

한국의 철도테러 안전대책에 관한 연구*

- 유럽 철도테러사례를 중심으로 -

신승균

본 연구는 테러의 피해를 최소화하기 위해 유럽에서 발생한 철도 테러사건의 사례를 분석한 후, 철도테러 위협대비방안을 제시하는데 그 목적이 있다. 유럽의 철도테러 사례를 바탕으로 우리나라의 철도테러 위협에 대한 평시대비 방안으로 테러관련 안전업무에 대해서도 적극적인 대비가 있어야 하는데 이를 위해서는 다음과 같은 여건들이 선행되어야 한다. 한국에 대한 테러환경 중에 대중교통을 목표로 한 테러에 대해서도 상응하는 대응방안이 필요하다. 본 연구에서는 다음과 같은 대안을 제시하였다. 주요 대중교통시설물에 대한 보안강화로 북한이 대남테러 대상으로 선택할 수 있는 한국에서의 주요 대중교통시설물에 대한 시설물 점검 및 보안강화를 지속적으로 실시해야 한다. 철도와 연결된 대규모 복합시설물에 대한 보안강화로 테러예방적인 측면의 실태점검과 보안강화를 실시하고, 보안설비시스템의 설치·관리 등에도 국가대테러기관과의 협력관계 구축을 위한 관계법령의 정비도 실시해야 한다. 테러연계의 차단 및 보안강화로 이슬람원리주의자들의 입국과 국내활동에 대한 지속적인 감시 및 합법적인 활동에 대한 테러예방활동의 강구, 불법체류 외국인 노동자의 동남아 무슬림단체와 연계되어 이념화조직화 될 경우 잠재적인 반사회적 행위로 철도교통시설에 대한 테러공격을 가할 수 있다는 점이다. 본 연구에서는 한국의 철도테러 안전대책에 대한 실태와 문제점과 테러환경의 분석을 위해 스페인과 영국에서 발생한 두 건의 테러 사건을 이용한 사례 연구를 병행하고 이를 토대로 한국의 테러환경변화와 철도테러 안전대책에 대한 방향을 제시하고자 한다.

주제어: 테러리즘, 철도테러, 안전대책

1. 서론

현대사회의 테러는 과거 테러와는 달리 그들의 요구조건이나 공격주체가 불명확해졌고, 대상에 있어서도 기존과는 다르게 대중교통수단이나 민간인을 대상으로 자행하는 무차별적 대량살상 목표에 대한 피해가 확산되고 있다. 현대적 대량살상무기(WMD)에 의하여 전쟁수준의 피해가 유발되는 등 공격수단의 다양성으로 방어와 예방책 마련이 곤란해졌다. 즉, 최근에 발생하는 테러리즘의 경향은 과거

* 본 논문은 영산대학교 교내연구비 지원에 의하여 연구되었음.

국가중요시설을 대상으로 테러리즘을 자행하던 ‘경성 목표물(hard target)’에서 불특정 다수를 대상으로 하는 대중교통수단이나 다중이용시설 등에 대한 ‘연성 목표물(soft target)’로 변화하는 추세에 있다(이승철, 2010: 189).

대테러전쟁의 단초가 되었던 9·11 테러 이전에 국내의 테러정세는 북한에 의한 대남 테러 위협을 제외하고 상대적으로 안정적인 것으로 인식되었다. 그 동안 한국과 한국인에 대한 테러의 가능성은 국내보다 해외에서 그 위험성이 높은 것으로 지적되어 왔다. 그 이유는 첫째, 한국인의 해외 방문 증가와 이라크·아프간 등 위험지역에 진출한 한국 기업의 숫자가 늘어나면서 불가피하게 테러에 노출될 가능성이 높아졌고, 둘째, 종교단체가 해외 선교를 전개하는 과정에서 현지 사정과 문화에 대한 이해 부족 등으로 갈등을 야기하는 경우도 많이 발생하고 있으며, 셋째, 세계 제13대 경제대국으로 등장한 한국이 국제사회에서 그에 상응하는 역할을 수행하면서 불가피하게 나타나는 갈등은 물론 아프간 및 이라크에 대한 파병 등으로 인해 이슬람권 지역에서 반한 감정이 고조되면서 한국에 대한 테러 가능성이 증가하고 있기 때문이다.

하지만 9·11 테러 이전에도 알 카에다가 한국을 테러의 대상으로 삼고 있었다는 것은 국제 테러조직에 의한 국내 테러로부터 안전 지역이 아니었음을 의미한다. 실제로 알 카에다는 1995년 1월 김포 공항을 이용하는 미국적 여객기 네 편을 포함한 12대의 동아시아 출발 미국행 비행기를 태평양 상공에서 동시에 폭파시킨다는 테러를 모의했으나 테러계획의 실행 이전에 발각된 바 있다¹⁾. 또한 알 카에다는 미국의 9·11 테러와 동시에 아시아에서 미국 여객기를 납치하여 주한 미군기지와 주일 미국 대사관에 돌진하는 ‘한국판 9·11’을 모의했던 것으로도 알려지고 있다.

또한 국내에 체류 중인 이슬람권 국가 출신자들의 숫자가 계속해서 증가하면서 이들이 커뮤니티를 형성하고, 이슬람 지하드 혹은 반미 투쟁을 선동하는 사례들이 발생하고 있다는 것은 새로운 국내 테러발생의 원인으로 작용할 수 있음을 의미 한다. 테러 공격목표가 될 수 있는 주한 미군 등 서방국가 시설이 109개소에 달하고, 다중 이용시설이 전국에 흩어져 있다는 점도 국내에서의 테러가능성을 배제할 수 없는 이유다(테러정보통합센터, 2009: 27).

9·11 이후에 국제테러의 정세가 무차별, 대량살상, 얼굴 없는 테러 등 예측할 수 없는 방향으로 전개되자, 각국은 테러관련 법제를 정비하고, 출입국 관리 및 항공보안조치를 강화하는 등 대책마련에 부심하고 있다. 그러나 테러의 효과 극대화를 위해 항공기의 납치·폭파 등을 통한 테러를 감행하던 양상이 출입국관리 및 항공기 안전조치를 강화함에 따라 스페인 마드리드 열차 폭발사건(2004. 3. 11), 런던지하철 테러사건(2005. 7. 7), 인도 뭘바이 테러사건(2006. 7. 11), 인도에서 파키스탄형 고속열차 테러사건(2007. 2. 17) 등에서 나타난 것처럼 철도를 테러의 대상으로 전환하는 모습이 나타나고 있어 오늘날 우리 사회가 얼마나 국제테러공격에 취약한 상황에 놓여 있는 지를 잘 보여주고 있다. 테러리스트 입장에서 보면 항공기에 비해 철도테러는 교화성이나 규모면에서 결코 뒤지지 않은 대상이면서

1) 이 테러계획은 보징카 작전(Operation Bojinka)으로 불린다. 보징카는 아랍 속어로 ‘폭발’을 의미한다. 전문가들은 이 작전이 성공했다면 4천여 명이 사망했을 것으로 추정한다.

