

배달라이더 산재예방과 최저보수제를 위한 플랫폼 기업의 책임 토론회

2026.9.16.(수) 오후2시
국회의원회관 제1간담회의실

발 표

유청희 한국노동안전보건연구소 집행위원장
- 라이더 교통·산재 사고 현황과 법 개정 과제

박다혜 법률사무소 고른 변호사
- 지금 당장 할 수 있는 것들: 재해조사와 중대재해처벌법 적용

토 론

구교현 라이더 유니온 지부장

박수민 한국노동연구원 부연구위원

공세현 고용노동부 노무제공자안전보호과 사무관

이승철 고용노동부 근로기준정책과 사무관

이호준 고용노동부 중대재해수사와 사무관



유튜브 실시간 송출

 라이더 유니온

14:00~14:10 개회 및 인사말씀

박정훈 공공운수노조부위원장

14:10~15:00 발제

라이더 교통/산재 사고, 예방이 시급하다

유청희 한국노동안전보건연구소

배달 라이더 사망사고, 현행법상 지금 당장 할 수 있는 것들

박다혜 법률사무소 고른 변호사

15:00~16:30 토론

토론 1 **배달노동자 안전과 최저보수제**

구교현 라이더유니온지부장

토론 2 **수입과 안전 사이의 선택을 강요하지 않기 위한 조치**

박수민 한국노동연구원 부연구위원

토론 3 **노동부 노무제공자 안전보호과**

공세현 사무관

토론 4 **노동부 중대산업재해 수사과**

이호준 사무관

토론 5 **노동부 근로기준정책과**

이승철 사무관

전체 토론 **질의 응답 및 토론**

차례

	인사말	1
발제1	라이더 교통/산재 사고, 예방이 시급하다 유청희 한국노동안전보건연구소	7
발제2	배달 라이더 사망사고, 현행법상 지금 당장 할 수 있는 것들 박다혜 법률사무소 고른 변호사	20
토론 1	배달노동자 안전과 최저보수제 구교현 라이더유니온지부장	29
토론 2	수입과 안전 사이의 선택을 강요하지 않기 위한 조치 박수민 한국노동연구원 부연구위원	38
토론 3	노동부 노무제공자 안전보호과 공세현 사무관	44
토론 4	노동부 중대산업재해 수사과 이호준 사무관	45
토론 5	노동부 근로기준정책과 이승철 사무관	46



안녕하십니까? 더불어민주당 인천 서해구(을) 국회의원 이용우입니다.

<배달라이더 산재예방과 최저보수제를 위한 플랫폼 기업의 책임 토론회>는 매우 뜻깊습니다. 귀중한 자리를 마련해 주신 공공운수노조, 라이더유니온지부, 한국노동안전보건연구소를 비롯한 모든 관계자 여러분께 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

더 빠르고, 더 정확하게만을 강조하는 배달 플랫폼 시장 환경 속에서, 배달 노동자들의 안전이 심각하게 위협받고 있습니다. 2021년 4,602명이던 퀵서비스업 산업재해자가 지난해 7,278명으로 1.6배나 급증했습니다. 배달 노동자가 처한 참담한 현실을 극명하게 보여줍니다.

그러나 현재 배달라이더 산업재해의 발생 개요 및 피해 상황 등에대한 조사가 이뤄지지 않아, 정확한 사고 원인 분석조차 어려운 것이 현실입니다. 현행 산업안전보건법에 따른 산업재해조사표를 활용하면 원인 분석이 충분히 가능함에도, 배달 라이더의 사고가 단순 교통사고로 치부되어 제대로 된 조사조차 이뤄지지 않고 있습니다.

이제는 배달 시간 압박, 장거리 배달, 기상 악화 등 환경적 요인을 비롯한 사고 발생 원인을 철저히 분석하고, 실효성 있는 재발 방지 대책을 세워야 합니다. 나아가 라이더 안전 교육과 위험성 평가 같은 제도적 안전장치도 함께 마련되어야 합니다.

또한, 과속과 장시간 노동을 줄이기 위해 배달 라이더분들이 오랫동안 주장해 온 최저보수제역시 깊이 있게 논의되어야 합니다. 마침 지난 9월 9일, 고용노동부에서도 플랫폼 노동자 최저보수 적용 추진을 위한 실태조사에 나섰습니다. 늦게나마 관련 논의가 진척을 보이고 있어 다행이라고 생각합니다.

오늘 토론회에서 최저보수제를 포함하여 배달라이더의 안전을 지키기 위한 실질적이고 다양한 논의들이 이뤄질 것으로 기대합니다. 저 역시 토론회에서 논의된 내용을 바탕으로, 배달라이더 여러분의 노동 가치가 정당하게 인정받고, 안전하게 일할 수 있는 환경이 조성될 수 있도록 국회에서 최선을 다하겠습니다.

모든 참석자 여러분의 건강과 안전을 기원하며, 오늘 토론회가 실질적인 성과를 거두기를 진심으로 바랍니다.

고맙습니다.



안녕하십니까. 공공운수노조 위원장 엄길용입니다.

오늘 ‘배달라이더 산재예방과 최저보수제를 위한 플랫폼 기업의 책임 토론회’에 참석해 주신 여러분께 깊이 감사드립니다.

배달 라이더들은 늘상 심각한 위험 속에서 도로 위를 달리고 있습니다. 2025년 한 해 동안 커서비스 및 배달 라이더 산재 사망자만 40명에 달하며, 주요 배달 플랫폼 기업이 산재 발생 1, 2위를 다투는 비극이 지속되고 있습니다.

이러한 사고는 결코 라이더 개인의 운전 부주의 때문만이 아닙니다. 바닥 수준의 기본 운임은 라이더들이 폭염과 폭우 속에서도 안전과 소득을 저울질하게 만듭니다. '빠를수록 더 버는' 플랫폼의 구조, 주행 중 안전을 위협하는 지시 알람, 미션 제도와 악천후 프로모션이 라이더들을 과속과 위험 운전으로 내몰고 있습니다.

도로는 배달 노동자의 일터이자 시민의 일상을 공유하는 공공의 공간입니다. 때문에 도로의 죽음을 막는 것은 모두의 안전을 보장하는 일입니다. 그럼에도 배달 라이더 사망사고는 정부의 중대재해 원인조사 및 통계 집계에서 자의적으로 배제되어 왔습니다. 또, 플랫폼 기업들은 도로와 교통체계, 시민과 노동자가 생성한 데이터라는 공공재를 활용해 막대한 이윤을 올리면서도 이에 상응하는 공적 책임을 다하지 않고 있습니다.

오늘 토론회가 이러한 문제를 바로잡고 실질적인 변화를 만들어가기 위한 출발

이 되길 바랍니다. 오늘 우리는 심각한 배달라이더 교통·산재 사고를 줄이기 위해 법과 제도를 어떻게 바꿔야 할지를 짚어보고, 이와 동시에 도로 위의 죽음을 막기 위해 우리가 지금 당장 취할 수 있는 조치가 무엇이 있는지 살펴볼 것입니다.

바쁘신 가운데 배달라이더의 죽음을 막고 모두의 안전을 보장하기 위해 우리가 고민해야 할 지점들을 제시해주신 유청희 집행위원장님과 박다혜 변호사님, 귀한 시간을 내어 토론에 참여해주신 분들께 다시 한번 감사드립니다.

오늘 토론회에서 나누는 지혜가 배달 라이더의 생명과 안전을 지키고, 플랫폼 산업을 공공의 규제 아래 바로 세우는 뜻깊은 마중물이 되기를 기대합니다. 25만 조합원과 함께 공공운수노조가 언제나 함께 투쟁하겠습니다.



한국노동안전보건연구소 소장 손진우입니다.

배달노동자의 안전과 건강을 보호를 위한 현실적 방안을 찾는 뜻깊은 자리에 함께 목소리를 낼 수 있게 되어 매우 반갑고 감사합니다.

일터에서 누군가 아까운 목숨을 잃는다면, 명확한 원인을 규명하고 재발방지 대책을 마련하는 것은 우리 사회의 당연한 상식이자 의무입니다. 그러나 수년째 산업재해 발생 1위라는 불명예스러운 현실 속에서도, 수많은 배달 라이더의 사망사고는 단순 ‘교통사고’로 치부된 채 제대로 된 중대재해 조사조차 거치지 못하고 비극 속에 묻혀왔습니다. 배달노동자를 위한 실효성 있는 보호 대책은 바로 이 뼈아픈 현실을 바로잡는 것에서부터 출발해야 합니다.

단순히 라이더 개인에게 안전 의무와 책임을 전가하는 단속식 대책으로는 계속 되는 비극을 막을 수 없음이 이미 확인되었습니다. 도로 위 속도전의 근본 원인인 플랫폼의 배차 알고리즘과 위험을 가속화하는 수수료 및 보상 구조 등 '재해발생의 원인의 원인'까지 철저히 규명하는 중대재해 조사가 예외 없이 이뤄져야 합니다.

더 나아가, 플랫폼 기업에 대한 책임성을 묻는 제도적 결단이 필요합니다. 현행 중대재해처벌법이 제시하는 사업주의 안전보건 조치 의무는 단순히 전형적인 근로계약 관계에만 국한되지 않습니다. 라이더들의 위험과 희생을 담보로 플랫

폼 산업이 비약적으로 성장해 온 만큼, 노동자의 노무를 바탕으로 이윤을 얻는 플랫폼 기업 역시 안전보건 유해·위험을 예방할 법적·사회적 책임을 중하게 져야 마땅합니다.

최근 국제노동기구(ILO) 역시 플랫폼 노동자의 건강권 보호와 위험 시 작업중지권 보장 등 정부와 기업의 적극적인 역할을 강력히 권고하고 있습니다. 이러한 시대적 흐름에 맞춰 국회가 현행 법령 테두리 안에서 즉시 적용 가능한 방안부터 차근차근 짚어내고 실현 가능한 대안을 마련하는 것은 본연의 당연한 책무입니다.

오늘의 국회 토론회가 현장의 절박한 목소리에 응답하고, 우리 사회의 지혜를 모아 실질적이고 근본적인 대책을 도출해 내는 의미 있는 첫걸음이 되기를 간절히 기대합니다.

배달노동자를 노동재해로부터 보호하기 위한 실효성 있는 방안을 함께 모색합시다!



