

지하철 테러의 사례분석과 위기관리 체계 방안*

권정훈

본 연구는 테러의 피해를 최소화하기 위해 각국에서 발생된 지하철 테러사건의 사례를 분석한 후, 지하철 테러 위협 대비 방안을 제시하는데 그 목적이 있다. 각국의 지하철 테러 사례를 바탕으로 우리나라의 지하철 테러 위협에 대한 대비 방안을 위기관리 단계별로 구분하여 제시하면 다음과 같다. 예방단계에서는 생화학무기의 사용 가능성에 따른 법률안을 제고해야 할 것이다. 대비/준비단계에서는 테러안전 교육프로그램 개발, 자발적 테러안전의식 고취 확산, 시민신고 포상금 제도 확대, 테러발생 대비 훈련체계 확립 등이 마련되어야 할 것이다. 대응단계에서는 정보공유를 통한 통합관리 시스템으로 현장대응을 관리해야 할 것이다. 복구단계에서는 피해보전금 마련, 부상자 및 유가족들의 장기적인 관리시스템 마련 등이 이루어져야 할 것이다.

주제어: 테러, 지하철, 위기관리

1. 서론

지금도 세계 도처에서는 테러가 지속적으로 발생하고 있다. 이로 인하여 무고한 시민들이 영문도 모른 채 희생되고 있다.

냉전 체제 시기였던 과거의 테러는 테러리스트들의 뚜렷한 해당 목적을 위하여 유형에 있어서 주요 인물에 대한 인질, 납치 혹은 암살과, 대상에 있어서는 항공기나 선박, 주요 기관에 의한 테러가 주요 대상이 되었다. 다시 말해, 상징성을 가진 선전효과를 노린 대상을 선정하였다.

그러나 냉전 체제가 종식된 이후, 과거의 테러와는 달리 그들의 요구조건이나 공격주체가 불명확해졌고, 대상에 있어서도 기존과는 달리 대중교통수단이나 민간인을 대상으로 자행하는 무차별적 대량살상 목표에 대한 피해확산으로 현대적 대량살상무기(WMD)에 의한 전쟁 수준의 피해에 이르는 등 공격수단의 다양성으로 방어와 예방책 마련이 곤란해졌다. 즉 최근에 발생하는 테러리즘의 경향은 과거 국가중요시설을 대상으로 테러리즘을 자행하던 '경성 목표물(hard target)'에서 불특정 다수(인)를 대상으로 하는 대중교통수단이나 다중이용시설 등에 대한 '연성 목표물(soft target)'로 변화되는 추세

* 본 논문은 2010 국가위기관리학회 동계학술대회 발표 자료를 수정 및 보완한 것임.

에 있다. 우리는 이러한 현상을 ‘뉴테러리즘’이라고 명명하며, 뉴테러리즘의 가장 큰 특징은 테러 범죄 조직과 사회 불만세력, 정신 이상자 등에 의해 불특정다수를 향한 무차별적 공격 가능성이 높아졌다는 것이다.

한편, 산업화 및 도시화가 가속화되면서 1970년대 이후 도시의 토지공급 한계점과 지가상승 및 도시의 평면적 확산, 녹지의 잠식 등 도시 내 지상의 한계점에 기인하여 국내에서도 지하 공간 활용의 필요성이 인지되기 시작하였다. 또한 차량 대수의 급증과 더불어 도시적 토지이용공간의 절대부족을 극복하기 위해 지하공간을 활용하고 있다. 특히 21세기 현재 산업의 고도화, 분업화로 교통수요가 급증하고 다양화되어 지하철의 대량수송, 고속화, 안전성, 정시성, 에너지 효율성, 환경오염 방지 측면 등의 장점이 부각되면서 지하철의 역할이 증대되고 공익사업으로서 투자의 비중이 점차 커지고 있다. 세계의 모든 대도시가 지하철망을 갖고 있고 계속해서 건설하는 이유는 이러한 지하철의 장점과 기능을 활용하기 위한 것이라고 볼 수 있다(양재공, 2005: 3).

그러나 이러한 눈부신 고도 경제성장의 이면에는 다양하고 복잡한 위협의 증가라는 문제들이 수반되어 사고를 유발하게 되는데, 특히 테러리스트들의 대상으로 이용되고 있다. 지하철 테러의 사례를 살펴보면, 1995년 일본 동경에서 발생한 지하철 독가스 테러, 2007년 7월 7일 영국 런던에서 발생한 동시다발테러 그리고 2010년 3월 29일 발생한 러시아 모스크바 지하철역 연쇄테러 등 부정적 결과를 초래하게 되었다.

이러한 사실로 비추어 볼 때, 매일 수십만 명 이상이 이용하는 전 세계의 어떠한 지하철도 테러로부터 안전하지 않다는 사실을 일깨워주고 있다.

지하철이 하루 수송하는 인원은 2008년 말 기준으로 총 7,599만 명으로 다른 교통수단 및 대형건물과의 연계성과 편리성으로 많은 이용자들이 사용하고 있지만 테러로부터 화재나 가스사고가 발생할 경우 지하 터널이라는 구조물의 특성상 사망사건으로 이어질 가능성이 매우 높다.

이렇게 지하철에 대한 안전사고의 우려에도 불구하고 이용자들은 늘어나고 있는 실정이다. 그러나 우리나라는 아직까지 지하철의 종합적인 테러 안전대책은 크게 미흡하여 보완대책마련이 시급한 실정이다. 따라서 본 연구는 테러의 피해를 최소화하기 위해 각국에서 발생한 지하철 테러사건의 사례를 분석한 후, 지하철 테러 위협 대비 방안을 위기관리 단계별로 구분하여 효율적인 대책을 제시하는데 그 목적이 있다.

본 연구의 방법은 공간자료의 수집·분석을 통한 실태확인 및 문헌연구를 중심으로 접근하였다. 또한 지하철 및 테러와 관련된 각종 국내외 연구문헌과 관련 기관의 보고서를 기초로 하여 분석하였다.

II. 이론적 논의

1. 지하철과 테러와의 관계

지하철은 대중교통수단으로서의 중추적 역할을 이행하고 있는 순기능과 더불어 지하공간이라는 구조특성상의 역기능도 지니고 있다. 지하철은 특성상 격리된 공간에서 이동하는 물체로, 사고발생 시 외부공기의 획득이 제한적이고 연기나 가스의 급격한 확산으로 이용자들이 제한된 통로를 이용하여 수직 이동하기 때문에 대형재난의 구조적인 위험성을 안고 있다. 또한 외부와의 시각적 접촉부재로 인한 폐쇄감, 화재 시 대피불안감, 붕괴 시 매몰공포 등 심리적 측면에서도 상당한 문제점을 안고 있다(연합뉴스, 2006. 9. 19 재구성). 이렇듯 지하철은 수많은 사람들이 한꺼번에 몰리는 특성상 사고가 터지면 대형 참사로 이어질 가능성이 매우 높아 인명 피해가 크다.

한편, 테러발생이 급증하고 있는 가운데 국가정보원 테러정보종합센터의 자료를 분석해 본 결과, 테러는 최근 2000~2009년 9월까지 총 16,464건이 발생한 것으로 조사되었다. 이 중에서 대상별 테러발생 현황을 살펴보면, 군·경 관련시설이 가장 높은 비중을 차지하고 있지만, 교통시설과 민간인을 대상으로 하는 테러가 계속해서 급증하고 있다. 특히 대중교통수단 중 지하철에 의한 테러가 여타 교통수단에 비해 빈발하고 있다.

