

대중교통테러의 대응방안*

A Study on the Countermeasure of Traffic Terror

김진혁**

〈목 차〉

- | | |
|-----------------------|------------|
| I. 서론 | IV. 정책적 함의 |
| II. 대중교통테러의 이론적 개관 | V. 결론 |
| III. 대중교통테러의 사례 및 문제점 | |

〈요 약〉

대중교통수단에 대한 테러는 운송수단을 대상으로 한 테러유형 중의 하나이지만, 항공기나 선박과는 달리 인질협상을 하는 사례는 거의 발견할 수 없고 무차별 공격을 가하기 때문에 인명피해가 매우 크다. 그러므로 더욱 철저한 대비가 필요함에도 불구하고 항공기에 비해 방어기제는 거의 마련되어 있지 않은 실정이며, 시민의 입장에서 열차나 버스 등을 이용할 때 테러에 대한 대응태세는 전무한 상태여서 문제가 매우 심각하다. 그렇기 때문에 이러한 대중육상교통수단에 대한 테러를 예방하기 위해서는 KTX 등 열차탑승자의 신원확인 및 수화물 검색을 실시해야 한다. 또한 열차보안요원의 대테러 능력 강화, 시민의 대테러 훈련 정례화, 시설물의 철저한 점검, 사회적 안전망 확충 등이 시급히 이루어져야 한다. 모든 테러는 우리가 자주 이용하는 시설이나 수단을 대상으로 삼기에 평상시에 철저히 점검하고 대비하는 자세가 테러를 방지하는 가장 확실하고 안전한 대응방안이 될 것이다.

주제어: 테러, 대테러, 대중교통테러, 사회안전망, 신원확인, 화물검색

* 본 연구는 2006학년도 경남대학교 학술연구장려금 지원으로 이루어졌음.

** 경남대학교 법정대학 행정·경찰학부 교수, 법학박사

I. 서 론

지난 9.11테러 이후 테러에 대한 긴장이 전세계적으로 고조되어 왔다.

물론 이라크 전역에서는 아직도 테러가 빈번하게 발생하고 있으며 얼마 전 인도에서도 열차 폭탄테러가 발생하여 66명이 사망하고 30여명이 부상당했다. 이러한 대형 테러 사건은 정치적 성격을 띠고 있고 시각에 따라서는 비정규전의 형태로 보는 사람도 있기는 하지만 본질적으로 범죄행위임에는 틀림이 없다. 때문에 국경을 초월하고 대상을 구분하지 않는 반인륜적인 범죄에 대해서는 그 상징성에 현혹되지 말고 엄정한 처벌이 필요함은 두말할 나위가 없다. 그러나 우선적으로 테러를 원천적으로 봉쇄하기 위해서는 국가적 차원의 안전망 확보와 함께 개인적 차원에서의 관심과 대비태세를 확립하는 것이 무엇보다 중요하다. 아무리 국가 시스템이 공고히 구축되어 있어도 우리의 생활 주변에서 발생하는 각가지 유형의 테러를 모두 대응한다는 것은 불가능한 일이다. 때문에 우리는 주변에서 발생할 수 있는 테러 공격에 스스로를 지킨다는 자구의식을 갖고 적절히 대응해야 하는 것이다. 테러는 대상을 가리지 않는 잔인성 뿐 만 아니라 일단 발생한 후에는 범인을 색출하여 아무리 강한 처벌을 하여도 범죄억제 효과가 나타나지 않는 특성이 있으므로 사전예방과 피해의 최소화가 최선의 대책이 될 수밖에 없다.

그러면 우리의 주변에서 발생할 수 있는 테러의 유형은 무엇인가? 특징인을 대상으로 한 테러를 제외하고는 우리 모두가 테러의 목표가 될 수 있고, 이것은 발생할 수 있는 테러 유형의 가짓수가 무한정 늘어날 수 있다는 것을 의미한다.

다만 국내에서 발생한 사례가 있는 경우이거나 아직 사례는 없더라도 외국의 예를 볼 때 발생할 수 있는 테러 유형을 중점적으로 분석하고 그 대비책을 세워나가야 한다. 테러의 본질 중 하나는 최대의 선전효과이기 때문에 테러범들은 하나의 사건으로 전세계의 이목을 집중시킬 수 있는 규모의 크기와 잔인성을 추구한다.

그것은 다시 말해 최소의 비용투자와 최대의 이익을 탐닉하는 범죄의 기본원칙과 부합됨을 의미하게 된다. 따라서 대상의 접근 및 침투가 용이하고 성공 후 거둘 수 있는 성과(목표물의 피해상황)가 가급적 커야 한다는 것이다. 이러한 측면에서 그동안 국제 테러리스트들은 항공기 테러에 초점을 맞추어 왔으나, 9·11이후 각국의 항공기에 대한 보안이 철저해졌고 특히 미국의 경우는 일반 이용객이 불편과 불쾌감을 느낄 정도로 대비를 하게 되었다. 이후 테러리스트들은 세계 각국을 대상으로 비교적 보안점검이 이루어지지 않는 공공시설에 대한 폭탄테러나 일반시민이 어디서나 이용하는 대중교통수단에

대한 테러와 같은 수법으로 전략을 수정하게 된다.

