

이슈분석

2003년 상반기 노사관계 평가 및 하반기 전망

이성희*

◆ 2003년 상반기 노사관계의 개관

- 신정부 출범 초부터 6월 말까지 노동계 정책요구와 노정갈등 구도 형성
 - 올 상반기 노사분쟁은 5월까지의 임단협 교섭보다, 노동계의 대정부 정책요구를 둘러싼 노정갈등이 많이 제기됨. 철도노조의 1인승무제 도입반대 및 철도구조개혁법안 반대투쟁, 화물연대 교통세 인하 등 정책요구, 궤도연대의 1인 승무폐지 투쟁, 조흥은행의 매각반대투쟁, 전교조의 NEIS 도입반대투쟁 등은 대정부 정책요구의 성격이 강했고, 이를 둘러싼 노정갈등이 전개됨.
 - 노정갈등이 계속 불거지면서 정부의 친노동정책에 대한 언론의 비판도 강도 높게 제기. 이는 신정부의 정치적 부담을 가중시켰고, 정부는 시간이 지날수록 법과 원칙에 입각한 노동정책기조를 강조하는 양상이 나타남.
- 임단협 교섭은 예년보다 한 달 늦은 6월 말 이후에 집중
 - 2003년도 임단협 교섭은 예년보다 한 달 늦게 본격화되었음. 신정부 출범 이후 노사 모두 신정부의 노동정책에 대한 탐색전을 펼치면서 임단협 교섭을 뒤로 미룬 데다, 초반에 철도, 화물연대, 조흥은행, NEIS 등을 둘러싼 노정갈등이 계속 불거지면서 노동계는 임단협 교섭을 뒤로 미루는 경향이 나타나게 되었음.
 - 금속, 병원, 증권 등 일부 업종에서는 노동조합이 산별교섭을 요구함에 따라 이를 둘러싼 노사간의 살바싸움이 진행되면서 임단협 교섭이 뒤로 미뤄지는 모습도 나타났음. 교섭방식에 대해 논의가 길어지면서 임단협 교섭은 6월 이후에 본격화되기 시작했고, 결과적으로 6월 말부터 7월 초에 임단협과 관련된 쟁의조정 신청이 집중되는 현상을 낳았음

* 한국노동연구원 초빙연구위원(musedori@kli.re.kr).

<표 1> 2003년 노사관계 주요 노사분쟁 일지

주요 노사분쟁	
1. 9	두산중공업 배달호씨 분신사건으로 노조파업
4. 20	철도 1인승무제 도입철회 및 철도구조개혁법안 반대투쟁
5. 2	화물연대 파업
6. 18	조흥은행노조 파업
6. 21	전교조 NEIS 반발 연가투쟁
6. 24	계도연대 1인승무제 폐지요구 연대파업
6. 25	민주노총 경제특구법안 반대 시한부 부분파업
6. 28	철도노조 파업
6. 30	한국노총 임단협 집중투쟁
7. 9	보건의료노조 쟁의조정 집중
7. 15	금속노조 부분 및 전면파업
7.18~진행	현대차노조 전면·부분파업

<표 2> 노사분쟁 관련통계 비교(7월 22일 기준)

	조정신청건수	파업발생	분규참가자수	근로손실일수
2002	683	228	79,913	1,057,260
2003	546	239	95,061	602,774

자료: 노동부.

- 노사분쟁으로 인한 직접적인 손실액은 지난해와 비슷한 수준 기록
 - 노사분쟁관련 통계를 지난해와 비교해 보면 파업건수는 지난해보다 약간 많은 239건을 기록하고 있고, 분규참가자수도 지난해보다 약간 많은 95,061일을 기록하고 있음. 그러나 조정신청건수는 지난해보다 약간 적은 546건을 기록하고 있고, 근로손실일수는 지난해보다 훨씬 적은 602,774일을 기록
 - 전체적으로 보면 상반기 파업발생건수나 분규참가자수 등은 큰 차이가 없고, 근로손실일수는 줄어들어 지난해보다 노사분쟁으로 인한 직접적인 손실은 약간 적은 수준을 기록하고 있음.

