노동자가 만드는

일터

[특집] 길 한가운데 방치된 공공성과 노동안전

규제개혁위원회 때문에 올여름 건설노동자 다 죽는다!

꼬리에 꼬리를 무는 연구의 즐거움

통권 254호
2025. 7

특집 02

길 한가운데 방치된 공공성과 노동안전

- "땅 밑이 꺼진다", 도시 한복판에서 벌어지는 싱크홀의 경고
- 도로 안전 정보, 우리 모두의 알 권리다
- 4차선 도로 한가운데가 뻥 뚫렸다!!

지역 노동안전 네비게이션 15

노동안전보건활동의 새싹들에게 드리는 용기와 위로
- 보듬는학교 새싹과정

풀어쓰는 노동시간 18

'대만식 반도체 특별법'이 가져온 장시간 노동, 왜곡된 성장주의, 기후재난

알아보자, LAW동건강 21

근로복지공단과 고용노동부에 섬세함을 기대할 순 없을까

아시아 과로사통신 24

택시플로이테이션 : 플랫폼기반 운송 운전자들의 심화된 착취와 집단 저항

A부터 Z까지 다양한 노동이야기 26

"힘써 일한 만큼 보람을 느끼고 싶어요"
- 시각장애인 안마사 박제민 씨 인터뷰

현장의 목소리 30

교대제로 쓰러져 가는 현장을 멈추기 위한 인천공항 노동자들의 투쟁
- 공공운수노조 인천공항지역지부 성영일 운송지회장, 이동진 운송사무장, 인천공항지역지부 오명훈 조직부장 인터뷰

문화로 읽는 노동 34

'빠라'가 들어간 '쏨땀'을 아세요?

진료실에서 보내는 편지 37

중환자실에서 사는 사람들

일터 기후정의 공론장 (일기장) 40

규제개혁위원회 때문에 올여름 건설노동자 다 죽는다!

젠더+노동+건강 ON 43

당신이 복용하는 의약품의 효능과 부작용은 누구 중심입니까?

보고서를 보고서 46

꼬리에 꼬리를 무는 연구의 즐거움
- 철강산업 안전시스템 실태와 대안 마련을 위한 연구

한노보연 이모저모 48

이백쉰네 번째

노동자가 만드는 일터

싱크홀,
삶을 집어삼키는 구멍

거대한 구멍이 도로를 집어삼켰습니다. 우리는 매일 같이 길을 지나다닙니다. 그저 지나다니기만 하는 게 아닙니다. 가족과 친구를 만나러 가는 길, 택배를 배달하는 길, 손님들을 태운 버스를 운전하는 길, 직장으로 출근하는 길. 그렇게 길은 일터이자 삶터입니다.

삶을 이어주는 길이 갑자기 무너집니다. 그건 삶이 무너지는 것입니다. 갈수록 도시의 곳곳에 거대한 구멍이 숭숭 뚫립니다. 갈수록 길 아래 지하 공간을 파고 들어갑니다. 전기, 수도, 교통 등 복잡한 인프라망이 촘촘하게 채워지고, 상가와 쇼핑몰이 빼곡하게 들어섭니다. 길 위에는 이미 높이 솟은 건물들이 내리누르고 있습니다. 기후 위기는 더 많은 비를 단시간에 쏟아붓습니다.

어디서 구멍이 나타날지 모릅니다. 삶의 연결망을 끊어내고 집어삼키는 싱크홀은 항상 삶 주위에 도사리고 있습니다. 위험은 부동산 가격의 오르내림 앞에서 가려집니다. 싱크홀은 삶을 집어삼키는 도시의 징후이자 경고입니다.

– 선전위원장 일터

“땅 밑이 꺼진다”, 도시 한복판에서 벌어지는 싱크홀의 경고

박기형 선전위원장

도시 한복판, 멀쩡하던 도로가 갑자기 무너져 내렸다. 출근 중이던 택시 기사는 순식간에 꺼진 땅에 차량 앞바퀴를 빼앗겼고, 등굣길을 걷던 학생은 황급히 뒤로 물러섰다. 2024년 서울 강동구, 경기 광명시 신안산선 복선전철 지하 터널 공사현장에서 발생한 싱크홀 사고는 단순한 지반 붕괴를 넘어, 오늘날 도시 공간의 구조적 위기를 적나라하게 드러냈다. 한순간의 땅꺼짐은 단지 지질의 특성이나 물리적 인프라의 결함 문제로만 평가될 수 없다. 지하 공간의 불안정성, 기후변화로 인한 재난의 일상화, 그리고 건설자본의 이윤 중심 개발과 제도적 책임 회피 등이 복합적으로 작동하면서, 시민과 노동자의 안전은 점점 더 위태로운 기반 위에 놓이고 있기 때문이다. 싱크홀은 우리가 도시를 관리하고 개발해 온 방식 그 자체를 되묻는 경고이자 다중 위기의 징후다. 그렇기에 도시 지하 공간의 구조적 위험을 단순한 기술적, 물리적 문제로 축소하는 관점에서 벗어나는 일이 어느 때보다 시급하다.

성장주의·개발주의라는 근원을 마주해야

싱크홀은 지하에 생긴 공간이 갑작스럽게 붕괴하면서 발생한다. 갑작스럽고 국지적인 수직 함몰이라는 점에서 지반침하와 구분되며, 특히 위험하다. 도시나 도로 위에서 발생할 경우 보행자와 운전자의 생명을 직접적으로 위협하며, 도로와 그 아래 지하를 일터 삼아 일하는 택배·운송 노동자들, 건설노동자들에게는 중대한 산업재해로 이어진다. 그렇다면 무엇이 땅 밑을 이렇게 취약하게 만드는 걸까? 보통은 도시화에 따른 지하수 수위 변화, 불투수 지면 증가, 하수관 등 노후 지하 인프라, 굴착 공사 등 공사 중 다짐 불량, 지하수 유출, 상수도관 파열로 인한 토사 유실 등을 원인으로 지목한다. 하지만 이것들은 원인이 아니라 결과다. 도시화

로 인한 지표면의 불투수화는 지하수 양을 급격히 줄이고, 오히려 관망 누수나 공공시설의 비계획적 유출수가 지하수를 불규칙하게 상승시켜 구조물의 기반 안정성을 약화시킨다.[1] 이는 단순한 자연 현상이 아닌, 잘못 설계된 도시화의 결과다. 또한, 기후위기로 인한 집중호우, 지하수 유입 변화는 불확실성과 위험을 가중시키고 있다. 집중호우로 인한 지하 수위 급상승과 하수관 관통력 저하가 싱크홀을 유발하는데, 이는 지하철 공사, 대규모 지하 공공시설과 인접한 지역에서 집중적으로 발생하고 있다.

그런 점에서 더욱 중대한 문제는 서울과 수도권의 개발주의, 성장주의 중심의 도시 정책이다. 오늘날 도시의 지하는 도로 아래, 건물 아래 공간이라는 중립적 표현으로 묘사될 수 없다. 도시의 지하 공간은 상하수도·전기교통·전기 등 복잡하고 정교한 네트워크로 가득 차 있다. 그런 점에서 도시의 삶을 구성하는 핵심 장소이자, 자본의 이윤 회로가 작동하는 무대다. 문제는 이 공간이 '공공'이라는 이름으로 구축되지만, 실제 운영과 설계는 민간 건설자본 중심으로 이뤄지고 있다는 점이다. 서울시와 수도권 광역단체들은 도시 혼잡도 해소, 통행속도 향상, 공공서비스 향상 등의 명분을 내세워 수도권 GTX 사업 등 지하철, 지하도로, 지하쇼핑·물류센터를 중심으로 한 대규모 개발을 추진하고 있다. 이 중 상당 부분이 도시공간의 효율성과 수익성을 강조하며, 민간투자사업 방식으로 이루어진다. 또한 비용-편익 분석에 따라 결정되며 공공성보다는 수익성과 빠른 공정이 우선된다. 과밀화된 지상 공간을 개발하는 데 수익 측면의 한계에 부딪히게 되자, 지하로 개발주의가 확장되고 있다. <지반침하 예방을 위한 입법 및 정책방안 보고서>[2]에서도 지적하듯이, 이러한 민간 주도 개발 방식은 공공의 통제권과 안전 기준을 약화시킬 위험이 크다. 나아가 이미 포화상태인 지하 공간이 온갖 인프라로 더 큰 압력을 받을수록 지반과 지하수 등 지하 환경은 도심 곳곳에서 싱크홀 위험을 높이는 배경으로 작용하게 될 것이다.

누구에게 더 위험한 도시인가?

2014년 송파구 석촌 지하차도 대형 지반함몰 사고를 계기로 국가 차원의 지반함몰 방지 대책의 필요성이 대두되었고, 2016년 '지하안전관리에 관한 특별법'을 제정하여 지하 공사 시작 전이나 착공 후에 지하안전영향평가를 받도록 하였다. 국가 지하안전관리 기본계획을 세워 지하안전관리 기술 수준을 높이고 디지털 정보 기반으로 지하 공간 통합지도, 지하안전관리 체계 구축을 추진하고 있다. 그리고 서울시는 지반침하 전담 조직인 지하안전과를 신설하고, GPR(지표투과레이더)를 추가 확보하면서 3D 지하지도, HydroGeoAnalyst(HGA), 스마트 계

1) 도시화가 지하수에 미치는 영향 및 도시지역 지하수 문제 고찰(이진용·구민호, 2007, 지질학회지 43권 4호, 517-528)

2) 지반침하 예방을 위한 입법 및 정책방안(김진수, NARS 현안분석 제354호, 국회입법조사처, 2025)

측 시스템 등 첨단 스마트 안전 기술을 공사 현장에 전면 도입하겠다고 밝혔다.

하지만 기술적 접근은 근본적 한계를 안고 있다. 기술은 문제의 조기 감지를 가능하게 할 수는 있지만, 위험 자체를 제거하지는 못하기 때문이다. 또한, 아무리 예측하려고 해도, 예측의 정확도는 제한적이다. 싱크홀은 어디에서든 언제든 발생할 수 있는 불확실성이 높은 사건이기 때문이다. <도심지 지반함몰에 관한 예방정책 개선안 연구>[3]에서도 기술이 사고를 사전 예방하기보다 사후적 대응에 머무는 경향을 지적한다. 더욱이 위험 감지 데이터가 주로 중심 상업지역과 대형 건설 프로젝트 지역에 집중되어, 주거지·노후지역·저소득지역은 비가시적 위험지대로 남게 될 가능성이 크다. 이러한 위험의 불평등만큼이나 우려되는 또 다른 문제는 정보의 비공개성이다. <경기도 지반침하 위험지도 작성 및 활용을 위한 기초연구>[4]에서 지하위험에 대한 공공 정보 제공의 필요성을 강조했지만, 실제 서울시 등 다수 지자체는 지반침하위험지도 공개를 부동산 가치 하락 우려 등의 이유로 회피하고 있다.

싱크홀이 주로 발생하는 지점인 도로는 일반 시민에게는 이동하고 생활하는 공간이며, 배달 라이더, 택배 노동자, 버스 노동자의 일터다. 그런 점에서 도로에 갑자기 나타나는 싱크홀은 지상과 지하의 노동자 시민들에게 물리적 위협일 뿐만 아니라, 일상과 삶을 무너뜨리는 위험으로 작용한다. 그러나 노동자와 시민들은 도시계획이나 인허가 과정에서 실질적 이해당사자가 아니라는 이유로 싱크홀에 관련한 안전 정보에 접근할 권리조차 보장받지 못하고 있다. 택배 노동자와 배달 라이더들은 불안정한 계약구조 속에서 장시간 도로 위를 오간다. 이들에게 도로는 일터이자 생계 공간이지만, 이 일터가 언제든지 붕괴할 수 있는 불안정한 지반 위에 놓여 있다는 점에서, 싱크홀은 안전의 문제이자 노동권의 문제다. 정보 비공개는 공공 안전이 자산 가치나 자본 이윤의 논리에 종속된 채 위험을 은폐하며, 기술만능주의는 도시 거버넌스의 민주성, 안전하고 건강하게 일할 노동자들의 권리를 도외시한다.

더욱이 싱크홀로 인한 시민재해 또는 산재사고는 법적 대응의 사각지대에 놓여 있다. 현행 중대재해기업처벌법은 '도로'를 중대시민재해 대상에 명시하지 않아, 도로 함몰로 인한 사고 발생 시 실질적 처벌이 어렵다. 앞서 인용한 국회입법조사처의 보고서는 이를 제도적 공백이라 명시하며, 중대시민재해 대상 시설의 재정의, 사전 예방 중심의 인허가 구조 개편, 시민감시 권한 확대 등을 주요 대안으로 제시하고 있다. 그러나 입법과 집행 간 괴리는 여전하다. 대부분은 사고 이후 법적 책임이 하청 업체나 실무자에게 국한되며, 기관장이나 공무원, 발주처는 관리 책임에서 상대적으로 자유롭다. 이러한 상황은 노동자 시민의 기본권을 침해하는 동시에, 법과 제도가 공동체 구성원들의 삶

3) 도심지 지반함몰에 관한 예방정책 개선안 연구(이석민·윤형미, 2017, 서울도시연구 18권 1호, 27-42)

4) 경기도 지반침하 위험지도 작성 및 활용을 위한 기초연구(이기영 외, GRI 정책연구, 2014)

과 안전 보장의 기능을 하지 못하고 있음을 보여준다. 입법적 공백은 단지 규제의 부재가 아니라, '어떤 생명이 보호받고, 또 어떤 생명이 방치되는가' 하는 윤리적 선택의 결과다. 사고의 원인을 단일 행위의 과실로 환원하지 않고, 인허가-시공-관리의 전 과정을 구조적으로 연계해 실질적 책임 구조를 구축하는 방안을 모색해야 한다.

도시 안전의 전제, 공공성과 민주성 회복

싱크홀은 단지 땅이 꺼지는 물리적 사태를 넘어, 도시가 위태롭게 버티고 있는 방식, 노동자 시민이 살아가는 삶터와 일터의 공공성과 민주주의가 무너지고 있는 상태를 드러낸다. 위험을 감추는 도시, 책임을 외주화하는 행정, 참여를 배제하는 정치, 그 모두가 만들어낸 다중 재난이다. 싱크홀이 보내는 경고를 더는 무시해서는 안 된다.

싱크홀이 발생하는 무대인 지하 공간은 도시를 둘러싼 행정과 자본 권력의 핵심을 이룬다. 동시에 민주주의가 가장 취약한 공간이다. 도시 거버넌스에서 시민의 참여는 선언적으로만 존재해왔다. 제대로 된 참여 및 감시 체계가 마련되지 않은 공청회나 설명회, 환경영향평가, 안전영향조사 등은 무용하다. 도시 안전은 삶의 주체인 시민과 노동자가 도시 공간의 설계와 운영에 참여할 때 확보될 수 있다. 이는 단지 의견을 수렴하는 수준이 아닌 도시 기반시설의 배치, 개발 우선순위, 사업 방식에 대해 실질적인 결정권을 시민에게 나누는 것을 의미한다. 이러한 가치 배분에 있어서 노동자 시민의 삶이 최우선시되는, 개발주의·성장주의·비민주성으로부터 벗어난, 새로운 도시 민주주의가 실현되어야 한다. 일터

▲ 사진 : AI 생성 이미지

도로 안전 정보, 우리 모두의 알 권리다

김예찬 투명사회를 위한 정보공개센터 활동가

동생이 30분 일찍 지나간 그 길에서

명일동 싱크홀 사고가 발생한 3월 24일, 내가 처음 소식을 접한 곳은 가족 채팅방이었다. 사고가 일어난 곳은 바로 동생이 사는 동네였다. 동생은 사고 30분 전인 오후 6시에 차를 몰고 싱크홀이 발생한 장소 바로 위를 지나갔다고 했다. 사고의 피해자가 될 수도 있었던 아찔한 상황이었다.

이날, 지름 20미터, 깊이 15미터 규모의 거대한 구멍이 5차선 도로를 집어삼켰다. 오토바이로 배달 일을 하던 30대 노동자가 목숨을 잃었다. 불과 7개월 전, 연희동에서도 비슷한 사고가 있었기에 서울 시민들의 불안은 더욱 커졌다.

사고가 일어난 지 얼마 되지 않아 KBS에서 충격적인 뉴스가 나왔다. "집값에 영향 끼칠까 … 땅 꺼짐 '안전 지도' 만들고도 '비공개'"라는 제목의 기사였다. 서울시가 '지반 침하 안전지도'를 만들었지만 이를 공개하지 않았다는 것이다. 더욱 놀라운 것은 이번 사고 지역이 서울시가 가장 위험이 높은 '5등급'으로 분류했던 곳이라는 사실이었다.

기사를 본 동생이 메시지를 보내왔다. "이걸 공개 안 하는 게 말이 되나? 동네에 사는 주민들은 우리 동네 도로가 안전한지 아닌지 당연히 알 수 있어야 하는 게 아닌가?"

