



화물운송종사자의 산업재해 실태와 보호방안

OSHRI

산업재해예방

안전보건공단

산업안전보건연구원



2022년 연구보고서

화물운송종사자의 산업재해 실태와 보호방안

나민오·최서연·조기홍·장안석·김영식·김동열

산업재해예방

안전보건공단

산업안전보건연구원



요약문

- 연구기간 2022년 01월 ~ 2022년 11월
- 핵심 단어 화물운송종사자, 화물차주, 화물운수사업, 특수형태근로종사자, 안전보건, 산업재해, 사망사고, 실태조사, 산업안전보건법
- 연구과제명 화물운송종사자의 산업재해 실태와 보호방안

1. 연구배경

화물운송종사자의 대다수는 자영인으로 분류되어 산안법령의 보호를 받기 위해서는 특고종사자의 요건을 충족해야 하나, 현행 산안법령상의 화물차주 특고종사자 보호규정은 적용대상 운송물의 범위*가 지나치게 협소하고, 전속성 요건으로 인한 법 적용의 사각지대가 발생하고 있으며**, 노무를 제공받는 자가 안전을 확보할 수 있는 실질적 권한을 가지고 있지 않아 화물차주를 보호하는데 한계를 보이고 있음

* i) 수출입 컨테이너, ii) 시멘트, iii) 철강재, iv) 위험물질의 운송기사

** 국내에 등록된 영업용 화물차량 43만대 중 법 적용대상인 4개 운송물 운전자는 약 7.5만명(17.4%)으로 추산되고, 이 중 전속성 요건 등을 갖춰 실제 산재보험에 가입한 특고종사자는 2만명(4.7%, '21년 기준) 미만에 불과

본 연구에서는 화물차주 특고종사자 보호를 위해 ①위험도를 고려한 법 적용대상 확대, ②화물운송구조와 계약의 특성을 고려한 전속성 요건 개선, ③ 실질적 권한을 가진 자에게 산안법령상 보호의무 부과하는 방안을 검토하고, ④ 화물운송시장의 노동환경개선을 위한 정책방향을 모색하고자 함

2. 주요 연구내용

1) 화물운송종사자의 산업재해실태조사

○ 국내 화물운송시장 동향 분석

- 5톤 이상 카고형 차량은 운송물의 변동성이 크고 혼적이 이루어지며 중량물 상하차 및 적재시 위험도가 높아 안전관리 필요.
- '19년부터 개인운송사업자의 증톤이 허용됨에 따라 중량물 취급 등의 산재발생 위험도가 높아짐.
- 노후차량 증가로 인해 차량점검 등의 관리 강화 필요.
- 종사자의 연령대가 높고 장시간 근로를 하고 있어 건강관리 및 휴게권의 보장이 필요함.
- 미숙련 화물운송종사자에 대한 교육 필요.

○ 산업재해현황통계 재해자 분석('20~'21년, 185건 분석)

- 종사자의 재해가 차주보다 2배 높게 나타났으나 사망사고는 차주의 발생비율이 높게 나타남. 특고종사자의 산재보험 가입 대상 확대로 향후 차주의 산업재해가 증가할 것으로 예상됨.
- 재해발생 작업은 차량내 적재(46.5%), 작업후 정리정돈(25.9%), 교통사고(21.6%) 순으로 나타남. 재해발생 원인은 떨어짐(36.8%), 교통사고(21.1%), 사망발생 원인은 교통사고(77.8%)가 가장 많음.
- 전체 재해자 중 50세 이상의 중장년층이 79.4%, 6개월 미만 경력자가 55.7%, 일용직과 임시직이 20%를 차지하여 고령 종사자, 신규 종사자와 일용(임시) 근로자의 안전보건교육 및 작업훈련(선택 등)이 필요.

○ 화물운송종사자 및 관계자 실태조사(설문 200명, 면접 20명)

- (공통) 화물운송종사자는 산업재해 발생의 위험성이 높고 보호가 필요하다는 공감대가 존재함. 종사자의 보호는 해당 사업장의 안전보건 질서유지를 위해 필요하고, 작업장소의 위험에 노출되기 때문에 보호가 필요.
- (문제점) 산안법령의 안전보건관리의 주체와 의무에 관한 규정들은 현실과 괴리가 있어 적용하기 어려우며 화주와 운송회사에 대해 화물운송종사자 보호를 위한 책임과 권한을 분배할 필요가 있음.
- (위험요인) 화물운송종사자는 주로 교통사고와 상하차 및 고정 작업에서 재해발생 위험이 높으며, 운송 업무시 적절한 휴게시간의 부여와 추가 작업에 대한 안전관리를 강화할 필요가 있음.
- (관리주체) 운송업무와 차량점검 업무는 화물차주의 재량과 전속 아래 이루어지는 작업이나, 상하차 작업은 사업장의 감독자가 작업을 총괄하는 주체가 되기 때문에 화주가 안전관리의 주체가 되어야 함. 사업장에서 작업이 이루어지는 경우 안전에 대한 지식을 갖춘 작업관리자를 지정과 배치할 필요가 있음.
- (관리방법) 차량 적재물의 고정작업을 위한 고소작업대와 작업발판 등의 제공은 작업장소 관리자가 제공하고 작업지휘자의 확인 아래 작업이 이루어져야 함.
- (건강보호) 눈과 근골격계 피로도가 높게 나타남. 적정 운송시간 보장 등을 통해 무리한 운행을 제한하고, 휴게권의 보장을 위한 휴게시설 확충이 필요하며, 건강권 보호를 위해 주요 거점에 건강관리(검진)센터를 운영하고 건강검진 및 사후관리를 지원할 필요가 있음.
- (산재보험) 화주와 운수사업자의 연 단위 계약 시 의무적으로 가입하도록 해야 한다는 의견이 많았으며, 개인차주에 대해서는 정부의 지원이 필요.

- (기타) 안전준수를 위한 적정 운임 보장 필요.

2) 화물운송종사자의 보호주체에 관한 판례 분석

○ 운송회사의 사업주로서 보호의무에 관한 사례(소극)

- 운송회사의 상시적인 관리 아래 자유로운 운송사업의 영위가 제약되는 지입차주들에 대해서 제한적으로 근로자성을 인정하고 있으나, 다수의 사업장에 노무를 제공하거나, 사업운영결과의 위험을 직접 부담하는 경우 화물차주의 근로자성을 부정하고 있음.

* 산안법령 시행 후 화물차주 특고종사자가 전속한 운송회사에 대하여 보호의무를 다텔 판례는 아직 확인된 것이 없어 지속적 모니터링 필요.

○ 화주(송/수화인)의 사업주로서 보호의무에 관한 사례(적극)

- 산안법상 사업주의 의무는 근로자를 사용하여 사업을 행하는 사업주가 부담하여야 하는 재해방지의무로서 사업주와 근로자 사이에 실질적 고용관계가 성립하는 경우에 적용되는 것이고, “근로계약의 형식에 관계 없이 근로의 실질에 있어 종속적인 관계에서 사용자에게 근로를 제공하는 것”이라면 근로자에 해당하여 사업주의 안전조치의무가 성립(대법원 2005도3700 판결).

