

사단법인 유니온센터, 제1차 청년노동포럼

청소년 배달라이더 노동실태 토론회

-군포시 사례를 바탕으로-

일시 : 2021년 3월 18일(목) 오후 2시

장소 : nuguna (종각 인근) / 온라인 생중계(청년유니온 유튜브)

사단법인 유니온센터 || 청소년유니온

<사회> 이하은 (경기청년유니온 위원장)

1. [당사자 사례] 군포시 청소년배달라이더 03
 <대독>
2. [발제] 청소년배달라이더 노동실태 07
 송하민 (청소년유니온 위원장)
3. [토론1] 제도적 안전망의 필요성에 관한 토론 21
 유민상 (한국청소년정책연구원 부연구위원)
4. [토론2] 청소년배달노동자 보호방안 25
 구교현 (라이더유니온 기획팀장)
5. [토론3] 군포시 청소년 노동인권 조례에 부쳐 29
 이하나 (안양군포의왕과천 비정규직센터 운영위원
 /지역교육네트워크 이룸 대표)

[당사자 사례] 군포시 청소년배달라이더

저는 몇 년 전 친구들과 함께 오토바이에 호기심을 가지고 그해에 면허를 취득했습니다. 처음엔 오토바이를 타는 것이 마냥 재미있었기 때문에 배달을 할 생각이 없었지만 같이 면허를 따러갔던 친구 중 한 명이 근처에 있는 한 배달 대행업체를 찾게 되었습니다.

그 당시에는 제가 일했던 배달대행 업체가 생긴 지 얼마 안돼서 내부적인 시스템도 갖추지 않았던 시기라 부모님동의서, 근로계약서 등 청소년이 알바를 할 때 필요한 어떤 서류도 작성하지 않았습니다.

또한 저도 그런 부분에 있어서는 지식이 아예 없어서 산재보험, 오토바이 리스 계약서 등 어떤 서류도 없이 일을 시작하게 되었습니다. 면허를 딴 해에 처음 일을 시작하게 되었고 일을 시작한 지 얼마 되지 않아 학원가 부근에서 사고가 났습니다. 다행히 리스를 했던 오토바이에 유상운송 책임보험이 들어져 있어서 70만원 상당의 피해 차량 수리비는 보험사에서 지급이 되었고, 저는 리스 오토바이 수리비만 사장님들께 20만원을 지급 하였습니다. 일반적으로 청소년이 할 수 있는 알바들 중에 배달대행이라는 알바는 단시간, 고수익으로 친구들한테도 인기가 많았습니다. 최저시급이 8천원임에도 불구하고 배달대행은 본인이 열심히 하면 시간당 2만원, 3만원 까지도 돈을 벌 수 있었습니다.

하루에 저는 오전에 출근해서 저녁에 퇴근을 하였고 보통 수익은 15만원 정도가 생기었는데 여기서 오토바이 리스비 2만5천원, 기름값 1만원, 밥값을 빼고 나면 실질적으로는 11만원 정도의 수익을 가졌습니다. 시간이 점점 흐르고 주변 친구들과 함께 각자 자신의 오토바이를 약 300만원을 지불하고 구매를 하였습니다. 친구들 중 대부분은 등록되지 않은 무 번호판 오토바이를 운행하였고, 저는 사장님께 일정 보험비를 지불하고 사장님 명의로 오토바이에 보험을 등록하고 번호판을 달았습니다. 근무 지역은 안양시 의왕시 멀게는 산본까지 배달을 했습니다. 배달 대행 특성상 피크 타임인 12시에서 2시, 저녁 6시에서 9시까지의 콜이 많이 들어왔고 적게는 3배차, 많게는 7배차를 하였습니다. 이 때 시간에 맞춰 가야는 압박감이 있었기 때문에 저 포함 제 친구들도 무리하게 신호위반을 하고, 인도 주행, 과속을 어쩔 수 없이 하게 되었습니다.

또한 일이 바빠질 때는 제가 원해서 배차한 콜이 아닌, 관리자나 사장에 의해서 강제 배차를 당하기도 했습니다. 그래도 다행히 제가 일했던 배달대행의 사장님들이나 관리자분들은 저와 제 친구들에게 잘해주었고, 화목한 분위기 에서 근무를 했습니다. 하지만 일을 할 때는 어리다는 이유로 배달을 하다가 욕을 들었던 경험도 있고, 사고가 발생하면 사고 처리 과정에서도 경찰, 보험사에서 불리한 조건을 받았습니다. 같이 일했던 친구들 중 대부분은 사고가 났었고 그 친구들 중 기억에 남는 한 친구는 전 연령 보험이 아닌, 21세 이상 보험에 가입된 리스 오토바이로 사고가 나서 자신의 병원비, 피해차량의 수리비 모두 친구가 개인합의로 지불하였습니다.

거주하는 지역에서 일을 안했던 이유는 규모가 큰 배달대행의 경우 부모님 동의서와, 각종 서류를 구비해야하기 때문에 저희는 지원을 하지 않았고 부모님 동의서가 없어도 된다는 점이 범계에서 일을 하게 된 계기였습니다. 그렇게 일을 하던 도중에 친구 한명이 크게 사고가나서 친구의 오토바이는 폐차 처리가 되었고, 피해차량도 많이 손해를 입었습니다. 피해 차주분이 사고가 나고 한의원에 10주정도 입원을 하셔서 보험사 대인 지원 금액이 초과가 되었고 그리하여 제 친구는 어린 나이에 빚을 500을 가지고 소위 말하는 노예계약을 하게 되었습니다.

옆에서 보는 입장에서 너무 안타까웠습니다. 그때 생각만하면 아직도 마음이 아픕니다. 피해차량이 운전자자 합의금 때문에 다친 것 보다 무리하게 입원을 하시고 어려운 상황에 처해있는데 주변에서의 도움은 아무도 없었습니다. 오로지 저희끼리 해결을 해야 했습니다.

배달대행에서 매일 출근하면서 일을 했고 그 뒤부터는 제가 나가고 싶은 날에만 일을 했습니다. 시간이 흐르고 사람이 부족하다고 혹시 나와서 일 좀 해줄 수 있냐고 부탁을 받고 저는 출근을 하였습니다. 그 날 비가 오고 있었고 저는 출근을 하던 도중에 친구 어머니의 차를 보고 괜히 저를 보고 저희 부모님께 말할까봐 걱정이 돼서 순간 급브레이크를 잡았습니다.

빗길에 이륜차는 급브레이크를 잡으면 무조건 오토바이가 넘어지게 됩니다. 만약 오토바이와 함께 넘어지면 수리비를 물어줘야 한다는 생각에 오토바이를 살리려고 하다가 저속에서 넘어지면서 발목이 돌아가면서 발목을 지탱하는 중요한 뼈 3군데가 부러지면서 뼈가 외부로 돌출되는 삼복사 골절을 당했습니다. 넘어지고 너무 아팠고 그와 동시에 구급차를 타고 대학병원으로 이송 되었습니다 당시에 사장님께 우선 전화를 했는데 일이 너무 바빠서 오지 못했고, 관리자 분 중 한명이 오셨는데 달라지는 건 없었습니다.

다행히 단독사고라서 피해자는 없었고 저는 부모님께 걸리게 되었습니다. 구급대원으로 부터 연락을 받은 어머니는 평평 우셨고 저도 오열을 했습니다. 너무 후회가 됐습니다. 부족한 환경에서 자란 것도 아니고 늦둥이로 태어나서 항상 무엇이든 원하는 거 다 해주시고 그러셨던 부모님에게 실망을 안긴 것 같아 너무 마음이 아팠습니다.

이 때 까지 저는 산재보험에 대해서 정확한 정의도 몰랐고 어떻게 가입을 하는지도 몰랐습니다. 수술을 하고 아버지가 저에게 혹시 산재보험은 가입이 되었냐고, “왜 부모님 동의서도 안 받고 일을 시킨거냐?”고 하셔서 그 때 알았습니다. 사장님께 물어보니 제 이름으로 가입되었던 산재 보험은 없었습니다. 또한 오토바이로 인한 사고여서 제 명의로 가입된 보험에서도 지급률이 현저히 낮았고 부모님께서서 치료비 1800만원을 지불 했습니다. 제가 이렇게 사고를 당하고 주변 지인이 일을 하게 된다면 꼭 산재보험에 가입하라고 말했습니다. 제가 근무했던 배달대행 업체가 너무 원망스러웠습니다. 미성년자라고 필수적으로 가입 되어야 하는 산재보험이나 근로계약서도 없이 일을 시킨 것 이 청소년들이 어떻게 그런 부분에 대해서 자세히 알까요 10명 중 9명은 저처럼 아무것도 모를 것 입니다. 사고를 당하고 들었던 생각은 국가에서 청소년이 일을 하는 것에 대해 좀 더 규정을 강화하고, 좀 더 신경을 써줬으면 하는 바램 이었습니다. 그 생각은 지금도 변하지 않고 있습니다. 지금 제가 글을 쓰는 순간에도 수많은 청소년들이 배달노동을 하고 있을 것 이고 많은 청

소년들이 사고가 났을 것 입니다. 만약 일을 한다고 하더라도 정식으로 어른들과 같은 조건에서 일을 하게 되었으면 좋겠습니다.

시간이 지나면서 저는 정상적으로 다시 걸을 수 있었습니다. 하지만 제가 사고가 나고 부모님께서도 용돈을 주시지 않아, 저는 무리하게 친구들에게 돈을 빌렸고 결국 그 돈을 갚기 위해서 어느 정도 규모가 있는 배달대행에 한 친구가 근무한다고 하여서 들어가게 되었습니다. 그곳에서 일하면서 저는 이전 업체 사장님들과 관리자분들이 정말 좋으신 분이라고 생각을 하게 되었습니다. 그 이유는 새로운 배달대행 업체 사장님들과 그 밑에 관리자분들이 무서웠고 처음에는 제 친구가 저를 소개해줬기 때문에 잘해주다가 제가 신경이 쓰인 부분은 오토바이 리스였습니다. 또한 이곳은 모든 리스 오토바이가 일반 출퇴근 21세 이상 보험이 가입 되어있어서 만약 제가 사고가 난다고 하더라도 아무 보장을 받을 수 없는 오토바이 입니다. 이 뿐만 아니라 처음에는 그냥 리스비 없이 타라고 했다가 어느날 제가 기사어플에 12만원 정도 있었는데 '너도 리스비 내야지 3일치 리스비 7만원 줬다' 이러시면서 제 허락도 없이 그냥 7만원이 인출되었습니다. 무서운 분위기에 저는 이에 대해서 한마디도 못했고 그냥 돈을 냈습니다. 그 뒤로도 제가 좀 일찍 퇴근을 한다고 하거나 열심히 일을 안 했을때는 '야 오늘 너 이러이러 했으니까 리스비 3만원 뺐다' 라는 식으로 정해진 리스 금액 없이 사장 마음대로 리스비를 차감 했습니다. 이 업체는 좀 아니다 라는 생각이 들어서 빚을 갚자마자 바로 나왔습니다. 지금도 제 친구들 몇 명은 일을 하고 있고, 제 후배들은 저희와 똑같은 길을 걷고 있습니다. 제가 아무리 말을 해줘도 후배들은 제 말을 잘 듣지 않습니다. 그 마음을 저도 이해합니다. 그러한 시기에는 주변에서 무슨 말을 해도 잔소리로 들리고 자기가 원하는 길로 가기 때문입니다 물론 저도 그랬습니다.

이번 이 인터뷰를 친구들과 함께하고 지금 이 문서를 제가 대표해서 작성을 하면서 한 가지 드는 생각이 있습니다. 이런 기회를 통해서 어른들이 먼저 나서서 지금 벌어지고 있는 일들은 조금이라도 개선 해주시면 좋겠다는 것이 바램입니다. 점점 배달대행의 수요가 급증하고 있는데 지금 당장 제 밑에 있는 후배 뿐 만아니라 그 밑에 있는 친구들도 위험에 처해있습니다. 마지막으로 배달대행업체에서 청소년들을 좋아하는 이유를 말해드리겠습니다. 제가 약 1년간 2,3곳의 업체에서 일을 해보았는데 어른들보다는 청소년들이 일을 하게 되면 위에서 말한 각종 서류들을 쓰지 않고, 반 강압적으로 자신들의 편의를 위해 청소년들을 쉽게 이용할 수 있기 때문입니다. 정말 이건 어른들의 부정부패라고 생각합니다. 이상 글 마치도록 하겠습니다.

[발제] 청소년 배달라이더 노동실태

본 발제문은 2020년 군포시청소년노동인권센터와 사단법인 유니온센터, 청소년유니온이 공동연구한 <군포시 청소년 노동인권실태조사 -배달라이더를 중심으로>를 기반으로 작성하였습니다.

별도표기가 없는 자료에 대해서는 해당 보고서를 참고하였음을 밝힙니다.

송하민

청소년유니온 위원장
사단법인 유니온센터 사무국장

1. 들어가며

코로나19는 2020년을 관통하는 단 하나의 키워드이다. 한국사회에서 그 충격은 모든 영역에 걸쳐 나타나고 있으며, 이는 노동시장 역시 예외가 아니다. 1998년 IMF 경제위기와 2008년 글로벌 금융위기에 버금가거나 뛰어넘는 진통을 만들어내고 있다. 2020년 2월 국내 발병 이후, 7개월간 감소한 취업자 수는 74만 명¹⁾에 이르렀다. 더불어 실업자는 16만 명, 무직자는 87만 명이 증가했다.

