
 전국민주노동조합총연맹	<h1>보도자료</h1>		 <small>살을 지키는 최선의 선택</small> 노동조합
	2020년 9월 2일 (수)	조직쟁의국장 권순화 010-6744-3032 정책국장 이정훈 010-7380-1932	
(우) 04518 서울특별시 중구 정동길 3 경향신문사 14층 대표전화 (02)2670-9100 FAX (02)2635-1134			

“특수고용노동자 산재보험 전속성 기준 폐기! 적용확대를 위한 대책을 마련하라” - 민주노총 특수고용노동자대책회의 기자회견 -

- 순 서 -

<p>○ 일시 : 2020년 9월 2일 수요일 10시</p> <p>○ 장소 : 국회 앞</p> <p>○ 프로그램</p> <p>- 현장발언1 : 공공운수노조 화물연대본부 오윤석 수석부분부장</p> <p>- 현장발언2 : 건설산업연맹 건설노조</p> <p>- 현장발언3 : 서비스연맹 대리운전노조 김주환위원장</p> <p>- 현장발언4 : 공공운수노조 의료연대본부 서울대병원간병분회 문명순 사무장</p> <p>- 의견서 낭독 : 민주노총 특수고용노동자대책회의 이영철 의장</p> <p>- 기자회견문 낭독 : 자료대체</p> <p>※ 당일기자회견 장소는 철저한 방역대책 속에 진행됩니다.</p>

[붙임자료]

붙임1. 기자회견문

붙임2. 특수고용노동자 산재보험 전면 적용을 위한 민주노총 특고대책회의 의견서

붙임3. 특수고용사업장 산재보험 사례모음

[기 자 회 견 문]

250만 특수고용노동자 산재보험 적용제외 폐지!

전속성 기준 폐지! 산재보험 전면 적용!

-21대 국회는 12년 동안 묵은 과제 즉각 법 개정에 나서라!-

코로나19 하루 확진자가 연일 300명에 달하고 누적 확진자가 2만 명을 넘어서고 있다. 안전과 생계위기에 대한 걱정이 더욱 커지고 있다. 치열한 생존경쟁에서 특수고용노동자의 안전과 건강은 더 위협받을 수밖에 없다. 특수고용노동자에게 사회안전망인 산재보험이 더욱 필요한 이유이기도 하다.

역대 정부는 최소한의 보호조치로 특수고용노동자 산재보험 적용을 추진했으나, 산재보험을 특례의 형태로 적용하고 있다. 적용대상에서도 2008년 도입 이후 적용확대를 해왔으나 2020년 9월 현재 14개 직종만 부분적으로 적용되고 있는 현실이다.

게다가 적용대상 직종에 해당 되더라도 현행 제도는 기업 강요에 의한 ‘적용제외신청제도’가 남발하고, ‘주로 하나의’라는 ‘전속성 기준’으로 인해 제도는 있으나, 실질 적용대상은 14%에 불과하다.

산재보험제도는 최소한의 사회안전망으로 ‘당연가입제도’가 기본원리다. 산재보험법 125조 특수고용노동자 특례는 ‘노동자가 적용제외 신청’을 하면 사업주가 산재보험료 납부대상에서 제외되고, 이에 사업주들은 계약체결 과정에서 적용제외 신청을 강요한다. 노동자들이 영문도 모른 채 산재보상을 받지 못하는 사례가 속출한 이유다.

산재보험법 125조는 이른바 ‘전속성 기준’으로 ‘주로 하나의’ 사업장에 계약을 전제로 한다. 20만 명에 달하는 대리운전 노동자는 2016년부터 산재보험 적용대상에 포함되었지만, 2019년 기준 대상 사업장 25개, 등록 노동자는 9명이다. 그나마 적용제외제도로 실질 적용대상자는 4명에 불과하다.

일터에서는 사용자 특수고용노동자에게 산재보험 적용제외신청을 강요하고, 산재보험료를 노동자가 전액 부담하라 강압적으로 요구하고 있다.

특수고용노동자 산재보험 제도의 대표적인 독소조항인 ‘적용제외신청 제도 폐지’는 18대 국회부터 19대, 20대 국회 내내 법 개정이 추진되었으나 번번이 좌절되었다. 19대 국회 때는 환경노동위원회에서 여야 합의로 통과한 법안을 법사위에서 심의하지 않아서 결국 폐기되었다.

‘전속성 기준’을 삭제하는 법 개정안 또한 18대 국회 때부터 입법발의된 바 있으나 국회에서 통과되지 않았다. 2014년 국가인권위원회도 권고하였으며, 실제 현행 고용보험, 국민연금, 산재보험에서도 다수 사업장과 계약을 맺는 노동자에게 산재보험을 적용하고 있다. 2019년 노동부 고용보험위원회 논의 및 21대 국회 고용보험법 발의 법안에서도 ‘전속성 기준’을 삭제하고 제출되었다. 이유는 ‘주로 하나의’라고 명시되어 있는 ‘전속성 기준’이 특수고용노동자 사회안전망의 실질적 적용확대를 가로막는 주요한 독소조항이기 때문이다.

산업구조와 플랫폼노동 등 고용과 계약 형태가 변화하는 속에서 구시대적 전속성 기준으로는 노동법과 사회안전망을 온전히 적용할 수 없다.

여야 할 것 없이 21대 정기국회에서 코로나19 관련 시급한 법안을 통과시키겠다고 공언하고 있다. 그렇다. 지금 가장 시급한 법안은 코로나19로 안전과 생계의 사각지대가 여실히 드러난 특수고용노동자의 노동법 적용과 사회안전망 확대 법안이다.

독소조항인 ‘적용제외와 전속성 기준을 폐지’하고 특수고용노동자에게 ‘산재보험을 전면 적용’하는 법개정을 21대국회에서 우선적으로 즉각 통과시킬 것을 강력히 촉구한다.

나아가 정부와 국회는 특수고용노동자의 노조할 권리 보장을 위한 노조법2조 개정과 고용보험 전면 적용 법안을 통과시켜 코로나19로 힘겨운 특수고용노동자에게 최소한의 제도적 권리와 사회안전망을 보장해 야한다.

2020년 9월 2일

민주노총 특수고용노동자대책회의

붙임2. 특수고용 노동자 산재보험 전면 적용을 위한 민주노총 특고대책회의 의견서

250만 특수고용 노동자 산재보험 전면 적용

21대 국회는 12년 동안 묵은 과제 즉각 법 개정애 나서야 합니다

- 산재보험 적용제외 제도 및 전속성 기준 폐지를 중심으로 -

2020년 9월 2일

 민주노총 특수고용노동자대책회의

○ 기업의 이윤추구를 위한 고용구조의 파편화로 특수고용노동자는 250만명에 달함. 저임금, 장시간 노동, 부당해고, 중간착취에 내몰려 있으며 최소한의 사회안전망인 4대 보험의 사각지대에 있음

○ 역대 정권은 최소한의 보호조치로 4대 보험 적용을 추진했으나, 현재는 산재보험만 특례의 형태로 적용되고 있음. 2008년 도입된 특수고용노동자 산재보험 제도는 노동자도 산재보험료 절반을 부담하고 있으며, 적용확대를 해왔으나 2020년 9월 현재 14개 직종만 부분적으로 적용되고 있음

○ 현행의 제도는 기업의 강요에 의한 <적용제외신청제도>가 남발되고, ‘주로 하나의’ 라고 하는 <전속성 기준>으로 제도는 있으나, 실질 적용대상은 14%에 불과한 대표적인 전시행정 제도임

○ 산재보험제도는 최소한의 사회안전망으로 <당연가입제도>가 기본원리임. 산재보험법 125조의 특수고용노동자 특례는 ‘노동자가 적용제외 신청’ 을 하면 사업주가 산재보험료 납부대상에서 제외됨. 이에 사업주들은 계약체결 과정에서 적용제외 신청을 강요하고 있으며, 노동자들은 영문도 모른 채 산재보상을 받지 못하는 사례가 속출되었음.

○ 사고성 재해가 빈발한 화물운송, 대리운전, 퀵 서비스 노동자 등 대다수 특수고용노동자들은 다수의 사업장과 계약을 맺고 있음. 산재보험법 125조는 <주로 하나의> 사업장에 계약을 전제로 산재보험 제도가 운영되고 있음. 이로 인해 20만명에 달하는 대리운전 기사 노동자들은 2016년 적용대상이 되었지만 2019년 기준으로도 대상 사업장은 25개 사업장, 등록 노동자는 9명임. 그나마 적용제외제도로 실질적용대상자는 4명에 불과함.

○ 일선 현장에서는 특수고용노동자에게 산재보험 적용제외신청을 강요하고, 사업주와 노동자가 절반씩 부담하도록 되어 있는 산재보험료를 노동자가 전액 부담을 강압적으로 요구하고 있음

○ 특수고용노동자 산재보험 제도의 대표적인 독소조항인 <적용제외신청 제도 폐지>는 18대 국회부터 19대, 20대 국회에 이르기까지 지속적으로 법 개정이 추진되었으나 번번이 좌절되었음. 19대 국회 때는 환경노동위원회에서 여야 합의로 통과한 법안을 법사위에서 심의하지 않음. 당시 국회 환경노동위원회가 법사위 심의 및 국회통과를 환경노동위원회 의결로 재차 촉구했으나 좌절됨. 또한 노동부의 주요정책 및 입법과제로 수년째 제시되고 있는 사안임

○ <전속성 기준>을 삭제하는 법 개정안 또한 18대 국회 때부터 지속적으로 입법발의된 바 있으나 환경노동위원회 심의 통과가 되지 않음. 2014년 국가인권위원회도 권고하고, 현행의 고용보험, 국민연금, 산재보험에서도 다수 사업장과 계약을 맺는 노동자에게 산재보험을 적용하고 있음. 2019년 노동부 고용보험위원회 논의 및 20대 국회 고용보험법 발의 법안에서도 <전속성 기준>을 삭제하고 제출되었음. <주로 하나의> 라고 명시되어 있는 전속성 기준이 특수고용노동자 사회안전망의 실질적 적용확대를 가로막는 주요한 독소조항이기 때문임

○ 코로나 -19로 특수고용노동자는 생계의 위협을 맞고 있음. 치열한 생존경쟁에서 특수고용노동자의 안전과 건강은 더욱 위협받을 수 밖에 없음. 이에 21대 국회는 특수고용노동자의 산재보험 전면적용 법 개정 추진에 즉각 나서야 할 것이며, 우선적으로 산재보험제도의 독소조항인 <적용제외 신청제도 폐지> <전속성 기준 삭제 법 개정>에 즉각 나서야 할 것임

○ 주요 요구

- 특수고용노동자 산재보험 전면 적용 법 개정
- 산재보험법 125조 <적용제외신청 제도 폐지> 법 개정
- 산재보험법 125조 및 하위 법령의 <주로 하나의> 전속성 폐지 법 개정

1. 특수고용노동자의 산업재해 실태

○ 특수고용 노동자는 노동부 조사로도 40여개 직종의 250만명에 달하지만, 2020년 7월 5개 직종이 확대 된 9월 현재 산재보험 적용 직종은 14개 직종에 불과하고, 노동부 추산으로도 70만명 내외만 적용 대상임.

○ 전국의 30만명으로 추산되는 셔틀버스 기사 노동자는 영업용으로 운행하는 경우와 시설원장이 직접 소유한 차량으로 운행하는 경우에는 산재보험이 적용되지만, 경찰청에 신고 접수된 자가용 유상운전 8만여대와 미신고 차량 20만대는 산재보험을 적용받지 못하고 있음.

○ 병원에서 일하는 간병 노동자는 중환자와 외상환자를 간병하는 중에 발생하는 근골격계 질환. 환자에게서 옴이나 병원균 감염에 가장 많이 노출되어 있고, 에이즈 환자, B형

간염, C형 간염 주사바늘 관리부실로 인한 위험, 코로나 감염에 대한 불안. 수면장애가 있는 환자 간병과정에서 면역체계 문제나 안과질환도 다발하고 있음. 산재보험 적용대상이 아니어서 자비로 치료하고 있음

○ 2018년부터 건설기계는 산재보험 적용을 받고 있으나, 동일한 건설현장에서 일하고 있는 스카이크레인 살수차, 카고 크레인 등 건설현장의 화물자동차는 산재보험 적용을 받지 못하고 있음

○ 화물운송업은 매년 1,300명의 사망사고가 발생하는 위험 업종임. 상하차 작업에서의 사고, 장시간 노동으로 인한 과로사와 과중노동에 의한 줄음운전으로 인한 도로 위 사고 등 사고가 다발하고 있음. 화물운송 노동자는 2020년 7월1일부터 컨테이너, 시멘트, 철강재, 위험물질 운송차량에 적용되고 있음. 정부 발표로 7만5천명이며, 이는 전체 40만 화물노동자중 18.75%만 해당되는 것임.

○ 대리운전기사 노동자는 운전 중 고객에 의한 폭행 및 사망, 고객에게 이동 중에 발생하는 교통사고, 차량운전 중 사고, 과로사등의 사망이 다발하고, 감정노동에 시달리고 있음. 대리운전기사 노동자의 85% 고객에 의한 폭력과 폭행을 당한다는 보도도 있었음.

