

기름기록부 실효성 확보에 관한 연구

최정환* · 이상일**†

* 한국해양대학교 대학원, ** 한국해양대학교 해사대학 선박운항과

A Study on the Way of Securing the Practical Effectiveness of Oil Record Book

Jung-Hwan Choi* · Sang-Il Lee**†

* Graduate school of Korea Maritime and Ocean University, Busan 606-791, Korea

** Department of Ship Operation, Korea Maritime and Ocean University, Busan 606-791, Korea

요 약 : 본 연구에서는 기름기록부의 정의 및 법적근거를 살펴보고, 우리나라 및 주요 해양국가의 기름기록부 허위기재에 대한 법령을 비교 고찰하여, 우리나라 기름기록부의 기록과 점검에 대한 실효성을 높이기 위한 법률적 제도적 방안을 제시함으로써 선박으로부터 발생하는 해양오염을 사전에 예방할 수 있는 개선책을 연구하고자 하였다. 본 연구결과에서 제시된 문제점 개선을 위한 방안으로서 첫째, 기름기록부의 각 항목별 기록사항에 대한 구체적 행정처분의 규정을 제정하여 해양오염 발생 후 단순 증거로서 효력을 가지는 기름기록부가 아닌 사전조사를 통한 엄격한 제재조치가 될 수 있도록 해야 할 것이다. 둘째, 항만국통제관의 기름기록부 허위기재에 대한 판단의 기준을 설정하여 통일된 규제가 될 수 있도록 해야 할 것이다. 셋째, 기름기록부 제 I 부 (C) Code 11. 유성잔류물 및 (D) Code 저장구역 벌지의 선외배출과 관련한 단순 기록 불일치 사항도 고의성여부를 포함시켜 엄격함을 유지시켜나가야 할 것이다. 또한 해양오염방지관리인의 기름기록부 기록사항에 대한 사전점검 역할을 강화하여 기름기록부의 기록사항의 중요성 인식을 제시함으로써 기름기록부의 실효성을 높이고자 한다.

핵심용어 : 기름기록부, 허위기재, 해양오염, 항만국통제관, 해양오염방지관리인

Abstract : *The purpose of this thesis is studying for a legal basis and definition of Oil Record Book. In the thesis, comparing with the laws related to punishment for false entry of Oil Record Book of the maritime countries and Korea Act. Studying the improvement marine pollutants from ships by suggesting legal and institutional proposal which are able to make themselves increase effectiveness for recording and inspection of Oil Record Book. Suggest the solution of the problems raised in this thesis, First, The Oil Record Book should not be the evidence which is having the effectiveness simply after the accident of marine pollution, but take sanction on pre-inspection of Oil Record Book as establish the concrete administrative punishment for each contents-based record of Oil Record Book. Second, It should set up of judgement criteria of false entry of Oil Record Book by port state control officer. Third, It should strengthen the legal effectiveness of Oil Record Book contents such as Code(c) ; oil residue, Code(d); relating to bilge discharge by including premeditation for false entry of Oil Record Book. Also, The enhancement of role for marine pollution prevention manager raise the effectiveness of Oil Record Book as recognizing the importance of Oil Record Book.*

Key Words : Oil record book, False entry, Marine pollution, Port state control officer, Marine pollution prevention manager

1. 서론

해양은 막대한 가치와 개발가능성을 가진 귀중한 개척 대상이며 인류의 최후의 자원 보고라고 할 수 있다. 우리가 살고 있는 지구 표면적의 약 71%가 해양이며, 인류의 삶을 돌

이켜보면 해양 자원에 의존하여 발전했다고 하여도 과언이 아니다. 하지만 바다를 이용만 하고 그 환경을 보전하고 관리하는 것에 더 적극적으로 대처하지 않는다면 해양환경은 심하게 오염될 것이며 그 결과 해양을 통한 자원이용에도 상당한 어려움이 따를 것이다. 국제사회는 이러한 해양오염의 개연성을 줄이기 위해 여러 가지 국제협약을 제정하는 제도 및 정책을 통하여 해양환경보호를 위해 노력하고 있다.

* First Author : roman2321@kmou.ac.kr, 051-410-4193

† Corresponding Author : silee@kmou.ac.kr, 051-410-5099

1967년 영국 연안에서 좌초하여 약 8만 톤의 원유를 유출한 유조선 Torrey Canyon호 기름유출사고는 국제해사기구 내의 해양환경보호위원회를 출범시켰고 「MARPOL 73/78협약」¹⁾을 채택하는 계기가 되었으며, 1989년 알래스카 연안에서 좌초하여 약 4만 톤의 원유를 유출한 유조선 Exxon Baldez호 기름유출사고는 유조선 이중선체 의무화 및 「MARPOL 73/78협약」과 「OPRC협약」²⁾개정 동기가 되었다(Lee, 2011a).

대형 해양사고가 발생하면 다시 원래의 환경상태로 되돌리는데 걸리는 시간과 비용이 막대하며 해양자원을 바탕으로 살아온 사람들에게는 한순간에 삶의 터전을 빼앗는 결과를 초래하므로 각국의 법률에서는 이를 범죄행위로 규정하고 있다. 그러므로 해양환경보호를 위한 노력은 우리 모두에게 중요하며 무엇보다 해양오염이 일어나지 않도록 사전에 제재하고 기준미달선에 대해서는 강력하게 규제하는 것이 중요하다.

그동안 선박의 해양오염규제는 국제해사기구의 「MARPOL 73/78협약」과 폐기물의 해양투기를 방지하는 「1972년 런던협약」³⁾(Lee et al., 2007), 「유엔해양법협약」 제12장 해양환경보호⁴⁾ 중심으로 이루어져 왔다. 위와 같은 법에 따른 항만국통제제도에도 불구하고 선박의 특성상 해양오염물질 배출은 보이지 않는 곳에서 선박의 경비절감을 이유로 또는 선원들의 비양심적 행동으로 인해 각국의 연안 및 공해상에서 빈번하게 일어나고 있다.

기름기록부는 유류수급과 선박에서 발생하는 유성잔류물 및 선저폐수의 발생량을 정기적으로 기록하여 유성잔류물 및 선저폐수처리가 불법적인 방법으로 해양에 배출되는 것을 방지하기 위한 사전 예방적 목적을 가지며, 또한 선박으로부터 발생된 해양오염물질의 불법적 배출에 대한 증거로서의 역할을 한다.