이러한 코로나19발 위기를 타고 성장하는 업계도 있다. 바로 배달노동이다. 공정거래위원회에 따르면 국내 배달시장 규모는 23조원으로 2년 전보다 17% 증가했다. 코로나19로 인한 사회적 거리두기를 통해 매장이 아닌 배달을 통해 집에서 식사하는 것이 우리의 일상이 되었고, 이는 자연스럽게 배달시장 성장에 영향을 미치게되며, 코로나19 이후 배달노동자 청소년이 더욱 증가하고 있다.

이렇듯 심각한 코로나의 영향만큼, 이에 관련된 각 사회계층에 대한 다양한 연구와 정치의 움직임, 언론의 조명이 이루어지고 있지만 ‘청소년 노동자’에 대한 자료나 언론보도, 정치권의 움직임은 찾아보기 쉽지 않다. 특히 플랫폼 속 청소년노동자는 그 누구도 잘 주목하지 않는다.

“내 생애 첫 번째 노동”

적지 않은 청소년이 진입한 플랫폼 배달노동은 우리 모두의 코로나19 비대면 일상을 떠받치는 버팀목이었으나 정작 그곳에서 일하는 플랫폼 배달노동자의 현실은 암담하기만 하다. 2019년도 한국고용정보원 분석에 따르면 우리나라 플랫폼 노동자는 최대 약 54만명으로 전체 노동자의 2% 수준으로 추정되고 있다. 특히나 코로나19의 여파로 무급휴직에 들어가는 경우 많은 이들이

1) 김유선 (한국노동사회연구소, [이슈페이퍼 2020-19] 코로나 위기와 9월 고용동향)

비교적 진입장벽이 낮은 배달 노동을 하게 된다. “자투리 시간에 하는 알바”, “내가 하고 싶을때만 일하자” 배달업체가 내세우는 대표적 구인 문구이지만 실상은 배달 노동이 전업이 되는 경우가 많고, 노동자로서의 기본적인 보호를 받지 못하고 있다.

2020년 국정감사에서 이수진 국회의원(환경노동위원회)이 한국산업안전보건공단으로부터 받은 지난 10년간 19세 이하 음식 배달 노동을 하는 청소년이 산재로 승인 받은 현황에 따르면 사망자 63명, 부상자 3,092명에 이른다. 올해 상반기만 해도 25명이 산재 사고를 당했다. 이들을 제외하고도 산재로 승인받지 못하거나 신고하지 않은 건도 고려해본다면 배달 노동을 하고 있는 수많은 청소년이 다칠 수밖에 없는 구조에 있다는 것을 가늠할 수 있으며, 청소년배달노동자의 산업안전문제가 사회적으로 큰 문제로 남아있다는 것을 확인할 수 있다. 또한 과거 2011년 청년유니온이 다뤘던 ‘피자 30분 배달제’ 역시 한 청년 노동자의 사망사건을 계기로 안전상의 문제가 이슈화되고, 사회적 공감대를 형성해 시간 내에 한정하는 배달을 없애기도 했지만 10년이 지난 지금도 배달노동자의 안전문제는 여전히 커다란 문제로 남아있다는 점에서 라이더의 산업안전문제는 시급하게 해결해야 할 문제라 이야기 할 수 있을 것이다. 하지만 오늘날 배달 노동자는 배달료에서 수수료를 제하고 나면 실제 배달 노동자에게 돌아가는 임금은 크지 않아 낮은 배달료라도 한건이라도 더 많은 배달을 하기 위해 속도를 내야하기에 위험 부담은 오히려 과거 10년보다 크게 증가했다.

청소년 배달노동자는 기본적인 노동권이 지켜지기 어려운 곳에서 일하고 있지만 아무도 이 문제를 들여다보지 않는다는 문제를 확인했다. 그래서 우리는 그 누구도 주목하지 않는 이들의 존재를 드러내고, 이들이 삶에서 겪는 문제가 무엇인지, 어떻게 해결할 수 있는지 고민해보고자 하였다.

이에 작년 군포시 청소년노동인권센터의 공동연구 제안이 들어와 사단법인유니온센터와 청소년유니온이 함께 군포시의 사례를 중심으로 배달청소년노동자의 실태를 조사하였다.

2. 노동실태

(1) 노동조건 (각종 계약서 및 임금조건)

노동조건에서는 조사 참여자들이 어떤 근무조건과 환경에서 일하고 있는지 파악하고자 했다. 또한 이들의 계약서 작성 여부나 임금조건에 영향을 끼치는 항목들을 조사하고자 하였으며, 나아가 어리다는 이유로 일반근로자와 다르게 차별을 받고 있는지 확인하고자 했다.

■ 원동기 소유 여부

오토바이는 비용을 지불하며 임대하는 것이 59.1%로 가장 높았다. 이는 배달라이더를 하는데 있어서 추가비용을 개인이 지불하고 있다는 것을 알 수 있었다. 이는 면접조사를 통해 자세히 드러났다.

"처음 하루에 기름값 1만원씩이랑 또 리스비, 리스타는 애들은 하루에 4만원씩 빠지고 자기 걸로 하는 애들은 웬만하면 2-3만원? 그러면 한 달에 쓰는 돈은 6-70 리스하는 애들은 팔구십 정도"

"금융리스라는 게 있어요. 제가 자차를 하나 사고 싶은 데 돈이 없잖아요. 그러면 그 회사 사장이 그니까 제가 일했던 000 업체 사장님이 먼저 오토바이를 살 때 먼저 돈을 내줘요. 그러면 저희가 그거 산 거에서 이자 30% 붙고 저희가 그걸 갚는 거예요. 약간 할부로 사는 거예요."

참여자 중 오토바이를 소유하지 않고 있는 경우 오토바이를 빌려서 일을 하게 되는데 이를 "리스"라고 표현한다. 리스에 대한 비용은 일하는 날짜에 비례해서 월별로 청구되며, 오토바이를 사고 싶으나 당장 살 수 없으니(할부 할 수 있는 신용카드나 현금이 없으니) 대행업체 사장이 먼저 결제를 해주면 이자를 더해서 할부 방식으로 월별로 갚아나가는 방식의 "금융리스"도 존재했다.

■ 근로계약서 작성 유무

근로계약서를 작성했는지 여부에 대해서, 작성했다는 비율이 42.3%였다. 다만 이후 면접조사에서 확인 된 것은 본인이 쓴 것이 '근로'계약서인지 '위탁/업무위임'계약서인지에 대한 인식이 모호했다. 즉, 설문지에 '위임계약서'에 관한 문항이 있었지만 답변이 전혀 없었는데, 이는 계약서를 썼으면 당연히 근로계약서라고 생각한 영향으로 보인다.

즉, 사실상 근로계약서를 쓴 비중은 매우 낮으며, 그나마 종류불문하고 계약서가 있는 경우가 42.3%에 불과하다는 것을 확인할 수 있었다. 계약서가 아예 없거나 인지가 없는 경우가 57.7%에 달했다.

"000에서 일했었는데 여기서는 계약서나 부모님 동의서 이런 것들을 작성하라고 이야기를 들어본 적 없어요. 아마 여기서 일했던 애들도 다 비슷할걸요? 그것 말고는 그냥 콜 수수료는 얼마고, 언제부터 언제까지 일할 수 있냐, 오토바이 면허는 있는지 이런 거 물어보고"

"저같이 부모님 동의서를 작성하기 어려운 경우는 이랬던 거 같아요. 일단 처음에 갔는데 관리자형들이 부모님 동의서 작성 할 수 있는지 물어보고, 할 수 없다고 하니까 거기 관리자형이 자기한테 문자로 내일까지 부모님 동의서 가져올게요. 이렇게 보내라고 하더라고요. 어차피 못 받을 거 알면서 나중에 무슨 일이 생기면 00이가 보내준다 하고 안 가져왔다 이렇게 하려고요."

인터뷰 참여자들은 계약서를 작성하지 않은 경우가 다반사였다. 그러나 이들이 일하기 위한 관문은 계약서를 작성하는 게 아닌 부모님께 동의서를 받아야 하는 것이다. 이 또한 받아들일 수 있는지 절차상 물어보는 정도만 하고 실제로 동의서를 받지 못하더라도 일을 하게 되는 경우가 많았다. 실제 사례는 없으나 문제가 생길 경우 이에 대한 책임을 참여자에게 넘기기 위한 요식행위로 그치는 경우가 많았다.

■ 계약 위반시 불이익

면접조사를 통해 새롭게 드러난 사실도 있다. 업체에서 노동자와 계약을 맺을 때, 계약서작성을 기피하거나 작성하지 않지만 사내 규칙 위반이 발생한 경우 해당 노동자에게 불이익을 주는 행위가 있다는 것이 드러났다.

"지각한 적이 있었는데 그날 하루 수수료를 건당 3~400원인걸 800원, 1,000원 이렇게 올려요. 다른 업체 같은 경우 훈계로 끝나는 게 대부분인 것 같은데 여기 업체는 수수료를 올리더라고요. 그래서 하루에 3만원, 2만원 벌고 그랬었는데"

"대행 처음 시작하면 보증금이라는 게 있는데 거기서 10만원을 모아야 해요. 원래는 프로그램에서 보증금을 뺀 나머지의 오늘 번 돈이 내가 원할 때 바로바로 출금이 돼요. 근데 막 저희 또래 몇몇 애들이 1~2주만 하고 나가니까 무조건 한 달 동안 일하게 하려고 이 나머지 돈 출금 가능액을 첫 한 달 동안만 5억이 넘어야 출금할 수 있도록 제한을 걸어요. 그냥 빼지 말라고, 한 달 동안 일한 금액이 아까우면 계속 일해라 라는 거죠."

이렇듯 지각을 하는 경우 당일 수수료를 올리는 부당한 경우도 있었다. 두 배 이상의 수수료를 그날 하루 전체의 건수에 적용하기 때문에 사실상 손해를 보기도 한다. 또한 일을 금방 그만두는 경우가 생겨나는 것에 대비하여 첫 달에만 출금 제한을 걸어놓고 임금을 받기 위해서는 한 달을 채워서 일을 해야 하는 경우도 있었다.

(2) 산업재해 (사고경험)

배달노동은 그 자체로 안전이 위협받기도 한다. 문제는 기본적인 안전교육부터 차량의 안전성 확보까지 모든 업체에서 확실하게 보장해주고 있지 않다는 것이다. 이번 파트에서는 조사 참여자들의 안전교육 수강여부, 차량정비방식, 보험가입, 사고경험 등을 알아보았다.

■ 안전교육 수강여부 및 안전인식

배달노동은 안전문제가 가장 중요한 화두임에도 불구하고 업체로부터 공식 교육을 받은 경우는 46.5%에 불과했다.

하지만 교육 수강 여부와 관계없이 보호장구를 항상 착용 및 대체로 착용한다는 비율이 73.2%로 높았다. 이는 청소년 배달 라이더들이 안전문제에 있어서 스스로의 인지가 높은 편이라는 걸 확인할 수 있었다.

"웬만하면 안전교육 거의 다 안 해요. 그냥 타다가 지나가는 형들이 헬멧 써. 그 정도. 근데 예전 000 업체는 헬멧 안 쓰는 사람 수수료 천원 이런 적 있었어요."

"안전장구 착용은 반반인 거 같아요. 경찰이 자주 순찰 돌면서 잡는 곳이나, 장거리 가면 쓰는 거 같아요."

인터뷰 참여자들은 하나 같이 안전교육을 받지 못했다. 아주 기본적인 형식상의 교육조차 이뤄지지 않았으며 스스로 안전을 지키기 위해 헬멧과 같은 보호 장구를 착용하는 정도에 그쳤다.

■ 차량정비

"000에서 일주일마다 차를 끌고 오셔서 엔진오일 갈아주고 타이어 바람 넣어주시고 그런데 저희가 그 오토바이 문제 생기게 하면 수리비는 저희가 내는 거예요. 저희가 넘어지면 갈아야 하는 부품이 있을 거 아니예요. 그런 거는 저희가 전적서대로."

"000업체에서는 00오토바이 센터에서 정비를 받아야 하는데 여기가 진짜 정비를 못 해요. 거기서 고치면 또 고장 나요 같은 부분이. 제가 이 업체에서 일했었는데 오토바이 상태가 진짜 안 좋았거든요? 전 가다가 시동이 꺼지고, 기름 얼마나 남았는지도 안 나오고 그런 오토바이였어요. 좀 타다가 위험해서 고쳐달라고 하니 업체에서 나중에 고쳐준다는 거예요. 그래서 제가 위험해서 배달 못하겠다고 그랬는데 또 시동이 아예 안 걸리고 그래서 한 번 00센터에서 고쳐줬죠. 근데 또 막 시동이 꺼지고 그래서 고쳐달라고 했는데 안 고쳐주고 그래서 그냥 이 업체를 나왔죠. 여기는 고쳐달라고 하면 맨날 핑계만 대요. 오토바이가 없다 리스할 게 없다. 이러면서"

리스하는 오토바이가 상태가 좋지 않은 경우가 종종 있었다. 오토바이를 타다가 고장 나면 정비 비용조차 배달 노동자가 정산하는 경우가 대다수이며 오토바이 자체가 상태가 안 좋은 경우에는 정비해도 자주 고장 나는 경우가 많았다. 이는 곧 배달 노동자에게 있어 자차가 아닌 경우 목숨을 담보로 일을 해야 하는 상황이 발생한다. 오토바이는 배달 노동자의 필수 이동수단임에도 불구하고 안전에 대한 책임을 노동자가 홀로 짊어져야 한다.