당연한 권리, 당연한 의무

당연한 지적이다. 정보공개법은 국민생활에 큰 영향을 미치는 정책 정보의 사전 공개 의무를 명시하고 있다. 행정안전부의 정보공개 운영 안내서에서도 '국민의 생명·신체·재산 보호 관련 정보'와 '교통 등 일상생활 관련 정보'를 공개대상 정보로 분류해 놓았다. 재난안전법 역시 지방자치단체가 안전에 관한 정보를 적극적으로 공개하고, 누구든지 편리하게 이용할 수 있도록 해야 한다고 정하고 있다. 서울시가 의지만 있다면 얼마든

지 공개할 수 있는 정보라는 뜻이다.

그럼에도 불구하고 서울시는 '지반침하 안전지도'를 공개하지 않았다. 지반침하 사고와 직결되는 '지하 안전관리에 관한 특별법(지하안전법)'이나 도로 안전에 대한 내용을 규정한 '도로법'에는 구체적인 정보공개 의무 조항이 없기 때문이다. 서울시는 이 점을 이용해 공개를 회피한 것이다.

사고가 나야 법이 생기는 악순환

그렇다면 왜 지하안전법과 도로법에는 정보공개 의무 조항이 없을까? 건축물의 안전에 대한 사항을 규정한 '시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법(시설물안전법)'과 비교해 보자.

1995년 성수대교 붕괴 사고와 삼풍백화점 붕괴 사고 이후 시설물에 대한 안전점검과 유지 관리 의무를 규정한 시설물안전법이 제정되었다. 하지만 제정 25년이 지난 2020년이 되어서야, 시설물의 안전등급이나 중대 결함에 대해 시민들에게 정보를 제공해야 한다는 의무 조항이 생겼다. 2018년 용산에서 안전점검이 미비했던 상가 건물이 무너지고, 2019년 광주에서 나이트클럽이 붕괴되어 수십 명의 사상자가 발생한 이후의 일이었다.

도로의 건설과 유지 보수에 관해 규정한 도로법은 도로에서 벌어질 수 있는 사고를 '교통사고'에 한정하여 인식하고 있다. 차량 충돌, 보행자 사고 등을 예방하기 위한 과속 방지 시설 등에 대한 내용은 있지만, 도로 자체가 무너져 내릴 수 있다는 상황을 가정한 법률이 아니다.

2016년 정부는 지하안전법을 제정했지만, 이 법에서도 시민들에게 도로에 대한 지반침하 안전점검 결과를 공개하거나, 지하 공동 발생 이력 등을 공개해야 한다는 내용은 빠져 있다. 결국 사고가 나야 법이 생기고, 또 다른 사고로 희생자가 발생하고 나서야 정보공개를 의무화하자는 이야기가 나오는 악순환이 반복되고 있다.

도로 위 노동자들이 목소리를 내다

사고 일주일 후인 4월 2일, 서울시청 앞에서 기자회견이 열렸다. 공공운수노조, 정보공개센터, 서울와치가 함께 "서울시 싱크홀 안전지도 즉각 공개"를 요구하고 나선 것이다.

공공운수노조 박정훈 부위원장은 "사고 당시 9호선 연장공사 작업을 하던 노동자들은 천장에서 물이 새는 것을 발견하고 탈출했다. 현장노동자들이 위험을 인지하면 피할 수 있는 권리, 작업중지권을 행사한 사례"라며 "도로 위에서 일하는 노동자가 작업중지권을 행사하려면 도로 위험에 대한 명확한 정보를 알 수 있어야 한다"고 강조했다.

공공운수노조 택시지부 김종현 지부장 역시 도로가 일터인 택시 노동자들에게 지반침하 위험 정보는 생명과 직결된 것이라 말했다. "도로가 안전하지 않으면 그것을 이용

하는 노동자, 시민이 위험하다. 그들은 남이 아니고 나와 나의 가족이나 친구일 수 있다"는 김종현 지부장의 말은 마치 나와 내 동생의 이야기처럼 들렸다.

도로 위에서는 수많은 시민들이 이동하고, 배달 노동자, 택시 기사, 버스 운전사, 도로공사 노동자들이 매일 일하고 있다. 이들에게 도로는 단순한 통행로가 아니라 생계를 이어가는 일터이자, 안전이 보장되어야 할 노동 현장이다. 하지만 놀랍게도 이들에게는 도로 위험에 대한 알 권리가 주어지지 않는다.

정보공개 청구에 대한 서울시의 황당한 답변

정보공개센터는 사고 직후 서울시에 지반침하 안전지도 공개를 요구했다. 나는 동생에게도 지역주민으로서 정보공개 청구를 해 보라고 권했다. 하지만 서울시는 두 건의 정보공개 청구에 대해 모두 비공개 결정을 내렸다.

서울시가 제시한 비공개 사유는 도무지 이해할 수 없는 내용이었다. 결국 '서울특별시 공간정보 보안업무 처리규칙'에 따라 지반침하 안전지도를 공개할 수 없다는 내용이다. 하지만 이건 명백히 정보공개법을 잘못 적용한 것이다. 정보공개법으로 보장된 시민의 알 권리는 다른 법령이나 조례에 따라 비공개로 정한 정보가 아닌 이상에야, 서울특별시 규칙만으로 제한할 수 없다.

정보공개센터가 추가로 요청한 안전영향평가 보고서와 지하철공사 착공 후 지하안전조사 월간보고서에 대해서도 서울시는 "조사업무에 지장을 준다"며 모조리 비공개했다. 이런 정보들이 감춰지면 현장에서 일하는 건설 노동자들의 안전은 어떻게 지켜져야 하는 건가?

3개월 만에 내놓은 반쪽짜리 정보

하지만 시민들과 노동자들의 지속적인 요구는 헛되지 않았다. 사고 후 3개월이 지난 6월 중순, 서울시는 결국 일부 정보를 공개하겠다고 발표했다. GPR 레이더로 지하 공동을 점검한 결과를 지도 형태로 공개하고, 점검에서 공동을 발견한 이력을 제시한 것이다.

하지만 이것만으로는 충분하지 않았다. 서울시가 공개한 지도를 살펴보니 중요한 내용들이 빠져 있었다. 어느 도로를 언제 점검했는지, 어느 크기의 지하 공동이 발견되었는지를 지도로 표시해 놨을 뿐, 이 내용을 데이터 형태로는 확인할 수 없었다. 시민들이 정말 알고 싶어 하는 것은 지반침하가 자주 일어나는 지점과, 발생 이유는 무엇인지, 현재 복구가 진행 중인 곳은 어디인지 등의 정보일 텐데, 이런 내용들은 없었다.

미국 플로리다주의 경우 지질학적으로 싱크홀이 발생하기 쉬운 지역의 위험 단계를 표시하고, 40년간 싱크홀이 발생했던 장소와 사고 내용을 볼 수 있는 지도를 홈페이지에 공개하고 있다. 일본 도쿄시 건설공사국은 하수도 시설의 노후화가 싱크홀로 이어진다고 보고, 공공도로 하수도관 매설 상황을 공개하는 한편, 지반침하 사고조사 보고서와

관련 자료를 홈페이지에 공개하고 있다.

서울시는 싱크홀 발생 지역의 지반 조건이나, 지하매설물의 현황이 어떠한지에 대한 정보가 담겨 있을 '지반침하 안전지도'를 여전히 공개하지 않고 있다. 정보공개를 요구하는 시민들의 목소리에 마지못해 응답했지만, 핵심적인 정보는 여전히 감춘 채 '생색내기'로 일관하고 있는 셈이다.

도로는 모든 사람이 이용하는 공공 공간이다. 국가와 지자체가 안전 문제의 최종 책임자가 될 수밖에 없다. 하지만 사고 이후 3개월이 지난 지금까지 오세훈 시장은 "시민들께 면목이 없다"는 말을 남겼을 뿐, 진심어린 사과도 없고, 책임을 통감한다는 말 한마디 남긴 적이 없다. 명백히 책임을 회피하는 태도다.

더 이상 사고가 날 때까지 기다릴 수 없다

싱크홀과 관련해 몇 개월 동안이나 정보공개를 회피하는 서울시를 지켜보면서 한 가지 깨달은 것이 있다. 사고가 일어나고, 안전에 관련한 법을 만들고, 여기에 아무리 정보공개 조항을 만들어봐도, 재난과 사고는 형태를 바꾸어 계속 생겨난다는 것이다.

1998년에 시행된 정보공개법은 30년 가까이 큰 변화 없이 유지되어 왔다. 그 결과, 정보의 공개/비공개 여부를 다루는 핵심 조항인 정보공개법 제9조는 귀에 걸면 귀걸이, 코에 걸면 코걸이 식으로 악용되고 있다. 우리가 걷고 있는 이 땅이, 차로 이동하고 있

▲ 2025. 04. 02. 서울시청 앞에서 열린 '서울시 싱크홀 안전지도 공개 요구 기자회견' 모습. 사진 : 정보공개센터

는 도로가 정말 안전한지, 그 점검 결과에 대해 알 권리는 너무나 당연한 권리임에도 지금은 매번 문제를 제기하고 싸워야만 확인할 수 있는 정보가 되어버렸다.

이제는 정보공개법이 바뀌어야 한다. 생명과 안전에 대한 정보들은 어떤 사유로도 비공개할 수 없도록 공개 의무 대상으로 명시해야 한다. 명백히 공개해야 할 정보임에도 불구하고, 억지를 쓰며 공개하지 않는 공공기관과 공무원들이 제대로 책임지게 만들어야 한다. 그래야만 "부동산 투기 우려", "시민 불안감 조성" 같은 말도 안 되는 핑계를 대며 시간을 끄는 일을 막을 수 있다.

동생이 30분 일찍 지나간 그 길에서 일어난 일은, 결국 우리 모두에게 일어날 수 있는 일이다. 안타까운 죽음을 반복하지 않기 위해 이제는 정말로 바꿔야 한다. 모두의 알 권리를 보장하고, 생명과 안전에 대한 정보공개를 의무화하는 것, 그것이 시민과 노동자의 생명을 지키는 첫걸음이다. 일터

4차선 도로 한가운데가 뻥 뚫렸다!!

이숙견 상임활동가

지난 4월 13일 새벽 5시 40분, 부산도시철도 사상-하단선 공사 구간 인근 사거리에서 가로 5m, 깊이 5m의 대형 땅꺼짐이 발생하였다. 다행히 땅꺼짐이 발생하기 전 지나가던 시민의 '땅꺼짐 조짐이 보인다'는 신고 덕분에 조치를 할 수 있었다. 하지만 민원신고를 공유받고 출동한 사상구청 직원들이 통제선을 설치한 지 5분이 채 되기도 전에 횡단보도 한가운데가 움푹 꺼지기 시작하면서 순식간에 4차선 도로 한가운데가 '뻥' 뚫렸다. 하마터면 큰 인명피해가 발생했을 수도 있었던 아찔한 순간이었다.

한두 번이 아니라 벌써 14번째 땅꺼짐이다

4월 13일 발생한 땅꺼짐 사고 이후, 다음날 새벽 200m 떨어진 곳에서 또 다시 땅꺼짐이 발생하여 전신주가 땅속으로 무너져 내리고, 이어 오전에는 지름 3m, 깊이 2m의 땅꺼짐이 발생하였다. 하지만 최근 확인된 땅꺼짐 사고 이전에도 부산도시철도 사상-하단선 공사가 진행되고 있는 감전동 새벽로 일대에서는 지속적인 땅꺼짐 현상이 있었다. 2023년 1월 5일부터 시작된 땅꺼짐 현상은 4월 13일, 4월 14일 연속으로 일어난 땅꺼짐까지 포함해 총 14차례(2023년 3차례, 2024년 8차례, 2025년 3차례)에 걸쳐 나타났다.[1)]

부산도시철도 사상-하단선 공사는 2017년 5월 공사계약 및 착공을 시작하였다. 부산도시철도 2호선 사상역(사상구 괘법동)에서 1호선 하단역(사하구 하단동)까지 총연장 6.9km로 5개 공구로 나누어 공사가 진행되고 있다. 2023년부터 시작된 땅꺼짐 현상은 1, 2공구인 사상구 괘법동, 감전동, 학장동 구간의 지하철 공사 인근에서 발생하고 있다. 이로 인하여 현재 4공구(공정율

1) 2025년 4월 14일 연합뉴스 보도내용 참조

43.4%)를 제외하고 1공구와 2공구의 공정율은 63.8%와 68.6%[2]로, 지속적인 땅꺼짐이 보고되면서 애초 2023년 11월이었던 준공예정일이 2026년 12월로 연기되었다.

시민의 안전은 외면한 채 책임회피와 늑장 대처로

사상-하단선이 지나는 낙동강 주변 지역은 연약지반이기에 굴착공사가 매우 어렵다. 지하로 쉽게 떠밀려가는 큰 모래알갱이와 지하수가 지나는 곳이기에 지반 침하나 붕괴의 위험 또한 크다. 따라서 지하철과 같은 대규모 공사를 할 때 지하수와 토사 유출을 막아주는 차수벽 설치가 무엇보다도 중요하며, 땅꺼짐 예방을 위한 철저한 관리와 점검이 매우 중요하다.

하지만 처음 땅꺼짐 사고가 발생한 후 2년 6개월이 지나는 동안 발주처인 부산교통공사는 14차례의 땅꺼짐 사고가 발생했고, 더군다나 땅꺼짐이 발생한 곳 모두가 사상-하단선 공사현장인 1, 2공구에서 발생했음에도 "지하철 공사와 땅꺼짐은 아무런 관련이 없다"며 책임을 인정하지 않았다. 오히려 지하에 매설된 하수관로와 같은 노후 시설물이 땅꺼짐의 근본 원인이고, 특히 배수로인 콘크리트 측구가 낡고 오래되었기에 발생했다며 사전에 관리하고 점검해야 할 관할 구청의 관리 부실이 문제라고 책임을 떠넘겼다.

2023년부터 발생하기 시작한 땅꺼짐 사고는 인근 지역주민을 불안하게 만들고 안전을 위협하였지만, 부산시는 2024년 4월, 5월, 7월까지 6차례나 발생했던 땅꺼짐에도 아무런 대처를 하지 않은 채 묵무부답으로 일관하였다. 결국, 같은 해 8월 연속으로 사상-하단선 도시철도(1공구) 주변에 땅꺼짐 사고가 발생하자 뒤늦게 '지하사고조사위원회'를 구성하였고, 다시 9월 21일 사상-하단선 도시철도(2공구) 주변에서 트럭 2대가 8m 깊이에 빠지는 대형 땅꺼짐 사고가 발생하자 2공구 사고조사위원회 구성과 함께 2024년 10월 21일 부산광역시 감사위원회에서 '부산도시철도 사상-하단선 건설사업 업무 전반'에 대한 특정감사를 시행하게 되었다.

하지만 사고의 근본적인 원인을 찾아내 재발방지 대책을 마련해야 할 책임 있는 주체들은 여전히 땜질 처방을 벗어나지 못하고 있다. 진상조사와 근본적인 해결방안 마련은 외면한 채 당장 사고를 무마하기 위한 형식적 조치에만 급급했던 부산교통공사, 시민 안전을 위한 컨트롤타워로서 감시와 대처는커녕 늑장 대처로 일관한 부산시가 14차례의 땅꺼짐을 초래한 주원인이다.

부산시 특정감사에서 확인된 부실공사, 하지만...

올해 3월 19일 부산시 감사위원회는 '사상-하단선 건설사업 특정감사 결과'를 발표하였다. 부산시 특정감사에서 확인한 땅꺼

2) 2025년 4월 22일 부산시 감사위원회, 사상-하단선 건설사업 특정감사 결과발표 보도자료 참조

짐 원인은 1) 차수 및 흙막이 가시설공사 시공관리 부적정(2공구), 2) 안전관리 전담 건설사업관리기술인 업무 수행 부적정, 3) 차량기지 설계도서 작성 및 검토 소홀, 4) 사후환경영향조사 용역 관리감독 소홀, 5) 터널부대공사 중 전기·기계공사 설계 및 시공 부적정(4공구), 6) 공사기간 지연에 따른 건설사업관리 소홀 등[3]이다.

더불어 이번 감사에서는 부산 사상-하단선 땅꺼짐의 핵심 원인으로 '차수벽 성능 저하 문제'가 추가로 지목되었다. 특정감사 결과에 따르면, 이미 땅꺼짐 사고가 발생하기 전 2021년 7월부터 지표면 아래 4m 지점에서 지하수 유출로 흙이 유실되기 시작해 공사를 중단한 사실이 확인되었다. 그럼에도 시공사와 감리, 부산교통공사는 누수 원인 규명은 고사하고 보강대책조차 제대로 마련하지 않은 것이다. 특히 공사 감리는 차수벽 성능 검증조차 하지 않다가 사고가 난 뒤에야 한차례 확인 시험만 했을 뿐이다. 여기에 더해 빗물 배수시설의 규격을 시공사가 임의로 1/3가량 작은 관으로 바꿔 빗물이 넘치는 원인을 제공하였고, 이를 막아야 할 흙막이시설 역시 제대로 고정하거나 보강재를 설치하지 않았다는 사실도 확인되었다. 이에 대한 부산시 감사위원회의 조치는 행정상 조치와 함께 재정상 조치(11억여 원 감액)와 신분상 조치(훈계11, 주의22)만을 처분하였다.

