

공장으로 돌아가다

— 쌍용자동차 해고노동자들, 원직 복직 합의

임성용

서른 번째 죽음을 안고

지난 9월까지만 해도 대한문 앞에는 쌍용자동차 희생자 분향소가 있었다.

서울 시청역 2번출구, 지하철에서 나와 대한문 쪽으로 걸어가면 덕수궁 돌담 곳곳에 여러 현수막들이 걸려 있었고 가장 먼저 눈에 띄는 건 “쌍용자동차 해고노동자의 서른 번째 죽음을 추모하며”라는 글귀였다.

“여기 잊지 말아야 할 또 하나의 죽음이 있습니다!” 그것은 또 하나의 죽음을 맞는 또 하나의 죽음, 또 한 사람 위에 쌓인 또 한 사람의 죽음들이었다. 무려 서른 명의 목숨이 잿빛으로 사라지는 동안, 국가



와 사회는 어떤 짓을 저질렀던가?

국가는 노동자의 삶을 처절하게 짓밟았고 사회는 노동자들의 잇따른 죽음마저 외면했다. 그 쓰라리고 참담한 세월은 정리하고, 국가 폭력, 사법 살인으로 이어진 잔인한 시간이었다.

쌍용차 정리해고 이후에 9년이라는 길고 긴 죽음의 터널 속에서, 순박하게 살아온 쌍용차 해고노동자와 그 가족들이 죽어 갔다. ‘쌍용자동차 희생자 시민분향소’에는 영정으로 남은 희생자들이 열 명, 스무 명, 서른 명까지 늘어났다. 분향소는 22번째 희생자가 생기면서 대한문 앞에 설치되었고 1년 7개월 동안 농성을 벌였다.

2013년에 집권한 박근혜 정부는 가장 먼저 쌍용차 분향소부터 강제 철거하면서 노동자 탄압을 시작했다. 당시 세 명의 노동자가 지키고 있던 분향소에 경찰 병력 280명과 중구청 직원 50여 명이 들이닥쳐 기습 철거를 감행했다. 분향소에는 화단을 만들었다. 그 후, 여덟 명이 더 목숨을 끊었다.



2018년 7월 3일. 쌍용차 노동조합은 김주중 조합원이 자살하며 희생자가 서른 명에 이르자 대한문에 다시 분향소를 차렸다. 보수 단체의 방해와 충돌 속에서 5년 만에 두 번째로 설치된 분향소였다. 쌍용차 지부는 이날 기자회견을 통해 촉구했다.

“정부는 쌍용차 희생자와 가족 앞에 사과하고 국가폭력 사법 농단 책임자를 처벌하라!”

회사 측에는 해고자 전원 복직 합의를, 정부에는 해고자들을 대상으로 한 퇴직금 가압류 조치와 손해배상 소송의 철회를 요구하며 농성을 시작했다. 해고자로 남은 노동자들 전원이 공장으로 돌아가기 위해 오체투지로 몸을 길바닥에 뉘었다. 청와대까지 행진을 하고, 범국민대회를 열고, 지부장은 단식을 했다. 분향소에서는 종교, 문화, 노동, 사회 단체가 참여하는 문화제가 이어졌다. 시민들의 관심과 발길도 끊이지 않았다.

그렇게 뜨거운 여름이 가고 가을이 왔다. 분향소가 설치된 지 3개

월이 지난 9월 중순, 마침내 쌍용차 해고자 복직 문제가 해결되었다는 소식이 들렸다. 9월 14일, 2009년 투쟁 당시의 노조인 금속노조 쌍용차 지부, 2009년 투쟁 이후 금속노조를 탈퇴한 쌍용자동차 노조, 그리고 쌍용자동차 회사 측이 해고자 복직을 합의한 것이다.

이에 쌍용차 지부는 대한문 분향소를 해체하기로 했다. 강제 철거가 아닌 자진 철거였다. 분향소를 설치한 지 73일 만이었다. 쌍용차 지부는 밝혔다.

“정부의 사과와 손해배상, 가압류 철회 등 우리의 요구 사항에 대해 정부가 성의 있게 나선 것에 대해 존중하는 뜻에서 분향소를 정리하기로 했다.”

청와대 시민사회수석이 분향소를 방문하여 정부의 공식 사과와 퇴직금 가압류·손해배상 취하 절차를 밟겠다는 뜻도 전했다. 2019년 상반기까지 해고자 전원에 대한 복직, 해고자 119명 가운데 60%를 2018년 연말까지 우선 채용, 나머지는 2019년 상반기까지 단계적 채용 등이 합의 내용이었다. 2019년 상반기 복직 대상자 중에서 부서 배치를 받지 못한 인원에 대해서는 6개월간 무급휴직으로 전환한다는 내용도 포함되었다.

