

전진하는 철도노동자

2006년 4월 8일 철도노보 제 558호 단협특보

■ 발행인:김영훈 ■ 서울시 용산구 한강로 3가 40 (우)140-013 ■ (02)3780-5970 ■ http://krwu.nodong.net

민주노총 / 광역연맹
전국철도노동조합
Korean Railway Workers' Union

김영훈 위원장, 직무대리 위촉 “직무대리를 중심으로 단결해 달라”



김명환 직대, 현장순회 돌입

지난 3일 민주노총 1층 회의실에서 열린 철도노조 중앙상임집행위원회에서 김영훈 위원장은 김명환 부위원장을 직무대리에 위촉하고, 송중건 동지를 사무처장 서리에 임명했다. 이날 열린 회의에서 김영훈 위원장은 “부족한 점은 많았지만 함께 투쟁해 주신 동지들께 감사드립니다.”며 “부족한 점이 있다면 다 위원장의 책임”이라 말했다. 또 “지금 시기 가장 중요한 일은 지금까지 전선을 지키고 투쟁해 오신 조합원 동지들과 반격투쟁의 최전선에서 전선을 사수한 차량동지들, KTX 승무원 동지들을 지키는 일”이라 강조했다.

직무대리에 위촉된 김명환 수석부위원장은 “해왔던 일이 많았던 만큼 가야 할 길도 멀다”며 “빠른 시일 내에 조직을 정비하고 남겨진 과제를 공세적으로 이뤄가자”고 말했다. 김명환 직무대리는 조합원 인준투표 준비와 각 부서별 사업계획 제출을 독려하며 3일부터 본격적인 업무에 들어갔다.

김명환 위원장 직대는 지난 5일부터 KTX 파업 농성장과 서울전기 천막농성장, 대전 해고동지 천막농성장의 방문을 시작으로 본격적인 현장순회에 들어갔다. 김명환 직대는 이번 현장순회를 통해 조합원의 목소리를 직접 듣고 조합 운영에 반영할 계획이다.

한편 3·1총파업 투쟁을 이끌어온 지도부는 지난 5일 오전 용산경찰서에 출두했다. 김영훈 위원장은 출두에 앞서 함께 한 중앙임원 및 조합원 80여명에게 “화습하지 않는 간부는 진정으로 조합원을 위해 복무하는 간부가 아니다”고 말하며 치열하게 투쟁하고 치열하게 학습할 것을 당부했다.

4월 17일부터 3일간 ‘단협’ 인준을 위한 총회 소집

전국철도노동조합(위원장 직무대리 김영훈, 이하 철도노조)은 지난 5일 ‘4월 1일 체결된 철도단체협약 인준에 관한 건’으로 총회 소집을 공고했다.

철도노조 규약 제 58조에 따르면 ‘단체협약의 체결 전 잠정합의안에 대해 확대쟁대위 의결을 거쳐야 하고, 체결된 협약에 대하여 조합원 총회의 인준을 받는다.’고 되어 있다. 이번 인준투표는 재적조합원 과반수 참석에 과반수 찬성으로 결정되며 부결될 경우 위원장 및 지방본부장은 불신임된다. 인준투표는 17일부터 시작해 19일 오후 1시에 끝난다.

해고동지들, “징계 철회와 복직안이 구체화 될 때까지 농성할 것”

지난 4일 해고동지들은 대전 천막농성장에서 회의를 열고 농성투쟁을 유지하기로 결정했다. 농성투쟁을 이끌고 있는 김갑수 동지는 “철도공사가 징계최소화에 합의했지만 그 범위가 애매하고 해고자 복직관련 실무 협의도 남아 있다”며 “복직투쟁은 이제부터 시작이다”라고 강조했다. 특히 “이제는 공사측의 합의이행 여부를 눈여겨 볼 때”라며 “현장투쟁 중인 조합원 동지들과 KTX 승무원조합원 동지들의 투쟁과 함께 할 것”이라 말했다.

서울전지부 징계철회 천막투쟁

서울전지부 천막농성투쟁이 10일째를 맞았다. 지난달 30일 서울전지부는 사무소의 노조탄압에 맞서 서울지역본부 앞마당에서 천막농성투쟁에 들어갔다. 또 지부장은 식발투쟁으로 결의를 다졌다. 김승용 지부장은 “서울전기소장은 일반조합원 3명을 부당하게 징계해 의결했다”고 말했다. “징계철회를 철회하는 타 사무소에 비취 서울전기사무소의 행위는 정반대로 가고 있다”며 “가능한 모든 수단을 동원해 지지해 나갈 것”이라 밝혔다.

전진하는 철도노동자, 승리를 향해 진군한다!

뒤돌아보지 말자
앞서 달려 나간 동지가 있다
구속되고 수배되고 해고된 동지가 있다

우리를 파업으로 내몰고
고소고발로 징계로 손해배상청구로
임금노예의 울가미로 옥죄려는
저들에 맞서
우리는 간다

보라,
우리가 얼마큼 높이 있는지
우리가 얼마큼 멀리 있는지

2만 5천 피트
거대한 독수리의 날개를 펴고
간다
분노가 되어 파도가 되어 폭풍이 되어
전진하는 철도노동자,
승리를 향해 진군한다!



투쟁보고

■ 2005년 5월 정기대의원대회, 총노선 및 사업계획 수립

철도노동조합은 지난해 5월 정기대의원대회에서 철도공공성 강화, 산별노조 건설, 사회연대성 강화를 향후 5년간 총노선으로 결정하고 철도상업화 구조조정 분쇄 및 주5일제 완전쟁취 등 노동조건 개선, 민주노조 신뢰회복, 산별노조 건설이라는 2005년 3대 사업기조에 따라서 철도상업화 저지 및 공공성 강화, 구조조정 저지와 노동조건 개선, 비정규직 차별철폐와 정규직화, 근기법·단협 이행과 해고자 복직의 4대 투쟁과제와 조직혁신, 의식향상, 산별노조, 정치세력화와 반진영화 자주통일, 공공철도 정책연구, 전략적 재정운용 및 회계개혁의 6대 사업과제를 제출하였으며 당면사업으로 정기단협 갱신투쟁을 준비하였다.

■ 2005년 8월 임시대의원대회, 투쟁계획 확정

2005년 여름 무더위와 싸우며 조합원 설문조사와 주요 요구안 지분별 순회 설명회 및 의견수렴의 과정을 거쳐서 8월 12-13일 임시대의원대회에서 정기단협 요구안 및 투쟁계획을 확정하고 정기단협 투쟁에 돌입하였다.

■ 2005년 11월 쟁의대책위원회 전환

2005년 정기단협 투쟁은 해를 넘겨가며 지금까지의 그 어떤 투쟁보다 지역과 직종을 망라하며 완강한 총력투쟁을 전개하였다. 위원장 현장순회와 함께 조합의 조직실은 전국 21지구를 돌며 500여 지부간부 간담회를 통하여 중앙과 소통 작업을 하였으며, 9-10월 동안 지구별 단결의 날 행사에서 연인원 5000여명이 참가하여 조합원의 단결과 현장 조직력 확대사업을 전개하였다. 조합원 동지와 각급의 간부들은 10/29(토) 대학로 1차 총력결의대회 5000여명 참가, 11/20(일) 서울역 2차 총력결의대회 8000여명이 참가하며 자신감을 회복하고 총력투쟁을 위한 조직력을 유감없이 발휘하였다. 한편, 조합 중앙은 11월 8일 임시대의원대회를 개최하여 쟁의발생을 결의하고 조직체계를 쟁의대책위원회로 전환하였다.

한편 정기단협 교섭은 지난 2003년 4·20단협과 12·3단협 갱신을 위한 총 250여 항목에 대하여 2005년 8월 31일 사전 실무교섭을 시작으로 2005년 9월 8일 1차 본교섭과 2006년 2월 28일 14차 본교섭 포함하여 실무교섭 24회, 15차례의 본교섭을 진행했다.

■ 2005년 11월 확대쟁대위, 2월 총력투쟁 확정

2005년 11월 30일 철도노조 확대쟁의대책위원회는 총파업을 포함하는 12월 총력투쟁계획을 2월 투쟁으로 변경하며 완강한 총파업 투쟁을 위한 조직점검 및 조합원 교육사업에 돌입하였다. 또한 철도노조는 차량인턴 및 신규사업 외주화 관련 현안사항에 대하여 치열한 현안투쟁을 전개하였으며, 2006년 1-2월 동안 광범위한 조합원 교육사업을 전개하였다. 2006년 2월 7일 3차 중앙쟁의대책위원회에서는 3월 1일 0시 총파업 일시를 확정하고 실질적인 총파업투쟁을 준비하였다. 총파업 일시가 확정됨에 따라서 2월 동안 실무교섭과 본교섭 총 9회의 집중교섭을 전개하였으며 2월 11일 5개 권역별 총력결의대회 이후 지부간부 농성투쟁과 소조체계 및 파업배낭을 점검하고, 2월 18일 철도노동자 3차 총력결의대회 및 운수노동자 공동투쟁 승리 총력결의대회 이후 준법투쟁과 조합원 농성투쟁, 사복투쟁, 총회투쟁을 전개하며 2월 28일 5개권역별 총파업 전야제와 3·1총파업 투쟁을 조직하였다.

■ 2006년 3월 1일 전국철도노동조합 전면 총파업 돌입

철도노조 교섭팀은 2월 28일 21시까지 주요 요구안에 대한 마지막 교섭을 전개하였으나 끝내 결렬되면서 철도노조는 0시 서울, 대전, 영주, 부산, 순천 전국 5개 권역에서 총파업 출정식 및 선포식을 진행하고 3·1총파업에 돌입하였다. 3·1총파업 투쟁은 비정규 조합원인 KTX 열차승무지부 조합원을 포함하여 전국의 1만 8천여 조합원이 참가하였으며, 공권력 침탈에 공세적인 전술을 배치하여 3월 2일 10:30부터는 지구 및 지부별 산개투쟁으로 전환하여 공권력의 무자비한 탄압에도 굴하지 않고 완강하게 총파업 투쟁을 사수하였다. 또한 조합원 동지들은 중앙지도부를 중심으로 3월 4일까지 1만의 파업대오를 형성했으며 이후 현장투쟁을 결의하며 조직적인 복귀를 하였다. 현장투쟁으로 전환 이후 2700여명의 직위해제와 200여명의 고소고발이라는 지독한 탄압과 징계협박에도 굴함 없이 철도노동자는 3월 20일 차량조합원 동지들의 작업거부투쟁을 시작으로 준법투쟁 등 환한 현장투쟁으로 정부와 사측으로부터 3월 31일 합의를 이끌어 냈다. 확대쟁대위는 잠정합의안에 대하여 가결하고 4월 1일 정식 조인하였으며, 이후 집행부 심의과 연계된 조합원 총회 소집을 공고하였다.



교섭보고

공사전환에 따른 특별단체교섭 이후 불과 3개월만인 3월 17일 4·20단협 갱신을 위한 정기단체교섭을 요구하고, 6월부터 준비팀 구성과 8월까지 단협요구안 마련, 9월 8일 1차 본교섭을 시작으로 4월 1일 단체협약서 조인까지 7개월여의 정기단체교섭 일정이 마무리 되었다.

온전한 주5일제 실현 및 해고자 복직 등 12·3특단협의 이월된 과제와 공사출발 첫해, 현장에 가해지는 각종 지배, 분할통제, 배제의 노동통제 공세를 극복하고 노동권과 민주적 노사관계 정착, 사회적 쟁점으로 부각되는 비정규직 차별철폐 등의 과제를 안고 교섭과 투쟁이 진행되었다.