3) 2025년 4월 22일 '부산도시철도 사상-하단선 건설사업 특정감사 결과 보고' 보도자료 발췌

하지만 이번 부산시 특정감사 결과는 더 면밀히 짚어야 할 사항은 물론, 책임기관의 책임도 제대로 묻지 못했다. 먼저, 시공사의 부실공사를 제대로 관리 감독하고 관장해야 할 발주처(부산교통공사)는 역할을 방기한 채 오히려 사고를 덮거나 축소하려 하였고, 이러한 사실이 드러났음에도 여전히 잘못을 인정하지 않았다. 또한, 발주처, 시공사, 관련기관들이 그동안 행했던 많은 위법사항과 부실공사, 그리고 비리 의혹[4] 등도 전혀 알지 못한 채, 오히려 땅꺼짐 사고에 대한 조사와 원인규명이 필요하다는 시민들의 요구와 언론의 문제제기에 귀 닫고 눈감았다. 결국 2023년에 완공했어야 할 사상-하단선 지하철은 2026년 12월로 개통이 연기되었고, 부실공사에 의한 땅꺼짐, 위험한 공사 현장은 더 많은 세금으로 공사비를 충당해야 하는 상황이다. 여기에 10년 넘게 진행되고 있는 지하철 공사로 인해 해당 구간을 지나는 시민들의 불편에 더해 시민 안전까지 위태로운 지경이다. 만약 큰 인명피해라도 발생했다면 그 책임을 어떻게 감당하려고 한 것인가? 그렇기에 이번 부산시 특정감사에서는 발주처와 부산시의 책임을 제대로 묻고, 책임자에 대한 합당한 조치와 함께 땅꺼짐 예방을 위한 재발방지 대책을 제대로 요구했어야 한다.

4) 2025년 4월 23일 제328회 부산광역시의회 임시회 건설교통위원회 긴급현안 질의, 4월 30일 본회의 시정에 대한 질문의 건에서 부산교통공사 이병진 사장은 차수공사의 핵심 주입재료인 중탄산소다의 구입과정에서 공공기관임에도 현금 거래를 하고 세금계산서를 받지 않았다는 부분을 인정하였음. 서류에 있는 사용량 기록과 세금계산서 증빙 사이에 약 117톤의 막대한 차이가 발생하였음.

▲ 2025.06.09 사상-하단선 땅꺼짐 관련 총체적 부실 및 비리의혹 부산교통공사 및 관련 책임자 고발 기자회견. 사진: 시민과함께 부산연대

오죽 답답했으면 시민사회단체가 '사상-하단선 땅꺼짐 관련 총체적 부실 및 비리 의혹' 부산교통공사 및 관련 책임자 고발까지 직접 나섰을까? 이들 단체는 경찰청 고발을 통하여 부산교통공사 및 관련 책임자의 직무유기, 건설기술진흥법 위반, 업무상과실치상, 업무상 횡령 및 배임 등 혐의를 꼭 밝히고 그에 합당한 처벌이 뒤따라야 한다고 요구했다.

도심형 땅꺼짐 예방의 해답을 찾을 수 있을까?

지하안전정보시스템 홈페이지 1면에는 2018년부터 2025년 현재까지 지반침하(땅꺼짐) 현황 통계를 확인할 수 있다. 전국에서 발생한 지반침하는 1,464건[5]으로 서울 136건, 부산 138건이고, 경기도는 무려 319건이 발생하였다. 물론 지반침하 유형에 따라 규모와 위험성이 다를 수 있다. 하지만 지하공간의 개발 사업이 확대되면서 지하철 공사현장과 대심도 터널[6] 공사 현장에서 발생한 도심형 땅꺼짐은 근래 들어 더욱 증가세이고, 그로 인해 시민·노동자의 안전을 심각하게 위협하고 있다. 현재 GTX(수도권광역급행철도사업) 건설 구간, 서울, 부산지역의 지하철 공사 현장 등 땅꺼짐 현상이 자주 발생하는 지역은 지자체가 컨트롤타워의 역할을 하면서 구군, 발주처, 시공사 모두가 땅꺼짐 예방을 위한 일상적인 예방을 위한 조치-정밀 조사를 통한 사전 보수, 노후된 하수관로 정비, 부실공사 점검 등-를 우선적으로 진행해야 한다. 하지만, 지금처럼 지하 공간의 난개발이 지속·증가된다면 땅꺼짐 예방의 해답을 찾기란 쉽지 않을 것이다. 일터

5) 지하안전정보시스템(www.jis.go.kr), 6월 27일 기준

6) 통상 지하 40m 이상 깊이에 터널을 뚫어 건설하는 도로공사를 말한다.

▲ 6월 11일 열린 한노보연 신입회원 만남의 날. 새롭고 반가운 회원님들과 함께 그간 노안운동과 연구소가 걸어온 길을 나누고, 다양한 센터와 팀, 모임들에도 초대하는 시간을 가졌다. 연구소에 오신 회원 동지를 환영합니다!

노동안전보건활동의 새싹들에게 드리는 용기와 위로

- 보듬는학교 새싹과정

박유리 회원, 공감직업환경의학센터

어쩌면 핑계일지도 모르겠으나, 활동가로 실무에 이리저리 치이며 지내다보면 직접 준비하는 자리가 아니고서야 강좌나 토론회에 참여하기가 쉽지 않다. 노동조합에서 일했을 때도 그랬다. 누구 하나 친절히 알려주는 이 없고, 제대로 된 매뉴얼도 없이 교섭에 임하고 투쟁을 조직하면서 참 많이 힘들었던 시간들이 잊히질 않는다. 수많은 질문과 시행착오를 통해 부딪고 깨지며 활동해야 하는 상황은 돌아보면 소중한 경험이지만, 당시에는 나를 성장시킬 원동력으로 느껴지기보다는 방법만 있다면 피하고 싶었던 괴로움이었다.

그래서 이번 보듬는학교 강좌를 기획하는 일은 내게 그저 단순한 기획업무의 의미에 그치지 않았다. 신입 노동안전보건활동가들을 대상으로 하는 새싹과정이, 채울 길 없이 쏟아내야만 하는 나 같은 활동가에게 위안이 되기를 바라며 준비했다.

연구소의 초대 소장이자 경기지역 상임활동가, 그리고 공감센터의 운영위원으로 노동현장과 지역을 넘나들며 노동안전보건활동가의 성장을 위해 애썼던 故 이훈구 동지. 한국노동안전보건연구소와 공감직업환경의학센터는 '아이구' 이훈구 동지의 유지를 이어받아 노동안전보건활동가 양성을 위한 학교를 열기로 했다. 지난 5월 30일부터 이틀에 걸쳐 총 8강으로 진행된 '보듬는학교 새싹과정'은 노동안전보건활동을 처음 시작하는 활동가를 위한 교육 과정으로, 노안 활동가라면 기본적으로 알고 있어야 할 산안법, 산재법 등의 법과 제도, 일터에서 실시하는 위험성평가와 작업환경측정, 근골격계 유해요인조사 등을 노동자의 입장과 관점에서 권리로 인식해 나가는 시간으로 기획했다.

현장과 현장이 만나는 교육

새싹과정은 기획부터 연구소 회원들의 참여로 이뤄졌다. 연구소, 공감센터, 일환경건강

센터, 민주노총 경기도본부, 금속노조 경기지부, 건설노조의 연구소 회원들이 모여 2월부터 5월까지 매월 회의를 진행했다. 함께 논의한 구성원들을 보면 알 수 있듯, 단순히 지식과 정보전달을 위한 학습을 넘어 교육을 듣는 새싹들이 일터에서 마주하는 다양한 노동안전보건 문제에 대응해 나갈 수 있는 기회를 제공하고자 했다. 특히 일터의 변화를 모색하는 실천을 함께 도모할 수 있도록 교육 내용에 현장성과 구체성을 담아내고자 했다. 노동안전보건활동가들이 현장에서 무엇을 어려워하고 어떠한 난관을 만나게 되는지 궁리한 끝에, 아래와 같은 여덟 개의 주제로 강좌를 확정했다.

1강 - 일터의 안전과 건강을 권리로 이해하기

2강 - 노동안전보건운동의 역사

3강 - 일터에서 마음을 다친 사람들(괴롭힘, 정신질환, 감정노동 등)

4강 - 화학물질, MSDS, 작업환경측정, 검진제도

5강 - 노동시간과 뇌심혈관계질환

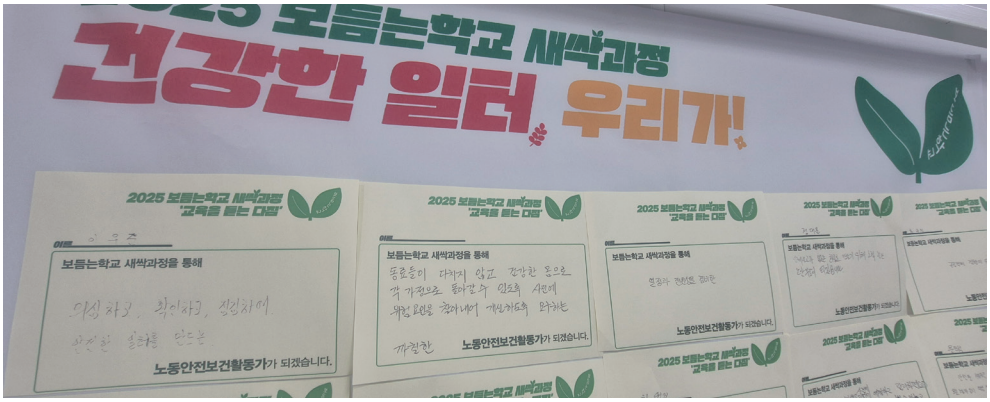
6강 - 골병과 근골유해요인조사

7강 - 현장의 위험을 들여다보기, 위험성평가

8강 - 노동안전보건활동의 확장을 위해(이주, 젠더, 기후위기 등 건강권 활동)

강사진은 연구소 회원들 중 각 분야에서 활동하는 현장전문가들을 중심으로 배치했다. 1강부터 8강까지의 흐름이 적절하게 배치되고 준비될 수 있도록, 온라인 강사단모임을 통해 각자의 교안을 공유하고 전체 구성에 대한 의견을 나누며 새싹과정의 취지에 맞게 교육 내용과 난이도를 조정해 나갔다. 실전 경험 많은 강사들이 현장에서 경험한 사례들을 교안에 포함하는 등 교육 이해도를 높이기 위한 일련의 과정을 통해 참여자들에게 더욱 잘 전해질 수 있었다고 생각한다.

이틀의 시간을 확보해 교육에 참여하는 것은 쉬운 일이 아니다. 교대근무 후 졸린 눈을 비비며 교육에 참여한 새싹노동자, 노동자의 현실을 직접 듣고 싶어서 온 새싹노무사, 외국에서 공부 중 노동현실을 더욱 이해하고 싶어 입국시기에 맞춰 참여한 새싹대학원생, 지역에서 발생하는 중대재해의 문제를 해결하기 위한 활동에 참여한 후 고민이 깊어져 참여한 새싹인권활동가 등 40여 명이 모여 함께했다. 안전하고 건강한 노동과 일터를 만들겠다는 마음가짐으로 참여한 다양한 참여자들에게 이 교육이 자세하고 친절히 다가갈 수 있도록 노력했으나, 한편으로는 한번에 8강을 다 소화하기 힘들었다는 참여자 평가도 있었다. 참여자들의 피드백을 수렴하여 중복된 내용은 덜어내고, 강조할 점을 잘 드러내며



▲ 2025.05.30. 교육을 듣는 다짐으로 교육장 한쪽 벽을 가득 채운 모습. 사진 : 박유리

새싹이 충분히 물을 머금고 영양분을 얻을 수 있도록 교육내용을 조정해 나가려 한다.

일터와 삶터를 지키기 위해 활동가들과의 교류를 만들어내야

이번 교육을 준비하면서 '교육을 준비했으니 오세요.'하는 것에 그치지 않고 교육을 필요로 하는 사람들을 적극적으로 찾아서 안내하고 참여를 조직하기 위해 애썼다. 기획회의를 함께한 민주노총 경기도본부가 후원으로도 참여하면서 조직 내 노동안전보건 담당자들에게 보듬는학교가 안내될 수 있었다. 금속사업장 노동자, 건설노동자, 공공기관 노동자 등 다양한 현장의 참여로 이어졌고, 참여하지는 못했으나 보듬는학교에 관심을 보인 노동조합 단위도 꽤 있었다.

노안 동료를 적극적으로 찾아나서며 시작했던 보듬는학교는 '교육을 들으셨으니 이제 현장에 가서 열심히 해 보세요.'라고 마침표 찍지 않았다. 일터를 넘어 안전한 사회를 위해 삶터를 지켜나가는 활동가로 만나기 위한 네트워크를 형성해 나가고자 한다. 지역사회에서 다양한 강좌, 활동 등을 통해 만나며 노동안전보건 문제가 우리사회의 주요한 정치적 과제로 다루어지게끔, 내가 일하는 일터를 넘어 이주, 여성, 고령화, 기후위기와 우리의 운동이 만날 수 있도록 의식의 확장, 운동의 확장을 만들어가야 한다.

그러기 위해서라도 보듬는학교를 안정화해 나가야 한다. 이를 위해 연구소와 공감은 지속적으로 함께 논의하기로 했다. 새싹을 틔울 수 있도록 돕고, 쑥쑥 성장할 수 있도록 물도 주고, 열매를 맺을 수 있도록 영양을 공급하는 과정으로 보듬는학교를 체계화해 나가자. 다양한 경험과 고민을 가진 강사들로 강사진을 확대하고, 참여자들과의 교류를 통해 보완하자. 활동가를 양성하고 노안활동의 지속성을 담보해 대표적인 노안활동가 성장 프로그램으로 자리매김해 나갈 수 있도록 하자. 나아가 보듬는학교가 경기지역을 넘어 회원들이 활동하는 여러 지역으로 확장되기를 상상해 본다. 일터

‘대만식 반도체 특별법’이 가져온 장시간 노동, 왜곡된 성장주의, 기후재난

장향미 회원, 노동시간센터

한노보연 노동시간센터는 지난 5월 월례토론회에 대만 전자전기정보산업노동조합 사무국장 리우야오린을 초청하여 대만 기술산업 노동환경과 정부의 지원정책, 그리고 노동조합의 환경운동에 대하여 들어보았다. 한국 정치권이 추진 중인 반도체특별법안이 반도체 산업 노동자의 장시간 노동을 비롯한 여러 문제를 수반할 우려가 제기되는 가운데, 국내 상황과 종종 비교 대상으로 거론되는 대만의 현황을 살펴보고자 하였다.

노동조합의 시작

대만 전자전기정보산업노동조합(이하 ‘대만 전자노조’)의 전신은 2009년 TSMC[1] 해고자 자조모임으로, 이후 대만 신주[2] 지역 산업단지노동인권협회로 이어졌다. 뒤이어 2011년 대만 휴대폰 제조사 HTC 엔지니어 과로사 사건을 계기로 대만 전자노조가 2011년 5월 1일 공식 출범하였다. 현재 조합원 수는 100여 명으로 대부분 타이베이와 신주 지역의 소프트웨어, 반도체 업체, 시스템 공장에서 일하는 노동자들이다.

아시아에서 두 번째로 긴 노동시간

2016년 대만은 법정근로시간을 2주 84시간에서 1주 40시간으로 줄였다. 그러나 대만

1) Taiwan Semiconductor Manufacturing Company Limited. 1987년 대만에 설립한 세계 최대 반도체 위탁 생산(파운드리) 기업으로 2008년 글로벌 금융위기 여파로 약 800여 명을 감원하였다.

2) 대만 정부는 반도체 산업 육성을 위해 1980년대부터 신주 지역에 과학단지를 조성하였고, 각종 첨단과학기술연구원, TSMC 본사와 전자부품공장들이 있어 대만의 실리콘밸리로 불린다.

은 여전히 아시아에서 싱가폴 다음으로 장시간 노동에 시달리는 국가이다.[3] 이에 대해 대만 정부는 '파트타임 노동자 비율이 3.9%로 낮아 평균 노동시간이 긴 것일 뿐, 정규직 노동시간은 한국보다 짧다'고 설명했다. 그러나 대만에서는 통상적으로 사업주가 파트타임 노동자의 보험을 들어주지 않고, 5인 미만 사업장은 보험 가입 의무가 없다. 또한 수많은 자영업자의 노동시간은 통계를 잡는 것도 쉽지 않아 정부의 설명은 부족한 부분이 있다.

