

선상 살인사건의 국제형사법적 고찰 - 803광현호 사건을 중심으로 -

박세영*

* 부산해양경찰서장

A Review on the International Criminal Law of the Murder Case on Board - Focus on the Fishing Vessel “803 Gwang-Hyeon” -

Se-Yeong Park**

* Chief of busan coast guard station, 293, Haeyangro, Youngdo-gu, Busan 49111, Korea

요 약 : 국내의 강력사건은 헬기·경비함을 이용, 즉각적인 대응 및 처리를 할 수 있으나, 공해상 원양어선에서의 강력사건 대응은 지리적 원거리로 인한 자연적 한계가 있고, 국내법 및 국제법적 판단이 필요하다. 즉, 선박의 국적, 발생해역의 법적 지위, 가해자 또는 피해자의 국적 등을 감안하여 대한민국이 형사관할권을 행사할 수 있는지를 판단해야하며, 이러한 자연적인 문제와 함께 외국에서 해양경찰이 실효적으로 경찰력을 발동할 수 있는가의 문제가 있다. 본 논문에서는 최근에 발생한 803광현호를 중심으로 관할권, 피의자 신병처리, 선상살인 사건의 근본 원인을 분석하여 향후 유사사례 발생 시 신속한 수사를 위한 제도적 개선방안을 제시하고자 한다.

핵심용어 : 원양어선, 선상 살인사건, 관할권, 신병처리, 803광현호

Abstract : *It is necessary to respond to criminal cases on board of pelagic fishing boats in the international waters with domestic legal judgement and international legal judgement due to a natural limitation by geographical long distance while it is possible to deal with domestic criminal cases with prompt response by using air crafts or patrol vessels. In other words, according to the flag of the vessel, the legal status of the water where is the crime scene, the nationalities of the victim and the perpetrator, it is required to judge if Korea can exert their jurisdiction and there is an issue if Korea Coast Guard exert their law enforcement effectively with this natural problem. In this paper, I propose a systemic improvement for a swift investigation for henceforth similar case's occurrence by analyzing the jurisdiction, the suspect's handling, the basic cause of the murder on-board which are based on the case of the vessel No.803 Gwang-Hyeon which was happened recently.*

Key Words : *Pelagic Fishing boat, Murder On-Board, Jurisdiction, Suspect's Handling, 803 Gwang-Hyeon*

1. 서론

한국의 원양어업은 국민소득이 높아지면서 3D 업종인 선원직을 점점 기피하게 되어 인력난을 겪고 있다. 이에 선사에서는 경험이 없고 임금이 저렴한 개발도상국의 노동력을 이용하는 경우가 많아 한국인 선원보다 외국인 선원의 비율이 높아지게 되었다. 이로 인해 원양어업은 외국인 선원들의 경력 부족, 저임금과 체불, 무리한 작업, 차별 대우, 문화적 차이와 소통부제로 인하여 갈등과 폭력이 발생하기 쉬운

환경에 놓이게 되었다.

2016년 6월 20일 발생한 803광현호 사건을 부산해양경찰에서 수사하면서 어려웠던 것은 관할권과 피의자 호송에 관한 부분이었다. 공해상에 있는 대한민국 국적 선박에서 외국인에 의한 한국인의 피해가 발생하였으나, 대한민국 해양경찰은 제3국가(세이셸 공화국)에 입항한 상태에서 현지 수사, 영장 집행, 공식 압송 등 관할권에 대한 부분과 세이셸 이외 경유국가에서 항공기내 신병관리 문제, 시체·칼 등 기내 반입제한 물품 운반 문제 등에 있어 어려움이 있었다. 따라서 본 논문에서는 외국인 선원에 의한 선상살인 사건 발생의 근본 원인을 분석하고 이에 대한 해결방안에 대해 논

† sypark465@hanmail.net, 051-664-2110

의하고자 한다. 또한 803광현호 사건을 중심으로 해양에서의 관할권 부분과 피의자 등 신병 처리 부분에 대한 문제점을 살펴보고 향후 유사사례 발생 시 신속한 수사를 위한 제도적 개선방안을 제시하는데 목적을 두고 있다.