1) 요구안 확정부터 쟁의발생 결의, 투쟁일정 순연까지(2005. 8.12~11.30)

각 팀별 실무교섭과 본교섭을 진행하며, 각 안건에 대한 상호입장 확인과 쟁점이 형성되어갔으나, 공사측이 2005년 10월부터 11월까지 진행된 본사 조직개편에 따라 실질적인 교섭이 진행되지 못하였다. 중앙노동위원회의 조정이 있었으나, '조정종료와 중재회부 보류 결정' 등이 있었다.

2) 2005.11.30 확대쟁대위부터 2006.1.25 9차 본교섭까지 (2005.12.1~1.25)

투쟁일정이 순연됨에 따라 년 내에 처리해야 할 현안을 중심으로 교섭이 진행되었으며, 주요 쟁점들은 '차량인턴 발령권' '청량리, 덕소간 신규사업 인력충원' '경력환산 제도개선' '시설분야 보상휴가 관련 고소 및 야간근무관련' '인건비 잔여분 및 장기근속휴가 조정' 등의 현안 사항을 중심으로 교섭이 진행되었다.

3) 집중교섭과 교섭결렬, 파업돌입까지(2006.1.25~3.2)

9차 본교섭(1.25) 이후 주요 핵심쟁점에 대한 집중교섭이 진행되었으나, 교섭 최종 시한인 28일 21시까지 진전된 내용이 없었다. 중앙노동위원회는 28일 21시 직권중재를 결정하였다.

● 파업 전 최종 교섭 내용

공공철도 관련은 일부 의견이 접근되었으나, 공공참여이사의회의 철도이용자 대표의 참여, 장애인 할인축소 회복 등에 대한 구체적 명시를 요구하였으나, 공사측은 거부하였다.

해고자복직 요구는 11월 22일 7차 본교섭에서 제시된 11명 이외에 단 1명의 복직방안도 제시되지 않았으며, 해고기간의 원상회복 방안에 대해서도 방안이 제시되지 않았다.

인력충원은 단 1명의 신규인력 충원방안도 제시되지 않았으며, 관리지원분야 830명 재배치 방안에 대해서도 추가안이 제시되지 않았다.

직무진단 및 ERP 관련 : '직무진단 및 지사개편안 철회', '지역조직'의 경쟁체제 도입 철회 및 '신인사, 신입금제도 등의 성과주의 시스템 도입은 단체교섭을 통하여 노사합의 이후에 구축할 것을 요구하였으나, 공사측은 거부했다.

비정규직 관련한 KTX 여승무원의 정규직화 요구에 대해 공사측은 계열사의 단계적 정규직화를 고수했다.

● 파업돌입 후 3월 1일 교섭(15차 본교섭)과 결렬

파업돌입 이후 3월 1일 21시부터 2일 새벽 5시까지 협상을 했지만 합의는 도출하는 데는 실패하였다. 일부 공사측의 진전된 안이 있었으나, 공사의 안은 대부분 구체적 방안이 결여되어 있고 기존안을 반복하는 틀에서 크게 벗어나지 못했다. 또 해고자 및 KTX 열차승무 관련 공사안 수용을 전제로 일괄타결을 요구하는 등 전체적으로 합의가 불가능하여 최종 교섭은 결렬되었다.

■ 공공철도관련 : 진전 없음.

직무진단 및 조직개편 관련 : 전관배치, 인력효율화 등 노동감도 강화와 밀접한 관련이 있는 사항에 대해 노사합의가 아니라 협의로 할 것을 고수(기존안 반복).

인력충원 : 신규인력 충원 방안 제시되지 않음. 830명 인력재배치에 대한 방안이 제시됨.

KTX 여승무원 정규직화 : 위탁사 정규직화 고수(기존안 반복). 최종 노사양측에 대한 시민중재단 구성과 권고로 수용하는 안을 제시. 해고자복직등 사측 제시안 일괄 수용을 전제로 함.

해고자 복직 : 67명의 해고자 중 17명(2·25파면자 포함) 채용안 제시, 철도경영에 앞장설 것과 공사측안을 일괄수용할 것을 전제함.

4) 파업복귀 이후부터 합의타결까지 (2006.3.4~3.31)

3월 2일 새벽 최종 교섭 결렬 이후 3월 3일부터 교섭재개를 위한 다방면적인 노력이 있었으나, 교섭이 재개되지 않고 파업복귀와 현장투쟁으로 전환되었다. 현장투쟁 전환 이후 교섭 재개를 요구하여 2차례 실무교섭(3/10, 3/14)을 진행하였으나 공사측은 핵심요구안은 교섭대상이 아님을 이유로 교섭을 거부하였으며, 교섭의 진전없이 3월 15일 중앙노동위의 중재재정서가 결정되었다.

중재재정서의 주요 골자는 공공철도요구안 등 핵심요구안에 대하여 '사용자 권한 밖의 사항', '법령 및 경영권의 사항' 등을 이유로 중재대상이 아님을 결정하였고, 12·3단협 갱신부분은 유효기간을 이유로 중재대상에서 제외함으로써 결국 '핵심요구안의 유실'과 '2개의 단협을 유지'해야 하는 상황이 발생하였다.

조합은 중재재정을 불복하는 행정소송을 제기하는 것과 함께 '노사간의 자율교섭에 의한 합의타결'을 요구하며, 차량분야의 작업거부투쟁이 완강하게 전국으로 확산되는 가운데 30일 교섭을 재개하여 잠정합의에 이르게 되었다.

잠정합의는 많은 부족함이 있으나, 총파업이라는 가장 높은 수위에서 제시된 노사양측의 최후안을 중심으로 논의되었으며, 직권중재 제도의 위법성을 다루고 있다 하더라도 피해 최소화 등에 대한 최선의 방안으로 노사자율교섭에 의한 합의타결이라는 판단하에 합의에 이르게 되었다.

이로서 그간 유효기간을 달리하던 4·20단협, 12·3특단협, 중재재정서가 통합되어 하나의 통합단체협약서가 만들어지게 되었다.



총파업의 성과는 축적하고, 과제는 단결투쟁으로 완성하자!

정기단협 투쟁의 성과와 과제

4월 1일 철도노사의 정기단체협약 체결로 8개월여간 진행되어온 정기단협 투쟁이 일단락되었다. 지난해 8월 임시 대의원대회에서 철도산업화 구조조정에 맞서 '철도공공성 강화, 온전한 주5일제, 비정규직 차별 철폐, 해고자 복직' 등 주요 요구안을 확정하였다.

3월 1일 사문화되어가는 노동약법인 직권중재 회부에 맞서 조합원 1만 8천여 명이 참가한 위력적인 총파업에 돌입하였고, 군사정권을 방불케 하는 무차별적 공권력 투입과 중재재정을 이유로 한 교섭거부에 맞서 1개월여의 완강한 현장투쟁을 통해 마침내 노사 자율교섭으로 정기단협을 갱신하게 되었다.

이제 철도노조는 정기단협 투쟁의 성과와 한계를 냉철하게 평가하여 또 한번의 전진을 준비해야 할 때이다. 이를 위해 먼저, 성과적 측면을 몇가지 짚어보자.

저들이 그어놓은 금지선을 뛰어넘고 연대를 확장시킨 3·1 총파업투쟁

첫째, 철도산업화 구조조정에 철도노동자가 강력히 저항함으로써 철도산업화 정책에 대한 전면적 문제제기와 함께 공공합인 축소 등 정책 일부의 수정을 불가피하게 만들고, 직무진단, ERP 구축 등에서 사측의 일방적인 구조조정에 대해 향후 지속적인 개입 및 투쟁의 근거를 마련하였다.

둘째, 주5일제·연금불이익 해소·해고자 복직 등 특단협의 부족한 함의로 미해결된 요구에 대해 사측이 인정하고 지속적으로 해결해 나가기로 하였다. 애초부터 사측은 '이미 정리된 사안', '교섭의제가 안 된다' 운운하면서 완강하게 버티고 있었던 사안이었다.

셋째, 비정규직 차별 철폐 요구를 내걸고 정규직과 비정규직이 함께 파업을 전개하는 등 같은 철도산업 노동자로서의 연대가 시작되었다. 대기업 정규직 조합원인 철도노동자들이 비정규직의 문제가 바로 자신의 문제임을 자각하고 투쟁에 나선

것이며 직접고용 비정규직의 조직화, 철도단협의 비정규직 확대작용에도 큰 성과를 낳았다.

6·28의 극심한 탄압을 딛고 다시 우뚝 선 3·1 총파업투쟁

넷째, 철도노동자들은 6·28 파업 이후의 시련과 특단협 투쟁의 반성을 거쳐 절치부심한 결과 대내외적으로 단위사업장의 유감없는 투쟁력과 일사불란한 조직력을 보여주며 '할 수 있다'는 자신감을 회복하였다. 다양한 현장투쟁, 정책적 우위, 대대적인 교육 등을 통하여 조합원이 투쟁의 주체로 나서고 마침내 민주철노 건설 이후 전지역 전직종에 걸쳐 최대의 조합원이 참가한 파업투쟁을 전개하였던 것이다. 이에 힘입어 철도이용자들과 시민사회단체가 '공공합인 축소 철폐, 역사 공공성 확보, 공공철도 개혁'을 위해 철도노동자와 함께 나서기 시작하였다.

'분열에는 충당결로' '구조조정에는 투쟁'으로 맞설 2006년

다음으로, 한계적 측면을 살펴봄으로써 철도노조의 향후 과제를 고민해보자.

첫째, 1차 저지전선을 구축하였지만 철도산업화 정책을 철회시키거나 구조조정을 전면 중단시키지는 못했다. 이후 정부의 철도경영개선 TF팀 활동과 관련된 공공적 재무구조 확립을 위한 대정부 투쟁, 정기단협 노사합의에 근거하여 조직개편과 ERP 도입 관련 투쟁 등 지속적인 철도산업화 구조조정 철폐 투쟁을 전개해나가야 할 것이다. 지자체 선거와 대선이라는 정치공간에서 철도산업화 정책을 정치쟁점화 해야 한다.

둘째, 특단협 이월 요구에 대해 직접적이거나 전면적인 성과를 내오지는 못했다. 주5일제, 연금, 해고동지 복직에 관한 이후 노사협의를 함께 2006년 임금협상과 연

계하여 투쟁을 전개해야 한다.

비정규직, 산별건설, 정치서력화사업 본계도에 올라야

셋째, 파업을 지속하고 있는 KTX 열차승무와 함께 합의타결을 이루지 못했다. KTX 열차승무 파업이 조속히 승리할 수 있도록 전조직적인 지원 및 연대 투쟁이 전개되어야 한다. 아울러 비정규직 조직화와 투쟁사업을 본계도에 올려야 한다.

넷째, 단위노조의 위력적인 파업에도 불구하고 일부 선복귀 등 파업대오의 완강성 부족과 철도 단독파업, 대국민 여론 지형 등의 한계로 철도산업화 정책의 변화를 가져올 만큼 정권을 압도하는 강력한 투쟁을 만들어내지 못했다. 따라서 철도노조 지역, 직종간의 편차를 극복하기 위한 사업을 계속하여야 하며 현장조직력을 강화하기 위한 교육사업을 일상적으로 강화하여야 한다. 투쟁의 승리를 위해서도, 2007년 변화될 조직환경에 대응하기 위해서라도 공공, 화물, 버스, 택시 연맹 통합과 운수산업노동조합추진위 발족에 맞추어 산별노조 건설에 매진하여야 한다. 철도 이용자 및 시민사회와 함께 하는 공공철도 건설운동을 일상화하며, 노동자 정치세력화와 신자유주의 세계화 반대, 자주통일사업 등 사회연대적 활동에도 적극적으로 나설 것이 당면 과제로 되고 있다.