국제기업보호협회 위원장인 윌 게디즈는 “지하철은 테러리스트의 이상적인 공격 대상이며 손쉽게 도시 전체를 멈추게 할 수 있으며 시민들에겐 더 큰 공포감을 유발할 수 있다”고 밝혔다(부산일보, 2010. 3. 30).

최근에는 인터넷 채팅을 통해 알게 된 북한 여간첩에게 지하철 기밀문건을 건넨 혐의로 기소된 前 서울메트로 간부가 징역형을 선고받았다. 前 서울메트로 간부는 2007년 10월 북한 여간첩이 공작원이란 사실을 알면서도 서울메트로의 비상사태 시 대처요령, 종합사령실 비상연락망, 1호선 사령실 비상연락망, 상황보고, 승무원 근무표 등 300여 쪽의 기밀 문건을 빼돌려 직접 여간첩에게 넘겨주었다. 지하철 관련 정보가 국가기밀에 해당하지는 않지만 일반인이 쉽게 구할 수 없는 자료이며, 누설될 경우 우리나라에 테러와 같은 위해가 발생할 수 있다는 사실로 볼 때 보호할 가치가 있다.

2. 위기관리 단계

위기관 사전적 의미에 있어서 “중요한 변화가 절박하게 요구되는 불안정한 상태이거나 혹은 하나의 사건 또는 행동과정이 계속 진행되어야 하는지 아니면 수정 또는 종결되어야 하는지의 여부가 결정되는 순간으로서의 전환점”이라고 정의되고 있다(Webster's Third New International Dictionary, 1966: 537-538; 이재은, 2005: 2에서 재인용). 또한 학술적 차원에서 이재은(2005)은 위기를 “자연현상이나 인간의 실수나 고의, 사회적 상황으로부터 피해를 받는 사회체계의 범위가 지역사회 이상이면서 체계의 존립이나 구성원의 생명·건강·재산에 위해를 가하는 사건이나 상황”이라고 정의하고 있다(이재은, 2005: 2). 이처럼, 위기의 정의는 너무나 일반적이어서 어떤 사건이나 사고가 ‘위기’인지의 여부에 대한 판단에 따라 상대적이라고 할 수 있다. 이러한 사건이나 사고에 따라 위기라고 판단되어지면 이

위기를 어떠한 방식으로 관리해야 향후 위기발생을 최소화할 수 있는지가 중요할 것이다.

일반적으로 ‘위기관리’라고 하면 위기를 예방하고 위기발생에 대비하여 대응태세를 유지하며, 위기 발생시 즉각적인 대응을 통해 피해를 최소화하고 조기에 위기발생 이전의 상태를 회복한 후 재발 방지를 위한 일련의 활동을 의미한다(서상열, 2007: 238).

Petak(1985)은 정책집행과정을 위기관리과정으로 전환시켜 단계론적 위기관리 모형을 예방 혹은 완화(mitigation), 대비 혹은 준비(preparedness), 대응(response), 복구(recovery)의 4단계로 구분하여 설명하고 있다(Petak, 1985: 45; 서상열, 2007: 238에서 재인용).

제1단계인 예방 혹은 완화단계는 실제 발생사례가 있는 재해나 잠재적 재난에 의한 위험을 예상하여 평가하고 그 위험을 감소시키려고 하는 활동으로, 위기가 발생하기 전에 위기축발요인을 미리 제거하거나 위기요인이 가급적 표출되지 않도록 억제 또는 완화하는 과정을 의미한다. 제2단계인 대응 혹은 준비단계는 위험평가에 대한 대응계획을 개발하고 대응인력을 훈련하고, 필요한 자원을 준비하며, 다른 지역과의 자원을 공유하기 위한 협정 체결, 관할 지역 책임의 명확화 등을 통해 미리 대비하는 단계로, 위기가 발생되기 전에 비상계획, 위기 경고체계 및 기타 방지수단을 마련하는 과정이다. 제3단계인 대응단계는 사건이 발생하여 계획을 집행하고, 2차 피해를 최소화하기 위한 활동을 시행하며, 피해가능성을 최소화하고 축소시키는 활동단계로, 위기가 실제로 발생하였을 때 조직원들이 적극적으로 이를 해결하기 위한 활동과정이다. 제4단계인 복구단계는 전력을 수리하고, 임시주택, 식량, 의복 등의 생활지원체계를 지원하고, 다시 정상적인 활동으로 돌아갈 수 있도록 지원하는 단계로, 위기가 지나간 뒤에 원상으로 복구되는 과정이다(McLoughlin, 1985; 김창호·이광렬, 2007: 119; 서상열, 2007: 238-239의 재구성).

이러한 테러대응을 위한 위기관리 단계별 구성요소를 살펴보면 다음과 같다.

<표 1> 위기관리 단계별 테러대응 조치구성요인

단계	구성요인	하위요인
예방/완화	테러리즘 발생가능성 분석	규모, 요인, 대상, 주체, 방법
	테러리즘 기준 설정	테러방지법령의 재개정, 테러발생요소 규제
	테러리즘 요인제거	테러리스트 분석 및 관리, 테러리즘 대상시설물 안전점검, 발생가능 테러리즘 파악/조치
	위험노출 감소	위험시설물 이력관리, 대인 홍보 및 경보
대비/준비	대응 위한 훈련실시	테러리즘 유형별 대응 및 교육 훈련 실시, 표준운영절차(SOP)의 확립
	사전 조정/협조확보	유관기관의 확인, 유관기관간의 조정과 협조체계 구축
	대응 위한 자원 확보	인·물적 자원 목록구비, 자원보유 기관의 확인, 자원의 수송 및 통제 계획 수립
대응	대응기관 간 협조/조정	실제상황에서의 작동상태, 위기상황실 운영, 관련기관과의 의견조정 및 의사결정, 대응기관 집행 및 문제점 확인, 대응목표와 기관별 역할 명확성

<표 1> 위기관리 단계별 테러대응 조치구성요인(계속)

단계	구성요인	하위요인
대응	피해자 보호/관리	구조탐색 및 응급의료 활동, 사상자 확인 및 구급 활동, 수용시설의 확보 및 관리
	현장 수습 및 관리	현장 교통통제 및 질서유지, 주변 위험시설물의 관리, 긴급 복구계획 수립, 테러리즘 상황 파악
복구	복구상황 점검/관리	단종장기 복구계획 수립, 피해자 보상 및 배상관리, 복구 우선순위 결정
	피해파악/긴급지원	피해상황의 집계, 긴급지원물품의 제공
	원인분석 및 평가	테러리즘발생 원인 및 문제점 조사, 개선안 및 유사위기 방지

※ 자료: 이창용(2004: 131)에서 재구성.