- 산안법이 목적으로 하는 산업재해의 예방과 근로자의 안전보건을 달성하기 위해서 “사업주의 사업장에 편입되어 업무를 수행하는 자라면 사업주와 근로계약을 체결한 근로자가 아닐지라도 그와 상관없이 원칙적으로 산안법의 보호객체로 포섭하는 것”이 입법취지에 부합(안동지원 2021고정79 판결*).

* 특고 화물차주(철강재)에게 노무를 제공받은 건설업체의 보호의무 인정사례

- 사업장 내에서 작업이 이루어지더라도 차량 또는 운송물의 특성상 차

주의 관리 아래 수행되는 작업(탱크로리 차량 부속 주입설비 등)에 대해서는 차주가 안전보건조치의무를 부담하고, 작업장소에 대한 안전보건(작업감독, 접지 등)은 장소관리자 또는 작업감독자가 안전을 확보(울산지법 2015노1499 판결).

○ 운송주선회사의 화물정보 제공의무에 관한 사례(적극)

- 운송주선회사(운송인)의 운송화물의 정보 허위고지로 인해 과적이 발생하고 사고로 이어진 경우 멸실된 운송물에 대하여 운송인과 화물차주가 연대하여 배상할 책임이 있음(서울고등법원 2021나2008581 판결).

○ 법원은 계약의 외형이 아닌 노무제공의 실질에 따라 노동보호법의 보호가 필요한 근로자에 해당하는지를 판단.

- 사업주의 사업장에 편입되어 업무를 수행하는 자라면 근로자가 아닐지라도 원칙적으로 산안법의 보호객체로 포섭.

3) 화물운송종사자 보호방안

○ 산안법령상 화물차주 보호규정의 개선방향 제시

- 계약의 외형이 아닌 근로조건의 실질적 결정자가 누구인지 파악하여 책임을 부과.
- 화물운송계약을 통해 노무를 제공받는 자는 화물의 운송을 의뢰하고 그로 인해 사업상의 이익을 얻는 화주임. 화물차주와 화주를 계약의 당사자로 해석하고 노무의 제공이 이루어지는 계약 건마다 화주에 대한 전속성을 판단하여 현실에 부합하게 해석기준을 제시.
- 화물차주에게 물건을 인도(인수)하는 송하인과 수하인은 화주의 이행

보조자(대리인)이자 작업이 이루어지는 사업장의 사업주로서 이들의 작업지휘 아래 화물운송종사자가 노무를 제공하는 경우 안전보건조치 의무를 부여해야 함.

- 계약형태가 다양화됨에 따라 특고종사자의 계약을 중개, 대리, 알선하는 자에 대해서도 산안법령상의 의무를 부과해야 함.
- 화물운송업무를 수행하는 특고 화물차주에게 사업주이자 노무를 제공하는 자로서 산안법령 준수 의무 반영.

○ 위험도를 고려한 특고종사자 적용범위 확대

- (단기) 5톤 이상 카고트럭 화물차주(개인화물운송사업자도 포함)에 대한 법 적용 확대.
- (장기) 화물차의 적재 중량, 차량 또는 작업의 위험성 등을 고려한 보편적 보호로의 확대.

○ 화물차주 특고종사자 보호 적용 기준(안) 제시

- 법이 개정되기 전까지는 해석지침을 마련하여 특고 화물차주 보호.
- 계약당사자의 해석, 전속성 해석 기준, 이행보조자(송수하인) 의무, 안전보건조치 내용 개선(안), 안전보건교육 내용 개선(안) 제시.

○ 운수사업자의 보호의무 반영

- 산안법 제77조 제3항에 특고 종사자를 대신하여 노무제공계약을 체결하거나 노무의 제공을 중개, 대리, 알선하는 자의 의무를 신설.
- 화물차주가 운송물의 정보를 사전에 제공받을 수 있도록 노무를 제공하는 자와 운수사업자의 정보제공 의무를 반영.

- 안전운행을 위한 적정 운송시간의 보장의무를 반영.
- 산재보험료 징수시 일정비율을 특고종사자 산재예방을 위한 안전보건 기금으로 편성.
- 운송회사에 소속회사로서 일부 안전보건에 관한 사항을 관리할 계약상 의무부과 방안.

○ 화물차주 건강권 보호를 위한 지원방안

- 안전보건기금으로 국토부, 지자체 등과 쉼터 및 공영차고지 건설을 지원하여 화물차주의 휴식권을 보호
- 주요 거점에 이동식 검진센터와 상담센터를 운영
- 민간 협업방식의 건강증진활동 지원

○ 화물차주의 안전보건환경 개선을 위한 정책 시사점 제시

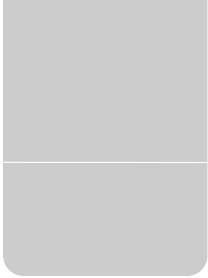
- ILO 운송부문 양질의 일자리와 도로 안전 증진을 위한 가이드라인(2019) 주요내용 소개
- 국내 화물운송시장의 안전보건환경 개선을 위한 시사점 제시 : ① 운송 계약 특성을 반영한 책임사슬 구조 반영, ② 산안법령 위반 및 긴급한 위험 발생시 화물운송종사자의 노무제공 거절권 보장, ③ 비임금 운전자의 소득 예측 보장, ④ 사회적 대화 협의체 운영 및 안전보건 디지털화 촉진, ⑤ 화물운임 조정 및 근로조건의 개선을 위한 노동3권의 보장

3. 연구 활용방안

- 산안법령 개정 및 해석지침 제정 시 기초자료로 활용
- 화물차주 보호를 위한 정책 수립 및 사회적 논의에 활용
- 화물운송종사자 보호를 위한 기금조성, 사업계획 수립에 활용

4. 연락처

- 연구책임자 : 산업안전보건연구원 안전보건정책연구실 정책제도연구부 연구위원
나민오
 - ☎ 052) 703. 0822
 - E-mail mino05@kosha.or.kr



목 차

I. 서 론	1
1. 연구의 배경	3
2. 연구의 목표	5
3. 연구의 방법	5
II. 화물운송시장 및 종사자의 고용형태 분석	7
1. 화물자동차 운수사업의 개념과 현황	9
2. 국내 화물운송시장 분석	13
3. 화물운송계약방식과 종사자의 고용형태 분석	26
III. 화물운송종사자의 보호주체에 관한 판례 분석	39
1. 산안법령상 화물차주 보호규정의 문제점 분석	41

목 차

2. 화물운송계약구조에 의한 지입차주 보호의 한계	46
3. 화물운송종사자의 산재예방책임주체 판단에 관한 판례 검토	53
4. 소 결	70

IV. 화물운송종사자의 산업재해 실태조사 73

1. 화물운송종사자의 사망사고 현황	75
2. 산업재해현황통계의 화물운송작업 관련 재해분석	77
3. 화물운송종사자의 노무제공 및 안전보건 실태조사	91
4. 소 결	151

V. 화물운송종사자 보호방안 157

1. 화물차주 특고종사자 보호를 위한 산안법령 개선 방향	159
---------------------------------------	-----

2. 화물차주 특고종사자 보호를 위한 해석 지침	176
3. 운수사업자의 보호의무 반영	199
4. 화물운송종사자의 건강권 보호를 위한 지원방안	207
5. 화물운송종사자의 안전보건환경 개선을 위한 과제	211
VI. 결론	217
참고문헌	221
부록	227
1. 설문조사지	227
2. 인터뷰지	237