◆ 2003년도 상반기 노사관계의 특징

- 신정부 출범과 노동계의 기대심리와 경영계의 우려심리 ‘반비례’
 - 2003년도 노사관계는 신정부 출범과 함께 새로운 환경을 맞게 됨. 새로 출범한 노무현 정부의 노동정책 기조와 관련해 노동계는 친노동정책에 대한 기대가 형

성되었고, 경영계에서는 이에 대한 우려를 표시함.

- 신정부 출범 초기 두산중공업 노동자 분신사건을 둘러싼 노조의 파업에 대해 노동부 장관이 직접 내려가 중재를 하고, 철도노조와 철도청이 1인승무제 도입을 중단하며, 인원을 증원하는 안에 합의하는 등의 처리과정에서 노동계의 기대심리는 높아지고, 사용자측의 우려는 더 커지게 되었음.

○ 노사관계 체감 불안지수는 상대적으로 높게 나타남.

- 노사관계 불안에 대한 체감 불안지수는 상대적으로 높은 편이었음. 이는 화물연대의 파업, 철도노조 파업 등으로 인한 국가물류대란이나 지하철 노조들이 중심이 된 궤도연대의 파업, 전교조의 NEIS 반대투쟁 등이 국민 전체에 직·간접적인 영향을 미치면서 상대적인 불안감도 컸던 것으로 분석됨.
- 여기에 경기침체로 인해 노사관계 불안이 국민경제에 미치는 부정적인 영향에 대해 더 민감해진 것도 작용을 한 것으로 분석됨. 특히 경영계에서는 노사관계 불안이 외국 자본과 국내 기업들의 투자의욕을 위축시키고 있다는 주장이 제기되면서 노사관계 불안심리가 더 큰 영향을 미치게 되었음.

○ 금속노조 산별교섭에서 주5일근무제 합의로 주5일근무제 법제화 쟁점부상

- 올해 임단협 교섭에서는 금속노조, 현대자동차 등 제조업 사업장에서도 주5일근무제가 쟁점으로 부상했음. 지난해까지 금융, 증권, 일부 대기업 사무직을 중심으로 주5일근무제가 시행되긴 했지만 이는 연월차 휴일을 줄이고, 그 대신에 5일근무제를 시행하는 방식이었음. 이에 비해 올해 금속노조에서 노사합의한 내용은 현행 연월차제도를 그대로 두고 임금 삭감없는 주5일근무제를 도입하는 방식이라는 점에서 차이가 있음.
- 이런 주5일근무제 도입 움직임에 대해 전경련 등 재계에서는 차라리 정부안을 중심으로 한 주5일근무제를 도입하자는 안을 제시해 주5일근무제 법제화 논의가 재개되고 있음.
- 금속노조의 주5일근무제 도입은 임금 삭감없는 주5일근무제 도입에 합의한 것이어서 기존 정부안과 차이가 나는 만큼 향후 주5일근무제 법제화 논의에서도 새로운 논쟁이 이뤄질 가능성이 있음. 특히 휴일휴가일수 축소와 시행시기를 둘러싼 쟁점이 부상할 가능성이 있음.

○ 조정제도를 통한 노사분쟁 해결 증가추세

- 올해 임단협 교섭에서는 조정제도를 통한 분쟁해결이 증가함. 전체적으로 보면 조정성립률은 지난해에 비해 올라갔고, 특히 지난해 대형 노사분쟁 다발업종이었던 병원 업종의 경우 대부분 조정을 통해 해결이 되었음.

- 병원 업종에서 조정제도를 통한 분쟁해결이 대폭 증가한 것은 노동위원회가 직권중재제도를 파업가능성, 중단되는 업무의 대체가능성, 업무의 공익성 등 구체적인 기준을 근거로 신중하게 판단하겠다는 입장을 밝히면서 사용자측의 직권중재제도에 대한 의존도가 낮아지고 조정을 통한 자율적인 해결이 늘어난 것으로 보임.
- 그동안 불법파업의 원인 중에 하나로 꼽혀왔던 행정지도의 경우 올해는 행정지도의 사례가 대폭 줄어들었음. 이는 노동위원회에서 노조측의 교섭해태나 쟁의행위 대상이 아닌 교섭쟁점 등에 대해서만 행정지도를 내리는 등 행정지도를 내리는 데 신중한 태도를 보이면서 나타난 현상으로 보임.

