

workerssolidarity.org

서울시 종로구 광화문우체국 사서함 1243 우)110-612

전화 02-2271-2395 / 이메일 mail@workerssolidarity.org / 후원계좌 국민은행 694701-01-227958 (예금주 백은진)

발행 책임: 정동석(현대차, 010-8363-5695), 김우용(기아차, 010-3092-9003)

노동자연대

현대-기아차노동자모임

기아차

‘현장공동투쟁’ 활동가들에 대한 고소고발 철회하라

기아차 사측이 최근 주야 8시간 교대 근무제(이하 8+8 교대제) 관련 양보교섭에 반대해 투쟁한 ‘현장공동투쟁’ 활동가들을 고소고발 했다. 경찰은 김승현, 김우용, 김수억, 류인덕, 박병선, 우희진, 이민수, 장재형 등 기아차 화성·소하리 공장 활동가 9명에게 이 같은 사실을 통보했다.

경찰에 따르면, 고소고발의 주된 사유는 “협상 방해”다. 활동가들이 5월 28일~6월 3일 교섭장 앞에서 시위를 벌이며 협상을 네 차례 막아선 것을 문제 삼고 있는 것이다.

조합원 의사 대변한 투쟁

그러나 현장공동투쟁의 교섭장 봉쇄 시위는 정당했다. 이 투쟁은 노동조건 후퇴를 내줄 수 없다는 대다수 현장 조합원들의 의사를 대변한 것이었다.

사측은 그동안 ‘8+8 교대제가 도입돼도 기존의 생산량을 유지해야 한다’며 노동조건 후퇴를 압박했다. 유감스럽게도 기아차지부 지도부는 이런 사측에 굴복해 제대로 싸워 보지도 않고 노동조건을 방어하길 포기하려 했다. 노동강도 강화와 휴일 축소 등 단협 개악을 담은 양보안을 제출하며 서둘러 교섭을 체결하려 했다.

안 그래도 2012년 8+9 교대제 도입당시에 노동강도가 세져 고통스러워 하던 조합원들은 불만을 터뜨렸다. 기아차 내 좌파 활동가들은 ‘현장공동투쟁’을 결성해 양보안 폐기와 협상 중단을



요구하며 투쟁했다. 1주일 사이에 화성 공장에서만 4천 명이 넘는 조합원들과 기아차지부 전체 대의원의 3분의 1 이상이 서명에 동참했다.

결국 지난주 기아차지부 대의원대회에서 집행부의 양보안은 폐기됐다. 이는 현장조합원들의 의사가 반영된 결과다.

그리고 이 과정에서 현장공동투쟁 활동가들이 중요한 구실을 했다. 현장공동투쟁 활동가들은 불법파견에 면죄부를 주는 5·12 신규채용 합의 폐기를 주장하며, 비정규직 정규직화를 위한 투쟁에도 적극 나섰다. 사측은 지금 바로

이런 점을 눈엣가시로 여겨, 활동가들에 대한 보복 탄압으로 현장조합원들을 위축시키고자 한다.

폭행까지 자행한 사측

더구나 사측의 고소고발은 완전한 적반하장이다. 고소고발 당해야 할 이는 현장공동투쟁 활동가들이 아니라, 바로 사측 자신이다.

사측은 마지막 본교섭이었던 6월 3일, 관리자 3백여 명을 동원해 활동가들에게 무자비한 폭행을 저질렀다. 이날 여성 조합원 한 명이 전치 4주의 중상을 입

었고, 여러 명이 구급차에 실려 병원에 이송되는 등 부상자가 속출했다.

이 때문에 지금 기아차지부 대의원대회에는 6월 3일 구사대 폭력에 대한 책임자 처벌을 요구하는 안건이 발의돼 있다. 대의원들은 이 안건을 통과시켜 정당한 항의를 폭력으로 가로막은 사측에 분명한 책임을 물을 수 있도록 해야 한다.

현장공동투쟁은 법적 대응과 방어운동 건설로 사측에 맞서기로 결정했다. 이 활동가들이 굳건히 싸울 수 있도록 지지와 연대를 보내자.



노동자 정치 신문

“만국의 노동자여, 단결하라!”