장시간 노동을 초래하는 구조적 문제점

대만은 대외 수출 의존도가 높고 특히 전자부품 수출 비중이 높은 편이다. 대만의 인당 GDP는 한국을 추월할 만큼 성장했으나 임금인상은 그에 못 미쳤다. 노동자들은 생계를 위해 투잡을 뛰거나, 야근을 해 연장근로수당을 받아야 했다. 그러나 대만 노동조합 조직률은 약 7%[4]로 저임금, 장시간 노동과 같은 노동 문제를 해결하기에 역부족이다. 대만의 노동시간 제도 역시 매우 탄력적이다. 월 연장 노동시간은 46시간 상한이지만 노사협의회나 노동조합의 동의가 있으면 54시간까지 연장할 수 있다. 대부분 사업장은 노동조합이 없거나 사측 주도의 노사협의회이기에 동의 절차는 형식적일 수밖에 없다. 정상 노동시간은 1주 40시간, 주 2일 휴일이 기본이지만 노사 동의에 따라 단위 기간을 4주 혹은 8주로 늘려서 최장 12일 연속 근무가 가능하며, 하루 10시간 일하더라도 연장 근로 수당을 지급할 필요가 없다. 또한, 대만의 노동기준법 제84조 1항(속칭 '책임제')은 특별허가업종에 대해 주 2일 휴일과 연장근로 상한 규정의 적용을 없앴다. 주로 관리·감독, 간헐적, 감시적 업무에 적용이 되는데, 각 지방정부에서 적용 대상 업종을 지정할 수 있으며, 노동조합이나 노사협의회의 동의 없이 개별 노동자의 동의만으로 가능하다.

기술산업 노동의 특징과 현실

기술산업은 3高 업종으로, 여기서 3高는 높은 스트레스, 장시간 노동, 고연봉을 말한다. 기술산업의 특성상 프로젝트를 기한 내에 마쳐야 해서 업무 스트레스가 높고, 돌발상황에 대응해야 하기에 장시간 노동으로 이어지기 쉽다. 낮은 기본급에 비해 성과급과 보너스 비중이 높아 임금의 불안정성도 크다.[5] 하지만 최근에는 산업이 확장되고 직원 수가 늘면서 초창기만큼 많은 보너스를 지급하지 못하고 있다. 정규 노동시간은 예전만큼 길지 않

3) 2023년 대만 연평균 노동시간은 2020시간이며, OECD통계에 따르면 한국은 1872시간이다.

4) 대만 노동부 자료에는 노동조합 조직률이 30% 이상이지만, 이는 직업노조를 포함한 수치이다. 직업노조는 노동보험, 건강보험 처리업무가 주된 목적인 노조로, 단체교섭 및 협상력의 기능은 낮다.

5) 대만 전자노조의 조사에서 TSMC 노동자의 연봉에서 성과급 비중이 70%로 나타났다.

지만 대기 근무와 사전 준비 업무 등 '보이지 않는 노동'은 여전히 많다. 대부분의 기술산업 업무는 법적으로 책임제 적용대상이 아니지만, 현장의 노동자들은 관행적으로 책임제를 강요받는다. 대만 전자노조는 업계에 만연한 장시간 노동 관행을 깨뜨리기 위해 정시 퇴근을 촉구하는 회식 캠페인을 벌인 바 있다.

노동운동과 환경문제

대만 전자노조는 2013년 ASE 폐수 방류사건으로 작업중지권을 발동한 상태에서 노동권 문제를 감시하였고, 최근에는 신주 반도체 IC 테스트 공장의 매연 배출 사건 조사에 참여하였다. 이 사건은 반도체 공장에서 인체에 해로운 휘발성 유기화합물이 포함된 매연을 배출하다가 환경부에 적발된 사건으로, 매연 배출 시 성분을 기록하는 컴퓨터 프로그램을 조작해서 법적 허용 수치로 맞춘 사실이 드러났다. 지난 2~3년간 감독기관 조사에서도 문제가 적발되지 않았던 주요 원인 중 하나는 신주기술산업단지의 환경, 노동 문제 감독기관이 과학기술부라는 점이었다.

대만 정부의 반도체 산업 투자와 문제점

대만 정부는 2022년 산업혁신조례 개정안에 반도체 사업자를 위한 세제 혜택과 재정지원 조항을 추가하였다. 적용대상 기업은 '지난 3년 동안 환경보호, 노동 및 식품 안전위생 관련 법률을 심각하게 위반한 사실이 없는 기업'으로, '심각하게 위반한 사실'의 구체적 기준이 없기에 정부 재량에 따라 선정될 가능성이 크다. 국가의 모든 자원을 단일 산업에 집중하는 투자 방식은 국제 정세의 변동성, 환경자원의 훼손 문제를 고려할 때 위험한 투자이지만, 대만에서 반도체 산업은 국가 중점 산업이기에 이에 대한 비판과 견제가 어렵다.

한국 반도체 특별법의 문제점

지난 2월 18일 반도체 연구 개발과 시설 투자에 대한 세제 혜택 안을 담은, 이른바 조세특례제한법 개정안이 국회상임위를 통과했다. 반면 당초 발의된 반도체 특별법은 반도체 연구개발 노동자의 주 52시간 예외 통과하지 못했다. 하지만 정부는 향후 20년간 600조 이상의 국가 예산을 투입해 용인 반도체 클러스터를 짓겠다는 계획을 발표했다. 대만 전자노조에서 지적한 정부의 관련 산업 투자 문제는 한국에서도 유효하며, 우리 역시 이 문제에 대한 폭넓은 고민과 대응이 필요하다. 알터

근로복지공단과 고용노동부에 섬세함을 기대할 순 없을까

박경환 운영위원, 노무사

2024년 말 재심사 사건 의뢰가 왔다. 북한이탈주민인 재해자는 한국 정착 이후 생산직 노동에 종사하신 분이다. 재해가 발생한 사업장은 경기도 김포에 소재한 공장이었다. 재해자는 재해 발생 당일 관리자와 다투고 난 후 얼마 뒤 어지러움을 느끼며 쓰러졌고, 곧바로 병원으로 이송되어 심부 뇌내출혈을 진단받았다. 재해자는 이후 관할 근로복지공단 지사에 대리인 없이 최초요양급여를 신청하였으나 불승인 처분을 받았기에 재심사 청구를 희망하였고, 북한이탈주민센터를 통해 사건이 의뢰되었다.

대면상담 전, 재해자에게 업무상질병판정위원회 판정서를 정보공개 청구하여 자료를 받아와 달라고 요청하였다. 이후 상담을 하면서 재해 경위에 대하여 정리하였고 재해자에게 정보공개청구서를 보여달라고 요청하였다. 하지만 재해자의 답변은 "아니오" 였다. 한국의 산업재해청구절차에 대해 잘 모를 수 있기에 다시 정보공개 청구 방법을 알려주려 했지만, 재해자가 덧붙인 한 마디에 깊은 당혹감을 느낄 수밖에 없었다.

"질판위에 방문했는데 담당자가 대리인을 통해 정보공개 청구하라고 했어요."

재해자에 대해 정보공개 청구하는 것을 막았다는 것인지, 혹은 북한이탈주민이라는 이유로 경시하는 것인지 등 다양한 의문이 들 수밖에 없었다. 더욱이 담당자는 재해자에게 대리인을 통해 정보공개청구를 해야 하는 이유에 대하여 어떠한 설명도 하지 않았다. 본인 사건에 대한 정보공개 청구조차 받지 않았다는 것도 문제이지만, 재해자에게 그 사유를 명확히 설명하지 않았다는 점은 더욱 심각한 문제였다. 재해자는 '원래 그런가 보다.' 라고 생각하며 돌아올 수밖에 없었고, 뒤늦게 판정서를 청구하여 받을 수 있었다.

사건을 진행하면서 관할 근로복지공단(이하 '공단')을 통해서 재해조사서를 정보공개 청구하여 받아보았다. 공단 담당자의 재해조사서 내용은 미비한 부분이 있었다. 재해자에게 공단에서 조사한 내용을 확인하였다.

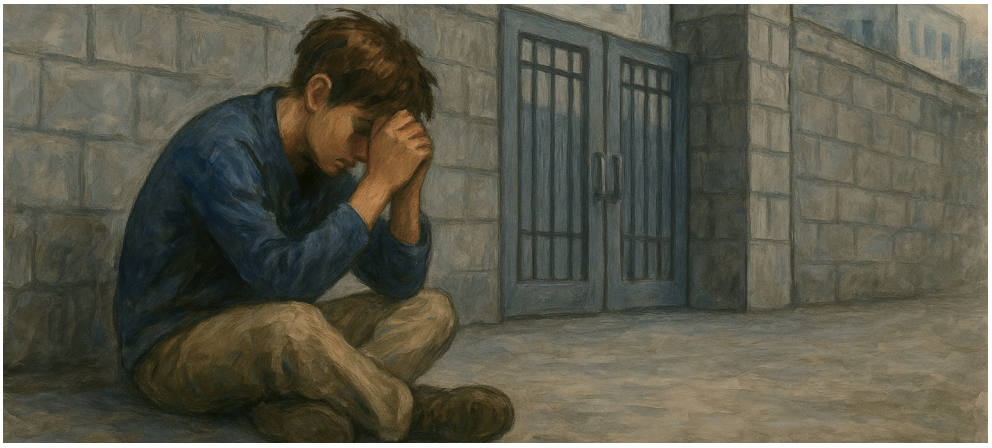
"서면 조사만 진행했어요."

재해자는 북한이탈주민이기에 한국 제도와 절차에 익숙하지 않았다. 공단에서는 재해자에게 문답서를 보내서 답변을 작성하라고 했기에 간단히 작성하여 제출하였다. 문답서에 재해 경위, 당시 신체 상태, 업무와의 인과관계 등을 구체적으로 서술해야 한다는 안내가 없었기 때문에, 재해자는 해당 문서의 중요성과 작성 요령을 제대로 인지하지 못한 것이다. 공단은 재해자가 제출한 문답서 내용만으로 재해조사서를 작성하였고 이를 바탕으로 불승인 결정을 하였다. 그런데 이 사건은 재해 당일 관리자와의 갈등 상황이 중요한 판단 요소가 될 수 있었고, 그 맥락을 충분히 조사할 필요가 있었다. 공단 담당자가 문답서의 중요성과 작성 요령에 대해 자세히 설명해주었다면 재해자는 더 충실하게 답변했을 것이다. 그리고 이 사건의 경우 신청 상병 발병에 소음의 영향도 있었기 때문에 현장조사의 필요성도 있었지만, 공단은 재해자에게 이러한 설명도, 현장조사도 하지 않았다. 결국, 재해조사서에는 기계 소음에 관한 내용이 담기지 않았다.

재심사 청구 후 비교적 빠르게 구술심리 일정이 잡혔다. 재해자는 서울 강서구에 거주하고 있었기 때문에 심의가 열리는 세종시까지 왕복 5시간이 소요된다. 재심사위원회 심의가 시작되고 난 후 재해자 차례까지 또 1시간 기다려야만 했다. 재해자는 기다리는 동안 자연스럽게 대화를 나눴으나 초조한 모습이 역력했다. 마침내 재해자 차례가 되어 들어갔으나, 내부 분위기는 매우 형식적이고 질문도 거의 없었다. 재해자의 구술심리에 소요된 시간은 5분 남짓이었다.

"이럴 거면 왜 참석하라고 해요? 너무하네요."

심리가 끝난 후, 재해자는 분노 섞인 목소리로 말했다. 문제는 재심사 위원장의 회의 진행방식과 위원들의 태도였다. 재해자를 배려하는 모습은 찾아볼 수 없었다. 재해자가 느낀 그들의 태도는 '무엇을 기대했나.', '어디 할 말 해보라'였다. 대리인인 내가 느끼기에도 회의 진행은 무성의했고 불친절하였다. 한 위원은 재해자에게 '고혈압약을 먹으며 평소 관리를 하였는지?'를 물었다. 재해자는 병원에서 약을 처방받아 먹다가 약국에서 사 먹었다고 답변하였다. 사실이 아니지만, 순간 산재 승인을 받고자 하는 욕심에 거짓말을 한 것



▲ 사진 : AI 생성 이미지

이다. 해당 질문을 한 위원은 재해자의 답변을 듣더니 무시하는 듯 웃으며 “그 약은 약국에서 안 팔아요.”라고 말하였다. 그 위원은 사실을 말하였다. 그렇지만 거짓말을 해서라도 산재 승인을 받고 싶은 재해자의 마음을 그렇게 이해 못 할 일인가 싶다. 재해자가 거짓말을 하면 정중히 사실을 지적하면 될 문제다. 해당 위원의 비웃음 섞인 지적은 위원이라는 권위를 앞세워 재해자를 무시하는 태도였다.

결국, 해당 사건은 불승인으로 결정되었다. 중량물 취급 업무가 있음은 확인되었으나 재해 당일 갈등은 돌발적 수준에는 이르지 않았고, 평균 업무시간이 50시간 미만이었으며, 재해자가 기존 고혈압 진단을 받은 뒤 중간에 약을 끊었던 점 등이 불승인 결정의 주된 이유였다. 결과는 인정할 수 있으나, 과정은 형편없었다. 재해자도 결과는 어쩔 수 없다고 받아들이면서도 재해자를 배제한 일방적인 진행에 섭섭한 마음을 토로하였다. 공단과 재심사위원회의 산재처리과정에서 재해자에 대한 존중과 배려는 어디에도 없었다.

최근 한 중소기업 인사담당자가 한 말이 기억에 남는다. “요새는 섬세함이 필요해요. 구성원의 수용성이 더 높은 것 같아요.” 인사제도 시행에 있어 구성원들이 조금이라도 편하도록 개선하고 긴밀하게 소통하면 인사팀과 회사를 신뢰하고 더 즐겁게 일한다고 한다. 이는 결과적으로 변화에 대한 수용성으로 이어진다는 취지다.

이러한 섬세함은 비단 한 기업에 그치는 것이 아니라 근로복지공단과 노동부 행정에도 필요하다. 기관의 행정 역시 ‘과정의 존중’과 ‘사람을 향한 섬세함’을 기반으로 작동해야 한다. 기관과 담당자의 편의를 넘어 재해자의 편의를 우선으로 여긴다면, 비록 결과가 좋지 않더라도 재해자들의 수용성은 높아질 것이다. 일하다 다친 사람들이 기대어야 할 곳이 공단과 노동부라면, 그들의 마음까지 다독일 수 있는 따뜻한 행정이 되어야 하지 않겠는가. 일터

택시플로이테이션 : 플랫폼기반 운송 운전자들의 심화된 착취와 집단 저항

샤리프 아리핀 Lembaga Informasi Perburuhan Sedane

동남아시아에서는 어플리케이션 기반의 오토바이 택시 서비스가 활발하게 운영 중이다. 그러나 라이더들은 플랫폼 업체에 소속되어 일해도 저임금과 빚에 허덕이며 과로로 목숨을 잃고 있다. 지난 5월, 라이더들의 대규모 집회가 있었다. 이 집회와 플랫폼 택시 서비스 관련 기사를 7월호와 8월호, 두 달에 걸쳐 전하고자 한다. (편집자 주)

2025년 5월 20일, 수천 명의 온라인 오토바이 택시 기사, 승차 공유 서비스 기사, 그리고 다양한 플랫폼 제공업체 소속 택배 기사들이 인도네시아 전역에서 대규모 '오프-비드(Off-bid, 입찰 불참)' 시위를 벌였다.[1] 이들은 플랫폼 택시 기사들을 과로와 저임금 노동으로 몰아넣는 배달 시스템의 파트너십 기반 고용 모델, 법적 보호 부족, 불공정한 요금 공제 부과에 항의했다.

자카르타에서는 경비대의 바리케이드로 교통부에서의 시위가 막히자, 시위대가 국왕궁에서 약 200미터 떨어진 파퉁 쿠다 지역으로 이동했다. 그곳에서 시위대는 정치·법률·안보 조정부(케멘코폴캄) 관계자들의 접견을 받았다. 케멘코폴캄은 기자들에게 시위대와 교통부 관계자들 간의 회동을 주선하겠다고 약속했다.

같은 날 오후, 시위대 대표단은 교통부 관계자들과 회동을 가졌는데, 이 자리에서 교통부는 시위대가 제기한 사안의 해결을 약속했다. 그러나 제시된 쟁점들은 추가 검토 및 평가가 필요하다고 덧붙였다.

1) 택시플로이테이션: Grab Indonesia의 승차 서비스 산업에서의 착취 심화에 대한 사례연구 (미발표, 2025) 의 요약본이며, 몇 가지 추가 정보가 포함되어 있다.

▲ 2025.05.20. 인도네시아 반텐에서 열린 대규모 플랫폼 오토바이 택시기사 시위. 사진 : 샤리프 아리핀

그보다 하루 전인 5월 19일, Grab, GoTo, Maxim, Indrive 등의 플랫폼 사업자들은 자카르타 교통부와 집중 논의를 가졌다. 이 회의에서 사업주들은 최대 20%의 요금 할인이 착취의 한 형태라는 주장을 부인했다. 또한 주문 건당 수수료 인하를 10%로 낮추자는 제안도 거부했다. 그들은 현재 할인율은 교통부 규정에 따른 것이라며, 나아가 이러한 할인은 운전자에게 혜택을 주기 위한 프로모션 및 서비스 혁신에 재투자된다고 주장했다.

플랫폼 사업자들은 또한 정식 고용 관계에서 운전자를 근로자로 인정하는 것을 거부한다고 밝혔다. 그들은 유연성이 승차 공유 사업 모델의 핵심 강점이라고 주장했다. 유연한 근무제 덕분에 운전자는 출퇴근 의무가 없는 파트타임 직업으로 간주될 수 있으며, 더 많은 운전자를 시스템에 포함시킬 수 있다고 주장했다. 또한, 이러한 유연한 모델 하에서 운전자는 개별 성과에 따라 수입을 관리할 자율성을 갖는다고 주장했다.