표 목차

〈표 II-1〉 영업용 화물자동차 등록현황(2021.12.)	12
〈표 II-2〉 일반화물차주의 차종별 물량확보방법	14
〈표 II-3〉 카고형화물차주의 톤급별 물량확보방법	15
〈표 II-4〉 일반화물차주의 차종별 운송거래단계	16
〈표 II-5〉 카고형화물차주의 톤급별 운송거래단계	16
〈표 II-6〉 일반화물차주의 차종별 월평균 수입비교	17
〈표 II-7〉 카고형화물차주의 차종별 월평균 수입비교	18
〈표 II-8〉 일반화물차주의 차령분포	19
〈표 II-9〉 카고형화물차주의 톤급별 차령분포	20
〈표 II-10〉 개별화물차주의 톤급별 물량확보방법	21
〈표 II-11〉 개별화물차주의 톤급별 운송거래단계	22
〈표 II-12〉 개별화물차주의 차종별 월평균 수입비교	22
〈표 II-13〉 개별화물차주의 톤급별 차령분포	23
〈표 III-1〉 화물기사 사망사고 발생 현황	42
〈표 IV-1〉 차량용도별 교통사고(가해운전자 기준)	76
〈표 IV-2〉 산업재해 발생 사업장 특성	78
〈표 IV-3〉 사업장 규모와 업종에 따른 재해자 특성	81
〈표 IV-4〉 재해자의 일반적 특성	82
〈표 IV-5〉 재해자의 유형별 특성	83

〈표 IV-6〉 재해자의 산업재해 발생 유형	84
〈표 IV-7〉 재해자의 유형별 산업재해 주요 원인	86
〈표 IV-8〉 작업유형별 재해 발생 업종	87
〈표 IV-9〉 작업유형별 재해 발생 종사자 유형	88
〈표 IV-10〉 재해유형별 재해 발생 종사자 유형	89
〈표 IV-11〉 작업유형별 재해 발생 종사자 고용형태	89
〈표 IV-12〉 화물운송종사자의 기초사항	93
〈표 IV-13〉 종사자 유형별 기초사항 차이	96
〈표 IV-14〉 차량별 적재용량	97
〈표 IV-15〉 물량확보 방식 및 근무시간	98
〈표 IV-16〉 작업시간과 작업장소의 결정권	99
〈표 IV-17〉 종사자 유형별 운송 준비시간대	99
〈표 IV-18〉 차량유형별 운송 준비시간대	100
〈표 IV-19〉 적재용량별 운송 준비시간대	100
〈표 IV-20〉 종사자 유형별 운행내역 제출 여부	101
〈표 IV-21〉 차량별 운행내역 제출 여부	101
〈표 IV-22〉 적재용량별 운행내역 제출 여부	101
〈표 IV-23〉 종사자 유형별 상호기재 여부	102
〈표 IV-24〉 차량별 상호기재 여부	102
〈표 IV-25〉 종사자 유형별 사고경험	103
〈표 IV-26〉 차량별 사고경험	104

표 목차

〈표 IV-27〉 적재용량별 사고경험	104
〈표 IV-28〉 차량별 사고 유형(다중응답)	105
〈표 IV-29〉 적재용량별 사고 유형(다중응답)	105
〈표 IV-30〉 차량별 사고 시 작업내용(다중응답)	106
〈표 IV-31〉 적재용량별 사고 시 작업내용(다중응답)	106
〈표 IV-32〉 사고발생 주된 원인	107
〈표 IV-33〉 위험도 높은 작업순	108
〈표 IV-34〉 종사자 유형별 추가작업	109
〈표 IV-35〉 차량별 추가작업	109
〈표 IV-36〉 작업수행 이유(다중응답)	110
〈표 IV-37〉 사고방지 필요 안전조치(다중응답)	110
〈표 IV-38〉 작업내용 및 방식의 결정	110
〈표 IV-39〉 차량별 사고와 위험에 대한 관리 여부	111
〈표 IV-40〉 적재용량별 사고와 위험에 대한 관리 여부	111
〈표 IV-41〉 사고와 위험에 대한 안전관리 사항	112
〈표 IV-42〉 종사자 유형별 계약 시 안전보건 및 산업재해 내용 포함 여부	113
〈표 IV-43〉 차량별 작업 내 위험요인/화물 정보제공	113
〈표 IV-44〉 적재용량별 작업 내 위험요인/화물 정보제공	113
〈표 IV-45〉 사고와 위험 관리의 주체	114
〈표 IV-46〉 사고와 위험관리의 주체(계속)	116
〈표 IV-47〉 건강위험 인식	117

〈표 IV-48〉 건강상 결근 이유	117
〈표 IV-49〉 화물운송종사자의 건강 이상 증상	119
〈표 IV-50〉 건강상 문제에 따른 병원 진료 경험	120
〈표 IV-51〉 2년 이내 건강검진 여부	121
〈표 IV-52〉 사후관리 미 실시 이유	121
〈표 IV-53〉 건강검진 미 실시 이유	122
〈표 IV-54〉 건강검진 참여 의향과 금액 지급 의사	122
〈표 IV-55〉 건강관리 지원(다중응답)	123
〈표 IV-56〉 종사자 유형별 산재보험 가입 여부	124
〈표 IV-57〉 차량별 산재보험 가입 여부	124
〈표 IV-58〉 적재용량별 산재보험 가입 여부	124
〈표 IV-59〉 종사자 유형별 산재보험 비용부담	126
〈표 IV-60〉 차량별 산재보험 비용부담	126
〈표 IV-61〉 적재용량별 산재보험 비용부담	127
〈표 IV-62〉 종사자 유형별 산재보험 가입 의사	127
〈표 IV-63〉 차량별 산재보험 가입 의사	128
〈표 IV-64〉 산재신청	128
〈표 IV-65〉 산재 미신청 이유	129
〈표 IV-66〉 종사자 보호 이유	130
〈표 IV-67〉 종사자 보호를 위한 안전보건관리 사항	130
〈표 IV-68〉 종사자 유형별 안전운임제의 사고 예방 인식	131

표 목차

〈표 IV-69〉 계약구조별 안전운임제의 사고 예방 인식	131
〈표 IV-70〉 차량별 안전운임제의 사고 예방 인식	132
〈표 IV-71〉 적재용량별 안전운임제의 사고 예방 인식	132
〈표 IV-72〉 안전운임제의 사고 예방 도움 이유	132
〈표 IV-73〉 기초사항	134
〈표 IV-74〉 사고경험과 위험도에 대한 인식	136
〈표 IV-75〉 운송 외 작업유형과 안전보건관리실태	138
〈표 IV-76〉 작업 시 사고와 위험 관리의 주체	140
〈표 IV-77〉 안전보건 관리 현황	142
〈표 IV-78〉 종사자 보호를 위한 안전보건관리 사항	143
〈표 IV-79〉 면담조사	145
〈표 V-1〉 건설기계 지입차주 근로자성에 대한 판단사례	166
〈표 V-2〉 화물운송계약의 체결 방식과 계약당사자	177
〈표 V-3〉 화물차주 특고종사자에 대한 안전보건조치	182
〈표 V-4〉 화물위탁증 샘플	185
〈표 V-5〉 적재화물의 이탈방지 기준 및 방법(별표1의 3)	188
〈표 V-6〉 적재물 상차물의 종류와 고정방법	189
〈표 V-7〉 화물운송 작업절차와 관리주체	191
〈표 V-8〉 화물차주 특고종사자에 대한 안전보건조치 개선(안)	192
〈표 V-9〉 화물차주 특고종사자에 대한 안전보건교육 개선(안)	198

