

•주소: (한국공항지부) 서울시 강서구 하늘길38 김포공항국제선청사 서편 지하1층 / (인천공항지역지부) 인천 중구 운서동 IBC 월드게이트 2층 비즈니스센터 •전화: 02-2660-2738 / 032-743-0053 •전송: 02-2660-2845 / 032-743-0054 •날짜: 2026년 6월 8일(월) •받는 이: 각 언론사 사회부/노동담당기자  
•층: 23쪽 •담당: 최인주 전국공항노조 중부분부장 (tharm2000@naver.com 010-4008-8196)  
문설희 민주노총 공공운수노조 인천공항지역지부 정책기획국장 (kptu1218@gmail.com 010-8779-0227)

## “안전한 공항·안전한 일터, 원청교섭으로 쟁취하자”

### “제대로 된 원청교섭, 노동부가 책임져라”

# 전국공항노동자 원청교섭 요구안 발표

## 정부 책임 촉구 기자회견

2026년 6월 8일(월) 오전 10시30분, 고용노동부 서울고용노동청 앞

순서	발언자
취지 및 경과설명	사회자 : 문설희 정책기획국장(공공운수노조 인천공항지역지부)
인천공항지역지부 원청교섭 요구안 발표	발언 1: 정안석 지부장(공공운수노조 인천공항지역지부)
한국공항지부 원청교섭 요구안 발표	발언 2: 엄흥택 지부장(공공운수노조 한국공항지부)
정부 책임 및 노동부 역할 촉구	발언 3: 강성규 부위원장(민주노총 공공운수노조)
기자회견문 낭독	소형은 사무처장(공공운수노조 인천공항지역지부) 최인주 중부통합지회장(공공운수노조 한국공항지부)

\*기자회견 종료 후 제대로된 원청교섭을 위한 정부 책임 촉구 서한 전달 예정입니다.

1. 정론보도를 위한 귀 언론사와 언론노동자분들의 노력에 감사드립니다.
2. 지난 5월 11일과 12일, 인천공항공사와 한국공항공사는 교섭요구사실에 대한 공고를 시행하였습니다. 개정 노조법(‘노란봉투법’) 시행일인 3월 10일 민주노총 공공운수노조 인천공항지역지부(지부장 정안석)와 한국공항지부(前 전국공항노조, 지부장 엄흥택)가 원청교섭을 양 공항공사에 요구한 지 두 달여만의 일입니다.
3. 인천공항공사는 하청(자회사) 노동조합의 교섭요구사실에 대해 공고하지 않고 상급단체 별 교섭단위분리신청으로, 한국공항공사는 교섭요구사실 미공고로 대응했습니다. 정부의 법

개정에 따른 모범을 보여야 할 공공기관이 지난 십 수년간 응축되어왔던 문제해결을 위해 소통과 대화의 자세를 취하기는커녕, 원청 사용자성 회피를 목적으로 컨설팅을 진행하고 교섭요구사실 자체를 외면하거나 원·하청 단체교섭을 형해화하려는 꼼수교섭으로 맞선 것은 대단히 유감스러운 일입니다. 공공기관이 ‘노란봉투법’ 취지에 부합하게끔 마땅한 역할을 하도록 지도·감독해야 할 정부가 최선을 다하고 있는지도 의문이 아닐 수 없습니다.

3. 하지만 손바닥으로 하늘을 가릴 수 없듯이, 양 공항공사의 원청사용자성은 명백하게 확인이 되었습니다. 4월 7일 서울지방노동위원회는 한국공항공사의 원청 사용자성을 인정하며 공사가 교섭요구사실을 공고할 것을 주문하였습니다. 공항공사가 자회사 노동자의 업무 내용과 일정, 작업 강도와 환경 등을 구조적·체계적으로 통제하고 있으며 3개 자회사가 공사에 경제적으로 종속되어 있다는 사실을 고려한 결정입니다. 이어 8일 인천지방노동위원회 역시 인천국제공항공사의 원청사용자성을 인정하였습니다. 공항공사가 하청노동자 집단의 산업안전 의제에 대하여 실질적·구체적 지배·결정의 권한이 있어 원청의 사용자성이 인정되었으므로 나머지 교섭의제에 대한 사용자성 인정 여부는 더 나아가 살펴볼 필요가 없다는 결정입니다.

4. 위와 같이 노동위원회의 심판회의를 거쳐 양 공항공사의 원청 사용자성이 인정된 후 단체교섭 창구단일화 절차가 비로소 시작되었습니다. 전국 15개 공항 1만 5천 자회사 노동자를 대표하는 최대조직 민주노총 공공운수노조는 교섭 대표 노동조합으로서 원청교섭에 성실히 임할 것입니다. 이에 전국공항노동자연대(공공운수노조 인천공항지역지부, 한국공항지부)는 오는 6월 8일(월) 오전 10시 30분 고용노동부 서울지방노동청 앞에서 <전국공항노동자 원청교섭 요구안 발표·정부 책임 촉구 기자회견>을 개최하고, 제대로 된 원청교섭을 위한 과제 및 노동조합의 계획을 밝힐 예정입니다.

5. 전국공항노동자연대는 2024년 무안공항 참사를 계기로 안전한 공항을 위한 공동행동을 다짐하고 2025년 3월 연대체를 발족, 죽음의 공항을 반드시 멈추겠다는 절박한 심정으로 10월 전국 15개 공항 최초 동시 총파업을 성사시킨 바 있습니다. 투쟁을 통해 노동자·시민 안전을 위협하는 열악한 현실이 널리 알려졌으나, 여전히 공항 노동자들은 연속야간노동과 인력부족으로 인한 과로 등 생명과 안전을 침해하는 노동 환경에 처해 있습니다. 2026년 공공운수노조 인천공항지역지부와 한국공항지부는 원청교섭·투쟁으로 안전한 일터·안전한 공항을 향해 나아가고자 합니다. 귀 언론사의 많은 관심과 보도를 요청드립니다. (끝)

# [첨부자료1] 전국공항노동자 원청교섭 현황 및 요구

## 전국공항노동자 2026 원청교섭 현황·경과

	VS 인천공항공사	VS 한국공항공사
교섭요구일	3월 10일	3월 10일
지노위 심판회의	4월 8일 교섭단위분리신청	4월 7일 교섭요구사실공고시정신청
심판회의 결과	사용자성 인정 상급단체별 교단분리	사용자성 인정
결정문송달일	5월 8일	5월 12일
교섭요구사실공고일	5월 11일	5월 12일
교섭요구노조확정일	5월 27일	5월 28일
교섭대표노조확정 (예정)	6월 3주	

## 전국공항노동자 2026 원청교섭 의제·요구

	인천공항지역지부	한국공항지부
노동안전	생명안전 위협하는 연속야간노동 근절! 교대제 개편(4조2교대) 등	안전작업허가 승인 구조개선 및 안전 인력 충원 등
노동시간	주 4.5일제 보장 환경분야 일 0.5시간 단축	연장,야간근무 변동비 사전 승인 감독지시서 폐지, 총액 계약제 도입
복리후생	교통비 지급 /통근버스, 여성 휴게공간 보장 등	식대 설계 반영 등 공공 부문도급개선 방안 준수
조합활동	인천공항 내 홍보활동 등 자회사 노조 활동 보장	한국공항공사 자회사 노조 활동 보장, 사무실제공

# 전국공공운수노조 인천공항지역지부

## 1. 현황

### 1) 노동조합 현황

- 지부명 : 전국공공운수사회서비스노동조합 인천공항지역지부
- 조합원 수 : 약 3,738명(3.10. 교섭요구일)
- 지부 대표자 : 정안석

### 2) 사용자

- 원청 사용자 : 인천국제공항공사
- 하청 사용자 : 인천공항시설관리, 인천공항운영서비스, 인천국제공항보안(보안경비), 인천국제공항보안(보안검색)
  - \* 인천국제공항보안의 경우 2020년부터 보안경비와 보안검색의 교섭단위가 분리됨(인천2020단위1).