접근성이 양호하고 굳이 자살테러를 하지 않아도 목적을 용이하게 달성할 수 있는 유리한 목표물이다. 이러한 대형 철도테러사건으로 각국에서는 효과적인 철도 대테러 정책수립에 전진공공하고 있다.

한국은 철도공화국이라 할 만큼 경부선, 호남선, 중앙선 등의 철도노선을 비롯하여 서울, 인천, 대전, 대구, 부산, 광주 등의 지하철 등 국토 전체에 다양한 형태의 철도가 연결되어 있다. 특히 한국은 국토가 좁아 도시 간 연결구간이 짧고, 철도역을 중심으로 인구가 밀집되어 있으며, 산악지역이 많아 테러에의 노출위험도 높을 뿐만 아니라, 테러가 발생할 경우 인명피해는 말할 것도 없고, 경제적 피해 역시 막대할 것이다(테러통합정보센터, 2011: 245).

본 연구에서는 한국의 철도테러 위협분석을 위해 그 동안 출판된 관련 단행본, 논문, 정부간행물, 언론보도자료 등을 문헌분석에 활용했으며, 테러환경의 분석을 위해 유럽에서 발생한 스페인과 영국의 테러 사건을 이용한 사례 연구도 병행하였다. 본 연구는 철도테러환경에 대한 계량적 결론의 도출에는 한계를 보이지만 객관적인 근거를 바탕으로 한국의 테러환경변화와 철도테러 안전대책에 대한 방향을 제시하고자 한다.

II. 철도테러리즘의 이론적 논의

1. 테러리즘의 개념

오늘날 국제 사회가 당면한 가장 심각한 문제 중의 하나임에도 불구하고 지금까지 테러리즘에 대한 합의된 정의가 존재하지 않는다. 심지어는 정확하지 않은 용어의 사용으로 테러리즘 정의 자체의 혼란을 초래하고 있다. ‘테러’를 테러리즘과 동일한 개념으로 사용하는 경향이 그러한 대표적인 예이다.

테러(Terror)라는 용어는 원래 라틴어 ‘terrere’에서 기원하며, ‘공포’, ‘공포 조성’, ‘커다란 공포’ 혹은 ‘죽음의 심리적 상태’를 의미하는데, 이는 곧 ‘떠는’, ‘떨게 하는 상태’ 그리고 ‘죽음을 야기하는 행위나 속성’을 뜻하는 것이다. 이 용어는 오늘날의 테러리즘과 거의 동의어로 사용하고 있다. 그러나 테러와 테러리즘이라는 용어는 마땅히 구분되어야 하지만 일상용어와 전문 용어로서도 구별하지 않고 혼용하는 경우가 많다. 테러리즘의 약어로 ‘테러’라는 용어를 사용하는 경우가 대부분이다. 하지만 이 두 용어는 엄격히 구분되어야 한다는 것이 전문가들의 지배적인 견해이다(최진태, 2011: 16).

따라서 테러리즘의 개념을 살펴보기 전에 테러와 테러리즘의 차이를 먼저 구분해 보고자 한다.

테러를 마음의 상태(state of mind)로 표현한다. 반면에 테러리즘은 특정 목적 달성을 위해 자행되는 폭력행위로 표현하고 있다(Schmid & Jongman, 1988: 20-21).

심리학자들에 의하면, 테러란 “특정한 위협이나 공포로 인해 모든 인간들이 심적으로 느끼게 되는 극단적인 두려움의 근원이 되는 것”으로 규정하고 있다. 극단적인 두려움은 일상생활의 부산물로 엄청난 인명과 재산상의 피해를 입히는 홍수, 폭설, 지진, 쓰나미, 화산 대폭발 등과 같은 자연재난, 성

수대교 붕괴사건, 삼풍백화점 붕괴사고, 대구지하철 방화사건 등과 같은 인적재난, 그리고 사이코패스(psychopath)에 의해 자행되는 연쇄살인사건과 전례가 없는 인천대교에서 발생했던 대형교통사고를 직접적으로 목격하거나 뉴스를 통한 간접적인 경로를 통해 알게 됨으로써 경험하기도 한다.

즉 테러란 발생원인이 무엇이든지 간에 극도로 불안한 심리적 상태를 말하며 자연적인 현상이다. 반면에 테러리즘은 조직적인 폭력을 사용함으로써 복종을 요구하는 것, 특히 정치적 무기나 정책으로서 폭력이 사용되는 것이다. 테러리즘은 테러와는 구별되는 폭력적 행위의 한 형태를 의미하는 것으로 항공기 납치, 요인 암살, 공중 시설 폭파 등을 통해 사람에게 공포를 일으키게 하는 행위를 의미한다. 결국 테러는 자연적 현상이며, 테러리즘은 폭력의 조직적·의도적 이용으로 강압적이며, 희생자 혹은 희생자와 연관된 모든 사람, 그리고 대중의 의지를 이용하기 위한 목적 지향적인 행위이며, 이를 위해 강제, 협박, 위협을 통해 폭력을 체계적으로 활용하는 것이라고 할 수 있다. 이러한 차이점에 따라 테러는 테러리즘이 없이도 발생이 가능하며, 테러는 테러리즘의 중요한 구성 요소가 되고 있다(최진태, 2011: 17).

국가정보원에 의하면 테러란 한마디로 “정치적(이념적) 폭력”으로 정의되나 이념 대립, 종교·민족 갈등, 이해관계에 따라 논란이 많은 개념으로 보고 있다(최진태, 2011: 19).

국가정보원은 학자들의 주장과 우방국 관계기관 등이 정의²⁾한 내용을 토대로 공통되는 요소를 첫째, 정치적 목적이나 동기가 있다(범죄조직과 구별), 둘째, 공포심을 수반한 폭력의 사용이나 위협이 따른다(총격·폭파·납치 등), 셋째, 미리 계획되고 지속성을 가진 사건이다(시위 등 우발적 폭력 제외) 등 세 가지로 분석하고, 여러 가지 개념적 요소와 다양한 정의를 종합하여 “테러란 정치적·사회적 목적을 가진 개인이나 집단이 그 목적을 달성하거나 상징적 효과를 얻기 위해 계획적으로 행하는 불법적 폭력행위”로 정의하고 있다³⁾.

이처럼 테러와 테러리즘의 개념의 차이가 분명하지만 일반적으로 혼용됨에 따라 문체구성의 편의상 본 연구에서도 혼용하도록 한다.

2. 철도테러리즘에 대한 논의

2) 국제적으로 정립된 ‘테러’의 개념은 없으나 미국·일본·영국·독일 등 각국의 대테러 관련법 또는 국제협약 등이 정의한 내용을 공통되는 요소로 내포하고 있다.