〈표 V-10〉 운수사업자의 의무 반영을 위한 산안법 개정(안)	200
〈표 V-11〉 화물위탁증 샘플	201
〈표 V-12〉 화물정보 작업정보	202

그림목차

[그림 II-1] 화물자동차 현황(특수차 제외)	10
[그림 II-2] 화주의 직접계약방식에 의한 고용형태	27
[그림 II-3] 주선회사의 주요 물량 분배 경로	28
[그림 II-4] 운송주선인이 송하인(화주)의 대리인인 경우	30
[그림 II-5] 운송주선인이 송하인인 경우	31
[그림 II-6] 운송주선인이 운송인인 경우	32
[그림 II-7] 운송회사의 주요 물량 분배 경로	33
[그림 II-8] 운수사업자별 화물운송계약 경로	37
[그림 IV-1] 사업용과 비사업용 화물차 교통사고 사망 비교	76
[그림 IV-2] 화물운송업 소업종별 산업재해 분포	79

I. 서론

.....

I. 서론

1. 연구의 배경

최근 화물운송종사자의 산업재해가 사회적 이슈로 부각되고 있다. 2020년 국정감사에서는 화물자동차운수업의 업무상 사고사망만인율이 전체 업종 보다 9.23배나 높고 사망자수도 지속적으로 증가하고 있어 산업재해로부터 보호가 시급한 것으로 나타났다.¹⁾ 또한 2021년 언론에 노출된 화물운송종사자의 사망사고 사례를 살펴보면 운송물의 상하차 작업으로 인한 사망사고가 지속적으로 발생하고 있음을 확인할 수 있다.²⁾

화물운송종사자의 대다수는 생산수단을 소유한 화물차주이고, 자영인(개인사업자)으로 분류되어 그간 산업안전보건법(이하 산안법)의 보호대상에서 배제되어 왔다. 그러나 화물차주는 독립적 자영인과 달리 주로 소속 운송회사 또는 주선회사에서 일감을 제공받아 경제적으로 종속되고, 자신의 노무를 제공하여 생계를 유지하며, 타인의 사업운영을 위한 노동력을 제공한다는 점에서 근로자와 유사하고 산업재해로부터 보호필요성이 높다.

산안법('21.11.19. 시행)은 화물차주를 산업재해로부터 보호하기 위해 법 제77조 특수형태근로종사자(이하 특고종사자)의 직종에 화물차주를 반영하였

-
- 1) 고용노동부에서 제공한 2014~2016년 산업재해 사망사고자료를 재분류한 결과, 화물자동차운수업의 업무상사고 사망만인율은 전체 업무상사고 사망만인율보다 9.23배 높았으며, 업무상질병 사망만인율은 4.11배 높은 것으로 나타났다. 또한 사망자수도 동 기간 47명에서, 2017년 75명, 2018년 96명으로 증가하는 것으로 나타났다(안호영 의원실 2020년 10월 8일자 보도자료).
 - 2) 광주 물류센터 파이프 하차작업('20.8.), 태안화력 스크루 하차작업('20.9.), 영흥화력 석탄재 상차작업('20.11.), 광주차량공장 물품 하차작업('20.12.), 석고보드 하차작업('21.3.), 파지 하차작업('21.5.) 등 화물기사의 상하차 작업시 사망사고가 다수 발생하였다(프레스리안, “화물기사 300kg 파지터미 깔려사망, 아홉달새 5명째”, 2021.5.27. 보도기사 등).

다(시행령 제67조 13호). 그러나 산안법령은 보호대상인 화물차주의 범위를 i) 수출입 컨테이너, ii) 시멘트, iii) 철강재, iv) 위험물질의 운송기사로 제한하고 있다. 산안법령의 적용대상인 화물차주는 약 7.5만명으로 전체 화물 운송종사자 43만명의 20%에도 못 미치는 수준이다. 이마저도 전속성을 갖추지 못하면 보호대상에서 배제되기 때문에 보호범위가 협소한 문제점이 있다.

한편 화물차주 특고종사자로부터 노무를 제공받는 자가 누구인지, 실질적으로 안전보건조치를 이행할 수 있을지, 적절한 의무가 부과되어 있는지도 살펴볼 필요가 있다. 특고종사자의 보호주체로 산재보험법은 전속성을 가진 사업주에게 산재보험료 납부의무를 부과하고 있다. 그러나 산안법은 사업주 대신 노무를 제공받는 자라는 개념을 법문에 두어 특고종사자에 대한 안전보건 조치의무 등을 부과하고 있다. 이때 산안법의 노무를 제공받는 자를 산재보험법상 사업주(전속된 운송회사)로 볼 것인지, 또는 문언대로 작업이 이루어지는 사업장의 노무수령자로 볼 것인지 명확하지 않다. 다만 고용노동부는 입법 당시 특고종사자의 개념을 산재보험법에서 차용했기 때문에 산안법의 노무를 제공받는 자 역시 산재보험법상의 사업주, 즉 화물차주가 과반 소득을 얻는 사업장(주로 운송회사)의 사업주에게 책임을 부과하는 것으로 해석하고 있다.

그러나 화물운송업체는 배차업무 외에 화물차주의 차량관리, 운송업무 수행에 관여하지 않으며, 운송물의 상하차가 이루어지는 작업장소에서 발생하는 위험에 대한 통제권을 갖고 있지 않다. 또한 화물운송업종은 소속 운송회사뿐 아니라 다양한 업체를 통해 일감을 구하는 특성이 있다. 따라서 산재보험법상 사업주와 동일하게 전속된 운송회사에게 화물차주에 대한 안전보건조치의무를 부과한다면 현실적으로 의무이행을 기대하기 어려울 것이다.

연구에서는 현행 법령을 통한 화물운송종사자 보호의 한계와 문제점을 살피고, 화물운송종사자의 노무제공형태와 안전보건실태에 기초하여 실질적인 보호방안을 모색해 보고자 한다.

2. 연구의 목표

화물운송종사자의 고용형태와 운송물의 종류에 따른 산안법상 보호의 차이를 해소하고 화물운송종사자의 보호방안을 다양한 관점에서 제시한다.

3. 연구의 방법

1) 문헌조사

국내외 보고서, 연구논문, 기본서, 화물운송 관계법령 및 판례조사, 화물운송종사자에 관한 선행연구 및 통계자료 분석 등을 통하여 화물운송종사자의 고용형태와 노무제공방식, 산업재해현황을 분석하고 보호를 위한 근거를 마련한다.

2) 실태조사

화물운송종사자 150명과 화물운수회사 및 사업장 관계자 50명, 총 200명을 대상으로 화물운송종사자의 노무제공형태와 안전보건실태에 관한 설문조사를 실시한다. 이 중 20명을 대상으로 인터뷰를 실시하여 설문결과에 대한 심층 조사와 종사자의 보호필요성과 보호방안에 대한 의견을 수렴한다.

3) 전문가 인터뷰

화물운송관계자, 사업장관계자, 노사단체 및 안전보건전문가 등을 대상으로 화물운송종사자의 보호방안에 대한 의견을 수렴하여 보고서에 반영한다.

