

사설

3학점 상승에도 군 e러닝 남은 과제 많다

군 e러닝 최대 수강 허용 학점이 3학점 늘었다. 총 6학점에서 9학점으로 말이다. 한 걸음 나아간 결과지만 딱 거기까지다. 앞으로 적어도 세 발자국 이상은 남았다.

국방부 기준, 군 e러닝을 통한 허용 학점은 각 대학에서 자유롭게 정할 수 있으며 군 복무 중 최대 수강학점에 제한은 없다.

수강 허용 학점을 정하는 것은 대학의 고유 권한이니 각 대학은 다양하게 수강 허용 학점을 채택하고 있다.

군 복무 중 최대 인정 학점은 연세대 24학점, 고려대 18학점, 서울대 12학점, 중앙대 12학점, 시립대 12학점, 건국대 12학점, 서강대 9학점, 성균관대 9학점, 한양대 9학점이다.

우리학교는 변경 전 6학점으로 서울권 주요 대학 중 한국외대와 함께 꼴찌였다. 이번에 3학점이 올

랐지만 여전히 하위권이다.

학사지원팀은 최대학점 확대 배경으로 “양 캠퍼스에서 군 e러닝 이수 가능 학점 상향 요청이 있었고, 교육부도 전국 대학 대상으로 군 e러닝 학점을 확대해달라는 협조 요청을 지속적으로 해 왔다”고 언급했다. 총학과 몇 개월을 논의했고, 교육부의 ‘협조 요청’도 있었다는데 결과가 인색하다.

객관적으로 생각해 보자. 우리 학교는 연세대보다 무려 15학점이 적다. 통상적으로 한 학기에 15~18학점 정도를 수강한다고 생각하면, 그 차이가 피부로 와닿는다.

한 학기를 벌 수도 있고, 여유롭게 학점을 들으며 학업 외 자기 계발에 집중할 수도 있다. 학업의 질 상승, 빠른 사회 진출 등 군 e러닝의 장점을 강조하는 것은 이제 입이 아프다.

군 e러닝의 학점이 전공이나 교양 학점으로 인정받지 못하는 것은 더욱 아쉽다. 가장 많은 이수 학점을 부여하는 연세대는 군 복무 중 취득한 학점을 전공과 교양 학점 모두, 고려대는 교양 학점으로 인정한다.

이수구분 역시 대학의 고유 권한이다. 하지만 이수구분을 넓히려면, 군 e러닝에 대학에서 개설하는 자체 강의를 사용해야 한다.

그래서인지 우리학교가 군 e러닝의 이수 구분을 넓히는 일은 한동안 없을 듯하다. 유관부서와 협의를 시작으로 거쳐야 할 과정이 많기 때문이다. 지난 3월 우리신문은 학사지원팀에 ‘자체 강의를 통한 이수구분 확장 방안’에 대해 문의했다.

당시 학사지원팀은 “이수구분을 넓히려면 시스템부터 시작해 온라인 수업을 개설하는 절차가

필요하니 여러 유관부서와의 협의가 필요하다. 조금 더 시간을 두고서 살펴봐야 할 부분”이라고 말했다.

약 4개월의 틈을 두고, 지난 11일에 똑같은 질문을 학사지원팀에 보냈다. 자체 강의 개발 및 개설을 통한 학점 인정 방안 실현 가능성 여부는 유관부서와 추후 논의가 필요한 사항이란 답이 돌아왔다. 정말 토씨만 바뀐 냉소적인 답이었다. 아니, 똑같았다.

이것이 시사하는 바는 적지 않다. 가령, ‘군인권’과 관련해 각자 비슷한 생각이 여러 이유와 함께 떠오르고 있을 테다.

예비군 기간마다 불거지는 ‘예비군 학습권 논란’이 문득 떠오르는 것은 우연이 아니다. 대학이 ‘국방의 의무’를 다하는 학생에게 큰 관심을 가져주길 바랄 뿐이다.

세시봉

안전사각지대

황인찬 기자

phillip0503@khu.ac.kr



“교통안전법 개정안이 가결되었음을 선포합니다.” 지난 9일 열린 국무총리 주재 국무회의에서는 대학 캠퍼스 내 도로 안전관리를 의무화하는 개정안이 의결됐다. 지난달 부산대 캠퍼스에서 대학생이 지게차에 치여 숨진 사고 이후, 22일 만이다.

부산대 사고뿐만 아니라 지난해 동덕여대 캠퍼스 언덕길에서 트럭에 치여 대학생이 숨진 사고도 있었다. 두 사고가 발생한 지점 모두 인도와 차도의 분리가 없었고 교통안전시설이 미비했다.

부실한 보행 안전과 규제에 예견된 사고였다는 점에서 안타까웠다. 캠퍼스를 걷다 보면 인도와 차도가 분리되지 않은 곳, 과속으로 사고 위험이 높아 보이는 곳을 쉽게 볼 수 있다. 결코 남 일처럼 느껴지지 않는다.