### 3) 원청교섭 관련 현황

- 3.10.(화) 인천공항지역지부는 원청사용자인 인천국제공항공사에 교섭을 요구함. 교섭단위분리 신청을 하지 않고 인천공항공사의 전체 하청노동자가 하나의 교섭단위에서 원청교섭 요구한 것.
- 그러나 사측(공사)은 교섭요구사실에 대한 공고 대신 10일 오전 인천지방노동위원회에 교섭단위 분리(총연합단체별 분리)를 접수함. 사용자가 교섭단위 쪼개기를 먼저 신청한 것,
- 지부는 사측의 교섭단위 분리 접수 사실을 확인한 후 10일 오후 인천지방노동위원회에 교섭단위 분리(사업부문별 분리)를 접수함.
- 4.8.(수) 심판회의 결과 인천지방노동위원회는 인천국제공항공사가 신청한 교섭단위분리신청 및 산업안전 의제에 대한 원청의 사용자성을 인정.
- 원청 사용자성이 비로소 인정된 것은 의의가 크나, 인천공항공사는 원청 사용자성을 협소화하고 원청교섭의제를 최소화하려고 할 것이 예상됨. 인천공항공사는 산업안전보건법상 원청의 안전보건 의무를 이행할 뿐이며 교대제 개편을 노동안전 교섭의제로 포섭하는 것은 타당하지 않다는 주장을 고수하고 있음.
- 노동위원회가 결국 사용자 이익을 고려하여 교섭단위를 분리한 것 역시 대단히 문제적. “노동조합 간 이해관계의 유사성, 노동조합 간 갈등 가능성 등을 종합적으로 고려”하였다고 하나, 개정 노조법 시행령 14조 11 제4항을 인천공항의 현실에 부합하지 않게 기계적으로 해석하여 결과적으로 사용자의 손을 들어 준 결정이 되었음. 지부는 노동안전 의제에 상급단체별 이해관계가 다르지 않고, 오히려 상급단체별 교섭단위 분리로 인해 새로운 갈등이 유발될 가능성이 크다고 의견을

제출하였으나 기각되었음. 4조2교대 등 노동 안전 의제의 경우만 하더라도 시설부문, 운영부문, 보안경비, 보안검색 등 사업부문별 노동조건을 고려하는 편이 상급단체별 서로 다른 교섭을 전개하는 것보다 단체교섭의 실효성을 높인다고 주장하였으나 이 역시 받아들여지지 않았음. (참고로 9일 울산지노위와 서울지노위는 ①신청인 노동조합 소속 근로자와 다른 노동조합 소속 근로자간의 현격한 근로조건 차이, 고용형태, 교섭관행 등에 차이가 있다고 보기 어렵고 ②산업안전관련 의제에 대한 노동조합간 이해관계의 유사성 ③교섭단위 분리시 노동조합간 근로조건 격차 유발 우려 등에 따른 문제점, ④안정적·효율적 교섭체계 구축 및 교섭창구 단일화 제도의 취지와 필요성 등을 고려하여 교섭단위분리 기각 판정.)

- 5.11.(월) 교섭요구사실 공고, 5.19.(화) 교섭요구노동조합 확정 공고, 민주노총 소속 노동조합은 인천공항지역지부가 유일하며, 조합원 수는 3,738명으로 압도적인 최대조직이라는 사실 확인됨. (참고로 한국노총 소속 노동조합은 총 5개 조직이 교섭 요구, 각각 694명, 605명, 912명, 850명, 550명 조합원. 무상급 노동조합은 총 2개 조직이 교섭 요구, 각각 720명, 10명 조합원.)
- 창구단일화 절차 진행에 따라 6월 3주 경 교섭대표노동조합 확정 예정. 인천공항지역지부는 교섭대표노동조합 확정 후 원청교섭 요구안을 인천공항공사에 제시, 본격적인 원청교섭에 임할 계획. 한편 인천지방노동위원회의 교섭단위분리 결정에 대해서는 중앙노동위원회에 재심을 청구, 인천공항의 현실에 부합하는 제대로된 원청교섭을 위한 법리적 다툼 이어가는 중.

#### 4) 주요 의제별 투쟁 경과

- 2022년 파업 투쟁 : 2020년 인천공항공사 등과 합의한 교대제 개편의 이행 촉구. 3개 자회사와 인천공항 4단계 공사 완료 시점에 임금삭감없는 4조2교대 시행을 합의함. 이후 교대제 개편 TF 구성하고 세부방안 협의 시작.
- 2023년 단체교섭 및 교대제TF : 2024년 4단계(2터미널 확장) 공사 완료를 앞두고 3개 자회사와 단체교섭 및 교대제TF 진행하며 임금삭감없는 4조 2교대 세부 실행안 도출.
- 2024년 파업 투쟁 : 1월 시행하기로 노사합의한 보안자회사 교대제 시범사업이 돌연 중단되고 3개 자회사는 원청의 허락없이 4조 2교대 시행어렵다는 입장 고수. 한편 4단계 확장에 따른 필요인력 총원 계획 역시 전무. 이에 노동자·시민이 안전한 공항을 위해 파업 투쟁 전개.
- 2025년 파업 투쟁 : 임금삭감없는 4조2교대 시행합의 불이행하는 3개 자회사를 상대로 파업 투쟁. 교대제 개편 지연, 필요인력 증원 없이 노동자 쥐어짜기 등으로 다치거나 사망하는 자회사 노동자 증가. 안전한 공항·안전한 일터를 위한 파업 투쟁 돌입. 총13일의 파업투쟁 및 17일 간의 지도부 단식투쟁 전개.

## 2. 주요 요구안

**1) [노동안전] 생명안전 위협하는 연속야간노동 근절, 교대제 개편(현행 3조2교대(주주야비휴) → 4조 2교대(주야비휴)) 등**

## (1) 교대제 개편 관련 주요 논의 경과

노·사 합의사항	내용	현황
1기 노·사·전문가협의회 (2017.12.26.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶별도회사 직접고용 노동자의 전환 이후 임금 등 근로조건과 고용 안정 수준이 공사 직접고용 노동자의 경우보다 낮지 않도록 한다.</li> <li>▶공사와 별도회사 노사는 인천공항의 발전과 정규직 전환자의 근로조건, 안전한 공항운영 등을 논의하기 위하여 공사 및 별도회사 노·사를 포함한 (가칭) '인천국제공항 노사공동운영협의회'를 구성한다.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶교통비, 교대제 등 처우 차별 존속</li> <li>▶노·사공동운영협의회 설치되지 않음</li> </ul>
3기 노·사·전문가협의회 (2020.2.28.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶정규직 전환 완료 이후 조속한 시일 내 4조2교대 등 교대근무제 개선방안을 검토하고 단계적으로 적용한다.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶교대근무제 개선 방안 전무하여, 2022년 파업 돌입.</li> </ul>
인천공항지역지부-인천공항운영서비스(주) (2022.11.30.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶환경미화분야 주5일제 근무체제 개편 2023년 1월부터 전면 시행한다.</li> <li>▶터미널, 교통 및 시설 분야 등에 대한 근무체제 개편은 2023년 세부 추진방안 수립 후 순차적으로 시범사업을 실시한다.</li> <li>▶제2여객터미널 4단계 확장시설 오픈 시점 전면 시행과 임금저하 없는 교대제 개편을 원칙으로 한다.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶환경분야 근무체제 개편되었으나 여전히 8.5시간 근무</li> <li>▶타 분야 교대제 개편 진척 없음.</li> <li>▶4단계 확장시설 오픈 (2024.12.3.)시점 전면 시행되지 않음.</li> </ul>
시설관리교섭연대(인천공항지역지부)-인천공항시설관리(주) (2022.12.15.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶교대근무 운영제도 개편(3조2교대→4조2교대)시행방안을 수립하고, 2023년 내 시범사업을 시작으로 순차적으로 시행하며, 4단계 시설 오픈 전에 완료함을 원칙으로 한다.</li> <li>▶교대 근무 운영제도 개편안은 직원의 임금이 저하되지 않도록 하고..</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶2023년 시범사업 시행되지 않음.</li> <li>▶4단계 시설 오픈 전에 교대근무제도 개편 완료되지 않음.</li> </ul>
인천공항지역지부-인천국제공항보안(주) (2022.12.16.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶교대근무 운영제도 개편(3조2교대→4조2교대 등)시행방안 2023년 12월 31일까지 완료하고, 2024년 1월 1일부터 단계적으로 시행하는 것을 원칙으로 하며 4단계 공사 종료시까지 완료하는 것을 원칙으로 한다.</li> <li>▶교대 근무 운영제도 개편안은 직원의 임금이 저하되지 않도록 하고..</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶시범사업 시행되지 않음.</li> <li>▶4단계 공사 종료되었음에도 교대근무제개편 완료되지 않음.</li> </ul>