배달 라이더, 교통/산재사고 예방이 시급하다

유청희
한국노동안전보건연구소
2026.9.16



순서

- 배달 라이더 산재사고 현황
- 빠를수록 더 버는 구조, 산재다발 원인
- 산업안전보건법 사각지대
- 공공의 것으로 이윤 내고 위험을 내뱉는 플랫폼 기업
- 라이더 안전하게 일할 권리 보장 방안

배달 라이더 산재사고 현황

3

배달 라이더 사고, 어떻게 얼마나 발생하나

- 2025년 화물차주·퀵서비스기사(배달 라이더 포함)·대리운전기사 등 운전직 노무제공자의 사업장 외 교통사고 산재 승인 사망자 수 총 91명
- 이중 교통사고가 빈번한 배달 라이더 포함 퀵서비스기사의 지난 3년간 산재 사망자 수는 2023년 38명, 2024년 32명, 2025년 40명
- 2025년 1월부터 7월까지 산재 사고 승인 받은 노무제공자 1,950명 중 퀵서비스기사(배달 라이더 포함) 1,470명
- 산재 처리되지 않은 사고까지 포함 교통사고로 다치거나 사망한 노무제공자, 배달 라이더 수는 더 올라갈 것

4

배달 라이더 사고, 어떻게 얼마나 발생하나

- 2019년 음식 배달노동자 산재 승인 건수 537건-> 2022년 2,879건
- 2022년 퀵서비스업 노동자 전체 산재 승인 6,062건 중 64%(3,879건)가 음식 배달노동자 산재
- 현재 배달 라이더의 산재 통계는 퀵서비스와 묶여서 이루어지고 있어 파악이 쉽지 않다는 문제

5

배달 라이더 사고, 어떻게 얼마나 발생하나

- 배달라이더 5,626명을 상대로 조사한 고용노동부 조사 결과
- 업무 중 교통사고를 경험한 사람 약 47%(2620명)로 평균 2.4회의 사고를 경험
- 86%(4,858명)가 배달 재촉을 경험
 - 배달 재촉을 경험하지 않은 사람 가운데 사고를 경험한 사람은 23%였지만, 배달 재촉을 경험한 사람 가운데 사고를 경험한 사람은 50.3%
 - 배달기사에게 배달 재촉을 한 '주체'는 음식점(4,189명), 주문고객(3,772명), 지역배달대행업체(1,690명), 배달플랫폼 업체(1,558명) 순(중복응답)

6

배달 라이더 사고, 어떻게 얼마나 발생하나

- 라이더유니온 실태조사 결과 (2025)
- 배달 노동자 595명을 대상으로 조사
 - 전체의 82%가 배달 중 사고 경험이 있다고 응답
- 교통사고 유형
 - 차량과의 추돌, 행인과의 추돌, 노면 상태로 인한 사고 등.
 - 차량 중심인 도로에서 오토바이가 시야에 가려지고 차체가 작아 사고 위험이 더 커지고, 이륜차를 고려하지 않은 교통 체계 자체도 위험을 키우는 요인

7

빠를수록 더 버는 구조, 산재다발 원인

8

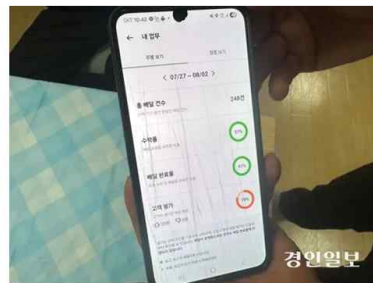
3년 연속 산재 발생 1위 - 배달전문플랫폼 운영사

- 배달전문플랫폼 배달의 민족 운영사인 우아한청년들, 2022년~2024년 3년 연속 산재 발생 1위. 산업재해 다발 업종 건설업보다 높음.
- 우아한청년들의 산재 신청 건수
 - 2022년 1,840건, 2023년 1,789건, 2024년 2,070건 승인율도 90%를 넘음.
 - 2025년 상반기에도 사상자 814명으로 1위 차지
- 음식 배달업인 쿠팡이츠가 419명 사상자 발생으로 두 번째
- 교통사고로 처리되어 산업재해로 집계되지 않은 사고까지 더한다면 산업사고 발생 더 높아질 것

9

사고 유발하는 배달플랫폼 알고리즘

- 시시때때로 울리는 플랫폼사의 지시 알람이 안전 운전 방해
- 라이더가 배달 완료 예상 시간 내에 배달하지 않으면 제대로 배달하고 있는지, 다른 라이더에게 배정할지 등을 묻는 문자를 자동으로 전송하는 시스템
- 주행 중에도 앱을 켜고 답을 해야 하기 때문에 운전이 온전히 집중 어렵게 함



2025년 8월 사고로 숨진 배달라이더 김용진씨의 사망 전 1주일 총 배달건수는 248건, 수락율은 97%

10

사고 유발하는 배달플랫폼 ‘미션제도’

- 특정 일 특정 시간 안에 일정 배달 건수를 채우면 그에 대한 추가 보상
- 기본 배달단가 낮추고 미션 비중을 올림. 그 시간 안에 배달하기 위해서 높이는 속도. 과속으로 인한 보상이 큰 시스템.
- 시간 안에 배달 완료, 미션 달성 위해 과속, 신호 위반, 높아지는 도로 위 위험
- 폭염, 폭우, 폭설 등 악천후에 ‘악천후 프로모션’
 - 날씨가 나쁜 날 주문 몰리는 저녁식사 피크 시간대, 운임에 추가 인센티브 부여
 - 비나 눈이 오면 앞이 잘 보이지 않고 미끄러워 사고 위험이 높지만, 장마철, 겨울철은 수익을 30% 이상 낼 수 있는 기회이기도 함

11

소득을 위해 안전 포기하게 만드는 임금제도

- 최저임금이 적용되지 않는 특수형태근로종사자 플랫폼 배달 라이더
- 건당 기본 단가는 낮고, 미션이나 프로모션 수입 비중이 높아지니, 덩거나 춥고 비가 오는 날 속도를 높여 배달해야 높은 수수료 지급받음
- 얼마 전 최저임금위원회에서 도급제 노동자 최저임금 적용 논의했지만 결국 무산
- 과로하고 과속해야 더 버는 구조 -> 사고 다발의 원인

12

산업안전보건법 사각지대

13

산업안전보건법상 사업주의 의무

- ‘노무를 제공하는 사람’의 안전 및 보건을 유지·증진하는 것으로 확대한 산업안전보건법, 그러나 프로모션이나 안전을 좌우하는 알고리즘 위험 제거, 예방에는 한계
- 배달기사의 노무를 직접 제공받는 업체(배달대행업체 등)
 - 안전보건교육 실시, 이륜차 정비 상태 확인, 비정상적으로 작동하는 이륜차 탑승 금지 지시, 보호구 착용 지시, 고객폭언 대응 지침 제공 등 (산안법 제77조 및 안전보건규칙 제672조) 의무 부여
- 음식 배달을 중개하는 업체(플랫폼 사)
 - 면허증 및 안전모 보유 확인, 안전운행 및 산재 예방 관련 사항 정기적 고지, 산재를 유발할 정도로 배달 시간제한 금지 등(산안법 제78 조 및 안전보건규칙 제673호) 의무

14

배달 라이더 산재예방 - 위험성평가 실시 - 「플랫폼 배달 라이더의 위험성평가 체계 개발 연구」(2024)



문항	영역
비·눈·낙엽 등으로 미끄러운 도로	운전
다른 운전자의 과속·신호위반 등 위험운전	운전
본인의 과속·신호위반 등 위험운전	운전
운전 중 앱을 터치·조작하느라 위험함	앱과알고리즘
운전 중 배달앱 화면을 확인하느라 전방주시 못함	앱과알고리즘
헬멧 미착용	준비
야간에 배달할 때 라이더가 눈에 띄지 않는 문제	운전
위험한 상황(폭우·폭설 등)에 운전하게끔 유인하는 프로 모션	앱과알고리즘
폭염·혹한 등 날씨로 인한 위험	운전
이륜차 운전엔 불리한 도로사정과 교통체계	운전
장시간 노동과 과로	직무스트레스

11가지
중대한 위험
제시

15

배달 라이더 산재예방 - 중대재해 조사, 작업중지권



- 라이더들의 교통사고는 업무 중 사고로 산업재해가 분명함에도, 사고 조사 대상인 중대재해로 분류되지 않는 문제. 사업장 밖에서의 교통사고나 명백히 사업주의 법 위반이 아닌 사고는 조사하지 않는 한계
- 라이더 교통사고의 근본 원인 밝혀지지 않아 심각한 공백.
- 신호 위반, 과속으로 인한 사고라는 점을 넘어 왜 안전 운전하지 않았는지, 사고 직전 휴대폰 화면을 확인해야 했는지, 당시 어떤 프로모션과 미션 하에서 일하고 있었는지 조사하고 사고와의 연계를 밝혀내야 함
- 배달 도중 발생한 안전보건 위험 때문에 배달을 중단할 경우 이로 인한 손실을 라이더가 배상하지 않을 권리, 배달 중단으로 인해 다음 일감 배정 등에서 불이익을 받지 않을 권리 등 보장 필요

16

공공의 것으로 이윤 내고 위험을 내뱉는 플랫폼 기업

17

공공의 것으로 이윤 내고 위험을 내뱉는 플랫폼 기업

- 플랫폼 기업들은 디지털 세상에서 어플리케이션으로 사업을 하는가?
 - 플랫폼 사업이 이익을 창출하는 것은 공공재인 도로 체계를 활용한 '배달'이라는 물리적 활동.
 - 플랫폼 사는 도로와 거리, 교통체계를 적극적으로 활용하고 교통량에 영향을 끼치며 공공 체계에 직접적인 부담을 발생시키면서도 법체계 상으로서는 어떤 책임도 지지 않음.
 - 공공재를 이용해 얻는 이윤에 대한 일정한 사회적 환수를 위한 정책을

18

공공의 것으로 이윤 내고 위험을 내뱉는 플랫폼 기업



- 더 안전한 배달을 촉진할 수 있도록 개선 필요
 - 플랫폼사가 영향을 끼치는 도로에서의 위험에 대해 배달 플랫폼 회사들이 알고리즘을 공개
 - 비·눈·낙엽 등으로 미끄러운 도로, 다른 운전자의 과속·신호위반 등 위험운전, 이륜차 운전엔 불리한 도로 사정과 교통체계를 알고리즘을 통해 개선
 - 배달 라이더에게 필요한 시스템은 공공재인 도로를 사용한만큼 그 도로를 안전하게 만드는 데 보탬을 줄 플랫폼사의 정책. 일반 시민의 안전에도 중요함.

19



라이더가 안전하게 일할 권리 보장 방안

20

라이더가 안전하게 일할 권리 보장 방안

- 첫째, 산업안전보건법상 플랫폼 기업의 안전보건조치 의무 확대.

→ 프로모션과 미션 등 배달료 정책, 일감 배정 알고리즘 등 플랫폼의 정책이 중요하기 때문. 누구든 자신의 사업에서 발생한 위험에 노출되는 이들에 대한 안전보건조치를 취하도록 해야 함.