2. 선상 살인사건의 개념과 발생 추이

2.1 선상 살인사건의 개념

선상 살인의 고전적 의미는 선박 내에서 선원간의 업무적 관계에 기반하여 일어나는 살인행위로서, 간부선원과 하급선원 사이 또는 동료 선원간 업무적 연계성을 전제로 한 폭행, 협박, 억압 등에 기인하여 발생한 살인행위를 말한다.

현대에 이르러서는 선원이라는 신분적 지위 또는 조업이라는 업무적 연관성 없이 선박 내에서 발생한 살인행위를 총칭하여 선상 살인이라 하고 있으며, 이는 단지 선박이라는 장소적 연관성에 중점을 두어 선상 살인으로 분류하고 있음을 의미한다. 가령 여객선 내에서 승객 간의 다툼으로 인해 일어난 살인행위 또는 승객의 금품을 노린 강도살인행위의 경우 고전적 의미에서의 선상 살인으로는 볼 수 없으나, 현대적 의미에서는 모두 선상 살인으로 분류하고 있는 것이다.

2.2 선상 살인사건 발생 추이

선상 살인사건 발생 현황을 살펴보면 2012년 7건에서 2013년 7건, 2014년 1건으로 감소하였다가 2015년 5건으로 증가한 후 2016년에도 5건이 발생하였다(해양경비안전본부, 최근 5년간 선상 살인사건 현황, 2016).

살인사건의 발생 원인을 살펴보면 음주 후 시비 또는 동료 선원 및 상급자에 대한 불만 등이 주요 원인이며, 이는 해상 관련 살인사건의 경우 계획적인 살인보다는 음주로 인한 싸움이나 평소 동료에 대해 가졌던 불만 등으로 인해 일어나는 우발적 살인이 많은 비중을 차지하고 있다.

선상 살인사건 발생 건수는 1년에 약 5건 정도로 발생건수로 보면 큰 수치는 아닌 듯 보이나 살인사건의 발생장소가 육상의 경찰력이 미치지 못하는 해상이라는 점, 해상 자체의 자연적 위험성, 피해자의 위험회피 또는 구조가 원만치 않은 고립된 상황, 해상투기 등 증거인멸의 가능성이 높은 점 등을 감안하면 결코 가볍게 여길 수 있는 수치가 아닌 것이다.

3. 선상 살인사건 사례

3.1 페스카마15호 사건

1996년 8월 2일 공해상인 남태평양 피닉스 섬 북방 60마

일 해상에서 온두라스 국적 원양참치어선인 페스카마호에 승선한 중국인 선원들이 같은 배에 승선한 한국인 선장에 불만을 품고, 한국인 선장과 선원 및 실습생 등 7명, 인도네시아 선원 3명, 중국인 선원 1명 등 모두 11명을 차례로 살해한 사건이다.

페스카마호는 한국으로 항로를 잡은 채 표류하던 중 1996년 8월 24일 일본 해상보안청 경비정이 동경만 남쪽 해상에서 표류중인 페스카마호를 발견하여 사건을 조사하였다. 해상보안청은 이 사실을 한국에 통보하였으며, 1996년 8월 28일 부산해양경찰서에서 경비함정이 일본 도리시마 서쪽 해상에서 일본 해상보안청으로부터 페스카마호와 선원과 관련된 서류 일체를 인수 받아, 8월 31일에 부산에 입항하여 관련 수사를 진행하였다.

이 사건은 가해자와 피해자의 국적이 한국, 중국, 인도네시아이고 선박의 국적은 온두라스, 형식상의 소유자는 오만인, 사실상의 소유자는 한국인, 표류하던 선박을 발견하고 초기 수사를 진행한 국가는 일본으로 최소 6개국 이상의 국가의 형사 관할권이 관련된 국제적 사건으로, 최종적으로는 한국이 형사 재판권을 행사하였다(Do, 2011).

