



## “현대중공업과 노동부가 또 사람 죽였다”

### 현중 중대재해 근본대책 마련·책임자 처벌 촉구 ... “다단계 하청, 노동부 묵인 탓”

지난 2월 5일 울산 현대중공업에서 일하던 노동자가 협착사고로 현장에서 숨졌다. 현대중공업의 잇따른 중대 재해에 금속노조가 현대중공업 사업주 구속 등 책임자 처벌을 다시 촉구하고 나섰다.

재해노동자는 2월 5일 오전 현대중공업 울산조선소 대조립 1부에서 외판 자동용접 작업을 하다 2.5t 철판과 지그(기계 고정기기) 사이에 머리가 끼여 사망했다. 용접작업 현장 옆에서 크레인으로 옮겨 싣던 곡선 모양 블록 철판이 재해자 쪽으로 흘러내려 참변이 일어났다.

금속노조 현대중공업지부 조합원인 재해자는 정규직 노동자다. 이번 사고는 현대중공업 자회사 ‘모스’와 계약 맺은 하청 업체가 작업하던 중 발생했다. 모스는 현대중공업의 크레인 정비·운영·건설 장비 부문을 맡고 있다.

철판 탑재 작업 시 철판이 떨어지거나 흘러내림을 방지하기 위해 철판을 완전히 고정할 때까지 크레인으로 체결한 상태에서 작업해야 한다. 미끄럼 방지대도 반드시 철판 하단에 설치해야 한다.

금속노조 현대중공업지부에 따르



면 사고 당일 중량물 취급 작업임에도 관리·감독해야 할 작업지휘자가 현장에 없었다. 작업 업체는 크레인으로 철판을 옮긴 뒤 완전히 고정하지 않은 상태에서 크레인을 해체했다. 미끄럼 방지대도 설치하지 않았다. 철판 추락 위험이 도사리는데 출입금지 조치도 없었다.

금속노조와 노조 현대중공업지부는 2월 8일 오전 고용노동부 울산지청 앞에서 ‘현대중공업과 고용노동부의 중대재해 근본대책 마련 촉구 기자회견’을 열었다. 기자회견 참가 노동자들은 현대중공업 사측과 노동부가 또 노동자를 죽였다고 분노했다.

조정근 노조 현대중공업지부장은 기자회견에서 “이윤착취에 눈먼 현대중공업의 다단계 하청, 혼재

작업, 안전대책 소홀이 빚은 참사”라며 “사측이 최소한 안전조치를 하지 않은 채 위험작업을 막무가내로 강요한 탓에 소중한 동지가 목숨을 잃고 집에 돌아가지 못했다”라며 안타까워했다.

### 노동부, 현중 감독 관리 시능만

조정근 지부장은 2016년 모스 분사 등 현대중공업의 무리한 구조조정으로 크레인 작업 현장이 더 위험해졌다고 지적했다.

철판 용접은 현대중공업에서, 철판 이송과 탑재는 모스에서 담당하고 있다. 같은 공간에서 위험한 작업을 혼재해서 하지만, 현대중공업과 모스 관리자들은 현장에 작업 내용을 제대로 공유하지 않는다.

조정근 지부장은 “크레인 작업 현장에서 일하는 노동자들이 불안

해 문제 제기를 계속했지만, 현대중공업과 모스 두 사측은 하루하루 작업량 채우기에 급급했다”라며 “노동자 안전과 직결한 장비 업무 분사, 문어발식 하청 구조 확대로 노동자의 죽음이 이어진다”라고 강조했다.

고용노동부도 책임을 면할 수 없다. 2020년 한 해 중대 재해 네 건이 발생하자 노동부는 ‘현대중공업 특별관리 방침’을 발표했다. 이재갑 노동부 장관이 직접 나서 근본대책 마련과 상설감독·밀착관리를 약속했다. 노동부는 현대중공업 재해 방지를 위해 그동안 어떤 행정조치를 했을까?

“그때뿐이었고, 시늉만 했다.” 박세민 노조 노동안전보건실장은 고개를 저으며 노동부의 책임 회피와 사측 봐주기를 강력하게 비판했다. 노동부는 사측과 함께 안전대책을 만들기는커녕 노조와 지부에서 위험 상황 신고 전화를 해도 무시했다. 재해가 터져야 현장에 겨우 모습을 보였다.

