

5월 아픔 치유 위해 만든 '5·18 가로수길' 이 아프다

고 흥승민 박사 땅 제공·성금 모아 담양 성암국제수련원~수북면 4km 조성
군부독재 시절 이름도 제대로 못 불러 40년간 지역민들도 존재 잘 몰라
불 타고 잘리고 콘크리트 덮여 훼손...의미 살려 가로수 보호하고 알려야

5·18민주화운동 당시 학생 희생자들을 기리는 취지로 조성된 '5·18 가로수길'을 알고 있는 지역민들이 얼마나 될까. 숨겨져 있었던 5·18 가로수길의 존재가 40년 만에 드러나면서 많은 시민이 찾을 수 있도록 적극적인 활성화 방안이 마련돼야 한다는 목소리가 나온다.

18일 담양군 수북면 성암국제수련원(옛 성암아영장)에 따르면 지난 1981년 수북면 입구에서 수련원을 잇는 4km 도로 양쪽으로 가로수길을 조성했다. 김중호 당시 전남도지사 제안으로 1980년 5·18 당시 희생된 학생들을 기리고 당시의 아픔을 잊지 말고 새로운 희망을 갖고 일어서야 한다는 의지를 담아 조성한 이른바 '5·18 가로수길'이다.

하지만 5·18 가로수길의 존재조차 알고 있는 이들이 손에 꼽을 정도다. 서슬퍼런 군부 독재 상황에서 '5·18'이라는 명칭을 꺼내지 못하면서 조성 계기를 아는 몇몇 인사들 기억으로만 남겨졌다.

5·18 가로수길의 조성 연혁을 찾아볼 수 있는 자료도 '국제교육재단 30년사'가 유일하다.

자료에는 5·18 이듬해인 1981년 청소년 교육에 관심이 많았던 고(故) 흥승민 광주 YMCA 2대 재

단이사장(홍안과 의사)과 당시 이대순 전남도교육감이 5·18 민주화운동 중 희생된 학생 희생자들을 기리고, 5·18로 청소년들이 입은 마음의 상처를 치유하자는 취지로 의기투합한 내용이 담겼다. 흥 원장이 담양군 수북면 일대 약 16만5289㎡(5만평) 임야를 무상으로 내놓고, 이 교육감을 주축으로 전국 교육감들이 뜻을 함께해 학생성금을 모았다. 이른바 5·18 성금이다.

이런 성금을 종잣돈으로 만든 게 청소년 야영교육을 위한 공간인 성암야영장으로, 이때 야영장 주변 4km 도로 양쪽에 가로수를 심었다. 부족한 돈은 일부 지역 기업인이 냈다.

이 길은 40년이 지난 지금 아름답기 가로수들로 빼곡하다. 벚꽃·목련·메타세쿼이아·캐나다단풍·히말라야시가·측백·느릅나무·아팝나무 등 종류만 18종이 넘는다.

하지만 5·18 가로수길의 존재가 알려지지 않으면서 의미를 모르는 일부 지역민들에 의해 훼손되는 일이 빈번한 실정이다. 논두렁을 태우면서 가로수가 불에 타고, 배어나간 가로수도 상당수다. 행정기관도 손을 놓으면서 매뉴얼대로 보호받지도 못하고 있다.



지난 17일 담양군 수북면에서 성암국제수련원까지 이어진 도로(5·18 가로수길) 양옆에 심어진 나무들이 시원한 그늘을 만들어 주고 있지만(왼쪽), 일부는 밑동까지 시멘트로 매워져 있는 등 훼손이 심각하다.



5·18 기념재단 관계자는 "늦었지만 5·18의 의미를 담아 조성된 곳이라는 사실을 알리는 표지석이 나 이정표를 세우고, 이를 보존해 교육 공간 등으로 활용하는 방안을 고민해야 한다"고 말했다.

산림청이 지난 2020년에 발간한 '가로수 조성·관리 매뉴얼'에는 최소폭 1.5m를 기준으로 하는 보호틀을 설치하고, 지면과 5cm높이 차이를 두는 덮개로 덮어야 하며 관수시스템을 구축해야 한다고 되어있지만, 이 도로의 가로수들은 매뉴얼

과는 거리가 멀었다. 이 때문에 5·18 관계자들은 이제라도 5·18가로수길의 존재를 널리 알리고 익히 알려진 메타세쿼이아길 등과 연계, 지역민들이 찾는 공간으로 조성할 필요가 있다고 주장하고 있다.