2006년 승리의 열쇠는 단결과 투쟁, 연대에 있다

극심한 탄압에도 파업대오를 굳건히 지켜내고 현장투쟁 전환 이후 조직을 사수하고 강고한 투쟁을 전개할 수 있었던 힘의 원천은 지도부를 중심으로 한 단결의 힘과 투쟁의 위력이었다. 노동자에게 '단결만이 살길'이요 분열은 죽음이다'라는 만고불변의 진리는 2006년, 철도노동자에도 마찬가지로 적용될 것이다.



단협해설1 공공철도

“교통약자에 대한 합인축소를 철회하라!”는 요구는 ‘철도공공성’과 ‘상업성’을 가늠짓는 잣대

철도노조는 정기단체교섭의 첫번째 의제로 공사출범과 함께 축소된 '교통약자 합인 축소'를 철회할 것을 요구했다.

그간 '철도민영화' 및 '기반적 철도구조개혁 입법저지' 등 굵직한 법·제도적인 투쟁의 성과 위에 실제 그 운영을 국민에게 보편적 서비스를 확대해 가는 과제가 제기되는 것이었다. 그러나 정부와 철도공사는 자신들이 만들어 놓은 법조차 지키지 않고 정부부담을 명시한 '철도산업발전기본계획'을 1년이나 방기하며 고속철도 건설부채, 선로사용료부담 등 막대한 재정적 채무를 철도공사에 부담지우며, 각종 합인제도를 축소하고, 적자선·적자역 폐지계획을 수립하며 철도의 보편적 서비스를 축소하고 상업적으로 운영하고자 하였다. 이런 상업적 운영은 최소한의 안전마저 무시한 '업무축소와 외주화, 계약직 양산' 등으로 이어져 열차안전 위험과 철도노동자의 고용불안을 가중하는 원인으로 이어졌다.

공사출범 첫해 "교통약자에 대한 합인 축소를 철회하라!"는 철도노동자들의 요구는 너무나 정당한 100년 철도 미래의 본질적 성격을 좌우하는 첫 출발이었다.

우리는 이번 투쟁을 통하여 "교통약자의 철도 이용권 보장을 위해 장애인 합인제도의 개선, 청소년 합인제도의 유지, 저출산 해소에 기여하기 위한 어린이 합인제도의 확대를 추진한다."고 합의함으로써 2006년 축소된 4~6등급 장애인 제

도, 2005년 축소된 청소년 합인 및 유아 무임 제도를 개선하는 구체적 성과와 국민들에게 철도의 사회적 책무에 대하여 방향을 제시하는 성과를 이루었다.

아울러 '역사와 역광장'의 공공문화공간으로서의 기능을 시민단체가 참여하는 협의체를 구성하여 교통약자 엘리베이터 설치, 노숙자 지원 등 역사공공성 확보를 위한 구체적인 활동을 전개하기로 합의함으로써 보다 생활적으로 접근하는 공공철도 건설투쟁의 전망을 제시하는 성과를 낳았다.

이러한 철도의 공공적 기능을 강화하기 위한 제도적 장치로 '공공참여이사회 제도 도입'과 철도관련법 개정 및 열차요금·운영정책 심의를 위한 (가칭) 철도산업의 공공적 발전을 위한 노사공동위원회'의 구성 등을 제기하였다. 결과 비록 초보적인 수준이긴 하지만 "철도서비스 이용자의 참여 확대와 철도경영의 투명성을 높이기 위해 이용자 대표의 참여방안을 강구한다."고 합의하여 철도공사가 철도이용자 대표의 철도운영 참여 방안을 추진하기로 하는 성과를 낳았다.

뿐만 아니라 '철도산업의 공공적 발전과 개혁을 위한 노사공동위원회'를 구성하여 열차안전과 철도서비스 향상, 철도산업 발전과 경영정상화를 위한 법·제도적 개선사항 등을 협의할 수 있도록 하여 공공철도 건설투쟁을 보다 구체화하는 성과를 낳았다.

비록 철도부채, 선로사용료, PSO 보상 등 철도공사의 공공적 재무구조와 관련 구체적인 합의를 이끌어 내지는 못했지만 년초부터 철도부채문제를 사회제재와 하고, 국무총리실 산하에 철도경영개선 TF팀이 구성되어 2006년 상반기 중으로 정부 대책을 마련하기로 하는 등의 성과를 이루었다.

06년 투쟁을 통하여 철도산업화 정책을 철회시키거나 근본적으로 전환시켜내지는 못했다. 이와 관련하여 지자체 선거, 대선, 총선 등 지속적인 정치쟁점화를 통해 정책전환을 이루어내야 한다.

공공합인의 축소 철폐와 철도이용자의 철도운영 참여에 대해 구체적인 시행 방안 합의로까지 나아가지는 못했다. 이와 관련하여 철도이용자 및 시민사회단체와 함께 하는 철도공공성 강화운동을 확대 강화해 나가야 한다.

공공적 재무구조 확립을 위해 올 상반기 정부의 철도경영개선 TF팀 활동에 철도노조와 시민사회의 요구를 반영하기 위한 투쟁을 계속해야 하며 2006년 DDA 3차 양허안 및 한미FTA 협상을 통해 계속 거론될 철도개방 문제에 대한 투쟁을 전개해야 한다.

단협해설2 직무진단 및 조직개편

신자유주의 구조조정에 맞설 단결된 힘을 준비해야

철도공사화 이후 구조조정 현안으로 철도공사의 일방적 직무진단(조직개편, 인력운영, 신임금·신인사제도)과 ERP 운영 문제가 새롭게 등장하였다.

일반적으로 구조조정 현안과 관련하여 사측은 경영권을 내세워 교섭 의제로 삼지 않거나 교섭 의제로 다룬다 하더라도 협의 수준에서의 합의를 고집했다. 이번 정기단체교섭에서도 마찬가지였다. 철도공사는 구조조정 관련 현안을 가급적 의제로 다루지 않으려 하였고 협의에서 물러서지 않았다.

현재 직무진단 및 조직개편과 ERP 프로그램 구축이 노사협의 또는 노사합의와 무관하게 경영진에 의해 일방적으로 진행되고 있고 시행을 목전에 두고 있거나 진행 과정에 있기 때문에 노사협의 또는 노사합의의 유보는 실전적으로 큰 의미가 없다고 판단하였다. 그리고 노사협의라도 구조조정을 막을 수 있는 명분 등을 원칙으로 합의한다면 이후 구조조정 분쇄 투쟁을 조직하는데 있어서 노사간 쟁점화와 정당성 확보에 도움이 된다고 판단하였다. 이번 직무진단, ERP 관련 노사합의서는 이와 같은 판단을 통해 작성하였다. 성과상여금 관련 합의도 지난해에 이어 성과급균등분배 투쟁을 전개한다는 원칙 하에서 차등폭을 줄이는 것이 대중적 참여 조직에 도움이 된다고 판단하여 작성되었다.

정기단체교섭을 시작할 때는 사측의 용역이 초입단계여서 직무진단 및 ERP 중단을 요구하였고, 정기단체 교섭 진행 과정에서 사측의 용역 진행 결과가 나옴에 따라 2월 7일 중앙쟁대위에서 '수익적 지사개편안 철회와 올바른 지역조직 개혁' 'ERP 구축 중단과 올바른 정보화 활용'에 대한 요구로 구체화하였다.

이번 정기단체협에서 구조조정 현안을 포함하여 가장 높은 수준에서 합의서 도출이 가능했던 시점은 가장 높은 투쟁동력이 유지되었던 파업 돌입 1일차의 밤샘 교섭이었다. 그런데 당시에도 사측은 ERP와 관련하여 일정하게 진전된 안을 제시하였지만 '철회'나 사실상 중단을 의미하는 '합의 시행' 요구는 거부하였다. 물론 이날 교섭은 사측이 해고자 복직이나 인력충원을 노사평화선언 또는 지사개편의 전제 또는 협조와 연계하는 일괄타결을 요구하여 결렬된 바 있다.

현장복귀 이후 탄압과 교섭 재개 과정에서의 쟁점은 '노사합의서의 노사간의 명분을 살리는 표현 방법, 해고자 복직 명문화, 파업과 현장투쟁에 대한 징계최소화, KTX 여승무원의 처리 방식'으로 이동하였다. 이 쟁점은 구조조정과 관련하여 합의문도 중요하지만 향후 지속적인 구조조정 반대 투쟁이나 합의 이행을 담보하는데 있어 핵심 요소인 철도노조의 정신 및 조직력과 연관된 사항이었기 때문이다. 그리고 사측이 파

업 복귀 이후에 최종안을 철회하고 원점에서 논의한다는 입장을 밝혔기 때문에 구조조정 현안 관련 교섭은 사측의 최종안에서 독소조항을 제거하고 노조에게 최대한 유리한 방향으로 합의문을 작성하는 데 초점을 맞추어 진행하였다.

주요 요구안은 일방적 직무진단 중단 및 적정인력 산정을 위한 노사공동 직무진단 실시(인위적인 소규모 조직분할 철회, 지역조직간 경쟁체제 도입 철회, 지역조직의 수익제일주의 철도 운영방안 철회, 노사합의 없는 다과업화 철회) 인위적인 지역조직 세분화와 경쟁체제 도입으로 열차안전과 지역철도서비스를 악화시키고 철도노동자를 과로화로 내모는 수익적 지사개편안 철회, 지역(현업)조직에 대한 올바른 개혁 요구(지역철도서비스 공적 제공자로서의 위상 재정립, 비대해진 관리지원 인력의 현장인력화, 신속하고 정확한 열차안전 및 철도서비스 제공, 특별단체교섭을 통해 노사간에 충분히 협의하고 노동조건과 밀접한 관련이 있는 사항은 노사합의 후 시행)이었다.

합의한 주요내용은 직무진단 및 지역조직 개편과 관련하여 지역 철도서비스의 향상, 관료적 조직구조의 혁신이 필요하다는 데 인식을 같이 한다는 전문과 지역조직 및 현업개편과 관련하여 노사합의를 진행하고 철도산업의 네트워크적 특성을 감안하여 지역조직간 협력을 촉진하고, 지역철도서비스를 향상, 조직 개편을 통해 효율화되는 인력은 현업에 우선 배치하고 조직 개편과 관련하여 전원 고용을 보장, 향후 차량관리단의 조직개편에 있어 노조가 요구하는 일반차량관리단과 고속차량관리단의 통합을 추진, 인사제도를 개선하고자 하는 경우 별도의 노사합의를 통해 시행하고, 인사·임금제도 등 단체협약 변경이 필요한 사항은 노사합의 후 시행한다는 4개항으로 구성되었다.

공사의 수익적 지사개편안의 핵심내용은 수익추구를 위한 지역조직간 경쟁체제 도입을 통해 지역철도이용자에게는 철도서비스를 축소시키고 철도노동자에게는 일방적 전환배치나 다과업화를 통한 노동강도 강화를 추구하는 것이다. 따라서 합의안은 수익적 지사개편안을 철회시키지 못한 가운데 향후 지속적인 투쟁의 근거를 확보하는 수준에서 작성되었다.

지역조직 및 현업개편을 노사협의 의제로 공식화 하고 지역조직간의 수익적 경쟁체제 도입에 맞서 지속적으로 투쟁할 수 있는 근거를 확보, 철도노동자의 고용불안으로 작용하지 않아야 함을 명시, 신인사·신임금제도 도입을 단체협약 사항으로 노사합의 필요를 재확인 한 것은 의의가 있으나 정기단체협약서 관련 조항에 근거하여 이후 노사합의와 함께 지속적인 투쟁을 전개하여 수익적 지사개편안을 철회시키고 노동조건과 밀접한 관련이 있는 사항은 노사합의 후 시행하도록 해야 하는 과제가 남았다.