## (2) 인천국제공항공사와의 교섭 필요성

- 위 경과에서 보듯 교대제 개편은 2020년 공사와 노사전협의체를 통해 합의함. 각 자회사 역시 2022년에 지부와 교대제 개편을 합의함. 하지만 공사가 자회사 사이의 계약 변경이 이뤄지지 않으면서 현재까지 연속야간노동 강제하는 3조 2교대의 근무형태가 존속되고 있음.
- 지부가 자회사와 교대제 변경을 합의해도 원청인 인천국제공항공사가 과업내용서 및 과업별 설계 기준을 변경해주지 않는다면 근무형태를 변경할 수 없음. 그간 무용화된 자회사와의 합의가 이를 증명함. 또한 공사가 계약을 매개로 구조적으로 자회사를 통제하고 있음을 의미함.

- 근무형태는 노동시간, 휴게시간 등과 연동된 의제임. 자회사 노동자의 노동시간, 휴게시간 등은 자회사가 단독으로 결정할 수 없는 사안임이 확실함.
- 그간 지부는 모·자회사 안전근로협의회 등에서도 연속야간노동 근절을 위해 교대제 개편 합의 시급하다는 점을 지속적으로 건의해옴. 하지만 공사는 교대제 개편은 안전근로 외 내용이라는 이유로 협의불가, 불채택 처리해옴. 인천공항 4단계 확장 개항(24년 12월) 시점에 맞춰서 2배 이상 커진 면적과 늘어난 장비, 과업에 맞는 안전한 공항 운영을 위해 인력증원을 건의했으나 이 또한 공사 방침 상 논의대상이 아니라며 안건채택이 거부됨.
- 또한 공사는 “자회사 인력운영 등에 개입할 수 없다”는 입장이었음. 하지만 2024년 인천공항 4단계 인력충원 계획에는 적극적으로 개입함. 당시 노동조합이 4단계 필요인력 확충 및 4조2교대 시행을 촉구하며 파업에 돌입하자, 3개 자회사는 인천공항 총 1,135명 충원 계획을 밝힘. 그러나 이는 인천국제공항공사 심의위원회를 거치며 208명(시설 179명, 운영1명, 보안28명)으로 축소된 바 있음.
- 인천국제공항공사의 책임회피로 공항 노동자의 안전은 지속적으로 위협받아 옴. 인력 부족, 연속 야간노동, 과로 등으로 공항 내에서 지속적으로 사고가 발생해옴. 교대제 개편, 인력 충원은 인천국제공항공사만이 결정할 수 있는 일임.
- 지난해에도 지부는 교대제 개편을 위한 총파업에 돌입했고, 지도부는 17일간 단식 투쟁까지 진행함. 그러나 공사는 업무방해 등으로 고소장만 남발하고 있음.
- 노조법 개정으로 인천국제공항공사와 교대제 개편 등 노동안전 의제를 논의할 수 있는 기회가 생김. 인천공항공사는 산업안전보건법상 원청의 안전보건 의무를 이행할 뿐이며 교대제 개편을 노동안전 교섭의제로 포섭하는 것은 타당하지 않다고 주장하나, 연속야간노동을 강제하는 현행 3조2교대제의 개편은 노동 안전과 직결되는 사안임.
- 참고로 인천공항공사 모회사 노동자들의 경우 2007년 4조2교대로 전환, 연속야간노동을 중단한 바 있음. 정부 역시 「공공부문 도급운영 개선방안」(2026.4.)에서 “모회사는 4조2교대로 운영하는 반면, 자회사는 3조2교대로 운영하여 상대적으로 열악한 노동환경” 사례를 지적하며 “교대제 개편 및 복리후생 시설 이용 등 발주·도급 노동자 간 동일 노동환경 조성 노력”을 권고하는 등 원청사용자의 노력을 주문하고 있음.

## 2) [노동시간] 인천공항 자회사 노동자 주 4.5일제 보장, 환경노동자 노동시간 단축(일 0.5시간)

- 자회사 노동자의 노동시간, 휴게시간 등은 자회사가 단독으로 결정할 수 없는 사안임. 2004년부터 주5일제가 도입되었음에도 인천공항 자회사 환경노동자들은 2022년까지 주6일제 지속함. 2022년 인천공항지역지부 파업투쟁 끝에 2023년부터 환경미화분야 주5일제 시행되었으나, 여전히 일 8.5시간 일하고 있음. 환경미화분야 노동시간 단축(일 0.5시간)을 지속적으로 요구해도, 자회사는 시행이 어렵다는 핑계로 일관.
- 한편 주 4.5일제 시행은 국정과제이기도 한 만큼 인천공항에서 모범적으로 시행될 필요가 있음.

인천공항공사 정규직노동조합 역시 주 4.5일제 도입 및 5조 2교대 도입을 목표로 협상 중임. 자회사 노동자 노동시간 단축 역시 중요한 단체교섭의 의제로, 주 4.5일제 시행을 위한 원·하청 노동시간의 진지한 협의가 시작되어야 함.

### **3) [복리후생] 여성 휴게공간 보장을 위한 휴게실 확충, 교통비/통근버스/주차장 등 모회사와 자회사 처우 차별 해소 등**

- 공공기관 자회사는 공공기관인 모회사의 전액 출자로 설립되었고, 계약 역시 수의계약을 통해 전적으로 모회사에 의존하고 있음. 즉, 경제적으로 인천국제공항공사에게 종속되는 구조임.
- 인천국제공항의 경우 영종도라는 특수한 위치로 인하여 추가적인 교통비 등이 필수적으로 발생함. 그리고 모회사인 인천국제공항공사 노동자와 교통비(월 9만원 상당) 등 복리후생에서 차별이 존재할 수 있는 특별한 사정 역시 존재하지 않음. 참고로 인천공항 모회사 노동자에게는 교통비가 임금협약 상 교통보조비 항목으로 지급됨. 명문화된 수당 외에도 대중교통 열악 지역에 대해 별도 교통편의 지원이 단체협약 상 보장되며, 공항공사 청사주차장 시설 역시 자유롭게 이용이 가능함. 반면 자회사 노동자는 일체의 교통비 지급없고, 교통편의 제공 및 청사주차장 시설이용도 보장되지 않음.
- 앞서 언급하였듯 자회사는 모회사의 계약에 전적으로 수익을 의존하고 있고, 공사가 계약을 변경 해주지 않으면 교통비 등 필수적인 복리후생 재원을 확보할 다른 방법이 존재하지 않음. 따라서 이 역시 인천국제공항공사와의 교섭이 필요한 의제임.