이 사건에서 1차 관할국인 온두라스가 편의치적국으로 형사 관할권을 포기, 가해자국인 중국도 외교경로를 통해 유감표시와 함께 사건을 엄정하게 처리해 달라는 정도에 그침에 따라 한국이 형사 관할권을 행사할 수 있었다.¹⁾

1997년 7월 15일 대법원은 “조선족 중국인 피고인 등이 온두라스 국적의 페스카마호에 승선하여 남태평양 해상에서 근무하던 중 한국인 선원들을 참치처리용 칼로 난자한 후 바다에 내던지고 선박을 강탈하였다면 형법 제6조의 보호주의에 의하여 우리 형법상 해상강도살인죄와 사체유기죄로 처벌할 수 있다”²⁾고 판결하였다.

3.2 아그네스9호 사건

2015년 3월 25일 포항선적 원양트롤러선 아그네스9호는 기니국 코나크리항에서 조업차 출항하여 2015년 4월 6일 19:00경 동 해상에 그물을 투망 후 양망하는 작업을 하였고, 같은 날 23:00경 선원들 간 당직근무 교대를 하고, 피의자를 포함한 교대한 선원 17명은 조타실, 기관실, 갑판 등 각자의 위치에서 근무를 하고 있었다.

평소 폭력적인 성향이 있는 피의자 인도네시아 선원 유○ ○ ○ 양은 처리실의 급냉어획물 처리·관리문제로 한국인 기관장 이○ 회로부터 잦은 질책을 받아 내심 강한 불만을

1) 연합뉴스, “검찰, 페스카마호 선상살인법 기소”, 1996.9.20. ; 실제 수사초기에는 중국의 적극적 속인주의에 의한 관할권 행사를 주장하여 수사진이 어려움을 겪었다.

2) 대법원 1997.7.25. 선고 97도1142 판결.

Table 1. Murder case on board comparison

Division	occurring area	ship nationality	perpetrator	victim	A crime	Criminal jurisdiction (Area coverage)	Criminal jurisdiction under the UN convention on the Law of the sea
Pescama	South Pacific international waters ※ discovery : japanese territorial waters	Honduras	Chinese 6	Korean 6 Chinese 1 Indonesian 3	Maritime robbery, Dead organism	Protectionism ▶ korea the personal principle ▶ china Flag state principle ▶ Honduras Protectionism ▶ korea-china Indonesia	Honduras abandonment china abandonment
Agnes9	Guinea territorial waters	korea	Indonesian 1	Korean 1	murder	territorial principle ▶ Guinea Flag state principle ▶ korea personal principle ▶ Indonesia Protectionism ▶ korea	§ 27(Criminal jurisdiction on board a foreign ship)
803 Gwang-Hyeon	Indian Ocean international waters	korea	vietnam 2	Korean 2	murder, special assault	Flag state principle ▶ korea personal principle ▶ vietnam Protectionism ▶ korea	§ 94(Duties of the flag state) § 97(Penal jurisdiction in matters of collision or any other incident of navigation) § 27(Criminal jurisdiction on board a foreign ship)

품고 있었고, 2015년 4월 6일 23:35경 선내 식당에서 또다시 같은 문제로 강한 질책을 받게 되자, 극도의 모멸감으로 그 분노를 참지 못하고 그를 살해하기로 마음을 먹게 되었다.

그리하여 피의자는 식당에 보관되어 있던 식칼을 소지하고, 같은 날 23:35경 식당에서 자신의 침실로 이동 중인 한국인 기관장 이○희를 뒤따라가 그의 복부, 목 등의 부위를 수회 칼로 찔러 2015년 4월 7일 00:50경 다발성 자창에 의한 출혈성 쇼크로 사망하게 하였다.

이 사건의 경우 부산해경은 유○○○양이 기니국 코나크리 중앙교도소에 수감, 재판 준비 중인 관계로 기니국 재판 결과 및 제3국 또는 자국(인도네시아국)으로의 추방(형의 집행 종료) 가능성 등을 종합하여 기소중지 의견으로 송치하였고 부산지검에서도 기소중지 처분을 하였다.