그들은 살아 있을 때 노동자였습니다

다시 10년 전으로 돌아가 보자.

2009년 5월 13일, 쌍용자동차가 2,400여 명의 노동자들을 해고하는 구조조정안을 발표하자, 쌍용차 노조는 조합원의 대량 해고에 맞서 ‘정리해고 분쇄! 총고용 쟁취!’를 내걸고 굴뚝 농성에 들어갔다. 그러

나 회사는 800여 명에 대한 정리해고를 강행했고, 이에 반발한 노조는 컨테이너로 공장 정문을 막고 파업에 나섰다. 회사는 직장 폐쇄를 단행했고, 노동자들은 공장을 점거한 채 벼랑 끝 옥쇄 파업으로 대응했다. 근래 가장 격렬했던 노동쟁의의 시작이었다.

파업이 장기화되자 이명박 정권은 마치 군사작전을 방불케 하는 살인 진압을 자행했다. 진압과 해고! 그리고 9년이라는 복직 투쟁, 복직 약속, 그러나 대답 없는 기다림, 이 과정에서 쌍용차 해고자들과 가족들이 연쇄적으로 목숨을 끊기 시작했다.

스물두 번째 희생자가 나왔을 때, 심보선 시인은 「스물세 번째 인간」이라는 시를 썼다.

(전략)

스물두 번째 인간이여,
첫 번째 인간의 동지여,
두 번째 인간의 동생이여,
세 번째 인간의 친구여,
미안하오! 용서해다오!
제발 떠나지마! 당신 없이 어떻게 살아요!
하소연 하고 애원 했지만 스물 두 번째 인간은
첫 번째 인간이 그랬던 것처럼
이 잿빛 삶을 떠나 저 검은색의 죽음 속으로 영원히
사라져갔습니다.

(중략)

그들은 몸부림치며 외쳤습니다.

해고는 살인이다! 해고는 살인이란 말이다!

그들은 싸우고 또 싸우면서 몸과 영혼이 소진됐고

삶은 잿빛으로 황폐하게 물들었고

하나 둘씩 차례차례

검은색의 죽음 속으로 영원히 빨려 들어갔습니다.

(후략)

이 시는 이미 서른 번째 인간을 예견하고 있었다. 서른 번째 인간은 어쩌면 쌍용자동차가 아니라도 노동 현장 어디에서건 일어나고 있는 마흔 번째, 백 번째 인간의 죽음을 말하는 것이었다. 여전히 끝나지 않고 반복되고 있는 사회적 타살을 의미하는 것이기도 했다.

쌍용차에서 서른 번째 죽음의 희생자가 된 김주중은 복직만 빨리 되었어도 죽지 않았을 이름이었다. 복직이 되었다면 공장 라인에서 열심히 자동차를 조립하고 있을 노동자였다. 그래서 더욱 안타깝고 억울한 죽음일 수밖에 없었다.

쌍용차는 복직 투쟁 6년째인 2015년 12월 30일, 해고자 복직을 약속한 바 있다. 사측은 '2017년 상반기까지 해고자 전원 복직을 위해 노력한다' 라고 했다. 하지만 45명만 복직한 상황이었고 나머지 120명은 복직하지 못했다. 복직 합의 3년 뒤, 복직 대기자였던 김주중은 결국 야산에서 스스로 목을 매 목숨을 끊은 것이다.

스물네 살에 쌍용차에 입사해 오롯이 청춘을 바쳐 일해 온 일터에서 쫓겨나고, 특공대 경찰에게 무자비한 폭력을 당하고, 폭도로 몰려 감옥으로 끌려갔던 고 김주중. 그는 해고자로 살다가 마흔여덟의 나이에 목장갑을 벗었다. 해고된 동안, 그는 닥치는 대로 일했다. 식구들

을 살리기 위해 벽돌 공장에도 다녔고 고물상 일도 했다. 시멘트 미장 일도 하고 이삿짐센터에서 짐을 나르기도 했다. 죽기 직전에는 화장품 배송 일을 하고 있었다. 사망 전날에도 식구들이 다 잘 때, 화물차를 몰고 나갔다. 그의 아내 역시 마트, 치킨 집, 건설 현장, 물류센터에서 일했다.

김주중의 마지막 문자메시지는 백화점으로 보내는 의류 분류 작업을 하고 있던 아내에게 도착했다.

그동안 못난 남편 만나서 고생만 시키고 마지막에도 빚만 남기고 가는구나. 사는 게 힘들지만 부디 행복해라. 그리고 천하에 못난 자식, 어머님께 효도 한 번 못하고 떠나서 정말 죄송하다고 전해주라.