하지만 현재 선박에서 작성하는 기름기록부는 단지 각종 검사를 받기위해 기록사항을 허위로 기재하는 경우가 종종 발생하고 있다. 이러한 허위기재 사실을 판단하는 기준이 구체적이고 명확하지 않아 현장 업무에 혼선을 주며, 허위

기재에 대한 엄격한 제재가 미약하여 기름기록부에 대한 법적 실효성을 확보해야 할 필요성이 대두된다.

이 논문에서 기름기록부의 정의 및 법적근거를 살펴보고, 우리나라 및 주요 해양국가의 기름기록부 허위기재에 대한 법령을 비교 고찰하여, 우리나라의 기름기록부의 기록과 점검이 실효성을 높이기 위한 법률적 제도적 방안을 제시함으로써 선박으로부터 발생하는 해양오염을 사전에 예방할 수 있는 개선책을 연구하는데 그 목적을 두고 있다.

2. 기름기록부의 정의 및 법적근거

2.1 기관구역에서의 기름기록부(모든 선박)

기름기록부 제 I 부는 총톤수 150톤 이상의 모든 유탱커 및 유탱커 이외의 총톤수 400톤 이상의 모든 선박에서 기록하는 공식문서이며⁵⁾, 모든 선박의 기관구역에서 발생하는 유성잔류물과 선저폐수처리에 관하여 상세히 기록하는 기록일지이다. 기관실의 특성상 많은 기계와 탱크가 밀집되어 있어 유성잔류물 및 선저폐수에 관한 처리과정을 명문화하지 않으면 해양으로의 배출이 의심 될 수 있는 사항으로 해양환경보호를 위해서도 기름기록부의 기록사항은 중요하며 선박운항책임자는 관련사항을 엄격하게 지켜야 할 것이다. 기름기록부 제 I 부에 기재해야 할 사항들로서는 다음 표와 같이 기록 유지하여야 한다.

Table 1. Oil Record Book of Machinery space operations in All Ships

List	Contents
Code (A)	Ballasting or cleaning of oil fuel tanks
Code (B)	Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under Section (A)
Code (C)	Collection, transfer and disposal of oil residues (sludge)
Code (D)	Non-automatic starting of discharge overboard, transfer or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces
Code (E)	Automatic starting of discharge overboard, transfer or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces
Code (F)	Condition of the oil filtering equipment
Code (G)	Accidental or other exceptional discharges of oil
Code (H)	Bunkering of fuel or bulk lubricating oil
Code (I)	Additional operational procedures and general remarks

Source: 「International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships 73/78」 Annex I Appendix III Part I.

5) 「MARPOL 73/78협약 부속서 I 제3장 제17조제1항」

1) 「International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto」: 이하 MARPOL 73/78 협약이라 한다.
 2) 「International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Cooperation 1990」: 이하 OPRC 협약이라 한다.
 3) 「Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matters, 1972 and 1996 Protocol thereto」: 폐기물의 해양 투기로 인한 해양오염을 방지하기 위해 마련된 국제협약으로 1972년 채택되어 1975년부터 발효되었으며, 우리나라는 1992년 12월에 가입하였다.
 4) 「유엔해양법 협약 제218조」 기항국에 대한 법령진행에 따라 각 항만국관할권을 인정하여 외국적 선박 조사, 사법처리 등의 강제제제 조치를 집행할 수 있도록 규정하고 있다.

2.2 유탱커에서의 기름기록부

1967년 Torrey Canyon호와 1989년 Exxon Baldez호의 기름유출사고는 국제사회가 해양환경보호를 위한 규제설정과 예방관리의 필요성이 중요하다고 인식하는데 큰 기여를 하였다. 우리나라 역시 1995년 7월 23일 여수 앞바다에서 발생한 씨프린스호⁶⁾, 2007년 12월 7일 태안반도에서 발생한 허베이 스피리트호⁷⁾의 기름유출사고를 겪으면서 유탱커에 대한 해양환경보호의 규제설정이 중요하다는 것을 깨닫는 계기가 되었다.

유탱커의 특성상 액체물질을 화물로 적재하고 운항되므로, 운항과실 및 적재과실로 일어나는 대형유출사고는 해양오염사고로 직결되어 경제적 손실 및 해양자원복구에 따른

Table 2. Oil Record Book of Cargo/Ballast Operations in Oil Tankers

List	Contents
Code (A)	Loading of oil cargo
Code (B)	Internal transfer of oil cargo during voyage
Code (C)	Unloading of oil cargo
Code (D)	Crude oil washing (COW tankers only)
Code (E)	Ballasting of cargo tanks
Code (F)	Ballasting of dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only)
Code (G)	Cleaning of cargo tanks
Code (H)	Discharge of dirty ballast
Code (I)	Discharge of water from slop tanks into the sea
Code (J)	Collection, transfer and disposal of residues and oily mixtures not otherwise dealt with
Code(K)	Discharge of clean ballast contained in cargo tanks
Code (L)	Discharge of ballast from dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only)
Code (M)	Condition of oil discharge monitoring and control system
Code (N)	Accidental or other exceptional discharges of oil
Code (O)	Additional operational procedures and general remarks
Code (P)	Loading of ballast water
Code (Q)	Re-allocation of ballast water within the ship
Code (R)	Ballast water discharge to reception facility

Source: 「International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships」 Annex I Appendix III Part II.

- 6) 1995년 7월 23일 14시 5분경 전라남도 여천군[현, 여수시] 남면 소리도 앞에서 호남정유(주)[현, GS 칼텍스(주)]사의 키프로스 국적 144,567톤 유조선 씨프린스호가 암초에 부딪혀 좌초되면서 원유 5,035 kℓ이 유출되어 약 204 km의 해상과 73.2 km의 해안이 오염된 사고이다.
- 7) 2007년 12월 7일 충청남도 태안군 앞바다에서 예인선 삼성T-5호와 삼호T-3호에 의하여 예인 중이던 삼성중공업 소속 대형 기중기부선 삼성1호가 강풍에 예인강선이 절단되면서 정박 중이던 홍콩선적 허베이 스피리트호 유조선과 충돌하여 12,547 kℓ의 원유가 유출된 국내 해양 유류유출 사고 가운데 최대 규모를 기록한 사고이다.

