

노동자는 과로사
시민은 교통사고, 의료사고 부르는
노동시간 특례 59조 폐기 촉구 기자회견

■ 일시: 7월26일 오전 10시

■ 장소: 동 서울 터미널

■ 주최: 과로사 대책위(준)

■ 기자회견 순서

사회 ----- 민주노총 노동안전국장 최명선

여는 말 --- 민주노총 이상진 부위원장 (노동시간 특례의 문제점. 업종 종합)

과로와 노동자 건강 ----- 한국노동안전보건연구소 이나래

버스 노동자의 과로와 시민안전 ----- 공공운수 부산경남버리지부 전광재 사무국장

택시 노동자의 장시간 노동과 시민안전 -----서비스 연맹 택시노조 김성재 정책국장

집배 노동자 장시간 노동실태와 문제점 ----- 집배노조 정책국장 김 호

시민안전 위해 노동시간 특례 폐기 요구-----안전사회 시민네트워크 박순철 사무처장

기자회견문 낭독 ----- 참가단위

■ 첨부 자료 : 과로사 실태. 노동시간 특례 문제점

[기자회견문]

노동자는 과로사로, 시민은 교통사고, 의료사고로 죽는 노동시간 특례 59조 폐기하라

OECD 최장의 노동시간, 자살을 기록하고 있는 한국에서 과로로 인해 산재로 인정된 사망 노동자만 매년 300명이 넘게 발생하고 있다. 매년 2,000건에 달하는 뇌심혈관계 질환 산재 신청이 되고 있음을 보면, 실제 규모는 훨씬 더 심각하다. 죽어라고 일하다 결국 과로사와 과로자살을 하는 노동자 죽음의 행진이 계속되고 있는 것이다. 구로 디지털 단지의 게임 프로그래머 노동자들이 월화수목금금금 노동을 계속하고, 올해만 12명의 집배 노동자들이 과로, 과로자살로 사망했다. 혼술 남녀 PD 노동자의 과로 자살로 인해 방송업계 노동자들의 살인적인 장시간 노동을 부르는 구조적 문제가 드러나고 있다.

장시간 노동은 노동자 사망뿐 아니라, 시민안전을 직접적으로 위협하고 있다. 최근의 대형 교통사고의 원인이 버스 노동자의 졸음운전이며, 하루 16시간 이상을 일하는 장시간 노동에 있다는 것이 드러나고 있다. 장시간 노동의 대표 직종중의 하나인 택시기사 노동자도 법인 택시는 지난 10년간 20%가까이 노동시간이 증가했고, 실 노동시간이 가장 긴 1인1차제의 교통사고율은 68.9%에 달하고 있다. 병원 종사 노동자의 장시간 노동은 의료사고로 빈번히 이어지고 있다.

노동자도 죽고 시민안전도 위협하는 장시간 노동의 대표적 적폐가 바로 56년 동안 개정되지 않은 근로기준법 59조 노동시간 특례 조항이다. 지난 1961년 제정된 공중의 편의와 안전을 내세워 제정된 노동시간 특례는 모든 규제를 초월하여 무제한 노동을 강요하고 있고, 월 100시간 이상의 초과 노동으로 교통사고, 의료사고 남발로 결국 시민안전을 가장 위협하는 부메랑이 되었다. 더욱이 제정 당시만 해도 특수한 경우로 한정했던 <특례>는 규제완화에 완화를 거듭하여 전국 사업체의 60%, 전체 종사자의 42.8%가 특례적용 대상 사업장이 되었다. 60%가 넘는 사업체에게 무제한 노동을 강요하는 것은 더 이상 특례가 아니다. 문재인 정부는 노동시간 단축을 통한 일자리 창출, 전국민의 휴식권 보장을 주요한 공약으로 제출한바 있고, 연차휴가 사용을 촉진하기 위해 대통령부터 앞장서고 있다. 그러나, 이러한 노력은 60%가 넘는 사업체에서 무제한 노동을 강요하는 56년 해묵은 노동시간 특례가 폐지되지 않으면 무용지물로 돌아갈 것이다. 국회 환경노동위원회는 노동시간 특례 폐지를 즉각 통과시켜야 할 것이다.