박세민 실장은 “모스 표준작업지도서는 한마디로 부실하기 짝이 없다. 모스와 모스 하청업체 각각 표준작업지도서 내용이 달라 현장 혼란이 크다”라며 “이 형편없는 표준작업지도서조차 사측이 제대로 지키지 않는다고 2019년 9월 크레인 작업 중대 재해 때 노동부에 알

렸지만, 담당 공무원들은 노동자들의 절박한 목소리를 무시했다”라고 지적했다.

노조 현대중공업지부는 이날 기자회견에서 현대중공업 사업주 구속과 노동부 울산지청장 직위해제를 촉구했다.

조경근 지부장은 “현대중공업 사측은 물론이고 노동부도 마땅히 책임을 져야 한다. 현대중공업 사업주 구속과 함께 노동부 울산지청장 직위해제, 책임자 처벌을 강력히 요구한다”라고 목소리를 높였다.

<p><b>금속노조 위원장 2021년 인사</b></p>	<p>없습니다.</p>	<p>합니다.</p>
<p>금속노조 위원장 김호규 인사드립니다. 여러모로 답답한 상황이 더 길어질 분위기입니다. 얼마 전 김진숙 동지가 서울로 들어올 때 경찰은 방역을 내세워 길을 막고 방해했습니다. 질병과 방역이 겹쳐오는 모두에게 똑같이 적용되는 듯이 보이지만 그렇지 않습니다. 얼어붙은 사회와 시민권의 기약 없는 제한은 노동자와 서민에게만 가혹할 뿐입니다.</p>	<p>올해는 소띠해입니다. 소의 노동력이 없었다면 인류의 문명이 지금의 수준에 이르지 못했을 겁니다. 소는 말과 더불어 십이지 동물 중 인간에게 노동력을 제공해준 고마운 동물입니다. 소띠해인 만큼 올해는 우리 사회가 노동의 소중함과 고마움을 다시 생각해 보는, 진심으로 노동을 존중하는 사회가 되었으면 합니다.</p>	<p>해가 바뀌어도 아사히글라스, 풍산, 시그네틱스 같은 장기투쟁사업장은 여전히 싸우고 있습니다. 대우버스, 한국게이츠, 한국산연 같은 구조조정 사업장의 투쟁도 진행형입니다. 호원, 대양판지 같은 노조 탄압 복수노조 사업장의 현실도 여전히 엄혹합니다. 강릉 신일정밀의 파업도 해를 넘겨 이어집니다.</p>
<p>가뜩이나 기울어진 운동장을 자본과 권력은 코로나 핑계로 아예 뒤집어 놓으려 합니다. 금속노조는 단결하고 연대하는 조직, 투쟁으로 전진하는 조직입니다. 뒤집기를 되치기로 바꾸고 버티는 힘은 결국 노동조합, 금속노조로의 단결밖에</p>	<p>그 시작은 일하다 죽는 노동자가 없는 현장 만들기입니다. 자본은 연이어 중대재해를 내고 있습니다. 현대자동차, 현대중공업, 포스코에서 노동자가 죽는 데 사측과 노동부는 공장부터 돌리자고 합니다. 자본주의가 노동자의 목숨을 위협하는 현실을 바꾸기 위해 올해도 할 수 있는 모든 투쟁을 만들어야</p>	<p>서진이엔지, 지에이산업 같은 사내하청 문제도 풀어야 합니다. 외투기업의 횡포에 맞서 투쟁을 이어오는 동지들과 매각을 앞둔 사업장의 동지들이 겪는 불안도 우리 모두의 과제입니다.</p> <p>설 연휴가 끝나면 우리가 다시 투쟁의 머리띠를 조여야 하는 이유입니다. 위원장인 저부터 결심하고 실천하겠습니다.</p>

# ‘정부·지자체 적극 개입, 외투 완성차 먹튀 막아야’

## 외투기업 방안 모색 토론회 ... “부품사 미래차 전환 지원 등 외투 유인책 시급”

한국지엠 한국공장 철수 소문과 르노삼성 구조조정설이 잦아지고 있다. 마힌드라가 쌍용자동차에서 자본 철수를 시작했다. 국내 해외 투자 완성차기업 노동자들의 고용 위기감이 커지고 있다.