→ 안전보건조치 출발은 위험성평가 등으로. 플랫폼사와 배달 중개업체, 라이더가 함께 참여하고 개선 방안 모색을

21

라이더가 안전하게 일할 권리 보장 방안

- 둘째, 배달 라이더에게 적용되는 산안법 상 조치 의무 확대. 현 산안법 상 조치 의무 외에도, 급박한 위험에 대한 작업중지권 보장 필요. 이런 권리가 실질적으로 보장되기 위한 책임을 배달 중개업체와 플랫폼을 이용하는 식당 등 입점 업체, 배달대행업체 등이 나누어 분담을

→ ILO에서 채택한 「플랫폼 경제에서 양질의 노동에 관한 협약」(제193호, 2026, 이하 플랫폼 노동 협약)에서도 강조.

→ 협약 제4조: 디지털 플랫폼 노동자가 일하는 과정에서 또는 노동과 관련되거나 노동으로 인하여 발생할 수 있는 업무상 사고와 직업병 및 여타의 건강상 재해를 예방하기 위하여 적합한 조치를 취하여야 한다

→ 제5조: 생명 또는 건강에 급박하고 심각한 위험이 생겼다고 믿을 만한 합리적 이유가 있는 경우에 작업을 중지하고 대피할 권리를 보장하게 하고, 이로 인하여 부당한 결과를 당하지 않도록 할 것을 정부의 의무로 규정

→ ILO 협약 취지에 따라 한국 정부도 필요한 실태조사, 관련법 정비 등으로 플랫폼 노동자에 대한 건강권 보장을

22

라이더가 안전하게 일할 권리 보장 방안

- 셋째, 이런 과정에서 산업안전보건법의 관점에서 플랫폼 사의 알고리즘을 평가하고 적절히 규제해야

→ 플랫폼사가 알고리즘을 이용해 라이더를 평가하고 업무 배정을 해왔지만, 알고리즘을 공개하지 않았고 평가도 받지 않았음. 플랫폼 노동 협약은 알고리즘, AI 등 자동화된 결정시스템에 대한 노동자의 권리와 플랫폼기업의 책임, 국가의 책무를 규정

→ 제13조 '정부에 (a) 알고리즘 또는 그와 유사한 방식에 기반하여 노무제공을 모니터링 또는 평가하거나 노무와 관련된 결정을 내리는 자동화된 시스템의 활용, (b) 그러한 자동화된 시스템 활용이 디지털 플랫폼 노동자의 노동조건 또는 일할 기회에 영향을 미치는 정도에 대해, 플랫폼사가 플랫폼 노동자 및 노동자대표 또는 대표적인 노동자단체에게 알려주도록 요구하게' 함

→ 협약은 알고리즘이 통제수단이라는 것을 명시하고 있다. 한국 정부에서도 이 협약을 근거로 알고리즘이 실제 플랫폼 배달 라이더를 어떻게 관리하고 건강권, 사고율에 영향을 끼치는지 파악하여 보호할 법 제도 마련해야 함

23

라이더가 안전하게 일할 권리 보장 방안

- 넷째, 안전운임제 마련에 적극 나서야

→ 비가 오거나 눈이 오면 더 높은 수수료를 받기 위해 오토바이를 몰고 나오고 있음. 라이더의 안전을 돈과 바꾸는 이런 현실을 바꾸기 위해 노동계에서 계속 제시해온 것이 바로 안전운임제.

→ 화물노동자들에게 시행중인 안전운임제는 이미 그 효과가 입증됨. 배달 라이더의 과로와 저임금 문제를 개선하기 위해 배달라이더 안전운임제를 시행하자. 최저임금보다 낮은 수준으로 배달 라이더들을 불안 속에 달려야만 하는 현실을 개선하기 위해, 최저선의 운임이 마련해 실적 압박 없이 안전하게, 도로 법규를 지키면서 배달하는 체계를 만들어야 함.

24

감사합니다!

kilshlabor@gmail.com

Kilsh.or.kr

발제 2

배달 라이더 사망사고, 현행법상 지금 당장 할 수 있는 것들 - 재해조사와 중대재해처벌법 적용

박다혜 변호사(법률사무소 고른)

1. 정부의 중대재해 원인조사(재해조사) 대상에서 자의적 배제

- 재해 원인 파악·예방대책 마련 및 관련 법 집행에서 누락

가. 배달 라이더 사망사고 = 중대재해

산업안전보건법은 ‘산업재해’를 노무를 제공하는 사람이 업무에 관계되는 건설물·설비·원재료·가스·증기·분진 등에 의하거나 작업 또는 그 밖의 업무로 인하여 사망 또는 부상하거나 질병에 걸리는 것이라 정의한다. 또한 위 산업재해 중 사망 등 재해 정도가 심하거나 다수의 재해자가 발생한 경우로서 고용노동부령으로 정하는 재해를 ‘중대재해’로 분류한다.¹⁾ 이에 따르면 배달 라이더의 업무 중 발생한 사망사고는 산업안전보건법상 산업재해이면서 동시에 중대재해에 해당한다.

설령 배달 라이더가 근로기준법에 따른 근로자로 평가되지 않는다고 하더라도

1) 산업안전보건법

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “산업재해”란 노무를 제공하는 사람이 업무에 관계되는 건설물·설비·원재료·가스·증기·분진 등에 의하거나 작업 또는 그 밖의 업무로 인하여 사망 또는 부상하거나 질병에 걸리는 것을 말한다.
2. “중대재해”란 산업재해 중 사망 등 재해 정도가 심하거나 다수의 재해자가 발생한 경우로서 고용노동부령으로 정하는 재해를 말한다.

산업안전보건법 시행규칙

제3조(중대재해의 범위) 법 제2조제2호에서 “고용노동부령으로 정하는 재해”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 재해를 말한다.

1. 사망자가 1명 이상 발생한 재해
2. 3개월 이상의 요양이 필요한 부상자가 동시에 2명 이상 발생한 재해
3. 부상자 또는 직업성 질병자가 동시에 10명 이상 발생한 재해

산업안전보건법상 ‘노무를 제공하는 사람’에 해당하기 때문에,²⁾ 배달 라이더가 업무 중 사망한 경우를 우리 법상 중대재해에 해당하지 않는다고 볼 여지는 존재하지 않는다.

나. 현행법상 중대재해 원인조사(재해조사) 대상

그러나 중대재해에 해당하는 배달 라이더의 사망사고에 대해 현행법에 따른 조치가 제대로 취해지고 있지 않는 것으로 보인다. 산업안전보건법은 중대재해가 발생하였을 때 고용노동부장관이 그 원인 규명 또는 산업재해 예방대책 수립을 위하여 재해의 원인을 조사하는 재해조사 제도를 정하고 있지만(제56조), 배달 라이더의 업무 중 사고에 대해서는 특별한 이유 없이 그 적용이 배제되어 있는 것으로 확인되기 때문이다. 고용노동부는 통계청의 승인을 받아 산업안전보건법상 중대재해 및 중대재해처벌법상 중대산업재해를 『재해조사 대상 사망사고 발생현황』 통계로 집계·공표하고 있고, 재해 원인이 사업주의 산업안전보건법 위반, 경영책임자등의 중대재해처벌법 위반에 기인하지 아니한 것이 명백한 경우를 제외하고는 위 통계에 포함하고 있다는 입장이다.³⁾ 지금과 같이 배달 라이더의 사망사고가 재해조사 대상에서 원천적으로 배제될 이유가 존재하지 않는다는 의미다.

산업안전보건법

제56조(중대재해등의 원인조사 등) ① 고용노동부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 산업재해(이하 “중대재해등”이라 한다)가 발생하였을 때에는 그 원인 규명 또는 산업재해 예방대책 수립을 위하여 그 발생 원인을 조사할 수 있다.

1. 중대재해
2. 화재·폭발, 붕괴 등으로 산업재해(중대재해는 제외한다)가 발생하여 중대재해 예방을 위하여 원인조사가 필요하다고 인정되는 경우로서 고용노동

2) 대법원 노동법실무연구회, 근로기준법 주해 Ⅲ, 제2판 수정증보판, 박영사, 2025, 502쪽

3) 고용노동부 중대재해 알림e

(https://labor.moel.go.kr/sasttc/sasttc/sasttc_description.do)

부령으로 정하는 산업재해

② 고용노동부장관은 제1항에 따른 원인조사 시에 재해 발생의 기술적 원인 등의 규명을 위하여 공단 또는 해당 재해와 관련된 분야의 전문가(이하 “관계전문가”라 한다)에게 재해 원인조사를 별도로 실시하도록 할 수 있다.

③ 제2항에 따라 원인조사를 실시하는 공단 또는 관계전문가는 중대재해등의 발생 원인을 조사하기 위하여 해당 재해가 발생한 사업장에 출입하거나 해당 사업장의 관계자 면담 및 조사에 필요한 자료의 제출 요청 등을 할 수 있다.

④ 고용노동부장관은 중대재해등이 발생한 사업장의 사업주에게 안전보건개선계획의 수립·시행, 그 밖에 필요한 조치를 명할 수 있다.

⑤ 누구든지 중대재해등의 발생 현장을 훼손하거나 제1항 및 제2항에 따른 원인조사를 방해해서는 아니 된다.

⑥ 중대재해등이 발생한 사업장에 대한 원인조사의 내용 및 절차, 그 밖에 필요한 사항은 고용노동부령으로 정한다.

제56조의2(재해조사보고서의 작성·공개) ① 공단 또는 관계전문가는 제56조제2항에 따른 원인조사를 실시하는 경우 중대재해등의 발생 원인과 재발 방지 대책 등을 포함한 보고서(이하 이 조에서 “재해조사보고서”라 한다)를 작성하여 고용노동부장관에게 제출하여야 한다.

② 고용노동부장관은 동종·유사 재해의 예방을 위하여 재해조사보고서를 해당 사건에 대한 공소가 제기된 이후에 공개한다. 다만, 수사나 재판의 대상이 아닌 경우 등 고용노동부령으로 정하는 사유에 해당하는 때에는 공소 제기 여부와 관계없이 공개할 수 있다.

③ 제2항에 따라 재해조사보고서를 공개하는 경우 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제9조제1항제2호, 제6호 또는 제7호에 해당하는 사항은 공개 대상에서 제외할 수 있다.

④ 제1항에 따른 재해조사보고서의 작성 내용, 제2항에 따른 재해조사보고서의 공개 방법·절차 및 그 밖에 필요한 사항은 고용노동부령으로 정한다.