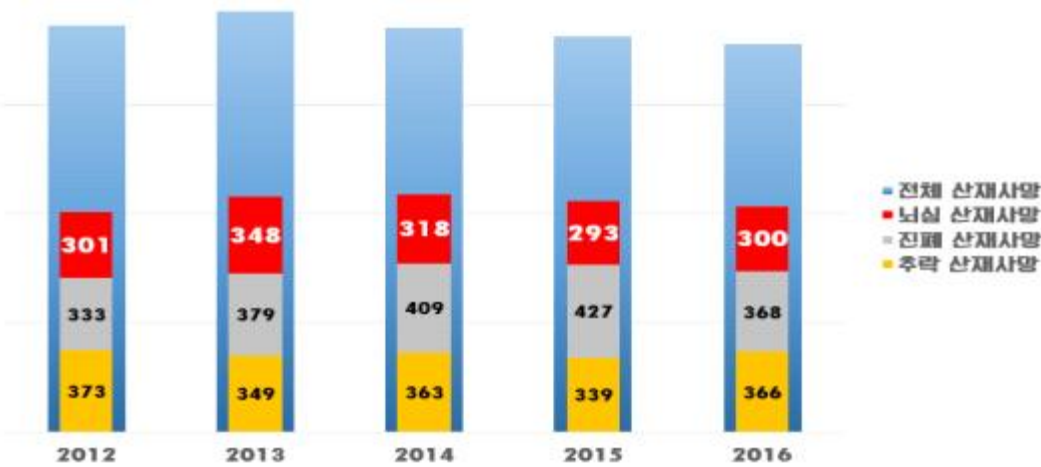
오늘 우리 과로사OUT 공동대책위원회(준)는 노동자와 시민안전을 위협하는 노동시간 특례 폐기를 강력하게 요구한다. 또한, 과로사와 과로자살을 부르는 세계 최장의 장시간 노동을 실질적으로 근절하기 위한 노동자, 시민의 공동행동을 계속해 나갈 것임을 밝히는 바이다.

2017년 7월26일 과로사 OUT 공동대책위원회 (준)

■첨부자료

1. 매년 310여명의 과로사를 부르는 장시간 노동

- 일본은 2014년 제정된 과로사 방지법에 뇌심질환 산재사망과 과로 자살을 과로사로 규정하고 있음
- 한국은 최근 5년간 뇌심혈관계 질환으로 산재인정을 받은 사망 노동자 매년 310명으로 산재사망의 주요 유형인 진폐, 추락으로 인한 산재사망에 육박하고 있음.
- 한국의 뇌심질환 산재 인정률이 20% 내외로 낮아서, 실질 발생대비 산재신청이 과소신청 되고 있음에도 지난 10년간 산재신청 건수는 24,950명에 달함. 자살에 대한 사회적 인식으로 상대적으로 산재신청건수가 현격이 낮은 과로자살을 포함하면 과로사의 실질 규



모는 더욱 클 것이라는 것이 대다수 전문가의 의견임.

[뇌심질환 산재사망 보상 현황 / 노동부 산재보상 통계 2012- 2016]

구분	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	계	
뇌심 혈관	계	3,236	3,103	2,909	2,780	2,475	2,300	2,178	2,088	1,970	1,911	24,950
	인정	1,302	998	454	401	319	350	458	471	462	421	5,636
	불인정	1,934	2,105	2,455	2,379	2,156	1,950	1,720	1,617	1,508	1,490	19,314
	인정률	40.2%	32.2%	15.6%	14.4%	12.9%	15.2%	21.0%	22.6%	23.5%	22%	22%

[뇌심질환 산재신청과 승인 현황 / 근로복지공단]

* 2008년 뇌심혈관 산재인정기준 개정으로 산재인정건수가 급감.