항공기나 선박을 대상으로 하는 테러기법과 달리 대중교통수단에 대한 테러는 대상목표를 인질로 삼아 협상용으로 활용하는 것이 아니라 살상을 목적으로 공격이 가해지기 때문에 인명피해는 크게 확대된다. 이러한 테러범들의 방향전환은 대테러 정책의 수정을 불가피하게 하였으며, 또한 일반시민의 테러에 대한 노출정도는 그 정도가 더욱 심각해진 상황이다. 이미 과거에도 일본 오음진리교의 지하철 독가스 테러 사건과 최근 영국의 버스 폭탄 테러 등은 이러한 신경향을 충분히 보여주는 사례이다.

이러한 대중교통시설은 출입통제나 신원확인 등이 전혀 이루어지지 않고 있을 뿐 아니라 불특정 다수의 대중이 활용하는 시설이기에 한 번 테러가 발생하면 그 피해가 매우 심각해지는 경향이 있어 테러범들의 주요 목표가 된다. 한국의 경우도 예외는 아니어서 대도시엔 많은 시민이 대중교통을 이용하고 있고 이들에 대한 보안통제는 전혀 이루어지지 않고 있기 때문에, 만일 테러의 목표가 된다면 큰 피해가 발생할 것으로 예상된다. 특히 한국은 독일, 프랑스, 일본 등에 이어 고속철도 개통 국가가 됨으로써 그 이용객이 급증하고 있기 때문에 더욱 철저히 이러한 유형의 테러에 대비해야 한다. 이미 세계 각국에서 고속철도를 포함한 각종 열차테러가 속출하고 있고 그 피해는 항공기 테러에 못지 않을 정도로 크다. 그럼에도 불구하고 이에 대한 보안의식이나 예방대책은 전무한 실정이다. 따라서 본 연구는 대중교통테러에 대한 사전점검적 차원에서 외국에서 발생한 몇 가지 사례를 제시하여 우리의 대응체계에 대한 문제점을 살펴본 후 대응방안을 마련하는데 그 목적이 있다.

II. 대중교통테러의 이론적 개관

본 장에서는 테러의 개념과 대중교통테러를 정의하고자 한다. 테러는 판단기준을 무엇으로 하느냐에 따라 개념과 범위가 달라질 수 있으며 대테러전략도 유동적일 수 있다. 그것은 테러리스트의 범행동기, 테러방식, 목표물에 따라 테러의 유형과 범위를 정할 수 있으며 이에 따라 대응방안도 전략적 변화를 가져야 한다는 것이다.

본 연구에서 논할 대중교통테러는 테러대상 즉 목표물에 따른 유형으로 파악하여야 한다. 따라서 목표대상물에 따른 대테러 전략 중에서 방어시스템이 마련되어야 하는 것이다. 이를 위해서는 이용자인 시민 스스로의 철저한 보안의식과 협조가 필요하며 이에 앞서 테러에 대한 철저한 이해와 자각이 선행되어야 한다.

1. 테러의 개념

테러에 대한 개념 정의는 그렇게 간단하지 않다. 앞서 제시한 기준 외에도 학자들에 따라 매우 많은 종류의 정의가 내려져 있기 때문이다. 하지만 여러 가지 테러에 대한 정의 중에서 공통적인 것은 테러의 폭력성이라고 할 것인바 비록 테러에 대한 공포 등 심리적 자극만을 표시한다 하더라도 그것은 폭력을 근간으로 한다는 것이다.¹⁾ 다만 외형적인 유사성을 띠고 있기는 하지만 단순한 범죄와 구별 짓는 것은 정치적 목적의 유무였다고 할 수 있다. 이와같은 관점에서 테러 혹은 테러리즘과 유사한 용어로 자주 사용되어져 왔던 것은 게릴라전, 강력범죄, 정치범죄 등이라고 할 수 있다(최진태a, 2006 : 23~29). 강력범죄의 범주 안에 속하는 준테러리즘이란 테러리즘과 유사한 범죄유형을 지칭하는 말로써 범행의 수단이나 방법 및 결과에 있어서 테러리즘과 다를 바 없으나 범행의 목적이나 사전계획 여부에 있어 테러리즘의 그것과 다른 양상을 보인다. 첫째, 달성하고자 하는 목적이 개인적 욕구의 충족에 있으며 둘째, 범행의 수단이 되는 폭력이나 협박의 사용이 다분히 즉흥적인 측면이 있는 범죄유형을 말한다(이황우, 1986 : 202~203). 테러리즘과 정치범죄를 비교해 보면 양측 모두 정치적 목적을 위해서 활동한다고 볼 수 있다. 그러나 테러범은 이러한 정치적 목적을 달성하기 위한 수단과 방법이 주로 폭력에 의존하나²⁾ 정치범은 비폭력·평화적 방법으로 목적을 달성하려는 경향을 보이고 있다.³⁾ 정치범은 조직적인 활동을 전개하기도 하지만 대부분 개인적인 활동을 전제로 하는 반면에 테러범은 집단화·조직화·단체화하려는 경향을 보이고 있다. 또한 활동방법에 있어서도 정치범은 공개성을 갖고 있으나 테러범은 은밀성을 속성으로 한다(최진태a, 2006 : 28~29).

테러는 목적과 수단의 측면에서 유사한 행위가 다수 존재하기 때문에 테러의 개념을 한 마디로 정의하기는 상당히 어렵다.⁴⁾ 다만 여러 학자들의 테러에 관한 정의를 종합적으로 정리하면 첫째, 테러의 주체는 국가, 준국가단체, 특정 정치단체라는 점이고 둘째,

1) 테러는 목표의 강제적 달성을 위하여 폭력이나 협박을 수단으로 하는 전략 또는 기술로서 테러산출, 테러 수단 혹은 피해자, 주요 목표, 폭력, 정치적 목적이라는 요소를 포함하고 있다(Leonard J. Hippghen, Yim Yong S., 1982 : 71).

