

# 追跡權의 沿革的 考察

李 俊 秀

## A Study of History of Hot Pursuit

*Lee, Joonsoo*

|                     |                       |
|---------------------|-----------------------|
| .....〈目 次〉.....     |                       |
| 1. 序 言              | (2) 接續水域에서의 追跡權       |
| 2. 追跡權의 起源          | (3) 追跡權 濫用의 禁止        |
| 3. 追跡權의 法典化와 內容의 變遷 | (4) 追跡에 있어서의 「中斷」의 意味 |
| 4. 若干의 問題에 對한 考察    | 5. 結 言                |
| (1) 私船 使用에 依한 追跡    |                       |

### Abstract

Hot pursuit may be defined as the legitimate chase of a foreign vessel on the high seas following a violation of the law of the pursuing State committed by the vessel within the pursuing State's jurisdiction. The right of hot pursuit was well established in the nineteenth century, although the definition of the right is obscure.

The doctrine of hot pursuit occupied so solid a position in the academic treatment of the law of the sea that reference was included to it in the codifications of the Institut de Droit International in 1894 and 1924 and the International Law Association in 1894 and 1926. The preparatory committee of the Hague Codification Conference reported the draft article specified in detail 1930, which was not adopted, however, at the Conference.

The International Law Commission of United Nations began its works on the Law of the Sea 1950, and draft article on hot pursuit was adopted at Geneva convention 1958. Finally the right of hot pursuit was established to be applied mutatis mutandis to violations in the exclusive economic zone or on the continental shelf, including safety zones around continental shelf installation in UN Convention on the Law of the Sea.

The doctrine of hot pursuit in international law has to be explained as an emanation of

the right of self-defence. The purpose of hot pursuit is not denying the interests of other States but protection of pursuing state's rights. Rules of hot pursuit must be interpreted in favour of pursuing states.

## 1. 序 言

沿岸國은 自國의 內水·群島水域·領海 또는 接續水域에서 外國船舶이 그 法令을 違反한 경우, 이것을 拿捕하기 위하여 公海에까지 追跡할 수 있다. 이러한 被疑船舶을 沿岸國에 引致하여 處罰하는 것은 一般國際法上 認定되어온 沿岸國의 權利이다. 이 權利를 追跡權<sup>1)</sup>이라 하며 公海에 對한 沿岸國의 權能의 擴張이라고 할 수 있다.<sup>2)</sup> 이 制度는 19世紀 後半期에 이르러 유럽 諸國의 關稅保護의 必要와 船舶의 汽船化에 따른 速力의 增大等を 背景으로 確立되어, 慣習國際法으로 承認되어 實行되어 왔었다. 1894年과 1928年 두 차례에 걸쳐 國際法學會(Institut de Droit International)는 追跡權에 關한 規定의 成文化를 試圖하였고 1926년에는 國際法協會(International Law Association)도 「平時에 있어서의 海上管轄權의 協約案」에서 이 問題에 對한 規定을 다루었다. 1930年の 헤이그 法典會議에서도 追跡權의 規則案을 採擇한 적이 있고, 1952년에는 UN의 國際法委員會의 特別報告者가 追跡權에 對한 草案을 作成 提案한 것을 1955년에 同委員會가 若干의 修正을 加하여 採擇하였다. 1956년에는 數個의 規定을 追加하여 第1回海洋法會議에 提出하였으나 相當한 修正을 加하여 1958년에 採擇된 「公海에 關한 協約」안에 規定하게 되었다. 그 後 第2回와 第3回 海洋法會議를 거치는 동안에 排他的 經濟水域과 大陸棚에 있어서도 追跡權의 規定을 準用한다는 追加條項을 더하여 드디어 1982年 4月 30日에 採擇된 「UN海洋法協約」의 第111條로서 確定을 보게된 것이다.

