

불규칙 노동시간의 극단, 항만과 공항

유청희 상임활동가

우리 법은 1일 노동시간을 8시간, 1주 노동시간을 40시간으로 정하고, 1주 초과 노동시간은 12시간을 넘지 못하게 정하고 있다. 그렇지만 그 8시간이 하루 중 언제 배치되어야 하는지는 법에서 정하지 않고, 야간노동 역시 규제하지 않는다. 많은 노동 현장, 산업 현장에서 노동은 아침부터 오후까지 이루어지고, 노동자는 보통 아침에 출근해 저녁에 퇴근한다. 그렇지만 화물 또는 승객을 실은 배가 들고 나는 항만과 비행기가 이·착륙하는 공항의 노동자들은 배, 비행기가 도착하고 떠나는 시간에 맞춰 일한다. 그리고 그 노동시간 시작과 끝은 오늘과 내일이 다르고, 지난주와 이번 주가 같지 않다.

근로기준법 제59조 노동시간 특례제도는 법에서 정한 업종에 대하여 사용자가 노동자 대표와 서면으로 합의한 경우, 주 12시간을 초과하여 연장노동을 하게 하거나 휴게시간을 변경할 수 있게 하는 제도다. 2018년 법 개정 시 많은 업종의 특례제도가 폐지됐지만, 노선 여객자동차운송사업을 제외한 육상운송 및 파이프라인 운송업, 수상운송업, 항공운송업, 운송관련 서비스업, 보건업 5개 직종은 여전히 주 12시간이 넘는 연장근로가 가능하다. 2018년 법 개정 당시, 특례제도를 유지하는 업종에 대해 근로일 종료 후 다음 근로일 개시 전까지 연속하여 11시간 이상의 휴식 시간을 부여하도록 했을 뿐이다. 법이 장시간 노동을 허용하고 있어 항만과 공항 노동자들은 길게 일하는데다, 매우 불규칙하게 일하고 있기도 하다.

최근 주 52시간을 넘긴 장시간 노동, 노동시간 특례 합의의 유효성 여부, 11시간 연속 휴게 미보장 등 문제로 퀴네앤드나겔 코리아 노동조합이 파업에 돌입했다. 퀴네앤드나겔 코리아는 항공·해상 수출입 운송과 통관, 창고·재고관리 등의 업무를 하는 외국계 운송회사다. 퀴네앤드나겔과 같은 장시간 노동, 야간노동, 불규칙 노동은 항만과 공항의 노동시

간 특례 업종에서 만연하다.

노동시간의 길이와 배치, 규칙성 등은 모두 노동시간에서 중요한 문제이고 노동자 건강에도 영향을 미친다. 장시간 노동, 야간 노동을 포함한 불규칙 노동은 심혈관계질환, 수면 장애, 우울증, 사고의 증가를 불러온다. 한국근로환경조사를 사용하여 분석한 연구 결과, 매일 또는 매주 일정한 시간 동안 근무하지 않는 근로자는 일정한 근무 시간을 갖는 근로자에 비해 우울 증상과 불안 위험이 더 높은 것으로 나타났다. 장시간, 야간, 불규칙 노동이라는 삼중고에 시달리는 공항, 항만 노동자들의 노동 실태와 건강을 들여다볼 필요가 있다.

배가 들어오는 시간이 나의 노동시간

항만의 현장감독은 짐을 실어야 하는 하역 노동자들이 짐을 잘 싣도록 감독하고 작업 시간을 조율하는 역할을 한다. 이들의 노동시간은 배가 입항하고 머무는 시간에 따라 결정된다. “배가 들어오면 일을 하는 거고 배가 안 들어오면 일이 없는” 항만에서는 노동시간을 전날 오후에나 알 수 있다. 극도의 불규칙 노동이다. 이들은 월요일부터 금요일, 일요일에 5일 일한 후 주말 이틀을 쉬는 것이 아니라 주말이나 휴일 구분 없이 회사에서 정하는 대로 스케줄 근무를 한다.

