

## 독일의 선박안전 관리법제

### I. 들어가며

독일의 선박안전 관리와 관련한 법제를 개관하기 위해서는 다음의 두 가지 범주의 내용을 이해할 필요가 있다.

먼저 유럽연합의 정책을 살펴볼 필요가 있다. 유럽연합의 회원국들은 유럽연합법을 지켜야 할 의무뿐 아니라, 유럽연합의 각종 규정, 지침, 결정 등을 국내법화해야 할 의무도 있기 때문에, 유럽연합의 선박안전 관리와 관련한 정책들의 내용을 개관하는 것은 독일의 국내법을 이해하는 데에 있어 유용한 일이 될 것이다.

두번째로 연방법과 주법 사이의 맥락을 검토해야 할 것이다. 독일 연방 기본법 제74조 제1항 제21호는 “원양과 근해에서의 항로 및 선로표지, 내륙수운, 기상업무, 해수항로 및 일반 교통에 이용되는 내륙수로”에 관한 사항을 연방과 주의 경합입법사항으로 규정하여, 연방법을 통하여 관련 내용을 규제할 근거를 두고 있다. 선박의 안전 관리와 관련된 사항 역시 위에서 언급한 범주에 포함되어 있다고 볼 수 있으므로, 이와 같은 경합적 입법 사항에 해당한다고 할 수 있다. 따라서 연방법이 어느 범위에서 내용을 규정하고 있는지, 그리고 특히 해안을 끼고 있는 주들의 주법과 연방법의 경계

가 어느 정도에서 이루어지고 있는지 살펴보고자 한다.

이하에서는 먼저 유럽연합의 선박안전 관리 정책의 개요를 검토하고, 이어서 연방법과 주법의 관계를 중심으로 독일의 선박안전 관리법의 전체적인 틀을 살펴본 후, 세부적으로 선박의 안전관리검사에 관한 규정과 재난 시의 선원, 특히 선장의 권한과 책임에 관하여 서술하기로 한다.

### II. 선박안전 관리에 대한 유럽연합의 기본 정책

#### 1. 유럽연합의 선박안전 관련 공통 정책의 연혁과 “Erika” Paket

유럽연합은 1978년에 일어난 “Amoco Cadiz” 사고 이후부터 이미 회원국들에게 해양에서의 운항에 대한 감시와 유조선 사고 절감을 위한 조치를 제시하도록 요청한 바 있다. 그 결과 여러가지 대책들이 제시되었고, 유럽 평의회(Rat)는 이를 바탕으로 1993년에 공통의 선박안전 관련 정책을 담은 결의안<sup>1)</sup>을 채택하게 되었다. 이 결의안을 배경으로 선박안전과 해양 환경

1) Entschließung vom 8. Juni 1993, ABl. EG 1993, Nr. C 271/1 : Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im

보존에 관한 전 유럽적인 기준을 담은 몇몇의 지침들이 발효되었고, 이러한 지침들<sup>2)</sup>은 2000년대 이후 유럽연합 집행위원회(Europäische Kommission)가 발표한 이른바 “Erika”<sup>3)</sup>라는 일련의 조치들(Maßnahmepaket)로 발전되게 되었다. 집행위원회는 Erika-Maßnahmepaket을 통해 국제적으로 합의된 안전 기준을 회원국들에게 관철시키고자 하였다.<sup>4)</sup>

## 2. 유럽연합 선박안전 정책의 구체적인 조치들

### 1) 개관

Erika 조치에 드러난 유럽연합의 선박안전 정책은 특히 기준에 미달하는 선박의 입항 금지 등을 통한 항만 통제와 집중적인 안전검사의 강화, 선박안전 등급분류회사에 대한 유럽 차

원에서 통일되고 효과적인 통제, 단일선체구조(Single-Hull) 탱크의 금지, 공통의 운항 통제 시스템, 기름 유출로 인한 오염에 대비한 기금 마련, 해양교통 안전에 대한 유럽 차원의 기구 설립 등에 대한 제안을 골자로 하고 있다.<sup>5)</sup>

이하에서는 이 중 선박안전과 관련된 내용인 항만 통제, 선박안전 등급 분류 및 등록 의무와 감독 시스템에 관한 구체적인 조치의 내용들을 살펴보기로 한다.