막대한 비용이 발생하게 된다. 기름기록부 제II부⁸⁾는 총톤수 150톤 이상의 모든 유탱커에서 적재되어진 화물유와 평형수를 기록사항에 맞게 기재해야 하는 선박의 공식 문서이다. 기름기록부 제II부의 유탱커에서 기재하여야 할 항목들은 다음의 표와 같이 화물유 및 평형수에 대한 사항을 기록 유지하여야 한다.

2.3 일부 편의치적국의 기름기록부

편의치적선은 선박의 운항 및 세금의 편의를 제공해주는 선적국에 선박을 등록하는 제도로써 현재 많은 국가들이 이 제도를 이용하고 있다.

이들 중 파나마 국적 선박에서는 파나마기름기록부 제III부(Panama Oil Record Book Amendment, 2010)를 기록 유지하여야 한다. 이는 「MARPOL 73/78협약」부속서VI장⁹⁾ “선박으로부터의 대기오염방지”의 내용을 구성하는 것으로서 대기오염물질에 대한 사항을 다음의 표와 같이 세분화하여 기록 유지 하도록 하고 있다.

Table 3. Oil Record Book Part III of Panama flag vessel only (air Emission from The Ship)

List	Contents
Code (A)	Ozone-Depleting Substances
Code (B)	Sulphur Oxides Sox
Code (C)	Sulphur Oxides Sox Volatile Organic Compounds
Code (D)	Sulphur Oxides Sox Volatile Organic Compounds Incinerator On Board

Source: Panama Oil Record Book Amendment, Merchant Marine Circular 215, Panama Maritime Authority, 2010

파나마 국적 이외의 선박에서는 오존과피물질기록부에 관련 기록을 유지하고 있다.

한편 Marshall Islands가 기국인 선박들은 Marshall Islands의 기름기록부를 사용하여 「MARPOL 73/78협약」부속서 I 제3장 제17조에 맞게 기재하여야 한다. Marshall Islands의 기름기록부에서는 파나마 및 우리나라에서 사용하고 있는 기름기록부와 다르게 공식적인 기관장의 서명란이 없어 기름기록부 허위기재 처벌에 따른 기관장의 책임문제가 모호해 질 수 있다.

이와 관련하여 Marshall Islands해양국에서는 기관장 또는 선박 해양오염관련 책임자의 사전 검토확인이 반드시 필요하다고 권고하고 있으며, 선박에서의 자체점검에 대한 운항 책임자들의 역할을 강조하고 있다(Marshall Islands Oil Record Book Guideline, 2011).

- 8) 「MARPOL 73/78협약 부속서 I 제4장 제36조」
- 9) 「MARPOL 73/78 협약 부속서VI」 선박으로부터의 대기오염방지

2.4 기름기록부의 법적근거

해양에 기름이 배출된 경우 생태계파괴는 물론 막대한 피해가 확산되므로 영국과 유럽에서는 일찍부터 해양오염문제를 중요하게 다루어 왔다. 그러나 외국선박의 통제에 대하여는 국제법상 영해 내에 있을 때에 한하여 대상으로 할 수 있고 또 자국선박만 규제한다면 자국선박의 운항능력이 저하되어 국제해운 환경의 치열한 경쟁이어서 불리한 처지에 놓이게 된다. 그러므로 국제적인 통일조약에 의하여 규제하지 않으면 실효를 거둘 수 없기 때문에 국제기구 및 국제사회의 동조를 얻어 「MARPOL 73/78협약」을 채택하게 되었다(Lee, 2005).

동 협약 부속서 I 은 선박으로부터 기름의 배출을 규제하고 있는 것으로서 제3장 제17조에서는 기름기록부의 비치 및 작성방법에 대하여 규정하고 있으며, 선박의 공식문서로서 선박이 자국 항만 및 외국항만에 있는 동안 각 항만국이 기름기록부의 통일된 형식 및 기록에 대해 점검 할 수 있도록 규정 하고 있다.

또한 각 항만국은 기름기록부의 어느 부분에 대한 사본을 작성하여 요구할 수 있으며, 진정한 사본이라고 선장이 증명한 것은 소송절차에 있어서도 그 기재가 사실적 증거가 될 수 있음을 명시하고 있다(「MARPOL73/78」 EDITION, 2013).

3. 기름기록부의 허위기재에 대한 대응

3.1 유엔해양법상에 따른 대응

「유엔해양법협약」은 해양에 관한 국제법으로서, 선박에 대하여 기국, 연안국, 항만국으로 법령집행 권한을 나누어 규정하고 있다. 기국은 자국선박의 안전관리 및 해양오염방지에 관한 책임이 있으며, 연안국은 자국의 영해 내에서 전적인 관할권을 행사할 수 있다. 외국선박이 연안국의 항구나 정박시설에 들어온 경우에 연안국은 항만국으로서 해당 선박이 해양오염방지 및 감항능력을 확보하도록 하는 조치를 취할 수 있다.

1) 선적국주의

「유엔해양법협약」 제217조는 기국에 의한 법령 집행은 각국의 자국기를 게양하고 있거나 자국에 등록된 선박은 선박으로부터 발생하는 해양환경오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 자국의 법령을 준수해야 함을 규정하고 있다.

이를 위하여 기국은 자국선박에 관한 행정적, 기술적 및 사회적 문제에 대하여 자국의 관할권을 행사하고 감독하여야 하며, 자국선박에 대한 선박등록원부를 유지하여야 한다¹⁰⁾(Lee, 2005).

공해상에 있는 선박에 대해서도 원칙적으로 오로지 그 소속국의 법이 적용되며 배타적 관할권을 행사한다(Lee and Lee, 2000). 즉, 공해상에 발생한 해양오염 및 항행사고의 형사소송절차 또는 징계절차는 기국의 사법당국이나 행정당국에 의해서만 제기될 수 있고, 비록 조사조치라 하더라도 선박의 포획 또는 억류는 기국의 관계당국이 아니면 할 수 없다.¹¹⁾ 이는 기국에 대한 국제법과 행정법상의 관할권 행사의 기준이 된다.

그러므로 기름기록부 허위기재 처벌에 대하여 각 기국은 관할권을 행사 할 수 있으며, 공해상에서 발생하는 허위기재에 따른 해양오염 발생에 대하여 자국의 법령에 따른 처벌이 가능할 것이다.