단협해설3 온전한 주5일제 쟁취

온전한 주5일제 실현, 여전히 과제로 남아

12·3 특단협이 공무원체제에서 근로기준법을 적용받는 공사전환을 준비하는 합의였다면 이번 정기단체협은 공사전환 이후 온전한 주5일제 실현을 통한 노동조건을 확정짓는 단체교섭이었다. 이월과제였던 온전한 주5일제 실현과 근로기준법에 못미쳤던 기존의 근무기준을 바로 세우는 과정은 7개월간의 교섭과정에서 지속적인 쟁점이었다.

잘 알다시피 2·25파업 투쟁과 합의문, 합의문 없는 6·28파업 투쟁, 12·3 전야제의 합의문과 다르게 3·1 투쟁 합의문은 총파업과 조직적 복귀, 현장투쟁의 전환, 차량을 중심으로 한 재파업의 상황이 엮여진 합의문이다. 이는 많은 조합원들이 합의문구 자체에 대한 집중도 있지만 민주철노 건설 이후 그동안의 성과를 바탕으로 나타났던 오류를 극복하고자 하는 염원이 담겨 있는 것과 우리의 힘에 의한 반영이다. 이런 상황을 반영하여 '온전한 주5일제 실현을 통한 근무체제 개편의 완성'이라는 목표에 미치지 못한 것에 대한 이해를 구할 수 밖에 없다.

주요 요구안은 교대분야의 '인력충원과 휴게시간을 근무시간으로 전환하여 지정휴일 3일 확보', 교번분야의 '주5일제 근무체계개편 및 경과조치, 노동시간 단축에 따른 임금 보전' 이었다.

합의한 주요내용은 【노동시간】 교번근무자 월근무시간 165시간 【교번근무자의 근무형태】 노사합의에 의해 작성된 승무원근무기준에 따라 작성된 승무원근무표 1개월 단위의 탄력적 근로시간제 【승무원근무표 운영원칙】, 【교번근무자 연장, 야간, 휴일근무시



간 인정】 계획승무사업표(사업다이아)에 지정된 1근무시간 초과시간을 연장으로 인정 【교번근무자의 휴일】 주2일이상 년 32% 【승무원 근무기준 (동력차, 열차, 차량)】과 【교대근무자의 근무형태】 현행유지이다.

교번근무자의 월승무시간의 제한(승무율로 표현), 165시간 이하의 계획교번 작성, 년 32% (116.8일)의 휴일을 반영한 승무원근무기준의 작성은 105년 동안 짓눌렸던 사업시간제의 폐기와 함께 늦게나마 주5일제 근무체제로 돌입하는 것이다. 교번근무자의 장시간 노동을 강요했던 사업시간제를 폐지하고 승무원근무기준에 의한 승무율제한 도입으로 주5일제 교번분야 근무체제를 확정하고 계획승무원근무표의 작성으로 교번근무자도 1개월의 계획적인 생활을 설계할 수 있다는 의의가 있으나 이를 충족시킬 사업다이아를 어떤 방향으로 구성하느냐 하는 과제는 남아 있다.

교대근무자는 실질적 인력충원이 되지않아 지정휴일 2일을 사용할 수 없는 조건에서 임금보전을 원칙으로 하고 실질적 사용 방안은 임금교섭에서 논의하기로 했다.(예를 들면 하루는 쉬고 하루는 휴일 근로) 교대분야 지정휴일 2일을 사용할 경우 인력충원과 임금하락의 요인이 있었으나 부족하나마 880명 관리지원인력 현업재배치와 임금하락분에 대한 보전을 합의, 실제 지정휴일을 사용하는 방안에 대한 노사합의 근거를 마련한 것은 의의가 있으나 휴일의 확대와 이를 위한 인력충원 등 교대분야 온전한 주5일제 실현은 여전히 과제로 남았다.

단협해설4 ERP

ERP 지속적 감시가 필요하다!

ERP 구축 자체를 중단시키지는 못하고, 노사협의체를 통한 개입의 근거 마련

통합정보시스템 구축을 통해 사측이 노리는 것은 현장 감시체제 구축 및 경쟁체제 도입의 순응이다.

주요요구안은 인권침해, 현장감시, 돈벌이 경쟁 강요하는 ERP 구축 중단, 정보화 기술의 올바른 활용을 위한 요구(인력감축, 성과급제, 연봉제 등 구조조정 수단 사용금지, 조직개혁 및 노동조건 개선에 사용, 인사고과 및 인사상 불이익 방지, 개인정보 보호 및 노동조건과 관련된 사항은 노사협의 후 시행, 도입 및 운영과 관련된 노사 실무 협의체 구성)였다.

합의한 주요내용은 현장의 통제수단으로 사용금지, 인력감축 및 구조조정 수단이 아닌 조직개혁 및 근로조건 개선에 이용, 개인정보 유출을 철저히 차단, 프로그램 구축의 대상과 범위 및 산출자료의 활용범위는 노조와 협의하여 시행, 인사상 불이익 금지, 도입 및 운영과 관련된 노사협의체 구성 등을 담고 있다.

통합정보시스템과 관련하여 국내 단체협약 사례 중에서 높은 수준의 노사협의를 체결하였다. 대부분의 노조가 ERP와 관련된 단협이 없거나 구축된 이후 활용에 대해 개입하는 수준의 단협을 맺고 있는데 이번에 프로그램 구축 과정에서부터 개입할 수 있는 노사협의를 한 것과 현장감시 체제 및 경쟁체제 순응화로 작동하는 것을 저지하는 투쟁의 근거를 확보한 것은 의의가 있다. 그러나, ERP 구축 자체를 중단시키지 못하여 프로그램 구축이나 산출자료 활용과 관련하여 노조와 합의가 이루어지지 않거나 현장감시체제 및 경쟁체제 순응화의 수단으로 사용하려 할 경우 ERP 사용자 교육 거부, ERP 정보 입력 거부 등 지속적인 투쟁을 전개해 나가야 할 것이다.

단협해설5 비정규직



비정규직 정규직화 및 차별철폐!

4·20 정기단협과 12·3 특단협을 통해 '외주화, 계약직 확대에 대해 조합과 협의(합의) 후 진행한다'는 합의는 지켜지지 않고 비정규직 확대 자회사 설립 등이 일방적으로 추진 되었다. 이런 결과로 철도비정규직은 대부분이 상시직 업무를 담당하고 있는 직접고용 계약직이 3,000여명으로 늘었고, 매표·승무서비스 등이 위탁사업으로 전환 되었다. 최근들어 정규직과 유사하거나 동일한 업무를 하고 있는 비정규직이 증가하여, 동일노동을 수행함에도 불구하고, '임금'과 각종 차별을 받고 있는 비정규직 철도 노동자의 노동조건을 개선하고, 비정규직의 확대에 의한 정규직의 고용불안 해소가 요구되었다.

교섭초기부터 핵심요구안으로 상정하고 철도 비정규직 정규직화 요구는 KTX 열차 승무 파업투쟁을 정점으로 다수 직접고용 비정규직조합원의 파업투쟁 참가로 투쟁과 교섭이 결합되어 진행되었으며, 단체협약서 198개 안전에 대한 비정규직의 적용여부를 놓고 교섭 전기간 쟁점이 되었다.

주요 요구안은 비정규직의 사용제한(상시적인 업무 비정규직대체 금지, 비정규직 사용 또는 사업장에 근무하게 할 경우 사전에 조합에 통보하고 합의), 비정규직 차별 철폐 및 근로조건 개선(단체협약의 효력 범위 확장 - 균등 처우, 후생복지, 여성, 노동안전 등 구체적 근로조건 개선), 비정규직의 조합활동 보장과 현안요구(상시업무를 담당하는 직접고용 비정규직의 정규직화, 불법파견으로서의 KTX여승무원의 정규직화, 합의이행사항으로 새마을호 여승무원의 정규직화, 비정규계약직 운영지침의 독소조항 개정) 사항이었다.

합의한 주요내용은 단체협약서 중 [병가]확대 적용 [조합비 공제], [포상], [남녀평등과 모성보호], [여성조합원의 노동시간], [재해 및 질병발생처리], [재해보상] 일부 [노동조합가입 및 활동 보장] 등을 포함한 28개 조항 확대 적용과 '비정규계약직 운영지침'의 '징계 및 계약해지' 독소조항 개정, 사회적 쟁점이 되고 있는 비정규권리입법 쟁취에 연동하여 '비정규계약직 운영지침'을 노사협의로 개정할 것에 대한 명시이다.

비정규직의 노동조합 가입 및 활동을 이유로 어떠한 종류의 불이익 처분도 하지 않도록 하여 노동조합 활동의 보장(비정규직이라는 고용의 불안정으로 인해 조합의 가입과 활동이 이루어지지 않았던 것을 명문화 함으로서 조합활동을 보장한 것), 제한적이지만 현실적으로 가능한 최대한의 단협적용조항 확대, 고용 및 노동조건에 대하여 일방적이고, 탈법적인 해고와 불이익한 변경을 할 수 없도록 최소한 법적 요건을 준수하도록 강제한 의의가 있으나 정원증원이 전제되어야 정규직화의 요구가 진전될 수 있는 현실적 제한성으로 인해, 상시업무를 담당하는 직접고용 비정규직의 정규직화 요구와 불법파견, 합의이행요구로서의 KTX여승무원과 새마을호 여승무원의 정규직화 쟁취와 차별철폐와 균등처우에 관한 단체협약의 균등 적용은 과제로 남게 되었다. 직접고용 비정규직의 조합원 가입 확대, 현재 투쟁을 지속하고 있는 KTX 열차승무 업무지원투쟁과 비정규권리입법 쟁취투쟁에 적극 나서야 할 것이다. 결국 철도노동자가 2·25 민영화 저지 투쟁, 6·28 노정협의 이행 투쟁, 12·3 공사체제 전환 투쟁, 3·1 총파업 투쟁의 근본원인인 신자유주의 정책에 입각한 공기업 사유화, 자본개방, 노동유연화에 대한 단결투쟁과 연대투쟁을 어떻게 할것인가? 라는 과제가 주어 진 것이다.

단체협약서 주요 갱신 내용

가. 노조활동보장 및 대등한 노사관계 정립

(단체협약서 : 전문, 총칙, 노동조합활동, 단체교섭, 노사협의회, 부칙 등)

【전문】 '철도노사가 상호권리를 존중하고 정치·문화적 지위의 향상을 기하도록 하였으며, 철도산업이 공공교통수단이라는 데 대하여 인식을 같이 한다'는 것을 전문에 명시함.