以上과 같이 追跡權에 關한 問題는 約 1世紀의 歲月동안에 많은 迂餘曲折을 겪어 오다가 이제 原則的인 面에서는 安定되었으나 細部的·事項에 있어서는 아직 論議의 對象으로 되고 있는 點이 적지 않다. 特히 船舶의 隻數의 世界的인 增加와 高速化는 海難事故·汚染事故 等の 發生率을 增大시키는 同時에 排他的 經濟水域·大陸棚 等の 國家管轄區域의 擴張으로 惹起되는 沿岸國法令의 違反事例가 急増하여 追跡權에 關한 問題는 더욱 複雜度를 더하고 있는 趨勢에 있다.

이러한 現實을 감안하여 追跡權에 關한 問題를 沿革의 으로 考察하여 그 起源과 經緯를 究明하고 1世紀동안에 겪은 變遷의 痕跡을 探求하면서 若干의 特殊問題에 對하여 考察하여 現 「UN 海洋法協約」에 있어서의 追跡權 條項의 解釋의 原理를 모색하여 船舶運航秩序維持에 한가닥 도움이 되고자 하는 것이 本稿의 目的이다.

## 2. 追跡權의 起源

追跡權의 制度는 19世紀에 確立되었다고 하나 그 起源에 對하여는 不確實하다.<sup>3)</sup> 그러나 유럽 各

1) 繼續追跡權이라고도 한다. 英語의 hot pursuit는 繼續性을 強調한 表現이다.

2) 李漢基, 國際法講義, 1983, p. 239.

3) D. P. O'Connell, The International Law of the Sea, Volume, (1982) p.1076.

國은 19世紀 初葉부터 關稅水域을 設定하면서부터 戰爭法規와는 別途로 追跡權을 行使하였다고 볼 수 있다.

15世紀부터 18世紀 前半에 亘하여 유럽 各國은 重商主義에 依한 保護貿易主義政策을 實施하였고 1770年代에 産業革命을 시작한 英國도 穀物法을 비롯하여 關稅障壁을 設置하고 있었다. 保護貿易主義政策을 實施한 結果 關稅障壁은 當然히 높아졌고 따라서 密貿易이 盛行하였으므로 各國은 密貿易 團束을 위하여 沿岸의 一定水域을 關稅水域으로 設定하게 되었다.<sup>4)</sup>

1851年 以後에는 英國을 비롯하여 各國은 自由貿易主義로 移行하였기 때문에 關稅障壁도 거의 없어졌고 密貿易의 必要도 없어졌으므로 關稅水域의 問題는 한 때 자취를 감추었으나 普魯西亞의 勃興 後 1879年의 비스마르크에 依한 關稅政策이 始作되자 유럽 各國은 또 다시 保護貿易主義로 되돌아가게 되었다. 따라서 當時의 一般의인 領海의 幅 3海里의 좁은 範圍內에서는 密貿易 監視의 實效를 얻을 수 없었을뿐 아니라 船舶의 汽船化로 因한 速力의 增大는 沿岸國의 團束을 더욱 어렵게 하였으므로 領海의 限界와는 別途로 關稅管理를 爲한 管轄權의 行使라고 하는 「接續水域의 制度」와 領海內에서 違法行爲를 行한 外國船을 追跡하여 公海上에서 拿捕하는 것을 許容하는 「追跡權의 制度」가 理論化되기 始作하였다.<sup>5)</sup>

### 3. 追跡權의 法典化와 內容의 變遷

#### (1) 헤이그法典會議 以前

1832年의 벨지움의 關稅法에는 1萬미터의 關稅水域으로부터 追跡을 許容하는 規定이 있었다.<sup>6)</sup> 國際法學會가 1894年에 採擇한 「領海의 定義와 制度에 關한 規則」 第8條의 規定은 領海로부터 追跡을 開始하여 公海에까지 繼續하는 權利를 沿岸國이 갖는다고 하였다.<sup>7)</sup> 1928年 同學會가 採擇한

4) 이 關稅水域이 오늘날의 接續水域이 되었다. 主要國의 關稅水域의 內容은 다음과 같다.