항만 현장감독 노동자들은 정규 근무와 연장 근무 역시 다른 현장과 다른데, 이들은 아침부터 저녁까지 일한 후에도, 작업이 있으면 다음 날 새벽까지 작업을 이어가기도 한다. 노동시간은 주마다 다른데, 어떤 주에는 40시간, 또 어떤 주는 80시간까지도 일한다. 건강이 손상될 수 있는 불규칙 노동시간이다.

또 하나 우려되는 것은 업무 종료와 시작 사이 연속 11시간 휴게 보장이다. 한 항만 현장감독 노동자는 “(오전부터 일을 한 후) 밤 11시를 넘겨서 일을 할 때는 다음 날 쉴 수가 있지만, 10시나 11시에 끝나면 다음 날 또 근무를 할 수가 있”다고 말했다. 12시간 이상의 장시간 노동 이후 11시간 연속 휴게가 애초 취지에 맞는 적절한 휴게시간이라고 볼 수 있을까?

항만 노동자들은 화물 입항에 따라 일이 많을 때와 적을 때가 있고, 그 차이가 하루 단위로 나타나기도, 주간 단위로 나타나기도 한다. 더 많은 인력을 투입한다면 이런 불규칙성을 어느 정도는 해소할 수 있을 텐데, 빠듯한 인력으로 스케줄을 짜는 데서 생기는 어려움을 노동자들의 불규칙한 노동시간으로 메꾸고 있다.

매주 달라지는 공항 노동자의 노동시간



▲ 2026.7.28. 인천항에서 노동자들이 배 화물을 하역하는 모습. 배 위에 있는 대형 크레인으로 화물을 내리는데 적절한 위치에 내려올 수 있도록 하는 일이다. 사진 : 한노보연

비행기가 후진하도록 차로 밀거나 장비를 사용해 비행기 탑승객의 수하물을 내리고 올리는 작업을 하는 공항 노동자들의 근무 시간은 아침 9시에 출근, 다음 날은 새벽 6시에 출근, 그 다음 날은 오후 1시 반에 출근하는 식이다. 항만과 달리 최소한 한 달 단위로 노동시간 스케줄을 정하기는 하지만 불규칙성은 크게 다르지 않다. 항만 노동자들처럼 일부 공항 노동자들도 업무와 업무 사이 연속 11시간 휴게시간이 보장되지 않기도 한다. “제일 힘들어하는 부분이 휴게시간”이라고 호소하기도 한다. 오후 3시에 출근해 밤 12시에 퇴근한 노동자가 다음 날 새벽 6시에 다시 출근하는 경우도 있다. 노동시간 특례제 적용 사업장이지만, 주 52시간은 대부분 지켜진다. 다만 충분한 휴식을 위한 휴게시간이 보장되지 않는 날도 많은 것이다. 이렇게 불규칙한 노동을 하다 보면 수면 시간도 불규칙해진다. 그러니 피곤하게 일한 날인데도 쉽게 잠들지 못한다고 한다. 피곤한 상태로 잠에서 깨고 노동을 이어가게 된다.

더 규칙적인 노동시간, 더 좋은 노동시간으로

윤석열 정부에서 주 69시간까지 연장근로가 가능하도록 노동시간 제도 개편 방안을 제시했을 때, 강한 반대 여론이 있었고 결국 이 시도를 막았다. 지금 논의 중인 메가특구 특별법안 역시 주 52시간 초과 노동에 대해 부정적인 반응이 많다. 더 이상 우리 사회가 장시간, 불규칙 노동의 확산에 동의하지 않기 때문이다. 그런데 여전히 많은 운송산업과 보건업 노동자들이 법에서 허용한 장시간 노동을, 매우 불규칙하게 하고 있다는 점을 놓쳐서는 안 된다. 노동시간 특례제도에 묶인 노동자들의 건강 위험을 이대로 방치할 수는 없다.

지금보다 인력 충원을 충분히 하는 등 지금의 장시간·불규칙 노동을 개선할 수 있는 방안은 분명히 있다. 모든 노동자들이 적정 시간 일하고 충분히 쉬는 사회, 그리고 야간노동을 포함한 불규칙성을 최대한 줄이는 사회가 되어야 한다. 