3.3 803광현호 사건

2016년 6월 9일 06:30경 부산선적 원양참치연승어선 제803광현호[138톤, 승선원 18명(한국3, 베트남7, 인니8)]가 세이셸 공화국 소재 빅토리아항에서 어획물(참치)을 하역한 후 조업 차 출항, 인도양 소말리아 동쪽 800마일 해상에서 조업지 이동 차 항해 중 2016년 6월 20일 01:58경 선장 이하 선원들이 갑판 상에서 양주를 분음한 후 베트남 선원 2명이 만취 상태에서 한국인 선장, 기관장 등 2명을 칼로 찔러 살해하고, 베트남 선원 4명을 특수폭행한 사건이다.

한국인 3명 중 1등 항해사만 남아 있는 상태에서 자칫 1등 항해사까지 희생 될 수 있어 우선 사건발생 현장에서 가장 가깝고, 직전 출항지인 세이셸 공화국 빅토리아항으로

입항을 유도하였다. 부산해양경찰에서 세이셸 공화국 현장으로 파견 나간 수사팀은 803광현호가 세이셸 공화국 빅토리아항 입항 과정에서 피의자 해상 투신, 육상 도주 등의 돌발 상황을 예방하기 위해 영해에서 도선선을 이용 기습 승선을 시도하였다.

2016년 6월 23일 22:10경 해양경찰 현지 파견 수사팀 3명, 통역 1명, 현지 무장경찰 2명을 포함한 총 10명이 803광현호 기습 승선에 성공하여 아무런 돌발 상황 없이 안전하게 부두에 입항 할 수 있었다.

803광현호 사건이 기존 국제범죄와의 큰 차이점은 한국 국적이라는 점과, 세이셸 공화국 영해에서 한국 해양경찰관이 동 선박에 승선하여 수사를 개시하였다는 점이다.

4. 문제점 및 개선방안

4.1 해양에서의 형사 관할권

페스카마15호 사건은 온두라스 국적의 선박으로 남태평양 피닉스 섬 북방 60마일 해상 공해상에서 중국 선원이 한국, 중국, 인도네시아 국적의 선원 11명을 살해한 사건이다. 온두라스, 중국의 형사 관할권 포기로 한국이 형사 관할권을 행사하여 처벌하였다.

아그네스 9호 사건은 한국 국적의 선박으로 기니국 연안 해상에서 인도네시아 선원이 한국 국적 기관장을 살해한 사건이다. 사건이 발생한 장소인 기니국이 속주주의에 의거 형사 관할권을 행사하여 가해자인 인도네시아 선원이 기니국 교도소에 수감, 재판 중인 관계로 기소중지 처분을 하였다.

803광현호 사건은 한국 국적의 선박으로 인도양 공해상에서 베트남 국적 선원이 한국 국적 선장, 기관장을 살해한 사건이다. 가해자국인 베트남 정부가 형사 관할권을 주장하지 않았고 동 선박이 정박한 세이셸 공화국이 자국보호와 UN해양법협약이 내수 또는 부두에는 적용되지 않는다고 주장하지 않아 국내에서 사건을 처리하였다.

1) 하나의 범죄에 대한 각국 형사 관할권의 경합

페스카마15호 사건은 피해자가 한국, 중국, 인도네시아 국적으로 각국에서 보호주의에 의해 형사 관할권을 주장할 수 있었으며 편의치적국인 온두라스 역시 기국주의에 의해 형사 관할권을 주장할 수 있어 형사 관할권이 경합되었다. 이에 각국이 관할권을 주장할 경우 피해국인 한국이 형사 관할권을 행사 할 수 없는 등의 문제가 발생할 수 있었다.

아그네스 9호 사건은 한국 국적 선박이며 피해자가 한국인으로서 기국주의 및 보호주의에 의해 형사 관할권을 행사할 수 있었다. 하지만 기니국이 본국 영해에서 사건이 발생함에 따라 속주주의에 의해 형사 관할권을 주장하여 형사 관할권이 경합되는 문제가 발생하였다.

