

| 기자회견 보도자료 |  
**노동현장 손배사업장 대응모임**

---

수 신 각 언론사 사회부, 정치부 기자 앞

발 신 노동현장 손배사업장 대응모임

\*문의 / 김득중 쌍용자동차지부장 010-9077-6299 / 김형수 거제통영고성  
조선하청지회장 010-6533-5124 / (간사) 윤지선 손잡고 010-7244-5116

제 목 [취재요청서]노란봉투법 입법을 촉구하는 노동현장 손배사업장 대응모임  
입장발표 긴급 기자회견

날 짜 2022. 10. 18. 오후 2시, 국회정론관

---

[노란봉투법 입법 촉구 ‘노동현장 손배대응모임’ 기자회견]

**손배가압류는 기업에 의해 ‘노동권이 박탈된 현실’이다**  
**노란봉투법은 ‘대화’로 해결하는 첫 걸음이다**

일시장소 | 2022년 10월 18일 오후2시, 국회정론관

공동주최 | 노동현장 손배사업장 대응모임, 국회의원 이은주

주관•문의 | 손잡고

## 기자회견 취지

---

1. ‘노동현장 손배사업장 대응모임’(이하, 손배대응모임)은 노동권을 행사한 이유로 손해배상 및 가압류 관련 소송을 경험한 당사자들이 문제해결과 예방책을 마련하기 위해 구성한 모임입니다. 2014년 <노란봉투캠페인> 이후 시작되어 지금까지 활동을 하고 있으며, 갑을오토텍지회(KB오토텍지회), 거제통영고성 조선하청지회, 경북대학교병원분회, 고려수(금천수)요양병원지부, 금호타이어비정규직지회, 기아차비정규직지회, 동양시멘트지부, 발레오만도지회, 보쉬전장지회, 부산일반노조 부산합동양조생탁지부, 부천지역일반노조(원종복지관), 상신브레이크지회, 쌍용자동차지부, 서라벌지회, 신영프레스전분회, 울산과학대학지부, 유성기업지회(아산, 영동), 일진다이아몬드지회, 파인텍지회, 콘티넨탈지회, 언론노조, MBC본부, 택시지부, 철도노동조합, 하이디스지회, 한국GM비정규직지회(창원, 부평), 한국게이츠지회, 한국항공비정규직지부, 한국타이어지회, 현대제철비정규직지회, KTX 승무지부, 전국택배노동조합, 현대자동차비정규직지회, 현대자동차아산사내하청지회, 현대중공업지부, AVO카본코리아지회, KEC지회, DKC지회가 대응모임에 참여해왔습니다.
2. 2014년 노란봉투캠페인 이후 노란봉투법(노조법2,3조개정) 입법 논의가 만 8년 만에 국회에 올랐습니다. 더불어민주당에서는 22대 민생법안에 이어 7대 주요 법안으로 노란봉투법을 꼽았고, 정의당은 당론으로 밀고 있습니다. 연일 노동현장 손배 주요 사안이 이슈화되고, 아무 진전 없던 노란봉투법(노조법2,3조개정)에 대한 논의가 국회에서 본격화된 것은 무척 반가운 일입니다.
3. 노동현장대응모임은 지난 7월 이후 국회 여야, 고용노동부, 경총, 전경련까지 거듭된 각계 입장을 살펴보았습니다. 손배가압류가 악용된 현실을 외면하는 경총과 전경련도 문제지만, 법제도개정의 열쇠를 쥐고 있는 정부와 여당조차 제대로 된 실태조사 없이 ‘거부권행사’부터 검토하고 나서는 상황이 개탄스러울 따름입니다.
4. 이에 손해배상가압류를 경험한 노동현장들이 직접 나서 우리의 현실을 알리고자 합니다.

## 기자회견 순서

---

[사회] 윤지선(노동현장 손배사업장 대응모임 간사)

### [여는말]

이은주 국회의원 : 해외사례를 통해 본 노란봉투법이 필요한 이유

### [현장대표발언]

- 1) 원하청 문제에 노란봉투법이 필요한 이유  
: 김형수(거통고지회, 대응모임 대표자)
- 2) 특수고용노동자에게 노란봉투법이 필요한 이유  
: 진경호(택배노조 위원장)
- 3) 정리해고-경영상 위기에서 노란봉투법이 필요한 이유  
: 김정우(쌍용차 전 지부장)

### [노동현장 손배사업장 대응모임 입장문 낭독]

- 최범규 현대제철 비정규직지회 수석부지회장, 강민욱 택배노조 교선국장, 김현재 현대차비정규직지회 전 지회장, 안재범 갑을오택지회 사무장

[향후 계획 발표] 김형수(대응모임 대표자)

### \*자료 순서

1. 노동현장 손배사업장 대응모임 입장문
2. 여는말 및 현장발언 전문
3. 참조자료
  - 1) [보도자료] <이은주 의원 국정감사 보도자료> 「국회 입법조사처 “(선진국) 실제 쟁의행위에 손배청구하는 일 없어”」, 2022. 10. 12.
  - 2) 고용노동부, 「2018 고용노동행정개혁위원회 조사결과보고서」, 2018. 9. 12.
  - 3) 손잡고, “33.3 손배가압류 소송기록 아카이브” 판결문 분석 결과

노란봉투법 개정을 촉구하는 '노동현장 손배사업장 대응모임' 입장

# 손배가압류는 기업에 의해 노동권이 박탈된 현실이다 노란봉투법은 '대화'로 해결하는 첫걸음이다

노란봉투법개정을 요구하는 우리는 '현실'의 문제를 해결할 것을 제안한다. 경총과 전경련에서도 연이어 입장을 내고 있지만, '불법파업을 조장한다'는 취지의 입장들은 말 그대로 아직 일어나지도 않은 일에 대한 '기업의 불안과 우려'를 늘어놓은 것일 뿐이다. 결국 기업의 불안이라는 허상을 앞세워 '회사의 과실과 불법이 있더라도 노동자들이 저항하지 못하게 해달라는 것' 이상도 이하도 아니다.