- 최근 과로사로 사회적 문제가 된 넷 마블 등 게임업체 노동자등 상당수는 산재신청과 보상에서 제외되었음. 2016년, 2017년 과로사, 과로자살이 연속 발생한 집배 노동자의 경우도 공무원 연금 보상으로 집계되지 않거나, 공무원연금, 산재보상 어느 통계에도 포함되지 않은 경우가 대다수임.

2. 노동시간 특례 제도의 문제점

1) 근로기준법 제 59조 노동시간 특례 제도

- 현행 근로기준법의 노동시간에 대한 규제를 벗어나서 무제한 연장근로가 가능하게 하는 조항임.

제59조(근로시간 및 휴게시간의 특례) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대하여 사용자가 근로자대표와 서면 합의를 한 경우에는 제53조제1항에 따른 주(週) 12시간을 초과하여 연장근로를 하게 하거나 제54조에 따른 휴게시간을 변경할 수 있다.

1. 운수업, 물품 판매 및 보관업, 금융보험업
2. 영화 제작 및 흥행업, 통신업, 교육연구 및 조사 사업, 광고업
3. 의료 및 위생 사업, 접객업, 소각 및 청소업, 이용업
4. 그 밖에 공중의 편의 또는 업무의 특성상 필요한 경우로서 대통령령으로 정하는 사업 (시행령에서 사회 복지사업으로 규정)

- 1961년 근로기준법에 도입 시에는 각호의 업종을 정하더라도 <공익 또는 국방상에 특히 필요한 때..... 보건사회부 장관의 승인을 얻어..... 주 48시간 또는 36시간의 범위 내에서 > 시행하도록 도입되었음.

- 지속적인 규제완화로 <특별한 경우> 가 아니라 지정된 업종에 전면 실시 할수 있게 되었고, 오히려 <공중의 편의와 업무특성상 필요한 경우> 라는 개념으로 전화되고, 사회복지사업 업종이 추가되었음

- 1961년 제정된 이후 대상 업종에 대한 변화가 없어, 현재는 26개 업종이 대상이 되고 있고, 통계청 조사 전체 사업체의 60.6%, 전체 종사자의 42.8%가 해당되는 기형적인 특례

<ol style="list-style-type: none"> 1. 육상운송 및 파이프라인 운송업 2. 수상운송업 3. 항공운송업 4. 그밖에 운송 관련 서비스업 5. 영상, 오디오 기록물 제작 및 배급업 6. 방송업 7. 전기통신업 8. 보건업 9. 하수, 폐수 및 분뇨 처리업 10. 그밖에 공중의 편의 또는 업무의 특성상 필요한 경우로서 대통령령으로 정하는 사업 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 보관 및 창고업 2. 자동차 부품 판매업 3. 도매 및 상품 중개업 4. 소매업 5. 금융업 6. 보험 및 연금업 7. 금융 및 보험관련 서비스업 8. 우편업 9. 교육 서비스업 10. 연구 개발업 11. 시장조사 및 여론 조사업 12. 광고업 13. 숙박업 14. 음식점 및 주점업 15. 건물, 산업설비 청소 및 방제서비스업 16. 미용, 옥탕 및 유사서비스업
---	---

3. 시민안전을 위협하는 노동시간 특례

- 교통안전공단 조사에 따르면 최근 5년간 고속도로에서 발생한 졸음 운전 사고가 2,241건으로 치사율이 18.5%에 달해 과속 (7.8%), 전체 (11.1%)의 치사율보다 월등하게 높았음

1) 버스

- 민주버스협의회 소속 사업장 전국 평균으로 1일 근무는 13시간 18분, 1주 근무시간은 61시간 32분, 1월 근무시간은 260시간 12분에 달하고 있음.

