

본선의 외항식물검역



박 동 희
본회 인천사무소장

어느덧 유난히도 추웠던 겨울이 지나고 따뜻한 봄 바람이 부는 계절이 왔습니다. 형형색색의 봄 꽃들과 녹색의 옷으로 바뀌어 입는 주변 식물들, 공원에는 여유롭게 자전거를 타는 가족들의 모습에 주말이면 어디든 떠나고 싶은 마음은 누구나 같을 것 같습니다. 이렇게 맑은 봄 날씨에는 늘 봐왔던 인천 앞 바다 역시 불연듯 눈부시게 아름다울 때도 있습니다.

인천사무소 업무중에는 국립식물검역원분들과 함께하는 외항검사가 있습니다. 맑고 화창한 날씨에 진행되는 외항 선상 검사가 있을 때도 있지만 강한 바람과 높은 파도, 안개 등 예상치 못하게 갑자기 변하는 기상 탓으로 가끔은 위험할 때도 많이 있습니다. 늘 평온해보이던 바다도 한번 화를 내기 시작하면 자연의 힘이 얼마나 무서운지 새삼 느끼게 해줍니다.

많은 독자 여러분들이 식물검역을 하는 이유에 대해 이미 알고 계시지만 사무소에서는 검사 업무를 어떻게 진행하고 있는지 궁금해 하시는 분들을 위해 이번 기회를 통해 부족하지만 설명 드리고자 합니다.

우선 사무소에서 식물검역 입회를 하는 가장 큰 이유중 하나는 회원사를 대표하여 최초화물상태를 정검 하는 것 입니다. 물론 본선 접안후에도 화물 상태를 확인하고 있지만 식물검역을 위해 외항에서 전체 HOLD를 개방할 때 각 HOLD별 최초 화물상태를 확인할 수 있고 상단부의 결로 현상, 해수유입, 탄화 등이 확인 되었을 때 회원사, 하역사에 통보하여 손상화물이 그대로 하역되는 경우를 예방하며, 본선의 구조가 TWIN - DECK인 경우 해당 하역사에 난작업의 대비 통보와 UPPER, LOWER DECK의 상이한 화물이 혼적 되어 있는지 미리 확인하여 통보 합니다.

또한 관리 병해충 발견으로 소독판정이 확인되는 즉시 외항 정박지에서 본선 훈증 후 선석 확보 및 수급에 차질이 없도록 조치합니다. 현장에서의 식물검역통과 시점은 굉장히 중요합니다.

식물검역이 통과된 시점에 해당 하역사의 선석의 유무와 이미 접안 후 하역중인 모선의 완료 시점에 따라 N/R(하역준비완료 통보서)이 수락되며, N/R 수락시점에 근거하여 LAYTIME

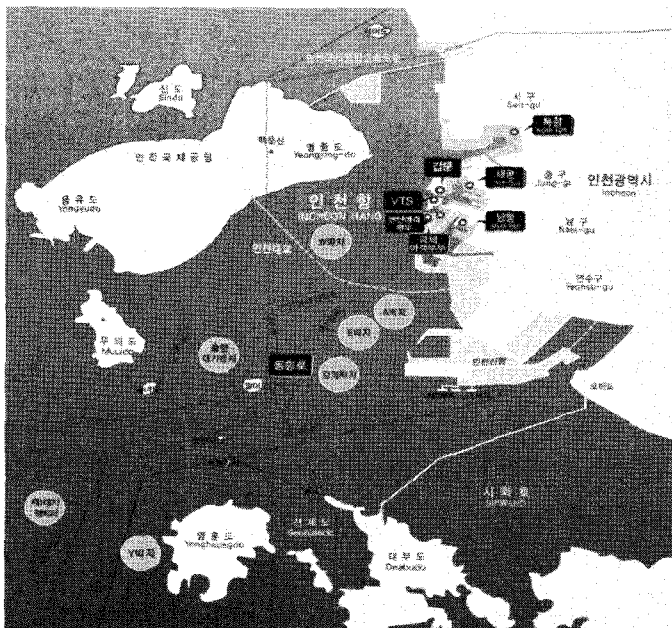
COUNT가 적용되기 때문에 사전에 미리 파악하고 현장에서 다시 한번 확인 합니다.

N/R은 KFA의 사무실에 평일에는 16:00시 이전(토요일은 12:00 이전)까지 수락되며, 조·체선 발생의 기준이 되는 근거 자료로 잘못 제출·수락되어 회원사의 피해가 가지 않도록 사무소는 항상 확인하고 있으며, 선사에서는 N/R 및 TIME SHEET를 작성하여 선주, 하역사, 사무소의 순으로 최종 확인하여 조·체선 산출에 적용합니다.