이와 같이 하나의 범죄에 대하여 여러 국가가 경합적으로 형사 관할권을 주장함으로써 내국인 보호를 위한 한국의 형사 관할권 행사가 어려워 질 수 있다. 또한, 하나의 범죄로 여러 국가에서 재판을 받게 되어 개인에게는 커다란 고통이며 인권 침해가 될 수 있다.

2) UN해양법협약상 형사 관할권 경합

UN해양법협약상(제27조) 외국선박내에서 연안국의 형사 관할권은 1) 범죄의 결과가 연안국에 미치는 경우 2) 범죄가 연안국의 평화나 영해의 공공질서를 교란하는 종류인 경우 3) 그 선박의 선장이나 기국의 외교관 또는 영사가 현지 당국에 지원을 요청한 경우 4) 마약이나 향정신성물질의 불법 거래를 진압하기 위하여 필요한 경우를 제외하고는 영해를 통항하고 있는 외국선박의 선박내에서 통항중에 발생한 어떠한 범죄와 관련하여 사람을 체포하거나 수사를 수행하기 위하여 그 선박내에서 행사될 수 없다고 규정되어 있다.

페스카마15호 및 아그네스9호 사건은 일본 및 기니국 영해에서 발견 및 사건이 발생하였다. 이에 각국의 해석에 따라 UN해양법협약 제27조 1), 2)항이 적용될 수 있어 기국주의와 연안국의 형사 관할권 경합 문제가 발생할 수 있다.

803광현호 사건의 경우 한국 및 동 선박이 정박한 세이셸 공화국 모두 UN해양법협약 가입국³⁾으로 UN해양법협약이

적용되었다. 따라서 국제협약인 UN해양법협약에 근거하여 한국의 형사 관할권을 주장할 수 있었다. 다만 세이셸 공화국에서 내수에서의 연안국 전속관할권(육지와 동일한 주권 행사)과 UN해양법협약이 내수, 부두에서 적용되는 규정이 없다고 주장하였다면 양국 간 대립가능성이 있었다.

3) 정부의 신속한 외교적 협력 필요

803광현호 사건에서 대한민국이 형사 관할권을 행사 할 수 있었던 배경에는 광현호가 세이셸 공화국 입항 전 UN해양법협약을 근거로 세이셸 공화국과의 사전 합의를 통해 해결하였으며, 베트남 정부에서의 아무런 조치가 없었기 때문에 가능했다.

이러한 성과는 전략적인 외교적 협력을 통해 성사 되었고 볼 수 있는데, 특히 선박 사고에 있어 관할권은 개별 사건의 발생 장소, 선박 위치, 선적국, 범죄 개요, 피의자 및 피해자 국적에 따라 달리 적용되고, 두 가지 사항이 중첩되거나 피해자의 국가가 다수인 경우에는 외교적 협력을 통해 풀어나가야 되기 때문에 사고 발생 초기부터 정부에서 신속하고 전략적인 외교협력을 진행하여야 한다.

페스카마15호 사건의 경우, 사건이 공해상에서 발생하였고, 선박은 온두라스 국적이며, 피해자는 한국인, 인도네시아인, 중국인이었으며, 가해자는 중국인으로 형사 관할권 행사국이 6개국으로 볼 수 있으며, 사건 발견, 조사국인 일본에서 관할권 행사시 한국에서의 형사 관할권 행사는 어려웠던 사안이었다. 이러한 형사 관할권과 관련하여 국제적인 기준이 명확하지 않으므로 내국인 보호를 위한 정부의 선제적인 대응이 필요하다.

4.2 피의자 신병인수

페스카마15호 사건은 일본 해상보안청과 한국 해경간 국제해상치안기관장 정례회의, 실무회의를 개최하여 유기적인 협력을 바탕으로 신속하게 처리할 수 있도록 협의함으로써 동 선박을 부산해경 경비함이 직접 인수하여 신병을 확보할 수 있었다.