■ 보험 가입

"000업체가 나쁜 게요. 막 면허를 따지 얼마 안 된 사람들 있잖아요. 막 3일 전에 면허를 땀다. 그러면 그 애들은 뭘 모르니까 보험도 안 된 오토바이 리스비를 하루 25,000원을 받아요. 그런데 저희는 알잖아요. 보험료 포함됐을 때 25,000원이에요. 보험비 빼면 10,000원에서 15,000원인데" (I)

"저희가 어리잖아요 그래서 보험료가 비싸단 말이에요 그래서 대행사는 그냥 30세 이상인 사람만 보험을 들어놓고 10대는 가입 안 시키고 저희를 태우는 거예요. 그러면 보험비는 싸잖아요. 그러다 10대인 제가 타다가 사고 나잖아요? 무보험차는 제가 제 돈으로 다 갚아야 하는 거예요. 그런데 보험 가입 안 시켜주는 000대행사는 부모님 동의도 안 받아서 그래서 여기서 알하는 애들이 많아요. 보험 가입 안 되는거 알면서도" (I)

오토바이에 대한 보험은 필수적으로 들어야함에도 청소년 배달노동자의 경우 나이가 어려서 보험료가 더 높게 책정이 된다. 이런 경우 대행업체에서는 부모님 명의로 혹은 다른 사람의 명의로 가입하게 한다. 혹은 보험 가입이 안 되는걸 알면서도 일하는 청소년 노동자도 존재했다.

또한 설문조사를 통해 청소년 배달노동자들이 업체의 요청을 받아 산업재해보험 제외 신청서를 작성했는지 물어보았다. 요청을 받아서 작성하였다 14.1%, 요청을 받았지만 작성하지 않았다 8.5%, 그런 요청은 없었다 19.7%, 모른다 57.7%로 나타났다. 이는 애당초 다수의 청소년 노동자가 본인이 산업재해 보상보험의 적용이 가능한지를 모르고 있다는 뜻이다. 또한 산업재해 보상보험 적용제외 신청서를 작성한 인원을 포함하면, 71.8%의 청소년 노동자들이 산업재해의 보상보험을 받지 못할 것으로 확인되었다.

■ 사고경험

일하면서 교통사고를 경험한 청소년 노동자는 전체 25.4%로 나타났으며, 배달사고사유를 질문하였을 때 비중으로는 본인이나 상대방의 부주의 때문이라고 답한 비율이 44.7%(각 28.9%, 15.8%)로 가장 높았다. 하지만 실제로 업무의 이유로 과속 및 신호 위반을 하는 과정에서 발생하는 것을 보면 50%를 넘는 수치로 확인되었다.

또한 사고발생시 어떻게 처리했는지 물어보았을 시 산업재해 보상보험으로 처리한 경우는 13.3%에 불과하였다. 개인비용으로 처리한 경우(36.7%)가 가장 높게 나타났는데, 여기에 개인적으로 가입했던 보험으로 처리했다는 것까지 포함하면 50%가 넘는 수치로 나타났다. 이는 업무상 문제로 사고가 났음에도 불구하고 사고처리 온전히 노동자 개인이 떠안는 구조의 문제가 발생하고 있는 것을 확인할 수 있었다.

"첫 번째는 제가 운전 미숙일 때 3차선에 제가 있었고 4차선에 택시가 주행하고 있어서 오른쪽으로 들어갔어야 했는데 가다가 택시를 못보고 꺾어서 그래서 택시가 뒤에서 박아서 날아갔어요. 세 번째는 제가 비 때문에 너무 정신이 없어가지고 미치겠는데 운전하다가 너무 졸려가지고 정신을 뺐어요. 그러다 정신을 차리니까 오토바이가 저기 있고 저는 날아가 있었죠. 그리고 기절했다가 병원에서 일어났어요."

"코로나 2.5단계 되고 폭우도 많이 와가지고 도로가 물에 잠겼을 때, 000업체는 진짜 콜 없다고 유명 하거든요. 배달이 많이 없다고 유명한 대행인데 근데 여기에도 100개가 밀려와 있고, 배달 처리하기 위해서 배달 다니는데 바퀴가 물에 잠기고, 그때 다치지는 않았는데 그날 내리막길에서 브레이크가 안 먹혀서 죽을 뻔했어요."

"저는 음주운전 차가 저를 박은 적이 있었는데 그 여기 이마트 방향으로 가는 우회전 있잖아요. 원래 2차선에 차가 있다가 노란색 실선을 밟고 끼어든 거예요. 그래서 제가 그 사이로 빠다가 밖으로 날아 갔는데 그 차가 그 자리에서 도망을 갔어요. 그 사람이 내려서 변호주고 개인 합의 하자고 하고 나서 바로 도망갔는데 알고 보니 그 차가 음주운전이었어요. 그래서 합의금 100만원 받고 끝냈어요."

인터뷰 참여자들은 다양한 이유로 사고를 당하게 되었다. 개인의 부주의도 있었지만 다른 차량의 과실 혹은 폭우와 사회적 거리두기 격상에 따른 업무 강도의 상승도 요인이 되었다. 이렇듯 청소년 배달 노동자는 업무 자체가 위험에 처해있으나 그것이 일상적으로 여겨지는 경우가 태반이었다.

(3) 인권침해

인권침해 및 부당행위에서는 대행업체, 가맹음식점, 고객 사이에서 일하는 청소년배달노동자가 겪는 인권침해와 부당행위가 어디서, 어떻게 발생하는지 확인해보고자 했다. 이는 청소년배달노동자만의 인권침해 및 부당행위의 특징과 배달대행업체에 대한 행정의 관리, 감시가 없다면 어떤 문제가 발생하는지 드러내고자 했다.

■ 폭언 및 폭행

같은 대행업체에서 밀장 빼는(자신에게 편한 배달을 가져가는 행위) 걸로 욕먹고, 약간 어리다고 욕먹는 적은 적인데 막 고딩 어린애들 왜 니들 멋대로 행동하나 이런 말 하시고. 그니까 솔직히 배달하는 사람들 중에는 고등학생들이 많으니 한 명을 지목하지 않고 전체를 싸잡아서 고딩들 개념 없네, 사무실에 놀고 있네, 고딩들 왜 콜 안 잡냐, 왜 밀장 빼냐 그딴 식으로 일할 거면 나가라 그러고, 같은 업체 대행기사 형에게 맞은 애도 있어요. 그니까 저희 개념들이 사무실 앞에서 담배를 피우고 있었는데 솔직히 저희도 담배를 피우는게 잘못된거는 알지만 그래도 일을 많이 하다보니 힘들어서 담배를 피우는 건데 사무실 앞에 형들이 왔대요. 근데 그 형들이 개념 없네 이러길래 무시하고 갔는데. 그 회사 단독방 거기다가 고딩들 죽여버린다고 너희 그딴 식으로 행동하면 죽여버린다고 너희가 안 맞아봐서 그렇지 라고 말하는 거예요. 그래서 거기에 저 아는 애가 말대꾸를 했어요. 저희가 잘못된 거는 맞는데 그런 말을 정도는 아닌 것 같다고 했더니 그 형들이 너 사무실로 와보라고 해서 불러가고, 거기서 그 아는 애랑 그 친구 두 명이 목을 졸리고 맞아서 경찰서를 갔다고 해요. 제가 그 친구들 보러 갔는데 목이 부어있고 그래가지고 개념네 이제 일 그만두고 경찰서 갔는데 거기서 고등학생들이 담배 피운게 잘못이니까 우리는 차라리 너네들을 처벌할거다. 너희들이 담배 피운게 잘못이니까 나는 그 사람(폭행한 사람)이 선처되게 어떻게든 도와줄거다. 이렇게 말하고 신고를 안 받아주고, 계속 그래서 개념들도 경찰서에서 신고를 못하고 그냥 왔거든요. 물론 그 경찰도 좀 이상하고, 저희가 담배를 피운 것도 잘못이지만 또 그렇다고 때린 행위가 잘못이 아닌 것은 아니잖아요. 그리고 또 유독 어떤 배달기사 형이 좀 끈대예요 그래서 계속 고등학생들한테 뭐라고 하니깐 억울해서 다른 애가 참다 참다 터져가지고 말 대답했는데 그걸로 얻어맞고"

이들 면접참여자에게는 일터에서 폭행을 당해도 당장 도움을 받을 수 있는 곳이 없었다. 배달 노동을 하고, 담배까지 피는 소위 "문제아" 이기에 폭행을 당해도 경찰조차 돕기를 거부했다. 또한 이들은 부모님에게 비밀로 일하며, 학교는 코로나로 문을 닫을 수 밖에 없는 조건이 있었다. 결국 이들이 일터에서 문제가 생겼을 때 가장 먼저 찾아 도움을 받을 수 있는 사람은 부모도, 선생님도, 경찰도 아닌 "착한 관리자 형"이다.

"이 업체에 대한 소문이 있어요. 여긴 들어오면 못나온다고, 한 번 일하기 시작하면 다시 나올 수 없다고 폭행이나 리스비로 압박하고, 사고 나면 수리비 과도하게 청구해서 빚으로 달아두고 계속 나오게 하고, 여기 형들이 다 무서우니까"

"000업체가 있는데 거기 기사 형들이 자기들이 콜 받아서 배달하기 싫으니까 나이 어린 애들한테 너네 하루에 40개 이상 안 빼면 맞는다고 협박하고, 그래서 어떤 사람은 밤에 사람 절대 안다니고, CCTV 없는 곳 끌려갔다고 하더라고요. 거기서 맞을 뻔 했다고 들었고, 또 다른 업체에서는 어떤 형한테 맞아 이곳저곳 뼈가 다 부러져서 수술 받고 일을 그만뒀다고 하고요"

"페이스북에 누구누구 잡히면 죽는다, 수배 내립니다, 000 잡는 사람 5만원 이렇게 하면 선배나 형들이 찾아서 잡아가고, 잡혀가면 거기 가서 맞고, 돈 뜯기고 이런 식으로"

어디에서도 도움을 받을 수 없는 청소년 배달노동자에게 "나쁜 관리자 형"이 있는 경우이다. 배달대행업체에 대한 그 어떤 관리조차 없는 상황에서 몇몇 특정 업체는 청소년 배달노동자를 폭행하고, 협박하고, 빚을 달아 강제노동을 시킨다. 해당하는 업체들에 대해 이야기한 모든 참여자는 보복이 두려워 해당하는 업체명을 가리고, 본인이 누구인지 알 수 없도록 해 달라 요청했다.

■ 부당행위

인터뷰 참여자가 대행업체에 어떤 부당행위를 겪었는지에 대한 내용이다. 결과적으로 악의적 의도를 가진 대행업체에게 면접참여자가 대응 할 수 있는 방법은 부모님에게 도움을 요청하는 방법 이외에 없다는 것을 확인했다.

"이 지역이 좁으니까 아는 사람 통해서 자세하게 들었는데 000업체에서는 고등학생이 일하다가 사람을 쳐서 감옥 들어갔다 왔는데 실수로 업체에 오토바이 반납을 안 한 거예요. 근데 그 업체에서 오토바이를 반납 못했으니까 한 달 리스비를 120만원씩 달라 그러고, 그 사람 없을 때 오토바이 넘어뜨리고 그러더니 수리비를 두 배로 받고 안 해도 상관없는 도색까지 해서 청구했다더라고요. 그래서 그 사람은 감옥을 들어갔다 나왔는데 빚만 한 700만원이 나왔고요. 근데 그 사람이 배달하다 보행자를 쳐서 오토바이 탑승명령제한이 나왔어요. 이제 오토바이만 타면 구속되는 건데 그 상태에서 업체에서는 배달해서 돈 갚으라고 강압적으로 하고, 그래서 그 사람은 부모님에게 갚아달라고 하겠다고 하고 거기서 나왔다고 하더라고요."

"작업 건다는 이야기가 심했던 게 000업체인데 작업이 뭐냐면 제가 이 업체 들어와서 일하다 어느 날 관리자가 제가 리스한 오토바이가 스크래치랑 어디 어디 고장 났다면서 제가 고장 낸 것도 아닌데 수리비를 청구하는 걸 작업이라 불러요. 그래서 여기는 수백만원 작업을 걸어서 여기서 돈 갚으면서 일하게 만드는 거예요."

"일을 처음 시작하면 업체마다 10만원 정도 보증금을 걸어서 한 달 동안 10만원을 업체가 가지고 있는데 이 보증금도 안 주는 경우도 종종 있어요. 제 친구도 실제 가격으로 치면 얼마 안 되는 금액의 물품을 잃어버렸다면서 10만원을 업체가 가져갔던 적도 있어요."

■ 나이차별

"근데 제가 한번 짜증 났던 거는 제가 출근을 했거든요. 그런데 새로운 사람이 왔어요. 근데 제가 타던 리스차를 그 사람 성인인데 그 사람보고 타고 난 오늘 쉬어라. 그러는 거예요. 그런 경우가 좀 많아요. 아무리 저희가 어리다 보니까."

"저희가 약간 어려서 막 그러는 거 같은데. 사장이 마음대로 쿨을 쫓을 수 있거든요. 배차를. 근데 저희 같은 애들한테 근처에서 왕복 세 번 하는 쿨을 준 다음 갑자기 저기 먼 지역에서 지역으로 왔다 갔다 하는 풍쿨(배달 경로가 멀고, 복잡한 쿨)을 주는 거죠."