III. 지하철 테러사건 사례 분석

1. 일본 동경 지하철 테러

1) 경위

1995년 3월 20일 오전 8시경 16개의 지하철 역구내와 일본 중심에 있는 지하철 3개 노선 열차 5대에 독가스가 설치되어 약 1,000명의 출근자들을 실은 러시아워 지하철의 밀실 속에서 공포의 독가스가 살포되었다. 이 사고는 기존의 테러와는 달리 생화학무기를 사용하여 불특정 다수에 대한 무차별적 다량살상을 노렸다는 점에서 커다란 충격을 주었다. 독가스에 의해 약 5,500여 명의 많은 사상자가 발생하고 16개의 지하철 역사 주변이 떠들썩하였으며 수도뿐만 아니라 일본 전역이 충격에 빠졌다. 독가스가 살포된 5개 차량들이 8시 9분에서 13분 사이에 국회와 대장성 등 관청이 밀집된 가스미가세 키역에 도착할 예정이었던 것으로 보아 9시까지 출근하는 공무원들을 대상으로 테러를 자행한 것으로 추정되었다. 히비야선 등 지하철 차량 내에 유독물질이 살포되어 손과 발의 마비, 눈 통증, 목통증, 호흡곤란 등을 호소했고 부상자는 거의 동공이 축소되는 것을 시작으로 호흡기 장애, 질식, 어지러움, 구토를 호소하였다(권정훈 외, 2009: 10).

2) 분석

이 사건은 첫째, 대응 초기에 소방관 등 출동대원이 방호장비를 제대로 착용하지 않아 유독가스에 노출되어 병원에 후송되는 등 유독물질 사고에 대한 인식이 부족했었고 둘째, 현장에 출동한 부서에 대한 사고유형별 필수 기자재 준비 및 기본 정보제공 등의 현장 활동 체계가 미흡했다. 셋째, 현장 활동 중에 시부야역에서 폭발로 인해 산소 결핍으로 많은 사상자가 발생하였다는 허위신고 등 정보수집

의 혼란으로 출동대에 혼란을 야기했다. 넷째, 지하철의 차량은 물론 역구내도 밀폐상태였기 때문에 화재·악취·독가스 등이 발생한 상황을 감안하면 확산을 막는 수단으로써 유독가스사고에 따른 공조 설비 운영, 취급조치가 전무했다. 다섯째, 고베대지진 이후 위기관리라는 말은 많이 사용하고 있으나, 위기관리 및 안전에 대한 정보공개 부족, 유관기관간의 정보교환 및 주민의 이해와 협력이 부족했다(권정훈 외, 2009: 11).

2. 영국 런던 지하철 동시다발테러

1) 경위

2005년 7월 7일 영국 수도 런던 시내 중심가의 아침 혼잡시간 오전 8시 51분경 런던 중심부의 4곳에서 지하철과 버스를 대상으로 동시다발적인 연쇄폭발이 발생하였다. 맨 처음 폭발이 발생한 지역은 런던 중심가의 리버풀가역과 올드게이트이스트역 사이였으며, 곧바로 런던 북부 러셀광장역과 킹스크로스역 사이에서 지하철과 버스가 폭발하였고, 세 번째 에지웨어로드역에서 잇따라 지하철이 폭발하였다. 마지막은 런던 중심가 태비스톡 광장에서 폭발하여 2층 버스 지붕이 10m 이상 날아가는 사건이었다. 이 사건으로 56명이 숨지고 700여명이 다쳤으며 부상자 중 50명은 중상을 입었다(권정훈 외, 2009: 11).

2) 분석

스코틀랜드 글렌이글스에서 주요 8국(G8) 정상회의가 개막하는 시점에 일어난 연쇄테러공격은 이라크 전에 대한 전 세계의 관심을 끌기 위해 철저하게 계획된 것이었다. 사건이 보도되자 알카에다로 자칭하는 비밀조직은 인터넷 웹사이트를 통해 자신들의 소행이라고 밝혔다.

이 사건은 자본주의를 대표하는 미국과 영국의 심장부에서 발생했고 복잡한 출근 시간대에 동시다발적으로 이루어진 자살테러라는 점 등에서 9·11테러 사건과 여러 면에서 유사하다는 점에 관심을 끌었고(최진태, 2006: 401), 알카에다의 전통적 수법인 동시다발 테러임을 지적했다. 이후 조사에 의해 자살폭탄테러를 저지른 4명의 범인은 파키스탄계 영국인들로 밝혀졌는데, 이들은 모두 10~30대의 전과가 없는 평범한 영국인으로 드러남에 따라 영국 사회는 경악을 금치 못했다.

이들은 아랍계 이슬람 영국시민이었다. 알 카에다의 전술이 테러대상국에서 인적 자원을 활용하여 테러훈련을 시킨 뒤 자살폭탄테러를 명령하는 것이다. 前 영국경찰청장인 존 스티븐슨은 영국출신이거나 영국거주자로 오사마 빈 라덴 캠프를 찾은 사람은 3,000명 이상이라고 지적하였다(홍순남, 2006: 157).

자살폭탄테러의 주모자로 지목된 알 카에다 지도자인 아브드 알 하디는 사담 후세인 前 이라크 대

통령 휘하 군대 소령 출신으로, 알카에다 지휘관이었으며 이란에서 이라크로 입국하려다 미국 당국에 체포되었다.

한편, 수사 경찰은 CCTV의 테이프 분석으로 5,000여개의 화면을 분석하여 테러리스트들이 지하철에서 만나는 장면을 찾아냈다. 영국은 1990년대 초 아일랜드 공화국군(Irish Republican Army: IRA)의 테러공격을 예방하기 위해 지하철에 6,000개, 기차역에 1,800개의 카메라를 각각 설치하였다. 그리고 전국의 버스정류장, 기차역, 공용주차장 등 총 420만개의 카메라를 설치하였다. 자살폭탄테러로 판명되면서 DNA와 지문분석 및 폭탄 제조와 유통경로를 추적하는 수사로 방향을 잡았다. 사건 발생 5일 만인 11일 사망자중 범인 1명의 신원이 확인되면서 수사는 활기를 띠기 시작하였다(홍순남, 2006: 158).

3. 러시아 모스크바 지하철역 연쇄테러

1) 경위

2010년 3월 29일 오전 러시아의 수도 모스크바 지하철역 2곳에서 연쇄 자살폭탄테러가 발생해 적어도 38명이 숨지고 102명이 다쳤다. 특히 이번 테러는 크렘린궁과 연방보안국(FSB), 내무부 등 관공서가 밀집한 수도 한복판에서 발생했다는 점에서 충격을 주고 있다. 이번 사건은 160여 명의 사상자를 낸 2004년 파벨레츠키야 지하철역 테러 사건 이후 모스크바에서 발생한 가장 큰 폭탄 테러 참사로 기록되었다.

첫 번째 테러 공격은 오전 7시 55분경 모스크바 시 중심가 루비얀카 지하철역에서 발생하였다. 역 내로 들어오던 전동차의 두 번째 칸에서 폭탄이 터져 승객과 플랫폼에서 있던 시민 등 24명이 숨졌다. 루비얀카역은 크렘린궁, FSB 본부 건물과 가까운 거리에 있다. 이어 40분 후 루비얀카 역에서 네 정거장 떨어진 파르크쿨트리역에서 두 번째 테러가 발생해 최소 14명이 사망했다.

유리 루즈코프 모스크바 시장은 “두 명의 여성 자살폭탄테러범이 각각 다른 전동차에 탔다가 역에 도착한 뒤 테러를 감행했다”고 밝혔다. 모스크바 시 당국은 루비얀카역 테러는 피해 규모로 보아 폭발 위력이 TNT 4kg에 상당하며 파르크쿨트리역은 TNT 1.5kg 상당의 폭탄이 터진 것으로 보고 있다(동아일보, 2010. 3. 30).

