

UN해양법 협약상의 추적권에 관한 연구

성 윤 창*
목포해양경찰서

A Study on the Right of hot pursuit of UNCLOS

Seong Yun Chang*

Mokpo Coast Guard, Korea, Mokpo, 530-360, Korea

요 약 : 추적권은 추적국의 영해, 접속수역 기타 관할수역내에서 외국선박이 추적국의 법령을 위반한 경우 동 선박을 나포하기 위하여 공해상까지 계속하여 추적할 수 있는 권리로서 연안국이 영해나 기타 일정수역내에서 위법행위를 한 외국선박을 공해로 도주하기 전에 나포하는 것이 용이하지 않으므로 도주하는 범법외국선박을 공해상까지 추적하여 나포하고 동선박을 연안국에 인도하여 연안국의 재판관할권을 행사하는 제도가 인정되어 왔으며 이러한 권리를 해양법상의 추적권(the Right of hot pursuit)라고 한다. 이에 우리나라의 해양관할권의 현황과 불법행위의 특성등을 연구하여 해상집행력을 고찰해 보고 추적권에 관한 연구를 기술해 보았다

ABSTRACT : *The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has vi-olated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters, the archi-pelagic waters, the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be continued outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receivies the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 33, the pursuit may only be undertaken if there has been a vio-lation of the rights for the protection of which the zone was established.*

The right of hot pursuit shall apply mutatis mutandis to violations in the ex-clusive economic zone or on the continental shelf, including safety zones around continental shelf installations, of the laws and regulations of the coastal State applicable in accordance with this Convention to the exclusive economic zone or the continental shelf, including such safety zones

1. 서 론

해양법을 설명하기 전에 그 대상을 주요 물리적 내용인 바다의 성격에 대해서 고찰할 필요가 있다. 바다를 우선 물리적 공간으로 볼 때 몇가지 층으로 생각할 수 있다.

우선 바다 위에는 하늘이 있으며 이는 직접 해양법의 대상은 아니지만 여러 가지 긴밀한 관계에 있다. 그 다음에 바다의 표면(surface of sea)이 있는데, 주로 선박의 항해에 사용된다. 선박의 항해는 상품과 사람의 운송, 군사적 이용 등 통상, 교통, 군사면에서 필수적인 요소다. 그뿐 아니라 바다의 표면은 그 성질상 바다의 다른 이용과 불가피하게 연결되어 있다. 예컨대 어업 활동, 해저 자원의 개발 등도 바다의 표면을 이용하지 않고서는 이루어질 수 없는 것이다.

그 다음 수역(water-column)은 엄청난 생물자원을 지니고 있다. 옛날이나 지금이나 어업이 인간 생활에 필수적이라는 것은 길게 말할 필요가 없다. 소금과 어업 생산물이 인간 생활에

서 얼마나 중요한가를 생각해 보면 될 것이다. 매년 대체로 6천 만톤의 물고기를 생산하고 있으며 경제적으로 가난한 일정한 나라에서는 거의 유일한 환자질의 공급원이 되고 있는 실정이다.

또한 수역에서는 인간 생활에서 부수적으로 생산되는 많은 쓰레기를 처리해 주고 있다. 그뿐 아니라 물의 공급, 전력생산 등 우리 생활과 밀접한 관계를 가지고 있다. 또한 군사적으로도 잠수함의 이용 등 매우 중요한 구실을 하고 있다.

네 번째 바다의 층으로는 해저표면(seabed)을 들 수 있다. 옛날에는 해저표면이 주로 정착성 생물자원을 생산하는 구실을 하여 왔으나, 근래에 오면서 중요한 광물자원이 발견됨에 따라 세상의 관심을 모으고 있다. 특히 현재 공업사회에서 중요한 망간, 니켈, 구리, 코발트 등이 심해저에 엄청난 규모로 깔려 있어서 제3차 해양법회의에서 가장 중요한 의제가 된 것은 널리 알려진 사실이다. 그뿐 아니라 근래에는 해저케이블을 해저에 설치하여 국제 통신의 필수적 기능을 하고 있으며 그밖에 석유 등을 운반하는 파이프라인을 이곳에 설치하고 있다.

마지막 바다의 층인 해저지하(subsoil)에는 석유와 천연가스가 대량 묻혀있어서 1950년대 이후 대륙붕 붐을 일으켰다.

* 성윤창, badagkim2@hanail.net, 061) 247-0221

육지에서 석유가 나지 않는 한국의 경우 대륙붕 석유탐사에 큰 관심을 갖고 노력하여 온 것도 그 한 예가 될 것이다.

이와 같이 바다는 여러 층으로 나누어 생각할 수 있고, 각 층이 제공하는 여러 가지 용도를 질서 있게 누리도록 하는 것이 해양법의 주요 대상이라고 할 수 있다.

즉, 해양법은 바다와 관련된 국제법이다. 이것은 바다가 국제사회 생활에 제공하는 유용성을 국제공동체의 구성원들이 질서있게 이용하도록 하는데 그 목적이 있는 것이다. 바다가 제공하는 유용성은 크게 보아 두 가지가 있다. 첫째는 교통의 주요 수단으로 국제공동체의 통상과 운송을 위하여 대단히 중요한 구실을 한다. 이와 같은 이유에서 역사적으로 강대국들은 해양의 지배자가 되려고 치열한 경쟁을 벌였던 것이다. 둘째는 바다의 자원이다. 바다는 동물성·식물성·광물성 등 각종 자원을 풍부하게 가지고 있다. 이것은 국제공동체의 생존과 경제발전에 불가결한 자원이 된다.

해양법이란 바로 이와 같은 바다의 두 가지 유용성을 국제공동체의 구성원들이 질서있게 합리적으로 이용하도록 하며 그 분쟁을 예방 또는 해결하도록 규율하는 법규칙을 말한다. 특히 과학기술의 발전에 따라 바다가 지닌 주요한 자원의 개발이 가능해짐에 따라 이러한 자원개발과 전통적인 항해의 자유를 조화시킬 필요가 생겼으며, 또한 자원개발과 항해와 관련하여 바다에 대한 국제공동체의 이용이 급격히 증가함에 따라 공해문제가 심각히 대두되었다.

이와 같은 두 가지 문제의 부각으로 해양법의 정비와 발전은 필수적으로 요청되었다. 우선 자원개발과 항해의 자유를 조화시키기 위하여 바다를 여러 종류의 구역으로 나누어서 그 법적 지위를 확정하고 이 수역에 대한 연안국가의 관할권을 결정함으로써 분쟁을 피하고 질서를 유지하려고 한다. 또한 공해문제를 해결하기 위하여 국제법은 전통적으로 국가관할권에 속하던 각종 영역에까지 침투해 가고 있다. 이것이 오늘날 해양법이 당면한 문제이며 동시에 그 목적이며 기능 내용이기도 하다.

2. UN해양법과 국제환경의 변화

1994년 11월 16일 유엔해양법협약(United Nation Convention on the Law of the Sea : UNCLOS)의 발효로 전세계 해양에 새로운 국제질서가 등장하였다. 동 협약의 발효로 종전까지 해양을 자유롭게 이용하고 관리하던 해양의 자유이용시대가 끝나고, 배타적경제수역(Exclusive Economic Zone : EEZ), 대륙붕(Continental Shelf) 등의 개념이 등장하면서 전세계 해양이 개별국가에 의하여 분할되는 본격적인 해양분할시대가 도래한 것이다.