구분	1일 근무시간	1주 근무시간	1월 근무시간
전체평균 근무시간	13시간 18분	61시간 32분	260시간 12분

- (3일 근무에 1일 휴무) 복복격일제를 시행하는 강원지역의 시내, 시외, 농어촌을 포함한 평균 근무시간이 월간 320시간을 넘기고 있고, 시외버스의 경우 월 평균 300시간을 넘기고 있는 실태임.
- 특히 이용승객이 상대적으로 많은 시내버스의 경우 준공영제 시행 광역도시를 제외하고서는 월 288시간의 근무를 하고 있어, 시민 안전 위협과 직결되어 있는 현안 문제임.

- 근로기준법과 여객자동차 법에 근거한 합법적인 근무제도(복복격일제)

1일차	2일차	3일차	4일차	5일차	6일차	7일차	1주 총 근무시간	1주 총 연장근무시간
근무	연속휴게	근무	연속휴게	근무	연속휴게	근무		
18시간	8시간	18시간	8시간	18시간	휴무	18시간	72시간	32시간

- 근로기준법 59조가 버스노동자의 무제한 연장근무를 보장하고 있어, 격일제, 복격일제, 복복격일제 근무제도가 얼마든지 가능. 여객자동차운수사업법도 운전종료 후 최소 8시간 휴게를 보장하는 것에 그쳐 극단적인 사례로 위의 표와 같은 배차가 합법적으로 가능

2) 택시

- 전 산업 평균노동시간(177H)보다 **56 ~ 105H 많은 장시간 노동(233 ~ 288H)**
- 전 산업 노동시간 단축과는 달리 법인택시는 10년간 노동시간 18% 증가
- 종일 근무 및 교대 없는 1인1차제 증가 → 실 노동시간 크게 증가 추세
근무제도와 변천과 노동시간 증가

구분	1970년이전	1970년이후	1982	1985	1990	2010
근무제도	복격일제	격일제	격일제	1일2교대	1일2교대	1차제
월간근무시간	300	270	270	234	234	300
산식	15*20	18*15	18*15	9*26	9*26	12*25

- 고용노동부, 2015. 11월. 한국노동연구원 ‘택시최저임금현장연구보고서’

택시 교대근무제별 노동시간(2012년)

구분	1일2교대	1인1차제	격일제	복격일제
월간근로시간	256.9	291.2	244	248.9
1주근로시간	59.1	67	56.2	57.3
1주일연장근로시간	19.1	27	16.2	17.3
52시간 초과시간	7.1	15	4.2	5.3

- 고용노동부, 2015. 11월. 한국노동연구원 ‘택시최저임금현장연구보고서’ (자료 : 2012년 설문조사 결과)

- 택시 장시간 노동의 가장 큰 문제점은 과로운전에 따른 교통사고임. 설문조사 결과, 실노동시간이 가장 긴 1인1차제의 교통사고율이 가장 높았음.

장시간근로에 따른 교통사고 증가

구분	사고건수	응답자	사고율(사고건수/응답자)
1일2교대제	793	1,608	49.3%
1인1차제	377	547	68.9%
격일제	54	160	33.8%
복격일제	35	66	53.0%
계	1,259	2,381	52.9%

- 고용노동부, 2015. 11월. 한국노동연구원 ‘택시최저임금현장연구보고서’ (자료 : 2012년 택시 설문조사 결과)

교통사고율 비교운전자수에 의한 사고율

구분	운전자수		사고율(교통사고건수/운전자수)		
	2001	2013	2001	2013	증감률 (2013/2001)
자가용	12,193,837	18,202,292	1.57%	0.87%	-44.5%
시내버스	55,529	66,330	18.5%	9.6%	-48.0%
시외버스	13,380	10,101	9.1%	8.3%	-8.7%
전세버스	21,321	35,070	3.7%	3.3%	-11.3%
법인택시	166,921	123,420	11.1%	15.0%	35.4%
개인택시	141,707	161,568	2.6%	3.7%	42.2%

- 택시는 근로기준법 58조의 이른바 간주노동시간제가 장시간 노동과 저 임금을 강요하고 있음 택시는 디지털 운행기록장치가 전차량에 장착되어 운행기록의 출력·관리·보관

이 의무화되었고, 호출시스템·카드결제시스템과 실시간택시운행관리시스템이 구축되었으며 실 노동시간의 측정과 정확한 파악이 얼마든지 가능한 상태임.