하지만 아그네스9호 사건의 경우, 연안국인 기니국에서 직접 가해자를 검거, 조사하고 재판함으로써 피해자의 국적인 한국으로의 신병인수는 어려웠다.

803광현호의 경우, 2016년 6월 25일 피의자 2명, 수사관 4명이 UAE 아부다비를 경유하여 국내입국 시도를 하였으나 아부다비 측의 입국거부로 무산되었고, 다음날 6월 26일 독일 프랑크푸르트를 경유하여 국내 입국 역시 프랑크푸르트 측의 입국거부로 무산되었다. 이후 6월 30일 인도 뭍바이를 거쳐 민항기(대한항공) 편으로 국내에 압송할 수 있었는데 이처럼 피의자 국내 압송이 당초계획보다 5일간 지체된 것

3) UN해양법협약(해양법에 관한 국제연합 협약) : 1994. 11. 16. 발효된 국제협약으로 대한민국과 세이셸 공화국은 각 1996. 2. 28.과 1991. 7. 16. IMO에 비준서를 제출한 가입국임.

은 세이셸-대한민국간 직항 항공노선이 전무하고 경유국(UAE, 프랑스, 독일 등) 및 외국적 항공사(에미레이트항공, 세이셸에어 등)에서 피의자 호송(경유)을 거부하였기 때문이었다.

1) 범죄인 인도조약의 실태

‘범죄인 인도조약’이란 외국에서 그 국가의 형법내지 기타 형사법규를 위반한 범죄인이 자국 내로 도망해온 경우 혹은, 그 반대의 경우 그 외국의 청구에 응하여 이를 체포하여 인도할 것을 약속하는 조약을 말한다. 체결 국가마다 내용은 조금씩 다르지만 대체로 자국 영토에서 1년 이상의 징역 금고형에 처할 수 있는 범죄를 저지르고 상대방 국가로 도주한 자국민에 대해 인도를 청구할 수 있으나 청구국의 범죄인 인도요청에 피청구국이 반드시 응해야 할 국제법상의 의무는 없다. 따라서 범죄인 인도가 국제예양 차원에서 이루어지는 것을 넘어서 국제의무화 하기 위해 오늘날은 대체로 양자조약(bilateral treaty)의 형태로 범죄인 인도조약을 체결하고 있다.

범죄인 인도와 관련한 몇 가지 원칙이 적용된다. 첫째, 쌍방가벌성(double criminality) 원칙이다. 인도의 대상이 되는 범죄는 대체로 인도청구 시 청구국과 피청구국 쌍방에서 범죄를 구성할 것을 전제로 하여 일정한 기준이상의 중대한 범죄에 국한되고 있다. 두 번째, 범죄특정의 원칙(principle of speciality)이다. 이는 범죄인을 인도받아 인도 이전의 범죄에 대해 재판할 때, 인도 청구시의 범죄에 대해서만 처벌할 수 있다는 원칙을 말한다. 이는 범죄인의 인권을 위해서이다. 세 번째, 정치범 불인도의 원칙이다. 오늘날 대부분의 범죄인 인도조약은 정치범죄를 인도대상에서 제외시키고 있으며 국제연합(UN) 난민고등판무관실이 인정하는 정치범과 순수한 군사범, 공소시효가 지난 범죄, 자국민 등에 대해서는 인도청구를 거절할 수 있다.

2) 범죄인 인도조약에 의한 국내 호송의 한계

사건이 발생 이후, 가장 가까운 입항지가 바로 세이셸공화국 빅토리아항이었다. 세이셸은 아프리카 동부에 위치한 군도로 이루어진 공화국으로 우리나라와 ‘범죄인 인도조약’이 체결이 되지 않은 나라였음에도 불구하고 세이셸 현지기관의 협조로 피의자를 국내로 호송해도 좋다는 협의를 받았으나, 경유국인 ‘아랍에미리트’와 ‘독일’ 등의 협조가 되지 않았다.