3) 우리나라 ‘국가대테러활동지침’ (대통령 훈령 제47호, 1982. 1. 21 제정, 2009. 8. 14 일부개정)은 각국에서 규정하고 있는 보편적 정의를 준용하여 정의하고 있다. 국가대테러활동지침에서는 테러의 개념을 ①국가 또는 국제기구를 대표하는 자 등의 살해·납치 등 「외교관 등 국제적 인물보호에 대한 범죄의 방지 및 처벌에 관한 협약」 제2조에 규정된 행위 ②국가중요시설 또는 다중이 이용하는 시설·장비의 폭파 등 「폭탄테러 행위의 억제를 위한 국제협약」 제2조에 규정된 행위와 인질억류·감금, 항공기 납치 및 파괴, 공항 내 인명살상, 선박 억류, 해저에 고정된 플랫폼의 파괴, 핵물질 등을 이용한 범죄 등 국가안보 또는 공공의 안전을 위태롭게 할 목적으로 행하는 행위로 규정하고 있다. 국가정보원 홈페이지, <http://www.nis.go.kr/download/affair/terror.pdf>, (검색일: 2012. 1. 10).

철도는 지하철과 더불어 대중교통수단으로서의 중추적 역할을 이행하고 있는 순기능과 선로와 터널이라는 구조특성상의 역기능도 가지고 있다. 철도는 특성상 선로와 터널이라는 일정한 공간에서 이동하는 물체로, 특히 고속철도의 경우 터널 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 매몰 공포 등 심리적 측면에서도 상당한 문제점을 안고 있다(연합뉴스, 2006. 9. 19; 권정훈, 2011: 89). 이 같은 문제점은 고속철도의 경우 수많은 사람들을 한꺼번에 수송하는 특성상 사고 발생 시 대량의 인명피해가 예상되는 대형재난의 구조적인 위험성을 안고 있다.

또한 2002년 감사원의 감사결과에서 나타났듯이 경부고속철도 신설 건설구간(220.9km)의 35%가 터널로 이뤄지지만 터널 내에서 화재 등 사고발생에 대비한 화재진화, 승객대피, 차량의 비상운전 요령 등이 전혀 수립돼 있지 않은 것으로 확인됐다. 터널뿐만 아니라 하루 수만 명의 여객이 오고갈 용산역사, 대전역사, 부산역사의 설계도에 소화설비와 화재발생시 연기를 막는 제연설비가 일부 누락됐으며 일부 구간의 긴급피난거리가 제한기준(50m)을 초과하는 등 전반적으로 방재대책이 미비한 것으로 나타났다(인터넷 조선일보, <http://news.chosun.com>(2002. 2. 3)](검색일: 2012. 1. 10).

한편, 테러발생이 급증하고 있는 가운데 국가정보원 테러정보종합센터의 자료를 분석해 본 결과, 테러는 최근 2000년~2009년 9월까지 총 16,464건이 발생한 것으로 조사되었다. 이 중에서 대상별 테러 발생 현황을 살펴보면, 군·경 관련시설이 가장 높은 비중을 차지하고 있지만, 교통시설과 민간인을 대상으로 하는 테러가 계속해서 급증하고 있다. 특히 대중교통수단 중 철도에 의한 테러가 여타 교통수단에 비해 빈발하고 있다(권정훈, 2011: 89).

철도안전법상에서도 테러의 정의를 찾아볼 수 있다. 철도에서 발생하는 사고를 기준으로 정한 '비상사고'란 ①철도비상사태 ②철도사고 ③운행 장애 등으로 비상대응이 요구되는 사고를 의미하며 「철도비상사태」의 정의에 언급된 철도안전법 제8조 제1항에 “철도에서 화재, 폭발, 열차탈선 등이 발생한 경우”라고 정의되어 있으며, 「철도사고」의 정의는 철도안전법 제2조에 의거 “철도운영 또는 철도시설관리와 관련하여 발생한 사람의 사상 또는 물건의 손괴를 말함”이라고 정의하고, 「운행 장애」의 정의는 철도안전법 제2조에 의거 “철도차량의 운행에 지장을 초래하는 것으로서 철도사고에 해당되지 아니하는 것을 말한다.

철도비상사태란 철도에서 발생한 화재, 폭발, 열차탈선을 의미하는데 철도입장에서 보는 테러는 고의적으로 인위적 기수단을 폭발을 이용하여 철도여객과 운영주체, 국가에 대한 폭력을 행사하여 정치적, 종교적 또는 이념, 민족적 목적을 가진 자나 집단의 의도적인 행위를 의미하며, 직접적인 법률에 언급은 하지 않았지만 2001년 국가정보원에서 입법을 주도했던 테러방지법에서 정의를 인용하고 있다⁴⁾.

4) 테러란 「테러방지법(안)」에서 “정치적·종교적·이념적 또는 민족적 목적을 가진 개인이나 집단이 그 목적을 추구하거나 주의 또는 주장을 널리 알리기 위해 계획적으로 행하는 행위로서 국가안보 또는 외교관계에 영향을 미치거나 중대한 사회적 불안을 야기하는 행위”로 정의하고 있으며, 테러와 전시에 준하는 사고란 이

현행 철도사고 등의 보고에 관한 지침에서 분류하는 기준에는 철도테러를 사고의 범주, 사고조사 범위에 포함하지 않고 있다. 철도사고는 크게 “철도사고”와 “철도안전사고”로 분류되고 열차 또는 철도차량의 운행으로 발생한 열차사고, 건널목사고, 철도교통사상사고를 “철도사고”라고 하며, 열차 또는 철도차량의 운행과 관계없이 발생한 사고를 “철도안전사고”라고 정의하고 있다(서울산업대학교 산학협력단, 2008: 74).

III. 유럽철도 테러리즘의 사례 및 위협분석

세계 각국의 철도테러는 상대적 박탈감, 국제정치적 배경, 민족 및 종교배경 등 다른 유형의 테러사건에 못지않은 다양한 원인으로 꾸준히 발생하고 있다는 사실을 스페인, 영국의 유럽철도테러의 사례를 통하여 살펴보고자 한다(테러정보통합센터, 2011: 246-260).

1. 유럽철도 테러리즘의 사례

1) 스페인 마드리드 열차테러

(1) 개요

스페인의 총선(General Election) 선거 사흘 전인 2004년 3월 11일 아침에 마드리드 역의 열차 폭탄 테러로 191명이 사망하고, 1800여명의 부상자가 발생했다(Haberfeld & Hassell, 2009: 190-194). 백팩에 담겨진 모두 10개의 폭탄이 Alcalá de Henares역에서 Atocha역을 같은 방향으로 오가는 네 개의 통근열차가 7시 37분부터 7시 39분 사이에 폭발했다. 즉 4개의 역에서 4개의 기차에 모두 10개의 폭탄이 3분 사이에 폭발한 것이다⁵⁾. 같은 날 10시 50분에 스페인 경찰은 Alcalá de Henares 역 광장에 버려진 벤에서 백팩에 담겨진 10kg에 달하는 폭탄을 발견했다. 3월 12일 모로코 억양을 사용하는 사람의 목소리가 담긴 비디오테이프가 마드리드의 대형 모스크 밖의 쓰레기통에서 발견되었다. 봉투의 주소는 마드리드 TV방송국으로 보내는 것으로 되어 있었다. 이 테이프는 모로코 억양을 가진 한 남자가 자신들을 al Mufti and Ansar al-Qaeda Brigades라고 자칭하면서 마드리드 테러를 합리화하고

와 동등한 심각성을 가지는 일련의 사고를 말함.