중대재해 원인조사의 권한은 고용노동부(정확히는 고용노동부 장관)에 있고, 실질적인 조사는 고용노동부의 각 지방관서에 속한 근로감독관에 의해 진행되거

나 동종·유사 재해의 예방 등을 위해 재해의 기술적, 구조적 원인 규명 등이 필요한 경우 안전보건공단 또는 관계전문가에 의해 진행된다. 이들은 중대재해 발생 현장에 방문하여 조사해야 하며 재해조사에 필요한 안전보건 관련 서류 및 목격자의 진술 등을 확보하도록 노력해야 한다(시행규칙 제71조 제1항). 안전보건공단 또는 관계전문가는 중대재해 원인조사를 실시한 후 그 발생 원인과 재발방지 대책 등을 포함한 재해조사보고서를 작성하여 고용노동부장관에게 제출하도록 정하고 있는데, 이때 사업주 등의 산업안전보건법 등 법상 의무 여부와 관계없이 동종·유사 재해의 예방을 위한 권고사항을 포함하여 작성하여야 한다(고용노동부 고시 제2026-38호 재해원인조사 및 재해조사보고서 운영에 관한 규정). 이는 재해조사보고서가 이후 검찰이 사업주 등을 기소할 때 참고가 되는 주요 자료 중 하나이기도 하지만, 보다 근본적으로는 재해조사의 본래의 목적, 즉 재해의 원인을 규명함으로써 동종·유사 재해 예방을 하기 위해 작성된 공적(公的) 조사의 결과이기 때문이다.⁴⁾

앞서 살펴본 것처럼 배달 라이더의 산업재해가 늘어나고 있는 상황인 바, 그 원인을 체계적으로 조사·분석하고 재발 방지 대책을 마련할 사회적 필요성이 증가하고 있다. 그럼에도 정부는 이미 법으로 제도화되어 있는 재해조사와 통계의 범위에서 이를 임의적으로 누락함으로써 원인 분석과 제도적 검토의 기회를 박탈하고 있는 셈이다. 최근 재해조사보고서 공개의 법적 근거가 명시된 개정 산업안전보건법이 시행되면서 재해조사보고서의 중요성을 강조하고 있는 고용노동부의 태도⁵⁾와도 일견 모순된다.

이처럼 고용노동부가 중대재해 원인조사, 즉 재해조사 대상에서 배달 라이더 사망사고를 자의적으로 제외하고 있는 상황에 대한 즉각적인 개선이 필요하다. 이는 법 개정이 필요한 사안도 아니고, 중대재해에 해당하는 다른 유형의 사망 사고와 차별 없이 현행법을 적용하면 될 일이다. 원인조사를 해야 재해 원인 규명 또는 예방대책 수립을 할 수 있고 나아가 산업안전보건법 위반, 중대재해

4) 이슈페이퍼 : 중대재해조사보고서 공개하라!, 한국노동안전보건연구소 당장멈춰 상황실, 2022. 5. 31., 4쪽

5) 고용노동부 보도자료, 중대재해 원인 조사 결과 「재해조사보고서」 대국민 공개, 2026. 5. 27.

처벌법 위반 등에 대한 판단도 가능함에도 불구하고 애초에 법·제도의 문턱에서부터 배제되고 있는 것이다.

실제 언론 보도⁶⁾, 연구⁷⁾ 등에서 확인된 사례들을 보더라도 악천후 상황에서 배달 라이더에게 기상할증 내지 프로모션을 부가하거나 무리한 리워드·등급제를 통한 경쟁구조 하에서 과로 운전을 조장하는 경우들이 존재하는데, 고용노동부는 플랫폼 사업자의 낮은 기본 배달료와 지나치게 불안정한 배차 알고리즘, 라이더의 안전과 도로 위 안전을 도외시한 위험한 보상 구조 등에 대한 사례 취합 및 분석 등을 통해 구조적 원인을 규명하고 재해 예방 대책 수립에 나서야 한다.

현행 산업안전보건법이 근로기준법상 근로자로 보호되지 않는 노동자(노무제공자)를 제한적이고 불충분하게 보호하고 있는 것⁸⁾은 사실이지만, 이것이 곧 정부나 사업주가 아무것도 하지 않아도 된다는 의미는 아니다. 부족하나마 현행 법에 이미 존재하는 제도들을 제대로 적용하는 것은 당연히 요구된다. 산업재해 발생률이 가장 높은 고위험 업종에 더 적극적인 조치를 하는 것이 아니라 오히려 현행법조차 준수하지 않는 행정은 이해하기 어렵다. 산업안전보건법은 정부에게 “노무를 제공하는 사람의 안전 및 건강의 보호·증진”, “산업재해에 관한 조사 및 통계의 유지·관리” 등의 구체적 책무를 부여하고 있고 정부는 이를 “성실히 이행할 책무”를 진다는 사실(제4조)을 반드시 기억해야 한다.

2. 잊혀진 중대재해처벌법

- 법상 보호대상은 확대되었지만 작동하지 않는 의무

가. 확대된 보호대상

6) 닷새 만에 또 배달노동자 사망...‘산재 1위’에도 근로감독 사각지대 “과로 강제하는 구조로 죽음 내몰려”, 경향신문, 2025. 8. 8.

7) 플랫폼 배달 라이더의 위험성평가 체계 개발 연구, 공공운수사회서비스노동조합, 공공운수노조 라이더유니온지부, (재)일환경건강센터, 한국노동안전보건연구소, 2024

8) 이동·방문 직종 안전보건 제도 마련을 위한 연구 보고서, 전국서비스산업노동조합연맹, 2025, 59쪽 내지 61쪽

산업안전보건법은 기본적으로 근로기준법상 근로자를 보호대상으로 하면서 일부 노무를 제공하는 사람에게 일부 법 적용을 하는 식으로 구성되어 있으나, 이와 달리 중대재해처벌법은 보호대상을 ‘종사자’로 확대하고 있다.⁹⁾ 일례로 법적 보호대상에 해당하는 특수형태근로종사자에 대하여 산업안전보건법은 시행령에서 정하는 14개의 직종에 해당하면서 ‘주로 하나의 사업에 노무를 상시적으로 제공하고 보수를 받아 생활할 것’, ‘노무를 제공할 때 타인을 사용하지 아니할 것’이라는 각 요건을 모두 충족해야 하지만, 중대재해처벌법은 직종과 무관하게 다수의 사업에 노무를 제공하거나 타인을 사용하는 경우라 하더라도 이와 상관없이 ‘대가를 목적으로’, ‘노무를 제공’하는 자이기만 하면 이에 해당한다. 보호대상의 범위가 매우 확대된 것이다.

실제 중대재해처벌법이 적용되어 기소·판결되고 있는 사례를 보더라도, 근로기준법상 근로자가 아닌 종사자(제2조 제7호 나목, 다목)가 사망한 경우에도 해당 종사자에 대한 경영책임자등의 안전보건확보의무 위반으로 중대재해가 발생한 경우 경영책임자등을 처벌하는 등 확대된 보호대상에 대한 판단례가 확인되고 있다.¹⁰⁾

즉 배달 라이더의 경우 플랫폼 사업자와 직접 위탁계약을 체결하는지 배달대행 업체를 통해 계약을 하는지와 무관하게, 모두 중대재해처벌법 제2조 제7호 나목 또는 다목에 해당하는 종사자로서 이 법의 보호대상에 해당한다.

나. 플랫폼 사업자의 안전보건확보의무

9) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

7. “종사자”란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다.

가. 「근로기준법」상의 근로자

나. 도급, 용역, 위탁 등 계약의 형식에 관계없이 그 사업의 수행을 위하여 대가를 목적으로 노무를 제공하는 자

다. 사업이 여러 차례의 도급에 따라 행하여지는 경우에는 각 단계의 수급인 및 수급인과 가목 또는 나목의 관계가 있는 자

10) 대표적으로 제주지방법원 2023. 10. 18. 선고 2023고단146 판결에서 피해자는 해체공사 하도급받은 수급업체의 실질 운영자, 즉 수급인으로서 노무를 제공하는 종사자(중대재해처벌법 제2조 제7호 나목)인 경우다.

현행 산업안전보건법은 특수형태근로종사자로부터 노무를 제공받는 자에게 특수형태근로종사자의 산업재해 예방을 위하여 필요한 안전·보건조치 의무(제77조)를, 「전기통신사업법」 제2조제20호에 따른 이동통신단말장치로 물건의 수거·배달 등을 중개하는 자에게 그 중개를 통하여 「자동차관리법」 제3조제1항제5호에 따른 이륜자동차로 물건을 수거·배달 등을 하는 사람(배달종사자)의 산업재해 예방을 위하여 필요한 안전·보건조치 의무(제78조)를 각 규정하고 있다. 여기서 말하는 의무는 전체 안전·보건조치 의무 중 극히 일부분에 불과하고 그 내용도 교육, 보호구 보유 여부 확인 등과 같이 매우 제한적이고 소극적이어서 현재 발생하고 있는 사망사고 등 재해를 예방하기에 적절한 대책이라고 보기는 어렵다.

그러나 중대재해처벌법상 사업주와 경영책임자등이 실질적으로 지배·운영·관리하는 사업 또는 사업장에서 종사자를 보호하기 위하여 부담하는 안전보건확보의무¹¹⁾는 산업안전보건법에 따른 의무에 한정되지 않는다. 최근 법원은 산업안전보건법상 구체적 안전보건조치 의무와 중대재해처벌법상 안전보건확보의무는 상호 독자적으로 평가될 수 있음을 전제로, 중대재해처벌법에 따른 안전보건관리체계의 구축·이행 의무가 산업안전보건법 등 안전·보건 관계 법령에 따른 개별 조치 의무의 단순 합산이 아니라 구조적 차원의 의무라는 점을 명시적으로 확인하였다.¹²⁾ 가령 근로기준법상 근로자가 아닌 배달 라이더의 배달업무

11) 제4조(사업주와 경영책임자등의 안전 및 보건 확보의무) ① 사업주 또는 경영책임자등은 사업주나 법인 또는 기관이 실질적으로 지배·운영·관리하는 사업 또는 사업장에서 종사자의 안전·보건상 유해 또는 위험을 방지하기 위하여 그 사업 또는 사업장의 특성 및 규모 등을 고려하여 다음 각 호에 따른 조치를 하여야 한다.

1. 재해예방에 필요한 인력 및 예산 등 안전보건관리체계의 구축 및 그 이행에 관한 조치
2. 재해 발생 시 재발방지 대책의 수립 및 그 이행에 관한 조치
3. 중앙행정기관·지방자치단체가 관계 법령에 따라 개선, 시정 등을 명한 사항의 이행에 관한 조치
4. 안전·보건 관계 법령에 따른 의무이행에 필요한 관리상의 조치

② 제1항제1호·제4호의 조치에 관한 구체적인 사항은 대통령령으로 정한다.