### 2) 항만 통제

유럽연합 내의 항구들에서 이루어지는 항만 통제의 모습은 다양하다. 위에서 언급한 항만 통제에 관한 지침 95/21/EG는 회원국의 항구에 입항하는 선박 중 최소한 25%는 통제, 즉 안전 규정을 준수하고 있는지의 여부에 대한 검사를 받아야 한다고 규정하고 있다. 단, 이 검사

Seeverkehr(해양 교통 안전 영역의 공통 정책).

2) 이 때 발효된 일련의 지침들은 다음과 같다.

- 공동체 내 항구에서 입출항하는 위험한 물질 또는 환경에 해가 되는 화물을 운송하는 선박에 대한 최소기준에 관한 지침 93/75/EG(Richtlinie des Rates vom 13. 9. 1993, ABl. EG 1993, Nr. L 247/19)
- 선박 검사와 검열 기구 및 해양 행정청의 관련 조치에 대한 공동의 규정 및 규범에 관한 지침 94/57/EG(Richtlinie des Rates vom 22. 11. 1994, ABl. EG 1994, Nr. L 319/20)
- 선박 안전, 오염의 방지 및 공동체 내 항구에 입항하거나 회원국 영해를 운항하는 선박에서의 처우 및 근로 조건에 대한 국제 규범 관철에 관한 지침(항만 통제에 관한 지침) 95/21/EG(Richtlinie des Rates vom 19. 6. 1995, ABl. EG 1995 Nr. L 157/1)

3) “Erika-Maßnahmepaket”은 1999년 12월 12일에 조난사고를 당했던 선박 “Erika호”의 이름을 딴 조치로서, 선박 안전과 더불어 해양 환경 보존에 관한 유럽 연합의 기본 정책을 반영하고 있다. 이 글에서는 이와 같은 일련의 정책 중 선박 안전 분야에 중점을 두고자 한다. “Erika”에 대한 자세한 설명은 Europäische Kommission / Generaldirektion Energie und Verkehr, Ein weiterer Fortschritt für die Seeverkehrssicherheit in Europa, 2005. 11. 참조.

4) Hans-Joachim Koch / Cornelia Ziehm, Schiffssicherheit und Meeressumweltschutz, ZUR 2005,.

5) Hans-Joachim Koch / Cornelia Ziehm, op. cit., 17f.

는 안전 규정에 미달할 가능성이 있는 배에 대해 우선적으로 실시해야 한다. 실제로 과거 유럽 내의 일부 항구에서 신규 선박에 대해서만 주로 검사를 실시하여 안전 검사를 형해화시킨 일이 있었다.<sup>6)</sup>

Erika 조치에 따라 위의 지침은 2001년에 지침 2001/106/EG로 개정되어, 2003년부터는 새로운 지침의 내용이 시행되었다. 본 지침에서 기존 지침에 있던 25% 비율의 검사 규정은 유지되었지만, 어떠한 선박에 대해 우선적으로 검사를 시행해야 하는지에 대해서는 더욱 세부적으로 규정되었다. 즉, 선박이 기본 검사를 받은지 12월 이상이 지난 경우, 잠재적으로 위험성이 있는 선박이라 판단하여 우선 검사를 실시하도록 한 것이다. 또한 본 지침에서는 최근 2년 내지 3년 내에 반복하여 기준 이하로 판정된 선박의 목록을 매 6월마다 공개토록 하고 있으며, 이 목록에 등재된 선박에 대해서는 유럽 연합 내 항구의 입항이 금지된다.<sup>7)</sup>

### 3) 선박안전 등급 분류

화물칸이나 발라스트(Ballast: 배의 밑바닥 부분)와 같은 물에 잠기는 부분에 대한 검사는 항만 통제를 통해 국가가 직접 수행하기 어렵다. 따라서 이 분야에 있어서는 배에 대한 검사를

대신 실시하는 등급 분류사의 업무가 중요하다. Erika 조치 이후 이에 대한 유럽 지침 역시 2001/105/EG로 개정되면서 등급 분류사에 대한 요건이 강화되었다. 특히 유럽연합 내의 통일적인 기준에 따른 등급 분류사 승인에 관한 내용이 추가되었으며, 등급 분류사가 승인 이후에 요건을 충족하지 못하게 된 경우에는 그 허가를 취소할 수 있도록 하는 규정이 신설되었다.<sup>8)</sup>