5) Atocha역의 21431호 열차에서는 세 개의 폭탄이 폭발했다. 첫 번째 폭탄은 7시 37분에 그리고 나머지 두 개는 7시 38분에 폭발한 것으로 역의 CCTV에 녹화되었다. El Pozo del Tejo Raimundo역의 21435호 열차에서는 7시 38분에 두 개의 폭탄이 각기 다른 열차 칸에서 폭발했다. Santa Eugenia 역의 21713호 열차에서는 7시 38분에 한 개의 폭탄이 폭발했다. Atocha역에서 거의 800미터 정도 떨어진 Calle Talavera 17305호 열차에서 네 개의 폭탄이 7시 39분에 각각 다른 열차 칸에서 폭발했다. 그런데 이 열차들은 모두 7시에서 7시 15분 사이에 Alcalá de Henares역을 출발하여 Atocha 역으로 향하고 있었다.

있다⁶⁾.

결국 이 테러로 모두 28명의 용의자가 법원에 기소되어 2008년 7월 17일 18명에게 최종적으로 유죄가 확정되었다. 스페인 경찰은 CCTV의 자료를 판독한 결과 테러리스트들이 10개의 백팩을 열차가 출발하기 전에 열차 내에 놓고 하차한 것을 확인했다. 최초의 수사는 분리주의를 요구하는 바스크의 테러단체인 ETA의 소행인 것으로 초점을 맞춰 수사를 벌였지만, 결국 알 카에다와 스페인 내부의 무슬림세력, 그리고 ETA와의 연계로 결론을 지었다. 이 테러는 9·11 테러 이후에 최초로 유럽이 당한 테러로 기록되었다(BBC News, 2010. 9. 5).

(2) 특징

첫째, 이 테러는 1988년 스코틀랜드의 락커비(Lockerbie) 상공(CNN News, 2009.8.20)에서 발생한 팬암 103호(Pan Am Flight) 테러로 인한 243명의 승객과 16명의 승무원이 사망한 이래로 가장 큰 테러이다. 테러 당일 오전 7시 39분부터 거의 동시에 10개의 폭탄을 네 곳의 기차역에서 폭발시켜 마드리드를 아수라장으로 만들었다. 테러의 피해자가 출근길의 평범한 시민들이었다.

둘째, 이 테러는 스페인 내부의 해묵은 종교적인 갈등과 관련이 있다는 점이다⁷⁾. 스페인 정보국(Security Services)은 알 카에다가 이와 같은 스페인의 종교적인 갈등을 스페인을 교란시키는 데 필요한 인력과 자금을 확보하는 데 이용하였다고 판단하고 있다(BBC News, 2004.4.9). 즉, 스페인 정보국은 자국 내의 이슬람이민자들과 알 카에다와의 연계를 의심하고 테러의 배후를 수사했으며, 마침내 이 테러는 1990년대 말부터 시작되었다고 결론을 내렸다. 즉 알 카에다를 위하여 스페인어를 사용하는 외국의 좌익 무슬림들이 활동하기 시작했다⁸⁾. 결국 스페인이 가지고 있는 이슬람과 가톨릭이라는

-
- 6) “우리가 뉴욕과 워싱턴에서 발생한 공격 이후 정확히 2년 6개월 뒤에 마드리드를 공격했음을 알린다. 이것은 부시와 그의 추종자들을 향한 너희의 동조에 대한 결과이다. 이것은 너희가 이라크와 아프가니스탄에 대해서 행한 범죄에 대한 보복으로 신의 뜻이다. 너희는 삶을 사랑하지만, 우리는 죽음을 사랑한다. 죽음은 예언자 모하메드의 말씀 중의 일부이다. 만약 너희가 현재의 불공정성(Injustice)를 멈추지 않는다면, 더 많은 피가 흐를 것이다. 이 공격은 너희가 부르는 테러의 극히 작은 일부일 뿐이다.”
- 7) 스페인 내부의 종교적인 분쟁은 멀리 8세기 초까지 거슬러 올라간다. 당시 강력한 이슬람교 군대가 지브롤터 해협을 건너 스페인을 정복했고, 강력한 무슬림체제로 이베리안 반도를 지배했지만, 1492년에 가톨릭 왕임을 천명한 페르디난드와 그의 아내 이사벨라(Ferdinand and Isabella)에 의해 무너졌다. 로마교황 식스투스 4세(Sixtus IV)는 1478년 거대한 종교재판을 열어 수많은 무슬림과 유대인을 스페인에서 추방하는 결정을 내리고 그라나다가 가톨릭공국이라고 천명하였다. 그동안 번성을 누렸던 전국 각지의 이슬람 사원은 가톨릭 성당으로 바뀌었다.
- 8) 사라피스트 지하드(Salafist Jihad) 들이 1990년대 말 부터 2000년대 초까지 스페인을 여행하면서 이라크, 보스니아, 그 밖에 지역에서 필요한 자살테러범을 모집하였고, 이들은 아프가니스탄과 인도네시아의 알 카에다 캠프에서 훈련을 받았다. 이들 외국인 지하드들이 9·11테러와 마드리드 열차 테러를 위한 행동대원들을 모집하고, 훈련하는 등의 중요한 역할을 맡았다. 이들은 스페인의 대법원(National High Court)에 대한 테러계획도 가지고 있었던 것으로 밝혀졌다. 스페인 정보국은 특히 알 카에다를 추종하는 스페인령의 세우타(Ceuta), 멜리아(Melilla) 지역과 안달루시아(Andalucia)지역의 무슬림들은 테러 세력을 끌어들이는 통로가 되었다고 밝혔으며, 이 지역에서 열차테러와 연루된 혐의로 12명을 체포하였다. 역사적으로 세우타와 멜리아 등은 기독교와

종교적인 갈등이 열차테러까지 유발한 것이고, 이 두 세력이 공존하기 어려운 스페인의 내부적인 상황은 앞으로도 테러의 요인이 된다는 점에서 스페인의 고민은 계속될 수밖에 없다. 기독교와 이슬람 세력이 첨예하게 대립하고 있는 국가라는 점에서 알 카에다라는 이슬람세력이 자신들의 입지를 선명하게 부각시킬 수 있는 매력성을 가지고 있다.

셋째, 스페인 내 정치적 세력의 판도를 바꾸는데 결정적인 영향을 주었다. 테러 발생일 3일 뒤에 열린 총선에서 집권당인 대중당은 38%의 지지를, 야당인 사회주의당은 43%의 지지를 받아 정권이 사회주의당으로 교체되었다. 열차테러가 알 카에다와 연계되었을 것이라는 각국의 보도와 마드리드 방송을 통하여 스페인이 미국에 협조하여 이라크에 파병을 한 것이 테러를 가한 동기라고 밝힌 비디오테이프의 공개가 결정적으로 시민들을 동요시켰다. 77%의 투표율로 역대 이래로 가장 높은 투표율을 보인 이 선거는 그동안 정부의 이라크 파병을 반대해온 사회주의당의 승리를 도운 견인차 역할을 했다(BBC News, 2004. 3. 15), 이 테러가 그동안 집권당을 지지했던 대중의 마음을 사회당을 지지하는 방향으로 변화시키는데 어느 정도의 역할을 했는지를 확실하게 계산하기는 어렵다. 그러나 당시 집권당은 테러를 일으킨 이슬람에 대한 증오심으로 스페인 국민이 집권당을 지지할 것으로 기대하고 있었다. 결국 테러가 오히려 사회당의 입지를 강화시켰다는 점에서 오히려 테러를 당한 직후의 시민들의 두려움과 정부에 대한 저항감을 유도한 테러의 정치적인 의도가 적중했다는 분석도 있다(BBC News, 2007. 2. 24). 결국 스페인 국민들은 이라크 파병이 또 다시 자신들에 대한 테러를 불러올 수 있다는 두려움으로 집권당의 재집권을 반대한 것이다. 마침내 이슬람세력의 의도대로 사회당의 승리를 가져온 것이다.