2) 도시 게릴라를 포함한 이들의 전략은 은행강도나 주요 기업가에 대한 납치 등을 제한하지 않았다(Martha Crenshaw, 1995 : 216~217).

3) 이에 관해 테러에 대한 정의를 “정치적으로 동기화되어 여론을 형성하기 위한 목적으로 비전투원을 목표로 하는 폭력행위”라고 규정하기도 한다(Bernard Schechterman·Martin Slann, 1999 : 19~20).

4) 최근의 테러리즘 현상을 이해하려면 두 가지를 함께 보아야 한다. 하나는 미국을 비롯해 거의 모든 주요국가의 비밀경찰이 일차적 목표로 선언한 ‘테러리즘과의 전쟁’이고, 또 하나는 우리 시대를 특징 짓는 중심적 요소로서 세계화가 물고온 사회적 스트레스와 파괴이다. 국민국가의 자율성이 줄어들고 비국가동맹 체제가 확대되면서, 반정부세력들은 새로운 기회를 포착하게 되었고, 국가가 테러리즘을 기회주의적으로 이용하거나 지원하는 태도 새로운 기회를 부여했다는 점이다(이주영 역, 2005 : 28~29).

테러의 목적은 정치, 사회, 종교, 민족에 있으며 셋째, 테러의 수단으로는 지속적인 폭력이나 협박을 사용한다는 점이다. 또한 이들의 테러행위를 메스컴을 활용하여 효과적으로 전파하며 이를 통해 공포 분위기를 조성하고 관심을 끈다는 점이다.

이러한 관점으로 본다면 테러 행위는 개인적 목적이 아닌 특정 단체의 이념이나 정치적 목적에 의하여 상대 국가의 일반인을 대상으로 삼아 강력한 폭력성을 수반하여 요구사항을 달성하려는 비정규전의 형태라고 규정할 수 있다(김진혁, 2004 : 30~31). 이러한 테러는 시대에 따라 그 유형의 변화를 가져왔고 테러범들은 개인에 대한 암살을 비롯하여 하이재킹, 납치, 습격, 폭탄테러⁵⁾ 등 여러 가지 전략을 구사해 왔다. 최근 들어서는 폭탄을 사용한 테러가 가장 많이 발생하고 있고, 총기류를 이용한 습격, 암살, 살해, 납치, 하이잭 등 다양한 수단이 활용되고 있다(강영숙·이민용 역, 2002 : 97).

2. 대중교통테러의 정의

대중교통테러는 시민이 일상생활에서 활용하는 육상대중교통수단을 대상으로 한 테러 행위라고 정의한다. 열차, 지하철, 버스 등 대중교통수단을 테러 목표로 삼는 것은 불특정 다수가 이용하기 때문에 피해가 크고 따라서 세계에 끼치는 반향이 크기 때문이다. 다만 항공기나 선박에 관한 테러는 탑승자들을 인질로 삼고 협상을 하는 사례가 많아 협상이 타결되거나 혹은 이를 강제 진압하여 승객을 구할 수 있는 여지가 남아 있다면, 버스나 열차를 대상으로 하는 대중교통테러는 폭탄 등으로 공격을 가해 살상을 한다는 점에서 차이가 있다. 이러한 대중교통테러는 항공기에 비해 상대적으로 보안에 철저하지 못하고 테러범의 접근용이성이 높기 때문에 예방이 곤란하다. 최근 몇 년 동안 스페인, 인도 등에서 발생한 열차테러는 모두 그러한 측면에서 이해할 수 있을 것이다. 한국의 경우도 고속철도⁶⁾ 시대를 맞이하여 철도 이용객이 증가하는 시점일 뿐 아니라 국제적인 상황에 따라서는 외국 테러리스트들의 목표물이 될 가능성이 과거보다 높은 것이 사실이다. 한 때 이라크 파병과 관련하여 국제 테러조직이 한국을 테러 대상국가로 지목한 바도 있으며, 월드컵 등 국제적 행사를 자주 유치하였고 향후 대규모 국제행사를 유치한

5) 폭탄공격의 대상은 빌딩, 학교, 상점, 공장, 병원, 경찰관서, 군사시설 등 모두가 해당하며 안전한 장소가 없다(Paul Fuqua-Jerry V. Wilson, 1978 : 2~3).

6) 한국의 고속철도 건설규칙에는 “고속철도라 함은 열차가 주요구간을 200km/h 이상 속도로 주행하는 철도로서 건설교통부 장관이 지정, 고시하는 철도를 말한다” 라고 정의하고 있다. 1964년 일본에서 신칸센이 개통된 이래 약 30년간의 운행경험으로 안정성이 입증되었고 이외에도 프랑스, 독일 등이 개발·운영 중에 있으며, 경제력이 있는 선진각국도 건설중이거나 계획하고 있다. 속도면에서 비행기 다음이고 대량 수송면에서는 선박 다음이나 안정성이나 운행의 정확성 또한 기후에 영향을 좌우되는 비행기·선박보다 우수하다. 이와 같은 장점으로 인하여 사양길을 걷고 있던 철도가 고속철도로 인해 다시 각광을 받고 있다(<http://www.100.naver.com>).