5·18 기념재단 관계자는 "늦었지만 5·18의 의미를 담아 조성된 곳이라는 사실을 알리는 표지석이 나 이정표를 세우고, 이를 보존해 교육 공간 등으로 활용하는 방안을 고민해야 한다"고 말했다. /글·사진=정병호 기자 jusbh@kwangju.co.kr

금호타이어 통상임금 파기환송심 시작 '촉각 곤두'

회사 "2023년 1조원대 부채 만기 도래 등 지급불능 사태 우려"
광주고법 첫 변론기일 열어...노조 "회계 감정 바람직하지 않아"

재계와 지역 노동계가 촉각을 곤두세우고 있는 금호타이어 통상임금 소송의 파기환송심이 시작됐다. 대법원은 앞서 신의성실의 원칙(신의칙·信義則·信義)을 저버리는 내용이나 방법으로 권리 행사를 해서는 안 된다는 원칙에 대한 엄격한 시각을 드러내면서 사건을 고법으로 파기환송한 바 있다.

통상임금 분쟁에서의 '신의성실 원칙'은 근로자가 요구하는 지급액이 과다해 회사 경영상 어려움이 있거나 기업 존속에 위기를 초래할 경우 지급 의무를 제한할 수 있는 요건을 말한다. 따라서 회사측은 상여금이 통상 임금에 포함될 경우 기업 존립을 위태롭게 할 경영상 어려움을 초래한다는 점을 집중적으로 입증하겠다는 구상이다.

광주고법 민사 3부(부장판사 이창한)는 18일 금호타이어 노동자 A씨 등 5명이 회사를 상대로 낸 임금 소송 파기환송심 첫 변론기일을 열고 향후 입증 제외 등을 논의했다.

회사측은 첫 변론기일부터 심각한 경영난에 봉착할 수 있음을 강조하며 재판부의 세심한 판단을 요청하는 적극성을 드러냈다.

회사측 변호인단은 이날 통상임금 소송을 통해 3000여명에 이르는 노동자들에게 미지급 통상임금 2133억을 지급하게 되면 워크아웃 또는 법정관리 위기를 피할 수 없게 된다는 주장을 펼쳤다. 워크아웃 종료 이후 2015~2020년까지 누적 영업이익만 -383억, 당기순이익 -5202억 등 수익성이 악화된 점은 경영 지표상 드러났다는 게 회사측 입장이다. 여기에 현금 보유액이 턱없이 부족한데 오는 2023년 말 1조원대 대규모 부채 만기가 도래하고 소송으로 인한 우발 채무까지 감당해야 하는 형편에 놓인다면 지급불능(디폴트) 사태에 이르게 될 수 있는 자체 시뮬레이션 결과까지 제시하며 절박한 상황을 호소했다.

재판부에게 회사측 입장을 믿어달라는 취지로 경영 데이터와 자체 시뮬레이션 결과를 입증할 수 있도록 회계 감정도 신청했다.

노조측은 대법원 판단 이후의 사정을 들어 회계 감정을 하는 게 바람직하지 않다는 입장을 밝혔지만 법원은 "코로나 등 상황이 바뀌긴 했다"면서 감정을 진행하기로 했다.

회사측은 또 신의칙·통상임금에 대한 입장을 보강해 밝히겠다고며 통상적인 변론기일을 열어줄 것을 요구했다.

경영계 등도 조만간 금호타이어 통상임금 파기환송심에 대한 입장을 내놓을 것으로 전제되고 있다. 금호타이어가 감당하기 힘든 통상임금 부담으로 자칫 지역 경제에 부정적 영향을 미치지 않도록 살펴달라는 호소 형태의 입장문을 내놓을 것이라는 얘기도 전해진다.