넷째, 이 테러는 스페인의 내부 무슬림과 알 카에다와 연계한 외부 세력이 스페인을 공격했다는 특징이 있다. 스페인 경찰과 비밀국에 의해 체포된 테러리스트들은 스페인에 유입되어 교육과 일자리를 제공받은 무슬림들과 이들을 발판으로 아프리카 등지에서 유입된 무슬림들이 주를 이루었다.

2) 영국 런던 지하철테러

(1) 개요

2005년 7월 7일 런던 지하철과 버스에 대한 자살테러(이하 7·7 테러로 칭함)로 출근길 런던의 대중교통시스템은 마비되었다. 세 개의 폭탄은 런던 지하철(London Underground)에서, 그리고 1개는 타비스톡 광장(Tavistock Square)에 있는 이층버스에서 폭발했다. 52명의 시민들이 사망했고, 700여명이

무슬림, 유대인, 그리고 다양한 민족들이 뒤섞여 이루어진 도시라는 특징이 있다. 이 두 도시의 대부분은 무슬림으로서 스페인 시민이 되었지만, 모로코왕국을 섬기는 주민들이 늘어났다. 2002년에 모로코는 이 도시에 대한 모로코의 지배권을 선언했으며, 모로코의 이슬람정의 및 발전당(Party of Justice and Development : PJD)은 세우타와 멜리아의 해방을 위한 시가행진을 벌이기도 했다. 이와 같은 모로코의 이 두 도시에 대한 종교적, 정치적, 사회경제적인 행동들은 스페인의 내정에 대한 간섭이자 스페인과 모로코 간의 갈등으로 이어질 수밖에 없었다.

부상을 당했다. 또한 4명의 테러범도 폭파현장에서 사망했다⁹⁾. 이들은 유기 과산화물로 손수 제작한 폭발물을 등에 지고 있었다. 폭파범들은 사우디아라비아에 대한 영국정부의 지지를 반대하고, 이라크 전쟁에 개입한 영국정부에 대항하는 오사마 빈 라덴을 추종하는 이슬람원리주의자들이었다. 이들의 모습은 런던 시내 곳곳의 CCTV에 녹화되었다. 이들 중 세 명은 폭탄이 든 백팩을 메고 열차에 탑승했고, 한 명은 버스에 탑승했다. 이들에 의한 테러는 제2차 세계대전 이후에 런던에서 발생한 가장 큰 폭발이었고 유럽에서 발생한 최초의 자살테러이었다.

그러나 영국은 이슬람 원리주의자들에 의한 테러위험을 전혀 모르고 있었던 것은 아니다. 7·7 테러가 발생하기 일 년 전에 영국 경찰과 MI5는 5명의 이슬람 원리주의자들을 체포했다(Haberfeld & Hassell, 2009: 237). 이들은 영국을 공격할 목적으로 폭발물을 만드는 데 사용하기 위해 무려 590kg 정도의 비료를 창고에 보관한 혐의를 받았다. 이 비료의 양은 수백 명의 생명을 앗아갈 정도의 폭발물을 제조할 수 있었다. MI5는 이 사건과 런던 테러가 연관성이 있다고 밝혔다. 당시 범인 5명 중 2명이 바로 7·7 테러리스트 4명 중 일부인 Khan과 Tanweer이다. 7·7 테러가 발생한 이주일 뒤인 7월 21일에 다섯 명의 이슬람원리주의자들이 7·7 테러를 모방하는 폭발물 테러를 감행했다. 네 명이 가진 폭발물은 터졌으나 인명피해는 없었고, 1명은 테러행위를 포기했다. 이들 모두는 경찰에 체포되었고, 평결 없이 유죄가 인정되었다. 이들의 모습은 모두 지하철이나 버스에 설치된 CCTV에 촬영되었고, 경찰은 이를 토대로 이들의 행적을 추적하여 체포할 수 있었다. 이틀 후인 7월 23일에 다섯 번째 폭탄이 런던 외곽의 공원에서 발견되었다.

(2) 특징

첫째, 이 테러는 혼잡한 출근시간대에 런던 중심부에서 발생했다. 스페인 마드리드 테러와 같이 출근시간대에 거의 동시에 열차를 공격함으로써 런던을 이수라장으로 만들어 영국인은 물론 유럽인들을 공포에 떨게 했다.

둘째, 이 테러는 사전에 예고 징후가 있었다(New York Times, 2007. 4. 30). 그러나 영국 경찰과 MI5 등 대테러 관련 국가기관 간 관련정보를 서로 공유하지 않아 결과적으로 비극적인 참사를 키웠다. Khan과 Tanweer는 이미 MI5에 의해 인지된 인물이었으나 MI5는 이 정보를 지방경찰에 알려주지 않았다. MI5와 영국 국민들 사이에 7·7 테러를 예방할 수 있었음에도 불구하고 제대로 일을 하지 못했다는 논쟁자체가 문제가 아니라 MI5가 7·7 테러가 발생한 일 년 전에 이미 수백 명을 살상할 수 있는 폭탄을 제조할 수 있는 원료를 쌓아둔 테러리스트들을 체포하였음에도 불구하고 어떻게 이들

9) 런던 지하철에 대한 폭파는 아침 8시 50분에 발생했다. 동쪽 방향으로 향하는 순환선 204호 열차가 첫 번째 폭파를 당했다. 두 번째 폭탄은 서쪽 방향으로 향하던 216호 열차의 두 번째 칸에서 폭발했다. 세 번째 폭탄은 남쪽 방향으로 행하던 311호 열차에서 폭발했다. 그리고 한 시간 쯤 뒤인 9시 47분에 타비스톡 광장의 이층 버스가 폭발했다. 경찰이 밝힌 네 명의 자살 테러범은 Mohammad Sidique Khan(30세), Shehzad Tanweer(22세), Germaine Lindsay(19세), Hasib Hussain(18세)이고, 이들 중 세 명은 파키스탄 출신이고, 한 명은 자메이카 출신이었다.

이 다시 일상생활로 돌아와 런던 테러까지 자행할 수 있었는지 납득하기 어렵다.

셋째, 이 테러는 영국이 세계의 이목을 집중된 바로 다음 날 발생했다. 즉, 7·7 테러는 스코틀랜드 글레이글스에서 열린 제31회 G8(선진 7개국+러시아)회담에서 2012년 영국의 올림픽개최가 발표된 다음날 일어났다. 영국이 축제분위기에 들떠 있는 가운데 런던 지하철을 마비시킴으로써 영국인들의 충격과 공포감은 가중되었다.

