



버스 노동자들의 삶과 투쟁

이광석

한국노동사회연구소 교육위원

필자는 초등학교 때부터 고등학교 때까지 12년 동안 매일 버스를 타고 통학했다. 그 당시 아침 통학 시간의 버스는 한마디로 '지옥' 그 자체였다. 출근하는 사람들로 미여티지는 버스에 어떻게 해서든 올라타려고 발버둥치던 모습, 젓 먹던 힘 다해 달려가면 야속하게도 그려 희 지나가 버리고 마는 버스를 망연히 바라보던 모습, 안

내양이 온 몸으로 승객들을 밀어 옮리고는 '오라아' 하면서 차 문에 아슬아슬하게 매달려 목숨 내놓고 출발하던 모습이 지금도 눈에 선하다.

세월이 흘러 안내양도 없어지고 좌식버스도 생기고 지하철도 생겨서 그때의 모습은 많이 사라졌지만, 아직도 버스는 서민들의 고된 삶과 함께 하고 있다. 오늘도

'서민의 밤' 버스를 운행하고 있는 버스 노동자들의 삶은 어떠할까?

지난 10월 18일 동대문구 신설동에 위치한 '전국버스노동자협의회' 사무실을 방문하였다. 그곳에서 여러 동지들을 만나, 버스 노동자들의 삶과 투쟁에 대한 많은 이야기를 들을 수 있었다.

조상도 없다

버스 사업장의 협정 근로시간은 하루 9시간이다. 오전반의 경우 새벽 4시부터 오후 2시 30분까지, 오후반의 경우 오후 1시부터 밤 12시 30분까지가 근무시간이다. 월 기본 노동시간 192시간을 초과하고 있는 장시간 노동이 지배하고 있는 곳이다. 그나마도 교통체증, 차고지에 차가 꽉 차울 경우 등의 이유 때문에 하루 1~2 시간씩 더 일하는 것은 기본이다.

"버스 운전사는 조상도 없다." 버스 노동자들의 열악한 노동환경을 단적으로 보여주는 말이다. 버스 노동자들은 명절 때 도 계속 근무해야 한다. 심지어 지난 4년 동안 명절 때 시골에 계신 부모님을 한 번도 찾아 뵙지 못한 경우도 있다고 한다.

버스 노동자들의 평균 점심식사 시간은 5분에서 10분이라고 한다. 식당에 앉아서 느긋하게 점심이라도 먹으려고 하면 관리자들이 달려와서 인상을 쓴다. 하는 수 없이 후닥닥 점심을 해치우고는 쉴 틈도 없이 버스를 몰고 나가야 한다. 힘든 몸을 추스리기 위해서 박카스는 기본이고 커피도 하루 5잔에서 많게는 10잔까지 마시게 된

다. 쏟아지는 졸음을 참지 못해서 각성제 까지 먹어야며 차를 몰기도 한다.

생체 리듬을 망가뜨리는 불규칙한 노동으로 인해 버스 노동자들은 누구나 한두 가지씩 직업병에 시달리고 있다. 편두통, 목디스크, 요통, 무릎관절 이상 등에다 치질, 무좀, 위장병 등 운전석은 온갖 병을 몰고 다니는 자리이다. 하루 종일 긴장하면서 버스를 운전하다 보니 극심한 신경성 스트레스에 시달리고 있다. 최근에는 뇌졸중으로 쓰러져 불구가 되거나 목숨을 잃는 노동자들이 빈발하고 있어서 심각한 문제가 되고 있다.

이런 장시간 노동에도 불구하고 버스 노동자들의 임금은 아직도 낮은 수준이다. 버스 노동자들이 한 달에 26일 일하고 받는 기본급이 71만여 원, 무사고 수당 따위를 합쳐야 손에 들어오는 돈은 120만 원 안팎에 지나지 않는다. 그나마 이것도 87년 노동자 대투쟁 이후부터 손에 펼 수 있게 되었다. 86년에는 만근임금이 약 23만 원이었다고 한다.