2) 연안국집행

「유엔해양법협약」은 동 협약 제12장에서 해양환경보호 관련 규범을 설정하였다. 여기에서는 종래 해양환경보호를 위해 국가가 해양오염규제를 할 수 있다는 ‘권한’의 의미에서 적극적으로 오염방지를 해야 한다는 ‘의무’의 개념으로 바뀌었다. 즉 각 국가는 해양환경보호를 위해 선박으로부터의 오염규제 시행권한을 종래의 기국주의로부터 연안국과 항만국으로 분배하였다(Lee, 2011b).

「유엔해양법협약」 제220조 연안국에 의한 법령집행에서는 선박으로부터의 오염방지, 경감 및 통제하기 위하여 제정된 국내법령을 위반하였다고 믿을만한 명백한 근거가 있는 경우 억류, 소송을 제기할 수 있다고 규정하고 있다.

다만 동 협약 제211조제3항의 보호규정에 따라 선박의 무해통항권이 침해되어서는 안된다(Lee, 2011a).

기름기록부의 허위기재를 통한 연안국의 법령을 집행하기 위해서는 기름기록부의 허위기재가 해양오염 발생의 명백한 근거로서의 역할을 해야 하는데, 이는 기름기록부의 허위기재와 해양오염 발생과의 인과관계를 증명해야 되는 문제로 이를 증명하는 것은 당해 선박의 선원들의 진술 및 타선박의 진술, 선내 장비 점검 등의 여러 증명 방법이 뒷받침 되지 않고서는 기름기록부 허위기재 처벌 및 관련 법령을 집행하는 것에는 상당한 어려움이 따를 것이다.

3) 항만국집행

「유엔해양법협약」 제218조는 항만국이 해양환경을 보호하기 위하여, 내수, 영해 또는 배타적 경제수역 밖에서 적용 가능한 국제규칙이나 기준을 위반하여 오염행위를 일으킨 외국적 선박을 자국의 항만에서 조사하고 사법처리 등의 강제 집행을 할 수 있도록 규정 하고 있다¹²⁾. 즉, 선박이 항만

11) 「유엔해양법협약 제97조」

12) 「유엔해양법협약 제218조」

10) 「유엔해양법협약 제94조」 기국의 의무

국의 항구 또는 연안정박시설에 기항하였을 경우 항만국은 조사에 착수 할 수 있다. 오염행위를 일으킨 선박이라는 것에 한정되어 있으므로 기름기록부의 허위기재 또는 기록사항 불일치에 따른 행정처분 및 사법조치를 집행하는 것에는 한계가 있다.

또한 위반선박에 대한 법령을 집행하기 위해서는 위반선박이 항만당국의 항구나 연안정박시설에 자발적으로 입항해야 한다는 어려움이 따른다. 따라서 항만국은 공해나 배타적 경제수역으로부터 위반선박을 자국의 항구로 입항하도록 강제할 수 없다(Lee, 2011a).

그러므로 항만국 집행을 통한 기름기록부의 허위기재 처벌은 결국 항만당국의 항구나 연안정박시설에 입항 한 선박 조사를 통해 선원의 진술 및 기름기록부의 허위기재 사실을 바탕으로 한 해양오염 발생 사후의 증거로서의 역할을 할 뿐이다.

4) 항만국통제

「유엔해양법협약」 제219조는 항만국통제는 동 협약 제220조 연안국 관할권과 밀접한 관련이 있다. 연안국으로 하여금 운항 중인 선박으로부터 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 유엔해양법협약 및 적용 가능한 국제규칙과 기준에 따라 제정된 국내법령을 위반하였다고 믿을만한 명백한 근거가 있는 경우는 그 선박에 대한 물리적 조사 또는 선박 억류와 같은 규제를 할 수 있다고 규정 하고 있다. 이는 오염행위를 사전에 방지 할 수 있는 원천적인 통제제도라고 볼 수 있다

기름기록부는 선박으로부터 배출되는 해양오염물질을 예방하기 위한 조치 수단으로써 허위기재 및 기록 불일치 사항에 대한 항만국통제가 가능할 것이며, 해양오염에 대한 항만국의 엄격한 통제로 기름기록부가 허위기재 되지 않도록 사전차단의 효과를 기대해 볼 수 있을 것이다.

5) 소결

「유엔해양법협약」을 통한 기름기록부 허위기재에 대한 대응은 먼저 기국의 관할권으로서 기국의 법령에 따른 처벌을 받을 것이다. 파나마 및 Marshall Islands 등 편의치적선들은 각 기국의 법령에 따르는 기름기록부의 규제를 받을 것이며, 연안국집행 및 항만국 집행에 따르는 기름기록부 허위기재 처벌은 해양오염 발생 후의 명백한 증거로서의 역할을 할 것이다.

또한 항만국 통제에 따르는 기름기록부 허위기재 처벌은 선박 검사 및 선원진술을 바탕으로 기름기록부의 허위기재를 적발하여 엄격히 처벌함으로써, 해양오염 사전예방 효과를 가질 수 있을 것이다.

3.2 주요국가 및 우리나라의 대응

1) 미국

미국은 1960년대부터 환경문제가 현안으로 대두되어 다양한 환경 법률들이 제정되고 있으며, 환경 법률에 대한 중요성 증대는 연방정부와 주정부 간의 협력강화 및 해안경비대의 강력한 규제정책 시행으로 이어지고 있다(Choi, 2006).

그 중 기름기록부의 허위기재 및 기록 불일치에 따른 규제조치는 사전의 해양환경보호를 위한 조치 수단 및 해양환경오염 발생 시 관련 사항에 대한 법적판단근거로서 중요한 역할을 하고 있다.

기름기록부는 연방정부규정집¹³⁾ 제151조제25항14)에서 기름기록부에 대해 규정되어 있으며, 미합중국 형법에서는 선박의 문서의 거짓변경, 위조, 허위사실 기재등과 같은 사항에 대하여 알고 있거나 조작한 사람에게는 3년 이상의 징역 또는 벌금을 부과하도록 규정하고 있다.¹⁵⁾ 또 연방정부규정집 제1908조에서는 「MARPOL 73/78협약」을 위반하는 사람은 D급 중범죄자로서 법원의 재량에 따라 민사처벌에 따른 벌금을 부과할 수 있도록 하고 있다.¹⁶⁾

기름기록부 허위조작에 따른 연방정부의 판결을 살펴보면 환경과피범으로서의 형벌과 막대한 금액의 벌금을 부과하여 처벌 하고 있음을 알 수 있다(Department of Justice, 2008)¹⁷⁾. 이렇듯 기름기록부를 통한 해안경비대의 사전조사 및 선박 상세조사는 미국 해양환경보호 기여에 큰 역할을 하고 있다.

