크를 설치하여 해외 화주들의 문의에 대응할 예정이다.

아울러 한진해운 홈페이지를 통해서도 선박의 운항 상황, 컨테이너 위치 등을 제공할 예정이며, 도착항만 정보 등은 향후 홈페이지

개선을 통해 이번 주 중반부터 제공할 계획이다. 한진해운은 앞으로 물류 혼란을 최소화 할 수 있도록 최선을 다해 대응해 나갈 계획이라 밝혔다.

최은영 회장 “한진해운 사태 해결에 100억원 사재 출연”

최은영 전 한진해운 회장(유수홀딩스 회장)이 한진해운발 물류대란과 관련, 사재 100억원을 내놓았다. 유수홀딩스는 9월 12일 “최은영 회장은 법정관리로 물류대란 등 경제적 피해가 늘어나고 있는 한진해운 사태 해결을 위해 개인 재산 100억원을 조건없이 지원하기로 결정했다”고 밝혔다.

한진해운 사태 포워더 법적 쟁점 관련 간담회 개최

한국국제물류협회는 9월 12일 회원사 100명이 참석한 가운데 ‘한진해운 사태로 인한 포워더의 법적 쟁점 관련 긴급간담회’를 열고, 한진해운 회생절차 신청으로 인한 포워더 업계에 미치는 피해와 법적 책임소재 및 향후 법적 대응방안을 논의했다.

협회에 따르면, 한진해운 회생절차 신청으로 40만개 이상의 컨테이너가 적재된 한진해운 선박이 세계 각 지역에서 정박을 못하고 바다에 표류하고 있거나 억류되고 있어, 역사상 유례가 없는 피해가 발생하고 있으며 해운·항만·물류 시장의 차질이 현실화되었고, 이에 따른 2차 피해가 발생하고 있는 상황이다.

이날 간담회에서는 해법학회 정보이사 및 법무법인 여산 권성원 대표변호사가 향후 구체화될 피해의 종류와 금액, 이에 대한 포워더의 책임내용, 보상한도 및 배상방법 등 법적 쟁점에 대한 해석과 함께 포워딩기업의 책임과 소송에 대한 조치방법 등을 설명했으며 참석자 간 질의응답이 이어졌다.

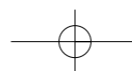
주요 내용은 화주의 부담 위험과 적화보험의 보상 가능성, 포워더의 법적 책임, 부담위험, 법적 지위, KIFFA B/L에서 정하는 책임제한 및 면책가능성, 화물배상책임보험의 배상 가능성 등이 다뤄졌다.

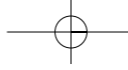
한편 협회는 9월 12일부터 정부기관에 화주 뿐만 아니라 포워더의 실제적인 피해 상황을 전달하기 위하여 회원사인 포워딩업체의 한진해운 관련 피해예상금액을 파악하고 있으며, 이날 산자부(중소기업청)에서 총규모 4,000억원의 긴급경영 안전자금 지원계획을 발표하여 이를 포워딩업체에 공시했다고 설명했다.

9월 13일

한진해운 “물류혼란 조기해결 모든 노력 다할터”

한진해운은 9월 13일자로 <물류 혼란 조기 해결을 위해 모든 노력을 다하겠습니다>라는 제목의 보도자료를 내놓았다.





ISSUE 한진해운 법정관리 사태 국내뉴스 종합

이날 보도자료를 통해 한진해운은 기업회생절차 개시 결정으로 피해를 입은 모든 관계자에게 사과의 말을 전하고 빠른 시일 내에 사태수습에 최선의 노력을 다할 것이라고 밝혔다. 또한 해운이 물류대란의 해소를 위해 추진하고 있는 일에 대해 설명했다. 이날 주요 기항지에 압류금지신청 (Stay Order) 진행상황과 계획이 드러났다. 일본, 미국, 영국, 싱가포르(임시)의 스테이오더가 허가 완료됐으며 독일, 스페인, 이탈리아 등 주요 국가 스테이오더 신청 진행임이 밝혀졌다. 거점항구로는 부산, 싱가포르, 미국 뉴욕·롱비치·시애틀, 독일 함부르크, 스페인 알헤시라스 등을 선정했다는 사실도 한진해운을 통해 공식 발표됐다.