<표 3> 조정성립률 비교(2/4분기 기준)

	접수	진행	조정	행정지도	조정성립	조정성립률
2002	653	49	490	64	216	44.1%
2003	485	89	365	16	179	49.0%

자료 : 중앙노동위원회.

○ 금속노조 등 제조업에서 산별교섭제도의 가능성 실험

- 올해 상반기 임단협 교섭에서 금속, 병원노조들을 중심으로 산별교섭에 대한 요구가 제기되었음. 그동안 금융산업 등 일부 업종에서 산별교섭이 실시되어 왔지만 올해 들어서는 노동계에서 강도 높게 산별교섭을 요구하였음.
- 금속노조에서는 100개 사업장에서 사용자측이 산별교섭에 동의하고, 교섭권 위임을 통한 집단교섭을 하는 등 제조업에서 전국단위 산별교섭의 첫번째 사례로 꼽히고 있음. 금속노조의 산별교섭은 주5일근무제, 근골격계 대책, 비정규직 문제, 노조활동 보장 등 5대 쟁점을 중심으로 전국단위 집단교섭을 실시하고, 지역 차원에서 임금 근로조건 관련 교섭을 하는 방식으로 중층적인 교섭방식으로 진행이 되었음.
- 그러나 병원 업종에서는 사용자측에서 산별교섭에 대해 거부반응을 보임으로써 산별교섭제도를 둘러싼 논란만 거듭하다가 지방공사의료원과 일부 중소병원들만 집단교섭을 하는 것으로 정리됨. 이는 아직도 산별교섭에 대한 사용자측의 저항이 만만치 않음을 보여주고 있음.

○ 정부의 노사분쟁에 대한 정책기조의 강조점 변화

- 정부의 노사분쟁에 대한 정책기조는 크게 노사자율에 의한 타결을 우선으로 하되, 불법적인 쟁의행위에 대해서는 법과 원칙을 적용하겠다는 입장으로 정리할

수 있음.

- 이런 노사자율 해결원칙과 법과 원칙의 강조는 시기에 따라 강조점이 다르게 두어짐. 신정부 출범 초반에는 노사간 힘의 균형, 노사자율 해결원칙이 강조되다가 6월 말 철도노조 파업에 공권력 투입을 기점으로 법과 원칙이 강조되어 옴.
- 6월 말 철도노조 공권력 투입 이후 철도노조 간무 대량 중징계, 조흥은행 파업 관련자 구속, 전교조 위원장 구속 등 불법파업에 대한 사법처리 이어짐.

◆ 2003년 상반기 주요 노동쟁의의 전개과정

○ 두산중공업 노동자 분신사건과 노조 파업

- 두산중공업 노동자인 배달호씨가 분신사살을 하면서 노조가 2002년도 파업시 무단결근처리 철회, 회사측의 부당노동행위 처벌, 해고자 복직, 손배 가압류 철회 등의 요구를 하며 파업에 돌입
- 두산중공업노조와 민주노총 등 노동계와 지역사회단체는 분식대책위를 구성하고, 두산중공업 분신현장 부근에 빈소를 차리고 두 달 넘게 농성투쟁 진행
- 신정부 들어서서 신임 노동부장관으로 임명된 권기홍 장관이 창원의 두산중공업 현장으로 내려가 노사 중재를 한 끝에 △개인 손배·가압류 소급 취하 △조합비 가압류 40% 적용(60% 해제) △해고자 5명(HDS엔진 2명 포함) 복직 △지난해 47일간 파업 무단결근 처리 50% 보존 등 쟁점사항에 합의
- 경영계에서는 정부가 나서서 무노동 무임금 원칙이 깨졌다며 친노동정책에 대한 우려를 표명하는 등 정부에 비판적인 목소리를 높인 반면에 노동계는 정부의 중재노력을 긍정적으로 평가

○ 철도노조의 1인승무제 도입반대 및 철도구조개혁법안 반대투쟁

- 철도노조는 4월 초부터 1인승무제 도입철회 및 인력충원, 철도민영화 반대, 손배 가압류 철회, 해고자 복직 등을 요구하며 요구가 수용되지 않을 경우 4월 20일부터 파업에 돌입하겠다는 입장 밝힘.
- 철도노조와 정부간의 노정협상 끝에 4월 20일 기관사 1인승무 철회 및 인원충원, 해고자 45명 신규채용, 손배 가압류 철회, 철도구조개혁 방향 등에 합의하고 파업 철회함.