선박소유자 및 선박운항책임자는 미국 입항을 기점으로 하여 기름기록부의 기재사실과 유성잔류물, 선저폐수 처리에 대하여 사실적 기록과 기름배출제어장치의 상태 등에 대해서 신경 쓰지 않을 수 없을 것이다.

또한 미국은 미국 영해 및 내수에서 운항하는 선박들의 운항상 부수적으로 발생하는 배출 물질 관리를 위해 미 환경보호국(EPA)에서 국가 오염물 배출제한시스템 내에 선박배출 허가제¹⁸⁾를 도입하여 Ballast Water, Bilge Water, Gray

13) 미국연방규정집(Code of Federal Regulations)은 연방행정부가 발한 행정명령을 집대성한 것으로, 총 50개의 타이틀(title)로 구성되어 있으며 각 타이틀은 여러 장(chapter)으로 구성되고, 각 장은 여러 특별한 규제영역의 내용을 수록하고 있다.

14) C.F.R Title 33: §151.25 Oil Record Book

15) Us Code Title 18 Part 1 (CRIMES) Chapter 25 § 507 Ship's paper

16) C.F.R Title33 Chapter3 § 1908. Penalties for violations

17) 2008년 1월 25일 M/V MSC Uruguay 는 필라델피아 항구에서 선박 승무원의 편지를 기초로 하여 USCG 선박검사를 실시 M/V MSC Uruguay는 2007년 12월 2일, 2008년 1월 3일, 2008년 1월 4일 3차례에 걸쳐 유수분리기를 우회하는 호수를 사용하였음을 밝혀냄. 또 이선박의 기름기록부를 점검하여 기름기록부 상의 허위기재를 증거로 해양오염배출혐의로 선박의 소유주는 국립물고기 및 야생동물 재단에100만 불 벌금과 20만불의 벌금을 지급하기로 합의 하였으며 추가로 3년의 집행유예를 판결 받음(www.justice.gov June. 16. 2008.)

Water를 포함한 26가지의 다른 배출물에 대한 배출요구사항을 규정하고, 각 배출 형태별로 존재 가능한 여러 가지 조건 및 유출물 성분의 유출 한도를 채택하여 미국 수역 내 해양 환경을 보호하기 위한 목적으로 2009년 2월 6일 부로 발효되어 시행하고 있다.

미국은 이러한 선박 배출 허가제를 효과적으로 수행하기 위하여 해안 경비대의 사전점검 항목에 선박에서 배출되는 26가지의 배출물질들을 포함하여 엄격한 선박검사가 이루어지도록 하고 있다(Environmental Protection Agency, 2012).

이는 환경에 대한 연방정부와 주정부의 해양환경보호를 위한 협력의 결과라고 할 수 있으며 선박배출허가제에 따라서 배출이 금지되는 선저폐수¹⁸⁾를 연안보호수역에서 배출하거나 또는 예외적으로 배출한 경우 선박배출 기록사항과 기름기록부의 기록을 비교하여 허위기재에 따른 처벌이 가능하므로 선박소유자 및 책임자는 사전에 주의하여야 할 것이다.

이처럼 해양환경보호를 위한 해안경비대의 사전 점검과 각종 점검일지의 엄격한 조사는 해양오염에 대한 허위기재를 사전에 예방하는 효과가 있다는 것을 알 수 있다.

2) 호주

호주는 1894년 「영국상선법(Merchant Shipping Act)」을 바탕으로 1912년 항해법을 제정하여 항만국통제를 규정하였다. 그러나 호주가 국가적 차원에서 자국영해내의 해상안전 확보 및 해양환경 보호를 목적으로 외국적 선박에 대하여 실시하고 있는 현재의 항만국통제 프로그램은 1973년 「항해법」이 개정되면서 시작되어 1986년 주관청인 운수통신부의 권한을 강화하는 법 개정이 이루어짐에 따라 본격화 된 것이다. 그리고 1990년 「호주해상안전청법(Australian Maritime Safety Authority Act)」이 제정됨에 따라 1991년 1월부터 해상안전청은 해사에 관한 운영 및 조정기능에 있어서 책임을 가지고 있으며, 해상안전 및 오염방지에 관한 국제기준을 수용한 국내법을 시행하고 있다. 해상안전청은 국가기관이 아닌 공공법인으로서 운수통신부 산하기관으로 운수통신부장관으로부터 1912년 「항해법」, 1981년 「해양보호법」 중에서 통제개입 권한과 1983년 「해양보호법」 중 선박으로부터 오염방지 관련 권한을 위임받아 행사하게 되었으며, 항만국통제의 실질적인 법적운영에 대한 권한 및 책임에 따라 항만국통제검사 프로그램을 시행하고 있다.

항만국통제 프로그램으로 예비검사를 시행하여 식별된 문제에 한하여 상세검사를 실시하게 된다. 이때 상세검사를 실시하게 되는 경우는 예비검사 시 중대한 결함이 발견되었

거나 승무원이 선박 또는 그 시설을 안전하게 운항 운용할 수 없을 것으로 판단되었을 때뿐만 아니라, 선박에 대한 문제점을 상세하게 기록한 다른 기관의 보고 또는 통보가 있는 경우, 선장 승무원 혹은 당해 선박의 안전운항 또는 오염방지에 있어서 인과관계를 가지는 어떤 사람 혹은 기관으로부터 보고 또는 불평이 있는 경우이다(Kang, 1997).

호주해상안전청은 「해양오염법(Marine Pollution Act)」의 국내법 및 「MARPOL 73/78협약」을 기준으로 자국 해양환경 보호를 위하여 기준미달선에 대한 엄격한 항만국통제를 실시하고 있다. 특히 기름기록부에 대한 「해양오염법」의 규정을 보면 기름기록부의 요건과 기름기록부의 형식, 기름기록부의 기록 및 검사, 증명 등 통일된 국제규칙을 적용하고 있으며, 그 중 기름기록부의 허위기재 및 기록 불일치에 대한 국내규정을 제정하여 허위기재 시 최대 \$22,000 또는 법인의 경우 \$110,000의 벌금을 부과 하도록 규정 하고 있다(Australian Maritime Safety Authority, 2013). 이는 해양환경보호를 위한 기름기록부의 중요성을 법적 제재에 반영하고 있는 것이며, 호주해상안전청의 엄격한 항만국통제는 호주를 기항하는 선박들의 감항성 및 해양오염방지에 대한 예방 의지를 보여줌으로써 선박관리자 및 선박운항책임자에게 해양환경보호에 대한 경각심을 불러일으키고 있다.