'몰이꾼'을 아시나요?

버스 노동자들 사이에서 통용되는 은어 중에 '몰이꾼'이라는 말이 있다고 한다. 버스 현장이 사냥터도 아닌데 웬 몰이꾼? 회사측에서 보았을 때 말 잘 듣는 사람을 골라 깨끗한 새차를 지급한다. 물론 여러 가지로 특별한 배려를 해 주는 것도 잊지 않는다. 새차를 자급 받은 운전사는 운전 속도를 높이고 정거장에서도 빨리빨리 손

님을 내리고 출발하면서 앞서 출발한 버스를 금방 따라잡는다. 그리고는 마차 좌석에서 채찍으로 말을 물 듯이 앞차들의 속도를 높이게 하는 역할을 맡는 것이다. 가뜩이나 피곤한 운전사들은 신경이 곤두서서 빨리 노선을 돌고 와서 다만 10분이라도 쉬어보려고 한다. 자연스럽게 난폭 운전, 과속 운전이 습관화될 수밖에 없다.

행여 사고라도 나면 그날로 운전사는 끝장이다. 사고가 나면 만근수당도 깨지고 사고처리가 끝날 때까지 운전도 할 수 없으니 완전히 실업자 신세가 된다. 노동자들 입장에서는 미치고 환장할 노릇이다. 회사에서는 그것을 이용하여 사고처리를 자연시키면서 사고처리 비용을 노동자 개인이 부담할 것을 강요한다. 많을 경우에는 몇백만 원이나 되는 돈을 노동자가 뒤집어써야 한다. 3개월 미만인 노동자의 경우 아예 회사에서는 사고 시 개인 부담으로 하든지 아니면 아예 회사를 그만둔지 선택을 강요하고 있다. 회사 교양 시간에 친절운전에 대한 당부는 귀를 쟁고 들어도 없고, 온통 수익률 제고를 위해 노동강도를 높일 것만 입에 침이 튀도록 이야기한다.

회사 관리자들은 사업주의 친인척이거나 동네 주변 건달들인 경우가 많다. 노동자가 자기보다 조금만 나이가 어려도 '야'하고 거리낌 없이 부르고 쌩소리와 막말로 대하기 일쑤이다. 나이가 많은 사람에게도 '000 기사', '당신' 하고 불러댄다. 소위 '썩힌' 노동자들과 말만 주고 받아도 당장

사무실로 불러들여 협박한다. 그래도 버스 노동자들은 함부로 대들지 못한다. 회사에서 쫓겨나면 그날부터 당장 생활문제가 닥치기 때문이다. 버스 현장은 독특하게 경력증명서가 있어야만 취업을 할 수 있다. 이게 완전히 블랙리스트 구실을 한다. 경력증명서에 기입된 회사에 전화 한번만 해 보면 그 사람이 무엇을 했는지 모조리 알 수 있다. 그러니 버스 노동자들에게 해고는 그야말로 사형선고나 다름없는 것이다.

버스 노동자들은 버스 현장을, '여기 저기 떠돌다가 인생의 마지막에 들어오는 자리'라고 생각한다. 장시간 운행에 신경성 스트레스가 쌓여 일 끝내면 집에 가서 잠이나 자기 바쁜 생활, 고독한 마라토너처럼 혼자서 버스를 운전하고 다니다 보면 철저히 고립되고 개별화되어 버리는 삶. 무지막지한 노무관리에 지쳐 폐배주의와 냉소주의에 찌든 현장. 그래도 1920년대에는 '나리'라고까지 불렸는데, '운전기사, 운전사'를 거쳐 이제는 거리낌 없이 '운전수××'라고 불러대는 시민들의 따가운 눈총. 이 모든 것이 버스 노동자들을 짓누르고 있다. '서민의 밭'이라는 자긍심도, 자신의 직업에 대한 애착도 버스 노동자들에게는 이제 아무 상관이 없는 말이 되어 버렸다.

