

투데이 칼럼

김영란법 시행 D-1일

**부** 정청탁 및 금품 등 수수의 금지에 관한 법률(김영란법) 시행이 하루 앞으로 다가왔지만 적용 규정이 애매모호하고 혼란스럽긴 마찬가지다. 국민권익위원회가 그동안 수차례에 걸쳐 설명회를 개최하고 유권해석도 내렸지만 직무 관련성 등에 대한 모호성을 완전히 해소시켜주지 못했다.

그 중엔 권익 위가 개별 사안에 대해 자의적으로 해석을 내리는 바람에 혼란을 부추긴 측면도 없지 않다고 하겠다.

경우의 수가 너무 많고 처음 시행하려다보니 그럴 수도 있을 것이다. 하지만 시행 주무부처인 권익 위마저 중심을 잡지 못하고 오락가락 해석 안 된다.

알려진 대로 김영란 법 적용대상



이옥수  
지방부 부인주재 국장

자는 공무원, 교원, 언론인 등 약 240만 명 정도가 된다. 여기에 배우자까지 치면 400만 명이 넘는다. 대상자가 아니더라도 이 400만 명에게 청탁을 하거나 금품을 건네면 법에 저촉된다.

사실상 거의 모든 국민이 해당된다고 봐도 무방하다. 문제는 적용대상자가 많은 데다 규정 역시 혼란스럽다는 점이다. 대표적인 게 직무

관련성에 대한 해석이다. 권익 위조차도 공무원과 교사에 대한 기준이 오락가락이다.

최대 관심사인 음식물, 선물, 경조사비도 마찬가지다. 10만 원을 넘는 경조사비는 전체를 반환해야 한다고 했다가 초과금액만 돌려주면 된다고 말을 바꿨다. 국민들로서는 여전히 헷갈릴 수밖에 없는 일이다.

권익 위는 그동안 김영란 법 적용

대상자를 중심으로 모두 240여 차례의 설명회를 개최했다. 홈페이지나 국민신문고, 공문 등을 통해 들어온 유권해석만 해도 4500건이 넘는다. 전화를 통한 유권해석까지 합치면 그보다 훨씬 많다고 한다.

국민들이 궁금해 하거나 혼란스럽게 생각하는 내용이 그만큼 많다는 반증일 것이다.

시행일을 턱밑에 두고도 여전히 명확하지 않은 사안이 있다면 문제가 다. 확실하지 않거나 애매모호한 규정은 시행일 이전에 확실히 해둘 필요가 있다.

김영란 법 적용 대상자들의 인식 전환도 시급하다. 규정을 따지기에 앞서 청탁이나 금품수수는 일절 하지 않겠다는 각오를 다져야 한다. 그래야만 청렴한 사회로 가는 첫 걸음을 제대로 뒀 수가 있다.

독자제언

안전띠 착용 생활화하자

안전띠 미착용이 가져오는 위험성에 대해 많은 홍보로 운전자들은 안전띠 착용이 교통사고로 인한 사망률을 줄이는 효과가 있다는 것을 대부분 인식하고 있지만 여전히 안전띠 착용률은 낮다.

실제로 안전띠 미착용 단속을 하면 10명 중 4명이 단속대상이다. 이처럼 운전자들은 귀찮거나 답답하다는 이유로 안전띠 착용을 대부분 꺼리고 있다. 2014년 세월호 사건으로 큰 아픔을 겪었음에도 불구하고 국민들의 안전 불감증은 좀처럼 나아진 것 같지 않아 안타깝다.

교통법규를 살펴보면, 도로교통법 제50조 1항 자동차(이륜자동차는 제외한다)의 운전자는 자동차를 운전할 때에는 좌석안전띠를 매어야 하며, 그 옆 좌석의 동승자에게도 좌석안전띠(영유아인 경우에는 유아보호용 장구를 장착한 후의 좌석안전띠를 말한다. 이하 같다)를 매도록 하여야 한다.

2항 자동차(이륜자동차는 제외한다)의 운전자는 그 옆 좌석 이외의 동승자에게도 좌석안전띠를 매도록 주의를 환기하여야 하며, 승용자동차의 운전자는 영유아가 운전자 옆 좌석 외의 좌석에 승차하는 경우에는 좌석안전띠를 매도록 하여야 한다.