노동자 연대

<http://wspaper.org>

대표전화 02-777-2792 | 기사제보 02-777-2791 | 팩스 02-6499-2791 | 이메일 ws@wspaper.org | 웹사이트에서도 구독신청이 가능합니다.

〈노동자 연대〉를 함께 읽고 토론합시다!

〈노동자 연대〉는 곳곳의 주요 노동자 투쟁 소식과 운동의 전진을 위한 방향과 과제를 제시하고 있습니다. 함께 〈노동자 연대〉를 읽고 토론할 동지들을 기다립니다. 연락주십시오.

문의 : 정동석(현대차, 010-8363-5695),
김우용(기아차, 010-3092-9003)

작업 안전을 위한 현대차 1공장 투쟁 아쉬운 타협, 그러나 불씨는 남아 있다

11일 동안이나 라인을 세우고 안전사고 대책을 촉구했던 현대차 울산 1공장 11라인 투쟁이 지난 15일 밤 아쉽게 합의됐다.

이번 투쟁의 발단은 7월 3일 1공장 11라인 엔진데킹 공정에서 안전사고가 벌어진 것이었다. 사측은 재발방지 대책도 마련하지 않고 강제로 생산을 재개하려 했다. 1공장 11라인 노동자들은 안전보다 이윤을 우선하는 사측에 맞서 2주일 가까이 굳건히 투쟁했다.

그러나 아쉽게도 1공장 사업부위원회 대표는 핵심 쟁점이었던 '안전사고' 규정 문제 등에 대한 결정은 뒤로 미룬 채 생산 가동부터 재개하는 합의서에 사인했다.

해당 사고에 관한 몇 가지 개선 조치들은 취해졌지만, 이번 사고를 안전사고로 규정할 것인지 여부는 향후 지부 집행부와 사측 간의 논의 쟁점으로 남겨졌다. 또 라인 중단 기간의 무노동무임금 적용과 고소고발 문제에선 “최소화 한다”는 막연한 합의만 나와 있는 상태다. 오랫동안 투쟁에 참가했던 노동자들은 합의에 대한 실망감과 불만을 토로하고 있다.



왜 1공장 투쟁이 중요했는가

노동자들에게 안전사고 규정은 매우 중요한 문제다. 현대차의 안전사고 처리 기준인 '작업재개표준서'에 따르면, 사고가 발생하면 일단 생산을 중단하고 대책 협의와 회의록 작성을 완료한 뒤에 라인을 가동할 수 있다. 이는 노동자들이 그간 투쟁으로 쟁취한 소중한 권리다.

그런데 사측은 이런 규정을 무력화하려고, 이번 사고를 '안전사고'가 아니라 '장비고장 사고'라고 우겼다. 작업재개표준서가 2010년 개악돼 '장비고장 사고'의 경우에는 대책 마련 없이 라인을 돌릴 수 있도록 한 조항을 꺼내든 것이다. 사측은 지난 몇 년간 전주, 울산, 화성 공장 등 곳곳에서 강제 라인 가동을 시도했다. 따라서 이번 투쟁은 단지 한 공장, 한 라인의 문제가 아니었다.

사측은 경제 위기와 세계 자동차 산업

의 경쟁 격화 속에서 생산성 향상을 강조해 왔다. 올해는 연간 1천만 대 생산을 달성한 폭스바겐·도요타를 따라잡기 위해 “포스트 8백만 대”를 목표로 세웠다. 중국·미국·멕시코 등 해외에선 공장 신설로, 국내에선 일부 시설투자를 제외하곤 기존 설비 내에서 가동률과 노동강도를 높여 최대한 물량을 뽑아내겠다는 것이다.

이런 상황에서 노동자들이 사고 발생 때마다 라인을 세우는 것은 사측에게 아주 못마땅한 일이었다. 그래서 사측은 주문이 밀려 있는 다른 공장에 비해 상대적으로 여유가 있던 현대차 1공장에서 노조의 기를 꺾어, 전 공장에 본보기로 삼고자 했을 것이다.