화주 문의 응대를 위해 국내외 헬프 데스크 운영 계획과 공해상에 대기중인 선박에 승선 중인 선원들을 위해 필수 선용품 공급 및 해외 주재원의 신변보호 대책 등도 마련중이라고 한진해운 측은 밝혔다.

한진그룹 조양호 회장 400억원 사재 입금

9월 13일 조양호 회장은 예정대로 사재 400억원을 출연했다. 조 회장은 금융기관에 (주)한진과 한진칼 주식을 담보로 대출 절차를 밟아 자금을 확보한 뒤, 이날 오전 한진해운 계좌에 입금했다. 이 자금은 서울중앙지법 파산부의 승인하에 한진해운 물류대란 해소를 위한 전세계 항만의 하역비로 긴급 투입된다.

현대상선, 한진해운 법정관리 사전인지 의혹 해명자료

현대상선은 9월 13일 현대상선이 미리 한진해운의 기업회생절차(법정관리) 개시를 사전에 인지했다는 의혹 제기와 관련해 다음과 같은 해명자료를 내놓았다.

〈현대상선 측의 입장〉

한진해운의 조건부 자율협약은 지난 8월 4일 종료 예정이었으며, 이후 9월 4일로 1개월 연장되었다. 자율협약 연장 이후 한진해운 기업회생절차(법정관리) 신청에 대한 가능성이 고조되었고 유일한 국적선사로서 이에 대한 대비가 필요한 상황이었다. 현대상선은 만약의 경우 한진해운이 기업회생절차(법정관리)를 신청하는 경우를 대비하여 예상되는 물류혼란을 해결하기 위해서 사전적으로 계약이전(화물 및 화주에 대한 정보 포함)이 필요하다고 판단했고, 법무법인을 통한 법률적 검토도 함께 이뤄졌다. 법률검토의 가장 큰 목적은 원활한 화물 운송 등 물류혼란 피해 최소화를 위해 현대상선 대리수송의 법적근거 확보 방법(화물운송 계약 이전 등)과 법적 리스크에 대한 사전 점검이었다. 이에 따라 한진해운에 화물 및 화주에 대한 정보를 요청했으나 한진해운은

배임 등의 사유로 자료를 미제공해 선제적으로 구체적인 대비책을 세울 수가 없었다.

9월 20일

현대상선, 구주 노선 대체선 투입...9월 29일 첫 출항

‘현대포워드’호가 20일 LA항에 도착했다. 현대상선은 미주노선에 이어 구주(유럽)노선에 대한 대체선박을 29일 투입하기로 확정했다.



현대상선은 한진해운 사태로 인한 화주들의 피해가 우려되는 상황에서 국적선사로서 역할을 다하기 위해 구주 노선에 대체선박을 투입하기로 결정했다. 일단 4,000teu급 컨테이너선 1척이 9월 29일 부산항을 출발해 상해 등 중국 항만을 거쳐 지중해(스페인) 및 영국, 네덜란드, 독일 등 북유럽 주요 항만을 기항하게 된다. 서비스 노선은 부산 - 상해(중국) - 안티안(중국) - 싱가포르 - 발렌시아(스페인) - 사우스햄프턴(영국) - 로테르담(네덜란드) - 함부르크(독일) 순이다.

다만 구주노선의 추가 선박 투입은 향후 물량 추이에 따라 탄력적으로 이뤄질 계획이다. 한편, 미주노선 대체선박은 지난 9월 ‘현대 포워드’호가, 18일에는 ‘현대 플래티넘’호가 부산항에서 출항했으며, 첫 출항한 ‘현대 포워드’호는 20일(현지시간)에 LA에 도착했다. 현대상선 관계자는 “물류피해 최소화를 위한 현대상선의 적극적인 대처에 화주들의 격려가 이어지는 상황”이라며, “막중한 책임감을 갖고 해운물류 안정화를 위한 국적선사로서의 역할을 다할 것”이라고 강조했다.

