

대한체육회의 문제점과 발전을 위한 단상

기고

정행중

전 광주시체육회
스포츠공정위원



대한체육회 (Korean Sport & Olympic Committee)의 설립 목적에 따르면 체육운동을 범국민화하여 학교 체육 및 생활체육 진흥을 위한 다양한 활동을 전개함으로써 국민의 건강과 체력 증진, 여가선용 및 복지향상에 이바지하며 우수한 경기자 양성으로 국위선양에 기여한다고 명시하고 있다. 한마디로 스포츠를 통한 국민의 건강과 행복, 사회 통합을 실현하자는 것이다.

돌이켜보면 대한체육회는 설립 목적에 부합하는 국민체육진흥과 국위선양의 스포츠정신을 고양하기는커녕 체육계의 여러가지 불미스러운 사건 사고의 연속으로 스포츠를 사랑하는 국민으로부터 질타와 외면을 받고 있음을 부인할 수 없다. 지난 2019년 빙상계 성 추문 폭로사건에 이어 2020년에는 트라이애슬론 선수의 상습폭행이 사회적 공분을 불러 일으켰고, 2023년에는 공금을 빼돌려 비트코인에 투자하고 선수촌 카드를 사적으로 사용하는 등 언급하기조차 민망한 일들이 벌어졌다. 급기야 2024년 파리 올림픽을 기점으로 대한체육회 및

산하 단체들의 심각하고 방만한 운영실태와 함께 비민주적 구조로 인한 인사와 예산운영에서의 부조리들도 드러났다. '대한민국 스포츠의 역사가 숨쉬는 곳'이라는 대한체육회의 자부심이 부끄러울 정도다.

더 큰 문제는 그럼에도 불구하고 정부 부처의 투명한 감독이 이루어지지 않는 상황에 있다는 점이다. 이뿐만 아니라 감독선임 과정의 불공정 및 관행적 절차, 정치적 중립성 보장, 불투명한 예산 집행의 문제점, 선수들의 인권보장 등 체육계 전체에 전반적인 혁신의 필요성도 대두되고 있다. 체육인의 한사람으로 2025년 새해를 맞이하면서 국민적 관심을 받는 체육회의 발전 방향은 무엇이 있을까 생각해 봤다. '혁신을 넘어, 그 이상의 가치를 실현하겠다'는 체육회는 과연 어디로 가야 할까에 대한 고민, 가슴 아픈 현실에 대한 체육인으로서의 반성일 것이다.

첫째 공정한 스포츠 환경을 조성하고 스포츠를 통한 사회적 통합과 건강한 생활습관을 장려하여야 한다. 이는 투명하고 봉사하는 체육행정을 정립하고 민주적 인권의식에 기반을 두어야 한다는 것이다.

둘째 여러 지역에서 체육활동에 참여할 수 있도록 시설을 확충하고 저소득층 및 소외계층을 위한 지원책으로 체육접근성 향상을 수월하게 해주는 일이다.

예컨대 각 지역의 특성에 맞는 지역 맞춤형 프로그램을 개발하고 전문성을 높여 지역 주민들에게 질 높은 체육활동을 제공해야 한다.

셋째, 유소년 체육 프로그램을 확대하고 체계적인 훈련 시스템을 구축해 미래 스타 선수를 발굴하는 선수 육성 프로그램을 강화해야 한다. 이를 위해 해외 교류 확대와 국제대회 참가를 통해서 글로벌 경쟁력을 높여야 한다.

넷째 스포츠 과학 및 기술을 융합시켜 훈련의 효율성을 높이는 현대적 시설과 인성을 갖춘 체육지도자 양성이 필요하다. 미래를 바라보는 시대는 너무도 급변하고 있다. AR(증강현실), VR(가상현실), AI(인공지능) 등이 체육과 융합되어야 우리 체육이 4차 산업혁명시대에 걸맞은 현대체육으로 발전할 수 있다.

작금 우리나라 체육계는 정부와 단장 간의 불협화음으로 비판의 목소리가 드높다. 회장 선거전만 해도 불쌍 사납다. 차제에 정부 부처와 대한체육회는 하루빨리 국민으로부터 신뢰받는 체육계가 되기 위해서 투명성과 중립성, 공정성을 바탕으로 변화와 혁신을 통한 새로운 패러다임을 제시해야 한다. 그것이 대한민국 스포츠의 역사가 숨쉬는 대한체육회, 혁신을 넘어 그 이상의 가치를 실현하는 대한체육회를 만드는 가장 쉬운 길이다.

社說

목포형 공영버스 공공재 역할 다 해주길

시민중심 대중교통 확립해야

목포시가 지난 6일부터 새로운 대중교통시스템인 '목포시 공영버스'를 출범시켰다. 목포시 시내버스는 지난 2021년 버스회사 휴업 신청과 2022년 운수종사자 파업, 2023년 연료비 체납에 따른 운행 중단으로 시민불편을 초래하는 등 목포의 숙원 사업 중 하나였다. 첫 발을 내디딘 목포 공영버스가 공공재로서 역할을 다해 줄 것을 기대한다.

