



철도노조 파업에 따른 민사·형사 현황

박주희(바른사회시민회의)

- 성과연봉제 도입에 반대하며 지난 9월 27일부터 시작된 철도노조 파업이 두 달을 훌쩍 넘기고 있다. 2013년도 23일 파업이라는 역대 최장기간 기록의 3배 수준이다. 철도 파업참가율은 39.0%, 여전히 7200여명의 조합원이 파업에 참가하고 있다.
- 현재까지는 대체인력투입으로 비교적 높은 운행률을 유지해 왔지만, 파업이 더 지속되면 대체 인력들의 피로도가 누적돼 자칫 위험천만한 사고까지 이어질 수 있다. 몇 차례의 전동차 고장과 신호오작동 등의 사례가 이미 이를 예고하고 있다.
- 철도노조는 성과연봉제 도입을 반대하며 파업 장기화에 나섰다. 하지만, 성과연봉제는 능력과 직무가치에 따른 임금체계로서 이는 시대적 흐름이자 공공개혁과 노동개혁의 일환이다. 철도노조가 주장하는 성과연봉제의 내용도 상당히 왜곡되어 있다.
- 노조는 성과연봉제를 ‘직원들 줄세우기’와 ‘저성과자 퇴출’의 도구라 주장하지만, 직원 개인별 평가가 아닌 사업소·부서 등 소속단위별 평가가 이루어지며 저성과자 퇴출과는 무관하다. 노조는 성과연봉제 도입이 수익만 추구해 안전과 공공성이 훼손될거라 주장하지만, 평가지표는 규정과 수칙을 잘 지키고 안전관리·서비스를 잘하는 소속이 좋은 평가를 받도록 돼 있다.
- 이번 파업에는 코레일에서 가장 높은 급여를 받는 직군인 기관사와 열차 승무원이 90%이상 참여하고 있다. 그들보다 급여가 2000만 원가량 낮은 직군은 파업참가율이 25%수준이다.

<표1> 2016년 철도노조 파업참가 현황1)

	1년 평균 급여	파업참가율	노조 내 비율
기관사	7534만원	96.2%	23.7%
열차 승무원	7387만원	91.7%	8.3%
차량 관리원	6428만원	76%	20.7%
전기원	6092만원	44.6%	12%
시설 관리원	5510만원	26.5%	16.2%
역무원	5438만원	25.4%	18.7%
전체평균	6696만원	61.1%	(합)100%

※ 10/21 기준. 참가율은 법이 정한 필수 유지 인원을 제외한 비필수 인원 기준으로 계산.

1) 조선일보, ‘코레일 노조원 복귀 안해도 운행 정상화’ 기사 참고 (2016/10/22)

□노조는 '임금형평성 기금납부 동의서'를 배포해 파업 미참가자 임금의 일부를 떼어 참가자에게 지급하는 행태까지 벌이고, 파업 때마다 투쟁기금 명목으로 '투쟁 채권'(1인당 20만원 구입)을 판매하고 있다. 또한 매월 기본급의 2.1%를 조합비로 떼어 거두는 철도노조의 조합비 규모는 연 137억 원에 이르는데, 이중 53%인 73억 원이 해고자 구호기금(1인당 7000만원 지급)으로 쓰이고 있다. 즉, 막대한 자금이 투쟁동력이 되고, 강성투쟁으로 해직돼도 두려울 게 없으니 철도노조 파업은 잦아질 수밖에 없다.

□2000년대 들어 철도노조 파업은 벌써 일곱 해 동안 이어지고 있다. 2013년 연말 수서발 KTX 도입을 거부하며 벌였던 장기 철도파업은 아직도 국민들 뇌리에 생생하다.

<표2> 2000년대 철도노조 역대 파업 현황2)

- 2002년 2월25~27일(3일)
인력감축 중단, 해고자 복직 등 요구. 여객열차 36, 화물열차 23%, 전동열차 64% 운행.
- 2003년 6월28일~7월1일(4일)
철도공사법 입법 저지. 여객열차 38%, 화물열차 9%, 전동열차 60% 운행.
- 2006년 3월1~4일(4일)
KTX 승무원 정규직화, 인력감축 철회, 해고자 복직 등 요구.
고속열차 34%, 일반여객 16%, 화물열차 18%, 전동열차 39% 운행.
- 2009년 9~12월(총 4회)
9월8일(1일) 운전 분야, 9월16일(1일) 차량 분야, 11월5~7일(3일) 전 분야,
11월26일~12월3일(9일) 전 분야 파업.
단협 개정 반대, 인력 감축 철회, 해고자 복직 등 요구.
고속열차 100%, 일반여객 82.6%, 화물열차 26.2%, 전동열차 98.6% 운행.
- 2013년 12월9~31일(23일)
철도 민영화 철회, 수서고속철도(ㄱ) 이사회 개최 중단 등 요구.
고속열차 73%, 일반여객 61.4%, 화물열차 3.1%, 전동열차 84.1%
- 2014년 2월25~26일(2일)
노조 탄압 중단, 징계·손해배상·가압류 철회 등 요구.
화물열차(36.3%) 외 전 열차 100% 운행.
- 2016년 9월27~현재
성과연봉제 도입 반대. KTX와 통근열차 100%, 수도권 전철 88.4%,
새마을호 60.5%, 무궁화호 60.7%, 화물열차 49.2%