국가로서 대테러의 필요성이 그 어느 때보다 강조되는 시기이다. 한편 일본의 오움진리교 사린 독가스 테러사건이나 한국의 대구 지하철 방화 사건처럼 사회 불만세력 등에 의해서 불특정 다수를 목표로 한 준테러행위도 자체적인 방위가 필요한 중대 사안이다. 이와같이 테러의 대상이 되는 열차 등 일반대중교통시설은 상대적으로 접근과 실행이 용이할 뿐 아니라, 피해규모가 크기 때문에 테러범의 입장에서는 상당히 매력적인 목표가 된다. 따라서 본 연구에서는 육상대중교통수단을 대상으로 한 테러행위를 대중교통테러라 정의하고 이에 관한 예방대책을 마련하고자 한다.

Ⅲ. 대중교통테러 사례 및 문제점

현재까지 발생한 대중교통테러는 항공기나 선박을 대상으로 한 테러와는 달리 협상용이 아니라 인명살상을 목표로 하고 있다는 점에서 그 심각성이 더욱 크다.

더욱이 그러한 특성에도 불구하고 이에 대한 보안이나 시민들의 안전의식은 미비하여 일단 테러가 발생하면 그 피해가 극대화될 수 있다. 전세계 테러리즘의 변화과정을 보면 1960년대 후반에 고조되어 1970년대까지는 종교적 민족주의와 분리주의의 투쟁이 1980년대에 와서는 공산주의와의 이념적 투쟁이 분출되었다.(Claire Sterling, 1981 : 16~17). 이후 이슬람 세력과의 마찰이 심화됨에 따라 세계 테러의 추세는 다양화·다원화 되어가고 있다. 본장에서는 이러한 추세에 따른 전체적인 테러발생 현황을 살펴보고, 최근 발생한 대중교통테러의 사례를 제시하여 한국에서 이러한 유형의 테러가 발생할 경우 예상되는 취약점을 파악하고자 한다.

1. 전체 테러실태 및 대중교통테러 사례

1) 전체 테러발생 현황

최근 10년간 전세계적으로 발생한 테러 현황을 살펴보면 다음 <표 1>과 같다. 1996년부터 2005년까지 총발생건수는 16,829건, 부상자수는 60,190명 그리고 사망자수는 34,734명을 기록하고 있다. 발생건수는 전체적으로 증가세를 보이며 소폭의 등락을 보이고 있고 가장 많이 발생한 해는 3,991건이 발생한 2005년이다. 부상자수도 전체적으로 증가세를 보이며 역시 2005년도에 12,544명으로 가장 많이 발생하였다.

사망자의 경우는 일정한 추이를 보이지 않지만 지난 2005년도에 15,407명으로 가장 많은 수치를 나타내고 있다.

〈표 3-1〉 테러발생 현황(1996~2005년)

년도	발생건수	부상자수	사망자수
1996	237	2,957	567
1997	182	933	259
1998	1,272	8,187	2,245
1999	1,159	2,355	849
2000	1,138	2,536	777
2001	1,732	6,374	4,555
2002	2,650	7,344	2,759
2003	1,897	6,153	2,347
2004	2,571	10,807	4,969
2005	3,991	12,544	15,407
총계	16,829	60,190	34,734

출처 : 최진태a, 2006 : 41에서 재구성.

다음으로 1968년부터 2005년까지 주요 공격대상별 테러발생 현황을 살펴보면 〈표 3-2〉와 같다. 공격대상이 된 빈도가 비교적 높은 10가지 목표물을 선정하여 제시한 것인데, 가장 많은 발생건수를 보인 것은 일반시민 및 사유재산으로 총 4,288번 공격대상이 되었다. 다음은 3,706회를 기록한 정부인사 및 시설, 그 다음으로 3,335회 공격당한 기업 및 기업인으로 나타나고 있다. 열차를 포함한 교통수단도 948회를 기록하고 있어 상당한 회수를 보여주고 있다. 또한 가장 많은 부상자를 기록한 공격대상은 발생건수와 동일하게 16,170명의 부상자를 발생시킨 일반시민 및 사유재산으로 드러났다. 그러나 그 다음으로 많은 부상자를 낸 것은 기업 및 기업인이 12,312명, 교통수단이 12,041명으로 나타나 교통수단에 대한 테러가 얼마나 큰 피해를 야기하는지 보여주고 있다. 한편 사망자수는 6,763명이 사망한 일반시민 및 사유재산에 대한 테러, 5,061명이 사망한 기업 및 기업인에 대한 테러, 4,253명이 사망한 경찰에 대한 테러, 2,035명이 사망한 교통수단에 대한 테러가 피해가 큰 것으로 드러났다.

〈표 3-2〉 주요 공격대상별 테러발생 현황(1968~2005년)

공격대상	발생건수	부상자수	사망자수
공항·항공사	807	2,378	2,260
기업·기업인	3,335	12,312	5,061
외교관·시설	2,647	8,342	1,260
정부(인사 및 시설)	3,706	7,966	3,857
군(군인 및 시설)	823	4,642	1,600
경찰	2,008	7,329	4,253
일반시설 및 사유재산	4,288	16,170	6,763
종교인 및 종교기관	832	5,550	1,946
관광객	250	1,532	652
교통수단	948	12,041	2,035

출처 : 최진태a, 2006 : 47에서 재구성.