○ 골프장 경기 보조원 노동자는 골프공이나 골프채에 맞거나, 이동 차량, 골프장 관리 화학물질 노출, 고객에 의한 폭언 폭행, 일사병등 위험도가 높은 업종으로 산재가 다발하고 있음

○ 고층화, 장비 사용률이 점점 높아지는 건설업에서 기계장비로 인한 사망사고가 20%를 넘고, 킥 서비스 노동자는 산재보험 가입률이 5%에 불과하고 각종 사고에 노출되어도 움직일수만 있으면 바로 일을 할 수밖에 없는 상황임. 택배 노동자의 과로사, 교통사고, 고객에 의한 폭언 폭행도 다발함. 학원 차량등을 운행하는 셔틀버스 기사 노동자도 동일한 사고가 다발함

○ 보험설계사, 학습지 교사 노동자의 감정노동, 출 퇴근시 혹은 방문 이동노동 과정에서의 사고성 재해도 다발하고 있음

○ 방송작가의 경우에는 촬영을 위한 이동 중에 사고가 발생했는데, 다른 노동자들은 산재처리를 했지만 방송작가들만 산재보상 처리가 되지 못함. 촬영장에서 시고를 당했음에도 보상은커녕 계약해지를 중용하기도 함. 장시간 타이핑 작업을 하는 작가들의 근골격계 질환도 심각하지만 산재보상을 전혀 받지 못하고 있음

○ 민주노총은 특수고용노동자도 근로기준법상의 근로자와 동일하게 산재보험의 전면 적용을 기본요구로 하고 있음. 그 방안은 산재보험법의 근로자 정의 규정 개정임.

현행법	개정안
<p>제5조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 생략 2. "근로자"·"임금"·"평균임금"·"통상임금"이란 각각 「근로기준법」에 따른 "근로자"·"임금"·"평균임금"·"통상임금"을 말한다. 다만, 「근로기준법」에 따라 "임금" 또는 "평균임금"을 결정하기 어렵다고 인정되면 고용노동부장관이 정하여 고시하는 금액을 해당 "임금" 또는 "평균임금"으로 한다. <p>제125조 <삭제></p>	<p>제5조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. (현행과 동일) 2. "근로자"란 근로기준법에 따른 근로자를 말한다. 다만, 각 목의 1에 해당하는 자 중 대통령령이 정하는 자도 이 법상 근로자로 본다. <ul style="list-style-type: none"> 가. 타인을 고용하지 않고 본인이 직접 자신이 아닌 다른 자의 업무를 위하여 노무를 제공하고 해당 사업주 또는 노무수령자로부터 대가를 얻어 생활하는 자 나. 기타 노무를 제공하는 자로서 이법에 따른 보호의 필요성이 있는 자 3. "임금"·"평균임금"·"통상임금"이란 각각 「근로기준법」에 따른 "임금"·"평균임금"·"통상임금"을 말한다. 다만, 「근로기준법」에 따라 "임금" 또는 "평균임금"을 결정하기 어렵다고 인정되면 고용노동부장관이 정하여 고시하는 금액을 해당 "임금" 또는 "평균임금"으로 한다.

○ 특수고용노동자 산재보험의 시급한 실태를 반영하여 <적용제외신청 제도 폐지> <전속성 기준 폐지> 우선적으로 요구함

2. 특수고용노동자 산재보험 적용제외 제도 실태와 폐해

○ 250만 명으로 추산되는 특수고용 노동자 중 180만명에 달하는 노동자가 산재보험 적

용대상에서 제외되고 있을 뿐 아니라, 적용대상인 노동자도 <적용제외신청> <전속성 기준> 과 같은 독소조항으로 실질 적용대상 비율이 매우 낮음.

○ 2019년 8월말 기준 적용대상으로 등록된 특수고용 노동자 47만 6천명 중 적용제외 노동자는 40만 9천명으로 86.7%가 적용제외이며, 실 적용 노동자는 13.93%인 6만6천여명임. 이는 250만 특수고용노동자 중 2.6%만 실질 적용되는 것임.

[표 4] 특수형태근로종사자 산재보험 적용 실태

('19. 8월말 현재, 단위: 명, 개소, %)

	전체	2008년 8월부터 적용				2012년 5월부터 적용		2016년 7월부터 적용		
		보험 설계사	건설 기계 조종사	학습지 교사	골프장 캐디	택배 기사	(전속)퀵 서비스 기사	대출 모집인	신용 카드 모집인	(전속) 대리 운전 기사
등록종사자	476,213	343,584	7,601	45,597	30,714	15,923	11,356	7,965	13,464	9
적용제외 종사자	409,875	304,882	5,075	38,936	29,539	10,088	3,705	6,460	11,185	5
	86.07	88.74	66.77	85.39	96.17	63.35	32.63	81.1	83.07	55.56
실 적용 종사자	66,338	38,702	2,526	6,661	1,175	5,835	7,651	1,505	2,279	4
	13.93	11.26	33.23	14.61	3.83	36.65	67.37	18.9	16.93	44.44
가입사업장수	7,046	1,829	1,067	520	480	1,692	1,181	244	8	25

* 자료 : 장지연·박찬임(2019), "사회보험 사각지대", 「노동리뷰」 2019년 11월호, 16쪽.

윤애림(2020) "전국민 고용보험의 첫단추는 220만 특수고용 노동자로부터", 「민주노총 이슈페이퍼」 2020년 6월 15일 재인용

○ 골프공에 맞고, 감정노동에 시달리는 골프장 경기 보조 노동자의 경우 96%가 적용제외로 3%내외만이 실질 적용대상이며, 무거운 가방으로 근골격계 질환과 감정노동에 시달리는 학습지 노동자도 적용제외가 88%에 달해 실질 적용 노동자는 14%에 불과한 현실임. 사고성 위험에 노출되어 산재보험 적용의 필요성이 강한 건설기계, 택배, 퀵 서비스 기사 노동자의 경우에도 적용제외가 60%를 상회하는 것은 그만큼 현장의 압박과 강요가 심각하다는 것을 반증하고 있음

○ 특수고용 산재보험 적용신청 제도는 현장의 악용사례는 수차례 보도되고, 18대, 19대, 20대 국회에 이르기까지 국정감사에 매년 등장하는 독소조항이었음. 기업들은 특수고용노동자와 체결하는 십여장의 계약서 안에 <적용제외 신청> 서류를 끼워 넣어 무조건 사인을 강요했음. 심지어 일부 기업에서는 이미 <적용제외 신청> 항목에 동의표시가 인쇄된 계약서를 끼워 넣기도 했음.

○ 사업주의 무차별적인 <적용제외신청> 제도 악용으로. 골프장 경기보조 업무를 하다가 쓰러진 노동자가 의식불명에 이르렀으나, 본인확인도, 가족확인도 불가능한 <적용제외신청> 서명으로 산재보상을 받지 못하는 사례가 발생하는 등 현장의 악용사례에 대한 수차례 국회 증언대회, 국정감사가 진행되었음. 산재보험 가입대상으로 신고하고, 소속 노동자 전체를 적용제외로 신고한 사업장도 65%에 달하는 경우도 있었음

- 특수고용 산재보험 적용신청제외 제외로 가입률 저조 (2014.3. KBS)
- 골프장 20년 근무 노동자 업무상 사고로 식물인간. 적용제외신청으로 무 보상 (2014. 4월 KBS. MBC 보도)
- 골프장 경기 보조원 산재 신청하러 갔더니, 본인 모르게 적용제외 신청. 같은 사업장 26명 회사 서명으로 적용제외 신청 서류 조작(2014. 10.22 한겨레 보도/ 환노위 국정감사)
- 대한 보험인협회 산재보험 적용제외신청 폐지 요구, 보험회사 강제서명 강요 (2014. 11)
- 공공 골프장 산재보험 가입 0%. 적용제외신청 강요 (2014.10.29./여성가족위 국정감사)

○ 학습지 교사 노동자들은 신입교사 위탁계약서 작성시 산재보험 임의 탈퇴서를 동시에 서명하게 함. 산재보험과 상해보험을 비교하며 산재보험을 왜곡 허위 설명함. 노동자 입장에서 회사 다니기 위해서는 무엇을 요구하더라도 서명을 할 수 밖에 없는 조건임.

○ 적용제외신청 제도의 폐해는 지속되고 있으며, 2020년 7월부터 적용되는 화물운송 노동자의 경우에도 제도 시행 2개월 남짓한 상황에서도 적용제외 신청 강요 사례가 다발하고 있음

- 화물운송 포항지역의 경우 포스코 관련 운송사에서 적용제외신청 요구
- 현대글로벌비스 관련 운송사 10곳에서 대부분 적용제외를 요구
- 부산지역 컨테이너 운송사에서 적용제외 요구. 적용제외 신청 거부할 경우 배차를 안주려고 하고, 나가라는 식으로 하고 있음
- 컨테이너 군소 운송사에서는 절반 정도는 적용제외를 요구하고 있으며, 산재보험 가입 포기각서를 쓰라고 하기도 함.
- 강릉 BCT차량 운송사에서 올해는 산재보험 적용을 하지 않고, 내년 1월 1일부터 적용한다는 각서를 전부 받아간 상태임
- 대전지역의 한국타이어 관련 운송사는 산재보험 입직신고 자체를 차일피일 미루고 있음

3. <적용제외 신청 제도> 폐지 법 개정 추진 현황 및 2020년 실태

○ 2012년 18대 국회에서 노동부가 폐지 법 개정을 추진하였으나 통과되지 못함.

○ 2013년 국민 권익위원회는 현장의 악용이 횡행하므로 <적용제외 신청 제도> 폐지를 권고함. 국회 입법 조사처 정책보고, 노사정위원회 <비 전형 근로자 보호방안> 등에서 제도 폐지를 권고함

○ 19대 국회인 2013년 2월 환경노동위 <적용제외 신청 폐지> 개정안 절대 다수 찬성으로 환경노동위원회를 통과함. 그러나, 보험업계를 비롯한 사업주 단체의 로비로 법사위에서 계류됨. 이에 환경노동위원회에서는 자구심사가 아니라 내용적 심사를 하면서 계류시키고 있는 법사위에 대해 항의하고 법안 통과를 촉구하는 환경노동위원회 결의안을 채택함. 그러나, 19대 국회에서 법안이 통과되지 못함.

○ 노동부는 매년 정책목표와 국회 우선 통과 목표 법안으로 <적용제외신청 폐지 개정안>을 상정. 그러나, 20대 국회에서는 법안은 발의되었으나, 심의 통과되지 못하고 20대 국회가 종료됨

4. <주로 하나의> 전속성 기준의 폐해와 문제점

○ 특수고용 노동자 적용 직종이 14개 직종에 불과하고, 적용직종인 경우에도 입직신고 사업장의 비율이 매우 낮은 주요한 원인중의 하나는 <주로 하나의> 라고 하는 전속성 기준이 법에 명시되어 있기 때문임

산업재해보상보험법 제125조(특수형태근로종사자에 대한 특례) ① 계약의 형식에 관계없이 근로자와 유사하게 노무를 제공함에도 「근로기준법」 등이 적용되지 아니하여 업무상의 재해로부터 보호할 필요가 있는 자로서 다음 각 호의 모두에 해당하는 자 중 대통령령으로 정하는 직종에 종사하는 자(이하 이 조에서 "특수형태근로종사자"라 한다)의 노무를 제공받 사업은 제6조에 불구하고 이 법의 적용을 받는 사업으로 본다.

1. 주로 하나의 사업의 운영에 필요한 노무를 상시적으로 제공하고 보수를 받아 생활할 것
2. 노무를 제공함에 있어서 타인을 사용하지 아니할 것

○ 현행 법의 한계로 적용대상 직종을 선정할 때부터 고정 사업장이 아닌 비율이 높은 경우에는 아예 직종 선정에서부터 제외됨. 화물운송 노동자의 경우 전체 40만 대상 중 전속성이 낮은 운송차량의 경우에는 아예 대상에서 제외되어 18%내외만이 대상 직종으로 명시됨.

○ 화물운송 사업주들은 <주로 하나의> 라는 규정으로 인한 산재보험 전속성 기준 (매출 50%이상) 에 미치지 않도록 할 것임. 이에 충남지역의 경우 산재보험에 가입하면서 오히려 운송물량을 하향 조정 할 것이라는 분위기로 현장 노동자들의 불안이 가중되고 있음.

부산지역의 화물운송사에서는

화물운송 노동자에게 산재보험료 100%를 부담하게 하는 것을 전제로 산재보험 가입을 신청받고 있는 사례가 폭로되기도 했음

○ 대리운전기사 노동자중 건강상의 문제가 있음에도 치료하지 못하는 경우가 83.6%에 달하고 있고, 가장 큰 원인은 월 150만원 수익도 안 되어 경제적 여유가 없기 때문으로 조사됨. 대리운전기사 노동자 중 70%가 비전속 노동인 상황에서 산재보험법 가입 대상은 <주로 하나의> 라는 전속성 문구로 적용대상에서 배제되고 있음. 2019년 8월 기준으로 20만 대리운전기사 노동자 중 산재보험 가입 사업장은 25개 사업장에 불과하고, 등록 노동자는 9명에 불과하고, 이중 5명이 적용제외 신청으로 실질 적용 대상 노동자는 4명에 불과함.