제67조 1항 고속도로 등을 운행하는 자동차 가운데 행정자치부령으로 정하는 자동차의 운전자는 제50조 2항에도 불구하고 모든 동승자에게 좌석

안전띠를 매도록 하여야 한다.

이처럼 일반도로에서는 보조석 동승자까지 안전띠를 착용하도록 규정하고 있으며 고속도로와 자동차 전용도로에서 운행할 때는 전 동승자가 안전띠를 착용하도록 규정하고 있다.

영유아의 경우는 반드시 안전띠로 유아보호용장구(카시트)를 고정시키고 탑승해야한다. 영유아를 안고 탑승하는 경우 매우 위험하다. 사고 발생 시 영유아가 에어백 역할을 하게 되어 아이에게 치명적이기 때문이다.

안전띠는 가장 기본적이면서도 필수적인 안전장치이다.

교통안전공단 실험결과 사고가 났을 때 안전띠를 매지 않으면 목숨을 잃을 확률이 24배나 높아지는 것으로 나타났다.

교통안전공단 자료에 따르면 고속도로를 달리는 차의 뒷좌석 탑승자 5명 중 1명(21.8%)미만 안전띠를 착용한다고 한다. 최근 서울대병원 연구진은 뒷좌석에서 안전띠를 매지 않은 탑승자가 착용한 사람보다 사고가 났을 때 사망 위험률이 9배나 높다는 조사 결과를 발표했다.

안전띠 미착용에 대한 위험성 인식과 더불어 안전띠착용을 생활화하여 안전이 확보된 교통문화가 형성해야 할 것이다. 안전띠는 자신과 우리가족의 생명줄이라는 것을 잊지 말자.

이국인 원산경찰서 서학파출소 순경

독자제언

추수철 농·축산물 절도 예방법

추수철이 되면 어김없이 농·축산물 절도 사건으로 농민들은 수확의 기쁨보다 먼저 걱정과 근심이 앞서게 된다.

농촌지역의 도로가 개선되고 농기계 발달로 인해 차량이 운행 할 수 있게 되어 도로가 좋아지면서 공휴일과 주말이면 고향을 찾아 나들이 하는 차량이 많아지면서 상대적으로 농·축산물 도난사건이 늘어나고 있는 상황이다.

사실상 농촌을 교령화 된지 오래 되었다. 의심스러운 사람을 보더라도 대처능력이 뒤처진다 보니 도난사실을 늦게 알게 될뿐더러 알려도 즉각 신고하지 못하고 있다. 농업이나 축산업의 특성상 집과 일터의 거리가 멀다 보니 사실상 집은 무방비 상태에 있게 되어 빈집 또한 2차 피해까지 발생하고 있다.

이러한 농·축산물을 주인이 없는 틈을 타 농작물을 절취하거나 도로에 말린 고추나 참깨 등을 가져가는 행

위는 형법 제329조에 해당되어 6년 이하의 징역이나 일천만원 이하의 벌금에 처하며, 제332조에 의거, 가중처벌을 받게 됨을 명심해야 한다.

농·축산물 예방을 위해서는 첫째, 수확한 농산물은 잠금장치가 되어 있는 저장창고에 보관하고 집을 장시간 불가피하게 비울시에는 경찰에 알려야 한다.

둘째, 낫은 차량이 마을에 다니면 차량번호를 기록하는 습관을 길러야 한다.

셋째, 현금 보유는 자제하고 금융기관에 예탁하여 보관하는 것이 바람직하다.

경찰에서도 농촌지역 CCTV를 확대 설치 중이고, 자율방범대 등과 협조해 마을단위 순찰 및 주요도로 목검문을 강화하고 있으니 경찰, 지방자치단체, 농민의 하나 된 감시망을 구축해 노력한다면 농·축산물 절도범은 사라질 것이다.

김한영 정읍경찰서 중앙지구대 3팀 순경

전주매일

독자 여러분의 의견이 담긴 기고와 투고를 기다립니다.