Ⅱ. 화물운송시장 및 종사자의 고용형태 분석

.....

II. 화물운송시장 및 종사자의 고용형태 분석

1. 화물자동차 운수사업의 개념과 현황

1) 화물자동차 운수사업의 개념

화물자동차 운수사업이란 화물자동차의 운송사업(이하 운송회사)과 화물자동차의 운송주선사업(이하 주선회사) 및 운송가맹사업(이하 가맹회사)을 의미한다.³⁾ 화물자동차 운송사업이란 다른 사람의 요구에 응하여 화물자동차를 사용하여 화물을 유상으로 운송하는 사업을 의미한다. 운송주선사업이란 다른 사람의 요구에 응하여 유상으로 화물운송계약을 중개·대리하거나 화물자동차 운송사업 또는 운송가맹사업을 경영하는 자의 화물 운송수단을 이용하여 자기 명의로 화물을 운송하는 사업을 말한다. 화물운송 가맹사업은 법 제29조제1항의 허가를 받아 가맹사업자가 운영하는 화물정보망을 이용하여 가맹점주인 운송사업자(내지는 운송사업의 경영 일부를 위탁받은 자)에게 화물을 배정하거나, 운송주선사업자를 통해 화물운송계약을 중개·대리하도록 하는 사업을 말한다.

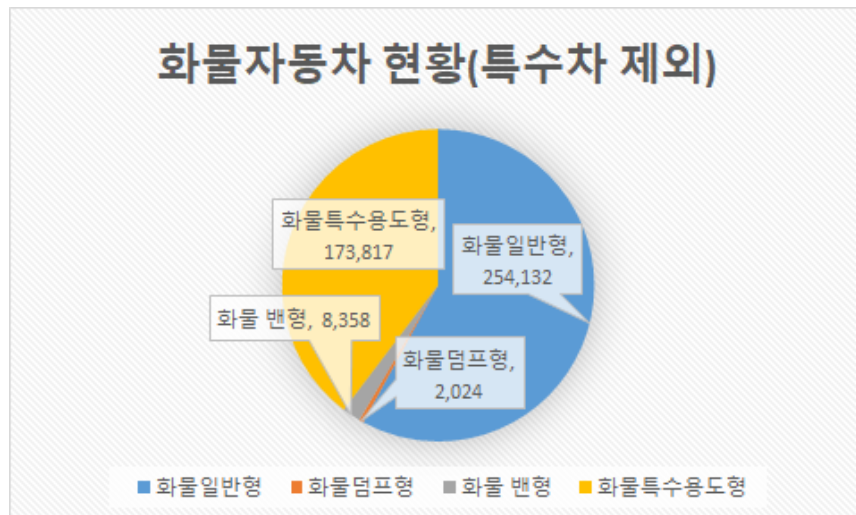
화물차주란 화물을 직접 운송하는 자로서 1대 이상의 차량을 소유한 개인 화물자동차운송사업자(이하 개인운송사업자)와 대통령령으로 정하는 20대 이상의 화물자동차를 사용하여 화물을 운송하는 일반화물자동차운송사업자(이하 일반운송사업자)로 구분할 수 있다.⁴⁾ 여기서 운수사업의 대상이 될 수 있는 화물자동차는 자동차관리법 제3조에 따른 화물자동차 및 특수자동차로서 국토교통부령으로 정하는 일반형, 덤프형, 밴형, 특수용도형 화물자동차와 견인형, 구난형, 특수용도형 특수자동차를 말한다.⁵⁾

3) 화물자동차 운수사업법 제2조제2호.

4) 화물자동차 운수사업법 제3조제1항제1호, 제2호.

2) 영업용 화물자동차 등록 현황⁶⁾

2021년 12월 기준 국내에 등록된 영업용 화물자동차 수는 총 503,967대이며, 이중 견인 및 구난 등 화물운송을 목적으로 하지 않는 특수자동차 65,636대를 제외하면, 실제 화물운송에 사용되는 화물자동차는 438,331대로 파악된다. 화물자동차는 일반형 화물차량(254,132대, 58%), 특수용도형 차량(173,817대, 39.7%)⁷⁾, 이외에도 밴형(8,358대, 1.9%)과 덤프형태(2,024대, 0.5%)의 화물차량으로 구성되어 있다.



[그림 II-1] 화물자동차 현황(특수차 제외)

영업용 화물차량 중 가장 많은 비중을 차지하는 일반형 화물차량은 주로 덮개가 있는 카고 형태의 차량이 252,488대(99.4%)를 차지하고 있으며, 적재용량 기준 5톤 이상의 카고차량이 35.2%(88,808대), 1톤 초과 5톤 미만의

5) 차량의 구체적 형태에 관하여는 자동차관리법 시행규칙 별표1 참조.

6) 국토교통통계누리, 자동차등록현황보고(<http://stat.molit.go.kr>)

7) 유조차, 탱크로리, 피견인차가 특수용도형 차량에 속한다.

카고차량이 34.3%(86,575대), 1톤 이하의 카고차량이 30.5%(77,105대)로 비슷하게 분포하고 있다.

화물차는 과거 용달화물(1톤 이하), 개별화물(5톤 이하), 일반화물(20대 이상)로 구분해 왔으나, 화물자동차법을 개정하여 2019년 7월 1일부터 용달, 개별화물을 개인화물로 일원화하고, 개인 운수사업자가 보유할 수 있는 카고트럭의 톤급을 소형(0.5~1.5톤), 중형(1.6~16톤), 대형(16톤 이상)으로 분류하도록 개정하였다. 그 결과 법 개정 이전에는 개인 차주들의 차급은 4.5톤이 최대였으나 현재는 개인 운송사업자도 조건에 따라 최대 25톤까지 증톤(톤급 상향 대폐차)이 가능하게 되었다.

상용차 신문에서 개인 차주를 대상으로 조사한 자료에 의하면 응답자 114명 중 45%(51명)가 증톤할 의향이 있으며, 희망하는 톤수는 중대형 카고가 42%(29명), 대형카고 30.5%(21명)로 나타나 약 72%가 8톤 이상 25톤 이하의 대형 차급으로 증톤 할 의향이 있다고 응답하였다.⁸⁾ 따라서 향후 개인 운송사업자들의 차량 톤급이 중대형화 될 것임을 예측할 수 있고, 중량물 취급에 따른 위험도도 높아질 수 있음을 확인할 수 있었다.

한편 화주가 고정적인 특수용도형 차량과 달리 카고형 차량은 일반화물 운송과 개인화물 운송에서 모두 활용되고 있다. 카고형 차량은 특정 화주 및 운송회사에 대한 전속성이 약한 반면 운송물의 종류가 다양하여 특수용도형 차량보다 사고발생 위험에 쉽게 노출될 것으로 예측된다.

따라서 중량물을 취급하는 중대형 카고차량의 경우 법 적용대상에 포함하여 안전보건조치의무를 강화하고, 개인운송사업자에 대해서도 화물에 대한 위험성 정보 제공, 차량의 안전점검 및 운전자의 안전교육 등 산재예방을 위한 지원이 필요할 것으로 보인다.

8) 상용차신문, [이슈진단] 업종개편 1년, 화물차주 72%가 중형->대형으로 증톤 희망, 2020.9.17.보도기사.