우리는 회사의 과실과 불법에 최소한의 저항조치 금지시키려는 경총과 전경련을 규탄한다. 아울러 국회에 정부에 요구한다. 특정 경제단체의 근거 없는 불안을 위해 국민의 기본권이 침해되는 현실을 외면하지 말고, 노란봉투법을 즉각 입법할 것을 거듭 촉구한다.

손배가압류의 현실은 소송을 경험한 당사자의 입장이 중요하다. 손배 노동현장이 공통적으로 경험한 쟁의행위의 사유는 '단체교섭, 단체협약'이다. '교섭'은 '대화'다. 노동자들은 노사간 약속이 깨졌을 때, 대화가 거부되었을 때, 쟁의행위를 해왔다. 쟁의행위는 대화로 해결하고자 하는 노조의 바람을 기업이 외면한 결과인 것이다. 노동3권이 보장한 기본권에 따라, 우리는 단결할 수 있고, 단체교섭을 요구할 수 있고, 단체교섭이 이뤄지지 않으면 단체행동, 즉 쟁의행위를 할 수 있다. 사실상 '기업이 대화를 거부한다는 이유'만으로 '헌법에 보장된 권리가 박탈'되는 것이 노동자들의 현실인 것이다.

원하청 구조의 사업장에서도 문제의 핵심은 '대화'이다. 하청노동자를 사용하지 않고는 굴러가지 않는 회사가, 하청노동자들과의 대화를 거부하고 있다. 심지어 '파견법 위반'으로 회사의 불법이 드러나도 원청은 파견법 위반 당사자들과의 대화를 거부했다. 특수고용노동자의 경우는 절차에 따라 노조를 설립해도, 노조 자체를 부정하는 사측의 일방적인 주장만으로 교섭대상에서 제외된다. 대화의 대상을 결정하는 것은 사용자인 셈인데, 대화를 거부한 책임은 노동자에게만 지우고 있다.

경영상 위기 앞에선 교섭권을 가진 정규직 노동자라도 대화 대상에서 제외됐다. 사용자가 제기한 손배소장을 보면 '정리하고 노동자 파업을 할 수 없다'고 한다. 경영상의 위기는 노동자의 책임인가! 경영자의 잘못마저 노동자에게만 책임을 묻는 것이 공정한가! "파업 때문에 기업경제가 어려워졌다"는 근거를 사용자가 단 한 번이라도 제시한 적이 있는가!

오너리스크, 방만경영, 경영판단 실패 등 기업 또는 경영자의 잘못으로 경제가 어려워

진 사례는 현실에 존재한다. 가장 많이 알려진 한진중공업, 쌍용자동차가 대표적이다. 그런데 경영상 위기를 불러온 사용자는 어떤 책임을 졌는지 묻고 싶다. 2009년 쌍용차 경영책임자는 책임은커녕 퇴직금을 받고 쌍용차를 떠났다. 한진중공업 경영위기의 책임자도 아무런 책임을지지 않고 무너진 한진중공업에서 손을 뗐다. 노동자들만이 스러져가는 기업에 남아 차를 만들고, 배를 만들어 기업을 살리고 있다. 올해 논란의 중심이 됐던 대우조선해양은 ‘매각’을 검토하고 있다고 한다. 결국 경영상 책임마저 원하청 불문하고 노동자들의 몫인 것이다. 이것이 공정인가.

‘기업의 불법’에 대해 처벌조항이 있다고 처벌이 이뤄진 것도 아니다. 대표적인 부당노동행위인 ‘노조파괴시나리오’도 처벌에 이르기까지 수년이 걸렸다. 「2018년 고용노동행정개혁위원회 조사결과보고서」는 이명박-박근혜 정부 동안 노동자들에게 잘못을 저지른 사용자 중에 구속된 사례가 단 두 건 뿐이라고 적시됐다. 유성기업, 갑을오토텍 둘 다 국정감사로 국회에서 범죄가 드러나고, 노동자들이 희생되고 나서야 경영 책임자가 구속됐다. 파견법 위반이 가장 많은 현대차, 기아차는 단 한 번도 처벌받지 않았다. 정부 조사 보고서도 ‘처벌조항’이 실제 노동현장에서 제대로 작동하지 않고 있음을 인정한 것이다.

정부여당은 입만 열만 ‘강성노조’를 탓한다. 현재 정규직 노조 소속 조합원에게 손배소송이 진행된 사례는 대부분 ‘작업중지권 행사에 대한 손해배상’이다. 안전사고 발생의 회사의 과실이고 책임이다. 그런데 노동자에게는 안전사고가 일어나도 작업중지권을 행사하는 것조차 신중하라고 한다. 사고를 예방할 책임을 기업에 묻는 것이 아니라 ‘목숨 앞에 신중하라’는 무리한 요구를 노동자들에게 하고 있다. 안전사고가 발생해도 기업은 처벌받지 않는다. 경총은 겨우 통과시킨 중대재해처벌법조차 더 약화시켜달라고 하고 있다.