러시아에서는 잦은 테러로 주요 건물과 시설물에 대한 보안 검색이 강화되면서 최근에는 상대적으로 경계가 허술한 버스나 열차 등 대중교통 수단이 테러 목표가 되고 있다.

러시아 경찰과 보안 당국은 지난해 열차 테러 사건 이후 대중교통 이용객들의 안전을 보장하겠다고며 경계를 강화했지만 이번에 다시 지하철역에서 테러가 발생함에 따라 보안 대책에 구멍이 났다(부산일보, 2010. 3. 30).

2) 분석

러시아 수도 모스크바 지하철에서 대규모 희생자를 낳은 테러는 2004년 2월 6일 체첸 반군들이 저지른 자살폭탄테러로 40명이 숨지고 120여 명이 부상한 이후 이번이 처음이다. 러시아에서는 1994년과 1999년 두 차례의 체첸 전쟁 이후 잉구셰티야, 다게스탄, 세베로오세티야 등 러시아 남부 캅카스 지역에서 체첸 반군 잔당들의 소행으로 보이는 테러가 끊이지 않고 있다. 지난해 11월 모스크바에서 상트페테르부르크로 가던 급행열차를 테러했다고 주장한 체첸 반군 지도자 다쿠 우마로프는 지난달 “테러 활동이 러시아 전역에 걸쳐 벌어질 것”이라고 경고한 바 있다. FSB 관계자는 여성 자살폭탄테러범은 10년 전 모스크바를 공포로 몰아넣었던 ‘검은 과부들’¹⁾을 연상시킨다고 밝혔다. 특히 이슬람 여성 2명이 벨트에 의심스러운 물건을 소지하고 있었다는 목격자의 진술과 이들의 시신이 지하철 역 안에서 발견된 점으로 미뤄 이들을 유력 용의자를 보고 신원 파악에 나섰다. 러시아 당국은 분리 독립을 주장하는 체첸 반군 또는 이에 동조하는 북카프카스 지역 이슬람 분리주의자들을 테러 배후로 지목했다(동아일보, 부산일보, 2010. 3. 30의 재구성).

체첸 분리주의자들은 2000년부터 자살폭탄테러 전술을 사용했고, 특히 2003년부터는 체첸 전쟁에서 가족을 잃은 여성들이 테러에 나섰다. 2003년 7월 모스크바 콘서트장 자살폭탄테러, 344명이 사망한 2004년 북오세티야 베슬란 인질 테러에도 ‘검은 미망인’으로 불리는 여성 테러리스트들이 가담했다. 이후 한동안 잠잠했던 자살공격은 지난해 체첸 반군 지도자 도쿠 우마로프가 러시아-체첸 분쟁을 ‘이슬람과 서구의 충돌’로 표현하면서 재개됐다. 앞서 러시아는 1994년과 1996년 2차례 체첸과 전쟁을 벌였고, 2008년에는 러시아군과 잉구셰티야 자치공화국 이슬람 반군이 충돌했다(문화일보, 2010. 3. 30).

4. 동경·런던·모스크바 지하철의 테러사건 비교·분석

각국에서 발생한 지하철 테러사건을 테러 조직, 공격 유형, 수단 유형 그리고 대상 유형을 구분하여 살펴보면 다음과 같다.

우선, 테러 조직에 있어서 동경 지하철 테러는 교주인 아사하라 쇼코가 일종의 계시종교인 옴 진리교를 창시해 살해자와 희생자 모두에게 영적인 은총을 준다고 속이며 신도들을 결성하였다. 그리고 1995년 11월에 최후의 전쟁으로 인류가 종말을 맞게 되며 이때의 핵무기는 핵, 생물, 화학무기가 될 것이고 옴 진리교의 신자만이 아마겟돈을 극복하고 천년왕국을 영위할 수 있다고 설교해 독가스 살포를 지시하였다. 이런 폭력적인 집단이 대학교육까지 받은 20~30대의 신도를 거느릴 수 있었던 요인은 실적평가 위주인 교육제도에 짓눌리고 1980년대의 기형적인 경제성장에 혐오감을 느낀 젊은이들이 옴 진리교의 현세 부정적인 계시신앙에 매료됐다고 분석된다.

런던 지하철 테러의 범인은 파키스탄계의 평범한 이민 2세의 영국인들이었다. 이들 중 모하메드 시

1) 러시아 정부군에게 납편을 잃은 체첸 출신 여성 테러범들을 일컫는다.

디칸은 평범한 영국시민으로 빈민층 이민 자녀와 장애아를 돕는 초등학교 보조교사였으며, 세흐자드 탄위어는 벤츠를 즐겨 타는 성공한 이민 2세였다. 그러나 이들은 영국사회에서 적응하지 못하고 실업과 빈곤으로 사회와 국가에 불만을 가진 세대로, 영국의 잘못된 이민문화정책의 기인으로 보인다(홍순남, 2006: 157; 장기봉, 2007: 89).

모스크바 지하철역 연쇄테러의 테러 조직은 체첸반군으로 분석된다. 러시아와 끊임없는 항쟁을 벌여온 체첸은 지구촌에서 가장 위험한 분쟁지역 중 한 곳이다. 러시아에 대한 체첸의 저항은 주로 이슬람을 중심으로 이루어졌다. 이들의 용맹성과 호전성, 특히 이슬람을 중심으로 한 종교적 결집은 분리 독립의 정당성과 투쟁의 이념적 기반을 제공해 주고 있다.

둘째, 공격 유형에 있어서 런던 지하철 테러와 모스크바 지하철역 테러는 폭파를 이용했다는 점이다. 국가정보원 테러정보통합센터의 테러사건통계(2000~2009.9)를 분석해 본 결과, 폭파를 이용한 테러가 가장 높은 비율을 보이고 있다.²⁾폭파는 테러리즘의 폭력적인 상징성을 띠고 있는 것으로, 테러조직들의 배후와 증거를 찾기가 어렵다. 또한 사후에 복구가 상당 기간 길어진다. 그래서 테러리스트들은 폭파를 이용한 공격을 주로 사용하고 있다.

셋째, 수단 유형에 있어서 동경 지하철 테러는 기존의 재래식 무기와는 달리 생화학무기를 사용하여 불특정 다수인을 대상으로 자행했다는 점이다. 동경 지하철에 신경가스의 일종인 사린을 살포했던 음 진리교는 화학 작용제 뿐만 아니라 생물학 작용제도 만들어 사용하려고 하였다. 실제로 그 집단은 화학 작용제에 초점을 맞추기 전에 생물학 작용제를 확보하려고 시도하였다.

그러나 런던 지하철 테러와 모스크바 지하철역 테러는 생화학무기를 사용한 동경 지하철 테러와는 달리 폭발물을 이용하였다. 폭발물과 같은 재래식 무기는 사용이 편리하고 마음만 먹으면 언제 어디서나 쉽게 제조, 구매할 수 있다는 이점 때문에 테러리스트들의 주요 수단으로 애용되고 있다. 또한 폭발물을 이용한 자살폭탄테러이다. 런던 지하철 테러와 모스크바 지하철역 테러는 자살폭탄테러로, 자살폭탄테러는 이슬람 원리주의로 무장된 정신교육이 필요하다. 즉 철저히 지하드 정신을 지니고 있어야 한다. 최근에는 여성 자살테러리스트들도 증가하는 추세에 있다.