다음으로 공격유형별 테러발생 현황을 보면 <표 3-3>과 같다. 가장 많은 발생건수는 14,289건을 기록한 폭탄 공격이었고 4,387건의 무장 공격, 2,264건의 암살이 뒤를 잇고 있다. 부상자 현황을 보면 66,309명의 폭탄 공격, 11,483명의 무장 공격, 2,440의 비재래식 공격의 순을 보이고 있다. 한편 사망자수는 17,711명의 폭탄공격, 6,838명이 사망한 무장 공격, 3,004명의 비재래식 공격, 2,862명의 암살의 순서인데, 하이재킹은 482명으로 상대적으로 적은 수를 기록하고 있다.

<표 3-3> 공격유형별 테러발생 현황(1968~2005년)

공격유형	발생건수	부상자수	사망자수
무장공격	4,387	11,483	6,838
방화	895	309	377
암살	2,264	1,020	2,862
점거대치/인질	205	2,205	897
폭탄공격	14,289	66,309	17,711
하이재킹	233	376	482
납치 및 유괴	1,823	126	956
비재래식 공격	55	2,440	3,004
기타	164	425	236
미확인	286	218	362

출처 : 최진태a, 2006 : 49에서 재구성.

2) 대중교통테러 사례

최근 들어 잘 알려진 대중교통테러 사건은 지난 2004년 알카에다에 의해 저질러진 것으로 추정되는 스페인 마드리드에서 발생한 테러와 2006년 인도 뭘바이에서 발생한 통근 열차테러 그리고 올 2007년 2월 19일 인도 삼자우타 특급열차 테러와 같은 해 영국 런던의 버스테러가 발생해 큰 인명피해를 발생시켰다.

(1) 스페인 마드리드 열차테러 사건

2004년 3월 11일 오전 7시 30분경 마드리드 시내의 교통 중심축 역할을 하는 아토차역에서 폭발이 일어난 뒤, 같은 노선의 2개 역에서 잇달아 폭탄이 터지면서 발생하였다. 열차 선로에 설치된 총 14개의 폭탄 가운데 10개가 폭발하였는데, 폭발 시간이 출근 시간대에 맞추어져 190명이 사망하고 1,800여명이 부상을 당하였다. 원인은 2003년 3월 이라크 전쟁 당시 에스파냐가 영국과 함께 미국의 이라크 침공을 앞장서 지원하고, 전후에도 자국 군대를 이라크에 파병함으로써 이슬람 테러단체들의 분노를 산 데 따른 것으로 추

정된다(<http://blog.naver.com>). 스페인 테러를 지휘했던 시리아 출신 알카에다⁷⁾ 조직원인 무스타파 세트마리암 나사르는 1990년대 런던에서 활동한 것으로 알려졌다.⁸⁾

(2) 인도 열차테러 사건

인도와 파키스탄 간 평화 협상을 하루 앞둔 2007년 2월 19일 인도에서 열차폭탄테러가 발생해 최소한 66명이 사망했다고 AP통신이 보도했다. 통신에 따르면 이날 오전 1시 50분쯤(현지시각) 인도 북부 델리에서 80Km 떨어진 파니파트에서 파키스탄 라호르로 향하던 삼자우타 특급 열차에서 연쇄 폭발과 화재가 발생해 객차 2량이 완전히 불에 탔다. 이번 사고로 최소 66명이 사망하고 30여명이 부상했으나 중상자가 많아 사망자는 더 늘어날 것으로 전망했다. 통신은 양국 간 평화협상에 불만을 품은 세력이 테러를 저지른 것으로 보인다고 보도했다. 인도는 지난해 7월 파키스탄에 거점을 둔 테러집단이 개입한 것으로 보이는 열차테러로 200여명이 숨진 바 있다(<http://www.segye.com>).

(3) 영국 런던 버스테러 사건

2005년 7월 7일 오전 8시 49분경 리버풀 스트리트에서 첫 발생한 후 올드게이트, 에지웨어 로드, 킹스크로스, 무어게이트, 러셀광장역에서 잇달아 폭탄테러가 발생하였고 이어 10시 14분에는 타비스톡 광장에서 이층버스가 폭발하였다. 수백에 이르는 사상자를 낸 이 사건으로 인해 런던의 지하철은 정지되었고, 중심가의 버스들도 제대로 운행되지 않고 있다. 또한 런던과 연결되는 각종 교통 시스템도 제한적으로 운행되었다. 독일 슈피겔에 의하면 유럽의 알 카에다 비밀조직이라고 밝힌 한 조직이 영국의 이라크 및 아프가니스탄 전쟁 개입에 대한 보복으로 이번 테러를 저질렀다고 밝혔다.⁹⁾

위 사례들은 대중교통테러의 전형으로서 선로 위에 자동 타이머가 부착된 폭발물을 설치하거나 객차에 자동 폭발 장치가 부착된 폭탄을 실어둠으로서 일정시간이 되면 폭발을 일으키는 수법을 취하고 있다. 테러범들은 이미 현장을 떠난 상태이고 폭발시간은 출근 시간대 등 사람들이 가장 많이 열차를 이용하는 시간을 선정하여 피해를 극대화 하였

7) 알 카에다는 체계적인 계층 체계를 가지고 있으며, 전체적으로 중심그룹, 지원세포, 잠복세포, 작전세포, 지원 네트워크, 그리고 테러리즘 네트워크로 구성되어 있다. 상부조직은 친분주의, 연고주의와 상호간에 고도의 신뢰로 뭉쳐지며 폐쇄적인 몇 개의 그룹으로 구성되는 반면, 하부조직은 조직적으로 느슨하고 유동적이며 기능적으로 임시적인 수많은 세포조직으로 구성되어 있다(최진태b, 2006 : 28~29).