종전까지 인류의 해양에 대한 전통적인 생각은 “해양은 무한한 공간으로 모든 국가가 자유로이 이요하고 활동할 수 있다”는 이른바 “해양자유” 사상은 20세기에 들어 커다란 변화를 겪게 되었는데, 1930년 헤이그 법전편찬회의에서 영해의 범위에 관한 논의가 있었고, 제2차 세계대전 이후 1945년 미

국은 트루만 선언에서 자국연안에 인접한 대륙붕 및 해양의 천연자원에 대한 주권적 권리를 주장하여 그 동안 잠재해 오던 각국의 해양관할권을 확장하려는 국가경쟁력을 촉발하는 계기가 되었다.

그 이후, 1958년 제네바에서 국제해양질서에 관한 국제적 합의가 이루어져 영해 및 접속수역에 관한 협약, 대륙붕협약, 공해협약, 공해어족자원 보호에 관한 협약 등 4개의 중요한 해양관련 국제협약이 채택된 바 있으나, 영해의 범위에 대한 합의를 이루어내지 못하였고 국제해양질서에 관한 단일의 포괄적인 법규범을 창출한 것도 아니었다.

제네바 해양법 협약에는 배타적경제수역제도가 없었으나, 특히 1974년 영국과 아이슬랜드간의 어업관할권 사건 이후에 차츰 어업전관수역의 범위를 확장시키는 국가들이 증가함에 따라 어업전관수역의 개념이 등장하고, 이것이 1982년 유엔해양법협약상의 배타적 경제수역제도로 도입되게 되었다.

국제사회에서 해양에 관한 새로운 법규범을 제정하는 중요한 계기가 된 것은 1967년 유엔총회에서 말타(Malta)의 유엔대사인 아비드 파르도(Arvid Pardo)가 앞으로 성립될 국제해양질서에서 심해저는 “인류공동의 유산”으로 모든 인류의 전체이익을 위하여 이용·개발되어야 한다는 제안으로, 1973년부터 국제해양질서를 규율할 새로운 국제해양법 규범을 제정하기로 하고 9년여간 17차례의 논의를 거쳐 1982년에 “바다의 헌장(Magna Carta)”이라 할 수 있는 유엔해양법협약(UNCLOS)를 채택하고, 남미 가이아나가 1993년 11월 16일에 60번째로 비준서를 기탁한 후 12개월이 경과한 1994년 11월 16일에 본격 발효되었다.

우리나라는 1983년 3월 14일 동 협약에 서명하고, 1995년 12월 1일 동 협약에 대한 국회의 비준동의를 거쳐 1996년 1월 29일 유엔에 비준서를 기탁하였으며, 1996년 2월 28일부터 이 협약이 우리나라에 대하여 발효 되었다.

이 협약의 비준국은 총 143개국(2003년 8월 기준)이며, 심해저제도 등에 불만을 품고 동 협약에 가입을 앓고 있던 미국도 이 협약에의 가입을 적극 검토중인 것으로 알려지고 있다.

유엔해양법협약은 전문, 17개의 장, 320개의 조문, 9개의 부속서, 6개의 특별부속서, 4개의 특별결의, 1994년 심해저 이행협정 및 1995년 공해어족자원 보존에 관한 이행협정으로 구성되어 있다.

3. 국내수역(內水)의 법적 지위

3.1 내수(內水)의 意義 와 法的地位

지리학적인 의미에서 국내수역(Internal Waters; les eaux interieous) 또는 내수란 국가영토에 의해 폐쇄되거나 그 영토 위를 흐르는 수역을 말한다. 예를 들면 운하·강·조수 등을 말한다. 해양국제법상 국내수역의 의미는 이보다 넓어서 일반적인 영해기준선 안쪽에 위치한 모든 수역을 의미한다. 다만 군도수역의 경우는 특이하므로 뒤에서 설명한다. 따라서 썰물 때 노출

되는 모래땅과 해안 사이의 수역, 항구수역, 정박지, 이른바 역사적 만, 해안선 안으로 굽은 수역 등을 모두 포함한다.

국내수역의 법적 지위에 관한 성문법규는 별로 많지 않다. 그 대부분은 관습법규에 의존하고 있는데, 이러한 관습법에 의하면 국내수역은 대체로 국가영토와 동일시하고 있다. 이런 의미에서 국내수역은 해상영토라든지 국내해라는 표현을 쓰고 있다.

3.1.1 내륙국가의 연안국과의 내수

국내 수역 또는 내수에 관한 국제법상 문제는 내륙(무해안)국가(Land-locked State)와 연안국가(Costal State, Etat riverain)의 관계이다. 내륙국가는 연안국가의 국내수역을 이용하지 않고서는 바다로 진출할 수 없게 되어 있기 때문이다. 연안국가는 국내수역에 관한 관할권을 근거로 이러한 통과를 간섭하려 한다.

이에 대하여 내륙(무해안)국가들은 개발관계 국제법을 근거로 통과권내지 국내수역 이용권을 인정받으려고 노력한다. 이러한 권리는 관습법상 인정된다고 할 처지가 못되므로 일반 조약에 포함시키려는 노력이 대단하다. 1965. 7. 8 '내륙국가의 통과수역에 관한 뉴욕협약' 전문은 이에 관한 원칙을 선언하고 있다. 연안 국가는 국제조약 및 관계국가의 합의에 따라 내륙국가에 대하여 항구출입 및 이용을 허가하려는 것이다.

이것은 원칙선언이 뿐 구체적 법규범은 아니다. 제3차 해양법회의에서 1982. 12. 10 채택된 UN해양법 협약은 124-134 조에서 이 문제를 규정하고 있다. 이 해양법협약에는 통과국가(Transit state)와 통과교통(Trafic intransit)이라는 용어를 사용하고 있다. 통과국가란 내륙국가가 바다에 진출하기 위하여 통과해야 하는 국가를 말하며, 연안국가 이외에 여러 내륙국가를 통과해야 하는 경우에는 이 모든 국가도 통과국가에 포함된다.

통과교통이라 내륙(무해안)국가에서 바다로 진출하기 위하여 통과국가의 영토 위를 거쳐가는 사람, 상품, 운송수단의 통과(transit)를 의미하며 환적, 창고에 맡기기, 운송수단의 변경을 하여도 상관없다. 이 해양법협약에 의하면 내륙국가는 바다의 출입을 위하여 통과권을 가지나 그 권한 행사의 조건이나 행태는 통과국가와 합의하여 결정하도록 하고 있다. 또한 통과 국가는 자기의 정당한 이익을 수호할 권리가 있다고 한다. 그러므로 이 두 가지 권리와 이해관계가 충돌하는 경우 어려운 문제가 생긴다. 다만 통과국가는 통과교통에 대하여 관세·세금을 부과하지 못하도록 규정하며, 내륙국가들이 받는 특혜를 일반 최혜국대우 조항이 적용에서 제외시킨 점에서 발전이 있다고 할 것이다.

3.1.2 국내수역에 있는 외국선박의 법적 지위

(1)군함

평화시에 외국 군함은 외교경로를 통하여 연안국에 사전통보를 하고 자유롭게 국내수역을 출입할 수 있다. 그러나 이 자

유는 연안국에 대항할 수 있는 권리가 아니다. 연안국에 따라서는 일방적 결정에 의하여 군함의 단위수를 미리 정해 놓고 그 이상의 경우에는 명시적 허가를 받도록 한다. 다만 조난을 당하여 불가피하게 기항하는 경우에는 인도주의적 동기에서 그 출입권이 인정된다. 전쟁시 중립국 군함의 출입은 반드시 허가를 받아야 한다.

군함은 체류시 면제특권의 적용을 받는다. 따라서 연안국은 수색·체포 기타 강제조치를 수행하기 위하여 선박 안에 들어올 수 없다. 망명권(Asylum: drorit d' asile)이 인정되는가. 정치범에 대하여는 망명을 받아들일 수 있다는 것이 다수의견이나 일반 범인은 연안국 관헌에 인도해야 한다.