‘처벌조항’이 있어도 기업은 처벌받지 않았다. ‘면책조항’이 있어도 노동자는 면책되지 않았다. 이게 우리가 경험하고 있는 ‘현실’이다.

정부가 기업의 불법에 대해 제동을 걸지 못하고, 사법부도 제대로 처벌을 못한다면 입법부가 나서야 한다. 이대로는 기업의 불법에 저항한 노동자들만 처벌받고, 손해배상가압류로 일상이 저당잡히는 ‘현실’을 벗어나기 어렵다. 지금 제도를 바꾸지 않으면, 지난 33년간 반복되었던 기업의 주장만으로 노동권을 박탈하는 일이 반복될 것이다.

이 악순환의 고리를 우리는 더는 경험하고 싶지 않다. 노란봉투법 개정을 국회에 거듭 촉구한다.

2022년 10월 18일

노동현장 손해배상가압류 사업장 대응모임, 기자회견 참가자 일동

## 기자회견 여는말 <이은주 국회의원>

---

정의당 비상대책위원장 국회 환경노동위원회 이은주 의원입니다.

손배가압류의 고통을 겪는 당사자 여러분과 노란봉투법의 입법 필요성을 말씀드리기 위해 기자회견을 열었습니다.

지난 주 저는 국회입법조사처로부터 주요국가들의 쟁의행위에 대한 손배소 입법례와 현황에 대한 조사 회답을 받았습니다. 결과는 익히 알려진 대로입니다. 주요국가들은 쟁의행위에 대해 손배를 할 수 있는 법과 제도를 가지고 있지만, 그것은 대부분 사문화됐다고 말할 수 있을 정도로 현실에서는 작동하지 않는 제도였습니다.

독일은 손해배상 소송을 노동조합만을 대상으로 하고 조합원을 대상으로 하지는 않으며, 실제 인정된 사례는 알려진 바가 없었습니다. 2012년 루프트한자 등 3개 항공사노조의 파업에 9만유로 1억 2천 5백원 정도가 청구됐지만 법원은 거절했습니다. 영국은 우리나라와 달리 손해배상 능력이 없는 노동조합과 임원에게 청구를 하지 않았으며, 그마저도 상한선이 있었습니다. 최근 언론에 의해 손배금지법이 위헌으로 결정됐다고 알려진 프랑스의 경우, 쟁의를 범죄로 규정하는 조항이 없고 쟁의행위에 대한 입법적 규제가 없는 나라였습니다.

결론적으로 주요민주주의국가들은 노-사 관계의 파탄을 막기 위해 손배를 극도로 절제하는 관행이 있고, 제도적으로는 쟁의행위를 범죄로 규정하지 않고 있습니다. 반면 우리의 경우는 어떨습니까? 헌법이 노동3권을 보장하고 있지만 쟁의행위의 주체, 목적, 절차, 수단을 지극히 엄격히 따져 단체행동권을 제한하고 있습니다. 손배소송은 거의 모든 쟁의행위에서 사용자 측의 사후 보복수단으로 활용되고 있는 상황입니다. 그것은 노동조합의 파괴로 단결권을 붕괴를 가져오고, 더 나아가 개인의 삶마저 파탄내고 있습니다. 오늘 이 자리에 계신 분들이 바로 그 증거입니다.

윤석열 대통령은 자유를 강조하고 있습니다. 하지만 그 자유에는 결사의 자유가 빠져 있습니다. 하지만 다른 문명국가, 선진민주주의국가들은 시민의 자율결사를 핵심적 자유로 보호하고 있습니다. 민주주의 국가들에서는 노동자의 자율결사를 손배로 억압하는 일이 벌어지지 않습니다. 때문에 노란봉투법은 21세기 대한민국에서 벌어지고 있는 야만을 끝내는 법이라 저는 분명히 말씀드리고 싶습니다.

이제는 바뀌어야 합니다. 관행을 당장 바꿀 수 없다면 제도를 통해 더 나은 관행을 만드는 것이 바로 입법자의 몫입니다. 국정감사가 곧 마무리되고 이제 입법의 시간입니다. 헌법의 노동3권을 실질적인 권리로 바꾸기 위해, 이 지독한 손배의 고통을 끝내기 위해, 시민 여러분과 함께 반드시 노란봉투법을 입법시킬 것입니다. 감사합니다.

## 원하청 구조의 노동자들에게 노란봉투법이 필요한 이유

김형수 거제통영고성 조선후청지회장, 노동현장 손배사업장 대응모임 대표자

손배가압류는 중단되어야 합니다. 생존권과 가장 기본적인 권리나마 지키려는 노동자들을 죽음으로 내모는 짓입니다. 손배가압류는 회사가 회사의 불법을 은폐하고, 책임을 회피하고, 노조를 탄압하기 위해 사용하는 탄압수단입니다.

실제 노동자들이 손배로 인해 극단적 선택을 하는 일들이 일어났고 지금도 여전히 그럴 가능성을 배제할 수 없습니다. 그저 법을 개정하기 위해 하는 말이 아니라는 것을 다들 알고 계시리라 생각합니다.