버스 노동자들의 투쟁

그러나 버스 노동자들이 마냥 침묵하고만 살아가고 있었던 것은 아니다. 버스 노

장시간 운행에 신경성 스트레스가 쌓여 일 끝내면 집에 가서 잠이나 자기 바쁜 생활. 고독한 마리토너처럼 혼자서 버스를 운전하고 다니다 보면 철저히 고립되고 개별화되어 버리는 삶. 무지막지한 노무관리에 지쳐 패배주의와 냉소주의에 찌든 현장.

동자들 역시 1987년 전국노동자대투쟁의 열기에 호응하여 부쟁의 대열에 나서기 시작하였다. 1987년 8월 22일 파업을 단행한 것이다. 버스 현장의 자연발생적인 민주세력들은 8·22 파업부쟁을 비롯해 취업카드 철폐운동 등을 조직적으로 전개하였다. 그 결과 임금 18.3% 인상과 근속수당, 무사고수당, 교통비, 식대 등을 쟁취해내었다. 8·22 파업을 성공적으로 이끈 버스 노동자들은 10월 28일 '운수노동자 협의회'를 결성하여, 자주적이고 민주적인 노동조합운동에 나서기로 결의하였다.

이후 버스 현장 실무역량 강화와 현장활동역량 배양, 그리고 버스 노동자들의 의식 고양을 위해 '운수노동조합협의회'를 '전국버스노동자협의회'로 개칭하고, 노동악법 개정 이후 산별노조 형태인 '전국민주버스노동조합' 건설의 추진에 기여력을 불어 나가기로 결의하였다. 기관지 창간, 버스노동교실 개최, 각 지역지부 건설 사업 등을 꾸준히 펼쳐 조직력을 배가한 버스 노동자들은 민주노총과 전국민주버스노동조합 건설에 관한 조직적 연대를 결의하였다. 그리고 1997년 5월 1일 메이데이에 '전국민주버스노동조합'을 건설하기에 이르렀다. 드디어 버스 노동자들이 민

주노조운동의 대열에 조직적으로 참여하게 된 것이다.

그러나 아직도 상황은 좋지 못하다. 회사의 억압적인 노무관리와 이에 타협적인 집행부의 영향력이 여전히 힘을 발휘하고 있는 것이 지금의 버스 현장이라고 한다. 정작은 파업을 할 생각도 없으면서 해마다 노동자들을 불모로 사업주와 기존 집행부가 '싸고 치는 고스톱 판'을 벌인다는 것이다. 임금 인상폭을 두고 적당히 밀고 당기다가 꼭 파업 돌입 몇 시간 전만 되면 극적으로 타결을 보는 것이 공식처럼 되어버렸다. 선문은 기다렸다는 듯이 '버스 극적 타결'이라는 제목을 근사하게 뽑아 주고 사업주와 노동조합의 성숙한 의식을 대대적으로 칭찬하곤 했다. 조금 지나고 나면 사업주들은 버스 노동자들의 임금율을 려서 경영 적자가 우려되니 버스 요금도



전국버스노동자협의회

울려야 된다고 덩달아 아우성을 친다.

매리는 시어머니 보다 말리는 사누이가 더 맙다고, 버스 현장의 활동가들 중에는 노동자들의 정당한 요구를 제대로 수용하지 못하는 기존 집행부를 민주적인 체계로 개편하지 않고서는 한 말도 앞으로 나갈 수 없다고 생각하는 사람이 생기게 되었다. 그래서 어려운 조건에서도 '버스 노민추'를 구성하고 열심히 활동하고 있다. 그러나 이제까지의 활동에는 어렵게도 노동조합 집행부만 장악하면 모든 문제가 해결될 수 있을 것처럼 생각하는 경향이 많았다고 평가한다. 그래서 투쟁은 항상 조합장 선거에 집중되어 있었다. 버스 노동자들의 빼앗긴 권리를 하나씩 하나씩 되찾고 노동자들의 의식을 향상시키기 위한 일상 활동이 소홀히 취급되었다. 그리고 대중의 중심에 서서 올바르게 투쟁할 수 있는 활동가들을 차근차근 배출하고 훈련하기 위한 활동도 미진하였다. 오로지 목표는 노동조합 위원장이 되는 것일 뿐인 경우가 너무 많았다는 점이 문제로 지적되었다.