또한 항해와 보건에 관한 연안국의 법령을 준수해야 한다. 승무원이 연안국 영토상에서 범죄를 한 경우연안국은 이 범인을 재판할 수 있다.

(2)사용(私傭)선박

1923년 Geneva규약에 의하면 사용선박은 연안국 국내수역을 자유롭게 출입할 수 있다. 연안국은 질서유지, 보건상의 이유 등 예외적인 경우를 제외하고는 외국 선박의 출입을 금지할 수 없다. 부득이 항구를 폐쇄하는 경우에는 사전에 공표하여야 한다.

사용선박은 국내수역에 체류하는 동안 군함과 달리 면제 특권이 인정되지 않는다. 그러므로 사용선박은 연안국의 관할권에 종속된다. 이 경우에는 영도관할권이 국기국가의 관할권보다 우선한다. 다만 이에 관여하는 프랑스 관행이 통용된다. 프랑스 관행이란 미국과 프랑스간의 법적 관할권 분쟁사건이 Newton과 Sally 사건에서 프랑스의 국사원(Conseil d'Etat)가 내린 의견이다. 즉 선박 승무원의 형사 책임을 구분하여 승무원들간에 발생한 선박 범죄에는 영도국이 개입을 하지 않는 것이다. 반대로 승무원이 육지에서 범죄를 하거나, 선박내부범죄라도 승객을 손상시켰거나 승객이 가담한 경우, 선장이 개입을 요청한 경우에는 영도국이 개입한다.

또한 1973. 11. 2 London협약 5조, 1982. 2. 10 UN해양법협약 218~219조는 공해(pollution)를 끼치는 선박에 대하여 협약 당사국 여부를 묻지 않고 연안국가가 강력한 행정조치를 취할 수 있도록 하였다.

4. 우리나라 해상 공무집행 방해 행위 분석

4.1 해상 공무집행방해행위에 대한 대응책

유엔해양법협약 제111조 제1항에서 연안국에서 그 국내법령을 위반했다고 충분한 이유가 있는 외국선박을 공해상까지 계속해서 추적하는 권리를 인정하고 있다. 우리 나라의 영해 및 접속수역법에는 추적권에 관한 별도의 규정을 두지 않고 있지만 일본의 신 영해법 제3조는 "내수(內水) 또는 영해로부터 행해지는 유엔해양법협약 제111조에 정한 바에 의한 추적권에 관계된 공무원의 직무집행 및 이것을 방해하는 행위에 대해서

는 일본국의 법령(벌칙을 포함)을 적용한다” 고 규정하고 있다.

그러나 문제는 2002년도뿐만 아니라, 2005년 5월 24일에도 인천시 옹진군 백령도 서방 27마일 해상에서 불법조업 중국선박 어민들이 검거하려던 해양경찰관 4명에게 쇠파이프를 휘둘러 중경상을 입히고 해상에 투기하는 등 갈수록 흉포화되고 있다는 것이다.

2002년 이전에는 해상검문에 불응하고 도주하거나 욕설 등 가벼운 저항에 그쳤으나, 최근 몇 년 사이에 쇠파이프 외에도 손도끼, 쇠꼬챙이, 식칼, 삼자창 등 인명살상무기로 무장하여 격렬하게 저항하고 있다. 이러한 불법행위 선박을 우리 나라 해양경찰 경비함정이 나포하기 위하여 추적할 때 불법 외국선박으로부터의 방해행위, 경찰권행사를 위해 불법선박에 직접 승선한 경찰관에 대한 폭력 및 살상행위, 불법선박을 나포하여 연행하려는 경찰관에 대한 폭력행위에 대하여 범죄성립여부와 처벌규정을 검토하고, 근거규정이 미비한 사항은 사례를 참고하여 법률개선과 대응책을 마련해야 한다.

(가) 불법선박으로부터 폭행·협박이 가해진 경우

해양경찰 경비함정의 공무원에 대하여 불법 외국선박으로부터 폭행·협박이 가해진 경우, 국내법으로 공무집행방해죄가 성립하는지 여부가 문제된다. 일본의 하급심 판례이지만, 한국어선 대광호 공무집행방해사건 판결(64)과 한국어선 제2해금호 공무집행방해사건 판결은 이것을 긍정하고 있다.

제2해금호사건의 판결의 경우 영해에서 불법조업으로 일본 순시선으로부터 정선명령을 무시하고 공해상으로 도주하자, 일본 어업법 제74조 제3항의 규정에 의한 검사방해 등의 행위를 처벌하는 동 법 제141조 제2호의 검사방해죄의 현행범체포 목적으로 계속 추적하여 접현(接舷)하려 하자, 금속기구와 건전지 투척으로 공무원에 대한 유형력의 행사를 일본선박 내의 공무원에 대한 폭행으로 인정하고 있다. 폭행이라고 하는 구성요건 해당사실의 일부가 일본선박 내에 존재하고 있으므로, 공무집행방해죄의 국내법이 성립한다고 해석한 것이다.

추적으로 인한 공해상의 외국선박으로부터 자국선박 내의 공무원에 대해 폭행협박이 가해진 경우, 결과발생지도 영역내로 해석하는 견해에 따르면 우리 형법도 적용될 수 있다. 우리 형법 제2조는 속지주의가 적용되기 위해서는, 행위 또는 결과의 어느 것이라도 대한민국의 영역 내에서 발생하였으면 족하기 때문이다.

(나) 불법선박에 승선한 단속공무원에게 폭행·협박이 가해진 경우

공무원이 불법 외국선박에 옹거 승선하여 직무를 집행하는 중 폭행협박이 가해진 경우에 대해서, 공무집행방해죄의 성립을 인정한 일본의 판례는 지금까지 존재하지 않았다.

분명 공해상의 외국선박 내는 명확하게 국외이므로, 그곳에서 이루어진 공무집행방해행위는 국외범이고, 국외범 처벌규정이 존재하지 않으면 자국의 형법을 적용할 수는 없다.67) 그

러나 일본은 유엔해양법협약의 비준에 수반하여, 인본 신 영해법 제3조는 일본의 내수 또는 영해로부터 행해지는 유엔해양법 협약 제111조에 정한 바에 의한 추적권에 관계된 일본 공무원의 직무의 집행 및 이것을 방해하는 행위에 대해서는 일본의 법령(벌칙을 포함)을 적용하는 것으로 하고 있다. 즉, 공해상에 있는 외국선박 상에서의 추적권행사와 관련한 해상보안관의 직무집행을 방해한 경우에 대해서도 벌칙의 적용이 명문화되었고, 같은 형태의 규정은 일본의 EEZ법에도 존재한다.68)

최근 이러한 일본의 신 영해법에 기초를 둔 추적권 행사에 의해 공해상의 외국선박에 있어서 공무집행방해죄 등의 성립을 인정한 일본 최초의 판결이 나왔다. 사안의 내용은 한국어선 제3만구호가 일본 영해에서 밀어(密漁)를 행하여, 해상보안청 순시선이 이것을 검거하려 추적하고, 공해상에서 순시선을 제3만구호에 접현하여 해상보안관이 승선하여 피의자들을 체포하려 하였을 때, 체포를 면하기 위해 해상보안관에 대해 폭행을 가하여 그 직무집행을 방해하는 것과 함께, 안면좌상 등의 상해를 입힌 것이다.

이 사건에서 위반 행위지는 영해내 및 공해상, 계속 추적지는 영해로부터 공해까지, 체포지는 공해상인 사례이다.

제3만구호사건에 대하여 나가사키 지방법원판결은, 제3만구호의 영해침범 조업을 인정하는 것과 함께, 공해상의 외국선박 상에서 일본 해상보안관의 공무집행을 방해한 행위 등에 대하여, 일본 형법상의 공무집행방해죄와 상해죄의 성립을 인정하였는데, 이는 획기적인 것으로 받아들여지고 있다. 이 사건의 변호인은 피고인의 어업행위 내지 공무집행방해행위에 대하여 일본에 단속 내지 재판관할권이 없다는 취지의 주장을 하였다.