8) 무스타파 나사르는 2005년 영국에서 발생한 지하철 테러에도 관련된 것으로 추정되는데 출근시간대에 폭발시간을 미리 맞춘 폭발물이 든 가방이나 소포를 객차안에 놓고 내리는 수법을 쓴 것으로 파악되었다(<http://news.hankooki.com>).

9) 당시 영국 스코틀랜드에서 G8회담이 열리는 것을 겨냥하여 테러 장소를 영국으로 정한 것으로 판단된다(오마이뉴스 2005. 7. 7.).

다. 때문에 대중교통테러는 일단 발생하면 중상자가 많아 인명피해가 기하급수적으로 늘어나며, 생존한 부상자 중에서도 평생 장애에 시달리는 경우가 많다.

2. 대중교통테러의 문제점

전술한 바와 같이 대중교통테러는 무방비 상태의 일반시민을 목표로 삼고 있기 때문에 대비가 허술하고 그 피해상황이 심각하다는데 문제의 본질이 있다. 또한 하이재킹과 같이 국제 테러범들이 자주 활용하는 테러기법은 그에 대한 대비가 철저히 이루어지고 탑승객들도 인질로 잡혀 협상의 대상이 되는 경우가 많지만 열차테러의 경우는 시간적 여유 없이 바로 살상으로 이어지기 때문에 예방 외에는 피해를 방지할 대안이 마땅치 않다. 더욱이 대중교통테러는 발생지역을 미리 예상하기 곤란하다. 테러동향의 가장 특징적인 측면은 테러 분쟁지역의 상황이 급변함에 따라 발생건수가 심하게 변동하기 때문에 일정한 추이를 읽을 수 없다는 것이다. 다만 전반적으로 테러 건수와 그로 인한 사상자의 수가 증가하는 추세라는 점이다. 그것은 테러의 기법이 새롭게 개발될 뿐 아니라 목표물이 한정적이지 않고 교통의 발달과 함께 전 세계가 하나의 고리로 연결되어 어느 장소도 테러로부터 안전하지 않기 때문이다.

이와같은 환경에서는 언제 어디서 테러를 당할지 모른다는 불안감이 조성되게 되며 이는 테러리스트가 목표하는 분위기인 것이다(김진혁, 2004 : 38). 이러한 불안과 정신적 공황이 전세계적으로 확산되고 있으며 비교적 테러와 거리가 있다고 생각했던 지구촌 어느 국가나 지역에서도 테러는 빈번히 발생하는 추세로 바뀌고 있다.

한편 한국의 상황도 안전을 확신할 수 없는 국제적 정치환경에 노출되어 있어 철저한 대비가 필요하다. 과거보다 남북간의 첨예한 대치관계가 완화되고 평화무드가 정착되었다고 판단하지만 최근 다시 북의 핵개발과 더불어 전쟁 발발 위험성이 고조되었고, 6자 회담의 결과와 당사국들의 협의 이행태도에 따라 다시 평화적 상태가 회복될 것인가가 결정되는 시점인 것이다. 북한 정권의 안정성 등 여러 가지 변수에 따라 한국은 전세계에서 가장 위험한 지역의 하나로 인식되고 있는 것이 사실이다. 더욱이 각종 국제적 행사를 유치하면서 세계적 테러단체의 테러목표 국가로 거명된 바도 있기 때문에 국내에서 발생할 수 있는 테러에 유형별로 철저한 대비책을 세우고 대응하여야 한다.

IV. 정책적 함의

모든 테러는 인류의 지탄을 받아야 할 가공할 범죄행위임을 두말할 나위가 없다. 그러나 다른 범죄행위와는 달리 테러범죄는 처벌에 의한 예방효과가 크게 나타나지 않는 확

신범의 형태이고 테러범 또한 자신의 범죄행위를 범죄라고 인식하지 않는 경우가 많다.¹⁰⁾ 그렇기 때문에 국제사회가 공동의 노력을 기울여 테러행위를 근절해야 할 것이며 테러의 대상이 될 수 있는 모든 대상은 스스로 대응능력을 강화시켜야 한다.¹¹⁾

1. 열차탑승자 신원확인 실시

대중교통수단 중 열차는 항공기나 선박과는 달리 탑승자에 대한 신원확인이 전혀 이루어지지 않고 있다. 다른 일상교통수단인 버스나 지하철의 경우에는 일일이 탑승객의 신원을 파악한다는 것이 사실상 곤란하다고 판단되나, 이와 비교하여 열차는 시간대별로 출발하기에 가능하다. 입실전에 승무원이 승객에게 간단히 신분증 제시를 요구하는 것이 현실적으로 가능하다면 관련 법제를 구비하여 최대한 빨리 실행하는 것이 좋다. 이러한 신원확인 절차로도 범죄의지를 가진 자들의 출입을 상당히 효율적으로 통제할 수 있다. 구체적인 방법은 티켓을 구매할 때 신분증을 요구하는 방법도 있고, 역내 입장시 확인하는 방법 혹은 객차 입장시에 승무원이나 보안요원이 확인하는 방법을 생각해 볼 수 있을 것이다. 한편 항공기에 준하여 신원을 제대로 증명하지 못하는 승객에 대해서는 탑승을 거부하도록 관계 법령을 마련해야 한다.