(우)560-912 전북 전주시 완산구 서노송동 568-80 승주빌딩 4층

사설

지방 이전 기업 급감 심각

최근 5년 동안의 실적을 보니 지방으로 이전하는 기업수가 급감했다. 이전 추진을 중단하는 수도권 기업들의 수가 늘고 있으니 그럴 수밖에 없을 터이다. 그런 기업들이 평균적이지 매년 32% 넘고 있다니 문제가 심각하다.

그런데도 수도권은 규제 폐지를 즐기치게 주장하고 있다. 그러므로 전북도의 힘찬 대응이 요망되는 시점이다. 다른 광역시도와 함께 힘을 합쳐 수도권의 규제 폐지 주장이 온당치 않음을 말해야 한다.

'규제 프리존'이 현 정부의 핵심 경제 정책이지만 믿을 수 없게 된지는 오래 됐다. 저번에 공장 입지 제한을 재검토하기로 한 것이 신경 쓰였는데 저들의 저의가 무엇인지는 분명하다. 그때 정부 측에서는 경기 동북부 지역이라고 제한하기를 했다. 그래도 그것은 발언은 수도권 다른 지역의 반발 이유가 될 것이 뻔했다. 어디는 되고 어디는 안 되느냐고 말이다. 그때 본보는 그것은 재검토 발언이 규제 완화 목소리로 변질될 가능성이 있다고 우려한 바 있다.

저번에 국토부의 주요 추진업무 계획을 보니 마음에 걸리는 게 있었다. 수도권에 대한 규제 완화의 목적은 민간투자를 활성화하기 위한 것이라고 토를 달았음에도 지방에서 볼 때 융납할 수 있는 게 아니었다. 그것은 수도권에 대한 규제 완화의 실효성으로 해석되기 때문이다. 그래서 저번에 했던 말을 다시 말해야겠다. 수도권의 규제 폐지 움직임에 비상한 관심을 가져야 한다. 현 정부 후기가 들어 규제를 풀려는 의도가 역력하게 드러나고 있는 작금이다.

그렇지 않아도 수도권의 기업들은 지방으로 이전하는 것을 꺼려하던 편이다. 그런데 실상가상으로 현 정부의 해당 부처들은 원안대로 사업을 추진하기 보다는 편법을 구사하면서 방향을 틀려고 시도하고 있다. 전북도는 다른 광역 자치단체와 함께 나서야 한다. 저들의 역지를 내버려두어서는 안 된다. 수도권 기업들이 비협조적인 것도 속이 상하는데 기업 이전의 원천마저 깨뜨리고 하니 보통 심각한 문제가 아니다.

도로 파헤침 공사 마무리 똑바로 해야

도로 파헤침 공사로 인한 교통 불편 요인이 여전하다. 아직도 상처투성이 도로 구간이 많다. 관계자들은 만전을 기했다고 자부하고 싶겠지만 그것은 어디까지나 편협한 생각이다. 운전자의 입장에서나 보행자의 입장에서 보면 지적할 게 하나 둘이 아니다. 예전에 두 번 세 번 언급했음에도 어떤 도로의 구간은 달라진 것이 없다. 많이 답답한 일이다.