① 英國

1802年 8리그(1리그는 3海里)

1805年 英國人所有船舶으로서 英國人 船員이 半數의 것은 100리그 其他船에 對하여는 300리그

1809年 3리그에서 100리그까지 段階를 두었다.

1826年 4리그, 8리그, 100리그의 3段階를 두었다.

② 프랑스

1726年 2리그

1738年 2리그

1791年 2리그

1794年 4리그

1817年 2萬미터

③ 벨지움

1832年 1萬미터

④ 스페인

1760年 2리그 (소금과 담배積載船에 對하여)

1830年 6海里

1840年 2~5海里

5) 高林秀雄, 領海制度の研究(第2版), p. 107.

6) O'Connell, op. cit. p. 1076.

7) 橫田喜三郎, 海の國際法, p. 387.

「平時에 있어서의 領海에 關한 規則案」第13條에 領海 또는 接續水域에서 開始한 追跡을 公海에까지 繼續할 수 있다는것, 船舶이 自國이나 第3國의 領海에 들어가면 追跡을 中斷할 것, 領海나 接續水域 밖에서 船舶을 拿捕한 경우에는 그 旗國에 通知할 것을 規定하였다. 國際法協會도 1926年에 「平時에 있어서의 海上管轄權의 條約案」에서 大體的으로 國際法學會의 것과 同一한 規定을 作成하였고 다만 追跡의 開始位置를 領海內로 한다고 定하였다.

## (2) 헤이그法典會議

1930年의 헤이그法典會議에서는 追跡權에 關한 規定을 「領海의 法的 地位에 關한 一般規定」에서 다루었다. 그 規定은 다음과 같다.

「外國船舶에 依한 沿岸國의 法令의 違反 때문에, 그 船舶이 沿岸國의 內水 또는 領海內에 있을 때에 開始된 追跡은, 追跡이 中斷되지 않는 限 領海外로 繼續할 수 있다. 追跡權은 追跡되는 船舶이 自國 또는 第3國의 領海에 들어갔을 때에는 즉시 消滅한다.

追跡되는 船舶 또는 그 보우트의 하나가 領海의 限界內에 있는 것을 追跡船이 方位, 六分儀의 角度 또는 其他의 方法으로 確認하고 停船信號를 發한 後 追跡을 開始한 때에만 追跡은 開始된 것으로 認定된다. 停船의 信號는 相對船에 依하여 볼 수 있든가 들을 수 있는 距離에서 發하여야 한다.

公海에 있어서의 捕獲은 捕獲된 船舶이 揭揚하는 國旗의 旗國에 즉시 通知하여야 한다.」

以上の 規定은 領海問題를 取扱한 第2委員會에서 採擇되었을 뿐이며 헤이그法典會議 그 自體에서는 採擇되지는 않았다. 그러나 追跡船의 位置, 被追跡船의 位置, 追跡의 繼續義務 즉 追跡이 中斷되지 않을 것 등에 對하여 明示하였고, 또 推定的 存在의 原則(Principle of Constructive Presence)을 適用하여 違反한 子船의 母船도 追跡의 對象으로 삼는 規定을 新設하였고, 停船信號의 義務와 그 方式을 具體化하였다는 點에서 追跡權에 對한 最初의 包括的 規定이라고 볼 수 있겠다.

## (3) 國際法委員會의 草案

1952年에 特別報告者가 報告한 追跡權의 規定草案은 헤이그法典會議의 草案을 土臺로 한 것이나 이와 相異하는 點은, 헤이그 草案에서는 追跡되는 船舶이 內水나 領海에 있을 경우에 限하여 追跡할 수 있다고 한데 對하여 特別報告者의 草案은 接續水域에 있는 경우도 追跡을 認定한 것이다.<sup>8)</sup>

國際法委員會는 이에 若干의 修正과 航空機에 依한 追跡에 關한 規定을 追加하여 海洋法會議에 提出하였다.

