

태종대 다누비 열차 사고, 민간위탁 뒤에 숨겨진 안전관리 공백

- 전국민주일반노동조합 부산본부 지자체·공기업지부 김은정 지부장 인터뷰

박기형 선전위원장

부산 태종대 다누비열차가 올해 두 차례 안전사고로 운행을 중단했다. 지난 4월 10일 객차 한 칸이 기울어 승객 네 명이 다쳤다. 부산관광공사는 약 2주간 운행을 중단하고 안전검사와 부품 교체를 거쳐 운행을 재개했다. 그러나 7월 3일 다른 열차의 객차 연결장치에 문제가 생겨 승객 두 명이 다치는 사고가 다시 발생했다. 이후 열차 운행은 전면 중단됐으며, 현재 무료 셔틀버스가 대신 운영되고 있다. 운전원과 안전원들은 셔틀 버스에 탑승해 승객 안내와 승차권 확인 등의 업무를 이어가고 있다.

김은정 전국민주일반노동조합 부산본부 지자체·공기업지부 지부장은 다누비열차에서 11년째 안전원으로 일하고 있다. 김 지부장은 4월 10일 사고 열차에도 안전원으로 탑승하고 있었다. 8월 25일 김 지부장을 만나 사고 당시 상황과 태종대 노동자들이 겪어온 안전보건 문제, 운행 재개에 앞서 필요한 대책에 관해 이야기를 나눴다.

연이어 발생한 사고, 우연하고 갑작스러운 일이었나

“4월 10일 사고는 7월 사고보다 규모가 컸어요. 열차가 크게 어그러지고 일부 객차가 기울었습니다. 안전원은 마지막 객차 맨 뒤의 공간에서 안전바 하나를 잡고 가요. 그날 옆에 있던 승객들이 받아주지 않았다면 제가 타고 있던 객차까지 넘어갈 수 있었어요. 저도 사고로 다쳐 산재 신청하고 치료받았습니다.”

첫 사고 뒤 부산관광공사는 열차의 연결축을 전부 교체하고 안전성 검사를 거쳐 운행을 재개했다. 운행 전 시험운행과 블랙박스 설치 등의 후속 조치도 이어졌다. 그럼에도 두 달여 만에 다른 열차의 연결장치에서 문제가 발생했다.

태종대 순환도로는 굽은 길과 급경사가 많다. 군 시설이나 다른 공공시설이 자리해, 열

차 외에도 군용 차량이나 트럭 등이 자주 오간다. 노면이 울퉁불퉁하거나 부분적으로 보수된 곳들이 있다. 비록 10~20km 이내 저속으로 운행하더라도, 열차나 도로 사정에 따라 언제든 위험한 상황이 발생할 수도 있었다. 순환도로는 여러 기관이 나누어 담당하고 있어서, 일괄적으로 유지·보수하는 데 어려움이 있다고 한다.

“점검과 부품 교체 뒤에도 사고가 반복된 정확한 원인은 경찰 조사 결과를 봐야겠지만, 현장에서는 차량 노후화와 정비체계의 문제를 빼놓을 수 없다고 봅니다. 전기열차 한 대가 새로 들어오기는 했지만, 사고가 난 차량 두 대를 포함해 기존 차량들은 2014~2015년께 도입돼 10년 넘게 운행됐어요. 오래 운행하면서 객차 사이의 흔들림이 점점 커지는 것도 느낄 수 있었고요. 물론 운전원들이 운행 전에 브레이크 오일이나 엔진 오일, 냉각수와 계기판을 확인합니다. 이상한 소리가 나거나 과열되면 보고해서 점검을 요청하기도 해요. 하지만 운전원은 전문 정비사가 아닙니다. 현장에 상주하는 전문 기술인력이 없어요. 문제가 생기면 정비하는 분을 불러 고친 뒤 다시 운행했죠.”