제5조(도급, 용역, 위탁 등 관계에서의 안전 및 보건 확보의무) 사업주 또는 경영책임자등은 사업주나 법인 또는 기관이 제3자에게 도급, 용역, 위탁 등을 행한 경우에는 제3자의 종사자에게 중대산업재해가 발생하지 아니하도록 제4조의 조치를 하여야 한다. 다만, 사업주나 법인 또는 기관이 그 시설, 장비, 장소 등에 대하여 실질적으로 지배·운영·관리하는 책임이 있는 경우에 한정한다.

수행 중 유해·위험요인에 대한 확인·개선 등 조치는 현행 산업안전보건법상 의무로서 사업주의 위험성평가 대상에 포함되지 않는다고 하더라도 중대재해처벌법에 따른 의무로서 필요한 조치가 될 수 있다.

결국 플랫폼 사업자는 배달 라이더에게 배달업무를 위탁하고 그로부터 노무를 제공받아 사업을 하는 사업주로서, 배달 라이더의 안전·보건상 유해·위험을 방지하고 중대재해가 발생하지 아니하도록 조치할 의무를 부담한다(중대재해처벌법 제4조, 제5조). 그런데 플랫폼 산업에 있어 알고리즘 기반 통제는 단순한 디지털 발전에 따른 기술 편의와 효용의 산물에 그치는 것이 아니라, 기업의 실질적 지휘·명령을 전자적인 방식으로 대체하면서 법률적 책임을 회피할 수 있는 수단인 것처럼 기능하는 듯하다. 전통적인 사용자의 지휘·명령 방식과 다르지만 일반적인 근로자와의 사용종속관계를 훨씬 넘어서는 강력한 통제로 기능한다는 현실이 간과되고 있는 것이다.¹³⁾ 배달 라이더가 근로기준법 등 노동관

12) “중대재해처벌법 제4조 제1항 제1호는, 같은 조 제4호가 ‘안전·보건 관계 법령에 따른 의무이행에 필요한 관리상의 조치’라고 규정하고 있는 것과는 달리 ‘재해예방에 필요한 인력 및 예산 등 안전보건관리체계의 구축 및 그 이행에 관한 조치’라고 규정하고 있어 그 문언상 경영책임자등으로 하여금 구축해야 하는 시스템, 즉 안전보건 확보의무에 관하여 안전·보건 관계 법령에 따른 조치를 그 전제로 하고 있지 않다. 또한 위 조항은 경영책임자등이 구축해야 하는 시스템의 내용을 ‘재해 예방에 필요한 인력 및 예산 등’이라는 포괄적인 개념으로 정하고 있어 이는 안전·보건 관계 법령이 정한 안전보건 조치의무 외에도 일반적 예견가능성 등을 기초로 한 업무상 주의의무에 따른 조치의 내용도 포함하는 것으로 보이고, 그것이 같은 조 제4호에서 ‘안전·보건 관계 법령에 따른 의무이행에 필요한 관리상의 조치’를 규정하였으면서도 별도로 제1호에서 안전보건 확보의무, 즉 ‘시스템 구축’ 의무를 부과한 취지에 부합한다. 중대재해처벌법 제4조 제1항 제4호의 안전·보건 관계 법령에 따른 조치의 구체적인 사항은 이 사건 시행령 제5조에서 따로 정하고 있다. 이러한 사정에 비추어 보면, 안전·보건 관계 법령에 따른 주의의무의 존재와 그 위반을 전제로 하지 않아도 이 사건 시행령 제4조에 따른 의무를 위반하여 중대재해가 발생하고 그 인과관계가 인정되면 중대재해처벌법위반죄로 처벌할 수 있다고 봄이 상당하다(수원고등법원 2026. 4. 22. 선고 2025노1502 판결).”

13) 다행히 최근 법원은, 온라인 플랫폼(노무제공과 관련하여 둘 이상의 이용자 간 상호작용을 위한 전자적 정보처리시스템을 말한다)을 매개로 근로를 제공하는 플랫폼 종사자가 근로자인지를 판단하는 경우에는 노무제공자와 노무이용자 등이 온라인 플랫폼을 통해 연결됨에 따라 직접적으로 개별적인 근로계약을 맺을 필요성이 적은 사업구조, 일의 배분과 수행 방식 결정에 온라인 플랫폼의 알고리즘이나 복수의 사업참여자가 관여하는 노무관리의 특성을 고려하여 위 요소들을 적절하게 적용하여야 한다면서(대법원 2024. 7. 25. 선고 2024두32973 판결 참조), 플랫폼(피고)과 배송대행 업무위탁계약을 체결한 원고는 임금을 목적으로 피고 회사의 지휘·명령을 받아 종속적인 관계에서 피고 회사가 운영하는 서비스를 수행하기 위해 배달업무라는 근로를 제공한 근로기준법상 근로자에 해당한다고 봄이 타당하다고 판결하였다. 종래 근로기준법이 상정한 전형적인 근로자, 즉

계법령의 적절한 보호를 받지 못한 채 산업재해의 상시 위험 속에서 근로계약이 아닌 위탁계약을 체결하여 생계를 영위하는 노동자로서 알고리즘 통제의 효과가 더욱 크다는 점¹⁴⁾을 고려한 의무 부과 및 적용이 필요한 이유다.

3. 결론

가장 중요하고 시급한 과제는 현행 법·제도를 시행하여 차별적인 법 집행의 공백을 해소하는 것이다. 임의로 법에서 정한 재해조사 대상에서 누락하는 것은 위법·부당할 뿐만 아니라 지금과 같이 배달 라이더의 재해발생률이 높고 해당 위험이 일반 시민에게까지 미치는 영향이 큰 상황에서도 예방대책 수립을 위한 조사·통계에서부터 제외되는 것은 심각한 문제라 할 것이다. 정부가 원인 조사 및 분석 등을 통해 구조적 원인을 규명하고 재해 예방 대책 수립에 나서도록 해야 한다. 나아가 플랫폼 사업자를 안전보건확보의무를 부담하는 사업주로 인식하고 알고리즘을 통한 각종 통제가 어떤 유해·위험을 유발하는지, 중대재해 예방을 위해 플랫폼 사업자가 어떤 의무를 이행해야 하는지 등 종사자 보호 방안을 구체적으로 마련하는 것이 필요하다.

정해진 근무장소에서 정해진 시간 동안 사용자를 위해 종속적인 근로를 제공하는 사람에 비해 상당히 완화된 형태로 피고 회사에게 노무를 제공한 점은 인정되지만, 원고가 앱에 접속하여 근무를 하는 동안 보수를 목적으로 피고 회사의 지휘감독을 받아 종속적인 관계에서 노무를 제공하였다고 판단되는 이상은 원고 역시 근로기준법상 근로자라고 보아야 한다고 판단한 것이다(서울고등법원 2026. 7. 3. 선고 2024나2037832 판결).

14) 김태규, 배달 플랫폼 종사자의 중대산업재해 보호 공백에 대한 일고 - 중대재해처벌법 제3조·제5조의 한계와 개선 방향 -, 법제논단, 법제처, 2026. 6., 15쪽

구교현 (라이더유니온지부)

I. 과로가 만든 죽음, 그 뒤에 있는 낮은 보수

2025년 8월 5일 밤10시 25분, 경기도 군포시의 한 도로에서 배달노동자 김용진 조합원이 시내버스에 치여 숨졌습니다. 사고 직전 일주일 동안 그가 처리한 배달은 248건, 콜 수락률은 97%에 달했습니다. 동료 라이더들의 증언에 따르면 그는 새벽까지 하루 13시간 이상 일하는 날이 잦았고, 병원에 가는 시간조차 아까워 온전히 쉬는 날이 없었다고 합니다.

그가 이렇게 무리하게 일한 이유는 단순한 개인의 선택이 아니었습니다. 그는 쿠팡이츠의 최상위 리워드 등급인 ‘골드플러스’(기본 단가의 30% 추가 지급) 이었는데, 이 등급은 직전 2주간 400건 이상의 배달과 90% 이상의 콜 수락률을 유지해야만 지켜집니다. 동료들은 그가 등급을 지키기 위해 전날 무리하게 콜을 받았고, 다음날 사고 당시에는 긴장이 풀린 상태였을 것이라고 증언했습니다. 기본 배달료가 코로나 이전 3천원대에서 2천5백원까지 떨어진 상황에서, 부족한 수입을 리워드로 메우려다 보니 장시간 노동으로 내몰릴 수밖에 없었다는 것입니다.

이는 예외적인 사건이 아닙니다. 배달의민족을 운영하는 우아한형제들은 올해 상반기 산재승인 건수가 1,108건으로 2022년 이후5년 연속1위를 차지했습니다. 쿠팡이츠는 690건으로 2위를 기록했습니다. 대형 건설사보다 더 많은 인명 피해가 배달 플랫폼에서 발생하고 있는 것입니다.

최근 법원은 배달노동자 산재승인 여부를 판단하는데 있어 과로를 주요한 이유로 판단하고 있습니다. 배달노동자 A씨는 2023년 9월 12일 음식 배달을 위해 오토바이를 운전하던 중 교차로에서 신호를 위반해 좌회전 중이던 차량과 충돌했고, 비장파열로 인한 저혈량성 쇼크로 이틀 뒤 숨졌습니다. 신호위반은 교통사고처리특례법상 이른바 ‘12대 중과실’에 해당하는 항목입니다. 근로복지공단은 이를 ‘근로자의 범죄행위’로 보아 산재보험법 제37조 제2항에 따라 유족급여와

장례비 지급을 거부했습니다. 그러나 유족이 제기한 취소소송에서 서울행정법원 제8부는 2024년 12월 원고 승소로 판결했습니다. 재판부는 A씨가 사고 당일 하루 32건에 달하는 배달을 수행해 과로 상태에 있었고, 이로 인해 육체적·정신적 피로가 상당히 누적되어 순간적인 집중력과 판단력이 저하된 상태에서 신호를 제대로 인식하지 못했을 가능성이 높다고 보았기 때문입니다. 그러면서 “업무수행 중 발생한 교통사고가 통상 수반되는 위험 범위 내라면, 단지 신호 위반이 있었다는 이유만으로 업무상 재해를 부정해선 안 된다”고 판시했습니다.

“육체적·정신적 피로가 상당히 누적되어 순간적인 집중력 또는 판단력이 저하된 상태에서 신호를 제대로 인식하지 못했을 가능성이 상당히 높다.”

“업무수행 중 발생한 교통사고가 통상 수반되는 위험 범위 내라면, 단지 신호 위반이 있었다는 이유만으로 업무상 재해를 부정해선 안 된다.”