5월 14일, 인도네시아 하원(DPR RI) 인민열망기구(BAM)는 서자바주 베카시시 알룬알룬 M. 하시부안에서 포커스그룹 토론(FGD)을 개최했다. 이 토론회에는 통신디지털부, 교통부, 인력부, 협동조합 및 중소기업부 관계자들과 Maxim 및 12개 온라인 운전자 협회 관계자가 참석했다.

이 자리에서 온라인 운전자의 권리를 보호하기 위한 체계를 정부가 일관되게 제공하지 못했다는 점이 드러났다. 교통부 관계자는 온라인 운송의 존재와 법적 지위에 대해 아직 연구 중이라고 밝혔다. 한편, 인력부 관계자는 정부가 온라인 운전자들을 비공식 부문 노동의 틀 안에서 배치할 계획이라고 밝혔다.

온라인 승차 공유 및 배달 사업 운영에 대해 관대한 입장을 취하고 규제 체계를 구축한 다른 국가들과는 달리, 인도네시아 정부는 배타적인 형태의 수용 정책을 펼쳐왔다. 그로 인해 온라인 운전자에 대한 책임은 한 부처에서 다른 부처로 빈번하게 이전되고 있고, 명확한 책임을 맡으려는 단일 기관이 없다. 온라인 운전자는 선거 때는 종종 '교통 영웅'으로 칭송받으면서도, 공식적인 노동 정책에서는 배제되거나, 교통부가 주최하는 세미나에 참석자로만 포함되는 경우가 많다.

“힘써 일한 만큼 보람을 느끼고 싶어요”

- 시각장애인 안마사 박제민 씨 인터뷰

임용현 상임활동가

보건복지부에 따르면 2024년 말 등록된 장애인 수는 263만 1356명으로 전체 인구 대비 5.1%를 차지한다. 이중 시각장애인 수는 24만 6182명(등록 장애인의 9.4%)이다. 장애유형별로 살펴보면, 지체장애(43.0%), 청각장애(16.8%) 다음으로 많은 숫자다.

국가통계가 뒷받침하듯 아픈 몸, 손상된 몸은 생애주기와 상황에 따라 누구나 겪을 수 있는 신체적, 정신적 변화다. 대다수 사람들은 이러한 사실을 선뜻 받아들이지 못할 뿐, 개개인의 취약성은 사고나 질병, 혹은 노화 등의 과정을 거쳐 다양하게 발현된다. 노동자 건강권이 비장애, 남성 중심으로 편성돼 있는 사회라면, 아픈 몸, 손상된 몸을 지닌 이가 사회와 일터에서 평등하게 살아갈 가능성은 희박할 것이다.

돌봄노동자이자 장애인노동자인 박제민 씨를 만나 그가 하는 일과 일터에 엮인 여러 고민들을 들어보았다.

안마 일 빼고 다른 선택지가 없다

안마라는 일에 대한 세상의 흔한 생각은 이렇다. 누군가의 지친 육신을 어루만져주는 일이며, 보통은 시각장애인이 전문적으로 하는 일이라고…. 국내에서 안마 일은 사업 주체와 서비스 대상자에 따라 크게 두 갈래로 나뉜다고 제민 씨는 말했다.

“안마는 휴식을 위한 서비스도 있지만, 만 60세 이상 저소득층 노인 중 근골격계나 신경계 질환 등을 앓고 계신 분들을 대상으로 정부가 지원하는 ‘안마 바우처’ 사업도 있거든요. 전자는 고된 노동으로 지친 사람들이 뭉친 근육을 풀기 위해 오는 것이고, 후자는 노인 질환자들의 건강증진을 목적으로 진행하는 사회복지서비스의 일환으로 보시면 됩니다.”

제민 씨의 경우 이 두 가지 일을 서울 금천구에 있는 안마센터에서 병행하고 있다.

올해로 벌써 10년째 이 일을 하고 있다. 그는 어떻게 안마 일을 시작하게 됐을까.

"제가 어렸을 적부터 시력이 좀 안 좋았거든요. 2~30대까진 내가 남들보다 시력이 나쁜 편이라고만 여겼지, 이걸 장애라고 스스로 받아들이기까진 제법 시간이 걸렸어요. 어느 날 갑자기 (휴대폰 화면에서) 글자 크기를 확대해도 볼 수 없을 정도로 시력이 나빠지니까 그제야 '내가 이전처럼 살 순 없겠구나' 깨달았죠."

이전 삶의 방식으로 되돌아갈 순 없으리라는 막연한 공포가 밀려왔다. 시각정보에 주로 의존했던 과거의 방식은 이제 버려야 했다. 처음부터 하나하나 '온몸'으로 익혀나갔다.

"사회복지관을 찾아가 지팡이 짚는 법부터 배웠어요. 한 3개월쯤 재활 훈련을 받고 나니 이제 정서적으로는 어느 정도 안정감을 되찾았죠. 그래도 당장 먹고살 길이 막막하다는 사실은 변함없었죠. 이 나라에서 장애인이 변변한 일자리를 찾기란 거의 '하늘의 별 따기'잖아요."

불행인지 다행인지 시각장애인은 맹학교를 졸업하면 안마사 자격증을 취득할 수 있다는 얘기를 들었다. 그 길로 제민 씨는 국립서울맹학교에 입학했고 여느 시각장애인들처럼 안마사 자격증을 땄다. 달리 선택의 여지도 없었다. 안마사 외에 다른 직업적 경로는 험지나 다름없었기 때문이다.

"안마사 말고 시각장애인이 할 수 있는 일이 현실적으로 굉장히 드물어요. 물론 (다른 일자리가) 아주 없는 건 아니죠. 사회복지 공부를 해서 사회복지사가 되는 길도 있고, 점자책을 만드는 점역교정사라는 직업도 있대요. 그런데 사회복지사나 점역교정사는 해당 기관에서 이분들을 채용할 예산과 정원이 충분해야 하는데 대단히 한정적인 상황이죠. 그 외에도 교사나 공무원이 되는 길도 있지만, 아시다시피 의무고용 비율도 적은 편이고 국가고시를 치러야 하잖아요. 결국 저처럼 나이 마흔 되고 나서 장애를 가진 경우라면 안마사 말고는 선택지가 없다고 봐야죠.

어떻게 보면 다른 장애인들한테는 참 미안한 말이에요. 다른 유형의 장애는 유보 직종(특정 장애 유형의 사람들에게 특정 직종을 할당하여 고용을 촉진하는 제도)이 없거든요. 안마, 마사지, 지압은 안마사가 아니면 영리목적으로 할 수 없도록 의료법에서 명시하고 있어요. 그리고 안마사는 일정한 수련을 거친 시각장애인만 할 수 있고요."

시각장애인을 비롯한 장애인들에게 채용 기회는 여전히 제한적이고, 가까스로 취업 문턱을 넘은 극소수의 장애인들은 직장 안에서도 다양한 차별과 소외를 경험한다. 시각장애인 안마사를 법률상 유보직종으로 보장하는 까닭은 이러한 현실을 반영한다. 안마 일을 하지 않고서는 인간답게 먹고 살 만한 다른 길이 보이지 않기 때문이다.

“기계가 아닌 사람”, 안마사도 골병든다

시력을 잃기 전 제민 씨는 <박영진열사추모사업회>에서 간사로 활동하며 지역운동의 든든한 버팀목 역할을 해왔다. 열사정신계승사업을 일평생 자신의 과업으로 여기며 살아온 활동가 박제민이 타인의 몸을 돌보는 안마 일을 생업으로 삼게 될 줄은 그조차도 상상하지 못했다.

“살면서 어쩔 수 없이 하게 되는 일도 있잖아요. 그래도 보통은 몇 가지 선택지가 주어지는데 여기서는 이 일 말고는 다른 여지가 없으니까 아무래도 답답한 면도 있죠. 안마 일이 좀 더 괜찮은 일자리로 거듭났으면 하는 바람도 있지만, 어떻게 보면 제가 유일하게 부여잡고 있는 동아줄이 이거다 보니까….”

이것저것 잴 여유도 없이 생계를 위해 뛰어든 일이 바로 안마였다. 적성에 맞느니, 근로능력이 어떻니는 다음 문제였다. 지금 할 수 있는 일이라곤 안마뿐이었으니. 시각장애인이라면 으레 걷는 길을 제민 씨도 곧장 따라 걸었지만, 그렇다고 해서 쉬운 길이었노라 말할 순 없다. 일이 고되진 않은지 걱정반 궁금증 반으로 물었다.

“통상의 안마원은 50분 안마를 하고 10분 휴식을 합니다. 두 시간을 일하면 쉬는 시간도 두 배냐? 그렇진 않아요. 서비스시간은 정해져 있는데, 실제로 손님이 들어오는 시간은 일정하지 않으니까 규칙적인 휴식시간 확보가 안 되는 거예요.

제 경우엔 일이 많을 땐 열 건씩 있는데요. 손님이 늦게 도착하면 그만큼 쉬는 시간이 날아가기도 하고, 쉬는 시간을 틈타 저도 화장실을 다녀와야 하니까. 이런 식으로 일하다 보면 노동강도에 비해 휴식시간이 부족하다는 생각을 자주 합니다.”

시각장애인 안마사들은 손바닥이나 주먹으로 두드리거나 비비는 등의 방법이나 지압을 사용해 안마 일을 한다. 상지 전체를 반복적으로 사용하는 작업인 만큼 안마사도 얼마든지 골병에 시달릴 수 있다. 근육통 및 스트레스 완화를 돕는 직업에 종사하는 사람이라고 해서 근골격계 질환에 노출될 위험이 절로 줄어드는 것은 아니기 때문이다.

“상한 몸을 회복하려고 안마를 많이들 받으시지만, 제가 아는 한 안마사들 상당수가 골병을 달고 살아요. 그렇다고 안마사가 골병들면 ‘그럼 너네도 안마받아’가 해결책은 될 수 없잖아요. 노동시간이든 휴게시간이든 적정하게 보장해서 신체부담을 줄이는 게 맞는 방향 같은데, 보통은 숙련도를 높이라는 식으로 얘기하게 되니까….”

시력의 부재가 권리의 공백으로 이어지지 않도록

시각장애인 안마사도 서비스노동을 수행하는 엄연한 노동자다. 그럼에도 이들의 건강권은 사각지대에 방치된 지 오래다. 몸을 다치거나 상하지 않는 것도 그 사람의 역량 나름이고, 그러니 요령껏 일하고 그때그때 알아서 쉬라는 말이 사업주에게서 서슴없이

▲ 2025.06.16. 서울 금천구에 있는 서울남부노동상담소에서 시각장애인 안마사 박제민씨를 만났다. 사진 : 하샛별

나오기도 한다.

"안마원을 운영하는 사장이나 직원이나 발급받는 라이센스는 다 똑같습니다. 그리고 시각장애인 안마사들은 '대한안마사협회'라는 사단법인에 전부 가입이 되는데요. 한마디로 이해관계가 다른 노사가 동일한 단체 아래 묶여 있는 겁니다."

이처럼 시각장애인 안마사들은 노동자의 권리를 주장하기 어려운 구조에 놓여 있다. 택시, 버스 같은 운수 업종이 그렇듯 안마 일의 개별적·독립적인 노동방식은 각자가 처한 노동조건의 문제를 공유하고 함께 해결해 나가는 데 있어 큰 맹점이다. 더욱이 앞이 보이지 않는 것도 나의 권리를 깨닫고 움직이는 데 걸림돌이 되고 있다.

녹록지 않은 현실 속에서도 시각장애인 안마사 박제민은 자신의 문제를 넘어 공동체의 불안한 미래에 대해서도 우려의 목소리를 냈다.

"제가 퇴행성 질환을 앓고 있는 노인들을 위한 안마 서비스를 제공하면서 제일 심각하게 느끼는 건 노인 빈곤 문제에요. 이건 장애인들도 마찬가지지만 연금 몇 푼 쥐어주면서 고독하고 가난하고 불건강한 삶을 강요하는 사회 구조의 문제와 무관하지 않다고 생각해요. 그런 점에서 제가 발 딛고 있는 일터와 삶터부터 평등한 공간으로 탈바꿈하는 게 더 나은 세상을 만드는 길이라고 생각하고요." 일터

현장의 목소리

교대제로 쓰러져 가는 현장을 멈추기 위한 인천공항 노동자들의 투쟁

- 공공운수노조 인천공항지역지부 성영일 운송지회장, 이동진 운송사무장, 인천공항지역지부 오명훈 조직부장 인터뷰

유청희 상임활동가

평일, 주말 할 것 없이 한국을 떠나고 돌아오는 사람들의 생기로 가득한 인천국제공항. 24시간 멈추지 않는 이곳에서 일하는 노동자들의 시간은 공항 운영에 맞춰 연속 야간노동을 하는 교대제로 구성된다. 올해 3월 15일, 29세 노동자가 야간 근무 중 사망했다. 같은 달 19일과 20일 두 노동자가 또 쓰러졌다. 수년째 현행 3조 2교대에서 4조 2교대로의 개선을 요구하고 있지만 사측은 합의 후에도 이행하지 않고 있다. 연속 야간노동으로 동료 노동자가 쓰러지는 현장을 멈추기 위해, 지난 6월 17일 공공운수노조 인천공항지역지부는 교대제 개선을 요구하는 기자회견을 열었다.

6월 23일, 셔틀 트레인 유지·보수 업무를 하는 이동진 운송지회 사무장과 탑승교 유지·보수 업무를 하는 성영일 운송지회 지회장, 그리고 인천공항지역지부 오명훈 조직부장까지, 공항노동자 세 사람을 만났다. 4조 2교대제로 변경해야, 인력 충원이 있어야 노동자들이 쓰러지지 않고 일하며 살 수 있다는 이들의 목소리를 들어보았다.

24시간 돌아가는 공항, 빼앗긴 노동자 건강권

운송지회에는 수하물, 셔틀트레인 유지·보수, 자기부상열차, 승강(엘리베이터), 탑승교 유지·보수 업무를 하는 노동자들이 있다. 이 중 하나라도 멈추는 날에는 공항 업무 전체가 멈출 수밖에 없다. 셔틀트레인 유지·보수 노동자들은 공항 내 수속과 탑승 구역을 왕복하며 승객들을 나르는 무인 경전철의 원활한 운행을 위해 상시 대응한다. 탑승교 유지·보수 노동자들은 공항 탑승구에서 기내까지 이어주는 탑승교를 수리하고 점검한다. 24시간 출동에 대비해 대기하고 문제가 생기면 출동하는데, 주간에는 장비 교체 같은 시설 개선 업무를 하고, 탑승교 접·이현 때 장애가 발생하면 즉시 출동해 문제를 해결한다. (비행기와 탑승교를 연결하고 분리하는 업무는 다른 자회사 노동자들의 업무다.)

이동진(이하 '이'): "무인 운행이지만 운행 중에 갑자기 서버리면 승객들 발이 묶이니까 직원들이 탑승합니다. 한 명씩 타고 있다 문제가 생기면 수동 운전을 해요. 그리고 열차를 교체 투입합니다. 교체된 열차는 야간에 정비하고요. 큰 고장이면 밤에 쉬지 못하고 계속 정비하기도 해요. 열차 네 대가 24시간 운행하는데, 2대는 운행, 1대 비상대기, 1대는 정비하면서 이게 반복되죠. 1개 조가 18명이고 전체 54명이 1터미널, 2터미널, 탑승동에 나뉘어 일합니다."

교대제 노동을 하는 인천공항 노동자들의 노동은 어떻게 이루어질까? 비행기 운항 때문에 공항이 24시간 굴러가야 한다고 말하지만, 지금보다 야간노동을 줄일 방법은 없을까? 인천국제공항은 2017년부터 제2여객터미널 확장을 시작해 2024년 12월부터 운영하고 있다. 개항 직후부터 이용객이 급증하는 것은 아니지만 시설 유지·보수 업무는 개항 이후부터 이미 늘어나 있다. 공사는 승객이 급증한 것은 아니기에 인력 충원이 필요 없다고 말한다. 지금 노동조합에서 요구하는 4조 2교대 외에도 건강한 노동환경 조성을 위한 노동시간은 어떻게 바꿔볼 수 있을까?

성영일(이하 '성'): "비행기가 다닐 때는 시설물 점검을 못 하니까 유지·보수는 비행기 운항이 없는 야간 위주로 해요. 주간에는 운행하다가 고장이 나면 장애 처리하고 야간에는 고치고 점검하면서 24시간 굴러갑니다. 비행기를 야간에는 최소한만 일하고 주간으로 되도록 돌리는 게 좋은데, 최대한 비행기를 많이 받아야 하니까 어렵습니다."

이 "인력이 가장 큰 문제예요. 저희가 요구하는 4조 2교대로 바꾸려면, 그러니까 야간노동을 줄이려면 인력증원이 되어야 하는데 지금은 최소한만 채용해요. 적절하게 인력 채용이 되지 않으니까 한 명이 쉬게 되면 나머지가 메꿔야 하고, 악순환이 반복되죠."