【조합원의 자격과 가입】

- ① 철도직원은 입사와 동시에 철도노조의 조합원이 된다는 유니온숍 규정을 유지함.
- ② 공사출범이후 신분의 변화를 반영하고, 유니온숍 규정의 규정력을 높일수 있도록 하기 위하여 사용자의 범위를 구체화 하였으며, 복수노조시대를 대비하여 사용자의 우월적 지위를 이용하여 개입하는 것을 차단하고자 하였음.
 1. 임원 및 2급(부장)이상 직원 및 현업의 팀장급 이상(열차팀장제외)
 2. 회계·경리·인사·조직·홍보·급여·후생·복지·노무관리·비상계획(방호포함) 업무를 직접 담당하는 직원
 3. 관제사
 4. 감사·안전 등 감찰/조사업무 담당직원과 인력개발원 교수(강사)
 5. 임원 이상 궤반의 수행업무를 담당하는 직원(특동, 비서 등)
 6. 법령에 의해 가입이 금지된 자
 다만, 현업팀장급 이상(열차팀장제외)에 대해서는 쟁점이 좁혀지지 않아, 추후 노동부 질의에 따르도록 회의록에 기재토록 하였음.(쟁점 : 조합측은 다수가 가입되어 있는 사실, 공사측은 법원판결을 근거로 주장)

【적용 범위】, 【균등처우】 - 비정규직의 효력확장 요구

당초 계약직, 일용직 등 그 명칭을 불문하고 정규직과 별도의 방식으로 채용된 직원에게도 철도노사간의 단체협약을 동일하게 적용할 것을 요구하였으나, 현실적으로 확대하지는 못함.

"다만, 정규직과 별도의 방식으로 채용된 조합원에 대하여는 별도로 명시한 조항에 한하여 적용한다"고 하여 불가피하게 명시한 조항에 한정하여 적용토록 함.

【근무시간 중의 조합활동】

지회장도 소속장과 협의후 근무시간 중이라도 조합활동을 할 수 있도록 함.

【시설공여 및 편의제공】 특별한 사유 없이 조합(지부)과 관련된 단체 및 외부인사의 조합(지부)사무실 방문에 대해 출입을 제한할 수 없도록 함.

【조합비 공제】 본인의 동의에 의한 조합결의 의무금도 일괄 공제하도록 하였으며, 비정규직 조합원의 조합비도 일괄공제할 수 있도록 함.

【조합교육】 신규자 교육 및 1주일 이상의 재직자 교육시 2시간의 조합 교육시간을 배정

【노동조합의 정치활동】 <신설>

- ① 공사는 조합과 조합원의 자유로운 정치활동을 보장하여야 하며, 어떠한 이유로도 그 활동에 개입해서는 안 되고 그 활동을 이유로 조합원에게 어떠한 불이익 처우도 할 수 없다.
- ② 공사는 공직선거에 출마한 조합원의 근무시간 조정, 휴가 등에 적극 협조하여야 하며, 조합원의 공직활동에 대해 어떠한 제약도 가할 수 없다.
- ③ 공사는 국회(광역)의원 및 단체장에 당선된 조합원에 대하여 그 재임기간을 보장하며 휴직처리 한다.

나. 인사제도, 노동시간, 휴일, 휴가 등 노동조건 개선

1. 인사제도 관련

【부당징계의 구제】 부당징계의 구제시 통상임금의 200%의 위로금을 지급토록 함.

【우선채용】 업무상 재해로 사망한 조합원이 미혼으로 생계를 책임지고 있는 경우, 생계를 대신할수 있는 형제 자매중 1인을 정규직으로 우선채용할 수 있도록 하였음 (예, 조치원역 사고).

【감시장비·감시기록의 제한 및 사생활 보호】 <신설>

- 감시장비운영규정의 제·개정시 조합과 협의하도록 하였음.
- 조합원을 감시할 목적으로 감시장비를 설치하여서는 아니되며, 사생활을 침해할 수 있는 장소에 감시장비를 설치하지 못하도록 명시하였음.
- 감시장비에 의한 기록물의 내용을 인사고과에 반영해서는 아니 되며, 조합이 감시장비의 기록을 공개 요구시 정당한 이유없이 이를 거부하지 못하도록 명시하였음.
- 공사는 감시장비 설치시 해당 장비 및 해당 감시구역에 감시장비안내문을 게시하도록 함.

※ 공사는 **【승진의 기간과 실시】** 중 자동승진 규정의 폐지 및 **【비연고지역으로의 전보금지】**, **【역근무 접객직원의 순환근무】**의 폐지를 주장하며 개악하고자 하였으나, 현행 유지하기로 함.

2. 임금 및 노동조건 관련

【연장, 야간, 휴일 근로수당】의 통상임금 산정기준시간을 사측은 209시간으로 변경할 것을 요구하였으나, 현행 유지하기로 하되, 추후 임금교섭에서 논의하여 변경할 수

있도록 회의록에 명시함.

※ 통상임금산정기준시간을 209시간으로 변경하고, 지급율을 조정하여 현행 수당 단가를 유지할 경우 임금의 하락은 없음. 다만 연차수당이 감소하나, 감소분은 별도의 수당으로 보전하고, 연차수당을 축소하여 보다 연차휴가 사용을 촉진하는 것이 유리하다는 판단이 있었으나, 내부 논의가 되지 않아 추후 임금교섭에서 논의하기로 함.

【교대근무자의 보호】 사고복구, 차단작업에 따른 대체수당이 쟁점이 되었으나 중재 재정내용을 수용하여 야간시간을 포함한 4시간 연속수면도 가능하도록 함.

【비상대기 또는 사고복구 등 이례적 상황발생시의 처리】

휴무자 또는 비번자가 근무하였을 경우 법정수당 및 식사제공 또는 식대를 지급

【유급휴일】 노동절(5월 1일) 추가(교대교반근무자 포함)

【연차휴가】 노사합의로 연차휴가사용촉진을 시행할 수 있는 근거 마련, 추후 연차휴가 실질사용 방안의 근거마련

【공가】 <수정> 적성검사 추가

【병가】 <수정> 비정규직의 업무상 부상 또는 질병 비정규직 90일-180일로 확대

【청원휴가】 <수정> 재해, 재난 피해시 3일 신설

3. 여성관련

【양성평등교육】 신규채용자 2주 이상 교육과정은 2시간, 기타 1주 이상 교육과정은 1시간 실시

【여직원 법정근로】 임신중인 여성조합원은 일근을 원칙으로 함.

【가족간호휴직】 가족간호 휴직 무급에서 기본급 1/2지급

【직장보육시설】 지역의 보육시설과 위탁계약을 체결하여 보육을 지원 또는 수당을 지급할수 있도록 함.

4. 노동안전보건

【안전우선의 원칙】

- 시설분야 순회의 방법과 내용을 규정 : 1인 순회 시 작업도구를 가지고 순회하지 못함. 단순 작업이라도 진행할 경우는 2인 순회를 하여야 함.

- 역무분야 선로전환기 청소에 따른 안전 조치 형태 규정 : 2인 이상이 하여야 하나 안전조치(신호정지)를 한 경우는 예외로 함.

【안전설비확보】 입환담당 역무원의 안전한 입환작업을 위해 안전발판, 난간 개선을 위해 상반기 중 공식적 협의체 구성 함

【안전작업보장】 이례 상황 발생으로 작업 시간 축소 시 계획된 작업량의 변경 등을 하여야 함을 명시

【안전작업보장】, **【불안전한관행금지】** 모든 작업은 관리자의 책임 하에 진행되는 것이며, 작업량/작업조건/인원/순서 등에 대해서 명시적으로 제시하여야 한다는 것과 작업자가 안전하지 않다고 판단할만한 명시적인 조건이 있는 경우 해당 작업을 거부할 수 있도록 함.

【작업중지 등】 재해발생 위험이 있는 경우 작업 중지를 요청할 수 있는 조건과 조치 방안에 대해 명시함.

【휴게시설설치】 작업장의 조건을 고려하여 작업장 내·외에 휴게시설을 설치하여야 하고 그 조건을 명시함.

【건강검진】, **【직업성질병예방】** 철도노동자의 건강을 확보하기 위한 추가검진 대상자를 기존 40세에서 37세로 낮추었고, 대량 발생이 우려되고 있는 난청 및 근골격계 질환자에 대한 조치 방안을 명시함.

【재해및질병발생처리】 재해은폐 행위에 대한 처벌을 강화함.

【휴업보상】, **【재해보상】** 재해자의 본인부담금을 공사에서 보전해 주는 것을 합의하고, 더불어서 사망자의 장례비 지원 범위도 일부 개정함.

【노동안전보건활동보장】, **【명예산업안전감독관】** 노동안전보건활동과 관련하여 임금손실 방지와 함께 명예산업안전감독관의 활동 시간을 보장받음.

【무재해운동】 무재해 경연대회를 폐지하고 무재해운동을 소속의 자율에 맡겨 진행하도록 함.

5. 후생복지분야

【후생비 지원】 <수정>

- 재해부조금 지급을 본인 또는 배우자 소유주택과 본인 거주주택(전세 경우) 재해부조금 지급

- 경조비는 본인과 배우자의 부모 및 직계존속(단, 부계혈족)으로 한정하고 잉여 재원으로 백혈병, 1급장애 확대지원비용으로 사용(경조비 지급범위 축소)

- 본합의 체결이전 지급대상자에 대해서는 소급하여 지급하고 노조에서는 고소를 취하기로 함.

【기타후생 지원】 <수정> 백혈병, 1급장애까지 의료비 확대 지원

【공익활동사업】 <신설> 식당운영(위탁포함) 우리살을 사용토록 함.

【식당운영】 <신설> 직영식당 1회 50인 이상 식사 제공하는 곳에 영양사및 조리사를 배치하되 영양사 채용시 조리사 자격증 보유자 채용. 식당운영 공통 기준은 후생복지위원회에서 정하여 시행

기획연재를 시작하며 | “철도노동자들이 이 세상에서 가장 행복한 노동자들이란 것을 오늘 알았습니다!” 김수행 선생님이 ‘철도노보’에 6개월 동안 연재를 해 주시기로 했을 때 드린 말입니다. 여섯 번에 걸쳐 ‘신자유주의와 철도노동자’, 21세기 노동자 철학’, ‘구조조정과 노무관리’, ‘철도산업에서의 비정규직 노동자’, ‘지금 현장에서’이 연재됩니다. 소설가 ‘이인휘의 세상읽기’는 다음 호부터 다섯 번 연재됩니다.

구조조정과 노무관리1

아픔이 던져주는 교훈



KT에서 민주노조가 출범한 94년 이후 4번의 큰 투쟁이 있었다. 임금이 드라인 철폐와 통신주권수호를 주장으로 했던 95년 한통사태, 공기업 인력 감축에 맞선 98년 수도권 파업, 명예퇴직, 구조조정에 맞선 2000년 명동성당 파업, 2001년 114분사 저지투쟁이 그것이다.

회사는 노조의 파업이 끝난 후 대량징계, 기관별·직종별 파업 참가정도에 따른 불이익 등은 물론이고 이데올로기 공세도 강도 높게 진행되었다.

회사가 만들어 낸 이데올로기는 첫째 정부의 불신이 커지고 그렇게 되면 민영화가 가속화 된다. 둘째는 경쟁회사에 뒤처지며 구조조정 심화. 셋째는 집단이기주의 등 사회적 고립 자초. 넷째는 해고자를 비롯한 일부 강성 지도부의 정치적 야심에 조합원들만 피해를 입는다는 내용이다. 그들의 이데올로기는 종사원들의 고용불안 심리를 최대한 활용하고, 노조 간부와 조합원 간의 괴리감을 빠르게 형성시키는 데 성공했다. 대부분 사내 홍보매체를 활

용했지만 집단 또는 개별 교육을 실시하기도 했다.

징계 및 참가자 불이익은 항상 이루어지는데 2만 5천여 조합원들이 참가해 5일간 진행된 명동성당 파업 시에는 일반 조합원들까지 포함한 대량징계가 이루어졌으며, 현장이 위축됨에 따라 회사가 합의내용을 이행하지 않는 사례가 발생하였다. 조합원들의 체념은 커져만 갔고 KT노조 내에서는 더 이상의 투쟁을 조직하지 못하게 되었다.