○ 더욱이 대리운전기사 노동자의 산재보험 시행령 및 행정지침은 산재보험법 규정을 보다 제한적으로 해석하여 ‘주로 하나의 사업에 노무를 제공’ 을 ‘하나의 사업주를 위한 노무 제공’ 으로 좁히고 있음. 특히 퀵서비스기사, 대리운전기사에 대하여 “하나의 업체에 소속(등록)되어 그 업체의 배송업무만 수행하는 사람” 이거나 “업무를 수행함에 있어 퀵서비스 휴대용정보단말기(PDA 등)를 사용하지 않고 배송업무를 배정받아 수행” 또는 “대리운전 관제프로그램을 사용하지 않는 대리운전업체에 소속(등록)” 할 것을 기준으로 삼고 있음

○ 대학의 시간강사나 건설 일용직 노동자와 같이 점점 더 많은 단시간, 일용직, 호출형 노동자들이 복수의 사업주를 위해 노무를 제공하지만 이들을 근로기준법 상 근로자로 인정하고 있는 점과 비교해보면, 특수고용 노동자에게 근로자보다도 더 강한 전속성을 요구하게 되는 역차별이 발생함

○ 대법원은 비전속적으로 노무를 제공하는 근로자의 경우에도 그것만으로 근로자성을 부인하지 않고 있음. 이러한 법원 판결에도 최소한의 사회안전망인 산재보험에 전속성을 기준으로 하는 법 조항으로 적용대상 직종을 확대하지도 못하고, 대상이 되는 직종에서도 또 다시 좁게 한정하거나, 해석하는 것은 사회 변화를 전혀 반영하지 못하는 독소조항임

▶ 시간강사(대법원 2007.3.29, 2005두13018.13025)

- 근로제공관계가 단속적인 경우가 일반적이며 특정 사용자에게 전속되어 있지 아니하는 등의 사정이 있다 하더라도, 이러한 사정들은 최근에 급격하게 증가하고 있는 시간제 근로자에게 일반적으로 나타나는 현상으로 볼 수 있다.

▶ 퀵서비스 기사(대법원 2004.3.26, 2003두13939)

- 배달을 거부하여도 별다른 제재를 받지 아니하였고, 대기시간에 개인적인 용

무를 볼 수 있었다는 점만을 보면, 정00을 근로자에 해당되지 않는 것으로 볼 여지가 없는 것은 아니나, 이러한 사정은 소규모 사업장에서 비용을 절감하기 위한 것이거나 사업주로부터 지시가 있는 경우에만 배달을 수행하는 외근 업무의 특성에 기인한 것으로서 그러한 사정만으로 정00을 근로자가 아니라고 단정하기 어렵다.

○ 2014년 국가인권위원회도 “산재보험 적용 확대의 기준을 사업장 전속성으로 삼는 것은 특수형태근로종사자의 사회적 보호 필요성 및 산재보험이 갖는 사회보장적 성격을 감안할 때 바람직하다고 보기 어렵다”고 지적하고, “특수형태근로종사자 모두를 산재보험 적용대상으로 인정하는 방향으로 「산재보험법」의 관련 규정이 개정될 필요가 있다”고 권고 한바 있음

○ 고용보험, 국민연금, 산재보험법 등에서 다수 사업자와 계약 하는 노동자도 적용대상임.

- 고용보험법은 둘 이상의 사업에 동시에 고용되어 있는 근로자의 경우, 1) 월평균보수가 많은 사업, 2) 월 소정근로시간이 많은 사업, 3) 근로자가 선택한 사업의 순서로 피보험자격을 취득(시행규칙 제14조).

- 국민연금법은 2015년 개정을 통해 시간제 근로자의 경우 시간 합산제를 통해 국민연금의 직장가입자가 되도록 하였다. 즉, 둘 이상 사업장에 근로를 제공하면서 각 사업장의 1개월 소정근로시간의 합이 60시간 이상인 사람은 직장가입자가 될 수 있음(시행령 제2조).

- 일용직 노동자의 경우, 1개월 이상 일하면서 근로일수가 8일 이상이거나 1개월 근로시간이 60시간 이상이면 국민연금 직장가입자가 됨. 1개월 이상 일하면서 근로일수가 8일 이상 이상이면 건강보험 직장가입자가 됨. 일용직 노동자도 둘 이상의 사업장에서 일할 개연성이 크지만, 사회보험의 적용대상이 되는 것임.

○ 특수고용노동자의 고용보험 적용확대는 노동부 고용보험위원회에서 수년간의 논의를 진행하였으며, 산재보험의 전속성 기준의 폐해가 집중 논의 되었음. 이에 고용보험위원회 논의된 고용보험법 개정안에서는 <주로 하나의> 라고 하는 전속성 기준 문구를 아예 삭제하고 법 개정안이 도출된 바 있음.

○ 이에 최소한의 사회안전망인 산재보험에서 현행의 산재보험법 125조를 즉각 개정하여 전속성 기준을 폐지하고, 특수고용노동자 산재보험을 전면 적용하여야 함.

붙임3. 특수고용사업장 산재보험 사례모음

[건설산업연맹 건설노조]

1) 건설현장에서 작업하는 화물자동차 산재보험 적용확대 필요성

10. 「화물자동차 운수사업법」 제2조 제11호에 따라 화물을 직접 운송하는 “화물차주”로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람

가. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수용도형 화물자동차 중 피견인형 화물차량 및 견인형 특수자동차를 운전하는 사람

나. 「자동차관리법」 제3조에 따른 화물자동차로 철강재 운송을 하는 사람, 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 시멘트 운송을 하는 사람

다. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수용도형 화물자동차 중 액체운송 차량, 냉장·냉동 차량, 차량운송형 차량, 원목수송차, 곡물수송차, 사료수송차, 동물운송차량을 운전하는 사람

라. 「유통산업발전법」 제2조에 따른 “대규모점포”, “준대규모점포” 및 “체인사업”에서 매입하거나 위탁한 상품을 집화 또는 배송업무를 하는 사람, 「농수산물 유통 및 가격안정에 관한 법률」 제2조에 따른 농수산물도매시장·농수산물공판장·민영농수산물도매시장 및 농수산물종합유통센터에서 유통되는 농수산물을 집화 또는 배송업무를 하는 사람

마. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수용도형 화물자동차 중 「건설산업기본법」 제2조에 따른 “건설공사”에서 사용되는 화물차를 운전하는 사람

바. 그 밖에 고용노동부장관이 정하는 기준에 따라 주로 하나의 화주, 운송사업자 및 운송주선사업자의 요구에 응하여 화물을 운송하는 사람

건설현장에서는 건설기계관리법에 따른 27개 건설기계 이외에도 다양한 장비들이 일을 하고 있음. 특히 스카이크레인, 살수차, 카고크레인은 건설현장에 투입되는 화물자동차로서, 이를 운행하는 운전원들 역시 건설노조에 가입하여 활동하고 있음. 3개 기종 모두, 건설현장 안에서 사업주의 지시에 따라 지휘·감독아래 작업을 진행하며, 건설기계 장비가 가지고 있는 수준의 전속성이 있음. 따라서, 적어도 건설현장 안에서 위의 3개 기종이 작업 중, 1인 차주가 산재사고가 났을 경우, 산재보험의 적용이 되어야 함.

- 스카이크레인 : 특수자동차 중 특수작업형. 특수작업형(고소작업차) 중 인원 탑재 차량.
- 살수차 : 화물특수용도형 중 탱크로리 차량. 살수차용으로 개조한 차량.
- 카고 크레인 : 화물자동차 중 화물카고형.



[스카이크레인]



[카고크레인]



[살수차]

[공공운수노조 화물연대본부] - 화물운송사 산재보험 회피사례

1) 적용제외 신청서를 배포하고 작성 및 제출을 요구

포항지부

- 00코 관련 운송사에서 적용제외 요구
- 00글로벌 관련 운송사 10곳에서 대부분 적용제외 요구

부산지부

- 컨테이너 운송사에서 적용제외 요구.
- 적용제외 신청 거부할 경우 배차 안주려 하고, 나가라는 식으로 말하고 있음

위수탁지부

- 컨테이너 군소 운송사에서는 절반 정도는 적용제외를 요구하는 것으로 조합원들은 체감하고 있음. 산재보험 가입 포기각서를 쓰라고 하기도 함.

강원지부

- 00지역 BCT차량 운송사에서 올해는 산재보험 적용을 하지 않고, 내년 1월 1일부터 적용한다는 각서를 전부 받아간 상태

차주 재워님 에게

어느덧 무더운 하절기에 진입하여 건강이 염려가 되는 계절입니다.
또한 코로나19로 인하여 대내외적으로 모든 사정이 어렵습니다.
다름이 아니오라 금년 7월1일부터 사회안전망 강화를 위해 특수형태 근로
종사자에 대한 산재보험 적용 확대 시행함을 알려온바 화물차주 운전자들도
적용대상 임을 통보합니다. 종사자 본인의 의사에 따라 신청내지 적용
제외도 가능하오니 참조 하시기바랍니다.

1. 신청일자 : 8월16일까지 입직(취득)신고
2. 산재보험료 : 총 83,180원(월간납부액)본인 41,590원 사업주 41,590원 부담
3. 적 용 : 지입회사 기준이 아님. (배차지시를 받는 운송사 기준임)
여러운송사에서 배차지시를 받음시 가동금이 최고많은 운송사
에서 가입해야함.
4. 본인의견 : 가입을 원할시에는 회사에서 일률적으로 신고를하나 미가입을
원할시는 입직(취득)신고후 본인이 고용노동부에 적용제외 신청
을 하여야함.(차후에 적용제외 신고도 사업주가 할가능성이 있음)

•차주재워님 현재코로나사태로 인하여 회사 차주님들도 상당한 어려움이 지속되고 있습니다.
현실적으로 안전운임제로 인한 운송료의 회사수입 하락 물량 감소로인한 타회사와의 경쟁.
이런 것으로 인하여 부득이 가입을 원할시 보험료는 전액 본인 부담으로 해야할것으로
사료됩니다. 차주재워님 회사의 사정이 양호하면 당연히 회사 부담금은 부담하여야하나
그렇지 못한점 헤아려주시기 바랍니다.

(장거리, 시내, 로엑스, 서울 상조회 미가입 차주님에게만 발송하며 상조회가입 차주님은
상조회차원에서 설명할 것임)

(본인 가입 여부를 팔히 7월10일 까지 성명기록 하여 문자요망)

2020년 7월 2일

스톡 주식회사

2) 산재보험 입직신고를 특별한 사유 없이 미루는 경우

대전지부

- 00타이어 관련 운송사에서 의무적용 관련, 입직신고 차일피일 미루고 있음

3) 산재보험 전속성 기준(매출50% 이상)에 미치지 않도록 운송물량 조절

충남지부

- 산재보험에 가입하는 경우 매출기준 50%를 운송사에서 조절할 것이라는 조합원들의 우려가 존재함

4) 산재보험료를 100% 차주에게 전가

부산지부

- 운송사(00스틱)에서 보험료100% 부담을 전제로 산재보험 가입신청 받고 있음.

[공공운수노조 의료연대본부 서울대병원간병분회]

1) 의료연대본부 간병노동자 산재보험미적용/근골격계질환과 감염위험 관련 사례

(1) 근골격계 질환

: 3차병원이라 중환자와 외상환자 많고 체중 70킬로 이상의 환자가 많다. 체위변경 시킬 때 몸의 힘을 실어야 해서 허리 빼끗하는 경우 많음. 체중이 많이 나가니까 테니스엘보, 어깨근육, 허리 등이 많이 나감. 모두 자비 치료 받으며 근무 병행함. 외상환자를 업다 보면 힘이 역부족일 때가 많다. 근골격계 질환이 가장 심각하다.

: 환자 옆에 침상이 좁아서, 환자 침대에서 간병인이 낙상하는 경우도 있음.

(2) 병원균 감염

: 환자에게서 옴이나 병원균 (반코마이신 내성 장알균(VRE), 메티실린 내성 황색포도상구균(MRSA)) 감염사례가 있음. 산재적용이 안되기 때문에 자비로 검사받고 치료.

: 에이즈환자 바늘, B형간염, C형간염 주사바늘 관리가 잘 안되어서 환자의 침대시트에 빠뜨리고 가면 찢릴 위험이 높음. 환자가 주사 다 맞고 바늘 수거 해가야 하는데 보통수거할게 많아서 바늘을 따로 빼가는 과정에서 시트에 남게 됨. 이에 대한 대비책 없음.

(3) 코로나 19

: 아직까지 서울대병원에서 간병노동자 코로나 감염 사례는 없음. 그러나 폐렴환자 오면 공포감이 있음. 폐렴환자가 음압병동에있다가 일반병동으로 돌아오면 재발가능성이 있으니 두려움에 떨다.

(4) 기타

: 환자들이 하루종일 침대에만 누워있다보니 밤에 잠을 잘 못잔다. 환자가 잠에 들지 않으면 간병노동자도 덩달아 잠을 못자서 면역체계 문제가 생기고 안구건조증 등 발생. 병원이 항상 건조하여 안과도 많이 감.

[서비스연맹 대리운전노조]

- 산재보험 전속성 기준 폐기하고 산재보험 전면적용하라

1) 산재의 사각지대에 놓여 있는 대리운전노동자의 실태

(1) 대리운전노동자는 특수고용노동자로 산재의 사각지대에서 길거리에서 벌어지고 있는 대리운전노동자의 억울하고 한 맺힌 죽음은 사회에 제대로 알려지지도 못하고 있음.

사례1) 2010년 6월 26일 경기도 남양주시 별내IC에서 차주가 차를 후진해 (고 이동국)대리운전 기사가 사망한 사건이 있었음. 당시 차주 박아무개 씨는 “운전이 마음에 들지 않는다”며 운전 중인 대리운전 기사 이아무개 씨의 뒤통수를 몇 차례 가격했다. 이에 도로갓길에 차를 세워놓고 이 씨와 다툼을 벌이던 박 씨는 차량을 후진해 이 씨를 치었고, 다시 전진해 이 씨를 재차 치고 도주했다. 이 씨는 그 자리에서 사망. 사고자는 결국 집행유예.

- 감정노동에 시달리는 대리운전기사, 85%가 폭력/폭행에 시달려

사례2) 2014년 8월 성남에서 새벽에 대리기사들을 싣고 가던 '대리 셔틀'이 분당에서 가로수를 들이박아 사망자와 중상자가 발생, 차 안의 부상자를 발견하지 못한 채 한 시간이 넘도록 방치되다 결국 사망.

