

택배종사자에 대한 종합적인 산업보건관리가 시급하다

최근 들어 택배종사자들이 과로로 숨지거나 자살을 했다는 뉴스가 잇따르고 있다. 유독 올해 들어 이러한 문제가 더욱 심각하게 나타나고 있는 것은 최근의 시대적 상황과 무관치 않아 보인다. 택배종사자들의 과로사 문제는 코로나19로 인한 언택트 문화의 확산으로 늘어난 과도한 업무량과 노동시간에 기인하고 있다.



조재정

대한산업보건협회
산업보건환경연구원장
공학박사

코로나19가 가중시킨 택배종사자 과로 문제

최근 들어 택배종사자들이 과로로 숨지거나 자살을 했다는 뉴스가 잇따르고 있다. 과거에도 이러한 문제가 없었던 것은 아니다. 과로로 숨진 택배종사자들은 2017년에 4명, 2018년에 3명, 2019년에 2명이었고, 올해는 현재까지 10명이 숨진 것으로 알려져 있다.

유독 올해 들어 이러한 문제가 더욱 심각하게 나타나고 있는 것은 최근의 시대적 상황과 무관치 않아 보인다. 택배노동자과로사대책위원회에 따르면 코로나19 이전의 택배기사 1인당 평균배송건수는 247.3개였지만 코로나19 이후에는 313.7개로 26.8%가 늘었다고 한다. 또한 정부조사 결과를 보면 이들은 1일 평균 12.1시간을 근무하며 주6일 근무가 보편화 되어 있다.

택배종사자들의 과로사 문제는 코로나19로 인한 언택트 문화의 확산으로 늘어난 과도한 업무량과 노동시간, 특히 배송은 물론이고 물품분류작업까지 택배기사가 맡아서 하고 있는 현실과, 총알배송과 새벽배송 등 경쟁이 치열해진 배송업체들이 고정 야간노동 방식으로 택배종사자들을 활용하고 있음에 기인하고 있다. 결국 소비자들이 많은 물건을 배달시켜 편해질수록 그 이면에는 택배종사자들의 과로문제가 생겨나고 있는 것이다.

과로가 택배종사자의 건강에 미치는 영향

우리가 일반적으로 사용하고 있는 '과로사'는 사실 병명이나 의학적 용어는 아니다. 대체로 장기간에 걸친 과도한 노동, 심야근무, 정신적 부담 등을 원인으로 피로가 축적되어 발생하는 뇌출혈, 뇌경색, 심근경색 등 뇌심혈관계 질환으로 인한 사망을 의미하는 것으로 보고 있다.

장시간 노동은 이러한 뇌심혈관계 질환 뿐만 아니라 우울증과 자살 등과 같은 정신건강상의 질환, 작업장 사고, 근골격계 질환 등도 야기하는 것으로 알려져 있다.

택배종사자의 경우 소위 '특수형태근로종사자'로 분류되어 근로기준법의 적용을 받지 않기 때문에 근로시간의 제한이 없는 실정이다. 또한 택배종사자의 경우 산재보험가입이 가능하도록 되어 있으나, 본인이 가입을 원치 않을 경우에는 예외를 두고 있어 현재 택배기사의 18.5%(추정)만이 가입하여 여전히 보호의 사각지대에 놓여 있다.

장시간 노동과 연관된 뇌심혈관계 질환에 대한 국내의 연구들은 주당 근무시간이 55~60시간을 넘을 때에 심장질환의 발생 또는 사망위험을 1.5~2.3배가량 증가시킨다고 보고하고 있다.

우리나라의 경우 2018년 개정된 뇌심혈관계 질환의 업무상 질병인정기준에 관한 고시에 따르면 과로 인정 기준으로 12주간 주 평균 60시간, 4주간 주 평균 64시간을 초과하는 경우 업무와 질병과의 관련성이 강하고, 발병 전 12주간 주 평균 52시간을 초과하는 경우 관련성이 증가한다고 보고 있다.

택배종사자들을 위한 법적 보호장치는 여전히 미흡

정부는 노동자들의 장시간 근로를 막기 위해 2018년 근로기준법을 개정하여 주당 최대근로시간을 기존 68시간에서 52시간으로 제한하고 있으나, 택배종사자의 경우 소위 '특수형태근로종사자'로 분류되어 근로기준법의 적용을 받지 않기 때문에 근로시간의 제한이 없는 실정이다.