- 따라서, 단지 사업장 밖 근로만을 이유로 실 노동시간 산정이 어렵다고 단정하였던 과거와는 달리, 택시업종은 근로법 58조 특례업종에서 제외하여야 마땅함.

3) 보건업

- 2015년 보건의료노조의 조사에서는 장시간 노동의 원인인 인력 부족으로 환자에게 적절한 의료 서비스를 제공하지 못한다는 응답이 76.6%에 달했고, 친절한 대응을 하지 못한다. 82.8%, 의료서비스의 질을 떨어뜨린다고 79.8%가 응답했다, 더욱이 의료사고 발생을 초래하는 경우가 있다는 응답이 33.6%로 조사됨.

- 2016년 보건의료노조가 실제 출퇴근시간을 비교 조사한 결과에 따르면 주간근무는 평균 9.8시간, 저녁근무는 9.1시간, 밤근무는 10.9시간이었음.

4) 공항 지상 조업

- 공항 지상조업 업무는 활주로에서의 항공기유도, 수화물처리, 항공기 기내청소, 캐터링, 항공기정비와 급유, 관련 작업의 관리를 포함하는 업무를 통칭 함.

- 일반적으로 공항과 항공기 운행은 대중의 이용자 안전을 이유로 ‘항공법’에 따라 엄격한 제제를 받게 되어 있음. 조종사와 승무원의 경우 항공법 제46조(승무시간 기준 등)을 통해 24시간 내에 승무시간 8시간, 비행근무시간 13시간, 30일내에 승무시간 100시간, 90일내에 승무시간 280시간, 1년 내에 승무시간 1,000시간을 초과할 수 없도록 하는 등의 노동시간 규제를 받고 있음.

- 그러나 항공기의 일상 정비, 점검을 포함한 공항지상조업은 명목상 운수업에 분류되어 있다는 이유만으로 안전을 위한 규제와는 반대로 무제한적인 연장근로가 가능한 상태에 놓여 있고 실제로 현장노동자들이 엄청난 장시간 노동에 시달리고 있는 현황 임.

- 공항 지상조업 노동자의 1개월 평균 노동시간은 292.8시간으로 연간 근무시간으로 환산하면 3513시간으로 2015년 전국평균 노동시간인 2228시간을 1300시간 가까이 초과하는 수치임. 여기에 연간 320시간이 넘는 야간근무를 수행하고 있어 장시간노동에 따른 피로도는 여타 산업보다 훨씬 높을 수 있음.

- 공항 지상 조업이 운수업으로 분류되어 노동시간 특례 적용 됨. 살인적인 장시간 노동을 강요받고 있으며, 시민안전과 직결되는 정비 인력에 대해서도 70-100시간 가까운 추가 연장 작업을 하고 있음
- 인천 (정비 OJT; on the job training)의 경우, 정비인력으로 취업하여 정비교육과 지상 조업을 병행하는 작업자를 말하는데, 사실상 취업사기에 가깝게 지상조업 업무만을 담당하고 있음. 당장과 향후에 걸쳐 부실 정비의 우려가 매우 심각한 상황임.
- 월요일 출근해서 수요일에 퇴근하는 2박 3일 근무가 수행됨. 아래 인천공항 근무조의 경우, 근무코드 “O-G7-G7 “가 3회 이상 편성되어 있는데, 첫날 13시에 출근하여 22까지 (연장도 허다 함) 근무하고, 공항 내 컨테이너 숙소에서 자고 둘째 날 06시부터 근무를 시작해 22까지 근무하고, 숙박 후 다시 셋째 날 06시부터 22시까지 근무를 하는 근무표 임.
- 이러한 때에도 근무표 대로 작업이 끝나지 않고, 추가적인 연장을 수행하는 경우가 허다하여, 말 그대로 회사의 노예상태에 가까우며, 피로와 졸음으로 이어지는 안전사고에 대한 상시적인 우려가 넘쳐 남.