3) 영국

자국 선박의 안전은 전적으로 기국이 책임져야 한다는 보수적인 접근방법에서 시작되어 전 세계 모든 항구에서 ‘안전하지 못한’ 영국적 선박의 선박소유자와 선장뿐만 아니라 영국 본토 내에 있는 모든 외국적 선박에 대하여 집행권한을 행사 할 수 있도록 제정한 법이 1894년의 영국 「상선법(Merchant Shipping Act)」이다. 1976년 「상선법」 제44조에서는 규제대상으로 “극히 안전하지 못한 선박”을 정의 하였으며, 1995년 「상선법」에서는 “극히 안전하지 못한 선박”이라 하여 영국의 관할 수역에 있는 해상안전에 위협을 가하는 선박의 입항을 금지시켜왔다(Kang, 1997).

또 자국 해양환경보호를 위하여 선박으로부터의 오염방지에 관한 국내 규범을 제정하여 변화되는 국제협약의 내용들을 꾸준히 반영하여 왔으며, 특히 1995년 제정된 「상선법」에서는 유류사고에 대한 민사적 피해보상규정 뿐만 아니라 선박오염의 예방과 규제를 위한 다양한 규정이 마련되었고 이것을 영국의 일반적인 상선 규제 규정들과 함께 통합 하였다. 「상선법」 제6부에서는 선박에서의 오염방지를 위한 관련 사항의 규정이 제정되어 있으며 제2장에서는 선박과 관련된 오염방지에 관한 국내 규정 및 당국이 취할 수 있는 권한과 관리사항에 대하여 규정되어 있다(Kim, 2008).

선박으로부터의 해양오염을 방지하기 위하여 작성되는

18) Vessel General Permit

19) Bilge water

기름기록부는 「상선법」 제142조의 강행규정으로 제정되어 있으며, 이와 관련하여 기름기록부의 허위기재에 따른 처벌로서 법원의 판결에 따른 벌금과 6개월 넘지 않는 기간의 징역형이 부과될 수 있다(World Laws Information Center, 2013).

영국 「상선법」에서도 자국 해양환경보호를 위한 기름기록부의 기록사항에 대하여 책임자 및 관리자의 조작 또는 허위기재에 따른 엄격한 처벌을 두어 해양오염방지를 위한 사전규제수단으로 기름기록부가 중요한 역할을 하고 있음을 알 수 있다. 그로 인해 영국 내에서 항만국통제 검사를 받게 되는 선박들은 영국 연안 수역 진입 전 사전주의 효과로서 자체점검이 이루어 질 것이며 선박소유자 및 책임자를 통한 1차 점검이 되므로 해양오염과 관련된 규제사항을 스스로 지키게 만드는 효과가 나타난다.

4) 우리나라의 대응현황 및 문제점

우리나라는 「MARPOL 73/78협약」의 주요내용을 국내법으로 수용하여 「해양환경관리법」으로 제정하여 시행하고 있다. 동법 제30조에서는 기름기록부의 비치 및 사용량과 운반량, 처리량 기록에 대하여 규정하고 있으며, 만약 기름기록부의 비치 및 기록 보존을 하지 아니하거나 거짓기재를 한 경우에는 동법 제132조제4항에 의거하여 과태료 100만원 이하의 행정처분을 받게 된다.

이와 관련하여 「해양환경관리법 시행령」 제98조에서는 과태료의 산정금액을 개별로 정하여 기름기록부의 비치 및 기록 보존을 하지 아니하거나 거짓으로 기재한 경우에 과태료 30만원의 행정처분을 받는다고 규정 하고 있다.

이는 허위기재 및 기록 불일치에 대한 동일한 과태료 처분으로서, 기름기록부가 사실적 기록이 되기 위한 강행규정으로서의 제 역할을 기대하기 어렵다.

특히 기름기록부 허위기재에 대한 각 국의 규정을 비교해 보면 선박문서위조에 따른 민·형사적 규정을 두어 허위기재 사실에 대하여 강력하게 처벌하고 있다는 것을 알 수 있는데, 이러한 강력한 규제조치는 선박으로부터 발생하는 해양오염배출물질을 사전에 차단하기 위한 노력의 일환으로 항만국의 오염방지를 위한 중요한 행정수단이 될 뿐만 아니라 기국의 동참을 이끌어 내는 효과가 있다고 할 수 있다(Lee, 2011a).

우리나라 역시 기름기록부를 통한 해양오염물질 배출의 사전 예방적 효과를 기대하기 위해서는 허위기재 및 기록 불일치에 대한 규제를 강화하여 법적 실효성을 높여야 할 것이다.

4. 우리나라의 기름기록부 허위기재 처벌 강화를 위한 법률적 개선방안

4.1 행정처분의 구체화 설정

국제적으로 기름기록부의 허위기재 및 기록 불일치 사실에 대한 제재조치는 각 항만국의 국내법 규정에 따라 시행하고 있다.

우리나라의 「해양환경관리법」에 따른 기름기록부의 허위기재 처벌은 단순 기록 불일치와 허위기재에 대한 동일한 행정처분의 효과로서 기름기록부의 점검을 통한 해양오염물질 예방의 강력한 제재 수단이 되지 못하고 있다. 미국의 경우와 같이 기름기록부 허위기재에 대한 민·형사상 처벌이 동시에 이루어진다고 하면 기름기록부의 기록 및 유성잔류물 처리에 대한 항만국과 선박운항책임자 간의 상호 신뢰성이 높아 질 것이다.

따라서 기름기록부의 각 항목별 기록사항에 대한 단순 기록 불일치 사항과 허위기재, 고의적 기록 누락 기름배출제어장치의 허위조작 등의 규제사항을 구체적으로 제정하여 해양오염 발생 후의 단순 증거로서 효력을 가지는 기름기록부가 아닌 사전조사를 통한 엄격한 제재조치가 될 수 있도록 허위기재에 따른 행정처분의 구체화 설정이 필요하다.