계속추적권을 행사하는 동안에, 범죄선박에 승선한 공무원에 대하여, 폭행·협박을 가해서 공무집행을 방해한 경우, 공무집행방해죄가 성립하는가하는 문제는 일본에서 종래 형법의 장소적 적용범위와 관련하여 논의되어 왔다. 추적을 하는 순시선에 범인을 인치하였는데, 그 곳에서 공무집행을 방해하는 경우에는 일본 형법 제1조 제2항과 동제95조에 의해 공무집행방해죄가 성립한다. 그러나 공해상에 있는 외국선에 해상보안관이 승선하여 체포하려 할 때 범인이 폭행·협박을 가한 경우에는 형법의 장소적 효력이 미치지 않기 때문에 공무집행방해죄는 성립되지 않는 것으로 이해되어 왔다.

그렇지만, 1996년에 일본 영해법이 개정되어 영해 및 접속수역법에 관한 법률로 되면서 제3조와 제5조에 관련규정이 만들어짐으로써, 공해에 있어서 외국선상에서의 공무원에 의한 직무집행에 대하여 공무집행방해죄가 성립하는 것으로 보게 되었다. 이러한 규정이 최초로 적용된 사례가 제3만구호 사건의 제1심 판결이다. 일본에서는 이와 같이 관련규정이 정비되면서, 영해 외에서 추적권을 행사하는 경우에 있어서, 외국선박 상에서 수사 등을 행하고 있는 공무원에 대하여, 이를 방해하는 행위로서의 폭행·협박이 행하여진 때, 종래는 적용되지 않았던 형법상의 공무집행방해죄 등의 벌칙이 적용가능한 것으로 보고 있는 것이다.

그런데, 나가사키 지방법원의 판결이 공해상의 외국선박

내에서 공무집행방해행위의 결과로서 발생한 상해죄에 대해서 공모공동정범을 인정한 점에 대해서는 비판이 있다.⁷⁵⁾ 일본 신 영해법의 '직무의 집행을 방해하는 행위' 라는 문언 중에 상해죄라고 하는 개인적 범익을 침해하는 행위도 당연히 포함 된다고 하는 해석은 단어 의미의 가능한 범위를 일탈하고, 일반인의 예측가능성을 현저히 침해하게 된다는 것이다. 또한 추적권은 연안국의 입법관할권이 미치는 해역에서 실행된 위반행위에 대해서, 공해 부분까지 그 집행관할권을 연장하는 것으로, 그 결과로서 사법관할권도 인정되는 것이지만, 입법관할권까지 당연히 연장되는 것은 아니라고 한다.

이 비판적 견해는, 공무집행을 방해하는 죄 이외의 범익침해행위에 대해서는 한정적으로 생각하는 것이 마땅하고, 공무집행의 방해과정에서 이루어진 지방법원판결은 문제를 남기고 있다고 하여 다음과 같이 말한다. "정당한 계속추적권의 결과로서, 공해상의 외국선박 내에서의 공무집행방해죄의 성립이 인정되는 것은 해상보안관을 추적 대상 외국선에 과건하여 동선박을 순시선의 지휘에 복속하게 함으로써, 기국의 관할권이 실질적으로 배제되고, 당연히 선박에 대한 일본의 집행관할권이 미친다는 것에 의해서, 외국법을 위반한 피의자를 체포하는 권한이 생기며, 그 실효성을 확보하기 위하여 공무집행을 방해하는 행위를 처벌하는 권한이 인정된 것에 지나지 않는다. 결코 공해상의 외국선박이 일본선박 내로 간주되는 것은 아니므로 그곳에서 행해진 범익침해행위에 대해서 넓게 일본의 처벌권이 미치는 것이라고 해석할 것은 아니다.

이처럼 추적권의 본질로부터 역외적용되는 것은 '외국인 어업의 규제에 관한 법' 위반의 죄에 대해서 연장된 집행과 사법관할권의 실효성을 확보하기 위하여 필요최소한도의 죄에 제약된다고 해석된다."

이러한 비판은 2003년 일본 형법 개정 전까지는 외국선상에서 발생한 공무집행방해행위와는 달리 상해사건에는 일본 형법상 상해죄 규정을 적용할 근거 규정이 없었다는 점에서 타당한 것이라 할 수 있다. 그러나 앞에서 본 바와 같이 2003년의 일본 형법개정으로 소극적 속인주의에 관한 규정이 신설되고, 일본 형법상 상해죄는 일본영역 외에서 외국인에 의해서 행해진 경우라도 일본 국민이 피해자가 된 경우 적용이 가능하게 되었으므로, 이러한 문제는 입법적으로 해결되었다고 할 수 있다. 따라서 개정된 현행 일본 형법상으로는 제3만구호 사례에서도 상해죄 성립을 인정할 수 있는 것이다.

위법행위를 한 외국선박을 추적하여 이를 단속하는 공무원이 불법외국선박에 승선하여 외국선박내에서 공무를 집행할 때 이를 방해하는 행위에 대한 형법 적용의 문제에 대하여, 일본의 경우 신 영해법에 이에 대한 규정을 마련하여 일본 형법을 적용하고 있다.

우리 나라의 경우 소극적 속인주의에 관한 형법 제6조가 적용되어 우리 형법상 공무집행방해죄의 성립을 인정할 수 있을 것이다.

이 문제의 경우 일본은 개별 법률에 형법의 역외적용에 관한 근거 규정을 마련하여 문제를 해결하고 있는데, 우리 나라의

경우는 형법총칙에서 형법의 역외적용에 관한 일반적인 소극적 속인주의의 규정을 둬으로써, 개별 법률에 이에 관한 특별규정이 없어도 우리 형법이 적용될 수 있게 되어있다.

그러나 일본에서의 논의상황에서 보는 바와 같이, 일반적인 소극적 속인주의의 과한 규정의 실효성은 국제법적 측면에서 문제가 될 수 있다. 따라서 우리 나라의 입법에 있어서도 형법상의 소극적 속인주의에 관한 일반적 규정과는 별도로, 문제되는 사안에 있어서 형법의 역외적용의 문제를 분명히 하기 위해서는 개별 법률에 국내법규정의 역외적용에 관한 근거규정을 마련해 두는 것이 타당하리라 생각된다.

4.2 국제경찰 공조 협력 현황

일반적으로 국제경찰협력이란 국제범죄의 예방과 진압을 위해서 국가간의 사법공조의 일환으로 행해지는 일체의 협력으로서 경찰당국이 주체가 되는 협력을 의미한다고 정의 할 수 있다.

국제경찰협력의 종류에는 공조의 절차에 따라 구별해보면 ①외교경로를 통한 경찰공조, ② 인터폴을 통한 경찰공조, ③ 주재관을 통한 경찰공조를 들 수 있다. 다시 이를 공조요청사항에 따라 분류해 보면 ① 범죄인 인도를 위한 공조, ② 중앙신문, 압수수색검증을 위한 자료수집 교환등 증거물과 관련한 공조 ③ 각종 수배사항 공조, ④ 각종 사시확인 공조, ⑤ 범주의 예방을 위한 정보교환 및 교육파견, ⑥ 기타 경찰과 관련된 협력으로 나누어질 수 있다.

위와 같은 방법으로 국제경찰들이 공조를 실시하고 있다고는 하지만 서로 문화와 관습, 그리고 법률구조가 상이한 여러 나라가 일일이 범죄에 관한 모든 분야를 조약 내지 협정으로 규율한다는 것은 사실상 불가능한 것이며, 또한 외교경로를 통한 경찰공조는 엄격하고 시일이 오래 걸리는 등의 이유로 긴급한 공조가 요구되는 사안에 있어서는 공조효과를 기대하기 어려운 실정이다. 이러한 어려움을 보완 내지 해결하기 위하여 인터폴을 통한 경찰공조를 수행하고 있다.

