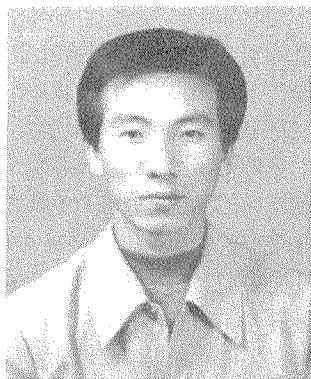


안타까웠던 순간들



성 기 석
〈호남정유 인천저유소 반장〉

시간은 우리에게 조그만 여유도 주지 않고 흐르고 있다. 여름의 푸르름을 즐길만 하면 어느사이 그것들은 붉고 노란 잎으로 변해 있고 흰눈이 내리고 겨울이다 싶으면 어느새 새순이 돋는 봄이 된다. 가을과 겨울의 건널목인 지난해 11월의 일이 문득 생각

난다.

그날은 KOREA SUNNY HILL의 하화작업이 있었다. 나는 같은 근무자인 Y계장님과 같이 유조선이 접안하는 동안 선적된 화물의 양에 대한 ULLAGE 검토, 현재 송유관에 남아 있는 유종의 처리방법, 하화에 사용될 펌프 및 통신기기의 작동상태, 또 야간에 사용할 조명장비의 점검 등을 실시했다. 나는 유조선의 접안과 동시에 샘플을 채취하게 하고 유조선의 당직은 P 사우를 내보냈다. 또한 제품 입하게 확은 유조선 일등항해사와 연락하여 경질유 12인치 송유관은 무연휘발유 전량, 그 다음은 저유황경유 일부 작업후 항공유, 등유, 저유황경유의 순서이고, 10인치 송유관은 저유황경유만 작업하기로 했다. 중질유는 고유황 B-C유, 그 다음은 저유황 B-C유, 마지막엔 경질중유(B-A) 등으로 예정했다. 유조선의 샘플이 도착되면 적하지에서 작성한 선적보고서 및 제품시험서를 인수하고 접안후 실시하는 실험 및 계측결과와 대조하여 이상 유무를 확인 후 하화작업이 시작된다. 『호정 2호 해상 하화작업 준비완료했다. 오버』 유조선 당직자 P 사우의 무전연락이다. 『호정 3호 육상준비상황 다시 한번 확인후 연락하

겠다. 오버』(호정 2호 : 육상 당직반장 호정 3호 : 유조선 당직자) 나는 부두에서 육상 입하탱크까지의 밸브 개폐 상태를 다시 한번 확인하고 우리 근무조원 3~4명에게 마치 전투에 나가는 병사들처럼 각자의 임무를 주지시키며 탱크 및 MANIFOLD의 밸브 위치에 배치시켰다.

최초의 하화제품에 대해서는 우리 당직자와 유조선측의 일동향해사에게 다시 한번 확인시키고 순조로운 하화작업이 시작되었다. 펌핑압력을 정상압력으로 유지하도록 하고 수시로 유조선의 작업상황을 확인한 후 샘플코크에서 연속시료를 채취하여 비중을 측정하고 유조선측에서 제출한 공장 실험보고서에 기재되어 있는 제품규격 범위와 비교 점검한다. 무연휘발유가 완료되고 저유황경유를 일부 하화한 후 항공유를 시작했다. KOREA SUNNY HILL의 하화작업중 다른 제품으로 스위치 되어 육상 샘플코크까지 도착 되기까지는 정상압력 2~3kg/cm²가 유지되면 약 7~8분이 걸린다. 이 시간은 초조와 긴장의 순간이다. 송유관 상부와 하부의 샘플코크를 열어 놓고 기다리면서 「항공유 하화할 때는 앞뒤 경계면상의 타계폭과 혼유되는양을 가능한 줄이고 이송중 송유관에서 혼유된 제품이 항공유 탱크로 입고되지 않도록 주의해야 한다」는 「운영업무규정」을 다시 한번 생각해 본다. 약 7분 경과후 드디어 항공유가 도착된 신호가 보인다. 컬러와 비중을 확인하고 여유있는 마음으로 CUT하기 위해 #26탱크와 #27탱크의 MANIFOLD 밸브핸들을 잡고 이쪽을 주시하고 있는 K, H 사우를 향해 신호를 보낸다. 「오라잇」차량소음으로 못들었을 때를 대비하여 팔로 큰 원을 그리며 수신호까지 병행한다. 순간 K, H 사우의 손놀림이 빠빠진다. 각자의 임무가 있지만, 이때는 근무조원 모두가 하나가 되는 것이다.