○ 화물연대 운송료 인상요구 파업

- 화물운송 지입차주들을 중심으로 구성된 화물연대는 2003년도 초부터 경유세 인하, 도로비 인하, 다단계 알선근절, 근로소득세제 개선, 과적단속 개선 등을 요구

- 하다 4월 초부터 요구조건이 수용되지 않을 경우 파업에 돌입할 계획을 밝힘.
- 4월 하순부터 화물연대, 건교부, 노동부 관계자 등이 노정협상을 시작했으나 합의점을 찾지 못한 채 협상이 난항을 겪다 5월 1일부터 파업 돌입. 이후 화물연대 부산지부 등 전국 지부로 파업이 확산되며 전국의 컨테이너 물류가 마비되다시피 하는 등 물류대란으로 이어짐.
 - 화물연대 파업 14일 만에 화물연대와 건교부, 노동부 관계자 등이 참여한 협상에서 경유가 인하와 관련해 7월 예정인 교통세 추가 인상액을 정부보조금으로 지원, 도로비 인하와 관련해 야간할인시간을 2시간 연장, 내년부터 화물운송 특수고용노동자가 산재보험에 가입할 수 있도록 법개정을 추진, 지입제 문제는 개별 등록제를 애초 예정되었던 2004년 12월보다 앞당겨 실시하기로 합의하고 파업 철회함.
 - 노정협의 이후 경유세 인상분에 대한 정부 보조금 지급을 둘러싸고 버스, 레미콘 업계에서 동일한 혜택을 요구하는 등 형평성 논란이 이는 등 후유증을 겪음.
- 조흥은행노조 매각반대 파업
- 조흥은행 매각과 관련해 신한지주회사와 예보공사간의 매각협상이 진행되자, 조흥은행노조는 단계적 매각방침을 요구하며 5월 18일 파업 돌입
 - 조흥은행노조의 전산실 직원들 대부분이 파업에 동참하면서 전산기능이 제대로 작동하지 않는 등 은행업무가 제기능을 하지 못하는 사태 발생
 - 5월 22일 금융노조, 신한금융지주회사, 재경부 관계자가 참여한 가운데 밤샘협상을 벌인 끝에 △3년간 독립경영 허용, CEO는 조흥출신 임명 △통합여부는 2년 후 통추위에서 결정 △통추위는 양은행 동수로 구성 △고용수준은 3년간 현 수준 보장 △임금은 신한수준으로 단계적 인상 △지주회사 임원은 양은행 동수로 구성 △대등합병 원칙, 존속법인은 조흥 사용 △합병 후 은행명은 조흥은행으로 하되, 최종 결정은 통추위서 결정 등의 내용에 합의
 - 조흥은행 노사협의 이후 은행업무는 정상화되었고, 조흥은행노조 지부장 등 노조간부들은 사법처리됨.
- 궤도연대 1인승무제 폐지 연대파업
- 서울도시철도, 부산, 대구, 인천 지하철노조 등으로 구성된 궤도연대는 기관사 1인승무제 폐지 및 지하철 안전대책 등을 요구하며 6월 24일 투쟁돌입 계획을 밝힘.
 - 그러나 쟁의행위 찬반투표에서 서울도시철도공사노조는 부결되고, 나머지 3사 지하철노조만이 가결되어 이들 노조들을 중심으로 1인승무제 폐지 투쟁 시작됨.