### **4) [조합활동] 인천공항 내 노동조합 활동(홍보활동 등) 보장 등**

- 인천국제공항에서 근무하는 자회사 노동자는 원청 노동자보다 약 5배 이상임. 인천국제공항공사의 노동자는 다수가 일근으로 근무하고 있음. 반면 자회사 노동자의 경우 다수가 교대제 형태임. 자회사 노동자 없이는 공항의 정상적 운영은 불가능함.
- 이는 공항의 운영에서 자회사 노동자의 노동은 상시·필수적이며 인천국제공항공사의 사업에 편입되었음을 보여줌. 실제로 자회사 노동자들은 인천국제공항가 정한 계약 내용에 따라 24시간 근무하고 있고, 공사의 요구에 따라 성수기 등 상황 변동에 맞추어 근무하고 있음.
- 그렇기에 노동조합의 주된 활동 공간도 인천국제공항공사의 사업장 즉, 인천국제공항일 수밖에 없음. 하지만 노동조합 사무실은 공항 외부에 마련되어 있고, 사업장 내 홍보물 부착 등 자유로운 노조 활동 역시 제한되고 있음.
- 따라서 사업장 출입, 사무실 위치, 홍보활동 등과 관련하여 자회사가 아닌 인천국제공항공사와의 교섭이 필요함.

# 공공운수노조 한국공항지부

## 1. 현황

### 1) 노동조합 현황

- 지부명 : 공공운수노조 한국공항지부
- 조합원 수 : 약 2,085명(3.10. 교섭요구일)
- 지부 대표자 : 엄흥택

### 2) 사용자

- 원청 사용자 : 한국공항공사
- 하청 사용자 : KAC공항서비스, 남부공항서비스, 한국공항보안(보안경비,보안검색)

### 3) 원청교섭 관련 현황

- 3.10.(화) 공공운수노조 한국공항지부는 전국 14개 공항 현장에서 근무하는 공항노동자들의 노동조건 개선과 안전한 공항 운영을 위하여 한국공항공사에 원청교섭을 요구.
- 사측(공사)는 교섭요구사실에 대한 공고 대신 회피.
- 지부는 사측이 교섭요구사실 공고를 회피한 것에 대해 한국공항공사 산하 자회사 노동자 대표로 유일하게 서울지방노동위원회에 3월17일 원청 사용자성 판단에 대한 심판을 접수함.
- 4.7.(화) 서울지방노동위원회는 서울지역 원청교섭 사용자성 판단에 관한 1호 사건으로 심판회의를 진행하였음. 최종적으로 한국공항공사가 불법파견 수준의 경제적 종속 관계로 자회사를 실질적 통제하고 있다고 판단. 이는 원청의 사용자성을 인정한 것.
- 원청 사용자성이 비로소 인정된 것도 의의가 크나, 한국공항공사는 원청 사용자성을 협소화하고 원청 교섭의제를 최소화하려고 할 것이 예상되며 실제 자회사 노동자 원청교섭에 관해 책임을 최소화하는 외부연구용역 컨설팅 발주도 확인되었음.
- 사측은 4.7(화) 지노위 심판회의로 사용자성 판단이 인정되었지만 판결문 송달 후 교섭요구 사실 공고를 하겠다며 한 달에 가까운 시간을 유예함.
- 5.12.(화) 서울지방노동위원회 판정문 최종 송달 후 당일 교섭요구사실 공고. 5.20.(수) 교섭요구 노동조합 확정 공고. 공공운수노조 한국공항지부가 조합원 수 2,085명으로 압도적인 최대 조직이라는 사실 확인됨.
- 참고로 한국공항공사 원청교섭요구 노조는 총 5개로 전국공항서비스노조(85명), 남부공항서비스노조(92명), 공공연대노동조합(280명)와 민주노총 공공운수노조 한국공항지부는 단결된 힘으로 단체교섭에 임하기 위해 자율적으로 교섭대표노조 결정 예정(한국공항지부에 위임). 그러나 한국노총 전국보안방재노조(1,350명)는 지난 4월 교섭단위분리를 신청하였다가 취하한 바 있으며, 창구단일화절차 종료 이후 재차 신청할 것이 예상됨. 한국노총의 교섭단위분리신청 시 관련 절차

소요로 단체교섭 개최 시기가 7월 말로 지체될 수 있을 뿐만 아니라, 자칫 자회사 노동자의 단결이 침해되는 결과가 우려됨.

- 한국공항지부는 교섭대표노동조합 확정 후 원청교섭 요구안을 한국공항공사에 제시하며 본격적인 원청교섭에 돌입할 예정이며, 한국공항공사 자회사 노동자의 단결력을 높이기 위해 최선을 다해나갈 것임.

#### 4) 주요 의제별 투쟁 경과

- 2019년 파업 투쟁 : 최저 임금 및 적정 임금 낙찰률 87.995% 폐지 요구를 하였지만 한국공항 공사는 향후 2년간 91% 낙찰률 인상만 적용,
- 2023년 자회사 개선 TF팀에서 낙찰률 인상 및 복리후생 중 식비 인상을 요구하였지만 이마저 무산되어 2023년 2일간 파업.
- 2025년 9월 경고 파업을 시작으로 10월1일 인천국제공항 포함 전국 15개 공항에서 13일간 전면 파업 및 46일 간부 파업으로 낙찰률 및 제도 개선을 요구하였으나 아직까지 100% 적용되지 않고 있음.

## 2. 주요 요구안

### 1) [노동안전] 생명안전 위협하는 지방공항 인력 충원 및 안전작업허가 사전 승인 구조 개선 등

- 김포, 제주, 김해공항 등 상시근로자 100인 이상 사업장은 안전관리자, 보건관리자를 필수적인 현장 인력으로 충원해야 하지만 한국공항공사는 이 대신 안전보건관리비로 지급하여 자회사 본사 별도의 인력으로 충당하고 있는 구조임. 원칙적으로 현장의 별도 인력을 충원해야 함.
- 또한 김포, 제주, 김해공항 등 대형 공항을 제외한 광주 울산 대구 등 중소 규모 공항은 만성적 인력 부족으로 연간 산재 사고 27.2건이 발생함. 또한 연도별 재해율 비교 결과 1,000명 이상 규모로 평균을 상회함.
- 불법파견 수준의 근무 환경에 더해 위험 안전 작업 사전 승인제는 자회사 노동자들의 업무에 지장을 초래하며 실제로 야간에 비상 상황 발생 시 자회사 인원이 위험 안전작업에 대처를 하지 못하는 폐해를 낳고 있음.

[표1] 한국공항공사 자회사 연간 산업재해 현황

구분	2020	2021	2022	2023	2024	소계
KAC공항서비스(주)	10	5	6	6	8	35
남부공항서비스(주)	13	5	4	7	13	42
한국공항보안(주)	5	5	18	16	15	59
계	28	15	28	29	36	136

## 2) [노동시간] 불법파견 수준에 변동비. 연장.야간수당 승인 감독지시서 폐지 및 총액계약제 도입

- 서울지방노동위원회는 한국공항공사가 자회사 노동자들의 일부 노동조건에 대해 실질적이고 구체적인 지배·결정 권한을 가지고 있다고 판단하였음.
- 특히 연장근무 승인 구조와 연차수당 변동비 구조는 공사가 직접 설계·통제하고 있다고 보았으며, 자회사 노동자들이 공항 운영체계에 조직적·경제적으로 종속되어 있다는 점도 인정하였음.
- 그 결과 노동위원회는 해당 교섭 의제에 대해 한국공항공사가 노동조합법상 사용자에게 해당한다고 판단하고, 노동조합의 교섭요구 사실을 공고할 의무가 있다고 결정하였음.
- 이러한 종속적인 관계는 현재 한국공항공사가 자회사 계약 시 기성검사 대가 지급이 아니라 연간 총액계약제 대가 지급을 하게 되면 해결되는 문제임.
- 그러나 한국공항공사는 이러한 문제를 해결할 의지를 보여주는 것이 아니라 변동비 사전 승인 구조인 감독지시서를 감독확인서로 명칭만 변경하는 꼼수를 부리고 있음. 따라서 이 역시 원청교섭 시 반드시 해결해야 할 문제임.