〈표 II-1〉 영업용 화물자동차 등록현황(2021.12.)

(단위 : 대)

구분		등록현황(수)
화물자동차	화물 일반형	254,132
	- 화물 픽업형	1,644
	- 화물 카고형	252,488
	• 1톤 이하	77,105
	• 5톤 미만	86,575
	• 5톤 이상	88,808
	화물 덤프형	2,024
	- 1톤 이하	209
	- 5톤 미만	963
	- 5톤 이상	852
	화물 밴형	8,358
	- 1톤 이하	7,916
	- 5톤 미만	339
	- 5톤 이상	103
	화물 특수용도형	173,817
	- 유조차	3,133
	- 탱크로리	2,224
	- 피견인차	58,819
	• 적재함형	1,472
	• 저상형	3,248
	• 평판형	9,403
	• 컨테이너샤시	31,160
	• 기타	13,536
	- 기타	85,055
	합계	438,331
특수자동차	구난차	7,236
	견인차	35,321
	- 5톤 이하	284
	- 10톤 미만	272
	- 10톤 이상	34,765
	특수작업형	23,079
	합계	65,636
영업용화물자동차	합계	503,967

2. 국내 화물운송시장 분석⁹⁾

1) 화물운송시장 실태조사 개요

한국교통연구원은 매년 화물운송시장의 동향을 분석하여 제공하고 있다. 2021년 실태조사는 과거의 톤수 구분방식에 따라 일반화물차주(3,275명), 5톤 이하 개별화물차주(794명), 1톤 이하 용달화물차주(478명)로 구분하여 총 4,547명을 대상으로 조사를 실시하였다.¹⁰⁾

본 연구에서는 화물운송시장 동향자료를 분석하여 운송회사에 소속되어 일감을 확보하는 일반화물 차주(법인 소속)와 주선회사나 정보망을 통해 일감을 확보하는 개별화물 차주의 노무제공 구조와 현황을 살피고, 차종별 톤급별로 화물운송 중 발생 가능한 산업재해의 위험요인을 살펴보고자 한다.¹¹⁾

2) 일반화물 운송시장 현황

(1) 물량 확보 방식

일반화물 운송시장은 대부분의 화물차주가 운송회사에 자신의 차량을 지입하고 법인 넘버의 차량을 운행하여 소속 운송회사를 통해 물량을 확보하는 형태로 운영되고 있다. 한국교통연구원의 2021년 실태조사에 따르면 일반화물차주 응답자의 92.5%가 지입차주로 응답하였다.

일반화물차량은 컨테이너와 셔틀, BCT, 탱크로리, 카고형, 기타 트레일러

9) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서의 내용을 토대로 정리하였다.

10) 화물운송시장 동향 보고서는 과거 조사 결과 값의 비교를 위해 구 분류방식을 사용하였기 때문에 보고서에서도 일반, 개별, 용달차주로 구분하여 분석하겠다.

11) 본 연구에서는 주로 사업에 노무를 제공하고, 중량물로 인한 위험도가 높은 1톤 이상 화물차 시장을 중심으로 현황을 분석하였다(1톤 미만 용달화물 제외).

차량으로 구분할 수 있다. 특정화물운송용 차량은 차량의 특성상 화주가 고정적인 특징이 있으며 소속 운송회사를 통해 각 차량의 용도에 부합하는 운송물을 취급하고 있었다. 다만 카고형 차량의 경우 철강재(12.6%)를 비롯한 다양한 종류의 화물을 운송하고 있었으며, 다른 종류의 차량에 비해 소속 운송회사(27%) 외에도 주선회사(41.4%)나 정보망(27.7%)을 통해 직접 일감을 확보하는 경우가 높은 것으로 나타났다.

〈표 II-2〉 일반화물차주의 차종별 물량확보방법¹²⁾

(단위 : %)

구분		주선회사	소속회사	타운송회사	정보망	제조유통	스스로
컨테이너	컨테이너	25.5	72.7	0.3	0.9	0.4	0.1
	셔틀	1.7	97.4	0.9	0	0	0
	합계	20.1	78.3	0.4	0.7	0.3	0.1
BCT		1.1	94.6	2.0	0	0	2.3
탱크로리		15.3	64.2	0	0	1.2	19.2
카고형		41.4	27	0.2	27.7	2.4	1.4
기타 트레일러		4.6	86.8	0	8.3	0.4	0
전체		23.9	60.2	0.4	11.1	1.2	3.2

카고형 화물차의 경우 톤급별로 물량확보 방법에 차이를 보이는데, 8톤 미만의 차량인 경우 주선회사나 정보망을 통해 일감을 얻는 차주가 많은 것으로 나타난 반면, 8톤 이상 적재용량을 가진 카고차량의 경우 화물차주의 약 30%가 소속회사를 통해 고정적인 일감을 얻고 있으며 주선회사 또는 정보망을 이

12) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 37쪽.

용해서 추가 일감을 수행하고 있음을 확인할 수 있다.

〈표 II-3〉 카고형화물차주의 톤급별 물량확보방법¹³⁾

(단위 : %)

구분	주선회사	소속회사	타운송회사	정보망	제조유통	스스로
8톤 미만	49.6	7.0	0.1	39.6	1.2	2.5
8톤~12톤 미만	37.5	28	0.1	29.2	3.4	1.7
12톤 이상	39.1	34.7	0.2	22.5	2.5	0.9
전체	41.4	27	0.2	27.7	2.4	1.4

(2) 운송거래단계

운송거래단계에 있어서도 BCT, 탱크로리, 기타 트레일러의 경우 2단계 이하의 운송거래 단계를 통해 일감을 얻고 있으나, 컨테이너와 셔틀, 카고형 차량의 경우 20% 이상이 재하도급과 같은 3단계 이상의 거래단계를 거쳐 일감을 얻고 있다. 카고형 차량의 경우 톤급이 낮을수록 재하도급 계약을 통해 일감을 구하는 확률이 높아지는 것을 확인할 수 있다.

13) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 37쪽.

〈표 II-4〉 일반화물차주의 차종별 운송거래단계¹⁴⁾

(단위 : %)

구분		2단계 이하	3단계	4단계	5단계 이상	모름
컨테이너	컨테이너	70.1	28.8	0.6	0.0	0.5
	셔틀	80.3	19.7	0	0	0
	합계	72.4	26.7	0.5	0	0.4
BCT		99.4	0.6	0	0	0
탱크로리		99.3	0.7	0	0	0
카고형		77.7	20.4	0.1	0.0	1.8
기타 트레일러		100	0	0	0	0
전체		83.1	16.0	0.2	0	0.8

〈표 II-5〉 카고형화물차주의 톤급별 운송거래단계¹⁵⁾

(단위 : %)

구분	2단계 이하	3단계	4단계	5단계 이상	모름
8톤 미만	67.2	30.0	0	0	2.8
8톤~12톤 미만	79.6	19.9	0	0	0.5
12톤 이상	81.4	16.7	0.1	0	1.7
전체	77.7	20.4	0.1	0.0	1.8

14) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 34쪽.

15) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 34쪽.

