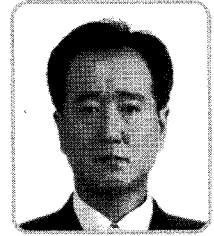


수입 곡물의 본선 및 하역에 대한 검정



이 병 국
본회 부산사무소 소장

매서운 추위로 인해 구제역 방역에 커다란 어려움을 겪었던 일이 엇그제 같은데 벌써 폭염주의보가 내려지는 등 무더위가 기승을 부리고 있습니다. 지난 겨울은 유난히도 추웠고, 협회 및 사료업계, 축산 관련 공무원들에게는 그 어느 해보다 춥고 힘들었던 계절이었으리라 생각됩니다.

이번 구제역으로 축산·사료산업은 물론 관련 산업까지 커다란 피해를 입었지만 부산사무소는 본회를 중심으로 관련 부서 그리고 인천사무소와 원활한 업무 소통으로 축산업과 사료회사가 힘든 이때 업무에 한층 더 협조해 빠른 시일 내 정상으로 회복할 수 있도록 최선의 노력을 다하고 있습니다.

부산사무소는 본회의 통제 지시에 따라 영남, 제주에 근거하고 있는 회원사의 원활한 업무가 진행 될 수 있도록 돕고 있으며, 영남지역 회원사의 구매, 선적항 및 입항동정, 식물검역, 검정, 야적관리 등 현장 실무 업무를 관장하고 있으며, 이 모든 업무가 중요하지 않은 업무가 없지만 그중 수입곡물

의감량발생이 지속적으로 발생되고 있어 회원사에서도 검정업무에 충분한 인지를 하고 계시겠지만 부산, 울산항에 입항하는 사료원료에 대한 검정업무에 대하여 설명하고자 합니다.

회원사(구매단체)에서 구매 후 구매물량(사료원료)이 원산지에서 선박으로 선적, 수입한 사료 화물이 식물검역을 통과하게 되면 부두에 접안하여 하역회사로 하여금 하역을 개시하게 됩니다.

이때 본선에 실려진 화물의 중량을 화주 및 회원사를 대행하여 제 3자적 위치에서 공정한 산정으로 검측 계산한 후 공증적증명을 대행하는 검정회사가 있습니다. 그리고 검정회사에 몸담아 이러한 업무를 직업적으로 수행하는 검정원들을 Surveyor라고 칭하고 있습니다.

검정회사에서 검정인들이 수행하는 검정 업무에는 크게 2가지로 나누어 검량업과 검정업으로 나누어 집니다.

먼저 검량업이란 선적화물을 적하 또는

양하 하는 경우에 화주, 공급사, 선박회사 등의 의뢰를 받아 중립적 위치에서 공정하게 그 화물의 용적, 중량의 계산 또는 증명을 행하는 업무를 말하며, 감정업이란 화주, 선박회사, 보험사 등 선적된 화물의 상태, 품질, 손상 및 손해에 대한 증명, 조사 및 감정을 행하는 업무를 말합니다.

이와 같은 감정업무들은 국제무역에 있어 화물의 수량 및 품질 등을 당사자가 직접 확인하기가 곤란함에 따라 항만운송사업법에 규정된 전문자격을 가진 검량사, 감정사에 의해 이를 수행하게 하여 국제무역의 원활화를 도모하고 분쟁발생시 검량, 감정 보고서를 발행함으로써 화물의 부족(Shortage Report) 및 오염정도(Damage Report)에 대한 입증자료로도 활용되고 있습니다.

그러면, 본선에 선적되어져 온 화물의 하역손실을 최대한 줄이기 위해 선박, 선측 및 육상계근실 입회시 검정사에서 수행하는 검정업무는 통상적으로 다음과 같은 메뉴얼로 진행하도록 요청하고 있습니다.

첫째 홀수 검정(Draft Survey) 입니다.

홀수검정은 선박의 본선량을 구하기 위한 검정방법입니다. 수면에 떠 있는 선박의 총 무게는, 그로인하여 밀려난 수면하에 잠겨 있는 물의 용적에다 그물의 밀도(Density)를 곱한 값과 같습니다.

이는 한 물체의 일부가 어떤 액체 속에 잠겨 있으면 그 물체로 인하여 밀려 나온 액체의 중량(배수량)과 크기가 같다는 것을 목욕탕에서 깨닫고 “유레카”(알았다는 뜻)를 외쳤다는 아르키메데스(Archimedes) 부력의

원리를 적용한 것입니다.

홀수검정으로 본선량을 계산하는 방법은, 먼저 화물 하역전 수면하에 잠겨 있는 6군데(앞쪽, 중앙, 뒤쪽, 좌·우)의 홀수(Draft)를 읽어 Quarter(1/4) 평균값을 계산한 후 선박에 비치된 배수량 Table에서 하역전의 배수량을 구합니다.