독일은 우리나라와 ‘범죄인 인도조약’이 체결되어 있는 나라임에도 불구하고, 내국적 법령절차를 모두 거쳐야 된다는 완강한 입장에 포기할 수밖에 없었고 결국 ‘인도’를 하루 동안 경유하여 돌아오는 수고를 해야만 했다.

한편, 범죄인 인도조약에 따라 범죄인을 인도·인수할 경우 그 절차와 과정이 복잡하고 무엇보다도 최종 인도 신병확보 시까지 시간적으로 매우 오래 걸린다는 단점이 있다.

특히, 본 건과 같이 해외에서 발생한 살인사건의 경우 신속한 신병확보 및 국내 호송, 피의자와 관련 증인들과의 대질조사 등 수사과정상 필요한 절차 등을 고려할 때, 범죄인 인도조약에 의한 국내 호송은 현실적으로 한계가 있다고 볼 수 있다.

3) 범죄인 호송 경유국과의 외교적 협의 필요

해외에서 해양범죄가 발생할 경우 피의자를 국내로 신속하고 원활히 호송하는 것이 무엇보다도 중요하다. 803광현호 사건의 경우와 같이 살인 피의자를 처음부터 UAE 아부다비를 경유하여 호송하였다면 더욱더 신속히 피의자를 국내로 호송할 수 있었을 것이다. 심지어 ‘범죄인 인도조약’이 체결되어 있는 독일조차 원칙적인 입장만을 고수하였다. 또한 범죄인 인도조약이 체결되지 않은 국가에서는 대부분 자국과 연계되지 않은 타국의 범죄인 신병을 자국 내 영토를 경유하여 호송하는데 대해 국가 안전성을 저해시키고 범죄인 호송 경유지라는 국가 이미지 저하 등으로 민감한 반응을 보여 거부하는 경우가 많다.

803광현호 사건은 한국 외교부와 해양경찰이 외교적 노력으로 경유국 및 항공사를 설득하였으며 이는 통상적으로 이루어지는 범죄인 인도조약에 의한 제3국 통과 호송이 아니라 제3국과의 외교적 협상을 통해 피의자를 국내로 압송한 해양경찰의 첫 사례다.

이와 같이 해외에서 해양범죄가 발생할 경우 피의자를 국내로 신속히 호송하기 위해 범죄인 호송 경유국 입장 등을 고려, 사고 발생시부터 외교 대응팀을 구성한 후 범죄인 호송 경유국과의 신속하고 충분한 사전 협의가 중요하다고 할 수 있다. 또한 국내 언론에서 범죄인 호송 경유국을 先 보도하게 될 경우 그 경유국과의 협상이 무산될 소지가 많은 만큼 보안유지가 무엇보다도 중요하다.

4.3 국내 형사소송법의 한계

국의 해양범죄의 경우 페스카마호 살인사건, 아그네스호 살인사건, 803광현호 살인사건 등과 같이 강력범죄가 대부분이고 장기간 고된 노력이 필요한 원양어선에서 빈번하게 발생한다. 이에 사건 현장이 외국 해상인 경우가 대부분이고 고립된 선박에서 가해자와 다른 선원들이 함께 생활할 경우 2차 범죄 발생 우려도 매우 높다. 따라서 국외 해양범죄에 대한 실제적 진실을 명백히 밝혀내기 위해서는 가해자들에 대한 수사 및 재판을 위해 신속히 신병을 확보하여야 할 필요성이 상당하다.

803광현호 사건의 경우 피의자의 신속한 신병 확보를 위해 체포영장을 검토하였으나 형사소송법 제200조의2“영장에 의한 체포” 규정에 의거 체포시점으로부터 48시간 이내에 검사가 구속영장을 청구하여야 함으로써 체포영장에 의한 신병 확보는 불가능하였다. 이에 피의자를 상대로 영장 집행이후 법원에 인치 시까지 단절된 상황 없이 지속적인 호송만 이루어진다면 시간적 제한이 없는 피의자심문용 구인영장을 집행하여 신병을 확보하였다.