성 "탑승교 업무의 경우, 1터미널만 운영할 때 인원이 52명이었어요. 지금은 2터미널까지 운영하니 탑승교가 늘어나 업무량이 2배가 됐거든요. 일이 두 배면 사람도 104명이 돼야 하는데 인원은 79명밖에 되지 않아요. 공사에서는 승객이 분산될 거고, 2터미널 확장 운영 전이니까 영향이 적다고 말했어요. 하지만 설비를 오픈하면 승객 유무와 상관없이 일하게 되거든요. 그리고 맨 처음 개항했던 활주로와 터미널은 개항한 지 24년, 그 다음 단계로 확장했던 시설은 이제 17년이 되어서 설비도 낡았고 수리도 잦아요. 그만큼 인력도 더 필요한데 고려하지 않아요."

퇴근 9시간 만에 출근한 후 연속 야간노동까지

최근 있었던 기자회견에서 노동자들은 연속 야간노동을 해야 하는 날에는 아침 9시에 퇴근해 저녁 6시에 출근해야 하는 노동 현실을 알렸다. 이렇게 되면 노동자들은 실제 출퇴근에 걸리는 시간 때문에 퇴근하지 못하고 공항 휴게실에서 쉬다가 다시 출근한다고 한다. 피로가 풀릴 시간도 공간도 보장

되지 않는 날, 노동자들의 상태는 어떠한지 물어보았다.

이 "현재 '주주야야(비휴)' 교대제를 하는데요. 다들 야간 근무 때문에 힘들어합니다. 낮에 자고 출근을 하는 식인데, 야간 둘째 날 특히 힘들어해요. 밤에 깨어있는 것 자체가 부담을 주고, 또 야간 업무를 하면서 긴장해야 하는 것도 있고요. 그렇게 무리하다 보니까 3월에 한 명은 출근 전에 뇌출혈로 쓰러지고, 다음날 또 한 명이 쓰러진 일이 있었습니다."

성 "그러다 보니 사고가 상당히 빈번하게 일어나요. 토목 업무를 하거나, 중량물을 옮기다가 손가락이 껴서 절단되기도 해요."

성 "야간노동을 연이틀 할 때는 집이 멀면 집에 안 가고 공항 안에서 지내요. 푹 잘 수가 없으니까 이틀 동안 깨어있게 돼요. 회사는 야간근무에 휴게시간을 주고 있다고 하는데, 자는 게 자는 게 아니에요. 생체 리듬이 완전히 깨집니다. 직원 휴게실에 누워도 소음 때문에 편히 잘 수가 없어요. 휴게실이 보통 지하에 있는데, 햇볕도 들지 않고 습한데다 소음까지 있거든요."

2025년 2월 자료에 따르면 인천공항공사와 3개 자회사 소속 노동자들의 산업재해 현황을 비교했을 때, 인력은 자회사가 2배 많은데 산업재해는 11배나 많은 것으로 드러났다. 연속 야간노동을 하는 자회사 노동자들의 열악함이 산업재해에도 영향을 미치는 것이다. 뇌출혈로 인한 병가 후 복귀한 한 노동자는, 인력 부족으로 복귀한 지 일주일 만에 야간에 연장근무까지 해야 했다.

성 "모회사는 사무직이 대부분이고 자회사는 대다수가 현장직인데요. 공항공사는 4조 2교대 하고 있어요. 저희는 인력도 부족한데 제때 처리하지 못하면 공항공사에서 평가하고, 임금을 하락시킵니다. 오직 비용만 생각하니까 자회사 노동자들이 더 아프고 다칠 수밖에 없죠."

성 "저희가 2018년에 용역업체 소속에서 자회사로 바뀌었는데요. 공항공사에서 하는 모든 복지는 사내 복지기금에서 운영하게 되어있어요. 사실 자회사에 예산이 투입되는 것과 정직원 복지 예산이 직접 연결되는 게 아닌데 마치 자회사에 들어가는 비용 때문에 정규직 복지가 줄어드는 것처럼 말하는 게 있습니다. 전에는 용역업체를 쥐어짜면 비용이 줄어들었는데 이제 자회사에는 그렇게 못 하니까 공사에서는 손해난다고 하면서요. 비정규직과 정규직 간에 제로섬 게임처럼 되어버리는 거죠."

"이렇게 일하다가 도미노처럼 쓰러질 것 같아요"

공공운수노조 인천공항지역지부는 조합원들이 쓰러지는 현실을 막기 위해 과로로 인한 뇌심혈관계질환에 대한 산업재해 신청을 하면서 현실을 알리고 개선해나갈 계획이다. 교섭에서 실질 권한이 있는 인천국제공항공사로부터 4조2교대 이행을 끌어내는 것 역시 앞으로 할 일이다. 노동자들이 더 쓰러지기 전에, 세계 최고 공항이라는 자랑에 걸맞

▲ 왼쪽부터 인천공항지역지부 오명훈 조직부장, 성영일 운송지회 지회장, 이동진 운송지회 사무장. 사진 : 유청희

게 노동자 건강권 보장 또한 함께 이루어져야 하지 않을까.

성 "2020년에 노·사·전(전문가) 논의해서 4조 2교대 협의를 했어요. 자회사 운영 관련한 논의를 한 거죠. 그런데 공항공사에서는 모른척하고 있는 겁니다. 23년에 '25년 1월부터 전면 4조 2교대 시행' 합의를 했어요. 계속 지연시키고 있다가 교섭노조가 바뀌면서 무산돼 버렸어요."

"노동조합은 공사를 상대로 투쟁하고 있어요. 실질 권한이 공사에 있기에 자회사에 기대하는 게 없죠. 지부에서 요구하는 것은 4조 2교대제인데 그게 가능하려면, 더 나은 서비스 제공을 위해서는 인력 증원이 무엇보다 중요하거든요. 그런데 증원 계획은 말하지 않고 현재 인원을 쪼개서 조를 짜라고 하고 있어요. 이렇게 교대제로 일을 하다가 어느 순간 도미노처럼 쓰러지는 것은 아닌지, 저희는 너무 불안해요." 일터

‘빠라’가 들어간 ‘쏨땀’을 아세요?

쏠 서교인문사회연구실

태국 음식점에서 알바를 한 지 10개월 차에 접어들고 있다. 나를 제외한 모든 직원이 태국 사람인 곳이라, 한국 속 작은 태국이자 한국에서 경험하는 태국 워킹홀리데이쯤 되겠다. 나와 함께 일하는 동료들은 대부분 이싼(อีสาน) 지역에서 왔다. 이싼은 태국 영토의 3분의 1을 차지하는 태국 동북부의 거대한 지역으로, 라오스, 캄보디아와 국경을 접하고 있다. 수도인 방콕과는 멀리 떨어져 있고 다른 나라와는 인접해 있다 보니, 수도와는 다른 특색 있는 식문화를 보유하고 있는 곳이기도 하다. 이싼 음식의 특징 중 하나가 되는 것은 ‘빠라’(ปลาร้า)라는 생선으로 만든 젓갈이다. 빠라는 ‘남쁠라’(피쉬소스로 알려진 맑은 어장)보다 향이 강한, 젓갈을 갈아 만든 액젓이다. 발효된 생선을 한 번 더 갈아 만든 만큼 색도 더 진하고 향도 훨씬 강하다. 빠라가 주로 쓰이는 음식은 ‘쏨땀’(ส้มตำ)인데, 쏨땀은 ‘팟타이’와 함께 가장 대표적인 태국 음식 중 하나로, 그린 파파야 샐러드라고도 알려져 있다. 아마 쏨땀에는 남쁠라가 들어가는 것으로 알고 있는 사람이 많을 것이다. 정확히 말하면 쏨땀은 파파야 샐러드류의 통칭이다. 작은 게와 빠라가 들어간 ‘쏨땀뿌빠라’, 파파야와 함께 찹쌀면이 들어간 ‘땀수아’, 옥수수가 들어간 ‘땀카폿’ 등, 들어가는 재료에 따라 수많은 종류의 쏨땀이 존재한다.

함께 일하는 나이 지긋한 ○삼촌은 빠라 냄새 가득한 쏨땀뿌빠라를 앞에 두고 “나는 빠라 안 먹어. 나 끄룽텝(방콕의 정식 명칭의 일부분) 사람”이라고 말했다. 같이 있던 다른 언니들은 코웃음을 쳤지만, 이 문장에는 그저 웃어넘길 수만은 없는 태국 노동자의 역사가 담겨 있다.

쏨땀은 어디에서 왔을까?

쏨땀은 라오스에서 유래된 음식이라는 설명을 쉽게 접할 수 있다. 하지만 쏨땀은 어느 국가에서 유래한 음식이라기보다는 메콩강을 중심으로 현재의 라오스와 태국 동북부 이

싼 지역 사람들이 먹던 음식이라고 하는 편이 더 정확할 것이다. 서구 열강이 식민지배의 야욕을 드러내기 전까지만 해도 대륙부 동남아시아 지역 사람들은 북에서 남으로 이어지는 강줄기와 산맥, 여기저기 분산되어 있는 인구 밀도의 영향으로 인해 강력한 중앙집권 체제보다는 '만달라 체제'라는, 후견국과 피후견국으로 나뉘는 느슨한 연결 방식을 통치 체제로 택했다. 이러한 통치 방식으로 인해 중심부에서 멀리 떨어진 곳에 사는 사람은 중심부 문화보다는 인접한 지역 사람끼리 삶의 방식을 공유하는 편이 훨씬 자연스럽고 일반적이었다. 따라서 메콩강을 중심으로 현재 라오스 지역에 살던 사람과 태국 동북부 이싼 지역에 살던 사람은 그저 같은 강을 공유하면서 비슷한 말을 쓰고, 비슷한 음식을 먹는 사람들로 서로를 생각했을 것이다. 이 지역 사람들이 공유하던 '쏨땀'은 프랑스의 침략과 태국의 민족주의와 산업화라는 역사의 풍파를 맞으며, 아이러니하게도 '태국을 대표하는 음식'이 되었다.

'이싼 사람'과 쏨땀

19세기 말, 전방위에서 조여 오는 식민 지배의 압박에서 시암(태국의 옛 이름) 정부는 나라를 지키기 위해 지방 행정을 중앙집권화하기 시작했다. 이후 프랑스와 시암 간의 전쟁으로 인해 지금 우리가 알고 있는 라오스와 태국을 가르는 국경선이 생겼고, 태국의 근대적 교육체계 도입을 통해 수도 중심적 변화가 더욱 거세졌다. 이 모든 과정은 이싼 사람이 시암 사람이 되는 과정인 동시에 외부인이 되는 과정이기도 했다. 동남아시아는 앞서 말했던 것처럼 넓은 지역에 수많은 민족이 서로 다른 언어와 문화를 공유하는 공간이다. 이런 다양성의 공간에 침입한 식민 지배의 압박과 서구식 근대화는 오로지 하나의 언어와 문화만이 옳다고 생각하게 만들었다. 이러한 경향은 1939년 피분 송크람이 집권하면서 더욱 강화되었는데, "타이인을 진정한 타이인으로 만든다"라는 민족주의적 미명하에 국호도 '시암'에서 '타이족의 나라'라는 뜻의 '타이랜드'로 바꾸고, '타이어'의 학습을 강요하기 시작했다. 그렇게 이싼 사람들은 타이족 중심의 역사와 언어, 문화만을 배우며, '우리는 인정받지 못하는 다른 사람들'이라는 감각을 키워 갔다.

교육뿐 아니라 산업 발전 또한 수도 중심으로 이루어졌고 방콕과 중부 태국을 중심으로 한 산업 정책은 이싼의 산업 발전을 더욱 더디게 만들었다. 이는 이싼 사람들이 돈을 벌기 위해 수도로 대규모 이주하는 결과를 가져왔다. 언어도, 먹는 음식도 달랐던 이들은 저임금의 고된 노동에 시달리며 타이족 중심의 세상에서 '외부인'으로서 차별받았다. 나와 함께 일하는 A언니는 이싼말에 대한 이야기를 나누다가 언뜻 "언니(나)는 다른 곳 가도 그냥 이싼말 써요. 언니(나)는 괜찮아요."라고 말했다. 언니의 "괜찮다"라는 말속에는 역설

적으로 이싼어 사용자가 겪어야 했을 괜찮지 않은 상황이 담겨 있었다.

강도 높은 노동과 차별로부터 이리 치이고 저리 치이며 심신이 지친 노동자들은 하루 일과를 끝내고 무에타이 경기장에 모였고, 이싼에서 온 상인은 이싼에서 온 노동자를 위해 고향에서 먹던 빠라를 넣은 쏨땀과 찹쌀밥을 팔았다. 일자리를 찾아 중심부로 떠나온 이싼 사람의 수는 1980년대 태국의 고속 경제 성장과 함께 더욱 증가했다. 이는 아이러니하게도 중부 사람들이 이싼 음식을 더욱 자주 접하는 기회가 되었다. 여기저기서 쏨땀을 마주치게 된 중부지역 사람들은 견디기 힘든 냄새를 풍기는 빠라 대신 남쁠라를 넣었고, 매운맛을 줄이고 단맛을 끌어 올린 중부 스타일 쏨땀, '땀타이'(ตำไทย)를 만들어 냈다. 그렇게 이싼 출신 노동자의 애환이 담긴 빠라 냄새가 지워진, 중부 스타일의 쏨땀이 탄생했다.

고향을 떠나온 노동자를 위로하는 빠라의 맛

태국을 대표하는 쏨땀은 '땀타이'가 되었어도 여전히 태국에는 이싼식 쏨땀을 파는 곳이 많고, 고향의 맛을 찾아온 이싼 사람들도 여전히 많다. 이는 바다 건너 한국에서도 마찬가지다. 내가 일하고 있는 식당도 이싼 출신 사장님이 하는 이싼 음식 전문점으로, 한국에 있는 태국 사람들이 많이 찾는다. 일 년 중 가장 바쁜 시기는 명절 당일인데, 이날에는 대체로 사업장도 쉬기 때문이다. 고향을 떠나 한국으로 이주해 온 노동자가 모인 식탁에는 빠라가 들어간 쏨땀이 빠지지 않는다. 빠라를 넣은 쏨땀은 이제 바다 건너 한국에서도 고향을 떠나온 노동자를 위로하는 음식이 되었다. 언젠가 태국에 가거나 이싼 음식점에 갈 일이 있다면, 한 번쯤은 노동자의 애환이 담긴 빠라로 버무린 쏨땀을 드셔보시길 바란다. 알터

중환자실에서 사는 사람들

최원영 회원, 간호사

"요즘 많이 바쁘시죠?"

의정 갈등으로 인한 전공의들의 집단사직 이후, 만나는 사람마다 한 번씩 건네는 말이었다. 안쓰럽게 바라보는 걱정 어린 눈빛이 무색하리만치 나는 응급 중환자실로 발령받은 이래 가장 한가한 나날들을 보내고 있다. 그래서 그런 질문에 답해야 할 때마다 살짝 민망했었다. 물론 같은 병원이라도 부서의 사정과 맡은 역할에 따라 다르겠지만, 아무튼 내 상황만을 얘기하자면 그렇다.

서울대병원 응급센터는 크게 응급실, 단기 응급병동, 응급 중환자실로 나뉜다. 응급센터는 전공의들이 떠난 이후 환자를 진료할 의사가 부족해져 병상을 많이 축소해서 운영하고 있다. 응급실은 환자 수의 상한선을 두고 그 이상은 환자를 아예 받지 않고 있다. 단기 응급병동은 의사가 부족해서 아예 폐쇄해 버렸다. 내가 일하는 응급 중환자실 역시 병상을 다 가동하지 못하고 있다. 환자는 10명 안팎으로, 평소의 절반을 조금 넘을까 말까 하는 수준이다. 덕분에 간호사 1인당 담당 환자 수가 확 줄어들었다.

환자가 없으니 당장은 몸이 편하고 한가해서 좋긴 했지만, 한편으로는 '원래라면 여기로 왔어야 하는 환자들은 그럼 다 어디로 간 걸까, 어딘가에서 잘 치료받고 있는 걸까?' 하는 생각이 들었다. 뉴스를 보면 받아주는 병원이 없어서 응급환자가 구급차를 타고 몇 시간을 떠돌았다거나, 구급차에서 아이를 낳았다는 등의 기사가 하루가 멀다 하고 들려온다. 그런 것들이 내 상황과 무관한 일이 아니기에 이 한가함을 마냥 좋아할 수만은 없었다.

아무튼 일련의 사건들로 인해 엉겁결에 중환자 대 간호사 인력 비율이 선진국처럼 거의 1:1이 되어버렸다. 분명 오래전부터 바라던 일이었는데 그게 아무런 준비 없이 갑자기 주어지니 뭘 해야 할지 모르겠고 누군가는 이 상황으로 인해 고통받는데 나만 혜택받

는 것 같아 괜한 죄책감만 들었다. 떡 본 김에 제사 지낸다고, 수간호사님을 찾아가 이참에 뭔가 시스템을 개선할 만한 게 있는지 찾거나 한시적으로라도 여유시간에 환자들을 위해 뭔가를 해보는 건 어떠냐고 제안해 봤지만, 말 그대로 이 상황 자체가 '한시적'이기 때문에 어떤 일을 벌이기가 좀 그렇다는 답이 돌아왔다.