### 4) 등록 의무와 감독 시스템

Erika 조치의 원칙에 따라 위에서 언급한 지침 93/75/EG는 이른바 “선박 등록에 관한 지침(2002/59/EG)”로 대체되었다. 본 지침은 지금까지 국제법과 유럽법 및 내국법의 영역에서 규정되어 왔던 개별적인 등록의무와 고지의무를 조정하고 실질적인 적용범위 내에서 이를 확대하는 한편, 유럽연합 차원에서 통일적인 감독·통제 및 정보 시스템 안으로 편입시키고 있다. 원칙적으로 300t 이상의 모든 선박은 등록의무를 가지며, 위험하거나 환경에 해가 되는 화물을 선적하는 선박 역시 등록 대상이 된다.<sup>9)</sup>

또한 해양사고를 포함하여 운항 시 일어난 사건에 대한 보고의무 역시 존재한다. 이미 실

6) Doris König, Schiffssicherheit und Umweltschutz vor Deutschlands Küsten, NordÖR 2003, 89 (95).

7) Hans-Joachim Koch / Cornelia Ziehm, op. cit., 18.

8) Ibid.

제로 발생한 사건만이 보고 대상이 되는 것이 아니라 선박의 안전을 해하거나 해할 우려가 있는 모든 사건이 보고 대상이 된다.<sup>10)</sup>

본 지침은 서면 보고의무 뿐만 아니라 이른바 ‘블랙 박스’를 통한 선박 정보의 기록과 자동 선박 인증 시스템(Automatische Schiffsidentifizierungssystem : AIS) 역시 순차적으로 갖추도록 명령하고 있다.<sup>11)</sup>

### III. 독일 국내법 체계의 개관

#### 1. 수로 교통 관련 사항에 대한 연방과 주 사이의 입법권 배분

이미 언급했듯이 독일 연방 기본법은 “원양과 근해에서의 항로 및 선로표지, 내륙수운, 기상업무, 해수항로 및 일반 교통에 이용되는 내륙수로”에 관한 사항을 경합입법사항으로 규정하고 있으므로, 기본법 제72조 제1항에 따라 “연방이 법률로써 입법권을 행사하지 않을 때”에 한해, 주가 관련 내용에 대해 입법권을 가진다.

이에 따라 먼저 대부분의 내륙 수로와 해양 수로에 대한 도로법 차원의 입법권을 연방이

행사하였고, 이에 따라 제정된 법이 연방수로법(Bundeswasserstraßengesetz: WaStrG)이다. 또한 통행법 차원의 규율에 대해서도 연방이 선박의 기술적인 특성, 설비 및 승무원에 관한 내용을 포함한 선박 교통에 관한 규정들과 사고의 예방에 관한 내용에 대해 입법권을 행사하였다. 이와 관련한 중요한 내용들은 해양임무법(Seeaufgabengesetz)과 연방법규명령인 해양선박운항로규정(Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung: SeeSchStrO)을 통해 규율되고 있다.<sup>12)</sup> 또한 항로 통행의 안전과 원활성을 방해하는 위험의 방지와 선박으로부터 유발되는 환경 오염의 예방에 관련된 내용 역시 연방이 입법권을 행사하고 있다.<sup>13)</sup> 위에서 언급한 해양과업법의 일부 규정과 선박안전법(Schiffssicherheitsgesetz: SchSG) 및 선박안전규정(Schiffssicherheitsverordnung: SchSV)이 이에 해당할 것이다.

위의 영역을 제외한 나머지 영역의 입법권은 연방정부가 아직 행사하고 있지 않기 때문에 각 주, 특히 해안을 끼고 있는 주들의 관할에 속한다. 특히 해양 통행과 관계되지 않은 일반적인 위험 방지 관련 내용, 가령 해양화재 방지, 영해 정화, 기름 및 유해물질 유출 시의 제거 업무 등은 주의 입법 영역에 속한다.<sup>14)</sup>

9) Hans-Joachim Koch / Cornelia Ziehm, op. cit., 19.

10) Ibid.

11) Ibid.

12) Doris König, Schiffssicherheit auf der Ostsee: Nationales Recht, DÖV 2002, 639 (640).

13) Ibid.

## 2. 선박의 안전관리와 관련한 연방법령

위에서 언급한 연방법들 중 선박의 안전과 관련한 내용을 담고 있는 법령과 그 주요 내용은 다음과 같다.