— 서울행정법원 제8부 판결 요지

이 판결이 중요한 이유는, 형식적으로는 라이더 본인의 법규 위반이 있었던 사고조차 법원이 그 배후의 원인-과중한 배달 건수와 이로 인한 과로-을 실질적으로 심리해 업무상 재해로 인정했다는 점입니다. 신호위반이라는 결과만 보면 라이더 개인의 부주의처럼 보이지만, 그 이면에는 건당 낮은 보수를 벌충하기 위해 하루 수십 건을 소화해야 하는 구조가 있었다는 것을 법원 스스로 확인한 것입니다.

결국 라이더의 안전 문제는 개인의 부주의나 준법정신의 문제가 아니라, 보수체계의 문제입니다. 이는 이미 화물노동자 안전운임제의 역사가 증명한 사실이기도 합니다. 미국 화물노동자를 대상으로 한 벨저(Belzer) 등의 연구는 임금이 10% 오를 때마다 사고 발생 확률이 뚜렷이 감소한다는 것을, 호주 뉴사우스웨일스주의 30여 년치 데이터는 최저운임제가 시행된 지역에서 견인형 화물차 사망사고 비율이 훨씬 가파르게 줄었다는 것을 보여줍니다.

2026년 「배달종사자유해·위험요인실태조사연구」에서는 정해진 시간 안에 목표 건수를 채우면 보너스를 주는 ‘시간제한미션’, 하루·일주일·한달 단위 목표를 채우면 등급을 올리거나 돈을 더 주는 ‘등급제미션’, 콜을 거절하거나 배차를 취소하면 다음 배정에 제한을 주는 ‘페널티정책’ 등의 앱 알고리즘이 산재 위험을

구조적으로 키울 수 있는 것으로 분석됐습니다. 결국 배달노동자의 보수가 어떻게 책정되는지가 사고에 상당한 영향을 미치고 있는 것입니다.

Ⅱ. 배달노동자의 노동 실태－ 국토부 2025년 생활물류 실태조사

개별 사건들이 보여주는 구조적 위험이 실제로 얼마나 보편적인 현실인지는 국토교통부가 실시한 「'25년 생활물류 실태조사」에서도 확인됩니다.

1. 근로 실태－ 장시간·고강도 노동

○ 월평균 근무일수는 24.5일, 일평균 근무시간은 10.6시간 (주로11시~20시)입니다. 이를 환산하면 월평균 약 260시간 노동으로, 통상 근로자의 법정 노동시간을 크게 웃도는 수준입니다.

○ 일평균 배달 건수는 42.7건, 일평균 이동거리는 109.9km에 달합니다. 하루 10시간 넘게 100km 이상을 오토바이로 이동하며 40건 넘게 배달하는 것이 '평균적인 하루'라는 뜻입니다.

2. 수입과 지출 구조

○ 월평균 매출은 381.2만 원(배달료371.4만 원+ 프로모션 수행9.8만 원)이며, 월평균 지출 70.5만 원을 제하면 월 순수입은 310.7만 원 수준입니다.

○ 지출 항목 중 가장 큰 비중은 유류비(39.4%)이며, 보험료(14.8%), 통신비(14%), 이륜차 할부금(11%) 등이 뒤를 잇습니다. 사실상 영업용 차량 운행에 준하는 고정·변동 비용을 라이더 개인이 전액 부담하고 있는 구조입니다.

○ 이는 월 260시간에 이르는 장시간 노동과 산재 위험을 전제로 한 수치이며, 시간당 환산 수익이나 안전을 위한 여유시간은 반영되어 있지 않습니다.

3. 업무수행 애로사항과 손해배상 부담

○ 업무수행 애로사항으로는①배송거리를 반영하지 않는 운임 계산 방식, ②대량 배송 등 부피·무게에 따른 추가운임 체계 미비, ③음식점주와의 갈등이 꼽혔습니다. 이는 앞서 라이더유니온이 지적해 온 '불투명한 보수 산정 기준' 문제와 정확히 맞닿아 있습니다.

○ 배달 지연·파손 등으로 손해배상 비용이 발생할 경우, 그 비용을 종사자 본인이 부담하는 비율이 59.4%로 가장 높고, 음식점(14.3%), 지역 배달대행업체(13.3%)가 뒤를 잇습니다. 위험과 손실의 최종 부담자가 결국 라이더 개인이라는 것을 보여주는 수치입니다.

이 조사 결과를 종합하면, 배달노동자는 여러 플랫폼을 넘나들며 월 260시간에 육박하는 시간을 일하고, 유류비·보험료 등 영업 비용을 스스로 부담하며, 배송 지연이나 파손에 대한 손해배상까지 대부분 떠안는 구조 속에 있습니다. 그럼에도 불구하고 보수가 배송거리나 화물의 부피·무게를 제대로 반영하지 못하는 것은, 지금의 보수 체계가 라이더의 실제 노동과 위험을 온전히 보상하지 못하고 있다는 뜻입니다. 이러한 실태는 라이더유니온의 문제 제기와 정확히 맞닿아 있습니다.

Ⅲ. 라이더유니온이 제기해 온 세 가지 문제

라이더유니온은 오랫동안 배달 플랫폼의 보수 체계 자체가 라이더를 위험으로 내몬다고 지적해 왔습니다. 그 핵심은 크게 세 가지입니다.

1. 보수가 지속적으로 삭감되어 왔다

배달 기본료는 코로나 이전 건당 3천 원 수준에서 현재 2천 5백 원, 나아가 지역에 따라 1천 원대까지 떨어졌다는 것이 현장의 증언입니다. 라이더유니온은 배달의민족을 상대로 실제 소송까지 제기했습니다. 2026년 4월, 단체협약으로 건당 3천 원으로 합의되어 수년간 유지되던 기본배달료가 새로운 단체협약 체결 없이 2천 5백 원으로 일방적으로 인하되었다는 이유입니다. 같은 시기 실시한 실태조사에서는 응답 라이더의 90%가 직전 달 대비 소득이 줄었다고 답했고, 그 중 40% 이상은 월 51만 원 이상 소득이 감소했다고 답했습니다.

보수가 일방적으로, 그것도 하방으로만 조정될 수 있는 구조에서 라이더가 선택할 수 있는 것은 두 가지뿐입니다. 줄어든 수입을 받아들이거나, 줄어든 단가를 노동시간과 속도로 메우는 것입니다.

2. 보수가 어떤 기준으로 정해지는지 알 수 없다

배달료 산정에 있어 라이더는 이 산식의 각 항목 금액이나 지급 기준을 알 수 없습니다. 화물자동차 안전운임제처럼 매년 차주원가·차주소득 조사를 거쳐 노사정이 함께 참여해 공개적으로 산정 기준을 결정하고 고시하는 절차가 배달 라이더에게는 존재하지 않습니다. 무엇을 근거로 오늘의 배달료가 정해졌는지, 다음 달에는 왜 바뀌는지 라이더는 알 길이 없습니다.

3. 프로모션·리워드 등급제로 라이더를 위험하게 동원한다

쿠팡이츠는 콜 수락률과 배달 건수에 따라 라이더를 그린(7%)·블루(15%)·퍼플(20%)·골드(25%)·골드플러스(30%)로 나누고 추가 운임을 차등 지급합니다. 문제는 이 등급이 일정 기간(예: 직전2주) 동안의 실적으로 유지·강등된다는 점입니다. 등급을 잃으면 곧바로 수입이 줄어들기 때문에, 라이더들은 서로 등급 유지에 필요한 콜 수를 계산하고 무리해서라도 이를 채우려 합니다. 낮은 기본단가를 프로모션·리워드로 보완하는 구조는 결국 라이더들 간의 저단가 경쟁을 프로모션이라는 이름으로 포장해 놓은 것에 지나지 않습니다. 라이더유니온은 이 같은 리워드·등급제의 폐지와 기본 단가의 정상화, 프로모션 경쟁 구조의 중단을 반복적으로 요구해 왔습니다.

IV. 화물자동차 안전운임제가 주는 시사점

이 세 가지 문제－ 보수 삭감, 불투명한 기준, 위험을 유발하는 인센티브 구조－는 사실 화물노동자들이 안전운임제 도입 이전에 똑같이 겪었던 문제입니다. 화물연대는 2003년부터 표준요율제를 요구하기 시작해 2018년 컨테이너·시멘트 품목에 한해 안전운임제를 법제화했고, 2020~2022년 1기 시행 이후 정치적 이유로 일몰되었다가, 2025년 재도입을 거쳐 2026년부터 2기 안전운임제가 시행되고 있습니다.

1. 1기 안전운임제의 실증 효과

한국안전운임연구단의 조사에 따르면 안전운임제 시행 뒤 조사대상 화물차주의 월평균 순수익은 291만 원에서 368만 7천 원으로 26.7% 증가했고, 월평균 노동시

간은 약27.8시간, 8.9% 감소했습니다. 평소 졸음운전 경험은71.8%에서53.3%로 18.5%포인트 줄었고, 과속 경험은32.7%에서19.9%로12.8%포인트 감소했습니다. 운임 인상이 소득만 높인 것이 아니라 장시간 운행과 위험운전의 필요를 낮춘 것입니다. 다만 이 수치를 배달산업에 그대로 대입할 수는 없습니다. 차종과 운행거리, 계약구조는 다르지만, 비용을 회수할 수 있는 운임이 보장될 때 무리한 운행을 줄일 수 있다는 작동 원리는 같습니다.

2. 안전운임제 운임 구조의 핵심 원리

안전운임은 크게 세 가지 요소로 산정됩니다.

- 건당소득= 월 소득÷ 월 총 노동시간× 건당 작업시간(대기시간 포함)
- 건당고정비= 월 고정비(감가상각비, 보험료, 사회보험 등 운행거리와 무관하게 나가는 비용) ÷ 월 총 노동시간× 건당 작업시간
- 건당변동비= 월 변동비(유류비, 정비비 등 운행거리에 비례하는 비용) ÷ 월 총 운행거리× 건당 운행거리

즉‘비용을 온전히 회수하고, 대기시간을 포함한 모든 노동시간에 대해 보상하며, 화주(원청)에게 최종 책임을 지운다’는 세 원칙이 결합된 구조입니다. 2026년 안전운임 고시에서는 컨테이너 차주소득이 월497만 원(전년 대비11.19% 인상), 시멘트(내륙) 차주소득이 월451만 원(11.36% 인상)으로 결정되었고, 주선 요금·지입료 등 부당 공제 금지, 익월 말일 이내 지급 원칙, 공차·대기시간 보상 등 부대조항까지 함께 고시되었습니다.

안전운임제의 핵심은 정부가 권고가격을 발표하는데 있지 않습니다. 실제 지급해야하는 법정최저선, 원청인 화주까지 책임지는 책임의 사슬, 차주·운수사업자·화주가 산정에 참여하는 절차, 위반시 차액 지급과 제재가 결합돼야 운임이 안전기준으로 작동합니다. 배달최저보수제도 플랫폼이 참고만하는 표준단가가 아니라 계약과 알고리즘을 구속하는 최저기준이어야 합니다.