- 2018년 경남 지역 셔틀 버스사고 다수 중상

사례3) 2018년 11월 17일 창원진해 경화동 홈플러스 앞에서 고객을 만나러 이동 중에 대리운전 노동자가 교통사고 사망

- 2018년 대구 여성기사 횡단보도 이동 중사망
- 2018년 부산 대리기사 택시에 치어 사망

사례4) 대구에서 대리운전을 하는 김아무개 씨는 보험을 들지 않은 차량을 운전하던 중 발생한 사고로 전치 8주의 진단을 받았다. 치료비조차 충당할 수 없는 보상금을 받았을 뿐이다. 그를 대신해 아내가 생계를 위해 대리운전에 나설 수밖에 없었다.

사례5) 대리운전 기사 유아무개 씨는 오후 5시부터 다음날 오전 7시까지 쉴 틈 없이 일했다. 고등학교 2학년에 재학 중인 아들과 생활하기 위해서는 대리운전을 하나라도 더 뛰어야 했다. 그리고 지난 2008년 그는 “몸이 너무 안 좋다”며 집에 들어간 지 1시간 만에 과로사로 인한 심장마비로 사망했다.

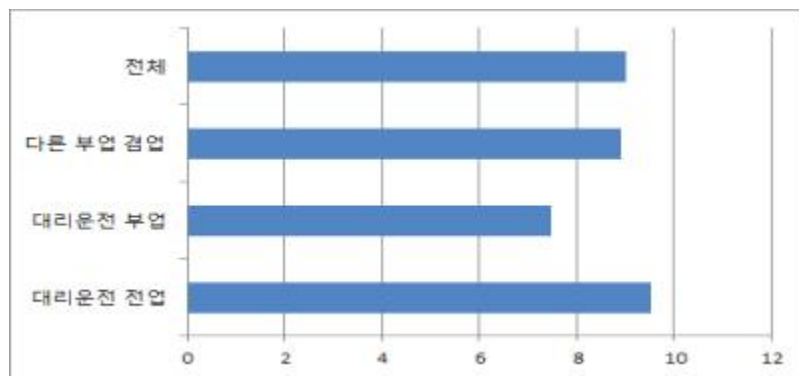
(2) 갈수록 열악해지는 대리운전기사의 노동조건(첨부자료 참조)

① 근로환경

가. 근로시간

응답자의 평균 업무시간은 8시간이며(그림12) 이중 4.86시간을 실 운영을 하며 대기시간은 2.94시간이며 출퇴근에 소요되는 시간은 1.29시간으로 나타났다.(표11) 그런데 근로형태별 실 운영시간은 별 차이를 보이지 않고 대기시간에서는 차이를 보이고 있는데 이는 대리운전이 심야의 특정 시간(피크타임)에 집중적으로 이루어지기에 전업으로 할지라고 피크타임이 지나면 대기시간이 길어지기 때문으로 추측할 수 있다.

<그림>근무형태별 평균 업무시간(시간)



<표>근로형태별 업무시간(일평균, 시간)

대리운전 근로형태	업무시간	출퇴근 소요시간	대기시간	실 운영시간
대리운전 전업	9.53	1.37	3.18	4.99

대리운전 부업	7.48	1	2.01	4.53
다른 부업 겸업	8.9	1.33	3.24	4.64
전체	9.02	1.3	2.94	4.84

주목할 것은 일 평균업무 시간이 길수록 건강에 대한 주관적 평가가 약하게나마 긍정적인 것으로 나타나는데¹⁾ 이는 주관적 건강상태에 대한 평가가 긍정적일수록 대리운전직업에 대한 만족도 높은 것으로 나타나고²⁾ 이는 업무시간에 양의 영향을 미치고 있는 것으로 볼 수 있다. 반대로 대리업무의 특성상 업무에 만족도가 낮으면 근무시간을 줄이 것으로서 대응을 하고 있는 것으로 추측된다.

나. 노동건강

가) 건강 상태

근로형태별 일평균 취침시간을 보면 일평균 취침시간은 평균 6.13시간으로 나타났는데 대리운전을 부업으로 하거나 본업으로 하되 다른 부업을 하도 있는 경우가 취침시간이 적었으며 특히 대리를 본업으로 다른 부업을 하고 있는 경우에는 월평균 휴무일도 상대적으로 적은 것으로 확인되었다. 이는 한국인의 평균 수면 시간은 6시간 35분인 예³⁾ 비하여 작으며 미국 수면재단(NSF)이 발표한 성인 권장 수면 시간은 7~9시간에 못 미치는 수준이다.

〈표〉근로형태별 일평균 취침시간 및 휴무일과 건강에 대한 주관평가 척도

대리운전 근로형태	일평균 취침시간	월평균 휴무일	건강에 대한 주관 평가 척도
대리운전_전업	6.26	5.38	2.77
대리운전_부업	5.79	7.12	3.16
다른 부업을 겸업	5.98	3.87	2.76
전체	6.13	5.56	2.85

건강에 대한 주관적 건강 평가척도에서 전체적으로 건강상태에 대하여 부정적 평가가 더 강한테 그룹별 건강평가를 보면 나이에 따른 차이보다는 대리운전 경력에 따른 차이가 더 두드러지게 나타나고 있는 것을 보았을 때 대리운전 자체가 건강에 안 좋은 영향을 미치고 있는 것을 알 수 있다.

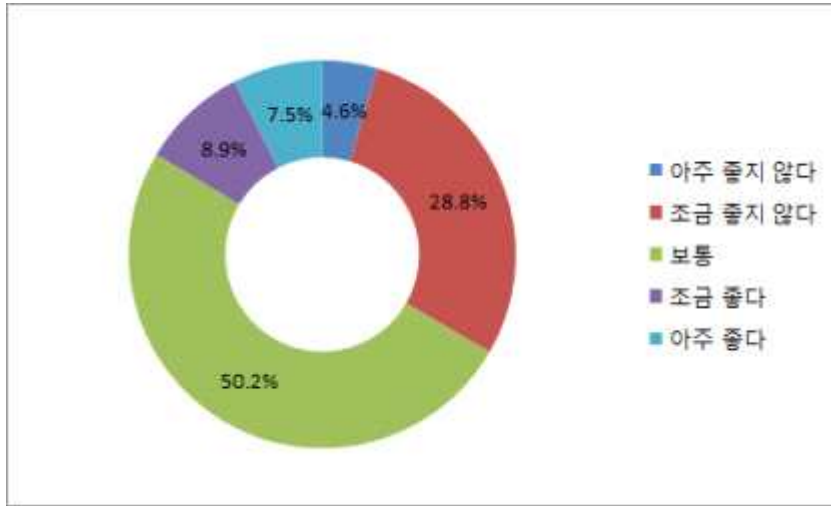
1) 평균업무시간과 건강에 대한 주관적 평가의 상관계수는 $P=.189^*$ 로 나타난다.

2) 대리운전직업에 대한 만족도와 건강에 대한 주관적 평가의 상관계수는 $P=-.253^{**}$

3) '한국인의 생활시간(기상, 취침, 수면시간)'에 대해 조사한 결과', 한국갤럽 2014.2서울경제 <http://economy.hankooki.com/> 재인용

은 2013년 2월부터 12월까지 전국 만 19세 이상 남녀 1만 2,959명을 대상으로 '한국인의 생활시간(기상, 취침, 수면시간)'에 대해 조사한 결과를 발표했다.

〈그림〉 건강상태에 대한 평가



〈표〉 그룹별 주관적 건강상태 평가

그룹별 주관적 건강상태			
나이	평균	경력	평균
20대 이하	3	1년 이하	3.06
30대	3.1	1년~4년 이하	2.9
40대	2.81	4년~7년 이하	2.87
50대	2.86	7년~10년 이하	2.76
60대 이상	2.9	10년 이상	2.59
합계	2.86	합계	2.86

전반적으로 건강이 좋지 않게 느끼고 있는 가운데 실제 대리운전에 종사하면서 앓게 된 질병에는 관절염이 가장 많고 다음으로는 시력저하와 무릎관절 이상과 위장장애 순으로 나타나고 있으나 분류를 하면 근골격계 이상이 가장 많다.

〈표〉 대리운전에 종사하면서 앓게 된 질병 종류

질병명	빈도	비중	질병명	빈도	비중	질병명	빈도	비중
관절염	53	20.1	간질환	4	1.5	피부질환	2	0.8
시력저하	33	12.5	당뇨	4	1.5	빈혈	1	0.4
무릎관절	31	11.7	불면증	4	1.5	수족구	1	0.4
위장질환	17	6.4	호흡기질환	4	1.5	신경통	1	0.4
허리통증	16	6.1	감기	3	1.1	안질	1	0.4
수면장애	15	5.7	만성피로	3	1.1	고지혈증	1	0.4
고혈압	10	3.8	무좀	3	1.1	이명	1	0.4
근저족막염	10	3.8	우울증	3	1.1	전립선	1	0.4

근골격계	9	3.4	목디스크	2	0.8	합계	264	100
근육통	7	2.7	비염	2	0.8			
소화장애	6	2.3	스트레스	2	0.8			
두통	5	1.9	알레르기	2	0.8			
치아질환	5	1.9	어깨통증	2	0.8			

건강상의 문제가 분명하게 드러나고 있음에도 불구하고 제대로 치료하지 않는 경우가 83.6%에 이르고 있는데 가장 큰 원인은 경제적 여유가 없기 때문이다.

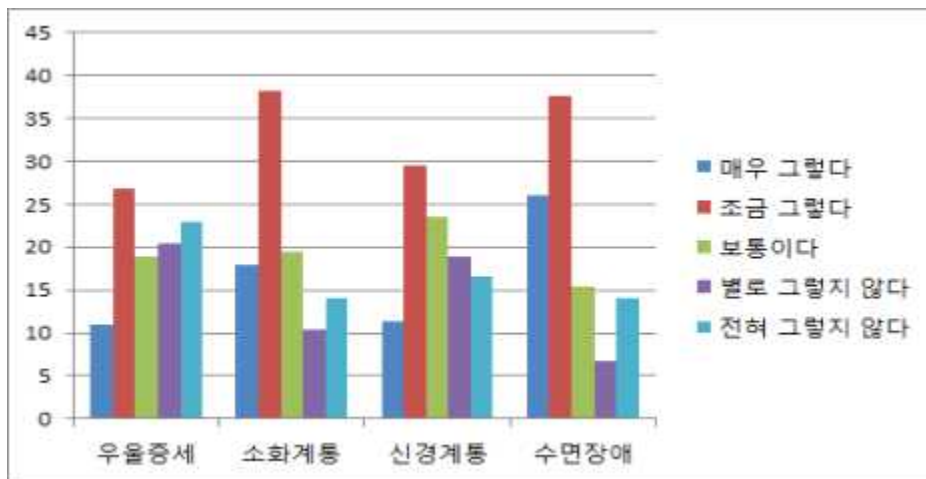
<표>질병에 대한 치료 여부와 치료를 못하는 이유

치료 여부	빈도	비중		치료를 못 하는 이유	빈도	비중
모두 하고 있다	28	16.4				
전혀 하지 않고 있다	112	65.5	83.6	필요를 못 느껴서	17	11.1
				병원 갈 시간이 없어서	29	19
				경제적 여유가 없어	82	53.6
				만성질환이라	18	11.8
하나의 질병만 하고 있다	31	18.1		기타	7	4.6
합계	171	100.0		합계	153	100.0

나) 야간노동

야간노동은 그 자체가 발암물질로 분류될 만큼 인간에게 심각한 영향을 미치고 있는데 실태조사에서 그대로 확인되었다. 특히 수면장애는 심각한 상황이고 전반적인 건강에 악영향을 미치는 것으로 추측된다.(그림14)

(그림) 야간노동으로 인한 영향에 대한 평가



다) 무리한 도보이동으로 인한 근골격계의 이상

실태조사 결과 대리기사는 평균 6.6km를 도보로 이동하는 것으로 나타났는데 손님을 만나기 위하여 급하게 이동하는 특성과 아울러 야간이라는 조건은 무릎을 중심으로 하체

근골격계에 악영향을 미치고 있다.(그림15) 아울러 장시간 운전으로 어깨와 허리 통증을 호소하는 경우도 많은 것으로 나타났다. 조희학은 “(대리기사) 전체 300명의 응답자를 대상으로 근골격계 질환을 느낀 부위가 있는지 모두 응답해 달라고 물어본 결과 어깨 30%,

(그림) 업무과정에서 도보이동으로 인한 근골격계 이상



목 28.7%, 다리/발 24.7%, 등/허리 22.7%의 순으로 나타난다.” 4)고 하였다.

라) 음주자를 대상으로 한 대면 서비스노동으로 인한 위험

보호받지 못하는 감정노동이 노동자에게 미치는 영향이 최근에 사회적으로 많은 주목을 받고 있다. 대리기사는 취객을 상대로 대면 서비스를 하는 것을 기본으로 하는 직업으로서 실제로 심각한 위험에 노출되어 있는 것으로 확인되었다. 손님으로부터 폭행을 당한

적이 있다는 비율이 85.9%에 이르고 있는데 그 중 연간 폭행 경험이 3~5회에 이르는 경우가 47.2%에 이르고 10회 이상인 경우도 15.5%에 이르고 있다.(표16) 폭행의 경험을 숨기고 있으려는 인간의 속성을 감안한다면 실질적으로는 이 보다 더 심각할 것으로 추측된다.