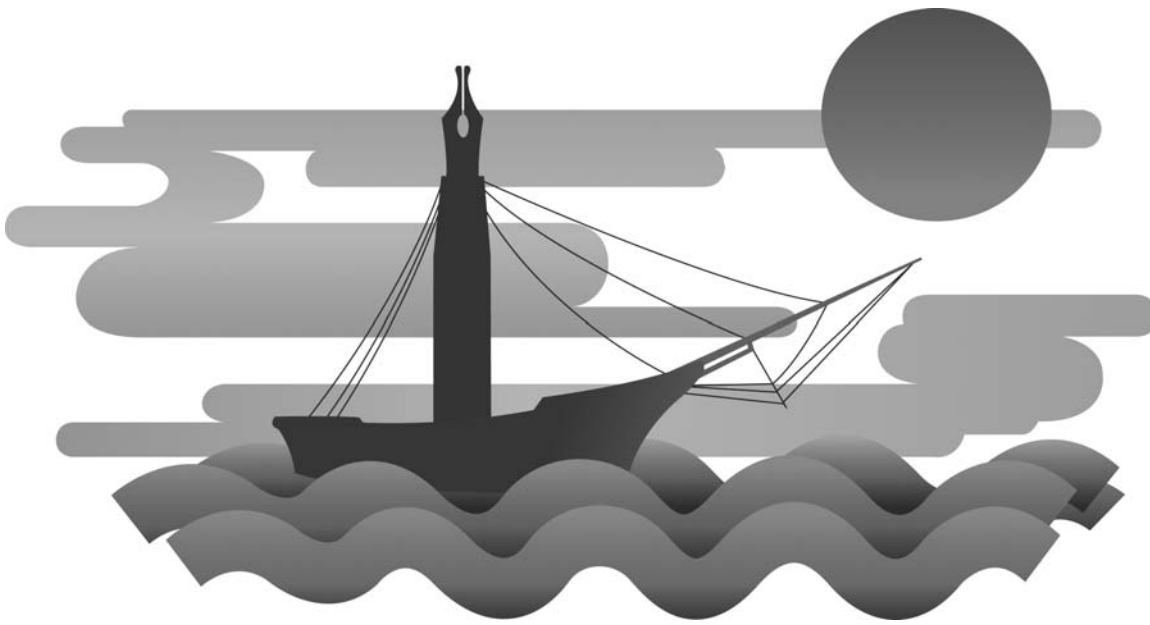
예전에도 말했거니와 포트 홀이 문제이다. 폭 파인 채로 있는 포트 홀들을 속히 메꾸어 한다. 도시 중심부의 도로도 그렇지만 근교의 도로도 사정을 잘 살펴야 한다. 설마 벌일 없겠지 하는 정신 태도는 곤란하다. 그런 마음이라면 녹장 보수로 이어지기 마련이다. 비오는 날 흙탕물 피해 예방을 위해서라도 도로의 사정을 세심하게 점검해야 한다. 그러므로 도로 보수는 한두 번 하고 그칠 게 아니다.

그런데 포트홀보다 심각한 게 있다. 도로를 파헤치고 벌이는 작

업들이 그렇다. 질서가 없어도 너 무나 없다. 전주 시내 일대의 도로가 늘 그대로인데 요즘도 그것은 그렇다. 공사를 하고 나서 도로를 메꾸지 얼마 안 돼서 또 다른 일거리로 도로를 파헤치고 작업을 하기가 일쑤이다. 어떤 때는 이제 막 마무리 공사로 도로 포장을 했는데 또 파헤치고 있다. 그러니 오기는 보행자들이 보통 곤욕이 아니다. 종남문 쪽에서 구도청 사거리알 원산경찰서 도로에서 벌이고 있는 최근의 공사도 문제가 없지 않다. 그래서 여기 당부하는데 마무리 공사를 성실하게 해주기 바란다.

당국은 도로를 파헤치고 벌이는 공사를 질서있게 해야 한다. 모든 공사를 질서있게 할 수는 없다고 변명하려고 해선 안된다. 교통 불편이 오래되면 융납할 시일이 과연 몇 명이나 되겠는가. 공사를 벌이는 당국은 불편을 초래한 것에 대해 미안하게 생각해야 한다. 차량 운전자들과 보행자들의 입장을 헤아려 달라는 지적이다.

구독 · 광고문의 ☎ 288-9700



**용기와 희망을 주는 인간을 위한 정론지**

“더 좋은 신문, 더 사랑 받는 신문, 독자와 함께하는 신문”을 위해 전주매일의 전 직원들은 ‘전북 최고의 신문’을 제작하기 위해 최선을 다하겠습니다.

진정한 지방자치 발전을 위해 중앙지를 답습하는 행태를 벗어나 보다 깊이 있게 내 고장 소식을 빠르고 정확히 독자 여러분들에게 전달하겠습니다.

당신의 가려움을 속 시원하게 긁어 드리기 위해 대안적 비판 기능을 강화하고 있으며 한 단계 더 성숙한 네트워크 구축과 함께 지역발전의 수레바퀴를 힘차게 굴리겠다는 약속을 드립니다.

인간중심 · 도덕중심 · 지역중심 **전주매일**