넷째, 이 테러의 범인은 영국에서 태어나고 자란 파키스탄 계와 자메이카 계 출신으로 영국시민권을 갖고 있던 자국민 이슬람교도에 의해 행해졌다는 사실이다(BBC News, 2005. 9. 1). 특히 영국북부 웨스트요크셔에서 나고 자란 파키스탄계 영국인으로 보조교사였던 칸은 7·7 테러 후 두 달 뒤인 9월 1일 아랍권 방송인 알 자지라에 방영된 비디오에서 영국정부의 이라크와 아프가니스탄에 대한 전쟁에 대한 보복으로 테러를 행할 것이라며, 이와 같은 테러는 앞으로도 계속될 것이며, 자신들은 전쟁을 수행하는 전사라고 주장했다.

2. 철도테러의 위협분석

1) 철도테러의 취약성

1991년 이후 전세계으로 테러사건의 20%가 교통수단에 대한 공격으로 자행되었다. 이것은 각국에서 항공에 대한 보안을 강화한 결과 항공기 테러공격이 어려워졌기 때문이다. 1995년 기준 170회 테러공격이 발생하였는데 철도보안 측면에서 볼 때 테러공격대상이 항공기에서 열차, 버스, 지하철로 전환되는 신호로 분석되었다(Frazier, 1996: 424).

철도교통은 역, 철도 차량, 교량, 신호, 터널, 트랙을 포함한 모든 시설이 노출되어 있어 매우 취약한 구조로 되어있다. 또한 많은 군중이 모이는 곳으로 익명성이 보장되어 폭탄 등 무기를 은닉한 후 잠입과 도주가 용이하며, 열차의 운행이 일정한 간격으로 운행되고, 무고한 시민을 향한 무차별 공격으로 불특정 다수에게 공포심을 갖게 하여, 언론의 관심을 집중시킬 수 있으므로 테러공격의 매력적인 대상이다(Frazier, 1996: 46). 9·11테러 이후 철도보안에 대한 전략이나, 테러 대응에 대한 보안계획이 활성화되었다는 것은 철도의 취약성을 드러내는 것이다. 즉 이전에는 사회적으로 큰 이슈화가 되지 않아 별다른 관심이나 정책에 영향을 주지 못했기 때문이다. 철도의 시설구조는 환경적으로 안전과 보안기준에 따라 건설된 것이 아니라 안전설계가 필요하다. 어둡고 좁은 통로와 통풍이 잘 안 되는 시설은 보안 개념을 입힌 구조 변경이 필요하다. 이러한 구조는 테러공격에 취약한 구조를 안고 있다. 철도보안 및 안전에 대한 예산투입은 테러예방을 위한 위협분석 결과를 기초로 한 예산배정으로 인해 우선순위에 따른 시스템 개선이 어렵다. 모든 테러사건 사례를 분석해 보면 세계적인 유명한 대도시 인구밀집지역은 지하철이 위치함에 따라서 테러범의 공격에 쉽게 노출 된다(Taylor, 2005: 183-195).

이러한 철도의 보안시스템을 구축하는데 많은 예산이 소요된다. 정부 예산준칙의 경직성, 침해한 예산지원 경쟁, 고정된 예산 운용 등이 복합적으로 작용하고 있다. 교통기관의 입장에서 자금압박은 취약한 부분이다. 보안관련 예산운용은 전용이 불가능하여 장비구입이나 서비스 향상에 투입하기 어렵다. 보안예산 투입으로 다른 부문에 대한 예산지원 또는 감축을 감수해야 하고, 보안이나 안전예산을 늘리기 위해 모든 부서에 대한 예산을 예외 없이 감축해야 한다. 예산편성 시 우선순위에 안전과 보안을 배려하게 함으로써 교통기관의 경영상 취약성을 보여 주었다. 보안시스템은 많은 예산이 소요되어 투입과 산출에 대한 보안효과 편익을 평가할 때 철도는 예산측면에서도 취약한 상황으로 예산관리자는 자본 투입을 꺼릴 수밖에 없다.

철도시스템의 보안문제를 다룰 때 우선 직면하는 문제는 다중승차여객, 개방된 시설, 이 두 가지 요소가 테러 공격에 취약하고 보안시스템 구축 장애로 작용한다. 철도보안전문가에 의하면 철도시설은 테러공격의 목표가 되고 이를 방어할 수 없는 태생적으로 취약한 특징을 가지고 있다고 한다(최세봉, 2010: 18-21).

2) 철도테러의 위협요인

그 동안 철도는 가장 안전한 교통수단으로 알려져 있다. 그러나 9·11 이후 이러한 인식은 완전히 달라지기 시작하였다. 외형적으로 철도시스템은 우선 개방적인 구조이다. 이런 구조로 인하여 철도를 이용하는데 다양한 접근이 가능하다. 어떤 경우는 울타리나 장애물 없는 경우도 있다. 이렇게 함으로써 여객의 출입이 용이하게 함으로써 대량수송을 가능하게 하였고, 또 신속하게 이용할 수 있게 하였다. 이에 비해 항공시스템은 일정한 폐쇄된 장소에서, 특정 출입구에서 사람의 이동통제가 가능하다(최세봉, 2010: 18-21).

철도시스템의 이러한 개방성은 출입자를 감시하거나, 통제할 수 없다. 여기에 문제를 더 어렵게 하는 점은 여객 밀집성, 고비용 산업시설, 경제적 중요도, 도시중심지 위치, 이러한 특징으로 다수사상자가 발생할 가능성이 높고, 경제적인 피해를 줄 수 있어 테러 공격의 목표가 될 수 있다. 더구나 여객이 집중되는 출퇴근시간대에는 많은 여객이 통과해야 하는 운용체계에 금속탐지기 같은 보안시스템을 운용할 수 없다. 또한 출입통제 대상지역이 여러 지역으로 넓게 산재해 있어 보안시스템 운영에 많은 비용이 소요된다. 더 나아가 철도경영자에게 철도보안문제가 복합적인 문제의 요인이 되는 것은 보안과 관련한 여객접근성, 편의성, 부담능력이다. 왜냐하면 철도이용자들은 자가용 같은 대체교통수단을 선택할 수 있기 때문에 철도사업자는 다른 교통수단과 경쟁해야 한다. 이러한 경쟁력을 유지하기 위해 편의성 제공, 저렴한 요금, 양질의 서비스를 제공해야 한다.

테러리스트는 많은 훈련경험이나 치밀한 계획에 의해 군이나 경찰의 감시를 교묘히 벗어나기도 하고 법제도나 사회적 가치의 한계를 넘는 환경변화에도 잘 적응한다. 이들의 전략은 인명과 재산에 피해를 주려는 전략인데 그 중의 하나가 철도시스템을 이용하여 위협을 주는 것이다. 이들은 9·11 공

격방식과 같이 인프라의 어느 한 지점에서 공격하는 것보다는 대량살상의 무기를 운반하는 수단으로 철도를 이용하는 것과 그 중에서 여객열차나 화물열차를 선택하여 이용할 수 있는데 이러한 사건이 발생할 만한 장소는 도시의 중심에서 발생하거나 철도와 연계된 항만시설이 있다. 또한 테러리스트가 목표로 하는 대상은 경제적 대상이라기보다는 시민들과 시민들의 재산이다. 그러한 전략으로 물류중심인 항구에 심각한 손상을 주는 것으로 사실상 교통시스템을 마비시킬 프로그램이 실행될 경우 이는 국제무역시장이나 글로벌 경제에 대해 장·단기적으로 영향을 줄 수 있는 결과를 가져올 수 있기 때문이다(최세봉, 2010: 21-23).