이준희 등의 연구 결과에 따르면 “폭행을 경험한 대리기사는 41.6%이었으며 빈도는 일 년에 1회가 28.3%, 2회가 6.6%, 4회가 1.8%, 5회가 1.8%였으며…… 폭언을 경험 경험한 대리기사는 99.4%로…… 월 1회 이상이 24.1%, 1년 1회 17.4%, 1년에 3회 16.3%, 1년에 10회 7.2%, 1년에 4회 7.6% 순으로 경험하였다” 고 밝히고 있다.

<표>업무과정에서 폭행과 폭언의 경험

	손님의 폭언/위협/폭행 경험				
	빈도	비중	경험횟수	빈도	비중

4) 「특수형태근로종사자의 산재발생 형태 및 전략적 예방대책에 관한 연구(Ⅱ)」(2008, 산업안전보건연구원)

있다	237	85.9	1~2회	73	31.3
			3~5회	110	47.2
			6~9회	14	6
			10회 이상	36	15.5
없다	39	14.1	합계	233	100
합계	276	100			

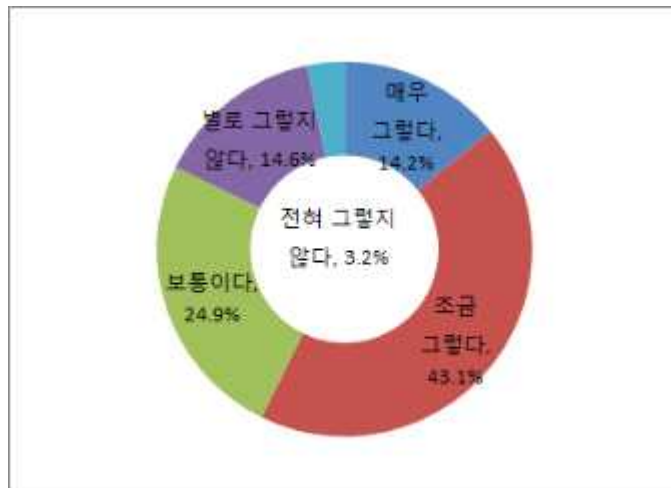
이러한 폭행을 당하였을 때 경찰에 신고하여 처리하기도 하지만 법률적으로 금지되어 있는 자력에 의한 해결을 하는 경우도 24.3%에 이르고 있어 2중의 고통으로 연결되는 경우도 많을 것으로 판단된다. 더욱이 가장 많은 39.6%는 참고 넘긴다고 답하여 폭행에 대한 대처도 어려운 처지에 있음을 알 수 있다. 이러한 폭행의 경험은 대리기사에게 심각한 상흔을 남기게 되었고 절반 이상이 폭행 후 트라우마를 겪고 있으며 이 중 14.2%는

<표17> 폭행에 대한 대처 방법

	폭행 대처 방법	
	빈도	비중
경찰신고	86	33.7
동료/단체 도움	6	2.4
자력으로 해결	62	24.3
참고 넘김	101	39.6
합계	255	100

매우 그렇다고 답하였다.

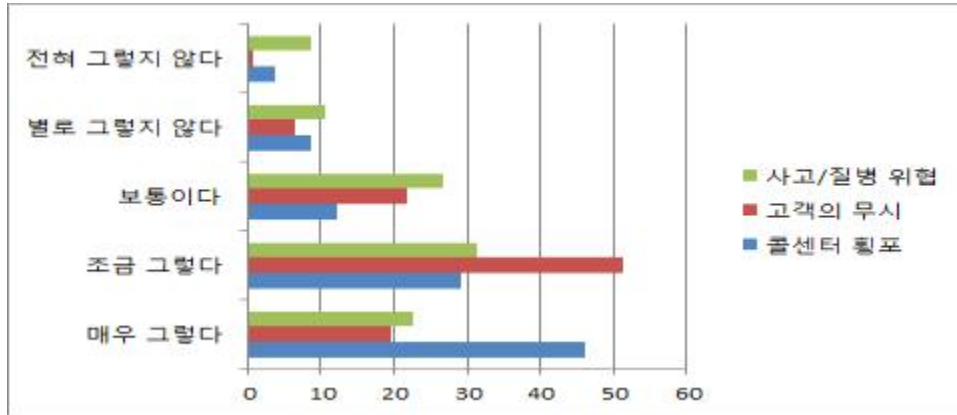
<그림> 폭행을 당한 이후 트라우마의 경험 정도



다. 근로환경과 대응

대리기사는 대리회사로부터 콜을 받고 손님을 만나 운행을 종료함으로써 업무를 수행한다. 우선 콜을 받는 대리회사와의 관계를 보면 75.4%가 콜센터의 횡포가 심하다고 응답하고 있다. 다음으로는 손님이 자신을 무시하는 경향이 있다고 답한 비율이 71%에 이르고 있다. 이렇듯 횡포와 무시에 고립되어 있는 상황에서 운행과정에서도 사고나 질병의

〈그림〉 근로 환경



위협을 느끼는 경우가 54.1%에 이르고 있다.

열악한 근로환경을 감내하면서 업무를 수행하고 있음에도 불구하고 그 보수에 대하여서 87.8%가 적당하지 않다고 보고 있는데 앞으로의 여건도 악화되어 질 것이라고 보는 경우가 86.7%에 이른다.

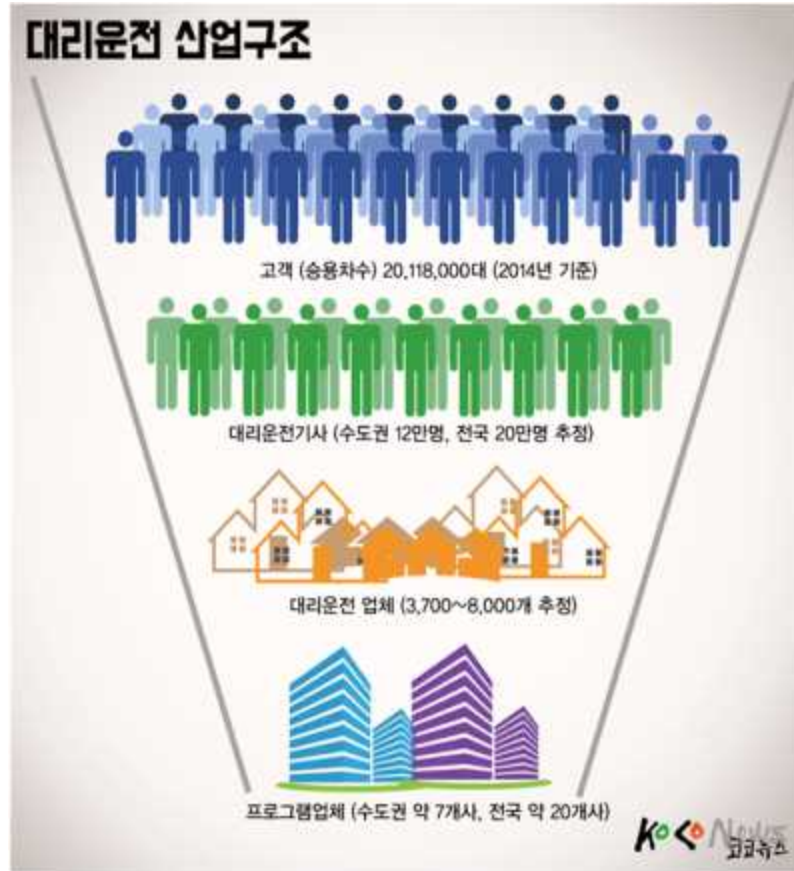
그동안 대리운전이 보편화되고 대리운전기사의 열악한 노동조건이 사회문제로 대두되면서 정부와 정치권은 대리운전기사의 고충을 개선하겠다는 정책과 약속을 반복하였지만 대리기사의 업무환경은 더욱 어려워지고 있는 실정이다. 업계에서 지배적 위치에 있는 프로그램사와 업체의 담합에 의한 대리기사에 대한 부당행위가 검찰을 통하여 처벌을 받고 금융감독원과 국민권익위원회의 등의 개선약속은 거의 유야무야 되어 실효성을 보여주지 못하고 있는 가운데 그동안 국회에 상정되었던 대리운전법안들은 제대로 심사조차 거치지 못한 채 폐기되었다. 현재에도 국토교통부 등에서 대리운전과 관련한 부당행위에 대한 신고는 계속되고 있으나 처리가 불분명한 상황이다. 특히 카카오드라이버의 출범을 전후하여 기존 업체와 프로그램사의 불법부당행위는 노골화되어 현장의 대리기사들은 더 이상 참을 수 없는 지경에 이르고 있다.

정부와 정치권은 연일 민생 중심의 행정과 정치를 공언하고 있으나 한국사회에 가장 낮은 곳에서 어떠한 권리도 부정된 채 가정의 생계를 위하여 건강을 담보로 한 노동을 감내하고 있는 대리기사의 노동환경은 더욱 열악해지고 있다. 이러한 대리운전기사의 현실에 대하여 정부와 정치권이 계속해서 외면하고 책임을 방기한다면 그것은 대리기사를 죽이는 것이며 나아가 고객인 시민의 안전을 위협하는 것이고 이 사회를 병들게 하는 것으로 민생 죽이기에 다름없다. 따라서 벼랑에 내몰려 있는 대리운전기사의 생존권을 보장하기 위하여 정부의 즉각적인 대책과 실천이 절실하게 요구된다.

2) 대리운전 현황 및 대리운전기사의 노동조건

(1) 대리운전업의 현황

한국사회에서 대리운전은 보편화 된 운송서비스로 하루 이용자수는 40만 명이 넘고 시장규모도 3조원을 초과하고 있다. 대리운전기사는 전국적으로 20만 명으로 추정되며 가족을 포함하면 50만 명 이상이 대리운전을 통하여 생계를 도모하고 있는 업종이다.



(2) 노동실태

① 노동 실태

현장의 대리운전기사는 평균연령이 50대 초반이며 생계형 전업이 주류를 이루고 있는데 대리기사의 노동조건은 매우 어려운 실정임. 길에서 밤을 새우는 직업의 특성으로 각종 질병에 노출되어 있으면서도 한 달 수익은 150 만원이 약간 넘는 실정임. 한편 대리기사는 대리운전업종이 제도화 되어 있지 않은 가운데 업계에서 가장 취약한 위치에서 각종 부당함에 시달리는 乙중의 乙의 위치에 있으며 각종 사회보장제도와 노동기본권이 배제되어 있는 상황임.

대리부르셨어요?

2015. 3. 22~ 26. 5. 대상:서울지역 대리운전기사, 설문지 400부 배포, 303부 회차

서울 대리운전기사의 월평균 수입과 지출 구조



서울 대리운전기사, 업종 구조내 乙 중의 乙



서울 대리운전기사의 특성

중고령자 남성 중심

응답자의 84.2%가 40,50대고, 30대이하가 3.6%, 60대 이상이 11.6%를 차지하고 있다.

51.5
평균연령(세)

67.3
전업률(%)

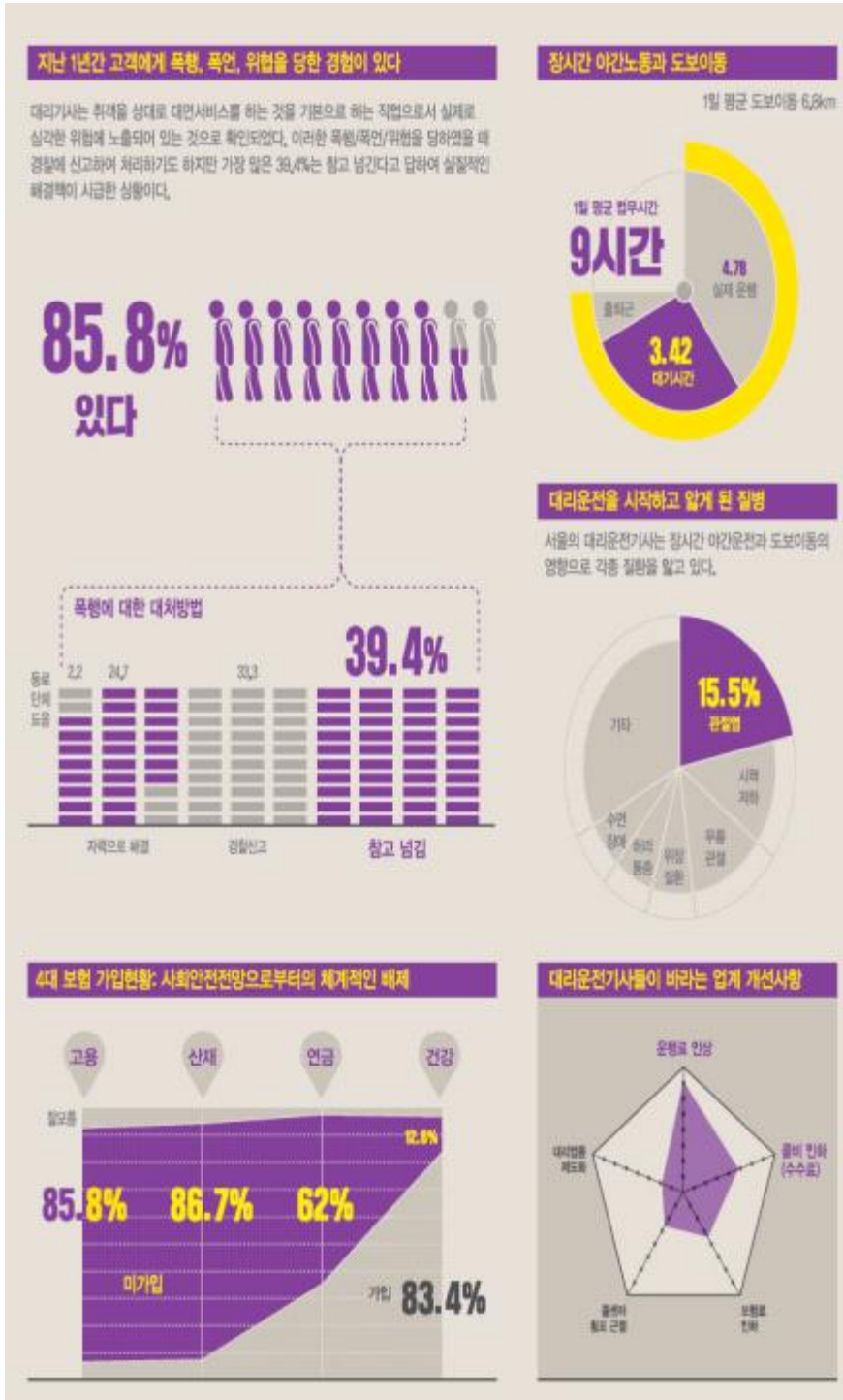
부업에서 생계형일자리로

응답자 중 67.3%가 전업으로 삼고 있는 가운데, 대리운전이 다이상 부업이 아닌 생계형 일자리가 되었다.