- 궤도연대의 1인승무제 폐지 요구에 대해 건교부는 지방자치단체와 지하철공사가 자율적으로 결정할 일이라며 교섭 거부. 3개 지하철노조는 협상에 별 진전이 없자 연대파업에 돌입하였으나 비조합원들을 중심으로 한 지하철 운행이 계속되면서 일부 운행에 차질을 빚는 정도에 그침.
 - 궤도연대 소속 지하철노조들과 지하철공사측은 개별 협상을 통해 지하철 안전운행 관련 위원회를 구성하기로 합의하고 순차적으로 파업 종료
- 철도노조 철도구조개혁법안 반대파업
- 4월 20일 철도노조와 철도청간의 노정합의가 이뤄진 이후 정부는 철도구조개혁법안을 국회에 상정하는 등 철도를 공사화하기 위한 제도준비 절차를 본격적으로 진행함.
 - 철도노조는 4.20 노정합의 때 철도구조개혁과 관련해 노정협의를 통해 추진하기로 했는데, 건교부가 일방적으로 추진한다며 정부안이 국회 상임위 통과시 파업돌입 계획을 밝힘. 정부는 철도노조의 파업이 불법파업이라며 파업돌입시 주동자 사법처리와 공권력 투입방침 밝힘.
 - 6월 28일 철도노조가 파업에 돌입하자 정부는 파업농성장에 공권력 투입하여 주동자 연행 및 해산. 이어 노조 집행부 등 파업참가자 전원을 징계위에 회부하겠다는 초강경 대응 입장 취함.
 - 철도노조는 파업 나흘만에 현장복귀를 발표하고 파업 종료함. 그러나 정부는 파업참가자 전원인 8천여명을 징계위에 회부하는 등 법에 따른 처리방침 고수
- 금속산업노조들의 집단교섭과 주5일근무제 합의
- 7월 초부터 금속노조, 민주화섬연맹, 자동차노조 등의 임단협 투쟁이 본격화되었음. 그러나 금속노조를 제외하면 각 사업장별로 진행이 되면서 연대투쟁으로 발전하지는 않음.
 - 금속노조의 경우 산별교섭이 진행되면서 주5일근무제가 쟁점으로 부각되면서 잠정합의를 했지만 사용자측에서 일부 회사가 교섭권 위임을 철회하는 등 내부 진통을 겪은 후에 주5일근무제 도입에 합의를 했음.
 - 금속노조의 주5일근무제 도입은 제조업에서 임금 삭감없는 주5일근무제에 합의함으로써 노사관계 전체에 상당한 영향을 미침.
 - 금속노조와 사용자대표간의 주5일근무제가 합의되면서 전경련 등에서는 정부가 국회에 제출한 주5일근무제 법안을 통과시키자며 전향적인 자세로 전환하는 등 주5일근무제 논의에 새로운 국면이 형성됨.

◆ 2003년 하반기 노사관계 예상 쟁점과 과제

○ 주5일근무제 법제화를 둘러싼 노사정 협의 재개

- 금속노조의 주5일근무제 도입으로 촉발된 주5일근무제 법제화 논의는 전경련이 정부법안을 중심으로 한 법개정 입장을 밝히는데 이어 노동계도 양대 노총이 단일안 마련을 위해 논의를 시작한 상태임.
- 주5일근무제 법제화를 둘러싼 노사정 협의는 국회 환경노동위원회 차원에서 노사정 협의데이블을 구성하고 8월 초부터 본격 협상을 한다는 계획임.
- 주5일근무제 협상이 재개될 경우 핵심 쟁점은 휴일휴가일수와 시행시기 등이 될 것으로 보임. 특히 이미 금속노조에서 현행 근로기준법 틀 내에서 임금 삭감없는 주5일근무제 도입에 합의를 한 만큼 노동계는 정부법안보다 휴일휴가일수를 늘리는 쪽으로 주장할 가능성이 있음. 양대노총의 제조업 산별연맹들의 협의체인 제조연대의 경우 휴일수를 18~27일로 하고, 생리휴가 존속, 임금보전방안 명문화, 시행시기 단축 등을 요구조건으로 제시하고 있음. 반면 경영계는 현재 정부안이 마지노선이라며 더 이상의 양보는 불가능하다는 입장임.
- 주5일근무제 법제화는 빠르면 8월 임시국회에서 다뤄질 가능성이 있으나 노사간 합의가 이뤄지지 않고, 협상이 난항을 겪을 경우 정기국회나 그 이후로 연기될 가능성도 배제할 수 없음.
- 주5일근무제 법제화 논의는 노사간 합의가 이뤄지느냐 여부가 핵심적인 관건이 될 것으로 보임. 이와 관련해 양대노총의 공동대응이 계속 유지될 것인지 여부, 현장조합원들의 분위기 등이 변수로 작용할 것으로 보임. 노사합의가 이뤄질 경우 국회 통과도 순탄하게 진행될 수 있지만, 그렇지 않을 경우 국회에서 논란을 빚으면서 시기가 미뤄질 가능성도 있을 것으로 전망됨.