노무현 대통령 당시 두산중공업 배달호 열사가 손배가압류로 인해 스스로 목숨을 끊었을 때 손배가압류라는 노조탄압은 사라져야 했습니다. 그 후 20년 동안 노동자들에게 가해지는 손배액은 천문학적으로 늘어났고 고통받는 노동자와 노동조합도 늘어났습니다. 탄압받는 노동자들은 기업의 불법에 저항한 노동자들입니다. 고용구조가 급변함에 따라 기업의 불법은 노동사각지대를 향했습니다. 그 결과가 지금의 원하청 구조입니다. 더 위험한 노동환경, 더 낮은 임금으로 내몰린 노동자들은 헌법에 보장된 파업권조차 원청에 의해 박탈됩니다.

배달호, 김주익 열사의 희생으로도 끊어내지 못한 손배가압류가 10여년 뒤 쌍용차 정리해고 노동자와 그 가족 서른명의 희생으로 이어졌듯이, 다시 10여년 뒤 대우조선 하청노동자들에게로 이어졌습니다. 이 악순환의 고리를 이제는 끊어내야 합니다. 노란봉투법 이제는 반드시 제정해야 합니다. 노란봉투법은 황건적보호법도 아니고, 불법파업보호법도 아닙니다. 노동자를 살리고 민주적 방식을 통해 노사관계를 바꾸는 것입니다.

## 특수고용 노동자들에게 노란봉투법이 필요한 이유

진경호 전국택배노동조합 위원장

특수한 고용은 없습니다. 일하면 노동이고, 일하는 사람이면 노동자입니다.

택배사-대리점과 전속계약서를 쓰고, 택배사의 지시를 받아, 택배사가 주문받은 물건을 집화해 고객에게 배송하고, 택배사 로고로 도색한 차량을 타고 택배사 로고가 부착된 작업복과 조끼를 입고 일하며, 자신의 노무를 택배사에 제공한 대가로 임금을 받는 택배기사. 그러나 현행법상 택배기사는 노동자가 아닙니다.

택배사들은 우리가 쓰는 계약서를 근로계약서가 아닌 '위수탁 계약서'로, 받는 대가가 급료나 임금이 아닌 '수수료'라고 부르면서 '특수한 형태로 고용됐다'고 합니다. 그리고 정부는 이 논리를 받아들입니다. 그렇게 우리는 노동자가 '아니게 됩니다.'

'사용자'와 거리 두기에 성공한 택배사가 얻는 이득은 무엇이겠습니까? '사업주가 아닌' 택배사는 대부분의 의무에서 자유로워집니다. 택배기사들은 노동자가 아니기 때문에 퇴직금도, 호봉도 없습니다. 그리고 '특수하게 고용된' 까닭에 별다른 역할이 없는 대리점에 15% 가까운 수수료를 떼입니다. 작년 사회적 합의로 산재보험과 고용보험료를 택배사가 부담하게 됐지만 여전히 택배사는 국민연금과 건강보험을 들어주지 않습니다. 부가세라며 10%를 떼이고, 기름값도, 차량 관리비도, 식대도 모두 스스로 부담해야 합니다.

무엇보다 사용자로서 노동조합과 교섭을 회피할 수 있다는 게 원청으로서 가장 매력적으로 다가올 것입니다. 우리는 과중한 노동시간, 열악한 노동환경, 임금 인상 문제 등을 해결하기 위해 교섭을 할 수가 없습니다. 노동조건을 바꾸기 위해 교섭을 시도하면 대리점은 "우리는 들어줄 능력이 없다"고 합니다. 들어줄 능력이 있는 원청을 찾아가면 "우리는 교섭 당사자가 아니다"라며 거절합니다. 노동은 있는데 노동자는 없고, 업무를 지시하는 자는 있어도 책임질 사용자는 없습니다. 우리의 노동자성이 증발하는 순간입니다.

무책임하기 짝이 없는 택배 현장의 시스템은 코로나에 따른 택배물량 급증이라는 문제를 만나 결국 붕괴했습니다. 2년간 스물두 명의 택배기사가 과로로 사망한 것입니다. 분노한 여론에 택배사는 공론장으로 끌려 나왔고, 붕괴된 시스템은 사회적 합의를 통해 재구축되는 듯했습니다.

하지만 택배사들은 여전히 자신이 진짜 사장임을 부인하고 있었고 결국 지난 2월 10일 택배노조가 CJ대한통운 본사를 점거했습니다. 12월 28일 파업에 돌입했으나 45일이 넘도록 원청이 협상을 거부했기 때문입니다. 사회적 합의에 따른 요금인상분 대부분을 가져간 게 원청이고, 부속합의서를 강요한 것 역시 원청이지만 "계약관계가 아니다"라며 대화를 거부하니 점거와 같은 수단을 동원할 수밖에 없었습니다. 그러나 돌아온 것은 "자신들과



상관없는 이들이 불법으로 본사를 점거했다”며 제기한 20억 원의 손해소였습니다.

더욱 절망적인 것은 이 비상식적인 상황이 비단 택배업계뿐만 아니라 한국사회 수많은 특수고용 직종에서 일어나고 있다는 사실입니다. 특수한 고용은 없습니다. 일한다면 노동이고, 일하는 사람은 노동자다. 이것이 우리가 노조법 2조 개정을 주장하는 이유입니다.

