

칼럼

김수중 뉴스1 코olumn



한라산과 코로나19

한라산의 높이는 1950m다. 하지만 날카로운 봉우리가 없는데다 방패처럼 동그스름한 형태여서 그리 높아 보이지 않는다. 어린 시절 제주에서 자라서 그런지 더더욱 한라산이 높다는 생각이 들지 않는다.

그럼에도 한라산이 높아 보일 때가 있다. 해변에 붉기운이 살짝 감돌면서 백록담 정상에 눈에 덮인 2월이다. 2월 어느 맑은 날 한라산을 바라보면 아름답고 높다. 산을 좋아하는 관광객이라면 당장 남한 최고봉에 올라가고 싶어질 것이다.

1901년 한라산 높이를 처음 측정한 사람은 독일의 지리학자이자 신문기자였던 지그프리트 겐테(Sigfried Genthe)였다. 높은 산이 없는 독일 중부 평원에서 태어난 겐테는 1890년대 말 제주도 근해를 지나던 기선에서 한라산을 보고는 첫눈에 반했던 모양이다. 그는 일본인 선장에게 상륙하게 해달라고 졸랐으나 선장은 "풍량이 센 데다 접안시설도 없고 섬사람들이 해적보다도 포악해서 위험하다"며 말했다. 천주

교도와 민간인 300여 명이 희생된 '이재수의 난'이 일어날 무렵이었다.

겐테는 1901년 필름신문 기자가 되어 조선에 파견되었을 때 인천에서 배를 타고 그가 꿈꾸던 한라산 등정에 올랐다. 등산로가 없던 당시 2박3일에 걸쳐 원시림을 헤치고 백록담에 올랐던 한라산 등정 기록은 1905년에 출판된 책 '요리아'에 남아 있다.

"아네로이드 기압계로 신중하게 측정해본 결과 분화구 맨 가장자리 높이는 해발 1950m다. 영국산 기압계는 6390피트를 가리켰다. 백인은 아직 한 번도 오르지 못한 한라산 정복은 내 생애 최고의 영광이다."

겐테는 백록담 정상에 서서 본 이미지를 초현실적 그림을 그리듯 기록했다.

"무한한 공간 한가운데 강력하게 솟은 외로운 산 정상에서 있으면 마치 왕이라도 된 기분이다. 바다와 대기가 만나는 수평선은 끝없이 환상적으로 이어져 그 경계선을 뚜렷이 구분하기 어렵다. 비현실적인 세계에서 헤엄치고

날아다니고 대롱대롱 매달려 있더라도 하듯 동화 같은 무한으로 이어져 있다."

120년이 지난 지금 한라산은 환히 뿜는 등산로를 따라 사시사철 하루 수천 명의 등산객이 꼬리를 물고 이어지는 국립공원이다. 겐테가 다시 살아온다 해도 그때 느꼈던 시상(詩想)이 살아날까 하는 생각이 든다.

하지만 한라산 백록담 일대는 '유네스코 세계자연유산'으로 등재되어 있는 인류의 보배다. 많은 사람들이 이곳을 보고 싶어 하는 한편, 또 많은 사람들이 백록담이 훼손되는 것을 애석하게 생각하며 강도 높은 보전을 원한다.

한라산은 사람의 발걸음에도 잘 허물어지는 현무암으로 생성된 연약한 산이다. 우여곡절의 논쟁 끝에 제주특별자치도는 지난 2월부터 백록담 등반을 예약제로 바꿨다. 백록담에 올라갈 수 있는 길은 성판악 코스와 관음사 코스인데, 하루 등산객 수를 성판악 코스에 1000명, 관음사 코스에 500명으로 제한했다. 명칭은 한

라산 탐방 예약제'이지만 사실상 허가제인 셈이다. 난개발과 과잉관광을 걱정하던 시민들 사이에 공감대가 컸다.