광역대리가 일반적 업무형태

서울의 대리운전기사는 대개 다수의 고객과 다수의 광역기사가 연결되는 광역대리 형태로 일하고 있고, 과도한 경쟁에 내몰리고 있다.

71.7
광역대리(%)



② 고용 형태

○ 2015년 수도권 실태조사 근무형태

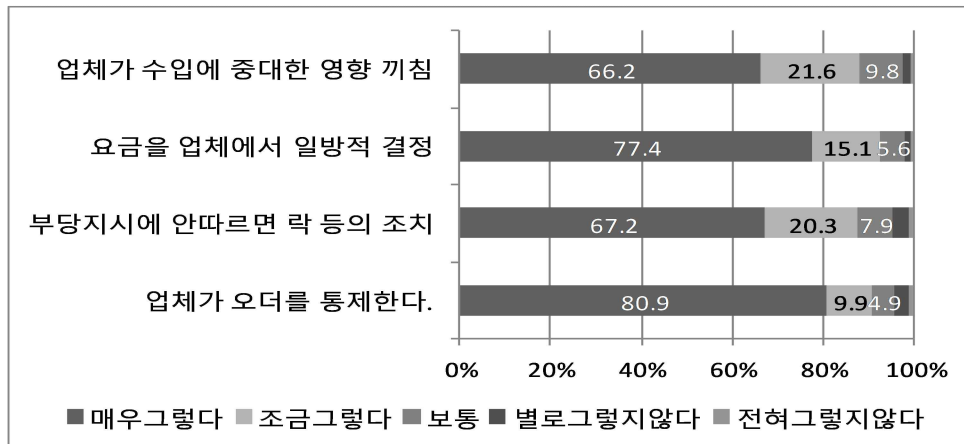
		현재 일하는 형태 - 보조직							
		빈도	광역	법인	탁송	지역	기타	없음	전체
주	광역기사	1	12	16	11	3	173	216	71.1%

		현재 일하는 형태 - 보조적								
			광역	법인	탁송	지역	기타	없음	전체	종비율
된 형 태		횡비율(%)	0.5	5.6	7.4	5.9	1.4	80.1	100.0	
	법인기 사	빈도	12	0	3	1	1	25	42	13.8%
		횡비율	28.6	0.0	7.1	2.4	2.4	59.5	100.0	
	탁송기 사	빈도	3	0	0	3	0	2	8	2.6%
		횡비율	37.5	0.0	0.0	37.5	0.0	25.0	100.0	
	지역기 사	빈도	7	0	3	1	0	23	34	11.2%
		횡비율	20.6	0.0	8.8	2.9	0.0	67.6	100.0	
	기타	빈도	0	0	0	1	0	3	4	1.3%
		횡비율	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	75.0	100.0	

○ 대리운전노동의 고용형태

전속 노동	직접고용(지역/일부기업)	12%
	파견형(법인)	15%
비전속 노동	기존의 Callcenter(초기 플랫폼)	70%
	OTO (전형적 플랫폼)	

○ 소위 종속성과 관련한 대리운전노동자의 인식



○ 대리기사의 80% 이상이 전업(전업+주업)

<표> 2017년 수도권 실태조사

		전업여부			
		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적퍼센트
유효	대리운전이 전업이다	147	71.7	71.7	71.7
	대리운전이 부업이다	41	20.0	20.0	91.7
	대리운전이 본업이나 부업이 따로 있다	17	8.3	8.3	100.0
	합계	205	100.0	100.0	

<표> 2017년 광주 실태조사

근로형태					
		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적퍼센트
유효	전업	228	70.4	71.9	71.9
	부업	54	16.7	17.0	89.0
	다른 부업 겸업	35	10.8	11.0	100.0
	합계	317	97.8	100.0	
결측	시스템 결측값	7	2.2		
	합계	324	100.0		

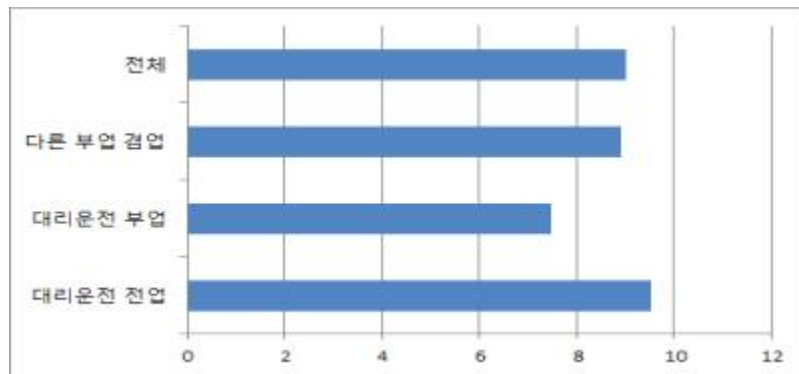
(2) 갈수록 열악해지는 대리운전기사의 노동조건

① 근로환경

가. 근로시간

응답자의 평균 업무시간은 8시간이며(그림12) 이중 4.86시간을 실 운영을 하며 대기시간은 2.94시간이며 출퇴근에 소용되는 시간은 1.29시간으로 나타났다.(표11) 그런데 근로형태별 실 운영시간은 별 차이를 보이지 않고 대기시간에서는 차이를 보이고 있는데 이는 대리운전이 심야의 특정 시간(피크타임)에 집중적으로 이루어지기에 전업으로 할지라고 피크타임이 지나면 대기시간이 길어지기 때문으로 추측할 수 있다.

<그림>근무형태별 평균 업무시간(시간)



<표>근로형태별 업무시간(일평균, 시간)

대리운전 근로형태	업무시간	출퇴근 소요시간	대기시간	실 운영시간
대리운전 전업	9.53	1.37	3.18	4.99
대리운전 부업	7.48	1	2.01	4.53
다른 부업 겸업	8.9	1.33	3.24	4.64
전체	9.02	1.3	2.94	4.84

주목할 것은 일 평균업무 시간이 갈수록 건강에 대한 건강상태에 대한 주관적 평가가

약하게나마 긍정적인 것으로 나타나는데⁵⁾ 이는 주관적 건강상태에 대한 평가가 긍정적일 수록 대리운전직업에 대한 만족도 높은 것으로 나타나고⁶⁾ 이는 업무시간에 양의 영향을 미치고 있는 것으로 볼 수 있다. 반대로 대리업무의 특성상 업무에 만족도가 낮으면 근무 시간을 줄이 것으로서 대응을 하고 있는 것으로 추측된다.

② 노동건강

가. 건강 상태

근로형태별 일평균 취침시간을 보면 일평균 취침시간은 평균 6.13시간으로 나타났는데 대리운전을 부업으로 하거나 본업으로 하되 다른 부업을 하도 있는 경우가 취침시간이 적었으며 특히 대리를 본업으로 다른 부업을 하고 있는 경우에는 월평균 휴무일도 상대적으로 적은 것으로 확인되었다. 이는 한국인의 평균 수면 시간은 6시간 35분인 예⁷⁾ 비하여 작으며 미국 수면재단(NSF)이 발표한 성인 권장 수면 시간은 7~9시간에 못 미치는 수준이다.

〈표〉근로형태별 일평균 취침시간 및 휴무일과 건강에 대한 주관평가 척도

대리운전 근로형태	일평균 취침시간	월평균 휴무일	건강에 대한 주관 평가 척도
대리운전_전업	6.26	5.38	2.77
대리운전_부업	5.79	7.12	3.16
다른 부업을 겸업	5.98	3.87	2.76
전체	6.13	5.56	2.85

건강에 대한 주관적 건강 평가척도에서 전체적으로 건강상태에 대하여 부정적 평가가 더 강한데 그룹별 건강평가를 보면 나이에 따른 차이보다는 대리운전 경력에 따른 차이가 더 두드러지게 나타나고 있는 것을 보았을 때 대리운전 자체가 건강에 안 좋은 영향을 미치고 있는 것을 알 수 있다.

〈표〉 그룹별 주관적 건강상태 평가

그룹별 주관적 건강상태			
나이	평균	경력	평균
20대 이하	3	1년 이하	3.06

5) 평균업무시간과 건강에 대한 주관적 평가의 상관계수는 $P=.189^*$ 로 나타난다.

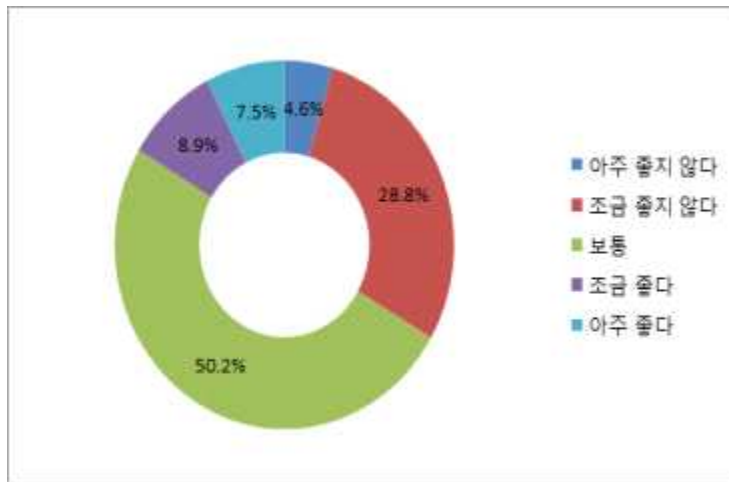
6) 대리운전직업에 대한 만족도와 건강에 대한 주관적 평가의 상관계수는 $P=-.253^{**}$

7) '한국인의 생활시간(기상, 취침, 수면시간)'에 대해 조사한 결과', 한국갤럽 2014.2서울경제 <http://economy.hankooki.com/> 재인용

은 2013년 2월부터 12월까지 전국 만 19세 이상 남녀 1만 2,959명을 대상으로 '한국인의 생활시간(기상, 취침, 수면시간)'에 대해 조사한 결과를 발표했다.

30대	3.1	1년~4년 이하	2.9
40대	2.81	4년~7년 이하	2.87
50대	2.86	7년~10년 이하	2.76
60대 이상	2.9	10년 이상	2.59
합계	2.86	합계	2.86

〈그림〉 건강상태에 대한 평가



전반적으로 건강이 좋지 않게 느끼고 있는 가운데 실제 대리운전에 종사하면서 앓게 된 질병에는 관절염이 가장 많고 다음으로는 시력저하와 무릎관절 이상과 위장장애 순으로 나타나고 있으나 분류를 하면 근골격계 이상이 가장 많다.

〈표〉 대리운전에 종사하면서 앓게 된 질병 종류

질병명	빈도	비중	질병명	빈도	비중	질병명	빈도	비중
관절염	53	20.1	간질환	4	1.5	피부질환	2	0.8
시력저하	33	12.5	당뇨	4	1.5	빈혈	1	0.4
무릎관절	31	11.7	불면증	4	1.5	수족구	1	0.4
위장질환	17	6.4	호흡기질환	4	1.5	신경통	1	0.4
허리통증	16	6.1	감기	3	1.1	안질	1	0.4
수면장애	15	5.7	만성피로	3	1.1	고지혈증	1	0.4
고혈압	10	3.8	무좀	3	1.1	이명	1	0.4
근저족막염	10	3.8	우울증	3	1.1	전립선	1	0.4
근골격계	9	3.4	목디스크	2	0.8	합계	264	100
근육통	7	2.7	비염	2	0.8			
소화장애	6	2.3	스트레스	2	0.8			
두통	5	1.9	알레르기	2	0.8			
치아질환	5	1.9	어깨통증	2	0.8			

건강상의 문제가 분명하게 드러나고 있음에도 불구하고 제대로 치료하지 않는 경우가 83.6%에 이르고 있는데 가장 큰 원인은 경제적 여유가 없기 때문이다.