IV. 향후 대응방안 및 결론

테러는 수단과 방법으로 구분하는 것이 가장 보편적인 분류이다. 이에 따라 요인암살, 인질납치, 자살폭탄, 폭파, 항공기 납치 및 폭파, 해상선박납치, 사이버공격, 대량살상 무기테러 등으로 구분할 수 있다. 국내에는 휴전이라는 특수한 상황으로 인한 북한과의 대치, 국내 불만세력의 상존, 외국인 불법 체류자들이 거주하고 있는 등 테러의 안전지대라고 볼 수 없는 실정이다. 특히 한국사회에서의 테러리즘에 대한 위협은 북한을 중심으로 심각하게 논의되어 왔다.

철도에서 발생할 수 있는 테러안전을 고려할 때 가장 중요한 개념인 테러를 미연에 방지하는 것으로서 예상되는 여러 가지 수단의 테러를 고려하여 이에 대응하는 방지조치를 강구하는 최선이다. 이에 위에서 언급한 세 가지 사항을 기준으로 하여 그에 대한 대응방안을 살펴보고자 한다.

첫째, 북한에 의한 대남 테러가능성에 대비한 주요 대중교통시설물에 대한 보안강화이다. 철도테러는 항공기나 선박, 공공시설물 등 비교적 특정건물이나 시설을 주요 표적으로 삼던 것에서 벗어나 평범한 시민들이 이용하는 대중교통을 공격 대상으로 선정하는 방향으로 전환되고 있다. 이는 스페인이나 런던의 테러와 같이 모두 출근시간대에 테러를 실행함으로써 테러의 대상을 평범한 시민으로 선택하는 테러의 폭력성을 지적할 수 있다. 그 동안 국내에서 발생한 테러 사건은 대부분 국제테러조직에 의한 것이 아닌 북한에 의해 자행된 대남 테러였다. 북한은 한국전쟁 이후 적화통일 달성을 위해 오랫동안 테러전술을 사용해 왔다. 하지만 핵문제에 의한 6자회담, 경제난 해결을 위한 북한의 대남정책, 대일본 및 미국관계 등에서 보여준 북한의 태도는 개방의 수용과 폐쇄의 고수 사이에서 겪는 극심한 갈등과 딜레마를 여실히 반영하고 있으나 북한은 기본 대남전략목표인 적화통일을 아직까지 고수하고 있다. 이러한 상황에서 체제유지에 걸림돌로 작용할 수 있는 전면적인 대외개방은 기대할 수 없는 상황이며, 또한 식량문제로 인한 내부혼란과 체제유지에 어려움이 발생하면 내적 불만을 외부로 돌리고, 체제위기전환의 한 방편으로 남한사회를 혼란으로 몰아넣을 수 있는 대남테러전술을 택할 가능성이 있다. 이러한 상황에서 북한이 대남테러 대상으로 선택할 수 있는 한국에서의 주요시설물은 서울역을 비롯한 주요 대중교통시설물에 집중할 수 있다는 점에 착안하여 시설물 점검과 보안강화를 지속적으

로 실시하고, 특히 출퇴근시간대의 테러예방활동을 강화해야 한다.

둘째, 국내 불만세력에 의한 철도와 연결된 대규모 복합시설물의 테러가능성에 대한 보안강화이다. 현재 서울역 등 수도권에 편중된 복합시설물은 쇼핑물 등이 위치한 시민들의 문화생활공간으로 부상하고 있다. 이는 철도역과 주변 상권을 이용하는 대규모 유동인구가 밀집되는 중요한 역할공간으로서 상당부분 차지하고 있다. 이러한 상황에서 시민들의 문화생활공간으로서 접근성, 편리성 등 순기능도 있지만 정부의 대내·외 정책에 불만을 갖고 있거나 상대적 박탈감을 느끼고 있는 개인이나 집단에 의한 테러가능성도 있다. 따라서 기존의 철도시설과 복합시설에 대한 테러예방적인 측면의 실태 점검과 보안강화를 실시하고 이에 대한 보안설비시스템의 설치 및 관리 등에도 국가대테러기관과의 협력 관계 구축을 위한 관계법령의 정비도 필요하다.

셋째, 불법 체류 외국인에 의한 테러 연계가능성의 차단 및 보안강화이다. 스페인, 런던 테러와 같이 이들은 해당국의 이민자로 입국하여 평범한 생활을 하면서 알 카에다를 포함한 이슬람원리주의를 지지하며 테러를 모의하고 실행했다. 이에 이슬람원리주의자들의 입국과 국내활동에 대한 지속적인 감시가 필요하며, 합법적인 활동에 대한 테러예방활동도 강구해야 할 것이다.

또한 국내 외국인 노동자들은 외국인 고용허가제 실시와 함께 본격적으로 한국에 들어오기 시작한 이후 대부분이 단기체류자격으로 입국하여 비자가 만료 후 귀국을 하지 않고 불법체류자의 신분으로 경제활동을 하고 있으며, 경제적으로 불안한 환경에서 궁핍한 생활을 하며 노동력을 착취당하는 사례가 발생하고 있다. 이들이 동남아 무슬림단체와 연계되어 이념화되고 조직화 될 경우 잠재적으로 위험한 반사회적 행위, 철도교통시설에 대한 테러공격을 가할 수 있다.

과거 한국의 테러환경은 북한 혹은 북한과 연계된 국제 테러조직에 의한 대남 테러에 국한되는 경향이 강했다. 그러나 국제화의 진전과 국제 안보환경의 변화에 따라 한국의 테러환경도 다양화되고 있다. 뉴테러리즘시대에 돌입하면서 국제사회의 질서는 안전을 보장하기 어려운 안개정국 속으로 치달고 있다. 지금도 이라크를 비롯한 중동지역의 자살폭탄테러와 인도와 동남아 지역에서도 종교적, 민족적 문제들로 테러가 연쇄적으로 발생하는 등 복잡한 상황 하에서 한국도 아무런 예측을 할 수 실정이다.

지금까지 철도는 물론이고 국내에서 발생한 테러는 북한의 도발적 행위를 제외하고는 아직까지 발생된 적이 없다. 그러나 한국 역시 테러조직들의 지속적인 위협을 감안해 볼 때, 낙관적이지만은 않다. 이러한 추세를 감안하면 대중교통수단 중 철도는 테러로부터의 안전대책이 더욱 절실히 필요하다고 볼 수 있다.

유럽의 철도테러사례를 바탕으로 한국의 철도테러 위협에 대한 대응방안을 세 가지로 구분하여 제시하면 다음과 같다.