선박안전에 관한 기본법이라고 할 수 있는 선박안전법(SchSG)은 선박안전과 해양 환경의 보호를 위한 각각의 유효한 국제규범<sup>14)</sup>의 이행 시에 필요한 조치를 규정하고 있는 연방법률이다. 동법은 총 15개의 조문으로 이루어져 있으며, 선박안전의 원칙으로서 선박을 운항하는 자는 “안전한 운항을 할 의무를 가지며, 특히 모든 부속물을 안전한 상태에 두고, 안전하게 작동시키며, 운항을 통한 위험으로부터 제3자를 보호하기 위해 필요한 보호조치 및 해양 환경 내지 공기를 보호하기 위한 조치를 할 의무”(제3조)를 진다는 점을 명시하고 있다.

또한 동법은 연방교통·건설·도시개발부(Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)가 연방 법규명령인 선박안전규정(SchSV)을 제정할 수 있는 근거를 두고 있다(제15조). 이에 따라 제정된 선박안전규정은 세부적인 선박안전 관련 기준과 안전 확보를 위해 필요한 조치들을 규정하고 있다. 특히 별표 1 내지 3을 통하여 국제 선박안전 기준에 있어서의 개별 규정들(특히 유럽연합 지침), 선박 증명서와 인증서 및 선박안전점검, 항해 시

통신에 대한 자격 증명 등의 실무적인 기준 및 조치를 제시하고 있다.

또한 동법 제13조는 국제 선박안전규율 및 동법상의 의무를 위반했을 경우의 조치에 대해 규정하고 있다. 즉, 국제 선박안전 규정 내지 동법상의 의무의 위반을 이유로 하는 조치가 내려지는 경우, 주무 관청은 해당 규정들뿐 아니라 1982년의 해양권에 대한 국제연합(UN) 합의에 따라 형성된 각종 규정, 절차 및 관습들에 따라 그러한 위반을 시정할 수 있다.

내륙수로 및 해수로의 건설·관리 및 수로 교통에 관한 기본법인 연방수로법(WaStrG) 역시 안전에 관한 규정을 일부 두고 있다. 즉, 제24조 내지 제33조에 “수로경찰(Strompolizei)”에 대한 내용을 규정하여, 수로경찰의 임무와 권한 및 책임, 경찰 책임의 귀속, 수로경찰명령의 발령 절차, 수로경찰권 발동의 원칙 등을 제시하고 있다. 또한 제48조에서는 수로에서의 안전과 질서에 대한 책임의 귀속주체를 규정하고 있다. 즉, 동조는 연방수로와 선박운항을 관할하는 주무관청이 “연방정부가 소유한 선박 운항시설, 선박부착물 및 기타 수중에 설치된 시설의 안전과 질서가 유지될 수 있도록” 하는 책임을 진다고 하고 있다.

해양임무법(Secaufgabengesetz) 역시 선박안전에 대한 사항들을 규정하고 있다. 즉, 제6조에서 각각의 연방 기구들에 선박 운항의 안전

14) Ibid.

15) II-2절에서 언급한 유럽 연합의 각종 지침들이 이에 해당할 것이다.

을 위한 조치들을 행할 권한 및 의무를 할당하고 있고, 제7조에서는 안전 관련 임무의 위임 가능성에 대해 규정하고 있다. 또한 제9조에 선박안전 및 수로 통행의 원활화와 관련한 연방법규 명령의 제정 근거를 두고 있으며, 제9조d 및 제9조e를 통해 연방행정청이 선박안전 관련 임무를 수행할 때의 원칙과 권한들을 규정하고 있다. 해양임무법을 근거로 제정된 연방법규명령인 해양선박운항로규정(SeeSchStrO)에서는 선박의 운항과 관련된 세부적인 원칙과 기준들을 제시하고 있다.

해양업무법(Seearbeitsgesetz: SeeArbG)은 선원들의 선내에서의 업무의 기준 등에 관하여 규율하고 있는 법률로써, 역시 선박안전과 관련한 일부 규정을 두고 있다. 특히 사고 시의 선원의 권한과 의무 및 책임 등에 대한 규정이 선박안전과 관련된다고 할 수 있다.

## IV. 선박의 안전관리 감독 및 검사

### 1. 원칙

세밀한 사전의 안전관리 검사 등을 통하여 선박 사고를 예방할 가능성이 높아진다는 점에서 선박의 안전관리 검사와 관련한 내용은 선박안전 법제에서 매우 중요한 사항이라고 할 수 있다. 선박안전법 제10조는 “감독(Überwachung)”이라는 표제 아래 선박의 안전관리 감독과 관련한 원칙과 기본 내용을 규정하고 있다.