기관별, 참가자의 활동 정도에 따른 불이익은 98년 7월 15일 있었던 수도권 파업 시 가장 크게 나타났는데 승진 인원 배정, 전화국 운영비 지급 등에서 차별을 두었으며, 열성 참가자들에게는 전환시험 합격자에 대한 전보를 취소하고 심지어 수재의연금을 지급하지 않는 행태까지 발생하였다. 현장의 관리자들은 이러한 불이익이 결국은 강성노조 활동 때문이라는 논리를 지속적으로 주입시켰다.

96년 이후부터 회사는 현업의 기관장에 대해 노사관계에서의 현장 장악 상태를 평가하면서 현업의 관리자들이 노무관리에 우선하는 체제로 변형시켜 왔다. 결국 조합원들은 민주노조를 외면하게 되고 개별화가 급속히 진전되었다. 그리고 곧 강도 높은 구조조정이 시작되고 98년부터 2003년 민영화 직후까지 6만 5천여 종사원이 3만 8천으로 줄어들게 되었으며, 2002년 민영화 화가 완료될 때는 아무런 저항조차 조직하지 못했다. 이후 조합원들의 삶은 한없이 피폐해져 갔으며 ‘몇 년을 더 다닐 수 있는가?’ 하는 계산에 급급한 처지가 되었다. 굶직한 투쟁 이후 회사의 각종 탄압과 이데올로기를 극복하지 못한 노조와 소속 조합원들이 10년에 달하는 기간 동안 당하고 있는 아픔이 던져주는 교훈을 새겨볼 필요가 있다.

박철우 | 한통 해고동지

21세기 노동자 철학1

사랑은 생산이다

밭을도록 동료들과 싸운 후 아직 남아있는 분노를 가라앉히지 못하여 집으로 들어가지도 못하고 포장마차에 들러 차가운 소주 한 잔을 목젓에 넘기며 나는 문득 묻는다. ‘나는 누구인가.’ 나는 누구인가? 사랑하는 아내와 했던 어색하고도 뿌듯했던 커피의 기억을 잊어버린 지 오래된 나. 자식의 재통으로 마음몰살 흔들리다가, 일 걱정 돈 걱정에 이마에 어두운 구름이 일어 표정이 굳어져 버리고만 나. 어떤 놈은 때뎌를 벌여 해외여행이다 집장만이다 새차구입이다 자랑할 때, 가족과 변변한 여행 한 번 기본 기억이 가물가물한 나. 가슴 설레던 사랑은 이제 어디로 갔는가? 입사초년시절 강철 같았던 나의 의지는 어디로 갔는가? 그토록 믿었던 동료들은 다 어디로 갔는가? 모든 것이 변해버렸는데 그래도 나는 나인가?

어느덧 소주 한 병을 비워 간다. 술 한 병을 더 시키며 주위를 돌아본다. 붉은 얼굴의 젊은 남녀 한쌍이 뜨거운 입김을 내뿜으며 웃고 있다. 웬지 내 자리가 초라해 보인다. 이렇 줄 알았으면 동료라도 데리고 올 걸 그랬다. 그래서 못 다한 싸움이라도 할 걸 그랬다. 가슴이 서늘해진다. 마음이 무거워진다. 나는 묻는다. 혹 내가 변한 것은 아닌가? 세월의 소용돌이에 나의 몸이 낡고 맘이 닳아버린 것은 아닌가? 진정으로 자기를 사랑하는 사람만이 넘치는 생산으로 남을 사랑할 수 있다 했는데, 나는 사랑이 오기만을 간절히 바랬을 뿐, 정작 나를 보살피지 못했던 것은 아닐까?* 나를 버려둔 채, 나를 잊은 채 너무나도 오랫동안 외길을 달려왔구나. 직장 핑계로 너무 가족을 소홀히 해 왔구나. 나와 다르다는 이유 하나로 동료를 너무 몰아붙였구나.

기둥에 걸려 있는 라디오에서 정태춘·박은옥의 <정동진>이 흘러나온다. ‘텃 빈 대합실의 유리창 너머 무지개를 봤지 / 끝도 없이 밀려오는 파도 그 바다 위~~~’ 피끓는 저항의 소리를 노래했던 정태춘의 노래가 박은옥의 부드러운 목소리에 실려 고요하다. ‘아니다’와 ‘하지 말자’의 부정의 소리가 가라앉고 그는 이제 긍정의 무지개를 본다. 본다? 보이기는 한단 말인가. 희망이? “소나기 지나간 정동진 철로 위로 화물열차도 지나가고, 파란 하늘에 일곱 빛깔로 아련한 얼굴 가슴 저미는 손짓으로~~~” 차가운 철길 위를 달리는 무거운 기차는 그 가슴에 뜨거운 품을 품고 있었다. 예전의 나처럼! 정태춘은 보았던 말인가, 이육사가 <절정>에서 노래한 ‘강철로 된 무지개’를? 회색 철로가 일곱 빛깔을 머금었던 말인가? 철의 노동자의 가슴은

이미 녹슬었는데, 이제는 모든 것이 아련한데, 생각만하면 가슴이 저미는데, 상념에 잠기는데, 노래는 흘러간다. “소나기 지나간 오후 중앙로, 철교 아래 그 비를 피하던 네가, 파란 하늘에 일곱 빛깔로, 그리운 것이 저리 멀리 아니 가까이, 차마 다시 뒤돌아서 그 쌍무지개를 봤지, 텃 빈 객차 달려가는 그 하늘 위~~~.”

그리운 것들이 저 멀리 갔다고 생각했는데, 이처럼 가까이 있구나. 내 속에 이처럼 선명하구나. 나는 나를 이제 본다. 나는 좌절과 절망만을 쌓아온 것이 아니라, 그리움과 희망도 쌓아온 사람. 불화와 싸움만을 한 것이 아니라 연대와 사랑을 해 온 사람. 절대로 지지 않겠다고 물러서지 않겠다고 앞장 서 왔던 것만이 아니라, 뒤돌아 지친 사람을 위로하고 주저앉은 사람을 일으켜 세웠던 사람. 분노가 아니라 사랑을 생산하는 사람. 지옥에서 천국을 꿈꾸는 사람.

열차가 제 품무게를 고스란히 끌어안고 전진해야 하듯이, 나도 나의 삶을 살아야겠다. 철로의 평행선이 불화의 모습이 아니듯이, 저기 달려가는 동료가 나와 같은 방항임을 믿어야겠다. 나를, 나의 가정을, 나의 동료를 긍정하자. 그 긍정의 힘으로 내일을 다시 살아가는 것이다. 남은 소주를 단숨에 비우고 나는 포장마차를 빠져나온다. 바람이 분다. 가슴이 흰하다. ‘사랑한다’라고 조용히 소리 내어 본다. 붉은 눈에 눈물이, 입가에 웃음이 고인다.

• 진실한 사랑은 생산성의 표현이며, 보살핌과 존경의 책임, 그리고 지식을 포함한다. 그것은 타인에 의해서 생겨나는 감정 이 아니라 자신의 사랑할 수 있는 능력에 근거한, 사랑받는 사람의 성장과 행복을 능동적으로 갈구하는 것이다. 어떤 사람을 사랑하는 것은 사랑할 수 있는 힘의 실현이며 집중이다. 사랑에 내포되어 있는 기본적인 긍정은 본질적으로 인간 성질의 구현으로서 사랑받는 사람을 향하고 있다. 한 사람에게 대한 사랑은 그 자체로서 인간에 대한 사랑을 내포하고 있다. 여기서부터 내 자신의 자하는 다른 사람처럼 내 사랑의 대상이 되어야 한다는 말이 나온다. 자신의 생명과 행복, 성장과 자유에 대한 긍정은 사랑할 수 있는 능력, 즉 보살핌과 존경과 책임 그리고 지식에 근거하고 있다. 만일 개인이 생산적으로 사랑할 수 있다면 그는 자기 자신도 사랑할 수 있다. 또 그가 다른 사람만을 사랑할 수 있다면 그는 전혀 사랑할 수 없는 사람이다. (에리히 프롬, ‘사랑의 기술’)

김경윤 | 디지털노동문화복지센터 운영위원

철도산업에서의 비정규직 노동자1

철도 비정규직은 사회구조적인 문제이다

옛날에는 ‘비정규직’이라는 말이 없었다

77년에 처음 철도에 발을 들여 놓았다. 그 때는 ‘비정규직’이라는 말이 없었다. 일용직, 고용직, 기능직이라는 구분이 있었을 뿐이다. 일용직이라고는 하나 1년마다 재계약을 해야 하는 지금의 비정규직 노동자와는 판이하게 달랐다. 기능직에 비해 임금이 낮을뿐 호봉승급도 있고 정년때까지 계속 근무했다. 대표적인 사람들이 정비장에서 일하던 일용직 노동자들이다. 고용직은 기능직 10등급 이하의 직급이다. 일용직과 기능직의 사이인데 역시 정년까지 다니는데는 문제가 없었다. 그랬다. 그 당시부터 1990년대 중반까지만 해도 비정규직이니 파견직이니 계약직이니 하는 구분이 무의미했다. 직장이 좋으니, 나쁘니 하는 것은 있으나 고용 불안 이런 말은 없었다. 철도가 그다지 좋은 직장도 아니어서 ‘철도광둥이’라고 스스로를 비하했고 그야말로 대충 철도에 입사하였지 ‘공사고시’니 이런 말은 들은 바가 없었다.

‘신자유주의’가 비정규직의 진정한 원인

철도뿐 아니라 한국사회에 비정규직이라는 말이 없었다. 그러나 90년대에 이르러 파견근로자 등이 술술 등장하였고 마침내 98년 이른바 3대 악법 “근로자 파견법, 정리해고제, 탄력적 근로시간제”가 국회를 통과하게 되었다. 이른바 신자유주의 열풍이 전세계를 휩쓸 뒤 한국사회에 본격적으로 상륙한 것이다. 김대중 정부 하에서 정규직들은 대량으로 정리해고, 강제 명예퇴직 등으로 직장에서 쫓겨났고 대부분 비정규직 노동자로 편입되었다. 노무현 정권도 스스로 인정했듯이 신자유주의 정부이니 비정규직 확대에 더욱 열을 올리고 있는 것이다. 비정규직 확대를 통해 노동자들의 평균임금을 떨어뜨리는데 정부와 자본의 진정한 목표가 있는 것이다.

신자유주의는 일시적인 하나의 흐름이다

케인즈리는 영국의 경제학자는 1930년대의 세계대불황을 연구하면서 “지금 당장의 문제에만 주목하자. 왜냐하면 우리는 곧 죽을 것이기 때문이다”고 말했다. 하도 답답해서 그렇게 이야기했겠지만 ‘지금 당장의 문제’에만 주목하다가는 ‘최후의 목적’이 무엇인지를 잊어버리게 된다. 세계 노동운동의 역사에서 수정주의자들은 ‘지금 당장 임금수준을 인상하는 것’이 가장 중요하다고 주장하면서 ‘높은 임금을 받으면서도 계속 자본의 노예로 남아 있는 한심한 상태’에 대해서는 주목하지 않았다. 지금 당장의 목적을 이루려는 투쟁이 최후의 목표에 한 걸음 한 걸음 나아가는 형태가 매우 비합리적하다는 생각이 든다.