목포시는 지난 2023년 2월 시내버스 운행 재개 이후 근본적인 개선 방안 마련을 위해 시민 공론화를 거쳐 목포형 대중교통 시스템 구축 계획을 수립하고 준비 과정을 거쳐 올해 1월부터 공영버스체계를 도입했다. 특히 목포시는 그동안 민간이 독점하고 있던 시내버스노선권을 공영화하고, 효율성 향상을 위해 노선체계를 전면 개편했다. 전체 노선을 4개 권역으로 구분해 1개 권역은 목포시에서 직영하고, 3개 권역은 민간위탁하는 직영과 민간위탁 혼합방식을 채택한 것도 전국 최초라고 한다.

버스공영제는 시민의 이동권 보장이라는 측면에서 긍정적이다. 사업기간 상호 보완과 경쟁을 유도하고, 목포시의 유일한 대중교통인 시내버스의 전면 운행 중단을 구조적으로 막는 목포시만의 시스템을 구축한 것도 작은 운행 중단으로 시민에게 피해를 안겼던 민간 운영의 한계를 보완했다는 점에서 기대가 높다. 목포시의 열악한 재정에서 부담이 될 막대한 예산이 걱정이지만 고령자 중심의 교통약자의 불편을 해소할 수 있다는 것만으로도 의미는 크다. 보편적 복지라는 측면에서도 버스공영제와 무상교통은 우리가 가야 할 길이다.

목포시는 의욕적으로 출발한 공영버스가 지속가능하게 이어질 수 있도록 운행기간 성과를 면밀히 검토해 시민의 눈높이에 맞춰 시스템을 안착시켜야 한다. 당장 눈 앞의 성과보다 거시적 관점에서 시민 중심의 대중교통을 만들어야 한다. 직영과 민간위탁이라는 전국 최초의 공영제가 순조롭게 자리잡을 수 있도록 유연하게 대처하는 노력이 필요하다. 버스 등 대중교통은 시민을 위해 꼭 필요한 공공재임을 명심해야 한다.

폭설 예고 광주·전남 피해 예방 만전을

추위 취약계층도 점검해야

광주·전남지역에 오는 10일까지 최대 20cm 이상의 많은 눈이 예보됐다. 일부 지역에 밤사이 4-6cm가량 눈이 내리면서 빙판길에 보행자와 자동차 사고가 잇따랐고, 산간 도로와 여객선 등 교통이 통제됐다. 민·관의 협력으로 폭설 피해 최소화해 나설 때다.

7일 광주지방기상청에 따르면 오전 9시 기준 최신 적설량은 함평군 6.3cm, 영암군 시종면 6.2cm, 장흥군 유치면 6.1cm, 영광·영암군 6.0cm 무안군 5.9cm 광주 4.6cm 등을 기록했다. 현재 광주, 전남 11개 시·군(장성·무안·영암·영광·함평·나주·장흥·진도·목포·신안·해남)에는 대설주의보가 발효 중이다. 많은 눈에 의해 축사 및 비닐하우스 등 구조물 붕괴, 눈길이나 빙판길 교통사고와 보행자 안전사고 등이 우려되니 안전에 유의해야 한다. 전남에서는 밤사이 차량 단독 교통사고, 보행자 넘어짐 사고가 1건씩 발생하기도 했다.

찬 공기가 남하하면서 기온도 떨어

지겠다. 특히 9일 아침 기온은 광주와 전남 내륙을 중심으로 -5도 내외로 기온이 떨어져 매우 춥겠다. 바람이 강하게 불어 체감온도는 더욱 낮겠다. 제주항공 여객기 참사 현장에 밤사이 내린 눈이 쌓이면서 잔해 수거·사고 조사 작업이 잠시 멈췄다. 국토교통부 항공철도사고조사위원회는 많은 눈이 내린 탓에 잔해 수거 작업을 시작하지 못했다. 추후 기상 상황이 나아지면 방수포 위에 쌓인 눈을 제거한 뒤 작업을 재개할 방침이다.

광주·전남에 많은 눈이 예보됨에 따라 '대설 대응'이 시급해 보인다. 눈은 강설 지속 시간이 길어 붕괴·전도 등의 사고의 우려가 높다. 행정과 경찰, 소방 등 관계당국은 피해 예방에 만전을 기해주시길 바란다. 강한 추위에 따른 한랭 질환자 등 취약계층을 점검하고, 빙판길 낙상사고 예방에도 각별한 주의가 필요하다. 지난해 말 이어진 비상계엄과 탄핵 등으로 나라 안팎이 어수선한 상황 속에 제주항공 참사까지 겹치면서 지역민들이 좌절감이 큰 만큼, 이번 폭설과 추위가 별 탈 없이 지나가길 바란다.