현재 운행이 중단된 기존 차량들은 부산시 설관리공단에서 교체한 이후 모두 10년 이상 사용됐다. 관광공사는 운행 전 육안점검과 월 1회 전문점검을 실시했다고 밝혔다. 그럼에도 두 차례 사고를 계기로, 기존 차량의 노후화와 정비체계 적정성에 관해 의문이 제기되었다. 기존 다누비열차를 제작했던

업체가 몇 년 전에 폐업해서, 시티버스 등 공사가 운영하는 사업장의 차량들을 정비하는 곳에서 나와서 정비한다고 한다. 공사 설립 후 민간위탁을 시행하기 전까지, 다누비 열차는 시설관리공단의 자산이었고 직접 관리했다고 했다. 민간위탁 이후에는 관광공사의 자산으로 이전되었지만, 관리 방식은 이전과 달라졌다. 공사에도 열차 안전관리 업무를 맡은 담당자가 있다. 다만 김 지부장에 따르면, 정비를 총괄하거나 실행할 수 있는 기술직이 아니며, 그마저도 인사이동으로 인해 짧게는 1년 안팎으로 바뀌기도 했다. 안전점검 실시 여부를 넘어, 노후 차량의 상태를 누가 지속해서 추적하고 예방정비를 책임졌는지 물어야 하는 이유다. 또한, 노후화를 대비해 언제까지 기존 차량을 운행하고 언제부터 신규 차량을 도입할 것인지, 교체를 위한 재정은 어떻게 마련하고 관리할 것인지 등의 계획이 분명했는지도 따질 필요가 있다.

민간위탁이라는 이름의 ‘안전의 외주화’

“안전원은 열차가 한 바퀴를 도는 20~25분 동안 계속 승객과 함께 타고 있어야 해요. 성수기에는 6~8분 간격으로 운행하기도 합니다. 안전원 네 명이 열차 세 대를 맡거나, 인원이 부족하면 한 안전원이 한 차량에서 내리지 못하고 계속 탈 때도 있어요. 화장실에 다녀오면 바로 다음 운행을 준비해야 할 정도입니다. 바쁠 때는 점심시간을 15~20분도 확보하기 어렵고, 10분 안에 밥을 먹

어야 할 때도 있어요. 회사 쪽에서는 아침에 승객이 적을 때 쉬지 않았느냐, 그 시간을 합치면 휴게시간이 나오지 않느냐고 해요. 저희 요구는 밥을 먹는 20~30분이라도 편하게 보장해달라는 겁니다. 열차에는 에어컨이 달려 있지만 발전기를 사용하는 방식이라 열이 나서 제대로 쓰기 어려웠습니다. 광장에 냉풍기가 있었지만 주로 승객 대기 공간에 놓였고, 노동자가 더위를 피해 쉴 공간은 마땅하지 않았어요.”

승객의 대기시간을 줄이기 위해 배차간격을 줄일수록 안전원의 휴식 시간은 더 짧게 나눠졌다. 관광객의 편의를 위한 운영이 안전을 맡은 노동자의 건강을 감수하는 방식으로 유지된 셈이다.

다누비열차와 부설주차장 운영은 2016년 7월 부산시설공단에서 부산관광공사로 이관됐다. 현재 순환도로와 유원지 시설은 공단이, 열차와 주차장 운영은 공사가 맡는다. 운전원·안전원·매표원은 관광공사가 공개입찰로 선정한 민간업체에 고용된다. 2025년 다누비열차에는 54만 3,932명이 탑승했고 16억 4,475만 원의 매출이 발생했다. 사업의 수익과 운영 실적은 공사에 남지만, 현장 노동자들은 1년 안팎의 위탁계약 주기마다 고용승계를 다시 걱정해야 한다.