참여자들은 본인이 나이가 어리다는 이유로 차별을 당했다고 말한다. 가려던 곳과 맞지 않은, 비교적 번거로운 주문을 강제로 배치하거나 혹은 출근을 했음에도 갑자기 쉬라고 하는 등 타 배달노동자에 비해 어리다는 이유로 차별을 당하고 있었다.

(4) 개선요구

이들이 현장에서 배달노동을 이어가며 느꼈던 사회적 인식과 현장에서 무엇이 바뀌어야 하는지에 대한 욕구를 확인하고자 했다.

■ 조사참여자가 느끼는 사회적 인식

이들은 배달노동이 보다 쉽고, 자유롭고, 돈을 많이 벌 수 있기에 배달노동을 선택했다고 이야기한다. 하지만 면접참여자의 다수가 본인의 노동이 사회적으로 부정적인 것을 인지하고 있으며, 스스로 그렇게 느끼고 있다.

"다른 것보다 쉬워요. 솔직히 말하면 안 해봤지만 불판 닦는 거보다는 음식 배달해 주는 게 훨씬 편하니까. 돈도 더 잘 벌고. 그래서 그냥 알바보다는 배달하는 게 더 나을 것 같아요."

"일단은 그렇게 육체적으로 힘들지는 않는데 배달알바는 재밌고 돈도 많이 벌고 상사 볼 일이 적어서 누가 막 구박 같은 거 잘 안 하니까."

"다른 지역은 어떨지 모르겠는데 저희 학교는 여자애들이 약간 한심하게 보고 그래요. 애들이 그렇게

말해요 다른 애들한테 한심하다고 말하지 말라고, 근데 그게 진짜 돈을 벌 수밖에 없는 애들이 있잖아요. 배달 일하는 애들 중에 힘들어가지고, 근데 그런 말 들으면 좀 그렇죠."

"너무 이미지가 안 좋아서 그런 거죠. 배달하는 이미지가 특히 어른들이 배달한다 하면 좀 싫어하더라고요. 약간 알바 하나고 어른들이 물어볼 때 배달한다고 대답하면 왜 그런 거 하나는 식으로... 저도 처음에는 위험해서 그렇게 말하는 줄 알았거든요? 그런데 약간 오토바이 타면 안 좋다, 양아치다 이런 이미지가 있더라고요 다 돈 벌려고 하는 건데"

■ 조사 참여자가 바라는 현장의 변화

청소년 노동자들 본인이 가장 문제라고 생각하는 지점은 42.3%를 차지한 산업재해보상보험이라고 나타났다. 오히려 배달수당 인상이 7%로 가장 낮게 나타났다. 이는 다른 아르바이트와 비교해 비교적 임금수준이 높다고 보여 이미 만족한 청소년들이 배달아르바이트로 유입되기 때문으로 보이는 점이 하나가 있으며, 다른 하나는 이들 배달노동자도 자신이 하는 일이 위험하다고 느끼는 것이다.

이러한 안전하게 일할 수 있는 환경에 대한 생각은 인터뷰에서도 마찬가지로 드러난다. 면접 참여자의 대부분은 배달노동자의 근무조건에서 가장 바뀌어야 할 지점으로 배달단가 인상과 배달시간이 여유로워져야 한다는 점을 뽑았다. 이들이 단가 인상과 배달시간의 여유를 바라는 이유는 다름이 아닌 안전을 위해서였다.

"그래도 콜비(배달단가)를 올려 주면은 예를 들어 5,000원이면 한 시간에 2개씩만 다녀도 20개만 타면 10만원이니까 그래서 콜비를 올려 주거나 시간을 좀 이렇게 해주면 안전하게 다닐 수 있지만, 솔직히 이렇게 이야기해도 바뀌지는 않을 거 같아요. 몇 년 전부터 이야기 다 나온 건데 바뀌는 건 없던데요 솔직히. 막 어른들한테 이야기를 해도 배달이 원래 그런 거라면서 그러니까 왜 배달을 하나 이런 식으로 나오지 배달일자리에 대한 개선을 아무도 하려고 하지 않으니까. 계속 배달사고 나고 죽는데 배달은 원래 그런 거라 어쩔 수 없다는 식이니까."

"배달 시간을 좀 늘려주거나 일단 배달시간만 늘려주면 솔직히 사고 날 일은 없죠. 배달시간이 촉박하니까 신호를 어기게 되고 칼치기를 하게 되고 어떻게든 많이 벌려고 하는 거니까 배달시간이 여유가 있으면 그렇게 까지 안 해도 되니까"

3. 결론

이번 청소년 배달노동자 실태조사를 통해서 드러난 문제 인식은 세 가지로 정리할 수 있다. (1) 청소년 배달노동자 현장에서 발생하는 문제가 그에 대한 사회적 인식에서 시작되는 문제라는 것. (2) 청소년, 즉 나이가 어리다는 것이 문제 현장에서 더 약자로서 발현되고 있다는 것, 그리고 마지막으로 (3) 이러한 상황에서 어떤 대처를 해야 하며, 혹은 할 수 있는지에 대한 교육 등이 부재함이 청소년 배달노동자들이 자기 대처 능력을 보장하지 못하고 있는 것으로 보인다.

면접 조사에서 청소년 노동자들은 ‘양아치나 하는 일’이라는 표현을 자주 사용했다. 이는 자기 자신을 스스로 그렇게 호명하는 문제가 아니라, 주변의 시선이 그렇다고 하는 표현이었다. 노동 현장에서 발생한 문제를 해결하는 데에서도 그 인식의 문제가 드러났다. 일터에서 일을 하는 노동자가 현장의 문제를 제기한다는 것은 상당히 큰 용기가 필요하다. 아직 한국 사회에서 일터 내 문제 제기는 현실적인 해고위협으로 생계의 문제를 초래하기 때문이다.

그런데도 자신들의 권리를 위해서 신고를 한 청소년노동자들에게 다가온 것은 ‘사회의 외면’ 그 이상도 이하도 아니었다. 주변에 도움을 청하고자 했으나 오히려 돌아온 것은 ‘담배를 피운다’라는 등 다른 이유로 소위 네가 못나서 그렇지라는 인식이 여전히 팽배한다는 것을 알 수 있었다.

특히 이것이 가장 큰 문제인 것은 청소년 노동자들이 이것이 「인생의 첫 번째 일 경험」이라는 것에 있다. 사회에 첫발을 내딛는 청소년들에게 첫 번째 일 경험은 앞으로 평생에 걸쳐 이어 나갈 일 경험에 있어서 지속해서 영향을 끼칠 수밖에 없다. 하지만 그러한 중요한 경험에 있어서 이들이 어떠한 경험을 하고, 이후에 어떤 경로를 겪게 될 것인가에 대해서 우려가 있을 수밖에 없다.

두 번째로 이러한 조건에서 청소년 노동자는 어리다는 이유로 더 취약한 상황에 노출되고 있다는 것이었다. 면접 조사에서 만난 청소년 중, ‘너 몇 살이야’라는 질문을 받지 않은 사람이 없을 정도였다. 또한 사업장(음식점)과 손님을 막론하고 발생했다. 플랫폼 노동의 특성상 어떤 과정에서 일어나는 실수를 그 누구도 책임지지 않는 상황이 지속하고 있는 것은 공공연한 사실이다. 하지만 그 과정에서 청소년은 어리다는 이유로 그러한 상황에서 최소한의 협상력조차 확보하지 못하고 있었다. 그러다 보니 사고 시에 발생하는 수리비, 혹은 배달 과정에서 발생하는 손해와 관련된 모든 부분은 청소년 노동자들에게 전가되고 있었다. 이것은 심할 때 ‘노예노동’으로 보일 만큼 굴레가 되어 실제로는 돈을 거의 벌지도 못하면서 사실상의 무급노동을 하는 상황들을 보이기도 하였다.

마지막으로는 자신들에게 어떤 권리가 있는가를 전혀 알지 못하는 것이었다. 설문조사에서 나타난 결과는 가히 충격적이라고 말해도 과언이 아니었다. 그 어떠한 노동 현장에서 수행된 질문 중에서 ‘모른다’라고 답한 비중이 가장 높았다. 청소년들은 자신이 문제 상황에서 어떻게 대응할 수 있는가를 넘어서, 도대체 무엇이 자신들에게 보호되고 있는지 조차에 대한 지식이 전무하다

고 봐도 무방했다. 특히 학교에서 소속되어있는 학생들에게 있어서 이러한 문제들이 발생하고 있었지만, 이러한 문제 상황에서 학교에 도움을 요청한다는 생각조차 하지 않고 있다는 것도 큰 문제지점으로 보인다.

청소년노동자가 겪는 문제들에 있어 가장 근본적인 해결책은 청소년 노동자의 노동인권교육과 사업장의 안전관련 의무교육을 강화하는 것이다. 노동현장에 뛰어드는 청소년은 어느 시대에서나 존재했고, 지금도 적지 않은 수의 청소년이 일터에 있다. 이것이 긍정적이나 부정적이나를 넘어서 청소년들이 그럴 수 밖에 없는 상황에 노출되는 상황에서 어떻게 대처할 것이냐를 중요한 지점으로 삼아야한다. 이는 교육 혹은 복지의 측면에서 이들의 생계문제를 어떻게 보장하며 교육현장에 집중할 수 있게 할 것인가와는 다른 문제로 접근하여야 한다.

하지만 현재로서는 교육의 의무를 사업장에 조차 제대로 부과하고 있지 않으며, 학교 현장은 오히려 청소년들이 노동을 하지 않도록 종용하고 있다. 그러다보니 청소년들은 어쩔 수 없이 밀려나가게 된 노동현장에서 자신의 권리조차 제대로 알지 못 한 채 소위 당하고만 있는 상황으로 보인다. 이러한 청소년들을 위한 의무교육이 편성되어 최소한 자신이 일을 나가기 전에 알아야만 하는 권리들이 무엇이 있는 가를 정확히 할 수 있도록 해야 한다.

또한 당면하여 교육을 강화하는 것이 단기간에 성과내기 어렵다면, 홍보사업을 하는 것이 효과적일 것이라고 보인다. 특히 주요 상가지역과 주로 라이더들이 대기하는 공간을 확인하여 현수막 등 언제든지 눈으로 확인할 수 있는 대형 홍보물을 설치하여 일터에서 문제가 생겼을 때 최소한 어디에 전화를 걸어야 하는지 알리는 것도 매우 효과적일 것이라고 보인다.

나아가 의무교육과 반대급부로 사업체에 대한 제재 역시 강화되어야 한다. 수리비용을 청소년 노동자들에게 불법적으로 청구하거나, 일정금액을 묶어두는 등 청소년들이 노동현장에서 빠져나갈 수 없도록 하고 있었다. 이는 헌법에서조차 금지되어 있는 강제노동의 소지가 있음에도, 현장에서는 적발되지 않거나 신고하더라도 법적 문제로 넘어가야 하기 때문에 청소년 노동자들이 접근하기가 굉장히 어려운 문제가 있다.

이에 이를 방지하기 위해서는 안전교육 등에 대한 문제에 대해서 수시 근로감독을 실시하고 이러한 일이 적발되었을 때, 적은 금액이더라도 즉시 과태료를 물리는 방안이 있을 수 있다. 또한 보증금 징수 등 심각한 문제들의 경우에는 법적 제재를 강력하게 할 수 있는 방안을 마련하여 업체들이 이러한 것들을 시도조차 못하도록 방지할 필요가 있다.

더불어 배달플랫폼의 시스템 변화도 필요하다. 단순히 단가를 올리는 것은 쉽지 않다고 하더라도, 배달 도착예정시간을 배달 라이더가 아닌 사업장(음식점)에서 결정하는 구조에서는 라이더가 과속운전을 할 수 밖에 없는 상황을 초래하게 된다. 음식점에서 늦은 작업으로 배송시작이 늦어질 경우에, 그 부담은 온전히 배달 라이더가 떠안게 되기 때문이다. 이러한 부분을 해결하기 위한 작업은 지금 당장도 가능할 것이라고 보인다.

마지막으로 학교의 역할이 시급히 촉구된다. 이번 실태조사를 진행하는 과정에서 가장 이해하기 어려웠던 지점은 이러한 문제가 발생되고 해결되는 과정에서 학교가 전혀 개입하지 않고 있다는 점이었다. 아직 학교에 다니고 있는 청소년들임에도 불구하고 청소년 노동자들 역시 학교에 도움을 청하고자하는 경우가 없었을 뿐 아니라, 심지어 기대조차 없는 것으로 확인되었다. 이는 학교 내에서 '노동하고 있는 청소년'을 어떻게 바라보고 대하고 있는가에 대해서 심각하게 의구심을 가질 수 밖에 없는 지점이었다.

청소년 노동자들을 교육의 대상으로서만 바라보는 것 역시 문제이지만, 청소년들이 현장에서 겪고 있는 문제를 학교에서는 어떻게 보호하며 가르칠 것인가에 대한 문제를 심각하게 고민해야 한다. 어쩔 수 없는 문제로 생계에 내몰리는 청소년들을 단순히 일을 그만두라는 식이 아니라, 어떻게 조금이라도 더 나은 노동경험을 할 수 있도록 하고, 사회가 자신을 보호하고 있다는 생각을 할 수 있게 할 것인가에 대해 심각한 고민을 해야 한다고 생각한다.