자살폭탄테러의 이점은 대형 사고를 유발하여 보다 많은 사상자를 유발할 수 있고 미디어의 관심을 집중시켜 자살테러리스트 모집 등 후속범행을 촉진할 수 있으며, 임기응변식 작전이 용이할 뿐만 아니라 범인의 폭사로 배후조직의 보호가 가능하다는 것이다(권정훈, 2008: 45).

넷째, 대상의 유형에 있어서 동경 지하철 테러, 런던 지하철 테러 그리고 모스크바 지하철역 테러는 모두 다중이용시설인 교통시설을 이용했다는 점이다. 9·11테러 이후 각국의 항공만에 대한 출입통제의 보안이 철저히 이루어지면서 테러리스트들의 대상에 변화가 생겼다. 즉 테러리스트들은 과거 경성 목표물에서 연성 목표물로 테러목표를 변화하는 추세이다. 특히 지하철은 다른 교통수단과는 달리 한 번에 수많은 이용객들을 수송하기 때문에 테러리스트들의 입장에서는 보다 많은 사상자를 낼 수 있어

2) 유형별 특성을 살펴보면, 폭파가 50%로 가장 높게 나타났으며, 그 다음으로 무장공격 41%, 인질납치 5%, 암살 2% 그리고 교통수단 납치, 방화 및 약탈 순으로 나타났다.

그들에게는 적격이라고 할 수 있다. 또한 테러리스트들은 혼잡한 러시아워 아침 출근 시간대를 이용하는 것이다. 이러한 이유는 수많은 사람들이 출근하기 위해 정거장에서 대기하거나 탑승하여 밀집해 있기 때문이다.

지금까지 살펴본 일본 동경 지하철 테러사건, 영국 런던 지하철 테러사건, 러시아 모스크바 지하철역 테러사건 등을 요약 정리하면 다음과 같다.

<표 2> 각국 지하철 테러사건 비교분석

구분	동경 지하철 테러사건 (1995)	런던 지하철 테러사건 (2005)	모스크바 지하철 테러사건(2010)
테러 조직	옴 진리교	파키스탄계 영국인	체첸 반군
공격 유형	.	폭파	폭파
수단 유형	생화학무기	폭발물	폭발물
대상 유형	교통시설 (지하철)	교통시설 (지하철)	교통시설 (지하철)

IV. 지하철 테러의 위기관리 단계 방안

일반적으로 테러리스트들의 공격 유형에는 폭파, 무장공격, 암살, 인질 납치, 방화 및 약탈, 교통수단 납치 등이 있다. 지하철에서 발생할 수 있는 테러의 주된 유형으로는 폭파, 방화, 생화학무기 등이 있을 수 있다. 따라서 테러발생 시 각각 2차, 3차의 피해가 확산될 가능성이 있으므로 이에 대한 안전 대책이 필요하다.

지하철에서 발생할 수 있는 테러안전을 고려할 때 가장 중요한 개념은 첫째, 테러를 미연에 방지하는 것으로, 예상되는 여러 가지 수단의 테러를 고려하여 이에 대응하는 방지조치를 강구하는 것이고 둘째, 테러가 발생했을 때 테러의 확산방지와 복구에 만전을 기하고 동시에 다수의 이용자들을 신속하고 안전한 장소로 피난을 유도하는 것이다. 따라서 이러한 관점에서 테러발생 전의 예방 및 준비단계와 테러발생 후의 대응 및 복구단계로 구분하여 살펴보면 다음과 같다.

1. 예방단계

1) 생화학무기의 사용 가능성에 따른 법률안 제고

최근 테러조직은 정치적 테러에서 종교적·민족적·인종적 차원의 복수를 목적으로 한 테러조직으로 전환되고 있다. 대중지지 획득을 목표로 하는 정치적 테러조직은 인명살상을 꺼려 왔으나, 최근에 등장하여 활동 중인 테러조직에서 보듯이 인명살상을 목적으로 한 생물학 테러가 증가하고 있다(소방

방재청, 2009: 125).

생화학무기를 이용한 테러는 1995년 일본 동경 지하철에서 독가스를 이용한 테러사건으로 당시 국제적으로 이슈가 되어 모든 국민을 경악케 했고, 2001년 미국에서 우편에 의한 탄저균 테러가 발생한 사건이 있었다.³⁾ 1998년까지 알려진 생물학 테러는 총 222건이나 되며, 사용한 작용제도 장티푸스, HIV(에이즈 바이러스), 탄저균, 콜레라, 리신 독소 등으로 매우 다양하다(소방방재청, 2009: 126).

생화학은 우리 주변에서 손쉽게 구할 수 있어 최근에는 우리나라에서도 보복차원에서 일명 ‘문지마 황산테러’라는 범죄가 발생하여 주변의 시선을 안타깝게 하였다. 또한 2009년 홍콩에서는 20대 여성이 출근길에 인과가 봄비던 한 쇼핑몰에서 무차별적으로 염산 테러가 발생해 11명이 다쳐 영문도 모른 채 봉변을 당했다. 이런 염산 테러가 9개월 동안 네 차례나 발생하였다(연합뉴스, 2009. 9. 7의 재구성). 그리고 인근 중국에서도 재판 중이던 피의자가 법정에서 황산을 퍼부어 법관 6명이 화상으로 크게 다치는 참담한 사고가 발생했다(뉴스타운, 2010. 6. 9). 이렇듯 생화학을 이용한 테러가 발생할 경우 다른 공격 유형과는 달리 주변의 급속한 확산으로 매우 치명적이기 때문에 그 심각성은 실로 엄청나다.

일본을 비롯하여 미국·영국·독일·프랑스 등 선진국에서는 생화학 테러와 관련한 규정을 직·간접적으로 제정하여 시행하고 있다. 그러나 우리나라는 생화학 테러발생 시 각각의 유형에 따라 생물테러는 보건복지가족부차관, 화학테러는 환경부차관이 책임자가 되어 임무를 수행하며, 현장지휘본부의 장은 생물테러는 질병관리부장, 화학테러는 지방환경청장이 맡아 현장에서 지휘를 한다. 그 밖에 유관기관이나 지원팀에서는 생화학 테러발생 시 기능·분야별로 지원하는 역할을 하고 있으며, 합동조사반이나 상황팀, 초동조치팀은 생화학 테러에 대한 조사·상황전파, 초동조치에 대한 역할만을 수행할 뿐이다(소방방재청, 2009: 165).

테러발생 시 그 유형에 따라 기능을 수행하는 것도 유용할 수 있으나 생화학무기가 다른 유형의 무기와는 다르다는 것을 감안할 때, 선진국처럼 우선적으로 생화학 테러와 관련한 법제를 마련하여 규제를 보다 강화해야 할 것이다.

2. 준비단계

1) 테러인전 교육프로그램 개발

지하철은 도시 교통수단의 중요한 축을 담당하는 대중교통수단이라는 면에서 정시성과 신속성만이 강조되어 왔으나 이제는 이용자들에게 대한 안전성 확보를 간과해서는 안 되며 여러 지하철 사고를 통해 인식해야 된다.

3) 탄저균이 들어간 편지가 몇몇 뉴스 미디어의 사옥 및 2명의 민주당 상원의원의 집무실에 발송되어 5명이 사망하고, 17명이 병원에서 치료하였다.