○ 정부의 노사관계 개혁 로드맵 제시와 노사의 대응

- 정부는 8월 하순까지 노사관계 개혁모델을 제시할 것이라는 전망이 나오고 있음. 노사관계 개혁 로드맵에 어떤 내용으로 제시되느냐에 따라 노사 양측의 대응방향은 달라질 수 있음.
- 이미 언론에서는 유럽형 모델과 영미형 모델, 혼합형 모델 등 다양한 전망이 나오고 있는 가운데 노사관계 개혁 로드맵이 어떤 노사관계 모델을 지향하느냐에 따라 노사 양측은 예민하게 반응할 가능성이 큼.
- 노사관계 개혁 로드맵에 제도개선 관련 내용이 많이 포함될 경우 제도개혁을 둘러싼 노사 양측의 찬반 목소리도 높아질 것으로 보임. 이 경우 제도개혁을 둘러

싼 노사간의 힘겨루기 양상이 나타날 수도 있을 것으로 보임.

- 정부의 노사관계 개혁 프로그램이 어느 정도 추진력을 갖고 진행될 수 있을 것인지 개혁 프로그램에 제도개선 관련 내용이 어느 정도 포함되느냐 여부, 그리고 그런 개혁프로그램에 대한 국민적 지지도에 따라 달라질 것으로 전망됨.

○ 노동계의 제도개선 요구를 둘러싼 노정갈등 예상

- 노동계는 하반기에 공무원노동기본권 관련법, 외국인노동자 고용허가제, 경제특구법안 개정 등의 제도개선 요구를 중점적으로 제기할 것으로 전망되고 있음.
- 이들 제도개선 요구들은 정부의 판단이 중요하다는 점에서 노동계는 대정부 압박투쟁에 주력할 가능성도 있고, 그렇게 될 경우 이들 쟁점을 둘러싼 노정간 갈등양상이 나타날 가능성도 있음.
- 특히 노동계의 제도개선 요구에 대해 민주노동당, 사회민주당 등이 공동대응을 할 가능성이 있음. 이들 정당들은 내년 상반기 총선을 앞두고 노동계 내에 정치적인 지지확대를 위해서 적극적인 지원에 나설 가능성이 있음.

○ 공공부문노조 임단협과 공공부문 노사관계법 개정 요구 연계

- 민주노총의 공공, 철도, 병원 등 공공부문노조들은 공공연대를 결성하고, 하반기에 정부투자기관관리기본법 등 공공부문 관련 법안에 대한 제도개선을 요구를 강하게 제기할 것으로 보임.
- 특히 상당수 공공부문노조들이 하반기에 임단협 교섭을 벌일 계획이어서 공공연대는 임단협과 이들 제도개선 요구투쟁을 연계할 가능성이 있음. 이렇게 될 경우 공공부문 노사관계 관련법안을 둘러싼 노정갈등이 나타날 가능성이 있음.

○ 노사정위원회의 재정비와 활동 본격화

- 하반기에는 노사정위가 분과위원회 체제를 구성하는 등 조직정비를 마무리 하고 본격적으로 활동을 해나갈 것으로 전망되고 있음. 특히 정부의 노사관계 개혁 프로그램이 정리가 될 경우 제도개선 관련 쟁점에 대해서는 노사정위의 논의를 거칠 가능성이 큼.
- 노사정위의 제도개선 논의는 민주노총이 노사정위에 복귀하느냐 여부가 가장 큰 변수가 될 것으로 보임. 민주노총은 8월중에 임시대의원대회를 소집할 예정인 만큼 노사정위에 대한 태도를 결정할 것으로 전망되고 있음.
- 민주노총이 노사정위에 참가할 경우 노사정위 논의는 상당히 활발해질 것으로 보임. 반면에 노사정위 불참 입장을 재확인할 경우 노사정위의 활동폭은 크게 확대되기 어려울 것으로 보임.