그 어떤 노동이 중요하지 않다고 말할 수 있겠느냐마는, 청소년노동은 그 무엇보다 각별하다. 처음으로 사회에 발을 내딛는 그 시간의 기억이 어떻냐에 따라서, 평생에 걸친 노동현장의 경험 이 달라질 수 있기 때문이다. 반문컨대 어리다고 무시당하며 안 좋은 노동현장의 경험을 보낸 이 청소년들이, 이후에 노동시장에 들어온 보다 어린 노동자들을 어떻게 바라보게 될 것인가를 생각하면 암담하다. 경험은 '노동'을 이해하고 체득하는데에 있어서 지대한 영향을 미칠 수 밖에 없다. 하지만 지금의 교육은 이를 외면하거나 오히려 '너무 이른 경험'이라는 이유로 회피토록 권유할 뿐이다. 다시금 성찰이 필요하다. 교육이 어떤 역할을 할 것인가와 과정에서 무엇을 경험토록하며 보장할 것인가에 대한 고민을 적극적으로 해야만 한다.

청소년당사자에게 현실의 일터는 모멸감과 고통밖에 없는 공간으로 존재한다. 우리 사회는 이러한 사각지대에 있는 청소년들을 어떻게 보호할 것인가를 더욱 심각하게 고민해야만 한다.

[토론] 배달 플랫폼을 통해 일을 하는 청소년 보호를 위한 제도적 안전망의 필요성에 관한 토론

유민상

한국청소년정책연구원 부연구위원

들어가며

이 토론문의 목적은 최근 증대되고 있는 노동 플랫폼(labour platform)을 통해 일거리를 받고 노무를 제공하는 노동의 형태가 청소년에게 확대되면서 나타나는 사회적 위험의 미보장과 전통적 청소년 노동의 취약성이 결합되고 있는 현실과 이에 대한 대응으로서 제도적 안전망의 필요성에 대해 지적하는 것에 있다.

개인적으로 아동청소년들의 노동은 어떻게 발생하고, 이용되고, 규제되거나 금지되는지에 살펴보는 것에 많은 관심이 있다. 부모가 아닌 다른 사람의 감독 아래에서 일을 하는 어린 아이의 노동을 뜻하는 아동노동(child labour)은 18-19세기 영국 산업혁명 시대의 산물이다. 보호 받지 못했던 아이들은 방직공장에서, 탄광에서, 굴뚝에서 잔인한 감독과 열악한 노동조건 속에서 일을 해야 했고 건강을 잃거나 장애가 생기거나 교육을 받지 못한 채로 성인기에 접어들어 불안정한 여생을 보내야하기도 했다. 이에 대한 대응으로 등장한 공장법과 관련법들은 성인들이 아이들을 착취할 수 없도록 근로조건과 임금조건을 규제하였고, 이에 더하여 아이들이 생계를 위해 공장에서 일을 해야 하는 것이 아니라, 학교에서 건강하게 역량 있는 성인으로 성장할 수 있는 사회시스템을 마련해왔다. 이런 사회적 규범과 제도는 비단 한 국가의 사례에 머무르지 않고 뒤늦게 발전한 국가들도 공통적으로 적용해야 하는 하나의 국제규약 및 규범으로 작동해왔다(이영석, 1994; 유민상, 박종석, 2016).

노동 플랫폼을 통해 일을 하는 청소년의 모습은 초기의 아동노동의 모습과 닮아있다. 새롭게 등장한 플랫폼 노동은 기존의 근로기준법과 노동관계법의 보호를 받지 못하고 있고, 헌법 제32조의 “연소자의 근로는 특별한 보호를 받는다”는 조항이 무력화되고 있다. 노동은 있지만 노동자로서의 권리를 보장 받지 못하는 청소년 노동의 오래된 문제는, 21세기 들어 새로운 양상으로 확대되고 있는 것이다.

왜 청소년 배달 노동자들은 노동 플랫폼을 통해 더 취약해지는가?

배달 노동이 새로운 기술과 만나 ‘디지털 플랫폼 노동’이라는 형태로 확산되고 있다. 디지털 플랫폼 노동이 확대되면서 개인의 업무시간에 대한 자율성이 증대되고 일한만큼 소득을 올릴 수 있는 기회가 늘어나는 긍정적인 면이 있으나, 노동자로서의 권리를 인정받지 못하는 위장 자영자의 처지에 놓여서 모든 위험과 비용을 감수해야 하는 부정적인 면도 함께 존재하고 있다(김수영, 하은솔, 김영, 2020). 주목해야 하는 점은 플랫폼 노동의 어두운 면이 모두에게 동일하게 나타나는 것은 아니라는 것이다. 누군가는 플랫폼이 주는 자율성의

이점을 더 강하게 누리고 있으나, 누군가는 플랫폼이 주는 불안정성과 위험을 모두 감내할 뿐만 아니라 강압과 같은 전통적인 노동통제 방식의 아래에 있기도 하다. 10대 청소년 플랫폼 노동자들의 상황은 아마도 전자보다는 후자에 있을 가능성이 높을 것이다. 아직 우리 사회는 무엇이 규제되어야 하고 무엇이 금지되어야 하는지에 대해 명확한 지침을 마련하지 못하고 있다. 그러는 와중에 현실세계에서 일을 하는 사람들은 보호 받지 못하는 노동을 지속하고 있으며, 자기 스스로 권익 보호를 하기 어려운 청소년 노동자들은 여러 취약성과 위험에 노출되어 있다. 플랫폼을 통해 노동자에게 일거리를 배분하는 업체는 단일 배달 시장에도 플랫폼사, 배달대행사 등으로 모래알처럼 흩어져 있어 플랫폼 노동자들의 경험의 층위도 매우 다양하다. 노동현장에서 협상력을 갖기 힘든 청소년 노동자들은 취약한 플랫폼 노동 속에서 더 취약성을 보이고 있다. 그렇다면 왜 청소년 배달 노동자들은 노동 플랫폼을 통해 더 취약해지는가? 그리고 우리 사회는 왜 어린 배달 노동자들을 보호하지 않고 개인에게 책임을 떠넘기고 있는가?

청소년유니온이 조사한 배달라이더 실태조사 결과를 보면 왜 청소년 배달 노동자들의 업무환경이 열악하고, 이것이 플랫폼 속에 들어가면 더 취약해지는지 알 수 있다. 이것을 주로 세 단계로 나누어보면 다음과 같다. 첫째, 일의 시작 단계이다. 많은 청소년 배달원들이 자신의 노동조건에 대해 제대로 알지 못한 채 일을 시작하고, 사고위험을 어떻게 예방할 수 있는지 보상받을 수 있는지에 대해 제대로 이해하지 못하고 있다. 일을 시작하기 위해서는 상대방이 원하는 조건에 맞추어주기 마련인데 자신에게 불리한 산재보험 적용제의 신청서를 작성하거나 용역계약서를 작성하기 쉽다. 둘째, 업무 수행 단계이다. 일을 시작하면 한 달 리스비를 내기 위해 꾸준히 소득을 올려야하고, 그렇지 않으면 소득은 없으나 리스비는 계속 나가는 상황으로 손해를 보기 십상이다. 손해를 보지 않기 위해서는 리스비를 마련해야하므로, 업무 선택의 자율성에 족쇄가 채워지는 것이다. 이와 함께 업무 강요에도 취약하다. 플랫폼 노동임에도 불구하고 업무 과정에서 출퇴근 시간이 정해져 있고 쉬는 날을 자신이 정하기 어려울 수도 있다. 지휘감독이 없다는 이유로 노동자 보호의 책임을 개인에게 전가한 업체는 위장된 형태로 지휘감독과 강요를 하고 있는 것이다. 10대 청소년은 강제배차를 강요받기 일쑤이고, 거절을 하면 신체적, 정서적인 폭력을 당할 위험에 놓일 수 있다. 이와 함께 GPS 추적을 통한 감시를 당하기도 하므로 자율성은 상당부분 제한될 수밖에 없다. 업무 수행단계에서 심각한 것은 사고가 발생했을 때의 사고처리이다. 실태조사에서 나타난 바와 같이 배달 노동자들은 항상 사고의 위험에 노출되어 있다. 플랫폼을 통한 배달이 많은 소득을 올리는 것으로 알려져 있지만, 사고가 나면 합의금이나 사고처리 비용 등으로 목돈이 나가는 경우가 많다. 실태조사에서 나타난 바와 같이 배달 라이더들은 유상 운송보험을 가입하지 않고 출퇴근용 보험을 가입하는 경우가 있는데, 청소년들은 보험료가 더 비싸기 때문에 다른 사람 명의의 보험을 통해 일을 하는 경우도 있다. 문제는 이것이 심각한 위험에 대한 미보장 뿐만 아니라 장기적인 손해를 유발한다는 것이다. 업체는 콜을 모두 소화하지 못하여 ‘콜이 터지는 것’을 방지하기 위해 배달 노동자들이 플랫폼 네트워크 안에 들어오게 하는 것만 관심을 가질 뿐 그들이 사고를 통해 심각한 상해를 입는 것에 대해서는 책임지지 않는 경향이 있다. 업무상 위해의 개인책임이 고착화되는 것이다. 셋째, 업무 종료 단계이다. 시작과 끝은 만나기 마련인데, 제대로 된 계약이 없는 상태로 일이 종료되는 것은 제대로 된 끝도 정해져 있지 않다는 의미이다. 앞의 업무 과정에서의 사고처

리를 빌미로 빚이 생기거나, 오토바이의 상처나 결함을 빌미로 돈을 부과하여 이를 갚게 하거나, 수당을 인출하지 못하게 하는 것은 업무 종료를 어렵게 만들려는 시도이다. 협상력이 없는 청소년 노동자는 업무 종료 단계에서도 자신의 권익을 보호하지 못할 가능성이 높다.

이러한 과정을 통해 알 수 있는 것은, 이와 같은 일에 대한 책임이 누구에게 있는 지보다는, 플랫폼 노동이라는 것의 ‘자유’는 언제든지 제약당할 수 있다는 것이다. 이는 플랫폼이 노동자들의 자유라는 명목으로 사회적 위험을 보장하지 않는 근거는 매우 빈약한 토대 위에 서있다는 것을 의미한다. 따라서 우리는 일하는 청소년, 일하는 청소년 플랫폼 노동자들을 위한 사회적 권익보호 방안을 마련해야 한다.

배달 플랫폼을 통해 일을 하는 청소년 보호를 위한 제도적 안전망 제언

최근 플랫폼 노동자를 보호하기 위한 법제도적 개선 노력이 다양한 층위에서 논의되고 있다. 단지 현재의 법제도를 일부 개선하는 방안(모수적 개혁 방안) 혹은 새로운 법제도를 신설하는 방안(구조적 개혁 방안) 등 다양하다(장지연 외, 2020). 아쉬운 것은 플랫폼을 통해 일을 하는 청소년에 대한 논의는 아직 이루어지고 있지 않다는 것이다. 이 때문에 청소년 플랫폼 노동자들에게 청소년 보호 제도의 사각지대와 사회보장의 사각지대가 결합되어 나타나고 있다. 따라서 우리는 플랫폼 노동을 보호하는 방안과 함께 청소년 플랫폼 노동자들을 보호하는 방안에 대해 함께 고민해봐야 한다. 이에 대해 간략히 제언하면 다음과 같다.

첫째, 우리 사회는 협소한 노동자의 정의를 근거로 한 노동자 보호가 아닌 ‘일하는 사람’을 근거로 한 노동자 보호 형태로 법제도적 범위를 확대해 나가야 한다. 과거 청소년 노동자들의 업무 형태는 시간제노동(part-time job)인 경우가 많았고, 초단기적인 속성과 비공식적인 속성으로 인해 근로기준법의 보호를 받지 못하는 사각지대에 놓인 경우가 많았다. 여기에 플랫폼 노동은 애초부터 근로기준법의 적용을 받지 못하는 영역이다. 현재 청소년 노동은 전통적인 노동 형태에서 발생하는 사각지대와 함께 플랫폼 노동으로 인해 발생하는 새로운 사각지대가 중첩되어 나타나는 이중의 위험에 노출되어 있다. 따라서 근로자성 부여의 협소한 정의를 확장하여 전통적인 청소년 노동을 포괄하고 새로운 플랫폼 노동을 함께 포괄할 수 있는 방향으로 나아가야 한다.

둘째, 헌법의 연소자에 대한 특별한 보호 원칙이 후퇴되고 있으므로, 일하는 청소년에 대한 보호는 근로자성 인정 여부에 상관없이 이루어져야 하며 제도화 되어야 한다. 일하는 청소년의 인권침해가 끊이지 않고 있는 이유는 청소년이 학생이어서, 초단기적으로만 일을 해서, 근로계약을 작성하지 않고 일을 해서 국가의 도움을 제대로 받을 수 없었기 때문이다. 청소년들이 일하는 도중 피해를 입어 관련 부처 산하기관이나 위탁기관을 찾아가도 권익보호를 해주지 못하는 형태가 늘어나고 있다. 전통적인 청소년 노동과 함께 플랫폼 노동에서의 위험이 함께 발생하고 있는 상황에서 일하는 청소년들을 포괄해서 보호할 수 있는 방안이 필요하다. 노동기본권의 차원에서는 일하는 청소년의 권익침해 시 공공영역에서 조력을 받을 수 있는 권리를 명문화해야 한다. 이를 기반으로 일하는 청소년 보호를 하는 공공기관은 주요한 노동문제의 주변부로 청소년 노동 문제를 다루는 것이 아닌, 기관의 목적으로서 일하는 청소년을 중심에 놓고 원스탑 서비스를 제공하는 방안을 구상해볼 수 있

을 것이다.