실패 없는 죽음을 위해서였을까? 아름드리나무에 매달린 김주중은 목장갑을 준비했다고 한다. 평생 생업의 손때가 묻은 목장갑을 끼면서, 시신을 수습하기 힘들 정도로 높은 나뭇가지에 줄을 걸면서, 그는 무슨 생각을 했을까? 그가 마지막으로 바라본 하늘은 어떤 빛깔이었을까? 그는 집을 나서면서도 가족들의 빨래를 세탁기에 돌리고 나갔다고 한다. 마지막 순간까지 가족을 챙기면서 축축한 빨래에 쏟아졌을 김주중의 눈물……. 그가 죽기 전 5월 한 달 번 돈은 고작 76만원이었다.

서른 번째인 김주중의 죽음은 열세 번째 임성준의 죽음과 겹친다. 첫 번째 죽음부터 서른 번째까지 그들의 죽음 모두가 똑같은 죽음으로 겹겹이 포개어져 있다. 공지영 소설가가 쓴 르뽁집 『의자놀이』에는 한 노동자 부부의 비극적인 죽음이 ‘비현실적인 장면’으로 이렇게 담겨

있다. 해고자 임성준 씨가 아내 서미영 씨가 투신자살한 후 공사장에서 일하다가 과로해 심근경색으로 숨진 슬픈 사연이다.

서미영 씨는 무심한 걸음걸이로 베란다로 다가가 문을 열고 그대로 앞으로 나갔다. 그녀의 몸은 허공에서 한 바퀴를 돌아 아파트 아래 콘크리트 바닥으로 떨어졌다. (중략) 아이들의 눈앞에서 엄마는 아무 망설임도 없이 몸을 날려버린 것이었다.

그로부터 채 일 년이 지나지 않은 2011년 2월 26일 아침, 아이들은 언제나 일찍 일어나 밥을 챙겨주던 아빠가 늦잠을 자는 것을 이상하게 생각하고 방문을 열었다. 아빠는 엎드린 채였다. 어제도 아빠는 공사장에서 막노동을 하고 왔다고 했다. (중략) 딸은 아빠의 등에 손을 댔다. 아빠의 등은 벌써 딱딱하게 굳어 있었다.

임성준. 쌍용자동차 무급휴직자. 44세. 열일곱, 열여섯 살 남매는 그 일 년 사이 그렇게 고아가 되었다. 아빠가 남기고 간 통장의 잔액은 4만원……. 150만 원의 카드빚 청구서도 아빠의 죽음 뒤에 날아왔다.

‘비극의 금지’를 위하여

2018년 9월 19일 저녁 7시, 시청역 앞 대한문 쌍용차 분향소에서는 ‘당신과 함께여서 행복합니다’라는 이름으로 마지막 문화제가 열렸다.

쌍용차 ‘노동 항쟁’의 상징이었던 그곳, 희망과 용기의 장소에 많은 시민이 모여들었다. 분향소 앞에는 노란색과 분홍색의 국화꽃 화분이 200여 개 남짓 놓였고, 그리 넓지 않은 인도에는 200여 명의 시민들

이 금세 들어왔다. 국화꽃은 쌍용차 지부에서 시민들에게 주려고 준비한 것이었다.

문화제는 김정옥 대외협력부장의 사회로 진행되었다. 특별한 프로그램이 없는 행사였다. 그동안 추모의 뜻을 함께해 준 ‘시민들의 이야기’를 한마디씩 듣고 편안하게 덕담을 나누는 시간이었다. 쌍용차 조합원 30명의 녀을 기리는 묵념, 민중의례, 「임을 위한 행진곡」으로 시작된 문화제는 차분하고 담담했다. 서로가 고마운 마음을 담은 엽서를 읽고, 발언도 순서 없이 사회자가 시민들 틈에서 무작위로 요청했다.

대학생들, 기찻길 옆 학교 선생님, 기자, 회사원, 일반 시민들이 차례로 나와 쌍용차 투쟁에 대한 소감을 말했다. 83세 한 노인은 쌍용차 노동자들을 항상 따라다녔다면서 이렇게 잘 해결되어 기쁘다고 했다. 전태일재단 사무총장 등 사회단체에서 온 이들도 있고 전교조 위원장 조창익, 금속노조 위원장 김효규, 상황실장 김태연, 파인텍 차광호, 기륭전자 김소연, 콜트악기 김경봉 등 노동자들의 발언도 이어졌다.

꽃다지의 공연이 끝나고 김득중 쌍용차 지부장이 시민들 앞에 섰다.