투쟁이 지속되던 지난 15일 낮, 고용노동부 장관 이기권이 취임 1주년 기자 간담회에서 특별히 현대차 1공장, 전주공장

투쟁을 질타한 것도 바로 이 점이였다.

“[1공장에서] 노조 대의원들이 합의를 요구하고 있다. 노동계는 사측의 경영권을 존중하라”, “생산량과 가동률 문제로 연장근로를 거부하는 [전주공장의] 그릇된 합의 관행을 고쳐야 한다.”

이기권의 이 같은 발언은 정부의 '단협 시정명령' 공격이 노동자들에게 던지는 메시지가기도 하다. 즉, '노조가 공장의 주인 행세하며 생산에 차질을 주는 꼴을 더는 두고 볼 수 없다. 노조가 경영에 간섭할 수 없도록 그간의 합의와 관행을 뜯어고쳐야 한다.'

물론 현대차지부의 조직력을 봤을 때 저들이 한꺼번에 많은 걸 무너뜨릴 수는 없을 것이다. 그러나 야금야금 들어오는 공격에 제동을 걸지 못하면 노동자들의 현장 통제력이 약화될 수 있다.

계속돼야 할 저항

이런 상황에서 투쟁을 전진시키려면 기층 좌파 활동가들의 구실이 매우 중요하다. 1공장의 좌파적 대의원·활동가들은 이번 투쟁에서 올바른 입장에 섰다. 활동가들이 투쟁을 더욱 효과적으로 전진시키려면, 기층 조합원들 사이에서 효과적인 전술을 제시하고 지지를 끌어내야 한다. 다른 공장의 대의원·활동가들이 집행부의 지침을 기다리지 말고, 연대를 건설해 나갔다면 좋았을 것이다.

비록 지금 어정쩡한 상태에서 생산이 재개됐지만, 상황이 종료된 것은 아니다. 앞서 말했듯이, 안전사고 규정 등은 여전히 협상 쟁점으로 남아 있다. 공공롭게도 1공장 합의 전날 울산공장에서 협력업체 노동자가 장비에 깔려 사망한 사고는 안전 문제가 얼마나 심각한지 새삼 보여 줬다.

또, 무노동무임금과 고소고발 '최소화'가 어떻게 적용될지도 중요한 문제로 남아 있다. 무노동무임금과 고소고발의 폭이 커지면 조합원들의 피해를 방어하고 1공장 투쟁의 정당성을 옹호하기 위해서 투쟁에 나서야 한다.

더구나 1공장 합의 전후로 전주위원회에 대한 탄압이 강화되고 있다. 법원은 지난 16일 강만석 전주위원회 의장을 구속하고 7명의 전주위원회 간부들을 불구속 기소했다고 밝혔다. 전주위원회는 이에 맞서 다시 투쟁을 재개했다. 이 투쟁에 지지와 연대를 보내야 한다.

아쉬운 타협과 연대 회피

그런 점에서 1공장 사업부위원회가 투쟁을 이렇게 마무리한 것은 아쉽다. 급속민투위 소속의 사업부위원회 대표는 임단투에 미칠 파장과 조합원 피해 때문에 결단이 불가피했다고 설명했다. 하지만 조합원들은 이번 합의에 큰 아쉬움을 느끼고 있다. 게다가 진정 조합원 피해를 최소화하기 위해서도 어정쩡한 타협

으로 투쟁을 중단하기보다 투쟁과 연대를 확대하는 것이 필요했다.

더구나 당시는 11라인 노동자들 바로 옆에서 같은 차종을 생산하는 12라인으로 투쟁이 확대되기 시작한 상태였다.

이경훈 집행부가 1공장 투쟁에 연대를 확대하기보다, '그들만의 투쟁'으로 방치한 것도 문제다. 이경훈 집행부는 처음부터 이

번 투쟁을 '1공장 사업부 차원에서 해결할 문제'라고 제한했다. 사측이 도발을 감행해 대의원 두 명이 병원으로 후송되는 상황에서도 별다른 연대를 조직하지 않았다.

이 같은 문제는 지난해 전주위원회가 안전사고 대책을 요구하며 투쟁에 나섰을 때도, 올해 다시 전주에서 투쟁이 재개됐을 때도 거듭 반복됐다.