노조법 2조는 사용자와 노동자의 개념을 정의하는 조항입니다. 노조법 2조가 개정되어 ‘특수고용’이라는 회피용 단어가 아니라 우리 앞에 ‘노동자’라는 정의가 내려진다면 어떻게 될지 상상해봅니다. 앞으로 택배사 원청은 노조와 협상을 하게 될 것이며, 정상적 택배 현장 운영을 위해 노동자들과 협력하게 될 것입니다. 당연히 점거 농성 같은 투쟁을 할 필요도 없게 될 것이며 지금까지 벌어져 온 하청 노동자의 투쟁 역시 많이 사라지게 될 것입니다.

문제를 해결하려면 문제의 원인을 찾고 책임 있는 이들이 나서야 합니다. 책임과 권한이 있는 진짜 사장이 교섭에 나와 문제를 해결해야 합니다. 단순한 진리입니다. 사회적 합의로 택배기사가 분류작업에서 배제되자 거짓말처럼 과로사가 현격히 줄어들었습니다. 택배사 원청, 진짜 사장이 사회적 대화에 나와 책임을 졌기 때문에 가능했습니다.

언제까지 특수고용, 플랫폼 업종 하나하나에 대해 노동자성을 인정할 것입니까? 그 노동자성을 인정받기 위해 들어가는 시간과 사회적 비용은 결국 누구의 주머니에서 나오니까? 노조법 2조 개정은 이 악순환의 고리를 끊어낼 근본적인 해결책입니다. 늦었지만 지금 모두가 나서야 하는 이유가 바로 이것입니다. 감사합니다.

## 정리해고-경영상 위기에서 노란봉투법이 필요한 이유

김정우 쌍용자동차지부 전 지부장

13년입니다. 2009년의 정리해고 사태 당시 파업을 했다는 이유로 제기된 손배가 무려 13년의 재판기간을 기록했다고 합니다. 정리해고의 부당성을 입증해줄 ‘부당해고소송’은 2심에서 노동자들이 이기고도, 양승태 대법원에 의해 거래되었습니다. 그렇게 우리의 파업의 정당성마저 거래됐습니다.

2009년 쌍용차는 ‘경영상 위기’라며 노동자들의 파업권을 빼앗으려 했습니다. 그런데, 쌍용차의 경영상 위기는 회사가 자초한 결과입니다. 2001년 대우에 매각시킨 것도, 다시 상하이차에 매각시킨 것도, 경영진들이 결정한 것입니다. 당시 국가기술인 자동차 설계도면까지 상하이차에 기술유출한 것도 노동자가 아닌 경영진이었습니다. 그렇게 경영상 위기를 초래하고 쌍용차 노동자들에게 ‘구조조정으로 책임지라’고 한 것입니다. 노동자들은 해고위기를 겪으면서도 단 하나, 차만 열심히 만들었습니다. 이런 노동자들에게 책임을 지운 ‘긴박한 경영상의 결정’을 한 사용자들은 2009년 정리해고사태 이후 쌍용차를 떠났습니다. 이게 쌍용차 정리해고의 실체입니다.

비단 쌍용차만의 일이 아닙니다. 한진중공업에서도, 하이디스에서도, 풍산마이크로텍에서도, KEC에서도, 콜트콜텍에서도, 정리해고를 단행한 대부분의 사업장에서 반복된 악순환입니다. ‘경영상 위기’는 경영자의 책임이지 열심히 일한 노동자가 일터에서 쫓겨날 명분이 되어선 안됩니다. 정리해고를 하고 저항한 노동자에게 손배를 지우는 일이 더는 없어야 합니다.

## 참고자료 1.


**이은주의원** 2022.10.02

# 국정감사 보도자료



정의당

☞ 서울특별시 영등포구 의사당대로 1, 국회의원회관 515호(이은주 의원실)  
☎ 02-784-5601 📠 02-6788-7040 ✉ 515.lee.ej@gmail.com  
🌐 lej515.tistory.com 📺 bit.ly/이은주튜브 📄 bit.ly/이은주페이지

 환경노동위원회  
국회운영위원회

[국감 보도자료 17]

### 국회 입법조사처 “(선진국) 실제 쟁의행위에 손해청구하는 일 없어”

“독일 사례 없고, 영국은 손해 제한, 프랑스는 쟁의행위 제한 거의 없어”

이은주 의원 “노동기본권 억압 관행과 제도 수치스러워, 노란봉투법 통과시켜야”

국회입법조사처(이하 입조처)가 정의당 이은주 의원(국회 환경노동위원회)의 주요국가의 쟁의행위에 대한 손해배상의 사례에 대한 조사요구에 회답하며, “실질적으로 특별한 경우를 제외하고 실제 사용자가 노동조합이나 근로자를 상대로 손해 배상청구를 하여 그 이행을 요구하는 일은 없다”고 밝혔다.

이들 국가에서는 쟁의행위에 대한 손해배상제도가 존재함에도 “사용자가 발생한 손해를 입증하기 위하여 필요한 경영상의 자료를 공개하는 것을 꺼려하고, 그러한 판결의 집행이 향후 노사 관계에 미칠 수 있는 부정적인 영향을 더 우려하기 때문”이라는 것이다.

입조처 자료에서 독일의 경우 손해배상 소송은 노동조합을 대상으로 하고 조합원을 대상으로 하지는 않으며, “실제 확정판결에 의해 조합원에게 손해배상책임이 인정된 사례는 알려진 바 없다”고 답했다. 실제 “루프트한자, 에어베를린, 프랑크푸르트 공항은 2012년 노조 파업으로 인한 손해배상을 소송액을 9만 유로로 청구한 바 있으나, 법원은 거절하였고, 2008년 D-Bahn AG(독일철도)가 철도기관노조를 상대로 손해배상을 청구하였으나 협상이 진행되면서 소송을 취하”했다는 것이다.