먼저, 동조 제1항은 “선박소유자와 선박운영자는 주무관청의 요구에 따라 국제 규정과 그에 따라 발생한 의무를 준수하고 있는지에 대한 감독”을 받아야 한다고 규정하고 있다. 또한 제2항에서 선박에 대한 지정된 점검, 검사, 허가 등을 포함한 감독 업무는 해양임무법 및 선박안전법에 따라 제정된 법규명령과 연방 기관들 사이의 경찰권 배분에 대한 합의에 따라 수행되어야 한다는 원칙을 밝히고 있다.

## 2. 세부 내용

### 1) 개관

선박의 안전관리 점검과 관련된 내용은 선박안전규정 제9조 및 별표2를 통하여 세부적으로 정해져 있다. 먼저 선박안전규정 제9조 제1항은 “주무관청이 통합된 검사 및 인증서 부여 시스템을 통하여 선박과 관련된 인증서와 증명서를 교부한다”고 규정하면서, 이에 대해서는 국제기준 및 별표2의 규정들을 적용한다고 하고 있다.

별표2는 선박에 대한 검사를 실시하는 관할 행정청이 어디인지, 검사시스템은 어떻게 이루어져 있는지, 검사 수행을 위임받을 수 있는 등급 분류 회사의 요건과 그 수행 내용은 어떠한지에 대해 규정하고 있다.

### 2) 검사의 주체

검사의 내용에 따라 각각의 관할 행정청이 규정되어 있다. 먼저 일반 안전관리 검사의 주체로서의 관할 행정청은 “운송 및 교통경제조합(Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft)”이다. 두 번째로 선박의 항법시스템 및 통신 설비에 대한 검사를 수행하는 관할 행정청은 본 규정의 제7조 제2항에 규정된 “연방해양운송 및 하천수리청(Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie)”이다. 마지막으로 유럽연합의 지침에 따른 과업을 수행할 책임을 지는 주무관청은 연방교통·건설·도시개발부이다.

### 3) 검사의 위임

승인받은 등급 분류 회사는 선박안전에 대한 업무를 위임받아 수행할 수 있다. 승인받은 등급 분류 회사라 함은 유럽연합 지침 2009/15/EG 제5조 제2항의 위임 관계를 통해 권한을 부여받은 회사로서, 일정한 자격 인증을 요건으로 하며, 권한을 부여받은 후에는 그 자신의 책임으로 독자적으로 선박안전 검사를 수행할 수 있다.

위임은 다음과 같은 과정을 통하여 이루어진다. 먼저 위에서 언급한 각각의 주무관청이 자신의 관할 영역에 해당하는 검사 업무에 대하여 자격을 갖춘 등급 분류 회사와 위임 내용에 대하여 합의한 후, 통상적으로 최소 2년 단위로 감독 업무와 관련한 임무가 이전된다. 등급 분류 회사는 유럽연합의 지침과 연방 법규에 따

라 선박안전검사 업무를 수행하며, 주무관청은 이에 따라 선주에게 인증서를 부여하게 된다. 이 때 등급 분류 회사가 연방 법규명령에 따라 안전 검사를 수행했고, 주무관청이 이를 확인했다면 안전을 위한 요건을 충족한 것으로 간주되어 인증서가 발부된다.

한편 유럽연합 지침 2009/15/EG 및 해양과업법 제6조 제1항의 규정에 따라 선주는 주무관청이 직접 안전 검사를 수행해 줄 것을 요청할 수 있다.

## V. 재난 시의 선원의 권한과 책임 및 책임 해태 시의 형벌 조항

해양업무법은 제121조 이하에서 안전과 질서의 유지에 관한 선장의 기본적인 책임에 대해 규정하고 있다. 선장은 승무원 및 기타 선박 탑승 인원에 대한 질서유지권을 갖는 자로서(동조 제1항 제2문), 선내의 안전과 질서를 유지하는 한편 선박의 운항을 책임져야 하며, 필요한 조치를 취할 권한을 가진다(동조 제2항 제1문). 특히 선주로부터 독립하여 결정을 내릴 권한을 가지며, 선박안전과 운항에 대한 재량권을 가진다(제2항 제2문).