인터폴을 통한 경찰공조는 인터폴 헌장이 정하는 바에 따라, 인터폴 회원국이 24시간 운영하는 국제통신망을 이용하여 인터폴 사무총국 및 각국 국가 중앙사무국(NCB)을 포함한 모든 회원국가가 신속하고 광범위나 분야에서 국제경찰공조가 가능하게 하는 유일한 창구라고 할 수 있고, 우리 나라는 1964년에 인터폴에 가입과 동시에 경찰청에 '인터폴 대한민국 국가중앙 사무국(KNCB : Korea National Central Bureau)을 설치하여 운영해 오고 있다.

(가) 인터폴 활용 현황

국제수사공조를 위한 제도는 각국과 체결한 '범죄인 인도조약' 및 '형사사법 공조조약' 등이 있으나, 이는 체결국가가 소수이고 절차가 복잡하여 국제 범죄자 등에 대해 신속한 대응에는 어려움이 있다. 이에 반해 인터폴은 국제경찰협력기구로서, 절차나 형식에 구애받지 않고 24시간 운영되는 '인터폴 네트워크'

를 통하여 세계 구축구석까지 광범위하고 실질적인 공조수사가 가능하여 그 효율성이 높다고 할 수 있다. 경찰에서는 이와 같은 인터폴의 역할 2002년 한국 인터폴(KNCB)을 통하여 국제 공조수사를 요청한 사항은 총 1,534건이며, 지역별로는 아시아(928건), 북미(729건), 중남미(617건)순으로 많은 비중을 차지하고 있다.

<표 4-2> 인터폴 국제공조 현황(2002년)

지역 구분	합계	사우디 중국	북미	일본	중국	기타 아시아	유럽 중남미	오세 아니아	아프 리카	
계	2,890	166	729	382	138	408	303	617	101	46
요청	1,534	105	328	196	66	229	215	296	69	30
접수	1,356	61	401	186	72	179	88	321	32	16

자료 : 경찰청 경찰백서, 2003

(나) 인터폴 공조범위 및 공조사항

국제형사사법공조 제38조에는 인터폴과의 협력사항으로 ① 국제범죄의 정보 및 자료교환, ② 국제범죄의 동일증명 및 전과 조회, ③ 국제범죄에 관한 사실확인 및 그 조사 등을 열거하고 있다. 이 범위에 해당하지 않는 경우에는 동법에 따른 공조요청 절차를 이행해야 한다.

인터폴을 통한 일반적인 공조수사의 내용은 ① 증거(진술 조서·증서·검증조서·감정서 등 일체의 증거서류 및 증거물) 및 이를 위한 압수수색검증을 위한 자료수집 및 교환·증인신문 등, ② 범인인도를 위한 수사 및 긴급구속, ③ 범죄예방을 위한 정보교환, ④ 범인수배, ⑤ 특정인에 관한 자료 또는 수사상 필요한 일반적 자료, ⑥ 범죄경력 및 수법제공 등이다.

5. 선박 추적, 나포

한중일 3국사이에 체결된 새 어업협정들은 협정 체결국간의 배타적 경제수역 경계가 확정되지 않은 상태에서 시행되므로, 특히 경계가 모호하고 수역이 상호 인접하여 있는 경우, 불법행위 선박에 대한 추적권 행사문제는 자칫 관할권분쟁을 유발할 가능성이 높다. 상호 대항관계에 이으면서 그사이에 공해가 존재하지 않는 한중일 3국의 배타적 경제수역에서 불법행위를 자행한 혐의가 있는 타방 당사국 선박에 대하여 국제법상의 계속추적권이 성립될 수 있는가의 문제가 생긴다.

추적권(right of hot pursuit)이라 함은 연안국의 법익을 침해한 외국선박을 공해까지 추적하여 나포할 수 있는 연안국의 권리를 말하는데, 이는 유엔해양법협약 제111조에 규정되어 있다. 추적은 위법행위를 한 혐의가 있는 선박이 내수, 영해, 군도수역 또는 접속수역에 있을 때에 개시되어야 한다. 추적선은 반드시 위의 수역에 있지 않아도 무방하나, 불법선박이 기국(선박의 적국) 또는 제3국 영해로 들어감과 동시에 추적의 행

사를 중단해야 한다.

위법선박이 연안국의 접속수역 내에 있을 때의 추적은 접속수역에 의하여 보호하려는 이익이 침해되었을 경우에 한하며, 배타적 경제수역 또는 대륙붕에서 이들 해역에 관한 연안국의 법령을 위반한 경우에도 추적권이 준용된다.

추적권의 행사는 군함·군용기와 권한 있는 공선과 공항공기만 인정되며, 나포된 선박은 연안국의 국내법에 따라 처벌될 수가 있다.

추적권은 임검권의 경우와 마찬가지로 추적권의 행사가 정당화되지 않는 상황에서 선박이 영해이원의 수역에서 정지 또는 나포되는 경우, 이로 인하여 발생하는 손실 또는 손해에 대해 연안국은 보상을 해야 한다. '1935년의 The I'm Alone 사건'에서 중재재판은 추적권은 연안국이 위법선박을 고의적으로 침몰시킬 수 있는 권리를 포함하지 않으며, 다만 나포과정에서 우발적인 침몰은 합법적일 수 이쁘고 판정하였다.

한일 어업협정, 한중 어업협정, 일중 어업협정에는 추적권의 행사에 관한 명문규정이 없지만, 이 문제는 어업협정의 시행과정에서 흔히 발생할 수 있는 사안이라 본다.

배타적 경제수역에서 추적권이 행사되기 위해서는 먼저 "유엔해양법협약에 따라 배타적 경제수역이 적용되는 연안국의 법령"이 존재해야 하고, 외국선박이 현실적으로 그 법령을 위반한 사실이 있어야 한다. 여기서 연안국의 법령이란 유엔해양법협약 제56조에 의하여 연안국에게 부여된 배타적 경제수역에서의 주권적 권리와 관할권 행사 및 의무의 이행에 관련되는 법령을 말한다. 우리 나라의 예를 든다면, 배타적 경제수역법, 배타적경제수역에서의 외국어업등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률, 해양과학조사법, 해양오염방지법등이 그것들이다.

그리고 추적권의 행사는 추적을 개시한 후 중단되지 않아야만 영해 또는 배타적 경제수역과 그 이원으로 계속될 수 있다. 즉, 배타적 경제수역에서 개시된 추적권은 그 배타적 경제수역이원의 공해에까지 계속되는 것이다. 그렇지만, 한국·중국·일본 사이에는 현실적으로 공해가 존재하지 않고, 특히 대한해협의 경우와 같이 양측의 배타적 경제수역이 연속될 때에는 타방 당사국의 배타적 경제수역으로까지 계속 추적권이 행사될 수 있는가가 문제로 될 수 있다. 그러나 배타적 경제수역의 법적 성격이 자원의 경제적 이용에 관하여서만 제한적으로 연안국의 주권적 권리가 행사될 분, 그 외의 해양 이용상으로는 공해이기 때문에 불법선박이 자국 제3국 영해에 진입할 때까지는 타국 배타적 경제수역 내에서의 계속 추적권 행사는 적법한 거승로 해석된다. 배타적 경제수역 뿐만 아니라, 중간수역, 과도수역, 잠정조치수역 등의 중첩수역에서도 또한 같다.