영국은 「노동조합 및 노동관계법」(Trade Union and Labor Relations Act)에서는 노동조합의

손해배상액 한도를 규정하고 있다. 입조처는 “(영국은) 불법행위로 인한 쟁의행위라 하더라도 실질적으로 손해배상을 할 능력이 없는 노동조합의 임원이나 조합원 등이 아닌 노동조합을 상대로 손해배상청구를 하고(제22조제1항) 노동조합에 대한 손해배상청구를 함에 있어서도 노동조합의 재정 압박에 의한 활동위축을 고려하여 노동조합의 규모에 따른 상한액을 별도로 두고 있다”(제22조제2항)고 보고했다. 최근 대우조선해양이 월급여가 200만원 수준인 하청지회 소속 노동자 4인과 노동조합에게 470억원 손해배상을 청구한 점을 비교해 보면, 영국의 손배제도는 노동기본권을 보호함이 뚜렷히 확인되는 것이다.

입조처는 “프랑스에서 파업은 원칙적으로 합법적인 행위이기 때문에 우리나라의 업무방해죄와 같이 파업 자체를 범죄로 규정하는 조항은 없는” 한편, 파업에 대한 입법적 규제가 가능함에도 “실제로 다른 국가들과 비교할 때 프랑스는 법률에 의한 입법적인 규제가 거의 없다고 보아도 과언이 아니”라고 보고했다. 대한민국이 프랑스와 마찬가지로 단체행동권이 헌법상 기본권임에도 사실상 쟁의행위를 업무상 방해로 규정하고 주체, 목적, 수단, 방법이 적법할 때만 위법성이 조각되는 것으로 판단하는 것과 매우 다른 대목이다.

일본의 경우도 이러한 관행은 마찬가지로, 입조처는 “일본국유철도(국철)가 1975년 11월부터 12월에 걸쳐 8일간 ‘파업권 쟁취 파업’을 벌인 노동조합 두 곳에게 202억엔의 손해배상 청구” 했지만, “결국 정부 개입으로 1994년 국철은 소송을 취하”했다고 보고했다.

결론적으로 입조처는 “주요국은 노동조합의 파업에 대해 실제 손해배상을 청구하는 사례가 많지 않아 손해배상 문제가 심각한 사회문제로 대두되지는 않고 있는 것으로 파악”되며, 우리나라에서 손해배상이 사회적으로 이슈가 되는 이유는, “㉠ 사용자측에서 쟁의행위를 봉쇄하기 위해 징벌적으로 손해배상을 청구하는 경향이 있고, ㉡ 주요국과 달리 우리나라는 쟁의행위를 불법으로 규정하는 형법상 또는 노동조합법상의 형벌 법규가 광범위하게 존재”하기 때문이라고 지적했다.

이은주 의원은 입조처의 이번 조사회답에 대해 “일부 언론과 여당 측이 마치 주요 국가들에서 쟁의행위에 대한 손해배상소송이 일상화된 것처럼 주장하지만, 사실상 쟁의행위에 대한 손배소는 선진국에서 사문화된 제도라고 보는 게 맞다”면서, “대한민국이 ILO 기본협약을 비준하고, UN이 인정한 공식적인 선진국이 됐는데도 노동기본권을 억압하는 법제도와 관행을 갖고 있는 것을 수치스럽게 생각해야 한다”고 강조했다. 이 의원은 “이번 정기 국정감사가 끝나고 조속히 노란봉투법(노동조합 및 노동관계조정법 일부개정법률안)이 입법될 수 있도록 환경노동위원회에서 최선을 다하겠다”고 밝혔다.(끝)

## 참고자료 2.

---

불법파견, 부당노동행위, 노조무력화시도, 산업안전보건법 위반 등 기업의 불법과 그에 대한 정부의 책임 부분을 조사한 정부조사보고서

본 보고서에는 구체적인 사업장들을 조사대상으로 조사를 했으며, 특히 불법파견, 노조무력화시도에서 주요하게 언급된 사업장들은 조사결과 드러난 회사의 불법에 저항하는 과정에서 손해배상청구소송이 제기되었음.(사업장 아래 첨부사진 확인)  
이는 22.10.4 고용노동부가 발표한 손배실태조사에서 주요 9개 사업장에도 해당(올해 제기된 사업장과, 조사대상이 아닌 정리해고 사업장 제외)

### 고용노동행정개혁위원회 활동 결과 보고서

국정과제 1 '적폐의 철저하고 완전한 청산'

고용노동행정개혁위원회

전문 다운로드 : <https://bit.ly/고용노동행정개혁위보고서>

## <불법파견 부문>

현대차와 기아차 거의 대부분의 공정에서 ‘불법파견’을 인정했다는 조사결과.

그럼에도 현대차와 기아차는 불법파견으로 처벌받은 이력이 없음.

노동현장은 고용노동부와 검찰, 사법부의 조치가 있었다면 단체행동권을 행사하지 않고도 법제도적 조치에 따라 직접고용 되었을 것이라고 반박함.

실제 개별 기업 중 가장 많은 손해배상 사건이 현대자동차에서 제기하고 있으며, 이는 고용노동부가 발표한 10.4 실태조사 결과에도 기록되어 있음.