國際法委員會의 報告內容의 要點은 다음과 같다. 첫째, 外國船舶이 停船命令을 받았을 때에 命令을 發한 船舶은 領海內에 있을 必要가 없다. 둘째, 追跡權의 濫用을 防止하기 위하여 無電으로 行한 停船命令은 認定하지 않는다. 셋째, 船舶이 領海 밖에 있고 그 보우트로 不法行爲를 行하게 하는 경우, 自船의 보우트이면 適用이 있고 自船의 보우트가 아니면 適用이 없다. 넷째, 接續水域에 있는 船舶의 追跡은 그 水域에서 保護되는 權利의 侵害가 있는 경우에 限해서 이를 行한다. 다섯째 追跡權을 行使할 수 있는 船舶은 軍艦과 特別히 追跡의 權限을 부여받은 政府船이다. 여섯째, 被追

8) A/CN. 4/51, p.15; Reference Guide, p.158.

跡船의 位置를 確定하는 方法으로서 物의 方法 例를 들면 浮標를 落下하는 것을 勸告하고 있다. 일  
 께, 被追跡船의 護送 途中, 公海를 航海한다는 理由로 釋放을 要求할 수 없다는 規定등이다.<sup>9)</sup>

#### (4) 海洋法會議

海洋法會議에서는 國際法委員會의 案을 基礎로 하여 여러가지 案이 提出되고 또 修正되었다. 1958年 2월에 召集된 第1次海洋法會議에서 約 2個月間의 會議 끝에 採擇한 海洋法 4協約中 「公海에 關한 協約」의 第23條에 追跡權에 關한 事項이 規定되었다. 第3次 海洋法會議에서 採擇된 「UN 海洋法協約」의 追跡權에 關한 規定 第11條는 「公海協約」의 第23條와 거의 同一한 內容이나 다음과 같은 몇 가지 點에서 差異가 있다. 첫째 「UN 海洋法協約」에서는 第2項이 新設되어 排他的 經濟水域과 大陸棚上에 있어서의 違反에도 準用한다. 둘째, 被追跡船에 對한 追跡을 할 수 있는 位置로서 群島水域이 追加되었다. 셋째 追跡을 할 수 있는 者에 關하여 「公海協約」에서는 「追跡權은 軍艦, 軍用航空機 또는 特히 追跡의 權限을 賦與받는 政府用의 他船舶 또는 航空機에 依해서만 行使할 수 있다」(公海協約 第23條 第4項)고 되어 있는데 對하여 「UN 海洋法協約」에서는 「追跡權은 軍艦 또는 軍用航空機 또는 政府의 公務에 從事하는 것이 明白히 表示되고 또 識別이 可能한 他船舶 또는 航空機로서 特히 이를 爲한 權限이 賦與된 것만이 行使할 수 있다」(第11條 第5項)고 規定하여 보다 더 具體的으로 修正하였으나 이는 「UN 海洋法協約」 第110條의 規定의 「臨檢의 權利」를 갖는 船舶과 內容을 같이 하기 爲한 것이므로 實質的으로 變更된 것은 아니다. 넷째 拿捕할 수 있는 位置에 關해서 「公海協約」에서는 「公海에 있어서의」(第23條 第5項)라고 되어 있으나 「UN 海洋法協約」에서는 「領海 밖에 있어서의」(第11條 第6項)라고 修正되었다. 다섯째, 護送中の 公海通過問題에 關해서 「公海協約」에서는 「公海의 一部를 航行하는」(第23條 第6項)이라고 되어 있으나 「UN 海洋法協約」에서는 「排他的 經濟水域 또는 公海의 一部를 航行하는」으로 修正되어 拿捕船舶의 護送이 排他的 經濟水域內에 있어서도 合法的으로 行할 수 있다는 것을 規定하였다.