그런데 제주특별자치도가 시행 12일 만에 '한라산탐방예약제'를 중단한다고 발표했다. '신종 코로나바이러스(코로나19)' 사태로 위기에 처한 제주지역 관광업계의 요청을 수용했다는 게 제주도 당국의 공식 해명이다. 제주도의 설명에 의하면, 탐방예약제 중단 조치는 바이러스 사태가 진정되고 제주 경제에 큰 영향이 없다고 판단될 때까지라고 한다.

비명소리를 내는 제주 경제를 볼 때, 제주도 당국의 상황인식은 이해할 만하다. 관광으로 먹고사는 제주도는 코로나19 사태 이후 관광객이 작년에 비해 절반으로 줄었다. 북새통을 이루던 제주공항의 한산한 광경은 20년 전으로 돌아간 것 같다.

비행기 좌석은 텅텅 비고, 수많은 호텔 등 관광업소도 폐업 일보 전이다. 카페에서 마시는 커피 한 잔 값으로 비행기 표를 살 수 있고 렌터카를 하루 빌릴 수 있다니 그 심각성을 상상해 볼 수 있다. 몇 해 전 조선불황으로 직격탄을 맞았던 거제와 울산을 떠올리게 한다.

한라산은 제주 경제의 원천이다. 흔들리지 말고 한결같이 한라산을 잘 보전하는 노력이 제주도를 살리는 길이다. 한라산탐방예약제 중단 조치는 하수(下手) 중의 하수가 아닌가 생각한다.

社 說

타다에 면죄부 내준 재판부

법원이 요금을 받고 승객이 원하는 곳까지 태워다주는 '타다'에 면죄부를 줬다. 불법 콜택시 영업이라는 택시업계와 검찰의 주장을 재판부가 무시한 것이다. 서울중앙지법 형사18단독 박상구 부장판사는 19일 여객자동차운수사업법 위반으로 기소된 타다 운영사 쏘카 이재웅 대표와 지회사 VCNC 박재욱 대표 및 각각의 법인에 대해 모두 무죄를 선고했다. 박 부장판사는 "혁신적 모빌리티 사업"이라며 "기존 운송업의 기준으로 보면 안 된다"고 했다. 탈법과 합법의 경계가 애매한데 판사가 업체 측을 들어준 것이다.

본 건은 여객자동차운수사업법과 그 시행령에 대한 해석의 차이로 타다는 운수사업법을 위반했기 때문에 기소됐다. 이 법은 임차한 사업용 자동차를 유상으로 운송에 사용하거나 이를 알선하면 2년 이하 징역 또는 2천만원 이하 벌금에 처하도록 규정했으며, 특히 여객자동차운수사업을 하려면 국토교통부 장관 또는 광역자치단체장의 면허를 받도록 했다.

이 법에 따르면 스마트폰 애플리케이션과 11인승 승합차, 운전기사를 이용해 면허 없이 유상 영업을 일삼는 행위는 불법이다. 타다 서비스를 이용한 고객들은 콜택시를 탔다고 인식할 뿐 11인승 차량과 운전기사를 렌트했다고 생각하지 않는다는 점도 검찰이 기소를 결정하는 이유다. 이에 검찰은 지난 10일 열린 결심 공판에서 이 대표와 박 대표에게 각각 징역 1년을 구형하고 양벌규정에 따라 이들의 회사법인에도 벌금 2천만원씩을 구형했다.

반면 타다 측은 운수사업법보다 하위 법령인 시행령에 '승차정원 11인승 이상 15인승 이하 승합자동차'의 경우 운전자 알선용에 허용하고 있다는 점을 인용해 법적으로 문제가 없다는 이른바 '기사 딸린 렌터카'라고 주장해왔다. 이제 겨우 1심 판결이지만 행정부에서는 타다가 2천만원 이하 벌금에 처하도록 규정했으며, 특히 여객자동차운수사업을 하려면 국토교통부 장관 또는 광역자치단체장의 면허를 받도록 했다.