캠퍼스 내 도로는 고질적인 교통안전 사각지대로 불려 왔다. 운전자와 보행자의 행동 수칙을 규정하는 도로교통법에서조차 ‘도로 외 구역’에 해당되어 공식적인 도로로 인정받지 못한다. 문제는 대학 내 도로 안전을 책임질 주체가 없다는 점이다. 경찰도 공식 도로가 아닌 곳에서는 단속할 근거가 없으며, 대학 본부가 대학 내 도로 안전관리를 준수해야 할 의무도 존재하지 않았다.

이번 교통안전법 개정안은 이러한 도로법의 맹점을 짚어냈다. 개정안에서는 대학 내 도로를 ‘단지 내 도로’로 새로 포함했다. 그리고 교통안전 관리 주체를 ‘각 학교의 장’으로 규정했다. 관할 시·군·구청장에게도 실태 점검과 시설 개선 권고를 할 수 있는 권한을 부여했다.

그러나 법률 개정만으로는 안심할 수 없다. 법률도 구성원의 경각심과 실천 노력이 없다면 유명무실해진다. 대학은 서둘러 자체적인 교통 규제와 처벌에 관한 규정을 마련하고 캠퍼스 내 위험 차량을 통제해야 한다. 또한, 규정을 지속 가능하게 실천할 수 있도록 교통 표지판과 통행로 개선 등의 조치를 구성원과 함께 고민해야 한다. 학생도 캠퍼스 내에서 보행 위험에 노출되지 않는지 능동적으로 확인하고 점검해야 한다.

캠퍼스 내 교통안전은 구성원이 함께 능동적으로 개선해 나가야 할 중요한 과제다.

만평이 있는 취재수첩 | ‘보여주기’식을 넘어 진정한 활동이 되어야

‘줍깅’의 생활화로

김윤희 기자

poetry_5989@khu.ac.kr



제주도에서의 줍깅 활동은 참가한 모든 학생에게 ‘플로깅’이라는 새로운 개념을 뇌리에 심어주었다. 그리고 개개인이 환경을 향한 경각심을 인지했다. 스스로가 이를 극복해 낼 주체라는 자신감을 심어주기도 했다.

하지만 누군가 내게 “줍깅 활동이 환경 보호를 우선시했던 활동이었는데?”라고 묻는다면, 자신 있게 “네”라고 답하기엔 거슬리는 부분이 많았다. 줍깅단은 모두 푸른 티셔츠를 입고 많은 곳의 해변에서 꼼꼼하게 쓰레기를 주웠다. 플라스틱과 스티로폼은 모든 곳에서 자주 보이던 “단골”이었다.

하지만 우리의 목표와 달리 줍깅 과정에서 불필요한 플라스틱을 다수 소비했다. 혼인지공원과 표선해수욕장에선 포장된 도시락을 먹느라 대략 80명분의 엄청난 플

라스틱과 쓰레기가 만들어졌다.

애초에, 줍깅 활동을 위해 80명이 단제로 비행기를 타고 제주로 오는 것 자체도 “환경 보호적 활동이자, SDGs에 부합하는 활동”이라고 섀넌 말하기 부끄럽게 만든다. 서울과 경기도에 있는 학교가 쓰레기를 주우러 제주로 가는 것을 어떻게 설명할 수 있을까.

“제주도”, “줍깅”이라는 키워드를 앞에 내세웠지만 그 이면에는 많은 플라스틱 쓰레기와 탄소가 배출됐다. 이런 이면을 외면하고 학교가 SDGs에 부합하는 활동을 했다고 ‘세계대학 영향력 평가’에서 고득점을 받는 것은 부끄러운 일이다.

진정한 세계 시민으로서의 자질을 구축하기 위해 줍깅은 보다 생활화될 필요가 있다. 줍깅의 목적인 SDGs 14번 <해양생태계 보존>은 가까운 해변에서부터의 생활화가 필요하다. 14번 외 15번 <육상생태계 보존>은 대학 주변에서의 줍깅을 요구한다. 직접적이고 장기적인 효과를 보기 위해 대규모 자원에서의 줍깅이 아닌 생활 속에서의 실천이 필요한 시점이다.



만평 ‘줍깅’의 이면, 배출한 탄소발자국이 더 많다고?

교시
교훈

문화세계의 창조
학원의 민주화 | 사상의 민주화 | 생활의 민주화

경희대학교

대학주보

1955년 5월 12일 창간

발행인 김진상 | 편집인 남윤재 | 편집장 이자수

서울캠퍼스 서울특별시 동대문구 경희대로 26(회기동) Tel 02-961-0093~5

국제캠퍼스 경기도 용인시 기흥구 덕영대로 1732(서천동) Tel 031-201-3230~2

인터넷 대학주보 <http://media.khu.ac.kr/khunews>

이메일 khunews@khu.ac.kr

제작 | 인쇄 아이피디