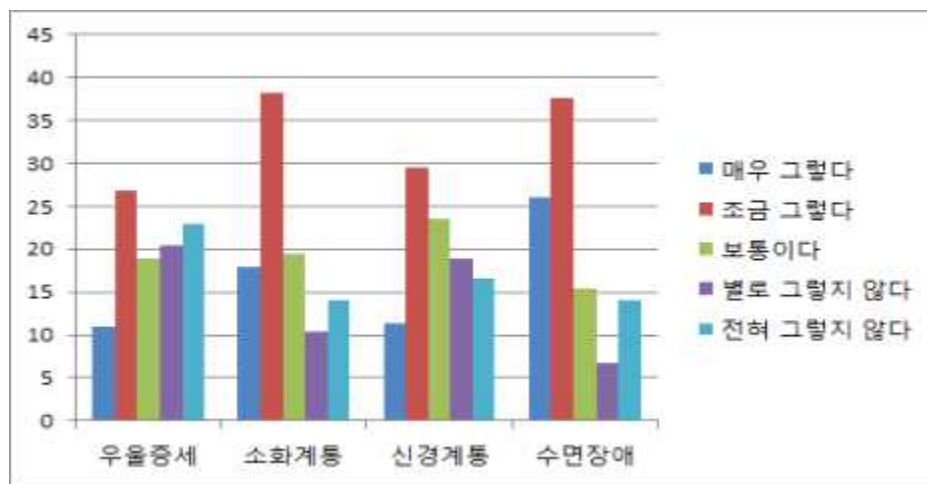
<표>질병에 대한 치료 여부와 치료를 못하는 이유

치료 여부	빈도	비중		치료를 못 하는 이유	빈도	비중
모두 하고 있다	28	16.4				
전혀 하지 않고 있다	112	65.5	83.6	필요를 못 느껴서	17	11.1
				병원 갈 시간이 없어서	29	19
				경제적 여유가 없어	82	53.6
				만성질환이라	18	11.8
하나의 질병만 하고 있다	31	18.1		기타	7	4.6
합계	171	100.0		합계	153	100.0

나. 야간노동

야간노동은 그 자체가 발암물질로 분류될 만큼 인간에게 심각한 영향을 미치고 있는데 실태조사에서 그대로 확인되었다. 특히 수면장애는 심각한 상황이고 전반적인 건강에 악영향을 미치는 것으로 추측된다.(그림14)

(그림) 야간노동으로 인한 영향에 대한 평가



다. 무리한 도보이동으로 인한 근골격계의 이상

실태조사 결과 대리기사는 평균 6.6km를 도보로 이동하는 것으로 나타났는데 손님을 만나기 위하여 급하게 이동하는 특성과 아울러 야간이라는 조건은 무릎을 중심으로 하체 근골격계에 악영향을 미치고 있다.(그림15) 아울러 장시간 운전으로 어깨와 허리 통증을 호소하는 경우도 많은 것으로 나타났다. 조흥학은 “(대리기사) 전체 300명의 응답자

(그림) 업무과정에서 도보이동으로 인한 근골격계 이상



를 대상으로 근골격계 질환을 느낀 부위가 있는지 모두 응답해 달라고 물어본 결과 어깨 30%, 목 28.7%, 다리/발 24.7%, 등/허리 22.7%의 순으로 나타난다.”⁸⁾고 하였다.

라. 음주자를 대상으로 한 대면 서비스노동으로 인한 위험

보호받지 못하는 감정노동이 노동자에게 미치는 영향이 최근에 사회적으로 많은 주목을 받고 있다. 대리기사는 취객을 상대로 대면 서비스를 하는 것을 기본으로 하는 직업으로서 실제로 심각한 위험에 노출되어 있는 것으로 확인되었다. 손님으로부터 폭행을 당한 적이 있다는 비율이 85.9%에 이르고 있는데 그 중 연간 폭행 경험이 3~5회에 이르는 경우가 47.2%에 이르고 10회 이상인 경우도 15.5%에 이르고 있다.(표16) 폭행의 경험을 숨기고 있으려는 인간의 속성을 감안한다면 실질적으로는 이 보다 더 심각할 것으로 추측된다.

이준희 등의 연구 결과에 따르면 “폭행을 경험한 대리기사는 41.6%이었으며 빈도는 일 년에 1회가 28.3%, 2회가 6.6%, 4회가 1.8%, 5회가 1.8%였으며…… 폭언을 경험 경험한 대리기사는 99.4%로…… 월 1회 이상이 24.1%, 1년 1회 17.4%, 1년에 3회 16.3%, 1년에 10회 7.2%, 1년에 4회 7.6% 순으로 경험하였다” 고 밝히고 있다.

<표>업무과정에서 폭행과 폭언의 경험

	손님의 폭언/위협/폭행 경험				
	빈도	비중	경험횟수	빈도	비중
있다	237	85.9	1~2회	73	31.3
			3~5회	110	47.2
			6~9회	14	6

8) 「특수형태근로종사자의 산재발생 형태 및 전략적 예방대책에 관한 연구(Ⅱ)」(2008, 산업안전보건연구원)

			10회 이상	36	15.5
없다	39	14.1	합계	233	100
합계	276	100			

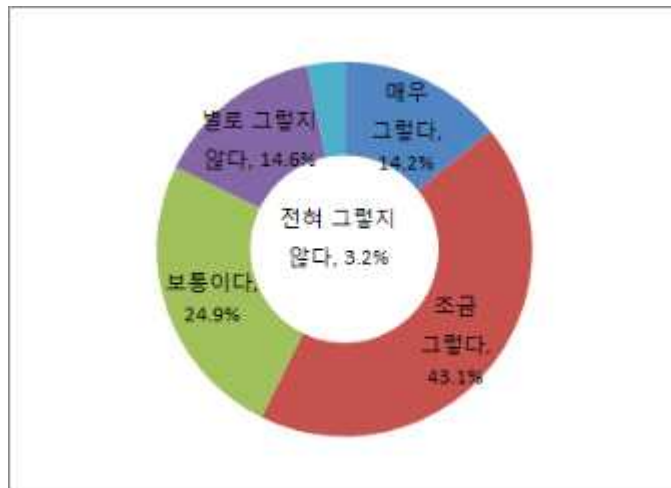
이러한 폭행을 당하였을 때 경찰에 신고하여 처리하기도 하지만 법률적으로 금지되어 있는 자력에 의한 해결을 하는 경우도 24.3%에 이르고 있어 2중의 고통으로 연결되는 경우도 많을 것으로 판단된다. 더욱이 가장 많은 39.6%는 참고 넘긴다고 답하여 폭행에 대한 대처도 어려운 처지에 있음을 알 수 있다. 이러한 폭행의 경험은 대리기사에게 심각한 상흔을 남기게 되었고 절반 이상이 폭행 후 트라우마를 겪고 있으며 이 중 14.2%는 매우

〈표28〉 폭행에 대한 대처 방법

	폭행 대처 방법	
	빈도	비중
경찰신고	86	33.7
동료/단체 도움	6	2.4
자력으로 해결	62	24.3
참고 넘김	101	39.6
합계	255	100

그렇다고 답하였다.

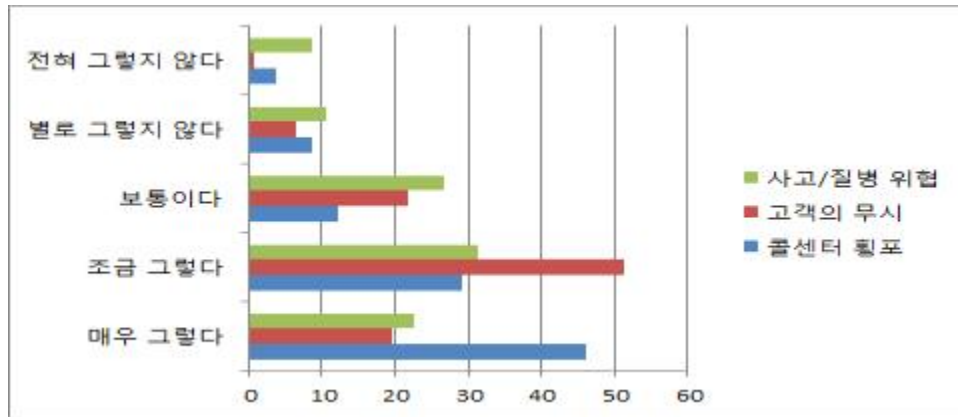
〈그림〉 폭행을 당한 이후 트라우마의 경험 정도



라. 근로환경과 대응

대리기사는 대리회사로부터 콜을 받고 손님을 만나 운행을 종료함으로써 업무를 수행한다. 우선 콜을 받는 대리회사와의 관계를 보면 75.4%가 콜센터의 횡포가 심하다고 응답하고 있다. 다음으로 손님이 자신을 무시하는 경향이 있다고 답한 비율이 71%에 이르고 있다. 이렇듯 횡포와 무시에 고립되어 있는 상황에서 운행과정에서도 사고나 질병의

〈그림〉 근로 환경



위협을 느끼는 경우가 54.1%에 이르고 있다.

열악한 근로환경을 감내하면서 업무를 수행하고 있음에도 불구하고 그 보수에 대하여서 87.8%가 적당하지 않다고 보고 있는데 앞으로의 여건도 악화되어 질 것이라고 보는 경우가 86.7%에 이른다.

그동안 대리운전이 보편화되고 대리운전기사의 열악한 노동조건이 사회문제로 대두되면서 정부와 정치권은 대리운전기사의 고충을 개선하겠다는 정책과 약속을 반복하였지만 대리기사의 업무환경은 더욱 어려워지고 있는 실정이다. 업계에서 지배적 위치에 있는 프로그래머사와 업체의 담합에 의한 대리기사에 대한 부당행위가 검찰을 통하여 처벌을 받고 금융감독원과 국민권익위원회의 등의 개선약속은 거의 유야무야 되어 실효성을 보여주지 못하고 있는 가운데 그동안 국회에 상정되었던 대리운전법안들은 제대로 심사조차 거치지 못한 채 폐기되었다. 현재에도 국토교통부 등에서 대리운전과 관련한 부당행위에 대한 신고는 계속되고 있으나 처리가 불분명한 상황이다. 특히 카카오드라이버의 출범을 전후하여 기존 업체와 프로그래머사의 불법부당행위는 노골화되어 현장의 대리기사들은 더 이상 참을 수 없는 지경에 이르고 있다.

정부와 정치권은 연일 민생 중심의 행정과 정치를 공언하고 있으나 한국사회에 가장 낮은 곳에서 어떠한 권리도 부정된 채 가정의 생계를 위하여 건강을 담보로 한 노동을 감내하고 있는 대리기사의 노동환경은 더욱 열악해지고 있다. 이러한 대리운전기사의 현실에 대하여 정부와 정치권이 계속해서 외면하고 책임을 방기한다면 그것은 대리기사를 죽이는 것이며 나아가 고객인 시민의 안전을 위협하는 것이고 이 사회를 병들게 하는 것으로 민생 죽이기에 다름없다. 따라서 벼랑에 내몰려 있는 대리운전기사의 생존권을 보장하기 위하여 정부의 즉각적인 대책과 실천이 절실하게 요구된다.

3) 산재보험의 전면적용의 필요성

현재 대리기사들은 사회보험 중 고용보험과 산재보험 적용률이 5% 내외인데 대리운전을 부업으로 하는 경우로 판단된다. 국민연금은 가입률이 34.3%에 그치고 있으며 강제보험인 건강보험은 배제율이 13.5%에 이르고 있다. 이는 대리기사의 노동기본권이 부정되고 있는 구조적 배제가 주원인이지만 한편으로는 적용 대상인 경우에도 경제적 여유가 없는 상황에서 사업자등록을 해야 하는 번거로움 등으로 스스로 포기함으로써 사회보장제도로부터 소극적 배제상태가 되고 있다. 산재보험만 특례적용 되고 있으나 전속성 기준으로 인하여 유명무실한 실정이다. 2019년 7월 기준으로 20만 대리운전노동자 중 적용대상자 15명이고 그 중 실재 적용자는 3명에 불과한 실정이다. 대리운전업의 특성상 업체들은 연합을 하고 대리운전기사는 연합 꼴을 수행할 수밖에 없는 현실을 도외시 한 것으로서 전속성 기준은 폐기되어야 한다.

산업재해보상보험법 제125조(특수형태근로종사자에 대한 특례) ① 계약의 형식에 관계없이 근로자와 유사하게 노무를 제공함에도 「근로기준법」 등이 적용되지 아니하여 업무상의 재해로부터 보호할 필요가 있는 자로서 다음 각 호의 모두에 해당하는 자 중 대통령령으로 정하는 직종에 종사하는 자(이하 이 조에서 "특수형태근로종사자"라 한다)의 노무를 제공받 사업은 제6조에도 불구하고 이 법의 적용을 받는 사업으로 본다.

1. 주로 하나의 사업의 운영에 필요한 노무를 상시적으로 제공하고 보수를 받아 생활할 것
2. 노무를 제공함에 있어서 타인을 사용하지 아니할 것

(1) ‘전속성 기준’의 문제점

지난 6월 1일 정부가 발표한 「하반기 경제정책 방향」에서는 ‘특고 고용보험 적용을 위해 금년 내 법 개정 추진’ 한다면서 구체적으로는 “전속성이 높은 특고 직종(현행 산재보험 적용 대상 9개 직종 등, 약 77만 명) 우선 적용” 계획을 밝혔다. 이는 현행 산재보험법 제125조 특수형태근로종사자에 대한 특례 규정과 유사하게 고용보험법이 당연 적용되는 노무제공자를 규정하겠다는 것이 아닌지 우려스럽다. 만약 그렇다면 실패한 특수형태근로종사자 특례적용 방식을 되풀이하는 것이자, 2018년 고용보험위 의결사항을 무시하는 것이 된다.

- ▶ 시간강사(대법원 2007.3.29, 2005두13018.13025)
 - 근로제공관계가 단속적인 경우가 일반적이며 특정 사용자에게 전속되어 있지 아니하는 등의 사정이 있다 하더라도, 이러한 사정들은 최근에 급격하게 증가하고 있는 시간제 근로자에게 일반적으로 나타나는 현상으로 볼 수 있다.
- ▶ 퀵서비스 기사(대법원 2004.3.26, 2003두13939)
 - 배달을 거부하여도 별다른 제재를 받지 아니하였고, 대기시간에 개인적인 용무를 볼 수 있었다는 점만을 보면, 정00을 근로자에 해당되지 않는 것으로 볼 여지가 없는 것은 아니나, 이러한 사정은 소규모 사업장에서 비용을 절감하기 위한 것이거나 사업주로부터 지시가 있는 경우에만 배달을 수행하는 외근 업무의 특성에 기인한 것으로서 그러한 사정만으로 정00을 근로자가 아니라고 단정하기 어렵다.

