근로시간도 대기시간도 아닌, 다시 시동 걸 준비하고 기다리는 시간에 대한 단상

권남표 노동시간센터 회원

한국의 수많은 휴게시간에 대한 의문이 생기던 차였다. 식당이 쉰다고 밖에 나갔다가 오라는 브레이크타임 3시간 휴게시간, 경비 및 관리를 하며 24시간 아파트를 떠나지 못하지만, 휴게시간이라며 쪼개져 있는 10시간, 아이들이 잠든 낮잠 시간은 행정 업무를 하든 말든 보육이 아니라는 어린이집의 1시간짜리 휴게시간, 6411번에 몸을 싣고 새벽부터 빌딩 청소를 하고 오후 청소를 위해 쉬라 했던 3시간의 휴게시간까지. 그 시간에 노동자들은 얼핏 자율성이 인정되는 듯 보였지만, 사업장을 떠날 수 없다.

노동시간도, 휴게시간도 배에 맞추는 항만

최근 한노보연과 노조가 함께하는 공공운수노조 노동시간 특례제 연구에서, 항만 노동자들을 만났다. 방문한 여러 항구에서 노동자들은 한목소리로 이야기했다. “물량이 많을 때, 운송할 물량이 많다 보면 (퇴근) 시간이 늦어지죠”, “배가 없는 게 아니면 누군가는 계속 나와야 해요. 항만은 쉬는 날이 없다고 보시면 돼요. 명절도 계속 돌아가.” 한국의 쉬는 날이 해외의 쉬는 날이 아니고, 오늘 날씨가 좋다고 해서 내일도 좋다는 보장이 없다. 항만은 배가 들어와 있는 동안 멈추지 않고 컨테이너를 싣고 내리고, 부두에 쌓인 철제 상자를 야드로 이동시키고 정리한다. 입항해 있는 컨테이너선은 정박해 있는 시간이 돈이다. 한시바삐 물건을 빼고 실어야 한다고 재촉하니 노동자는 일이 있으면 무조건 나온다.

철제 컨테이너가 들고 나는 항만의 밤은 잠들지 않았다. 낮에도 화물은 멈추지 않았다. 내내 부두 작업은 계속되고, 엔진소리는 잦아들 새가 없었다. 컨테이너의 흐름은 24시간 멈추지 않지만, 사람은 24시간 일할 수가 없다. 헌법이 정한 노동법의 취지가 인간의 존

엄성을 보장받을 정도의 기준을 세우는 것이니, 근로기준법은 기본적 생활을 보장할 만큼의 제약을 걸어뒀다. 기계도 무리해서 굴리면 퍼지는데, 사람이 쉬지 않고 일하면 쓰러지는 건 상식선이다.

현행법은 건강을 잃지 않고 생활에서의 자유시간을 보장하기 위해 1주일에 연장근로를 포함해 최대 또는 평균 52시간을 일하게 했다. 그러고서는 또 틈을 열어두었는데 그중 하나가 1주 52시간을 넘게 일을 시킬 수 있도록 한 근로시간 및 휴게시간 특례(근로기준법 제59조)제도다. 항공운송업, 수상운송업, 육상운송업 등은 실물 경제가 기반하는 물류 인프라를 유지하기 위한 공익적 목적을 이유로, 법에 "주 12시간을 초과하여 연장근로를 하게 하거나 휴게시간을 변경할 수 있다"라고 정해두었다. 그러면서 다소의 염치는 있는지 노동자 건강권 보호 취지라며, 52시간을 넘게 일하는 경우 연속 11시간 이상의 휴식시간을 주도록 했다.

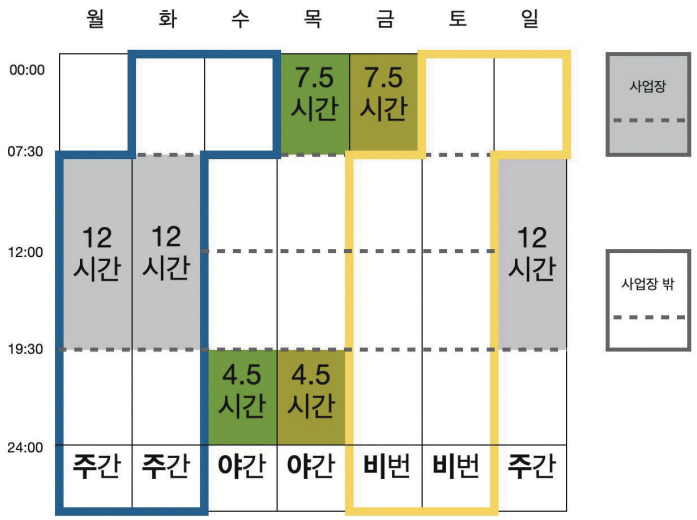
우리 연구는 그래서 항만 노동자가 얼마나 장시간 노동을 하는지, 그 장시간 노동이 항만 노동자에게 얼마나 정신적 신체적 부담이 되는지를 조사하려 했다. 24시간 멈추지 않는 항만이라는 거대한 기계 속의 사람들이 교대하고, 졸고, 휴식을 취하고, 호출을 기다리는 모습을 확인할 수 있었다.