생각만 많아진 채로 하루하루를 보내다가 문득 예전에 내가 간호사 문제와 관련해서 노동조합과 간호사단체 등에서 열심히 활동하던 시기에 친구가 해준 말이 떠올랐다. 친구는 내게 나름의 걱정 섞인 말투로, 그러나 약간은 냉소적으로 지나치게 애쓰지 말라 말했었다. 당장이야 인력 문제만 해결되면 그간 너무 바빠 환자에게 잘 못 해준 것들을 다 해줄 것 같겠지만, 막상 그렇게 되더라도 간호사들 상당수는 지금까지 하던 것만큼만 하고 나머지 여유시간에 인터넷 쇼핑이나 할 거라고 말이다. 당시에는 그 말을 부정하며, 적어도 나는 안 그럴 거라고 생각했었다. 하지만 지난 몇 달간 한가했던 시간을 돌이켜 보면 나도 별반 다를 게 없었다. 시간이 남아돌아서 기껏 떠올려서 해준 일이라곤 머리가 긴 환자분의 헝클어진 머리를 빗어서 묶어준 게 전부였던 것 같다. 다른 간호사들도 대부분 마찬가지였다. 책을 읽거나 모여서 수다 떨거나 핸드폰을 보거나 게임을 하거나 대학원 과제를 하거나 하는 식이었다.

그날도 평소처럼 한가한 나이트 근무 날이었다. 어둡고 고요한 중환자실에서 간호사들은 여기저기 흩어져 각자의 방식대로 한가로운 시간을 보내고 있었다. 간호사들이 책을 읽거나 수다를 떨거나 핸드폰을 보거나 대학원 과제를 하면서 제각각 자기 시간을, 인생의 파편을 짜맞추며 살아가고 있는 동안 같은 공간에 있는 환자들은 하나같이 천장만 바라보며 시간을 죽이고 있었다. 그 모습을 바라보고 있자니 문득 조금 슬퍼졌다. 늘 보던 장면인데 그날따라 그게 왜 그렇게 슬픈 기분이 들었는지 모르겠다. 너무 한가해서 너무 다양하게 시간을 보내는 간호사들과 그렇지 못한 환자들의 극명한 대비가 도드라져서 그랬을까.

중환자실에서 치료받는다면 끔찍할 것 같다는 상상은 많이 해봤지만, 중환자로서 살아가는 삶이란 것에 대해 진지하게 고민해 본 적이 없었던 것 같다. '나중에 커서 뭐가 되고 싶어?' '졸업하면 뭐 할 거야?' '여름휴가 계획 있어?' '연말에 뭐 할 거야?' 이렇듯 가깝고 먼 미래에 어떻게 시간을 보낼 것인지에 대해서는 많이들 질문하고 고민하지만 '근데 나중에 혹시라도 중환자실에 가게 되면 뭐 할 거야? 어떻게 시간을 보내고 싶어?' 이런 질문은 아무도 하지 않는다. 왜냐하면 중환자가 된다는 가정 자체가 일단 기분이 나쁘고 실례되는 질문일뿐더러 혹시나 그런 상황이 오더라도 그런 예외적인 상황은 '정상적'인 삶에서 잠시 궤도를 이탈한 것이기 때문에 다시 '정상' 궤도에 진입하기 위한 노력 외에 다른 옵션은 없다고 생각하는 것 같다.

▲ '여기로 왔어야 할 환자들은 어디로 갔을까. 잘 치료받고 있는 걸까.' 사진 : 최원영

오래전에 봤던 '잠수종과 나비'라는 영화가 떠올랐다. 이 영화는 사고로 인해 온몸이 마비된 주인공 '장 도미니크 보비'의 실화를 바탕으로 한 이야기다. 보비는 마비로 왼쪽 눈꺼풀을 깜빡이는 것밖에 할 수 없었지만, 언어치료사의 도움을 통해 눈 깜빡임으로 알파벳을 선택하는 방식으로 자신의 의사를 표현할 수 있게 되었다. 그는 15개월 동안 20여만 번의 눈 깜빡임을 통해 자전적인 소설을 써내려갔다. 출간 후 그 소설은 베스트셀러가 되어 영화화되었고, 영화 역시 칸, 골든글로브, 세자르 등 세계 유수의 영화제 상들을 휩쓸었다.

중환자실에 있는 환자 중에는 보비보다 신체의 더 많은 부분을 움직일 수 있고 더 적은 도움으로 의사를 표현할 수 있는 사람이 많다. 그렇다고 그들 모두가 베스트셀러를 쓰고 세계 영화제를 휩쓸어야 한다는 것은 아니다.

사람들은 아픈 것은 비정상이고 비일상적이며 일시적인 현상이라고 여긴다. 하지만 아플 일만 남아있는 사람들에겐 앞으로의 인생은 계속 병원을 들락거리면서 병원에서 보내야 하는 것이다. 그런 삶에서도 어떤 유의미한 것들을 추출해낼 순 없을까.

<진료실에서 보내는 편지>답게, 이 글을 편지처럼 마무리하려 한다. 이 편지를 읽을 이름 모를 벗에게 묻고 싶다.

"만약 중환자실에 가게 된다면 그 시간을 어떻게 보내고 싶어? 중환자실에서 사는 사람들을 위해 내가 어떤 일을 할 수 있을지 힌트를 얻길 기대하며 너의 답장을 기다릴게. 안녕." 일터

규제개혁위원회 때문에 올여름 건설노동자 다 죽는다!

박세중 민주노총 건설노조 노동안전보건국장

법만 있지, 세부 지침이 없다. "사업주는 폭염·한파에 장시간 작업함에 따라 발생하는 건강장해를 예방하기 위하여 필요한 조치를 하여야 한다"는 추상적 문구가 전부다. 이미 폭염이 시작됐다. 작년보다 더욱 덥다는 올여름, 현장의 건설노동자가 쓰러지지 않을까 염려된다. 그간의 과정을 돌이켜 짚으며, 건설현장에 정말 필요한 폭염 대책에 관해 살펴보고자 한다.

현실을 따라가지 못하는 허술한 지침

작년 10월 22일 산업안전보건법이 개정되어 폭염에 대한 사업주의 보건조치 의무가 법에 들어왔다. 여태까지 고용노동부는 지침이랍시고 앵무새처럼 "물, 그늘, 휴식"만 외쳐댔다. 그간 산업안전보건기준에 관한 규칙에 정의된 고열작업에 폭염기 건설현장 옥외작업은 없었다. 법에 명시된 바로는 폭염기 옥외작업은 고열작업이 아니었다는 것이다. 온 가족이 골목길에 나가 돗자리 깔고 자며 더위를 이겨냈던 시절에나 할 법한 발상이다. 갈수록 심각해지는 기후위기 시대, 제도가 현실을 전혀 반영하지 못했다. 한여름 벌겋게 달궈진 쇳덩이를 만지며 뙤약볕 아래서 일해야 하는 우리 건설노동자는 마땅히 폭염기 옥외작업이 고열작업에 포함되어야 한다고 요구해왔다. 법이 개정되어 늦게나마 현장 여건에 맞는 폭염대책을 세울 수 있기에 환영했다. 하지만 개정된 법이 시행되는 지금도 하위법령이 마련되지 않은 행정공백 상태다.

올 1월 22일 고용노동부는 안전보건규칙 개정 입법예고안을 발표했다. 건설노동자의 눈에는 말도 안 되는 내용이 여럿 보였다. 먼저 "옥외 이동작업 등 작업환경의 특성상 체감온도 측정이 곤란"하다고 한 것, 그래서 "기상청장이 발표하는 체감온도를 활용"한다

는 것이다. 이미 여러 해 전부터 건설노조는 사업주가 하지 않는 온습도 측정을 현장노동자들과 함께 직접 해왔고, 그 결과 현장의 체감온도가 기상청 발표보다 평균 6.2도 높음을 확인한 바 있다. 올해는 지침의 내용이 조금 바뀌었지만, 지난해까지 몇 년 동안 이어진 노동부의 지침은 체감온도 33도, 35도, 38도에 따라 옥외작업 시간을 조정하라는 것이었다. 6.2도 차이라면 노동부의 지침은 사실상 아무런 의미를 갖지 못한다. 햇볕에 달궈진 건설 장비며 자재에서 방출되는 복사열이 노동자를 더욱 덥게 만드는 건설현장의 특성을 반영하지 못한 것이다. 그래서 건설노조는 현장에서 온습도를 측정하여 사업주가 그에 맞게 대응해야 한다고 누누이 주장해왔다. 현장 바로 앞이라 해도 백엽상에서는 건설현장의 열기를 측정할 수 없다.

또한 굳이 옥외작업을 구분하여, 실내작업에서 강조한 "냉방이나 통풍을 위한 온습도 조절장치 설치" 의무를 제외한 것이다. 한여름이면 건설현장에 그늘막을 설치하고 대형 선풍기를 틀어놓은 모습을 쉽게 볼 수 있다. 이렇게라도 체감온도를 낮추어 폭염과 싸우고 있는 것이 건설노동자다. 옥외작업에서도 충분히 가능하다. 현장노동자가 할 수 있는 일을 대한민국 정부가 못할 거라고 하는 것은 안 하겠다는 의지의 표현이 아닌지 의심스럽다.

무엇보다 개탄스러운 점은 폭염기에 휴식을 부여하지 않을 수 있도록 했다는 것이다. "체감온도 33도 이상일 때 매 2시간 이내 20분 이상의 휴식을 부여"해야 하지만 "연속공정 과정에서 품질 저하 등 작업 성질상 휴식 부여가 매우 곤란한 경우에는 휴식 부여 대신 개인 보냉장구 등을 활용"하도록 했다. 연속공정은 쉬지 말라? 건설현장은 연속공정의 연속이다. 균열이 발생해 붕괴로까지 이어질 수 있기에 특히나 콘크리트 타설 작업은 쉬지 못하고 일해야 한다. 노동자 건강권을 고려한 정책이라면 휴식 부여가 곤란한 여건에서도 어떻게든 노동자가 쉴 수 있도록 강구해야 마땅하다. 구태여 폭염 속 건설현장이 아니더라도, 쉬는 것만이 더위를 이길 수 있는 유일한 방법임을 관료들이 모를 것이라 생각하지 않는다.

사업주 부담을 이유로 거부된 폭염기 노동자 휴식권

어처구니없는 노동부의 입법예고안조차 규제개혁위원회에 막혀 더욱 후퇴될 것임이 확인됐다. 규제개혁위원회는 재검토를 권고했다. 앞서 지적한 "체감온도 33도 이상 시 2시간 이내 20분 이상 휴식을 보장"하도록 한 것이 사업자에게 지나친 부담을 준다는 것이다. 해당조항을 위반하면 형사 처벌될 수 있고, 고용형태·사업형태가 다양한데도 주기적인 휴식 보장을 획일적으로 규제할 수 없으며, 중소·영세 사업장에 부담이 된다는 이유에서다. 무더위에 휴식 보장은 노동자의 생명과 안전을 지키기 위한 최소한의 장치다. 규제개혁위원

▲ 2025.06.02. 규제개혁위원회가 있는 정부서울청사 앞에서 열린 민주노총 <폭염 속 노동자 다 죽이는 규제개혁위원회 규탄 기자회견> 사진 : 박세중

회는 폭염에 노동자가 쓰러질 때까지 일하다 죽으라는 것인가. 더욱더 열악하여 휴게시설 비슷한 것도 갖추지 못한 중소규모 현장노동자의 목숨은 어떻게 돼도 된다는 말인가.

이러한 반노동적인 행태의 원인을 규제개혁위원회의 구성에서 찾을 수 있겠다. 민간위원은 대개 기업 임원이나 행정학·법학 교수들이며, 정무직 공무원은 기획재정부장관, 행정안전부장관, 산업통상자원부장관, 공정거래위원회위원장 등이다. 여기에 노동자 안전을 주무로 하는 고용노동부장관은 없다. 노동자의 목소리를 대변할 노동자 출신도 없다. 이러한 구성에서 노동안전보건의 기본적인 원칙과 의무는 사업주를 위한 '규제'가 되어 '개혁'의 대상이 되고야 만다.

건설노동자를 위한 실질적 폭염대책은 무엇일까. '급박한 위험'이 아니더라도 노동자 판단으로 작업을 중지할 수 있게 작업중지권을 확대하는 것도 방편이 되겠지만 부족하다. 노동부가 폭염기 무더위 시간대에 작업 금지를 강제하고 이를 어길 경우 처벌한다 해도, 공기 단축에 허덕이는 건설현장에서 실효를 거두기 어려울 것이다. '일당쟁이' 건설노동자는 차라리 쪄 죽을지언정 굶어 죽는 걸 더 두려워한다. 실제 폭염으로 작업시간이 줄어 '반 대가리'만 받아서 죽겠다는 조합원 호소도 들린다. 그 명칭을 무엇이라 하든 임금보전 없이는 어떤 건설현장 폭염대책도 실패할 것이다. 퇴직공제부금이나 실업급여, 지자체 재난수당도 활용해볼 수 있겠다. 당장 실효를 거둘 수 있는 방편은 더 많은 노동자를 채용하여 교대로 쉴 수 있게 하는 것이다. 이미 건설노조는 폭염기만이라도 1.5에서 2배수의 노동자를 더 채용하라고 요구한 바 있다.

그보다 더 시급한 것은 규제개혁위원회를 압박하는 일이겠다. 폭염에도 건설노동자가 죽지 않고 건강하게 일할 수 있게 규제개혁위원회는 재검토 권고를 즉각 철회해야 한다. 규제개혁위원회의 권고를 따를 것이 아니라 노동자 건강을 책임지는 유일한 부처인 고용노동부는 현장노동자를 위한 제대로 된 세부규칙을 만들어야 한다. 일터

당신이 복용하는 의약품의 효능과 부작용은 누구 중심입니까?

서은솔 회원, 젠더와노동건강권센터

의약품의 개발사와 젠더

교과서를 펼쳤을 때 보이는 인체모형, 장기가 누구의 것인지에 대한 의문을 가진 적 있는가? 보통은 성인 남성이다. 교과서와 논문 속 질병의 유병률과 증상 역시 주로 남성 위주로 기술되어 있다. 당연하게도 의약품의 이용에서도 여성과 남성 사이에 차이가 존재한다. 심근경색을 예방하기 위한 조치로 복용하는 아스피린은 여성보다 남성에게서 더 효과적이다(Ridker 외, 2005). 수면제인 졸피뎀이 남성보다 여성에게서 더 크게 반응하여, 졸피뎀을 복용했을 때 여성의 운전능력 저하가 남성보다 5배는 높다(Farkas 외, 2013). 어째서 이런 차이가 발생하는가 하면 여성과 남성의 신체는 다르기 때문이다. 약물이 신체의 영향을 받아 필요한 역할을 하는 물질로 변환되고, 이동하는 몸속 경로도 성별에 따라 사뭇 다르다. 이를 설명할 수 있는 학문은 약동학(Pharmacokintics)이다.

약동학은 약물이 신체에서 어떻게 움직이는지를 분석하는 학문이다. 구체적으로 약물은 흡수, 분포, 대사, 배설의 과정을 거친다. 먼저 약물이 투여된 후 혈류로 들어가는 과정이 흡수, 이후 체내 조직으로 퍼지는 과정이 분포, 생체 내에서 화학적으로 변형되는 과정이 대사, 마지막으로 소변이나 땀 등을 통해 몸 밖으로 나가는 과정이 배설이다. 이 일련의 과정에서 기준이 되는 신체는 대부분 성인 남성의 신체다. 그러나 여성은 근육량과 체지방 비율이 다르기 때문에 약물의 결합 정도나 분포 속도에 차이가 발생한다. 예를 들어, 심혈관계 약물의 경우 여성과 남성 간 효과나 부작용이 크게 다를 수 있다. 간에서 약물을 분해하는 효소의 활성도 역시 성별에 따라 차이가 있다. 이에 따라 졸피뎀처럼 여성에게 더 낮은 용량이 권장되는 약물도 있다. 또한 신장 기능도 성별 차이를 보인다. 신장으로 유입되는 혈류량과 사구체 여과율(GFR)은 일반적으로 남성이 더 높아 약물 배설이 빠

른 반면, 여성은 약물 제거가 느려 '디곡신' 같은 약물에서 부작용 위험이 더 클 수 있다. 이처럼 흡수, 분포, 대사, 배설의 모든 단계에서 성별에 따른 차이가 존재하며, 이는 치료 효과와 부작용의 차이로 이어진다(Baggio 외, 2013 ; Yang 외, 2014).

