

화주 강제성 없는 표준운임제 대신 안전운임제 확대를

- 민주노총 공공운수노조 화물연대본부 기획실장 박연수 인터뷰

장영우 선전위원

2022년 화물노동자들은 안전운임제 일몰을 저지하기 위한 파업을 두 차례 진행했다. 화물연대는 안전운임제 일몰제 폐지와 적용 차종·품목 확대 등을 요구하였는데 정부는 협상 대신 업무개시명령이라는 초헌법적 수단을 꺼내 들었다. 화물연대의 16일간의 파업 이후에도 결국 안전운임제는 2022년 12월 31일로 폐지되었다. 정부는 현재 안전운임제를 대체하는 표준운임제 도입을 계획하고 있지만, 법적인 제도가 아니고 지침에 불과해 강제력이 없으리라는 우려가 크다. 아직 표준운임제에 대한 가이드라인은 공표되지 않고 있다.

안전운임제가 폐지된 이후의 화물 현장이 어떤지 듣기 위해, 7월 중순 강서구 공공운수 노동조합 사무실에서 화물연대본부 기획실장 박연수님을 만났다.

안전운임제 폐지 후 현장에서 예전의 장시간 노동이 늘고, 노동강도가 높아졌다고 들었습니다.

안전운임제가 없어지면서 운임이 많이 떨어졌습니다. 많게는 40%, 평균적으로 20~30% 정도의 운임이 하락하고 있습니다. 운임이 떨어지니 생계와 화물차를 구매 할 부금을 메우기 위해 야간 노동, 장시간 노동을 해야 하는 상황이 일어나고 있는 거지요. 하루 12시간 이상 노동이 일반적이고 14시간씩 일하는 분들도 많습니다.

운임제 폐지 이후 장시간 노동으로 인해 사고나 사망자 수도 더 늘었다고 볼 수 있습니까?

안전운임제가 폐지된 후 컨테이너, 시멘트 조합원이 더 사망한 걸로 보입니다. 예전에 비해 부고 문자도 많이 받고 있거든요. 노동조합에서 안전운임제 폐지 이후 사고나 사망의 변화에 관한 데이터를 모으는 중인데 조만간 공개할 예정입니다.

은폐된 산재도 많을 거라고 봅니다. 교통사고로 처리된 경우도 운전을 하다가 먼저 심



▲ 박연수 화물연대 기획 실장. 사진제공 박연수

정지가 발생하거나 뇌혈관이 막히거나 터져 사고로 이어지는 경우도 분명히 있을 거라고 봅니다. 이런 경우 질환으로 인한 사망이 아닌 교통사고로 처리됩니다. 사인을 정확히 확인하기 위해서는 부검해야 하지만 실제로 부검을 많이 하진 않지요. 교통사고로 처리되었지만, 은폐된 산재도 분명히 늘어났을 것으로 보고 있고 은폐된 산재 문제가 좀 더 부각되어야 한다고 봅니다. 과로로 사고가 나서 노동자가 돌아가신 것도 안타까운데 남은 가족이 장례식장에서 화물차의 남은 할부금을 걱정하는 경우를 보면 참 가슴 아프지요.

지금 정부에서 표준운임제를 준비 중이라고 하지만 아직 가이드라인을 공표하지 못하고 있습니다. 표준운임제에 대해서 어떤 입장입니까?

표준운임위원회에 화물연대 참가 요청이 들어왔으나 거절했습니다. 표준운임위원회 구성 자체가 너무 기울어진 운동장입니다. 화주 대표 위원은 3명으로 늘리고 운송사랑 차주 대표 위원은 각 2명으로 줄인 것부터가 이 위원회에서의 결정이 화물 노동자에

게 불리한 방식으로 적용이 될 것으로 보였습니다.

표준 운임제도는 정부가 전체 화물 물류 산업 구조 개악해 나가는 신호탄이라는 생각이 있어요. 노동자들의 안전을 중심으로 운임 인상 요구를 만들고 산업을 변화시키는 방향이 아니라 화주들의 이윤 보장을 위해서, 운임을 적정 수준으로 관리하려는 의도로 보이는 표준 운임제는 우리 입장에서는 받아들이기 어렵습니다.

안전운임제에서는 여러 상황을 고려하여 운임에 포함했습니다. 예를 들어 냉동 컨테이너는 계속해서 냉동장치를 가동해야 하므로 유지비가 일반화물차에 비해 더 나갑니다. 이런 경우 냉동할증이 있었습니다. 또 안전운임제 체제에서는 과적하면 과적 할증료도 내야 하니 화주들이 굳이 과적을 하지 않으려 했습니다. 안전운임제는 빈 차로 돌아오는 것까지 포함한 왕복 운임을 기준으로 운임을 설계했습니다. 이래야 화물 노동자 입장에서는 올라가서 짐 내리고 천천히 안전하게 내려올 수 있습니다. 그렇지 않으면, 내



▲ 화물연대 2024년 6월 집회 현장. 사진제공 박연수

려울 때도 물건을 싣고 내려오느라 연속으로 긴 시간 운전하거나 시간에 쫓기는 일이 생길 수 있습니다. 상하차 시간도 운임에 포함했었고요.

이번 정부가 발표 예정인 표준운임 가이드라인은 이런 구체적인 상황들을 고려하지 않고 운임표만 공지할 것으로 예상됩니다. 그리고 요즘 유가도 많이 오르고 물가 많이 올랐는데 이런 상황을 제대로 반영하지 않을 거 같습니다.