4. 과로, 과로자살을 부르는 노동시간 특례

1) 집배 노동자

◇ (연간 2,888시간 장시간 노동) 2016년 노동자운동연구소에서 집배원 출퇴근 기록 시스템인 e사람을 통해 출·퇴근 시간을 조사한 결과, 대한민국 평균노동시간*보다 약 700시간여 많아.* 2015년 기준 한국 취업자 1인당 연평균 노동시간 2113시간.

	일주일 평균 노동시간	월 평균 노동시간	연 평균 노동시간
2015년 경제활동인구 노동시간 조사	43.6	187.5	2,267.2
2016년 노동자운동연구소 노동시간 조사 결과	55.9	240.7	2,888.5
2015년 우정사업본부 집배원 노동시간 자료	47.8	207	2,488
2017년 고용노동부 대전지방청 조사 결과	52.6	226	2,712

◇ (근무 중 평균 심박수 110의 중노동*) 2017년 마창거제 산재추방운동연합에서 집배원

근무강도를 조사. 근무시간 내내 달리기를 하고 있는 것과 같은 상태이며 평균 30분
 노동에 30분 휴식이 필요한 상태.

* 위 연구결과 하루 최대 39,541보, 조사자 평균 23,355보 걸음

◇ (2017년 총 12명 사망) 과로사 5명 · 자살 5명 · 안전사고(교통사고)사2명.

* 직군분류: 집배노동자 10명(과로사 4명 · 자살 4명 · 안전사고사2명) 계리원 2명(과
 로사 1명 · 자살 1명)

◇ (2016년 과로사 5명 및 안전사고사 1명) 2016년 과로사 5명의 경우 공상을 신청한 경
 우 전부 승인. 장시간중노동으로 인한 업무와의 연관관계가 인정되는 것.

2) 방송업 노동자

- TVN 혼술 남녀 이한빛 PD 과로자살을 계기로 <tvN혼술남녀신입조연출사망사건대책
 위>에서 제보센터를 운영하여 조사함. (2017년 4월18일- 24일/ 유효응답 106건)