4.2 항만국통제관의 기름기록부 허위기재 판단에 관한 기준 설정

기름기록부의 허위기재 사실을 판단하는 문제는 전적으로 항만국통제관의 선박검사를 통해 이루어진다. 이는 기름기록부에 대한 항만국통제관의 객관적 판단이 무엇보다 중요하며 항만국통제관의 자의적 판단 및 논쟁의 여지가 있는 선박억류조치 또는 과도한 행정처분은 법적 분쟁이 생길 수도 있다.

기름기록부는 항만국통제에 따른 사전 검사 및 해양오염 사고 발생에 따른 사후조사를 통해 허위기재 사실을 판단하게 되는데, 사전검사를 통해 판단할 수 있는 허위기재 사실은 당해 선박선원들의 자발적 진술이 뒷받침 되지 않고서는 항만국통제관의 직접적인 검사를 통해 밝혀내는 것이 상당히 어렵다.

결국 허위기재에 따른 처벌이 이루어지기 보다는 기록사항의 단순 기록 불일치에 따른 처벌이 가능하게 되므로 기름기록부의 기록사항에 대한 강력한 처벌이 집행되지 못한다. 그래서 기름기록부의 항만국통제에 따른 선박검사 시 기록 불일치 사항에 대한 강력한 제재조치가 필요하며 이러한 기록 불일치 사항을 명문화 하여 항만국통제관의 획일화된 행정처분이 이루어져야 할 것이다.

항만국통제를 통한 기름기록부 검사가 해양환경을 사전에 예방하기 위한 수단이 되기 위해서는 기름기록부의 허위 기재 및 기록 불일치에 대한 세분화된 규정과 항만국통제관의 통일된 점검지침이 필요하다.

현재 지역협력체제를 통한 통일된 점검지침이 시행되고는 있으나 각 나라의 해양 정책 및 항만국통제관의 전문성과 교육이 상이하므로 통일된 점검이 제대로 이루어지지 못하고 있다. 더욱이 기름기록부의 점검은 상당한 전문성을 요구하는 것이며, 기록사항에 대한 현장 조사 및 선원 진술, 각 유성잔류물탱크의 직접조사를 통한 다각적인 집중검사가 이루어져야만 한다. 항만국통제관의 개인적 또는 자의적 판단을 통한 과도한 행정처분은 기국선박의 운항손실 및 기타 손해를 가져올 수 있는 부분으로서 상당히 민감하게 작용하므로 신중하게 관련 처분이 이루어져야 한다. 앞으로도 해양환경보호를 위한 사전예방 수단으로서 기름기록부의 점검을 강화하지 않으면 안 될 것이며, 항만국통제관의 통일된 기름기록부 점검지침을 바탕으로 허위기재 및 기록 불일치에 대한 엄격한 규제가 제대로 이루어져야 할 것이다.

4.3 기록 불일치 항목에 대한 고의성 판단 설정

선박으로부터 발생하는 해양오염을 사전에 차단하기 위해서는 사전점검에 따른 강력한 규제조치가 필요하다. 특히 기름기록부의 기록일지에 대한 강력한 점검 및 규제조치가 이루어진다면 선박에서 발생하는 선저폐수 및 유성잔류물 처리과정에 대한 선박소유자 및 책임자의 사전주의가 이루어 질 것이므로 해양오염방지의 사전 예방적 효과가 매우 클 것이라 생각된다.

기름기록부의 사전점검에 따른 규제 조치가 제대로 이루어지기 위해서는 기름기록부의 허위기재에 대한 고의성 판단 및 각 처분에 대한 통일된 기준이 필요하다. 특히 고의성 판단의 기준으로서 기름기록부 제 I 부 (C) Code 11. 유성잔류물 저장에서 주간 단위로 기록해야 하는 사항에 대해서는 기록 불일치의 사항이라 할지라도 엄격한 규제를 적용해야 함이 옳다. 주간 단위로 기록해야 하는 유성잔류물은 기름기록부에서 단순 기록 불일치 사항이라도 각 유성잔류물 처리와 관련하여 항만국에서는 민감하게 반응할 수 있는 사항이므로 기름기록부를 담당하고 있는 선박 관리자 및 책임자의 각별한 주의가 요구된다.

또 기름기록부 제 I 부 (D) Code 저장구역 필지의 선외배출과 관련하여 배출 한 양 과 배출 시간에 대한 기록 불일치 사항에 대해서도 단순 기록 불일치로 판단해서는 안 된다. 기름배출제어장치를 통해 선외로 배출 되는 선저폐수의 정확한 기록 및 관련기기의 적절한 운전을 위해서라도 단순 기록 불일치 사항이 아닌 사전경고의 의미가 내포된 엄격한

규제가 될 수 있도록 해야 할 것이다.

선박조사를 통해 발견하는 기름기록부의 허위기재에 대하여 고의성 여부를 판단하는 것이 쉽지 않으므로 주간 단위의 반복적 기록 및 선박 내의 유성잔류물 처리와 관련된 사항 또는 선외로 배출되는 선저폐수의 처리와 관련된 기록에 대해서는 단순 기록 불일치일지라도 고의적 미기재 또는 허위기재 사실여부를 의심하여 관련 규제를 준수할 수 있도록 엄격함을 유지시켜나가야 한다.²⁰⁾

4.4 선박소유자 및 선원 · 해양오염방지관리인의 역할 강화

해양환경보호를 위한 기름기록부의 역할증진을 위해서는 반드시 선박소유자 및 선원들의 노력이 절대적으로 필요한 부분이다. 특히 선박관리자 및 책임자의 자발적 노력이 선행 되지 않는다면 아무리 강력한 규제수단이 있다하더라도 실질적인 제 역할을 기대하기 어렵다.

기름기록부를 각종 수검을 받기 위한 수단으로 기록해서는 안 될 것이며, 또 기록사항에 대하여 사실적 기록이 될 수 있도록 선박운항책임자는 노력해야 할 것이다. 또한 기름기록부의 기록담당자의 역량이 부족한 부분에 대해서는 각 선박에 임명된 해양오염방지관리인의 역할 및 책임을 강화해야 할 것이다.

해양오염방지관리인은 오염물질을 이송 또는 배출하는 작업을 지휘 감독하는 자로서 선박에서 발생하는 오염물질 배출방지를 위한 업무를 수행하는 자를 말한다²¹⁾. 해양오염방지관리인으로서 선박의 오염물질 배출방지를 위해서 기름기록부를 사전 점검 및 기록사항에 대한 불일치와 허위기재 사실이 없도록 관리 감독해야 하며, 관련사항에 대한 책임도 엄격히 물어야 할 것이다.