9월 21일

“정부가 직접 나서라, 한진해운 파산 절대 안돼”

한진해운살리기 부산시민비상대책위원회는 9월 21일 부산 마린센터 1층에서 긴급 기자회견을 갖고 〈이제 한진해운살리기 정부가 직접 나서라-한진해운 파산 절대 안된다〉는 내용의 성명서를 발표했다.

1. 한진해운이 국민기업으로 거듭날 수 있도록 정부의 지원이 필요하다.
2. 채권단은 작금의 사태 해결에 적극 협조해야 한다.
3. 한진해운 정상화를 위해서는 반드시 대주주가 나서야 한다.

4. 한진해운은 한국해운의 얼굴이자 역사이다.
5. 한진해운은 세계적인 해운전문기업으로 우리의 자랑스러운 기업이다.
6. 한진해운은 세계 1위의 조선산업과 5위의 한국해운을 견인해왔다.
7. 이러한 한진해운이 법정관리로 생사의 기로에 놓여 있다.
8. 한진해운이 무너지면 한국해운도 무너진다.

대한항공, 한진해운에 600억원 지원 결정

대한항공은 9월 21일 밤 이사회를 열어 한진해운에 600억원을 지원하기로 결정했다. 법정관리중인 한진해운을 지원하는 방법은 ‘신 사내유보금 집행, 후 매출채권담보’ 형식이다.

9월 22일

산업은행, 한진해운 하역자금 500억원 지원

산업은행은 22일 “하역문제 해결 등 부족자금이 발생할 경우를 대비한 예비적 성격으로 한진해운에 한도대여 방식으로 500억원을 지원한다”고 밝혔다.

KIFFA, 한진해운 사태 국토부 간담회 개최

한진해운 공식정보 채널 부재, 무리한 채권 회수 행태 등 지적

한국국제물류협회는 9월 21일 협회 회의실에서 국토교통부 교통물류실 이승호 실장, 물류정책과 이상일 과장 등과 회원사 5개사 등이 참석한 가운데 한진해운 사태 관련 포워드 애로사항 청취 간담회를 열고, 한진해운 법정관리 신청으로 인한 포워드 업계에 미치는 피해와 현재 시급한 정부의 대책마련 사안 등을 청취했다.

이승호 교통물류실장은 현재 정부에서 2일에 한번씩 개최되고 있는 정부 합동 TF 회의에 참석하여 포워드 업계에서 파악한 애로사항을 개선하기 위하여 개선이 필요한 사안을 현장으로부터 듣고자 마련한 자리임을 밝히면서 중소기업에서 마련한 한진해운 피해기업 지원사업 내용을 설명했다.

업계에서 밝힌 주요 피해현황으로는 한진해운의 공식적인 정보 채널 부재, 선박 접안 및 컨테이너 하역후 관련 업체들의 비용 요구, 한진해운의 무리한 채권 회수 행태(회항비 요구, THC 2중 청구, 체선료 및 지체료 요구 등), 대체운송에 따른 향후 처리문제 등 다양한 애로사항을 피력했다.

또한 현재 부산 및 광양으로 회항중인 선박(35척)에 대한 구체적인 처리절차, 비용 발생 내역 등 주요 정보를 제공받아야 이에 대한 적절한 대비책 마련 및 동 정보의 화주 전달이 가능하다고 이구동성으로 의견을 개진했다.

9월 23일

한진해운살리기 부산시민 촛불집회 및 100만인 서명식

한진해운살리기 부산시민 비상대책위원회는 23일 오후 6시 30분부터 부산역 광장에서 촛불집회 및 100만인 서명식을 가졌다. 한진해운노동조합과 함께 진행하는 이번 집회는 1,000여명이 참가했으며, 현재 한진해운 선박에 승선 중인 선원들의 영상 등이 상영됐다.