튼튼한 의식과 대중적인 힘을 바탕으로 활동하지 못하였기에, 조합장 선거에 출마했다가 떨어지게 되면 곧 바로 회사와 기존 집행부의 공격 목표가 되고 사소한 시비를 걸어 해고시켜 버리면 그것이 곧 현장 활동의 끝을 의미하게 되는 일이 생기게 되었다. 천신만고 끝에 조합장에 당선되었다고 하더라도 사정은 영 좋아하지 않는다. 버스 조합장이 되면 위험한 비스 운전을 안 하고도 많은 월급을 받을 수 있다

고 한다. 조합비에서 팬공비로 개인이 쓸 수 있는 돈이 100만 원 가까이 된다는 것이다. 그 외에도 여러 가지 유혹이 조합장의 발길을 불들어 맨다. 대중적인 힘을 틀튼하게 쌓아놓지 않은 현장의 조합장은 당연히 몸을 사릴 수밖에 없게 된다. 한 마디로 '맞이 가는' 경우가 자주 발생하게 되어 투쟁의 성과를 송두리째 잊어버린 적이 한두 번이 아니었다고 한다.

현장 활동의 방식 역시 회사측의 불법행위에 대해서 노동부에 근로기준법 위반으로 진정서를 제출하는 등 체불된 임금이나 부당노동행위에 대한 각종 법률적 투쟁에만 치우쳤던 것이 사실이었다. 그것으로 문제가 해결되기보다는 오히려 활동가들이 해고되는 결과를 초래하는 경우가 더 많았다. 해고무효소송을 제기하여 대법원 까지 가서 승소 확정판결을 받아도 회사는 꿈쩍도 하지 않는다. 7개월 동안 워크북직은 커녕 임금마저 지급받지 못한 활동가는 혼자서 한달여를 노동부 앞에서 확성기를 들고 삽발까지 하면서 투쟁하였다. 그제서야 자방노동사무소에서 회사를 방문하여 감사를 한다 어쩐다 수신을 떠는 체 하는 것이 현실이다.

새롭게 일어서는 버스 노동자

이제 버스 노동운동은 새로운 출발을 모색하고 있다. '뭔가 변해야 한다'는 여론이 현장에서 확산되고 있다. 과거 민주노조 건설파 사수, 그리고 경제투쟁의 승리를 목표로 하는 운동에서 노동자의 사회·

이제 버스 노동운동은 새로운 출발을 모색하고 있다. '뭔가 변해야 한다'는 어려운 현장에서 확산되고 있다. 과거 민주노조 건설과 사수, 노동자의 사회·정치적 역할을 높이는 현장 운동, 간부 중심의 현장 운동에서 대중 중심의 현장 운동으로의 전환을 모색하고 있다.

정치적 역할을 높이는 현장 운동, 간부 중심의 현장 운동에서 대중 중심의 현장 운동으로의 전환을 모색하고 있다.

"사장님 미워서 니 죽나 내 죽나 보자 하고 대거리 박고 싸우다가 팔리면 그만 아이가 했던 생각을 이제는 후회합니다. 지가에 올바른 투쟁의 원칙과 방법을 조금만 일찍 알았다면 그리 무모하게 하지는 않았다 아닙니까." "노동부 앞에서 화성기 들고 목이 터져라 외치고 삭발까지 해 가

면서 투쟁해서 얻은 것이 무엇인지 아십니까? 그것은 현장의 대중을 중심에 두지 않는 투쟁이 얼마나 허망한 것인가를 뼈저리게 느낀 것입니다." 버스 노동 현장 활동가들의 솔직한 자기 반성에 가슴이 쟁 하다.