기름기록부에 대한 각국의 처분을 보면 기름기록부의 책임자뿐만 아니라 해양오염방지관리인에 대해서도 기름기록부의 관리감독에 대한 책임을 부과하고 있다. 선박의 특성상 자발적으로 관리 감독이 이루어져야 하므로 해양오염방지관리인의 역할이 무엇보다 중요하며 앞으로도 기름기록부의 해양오염물질배출에 대한 사전 예방적 효과를 기대하기 위해서도 선박 내의 자발적 점검을 통한 유성잔류물과 선저폐수처리가 투명하게 이루어 질 수 있도록 해야 할 것이다.

또한 해양오염방지관리인 및 선박운항책임자의 역할 강

20) Code (C) 유성잔류물의 저장, 이송 및 처분, Code (D) 저장구역 필지의 비자동시동박식에 의한 선외배출 또는 기타의 방법에 의한 이송 또는 처분, Code (F) 기름필터링장치 상태에 대한 기록들은 기관구역에서 엄격하게 처리 및 유지되어야 하는 기록사항들로 만약 기록사항 불일치 시 고의성여부를 포함시켜 관련 기록의 엄격함을 유지해야 한다.

21) 「해양환경관리법 제32조」, 동법 「시행령 제39조」

화를 통하여 기름기록부 기록사항의 중요성을 인식시키기 위한 추가적인 제도적 연구가 검토되기를 바란다.

5. 결 론

기름기록부는 선박에서 사용하는 유성잔류물 및 선저폐수 처리에 대해 기록하는 것으로 해양환경과 직결되는 중요한 기록문서이다. 각 선박에서는 유성잔류물을 허위기재하여 해양으로 배출할 수 있는 문제이므로 해양환경보호를 위한 기름기록부 허위기재의 강력한 법적제제조치가 필요하다.

이 논문에서 기름기록부의 법적근거로 「MARPOL 73/78 협약」의 기름기록부 관련규정 및 「유엔해양법협약」에 따른 선전국제도, 연안국 및 항만국집행제도와 항만국통제제도를 살펴보고, 각 국가의 기름기록부 규정 및 허위기재 사실에 대한 처벌 규정을 비교 고찰하였다.

특히 우리나라의 경우 해양환경관리법 제134조 제4항에 의거한 허위기재 및 기록 불일치에 따른 과태료 처분만을 규정하고 있으며 이는 허위기재와 기록 불일치 사항에 대한 동일한 처분의 결과로서 기름기록부를 통한 해양환경의 사전예방효과를 현실적으로 기대하기 어렵다.

이 논문에서 이러한 문제점을 개선하기 위하여 다음과 같은 몇 가지 방안을 제시하고자 한다.

첫째, 기름기록부의 각 항목별 기록사항에 대한 구체적 행정처분의 규정을 제정하여 해양오염 발생 후의 단순 증거로서 효력을 가지는 기름기록부가 아닌 사전조사를 통한 엄격한 제재조치가 될 수 있도록 해야 할 것이다.

둘째, 항만국통제관의 기름기록부 허위기재에 대한 판단의 기준을 설정하여 통일된 규제가 될 수 있도록 해야 할 것이다.

셋째, 기름기록부 제 I 부 (C) Code 11. 유성잔류물 및 (D) Code 저장구역 발지의 선외배출과 관련한 단순 기록 불일치 사항도 고의성여부를 포함시켜 엄격함을 유지시켜나가야 할 것이다.

더 나아가 해양오염방지관리인의 기름기록부 기록사항의 사전점검에 대한 역할도 강화되어야 한다. 앞으로 우리나라의 기름기록부 허위기재에 대한 엄격한 규정을 적용하여 선박소유자 및 운항책임자의 자체점검을 통한 해양오염물질 배출규제가 될 수 있도록 해야 할 것이며, 또한 해양환경 보호를 위한 사전 예방적 효과가 될 수 있도록 추가적인 연구가 이루어 질 수 있도록 해야 할 것이다.

References

- [1] Australian Maritime Safety Authority(2013), <http://www.amsa.gov.au/>(Search date: 2014. 02. 27.)
- [2] Choi, D. H.(2006), Marine environment Regulation of USA Overview: Implication and characteristic, Journal of maritime and fisheries, Vol. 242, p. 54.
- [3] Department of Justice(2008), <http://www.justice.gov/>(Search date: 2014. 02. 22.)
- [4] Environmental Protection Agency(2012), <http://www.epa.gov/>(Search date: 2014. 02. 19.)
- [5] Kang, D. S.(1997), Port State Control Book, Hyosung Publisher, pp. 157-158, p. 168.
- [6] Kim, B. C.(2008), The Trend and Establish of Laws for Oil Pollution from ship in the UK, Journal of Korea Legislation Research Institute, p. 42.
- [7] Lee, B. J. and J. B. Lee(2000), International law, Ilchokak Publisher, p. 667.
- [8] Lee, S. I.(2011a), A Study on the codification of Regional Cooperation Scheme of the Port State Control, Ph. D. Thesis, Korea Maritime and Ocean University, pp. 18-19, pp. 22-23, p. 25.
- [9] Lee, S. I., S. K. Yeo and Y. C. Lee(2007), A Study on the control of Marine Pollution caused by Dumping of Wastes at sea, Journal of The Korea Maritime Law Association, Vol. 19, No. 1, p. 18.
- [10] Lee, Y. C.(2011b), International Maritime Convention, Dasom Publisher, pp. 140-142, pp. 245-246.
- [11] Lee, Y. C.(2005), The Legal Grounds of Port State Control and it's National Implementation in the Republic Korea, Journal of The Korean Society of International Law, Vol. 50, No. 1, p. 115.
- [12] Marshall island Oil Record Book Guideline(2011), Marine Guideline 2-13-3, Marshall Maritime Authority.
- [13] 「MARPOL 73/78」 EDITION(2013), pp. 71-72.
- [14] Panama Oil Record Book Amendment(2010), Merchant Marine Circular 215, Panama Maritime Authority.
- [15] World Laws Information Center(2013), <http://world.moleg.go.kr/>(Search date: 2014. 02. 17.)

원고접수일 : 2014년 03월 26일

원고수정일 : 2014년 04월 30일 (1차)

2014년 06월 03일 (2차)

게재확정일 : 2014년 08월 27일