

‘밀실 날치기’ 이사회 결정은 무효다!

10일 철도공사 이사회가 수서발KTX 법인 출자를 강행 처리했다. 철도공사 이사진은 경찰병력 25개 중대의 철통 업호 속에 이사회 장소를 봉쇄하고 예정보다 시간을 당겨 기습·밀실·날치기로 안건을 의결한 뒤 뒷문으로 빠져나갔다.

따라서 노조가 주장하듯, 이번 이사회 결정은 원천 무효다.

“오늘은 공공철도 국치일이다!”, “최연해가 허준영보다 더 하다!” 이른 아침부터 이사회 저지를 위해 집결한 노동자들은 분노를 터뜨렸다. 그리고 “우리의 투쟁은 여기서 끝이 아니라, 지금부터가 진짜 승부다!” 하고 투지를 다졌다.

공사 사장 최연해는 이사회 직후 기자회견을 열어 ‘민영화도 아닌데 노조가 억지를 부리고 있다며 노동자들의 분노에 기름을 부었다. “수서발KTX 법인은 민영화 논란에 종지부를 찍고, 코레일의 계열사로 출범”했다는 것이다.

그러나 최근 폭로된 철도공사 내부 자료를 보면, “민간 매각을 원천 차단하는 것은 불가능”하고, 이사회의 결정은 “업무상 배임죄 우려”가 있다고 돼 있다. 그런데도 정부와 공사 측은 뻔뻔스럽게 진실을 감추고 거짓말로 사기를 치고 있는 것이다.

한편, 박근혜 정부와 최연해는 파업 참가자들을 직위 해제하는 등 초강경 탄압을 자행하고 있다. ‘근로조건과 관계없는 민영화 반대 파업은 불법’이라는 것이다.

그러나 KT 사례에서 보듯, 민영화는 필연적으로 노동자들을 대규모 구조조정하고 노동조건을 악화시킨다.

백보 양보해서, 설사 민영화가 아니라 ‘경쟁 체제 도입’이라 해도 이는 철도공사 내부 구조조정 압력을 더 키워 노동조건을 악화시킬 것이다. 서울지하철과 도시철도의 사례가 이를 입증한다.

노동조건을 방어하는 것은 노동조합 본연의 임무다. 따라서 정부의 ‘불법’ 비난은 전혀 정당성이 없다. 게다가 한 노동자의 말처럼, 부정 선거 규탄을 받고 있는 “박근혜가 불법을 말할 자격이나 있는가?”

비록 10일 이사회에서 수서발KTX 법인 출자가 결정됐지만, 상황이 끝난 것은 결코 아니



다. 결국 수서발KTX 법인 설립을 막지 못했고 실패해 투쟁을 중단할 필요가 없다. 앞으로 이사회 결정을 철회시키거나 무력화할 수 있는 길이 아예 막힌 것은 아니다.

투쟁은 계속된다

철도공사 측은 이제 출자 결의를 바탕으로 회사를 하나 만들어야 하고, 정부는 이 회사에 면허권을 발급해야 한다. 법인 설립 완료를 위해 갖춰야 할 절차가 남아 있는 것이다.

따라서 우리가 이번 파업을 단호하게 유지·확대해 나간다면, 이사회 결정을 철회시키거나, 후속 절차들의 추진을 막아 이사회 결정을 무력화할 수 있다.

그동안 노동자 운동은 기왕 통과된 약법을 일부 철회시키거나 무력화시킨 경험 있다. 일례로 1996년 12월 26일 김영삼과 여당이 개악 노동법과 안기부법을 날치기 통과시켰을 때도, 노동자들은 약법 철회 대중 파업을 벌여 개악된 내용을 부분적으로 철회시키고 노동법을 재개정했다. 당시 민주노총 권영길 집행부가 1월 중순 이후 “수요파업”으로 전환하며 파업의 “수위를 조절”하지 않았다면 더 큰 성과를 거둘 수 있었을 것이다.

‘수서발KTX 법인 출자가 결정됐으니 일단 파업을 멈추고 차후를 도모하자’는 식으로 지금 적당히 물러선다면, 정부와 공사 측은 철도 분할 민영화를 계속 밀어

붙일 것이다.

특히, 철도 분할 민영화에 걸림돌이 될 수 있는 노동자들의 사기를 떨어뜨리기 위해 더 거세게 탄압할 것이다.

얻은 것 없이 복귀한다면 ‘어차피 파업해도 징계만 받고 이길 수 없다’는 사기저하가 퍼질 수 있다. 게다가 이 투쟁의 중요성으로 봤을 때, 전체 노동운동에도 안 좋은 영향을 미칠 수 있다.

따라서 더 단호하게 파업의 수위를 높여 더 강력한 저항을 해야 한다. 지금 박근혜 정부의 초강수에 대한 반대 여론이 확대되고 있다. 이런 지지 속에서 단호하게 투쟁해 나간다면 저들을 물러서게 할 수 있다.