1930년대의 세계대불황이 일어날 때까지 영국을 비롯한 선진자본주의국에서는 모든 것을 시장에 맡기면 ‘보이지 않는 손’에 의해 모든 문제가 해결된다는 ‘자유주의’가 지배하고 있었다. 따라서 가난이나 실업은 개인이 게으르거나 운이 없기 때문에 생기는 것으로 간주되었지 이 사회가 문제가 있다는 생각은 하지 않았다. 이리하여 정부가 해야 할 일은 나라를 지키는 일, 법률을 지키는 일, 그리고 도로와 철도 등을 만들고 유지하는 일 뿐이었다. 이른바 ‘야경국가’ 또는 ‘작은 정부’이었다. 그러나 1930년대의 세계대불황은 “시장에 맡기면 모든 것이 잘 된다”는 믿음을 한꺼번에 무너뜨렸다. 노동인구 10명 중 5명이 직장을 잃었는데, 이것을 보면서 실업은 개인의 잘못이라고 이야기할 수가 없었고, 실업에 따른 가난과 정신적 고통을 그대로 놓아두기에는 사회의 양심이 허락하지 않았을 뿐 아니라 사회가 붕괴될 위험이 있었다. 이런 분위기에서 나온 경제이론이 ‘시장과 정부 개입을 혼합하자’는 혼합경제론이었다. 잘사는 사람들에게는 “모든 것을 시장에 맡기면 된다”는 사고방식이 적합하다면 못사는 사람들에게는 “정부가 나서서 가난과 실업을 해결하라”는 사고방식이 적합한 시대가 온 것인데, 이런 형태의 자유주의를 ‘새로운(new)’ 자유주의라고 불렀다. 정부의 개입을 인정하는 이 새로운 자유주의는 1939-45년까지의 제2차 세계대전 동안 정부가 전쟁 수행과 민생 안정에 큰 공적을 세우게 되자 정부 능력에 대한 신뢰가 깊어지면서 1970년까지는 선진국 모두를 지배했다. 흔히들 이야기하는 ‘복지국가’가 바로 이것이다. 그런데 1973년 석유가격 폭등을 계기로 폭발한 세계대불황은 위의 ‘새로운’ 자유주의를 ‘신자유주의(neo-liberalism)’로 바꾸면서 ‘모든 것을 시장에 맡기면 모든 문제가 해결된다’는 약육강식의 강경 경제학을 다시 등장시킨 것이다. 자유방임의 ‘자유주의’가 정부 개입의 ‘새로운 자유주의’로 바뀌었다가 다시 자유방임의 ‘신자유주의’로 되돌아온 것이다. 이 전부가 쉽게 이야기하면 자본가계급과 노동자계급 사이의 대립과 투쟁에서 자본가계급이 더욱 큰 힘을 휘두르면서 이겼다는 것이다. 선진국에서 사회보장제도가 확대 개선되어 주민들은 학교와 병원을 무료로 이용하고 소득에 따라 낮은 월세를 내는 공공 장기임대주택에서 살며 실업수당과 노후연금을 받게 된 것은 물론 노동자계급의 긴 투쟁의 산물이었지만, 만약 노동자계급이 좀 더 힘이 세었다면 노동자들이 주인이 되는 사회를 만들지 왜 자본가계급이 그대로 주인 행세를 하게 내버려 두었겠는가?

모든 경제정책은 반드시 누구를 위한 것이다. 그러나 ‘모든 국민’을 위한 경제정책은 있을 수가 없다. 모든 국민은 온갖 요구를 가지고 있으므로 그들의 요구 모두를 들어줄 수 있는 방법이 없기 때문이다. 대통령이 어떤 정책을 내놓는다 하더라도 그가 지금 당장에 부딪치는 문제들이나 그에게 큰 영향력을 가진 국내와 국외의 사람들의 요구를 참조하지 않을 수 없을 것이다. 여기에서 대립과 투쟁이 가진 무시할 수 없는 힘이 나온다. 가난한 사람들이 못살겠다고 아우성치는 상황에서는 정책을 결정하는 권력자들이 그 아우성에 주목하지 않을 수가 없기 때문이다. 지금 신자유주의는 못사는 사람들의 투쟁에 의해 세계 모든 곳에서 점점 더 힘이 빠지고 있다. 새로운 형태의 복지국가가 다시 태어 날 것이다.

김수행 | 서울대 교수, 경제학

비정규직은 사회 구조적인 문제이다

한국사회 노동자들 3명 중 2명이 비정규직 노동자이다. 철도산업에도 비정규직 노동자들이 본격적으로 등장했다. 철도산업에 비정규직 노동자가 상대적으로 적은 것은 철도 노동자들의 강력한 저항 덕분이다. 조선산업은 비정규직 노동자 비율이 이미 과반수를 넘었다. 철도는 2002년 이후 세 번의 강력한 파업투쟁과 두 번의 파업위기(정부와 공사의 입장에서)를 겪었다. 비정규직 확대를 막아내는 한편 비정규직의 정규직화를 이루는 투쟁이 중요하게 된 것이다. 이것이 바로 정규직의 고용을 지키는 길이라는 것을 부정하는 사람은 없을 것이다. 비정규직 문제는 비정규직 노동자의 문제가 아니다. 보수, 수구언론조차 “비정규직을 외면하는 대기업 귀족노조”라고 비판하는 형편에서 “실력이 없어 비정규직으로 들어오지 않았나?”, “누구는 시험보고 정규직 되었는데 너희들은 땀방 피워 정규직 되려고 하나?”는 식의 반응을 보이는 조합원들이 아직도 적지 않다.

철도 비정규직은 사회구조적인 문제이다. KTX 승무원들은 아무리 시험을 준비해도 KTX 승무원이 되고자 하는 한 비정규직이 될 수밖에 없는 것이다. 다른 직종도 마찬가지다. “핵심업무 외 모두 외주화 한다”는 공사의 방침이 살아 있는 한, 어느 누구도 정규직 신분을 언제까지 유지할 수 없는 것이다. 강제 명예퇴직당한 KT의 3분의 1이 비정규직 노동자가 되었고, 신 빈곤층이 되었다는 신문기사가 말해주는 의미가 무엇이겠는가?

이철의 | 미조직·비정규직 특별위원회 대표

그대들을 희망의 이름으로 기억하리라

- 비정규노동자, KTX 여승무원 파업에 부치다

백무산

일제 치하 1929년 함경도원산
도시 전부를 마비시킨 조선노동자의
목숨 건 총파업을 기억하라!

장기 파업으로 초조해진 일본인 화물주들
일본에서 노동자들 급거 공수하였는데, 현해탄 건너
부산항에서 기차를 타고 원산역에 내린 일본노동자들

조선에 일꾼 모자라 아우성이더라니
정작 도시는 쥐 죽은 고요
부두에 내린 일본노동자들 조선노동자에게 물었다
- 당신들은 왜 일을 않는 거요?
- 우리는 파업 중이요!
- ...우리는 모르고 왔소

대화는 그뿐,
한 일본노동자가 동료들을 향해 돌아섰다
- 우리가 이곳에서 일을 하면 저들은 더 굶어야하고
파업은 물거품이 되오,
일본이 조선을 지배하고 있지만 노동자는 하나요!

그 길로, 그들은 빈손으로 돌아갔다
자기 주머니 털어 차표를 끊어

2006년 남한의 비정규노동자들의 파업
그리고 여승무원 누이들의 눈물 어린 투쟁
삶이 외딴 레일 외딴 바퀴 실려
탈선의 공포에 나날이 가위 눌릴 때
그리하여 찬 길바닥에 몸을 던질 때
비닐 천막을 짓고 침낭을 파고드는
한 무리의 싸늘한 손길들, 바글한 눈길들

저들도 어제는, 우리는 기계가 아니다,
인간답게 살고 싶다고, 절규하던 그들
그들 뒤에서 피흘리며 그들 위해 몸을 던지고
빈손으로 돌아간 이들 모두 잊은 그들

그러나, 아, 철도노동자들!
그러한 냉소를 허공에 날려버리는 파업
바글함을 작파해버리는 파업
절망을 파업해버리는 파업
저 누이들의 눈물을 훔쳐주는 파업

2006년 우리의 희망은 어여쁜 누이들의 어깨 위에,
저 강철 레일 위에, 절망하지 말라
아 기억하자, 노동자는 언제나
깨어져서야 승리한다는, 사실!

* 백무산은 1965년 경북 영천에서 태어났다. 1984년 「민중시」에 연작시 '지옥산'을 발표하며 작품활동을 시작했으며, 시집으로 「민국의 노동자여」 등이 있다.

'4·1 합의안' 이래서 찬성한다!

이제 다가올 투쟁을 자신 있게 맞이하자!

정용진 | 부산시실지부 지부장

“머리 숙이지 말고, 곳곳이 세우고 다시 현장투쟁을 결의하자!”
지난 3월 4일 부산 민주공원에서 3·1총파업 투쟁을 마무리하고 복귀하면서 우리는 이렇게 다짐했었다. 지부 깃발은 당당히, 두 눈에는 분부를 삼키며 복귀한 부산시실 조합원은 그 약속을 지켰다.

복귀 후 43명에 이르는 부산시실 직위해제자들은 사측의 교육을 거부하고 현장순회를 하면서 사측의 탄압에 맞서 현장투쟁을 독려했고, 조합원 총회를 통해 부산시실 지부는 야간작업 거부 투쟁을 전개하였다. 차량정비작업을 거부하고 투쟁하던 부산차량 조합원들과 연대해서 철도공사 부산지역본부에 항의방문하기도 하였다.

전국 차량동지들의 차량 정비작업 거부투쟁, 시설동지들의 야간 작업 거부투쟁, 전기동지들의 철야농성 투쟁 등 자라선 철도노동자는 복귀 후 현장투쟁을 완강히 전개했고, 그 투쟁의 힘으로 직권중재에 따른 사측의 교섭거부, 타지역 진출과 개인손배 등 대량징계, 노조탄압을 분쇄하고 4·1 합의안을 쟁취할 수 있었다.

나는 개인적으로 4·1합의안이 완승과 완패가 아닌 현재의 노사간, 아니 노정간 힘의 균형에서 맺어진 일시적인 휴전협정 같은 것이라고 생각한다. 이 일시적인 휴전협정서를 놓고 슬리나 패배냐를 해석하기는 매우 어려울 뿐만 아니라 시기적으로 아직 이르다는 느낌이다. 왜냐하면 합의서가 있지만 사측은 자신들의 구조조정 계획을 철회하지 않을 것이며, 철도노동자 또한 투쟁을 멈추지 않을 것이기 때문이다. '상시적 구조조정'의 시대에 한칼로 모든 것을 얻을 수는 없을 것이다. 정작 다가올 현업기관 조직개편 등에 따른 구조조정을 철도노동자의 지속적인 투쟁의 힘으로 실질적으로 무력화시킬 수 있는가, 없는가가 3·1 총파업투쟁과 4·1 합의안의 승패를 가늠짓는 잣대가 될 것으로 보인다.

그런 의미에서 이번 4·1합의안은 대량징계를 철회시키고, 사측의 일방적인 구조조정을 저지하고 향후 철도노동자의 투쟁을 유리하게 전개해 갈 수 있는 근거와 교두보를 마련하였다는 것이 중요한 성과이며, 완강한 현장투쟁의 힘으로 쟁취해 내었다는 점에서 우리는 이미 승리를 위한 기선을 제압하고 있다고 생각한다.

그렇다. 철도노동자는 전례 없는 1만 8천여 명에 달하는 파업참가와 복귀 후 완강한 현장투쟁의 전개로 이미 승리를 하고 있다. 2·25 파업을 풀이켜 보자. 합의서에 명시되지는 않았지만 철도노동자는 2·25총파업투쟁을 전개함으로써 철도민영화를 실질적으로 철회시켰다. 6·28총파업 당시에는 합의서 한 장 마련하지 못했지만 정부의 개악적인 철도구조조정을 실질적으로 저지시켜 내었다. 이번 3·1총파업투쟁과 4·1노사합의서의 쟁취로 정부와 철도공사는 이미 일방적인 구조조정 계획에 큰 타격을 입었으며, 이미 철도노동자의 동의 없이 구조조정을 쉽게 할 수 없게 된 것이다. 어쩌면 이것이 가장 큰 성과가 아닐까.