더 큰 문제는 표준운임제 가이드라인은 처벌 조항이 없고 특히 화주에 대한 강제성이 없다는 것입니다. 강제성이 없는 제도로는, 어떤 방식으로 공표가 되든 현장에서 표준운임제를 지키지 않을 거라고 봅니다. 예전에도 화물연대가 여러 번 총파업을 했습니다. 총파업을 통해서 여러 가지 운임제를 도입했는데, 강제성이 없는 운임제는 아무도 지키지 않는다는 걸 알 수 있었습니다.

지금 노동조합에서 주안점을 두고 있는 사업은 어떤 건가요?

안전운임제 재입법을 생각하고 있습니다. 안전운임제는 특수고용 노동자의 교섭 제도로서의 의미가 있습니다. 정부는 화물연대는 사업자 단체라고 합니다. 그래서 화주들은 운송사랑 교섭하라며 교섭을 회피합니다. 하지만 안전운임위원회에서는 화주 대표 3명, 운송사 대표 3명, 화물연대 대표 3명이 마주 앉아서 산별 교섭을 하는 구조가 마련되었다는 점에서 의미가 있었습니다.

그리고 안전운임 제도가 적용받음으로써 다른 품목들의 운임 인상 효과를 동반하는 효과도 있었습니다. 안전운임제는 컨테이너와 시멘트 2개 품목에만 우선 도입이 되었습니다. 비록 이 컨테이너와 시멘트 화물차 비율이 전체 화물차 6%에 불과하지만 안전운임제가 적용되었던 컨테이너에서 운임이 상승하면 같은 25톤 트럭으로 철강을 운송하는 철강운송에서도 운임 수준이 올라가는 효과가 있었습니다. 그래서 안전운임제가 전반적인 운임 인상의 효과가 있었다는 평가가 있습니다.

최근 어플(앱)을 통해서 일감을 받고 그때그

때 운송하는 노동자들이 있습니다. 이분들의 노동환경이 열악합니다. 화주가 100만 원 불러도 중간에 다 빼먹고, 앱이 50% 정도 떼고 화물 노동자가 받는 돈은 한 30~40만 원밖에 안 되는 다단계 착취 구조이지요. 플랫폼이 거래의 투명화나 거래 단계를 단축하는 데 기여하기보다는 화주의 책임을 은폐하고 있는 겁니다. 안전운임제는 화물 노동자가 받아야 하는 운임이 정해져 있었기 때문에 열악한 노동 환경에 있는 화물 노동자들의 노동 환경이 개선되는 효과가 있었습니다.

정부는 안전운임제가 안전과 상관관계가 없다고 주장합니다. 하지만 이전의 안전운임제는 전체 화물차 100대 중 6대에만 적용되었습니다. 컨테이너와 시멘트 운송 화물차에만 안전운임제를 적용해 놓아서 나머지 94대는 여전히 위험하게 운송할 수밖에 없었던 겁니다. 안전운임제를 이렇게 제한해 놓고, 도로의 안전에 효과가 없었다고 얘기하는 것은 말도 안 됩니다.

앞에서 언급한 바와 같이 안전운임이 적용되는 차종을 확대하면 도로의 안전이 개선될 수 있다고 자신 있게 말할 수 있습니다. 장기적으로는 모든 화물자동차에 적용되는 안전운임제를 추진해 나가되, 당장 재입법은 전체 화물차에 최소 30% 이상 적용될 수 있어야 안전에 효과가 있을 거라고 봅니다.

민주당에서 지금 당론으로 채택해서 추진하고 있는데 저희 주장 중 일부만 포함돼 있습니다. 기존의 컨테이너와 시멘트에 국한되어

있는 안전운임제의 차종 품목 확대가 없는 게 아쉽습니다. 자동차, 철강 등 대기업 화주의 눈치를 보느라 그렇겠지요.

마지막으로 독자들에게 하실 말씀이 있으신가요?

저는 이 화물 운송 산업이 지금 방식으로는 지속 가능하지 않다고 봅니다. 그동안 억지로, 억지로 화물 운송 산업을 유지해 왔지만, 균열이 생기고 있고 그 균열의 결과 시민과 도로의 안전을 위협하고 있다고 봅니다. 언제까지 예전 방식대로 모든 책임과 비용을 물류산업의 사슬 제일 아래에 있는 노동자한테 전가할 겁니까?

더 이상 젊은 노동자들이 화물 운전을 하려고 들지 않습니다. 화물 노동자들도 점차 고령화되고 있습니다. 정부는 외국인노동자 고용이나 자율주행을 통한 군집 운행 등으로 해법을 찾으려고 하겠지만 우리나라 현실에서는 맞지 않습니다.

지속 가능하게 화물 운송 산업을 바꿔야 합니다. 그 과정에서 화물 노동자의 노동권, 건강권, 시민의 안전을 지키는 것이 굉장히 중요한 의제로 꼭 포함돼야 합니다. 그래서 지난 2022년 16일간 총파업을 했습니다. 비록 한계도 있었지만 파업을 통해 안전운임제를 많이 알려냈다고 봅니다. 이제는 시민사회가 화답할 차례라고 생각합니다. 시민사회에서 지지가 필요합니다. 정부나 화주 측에서도 화물 운송 산업이 지속 가능해지려면 어떤 방안이 좋은지 진지한 고민이 있었으면 좋겠습니다. 