금속노조는 2월 3일 오후 노조 회의실에서 ‘외투기업의 문제점 진단과 방안 모색 토론회’를 열었다. 토론회 참석자들은 한목소리로 정부에 르노삼성, 쌍용차, 한국지엠 등 해외투자 완성차에 대한 적극적인 개입과 자동차 산업정책 변화를 주문했다.

발제를 맡은 박명준 <한국노동연구원> 연구위원은 “다른 글로벌 완성차들과 마찬가지로 르노·GM·마힌드라 역시 전기차와 하이브리드, 자율주행 등 미래차 기술 개발에 주력하고 있다” 라면서 “안타깝게도 이들 3사가 준비하는 미래차 시대에 한국공장을 포함하고 있는지 오리무중” 이라고 토론했다.

박명준 연구위원에 따르면 이들 3사 모두 중국을 미래차 전환의 교두보로 삼겠다고 공식적으로 표명했지만, 한국공장 지속 여부에 대해서 묵묵부답이다. 신차투입 계획이나 투자, 장기 발전전략을 내놓지 않고 있다. 한국 정부의 디지털

뉴딜 정책에 그다지 흥미를 보이지 않고 있다.

이들 3사는 수익성과 효율성을 앞세우며 구조조정과 자회사 폐쇄에 주저하지 않는다는 공통점이 있다. 박명준 연구위원은 “3사가 한국공장에 대해 책임지는 모습을 찾아보기가 어렵다” 라며 “이 모기업들은 현재 대규모 리콜·디자인 표절 등으로 재정상 난관에 부딪혀 있다” 라고 덧붙였다.

외투 완성차 먹튀 위기에 어떤 정책이 필요할까. 한국 노동자 고용유지와 국내 자동차산업 발전을 위해 정부는 어떤 대책을 세워야 할까. 박명준 연구위원은 정부의 적극적인 개입과 집단 대응이 시급하다고 강조했다.

박명준 연구위원은 “외투기업 문제는 개별 노사관계로 풀기 어렵다. 한국 정부가 원칙을 세우고 적극적으로 뛰어들어야 한다” 라면서, “정부는 대규모 일자리가 걸린 문제에 이윤을 먼저 따져서는 안 된다. 고용유지와 미래 산업정책 차원에서 전략적 판단을 해야 한다” 라고 주장했다.

박명준 연구위원은 ▲현대차·기아차 중심 자동차산업정책 탈피 ▲생산 인프라 제공·연구 개발 지원

등 미래차 체제로 발 빠른 재편 ▲노사정 사회 대화 안착 등을 제안했다.

홍석범 <금속노조 노동연구원> 연구위원은 외투 완성차기업 위기 해결을 위해 지방정부가 제 역할을 해야 한다고 강조했다. 지역 중심의 사회 거버넌스 구성도 제안했다.

홍석범 연구위원은 “한국공장 철수가 벌어졌을 때 가장 타격이 큰 곳은 공장이 있는 지역” 이라며 “지방정부는 외투기업 상황을 일상 점검하고, 혹시 있을지 모를 먹튀에 대비한 대책을 세우고 있어야 한다” 라고 지적했다.

홍석범 연구위원은 특히, 부품사 지원 확대강화를 강력하게 요구했다. 홍 연구위원은 “한국 자동차 산업은 적정수준의 품질과 생산성을 갖춘 탄탄한 부품공급시장을 갖고 있다. 외투 완성차들이 한국에 남도록 유인하려면 부품사들이 전기차 체제로 빨리 전환할 수 있게 정부가 지원을 확대 강화해야 한다” 라고 제안했다.

토론회 참석자들은 ▲외투기업 부당노동행위 감시 강화 ▲외투기업 사업장 노동조합 경영 참여 보장 ▲외투기업 도덕 헤이 논의 사회 협의체 구성 등을 제안했다.