그러나 현행조업질서 유지수역은 물론이고, 중간수역, 잠정조치수역, 과도수역 등에서는 각 체결국 당국의 추적권 발동이 불가한 것으로 해석된다. 왜냐하면, 한일 어업협정 부속서 I의 제2항, 한중 어업협정 제7조 3항, 일중 어업협정 제7조 3항 등에서 이들 중첩수역에서의 타방 체결국 국민 및 어선에 대하여는 자국의 법령을 적용하지 않음과 동시에, 위반행위에 대한 상호통고규정을 두고 있기 때문이다. 즉 연안국 법령의 적용을

유보하고 단속관할권의 행사방식도 기국주의(旗國主義)를 채택한 점에 있어서 공해적 성격의 수역으로 간주되는 것이다.

이와 같이 비록 법적으로는 명쾌한 해석이 가능하다고 하더라도 대한해협과 같은 민감한 수역에서의 배타적 경제수역내 계속 추적권 행사에 관하여서는 혼란의 여지가 있을 수 있다. 이러한 경우에 대비하여 어업협정 당사국 쌍방은 배타적 경제수역 경계부근에서의 계속추적권 행사에 관한 상호 협력문제를 사전에 합의해 둘 필요가 있다.

6. 해양 강제집행의 고찰

6.1 경찰무기 사용

무기사용은 경찰관에 의한 실력행사의 최종수단이며 극렬강력한 치안질서유지의 최후사단의 발동으로서 필요악으로서의 성격을 지닌 직권이다. 우리 나라 해상관할권에서 법률 등을 위반하거나 위반의 혐의가 있는 외국선박에 대하여 정선, 검색, 나포를 행하고자, 해양경찰 경비함정이 추적하여 해양에 관한 법률 집행할 때 이에 순응하지 아니하고 계속 도주하거나 경에 따라 몽둥이, 쇠파대 등으로 반항과 위협을 행사하여 법 집행에 적극적으로 저항하는 경우, 이의 진압 및 나포를 위하여 총기사용 등 무기사용을 할 수 있는 지를 검토해 보고자 한다.

6.1.1 무기사용 근거

(가) 경찰관직무집행법 제10조(경찰장구, 분사기, 무기사용)
경찰관은 현행범인인 경우와, 사형무기 또는 장기 3년 이상 이 징역이나 금고에 해당하는 죄를 범한 범인의 체포·도주의 방지, 자기 또는 타인의 생명·신체에 대한 방호, 공무집행에 대한 항거의 억제 등을 위해서 필요하다고 인정되는 상당한 이유가 있을 때에는 그 사태를 합리적으로 판단하여 필요한 한도내에서 수갑, 포승, 경찰봉, 방패 등 경찰장구를 사용할 수 있다. 경찰관직무집행법 제10조의3(분사기등의 사용)에서는 범인의 체포·도주의 방지 또는 불법집회·시위로 인하여 자기 또는 타인의 생명·신체와 재산 및 공공시설안전에 대한 현저한 위해(危害)의 발생을 억제하기 위하여 부득이한 경우 현장책임자의 판단으로 필요한 최소한의 범위안에서 분사기(총포·도검·화약류등 단속법에 규정에 의한 분사기와 최루등의 작용제) 또는 최루탄을 사용할 수 있다.

무기사용에 있어서 경찰관은 범인의 체포·도주의 방지, 자기 또는 타인의 생명·신체에 대한 방호, 공무집행에 대한 항거의 억제를 위하여 필요하다고 인정되는 상당한 이유가 있을 때에는 그 사태를 합리적으로 판단하여 필요한 한도 내에서 무기를 사용할 수 있다.

다만 형법에 규정한 정당방위와 긴급피난에 해당하는 때와 사형무기 또는 장기 3년이상 이 징역이나 금고에 해당하는 죄를 범하였다고 의심할 만한 충분한 이유가 있는자, 또는 체

포·구속영장과 압수수색영장을 집행할 때에 범인이 경찰관의 직무집행에 대하여 항거하거나 도주하려고 할 때 또는 제3자가 그를 도주시키려고 경찰관에게 항거할 때에 이를 방지 또는 체포하기 위하여 무기를 사용하지 아니하고는 다른 수단이 없다고 인정되는 상당한 이유가 있을 때 무기를 사용할 수 있다.

(나) 형법 제144조(특수공무방해)

단체 또는 다중의 위력을 보이거나 위험한 물건을 휴대하여 제136조(공무집행방해), 제138조와 제140조 내지 전조의 죄를 범한 때에는 각 조에 정한 형의 2분의 1까지 가중한다. 또한 공무원을 사상에 이르게 한 자는 무기 또는 3년 이상의 유기징역에 처한다. 사망에 이르게 한 때에는 무기 또는 5년 이상의 징역에 처한다.

(다) 영해 및 접속수역법 제6조(정선 등)

외국선박(외국의 군함 및 비상업용 정부선박 제외)이 제5조(외국선박의 통항)의 규정을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 때에는 관계당국은 정선·검색·나포 기타 필요한 명령이나 조치를 할 수 있다.

(라) 유엔해양법 협약 제111조(추적권)

추적권에 대하여 유엔해양법협약은 외국선박에 대한 추적은 연안국의 권한있는 당국이 그 선박이 자국의 법령을 위반한 것으로 믿을만한 충분한 이유가 있을 때 행사할 수 있다.

6.1.2 강제집행 대상선박

국가관할권의 근거 중 가장 우선하는 효력을 갖는 속지주의는 국가가 자국 영토 내에서 일어난 사안에 대해서는 행위자의 국적에 상관없이 관할권을 가진다는 원리이다. 즉 사안의 발생장소를 기준으로 관할권의 존재여부를 결정하는 것이다. 여기에서 영토라 함은 당사국의 육상영토뿐만 아니라 영해 및 경우에 따라서는 접속수역과 기타 수역, 공해상의 선박 등을 포함하는 것으로 이해된다.

정선, 검색, 나포를 거부한 선박에 대한 구체적 조치사항에 관한 국제법상의 성문화된 규정은 없으나, 우리 나라의 영해내(일반적으로 12마일 영해내를 칭함)에서 불법행위 등 법규위반이나 영해 및 접속수역법 제5조에 규정된 무해통항시 대한민국의 평화, 공공질서 또는 안전보장을 해치는 것으로 인정되어(혐의가 있어) 관계당국의 정선, 검색, 나포, 기타 필요한 명령이나 조치를 받은 선박(영해 및 접속수역법 제5조 및 제6조)뿐만 아니라 배타적 경제수역이나 대륙붕에 적용될 수 있는 연안국 법령을 위반한 선박(유엔해양법협약 제11조의 2), 현행범으로 인지되어 체포의 대상이 되었으나 이를 면탈하고자 공해상으로 도주하는 선박, 기타 공해상에서 해적행위, 노예거래, 무허가 방송에의 종사, 무력적선, 허위 국기제양이나 국기제시를 거절하는 선박(유엔해양법협약 제110조)은 무력사용 등 강제집행의 대상이 될 수 있다고 보아야 할 것이다.

6.1.3 무기사용의 한계

해상에서 불법행위를 하고 도주시 정선, 검색, 나포를 거부한 경우의 무력사용에 의한 강제적 집행의 경우로 무기사용이 허용되는 경우에도 어디까지나 그 사태를 합리적으로 판단하여 필요한 한도 내에서만 가능하다. 또한 무기를 사용하지 않고는 다른 수단방법이 없는 경우에 최우의 수단으로 무기를 사용할 수 있는 것이다. 경찰관직무집행법은 비례성의 원칙 내지 보충성의 원칙을 사용요건 및 위해(危害) 허용요건으로 규정하고 있는데, 이에 대하여는 개개의 당면한 구체적 상황에서 개별적으로 판단되어야 할 것이다.