스위치가 완료된 것을 확인하고도 계속 샘플을 확인한다. 비중 46.7 공장 실험보고서에 기재되어 있는 항공유 규격범위와 동일하게 정상이다. 모든게 순조롭게 이루어졌다. 몇번이고 컬러와 비중을 측정해 봐도 정상. 긴장이 풀어지고 표정이 환해진다. 안도의 만족감을 느끼는 순간이다.

입고되고 있는 #26탱크를 한바퀴 돌아보고 LEVEL GAUGE의 작동상태가 양호한가도 확인한다.

이제는 작업시간 및 순서를 메모한 조그만 수첩을 정리하여 「운영일지」에 기록하기 위해 사무실로 가려다가 문득 다시 한번 항공유 샘플을 확인해 보았다. 투명하고 맑게 보이던 컬러가 약간 뿌옇게 보였다. 즉시 비중을 측정했더니 45.0을 가리키고 있었다. 실험보고서에 기재되어 있는 항공유 제품규격 범위와는 비중에서만 무려 1.7의 차이가 있는 것이다. 나는 놀랄 겨를도 없이 무전기를 힘차게 잡았다. 『호정3호 12''펌프스톱! 12''항공유 펌프스톱하라 오버』 깡통영어고 뭐고 생각할 겨를이 없었다. 즉시 하화작업이 중단되도록 의사가 전달되어야 하는 것이다. 『호정2호 12''항공유 즉시 펌프중단 시키겠다. 오버』 역시 다급한 P 사우의 연락이 있었다. 하지만 KOREA SUNNY HILL의 하화펌프는 스팀을 이용한 왕복펌프이므로 즉시 작업을 중지시켜도 완전히 작동이 중단되려면 약 2~3분이 소요된다. 나는 즉시 상부와 하부의 샘플코크를 열어 놓고 펌핑이 중단 되기만을 기다리고 있었지만 초조하고 안타까운 순간이다.

2~3분이 왜 이리 긴 것일까? 2~3시간 아니 2~3일보다도 더 길게 느껴지기만 한다.

항공유는 다른 제품보다도 각별하게 주의를 기울여서 취급해야 하는데 항공유 제품의 하화가 완료되면 탱크 입하용 밸브를 닫고 봉인한 후 항공유 탱크에 타 제품이 혼유되지 않도록 탱크의 격리를 위해 SPOOL PIECE, 혹은 JACK SPOOL을 제거하거나 DOUBLE BLOCK VALVE를 작동 방법에 의거 정확하게 작동시켜야 한다. 어디 그 뿐인가? 탱크높이 1m당 3시간씩 침전시켜야 하며 최소한 24시간 이상을 침전시킨 후 에라야 출하가 가능한 것이다. 또한 출하중에도 FILTER SEPARATOR의 SUMP DRAIN에서 출하개시전 매일 물을 제거하고 외관상태를 점검하여야 하며 각 FILTER SEPARATOR SUMP에서의 제거 상황과 차압을 매일 「운영일지」에 기록하고 FILTER SEPARATOR의 차압이 15 P. S. I 이상일 경우에는 즉시 ELEMENT를 교체해야만 하는 것이다. 요즘은 출하량이 부쩍 늘어서 재고 상태도 충분하지 못한 터에 이번 KOREA SUNNY HILL의 항공유가 문제되면 당장 이틀 후의 출하에도 막대한 지장을 초래하게 된다. 짧은 순간에 이런

생각까지 해보니 더욱더 안타깝고 발을 뚱뚱 구르고 싶은 심정이다.