[붙임] 4. 현대자동차 사내하청업체 불법파견 판정 현황

현대자동차 협력업체 현황

원청	협력업체명	소재지	업무내용	근로자수	관서명	불파 인정
현대 자동차 울산 공장	○건○○	울산	도장	54	울산지청	○
	○이앤제○○	울산	생관	30	울산지청	○
	○C○○	울산	도장	88	울산지청	○
	○운○○	울산	생관	42	울산지청	○
	○인○○	울산	생관	62	울산지청	○
	○엠○○	울산	차체	97	울산지청	○
	○공○○	울산	품관	48	울산지청	○
	○송○○	울산	도장	62	울산지청	○
	○얏○○	울산	생관	64	울산지청	○
	○&K○○	울산	의장	76	울산지청	○
	○성○○	울산	도장	80	울산지청	○
	○남○○	울산	생관	70	울산지청	○
	○웅○○○○	울산	도장	44	울산지청	○
	○진케○○○○	울산	도장	46	울산지청	○
	○창○○○○	울산	도장	34	울산지청	○
	○정○○	울산	생관	56	울산지청	○
	○봉○○○○	울산	엔진변속기	78	울산지청	○
	○토○○○○	울산	엔진변속기	58	울산지청	○
	○월○○	울산	소재	62	울산지청	
	○테○	울산	설비보전	55	울산지청	○
	○성○○	울산	소재	58	울산지청	○
	○나○○○○	울산	시트	68	울산지청	○
	○원○○	울산	시트	42	울산지청	○
	○름○○	울산	시트	66	울산지청	○
	○흥○○○○	울산	시트	36	울산지청	○
	○문○○	울산	시트	56	울산지청	○
	○천○○	울산	수출선적	72	울산지청	○
	○수○○	울산	수출선적	93	울산지청	○
	○도○○	울산	수출선적	68	울산지청	○
	○세○○○○	울산	수출선적	75	울산지청	○
○전○○	울산	수출선적	52	울산지청	○	

원칭	협력업체명	소재지	업무내용	근로자수	관서명	불파 인정
	㈜○수○○	울산	수출선적	73	울산지청	○
	㈜○진○○	울산	수출선적	98	울산지청	○
	○조○○	울산	수출선적	61	울산지청	○
	○성○○○	울산	수출선적	72	울산지청	○
현대 자동차 아산 공장	㈜○임파워○○	충남 아산	실러, 스테이션반	86	천안지청	○
	○주○○○	충남 아산	선트림, UBS	87	천안지청	○
	㈜○성○○	충남 아산	엔진/서브펜션서브	97	천안지청	○
	○성○○	충남 아산	도어 서브(LH)	72	천안지청	○
	○산○○	충남 아산	도어 서브(RH)	50	천안지청	○
	○양테○○	충남 아산	화이널, 복합, ECOS	74	천안지청	○
	㈜○신○○	충남 아산	서열, 불출, 지게차	13	천안지청	○
	○일○○	충남 아산	엔진조립	55	천안지청	○
○산업(주)	충남 아산	수출 PDI(방청)	70	천안지청	○	
현대 자동차 전주 공장	○신 --	전북 완주군	버스도장	45	전주지청	○
	㈜○신 --	전북 완주군	버스의장(합판/매트 장착)	51	전주지청	○
	○진 --	전북 완주군	버스의장 (시트장착/특수시양제작)	52	전주지청	○
	○우 --	전북 완주군	트럭의장(카고마운팅), 수출PDI, 트럭수달장	56	전주지청	○
	○화 --	전북 완주군	트럭차체 (2.5톤 드릴리벳, 5톤 서브샤시)	76	전주지청	○
	㈜○풍 --	전북 완주군	트럭차체 (대형 드릴리벳, 서브샤시)	96	전주지청	○
	㈜○강 --	전북 완주군	트럭도장	95	전주지청	○
	○담 --	전북 완주군	부품운반(생관자재불출)	74	전주지청	○
	○현 --	전북 완주군	소재(후처리작업)	63	전주지청	
	○원 --	전북 완주군	보전(장비유지보수)	55	전주지청	○
합계			3,463			

[붙임] 5. 기아자동차 사내하청업체 불법파견 판정 현황

기아자동차 협력업체 현황

원청	협력업체명	소재지	업무내용	근로자수	관서명	불파공정*
기아 자동차 화성 공장	○린○	경기도 화성시	도장박리	29	경기지청	○
	정○	경기도 화성시	도장청소	63	경기지청	○
	○웅○	경기도 화성시	범퍼랩작업	121	경기지청	○
	○스앤○○○○	경기도 평택시	2, 3공장 서열	86	경기지청	○
	○성○○	경기도 화성시	프라스틱청소	43	경기지청	○
	○아○○	경기도 화성시	범퍼공간물류, 배일장관리	48	경기지청	○
	○원○○	경기도 화성시	흑도테이프 부착 등	36	경기지청	○
	○성에○○	경기도 화성시	서열작업	62	경기지청	○
	태○	경기도 화성시	주조후처리	53	경기지청	○
	목○	경기도 화성시	서열작업	75	경기지청	○
	○종○○	경기도 화성시	지게차임대 및 정비	5	경기지청	
	○명○○	경기도 화성시	1공장 서열	49	경기지청	○
	○운○○	경기도 화성시	출하장 세차	41	경기지청	○
	○우이○○	경기도 화성시	주조후처리	48	경기지청	○
	○이앤제이○○○	경기도 평택시	3공장 서열	62	경기지청	○
	○이○○	경기도 화성시	PDI방청	58	경기지청	○
	○스제이아○○○	경기도 화성시	PDI검사	91	경기지청	○
	○성○○	경기도 화성시	도장메인트	59	경기지청	○
	한○	경기도 화성시	흑도테이프외	61	경기지청	○
	○더블유○○	경기도 화성시	완성차 운반	82	경기지청	○
○에스○○	경기도 화성시	공용기 정리	53	경기지청	○	
○성에스○○	경기도 화성시	주조후처리	67	경기지청	○	
오○○	경기도 화성시	청소	66	경기지청		
○성○○	경기도 화성시	세탁	13	경기지청		
○대○○○○	경기도 화성시	식당	324	경기지청		
기아 자동차 소하리 공장	(주)○연○○	경기도 광명시	도장MT	46	안양지청	○
	(주)○진○○	경기도 광명시	도장MT	39	안양지청	○
	(주)세○	경기도 광명시	완성차 운송, 투톤	60	안양지청	○
	영○	경기도 광명시	도장MT	55	안양지청	○
	○스지○○	경기도 광명시	임차 및 차량정비	8	안양지청	
	(주)○은컴○○	경기도 광명시	공용기 및 철파레트 정리	58	안양지청	○