① 제작기간 중 평균 노동시간

제작기간 중 평균 노동시간	19.18시간
최소:12시간/최대:23시간	

② 제작기간 중 평균 휴일

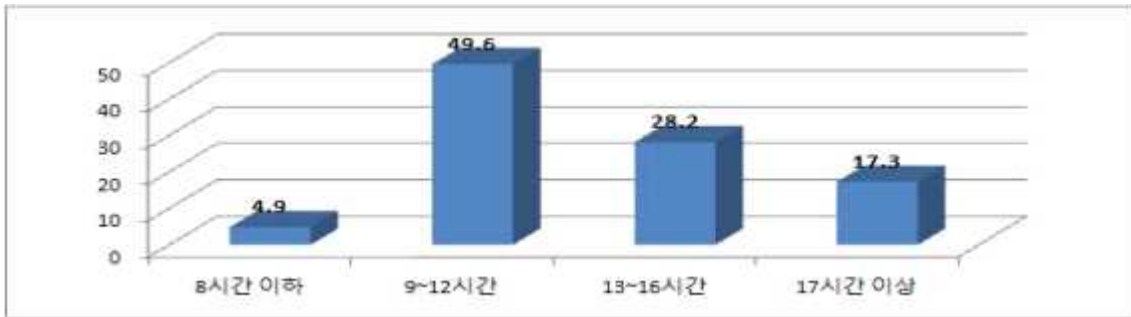
제작기간 중 평균 휴일	
월	4.0일
주	0.9일

- 방송인들 대상으로 한국예술인 복지재단 지원으로 전국 영화산업 노조에서 실시한
 <2014 방송스태프 근로환경 실태조사. 결과에 따르면 1주 평균 근로시간은 5.21일이었고,
 1일 평균 근로시간은 15.7시간임. 이를 1주로 환산하면 주당 81.8시간으로 월단위로 환산
 하면 월평균 311.9시간 근로하고 있는 것으로 조사됨.

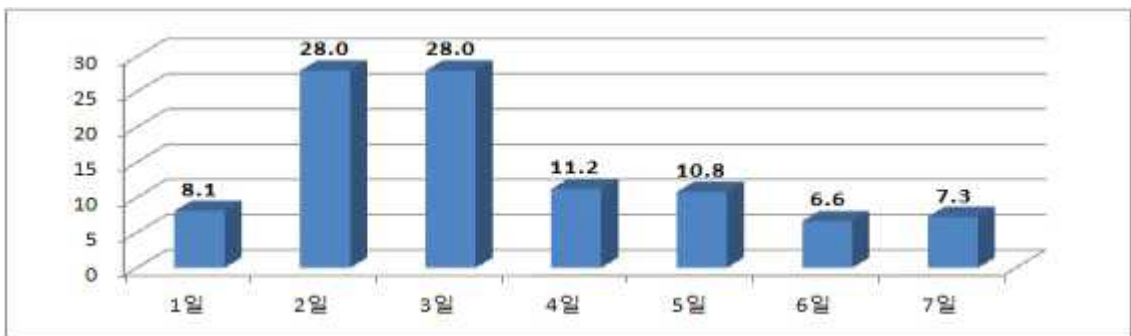
3) 영화 산업 노동자

- 2015년 영화 진흥위원회의 <2014 영화 스태프 근로환경 실태조사> 결과에 따르면 1주
 평균 근로일수는 5.4일임. 1일 평균 근로시간은 13.18시간이었고, 이를 통해 1주 평균 근

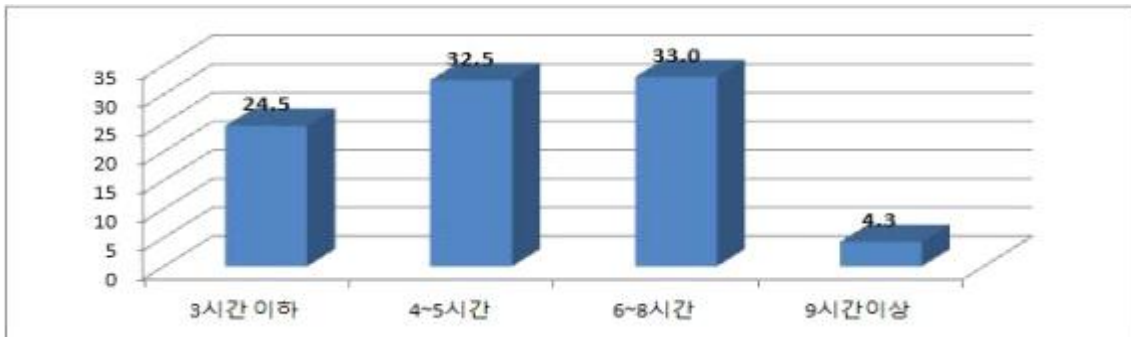
로시간은 71.8시간으로 월단위로 환산하면 월평균 311.9시간 근로하고 있음
 [1일 평균 근로일수]



[1주 평균 야간근로 일수]



[프로덕션 기간 동안 1일 평균 야간근로시간]



[프로덕션 기간 동안 사용해 본 휴가 유형]