인천항에 입항한 본선은 검역을 받기 위해 외항에 닻(anchor)을 내리고 대기하며 이때 밀물과 썰물에 의해 본선은 anchor를 축으로 원을 그리며 움직입니다. 본선의 길이와 무게에 따라 외항 정박지가 결정되며, 길이와 무게의 값이 커질수록 반경이 커지기 때문에 정박지의 위치는 멀리 있습니다.

통상 PANAMAX급의 화물선은 전장 200~230m, 전폭 32m, 깊이 12m, 톤수 규모는 5만~8만톤으로, 사료용 화물선 중에는 옥수수, 소맥, 대두박 등의 화물을 운반하며, PANAMAX급의 경우 통상 항로와 반경을 고려하여 인천대교를 피해 팔미도 근처의 가장먼 정박지(W1, E1등)에 정박합니다.

통선장에서 부터 정박지까지에 시간은 조석에 따라 틀리겠지만 약 40분에서 1시간이 소요됩니다. 통선배에서 본선으로 이동할 때 가장 위험요소가 많이 존재 합니다. 통선에서 본선으로 이동할 때 강풍으로 인해 사다리가 흔들리거나 비가 온 후 바닥이 미끄러울 때는 부득이 줄사다리로 올라갈 경우도 있으며 부주의로 추락 등의 사고가 발생시 조속한 구조가 진행되지 못할 경우 빠른 유속으로 인해 사실상 구조가 불가능 하며 종종 사고가 발생하고 있습니다.



▲ 정박지 <출처:인천 지방해양항만청 항만시설 현황>

특히 외항에서 통선과 본선의 이동간에는 상당한 위압감이 오르고 있습니다. 대부분의 사료 운반 화물선은 상대국에서 병해충을 사멸·제거하기 위하여 선적항에서 본선 혼증을 실시하며 가장 보편적인 혼증제로

MB(methyl bromide), PH3등이 있습니다.

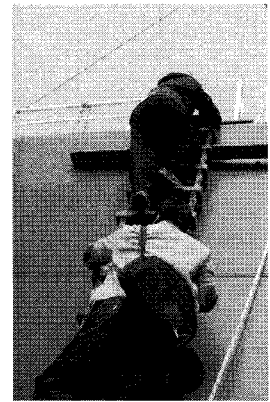
MB(methyl bromide)는 강한 살충력과 품질에 주는 영향이 적기 때문에 세계적으로 널리 사용되고 있다고 합니다. 통상 소맥 등의 방충 목적으로 가스혼증에 이용되는 유독성의 기체로 무색·무취이기 때문에 외항검사를 진행하기 전에 잔류가스가 남아 있지 않도록 선사측에서는 미리 선측에 전체 HOLD를 개방하여 충분한 환기가 될 수 있도록 요청합니다.

사무소 직원은 식물검역이 진행되는 동안 결로현상 및 해수 유입 등 손상여부가 있는지 확인한 뒤 전체 HOLD 상단부의 자세한 화물 상태를 해당 회원사에 이메일을 통하여 통보 합니다. 현재 사무소는 본선이 주말에 입항하더라도 회원사의 원료수급 문제 등을 고려해 특별한 경우가 아니면 주말 식검을 진행 하고 있습니다.

국립식물검역원 및 관계기관에서는 이러한 요청에 흔쾌히 응해 주시며 주말 등 휴일에도 민원을 해결해 주시고 계십니다. 그 결과 지난번의 옥수수 두 모선 또한 늦은 시간 까지 많은 도움을 주셔서 회원사의 수급에



▲ 사다리



▲ 줄사다리

차질이 없도록 적극 협조해주셨던 것에 늘 감사드리고 있습니다.

또한 입항 수속, 선박동정 등 많은 업무를 밤낮으로 본선과 연락을 취하며 통관 및 회원사의 수급에 차질이 없도록 업무를 진행해 주시고 계시는 선사분들 역시 많은 고생을 해주시고 계십니다. 화물이 하역되기전 수입원료가 통관되는 과정에는 보이지 않게 수고 해주시는 많은 분들이 계십니다. 본 지면을 통해 다시한번 깊은 감사의 말씀 전해 드립니다.

이번 기회를 통해 외항에서 진행되는 화물검사 과정이 조금은 전달되었으면 하는 바람이며, 언제든지 사무소에 방문해 주신다면 외항검사 진행 과정을 보여드릴 수 있도록 준비 하고 있겠습니다. ☞