판례는 "경찰관은 범인의 체포, 도주의 방지, 자기 또는 타인의 생명·신체에 대한 방호, 공무집행에 대한 항거의 억제를 위하여 무기를 사용할 수 있으나, 이경우에도 무기의 목적달성에 필요하다고 인정되는 상당한 이유가 있을 때 그 사태를 합리적으로 판단하여 필요한 한도 내에서 사용하여야 하는 바, 경찰관의 무기사용이 이러한 요건을 충족하는 지 여부는 범죄의 종류, 적질, 피해법익의 경중, 위해의 급박성, 저항의 강약, 범인과 경찰관의 수, 무기의 종류, 무기사용의 태양, 주변의 상황 등을 고려하여 사회 통념상 상당하다고 평가되는 여부에 따라 판단하여야 하고, 특히 사람에게서 위해를 가할 위험성이 큰 총기의 사용에 있어서는 그 요건을 더욱 엄격하게 판단하여야 한다"라고 판시한 바 있다.

따라서 2002년 5월과 2005년 5월 24일 서해상의 우리 해양관할 수역에서 불법어로 중인 중국선박 선원을 나포하려던 해양경찰 6명에게 중경상을 입히고 중국으로 도망간 사고가 발생하였다. 중국선원들은 양국간 어업협정을 위반하고 상대방 국가의 공권력을 향해 손도끼, 칼, 쇠파이프 등 각종 흉기를 휘둘렀는데도 외교본營의 염려로 무기를 사용하여 적극적으로 대응하지 못한 사건에 대해 국민들의 질타가 있었다.

위 사례는 실제 무기사용의 적법성이 문제되는 사례로 도주하는 사람 내지 선박에 대한 무기사용과 칼과 쇠파이프 등을 들고 항거하는 경우의 무기사용의 한계에 대하여 살펴보기로 한다.

(가) 도주를 저지하기 위한 무기사용

경찰관직무집행법은 범인의 체포·도주의 방지를 위하여 필요한 경우에 무기를 사용할 수 있도록 하고 있다. 특히 중범죄 혐의자의 경우와 영장집행의 경우 및 위험한 물건을 소지한 범인의 경우에는 사람에게서 위해를 수박하는 무기사용을 허용하고 있다. 그런데, 실제에 있어서 경찰관의 불심검문에 불응하고 도주하는 사례에 있어서 경찰관의 무기사용이 허용될 수 있는 지가 문제된다. 또한 범죄의 혐의가 명백한 자가 도주하는 경우, 그에게 또는 범죄와 무관한 사람에게 위해가 발생할 개연성이 큰 때에 무기사용이 허용될 수 있는지도 검토되어야 한다.

① 불심검문에 불응하고 도주하는 경우

경찰관의 불심검문에 불응하고 도주하는 경우, 도주를 방지하

기 위하여 총기를 사용할 수 있는지가 문제된다. 도주하는 자를 따라 잡을 수 없고 무기를 사용하여야만 검거할 수 있는 경우, 이른바 준현행범인의 예에 의하여 도주자의 범죄혐의를 인정할 수 있다면 무기사용을 고려할 수 있을 것으로 보인다.

준현행범인이라 현행범인은 아니지만 형사소송법에 의하여 현행범인으로 간주되는 자를 말하는데, 이에 '누구인지 묻는데 도망하려 하는 자'가 포함되며, 경찰관의 불심검문에 불응하고 도주하는 자는 준현행범인에 해당하는 것으로 보고 있다. 그러나 이 경우에도 범행에 대한 직접 관련성이 희박할 수 있으므로 다른 상황과 종합하여 충분히 죄를 범하였다고 인정할 객관적인 상당한 이유가 근거하여야 하는 것이므로 무조건 불심검문에 불응하고 도주한다고 하여서 준현행범인으로 판단해서 무기를 사용해서는 안 될 것이다. 또한 무기사용이 허용되는 경우라도 위해를 수반하지 않는 무기사용으로 엄격히 제한될 것이며, 위해를 수반하는 경우라면 좀 더 구체적인 중범죄의 혐의가 있는 경우이어야 할 것이다.

선박검문에 불응하고 도주하는 경우에 있어서 도주선박을 향하여 총기를 발사하는 경우, 살펴보는 바와 같이 선박의 사람에게 위해를 발생하지 않고 선박을 정지시키는 것을 상정하기란 어렵다는 점에서 도주자에게 구체적인 중범죄의 혐의가 있어 체포하여야 할 필요가 있는 경우가 아니라면 이는 허용될 수 없다고 보아야 할 것이다.

② 도주하는 중범죄 혐의자에 대한 총기사용

경찰관직무집행법 제10조의 제1항 단서 제1호에서 규정한 중범죄를 범하고 도주하는 경우에 경찰관은 원칙적으로 범인의 도주를 방지 또는 체포하기 위하여 무기를 사용할 수 있을 것이다. 사람에게 대한 총기사용의 경우에는 특히 비례성원칙의 엄격한 적용이 요구된다. 따라서 중범죄를 범하였거나 범하였다고 의심할만한 충분한 이유가 존재하는 경우라도 경찰봉이나 가스총을 사용하거나 공포탄을 발사함으로써 도주를 방지할 수 없음이 명백한 경우에 비로소 총기의 발사가 허용될 수 있으며, 이 경우에도 도주하는 자의 하체부터 위를 향하여 정조준 발사하여야 할 것이다.

③ 도주저지를 위한 선박에 대한 총기사용

정선명령에 불응하고 도주하는 선박을 향하여 총기를 사용하여 위해를 수반하지 않고 선박을 정지시킬 수 있는 지는 의문이다. 예컨대 경찰관이 현행범인의 도주를 저지하려는 경우에, 그는 붙잡히지 않기 위하여 온 힘을 다하여 빠른 속도로 달아날 것이다. 그가 선박을 빠른 속도로 달아나는 경우에 선박을 향해 총을 발사하여 선박을 멈추게 하는 것은 거의 불가능하다. 왜냐하면 탄환이 선박의 갑판이나 일부분에 맞는다고 하더라도 큰 문제는 일어나지 않기 때문이다. 그 이외에도 총기를 사용하는 경찰관의 심리적·신체적 측면에서 위의 경우 총기사용은 객관적 목적달성에 적합한 수단이 아니라고 할 수 있다. 물론 예외적으로 포탄을 발사하여 포탄이 선박을 관통하여 크게 파손되어 운항을 하지 못해 선박이 곧 정지하게 되는 상황을 생

각할 수도 있다. 그러나 이러한 예외적 상황을 상정하여, 적합성을 원칙으로 긍정할 수 없다. 수단의 적합성은 사전에 판단되어지는 것이므로, 결과적으로 목적이 달성되었다 하여 그에 대한 판단이 달라지는 것은 아니다. 결과가 수단을 정당화 할 수는 없다.

결론적으로 도망가는 선박을 정지시키기 위하여 포탄을 발사하는 것은 적합성의 원칙에 반하여 허용되지 않는다고 보아야 할 것이다. 더욱이 도망가는 선박의 속도가 어느 정도 이상이 되면 적중시키는 것은 거의 불가능하게 되고, 선박 안 또는 주변에 있는 사람에게 맞을 위험이 항상 존재한다. 이와 같은 경우에는 위험을 수반하는 총기사용이 허용되는지가 검토되어야 한다.

(나) 칼과 쇠파이프 등을 들고 항거하는 경우의 무기사용

칼과 쇠파이프 등을 들고 경찰관의 직무집행에 항거하는 경우에 이를 저지하기 위하여 총기를 사용할 수 있는지가 문제된다. 경찰관직무집행법 제10조의4 제1항 단서 제3호는 이에 관한 규정을 두고 있는데, 무엇보다도 '무기를 사용하지 아니하고는 다른 수단이 없다고 인정되는 상당한 이유'가 충족되어야 한다. 칼과 쇠파이프를 들고 경찰관에게 달려드는 경우에 생명의 위험이 있다는 것은 일반적으로 인정되고 있기 때문에, 생명의 위험에 처한 경찰관은 그에 대응하여 생명의 위험을 줄 수 있는 방어수단의 사용이 허용된다.