9월 25일

한진해운 승선원 현황 점검회의 결과

해양수산부는 9월 25일 해운빌딩 회의실에서 윤학배 해양수산부 차관 주재로 한진해운 승선원 현황 점검회의를 개최했다. 이날 회의자료에 따르면, 한진해운에서 선원관리책임이 있는 선박(사선)은 총 59척이며, 1,238명(한국인 518, 외국인 720명)이 승선 중이다. 공해상 대기 중인 선박은 37척이며, 이 중 화물하역이 완료된 선박은 22척이며, 화물을 적재한 채 외국에서 대기 중인 선박은 9척, 한국 공해상에서 대기 중인 선박은 7척이다.

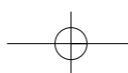
9월 24일 18시 기준으로 생활품 잔여량이 10일 미만인 선박은 총 6척이며, 10~20일은 13척, 20~30일은 19척, 30일 이상은 21척이다. 연료부족에 대한 우려로 제한급수를 시행하고 있어, 빨래 샤워 등 물을 사용한 활동에 어려움을 겪고 있는 선원들도 있는 것으로 파악됐다.

현재 주부식 보유 잔량이 10일 미만인 선박에 대해 한진해운에서 공급계획을 수립 보급 중에 있으며, 24척에 대한 보급을 완료하였고, 6척은 추가로 보급할 예정이다.

앞으로는 보급기준을 상향조정하여 15일 미만 보유 선박도 공급대상으로 확대할 계획이며, 선내 조수기 사용에 필요한 연료공급을 통해 생활용수 사용이 원활하게 이루어질 수 있는 방안도 마련할 예정이다.

선원현황 파악 및 지원을 위해 한진해운-선주협회, 한진노조-해상노련, 영사관-외교부로 이어지는 연락망을 보유하고 있으나, 육상과의 격리, 주부식 부족에 대한 우려 등 공해상 대기장기화에 따른 심리적 불안감이 증대되고 있는 상황이다.

앞으로 해양수산부에서는 해외항만에서 화물을 선적하고 대기 중인 선박과 20일미만 주부식 보유 선박을 집중관리 대상선박으로 선정하여 적극적으로 관리하고, 심리적 불안감 해소를 위해 본선과 해양수산부 간의 직통라인을 개설하며, 국내 공해상 대기 선박(19척)에 대해서는 부산지방해양수산청 근로감독관을 활용 승선·점검하는 한편 한진해운을 통해 승선 중인 선원에게 임금 지급, 하선 및 송환 등 제반사항에 대한 안내문을 발송하는 등 심



ISSUE 한진해운 법정관리 사태 국내뉴스 종합

리적 불안감 해소를 위해 노력할 계획이다.

또한 9월까지의 모든 임금이 지불되어 체불임금은 없는 것으로 확인되었다. 법정관리 중에는 법원 승인을 통해 임금 지급이 가능, 자금 부족으로 지급이 어려운 경우 임금채권보장기금을 통해 지급한다.

당초 계약기간이 만료되었음에도 불구하고, 항구 입항이 불가능해 하선·계약 종료가 불가능한 문제가 발생하고 있다. 승하선 교대를 통해 계약기간이 만료된 선원을 하선시킬 수 있는 방안을 강구할 예정이다. 하선한 선원에 대해서는 한진해운 측에서 비용을 부담, 송환이 가능하며, 불가능할 경우에는 송환보험(KP&I CLUB)을 통해 지원이 가능하다. 모든 선박에 의료관리자가 승선 중에 있으며, 응급상황 발생 시 인근 국가로 헬기를 통해 후송·진료가 가능하다.

9월 26일

한진해운살리기 부산대책위, 긴급규탄 성명서

한진해운살리기 부산시민비상대책위원회는 9월 26일 긴급규탄 성명서를 냈다.

-한진해운살리기위원회는 해운업관련 모든산업의 안전과 생존권을 위협하는 산업은행과 정부지원을 촉구한다.