### 4. 若干의 問題에 對한 考察

#### (1) 私船 使用에 依한 追跡

外國船을 追跡할 수 있는 者는 沿岸國의 權限있는 當局에 限한다. 그리고 追跡權의 行使는 軍艦, 軍用航空機 또는 政府의 公務에 從事하는 것이 明白히 表示되고, 또 識別이 可能한 他船舶 또는 航空機로서 特히 이를 爲한 權限이 賦與된 것만이 行使할 수 있다(UN 海洋法協約 第11條 第5項). 特히 追跡의 權限을 賦與받은 政府의 公務에 從事하는 船舶 또는 航空機란 coast guard, 海上 保安機關, 稅關, 警察 등 海上에서 海上搜查權을 行使할 수 있는 權限을 가진 機關에 屬한 船舶 또는 航空機로서 海上에 있어서의 犯罪搜查權 또는 團束權을 가진 公務員에 依하여 指揮되는 것이 이에 屬한다고 하겠다. 그러나 境遇에 따라서는 追跡權을 行使할 수 있는 公務員이 私船을 使用하여 即 漁船이나 遊覽船 등과 같은 船舶을 使用하여 追跡을 行할 必要가 있을 수 있다. 追跡船이 故障을

9) I. L. C. Reports, 1956, p. 30.



일으켜 不得已 隣近에 있는 漁船을 밀려서 追跡을 繼續한다든가 또는 陸地에 있는 公務員이 違反船을 發見하여 그곳에 있던 遊覽船을 動員하여 追跡을 行하는 경우 등이다. 이러한 경우 違反船의 違反事項이 重大하고, 또 政府機關의 船舶에 連絡을 取할 時間的 餘裕가 없을 때 一般 私船을 使用한 理由로 그 追跡을 無效로 돌린다는 것은 國家의 權益에 相反한다. 勿論 追跡權 行使의 濫用을 防止하여 船舶 運航의 利益을 最大限으로 維持케 함은 바람직한 일이나 違反의 程度 如何에 따라서는 私船 使用의 追跡權도 許容되는 것이 他國 沿岸에서의 犯法行爲를 豫防할 수 있는 實效的 措置라고 할 수 있겠다.

## (2) 接續水域에서의 追跡權

外國船舶이 停船命令을 받았을 때에 그 外國船舶 또는 그 보우트는 沿岸國의 內水, 領海 또는 接續水域 內에 있어야 한다. 이것은 「公海協約」에서도 承認된 事項이고 「UN海洋法 協約」(第111條 第1項)에서는 群島水域을 더 追加하여 採擇하였다. 外國船이 內水 또는 領海內에 있는 경우에 追跡을 할 수 있다는 것에 對해서는 從來부터 論爭이 없었다. 그러나 外國船이 接續水域에 있는 경우에 對해서는 반드시 意見이 一致되어 있지는 않았었다.<sup>10)</sup> 1930年의 헤이그法典會議의 第2委員會에서 採擇된 「領海의 法的 地位에 關한 一般規定」에서는 外國船이 接續水域에 있는 경우의 追跡權은 認定하지 않았다. 國際法委員會에서도 一部 委員은 接續水域은 沿岸國의 主權에 服從하는 區域이 아니기 때문에 追跡을 認定하지 않아야 한다고 主張하였다. 그러나 國際法委員會의 多數의 委員은 外國船이 接續水域에 있는 경우에는 追跡權을 認定하는 것에 贊成하고, 1958年과 1982年의 海洋法會議에서도 이를 採擇하였다. 따라서 外國船이 接續水域에 있을 때에도 追跡權을 行使할 수 있다는 것은 國際法上 承認된 原則이라고 할 수 있다. 다만 接續水域에 있는 外國船의 追跡을 開始할 수 있는 경우는, 그 外國船이 沿岸國의 內水, 群島水域, 領海에 있어서, 그 接續水域의 設定에 依하여 保護코자 하는 權利의 侵害가 있는 경우에 限한다(UN 海洋法協約 第111條 第1項). 그 接續水域의 設定에 依하여 保護코자 하는 權利의 侵害라 함은 「自國의 領土 또는 領海內에 있어서 關稅, 財政, 出入國管理 또는 衛生上의 規則의 違反」(協約 第33條 第1項)을 指稱한다는 것은 協約의 規定으로 보아 明白하다. 따라서 接續水域에 있는 外國船에 對하여 追跡權을 行使할 수 있는 경우는 關稅, 財政, 出入國管理 또는 衛生上의 規則違反이 그 外國船에 依하여 沿岸國의 內水, 群島水域 또는 領海에서 行하여졌을 때에 限한다. 또 이들의 規則違反이 있어도 이들 規則違反의 防止 또는 處罰을 위하여 接續水域이 設定되어 있지 않으면 接續水域은 存在하지 않는 것이기 때문에 接續水域에 있는 外國船의 追跡權은 行使할 수 없다. 예를 들어 關稅에 關하여 接續水域이 設定되어 있는 경우, 沿岸國의 領海에서 關稅法 以外の 法, 假令 漁業法規에 違反한 外國船에 對하여는 接續水域에 있어서의 追跡權의 開始는 할 수 없다.<sup>11)</sup>