[표2] 한국공항공사 사용자성 판단 결정문 일부 발취

<p>사 사업의 필수 업무로서 3개 자회사는 공사의 사업체계에 편입되어 있다.</p> <p>(3) 둘째, 3개 자회사는 공사와만 용역계약을 하고 있고, 그 용역수행으로 발생하는 수입이 매출의 전부라는 점에서 보면, 3개 자회사는 공사에 경제적으로 종속되어 있다고 본다.</p> <p>다) 이처럼 전국 공항의 시설 관리·운영 사업을 하는 공사와 3개 자회사의 공항시설 위탁관리 업무 내지 보안 검색 위탁관리 업무의 수행 방식과 이에 대한 공사의 개입 상태, 관련 계약과 규정의 일체성 내지 연속성, 자회사의 사업이 공사의 사업에 조직적으로 편입되어 있고 경제적으로도 종속되어 있는 점 등을 종합적으로 살펴보면, 공사는 자회사 근로자들의 근로조건 중 '연장근무 공사 승인 및 연차수당 변동비 청구 구조 개선' 교섭 의제에 대하여 실질적이고 구체적으로 지배·결정하는 지위에 있으며, 노동조합법 제2조제2호 후단의 사용자에게 해당한다고 본다.</p> <p>나. 공사가 신청 노동조합의 교섭요구 사실을 공고하여야 할 의무가 있는지</p> <p>1) 관련 법리</p> <p>교섭창구 단일화 절차는 복수의 노동조합이 허용되는 현행 노동조합법 체계 하에서 헌법상 보장된 단체교섭권을 합리적으로 조정·제한하기 위한 것으로서 그 성격상 교섭창구 단일화 절차에 관한 규정은 전반적으로 강행규정으로 해석되어야 한다(서울행정법원 2013. 12. 13. 선고 2013구합18995판결, 대법원 2014. 11. 3. 선고 2014두38750 심리불속행 기각 판결 참조).</p> <p>㉠ 구체적 판단</p>
--



# [첨부자료2] 제대로 된 원청교섭을 위한 정부 책임 촉구(「공공부문 도급운영 개선방안」 관련 전국공항노동자 요구)

개정 노조법 시행일인 3월 10일 공공운수노조 인천공항지역지부와 한국공항지부(前전국공항노조)는 인천국제공항공사와 한국공항공사에 원청교섭을 요구하였습니다. 그러나 양 공항공사는 공공기관으로서 모범을 보이기는커녕, 교섭요구사실 자체를 외면하거나 원·하청단체교섭을 형해화하려는 꼼수 교섭으로 응했습니다. 지방노동위원회의 심판회의를 거쳐 원청 사용자성이 인정된 이후에야 양 공항공사는 각각 5월 11일과 12일에 교섭요구사실에 대한 공고를 시행하였고, 교섭을 요구한 지 두 달이 지체된 이후에야 창구단일화 과정을 밟고 있습니다. 단체교섭 테이블이 열린 이후에도 원청사용자의 책임을 최소화하려는 각종 꼼수가 예상되는 바, ‘제대로된 원청교섭’을 위한 정부의 지도·감독 및 적극적인 역할을 아래와 같이 촉구하는 바입니다.

## 1) ‘모범 사용자’ 커녕 ‘꼼수 교섭’ 공공기관, 정부가 엄중 조사하고 관리·감독해야 합니다.

지난 3월 말 인천국제공항공사와 한국공항공사 등 공공기관에서 ‘교섭회피 컨설팅’을 진행하고, ‘사용자성 지우기’와 ‘노동조합 갈라치기’로 대응 전략을 세운 사실이 알려져 논란이 된 바 있다. ‘모범 사용자’ 역할을 수행해야 할 공공기관이 정부의 노조법 개정 취지에 반하는 법무법인 컨설팅을 적게는 수천만 원에서 많게는 2억 원 이상의 예산을 들여 진행한 것은 대단히 문제적이지 않을 수 없다. 실제로 인천국제공항공사와 한국공항공사는 자회사 노동조합의 교섭요구에 대해 교섭단위분리신청과 교섭요구사실 미공고로 응수했다. 나아가 한국공항공사는 ‘사용자성 완화’를 위한 시도를 지속할 것이 예상되며, 인천국제공항공사는 ‘원청교섭 의제를 최소화’하려는 시도를 지속할 것이 예상된다. 제대로된 원청교섭을 위해서는 공공기관의 ‘꼼수교섭’ 행태에 대해 정부가 엄중하게 조사하고 지속적인 관리·감독을 해야 한다.

## 2) 정부의 「공공부문 도급운영 개선방안」은 원·하청 격차축소 및 차별 해소를 위한 실질적 대책이 되어야 합니다.

지난 4월 발표된 「공공부문 도급운영 개선방안」은 개정 노조법 시행에 따른 원청교섭과 더불어 원·하청 노동자 격차축소 및 차별 해소를 위한 실질적 대책으로 자리잡아야 하며, 하청(자회사) 노동

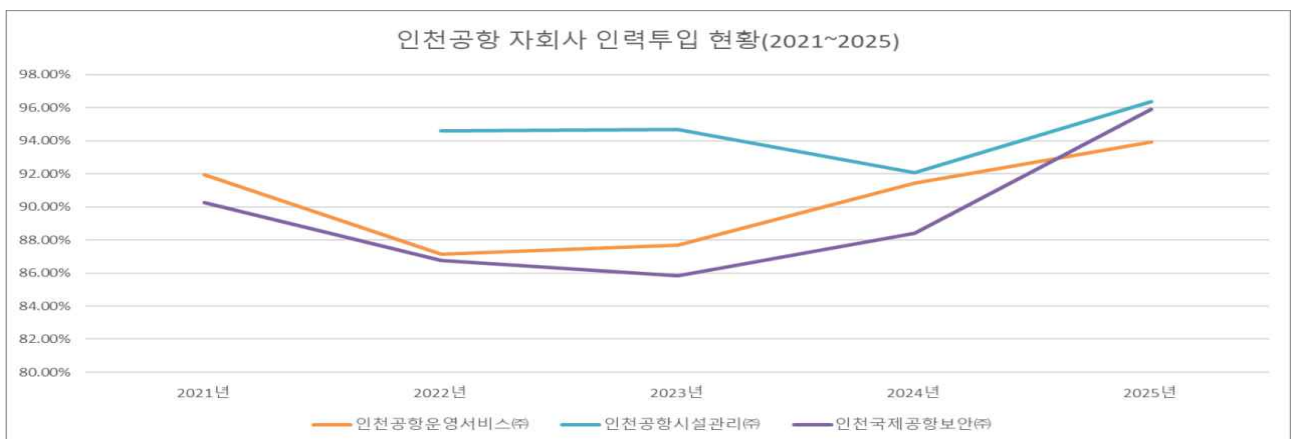
현실에 부합하는 정부 가이드라인이 마련되어야 한다. 공항 자회사 노동자들의 현실에 근거한 제도 개선방안은 다음과 같다.

- ① (공항공사-자회사) 결원정산제도 폐지, 총액계약 : 저임금 구조 및 열악한 노동 환경 개선
- ② (공항공사-자회사) 경영평가 제도개선 : 패널티 부과식 경영평가로 인한 처우개선 제약요소 개선
- ③ (공항공사-자회사) 인원설계 현실화 : 자회사 실제 정원을 기준으로 위수탁계약 설계
- ④ (공항공사-자회사) 인건비설계 제도개선 : 복지 3종 등 처우개선 소요예산을 인건비 설계에 반영
- ⑤ (공항공사-자회사) 교대제 및 시설이용 차별 개선 : 4조2교대 교대제 개선 및 노조사무실 제공

낙찰률 제도 개선에서 나아가 불공정 계약 구조가 개선되어야 실질적 처우개선이 가능하다.

①휴가, 휴직, 퇴직(이직·미채용) 등으로 일일 노무투입량에 결원 발생 시 금액을 정산해 환수하여 사실상 노무비 삭감으로 기능하고 있는 결원정산제도가 폐지되고 총액계약이 되어야 한다. 결원이 발생했다고 하여 공항노동자의 업무 범위와 업무량이 축소되는 것이 아니다. 이직률이 높아 정원 대비 현원이 항상 부족한 조건에서도 공항 자회사 노동자는 승객과 화물이 지상교통체계에서 항공 교통체계로 전환할 수 있도록 안정적인 필수 인프라를 제공하며 항공사의 원활한 이착륙을 지원하고 있다. 결국 부족한 인원으로 과업을 완수하면서도 결원에 해당하는 노무비를 공항공사가 회수해 가는 불공정 구조 속에서 자회사 노동자들은 열악한 노동 환경을 강요받고 있는 현실이다.