"대부분의 활동가들은 일으로는 대중을 믿어야 한다고 하면서도 마음으로는 대중에 대한 불신이 팽배해져 있다. 그리고 자신들처럼 노동운동에 적극적으로 나서지

1997. 5. 1 전국민주버스노동조합이 창립했다.



않는 대중에 대해 불만스러워한다. 이것이 현재 우리의 참모습이다. 이러한 모습이 변하지 않는 한 노동운동의 발전이란 불가능하다. 노동운동이란 불신을 극복하고 믿음의 관계를 형성하는 사업이다. 믿음이 없으면 운동도 없다. 믿음이란 운동의 뿌리이며, 노동운동의 믿음이란 대중에 대한 믿음이다. 대중을 믿지 못하면 미래에 대한 믿음이 형성될 리가 없다. 대중을 믿는다는 것은 대중들의 자주성을 믿는다는 의미이다. 대중은 수동적, 노예적 존재가 아니라 이기적 존재도 아니다. 대중은 본질적으로 자주적 존재이다. 자주성이야말로 대중들의 본질적 속성이다.”(전국버스노동자협의회 기관지 「내일로 달리는 새벽길」 중에서)

마지막으로 ‘신자유주의의 광풍이 몰아치고 있는 광야에서 과연 버스 노동운동의 미래는 있는가’라는 어리석은 질문을 던져 보았다. “버스 운전을 하다보면 저절로 치밀어 오르는 분노가 사라지지 않는 한 버스 노동자들의 투쟁은 계속될 것이다. 지금의 침체는 우리가 올바르게 실천하지 못했기 때문에 벌어진 일이지, 결코 버스 노동 대중들의 잘못이 아니다. 우리가 진정으로 올바르게 실천하고 투쟁한다면 버스 노동운동이 한국 노동운동의 흐름을 바꿔 놓을 때가 올 것이다.” 자신감 있고 결의에 찬 동지들의 대답을 들을 수 있었다.

돌아오면서

언젠가 필자에게 한 버스 노동자가 해 주었던 이야기가 생각난다. 새벽에 버스를 몰고 나오면서 승객이 아무도 없을 때면 노동가요 테이프를 틀어놓고 흥얼흥얼 따라 부른단다. 노래를 부르다 보면 모든 걱정과 근심이 씻은 듯이 사라지고 새로운 희망과 의지가 솟는다고 한다. 제 흥에 겨워 승객이 탄 것도 모른 채 계속 노래를 흥얼거리다가 문득 승객들이 이상한 표정으로 쳐다보는 것을 느끼고는 쑥스러운 표정을 지으면서 슬그머니 라디오 주파수를 맞추었다는 이야기이다.

버스 노동자들과 술잔을 기울이면서 버스 노동운동의 방향에 대해 토론을 하다가 길거리로 나서니 새벽 2시였다. 제법 차가운 바람이 스치고 지나간다. 도로를 꽉 채우고 달리던 버스는 보이지 않고 택시와 자가용만 쟁쟁 내닫고 있었다. 아침이 밝으면 다시 이 도로를 버스가 요란한 엔진 소리를 내며 달리겠지. 지금 버스 노동운동이 많은 어려움을 겪고 있지만, 바람이 이 어둠을 몰아가듯 아침은 찾아올 것이다. 그날 우리는 버스 노동자들이 민주노조운동의 최선두에서 신명나게 달리고 있는 모습을 보게 될 것이다.

버스 안에서 당당하게 노래를 부를 수 있는 날, 버스 노동자와 승객들이 입을 맞춰 신나게 합창할 수 있는 그날이 기다려진다. ♦