셋째, 사회보장 차원에서 청소년 노동자들을 포괄할 수 있는 방안을 명문화해야 한다. 예를 들어 가장 높은 욕구가 있는 산재보험(산업재해보상보험법)의 경우 미성년 청소년의 경우 산재보험 적용제외 신청이 원천적으로 불가능하도록 해야한다(2021년 7월부터 시행 예정인 산재보험 일부개정안의 발효 이후 청소년들이 산재보험의 적용을 받지 못하고 하는 지에 대해 모니터링할 필요가 있다). 또한 산재보험의 신청과정에서 청소년이 조력 받을 수 있는 장치를 마련해야 한다.

넷째, 노동인권교육은 전체 공교육의 필수과정으로 도입되어야 하며, 특히 플랫폼 업체의 설립과 노동자의 진입 시 필수적인 교육이 이루어져야 한다. 현재는 ‘오토바이를 몰 줄 아는 것’에 초점을 맞추어 배달 노동에 진입할 수 있으나, 정적 필요한 것은 ‘플랫폼사와 용역계약을 맺을 때 불공정 계약을 하지 않을 수 있는 방법이 있는지’, ‘산재보험 신청을 어떻게 할 수 있는지’, ‘오토바이를 몰다가 피해를 당했을 때 어떻게 구제를 받을 수 있는지’, ‘보험계약 등은 어떻게 확인해야 하는지’ 등이다. 산업의 확대 논리에서 벗어나 노동자 권익구제 논리에서 정책을 보완할 필요가 있다.

우리는 4차 산업혁명과 같은 매력적인 구호에만 사로잡혀 있지만, 정작 관심을 가져야 할 것은 산업혁명기 착취당하던 노동자들을 보호하고자 했던 노동법과 사회보장법제를 4차 산업혁명에 맞추어 어떻게 재구조화할지이다(유민상 외, 2020). 노동 플랫폼을 통해 원하는 만큼 일거리를 받고 일하는 사람들은 자율성을 누릴 수도 있고 높은 소득을 올릴 수도 있다. 하지만 노동 플랫폼의 보이지 않는 감시와 통제 속에서 협상력을 잃어버린 사람들은 플랫폼 속에서 간헐적으론 못하는 상황에 놓일 수도 있다. 더욱이 일을 하다가 발생하는 위험을 스스로 감내해야 하므로 성장의 가능성보다는 후퇴의 위험이 더 큰 상황 속에서 일을 지속하는 상황이 발생할 수도 있다. 우리는 이와 같은 변화가 청소년들에게 비극을 유발하는 장치가 아니라 편익과 진보를 제공하는 장치로 변할 수 있도록 머리를 맞대고 고민하고 논의하고 행동해야 한다. 청소년을 보호하지 못하는 국가는 미래가 없다.

참고문헌

- 김수영, 하은솔, 김영(2020). 노동의 불안정성에 대한 다차원적 고찰: 자발적 비정형 노동자의 사례를 통하여. **한국사회정책**, 27(1), 89-127.
- 장지연, 이호근, 조임영, 박은정, 김근주, Enzo Weber(2020). **디지털 시대의 고용안전망: 플랫폼 노동 확산에 대한 대응을 중심으로**. 세종: 한국노동연구원.
- 유민상, 박종석(2016). “한국의 아동노동: 아동노동은 어떻게 이용되고, 규제되고, 금지되었는가?” 초록우산 어린이재단 연구논문 모음집.
- 유민상, 최정원, 이수정, 장혜림(2021). **청소년·청년 디지털 플랫폼 노동 실태 및 대응방안 연구**. 세종: 한국청소년정책연구원.
- 이영석(1994). **산업혁명과 노동정책**. 경기: 한울.

[토론] 청소년배달노동자 보호방안

구교현

라이더유니온 기획팀장

배달라이더 자격요건 마련 필요

- 현재 배달라이더에 대한 법정 자격요건은 없음
- 유일한 자격인 바이크 면허에 있어선 면허시험 자체가 대단히 부실함 (외국의 경우 자동차 면허보다 더 엄격하게 운영되고 있으나, 한국에선 도로 주행은 없고 코스 몇 개만 돌면 취득 가능) 도로 주행 한 번 해보지 않은 라이더가, 안전교육 없이, 정글 같은 도로 위에서, 시간에 쫓기며 일해야 하고, 여기에 성능 좋은 바이크까지 쓴다면 사고는 거의 필연적인 상황
- 실제 통계로 보면 배달라이더들의 상당수가 일을 시작한 지 3~4일 내에 사고가 나는 상황
- 따라서 배달라이더의 자격제가 필요한 상황. 최소한 안전교육을 이수하고, 바이크를 다루는 기술이나 주행능력이 확인된 상태에서 업무를 시작할 수 있도록 해야 함. 청소년들의 경우는 바이크를 처음 다뤄보는 경우가 많을 것이므로 이 같은 교육이 더 체계적으로 필요할 것
- 이 같은 문제에 대해선 국토부에서도 공감대는 있는 상황. 다만 빠르게 성장하는 배달플랫폼 시장을 억제할 것에 대한 우려하고 있음. 정부가 플랫폼사의 이윤추구가 아닌 라이더의 안전을 보호할 수 있도록 노동사회단체들의 역할이 필요함

표준계약서 보급

- 배달업에서는 계약서 자체를 쓰지 않는 경우가 다반사임. 이에 보수, 근무조건, 복무 규정 등이 불명확해 사업주들이 마음대로 라이더들을 부리는 경우들이 있음. 현장에선 상대적으로 청소년들이 이 같은 부당대우를 더 많이 받고 있다고 볼 수 있음
- 현재 국토부에선 배달라이더관련 표준계약서 도입을 추진하고 있음. 표준계약서에는 ▲종사자 권리 보호를 위한 불공정 거래행위와 부당한 처우 금지, ▲종사자 안전관리 강화를 통한 산업재해 예방, ▲분쟁 발생 시 해결방안을 규정함을 주요 내용임
- 표준계약서는 권고의 수준이라 강제력은 없는 실정임. 다만 표준계약서를 작성한 업체에 대해 인센티브를 주는 방식으로 작성을 유도하고 있음 (라이더유니온은 대행사 등록제를 통해 이를 의무화할 것을 요구하고 있음)
- 서면계약서 작성이 확대된다면 불합리한 처우를 일정 정도 개선할 수 있을 것으로 기대

안전배달료 제도화를 통한 속도 경쟁 완화 필요

- 작년 기준, 배달노동에 있어선 이틀에 1명꼴로 사망사고가 발생하고 있음. 이러한 사고의 가장 큰 원인은 바로 속도 경쟁에 있음
- 현재 배달라이더들은 1건당 기본 3천 원의 배달료를 받고 있음. 이는 10년간 동결된 금액임. 지난 10년 사이에 물가는 20%, 최저임금은 200% 올랐으니, 배달료는 사실상 삭감되어 온 것임. 1건당 3천 원이면 시간당 4건을 해야 그나마 최저임금에 근접하는 상황임 (라이더는 노동법상 근로자가 아니므로 보험료, 바이크유지관리비 등 업무에 필요한 모든 비용을 본인이 부담함. 4대 보험도 없고, 각종 수당, 퇴직금도 없으므로 최저임금 정도를 벌려면 그보다 훨씬 높은 보수를 받아야 함)
- 화물노동자들은 현재 안전운임제를 법으로 도입해 운영하고 있음. 이는 과속, 과로, 과적을 예방하기 위해 법정 운임료를 정하고 위반 시 처벌하는 것임. 이처럼 배달료 또한 과속, 과로를 예방하기 위한 안전배달료가 필요함
- 안전배달료는 기본배달료를 여러 비용을 고려해 현실화하고, 실거리에 비례한 할증료를 산정하는 틀로 설계할 수 있을 것임

산재보험 홍보 및 강화 필요

- 현재 배달라이더들은 산재보험 당연가입직으로 산재보험에 가입하지 않아도 보험적용을 받을 수 있음. 그러나 이 같은 사실을 모르는 라이더들이 많은 상황. 적극적인 홍보 필요
- 현재 배달라이더의 산재 시 휴업급여는 무조건 최저임금 수준임. 이는 라이더의 월 보수 추정액이 매우 낮기 때문임. 이로 인해 라이더들은 산재를 포기하고 근무를 하는 일도 있음. 문제해결을 위해선 휴업급여를 현실화하는 것이 필요
- 전반적으로 배달라이더의 산재보험가입률을 높이는 것이 필요. 현재 경기도에선 산재보험료 지원사업을 펼치고 있는바, 이 같은 지자체의 사업이 가입률 제고에 도움이 될 수 있을 것으로 기대

유상운송보험료 현실화를 통한 보험가입 확대 필요

- 현재 유상운송보험료는 과도하게 높은 상황. 특히 청소년들이 가입해야 하는 전 연령의 경우 다이렉트 견적이 3천만 원까지 나오는 실정
- 이에 상당수 청소년 라이더들은 리스바이크를 쓰고 있음. 리스비는 일 3만 원 수준으로 책정돼 있어 사실상 고리대금과 같은 수준. 상당수 리스바이크는 휴일이나 다쳐서 일을 못 하는 기간에도 리스비를 청구해 이를 갚기 위해 라이더들이 어쩔 수 없이 일하는 예도 존재
- 리스바이크가 아니면 가정용 보험을 들고 일하는 예도 많아. 이 경우 사고 시 대인대물 피해를 보상할 방법이 없어 심각한 문제가 발생하기도 함
- 라이더 자격제를 통해 모든 라이더가 유상운송보험에 가입토록 하고 보험료는 낮추는 조치가 필요

배달대행사 등록제를 통한 무자격 대행사 필터링 필요

- 배달대행사 중 면허 확인도 하지 않고 번호판도 없는 바이크를 태워 일을 시키는 경우도 많음. 그런데도 배달대행사는 자유업이라 아무런 자격요건이 없는 상황임
- 일정한 요건을 갖춘 대행사만이 배달업을 할 수 있도록 제도가 갖춰져야 함. 보험가입, 안전교육, 표준계약서 작성 등이 해당 요건이 될 것임

기타

- 청소년들의 경우 리스바이크를 쓰다가 사고로 바이크 수리를 맡긴 경우 고액의 수리비를 청구하는 예도 있음. 해당 청소년은 이 비용을 벌기 위해 해당 업체에서 억지로 일을 해야 하는 상황, 사실상 노예노동을 하게 되는 일도 발생함. 이러한 문제해결을 위해 바이크 표준수리비 체계가 필요하고, 부당사례에 대한 상담 및 지원 활동도 필요할 것임

[토론] 군포시 청소년 노동인권 조례에 부쳐

이하나

안양군포의왕과천 비정규직센터 운영위원
지역교육네트워크 이룸 대표

2016년 5월, 군포시의 특성화고 3학년이었던 김모군이 경기도 광주시의 한적한 시골길에서 스스로 세상을 등졌다. 주검 옆에는 일하던 외식업체의 근무복이 개어져 있었다고 알려졌다. 2)당시 이 사건을 취재한 한겨레 신문에 따르면 김군은 자신의 전공이었던 인터넷쇼핑몰과 무관한 외식업체에 취업했다. 김군은 출근 첫날부터 숨지기 전날까지 약 100일간 매일 11시 출근 밤 10시까지 근무했다. 집은 군포고 업체는 성남에 있었다. 대중교통으로 출퇴근 하려면 1시간 30분이 걸렸고 일이 힘들어 체중이 줄고 친구에게 “뛰어내리고 싶다”며 업체 내부에 정서적 괴롭힘을 당한 것으로 추정된다.

당시 안양군포의왕과천 비정규직센터를 중심으로 책임자처벌을 요구했으나 별다르게 시정된 바 없었다. 업체는 이에 대해 고용노동부와 경찰의 조사를 받았으나 김군의 사망과 직접적 연관이 없다며 한겨레 사설에 대한 반론보도를 요청하기도 했다.

이로부터 5년이 지났고, 이후 수많은 김군들이 사라졌으나 세상은 딱히 변한 것이 없다.

필수노동자

2020년 코로나19팬데믹의 여파로 배달, 청소, 돌봄노동자가 필수노동으로 떠올랐다. 서구에서는 이들을 “Essential worker”라고 칭송하는 캠페인도 벌어지고 있다. 코로나시대의 필수노동자란 사회의 생명과 안전, 사회기능의 유지를 위한 대면서비스를 실행하는 직종을 말한다. 보건의료종사자, 돌봄종사자, 배달업종사자, 환경미화노동자들을 말한다. 한국에서는 이 필수노동자 직군이 대체로 비정규직일 뿐이다. 보건의료종사자도 사회에서는 상위 직군으로 보고 있으나 고용된 의사를 제외하고는 자영업의 형태를 띠고 있으며, 간호사를 비롯한 의료노동자도 다수 비정규직에 머물러있다.

이들은 그림자처럼 일하고 유령처럼 존재한다. 수많은 비정규직 노동자들은 정작 사회의 근간을 온몸으로 떠받치고 있지만 이들의 고용불안문제와 노동인권문제의 해결은 요원하다.

왜 세상은 더 나아지지 않나.