또 規則違反은 반드시 內水, 群島水域 또는 領海에서 發生하여야 하며 接續水域에서 違反이 發生한 경우에는 이를 防止 또는 處罰할 수 없다. 이는 理論적으로는 問題點이 있다고 하여야 할 것이

10) 飯田忠胡, 海上警察權論, 1961, p. 206.

11) 飯田, op. cit., p. 207.

다. 예를 들면 關稅에 關하여 24海里의 接續水域이 認定되었을 경우에 그 24海里 以內에서 關稅規則에 違反하는 行爲 即 密輸行爲가 있는 경우 이를 防止 또는 處罰할 것이 認定되어야 한다는 것은 理論的으로 當然한 것이라고 하겠다. 그러나 「UN 海洋法協約」 第33條 第1項에는 「領土 또는 領海內에 있어서의…違反」이라고 規定되어 있으므로 違反은 반드시 領土 또는 領海에서 行하여진 것이어야 하며, 接續水域에서 行하여진 것은 包含되지 않는다고 解釋된다.

國際法委員會의 草案도 이와 同一하였다.<sup>12)</sup> 이에 對한 國際法委員會의 註釋은 「國際法은 國家에 對하여, 接續水域에서 어떤 目的을 爲하여 防止와 保護의 管理를 行할 權利를 賦與한다. 이 管理의 權能은 그것이 行使되는 水域의 法的 地位를 變更하는 것은 아니다. 이 水域은 어디까지나 公海의 一部이며 沿岸國의 主權에 服從하는 것은 아니다. 沿岸國은 接續水域에 있어서 이들의 條項(關稅, 財政, 衛生)과 國際條約에 根據한 權利만을 行使할 수 있다.」<sup>13)</sup>고 하였다. 여기서 明言된 바와 같이 接續水域은 公海의 一部이기 때문에 接續水域에서 行하여진 違反에 對하여 防止 또는 處罰을 할 수 없다는 理論은 當然하다 하겠으나, 그러나 領土 또는 領海에서의 違反의 防止와 處罰을 目的으로 設定된 水域 自體에서의 違反에 對하여는 防止와 處罰이 不可하다는 것도 首肯하기 어렵다고 해야 할 것이다. 事實上 接續水域의 制定過程에서도 不明確한 點이 殘存하였고, 海底平和利用委員會 및 第3次海洋法會議에서도 接續水域의 制度 그 自體에 對한 公式的인 提案은 없었고, 非公式的으로 는 이 制度를 抹消코자 하는 움직임도 있으면서 한便으로는 이것이 特히 支障을 招來하는 것도 아니기 때문에 漠然히 現 「UN海洋法協約」 안에 남겨 두게 되었지만 實際로는 이 制度의 存在理由는 稀薄해졌다고 할 수 있다.<sup>14)</sup>