노동자연대다함께의 선명 진보 신문

국제주의·반제국주의·반자본주의·노동자 연대

〈레프트21〉 철도 민영화 반대 특별 페이지
<http://left21.com/nosale>

레프트21을 구입하고 정기구독·후원해 주세요

<http://www.left21.com>

이사회 강행, 5천9백41명 직위 해제 ...

전면 파업으로 확대해야 할 때다

박근혜 정부와 철도공사 측은 파업을 시작하자마자 파업 참가자 대량 직위해제, 주요 간부 형사고발, 손해배상·파면협박 등 초유의 강경 징계를 퍼붓고 있다.

2009년 철도 파업 당시 '파업 참가를 이유로 한 직위해제는 부당하다는 법원 판결이 나왔는데도 막무가내다. 정부와 사측은 노조가 적법한 절차를 밟아 '필공 파업'을 하고 있다는 점도 개의치 않는다.

또, 사측은 이사회 시간을 기습적으로 당기고, 업무상 배임 혐의까지 무릅쓰는 무리수도 서슴지 않았다. 1천2백여 개의 광범한 시민·사회단체와 진보정당들, 민주당까지 이사회 개최를 반대했지만, 끝내 "민영화 논란은 종식"됐다는 거짓말과 함께 KTX수서발 법인 출자를 강행했다.

이처럼 무리수를 두며 돌진하는 정부와 사측에 맞서려면, 우리 편도 '적법성'에 연연하지 말고 우리가 가진 잠재력을 최대한 사용해 파업의 효과를 극대화해야 한다.

박근혜 정부와 사측이 이사회 강행과 초강경 탄압으로 이 투쟁의 판돈을 키웠으므로, 우리도 전면 파업으로 저항의 수위를 높여 이에 맞서야 한다.

실제로 많은 조합원들도 이렇게 주장한다. "철도공사가 불법이사회를 강행했다는 소식이 전해지면서 '전면 파업도 불사'해야 한다는 목소리도 나오고 있다."(철도노조 소식지).

전면 파업의 필요성은 확대쟁대위를 전후해 꾸준히 제기돼 왔다. 필공파업에 들어가더라도 전면 파업으로 확대할 대비를 해야 한다는 목소리도 있었다. 그래서 "여차하면 전면으로 전환할 수 있게 간부들을 필공조에 넣은" 지부들도 있고, 일부 지부장들은 총회에서 전면 파업을 준



비하자고 조합원들에게 호소했다.

이들은 특히 정부의 초강경 탄압과 이사회 강행 등을 전면 파업으로 전환할 계기로 제시하기도 했다. 지금 이런 논의가 진전돼야 한다. 산개 때문에 파업 방식을 둘러싼 논의가 어려운 조건일지라도 전면 파업으로의 확대를 논의하고 준비할 투사들의 네트워크가 필요한 이유다.

이에 덧붙여, 파업에 돌입한 노동자들이 전국에 소규모로 흩어져 있는 것(산개전술)보다 몇몇 거점을 중심으로 점거 행동을 벌이는 것이 더 효과적임을 상기해야 한다. 무엇보다 노동자들의 결속력과 자신감 유지에 효과적이기 때문이다.

철도노조가 노동계급 투쟁의 최전선에 서게 된 상황에서, 이 투쟁의 성패는 노동계급 전체에 영향을 미칠 것이다. 이 투쟁에서 밀린다면 박근혜 정부는 득의양양하게 공공부문 전반에 대한 공격과 경제 위기 고통전이 정책들을 관철하려 할 것이다.

이 때문에라도 민주노총의 연대 투쟁이 실질적으로 이뤄져야 한다. 특히, 연대 파업에 돌입한다면 가장 효과적일 것이다.

서울지하철과 화물연대 노동자들은 이미 대체수송 거부를 선언했는데, 18일에 파업을 예고한 서울지하철 노동자들이 좀 더 일찍 파업 대열에 합류한다면 더 효과적일 것이다. 가스 노동자들도 가스 민영화 법이 법안심사소위를 통과하면 파업에 들어가겠다고 하고 있다.

건재한 조직력

노조 집행부는 철도공사 측의 이사회 강행 후 '더 큰 투쟁의 불길을 지피겠다'고 하는 한편 "이제 국회가 나서야" 한다며 철도발전 소위 구성과 '사회적 논의기구' 구성을 요구했다.

그러나 박근혜 정부는 대화는커녕 노조를 완전히 무시한 채 강경 일변도로 치닫는 중이다. 우리가 단호하고 대담한 방법으로 투쟁해 저들을 안절부절하게 만들어야 비로소 저들은 협상에 관심을 갖기 시작할 것이다.