-일방적인 해외화주들에게 한진해운의 파산을 기정사실화한 편지를 보낸 산업은행은 모든 해운업관계자들에게 우왕자왕하게 만들었으며 물류대란과 지역경제 회생을 초래하는 등 산업은행은 각성하라.

-정부 및 산업은행의 원칙과 일관성 없는 일방적인 법정관리는 절대 반대한다.

-정부는 한진해운살리기위원회 및 해운업구성관계자와 함께 모든수단과 방법을 동원하여 생존권과 재산을 지켜줄 것을 천명한다.

9월 28일

KIFFA, 한진해운 담당자와 대책취급 간담회

한진해운 “대체적 정보제공은 가능, 미수급 협상은 최우선 처리”

한국국제물류협회는 9월 28일 오전 10시 30분부터 12시까지 국토교통부 물류정책과 이상일 과장, 한진해운 정성호 상무이사 등과 회원사 10개사 등이 참석한 가운데 한진해운 사태관련 간담회를 개최했다.

한진해운 법정관리 신청으로 한진해운 선박 97척이 세계 각 지역에서 바다에 표류하고 있거나 거점항만으로 이동되고 있고

일부 항만에서 억류되거나 하역된 화물의 운송에 따른 과도한 비용 발생 등 여러 가지 문제가 발생하고 있어 이에 따른 목적지로의 컨테이너 운송이 불가능해져 원활한 물류 흐름에 차질이 생김으로써 피해가 급증하고 있는 상황이다.



이상일 물류정책과장은 현재 정부에서 2일에 한번씩 개최되고 있는 정부 합동 TF 회의에 참석하여 포워더 업계의 애로사항 및 피해상황을 개진하고 있으며, 지난주 TF회의에서 포워딩기업의 현실적인 피해에 대해 한진해운의 대책과 향후 방안을 직접 들을 수 있도록 하자는 취지로 마련한 자리임을 밝히면서 참석자들의 기탄없는 의견 개진을 요청했다.

업계에서 밝힌 주요 피해현황으로는 한진해운의 공식적인 정보 채널 부재, 각 지역별(유럽, 미주, 아시아 등) 운항 선박 진행 상황 정보 공유 부족, 특정지역(미국, 중국 상해 및 청도, 싱가포르 등)에서의 문제점, 선박 접안 및 컨테이너 하역후 관련 업체들의 비용 과다 요구, 한진해운의 무리한 채권 회수 행태, 대체운송에 따른 향후 처리문제 등 다양한 애로사항을 피력했다.

이에 대해 한진해운은 선박의 진행정보는 한진해운 홈페이지 또는 담당직원과의 채널을 통해 확인이 가능하며, 각 지역별 운항 선박에 대한 진행상황 및 계획은 수시로 변경이 되어 정확한 정보 전달은 현실적으로 불가능하지만 대체적인 정보제공은 가능하다고 답변했다.

또한 현재 각 터미널에서 양하 및 적임작업, 운송비 등의 추가 지출에 대해서는 법원의 가이드에 따른 사항으로 코스트 리커버리(비용보완) 때문에 불가피하다고 답변하면서 채권단에서 지급해 주기로 결정한 500억원을 포함한 출연기금 등은 현재 협상중인 관련 서비스 제공업체들과의 미수금 협상을 통해 최우선적으로 협상이 될 경우 처리하고 있다고 밝혔다.

또한 협회는 지난 9월 12일부터 포워더의 실제적인 피해 상황을 정부에 알리기 위해 회원사인 포워딩업체의 한진해운 관련 피해예상금액을 파악하고 있다. 산자부에서 발표한 총규모 3,800억원의 긴급경영 안전자금 지원계획의 세부 지원내용을 9월 21일 포워딩 업체에 공지한 바 있으며, 9월 28일 중기청에서 포워딩기업 담당자들과 간담회를 실시하여 조건 완화에 대한 협의를 했다고 밝혔다. [해이](#)