이를 위해 안전에 대한 인식은 어릴 때부터 지속적인 교육을 통해 체질화해야 한다. 그러나 우리나라 유치원, 초등학교에서의 안전교육은 횡단보도 건널 때 주의사항 등에 대한 일반적인 교육내용이 대부분이다. 이러한 교통 관련 교육뿐만 아니라 테러가 무엇이고, 테러대응이 왜 중요하며, 테러 발생 시 행동요령 등 이론과 실제에 대한 교육도 필요하다고 사료된다.

외국의 경우 방화·안전의식 함양을 위한 계몽·교육 강화를 위해 미국은 1974년 방화교육이 시작되었고 이미 초등학교부터 화재예방과 화재발생 시 대피요령 등에 대하여 교육을 받아 오고 있어 교육에 대한 특별한 시급성이 없다. 또한 일본의 경우 공민이라는 교육시간 또는 체육시간에 안전 또는 방재에 관한 교육을 실시하고 있다(권정훈 외, 2008: 48). 따라서 보다 효과적이고 실질적인 조기교육 프로그램의 개발 시행을 위해 관계기관에서는 테러 안전교육의 지침서를 마련하여 테러에 관한 총론적인 내용과 지하철에 대한 일반적인 사항, 지하철에서 테러 및 긴급 상황 발생 시 대처요령 등 각론적인 내용을 담아야 할 것이다. 그리고 작성된 지침서는 지하 역사 내에 비치하고, 운영기관 홈페이지에도 게재하여 모든 국민들이 항상 확인할 수 있도록 조치를 취해야 할 것이다.

2) 자발적 테러 안전의식 고취 확산

현행 안보적, 재해·재난 대응 측면에서 ‘민방위 날’을 지정하여 매월 15일 날 실시하고 있고, 안전의 중요성을 인식시키기 위해 매월 4일을 ‘안전점검의 날’을 지정하고 있다. 그리고 우리나라에서는 자연재해의 경감을 위해 매년 5월 25일을 ‘방재의 날’로 지정하고, 유엔에서는 매년 10월 둘째 주 수요일을 ‘세계 방재의 날’로 지정하고 있다.

이와 같이 테러의 경각심을 고취시키기 위해 테러예방을 위한 차원에서 가칭 ‘테러예방의 날’을 신설하여 월별 혹은 분기별로 제도화를 통해 전 국민이 몸소 직접적인 체험교육을 실시하는 형태가 필요하다(주철수·권정훈, 2007: 211).

3) 시민신고 포상금 제도 확대

국가에서 시행중인 각종 신고 포상금 제도는 자발적인 시민참여로 인한 각종 불법행위의 감소효과에 그 목적이 있다고 할 수 있으며 누구든지 불법행위를 할 경우 신고당할 수 있다는 경각심을 일깨우는 목적에서 마련된 제도이다.

이와 관련하여 2005년 2월부터 서울시내 지하철에서의 방화, 테러 등 범법 행위를 신고할 경우 최고 3천만 원의 포상금이 지급되고 있다. 포상금 지급기준은 방화, 폭발물 설치, 독가스 테러 등 사고 예방에 직접적인 도움을 주거나 범인검거, 화재진압, 인명구조 등에 공이 큰 시민에게 지급이 되며, 역사·도시철도시설 내 방화, 화약류 등 폭발물 설치, 독가스 테러 등의 사전예방 및 범인검거에 직접적으로 기여한 시민에게는 2,000만 원 이하의 포상금이 지급된다. 이밖에 전동차(열차)내 방화, 화약류

등 폭발물설치, 독가스 테러 등 범인 체포에 직접적인 단서를 제공하면 1,000만 원 이하의 포상금이 주어진다(하이서울뉴스, 2005. 2. 1).

이러한 시행제도는 지하철을 이용하는 시민들 스스로가 각종사고에 대해 관심을 기울이기 위한 제도이다. 시민신고보상제도의 시행은 현재 서울메트로(구 서울지하철공사)에서만 시행되고 있고 시행 이후 지금까지 2명의 수혜자가 나왔다. 보상금이 지급된 신고내용을 보면, 2005년 4월 열차 내에서 가스냄새가 난다는 문 모씨의 제보에 따라 도시철도공사는 차량을 신속하게 격리시켜 만약에 일어날 수 있는 안전사고를 사전에 막았다. 또 5월에는 8호선 잠실역 환승통로에서 방화를 시도하던 방화자를 시민 최 모씨가 신고해 자칫 큰 불로 번질 수 있는 지하철 화재를 예방할 수 있었다.

향후 서울지하철뿐만 아니라 지하철이 운행되고 있는 대구·부산·광주·대전 등 각 기관에서는 별도의 집행예산을 마련하여 테러예방 근절을 위한 시민들의 자발적인 참여와 관심을 기울이도록 유도할 필요성이 대두된다.

4) 테러발생 대비 훈련체계 확립

지하철 운영기관은 도시 교통수단의 중요한 축을 담당하는 대중교통수단이라는 면에서 정시성과 신속성만이 강조되어 왔으나 여러 지하철 테러사고를 통해 알 수 있듯이 이제는 이용자들에 대한 안전성 확보를 인식해야 한다.

현행 지하철 운영기관에서는 지하철에서 긴급 상황이 발생했을 경우를 대비하여 주기적으로 교육과 훈련을 실시하고 있으나 화재나 독가스 등에 대한 교육과 훈련 시 지시 또는 유인물 내용으로 훈련을 실시하고 있는 실정이다. 또한 모의재난이나 사고 등의 훈련과정에서도 단순하게 계획된 모의훈련만 시행하고 있다.

지하철과 수도권전철 안전을 위한 교육과 훈련에 대한 평가 결과, 안전교육에 대한 현직업원들의 평가는 부정적인 것으로 나타났는데, 전체의 72%가 “규정 되로 실시되지만 성과는 미흡”으로 답하였고, “교육과 훈련이 전혀 실시되지 않음”도 11%에 달했다. 교육 및 훈련 내용이 실제 상황 발생 시 대처하기에 충분한가라는 실효성 평가에서 “충분하다”는 응답은 전체의 1%에 불과하였고, “전혀 쓸모없음”도 3%로 나타났다. 그리고 안전교육이 갖는 문제점 중 가장 심각한 것으로 응답한 내용은 “형식적 교육”과 “현실성 없는 교육내용”이 전체의 65.1%를 차지하고 있었다(도시연대·궤도연대, 2005: 64-67).

테러에 대비하기 위해 지속적인 교육을 실시하되 지리적 특성상을 고려하여 노선별과 공격 유형별 상황에 맞게 훈련이 이루어져야 할 것이다. 훈련방법에 있어서는 직원과 이용객, 관계기관 등으로 구분하여 훈련을 실시해야 할 것이다. 이용객의 경우 사실상 교육이 어렵기 때문에 유인물로 제작하여 운영기관에서 홍보해야 하고, 관계기관인 소방기관의 경우 교통의 혼잡성에 따라 출동 시간이 상이하기 때문에 재차 확인, 점검해야 할 것이다.

3. 대응단계

1) 정보공유를 통한 통합관리 시스템의 현장대응 관리

테러발생 시 대응이 가장 신속하고 효과적으로 이루어져야 효율성이 높다는 것은 주지의 사실이다. 신속한 대응을 위해서는 테러의 발생시점에서 가장 빠르고 체계적으로 파악해야 한다(권정훈, 2008: 143).