첫째, 주요 대중교통시설물에 대한 보안강화로 북한이 대남테러 대상으로 선택할 수 있는 한국에서의 주요시설물은 서울역을 비롯한 주요 대중교통시설물에 집중할 수 있다는 점에 착안하여 시설물 점검 및 보안강화를 지속적으로 실시하고, 특히 출퇴근시간대의 테러예방활동을 강화해야 한다.

둘째, 철도와 연결된 대규모 복합시설물에 대한 보안강화로 시민들의 문화생활공간으로서의 철도시설과 복합시설에 대한 테러예방적인 측면의 실태점검과 보안강화를 실시하고, 보안설비시스템의 설치·관리 등에도 국가대테러기관과의 협력관계 구축을 위한 관계법령의 정비도 실시해야 한다.

셋째, 테러연계의 차단실시 및 보안강화로 이슬람원리주의자들의 입국과 국내활동에 대한 지속적인 감시 및 합법적인 활동에 대한 테러예방활동도 강구, 불법체류 외국인 노동자의 동남아 무슬림단체와 연계되어 이념화·조직화 될 경우 잠재적인 반사회적 행위, 철도교통시설에 대한 테러공격을 가할 수 있다는 점이다. 국제 교류의 확대에 따라 한국이 현재 직면하고 있는 테러환경의 실체를 분석하고, 결혼이민자의 국내 유입에 따른 다문화 가정의 증가, 그리고 북한 이탈 국내정착인의 증가, 그리고 국내 불만 세력의 증가 등에 따른 잠재적 테러환경도 분석하여, 이를 바탕으로 큰 틀에서 향후 테러 대응 방향을 재설정하는 것이 필요하다.

참고문헌

- 권정훈. 2011. 지하철 테러의 사례분석과 위기관리 체계 방안. 한국위기관리논집. 7(2): 87-104.
- 서울산업대학교 산학협력단·한국철도기술연구원·한국건설교통기술평가원. 2008. 철도사고 및 비상 대응 관리체계 구축 연구보고서. 서울: 국토해양부·한국건설교통기술평가원
- 이승철. 2010. 지하철 테러안전 대책에 관한 고찰. 한국테러학회보. 3(2): 187-211.
- 최세봉. 2010. 열차 및 철도시설 테러방지를 위한 법적제재에 관한 연구. 충남대학교 특허법무대학원 석사학위논문.
- 최진태. 2011. 대테러학원론. 서울: 대영문화사.
- 최진태. 2010. 한국의 테러환경 변화분석과 대응방향. 한국위기관리논집. 6(1): 64-81.
- 최진태. 1997. 테러, 테러리스트 & 테러리즘. 서울: 대영문화사.
- 테러정보통합센터. 2011. 철도교통 테러실태 및 대책에 관한 연구. 대테러정책 연구논총. 제8호: 243-274.
- 테러정보통합센터. 2009. 국제테러정세: 2008. 서울: 국가정보원.
- Taylor, Brian. 2005. Anastasia Loukaitou-Sideris. *MTI Report Design and Operation Secure transit system*
- Frazier, Ernest R. 1996. Could the Arizona Derailment Have Been Predicted? *Terrorism in Surface Transportation: A Symposium*
- Gurr, Robert Ted. 1970. *Why Men Rebel*. New Jersey: Princeton University Press.
- Haberfeld, Maria R. & Agostino von Hassell. 2009. *A New Understanding of Terrorism*. NewYork, NY: Springer.

Schmid, Alex P. & Albert J. Jongman. 1988. *Political Terrorism, A New Guide to Actors, Authors, Concepts, Data Bases, Theories, and Literature*. Amsterdam: SWIDOC.

국가법령센터. <http://www.law.go.kr>

동아일보. <http://www.donga.com>

연합뉴스. <http://www.yonhapnews.co.kr>

조선일보. <http://news.chosun.com>

테러정보통합센터. <http://tiic.nis.go.kr>

BBC News. Spanish Government Admits Defeat. 2004. 3. 15.

<http://news.bbc.co.uk/2/hi/3511280.stm> (검색일: 2010. 11. 14).

BBC News. Threat Video in Spain flat Rubble. 2004. 4. 9.

<http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/3613775.stm> (검색일 : 2010. 11. 14).

BBC News. London Bombe : Text in full. 2005. 9. 1.

http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/4206800.stm (검색일 : 2010. 11. 15).

BBC News. Election 'Could be Terror Target'. 2007. 2. 24.

http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/politics/4295489.stm (검색일: 2010. 11. 14).

BBC News. Basque Separatist Group Eta 'Declares ceasefire' 2010. 9. 5.

<http://www.bbc.co.uk/news/world-europe-11191395> (검색일: 2010. 11. 14).

CNN News. Terminally ill Lockerbie Bomber Lands in Libya. 2009. 8. 20.

http://articles.cnn.com/2009-08-20/world/scotland.lockerbie.bomber_1_lockerbie-victims-al-megrahi-scottishauthorities?_s=PM:WORLD (검색일 : 2010. 11. 14).

New York Times. In Britain, a Failed Plot and 7/7. 2007. 4. 30.

<http://thelede.blogs.nytimes.com/2007/04/30/in-britain-a-failed-plot-and-7/7/> (검색일 : 2010. 11. 14).

申昇均: 대통령경호실에서 경호서기관으로 퇴직 후 동의대학교에서 행정학박사학위(논문: 경찰공무원의 직무만족 영향요인에 관한 연구, 2009)를 받았으며, 현재는 영산대학교 경찰행정학과 교수로 재직 중이다. 한국경찰학회 등 각종 학회의 임원으로 활동하고 있으며, 주요 관심분야는 공안행정, 경호학, 민간경비 등이다. 주요 논문으로는 전직대통령 경호에 관한 효율적 개선방안 연구(2011), 경찰공무원의 직무만족 영향요인에 관한 연구(2009) 등이 있다(shinsegy@ysu.ac.kr).

투 고 일: 2012년 01월 20일

수 정 일: 2012년 02월 09일

게재확정일: 2012년 02월 18일

A Study on Safety Measures of Railway Terror in Korea

– Focused on Cases of Railway Terror in Europe –

Seung Gyun Shin

This study shows that possible provision for minimizing impact of railway terror by investigating existing case of train terror in various countries. Based on historical examples of train terror in Europe, the preparation of safety task against terror must be carried out in ordinary period. There are number of conditions should be preceded. The measures on public transport terror in Korea must be come up. The countermeasures can be subjected as below. Continuously check facilities and security standards of important public transportation in Korea against North Korean terror. To tighten security of massive complex infrastructure which is linked with railway network, inspection of security state and enhancement of security must be carried out. Furthermore, we must maintain act of construct cooperation with national counter terror agency regarding on placing and managing security system, observe Al Qaeda to preventing terror and tighten up the security, plan the countermeasure of terror on legal activities. Connection between illegal migrants and South-east Asia Islam association might lead a terror on railway network. This study represents the changes of terror environment in Korea and safety measures of railway terror by addressing the current status of counterplan of Korean government against railway terror and exams railway terror cases in UK and Spain.

Key words: terrorism, railway terror, safety measures