성별에 따른 약물반응 차이의 시작, 임상시험

성별에 따라 의약품별 신체적 반응이 다를 수 있음을 인지한 지는 얼마 되지 않았다. 나아가 의약품에 대한 성별 간 차이는 단지 생물학적 차이에 그치지 않고, 의약품 개발 과정의 역사적 편향에서 비롯한 구조적인 문제이기도 하다. 임상시험은 의약품을 개발하기 전에 반드시 거쳐야 하는 절차로, 의약품이 신체에 어떤 영향을 미치는지를 평가한다. 그러나 입덧약으로 사용된 '탈리도마이드[1]'로 기형아가 태어난 사건 이후, 혹시라도 있을 수 있는 유해한 영향으로부터 보호하기 위해 임산부와 임신 가능성이 있는 여성들을 임상시험에서 배제했다. 잘 설계된 임상연구를 통해 여성과 태아를 보호하기보다, 그들을 배제함으로써 임상시험을 진행시키기를 선택한 것이다. 또한 임산부를 배제함과 동시에 임신 가능성이 있는 여성이라는 광범위한 정의의 배제조건이 만들어진다(Benjeaa&Geysels, 2020).

그 결과 수십 년 동안 의약품 임상시험은 성인 남성을 기준으로 설계되고 진행되었으며, 이로 인해 축적된 임상 데이터 역시 남성 중심으로 편향되었다. 1990년대 들어 미국 FDA는 이러한 성별 불균형의 문제를 인식하고, 약물 반응에서의 성차를 고려하여 지침을 변경하였다. 그러나 이미 상당한 양의 데이터가 남성 중심으로 쌓인 이후였으며, 여전히 여성 참여를 제한하는 조건들로 인해 여성의 데이터는 상대적으로 부족한 상태다.

의학에도 페미니즘 렌즈가 필요하다

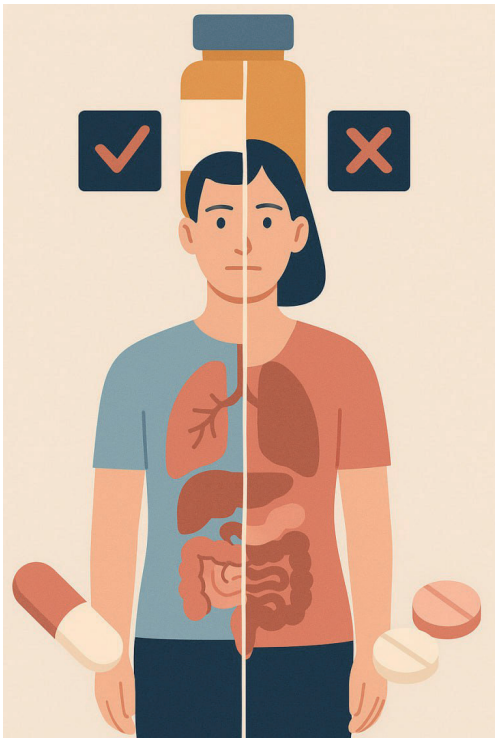
임상시험에서 성별 차이를 반영하기 위해서는 설계 단계에서부터 구조적인 변화가 필요하다. 단순히 임상시험 참여자의 성비를 1:1로 맞추는 것으로는 충분하지 않다. 질병의 성별 유병률을 반영해 대상자를 모집하는 것이 더 현실적인 대안이 될 수 있다. 또한 임상시험 이전 단계인 동물 실험에서도 대부분 수컷 동물만을 사용하는 관행이 지속되고 있는 만큼, 동물실험과 초기 임상시험부터 여성 참여를 확대해야 한다. 나아가 성별에 따른 약물 반응을 정확히 파악하기 위해 '성별분리 통계'의 수집과 분석이 필수적이다. 여성과

1) 1970년대 입덧약으로 이용되었던 약. 탈리도마이드는 임산부에 대한 안전성이 충분히 확립되지 않은 상태에서 의약품이 허가되었는데 부작용으로 기형을 유발하는 작용이 있었다. 현재 탈리도마이드는 임산부에게 복용 금지 약물이며, 암환자를 위한 항암제로 이용한다.

남성의 약물 반응 데이터를 분리해 분석함으로써, 보다 정밀하고 성별에 민감한 의약품 안전성 및 효과 정보를 제공할 수 있다(Benjeaa&Geysels, 2020).

이러한 문제를 단순한 과학적 편향으로만 치부해서는 안 되며, 이는 의료체계 전반에 내재한 구조적 젠더 불평등의 일환이다. 젠더 불평등은 환자가 의료 서비스를 이용하는 방식에 깊이 영향을 미치며, 이는 곧 건강불평등으로 이어진다. 흔히 임신중지나 산부인과 의료 접근과 같은 직접적인 차별에만 주목하는 경향이 있으나 보건의료, 특히 의약품 이용에서의 젠더 불평등은 훨씬 더 은밀하고 구조적으로 뿌리내리고 있다.

따라서 우리는 성별 및 젠더 차이를 인식하고 반영할 수 있는 '페미니즘 렌즈(Feminist Lens)'를 보건의료 정책과 실천에 적용할 필요가 있다. 페미니즘 렌즈는 남성 중심의 기존 시각과 구조를 재구성하고 건강과 보건의료체계 내 권력 관계를 비판적으로 분석함으로써 젠더 불평등에 능동적으로 대응할 수 있는 도구가 된다. 지금까지의 논의가 성별 차이에 주로 초점을 맞추었다면, 앞으로는 젠더 정체성의 다양성까지 고려해야 한다. 나아가 젠더에 따른 건강 영향과 의료 접근성의 차이를 환자들이 인식할 수 있도록 하고, 이를 해소할 수 있는 보건의료 체계로 나아가기 위해 '젠더의학(gender medicine)'이 요구된다. 일터



▲ 사진 : AI 생성 이미지

<참고문헌>

- Farkas, R. H., Unger, E. F., & Temple, R. (2013). Zolpidem and driving impairment—identifying persons at risk. New England journal of medicine, 369(8), 689-691.
- Baggio, G., Corsini, A., Floreani, A., Giannini, S., & Zagonel, V. (2013). Gender medicine: a task for the third millennium. Clinical Chemistry and Laboratory Medicine (CCLM), 51(4), 713-727
- Yang, L., Li, Y., Hong, H., Chang, C. W., Guo, L. W., Lyn-Cook, B., ... & Ning, B. (2012). Sex differences in the expression of drug-metabolizing and transporter genes in human liver. Journal of drug metabolism & toxicology, 3(3), 1000119.
- Benjeaa, Y., & Geysels, Y. (2020). Gender bias in the clinical evaluation of drugs.
- Ridker, P. M., Cook, N. R., Lee, I. M., Gordon, D., Gaziano, J. M., Manson, J. E., ... & Buring, J. E. (2005). A randomized trial of low-dose aspirin in the primary prevention of cardiovascular disease in women. New England Journal of Medicine, 352(13), 1293-1304.
- Farkas, R. H., Unger, E. F., & Temple, R. (2013). Zolpidem and driving impairment—identifying persons at risk. New England journal of medicine, 369(8), 689-691.

꼬리에 꼬리를 무는 연구의 즐거움

- 철강산업 안전시스템 실태와 대안 마련을 위한 연구

전주희 회원, 서교인문사회연구실

2022년 현대제철에서 중대재해가 발생했다. 사망사고를 계기로 철강산업의 안전시스템에 관심이 생겼다는 말은 못하겠다. 사실 그 죽음에 분노했던 것도 관심이 생겼던 것도 아니다. 건조한 몇 마디 정보로 올려진 수많은 사망사고는 나 역시도 그저 심드렁하게 지나칠 뿐이다.

유독 2022년의 사망사고가 눈에 들어온 것은 충남지역 새움터 활동가 최진일이 작성한 사고조사보고서를 우연히 읽게 되었기 때문이었다. 긴급하게 작성되었지만 상세하게 조사된 보고서는 사망사고에 대한 궁금증을 풀어주기보다 더 많은 궁금증이 생기게 했다. '현대제철에서 그 수많은 죽음이 발생했음에도 불구하고 왜 그동안은 이토록 상세하고 공들인 보고서 한 장이 나오지 않았던 것일까.'

적어도 노동조합이 있는 곳에서조차 사망사고에 대한 구체적인 정황과 원인이 공장 담벼락을 넘지 못한다면 그것은 노동조합이 져야 할 책임을 다하지 못한 것이라고 말할 수밖에 없다. 죽음을 막지는 못하더라도 죽음에 대해 조사하고 알릴 책임은 있는 것이니까.

그런 의미에서 철강산업에서 일하는 노동자들의 조건과 삶이 궁금해졌다. 의원실을 통해 10년간의 재해조사의견서를 입수하고, 여러 통로를 통해 노동조합과 인터뷰를 시도했지만 허사였다. 몇 달을 끙끙거리다 해가 지나고 어쩔 수 없이 포기했다. 안 되는 것은 안 되는 거구나.

그러다 우연찮게 금속노조에서 진행한 <작업중지권> 연구에 결합하게 되었고, 그중 현대제철 자회사 노동자를 만나게 되었다. 중대재해처벌법 제정 이후 현대제철 현장에는 현장 관리자에게 책임을 전가하는 'SCR'(Safety Core Rule, 10대 핵심안전수칙) 제도가 생겼다는 얘길 들었다. 안전을 매개로 통제를 강화하는 현대제철의 내부 상황이 너무나 궁금

해졌다. 그래서 철강대표자회의에 철강산업 안전시스템에 대한 연구를 제안하게 됐다.

▲ 철강산업 안전시스템 실태와 대안마련을 위한 연구 (2025)

운때가 맞았다. 현대제철 당진공장에는 마침 새로 당선된 집행부가 SCR 제도를 폐지해야 한다는 강한 의지를 갖고 있었다. 하루는 금속노조 철강대표자회의에서 지회장이 'SCR 같은 제도를 금속노조 차원에서 대응해야 한다'고 강력하게 주장하기도 했다. 지회장은 지회 간부들더러 '내가 금속노조 가서 강력하게 주장했으니 조만간 조치가 내려질 것이다'라고도 했단다. 그런 상황을 모르던 우리는 기가 막힌 타이밍에 철강대표자회의에 연구계획을 제출했고, 연구가 일사천리로 시작됐다!

연구팀이 처음 제안한 것은 현대제철 당진공장의 노안활동을 일주일 정도 참여·관찰하는 것이었는데, 이 역시도 흔쾌하게 받아들여져서 당시엔 어리둥절했다. 아니 왜?? 나중에 알고 보니, 한노보연 연구팀이 현장에 갔을 적에 모든 지회 간부들이 '아 우리 지회장이 금속노조에 강력하게 항의했다더니, 드디어 사람이 내려왔구나' 생각하고 이물감 없이(?) 우리들의 활동을 적극적으로 지원해 준 것이었다.

될 일은 어떻게든 된다더니. 그렇게 서로의 오해(?) 속에 연구는 순조롭게 진행되었다. 그런데 당진공장에서 일주일간 참여연구를 수행하던 중 중대재해가 발생했다. 처음에는 너무 놀랐고, 그다음에는 어떻게든 우리가 수행 중인 연구가 지금 벌어지고 있는 중대재해 대응에 보탬이 되어야 한다는 생각이 들었다. 이번 사고마저 그동안 철강산업에서 발생한 수많은 사망사고처럼 묻히게 놔두고 싶지 않았다.

금속노조 대책위가 구성되었고, 정년을 한해 앞둔 조합원의 사망사고 소식을 대책위의 이름으로 알렸다. 그리고 사고조사를 진행하고, 지회와 지역 동지들과 사고대응 활동을 하며 연구기간보다도 더 긴 시간 동안 현대제철 중대재해 대응을 해 오고 있다. 연구는 벌써 끝났건만….

오랫동안 현장을 들여다보는 것은 연구자로서, 활동가로서 커다란 자극이 된다. 그러나 그것은 아프고 고통스런 자극이기도 하다. 오랫동안 얼어붙은 현장 조합원의 냉소와 무관심에 가닿을수록 그 뾰족함이 온몸을 아프게 하고 정신을 찌르는 것 같을 때가 있다. 그런데 기묘하게도 그 안에서 다음의 연구 주제가 떠오른다. 그것도 매우 중요하고 매우 긴박한 주제 말이다. 그래서 현장 안에서 현장과 함께 또 다른 연구를 이어간다. 그 즐거움이란! 일터

메밀 상임활동가

6월 4일 이후 대통령이 바뀌고, 어딘가에서는 세상이 바뀐 것 같은 분위기도 감지되곤 했습니다. 무언가 바뀌는 것들도 있겠지요. 대통령 말고도 많은 것이 바뀌고 있으니까요. 그러나 아직도 여전한 것들이 있습니다.

지난달에도 죽음이 곳곳에 다다랐습니다. 발전소 하청노동자 김충현이 죽고, 많은 노동자가 끼임, 추락, 맞음, 깔림, 중독, 폭발로 죽었습니다. 이주노동자의 죽음은 때로 통계에서조차 지워지곤 합니다. 가자지구의 팔레스타인인들은 굶어 죽고, 구호품을 배급받으러 갔다가 살인을 당하고 있습니다. 오늘도 자본의 이윤을 위한 무분별한 개발과 자원 수탈로 동식물을 포함한 수많은 생명이 사라지고 있고, 차별과 혐오는 불안과 우울로 소리 없이 사람들을 삼키고 있습니다.

연구소는 태안화력 고 김충현 비정규직노동자 사망사고 대책위에 함께하고 있습니다. 6월에는 대책위 활동과 아리셀 참사 1주기 추모제, 차별금지법을 국정과제로 채택할 것을 촉구하는 거리선전전과 기자회견 등에 참여했습니다. 삼풍백화점 참사 30주년 국회토론회에서 반얀트리 참사 증언을 하고, 지난 퇴진광장에서 힘 모았던 '윤석열 퇴진! 세상을 바꾸는 네트워크' 해소 회의에도 다녀왔습니다. 여러 현장 교육을 꾸준히 진행 중이고, 중대재해 대응 투쟁에도 꾸준히 함께하고 있습니다. 석 달 후에 열릴 927 기후정의행진 준비도 막 시작했습니다. 연구소의 노동안전교육, 현장연대, 산재 대응 활동 등은 7월에도 꾸준히 이어집니다. 갈수록 심해지는 찜통더위와 바쁜 나날 속에서도 선선한 그늘 같은 시간이 일터 독자님들께 때때로 주어지기를 바라봅니다.

연구소에는 3대 '운동' 모임이 있는데요. 등산모임-눈떠보니 정상, 수영모임-SWIMKILSH, 달리기모임-한노보런입니다. 이번 달에는 이열치열의 정신으로 태양 더욱 가까이 다가서기 위해 등산모임이 출동합니다. 이번 산행은 하남 검단산으로 떠납니다. 함께 가실 분은 7월 20일 일요일 아침 9시에 서울지하철 5호선 하남 검단산역 3번 출구로 모여주세요. 한강 경치와 함께 서울을 한눈에 담아 볼 수 있겠습니다~!

발행인
류현철

발행기관
한국노동안전보건연구소

선전위원
가영, 기형, 메밀, 보화, 숙견, 세은,
연녹, 영우, 용현, 윤박, 지나, 혜인

편집·표지
영호공작실

인쇄
동광문화사

발송
산재공동체

발행일
2025.7.4

전화
서울 02-324-8633, 수원 031-247-8633,
부산 051-816-8633

팩스
서울 02-324-8632, 수원 031-247-8632

이메일
kilshlabor@gmail.com

홈페이지
www.kilsh.or.kr

노동자가 만드는 일터
정기구독 회원을 모집합니다

6개월 구독료 20,000원 / 1년 구독료 40,000원 / 권당가격 4,000원
입금계좌 국민은행 660401-01-702487 예금주 : 한노보연
구독신청 QR코드 접속 또는 링크 접속(https://bit.ly/일터구독신청)

한노보연 회원 가입신청

회원 가입 ➡ 우측 **QR코드** 인식 후 가입
기부 방법은 **정기 후원**과 **일시 후원**이 있습니다.

다음과 같은 경우에는 기부금을 받지 않습니다.

① 한국노동안전보건연구소의 목표와 방향에 부합하지 않는 성격의 기부금
② 한국노동안전보건연구소의 명예에 부정적인 영향을 줄 수 있는 성격의 기부금
③ 사회적 약자를 착취하는 방식으로 조성된 기부금
④ 기부자가 본인 혹은 지인이 연루된 사건과 관련하여 유리한 결과를 얻기 위해 후원하는 경우
⑤ 기부하고자 하는 상품, 서비스, 현물 등을 합법적으로 사용할 수 없는 경우
⑥ 기부금의 액수가 과도하여 한국노동안전보건연구소의 독립성을 저해할 수 있는 경우
⑦ 기부금 거부 조항에 해당하는 경우, 기부금을 기부자에게 되돌려줄 수 있습니다.

문의 | 02-324-8633, kilshlabor@gmail.com

▲ 장마전선이 오고 있었다. 바람이 웅웅 울고 굵은 밧줄이 파르르 떨었다. 언제 또 비가 올까 사람들은 빠르게 밧줄을 맸다. 작업할 아파트는 여섯 동이다. 비 피할 곳도 시간도 없다. 그에 익숙한 듯 쫓기는 듯 사람들은 날래게 몸을 띄웠다. 2025. 서울. 건물 외벽 도장노동자.

이 사진은 한국 사회의 다양한 노동 현장을 담아내는 사진작가 윤성희 회원의 작품입니다.