### (3) 追跡權 濫用의 禁止

追跡權의 行使는 濫用되기 쉽다. 特히 追跡 開始에 있어서 被疑船舶이 領海 또는 接續水域 內에 있는가의 興否를 確認하고 그 證據保全에 徹底를 期하여야 할 것은 勿論이다. 追跡의 開始는 追跡船이 實行可能한 手段에 依하여 確認하지 않는 限 追跡의 開始가 있었다고 할 수 없다(UN 海洋法協約 第111條 第4項). 確認手段에 對한 立證責任에 關해서는 直接的인 規定은 없으나 「確認하지 않는 限 開始가 있었다고 할 수 없다」는 規定으로 미루어 追跡船側에 있다고 解한다.

追跡行爲는 그 權利行使의 比例性을 넘어서는 안된다. 輕微한 違反에 對하여 被疑船을 擊沈하는 등의 行爲는 追跡權의 濫用이라 하겠다. 1929년에 酒類密輸의 嫌疑로 停船命令을 받았으나 不應하였으므로 美國海洋警備艇 Dexter號에 依하여 擊沈 當한 Canada船 I'm Alone號 事件은 比例性을 喪失한 追跡權의 濫用<sup>15)</sup>이라 보아야 할 것이다. I'm Alone號 事件에서 英美合同委員會는 美國海岸警備艇에 依한 擊沈을 違法으로 決定하고 美國은 I'm Alone號의 一切의 損害를 賠償하였다.<sup>16)</sup> 停船命令에 不應하였다는 理由로 擊沈까지 시킨다는 것은 明白한 濫用이라 해야 할 것이다.

12) 橫田, op. cit., p. 253.

13) I. L. C. Reports, 1956, p. 39; Art. 65, Commentary (1).

14) 小田 滋, 海洋法 上卷, p. 136.

15) 金楨鍵, 其他, 判例中心 國際法, p. 307.

16) 田畑茂二郎, ケースブック, 國際法, p. 136.

## (4) 追跡에 있어서의 「中斷」의 意味

追跡權의 行使는 그 追跡이 中斷되지 않는 限 繼續할 수 있다(UN海洋法協約 第111條 第1項). 追跡의 繼續은 停船命令을 發한 船舶 또는 航空機가 스스로 積極的으로 追跡하면서 그 船舶 또는 航空機가 부른 沿岸國의 船舶 또는 航空機가 到着하여 追跡을 引受하고 中斷함이 없이 繼續 追跡하여도 有效하다. 따라서 追跡權의 行使는 처음에 停船命令을 發한 船舶 또는 航空機에 依해서만 行하여져야 되는 것은 아니다. 追跡이 中斷되지 않는 限 他 船舶 또는 航空機에 依한 追跡의 引受는 追跡權의 正當한 行使로서 承認되어 있다.

그러나 協約에서 規定된 「中斷되지 않는 限」(if the pursuit has not been interrupted)이라는 말의 內容은 明確하지 않다. 惡天候, 機關故障, 燃料不足 등의 理由로 追跡이 不能하면 追跡權은 消滅하고 그 後에 公海上에서 다시 遭遇하더라도 追跡權은 없다는 것이 一般的 見解이다.<sup>17)</sup> 그러나 이 原則은 伸縮性있게 解釋되어야 할 것이다. North號 事件에 있어서 追跡船이 離路하여 被追跡船의 子船을 捕獲하려고 停船하였으나 法廷은 그것을 追跡의 中斷이라고 看做하지 않았다. 또 I'm Alone號 事件에 있어서도 追跡船이 被追跡船에 接舷하여 約 1時間 後에 다시 追跡을 계속하였기 때문에 被追跡船側은 追跡의 中斷이라고 主張하였으나 이것은 問題가 되지 않았다.<sup>18)</sup>

