

택배노조의 실험, ‘사회적 대화’

전주희 노동시간센터장

코로나19로 택배물량이 급증한 2020~2021년, 밀려든 택배를 배송하다 사망한 택배 노동자는 24명에 달했다¹⁾. 그에 앞서 택배노조와 사회단체는 ‘목숨을 건 배송’문제를 공론화하기 위해 2020년 7월 ‘택배노동자 과로사 대책위원회’(정당, 사회단체, 종교단체 등 67개 단체)가 출범했다. 대책위의 활동 중에도 택배노동자의 과로사는 별다른 해법없이 쌓여갔다.

2021년 10월, 과로로 사망한 택배노동자 고 박**은 새벽 4시 28분경 마지막 문자메시지를 동료에게 남겼다. “이제 일 끝나고 집에 가는 중이다. 집에 가면 씻고 바로 출근해야 한다. 구역 좀 줄여주면 안되나? 나 너무 힘들다.”

책임지는 응답

죽음을 앞두고 배송물량의 과도함을 호소한 문자메시지에 누군가는 책임있는 답변을 해야 했다. 2020년 12월 출범한 국회(더불어민주당)의 주도하에 ‘택배기사 과로방지 대책을 위한 사회적 합의기구’(이하 사회적 합의기구)에 대한 사회적 압력은 과로사로 사망한 21명의 노동자의 숫자가 더 늘어나서는 안 된다는 절박함으로 커져갔다. 사회적 합의기구에는 CJ대한통운, 롯데글로벌로지스, 한진 등 택배사와 국토부, 노동부, 공정위 등 정부, 택배노조, 택배대리점협회, 소비자단체, 시민단체가 참여했다.

2020년 12월부터 시작된 택배 사회적 합의는 2021년 1월 21일 1차 사회적 합의문이 발표되었다. 합의문의 핵심에는 택배기사의 작업범위에 택배 분류작업을 제외하는 것이

1) 전국택배노동조합, ‘택배노동자 과로방지를 위한 택배노조의 입장 해설서’, 2025.11.17.

었다. 택배분류작업에 택배기사를 원칙적으로 투입하지 않고 별도 전담인력을 두도록 해, 택배노동자의 공짜노동인 분류작업을 없애고 장시간 노동을 줄이는 것을 목적으로 했다. 당시 분류작업은 기본 5~7시간이 소요될 정도로 택배노동자의 노동시간을 늘리는 주범으로 지목됐다.

2021년 당시 택배 과로사대책위원회와 노동부 조사한 택배 노동자들의 평균 주당 노동시간은 각각 71.3시간, 70.1시간으로 근로기준법을 적용받는 노동자들의 평균 노동시간에 반해 50%이상의 과도노동을 수행하고 있었다.

합의로 끝나지 않는 문제해결

사회적 합의 이후 택배노동자의 과로사는 드라마틱하게 줄었다. 사회적 합의 이전, 2020년만 15명이 과로사로 사망했지만, 합의 이후 2022년 4명의 노동자가 과로사로 사망했다. 사망한 4명의 경우 분류인력이 투입되어도 노동시간단축 효과가 미비한 터미널 등에서 발생했기 때문에 분류인력의 별도 투입 문제는 상당한 효과를 거두고 있었다.

그럼에도 여전히 택배노동자의 과로사 문제는 근절되지 않았다. 그 핵심에는 ‘사회적 합의’라는 법적 구속력이 없는 합의를 강제할 수 있는 정부 역할의 문제가 있다.

사회적 합의문 전문 7조 ‘정부는 사회적 합의 사항의 원활한 이행을 위하여 이를 지속적으로 점검, 관리 및 지원한다’는 조항을 넣어 사회적 합의 이후 정부의 역할을 명확하게 규정했다. 이에 따라 국토교통부가 1차 합의 이후 분류인력 투입 이행 점검에 나섰다. 점검결과 단 28%의 터미널만 분류인력이 정상적으로 투입되고 있을 뿐이었는데도, 국토부는 ‘양호하다’는 점검결과를 내렸다. 과로사는 분류인력의 투입이 미비한 곳에서 지속해서 발생하고 있었다.