1) 국외 해양범죄에 대한 구속영장 등의 비현실성

현행 형사소송법 제200조의2(영장에 의한 체포) 제5항·제200의4(긴급체포와 영장청구 기간)·제212조(현행범인의 체포) 및 제213조의2(준용규정)에 의거 체포한 피의자를 구속하고자 할 때에는 48시간 이내에 검사가 구속영장을 청구하여야 하고 그 기간 내에 구속영장을 청구하지 아니하는 때에는 즉시 석방하여야 한다고 규정되어 있다. 국외에서 발생한 해양 범죄의 경우 국내 일반 형사사건에 비해 수사에 많은 시간이 필요하고, 국내 송환 절차에 있어 제3국 경유 등으로 상당한 시일이 소요된다. 현실적으로 국외에서 피의자를 체포하더라도 국내로 송환 시까지는 사실상 구속영장의 신청 및 청구가 불가능하다.

2) 현행 형사소송법 개정 필요

국외 해양범죄의 경우 2차 범죄 발생 예방과 신속한 실제적 진실을 밝히기 위해 가해자들에 대한 빠른 신병 확보가 필요하지만 현행 형사소송법에 의거 체포영장을 집행할 경우 그 한계가 있다. 실제 803광현호 사건의 경우 피의자들에 대한 호송 항공편 및 경유국 승인이 확인된 상태에서 세이셸 공화국 현지 구인영장을 집행, 신병 확보 후 국내 입국 시까지 약 38시간, 부산해경 도착 시까지 최종 약 44시간이 소요되었다.

따라서 국외 해양범죄의 피의자 신병 확보시 체포한 때가 아니라 국내 입국 시부터 48시간 이내에 구속영장을 청구하도록 형사소송법상 체포제도의 특례규정을 신설할 필요성이 있다.

5. 결론

803광현호 사건이 한국 해경에서 형사 관할권을 행사 할 수 있었던 것은 공해상에서 사건이 발생하였고, 한국 국적 선박 내에서 외국인이 내국인에게 죄를 범하여 기국주의 적용이 가능했기 때문이었다. 하지만 동 선박이 세이셸 공화국으로 이동하게 되면서 형사 관할권 적용에 변수가 발생하였으며 한국 해경 해외파견 수사팀이 세이셸경찰 등 현지

수사·행정기관과 수사관할권 협의, 시신 처리, 피의자 신병 등 803광현호 입항 전 쟁점사안 사전 협의를 통해 해결하였다. 또한 베트남 정부에서 아무런 조치가 없었기 때문에 가능했다.

피의자의 신병확보 후 호송과정에 있어서도 외교적 협력이 중요하다 할 것이며, 더불어 보안유지가 필요하다. 그 이유는 범죄인 인도조약이 체결되지 않은 국가가 대부분 자국과 연계되지 않은 타국의 범죄인 신병을 자국 내 영토를 경유하여 호송하는 데 대해 국가 안전성을 저해시키고, 범죄인 호송 경유지라는 국가 이미지 저하 등으로 민감한 반응을 보이는 상황에서 국내 언론에서 경유국을 先 보도하게 될 경우 그 경유국의 외교당국과의 협상이 무산될 소지가 크기 때문이다. 또한, 우리나라도 일본 해상보안청과 같이 해양경찰 항공기를 급파할 수 있도록 장비를 도입하고, 관련 규정과 절차를 개선해야 할 것이다. 아울러, 외교부 등 관련 기관의 외교채널을 신속하게 가동하여 수사관 현지 파견 후 후속 조치로 원만하게 이루어지도록 시스템 보강이 필요할 것이다.

References

- [1] Do, G. B.(2011), A Study on the Criminal Jurisdiction in the Sea, The Master's Dissertation in Law of Inha Univertisy, p. 58.

Received : 2017. 05. 11.

Revised : 2017. 07. 07. (1st)

: 2017. 08. 09. (2nd)

Accepted : 2017. 08. 28.