인천공항 3개 자회사 인력투입율(계약금액 대비 준공율)					
	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
<b>인천공항운영서비스(주)</b>					
인력투입율(준공율)	91.92%	87.16%	87.67%	91.44%	93.91%
계약금액-준공금액 차액	102억5천5백만원	172억2천6백만원	174억8천8백만원	129억6천5백만원	91억1천3백만원
<b>인천공항시설관리(주)</b>					
인력투입율(준공율)		94.57%	94.69%	92.06%	96.34%
계약금액-준공금액 차액		112억2천3백만원	119억7천만원	193억2천2백만원	92억6천1백만원
<b>인천국제공항보안(주)</b>					
인력투입율(준공율)	90.27%	86.77%	85.83%	88.40%	95.90%
계약금액-준공금액 차액	102억3천9백만원	132억3백만원	150억4천만원	132억7천8백만원	47억5천6백만원



▲ 열악한 처우, 연속야간노동 등으로 인천공항 3개 자회사는 정원대비 현원이 늘상 부족하다. 공항공사는 인력투입율(준공율)을 근거로 계약금액을 온전히 지급하지 않는다. 계약금액 대비 준공금액 차액은 수백억에 이른다. 결원정산제는 열악한 노동조건을 심화시키는 핵심 원인이다.

②뿐만 아니라 패널티 부과식 경영평가로 인한 자회사 노동자 처우 개선 제약 구조 역시 개선되어야 함. 공항공사의 분기별 자회사 평가로 자회사 이윤은 지속적으로 차감되어 왔다. 별도의 수익구조가 없는 자회사의 경우 공항공사의 경영평가로 인한 이윤 차감은 자회사 노동자 처우개선 재원의 제약으로 이어지고 있다.

③위수탁 계약 시 노무비가 자회사의 실제 정원에 미달하게 설계되는 불공정 구조도 개선이 필요. 정규직 전환정책에 따라 자회사가 설립된 이후 일반 행정직이 신설되었음에도 해당 인원은 위수탁 계약 인원으로 포함되지 않고, 노무비에도 반영되지 않음. 일반 행정직 노무비는 자회사 별도 재원을 통해 지급되고 있음.

처우개선 예산이 인건비 설계 제도에 명확히 반영되어야 불합리한 임금 격차 완화가 가능하며, 원하청 노동자 동일 노동환경 조성이 가이드라인에 명확히 반영되어야 차별 해소에 근접할 수 있다.

④복지 3종(급식비 월 14만원, 복지포인트 연 50만원, 명절상여금 기본급 120%) 적용 지침이 아랫돌 빼서 윗돌 괴는 식이 되지 않으려면, 공항공사-자회사 위수탁 계약 시 인건비 설계에 명확하게 반영되어야 함. 처우개선 소요 예산이 인건비 설계에 제대로 반영되도록 하는 제도개선이 정부 가이드라인으로 권고될 필요가 있음. 한국공항공사의 자회사 기성계약서를 살펴보면 노무비에 식비가 포함되지 않으며 명절상여금 역시 불명확한 '기념품비'라는 비목으로 제공 중임.

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
1. 노무비	삭	50,413,722,129	50,062,960,183	350,731,946										
(1) 기본급	삭	34,638,873,782	34,288,141,836	350,731,946										
(2) 표준급	삭	2,737,907,957	2,737,907,957	-										
(3) 특수급	삭	6,272,388,947	6,272,388,947	-										
(3)1) 양양근로수급	삭	1,488,112,720	1,488,112,720	-										
(3)1)2) 양양근로수급	삭	2,787,788,407	2,787,788,407	-										
(3)2) 휴일근로수급	삭	1,773,716,390	1,773,716,390	-										
(3)3) 가산수급	삭	212,771,430	212,771,430	-										
(4) 성과급	삭	2,886,572,814	2,886,572,814	-										
(5) 실적승급급	삭	3,877,978,629	3,877,978,629	-										
2. 경비	삭	8,021,976,089	7,572,220,015	449,756,074										
(1) 비의수급비	삭	1,252,187,332	1,252,187,332	-										
(2) 추가보통급	삭	201,405,060	201,405,060	-										
(2)1) 개선보통급	삭	455,800,000	455,800,000	-										
(2)2) 일반보통급	삭	293,921,600	293,921,600	0										
(2)3) 일반보통급	삭	301,060,672	301,060,672	-										
(2)4) 일반보통급	삭	5,572,167,306	5,122,411,232	449,756,074										
(2)5) 특근보통급	삭	1,803,684,406	1,803,189,050	505,356										
(2)6) 산정보통급	삭	400,207,393	397,191,099	3,016,294										
(2)7) 고봉보통급	삭	814,375,512	808,237,703	6,137,809										
(2)8) 특근보통급	삭	2,289,597,984	1,851,005,290	438,592,694										
(2)9) 실적보통급	삭	27,921,448	27,711,907	210,441										
(2)10) 정기양보보통급	삭	233,578,417	232,305,980	1,272,437										
(2)11) 실적양보보통급	삭	2,792,146	2,771,103	21,043										
(3) 가산보통급	삭	956,062,066	956,062,066	-										
(3)1) 추가상급비	삭	205,253,587	205,253,587	-										
(3)2) 가산비	삭	434,788,994	434,788,994	-										
(3)3) 보편비	삭	32,471,293	32,471,293	-										
(3)4) 소급보통급	삭	173,184,365	173,184,365	-										
(3)5) 교육비	삭	28,593,400	28,593,400	-										
(3)6) 교육여비	삭	11,952,200	11,952,200	-										
(3)7) 휴일보통급수급료	삭	8,366,364	8,366,364	0										
(3)8) 가급	삭	61,441,863	61,441,863	0										
(3)9) 상급프리그로비	삭	241,559,385	241,559,385	0										
3. 교양비	삭	58,435,688,218	57,635,210,198	800,488,020										
4. 연봉비	삭	6,333,714,190	5,348,411,870	985,302,320										
(1) 휴일근로수급/양양근로수급	삭	4,161,421,340	4,068,227,132	93,194,208										
(2) 양양수급	삭	1,772,983,832	879,975,720	892,108,112										
(3) 양양보통급보통급	삭	400,209,018	400,209,018	0										
5. 특별회차	삭	64,768,412,408	62,883,622,068	1,785,790,340										
6. 일반관리비	삭	4,833,858,870	4,408,853,548	425,005,322										
7. 여원	삭	2,165,727,229	2,106,014,870	59,712,359										
8. 상급보통급	삭	1,260,557,060	1,254,841,253	5,715,807										
9. 공급회차	삭	72,759,555,567	70,753,331,739	2,006,223,828										
10. 부가가치세	삭	7,275,955,557	7,075,333,183	200,622,374										
11. 총액가	삭	80,035,511,124	77,628,664,922	2,406,846,202										

▲ 『한국공항공사 자회사 기성계약서』

⑤공항공사-자회사 노동자 간에는 교대제, 교통비, 복리후생 시설 이용 등에 현저한 차별이 존재. 인천공항의 경우 공항공사 노동자는 2007년부터 4조2교대 시행, 교통비는 임금협약 상 교통보조비 항목으로 지급되며, 청사주차장과 노동조합 사무실 등 자유로운 시설 이용이 보장됨. 반면 자회사 노동자는 여전히 3조2교대로 연속야간노동을 감내해야 하며, 일체의 교통비 지급없고, 청사주차장과 노동조합 사무실 등 시설이용도 보장되지 않음.