2. 차량운행자에 대한 수화물 검색권 부여

다음으로 의심이 가는 탑승객이나 위험물질 가능성이 있는 수화물에 대하여 검문검색을 강화하여야 한다. 보안요원에 자격을 부여한다거나 철도경찰을 배치한다면 가능하다고 본다. 영국의 지하철 테러처럼 타이머가 부착된 폭발물을 객차 안으로 들고 들어가 자연스럽게 놓고 내린다면 테러범에게는 가장 안전하고 확실한 테러수단이 된다. 한국의 사례에도 대구지하철 방화사건에서 보았듯이 휘발성 물질을 소지한 체 지하철에 승차한 범인이 엄청난 살상을 일으킨 것도 같은 맥락으로 파악할 수 있다.

때문에 거동수상자나 위험물을 소지한 것으로 보이는 탑승객의 수화물에 대한 검색을 철저히 할 필요가 있다. 상황에 따라서는 공항의 검색 시스템과 같이 X-ray 판독장비를 설치하고 모든 탑승객의 수화물을 검색하는 방법도 고려하여야 한다. 버스의 경우에는 차량운행자에게 수상한 수화물에 대한 검색권을 부여하고 지하철에는 보안요원을 상주시켜 수시로 객차내의 상황을 점검하는 방안이 적극적으로 검토되어야 한다.

10) 그러나 테러가 엄청난 파괴력을 가진 국제적 범죄라는 인식은 누구나 공유할 것이다. 때문에 가공할 폭력에는 강력한 형벌로 통제를 해야한다고 판단할 수 있고 미국의 경우도 테러리스트에 대한 형량을 강화시키고 있다(Brent L. Smith, 1994 : 177~186).

11) 이와같은 입장에서 테러와 위기관리 시스템은 대테러정책에 있어서 중요한 가치를 가진다고 할 수 있다(William L. Waugh, Jr., 1990 : 144~146).

3. 열차보안요원의 대테러 능력 강화

한국은 지난 2004년부터 고속철도가 개통되어 열차 이용도가 과거보다 높아진 상태이기 때문에 테러범의 목표물로 선정될 가능성 또한 증가되었다. 따라서 보안시스템을 강화해야 하며, 보안요원의 대테러 능력을 향상시킬 필요성이 있다. 또한 스페인 마드리드 열차테러 사건과 마찬가지로 열차의 선로에 폭발물을 설치하는 수법도 감안한다면 고속철도를 비롯한 열차의 선로를 집중적으로 점검하는 점검반을 운영하는 방안도 검토되어야 한다. 한편 열차에 탑승하는 보안요원에 대해서는 테러상황 대처요령에 대한 집중적인 훈련을 통해 대테러 능력을 향상시켜야 한다. 테러범을 제압할 수 있거나 혹은 상황을 유리하게 이끌면서 대테러 전문요원이 활동할 시간을 확보하는 능력, 테러가 발생하였을 경우 그 피해를 최소화하도록 현장을 장악하는 능력을 갖추도록 철저한 훈련과 교육이 필요하다.

4. 대테러 훈련의 정례화

실제 테러사건에서 공격목표로 설정되는 것은 접근과 실행이 용이한 민간시설과 민간인이 목표가 된 경우가 상당수를 차지하고 있다. 때문에 시민의 대응역량 강화가 무엇보다 중요하다. 여러 가지 테러나 재해의 상황에서 현장의 시민들이 좀더 합리적으로 침착하게 대응하였더라면 피해가 최소화되었을 것이라는 아쉬움이 들 때가 많다. 그렇지만 합리적 대응은 준비되지 아니하면 나타나기 어렵다. 평소에 민방위 훈련이나 태풍 등 자연재해에 대비한 안내와 교육을 반복적으로 행하는 것은 습관화된 동작이나 지식이 위급한 순간에서 활용 가능하기 때문이다. 또한 위기대응 전문가를 양성하여 전문적인 지원과 교육을 담당하게 하는 것도 좋은 방안이 될 것이다.¹²⁾

그러므로 일반시민에 대하여 대테러기법, 현장 대처방법, 거동수상자를 식별하는 방법 등을 반복적으로 교육하는 것으로부터 시작하여 시민의 대테러 대응능력을 강화시켜야 한다. 이를 위해서는 과거 민방위 훈련과 같이 대테러 훈련을 정기적으로 시행하는 것이 필요하다.

5. 철로 등 시설물의 철저한 점검

육상대중교통수단에서 가장 빠른 고속철도의 경우는 최대 350km/h까지 속도를 낼 수 있기 때문에 기기에 정밀한 오차가 생기거나 철로에 이상이 생겨도 대형사고로 이어질

12) 이러한 위기관리전문가는 각각의 위기상황에 대응한 현실적 시나리오 제작, 각종 정보수집 등의 역할을 하여야 할 것이다(Paul M. Maniscalco-Hank T. Christen, 2002 : 34-36).

가능성이 높다고 할 수 있다. 이러한 특성을 노린 테러가 발생할 가능성도 배제할 수 없기 때문에 이에 대한 철저한 준비가 필요하다. 평소에 철도관련 시설물에 대한 정기적 혹은 비정기적 형태의 점검이 이루어져야 하며, 최대한 정밀하게 진단하고 대비하여야 하는 것이다. 한편 철도에 폭발물을 미리 설치하는 것에 대비하여 이에 대한 점검을 강화해야 한다. 매일 운행전에 철로를 점검하고 수시로 확인하는 방안을 강구해야 한다. 장기적으로는 폭발물 감지 센서를 장착하는 것도 좋은 방안이 될 수 있다. 또한 철도에 무단침입을 할 수 없도록 방어벽을 마련하는 것은 테러에 대한 대비뿐만 아니라 열차사고 방지도 도움이 된다.