“저는 이곳에서 11년째 일하지만, 운전원·안전원·매표원 모두 업체가 바뀔 때마다 다시 신입사원이 됩니다. 근무의 연속성을 인정받기 어렵고 연차와 퇴직금은 누적되지 않으며 병가 사용도 어려워요. 현장 사무실 건

물에 부산관광공사 직원도 일부 상주 중이에요. 그들은 현장 CCTV를 통해 현장 상황을 볼 수 있어요. 공사 직원과 현장 노동자가 함께 있는 단체대화방에는 발권·배차 현황과 차량 투입, 사고 사진까지 올라가고요. 그래서 승객이 밀리면 공사 쪽에서 왜 열차를 더 투입하지 않느냐고 묻기도 해요. 그런데도 노동조건을 바꾸려고 하면 원청과 직접 만나 요구하기가 어렵습니다. 위탁업체도 공사와 협의하지 않으면 결정할 수 있는 거 거의 없어요.”

태종대라는 일터에서 도로, 차량, 인력 배치가 어우러져 하나의 안전 체계를 이룬다. 하지만 순환도로와 시설 관리, 열차 운영·점검·정비, 현장 인력 관리 등은 서로 다른 기관(부산시설관리공단, 부산관광공사, 해양수산부, 부산시청 등)과 위탁업체들에 분산 배치돼 있다. 여러 요소가 결합해 위험을 만들어내지만, 이를 종합적으로 판단하고 개선할 권한과 책임은 법적 계약의 경계에 따라 흩어져있다. 그 결과, 안전관리 책임의 공백이 발생한다.

김 지부장 등은 불합리한 고용구조와 노동조건을 바꾸기 위해 2023년 노동조합에 가입했다. 그러나 투쟁 과정에서 복수노조가 만들어졌고, 한국노총 소속 노동조합이 교섭 대표노조가 되었다. 급기야 2024년 1월 민주노총 소속 조합원들에 대해서만 새 위탁업체가 고용승계를 거부하면서, 6명이 해고됐다. 부당해고라 주장하며 구제 절차에 나선 4명은 중앙노동위원회와 행정소송에서



▲ 2026.4.10 태종대 다누비열차가 곡선 구간 주행중 차량 연결축 이상으로 객차 일부가 한쪽으로 크게 기울어지는 사고가 발생했다. 사진 : 김은정

고용승계 기대권을 인정받아 복직했다. 노란봉투법이 제정되었지만, 복수노조 사업장인 탓에 여전히 어려움이 많다. 원청인 공사를 상대로 단체교섭을 하고 단체협약을 맺기 위한 투쟁을 이어가고 있다.

노동자 참여로 더 나은 대안 만들어가기

현재 부산관광공사는 연구용역을 통해 순환도로의 운행 환경, 다누비열차 운행 재개와 대체 교통수단 도입 등을 검토하고 있다. 그러나 노조는 연구용역에 공식적으로 참여하거나 관련 정보를 충분히 제공받지 못했다.

“저는 관광객을 안내하고 태종대를 소개하는 일에서 보람을 느껴요. 다누비열차가 안전하게 운행을 재개하기를 바랍니다. 시민들이 안심하고 이용하며 노동자가 안전하게 일하려면, 관광공사가 정비와 차량 교체, 보

완 방안을 세심하게 논의하고 결정해야 합니다. 공사에 후속대책과 정비계획을 묻는 공문을 보냈지만, 경찰 조사 결과가 나와야 구체적인 방향을 알 수 있고, 현재 여러 방안(기존 열차 보강, 신규 열차 제작, 다른 교통수단 대체, 운행 사업 자체 중단 등)을 검토하고 있다는 답변을 받았어요. 공사가 진행 상황이나 관련 정보를 공개해야 노조도 의견을 제시할 수 있습니다. 노동자들의 고용안정과 안전이 걸려 있는 만큼, 계속 질의하면서 현장 의견을 반영하려고 노력 중입니다.

우리처럼 최소한의 법적 보호도 받지 못한 채, 불합리한 제도와 편견에 맞서 싸우는 중소사업장의 비정규직 노동자들이 많이 있습니다. 그렇다고 우리가 해내지 못할 이유는 없어요. 우리가 움직이지 않으면 어떤 것도 바꿀 수 없습니다. 저희의 이야기가 다른 노동자들에게 연대와 힘이 되면 좋겠습니다.” **알터**