### **3) 안전한 공항 · 안전한 일터를 향한 전국 공항노동자들의 투쟁은 끝나지 않았습니다.**

공공운수노조 인천공항지역지부와 한국공항지부(前 전국공항노조)는 2024년 무안공항 여객기 참사를 계기로 안전한 공항을 위한 공동행동을 다짐하고 2025년 3월 연대체를 발족, 죽음의 공항을 반드시 멈추겠다는 절박한 심정으로 10월 전국 15개 공항 최초 동시 총파업을 단행한 바 있습니다. 투쟁을 통해 노동자·시민 안전을 위협하는 열악한 현실을 널리 알려냈으나, 실질적 사용자인 원청의 허락없이 그 어떤 것도 결정할 수 없다는 자회사를 상대로 파업 장기화 사태가 이어졌고, 급기야 지도부 단식농성까지 진행하였습니다.

안전한 공항·안전한 일터를 향한 전국 공항노동자들의 투쟁은 끝나지 않았습니다. 인천공항지역지부와 한국공항지부는 비로소 한 뼘 넓어진 교섭권으로 간접고용 차별의 벽을 뚫고, 안전한 일터·안전한 공항을 향해 나아갈 것입니다. 2026년 양 공항공사를 상대로 원청교섭·투쟁을 힘차게 전개하는 한편, 죽음의 공항을 멈추기 위한 정부의 책임 역시 끝까지 촉구할 것입니다.

# [첨부자료3] 기자회견 발언문

인천공항지역지부\_정안석 지부장

## "안전한 공항, 안전한 일터를 향한 투쟁! 진짜 사장 인천공항공사가 직접 책임져라!"

안녕하십니까. 민주노총 공공운수노조 인천공항지역지부 지부장 정안석입니다.

오늘 우리는 개정된 노조법, 이른바 '노란봉투법' 시행에 따라 진짜 사장인 인천국제공항공사에 당당히 원청교섭을 요구하고, 나아가 정부의 책임 있는 역할을 촉구하기 위해 이 자리에 섰습니다.

지난 한 해, 우리 인천공항 자회사 노동자들의 현실은 그야말로 참담했습니다. 29세의 청년 노동자가 야간 근무 중 안타깝게 목숨을 잃었고, 하루 간격으로 동료 노동자 두 명이 뇌출혈로 쓰러져야만 했습니다. 통계에 따르면 인천공항 자회사 교대노동자의 뇌심혈관 기저질환 유병률은 30%에 육박하여 일반 국민보다 무려 1.6배나 높습니다. 연중무휴 24시간 돌아가는 공항을 유지하기 위해, 자회사 1만명 노동자들은 죽음의 '3조 2교대, 연속 야간노동'을 강요받고 있기 때문입니다.

최근에는 승강시설을 유지보수하는 노동자의 팔이 기계에 말려들어가는 사고가 있었으며, 건축사업소 하청 노동자가 추락사고로 인해 끝내 목숨을 잃어야만 했습니다.

이 비극을 끝내기 위해, 안전한 공항을 만들기위해 우리 지부는 원청인 인천국제공항공사에 대책 마련을 촉구했지만 모회사인 인천국제공항공사는 뒤로 숨어 비용 핑계와 책임 회피로 일관하고 있습니다. 그 결과 우리는 작년 가을, 죽음의 공항을 멈추겠다는 절박한 심정으로 사상 초유의 15개 공항 동시 총파업을 단행해야만 했습니다.

이제 시대가 바뀌었고, 법이 바뀌었습니다. 지난 3월 10일 개정 노조법이 시행됨에 따라 우리는 공항공사에 당당히 원청교섭을 요구했습니다. 그러나 공공기관으로서 모범을 보여야 할 인천국제공항공사는 수천만 원에서 억대의 혈세를 들여 '교섭회피 컨설팅'을 받고, 교섭단위분리신청을 내는 등 원청 사용자성을 지우기 위한 꼼수로 일관했습니다.

하지만 손바닥으로 하늘을 가릴 수는 없습니다. 지난 4월 8일, 인천지방노동위원회는 인천국제공항공사가 하청노동자의 산업안전 의제에 대하여 실질적·구체적 지배·결정 권한이 있는 '원청 사용자'임을 명백히 인정했습니다!

이제 원청인 인천국제공항공사는 하청업체 뒤에 숨는 비겁한 행태를 중단하고 교섭 테이블로 나와야 합니다. 우리 인천공항지역지부의 요구안은 명확합니다.

**첫째, 4조 2교대 교대제 개편을 즉각 시행하여 연속야간노동을 근절하고, 안전한 공항을 위한 적정 인력을 충원하십시오.**

**둘째, 노동자의 피팍을 착취하는 '결원정산제도'를 즉각 폐지하십시오.** 결원이 발생해도 남은 노동자들이 뼈를 깎아 공항을 운영하는데, 오히려 결원에 해당하는 노무비를 공사가 환수해 가는 이 악랄한 제도는 반드시 없어야 합니다.

**셋째, 원·하청 간의 극심한 차별을 해소하기 위해 복지 3종 등 처우개선 소요 예산을 인건비 설계에 명확하게 반영하십시오.**

이 자리를 빌려 고용노동부와 정부에도 엄중히 촉구합니다. 공공기관이 '꼼수 교섭'으로 법의 취지를 훼손하고 노동조합을 갈라치기 하지 않도록 엄중하게 조사하고 관리·감독해 주십시오. 정부가 발표한 「공공부문 도급운영 개선방안」이 휴지조각이 되지 않으려면, 하청 노동자들의 현실에 부합하는 명확한 가이드라인으로 차별 해소에 앞장서야 합니다.

우리 공항 노동자들은 비로소 열린 원청교섭의 장에서 간접고용 차별의 벽을 뚫어낼 것입니다. 더 이상 동료가 과로로 쓰러지는 것을 지켜보지 않겠습니다. 노동자와 시민 모두가 안전한 공항을 만드는 그날까지, 우리 1만 5천 전국 공항 노동자들은 흔들림 없이 투쟁해 나갈 것입니다!

감사합니다. 투쟁!

# 발언문

## 정부의 책임 있는 원청교섭 이행 촉구 요구안

존경하는 전국공항노동자 동지 여러분,  
공공운수노조 한국공항지부 지부장 엄흥택입니다.

우리 한국공항지부는 지난 3월 10일 한국공항공사를 상대로 전국 공항노동자 최초의 원청교섭을 요구하며 사용자로서 교섭요구 사실 공고를 촉구하였습니다.

그러나 한국공항공사는 노동자들의 정당한 요구를 외면하였고, 결국 한국공항지부는 전국 14개 공항 노동자들을 대표하여 노동위원회에 사용자성 판단을 신청하게 되었습니다.

이에 서울지방노동위원회는 지난 4월 10일 서울지역 원청교섭 사용자성 심판회의를 최초로 진행하였으며, 한국공항공사를 실질적 사용자, 즉 “진짜 사장”으로 인정하는 역사적인 판단을 내렸습니다.

이는 전국 14개 공항 5천2백여 공항노동자들의 절박한 요구와 투쟁이 만들어낸 값진 성과입니다.

특히 이번 판정에서는 쉽게 인정되지 않는 임금성 제수당 문제까지 사용자 책임이 인정되었으며, 다양한 노동조건과 구조적 문제들 역시 원청교섭을 통해 해결해야 한다는 방향성을 제시하였습니다.

그러나 이러한 판단에도 불구하고 현장에서는 여전히 자회사 구조 속 불합리한 노동조건과 차별, 위협의 외주화 문제가 지속되고 있습니다.

이에 한국공항지부는 정부에 다음과 같이 요구합니다.

1. 정부는 원청교섭 제도가 현장에서 실질적으로 이행될 수 있도록 책임 있는 관리·감독에 나설 것을 요구한다.

노동위원회의 사용자성 판단이 선언적 의미에 그치지 않도록, 원청기관이 교섭에 성실히 참여할 수 있도록 정부 차원의 관리와 감독이 필요하다.