생활정보전화

- ▲이주여성 긴급전화 1577-1366
- ▲응급질병상담 1399
- ▲미아·가출인 신고 182
- ▲여성 긴급전화 1366
- ▲청소년 상담 지원센터 1388
- ▲아동보호전문기관 1577-1391
- ▲노인보호전문기관 1577-1388
- ▲응급의료센터 1399

긴급전화

- ▲기상예보 131
- ▲법률구조상담 132
- ▲인광 알코올 상담센터 222-5666
- ▲광주 남성의 전화 673-9001
- ▲광주 여성의 전화 363-7739
- ▲수도 고정신고 121
- ▲전기고장 신고 123
- ▲가스사고 신고 383-0019

등록번호 광주기 0021 (일간)

호남신문

회장·발행인·편집인 김평호
편집국장 직무대리 서선옥

대표전화 (062) 229-6000
광고국 (062) 224-5800
기사제보 (062) 971-7400
팩스 (062) 222-5547

본사 : 광주광역시 동구 남문로 753번길 7
서울 취재본부 : 서울특별시 노원구 공릉로627길 16-1
Tel (02) 2238-0003

인터넷 호남신문 www.i-honam.com

1946년 4월 창간 / 구독료 월 10,000원 1부 500원 인쇄 (주)남도프린테크
본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다.

독자투고 E-mail : ihonam@naver.com

외부필자의 기고는 본지의 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다.

터널화재예방 및 대처요령 숙지해야

지난 17일 순천-완주 간 고속도로 터널에서 차량 다중추돌 사고로 인해 차량에 불이 붙으면서 터널부근에 검은 유독가스로 뒤덮여 화재진화에 어려움을 겪었고 50여명의 사상자가 발생하는 안타까운 사고가 있었다.

이처럼 터널은 폐쇄적인 구조로 인해 화재진압과 인명구조가 상당히 어렵고, 연기나 열기, 유독가스 등이 터널 외부로 배출되기 어려워 화재 자체는 물론 2차

교통사고로 이어질 수 있으므로, 각별한 주의가 필요하다.

터널내 안전운전요령으로는 고속도로 터널에 들어가면 시력이 급격하게 저하되므로 미리 터널 바로 앞에서 속도를 낮추고 전조등을 켜고 입구의 정보판이나 교통안내표지 등 도로정보를 확인해야 한다.

또한, 안전거리를 유지하고 차선을 바꾸지 않으며 비상시를 대비하여 피난연결통로나 비상

주차대 위치를 확인해 두어야 한다.

터널을 지나다 자신이 운전하는 차량에 불이 나면 일단 비상등을 켜고 도로 가장자리나 비상주차대에 정차한 뒤 엔진을 끄고 비상벨을 눌러 화재발생을 알리며, 119에 구조요청을 해야 한다.

또한, 소화기나 소화전으로 초기 진화에 주력하고 조기 진화가 불가능할 경우 화재 연기를 피해

유도등을 따라 신속히 터널 외부로 대피하자.

터널화재는 폐쇄적인 공간적 특성 때문에 소방차가 진입하기 어렵고 유독가스가 터널 안에 갇히기 때문에 신속한 초기진압과 후속차량 운전자의 침착한 대처가 무엇보다 필요하다.

따라서, 터널내 화재는 도로를 주행하는 운전자에게 언제나 닥칠 수 있는 위급상황이므로, 터널 통과시 운전요령 및 터널화재시 대처요령을 반드시 숙지하여 귀중한 인명 및 재산피해를 예방하도록 하자.

김수현 / 여수소방서 예방안전과

문화융성 문화가 있는 삶

국민이 행복한 대한민국

서로의 입장을 바꿔보면 어떨까요?

자기 자신만을 생각하기 보다 상대방 입장에서 한번 더 생각하면 서로 배려하고 존중하지 않을까요?

당신의 작은 배려가 상대방을 미소짓게 합니다. 세상을 더욱 따뜻하게 합니다. 행복한 대한민국을 만듭니다.

한국언론진흥재단