또한 안전 운임은 운행거리만 계산하지 않습니다. 상·하차와 대기, 공차 운행, 차량의 감가상각과 보험료, 정비비처럼 일을 계속하기 위해 필요한 시간과 비용을 산정합니다. 배달에서는 콜을 기다리는 시간, 픽업지로 이동하는 시간, 음식점 대기, 고객 전달, 주문취소와 다음 주문을 받기 위한 이동까지 같은 관점

으로 측정해야 합니다.

3. 국제노동기구(ILO)의 지침과 해외 사례

2019년 ILO가 채택한 「운수부문 양질의 일자리 및 도로안전 증진을 위한 지침」은 ‘지속가능한 운임(sustainable payments)’ 원칙으로 ①모든 고정비·변동비에 대한 완전한 비용 회수, ②비운행시간을 포함한 모든 노동시간에 대한 보상, ③임금·비임금 노동자를 가리지 않는 전면 적용, ④이해당사자 참여를 통한 운임 결정, ⑤화주를 포함한 공급사슬 전체에 대한 구속력 있는 책임(‘책임의 사슬’), ⑥감시감독 및 위반 단속 제도를 제시하고 있습니다. 이러한 원칙은 이미 여러 나라에서 실제 제도로 구현되어 있습니다.

호주 뉴사우스웨일스주 (1979~)	노사관계법 제6장에 따라 일반화물·택배·플랫폼 배달까지 계약 기준(최저운임) 공표. 노동조합에 감시·감독 권한 부여, 일몰조항 없이 안정적 시행.
캐나다 밴쿠버 항만(2005~)	컨테이너 운송에 최저운임제. 감독청(OBCCTC)이 면허 정지·취소, 최대5만 캐나다달러 과태료 부과 등 강력한 집행 권한 보유.
브라질(2018~)	법률로12개 세부 품목에 전국 단위 최저운임 적용. 위반 시 차액의2배 과태료 부과.

플랫폼 배달노동자에게 최저보수제를 적용하는 국가는 호주, 칠레, 프랑스, 캐나다, 미국 등으로 확대되고 있습니다.

V. 배달노동자 최저보수제, 어떻게 설계할 것인가

안전운임제와 ILO 지침이 공통으로 제시하는 다음의 원칙을 배달노동자에게 적용한다면 다음과 같은 제도 설계가 가능합니다.

1. 공정하고 안전한 지급 기준

○ 근로기준법상 근로자 여부와 무관하게 모든 배달노동자에게 적용되는 최저보수 기준을 마련해야 합니다.

- 건당 보수는 오토바이 유지비·보험료 등 고정비, 유류비 등 변동비, 대기시간을 포함한 모든 노동시간에 대한 적정소득을 모두 반영해 산정해야 합니다.
- ‘낮은 기본단가+ 리워드로 보완’하는 현재 구조에서 벗어나, 기본 단가 자체가 생활 가능한 수준으로 정상화되어야 합니다.
- 국토부 실태조사에서 드러난 것처럼 배송거리·부파·무게를 제대로 반영하지 않는 현행 운임 계산 방식을 개선해, 실제 이동거리와 화물 특성에 비례한 할증 체계를 갖추어야 합니다.

2. 당사자 참여를 통한 투명한 산정

- 화물 안전운임위원회처럼 노동자 대표, 플랫폼사간의 협상을 통해 매년 기준을 고시해야 합니다.
- 현재의 불투명한 정산 산식을 공개하고, 라이더가 자신의 보수가 어떻게 계산되는지 확인할 수 있는 절차를 법제화해야 합니다.

3. 감시·감독 및 위반 단속

- 신고센터 운영, 자료 제출 의무, 위반 시 과태료 등 실효성 있는 집행 수단을 마련해야 합니다.
- 배차·등급·페널티를 결정하는 알고리즘의 투명성을 확보해, 라이더가 자신에게 적용되는 기준을 알 수 있도록 해야 합니다.

4. 프로모션·등급제에 대한 규제

- 실적 유지를 이유로 장시간·고강도 노동을 사실상 강제하는 리워드·등급제는 안전 관점에서 규제 대상이 되어야 합니다.
- 기본 단가 정상화를 전제로, 등급제가 저단가를 감추는 수단이 아니라 실제 안전과 서비스 품질에 기여하는 방식으로 재설계되어야 합니다.

VI. 결론

김용진조합원의 죽음은 개인의 부주의가 아니라, 낮은 보수를 등급과 프로모션으로 메워야 했던 구조가 만든 결과였습니다. 그리고 이제 법원조차 배달업무의 구조적 특수성-시간에 쫓기게 만드는 보수 체계-이 사고의 원인이 될 수 있음을 인정하기 시작했습니다.

화물자동차 안전운임제는 ‘적정한 운임이 곧 안전’이라는 명제를, 오랜 연구와 실증적 데이터, 그리고 해외 여러 나라의 법제도를 통해 이미 증명해 왔습니다. 같은 원리가 배달노동자에게 적용되지 않을 이유가 없습니다. 오히려 배달업은 인공지능 알고리즘이 실시간으로 노동을 통제하고, 등급과 페널티로 노동강도를 조절하는 더 정교한 방식으로 라이더를 위험에 노출시키고 있습니다.

노동부가 지금 해야 할 일은 명확합니다. 배달노동자에게 최저보수제를 도입하고, 그 산정 과정에 라이더가 참여하도록 하며, 플랫폼의 책임을 법으로 강제하는 것입니다. 더 이상의 죽음을 막기 위한 최소한의, 그리고 가장 확실한 시작점이 바로 여기에 있습니다.

박수민 (한국노동연구원 부연구위원)

1. 효과적인 개입을 위한 시작

최근 몇 해 동안 기업별 산재 사고 사상자 통계에서 배달플랫폼 기업이 1.2위를 달리고 있다. 배달플랫폼 사업과 관련한 산재를 줄이기 위한 문제제기와 노력이 이어지고 있지만 재해자 규모는 줄지 않고 있다. 이는 배달노동과 관련한 산재의 책임 주체, 원인이 다층적이어서 재해와 관련한 위험 요인의 인식, 메커니즘의 발견, 효과적인 개입과 관리를 어렵게 하기 때문이다.

음식배달 산재와 연계된 주체는 배달노동자-음식점-관리점(협력사, 대행사)-소비자-플랫폼 본사-지방정부-중앙정부로 정리할 수 있다. 노동과정상의 위험은 도로상태와 같은 외부 요인, 노동자의 안전행동과 같은 개인적 요인, 이주노동자의 사회경제적 취약성¹⁵⁾, 알고리즘과 앱을 활용하여 업무를 배정하고 소통하는 과정에서 발생하는 상호작용으로 구분할 수 있다. 이중 폭염과 같은 외부요인, 안전행동과 같은 노동자 개인요인은 비교적 뚜렷하게 식별되고, 개입이 용이하다. 현재 문제가 되는 지점은 겉으로 드러나지 않는 앱을 통해 매개되는 과정이 노동자의 행동과 위험에 어떻게 영향을 미치는가라고 할 수 있다.

배달노동자의 산재사고는 한국만의 현상은 아니라 배달플랫폼 사업이 이뤄지는 전세계에서 공통적으로 나타나는 문제이며, 이에 따라 배달플랫폼 알고리즘과 산업안전의 관계에 대해서는 국내외적으로 많은 연구가 축적되고 있다. 올해 초 고용노동부에서 발표한 『배달종사자 유해·위험요인 실태조사 연구』보고서는 알고리즘이 위험행동과 아차사고를 반복적으로 축적시키는 신체적 위험유해요인으로 기능할 가능성이 높으며, 알고리즘 기반 성과 압박 구조와 실시간 업무관리 방식 자체를 핵심 관리 대상으로 포함해야 한다고 분석하고 있다. 더불어

15) 유럽이나 미국에서는 배달노동을 수행하는 상당수가 이주노동자임. 이주노동자의 경제적, 법적 취약성은 이들을 더욱 큰 위험에 노출시키며, 적절한 대응을 어렵게 만드는 요인임.

개인 수준에서는 알고리즘의 불확실성이 위험감수와 규칙위반을 받아들이게 만드는 사회심리적(psychosocial) 효과를 지적한다. 이는 알고리즘에 대한 인식이 배달노동자의 행동과 밀접하게 연결된다고 보고하는 호주 뉴사우스웨일즈 정부의 보고서¹⁶⁾와도 연결된다. 소득과 안전을 교환 가능한 것으로 만들어내는 심리적 메커니즘 또한 알고리즘의 안전성을 검증할 때 중요한 요인이다. 오늘 토론회는 알고리즘-노동자의 상호작용이 사고와 위험행동의 확률을 높인다는 연구결과가 누적되는 가운데 어떻게 개입할 수 있을 것인지에 대한 구체적인 고민이 제기하는 자리이다.

2. 사전 예방-사후 관리의 연결

첫 번째 발제는 산업안전보건법 제도 적용 범위와 내용의 확장을 요구한다. 산업안전보건법의 ① 기업의 안전보건조치 의무 확대, ② 노동자에게 적용되는 조치 의무 확대를 강조하면서 그 핵심 수단으로 위험성평가를 강조하고 있다. 더불어 ③ 산업안전 관점에서 알고리즘에 대한 평가와 규제, ④ 안전운임제 마련을 라이더가 안전하게 일할 권리 보장 방안으로 제시하고 있다. 두 번째 발제는 배달라이더가 중대재해처벌법의 보호대상으로 적용될 수 있으며, 플랫폼 기업의 안전보건확인이라는 구조적 의무 역시 산안법과 별개로 중대재해처벌법에 따른 의무로 필요한 조치가 될 수 있다고 분석하고, 배달 라이더의 사망사고에 대해 중대재해 원인조사를 촉구하고 있다. 두 발제를 하나로 묶으면 중대재해 원인조사를 통해 사망사고를 둘러싼 복합적인 유해·위험요인을 확인하고, 노-사 참여를 통해 개별 사업 수준에서 통제할 수 있는 유해·위험요인에 개입하여 사고를 예방하는 틀이 그려진다.