현장조합원의 단결력과 투쟁의 힘이 살아있다. 파업참가 전 부산시실 지부는 조합원 총회를 개최하고 지부임원이 현서를 쓰고, 지부장인 나는 삭발을 하였다. 조합원들은 저마다 눈물로 파업투쟁 결의 서약서를 작성, 제출하였다. 조합원들은 파업 거점농성이 진행되던 동아대에서 쏟아지는 빗줄기 속에서도, 공간이 부족해 탄환 지하주차장 안에서 쪽잠을 자면서도, 서로에 대한 믿음과 단결의 힘으로 한 치의 이탈 없이 투쟁을 사수하였다. 복귀 후에는 '머리 곳곳이 세우고' 완강한 현장투쟁을 전개하여 왔다. 앞으로도 우리는 투쟁을 멈추지 않을 것이다. 그런 자신감을 얻었다.

4·1합의안에 대한 압도적인 찬성은 이러한 3·1총파업투쟁의 성과와 교두보를 튼튼히 하고, 철도노동자의 조직적 단결과 투쟁의 힘을 이어나가 본격적으로 다가올 철도공사 구조조정 2차 대회전에서 더욱 온전한 승리를 내어 올 전제가 될 것이다. 3·1총파업투쟁과 4·1합의안이 쟁취될 때까지 함께 투쟁하고 고생한, 조합 간부와 현장 조합원 모두의 노고를 서로 격려하고, 다시 전열을 정비하여 다가올 투쟁을 자신 있게 맞이하자. 투쟁!!!

'4·1 합의안' 이래서 반대한다!

전국철도노동자의 뜻은 무엇인가

합의안에 대한 반대는 구조조정 저지, 생존권 사수를 향한 철도노동자의 의지다

박창식 | 서울차량지부 교선부장

먼저 3·1 총파업을 사수한 전국의 철도노동자 동지들과 파업복귀 이후 전면작업거부 투쟁을 전개한 전국의 차량조합원 동지들, 그리고 안전운행 투쟁으로 함께 한 모든 동지들에게 경의를 표한다.

잘 싸웠으나 단합을 결정할 권리를 박탈당한 철도노동자들
안타깝게도 이번에도 단합을 결정할 권리를 철도노동자는 행사하지 못했다. 확대쟁대위가 가결하면 위원장이 조인할 수 있게끔 한 철도노동조합 규약이 통과될 때도 조합원의 권리를 제약하는 것 아니냐는 문제제기에 김영훈 위원장은 조건이 된다면 조합원 총의를 모아 결정될 수 있도록 하겠다고 약속했다. 그러나 3월 31일 대의원대회 직전에 잠정합의가 이루어지고 대의원들에게만 합의안이 공개되었다. 그리고 다음날 4월 1일, 각 지역별로 쟁대위를 개최하여 찬반의견을 물어 위원장은 합의안에 공식 서명했다. 전국의 철도조합원들은 합의안이 도대체 어떻게 작성되었는지를 설명들을 세도 없이 조인은 이루어졌다. 산개투쟁과 같은 긴박한 상황도 아니고 조합원 총투표로 결정할 수 있는 충분한 조건이 되었음에도 다급하게 합의안에 조인한 것은 도무지 납득이 안가는 일이다. 규약에도 확대 쟁대위에서 결정하더라도 조합원의 의견을 수렴하도록 단서가 있음에도 불구하고 말이다. 게다가 합의안에는 지사개편, ERP도입, 성과급 차등지급, 비정규직 해고 문제 등 2만 5천 철도노동자의 운명이 달려있는 내용들로 가득차 있다. 이번에도 조합원이 스스로 결정해서 자신의 운명을 결정지키는 권리를 완전히 박탈당하고 말았다.

지사개편, ERP 구조조정을 철도노동자는 용인할 수 없다
조합에서는 “직무진단 및 조직개편, ERP 프로그램이... 시행을 목적으로 두고 있거나 진행과정에 있기 때문”에 향후 투쟁을 조직하는데 단초를 만들기 위해 합의했다고 한다. 그러나 아무리 좋은 말을 갖다 붙여도 직무진단, 조직개편, ERP 도입을 합의해 주었다. 1만 8천여 명의 철도노동자가 구조조정을 저지하기 위해 총파업에 돌입했는데 일순간 조합원의 동의도 없이 구조조정이 용인된 것이다. 그토록 열망했던 해고자 복직 관련해서는 그 숫자도 모른다. 비정규직 관련해서는 공사측에서 제안한대로 “계약 해지 관련한 상세한 문구”를 인정해 주었다. 비정규직 철폐와 외주/사회사 정책에 맞서 최선투에서 파업투쟁을 전개하고 있는 KTX 승무원 문제는 아예 합의내용에서 빠졌다. 지정휴일 3일을 통한 주5일제 시행은 다시 물 건너갔으며, 신규사업의 인력충원도 날아가 버리고 휴일확보를 위한 단 1명의 신규인력 확보도 못했다. 쓸모없는 야간휴게시간 1시간도 없애지 못했다. 조합원의 총의도 물어보지 못할 만큼 무엇이 그리도 급했던 것인가. 차량조합원과 전국의 철도노동자가 재파업의 성사를 위해 이를 악물고 투쟁하고 있었는데 말이다.

구조조정을 막겠다는 철도노동자의 의지가 합의안에 대한 반대로 표출되어야 한다

조합이 합의서에서 해설했듯이 구조조정 시행을 목적으로 두고 있거나 진행과정에 있다. 그러나 당장에 철도노동자는 합의서대로 “자 쟁대위 해산 등 업무정상화에 노력”해야 하는가? 합의서는 이미 조인되었기 때문에 찬반투표는 의미가 없는 것인가. 아니다, 절대 그렇지 않다. 지사개편과 ERP를 시행하려고 하는 공사측은 이번 찬반투표를 예의주시하고 있다. 철도노동자가 과연 모든 것을 포기하고 공사의 구조조정에 순응할 것인지, 아니면 다시 저항을 할 것인지를 말이다. 철도노동자의 사기가 꺾였다는 것을 확인하는 순간 구조조정은 더욱 빠르고 세계 들어올 것이 분명하다. 투쟁의 선두에 서있던 철도노동자들도 이번 투표를 예의주시하고 있다. 과연 전국의 철도노동자가 잘못된 합의안에 명확히 반대를 하고 다시 구조조정 저지투쟁으로 나설 결의들을 다지고 있는지를 말이다. 전국의 철도노동자는 구조조정을 받아들일 수 없다는 불굴의 투쟁의지를 이번 찬반투표에서 공사측에게 확실히 보여주어야 한다. 그리고 그 어떤 노동조합 지도부도 조합원의 뜻을 거역해서도 안되며 조합원의 당연한 결정의 권리를 박탈해서는 안된다는 사실을 명확히 확인시켜줘야 한다. 그래서 조합원의 동의없이 도장을 먼저 찍어도 된다는 잘못된 관행을 완전히 바로잡아야 한다.

전국의 철도노동자가 구조조정 저지투쟁으로 다시 단결하기를 간절히 소망한다

노동자가 자신의 고용안정과 생존권을 사장과 관료들에게 말할 수 없다면 단결과 투쟁을 포기해서는 안된다. 이번 3·1총파업 투쟁과 복귀 후 차량 등의 현장투쟁에서 철도노동자가 가진 위대한 힘, 노동자의 의리, 노동자의 단결이 너무도 자랑스럽게 우리 앞에 다가왔다. 재파업을 사실상 성사시키고 있던 철도노동자들은 합의안을 인정하지 않는다. 투쟁으로 자신감을 획득한 철도노동자들은 구조조정을 용인하지 않는다. 이번 투쟁을 통해 철도노동자가 단결하면 구조조정을 저지하고 생존권을 지킬 수 있다는 자신감이 우리에게 남겨져 있다. 자, 철도의 역사를 새로 쓰고 있는 당당한 철도노동자여, 다시 힘을 모으고 전열을 정비하자. 공사의 외주/사회사 정책에 맞서 치열하게 파업투쟁을 전개하고 있는 KTX동지들과 다시 어깨 걸고 지사개편, ERP 구조조정 저지투쟁의 길에 당당하게 나서자. 투쟁!!!

지금 현장에서는 1

수색반어에서 부는 바람

김병구 | 청량리차량지부

“형, 3만 명 살리려다가 300명이 죽게 생겼어요!”
북한산성 14성분 종주산행 중 서울차량 후배의 절박한 목소리가 들려왔다. 며칠 전에 보았던 그들의 침통한 표정이 오버랩 되면서 이제 끝났구나 싶었다. 침통하였다.
몇 시간 후 “형, 다 죽기로 했어. 전원 직위해제 통보 무시하기로 했어.”
그 순간 불에 탄 듯한 충격에 눈물을 글썽였다.
원효봉에서 바라보는 저녁노을이 왜 그렇게 서글프던지. 그렇게 철도노동자들은 다시 살아났다. 나를 죽임으로써 하나가 된 것이다.
파업복귀 후 동지들이 직위해제 된 자리를 메우면서 울분을 삼켰던 다른 차량조합원들도 두려운 마음을 추스르고 죽기로 결심하였고, 수색벌에서 부는 바람은 전국으로 전파되기 시작하였다. 요구인이 없이 동지여로만 촉발된

이해하기 힘든 투쟁이 시작된 것이다. 철도의 대동맥인 경부선이 대량 운휴되고, 아킬레스건인 부곡 컨테이너 화물수송이 마비되기 시작했다. 그들의 숨통인 수도권 전동차의 작업거부투쟁이 이어지면서 대세는 이미 결정되었고, 최후의 일선으로 KTX라는 심장부에 비수를 꽂으면 차량직종의 단독파업은 승전보를 울리게 된다.
하나의 골짜기를 쓰러뜨리면 잇따라 다른 골짜기도 쓰러지는 도미노처럼, 철도의 역대파업은 기관차지부 중 가장 약한 곳을 공략하면 나머지는 조조 군에게 몰살당한 원소의 군대처럼 앞 다투어 무너지고 말았다. 2006년에도 일개 지부의 골짜기가 무너지지 하더라도 안 되어 1만 8천여 명의 파업 대오가 붉은 녹두 사리였다. 그러나 복귀 후 살벌한 징계국면에서 대량징계에 저항하여 수색 벌에서 시작되어 전국으로 확대된 차량직종파업은 역(逆)도미노 파업투

쟁의 가능성을 현실화시켰다. 단결력을 바탕으로 한 강력한 지도부만 있으면 어떤 직종, 어떤 지부라도 위력적인 단독파업이 가능하다는 것을 보여주었다.

지금 현장에서는 몇 년 더 다닐 수 있는지 고민하느라, 또는 오지로 배치된 환 되더라도 절대 사표 쓰지 말고 자녀들은 놔두고 불이라도 가자고 베게머리 결의를 하고 있다. 이철 사장은 “임여인력은 교육 후 재배치할 것이며 절대대로 이들을 해고하지 않겠다.”고 하면서 단체협약의 독소조항은 국민의견 등을 물어 사회운동 같은 방식으로 해결하겠다고 공언했다. 이번 단협에서 조합원의 전환배치에 대한 권한은 일단 공사측에 넘어간 것으로 보인다.
이제 지사제 도입을 시작으로 전면화 될 구조조정의 회오리 속에서, 철도노동자의 유일한 생로는 나를 죽임으로써 하나가 될 때만 열릴 것이다.