6. 사회 안전망 확대

모든 형태의 테러를 발생부터 예방하기 위해서는 사회 안전망의 구축과 확대가 필수적 요소라고 볼 수 있다. 테러에 대한 대비는 국가기관의 역량만으로는 불완전하다는 것은 지난 9·11테러에서도 여실히 드러난 바 있다. 아무리 국가의 정보능력이 뛰어나고 대테러 능력을 조직적으로 갖추었다고 하더라도 어느 곳엔가는 공백이 생길 수 있고 이 곳을 노리는 것이 테러범의 속성이기 때문이다. 그러므로 시민단체를 포함한 다양한 기관이나 개인들이 유기적인 네트워크를 갖고 공조하지 않으면 그러한 빈 공간이 커질 수밖에 없다. 예를 들어 시민과 경찰의 연계와 공조가 능동적으로 이루어지고 있기는 하더라도 테러에 대처하는 역량은 배가될 수 있다. 더 나아가서는 정보기관을 포함한 모든 대테러 관련 기관들과 시민들이 신뢰를 갖고 공동적으로 대처하는 연계망이 마련된다면 더욱 역량이 강화됨은 당연한 것이다.

V. 결 론

대중교통수단에 대한 테러는 항공기나 선박과는 달리 승객을 인질로 삼아 협상용으로 사용하는 것이 아니라 살상을 목적으로 하기에 인명피해가 더욱 크다. 실제로 항공기나 선박에 대한 테러보다 열차나 지하철, 버스에 대한 테러가 훨씬 더 많은 피해를 나타내고 있다. 때문에 더욱 철저한 대비가 필요함에도 불구하고 항공기에 비해 사전 예방대책은 거의 마련되어 있지 않은 실정이다. 이에 열차, 버스, 지하철 등 육상대중교통수단에 대한 대테러 방안을 강구하고 그러한 능력을 강화하여야 한다.

대중교통테러를 방지하기 위해서는 탑승자의 신원확인을 실시하여야 하고, 승객의 화물을 검색할 수 있는 권한을 차량운행자에게도 부여할 필요가 있다. 또한 보안요원의 대테러 능력 강화, 시민의 대테러 훈련의 정례화, 철로를 포함한 시설물의 철저한 점검, 사회적 안전망 확충 등이 시급히 이루어져야 한다.

참 고 문 헌

- 강영숙이민용 역(2002). 『테러의 이해』. 서울 : 백산출판사.
- 김진혁(2004). “국내외 테러동향 및 향후 대응방안” . 『한국경찰학회보』, 제8호.
- 이주영 역(2005). 『조작된 공포』. 서울 : 창비.
- 이황우(1986). “Quasi-Terrorism의 원인과 예방,” 대테러 연구. 치안본부.
- 최진태(2006). 『테러리즘의 이론과 실제』. 서울 : 대영문화사.
- _____(2006). 『알카에다와 국제테러조직』. 서울 : 대영문화사.
- Crenshaw, Martha(1995). 『Terrorism in Context』. Pennsylvania : The Pennsylvania State University Press.
- Fuqua, Paul, Wilson, Jerry V.(1978). 『Terrorism-The Executive’s Guide to Survival』.Houston : Gulf Publishing Co.
- Hippghen, Leonard J., Yim Yong S.(1982). 『Terrorism International Crime and Arms Control』. Illinois : Thomas Books.
- Maniscalco, Paul M.-Christen, Hank T.(2002). 『Understanding Terrorism and Managing the Consequences』. New Jersey : Prentice Hall.
- Schechterman, Bernard-Slann, Martin(1999). 『Violence and Terrorism』. Connecticut : McGraw-Hill.
- Smith, Brent L.(1994). 『Terrorism in America』. Albany : University of New York Press.
- Sterling, Claire(1981). 『The Terror Network』. New York : Reader’s Digest Press.
- Waugh, William L. Jr.(1990). 『Terrorism and Emergency Management』. New York : Marcel Dekker, Inc.
- <http://www.segye.com>
- <http://news.hankooki.com>
- <http://blog.naver.com>
- <http://www.100.naver.com>

ABSTRACT

A Study on the Countermeasure of Traffic Terror

Kim, Jin-Hyeok

Traffic terror is one of the terror types subject on transportation means. However, unlike the aircraft or ship, there is no case of negotiating with passengers as hostage but to unconditionally attack that the human casualty would be much greater. In act, the terror on subway or bus would have much bigger damage than the terror on aircraft or ship.

Because of such fact, there is a need for full preparation thereto, however, there is no preparation of advance preventive measure, particularly, when comparing to the cases involving aircraft. In addition, the passengers who use railway and others in the position of citizens do not have any defense mechanism against any terror activity to make the problem even more serious.

Therefore, in order to prevent traffic terror, the first thing is to implement the identity confirmation of passengers, followed by the through search of cargos of the passengers, supplement the capability against the terror by the security team members, strengthen the responsive capability of citizens, thorough check on facilities, expansion of social security network and others.

All terrors are within the reach of our neighborhood at the time when we neglect it, and the most secured and safe way to prevent the terror is to check and prepare at all times beginning from our familiar facilities or means.

Key word: Terror, Anti-terror, Traffic Terror, Social security network, Identity confirmation, Cargo search