이에 따라 CJ대한통운 노동자들은 2022년 장기간 전면파업을 벌이게 된다. 사회적 합의 당시 분류인력 증원에 따른 비용문제를 해결하기 위해 택배단가 170원을 인상하기로 하고, 이를 택배사의 추가 이윤으로 흘러가지 않도록 사회적 합의문에 ‘택배요금 인상분은 택배기사 처우개선에 최우선적으로 활용’(전문 4조)한다고 못박았다. 그러나 택배요금 인상분 5천억원(2021년 170원, 2022년 100원 총 270원 인상) 중 분류비용과 산재고용보험 지원 등으로 단 70원만이 택배노동자를 위해 사용되고 있었다. 택배사는 택배요금 인상분의 70%를 초과이윤으로 부당하게 착복하고 있었고, 국토부는 ‘택배요금 인상분 사용은 이행점검의 대상이 아니다’라고 주장하며 사회적 합의를 위반하고 있는 CJ대한통운을 눈감아주었다.

택배노동자의 과로사 문제를 근본적으로 해결하기 위해서는 노동시간단축, 적정 수수료 등에 대한 2차 사회적 합의가 필요했다. 2021년 6월 22일 2차 합의문이 발표됐다. 현장에서 잘 지켜지지 않는 분류작업의 문제를 해결하기 위한 세부 계획이 마련되었을 뿐만 아니라, 고용보험 및 산재보험 가입, 주당 60시간 초과 금지, 표준계약서 마련 등을 합의했다.

한 걸음 더 내딛기 위해

택배노동자들의 사회적 합의는 택배산업 5만 종사자에게 적용되는 사회적 협약이라는 점에서 개별 노사관계를 넘어선 초기업 교섭의 실험적 모델이기도 하다. 동시에 노동법 밖 노동자인 택배노동자들의 노동조건 개선 투쟁이 여전히 노동법 바깥의 ‘사회적 합의’ 형태로만 실현되는 한계 역시 짚어야 할 문제이다.

현재 진행 중인 3차 사회적 대화는 1, 2차 ‘사회적 합의’의 성과와 한계 위에서 출발했다. 쿠팡CLS(쿠팡로지스틱스서비스)와 같이 사회적 합의의 사각지대가 커지고 있는데, 이에 대한 사회적 규제방안이 부재하면서 어렵게 만들어낸 ‘사회적 합의’의 효과를 무너트리고 있다. 따라서 3차 사회적 대화의 핵심의제는 새벽배송에 대한 규제뿐만 아니라 쿠팡에 대한 규제 역시 포함하고 있다.

사회적 대화를 이끌어온 택배노조의 평가는 대화를 강제할 정부의 이행점검이 필수적이라는 점, 대화를 강제할 노조의 대정부 투쟁과 사회적 여론화 없이 대등한 대화를 한다는 것이 불가능하다는 점을 짚는다.

우리는 여기서 한발 더 나아갈 수 있을까? 택배노동자의 죽음과 투쟁 위에 올려진 사회적 대화의 성과를 바탕으로 특고노동자를 노동법 안에 포괄하고 야간노동을 제한하는 법적 구속력을 만들어낼 수 있을까? 3차 사회적 합의는 이러한 법의 보편적 규제를 위한 전환점이 될 수 있어야 한다. 그렇지 않으면 사회적 합의보다 더 빠른 속도로 팽창하는 물류산업과 야간노동을 규제할 길이 난망하다. 다시말해 3차 사회적 대화의 의제에는 택배산업을 넘어선 물류산업 전반의 규제와 야간노동에 대한 규제라는 ‘택배산업 사회적 대화기구’를 넘어선 문제가 내포되어 있다. 이는 사회적 대화에서 풀 수 있는 해법의 적정선을 넘는다.

3차 사회적 합의의 결과를 바탕으로 이를 확장하는 방안이 무엇인지 지금부터 고민해야 한다. 쿠팡에 대한 사회적 공분은 공분으로 끝날 수 있다. 반사회적인 쿠팡이라는 기업의 행태 너무 우리 사회가 무엇을 규제할 것인지에 대한 명확한 초점이 제출되어야 한다. 이것은 노동조합과 사회운동의 역할이기도 하다. 