○ 오직 하나의 사업장에 전속된 노동자만 보호하는 ‘특수형태근로종사자’ 특례

산재보험법 제125조 특수형태근로종사자 특례는, 노무제공의 전속성·계속성 및 비대체성이 있을 것 등을 요건으로 하면서도 시행령을 통해 다시 일부 직종으로 적용범위를 제한하고 있다.

더욱이 시행령 및 행정지침은 법 규정을 보다 제한적으로 해석하여 ‘주로 하나의 사업에 노무를 제공’을 ‘하나의 사업주를 위한 노무 제공’으로 좁히고 있다. 특히 퀵서비스기사, 대리운전기사에 대하여 “하나의 업체에 소속(등록)되어 그 업체의 배송업무만 수행하는 사람” 이거나 “업무를 수행함에 있어 퀵서비스 휴대용정보단말기(PDA 등)를 사용하지 않고 배송업무를 배정받아 수행” 또는 “대리운전 관제프로그램을 사용하지 않는 대리운전업체에 소속(등록)” 할 것을 기준으로 삼고 있다.

그러나 대학의 시간강사나 건설 일용직 노동자와 같이 점점 더 많은 단시간, 일용직, 호출형 노동자들이 복수의 사업주를 위해 노무를 제공하지만 이들을 근로기준법 상 근로자로 인정하고 있는 점과 비교해보면, 특수고용 노동자에게 근로자보다도 더 강한 전속성을 요구하게 되는 역차별이 발생한다.

대법원은 비전속적으로 노무를 제공하는 근로자의 경우에도 그것만으로 근로자성을 부인하지 않고 있다.

국가인권위원회도 이미 2014년에 “산재보험 적용 확대의 기준을 현재 산재보험의 적용을 받고 있는 6개 직종과 유사한 정도의 사업장 전속성으로 삼는 것은 6개 직종 외 특수형태근로종사자의 사회적 보호 필요성 및 산재보험이 갖는 사회보장적 성격을 감안할 때 바람직하다고 보기 어렵다”고 지적하고, “특수형태근로종사자 모두를 산재보험 적용 대상으로 인정하는 방향으로 「산재보험법」의 관련 규정이 개정될 필요가 있다”고 권고하였다.

○ 이미 실패가 증명된 특수형태근로종사자 특례적용 방식

특수형태근로종사자에게 산재보험법을 특례적용하기 시작한 2008년 이후 10년이 지났음에도, 2019년 현재 산재보험을 적용하는 특수고용 노동자는 9개 직종에 불과하며, 특례 적용되는 9개 직종 노무제공자의 산재보험 실적용률은 14%에 불과하다

특히 대리운전기사의 경우, “하나의 업체에 소속(등록)되어 그 업체의 배송업무만 수행하는 사람” 또는 “대리운전 관제프로그램을 사용하지 않는 대리운전업체에 소속(등록)된

더 이상 20만 대리운전노동자를 버랑 끝으로 내몰지 말라!

코로나19로 확진 위험 속에서 과로사로 죽어가는 플랫폼 노동자는 배제!

**희망고문,
이제 그만!**



“특수고용직(특고) 종사자의 고용보험 가입을 추진하는 과정에서 이들의 전속성(안 사업주에게 노무를 제공하는 정도)에 따라 직종별로 접근할 것”
정부는 특고 종사자 중에서도 전속성이 강한 직종에 대해 고용보험을 우선 적용하고 이를 단계적으로 확대한다는 방침

-7월 7일 고용위기 대응반 회의(연합뉴스)



산재보험 전속성 기준으로 특례적용 결과
(특수형태근로자 산재보험 적용실제, '19.8월말)

**대리운전 노동자
20만명 중 단 4명 적용**

	보험실제	건설기계	학습지	경기보조	택배	퀵서비스	대출모집	카드모집	대리운전
등록종사자	343,584	7,601	45,597	30,714	15,923	11,356	7,965	13,464	9
적용제외	304,882	5,075	38,936	29,539	10,088	3,705	6,464	11,185	5
실적용	66,338	38,702	2,526	6,661	1,175	5,835	7,651	1,505	4



사람” 만 산재보험 적용 대상이어서, 최소 11만 명이 넘는 것으로 추산되는 대리운전기사 중 근로복지공단에 신고된 인원은 9명, 산재보험의 적용을 받을 수 있는 사람은 4명에 불과하다.

○ 이미 고용보험법, 국민연금법, 산재보험법 등에서 복수의 일자리에 종사하는 근로자를 사회보험으로 보호하고 있다.

고용보험법은 둘 이상의 사업에 동시에 고용되어 있는 근로자의 경우, 1) 월평균보수가 많은 사업, 2) 월 소정근로시간이 많은 사업, 3) 근로자가 선택한 사업의 순서로 피보험자격을 취득하게 하고 있다(시행규칙 제14조).

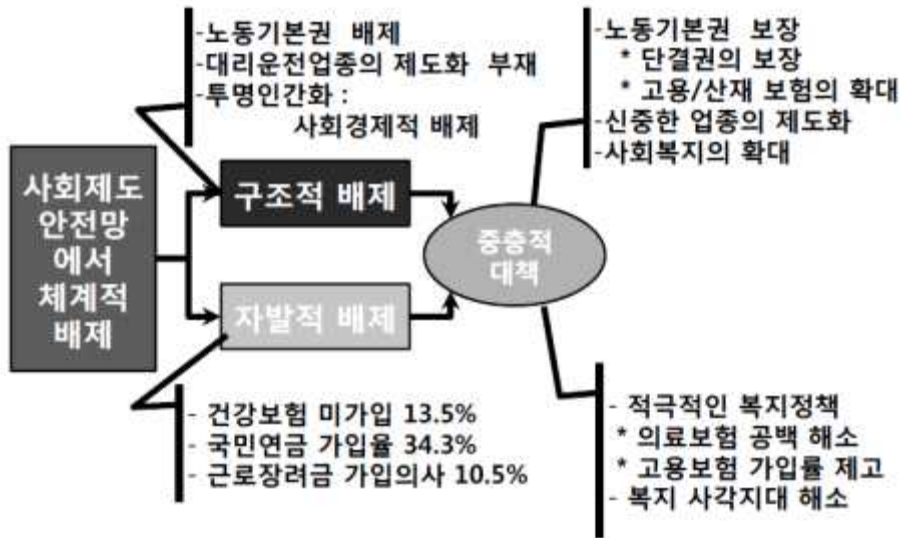
국민연금법은 2015년 개정을 통해 시간제 근로자의 경우 시간합산제를 통해 국민연금의 직장가입자가 되도록 하였다. 즉, 둘 이상 사업장에 근로를 제공하면서 각 사업장의 1개월 소정근로시간의 합이 60시간 이상인 사람은 직장가입자가 될 수 있다(시행령 제2조).

일용직 노동자의 경우, 1개월 이상 일하면서 근로일수가 8일 이상이거나 1개월 근로시간이 60시간 이상이면 국민연금 직장가입자가 된다. 그리고 1개월 이상 일하면서 근로일수가 8일 이상 이상이면 건강보험 직장가입자가 된다. 즉, 일용직이라 해도 1개월 이상 근무하면서 1개월의 근무일수가 8일 이상이면 해당 사업장에서 건강보험, 국민연금의 직장가입자가 된다. 일용직의 경우 둘 이상의 사업장에서 일할 개연성이 크지만, 사회보험의 적용대상이 되는 것이다.

둘 이상의 사업주로부터 일감을 받는 특수고용 노동자도 노동의 실태는 일용직 노동자

나 단시간 노동자와 다르지 않은 경우가 많다. 대법원 판례가 적절히 지적하는 것처럼 “근로제공관계가 단속적(斷續的)인 경우가 일반적이며 특정 사용자에게 전속되어 있지 아니하는 등의 사정이 있다 하더라도, 이러한 사정들은 시간제 근로자에게 일반적으로 나타나는 현상으로 볼 수 있” 으며, 비전속적 특수고용 노동자가 독립자영인임을 의미하는 것은 아니다. 따라서 전속적 특수고용 노동자에게만 사회보험을 적용할 수 있다는 주장은 현실과 동떨어진 것이다.

[대리운전기사의 기본권의 체계적 배제]



산재보험에 대한 인식(2015년 수도권 실태조사)

	산재보험적용 인지여부			회피 이유	
	빈도	비중		빈도	비중
대리운전기사에게도 적용되어야 하고 가입의사	96	35.4			
적용되어도 가입하지 않을 것이다	7	2.6	보험 가입 시 경제적 부담	24	29.6
			가입해도 실질혜택이 미비	34	42
알고 있으나 관심 없음	17	6.3	가입절차가 복잡해서	16	19.8
			기타	7	8.6
전혀 모름	151	55.7			
합계	271	100		81	100

[서비스연맹 퀵서비스노조]

- 고용노동부는 퀵, 배달서비스노동자가 약 23,000명으로 보고 있지만 퀵서비스 노동자만 20만명이 넘음. 배달대행 또한 20만명이 넘음.

- 현재 퀵서비스노동자 산재보험 가입율 5%로 미미함.
- 양심적인 사업주와 소수의 사업주만이 산재보험에 가입시켜 주고 있음.
- 하루 벌어 하루 생활하는 조건으로 특례방식의 산재보험 방식의 가입은 실효성이 없음.
- 일을 하다 사고 나서 4개월간 일을 못한 사례도 있었고 수술기간에만 입원치료를 받고 집에서 치매 병에 걸린 홀어머니 모시고 통근치료 등 불안정한 생활고에 시달리는 퀵서비스노동자도 있었음.
- 많은 퀵서비스노동자들은 타박상을 입어도 움직일 수 있으면 쉬지도 못하고 일을 할 수밖에 없음.
- 퀵서비스노동자는 정부가 나서 산재보험을 실제 적용될 수 있도록 대책을 마련해줘야 함.

[서비스연맹 학습지노조]

- 학습지회사들은 신입교사 위탁계약서 작성시 산재보험 임의탈퇴서를 함께 싸인하게 함.
- 산재보험과 상해보험을 비교하며 상해보험이 다치거나 아플때 더 유용하다고 설명 함.
- 신입교사 입장에서는 회사를 다니기 위해서는 회사가 무엇을 요구하더라도 싸인 할 수밖에 없는 조건임.

[민주노총 서울본부 셔틀버스노조]

- 전국 30만 셔틀버스 노동자 중 영업용으로 운행하는 경우와 시설 원장이 직접 소유한 차량으로 운행하는 경우에는 산재보험을 적용받을 수 있음.
- 경찰청에 신고 접수된 11만 여대 중 사업용 전세버스에 소속한 수천대와 시설 원장이 소유한 1~2만대에 한해 산재보험 적용받고 있다고 볼 수 있음.
- 경찰청에 신고 접수된 11만 여대 중 자가용 유상운하는 8만 여대에 해당하는 셔틀버스 노동자와 경찰청에 미신고한 차량 20만에 해당하는 셔틀버스 노동자들은 산재보험 적용 받지 못하고 있음

[참고] 어린이 통학버스 운행현황

○ 어린이집, 유치원, 학원 등 교육시설에서 운행하는 셔틀버스 노동자 전국 30만 명으로 추산.

○ 2019년 12월 현재 만 13세 미만 어린이 보호차량으로 경찰청 신고·접수된 차량 전국 111,361대

○ 대부분 15인승 이하 차량 운행

전국셔틀버스노동조합 정보공개 요청, 2019년12월 경찰청 자료

<표1> 어린이 통학버스 신고·접수 통계 현황 자료

관서	신고·접수 현황						
	계	보육시설	유치원	학원	초등학교	특수학교	체육시설
경찰청	111,361	37,221	15,166	36,050	7,734	1,109	14,081

<표2> 2017년 4월 국토교통부 자료

유치원	어린이집	학교	학원	체육시설(도장)	총 156,568개소
8,987곳	41,084곳	21,267곳	71,154곳	14,076곳	

○ 156,568시설에서 통학 또는 등·하원 차량 운영, 한 시설에 2대씩만 계산해도 전국 30여만 대의 셔틀버스가 운행되는 것으로 추산

○ 따라서 경찰청에 신고·접수된 차량 111,361대 외 20만여 대 미신고 차량으로 추정

○ 여객자동차운수사업법상 사업용 전세버스는 전국적으로 43,000여대 면허, 이중 대부분의 차량은 소위 ‘관광버스’로 운행되고 있고, 불과 수천대의 중형버스와 극히 일부인 대형버스 등이 통학용 셔틀버스로 운행되고 있는 현실

○ 전국에서 운행되고 있는 30만여 대의 셔틀버스 중 사업용 차량 수천 대와 시설원장이 직접 소유한 1~2만대(추정치)를 제외한 20만여 대가 훨씬 넘는 대부분의 셔틀버스는 비사업용 승합차량으로 운행되고 있음

[언론노조 방송작가지부]

- 지역 방송사에서 촬영을 위해 작가들과 촬영팀 함께 차타고 가다가 사고가 났는데 작가는 프리랜서라며 작가만 산재처리 안 된 사례가 있었음.

- 막내작가 일한지 두달만에 촬영장에서 계단에서 넘어졌는데 일하기 어려워니 산재는 커녕 일을 그만두길 중용 당함.

- 책상에 앉아 노트북 작업을 오래 하는 작가들에게 근골격계 질환도 종종 나타나지만 마찬가지로 산재 처리는 받을 수 없는 상황.