“여기에 계신 모든 분들이 주인공입니다. 참으로 많은 분들이 함께 눈물을 흘려 주셨습니다. 그 연대의 힘을 잊지 않겠습니다.”

쌍용차 노동자들은 문화제가 끝난 뒤 시민들에게 국화꽃을 선물하였다. 모두가 포옹하고 웃으며 인사를 주고받았다. “고맙습니다”라는 현수막을 앞세우고 모두 함께 사진을 찍었다. 그리고 희생자 영정 앞에서 마지막 분향을 했다.

쌍용자동차와 한진중공업은 정리하고 문제로 우리 사회에 큰 상처를 남긴 대표적인 사업장이다. 이른바 구조조정은 곧 정리해고를 말



하는 것이었고, 대규모 정리해고는 정규직과 비정규직을 가리지 않았다.

“경영상 필요 및 회사불황으로 인원 감축 등에 의한 퇴사” 인원이 2014년 한 해에만 87만 명이 넘었다. 2015년 57만여 명, 2016년 56만여 명, 2017년 57만 명, 2018년 58만 명이였다.

이 상황을 막으려고 노회찬 전 의원은 2016년 7월 ‘정리해고제한법’을 발의하면서 이렇게 주장했다.

“2009년 쌍용자동차 정리해고 사태가 한국 사회에 던져 준 교훈은 해고는 사회적 타살이라는 것이다. 그런데 지금도 사용자들은 노동자들을 경영상의 필요라는 이유로 빈번하게 정리해고 구조조정하고 있다. 한국 사회는 이미 쉬운 해고의 사회이고 고용 불안의 사회다.”

노 전 전의원이 발의한 법안은 같은 해 민주당 이인영 의원이 발

의한 법안과 2012년 홍영표 의원이 발의한 것과 내용이 거의 같다. 그러나 어떤 법안도 법제화되지 못했다. 노동자들에 대한 정리해고의 요건과 절차를 엄격하게 규제하고 사용자들의 고용 유지에 대한 책임을 강화하는 법안을 국회의원들은 외면했다.

법원도 쌍용자동차 해고무효 소송에 대해 비상식적인 판결을 내렸다. 2012년 1심 재판부는 사측의 손을 들어 줬지만, 반대로 2심에서는 사측이 졌다. 2014년 2월, 2심 재판부는 이렇게 판결했다. “재무 건전성 위기가 있었는지에 대한 증거가 불분명하다, 쌍용차가 해고 회피 노력은 했지만 가능한 모든 노력을 다했다고 인정하기 어렵다.” 그러나 그해 11월, 대법원은 ‘쌍용자동차의 정리해고가 무효’라는 판결을 뒤집었다. 대법원은 사건을 파기해 고등법원으로 돌려보내고 말았다. 파기환송심은 대법원 판결을 따라가기 마련이다. 그리하여 쌍용차 해고자들은 다시 거리로 나설 수밖에 없었다.

재판의 배경은 4년이 지난 올해 들어서 드러났다. 지난 5월, 사법행정권 남용 의혹을 수사한 대법원특별조사단은 3차 조사 결과를 내놓았다. 양승태 대법원장 시절 법원행정처가 쌍용차 부당해고 재판을 두고 청와대와 거래한 듯하다는 결론이었다. 박근혜 대통령에게 잘 보이기 위해 노동자들에게 불리한 판결을 하도록 지시했다는 의미다. 재판 결과와도 시점이 일치했다. 그럼에도 양승태 대법원장은 임기를 무사히 마쳤고 뒤늦게나마 공분을 사고 있다.

사법 농단 의혹 사건에 대한 분노는 국민들만이 아니라 현직 판사들의 것이기도 하다. 며칠 전인 2018년 11월 20일, 전국의 법관 대표들이 모여 회의를 열어 ‘사법 농단에 연루된 판사들에 대해 탄핵 소추를 검토해야 한다’라고 결의했다. 전국법관대표자회의에서는 표결을 통

해 ‘탄핵촉구결의안’을 가결시켰다. 사법부의 양심이 살아 있다는 근거로 반가운 일이다.

쌍용차 해고노동자들과 희생자들에 대한 명예 회복은 ‘인간 존엄성과 사회적 정의’ 차원에서 중요하게 해결되어야 할 과제다. 쌍용차 구조조정의 진실을 밝히고, 국가폭력 책임자를 처벌하고, 쌍용차 재판 의혹에 대한 사과를 받아야 한다. 그렇게 해야만 되풀이되는 비극을 멈출 수 있다. 시대

임성용

화물 운수 노동자, 시인. 시집으로 『하늘공장』 등이 있고, 산문집으로 『뜨거운 휴식』이 있다.