또한 산업재해보상보험법에 주로 하나의 사업에 노무를 상시로 제공하고 보수를 받아 생활하며, 노무를 제공할 때 타인을 사용하지 아니하는 요건을 충족하는 택배종사자의 경우 산재보험가입이 가능하도록 되어 있으나, 본인이 가입을 원치 않을 경우에는 예외를 두고 있어 현재 택배기사의 18.5%(추정)만이 가입하여 여전히 보호의 사각지대에 놓여 있다.



그나마 지난해 산업안전보건법이 개정되어 법의 보호대상이 종전 '근로자'에서 '노무를 제공하는 자'로 확대되었고, 택배종사자와 같은 특수형태 근로종사자로부터 노무를 제공받는 자는 이들의 산업재해 예방을 위해 필요한 안전 및 보건조치와 함께 안전보건교육을 실시하도록 규정하고 있다. 그러나 이들의 과로예방을 위한 규정이 특별히 존재하지는 않는다.

다만, 직무스트레스 예방조항에 작업과 휴식을 적절하게 배분하라는 내용만이 있을 뿐이다.

잇따른 택배노동자 사망에 최근 택배회사들이 앞다퉈 예방대책을 내놓고 있다. 분류지원인력 추가 투입, 택배기사 산재보험 가입률 100% 권고, 초과물량 조정, 택배터미널 투자확대 등을 공통적으로 밝히고 있고 일부 회사는 심야배송을 중단하기로 했다.

택배종사자 과로사에 대응한 정부와 업계의 움직임

잇따른 택배노동자 사망에 최근 택배회사들이 앞다퉈 예방대책을 내놓고 있다. 분류지원인력 추가 투입, 택배기사 산재보험 가입률 100% 권고, 초과물량 조정, 택배터미널 투자확대 등을 공통적으로 밝히고 있고 일부 회사는 심야배송을 중단하기로 했다.

정부도 긴급 실태점검을 실시하고, 11월 12일 택배사별 여건을 고려한 1일 최대 작업시간 기준 마련, 주간 택배기사의 밤 10시 이후 심야배송 제한 권고, 토요일휴무제 도입을 통한 주5일근무 확산 유도, 대리점주에 택배기사 건강진단 실시 의무 부과 검토, 뇌심혈관질환 고위험군 심층진단 및



택배종사자들의 과로문제가 빠른 시일 내에 해결되기는 어려워 보인다. 앞으로 관련 법률개정과 남은 쟁점들의 논의에 많은 시간이 소요될 것이고 여기에는 택배업체들의 적극적인 개선의지도 뒷받침되어야 한다. 그러나 정부의 대책이 마무리될 때까지 더 이상 기다릴 수는 없다. 하루라도 빨리 택배업체들이 팔을 걷어붙이고 나서야 한다.



전문가 상담, 직무스트레스 관리 가이드라인 마련, 산재보험 적용제의 신청서 본인 직접 제출 및 적용제의 사유 축소, 고용보험 적용 등의 대책을 내놓았다.

그러나 이번 대책에 대해 큰 틀에서의 정책 방향은 제대로 잡았으나, 대부분의 내용이 권고 수준에 그쳐 실효성에 의문이 있다는 데 의견이 모아지고 있다.

택배종사자를 위한 종합적인 산업보건관리방안 시행이 시급

정부의 대책에도 불구하고 택배종사자들의 과로문제가 빠른 시일 내에 해결되기는 어려워 보인다. 앞으로 관련 법률개정과 남은 쟁점들의 논의에 많은 시간이 소요될 것이고 여기에는 택배업체들의 적극적인 개선의지도 뒷받침되어야 한다.

그러나 정부의 대책이 마무리될 때까지 더 이상 기다릴 수는 없다. 하루라도 빨리 택배업체들이 팔을 걷어붙이고 나서야 한다.

택배업체들은 조속히 관련 전문기관들과 함께 자체 실정에 맞는 택배종사자의 노동시간 단축은 물론, 뇌심혈관질환 발병위험도 평가, 직무스트레스 관리 및 금연, 절주, 비만개선 및 대사증후군 관리, 근골격계 질환 평가, 산업보건교육 등 산업보건 전반에 걸친 종합적인 관리방안을 마련하고 시행해야 할 것이다. 🍷