구체적인 상황에서 경찰관이 상대방의 공격을 저지하기 위하여 총기 이외에 사용할 수 있는 다른 수단이 있는지, 다른 수단을 사용할 시간적 여유가 있는지가 검토되어야 한다. 공격의 수단인 칼과 쇠파이프의 위험성뿐만 아니라 공격자와의 거리, 공격자의 폭력성, 신속함 및 칼을 다루는 솜씨 등이 고려되어야 한다.

경찰봉, 전자충격기, 가스분사기 또는 가스발사총 등 총기보다 완화된 수단으로 상대방의 공격을 저지할 수 있다면 총기 사용은 허용되지 않는다. 다른 수단들이 위험을 제거하기에 적합하지 않은 경우에 비로소 총기가 최후의 수단으로 사용될 수 있는 것이다. 칼을 들고 경찰관에게 항거하는 경우 통상적으로 경찰봉은 효과적인 수단이 되지 못하며, 총기는 공격자에게 중대한 결과가 발생하는 것을 피할 수 없을 것이다. 상대방이 칼과 쇠파이프 등을 들고 경찰관을 단지 위협하는 경우이거나 점점 가까이 다가서는 경우에는 우선 투기명령 또는 투항명령이 행해져야 하지만, 근접한 거리에서 신속하게 칼이나 쇠파이프로 공격해 오는 경우에는 이를 생략할 수 있다고 보아야 할 것이다.

7. 결 론

해상에서의 정선, 검색, 나포 등 합법적인 절차와 방법에 의한 관계당국의 법집행은 인정될 뿐만 아니라, 이를 거부한 선박에 대한 강제집행, 즉 총기사용 등의 무력행사도 인정된다고 할 것이다. 그러나 강제집행을 행할 때 무기사용으로 인한 불법선

박이나 선원에 대한 직접적 위해는 직권남용, 외교상 분쟁, 국제적 비난 등의 문제를 야기할 수 있다.

또한 형법 제144조의 규정은 쇠파이프, 빈병등으로 정선, 나포를 거부하는 경우가 이에 해당하나, 형법 제144조 입법취지(공무집행 중에 예상되는 범죄유형)로 미루어볼 때 쇠파이프 등으로 저항하는 자에 대한 총기사용은 권한남용에 해당될 수도 있다.

즉, 무장한 경찰관에 쇠파이프로 저항하는 것은 체포를 면할 목적인지 상대의 위력으로 제압하는 행위로는 부기가 힘들다. 따라서 정선, 검색, 나포를 거부하는 선박일지라도 적대적인 행위를 한다면, 자위적인 차원이 아니면 무력사용을 자제하고 경찰장구로서의 역할을 수행할 수 있는 소화포나 공포탄에 의한 운항을 방해한다면 쇠파이프 등을 이용한 강제나포의 방법을 취해야 할 것이다. 정선, 나포거부, 쇠파이프 저항이라는 상황으로 자기보호적 행동일 뿐 불법선박의 공격적 행위로 인한 경찰 경비함정의 자위권 발동으로 인식해서는 아니 될 것으로 사료된다. 외국인에 대한 우월적 법 집행은 해당국가의 자국민에 대한 우월적 법 집행 결과를 초래하고, 국제화세계화 시대에 자국의 외교적 부담 및 국제적 고립결과를 초래할 수도 있다. 그러나 2005년 5월 24일 사건과 같이 쇠파이프에 상해를 입고 쓰러진 경찰관을 바다에 던져버리는 행위는 충분히 무기사용이 인정된다고 보아야 한다.

특히, 경찰 경비함정은 기동성과 위력을 지는 함정으로 끝까지 정선, 검색, 나포를 계속 시도할 경우에는 일시적인 어려움이 있겠지만 불법선박은 응할 수밖에 없는 실정을 감안하여 무기사용은 최대한 억제하여야 할 것으로 판단된다.

힘의 논리가 지배하는 21세기 신해양질서에 효과적으로 대응하고 국제협력관계를 유지하기 위해서는 해상치안력 확보와 해상분쟁을 사전에 막을 수 있는 장치가 확보되지 않고서는 공허하다는 인식 하에 몇 가지 제안을 제시하고자 한다.

첫째, 해상치안력의 강화이다. 해양에서의 경찰업무는 대간첩작전 및 밀수, 밀입국 방지, 해상범죄단속, 배타적 경제수역 경비, 해상 강절도 단속, 해난 구조구난, 어자원보호, 해양오염 방제활동 등 해양에서의 환경과 안전, 레저, 관광자원보호까지 다양한 경찰업무를 수행하고 있다. 우리 나라 해양경찰력은 주변국에 비하여 장비, 조직, 인력, 예산 등에서 열세를 면치 못하고 있다. 강력한 치안력을 확보하기 위해서는 이와 같은 해양경찰의 취약점을 보완할 수 있는 정책적 의지와 실천이 급선무이다.

둘째, 해상안보력의 강화이다. 남북대치 현실에서 우리나라의 해상세력은 중국, 일본 등 주변국에 비하여 현저히 열세에 있고, 연안경비 수준에 머물고 있다. 각국의 200해리 배타적 경제수역 선포와 해양질서를 대처하기 위해 관할권방위 뿐만 아니라 해상수송로를 확보하고, 가변적인 동남아, 동북아 해양여건에 대처할 수 있도록 세력을 증강하여 광역해역에서의 해상안보력을 강화하도록 해야 할 것이다.

셋째, 해양에서의 경찰은 비단 치안적이고 사법적인 기능의 강화뿐만 아니라 국제해양질서에 능동적으로 참여하여 해양주

권을 확립할수 있는 국제경찰의 외교능력을 강화할 수 있는 전문인력 확보 등 일련의 조치가 필요하다.

특히 유엔기구를 비롯한 다자간의 해양관련 국제회의에서 해양의 국익을 증진할 수 있는 국제해양외교 능력을 향상시키기 위해서 각 유관부처와 유기적인 협력은 물론 외국어 능력과 급변하는 국제해양법규의 전문지식을 통달할 수 있는 교육체계의 확립을 서둘러야 할 것이다.

넷째, 주변국과의 협정내용을 재평가하고, 해양관할권 경계 문제를 조속히 풀어낼 수 있는 방안을 마련하여야 한다. 해상에 서의 분쟁은 자칫하면 국제적인 문제로 확대될 수 있어 상대국과의 외교상의 문제를 안고 있기 때문에 지속적인 연구에 초점을 두어야 하고, 불시에 발생할 수 있는 해상분쟁을 신속히 처리하고 해결하기 위해 정부 관계부처간의 합동상설기구를 설치·운영하는 방안을 적극 검토할 필요가 있다.

결론적으로 급변하는 해양환경에 탄력적으로 대응하고 강력한 해양세력을 유지하기 위해서는 해양에 관한 연구가 더욱 필요한 시점이다.

참 고 문 헌

- [1] 김대순, 국제법론(제8판), 삼영사, 2003
- [2] 김영구, 한구과 바다의 국제법, 한국해양전략연구소 간행, 효성출판사, 2002
- [3] 김정균/성재호, 국제법(제3개정판), 박영사, 2000
- [4] 유병화/박노형/박기갑, 국제법Ⅱ, 법문사, 2001
- [5] 이석용, 국제법(3정판), 세창출판사, 2003
- [6] 김종선, 해양관할권내 외국선박의 불법행위 실태와 대응에 관한 연구
(성균관대학교 대학원 석사학위 논문)