2) “하루 5시간 자고 일어나았는데”...또다른 19살 김군의 비극 (한겨레신문 2016년 6월 15일자)

<http://www.hani.co.kr/arti/society/labor/748381.html>

필수노동자를 비롯한 비정규노동자들의 문제는, 한 곳에서 노동인권존중을 한다고 해결될 문제도 아니며, 처우를 개선한다고 단박에 좋아질 수 없다. 복잡하고 다층적으로 엮인 사회전반적인 구조의 문제이기 때문이다.

이번 3군포시 청소년 노동인권 실태조사는 배달라이더직에 있는 청소년들을 대상으로 했다. 여전히 노동환경은 기가 막힐 정도로 좋지 않다. 이 실태조사를 보면 노동자에 대한 기본적인 법적준수나 기본적인 노동인권은 보장되지 않고 있다.

이는 시민들의 합의가 이루어지지 않았다는 뜻이다. 배달노동자는 자영업자들이 고용하기도 하지만 시대가 바뀌며 대다수 플랫폼 노동자로 전환되고 있다. 일을 주는 사람은 있으나 근로여건을 챙기는 사람은 없는 독립적 사업자가 되어가면서 스스로를 보호할 수밖에 없는 기이한 노동형태로 변해가고 있다. 시대의 흐름은 '아무도 책임지지 않는 각자도생의 노동'을 향해 달려가는 것이다. 배달노동자의 노동조건 문제는 앞으로 계속해서 일어날 수많은 비정규 플랫폼노동자들의 방향이 될 수도 있다.

청소년 노동인권보장을 위한 교육 실태

안양군포의왕과천 비정규직센터에서는 2015년부터 청소년노동자를 대상으로 노동인권교육을 펼쳐왔다. 2020년 코로나 상황에도 불구하고 총 37개 학교에 교육을 실행했다. 그간 청소년노동인권교육팀은 경기도뿐 아니라 서울지역까지 교육을 다녔는데, 대체로 특성화고등학교 대상이었다.

2017년 문재인정부 출범 이후 국정기획자문위원회에서는 국정과제로 노동존중 사회실현- 학교노동인권교육활성화를 제시했고, 교육정책추진과제에서도 민주시민교육 및 노동인권교육 활성화를 얘기했다. 서울시는 서울특별시교육청 노동인권교육 활성화조례를 발표했다.

경기도의 경우 논란이 있었다. 기존에 경기도 교육청에서 실행해 온 특성화고등학교 노동인권교육 의무를 2019년부터 경기도가 수행하면서 경기도민주시민교육 내에 포함하고 대신 그 안에서 청소년노동인권교육을 진행한다는 계획을 수립했다. 경기도는 2019년 민주시민교육에 배당된 예산 중 절반가량을 청소년노동인권교육에 배치하고 노동인권교육 전문강사 양성, 청소년노동인권박람회를 수행했다. 이 계획은 2020년에도 이어졌는데 도내 시민사회단체의 비판도 끊이지 않았다. 경기도 민주시민교육센터는 경기도 평생교육진흥원 산하에 있으며 청소년노동인권교육도 민주시민교육 계획 아래 끼워들어가 있는 상태다. 민주시민교육내에서 노동인권교육을 실행하는 경우, 교육의 의무성이 사라지고 각 학교의 교사들이 선택할 수 있게 되어 교사와 학교의 의지에 따라 교육의 실행여부가 결정된다.

3) 군포시는 경기남부에 위치해 있으며 안양시와 의왕시, 안산시와 인접하고 있다. 1기 신도시인 산본아파트 단지가 90년대에 개발되었다. 원도심은 대규모 공단이 조성되어 있으며 안양시와 인접한 첨단산업의 중소기업체도 다수 포진해있다. 군포시 역시 지속적으로 인구가 감소하고 있다. 2021년 1월 인구는 27만가량이다. 이 중 10세부터 19세사이의 청소년 인구는 그 10%를 차지하고 있다.

게다가 도 산하기관에서 직접 교육을 지속할 경우 구조적으로 몇 가지 문제가 발생한다.

첫 번째는 불과 몇 개월의 교육과정을 수료한 강사들이 대거 양성되면서 다양한 방면의 교육을 수행하는 직업강사들이 노동인권교육의 실천적 자질이 모자란 상태로 질 낮은 노동인권교육을 실행할 가능성이 높아진다.

두 번째로는 각 지역에서 청소년노동인권교육을 실행해 온 시민단체들은 경기도 산하기관의 노동인권강사교육 수료자들과 경쟁해야 하는 실정에 놓여 있다. 2020년 경기도 민주시민교육 자문위원회에서 이런 문제점을 지적했으나 변화는 없었다.

세 번째는 담당자가 바뀔 경우, 단체장의 의지가 변할 경우, 노동인권교육의 지속성을 담보하기 어렵다는 것이다.

좀 더 직접적으로 학교 현장에서의 노동인권교육의 실태를 살펴보자.

안양시 기반으로 활동하는 지역교육네트워크 이룸에서도 민주시민교육의 한 갈래로 안양군포의왕과천 비정규직센터와 함께 청소년노동인권교육을 실행하고 있다. 그러나 노동인권교육 신청 학급은 해마다 줄어들고 있다. 민주시민교육 신청 학급이 총 350개에 이르는데 이 중 10여개 학급만이 노동인권교육을 신청하고 있다.

노동인권교육은 교사들의 주관적 판단과 학교내에서의 합의여부가 노동인권교육 실천에 영향을 끼치는데 성장 후 모든 아이들이 노동자가 되는 것이 당연한 상황에도 “노동자”를 “비정규직”으로 인식하면서 생기는 결과이기도 하다. 실제로 4)과천지역에서는 노동인권교육을 실시한 교사가 학부모나 학생에게 “학생의 미래는 노동자가 아니기 때문에 필요없는 교육”이라는 이야기를 전달 받은 사례도 있다.

특성화고등학교에 노동인권교육을 나간 출강강사에게 5)학교장이 “노동인권 얘기하며 데모하는 노동자 만들어 잘리게 만들지 말고 준법정신을 가르치라”고 항의하는 일도 있었다.

정책결정권한, 수업선택권한을 가진 주체들이 노동인권의식이 매우 미흡하거나 거의 없는 것도 원인이 된다. 교사들은 전교조가 법외노조기간을 거치는 동안 스스로의 노동권과 결사, 결정권에 대해 무기력해진 상태다. 중간지원조직인 민주시민교육센터나 평생학습진흥원, 청소년관련 공공기관의 실무자들도 1~2년의 계약직이 늘어나면서 노동자결사체에 합류할 가능성이 낮아졌다. 스스로의 노동인권을 방어하는 경험이 적은 사람들이 여타 시민교육보다 노동인권교육을 우선시 하기 어렵다. 청소년들에게 진로교육은 의무교육이 되었지만 진로교육과 함께 가야하는 노동교육은 전무한 상태다. 경기도 청소년노동인권보호조례 제정 이후 경기도내에는 군포시가 2020년부터 청소년노동인권센터를 운영하고 있고, 광명시는 청소년근로보호센터를 운영하고 있다. 하지만 청소년들이 청소년노동에 뛰어들면서 노동인권을 침해받는 사례에 부딪힐 경우 지역에 있는 비정규직센터가 유일한 구제책이거나, 노동인권 관련 단체가 없거나, 이에 대한 정보가 청소년들에게 전달되기 어렵기도 하다. 각 기초단체 산하의 청소년관련 공공기관은 대학을 갈 준비가 되어있는 학생

4) 2016년 과천시 M중학교 사례
5) 2017년 안양시 P고등학교 사례

들을 대상으로 프로그램을 구성하고 운영하며, 각 지방정부에서는 청소년노동인권문제에 대한 대비책이 없는 상태다.

현재 실행되는 노동인권교육은 대부분 노동자 당사자를 대상으로 하고 있다. 노동자들에게 스스로 권리를 쟁취하고 투쟁하라는 메시지를 전달하지만, 정작 사용자는 이 교육에서 빠져있다. 현재 5인 이상의 사업장에서 이수해야 하는 필수교육은 성희롱예방교육, 개인정보보호교육, 장애인 인식개선 교육이다. 노동자인권보장에 대한 교육은 없다. 그 외 기업의 규모와 형태에 따라 산업안전 보건교육, 퇴직연금제도 안내 교육, 직장 내 괴롭힘 예방 교육이 있다. 청소년을 고용하는 사업주나 비정규직노동자를 고용하는 경우에도 노동인권교육은 의무가 아니다.

왜 우리 사회는 항상 약자에게 교육을 시키고 그들에 스스로 권리를 주장하고 싸움터에 나가라고 부추기는지 이해할 수 없다. 교육하기 쉬운 대상자, 즉 학교를 중심으로 노동인권교육을 실시하고 그들의 생사여탈권을 쥐고 있는 사업주들에게는 의무를 부여하지 않는다.

경기도에서 노동인권교육을 실행할 수 있다면 중소기업 소상공인의 업무를 다루는 부서나 고용노동에 관련한 부서와 연계하여 사업자 필수교육을 점차 늘려나가고 이들이 노동인권을 존중하는 사례가 발견되며 포상과 칭찬을 병행하는 방법으로 정책확장을 해나갈 수 있다.

또한 대형 플랫폼 업체의 경우 단기계약, 꺾기등 다채로운 방법으로 노동인권을 유린하고 있는데도 이에 대한 강경한 조치는 전혀 없는 것이나 다름없다. 사람의 노동력을 사용하여 이윤을 창출하는 일에 대한 책임감을 우리 사회가 부여하지 않는다는 말이다.

6)군포시 청소년 노동인권 조례에 대한 제언

본 조례의 제 3조는 시장의 책무를 다루고 있다. 서술어는 모두 “노력하여야 한다”로 일관된다. 한 가지 “실시할 수 있다”, “지원할 수 있다”로 두루뭉술하다. 앞서 기술한대로 노동인권교육은 이해당사자들의 유불리에 따라 선택할 수 있을 경우 선택하지 않는 고용주와 교육자들이 훨씬 더 많으므로 이 조항은 “노력하여야 한다”가 아닌, “의무적으로 수행한다.”로 정정해야 옳다. 제 6조 청소년 노동인권 사업에 관해서도 마찬가지다. 이 조항에서는 청소년에게 교육을 실행하고, 스스로 노동기본권 침해에 대응할 수 있는 사업을 추진할 수 있게 되어 있으나 이 역시도 “노력하여야 한다”로 되어 있다. 이 조항에 “청소년을 고용한 사업주에 대한 노동인권교육”이 포함되어 있다. 조례에서 “노력한다”는 변명할 수 있는 여지가 된다. ‘노력하였으나 실천하지 못했다.’고 하면 그만인 조항이다.

9조에는 우수 사업장 선정 및 홍보 내용이 들어 있는데 우수 사업장을 선정하여 홍보할 수 있고, 노동인권 존중 사업장을 우대 지원할 수 있고, 권리 침해 사업장은 우대 및 지원대상에서 제외할

수 있다고 되어 있으나 노동인권을 침해한 곳을 처벌하겠다는 거나, 법적 제재를 가한다는 얘기는 전혀 없다. 사업장은 노동인권을 지키지 않아도 불이익은 없는 것이다.

경기도의 청소년 노동인권 보호 및 증진 조례는 사용자가 근로기준법을 포함한 노동관계 법령을 준수할 의무를 명시해놨는데 군포시 조례에도 필요해보인다. 또한 경기도 조례에는 사용자 책무가 명시되어 있지만 군포시 조례에는 이 조항이 없고, 노동인권 관련 사업 하에 들어가 있다. 조례는 만들었으나 강제성은 없다. 이 조례는 과연 무엇을 할 수 있나.