지금 파업 대열은 건재하다. 많은 지부장들은 "이사회 강행 이후에도 조직력에 아무 영향 없다"고 말한다. "100퍼센트 참가 중", "14일 전국 집중 집회에서 보

자"는 든든한 소식이 곳곳에서 들려온다. 2차 복귀 명령 후인 10일 19시 현재 파업 참가자 수는 1만 명이 넘는다.

"어느 때보다 많은 지지를 받는 파업을 하고 있다"는 점 때문에 조합원들은 사기가 높다. 많은 동지들은 "그동안 경험했던 파업 중에 분위기가 최고"라고 말한다. "복귀 조합원이 늘고 있다"는 사측의 유언비어와 달리, "나 여기 있어요"라는 인증샷도 속속 올라오고 있다. 사측이 복귀자 명단에 올린 몇몇 지부들도 버젓이 파업에 동참하고 있다.

활동가들과 투사들이 단호한 태세를 보인다면 조합원의 사기를 유지하며 파업을 굳건히 지키고 확대할 수 있다.

투쟁이 충분히 뒷받침되지 않는다면, 민주당 등이 중재에 나서더라도 만족스러운 안을 내지 못할 공산이 크다는 점도 기억해야 한다. 비록 무산되기는 했지만, 이사회 전날 민주당은 국회 국토위에서 '이사회를 인정하되, 지분 민간 매각 금지법을 만드는' 모종의 중재안을 새누리당 간사와 합의했다.

그러나 이 안은 수서발KTX 법인 분리를 전제한 것이므로 민영화를 막을 수 없다. 법인 분리는 교차보조를 없애고 적자선을 민영화하는 수순이다. 게다가 정부가 법제화 약속을 지킬지도 알 수 없다. 이 중재안에 대해 많은 철도 노동자들이 "그 정도로 만족할 수 없다"고 단칼에 잘라 말한 까닭이다.

지금 우회로는 없다. 박근혜 정부의 등장 이유를 기억해야 한다. 하지만 철도 노동자들에게는 전국의 생산물과 노동력의 이동을 마비시킬 엄청난 잠재력이 있다. 그 힘을 현실화시키자.

어느 때보다 뜨거운 지지가 확인되다

철도 파업에 대한 대중적 지지가 어느 때보다 뜨겁다. 철도노조 웹사이트에는 파업 지지 글이 쇄도하고 있다. 철도 파업 지지 '아고라 청원'에는 벌써 3만 명이 넘게 서명했고, '파업 지지 국민 모금'은 이틀 만에 3백50여만 원이 모였다.

이런 지지는 거리에서도 확인되고 있다. 철도 파업 지지 홍보전에는 지나가는 시민 5명 중 1명이 '파이팅', '힘내세요'를 외치고 갈 정도다. 지인들에게 나눠주겠다며 리플릿을 한 움큼 가져가는 시민들도 있다.

지역대책위들은 전국 곳곳에서 파업 지지 기자회견을 열고 수십만 부의 철도 민영화 반대 홍보물을 배포하는 등 철도 파

업 지지 활동을 하고 있다.

1천2백여 개 단체가 모인 원탁회의도 파업 지지 선언과 '수서KTX 출자 결의 무효'를 선언했다. 10일 원탁회의가 주최한 범국민 촛불문화제는 추운 날씨 속에서도 2천여 명이 모였다.

특히, 다른 조직 노동자들의 연대가 이어지고 있다. 철도 파업 첫날 집회에서 "지하철노조가 안산선 등 임시 열차 증편을 거부했다!"는 소식이 전해지자, 우리와 같은 박수가 터져나왔다.

학교비정규직노조, 전교조, 전국공무원노조, KT전국민주동지회, 홈플러스노조, 보건의료노조 등 각급 노조들의

지지 성명도 계속 이어지고 있다.

철도 노동자들은 "이렇게 많은 지지를 받는 파업은 처음"이라고 말한다. 박근혜 정부의 한판 승부에서 모두가 한마음으로 철도 노동자들이 이기길 간절히 바라고 있다.

나누고 싶은 투쟁 소식과 의견이 있다면 연락 주세요.

전화: 02-2271-2395, 010-8908-7912
이메일: mail@workersolidarity.org

※ 연락처를 보내 주시면 <레프트21>의 철도 민영화 관련 기사를 보내 드립니다.

추천 소책자

※ 20권 이상 구입시 20퍼센트 할인



철도 민영화 반대 시리즈 2
철도 민영화, 재앙을 향한 탈선 — 어떻게 막아낼 것인가?
박철, 이정원 외 지음.
노동자연대다함께.
3,500원

구입 문의
02)2271-2395, 010-8908-7912

추천사

박홍수 철도노조 정책팀장. <철도의 눈물> 저자
"철도 민영화에 대해 오래 고민을 했던 사람들이 봐도 상당한 내공을 갖고 있는 책자"

임길용 철도노조 서울지방본부장
"꼼꼼하게 분석하고 대응과 방향까지 제시... 필독을 권합니다."