분산관리 시스템은 테러발생 시 테러대응 관계기관 간의 중복대응과 과잉대응의 문제를 발생시킬 수 있으며 난해한 계획서의 비현실성과 다수기관 간의 조정, 통제가 반복되는 점이 야기된다. 일례로 지난 2003년 2월 18일 발생한 대구지하철 화재사고의 경우 재난상황이 통합적으로 관리되지 않아 효율적인 대처를 하지 못하여 피해를 키웠다는 지적이 있는데, 이는 분산관리 시스템으로 인한 실패요인이라고 할 수 있다(권정훈, 2008: 142).⁴⁾

반면, 통합관리 시스템은 테러 유형과 구체적인 위협에 관계없이 동일한 일반적인 활동들이 진행되기 때문에 유사한 자원동원 체계와 자원유형을 필요로 한다는 점이다. 즉 테러의 발생 원인이 무엇이든 간에 일반적으로 유사한 대응 형태들이 취해지고 있다. 다시 말해 어떠한 테러가 발생하더라도 실제 대응기구로서 소방서, 경찰, 응급의료, 군부대가 투입된다는 것이다(권정훈, 2008: 142-143).

선진국에서는 이미 자연 재해든 인적 재난이든 상관없이 피해와 대응능력을 기준으로 통합적으로 관리하여 시스템을 운영하기 때문에 통합성과 연계성이 매우 높은 반면, 우리나라에서는 발생 원인을 기준으로 소관부처별로 각각 관리하는 시스템을 운영하기 때문에 그러하지 못하다(권정훈, 2008: 143). 따라서 테러발생 시 인명과 재산피해를 최소화하기 위해서는 유관기관 간의 네트워크망을 형성하여 정보공유를 통한 통합관리 시스템으로 현장대응 관리가 이루어져야 할 것이다.

4. 복구단계

1) 피해보전금 마련

4) 대구지하철 화재사고의 실패요인 중 대응 및 복구단계에 있어서 정보공유와 전파 시스템의 부재를 문제점으로 지적할 수 있다. 신고 직후에 이루어진 재난대응기관들의 움직임을 살펴보았을 때, 재난대응기관들의 첫 움직임에서 큰 시차가 발견되는 것은 이들이 대구소방본부의 119상황실에 신고 접수된 화재사실을 통합정보시스템을 통한 정보의 공유와 전파로 인지한 것이 아니라 각각의 기관들이 종적인 정보획득을 통해 인지했음을 알 수 있다. 만약에 통합적인 재난관리가 이루어졌었다면 최소한 소방과 경찰 그리고 응급의료(병원) 기능은 같은 시간대에 정확한 상황의 파악과 조정을 통해서 체계적인 구조 활동을 개시할 수 있었을 것이다(김봉식, 2005: 52).

국민의 정부 시절 기존의 「국가대테러활동지침」으로는 새로운 테러에 대응할 수 없다는 판단 아래 국무회의에서 테러 예방, 대응, 인명구조, 피해복구, 테러리스트 수사 및 처벌 등을 포함하는 테러 방지법안을 마련하였다. 또한 한나라당 공성진 의원 등이 발의한 ‘테러대응체계의 확립과 대테러활동 등에 관한 법률안’, 열린우리당 조성태 의원 등이 발의한 ‘테러방지 및 피해보전 등에 관한 법률안’ 그리고 이듬해 정형근 의원 등이 발의한 ‘테러예방 및 대응에 관한 법률안’이 있었다.

상기 법률안 중 공통되는 부분 중의 하나는 테러의 피해보전장치 마련이다. 내용인 즉, 테러로 인하여 신체 또는 재산상의 피해를 입은 국민에게 그 상태에 따라 의료지원금·특별위로금 또는 장례비 등을 지급할 수 있도록 함으로써 국민을 보호하려는 것이다. 특히 조성태 의원 등이 발의한 ‘테러방지 및 피해보전 등에 관한 법률안’에서는 테러피해의 신고 및 보전, 의료지원금, 특별위로금, 장례비 등 비용추계서를 구체적으로 명시하였다.

일례로 대구지하철 화재사고 당시 실종자 확인 및 인정사망, 희생자 추모사업 관련, 보상금 산정방식 및 사정요율 관련 등에 대해 정부와 실종자유가족대책위원회의 견해 차이로 유가족들로부터 보상 지연에 대한 불만과 조기보상을 요구하는 항의 등이 잇따랐다(권정훈 외, 2009: 17). 그러나 우리나라와는 대조적으로 미국은 9·11테러 사건 이후, 1,200억 달러의 테러대책기금을 마련하여 테러로 인한 시설을 복구하고 사상자에 대한 피해보전 대책을 마련하였다(장석현, 2005: 19).

아직까지 테러방지법안과 관련해서는 아직도 논의 중에 있지만 향후 테러방지과 관련한 법률이 제정될 때 사건발생 후의 사후수습에 있어서 테러로 인하여 신체 또는 재산상의 피해를 입은 국민에 대한 피해보전 대책을 마련해야 할 것이다.

2) 부상자 및 유가족들의 장기적인 관리시스템 마련

테러발생에 따른 피해는 1차적으로 인적과 물적 피해가 있으며, 물적 피해는 다시 물품 및 시설·장비의 파손 및 손실 등 직접피해와 휴업피해 또는 영업피해 등 간접피해로 분류할 수 있다. 나아가 2차적으로는 테러사건을 수습하기 위한 비용으로 긴급구조경비, 이재민구호비 등 기타피해가 있다.

이 중에서 1차적인 인적피해는 사망자, 부상자 그리고 유가족 등이 있을 수 있다. 모든 사고에서 그러하듯이 사망자 유가족과 부상자들은 그 당시 사고로 인한 사고 악몽의 반복 기억, 일상생활 기피, 지나친 긴장과 불안감, 만성적 불면증, 우울증 등의 후유증으로 상당한 정신적 고통을 겪게 된다. 더불어 사고 현장의 복구를 위해 일선에 있는 소방, 응급구조 등 관계기관의 공무원들도 마찬가지로 할 수 있다.

일례로 대구시 지하철 화재사고의 치유캠프를 주최한 서울내러티브연구소는 부상자 및 유가족들을 조사해 본 결과, 이들의 ‘외상 후 스트레스장애(PTSD)’는 정신과 치료가 필요하다는 감정을 받았을 정도로 심각했다고 말했다. 그리고 환자들 중 30%는 끝내 충격에서 벗어나지 못한다는 것이다.

영국은 7·7런던 테러 발생 직후 정부당국에서 피해자 사무국을 조기에 설치하여 사고 피해자의 신

원 파악을 실시했고 생존자들은 ‘인도적 지원 지침(Humanitarian Assistance Guideline)’에 따라 장기적인 후유증 관리와 지원을 받았으며 대형 참사 피해자를 위해 의료 및 법적 자문을 제공하는 등 유가족들에 대한 다양한 피해대책을 강구하였다(김선빈, 2005: 8-9의 재구성). 따라서 부상자 및 유가족들이 사고로부터의 정신적 고통에서 벗어나 하루 빨리 사회에 복귀할 수 있도록 관계당국과 지자체 등 대응기관들의 사후관리가 필요할 것이다.

V. 결론

지금까지 지하철은 물론 국내에서 발생한 테러는 북한의 도발적 행위를 제외하고는 아직까지 발생된 적이 없다.

그러나 우리나라에 대한 테러조직들의 지속적인 위협을 감안해 볼 때, 낙관적이지만은 않다. 특히 테러리스트들의 테러 유형이 경성 목표물에서 연성 목표물로 변화되는 추세를 감안하면 대중교통수단 중 지하철은 테러로부터의 안전대책이 절실히 필요하다.