사진으로 보는 세상

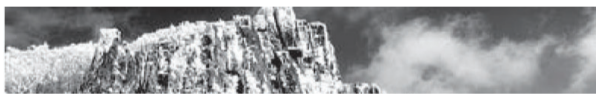
7일(현지시각) 중국 시짱티베트 자치구 시가체시 덩르현에서 지진이 발생해 통라이 마을 가옥들이 파손돼 있다. 현지 당국은 이날 오전 9시 5분 발생한 규모 6.8의 지진으로 덩르현에서 최소 32명이 숨지고 38명이 다쳤다고 밝혔다. **신화/뉴시스**

서석대

제주항공 여객기 참사 희생자 179명의 유해가 가족의 품으로 돌아갔다. 현재 개별 장례가 치러지고 있으며, 오는 18일에는 무안국제공항에서 희생자들의 넋을 기리는 합동 추모제가 열릴 예정이다. 7일간의 국가 애도 기간은 끝났지만 여전히 유족들의 슬픔은 채 가지지 않았고, 희생자를 잊지 않겠다는 추모 행렬도 계속되고 있다.

2024년 12월 29일 오전 9시 3분 무안국제공항에서 발생한 태국 방콕발 제주항공 여객기 추락 사고는 너무나도 비극적인 대형 참사다. 탑승객 181명 중 승무원 2명을 제외하고 179명의 승객과 승무원이 목숨을 잃었다. 사고 당시 제주항공 여객기가 동체만으로 비상 착륙하려다 활주로 밖 '로컬라이저'를 정면충돌한 뒤 폭발했다. 현재까지 최초 원인은 조류 충돌(버드 스트라이크)로 추정되지만, 참사를 키운 요인으로는 콘크리트 둔덕이 지목된다.

사고 원인 규명까지 상당한 기간이 소요될 것으로 예측되지만 애도 기간과 희생자 인도 등이 끝난 만큼, 제주항공 참사에 대한 복구가 필요해 보인다. 바로 언론 보도다. 참혹한 사고 현장에서 취재하는 기자들의 심정도 무거우려라 생각되지만 대형 참사 취재·보도에 신중을 기했는지 깊은 고민이 필요해 보인다. 제주항공 사고 직후 언론에서 쏟아져 나온 보도들은 '속보 경쟁'에 매몰되면서 또다시 희생자와 유가족에겐 상처를, 국민들에게 신뢰를 잃었다는 평가다.



낙종할 용기

사고 직후 여객기가 충돌해 폭발하는 장면이 담긴 제보 영상이 여과 없이 노출됐고, 여객기 탑승객 실명 등이 담긴 명단을 올리기도 했다. 심지어 구조자 수를 잘못 표기하거나, 희생자의 이름과 사연이 고스란히 노출됐다. 노출된 내용도 검증 안 된 허위사실이었다.

과거 세월호 참사와 이태원 참사에서 언론의 민낯을 똑똑히 보았다. 당사자의 의사에 반하는 보도, 선정적인 제목, 지나친 취재 경쟁이 어떤 결과를 불러왔는지 말이다. 세월호 참사 이후 기자와 쓰레기를 합성한 '기레기'라는 말이 당연하듯 사용된다. 그만큼 언론의 신뢰가 바닥에 추락했

다는 의미다. 누군가의 죽음과 불행에 대해 최소한의 예의조차 갖추지 못하는 보도가 과연 '객관적 보도'였을까. 사실 보도 경쟁에서 누군가의 특종은 나머지 대다수의 기자들에게 '낙종'의 명예를 지게 한다. 이런 이유로 취재 경쟁은 당연할지라도 죽음과 슬픔이 공존하는 참사 현장에서만큼은 보도준칙을 지향하는 취재가 이뤄져야 한다.

희생자의 신원이 모두 파악될 즈음, 무안공항의 현장 취재를 지휘하던 한 편집국장의 말이 의미심장하다. 일선 기자들에게 "낙종해도 좋으니 유족들을 절대 자극하지 말고 최대한 예의를 갖춰 취재하라"는 엄중한 지시였다. 대형 참사에 언론이 임하는 자세가 바로 '낙종할 용기'가 아닐까 싶다. **김성수 논설위원**

全南日報	사장·발행·편집인 이재욱	논설실장 이용환	편집국장 박성원
대표전화	(062)527-0015	경영지원팀	(062)510-0421
기사제보	(062)510-0331	광고영업팀	(062)519-0710
편집부	(062)510-0412	문화체육부	(062)510-0351
취재1부	(062)510-0380	온라인뉴스부	(062)510-0461
취재2부	(062)510-0394	사진부	(062)510-0391
정치부	(062)510-0340		
www.jnilbo.com m.jnilbo.com			
구독료 월 1만5천원 1부 800원	1988년 4월25일 등록번호 광주-가-2호 (일간) 우편번호 61474 광주광역시 동구 제봉로 137		
구독신청 (062)510-0471	광고문의 (062)512-0100		
FAX (062)510-0436	서울지사 (02)725-8890		
본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다			

☐ 독자 의견을 환영합니다 (e-메일) webmaster@jnilbo.com