배달라이더 사고, 특히 사망사고에 대한 체계적인 재해조사는 예방 조치가 이뤄지기 위한 첫 번째 단계가 될 수 있다. 재해조사는 두 가지 의미가 있다. 첫째, 사고 원인을 교통법규 위반이나 개인의 위험행동이 아닌 노동과정의 차원에서 파악할 수 있다. 배달 중 사고가 날 경우 현재는 경찰이 조사주체가 되어 교통사고를 중심으로 사고조사와 대응을 진행한다. 배달 업무 중의 사고인지,

16) Road safety messaging trial with food delivery workers in the gig economy (2021)

어떤 업무 단계에 있었는지 등의 조사는 정확하게 이뤄지지 않는다. 예를 들어, 싱가포르의 경우 배달사고 중 사고가 나면 어떤 업무를 수행하고 있었는지를 보여주는 근거 자료를 앱이나 웹사이트에서 확보하도록 하고 있다. 이러한 조치는 재해보상구조와 관련있으나¹⁷⁾ 작업과정 측면에서 사고자료를 기록하고 조사한다는 것은 새겨볼 대목이다. 산재와 관련하여 기업을 비롯한 각 주체가 어떠한 경로로 사고에 영향을 미치는가에 대한 조사와 조치가 있어야, 실효적이고 다층적인 예방조치도 시작될 수 있다.

둘째, 재해조사는 위험성평가를 뒷받침하는 자료가 될 수 있다. 위험성평가는 노-사참여를 바탕으로 하는 자율적 예방체계이다. 소비자를 대상으로 하는 경영전략의 변화, 배차·보수 알고리즘의 변화, 새로운 앱 기능의 출시 등이 노동 과정에 미치는 영향과 위험에 대해 현장의 배달노동자보다 정확하게 아는 사람은 없을 것이다. 그러나 플랫폼 노동조합의 낮은 조직률, 부업 노동자가 많고, 노동시장 이동이 매우 활발하다는 노동시장의 특성을 고려하면, 노-사 사이에 전문성, 협상력, 대표성 등에 있어 차이가 발생할 수 밖에 없다. 재해조사는 노-사 참여에 기반한 자율체계가 효과적으로 돌아가기 위한 정보를 제공할 수 있다.

물론 배달노동 산재의 위험·유해요인은 고정된 사업장의 설비·화학제품 중심의 위험·유해요인과 다르다. 재해조사를 토대로 어떤 결과를 누구에게 책임을 물을 것인가에 대한 반론이 제기될 수 있고, 이에 따른 사회적 논의가 필요할 것이다. 중대재해처벌법이 아닌 다른 방식의 대안이 제시될 수도 있다. 그러나 ‘직접적’ 요인이 아니라는 이유로 위험행동에 누적되는 여러 요인을 규제하지 않으면, 위험·유해요인에 대한 통제와 사고 예방은 불가능하다.

3. 대만 외송전법 사례

17) 싱가폴은 여러 플랫폼의 업무를 수행하고 있을 경우, 배달 단계에 따라 플랫폼사가 보상 책임을 차등적으로 나눠지기 때문에, 각 플랫폼사의 주문단계를 확인해야 한다. 예를 들어 배달라이더가 A사의 주문을 수락한 상태이고, B사의 주문을 픽업하여 배달하던 중 사고가 난 경우 B사가 보상책임을 진다. 반면 A, B사의 주문을 모두 배달중인 경우 두 기업이 책임을 나눠지며, 사고 전 90일 간 각 플랫폼에서 번 소득의 비율을 기준으로 한다. 배달라이더가 더 많은 소득을 올린 플랫폼, 해당 노동자를 통해 더 많은 업무를 수행한 플랫폼이 더 많은 책임을 지는 구조이다.

2026년 7월부터 대만에서는 배달라이더 문제를 종합적으로 다루는 새로운 법이(「외송원 권익보장 및 외송플랫폼 관리법」(약칭 외송전법, 外送專法))¹⁸⁾ 시행되고 있다. 해당 법안은 알고리즘에 대한 규제, 산업안전, 최저보수 등의 문제를 모두 담고 있어 주요한 사례로 소개하고자 한다. 법안은 총 5장 28조로 이뤄져있는데, 제2장은 배달노동자의 권리보호, 제3장은 배송플랫폼의 의무에 대해 다루고 있다.

산업안전과 관련한 내용을 먼저 살펴보면 사전예방과 사후관리, 산재보험 등에 대한 내용이 포함되어 있다. 법안에는 사망사고, 또는 1명 이상이 입원치료가 발생하면 플랫폼 사업자는 8시간 이내에 지역 노동검사기관에 신고하고 이후 사고조사, 분석을 실시하고 기록을 작성하여야 한다고 되어 있다. 회사의 조치와 관련하여 함께 살펴 볼 것은 기존에 이미 마련되어 있는 배달노동자 안전과 관련한 제도이다. 대만은 2020년 「職業安全衛生設施規則」(직업안전위생시설규칙)에 배달노동자와 관련하여 합리적 업무배분을 통해 노동자의 심신건강에 위해가 발생하지 않아야 한다는 항목을 신설하였다. 이 항목은 이어서 제정된 「食品外送作業安全衛生指引」(식품배달작업 안전위생지침)¹⁹⁾을 통해 구체화되었다. 지침은 고용주²⁰⁾에게 외송작업의 사전에 유해·위험요인을 식별하고 이에 대응하는 위해방지계획을 마련하도록 요구하며, 위해방지계획에 포함되어야 되는 항목을 열거하면서 “합리적 배차”를 언급하고 있다.²¹⁾ 지침에서 정의하는 합리적 배차란 “사용자가 노동자로 하여금 배달작업에 종사하게 하는 경우, 주행거리, 교통상황 및 교통법령, 기상상황, 배송 건수, 시간 및 장소 등의 요소를 평가하고, 프로그램 설계 또는 알고리즘 등의 방식을 통하여 적절한 조치를 취하여 업무를 합리적으로 배분하는 것”을 말한다. 2020년 지침이 사전 예방체계를 강조하였다면, 2026년 법안을 통해 사업자의 의무가 사고 사후의 신고,

18) 외송은 배송 및 배달을 총칭함.

<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=N0020024>

19) 2022년 「外送作業安全衛生指引」로 개정하면서 적용범위를 음식배달에서 일반 외송으로 확대

20) 고용관계가 없는 외송작업의 경우에도 사업단위에는 관련 작업환경과 위해요인등의 사전 고지의무가 부과됨.

21) 위해방지계획에 포함되는 항목은 ① 작업안전 평가 및 조치, ② 교육훈련, ③ 차량 안전 점검, ④ 보험, ⑤ 고·저온 위험예방, ⑥ 합리적 배차, ⑦ 사고처리, ⑧ 성과평가·개선임.

조사, 및 관리까지 확장된 것으로 볼 수 있다.

이밖에 플랫폼 기업은 단체상해보험과 책임보험에 가입해야 하며, 작업재해보험(대만의 산재보험)에 가입한 라이더가 보험료를 플랫폼에 사후 청구하는 방식으로 산재보험료를 부담한다. 안전조건을 포함하여 일정 시간 이상의 교육훈련을 진행해야 한다. 표준계약 사항의 9번째에는 “외송작업 직업안전위생(外送作業職業安全衛生)”항목을 따로 두고 배달작업의 산업안전보건 기준을 제시하고 있다. 주요하게 다음의 네 가지 내용을 포함한다. ① 정부기관이 자연재해 때문에 출근·근무 중단을 선언한 지역 및 해당 지역을 운행경로에 포함하는 주문에 대해 영업중단, ② 교육 미이수자 배달 금지, ③ 중대한 교통안전 위반시 재교육, ④ 기존의 산업안전보건법 및 안전지침 준수이다.

외송전법은 산업안전체계 외에도 안전에 영향을 미치는 알고리즘, 최저보수 문제도 다룬다. 제5조 제1항에서 “배달플랫폼 사업자가 배달원에게 지급하는 각 주문의 기본보수는, 해당 주문의 배달서비스 기간(주문 수락부터 배달완료까지 걸린 시간)에 따라 비례 환산한 「최저임금법」에서 정한 시간당 최저임금의 1.25배보다 낮아서는 안 되며, 또한 신타이완달러 45원의 보장금액보다 낮아서는 안 된다”고 정하고 있다. 인센티브는 기본보수에 포함되지 않는다.²²⁾ 플랫폼 운영자는 총보수, 주문별 계산방법 및 지불 방법, 법률 또는 당사자 간 합의에 따라 공제할 수 있는 항목 및 금액, 실제로 지급된 금액을 제공해야 하며, 보수대장을 마련하고 5년간 보존해야 한다. 또한 플랫폼 사업자는 주무기관에 배달원 수, 배달서비스 기간, 온라인 접속 기간 및 보수 등 관련 정보를 정기적으로 제공해야 한다.

외송전법은 정보제공과 불이익 결정과 관련한 절차적 권리의 보장을 통해 알고리즘을 규율한다. 정보제공과 투명성과 관련하여 먼저 위에 소개한 5조에서 보수가 계산되는 방식을 제공하도록 한다. 플랫폼 운영자가 노동자에게 주문 정보를 제시할 때는 해당 주문의 예상 보수, 상품의 수령·배송 장소 및 그 밖의

22) 「外送服務定型化契約應記載及不得記載事項」에서 표준계약 필수 기재사항 및 금지사항 10개 항목을 규정함.

관련 중요 정보를 명확하게 알려야 한다. 대만 노동부는 입법 이유에서 도착 구역이나 층수를 포함하는 세부주소, 예상 픽업·배달시간 등이 중요 정보에 해당하며 배달원이 주문 수락 여부를 판단할 수 있도록 하는 것이라고 밝혔다. 알고리즘에 의한 불이익 결정에 대해서도 제재하고 있다. 주문거절이나 로그아웃을 이유로 불이익한 처분을 금지하고 있으며, 설명권, 이의제기 과정의 구체화하고 있으며, 이 과정에 대해 정부가 기록을 확인할 수 있다.

산업안전의 측면에서 알고리즘을 둘러싼 핵심 쟁점은 위험행동을 유도하는 가능성이다. 알고리즘은 정보를 제공하고 선택의 조건을 구성함으로써 특정한 행위를 유도하는 역량을 가지고 있기 때문이다.²³⁾ 배차방식, 보수의 수준, 인센티브 구조, 주문 거절에 대한 불이익은 서로 맞물리면서 어느 정도의 위험을 감수할지에 영향을 미치는 업무환경을 구성한다. 대만의 외송전법이나 시간제한·별점·인센티브를 설정하지 않도록 규정한 싱가포르 공인실무규범(ACOP)은 알고리즘을 포함한 플랫폼의 업무설계가 위험행동을 유도하는 경로에 개입하는 사례라고 볼 수 있다. 플랫폼 산업에서도 소득을 위해 안전을 희생하도록 만드는 압력을 통제하고, 안전하게 일할 수 있는 작업규범을 만든다는 산업안전의 기본 원칙이 적용되는 것이다.

23) 미디어 연구에서는 이를 미디어의 행위 가능성(Affordance)라고 칭함.

토론3

고용노동부 노무제공자안전보호과
공세현 사무관

토론4

고용노동부 중대산업재해 수사과
이호준 사무관

토론5

고용노동부 근로기준정책과
이승철 사무관