각국의 지하철 테러 사례를 바탕으로 우리나라의 지하철 테러 위협에 대한 대비 방안을 위기관리 단계별로 구분하여 제시하면 다음과 같다.

우선 예방단계에서는 우리 주변에서 손쉽게 구할 수 있는 생화학을 이용한 테러를 감안할 때, 선진국처럼 생화학 테러 관련 법제를 마련하여 규제를 보다 강화해야 할 것이다.

대비/준비단계에서는 첫째, 보다 효과적이고 실질적인 조기교육 프로그램의 개발 시행을 위해 테러 안전교육의 지침서를 마련하여 국민의 테러안전의식을 배양시켜야 할 것이다. 둘째, 테러의 경각심을 고취시키기 위해 테러예방을 위한 차원에서 가칭 ‘테러방지의 날’을 제정하여 자발적인 테러안전의식 고취를 확산해야 할 것이다. 셋째, 테러예방 근절을 위한 시민들의 자발적인 참여와 관심을 기울일 수 있는 시민신고 포상금 제도를 확대해야 할 것이다. 넷째, 테러에 대비하기 위해 지속적인 교육을 실시 하되 보여주기 위한 요식행위의 훈련이 아닌 테러발생 대비의 실질적인 훈련체계가 확립되어야 할 것이다.

대응단계에서는 테러의 발생시점에서 가장 빠르고 체계적으로 파악하기 위해 유관기관 간의 네트워크망을 형성하여 정보공유를 통한 통합관리 시스템으로 현장대응 관리가 이루어져야 할 것이다.

복구단계에서는 첫째, 테러로 인하여 신체 또는 재산상의 피해를 입은 국민에게 의료지원금·특별 위로금 또는 장례비 등을 지급할 수 있도록 하기 위한 피해보전금이 마련되어야 할 것이고 둘째, 사고로부터의 정신적 고통에서 벗어나 하루 빨리 사회에 복귀할 수 있는 부상자 및 유가족들의 장기적인 관리시스템이 마련되어야 할 것이다.

참고문헌

- 권정훈. 2008. 한국의 테러대응체제에 관한 연구. 용인대학교 대학원. 경호학박사학위논문.
- 권정훈·박옥철·김태환. 2008. 테러안전을 위한 지하공간의 예방대책. 한국재난정보학회논문집. 4: 48.
- 권정훈·김태환·최종균. 2009. 사례분석을 통한 지하철 테러에 대한 대책. 한국경호경비학회지. 18: 10-11. 17.
- 김봉식. 2005. 효과적 재난관리를 위한 위기관리시스템 형성에 관한 연구(대구지하철 화재사고 분석을 중심으로). 공주대학교 경영행정대학원. 석사학위논문.
- 김선빈. 2005. 영국에서 배우는 위기관리. 삼성경제연구소 제 530호.
- 김창호·이광렬. 2007. 위기관리단계별 생물테러 관리체계에 관한 연구. 한국경호경비학회지. 13: 119.
- 도시연대·케도연대. 2005. 지하철 및 수도권 전철 안전관리 시스템에 관한 연구. 64-67.
- 서상열. 2007. 要人테러의 위기관리 사례분석 및 발전방향에 관한 고찰. 한국경호경비학회지. 14: 238-239.
- 소방방재청. 2009. 소방의 화생방테러 대응체계 구축 및 교육훈련 프로그램 개발. 서울: 소방방재청.
- 양재국. 2005. 지하철건설현장의 사고 유형별 대책에 관한 연구: 대구지하철2호선 건설공사 안전사고를 중심으로. 계명대학교 산업기술대학원. 석사학위논문.
- 이재은. 2005. 국가위기관리의 학문적 체계화의 의의와 필요성. 한국위기관리논집. 1(1): 2-3.
- 이창용. 2004. 한국의 위기관리시스템 구축방안: 테러리즘 방지를 중심으로. 영남대학교 대학원. 행정학박사학위논문.
- 장기봉. 2007. 뉴테러리즘의 등장과 이에 대응한 국가 네트워크 전략. 대구대학교 대학원. 행정학박사학위논문.
- 장석현. 2005. 국가중요시설의 대테러방안에 관한 연구. 제7회 한국민간경비학회 정기학술세미나. 19.
- 주철수·권정훈. 2007. 대구지하철화재사고를 중심으로 본 테러예방대책. 한국치안행정논집. 4(2): 211.
- 최진태. 2006. 테러리즘의 이론과 실제. 서울: 대명문화사.
- 홍순남. 2006. 3.11 마드리드 테러와 7.8 런던테러의 비교분석. 대테러연구논총. 3: 157-158.
- 뉴스타운. 2010. 中법정, 오판과 테러로 권위추락.
- 동아일보. 2010. 모스크바 지하철 연쇄 폭탄테러 발생 37명 사망!!.
- 문화일보. 2010. 푸틴 테러집단 색출 끝장 낼 것.
- 부산일보. 2010. 모스크바 지하철 연쇄 폭탄테러 140여명 사상.
- 연합뉴스. 2006. 지하공간 안전관리 대책, 특별법제정 검토.
- 연합뉴스. 2009. 홍콩서 '묻지마' 염산 테러...11명 부상.
- 테러정보통합센터. <http://www.tiic.go.kr>
- 하이서울뉴스. 2005. 시민 신고정신이 안전한 지하철 만든다: 지하철 안전에 기여한 공로에 따라 '시민

신고보상금' 지급.

McLoughlin David. 1985. A framework for Integrated Emergency Management. *Public Administration Review* 45: 165-172.

Petak William J. 1985. Emergency Management: A Challenge for Public Administration. *Public Administration Review* 45: 3-7.

Webster's Third New International Dictionary. 1966. Springfield, MA: G. and C. Merriam Co.

權貞勳: 용인대학교에서 경호학박사학위(논문: 한국의 테러대응체제에 관한 연구, 2008)를 받았으며, 현재 경산1대학 경호무도과 교수로 재직 중이다. 주요관심분야는 테러대응정책, 경호학, 민간경비 등이며, 주요 연구논문은 한국 테러대응시스템의 제도적 구축방안(2010), 국제 테러리즘의 변화와 전망 그리고 대안(2010), 테러대응 관련 법제의 국가별 비교 연구(2010) 등이 있다(jhkwon@gs.ac.kr).

투 고 일: 2011년 03월 10일

수 정 일: 2011년 03월 31일

게재확정일: 2011년 04월 08일

A Study on Example Analysis and Risk Management of Terror on Subway

Jeong Hun Kwon

The purpose of this study is to analyze examples of terrorism on subways in each nation and present measures to deal with terrorism on subways. The following are countermeasures against a terrorist attack in Korea based on previous examples of terrorism in subway tunnels of each nation and it is shown as some stages by the risk management. In prevention stage, a new bill dealing with a chemical and biological weapons should be drawn up. In preparation stage, the training program of terror safety should be made, the government needs to keep citizens aware of security during acts of terrorism, a reward should be given to anyone who reports any suspicion, and training regimes for an attack by terrorist groups should be established. In fighting stage, field controlling management system with information sharing is required. In restoration stage, a long-term management system should be set up to care for the injured, and the victims or their families, and to pay for them.

Key words: terror, subway, risk management