이때 PANAMAX급 화물선일 경우 홀수 Reading시 1Cm 씩만 잘못 읽더라도 60톤(Ton per centimeter) 정도의 본선 하역량 차이가 발생되게 되므로, 해상 날씨가 나빠 파도가 높을 경우에는 홀수 Reading에 특히 더 주의를 기울이도록 하고 있습니다.

하역 완료후에도 같은 방법으로 하역후의 배수량을 구한 후, 최초 하역전 배수량을 공제 해주면 그 차이 값이 본선 하역량이 되는 것입니다. 물론 상기의 결과에서 하역전과 하역후의 연료유, 청수, 해수 및 해수밀도 등에 변동이 있으므로 그 변동량 만큼 하역량에도 증감이 발생되어집니다.

둘째 선측(Dock side) 검정입니다.

선측검정은 화물의 부족을 미연에 방지하기위해 본선에서 상차한 트럭이 정확히 계근되어 졌는지를 계근표와 비교 하기위한 검정방법입니다.

본선에서 양하한 화물이 트럭에 상차하게 되면 먼저 하역회사의 계근실로 가서 무게를 잰후 추후 출고를 위하여 창고나 야적장에 임시보관하게 됩니다. 이때 본선에서 화물을 상차한 트럭들은 계근실로 이동전에 선측(Dock side)의 검정원 들에 의해 차량번호와 함께 시간을 기록하고 있습니다.

이렇게 기록한 차량대수는 매 시간마다 계근실에서 출력한 계근표와 일치 하는지를 확인함으로써 트럭의 빠짐(Missing)을 방지 하여 화물 부족을 예방 하기 위한 것입니다.

셋째 계근(Weighing) 검정입니다.

계근검정은 본선에서 하역한 화물의 정확한 수량을 검측 하기위하여 하역회사의 계근실에 공동으로 입회하는 검정 방법입니다.

하역전 먼저 트럭의 공차계근을 실시하며, 2~4 시간마다 연료 소모량으로 인한 하역손실을 방지하기 위해 재차 공차계근을 실시하고 있습니다. 또한 트럭의 타이어가 계근판을 벗어나지 않고 정위치에 오도록 항상 주의를 기울이고 있으며 특히 트럭에 상차된 화물중량이 일반적인 평균값과 상이 하게 다를 경우에는 육안 확인 및 부족되게 실은 원인을 기사분께 직접 설명 듣도록 하고 있습니다.

넷째 GAFTA SAMPLING 입니다.

GAFTA SAMPLING은 수입계약시의 품질 Spec과 일치하는지를 비교, 검토 하기 위한 검정 방법입니다.

현재 영남권 회원사들은 대두박과 옥수수 에 한해서 만 GAFTA RULE에 의한 SAMPLING을 실시하고 있으며 샘플 채취방법은 500톤 마다 2Kgs 씩 채취하고 있습니다.

예를 들어 대두박 20,000톤을 하역 한다면 $20,000\text{톤}/500\text{톤}=40 \text{ Lot} \times 2 \text{ Kgs}=80 \text{ Kgs}$ 의 샘플을 채취하고 있습니다. 이렇게 채취된 샘플은 분배기(Distributor)를 통하여 최종적으로 분석을 위한 대표샘플 2 Kgs씩 5개를 만들어 관련자들에게 송부해 주고 있습니다.

화물에 따라 공급자 검정사가 지정되어 있으면 함께 입회하여 샘플 채취를 공동으로 수행하고 있습니다.

마지막으로 손상 검정(Damage Survey) 입니다.

손상검정은 화물이 오염, 변질 등에 따라 수입목적 의도로 사용하지 못할 경우 그 원인 및 손상정도를 파악하기 위한 검정 방법입니다.

사료화물의 경우 주로 해수침범으로 인한 오염, Burnt(탄) 오염 등이 주로 발생되고 있으며 오염이 발생할 시에는 화주, 보험사, P & I 등 각각의 관련 검정사 및 손해사정인들이 공동으로 입회하여 손상 원인 규명을 실시하고 있으며 각각의 이해관계에 따라 손상범위 및 결과가 다르게 도출되는 경우도 간혹 발생되고 있습니다.

부산사무소에서는 회원사를 대행하여 화물의 부족을 방지하고, 오염사고 발생시 피해를 최소화 하기 위해서 상기에 언급한 메 뉴얼대로 업무를 하도록 지도교육 및 하역 중 현장방문을 강화하고 있으며, 또한 사료 화물의 경우 분진 화물이다 보니 강풍으로 인하여 낙곡되어 날아가는 화물을 최소화 하기 위해 풍속 8 m/sec 이상의 경우 검정사를 통해 하역중단을 하도록 지도하고 있습니다.

지난 23여년 동안 부산사무소에 근무하는 동안 지켜본 검정사의 업무 과정을 부족하지만 제가 아는 범위에서 기술하였는바, 독자 제위께 조금이나마 검정업무 이해에 도움이 되셨기를 하는 바램입니다. ☒