한편, A씨 등 5명은 통상임금에 정기상여금을 빼고 수당 등을 지급한 점 등을 들어 2012년 1월부터 2014년 5월까지 미지급 수당을 지급하라고 소송을 냈었다. 1심은 노동자측 손을 들어줬지만 항소심은 회사측의 신의칙 주장을 받아들였다. A씨 등의 추가 임금 청구가 노사가 합의한 임금수준을 훨씬 초과해 회사측에 예측하지 못한 재정적 부담을 지워 기업 존립을 위태롭게 하는 것으로 판단하고 신의에 반하고 용인될 수 없다는 논리였다. 대법원은 그러나 "2조원을 초과하는 연 매출액, 당기순이익, 자본총계 등을 보면 재정적 부담이 될 수 있다고 하더라도 경영상 어려움을 초래하거나 기업 존립을 위태롭게 한다고 볼 근거가 없다"고 사건을 고법으로 돌려보냈다. 다음 재판은 오는 10월 13일 오후 2시에 열린다. /김지을 기자 dok2000@kwangju.co.kr

선박 안전상태 5개월새 수백차례 허위 보고 해운조합 운항관리자 4명 7년만에 벌금형

선박 안전상태 등을 제대로 점검하지 않은 채 허위로 보고서를 작성한 혐의(업무방해) 등으로 재판에 넘겨진 해운조합 여수지부 소속 운항관리자들이 대법원 파기환송심까지 거치면서 재판에 넘겨진 지 7년 만에 벌금형을 선고받았다.

18일 법조계에 따르면 광주지법 형사 2부(부장판사 김진만)는 업무방해 혐의로 기소된 A(39)씨 등 4명에 대한 파기환송심에서 무죄를 선고한 원심을 깨고 각각 벌금 200만원을 선고했다.

이들은 한국해운조합 여수지부 소속 운항관리자들로, 지난 2014년 1~5월 사이 관할 여객선 터미널에서 출항 전 점검 보고서를 각 250~360차례 허위로 작성해 한국해운조합의 운항 관리 업무를 방해한 혐의로 재판에 넘겨졌다.

운항관리자는 여객선 입출항 시 질서 유지, 승선 정원 초과·과적 여부 등 여객선의 안전 확보를 위한 조치를 취하고 출항 때마다 여객선 안전점검을 실시한 뒤 출항 전 선장이 작성한 점검보고서를 확인해야 한다.

A씨 등은 그러나 출항 전 선장이 쓴 점검 보고서 기재 내용이 사실인지 현장에서 확인하지 않고 보고서에 서명하는가 하면, 선장이 출항 직전

또는 직후 무선통신기기로 알려준 승선 인원, 화물적재 상태 등을 보고서에 직접 적기도 한 것으로 드러났다.

1심은 여객선 안전 운항 관리 업무는 해운조합의 업무가 아닌, 운항관리자인 A씨 등의 업무로 해운조합에 대한 업무방해 혐의를 적용할 수 없다고 무죄를 선고했다. 항소심은 여객선 안전 운항 관리 업무를 해운조합의 업무로 판단하면서도 '정원을 초과하거나 과적으로 안전운행을 해칠 사정이 있다는 사실을 알면서도 보고서를 허위로 작성했다고 보기 어렵다'며 '위계'에 의한 업무방해 혐의를 인정하지 않고 원심대로 무죄를 유지했다.

대법원은 2016년 사건 접수 뒤 5년 만인 지난 3월에야 '위계'에 의한 업무방해 혐의에 대해 '유죄' 취지로 파기 환송했고 파기환송심 재판부는 "여객선 안전관리업무를 소홀히해 여객선 운항의 안전 확보라는 공익에 위험을 발생시켰다"며 이들에게 유죄를 선고했다. 다만, 운항관리자 혼자 모든 선박을 관리하는 열악한 근무환경, 안전 업무 책임을 운항관리자들에게만 전적으로 묻기 어려운 점을 양형에 반영했다.

/김지을 기자 dok2000@kwangju.co.kr

덕남동, 임야

- ▶ 장/단기 최고 투자처
- ▶ 도시지역, 자연녹지, 그린벨트
- ▶ 각종 개발 호재 많음
- ▶ 임야 661㎡, 지분매매
- ▶ 매매 - 6000만원

오피스텔 신축부지

- ▶ 신안동, 대지 582㎡(구 176평), 상업지역
- ▶ 지하1 지상10층, 15평, 72개 허가득
- ▶ 법인 양도·양수 가능
- ▶ 분양/임대 100%될 장소
- ▶ 매매 - 협의

문의. 010-3605-5000