항만에서의 60시간이 40시간이 되는 비밀은 휴게시간

예상하지 못한 장면은 스케줄표를 받아본 이후였다. 지원근무로 연속 근무하긴 했지만, 1주일에 52시간이 넘는 유급 노동시간은 쉽사리 발견되지 않았다. 하지만 1주일에 사업장에 머무는 전체 시간은 60시간이 넘는 아이러니가 곳곳에서 발견됐다.

이들이 받는 스케줄은 주주야야비비(주간 2일, 야간 2일, 비번 2일)의 3조 2교대 근무 패턴으로, 항구에 들어와 떠날 때까지 하루 12시간씩 항구에 머문다. 그런데 이 중 유급 노동시간은 8시간이다. 주 60시간 동안 항구에 있어야 하는 노동자들의 유급 노동시간을 40시간으로 만드는 비법은 하루 4시간의 휴게시간이었다. 2시간 일하고 1시간을 쉬고, 2시간 일하고 1시간을 쉬고, 이러한 패턴은 멈추지 않는 항구가 오차 없이 굴러가도록 하는 촘촘한 이빨을 가진 톱니바퀴 같았다.

스케줄 표 안에서 노동자들은 2시간마다 대형 장비에 탑승과 하차를 반복했다. 2시간을 일한 작업자는 대형 장비에서 하차해, 1시간의 휴게시간을 갖기 위해 셔틀로 작업 현장을 떠났다. 셔틀이 싣고 온 다음 작업자가 장비에 올라 2시간 동안의 컨테이너 운반 작업을 시작했다. 전 세계를 오가는 교역품들은 이들의 노고로 장비에 실려 멈추지 않고 이동했다.



▲ 부산항에서 항만 내 컨테이너를 이동하는 대형 지게차 운전 노동자의 일주일 스케줄표. 사진 : 권남표

현장 작업자는 "일단 12시간이지만 따지고 보면 일하는 시간은 8시간입니다. 나머지 4시간은 쉬는 시간인 거죠."라고 말했다. 항만의 일부로서 물품을 옮기고, 전체 작업을 관리하는 시간은 유급 노동시간이지만, 나의 자율성이 일부 보장되는 시간은 쉬는 시간, 즉 휴게시간이라고 불렸다. 그 시간 동안 작업을 중단하고, 휴게 공간에서, 눕거나 잠을 자고, 담배를 피우고, TV를 시청하고, 편의점을 이용하고, 식사를 할 수 있다고 했다.

2018년 버스 기사 5명이 제기한 소송, '다음 운행 시간까지 대기한 시간이 유급 노동시간이다'라는 취지의 소송에서 대법원은 대기시간을 전적으로 유급 노동시간으로 인정하지 않았다. "대기시간이 다소 불규칙하나 다음 운행 버스의 출발시간이 배차표에 미리 정해져 있었으므로 운전기사들이 이를 휴식을 위한 시간으로 활용하는 데 큰 어려움이 없었을 것"이라는 판결이었다(대법원 2018. 6. 28. 선고 2013다28926 판결; 대법원 2018.7. 12. 선고 2013다60807 판결). 시동 걸 준비는 하고 있었지만, 자율적으로 쉬었으니 쉬는 시간이라는 얼핏 듣기엔 맞는 말이다.

다시 돌아와 항만 노동자의 이 시간은 업무 지시가 이루어져 유급인 '근로시간' 대접도 받지 못하고, 2018년 판례에 따라 휴식에 큰 어려움이 없기에 유급인 '대기시간'이라 불리지도 못하지만, 사업장에 구속되어 떠날 수는 없는 그 어디쯤 무급인 흐릿한 시간으로 보였다. 항구를 떠나지 못하지만, 이들은 하루 4시간씩 무급으로 장비에 시동 걸 준비를 하고 기다리고 있었다. 문득 현행 법리에서 무급인 휴게시간이라고 쉽게 말하지만, 사업장에 묶여서 집에도 못 가는 시간이 얼마나 온전한 자기 시간인지, 이런 사정이 시간 빈곤으로 이어지지는 않을지, 쌀로 밥을 짓는다는 생각으로 이어지는 휴게시간에 대한 단상이다. 일터