특히 追跡의 繼續性에 關하여는 UN 海洋法協約에서도 航空機에 依한 追跡의 境遇에 船舶과의 Relay 方式을 規定하고 있는 事實에 비추어 船舶에도 他船舶과의 Relay 方式이 適用되도록 함이 法理論上 合當하다고 할 것이다. 協約은 이제 追跡權의 規定을 「排他的 經濟水域과 大陸棚(安全區域 包含)에 對하여 適用되는 沿岸國의 法令의 違反에 對하여 準用한다」고 定하였다. 排他的 經濟水域은 그 範圍가 最大 200 海里에 達한다. 廣闊한 海域이다. 이러한 海域에서 自國 法令을 違反하는 外國船에 對한 監視 또는 追跡은 船舶間의 Relay 方式이 實行되지 않고는 實效를 거두기 어려울 것이다. 追跡에 있어서 Relay 方式은 I'm Alone號 事件에서 이미 先例가 있었다고 하겠다. I'm Alone號를 最初에 追跡한 것은 Walcott 艇이고 中途에 追跡에 加勢한 것은 Dexter 號이다. 이러한 事實에 立脚할 때에 UN海洋法協約에서도 航空機와 船舶 間의 Relay 方式만을 規定할 것이 아니라 船舶과 船舶 間의 Relay 方式에 對해서도 明文化하는 것이 보다 合理的이라 하겠다.

## 5. 結 言

海洋의 法은 오래면서도 새롭다. 바다의 自由를 滿喫해온 오랜 傳統은 資源追求라는 生存的 必要 앞에 큰 變革을 받아야 했고, 그 結果는 海洋의 分割占有의 樣相으로 化하고 말았다. 따라서 國家가 自國의 海洋의 權益의 擁護를 爲하여 管轄權을 強化하게 됨은 當然한 일이며, 그것은 또한 追跡權의 強化와도 相通한다 하겠다. 그러나 海洋은 人類의 것이며, 國際社會의 것이며, 世界全體의 것이다. 追跡權 行使 以前에 沿岸國 法令의 尊重이라는 國際遵法道義의 實踐이 先行되어야 할 것은 勿論이고 追跡國의 船舶은 追跡權의 濫用을 삼가할 때 國際法 秩序는 圓滑히 維持될 것이다. 追跡

17) 皆川 洸, 山本草二, 國際法(演習)

18) O'Connell, op. cit., p.1091.



權은 沿岸國의 法益에 對한 侵害의 救濟를 公海上에서 認定하고자 하는 例外的 制度이므로 이러한 權力行使의 形態를 觀念上으로는 公海自由의 原則 그 自體는 禁하고 있는 것이다. 그러나, 그것이 이렇다 할 抵抗없이 一般的으로 認定되는 것은 이러한 權力의 行使가 他國의 正當한 利益(航行·漁業 등)의 否定에 있는 것이 아니라 沿岸國의 法益을 그 侵害로부터 保護하는 데에 있기 때문이다.

거의 1世紀의 慣習을 通하여 定立된 追跡權의 規則은 이제 海洋法協約 안에 包括的이고 具體的인 內容을 갖춘 하나의 條로서 確定된 셈이다. 海洋法會議에서도 論議될 만큼 論議되었고, 또 排他的 經濟水域이나 大陸棚과 같은 새로운 制度에도 適應하는 참신한 面貌를 갖추었다고 할 수 있다. 그러나 實行上 惹起될 수 있는 問題點의 解決原則에 있어서는 沿岸國의 法益擁護原則에 立脚하여 追跡權의 行使를 制限하는 要件 즉 公海自由의 原則에 對한 過度한 尊重을 止揚하지 않으면 안 될 것이다.