원청	협력업체명	소재지	업무내용	근로자수	관서명	불파공정*
	(주)이○○	경기도 광명시	방청	45	안양지청	○
	(주)아○○	경기도 광명시	검사	55	안양지청	○
	○성○○	경기도 광명시	세차	17	안양지청	
	○랜○○	서울시 영등포구	보안, 시설, 미화	117	안양지청	
	○제○○	경기도 광명시	도로청소	33	안양지청	
	(주)우에○○○	경기도 광명시	공장 내 청소, 세탁소	73	안양지청	
	(주)대그○○○	경기도 광명시	식당	144	안양지청	
기아 자동차 광주 공장	다○	광주 서구	방청작업, 완성차 검사	143	광주청	○
	(주)이○○	광주 서구	자재서열	66	광주청	○
	(주)해○○	광주 광산구	완성차 검사	58	광주청	○
	정○	광주 서구	도장 청소 작업	73	광주청	○
	(주)선○○	광주 서구	전동차, 지게차 관리	7	광주청	
	○원○○	광주 서구	청소	80	광주청	
합계			2,872			

## <노조무력화시도 및 부당노동행위 부문>

주요 조사 사업장 중 삼성전자서비스와 삼성에버랜드 제외 남은 사업장들은 모두 노조무력화시도 과정에서 손배청구됨. 사용자가 부당노동행위로 처벌받은 사례는 유성기업, 갑을오토텍 단 두 건이었음. 사용자가 처벌받았다고 손배가 면책되진 않음. 아래 일부 발췌. 자세한 내용은 원문 확인.

구분		조사대상(당시 직책 기준)	비고
KEC	의견청취	금속노조 KEC 지회 의견청취	
	출석조사	구미지청 근로감독관(김OO, 유OO)	
발레오전장	의견청취	금속노조 발레오만도 지회 의견청취 기업별노동조합(제2노조) 의견청취	
	출석조사	포항지청 근로개선1과장(이OO) 포항지청 감독관(정OO)	
갑을오토텍	의견청취	금속노조 갑을오토텍 지회 의견청취	
	출석조사	천안청 감독관(최OO)	
보쉬전장	의견청취	금속노조 보쉬전장지회 의견청취	
	출석조사	청주지청 감독관(양OO) 대전청 감독관(이OO)	
MBC	의견청취	언론노조 MBC 본부 의견청취	
	출석조사	서부지청 감독관(김OO, 박OO) 노사관계지원과 사무관(이OO) 노사관계지원과장(양OO) 노사협력정책관(임OO) 서부지청장(최OO) 서울청장(안OO)	
철도공사	의견청취	철도노동조합 의견청취	
	출석조사	당시 노사관계법제과 사무관(박OO) 조사 당시 노사협력정책관(임OO)	
세브란스병원 (태가비엠)	의견청취	공공운수노조 세브란스병원 분회 의견청취	
	출석조사	당시 서부지청 감독관(고OO) 당시 서부지청 감독관(임OO)	
이마트	의견청취	마트노조 이마트지부, 이마트민주노조	
	출석조사	서울지방고용노동청 근로감독관 민OO	
유성기업	의견청취	금속노조 유성기업지회 의견청취	
	출석조사	천안지청 감독관(노OO) 청주지청 감독관(김OO)	
창조건설팅	의견청취	창조건설팅 관계자 의견청취	
	출석조사	청와대 고용복지수석비서관실(류OO) 노사관계지원과 사무관(정OO) 장관 보좌관(이OO)	

## 참고자료 3.

---

고용노동부가 참고한 손잡고 손배소송기록 아카이브 사이트  
197건(1989~2022.5까지 사건번호가 확인된 소송기록)의 판결문 분석.  
10월 30일 추가 데이터 업데이트 예정.

<33.3 손배가압류 소송기록 아카이브>

<http://www.savelaborrights.org/>

<아카이브 소송기록 분석 바로가기>

숫자들 : <http://www.savelaborrights.org/exhibits/show/ex-01/p01>

이유들 : <http://www.savelaborrights.org/exhibits/show/ex-01/p02>

사실들 : <http://www.savelaborrights.org/exhibits/show/ex-01/p03>



## 노동현장 대응모임 향후계획

---