선박 내지 탑승자에 대한 직접적인 위험이 존재하는 경우 선장은 그 위험을 회피하기 위하여 필요한 경우 강제적인 수단을 동원하는 조치를 취할 수 있다(제3항 제1문). 동법은 심지어 이 경우 기본법 제2조 제2항 제1문 내지 제2

문의 기본권<sup>16)</sup> 및 기본법 제13조 제1항<sup>17)</sup> 및 제2항<sup>18)</sup>의 기본권 역시 제한될 수 있다고 규정하고 있다. 또한 제124조 제1항 제3문에 따라 승무원은 선장에게 협력할 의무를 가진다. 강제적 조치가 수반되는 경우, 선장은 관계되는 사람들에게 최소한의 피해를 주는 조치를 선택하여야 한다(동조 제3항 제3문). 또한 신체적인 강제와 임시 체포권은 다른 수단이 처음부터 불충분한 것으로 보이거나 불충분한 것으로 드러난 경우에만 발동할 수 있다. 어떤 경우에도 강제 수단의 사용은 선박일지에 사태에 대한 설명을 기재하면서 이루어져야 한다(제6항).

이와 같은 선장의 긴급 강제권은 “공공의 안전과 질서”에 해당하는 것으로서 공법상의 성질을 띠는 것으로 여겨진다. 또한 대부분의 경찰법 영역에서 그러한 것처럼 “비례의 원칙”이 법률상 구체화되어 있다는 점도 이와 같은

강제권이 공법의 영역에 속한다는 학설의 근거가 된다.<sup>19)</sup>

동법에 규정된 의무를 위반한 경우의 처벌에 대해서는 제145조에서 과태료(행정벌) 부과 근거를, 제146조에서 형벌<sup>20)</sup> 부과 근거를 규정하고 있다. 형벌 규정은 각종 위반 행위를 ‘고의로’ 범했을 경우(제1항), 위반 행위를 통하여 위험을 야기한 경우(제2항) 및 위반 행위를 반복적으로 범한 경우(제3항)에 적용된다.

## 선 지 원

(독일 레겐스브르그대학 박사과정)

- 16) 기본법 제2조 제2항: 누구든지 생명권과 신체를 훼손당하지 않을 권리를 갖는다. 신체의 자유는 불가침이다.
- 17) 기본법 제13조 제1항: 주거는 불가침이다.
- 18) 기본법 제13조 제2항: 수색은 법관에 의해서만 명해진다. 지체의 우려가 있는 경우에만 법률에 규정된 다른 기관에 의해서도 명하여지며 법률에 규정된 방식으로만 행해질 수 있다.
- 19) Tobias Nehab, Die Zwangsbefugnisse des Schiffskapitäns, DÖV 2013, 555 (557).
- 20) 참고로 올해 4월 일어난 여객선 “세월호”의 침몰 사고와 마찬가지로, 지난 2012년 1월, 이탈리아의 토스카나 제도에서 일어난 여객선 “Costa Concordia”의 침몰 사고로부터 선장이 ‘최후의 1인’으로서 침몰하는 선박에 머물러야 하는지의 여부의 논쟁이 도출된 바 있다. 국제법상으로도 독일법상으로도 선장이 그러한 위기 상황에서 배에 머물러야 한다는 명시적인 규정은 존재하지 않으며, 선장의 구조 의무를 수행하지 않은 것을 부작위에 의한 살인죄 등으로 처벌할 수 있는지 판단하기 위해서는 먼저 부작위범의 성립 요건으로서 승객에 대한 보증인지위(Garantenpflicht)가 존재하는지의 여부를 국내법·국제법상의 기준에 따라 판단해야 할 것이다. 이에 대한 자세한 논의는 Robert Esser / Susanne Bettendorf, Muss der Kapitän als Letzter von Bord? –Zur Strafbarkeit von Schiffsführern im Notfall zwischen Rettungspflicht und entschuldigendem Notstand –, NStZ 2012, 233 참조.



## 참고문헌

- Doris König, Schiffssicherheit und Umweltschutz vor Deutschlands Küsten, NordÖR 2003, 89f.
- Doris König, Schiffssicherheit auf der Ostsee: Nationales Recht, DÖV 2002, 639f.
- Europäische Kommission / Generaldirektion Energie und Verkehr, Einweiterer Fortschritt für die Seeverkehrssicherheit in Europa, 2005. 11.
- Hans-Joachim Koch / Cornelia Ziehm, Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz, ZUR 2005, 16f.
- Robert Esser / Susanne Bettendorf, Muss der Kapitän als Letzter von Bord? –Zur Strafbarkeit von Schiffsführern im Notfall zwischen Rettungspflicht und entschuldigendem Notstand –, NStZ, 2012, 233f.
- Tobias Nehab, Die Zwangsbefugnisse des Schiffskapitäns, DÖV 2013, 555f.