□한편, 국가기간시설에서 이처럼 막무가내 파업 관행이 이어진 이유에는 그 동안 사측의 미온적인 징계와 솜방망이 사법처리 때문이라는 주장도 나온다. 2002년 철도노조는 파업으로 46억원의 손해배상 청구소송을 당했지만 이후 노사합의로 소송이 취하됐다.³⁾

□다행히 바른사회시민회의가 하태경 새누리당 환경노동위원회 간사로부터 받은 '철도노조 파업에 따른 민·형사 소송 현황자료'에 따르면, 2003년 이후부터는 코레일이 노조파업에 대해 적극적으로 대응하는 것으로 보인다.

2) 뉴시스, '철도노조 2002년부터 올해까지 총 7회 파업' 기사 참고 (2016/9/27)

3) 한국일보, '쟁의 끝나면 소송취하' 옛말... 무릎 꿇을 때까지 간다' 기사 참고 (2014/1/18)

- 2006년 파업 관련 소송에서 사측이 147억원을 청구한 것에 대해 법원은 손해인정액을 총 116.5 억원으로 인정했고 당시 노조위원장에게 벌금 1천만원을 선고했다.
- 2009년 연말, 정부의 ‘공기업 선진화 방안’에 대한 반발로 벌인 철도 파업과 관련해, 사측이 제기한 손해배상 소송은 오랫동안 지연되다가 바로 며칠 전 12월 1일 철도노조에 약 6억원을 배상책임을 인정하는 판결이 내려졌다. 이번 판결에서 인정된 배상액이 비록 낮은 하나, 코레일에 영업 손실을 끼친 책임을 일부 인정했다는 데에 판결의미의 방점을 뒀다. 향후 2013년 파업과 지금의 파업 손실 소송에도 유의미한 영향을 미칠 것으로 기대한다.

<표3> 2003년 이후 철도노조 민·형사 소송 현황

	파업 참가			민사 소송		형사 소송	
	참가 인원	참가율	조합원 수	소송 가액	소송 경과/결과	고소 인원	재판결과
2006년 파업 (3.1~3.4)	16,897명	66.0%	25,510명	약 147억원	총 손해인정액: 116.5억원 판결액: 69.9%(60%), 과실상계40%(-) 추징금 현황: 약103억원 징수(이자포함) ※가압류 예금채권 추심(101억원)과 노조자진 납부(2억원)	194명	98명 기소(유죄 확정) -1명 집행유예, 나머지 벌금형 -'06년 당시 노조위원장(김영훈) 벌금 1천만원 확정
2009년 파업 (11.5~6.11.26~12.4)	11,794명	48.4%	24,368명	약 70억원 (예비적 약 42억원)	1심 5억9600만원 배상 선고 (2016.12.1.)	209명	김기태 노조위원장 등 핵심주동자 5명 대법원에서 유죄 확정 -나머지 순차적으로 재판 진행중 -'09년 당시 노조위원장(김기태) 징역 1년6개월 확정
2013년 파업 (12.9~31)	8,797명	30.4%	20,553명	약 162억원	1심 진행중 ('09년 손배 1심 선고후 청구액 확장 예정)	202명	김명환 노조위원장 등 핵심주동자 4명에 대해 1심·2심 업무방해죄 무죄 (대법원 계류 중)
2016년 파업 (9.27~)	7,327명	39.9%	18,528명	약 143억원	1심 제기 ('16.10.7, 서울지방법원) (파업 종료시 최종금액으로 확장 예정)		

- ☐ 현재 코레일은 이번 파업으로 현재까지 총 251명을 직위해제했다. 이번에는야말로 파업의 고질병이 더 이상 재발하지 않도록 파업 핵심 주동자에게 엄중히 사후책임을 물어야 한다.
- ☐ 철도 노조원들은 자신들의 높은 연봉과 기득권을 위해 ‘시민의 발’이라는 공익의 업무를 내팽개쳤을 뿐 아니라 시급한 공공개혁과 노동개혁의 발목을 잡고 있다. 국민안전을 불모로 두 달 넘게 밥그릇 투쟁을 벌이는 철도노조의 집단이기주의를 이번에는 바로잡아야 한다.