드디어 2~3분 후 그렇게 기다리고 기다리던 펌핑이 중단되었다는 연락이 왔다. 나는 이 당황스러운 순간에도 침착하게 생각을 정리하며 무전으로 P 사우를 불렀다. 첫째, 10INCH 저유황경유도 펌핑을 중단할 것, 둘째, 유조선 LINE의 샘플을 채취해서 빨리육상으로 보낼 것, 셋째, 현재의 각 COMPART 밸브 개폐 상태를 확인할 것, 등을 지시했다. 나는 즉시 사무실로 달려와서 막 퇴근하시려는 부소장님께 보고를 드렸다. 부소장님도 깜짝 놀라시며 샘플 코크 현장에 가서서 자세한 상황설명을 들었다. 나는 송유관에서 채취한 샘플과 입고중인 #26탱크의 상부 중부 하부의 샘플을 채취하여 실험실에 보내고 빨리 실험해 줄것을 의뢰했다. 또한 유조선의 샘플도 육상에 도착되는 대로 실험실에 보내어 실험하기로 실험실에 협조의뢰 하였다. 잠시후 실험결과 항공유에 약간의 저유황경유가 섞였으며, 자세한 수치는 정밀한 실험을 더 해 봐야 한다는 연락이 있었다. 나는 Y계장님과 같이 LINE BOAT를 불러 타고 KOREA SUNNY HILL로 향했다. 일등항해사도 근심 어린 표정으로 우릴 맞이하는 듯 했다. 우리는 다같이 유조선 현장을 중심으로 사고원인조사에 착수했다. 얼마 지나지 않아 펌프실의 밸브조작 실수가 있었음을 알 수 있었다.

매 항차마다 항공유는 #1, #3 CENTER COMPART에 적재하고 운항했지만 이번 항차에는 항공유 양이 적어 #1 CENTER COMPART에만 적재하고 #3 CENTER COMPART에는 저유황경유를 적재했는데 이것을 확인하지도 않은채 지난번 항차처럼 적재했으려니 하고 #3 CENTER COMPART 밸브를 열어 저유황경유가 섞여서 올라왔던 것이다. 나는 즉시 이러한 사실을 부소장님께 무전으로 보고드리고 유조선에서는 「사고경위서」를 제출받고 육상으로 나왔다. 부소장님은 그동안 소장님과 긴급하게 의논하셔서 다음 조치를 강구하고 계셨다. 다시 하화작업을 시작하고 12인치 송유관의 저유황경유가 혼유된 항공유는 현재 입고중인 #26탱크에 받고 정상적인 항공유가 올라오면 같은 항공유탱크

인 #8탱크에 입고 시키라는 지시였다. (마침 #8탱크는 항공유 출하가 완료되어 비어 있었다.

또한 이번 KOREA SUNNY HILL의 하화작업은 다른 때보다 더욱더 각별한 주의를 기울이라는 소장님의 지시사항도 함께 전달되었다. 나는 즉시 하화작업 준비를 서둘렀다. 내일 출항시간이 지연되지 않도록 최대한의 노력을 해야 한다. 만약 하화작업이 늦어져서 내일 출항하지 못하는 사태가 발생된다면 다음 항차가 그만큼 늦어져 모든 제품의 수급에 문제가 발생하는 것이다. 어디 그 뿐인가? 유조선측에도 정박료등을 포함해서 막대한 손해가 발생하는 것이다.

나는 #26탱크의 밸브를 열고 12인치 항공유 하화작업을 다시 시작했다. 상부와 하부의 샘플코크를 열어 놓고 저유황경유가 섞인 부분이 펌핑되는 동안 안타깝게 지켜보다가 정상적인 항공유가 올라오자 두번 세번 컬러와 비중을 확인하고 #8탱크로 스위치했다. 또 중단했던 10인치 저유황경유도 #27탱크로 펌핑을 시작하고 이제 모든게 정상으로 환원되었을 때 야간 근무자인 K계장님과 L반장님에게 인계하고 「사고보고서」를 작성했다. 오늘 나는 또 많은걸 배우고 경험했다. 만약 샘플확인이 늦어져서 하화작업을 계속했다면 어찌 되었을까? 또한 이러한 긴박한 상황에서 침착하지 못하고 당황한 나머지 우왕좌왕했다면 어떻게 되었을까? 이러한 사고를 예방할 수 있는 길은 오직 철저한 확인! 또 확인만이 있는 것이다. 또한 당황하지 않고 침착하게 행동하는 것만이 더 큰사고를 막는 방법인 것이다.

이제 긴장이 풀어지고 나니 배가 무척이나 고프다. 시계를 보니 22시 30분을 가르키고 있었다. 배고픈 것도 생각할 여유가 없었나 보다. 간단한 샤워후 저녁식사를 하기 위해 퇴근하는 발걸음은 무척이나 가벼웠다.

그 이튿날 #26탱크에 입고된 약 350KL는 다시 여천공장으로 보내지고 #8탱크에 입고된 항공유는 충분한 침전 시간과 엄격한 항공유 제품규격 실험을 거친 후 정상출하되었다. ●