경기도	군포시
제1조(목적) 이 조례는 「대한민국헌법」 및 「청소년 기본법」 제8조 등에 따라 경기도에 거주하는 청소년 노동인권을 보호하여 청소년의 균형 있는 성장과 발전에 이바지하기 위해 필요한 사항을 정함을 목적으로 한다.	제1조(목적) 이 조례는 청소년의 노동인권을 보호하고 노동환경을 개선하여, 노동이 청소년의 균형 있는 성장과 발전에 이바지하는 데 필요한 사항을 정함을 목적으로 한다.
<p>제3조(도지사의 책무) ① 경기도지사(이하 “도지사”라 한다)는 청소년이 합법적인 노동 기준에 맞게 노동계약을 하고 인권 친화적 환경에서 노동할 수 있도록 시책을 마련한다.</p> <p>② 도지사는 경기도교육청(이하 “교육청”이라 한다), 도 소속기관, 노동 관련 행정관청, 민간단체 등과 협력하여 청소년의 노동에 관한 상담 및 구제 활동, 직업 훈련과 취업 준비에 필요한 지원·협력 체계를 구축한다.</p> <p>③ 도지사는 청소년의 노동인권이 보호받을 수 있는 노동 환경을 조성하고 청소년을 위한 공공일자리 육성을 위해 노력한다.</p> <p>④ 도지사는 교육청과 협력하여 청소년 및 사용자에게 청소년 노동인권 관련 교육을 실시하여야 한다.</p> <p>⑤ 도지사는 청소년 노동인권 보호 및 증진을 위하여 필요한 예산을 편성·지원할 수 있다.</p> <p>⑥ 도지사는 청소년이 학업에 지장이 없고 신체발육 및 정서에 장애를 주지 않는 최상의 노동조건을 제공토록 권장하여야 한다. [신설 2019. 06. 18.]</p>	<p>제3조(시장의 책무) ① 군포시장(이하 “시장”이라 한다)은 청소년이 적정한 노동환경에서 노동할 수 있도록 노력하여야 한다.</p> <p>② 시장은 노동을 하는 과정에서 다치거나 인권을 침해당한 청소년을 법률적으로 지원하기 위하여 노력하여야 한다.</p> <p>③ 시장은 교육지원청과 협력하여 청소년 및 보호자, 청소년 관련시설 종사자, 교사, 사업주 등에게 청소년 노동인권 관련 교육이 실시될 수 있도록 노력하여야 한다. 특히, 노동을 하거나 특성화고교에 재학하는 청소년에게는 우선적으로 실시할 수 있다.</p> <p>④ 시장은 지방고용노동청, 교육지원청과 협력하여 학교 내외에 청소년노동인권침해신고센터를 운영할 수 있도록 노력하여야 한다.</p> <p>⑤ 시장은 청소년들의 일자리 창출 및 근로환경개선 등에 행·재정적인 지원을 할 수 있다.</p>

<p>제3조의2(사용자의 책무) ① 사용자는 노동을 제공하는 청소년을 인격적으로 대우하여야 하며, 신체적·정신적·언어적 폭력을 행사해서는 아니 된다.</p> <p>② 사용자는 「근로기준법」을 포함한 노동관계 법령 등을 성실히 준수하여야 한다.</p> <p>[본조신설 2019. 06. 18.]</p>	<p>제6조(청소년 노동인권 사업) 시장은 청소년에게 노동기본권과 노동인권에 대한 교육과 청소년 스스로 노동기본권 침해에 대응할 수 있는 다음 각 호의 사업을 추진할 수 있도록 노력하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 청소년 노동인권 상담원 및 노동인권교육 강사 양성 2. 청소년 대상 노동인권 상담 및 교육 3. 청소년을 고용한 사업주에 대한 노동인권교육 4. 청소년 노동인권에 대한 홍보 5. 청소년 작업장 육성 및 일자리 창출 6. 청소년 노동인권실태조사 및 실천계획의 작성 7. 그 밖에 시장이 필요하다고 인정하는 사업 <p>제9조(우수 사업장 선정 및 홍보 등) ① 시장은 청소년 노동인권 친화 우수 사업장을 선정하여 홍보할 수 있다.</p> <p>② 시장은 청소년의 노동인권을 존중하는 사업장을 우대 및 지원할 수 있으며, 청소년의 노동권이나 그 밖에 권리를 침해하는 사업장은 우대 및 지원 대상에서 제외할 수 있다.</p>
<p>제4조(다른 조례와의 관계) 청소년의 노동인권 보호 및 증진에 대해서는 다른 조례에 우선하여 이 조례를 적용한다.</p>	<p>타 조례 우선 적용 사항 없음.</p>

표 16 경기도 청소년 노동인권조례와 군포시 청소년 노동인권 조례의 비교표

원칙을 지키는 정책

청소년노동인권 보장은 비정규직노동 전반에 걸친 문제와 청소년을 비롯한 어린시민을 대하는 사회적 합의의 문제다. 한국에서 실행되는 정책들의 문제점은 대체로 단절성으로 귀결된다.

1. 1년 내에 종료하는 예산배분
2. 임기내에 결과를 도출하는 성과주의
3. 담당자로부터 단체장에 이르기까지 개인의지에 따른 중단
4. 정치적 입장에 따라 선임자의 정책을 종료

대부분의 정책들은 위 네 가지 사안으로 인해 지속성을 담보하지 못하고 중단된다. 잘 진행되던 일도 중단하고 엮어버리고 선임자의 공적을 가로채거나 삭제하는 일이 반복된다. 모든 사람들이 당연하게 생각하는 일이 되려면 정책입안자뿐 아니라 시민들의 합의가 이루어져야 단단하게 지속될 수 있다.

한국사회는 저출생 문제로 국가위기에 접어든다고들 한다. 아이 키우기 나쁜 나라라는 얘기는 비단 보육과 교육에만 국한되지 않는다. 어차피 자라서 생계를 유지하기 위해 고군분투 해야 하는 사회구조에서 부모된 자가 자녀의 미래를 확보해줄 수 없다고 판단할 수 밖에 없다. 미래에 대한 희망은 결국 행복한 노동조건, 일자리의 문제와도 상통한다.

인간은 본인이 취약한 환경에 놓였을 때 혐오가 강화된다고 한다. 한국사회가 청소년을 대하는 태도는 혐오에 가깝다. ‘어린 것들’이라고 폄하하며 권리를 박탈하고 인권을 무시하기 일쑤며 이들에 대한 사회적 보장은 강제되지 않는다. “나때는 말이야”를 시전하며 “젊어서 고생은 사서도 한다”는 경험주의를 내세우며 젊은이들의 고통과 난관은 당연한 통과의례로 여긴다. 한국 성인들의 대다수는 청소년시절 겪었던 멸시와 비난을 기억할 것이다. 그럼에도 불구하고 더 나은 세상으로 나아가지 못하고 있다. 반성이 없는 기성세대는 청춘의 고통을 대물림하면서도 떳떳하다. 때로는 충분히 보장할 수 있는 권리를 일부러 주지 않는 것 같아, 성인들이 패를 짜고 청소년을 골탕 먹이는 것 같을 때도 있다. 헌법은 모든 사람의 차별을 금지하고 있다. 나이가 어리다는 이유로, 아르바이트를 한다는 이유로, 교복입은 노동자라는 이유로 수많은 차별과 배제가 일어난다. 정의롭지 않다.

인간사회는 어디나 개인의 욕망을 추구하려는 경향이 있다. 인간사회가 자연그대로라면 세상은 끊임없이 전쟁에 시달릴 것이다. 인간은 강제적으로 세상의 모순을 개선하고 인격과 이성을 발휘해 전쟁이나 다툼없는 자연상태를 역행하며 평화를 추구할 수 있어야 한다. 개인이 모여 국가를 이룬 이유는 강자만 살아남지 않는 세상을 만들기 위한 구조적 체계를 수립하기 위해서다. 정부는 부정의한 세상을 바로잡을 권한을 가지고 있다. 정부는 법과 제도를 통해 약자를 보호하고 사회안전을 보장할 의무가 있다. 날로 기이하게 팽창하는 자본주의 사회에서 정부역시 자본에 휘둘릴 수밖에 없다. 정부는 자본이 가하는 타격에 스러져가는 구성원들을 보호하고 지켜내야 스스로도 지킬 것이다.

군포시 청소년인권조례에 강제성이 없고 두루뭉술한 이야기로 점철되어 있는 것은 매우 아쉬운 일이다. 하지만 조례는 개정할 수 있으니 부정의를 바로세울 수 있도록 노동인권존중에 대한 철학이 반영된 내용이 추가될 수 있다는 희망을 가져보려고 한다. 노동자가 노동만 해도 먹고 살 수 있는 세상이라면 좋겠다. 투쟁도 하고 노동도 하고, 항의하고 협상해야 하는 삶을 살아야 한다고 강요하지 않았으면 좋겠다. 약자를 보호하기 위해서는 시민들의 의식개선을 이끌어낼 수 있는 강력한 정책이 필요하다.

기업만을 보호하는 정부는 시체에 불과하며,
부패와 타락으로 스스로 곧 무너진다.

- 아모스 브론슨 알코트

군포시 청소년 노동 인권 보호 및 증진조례

(제정) 2016.12.12 조례 제1430호

제1조(목적) 이 조례는 청소년의 노동인권을 보호하고 노동환경을 개선하여, 노동이 청소년의 균형 있는 성장과 발전에 이바지하는 데 필요한 사항을 정함을 목적으로 한다.

제2조(정의) ① 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “청소년”이란 「근로기준법」(이하 “법”이라 한다)에 따라 근로자로 활동할 수 있는 19세 미만의 사람으로서, 군포시(이하 “시”라 한다)에 주소 또는 거소를 두거나 시에 있는 사업장에서 근로를 하고 있는 사람을 말한다.
2. “사용자”란 청소년을 고용하고 있는 사업주 또는 사업 경영 담당자, 그 밖에 근로자에 관한 사항에 대하여 사업주를 위하여 행위하는 사람을 말한다.
3. “노동인권”이란 청소년이 노동자로서 정당한 대우와 권익을 보장받고, 인권친화적 환경에서 노동할 수 있는 권리를 말한다.

② 이 조례에서 따로 정의한 것 이외에는 법을 따른다.

제3조(시장의 책무) ① 군포시장(이하 “시장”이라 한다)은 청소년이 적절한 노동환경에서 노동할 수 있도록 노력하여야 한다.

② 시장은 노동을 하는 과정에서 다치거나 인권을 침해당한 청소년을 법률적으로 지원하기 위하여 노력하여야 한다.

③ 시장은 교육지원청과 협력하여 청소년 및 보호자, 청소년 관련시설 종사자, 교사, 사업주 등에게 청소년 노동인권 관련 교육이 실시될 수 있도록 노력하여야 한다. 특히, 노동을 하거나 특성화고교에 재학하는 청소년에게는 우선적으로 실시할 수 있다.

④ 시장은 지방고용노동청, 교육지원청과 협력하여 학교 내외에 청소년노동인권침해신고센터를 운영할 수 있도록 노력하여야 한다.

⑤ 시장은 청소년들의 일자리 창출 및 근로환경개선 등에 행·재정적인 지원을 할 수 있다.

제4조(청소년의 권리) ① 청소년은 헌법과 법률이 보장하는 노동에 관한 권리를 갖는다.

② 청소년은 법에 따라 정당한 처우와 적절한 임금, 산업재해로부터 보호를 받을 권리가 있다.

③ 청소년은 언제든지 사업자에게 근로포기를 통보할 수 있는 권리가 있다.

④ 사용자가 청소년을 해고할 경우에는 법에 따라 30일 전에 예고하여야 하며, 청소년은 정당한 이유 없이 해고당하지 않을 권리가 있다.

제5조(청소년의 보호) ① 사용자는 법에 따라 청소년이 교육받을 권리를 침해하거나, 청소년의 건강, 안전 등을 해칠 우려가 있는 일을 맡겨서는 아니 된다.

② 사용자는 청소년에게 법에서 금지하고 있는 업종이나 노동형태로 일하게 해서는 아니 된다.

③ 사용자는 청소년을 인격적으로 대우하여야 하며, 신체적, 정신적, 언어적 폭력을 행사하여서는 안 된다.

제6조(청소년 노동인권 사업) 시장은 청소년에게 노동기본권과 노동인권 관련 교육과 청소년 스스로 노동기본권 침해에 대응할 수 있는 다음 각 호의 사업을 추진할 수 있도록 노력하여야 한다.

1. 청소년 노동인권 상담원 및 노동인권교육 강사 양성
2. 청소년 대상 노동인권 상담 및 교육
3. 청소년을 고용한 사업주에 대한 노동인권교육
4. 청소년 노동인권 관련 홍보
5. 청소년 작업장 육성 및 일자리 창출
6. 청소년 노동인권실태조사 및 실천계획의 작성
7. 그 밖에 시장이 필요하다고 인정하는 사업

제7조(민관협의체) 시장은 청소년 노동인권 사업의 지속적인 추진을 위하여 시 청소년 업무담당, 교육지원청, 지방고용노동청, 청소년 노동 관련 기관·단체 등이 참여하는 민관협의체를 구성·운영할 수 있다.

제8조(청소년 노동인권 상담 및 구제 체계 구축) ① 시장은 청소년 관련 기관과 협조하여 그 기관에서 청소년 노동인권 상담 및 피해신고를 접수하도록 필요한 지원을 할 수 있다.

② 시장은 청소년이 노동인권 상담과 피해신고를 쉽게 할 수 있도록 전용전화를 둘 수 있다.

③ 시장은 청소년 관련 기관, 민간단체와 연계하여 청소년 노동인권 상담 및 구제를 위한 통합 지원체계를 구축할 수 있다.

제9조(우수 사업장 선정 및 홍보 등) ① 시장은 청소년 노동인권 친화 우수 사업장을 선정하여 홍보할 수 있다.

② 시장은 청소년의 노동인권을 존중하는 사업장을 우대 및 지원할 수 있으며, 청소년의 노동권이나 그 밖에 권리를 침해하는 사업장은 우대 및 지원 대상에서 제외할 수 있다.

제10조(청소년 노동인권센터) ① 시장은 제6조의 사업을 효율적으로 추진하기 위하여 군포시 청소년 노동인권센터(이하 “센터”라 한다) 등을 둘 수 있으며, 센터내에 청소년 노동인권 침해에 대한 상담 및 구제를 위하여 청소년 노동인권 옹호관을 둔다. 청소년 노동인권 옹호관과 관련된 세부내용은 규칙으로 정한다.

② 시장은 센터의 운영을 「청소년 기본법」 제3조제8호에 따른 청소년단체 또는 청소년 노동 관련 비영리 법인 및 단체 등에 위탁하여 운영하게 할 수 있다.

③ 수탁자의 선정은 「군포시 사무의 민간위탁 촉진 및 관리 조례」에 따르며, 센터의 위탁 운영에 필요한 세부적인 사항은 시장이 따로 정한다.

제11조(센터 운영의 지원) 시장은 수탁자에게 센터의 운영·관리에 필요한 경비를 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

제12조(시행규칙) 이 조례의 시행에 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

부칙<제정 2016. 12. 12. 조례 제1430호>

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