2. 정부는 한국공항공사가 실질적 사용자로서 책임 있는 교섭에 나설 수 있도록 적극적인 행정적 역할을 수행할 것을 요구한다.

원청이 교섭을 회피하거나 형식적으로 대응하지 않도록 관계 부처의 지속적인 점검과 중재가 필요하다.

3. 정부는 공공부문 자회사 구조에서 발생하는 구조적 노동문제를 개선할 것을 요구한다.

특히 불합리한 연장근무 승인 구조, 연차수당 변동비 체계, 복리후생 차별 문제 등은 공공부문 도급개선 방안 기준에 맞게 개선되어야 한다.

4. 정부는 공항노동자의 노동시간 및 노동안전 문제 해결에 적극 나설 것을 요구한다.

현재 현장의 노동환경은 일부 영역에서 불법과전 수준의 통제 구조와 과도한 노동강도를 초래하고 있으며, 이는 노동자 안전과 국민 안전 모두를 위협하고 있다.

5. 정부는 원청교섭 관련 법령 개정뿐 아니라 실제 현장 적용 여부를 지속적으로 점검하고 제도 보완에 책임 있게 나설 것을 요구한다.

법과 제도가 현장에서 작동하지 않는다면 노동자들의 권리는 여전히 보장받을 수 없다.

존경하는 국민 여러분.

전국공항노동자들은 과도한 특혜를 요구하는 것이 아닙니다.

우리는 국민의 안전을 책임지는 공항 현장에서 최소한의 인간다운 노동조건과 정당한 권리를 요구하고 있습니다.

이제 우리는 최초로 원청 사용자와 교섭 테이블에서 합리적인 대화와 해결을 만들어 가고자 합니다.

그러나 정부와 원청이 노동자들의 목소리를 외면하고 책임을 방기한다면, 현장의 갈등은 반복될 수밖에 없습니다.

작년 10월 1일과 같은 전국15개공항 동시 파업 상황이 다시 발생하지 않도록 정부는 책임 있는 중재자 역할에 나서야 하며, 한국공항공사 역시 실질적 사용자로서 성실한 교섭에 임해야 할 것입니다.

**공공운수노조 한국공항지부 임흥택 지부장**

## 공공운수노조\_강성규 부위원장

민주노총 공공운수노조 강성규 부위원장입니다.

2026년 3월 10일, 노란봉투법이 시행되고 인천공항지역지부와 한국공항지역지부가 원청교섭을 요구했습니다. 그럼에도 불구하고 원청교섭이 열리지 않고 있습니다. 교섭회피하려고 컨설팅을 해서 사용자성을 완화하려고 한다던가, 노동조합을 갈리치기하는 시도로 일관했습니다. 그럼에도 불구하고 하청노동자들의 원청교섭 요구가 받아들여졌습니다. 바로 안전한 공항·안전한 일터를 만들자는 우리의 교섭 요구가 받아들여졌기 때문입니다.

전국의 공항의 현실은 어떻습니까?

2020년 인천국제공항공사는 정규직 전환과정에서 교대제 개편하기로 합의했습니다. 그 후 몇 년이 지났습니까? 2022년에도 각 자회사와 합의했습니다. 그때마다 인원을 충원하지 않아서 교대제 개편이 무산되었습니다. 그 이유는 원청인 인천국제공항공사가 교대제 개편에 동의하지 않았기 때문입니다. 그동안 자회사 노동자들이 안타깝게 일터에서 쓰러졌습니다. 한국공항공사 역시 연간 산재 발생률이 높게 나타납니다. 2024년에는 36건의 산재가 발생했습니다. 전국의 공항노동자들이 안전하게 일하지 않으면 공항을 이용하는 시민들의 안전에도 문제가 발생합니다.

그럼에도 불구하고 교대제 개편, 인력충원은 온데 간데 없고 노동자들의 쥐어짜는 결원정산제도를 운영하고 있습니다. 결원이 발생하는 이유를 고칠 생각은 없고 결원이 발생했다는 이유로 노무비를 인천국제공항공사와 한국공항공사가 회수해가는 이유가 무엇입니까? 그동안 공항이 운영되지 않았다는 것입니까? 우리는 원청교섭을 통해 인천공항공사에게, 한국공항공사에게 따져 묻고자 합니다.

그리고 노동부에게도 요구합니다.

전국의 하청노동자들의 염원입니다. 원청교섭이 열리고 나면 문제를 해결할 수 있을 것으로 생각했습니다. 이제 교섭의제와 관련하여 현장의 요구와 달리 과도하게 통제하고 있습니다. 원청사용자성을 인정받았음에도 불구하고 교섭의제와 관련하여 공공기관 마음대로 ‘이것은 교섭의제가 아니’라고 하는 것에 대해서 명확하게 지도·감독해야 합니다.

뿐만 아니라 정부가 공공부문 도급운영 개선방안을 발표하고 가이드라인을 준비한다고 합니다. 분명하고 실효성있는 가이드라인이 제출되어야 합니다. 원청 노동자와 다르게 운영하는 교대제를 개선하겠다는 도급운영 개선방안이 실효성있게 가이드라인에 담겨야 합니다, 복지 3종 세트를 공공기관 원청이 도급계약과정에서 반영하도록 강제해야 합니다.

민주노총 공공운수노조는 원청교섭을 촉구하는 대규모 집회를 6월 27일 개최하고 7월 15일 민주노총 총파업에 결합할 것입니다.

안전한 공항, 안전한 일터 반드시 우리 손으로 만들어갑시다.

# [첨부자료4] 기자회견문

---

## 안전한 공항·안전한 일터를 향한 투쟁은 끝나지 않았다! ‘제대로 된’ 원청교섭으로 죽음의 공항을 멈추자!

2026년 3월 10일 우리는 인천공항공사와 한국공항공사에 원청교섭을 요구했다. 전국 15개 공항 자회사 노동자들의 노동조건에 대해 실질적 지배력을 행사하는 원청과 대화하고 교섭하는 것은 이제 흔들릴 수 없는 법적 권리가 된 것이다. 그러나 사용자 책임을 모면할 궁리에 몰두하는 양 공항공사의 행태는 유감스럽기 짝이 없다.

교섭회피를 위한 법무법인 컨설팅, ‘사용자성 완화’와 ‘노동조합 갈라치기’ 대응 전략, 교섭 요구사실미공고로 버티기, 교섭단위분리신청 꼼수 등 지난 두 달여 동안 양 공항공사가 보인 모습은 공공기관의 모범과는 거리가 멀어도 한참 멀다. 하지만 손바닥으로 하늘을 가릴 수 없듯이, 양 공항공사의 원청사용자성은 명백하게 확인되었다. 4월 7일 서울지방노동위원회는 한국공항공사의 원청 사용자성을 인정하였다. 이어 8일 인천지방노동위원회 역시 인천공항공사의 원청 사용자성을 확인하였다.

이제 ‘제대로 된’ 원청교섭을 위해, 정부가 구체적이고 실질적인 행동에 나설 때이다. ‘꼼수 교섭’ 공공기관을 엄중하게 조사하라. 공공기관이 모범 사용자 역할을 충실히 이행하도록 노동부가 지속적으로 관리·감독해야 한다. 나아가 원·하청 차별 해소의 가이드라인을 제시하라. 개정 노조법 시행이 간접고용 차별의 벽을 뚫어낼 시작점이라면, 공공부문 비정규대책의 명확한 가이드라인은 온전한 차별 해소로 도약할 디딤돌이 될 수 있을 것이다.

전국 15개 공항 1만 5천 자회사 노동자를 대표하여 우리는 앞으로 열릴 단체교섭에 막중한 책임감으로 임할 것이다. 2026년 원청교섭이 우리 사회가 갈망했던 격차축소와 사회연대의 이정표가 될 수 있도록 최선을 다하겠다. 안전한 공항·안전한 일터를 향한 투쟁은 계속된다! ‘제대로 된’ 원청교섭으로 죽음의 공항을 멈추자!

2026년 6월 8일 기자회견 참가자 일동