(3) 소득 수준과 운임 지급 방식

운송료의 결제방식은 주로 현금(98.6%)으로 지급하는 비중이 높게 나타났으며, 현금과 어음을 혼합하여 결제하는 방식은 1.4%에 그쳤다. 일반화물차주의 월평균 운송수입(매출액 기준)은 평균 1,005만원 수준이나, 순수입(유가보조금 포함)은 378만원으로 나타났다. 카고형 화물차주의 경우에도 8톤 미만과 12톤 이상의 차주간 월 평균 순수입은 약 88만원 정도의 소득차이가 발생하는 것을 확인할 수 있다. 적재용량이 낮은 카고형 차량일수록 낮은 운임의 일감에 노출될 확률이 높으며 소득도 낮아짐을 확인할 수 있다.

〈표 II-6〉 일반화물차주의 차종별 월평균 수입비교¹⁶⁾

(단위 : 만원)

구분		월평균 총수입	월평균 순수입
컨테이너	컨테이너	984	366
	서틀	777	334
	합계	991	359
BCT		1,381	425
탱크로리		980	439
카고형		917	356
기타 트레일러		998	389
전체		1,005	378

16) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 34쪽, 52쪽.

〈표 II-7〉 카고형화물차주의 차종별 월평균 수입비교¹⁷⁾

(단위 : 만원)

구분	월평균 총수입	월평균 순수입
8톤 미만	711	296
8톤~12톤 미만	880	345
12톤 이상	1,010	384
전체	917	356

(4) 운송화물과 운행시간

일반화물차량의 운송물 적재율은 평균 98.1%에 달하며, 카고형 차량의 경우 적재율이 99.2%로 과적의 위험성이 높은 것으로 나타났다. 다른 화물차량이 탱크로리 용량 등으로 과적이 어려운 반면, 특히 8톤 미만의 카고형 차량에서 평균 적재 가능용량에 비해 적재비율이 높은 것(105.2%)으로 나타났다.¹⁸⁾ 둘 이상의 화주로부터 물량을 확보하여 운송하는 혼적의 경우 카고형 차량에서 높게 나타났는데, 특히 8톤 미만의 카고형 화물차량의 혼적운행 비율이 전체 운행의 8.3%를 차지하였다.¹⁹⁾ 즉, 8톤 미만의 카고형 차량에서 둘 이상의 화주로부터 물건을 받아 운송하는 비중이 높고, 과적의 위험이 높은 것을 확인할 수 있었다.

한편 종사자의 일 평균 근무시간은 12시간(운행시간 8시간, 대기시간 4시간)에 달하며, 월평균 22.7일 운행한 것으로 나타났다.²⁰⁾ 일반화물차량의 일 평균 총 운행거리는 390.9km이고 1일 평균 운행횟수는 2.1회로 나타났다.

17) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 34쪽, 52쪽.

18) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 54쪽.

19) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 55쪽.

20) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 55쪽.

단, 셔틀의 경우에는 짧은 운송구간을 반복하여 운행하는 특성으로 일평균 운행거리 233.2km, 일평균 운행횟수는 6.7회로 나타났다.

(5) 화물차량의 차령 및 화물차주의 연령대와 운전경력

일반화물차량의 차령이 10년을 초과하는 차량의 비율이 전체의 48.8%에 달해 전반적으로 차량이 노후화 되었으며, 차량의 하자로 인한 사고발생가능성, 운행 전 유지보수 과정에서의 사고발생 위험이 높아짐을 확인할 수 있다. 특히 시내구간을 운행하는 셔틀의 경우 10년을 초과하는 노후차량 비율이 85.5%에 달해 차량의 하자 또는 유지보수에 의한 사고발생 위험을 집중적으로 확인할 필요가 있다.

〈표 II-8〉 일반화물차주의 차령분포²¹⁾

(단위 : %)

구분		5년 이하	5년~10년 이하	10년 초과
컨 테 이 너	컨테이너	19	28.3	52.7
	셔틀	2.6	12	85.5
	합계	15.2	24.6	60.2
BCT		37.2	48	14.8
탱크로리		34.6	30.8	34.6
카고형		23.4	25.7	51
기타 트레일러		14.7	24.2	61.1
전체		23	28.3	48.8

21) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 15쪽.

또한 트레일러와 카고형 화물차량의 경우에도 10년을 초과하는 노후차량 비율이 전체 차량수의 과반을 넘어 관리의 필요성이 높은 것으로 나타났다. 특히 카고차량의 경우 8톤 이상의 적재용량이 큰 차량일수록 10년을 초과하는 노후차량의 비율이 높아 사고예방을 위한 유지보수에 신경을 써야 하는 것으로 나타났다.

〈표 II-9〉 카고형화물차주의 톤급별 차령분포²²⁾

(단위 : %)

구분	5년 이하	5년~10년 이하	10년 초과
8톤 미만	21.6	32.8	45.6
8~12톤 미만	30.8	14.9	54.2
12톤 이상	21.9	25.9	52.2
전체	23.4	25.7	51

한편 일반화물차주의 평균 연령은 53.7세로 50~59세의 연령층이 전체 응답자의 43.3%로 가장 많았고 60세 이상의 운전자 27.5%를 포함하면 50대 이상의 장년층 운전자가 전체 종사자의 70.8%에 달하는 것으로 나타났다.

일반화물차주의 운전경력도 평균 21.7년으로 나타났으며, 적재중량이 높은 차량일수록 차주의 운전경력도 높은 것으로 나타났다. 화물차주의 운전경력 순은 기타트레일러(26.4년)〉셔틀(22.5년)〉컨테이너(22년)〉BCT(21.6년)〉카고형(21.4년)〉탱크로리(18.6년) 순으로 나타났다. 한편, 5년 미만 운전경력자는 탱크로리(9.4%)〉BCT(6.3%)〉카고형(4.8%) 순으로 나타나 해당 차종의 미숙한 화물차주에 의한 사고발생이 발생하지 않도록 차주에 대한 안전보건교육, 안전보건정보제공 등의 필요성이 높을 것으로 보인다.

22) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 16쪽.

3) 개별화물 운송시장 현황

(1) 물량 확보 방식

개별화물 차주는 주로 1톤 이상 5톤 미만의 카고형 화물차량을 이용하여 화물을 운송하고 있다. 전체 개별화물차주의 91.2%는 지입을 하지 않은 독립사업자이며, 화물운송회사와 위수탁계약을 맺은 지입차주는 8.8%에 불과하다.

개별화물차주는 주로 주선회사(53.6%)와 정보망(33.2%)을 통해 물량을 확보하고 있으며 제조유통회사(5.3%)나 소속운송회사(3.6%)를 통해 물량을 확보하는 것으로 나타났다.

〈표 II-10〉 개별화물차주의 톤급별 물량확보방법²³⁾

(단위 : %)

구분	주선회사	소속회사	타운송회사	정보망	제조유통	스스로	공동사업장
1톤 초과 ~3톤 미만	63	2.1	0	23	5.3	1.1	5.6
3톤 이상 ~5톤 미만	50.5	4.1	0.2	36.5	5.3	3.2	0.2
전체	53.6	3.6	0.2	33.2	5.3	2.7	1.5

(2) 운송거래단계

개별화물차주의 70.7%는 2단계 이하의 운송거래 단계를 통해 일감을 얻고 있으나, 26.7%는 재하도급과 같은 3단계 이상의 거래단계를 거쳐 일감을 얻고 있다. 특히 3톤 이상 5톤 미만의 차량의 29.2%가 3단계 이상의 거래단계를 거쳐 1톤 초과 3톤 미만의 차량(19%)에 비해 재하도급을 통한 운송거래 비중이 높은 것으로 나타났다.

23) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 69쪽.

〈표 II-11〉 개별화물차주의 톤급별 운송거래단계²⁴⁾

(단위 : %)

구분	2단계 이하	3단계	4단계	모름
1톤 초과~3톤 미만	77.4	19	0	3.6
3톤 이상~5톤 미만	68.4	29.2	0.3	2
전체	70.7	26.7	0.3	2.4

(3) 소득 수준과 운임 지급 방식

운송료의 결제방식은 주로 현금(93.1%)으로 지급하는 비중이 높게 나타났으며, 현금과 어음을 혼합하여 결제하는 방식은 6.9%에 그쳤다. 개별화물차주의 월평균 운송수입(매출액 기준)은 평균 527만원 수준이나, 순수입(유가보조금 포함)은 242만원으로 나타났다. 톤급별로 1톤 초과 3톤 미만 차량은 172만원, 3톤 이상 5톤 미만 차량은 265만원 수준에 그쳐 톤급에 따라 수입의 차등이 발생하고 있음을 확인할 수 있었다.

〈표 II-12〉 개별화물차주의 차종별 월평균 수입비교²⁵⁾

(단위 : 만원)

구분	월평균 총수입	월평균 순수입
1톤 초과~3톤 미만	355	172
3톤 이상~5톤 미만	583	265
전체	527	242

24) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 68쪽.

25) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 71쪽, 74쪽.

(4) 운송화물과 운행시간

개별화물차량의 평균적재율은 적재용량의 104.9%로 과적 단속범위인 적재중량의 10% 내를 유지하고 있으나 평균적재비율 100%를 초과하고 있는 것으로 나타났다.²⁶⁾ 한편 둘 이상의 화주로부터 물량을 확보하여 운송하는 혼적의 경우 1톤 초과 3톤 미만의 경우 0.2%에 불과한 반면, 3톤 이상 5톤 미만의 경우 3.4%로 다소 높게 나타났다.

한편 개별화물차량의 일평균 총 운행거리는 278.9km이고 1일 평균 운행횟수는 1.5회, 공차운행거리 비율은 26.9%로 나타났다. 차주의 근무시간은 10.5시간(운행시간 6.2시간, 대기시간 4.3시간)으로 나타났으며, 월평균 22.5일 운행한 것으로 나타났다.²⁷⁾

(5) 화물차량의 차령 및 화물차주의 연령대와 운전경력

개별화물차량 중 3톤 ~ 5톤 미만의 화물차량에서 차령이 10년을 초과하는 차량의 비율이 56.6%를 차지하여 노후차량으로 인한 사고위험이 높은 것으로 나타났다.

〈표 II-13〉 개별화물차주의 톤급별 차령분포²⁸⁾

(단위 : %)

구분	5년 이하	5년~10년 이하	10년 초과
1톤 초과~3톤 미만	33.3	35.9	30.8
3톤 이상~5톤 미만	13	30.4	56.6
전체	18	31.7	50.3

26) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 75쪽.

27) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 76쪽, 77쪽.

28) 한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 60쪽.

한편 개별화물차주의 평균 연령은 58.7세로 일반화물차주에 비해 높게 나타났다. 60~69세의 연령층이 전체 응답자의 42.7%로 가장 많았고 70세 이상의 운전자 9.9%를 포함하면 50대 이상의 장년층 운전자가 전체 종사자의 84.1%에 달하는 것으로 나타났다.

개별화물차주의 운전경력은 평균 20.9년이고, 20년 이상의 운전경력을 지닌 운전자가 60%를 넘었다. 그러나 5년 미만의 운전경력을 가진 차주가 1톤 초과 3톤 미만의 차량에서 8.2%, 3톤 이상 5톤 미만의 차량에서 5.3%로 나타나 미숙련 차주에 대한 안전보건교육 및 정보제공 등이 필요할 것으로 보인다.

4) 시사점

i) 현행 산안법령상 화물차주 특고종사자의 보호범위를 확대할 필요가 있다. 카고형 차량은 다른 차종에 비해 운송하는 화물의 종류가 다양하고, 혼적이 이루어지고 있으며, 다단계 화물주선으로 인해 자신이 운송하는 화물의 특성과 위험점 등에 대한 정보를 사전에 제공받지 못할 가능성이 높은 것으로 나타난다.²⁹⁾ 특히 톤수가 높은 차량일수록 적재물의 단위 무게가 크고 상하차 작업에 장비 등이 사용된다는 점에서 화물차주 스스로 안전을 확보하기 어렵다. 따라서 5톤 이상의 카고형 차량의 경우 운송물의 상하차 및 적재 작업시 작업을 총괄하는 자에게 안전보건확보의무를 부과할 필요가 있다.

ii) 개인 화물차의 증톤이 가능해지면서 법인 소속이 아닌 개인화물자동차 운송사업자의 재해위험도가 높아질 것으로 전망된다. 따라서 개인 화물차주에 대한 보호방안을 모색하고 화물차량의 위험도에 따른 산안법령의 보호범위를 재설정할 필요가 있다.

iii) 노후차량에 의한 사고위험도 존재한다. 일반화물차량의 경우 10년의 차령을 초과한 차량의 비율이 기타 트레일러 61.1%, 컨테이너 60.2%, 카고

29) 개별화물운송시장의 카고형 차량의 26.7%는 3단계 이상의 운송계약이 이루어진다.

차량 51%에 달했으며 카고차량의 경우 적재용량이 클수록 노후차량 비율이 높았다. 개별화물차량의 경우에도 3~5톤의 카고차량 중 56.6%가 차량이 10년을 초과하는 것으로 나타났다. 노후차량은 부품의 고장 등에 의한 사고 위험이 높기 때문에 차량의 안전점검을 철저히 할 필요가 있다.

iv) 운전자의 연령이 높고 장시간 근로를 하고 있었다. 전체적으로 50대 이상의 장년층 운전자 비율이 높게 나타났는데 일반화물차량의 경우 전체 종사자의 70.8%가 50세 이상의 장년층에 해당하였고 일평균 12시간(8시간 운전, 4시간 대기), 월 평균 22.7일을 근무하는 것으로 나타났다. 개별화물차량의 경우에는 고령화가 더 심각했는데 60대 운전자가 42.7%, 70세 이상의 운전자도 9.9%로 나타났으며, 50세 이상 운전자가 전체 종사자의 84.1%를 차지했고 운전자 평균 연령은 58.7세로 나타났다.

v) 화물차주의 운전경력은 평균 20~21년으로 나타났으며, 적재중량이 높은 차량일수록 차주의 운전경력도 높은 것으로 나타났다. 한편, 5년 미만 운전경력자는 탱크로리(9.4%)>BCT(6.3%)>카고형(4.8%) 순으로 나타나 유류 및 화학물질을 운송하는 탱크로리 차종의 운전경력이 낮게 나타났다. 따라서 미숙련 화물차주에 의한 사고발생이 발생하지 않도록 운전자에 대한 차량점검 및 안전운전 교육, 안전보건교육, 안전보건정보제공 등의 필요성이 높았다.

3. 화물운송계약방식과 종사자의 고용형태 분석

1) 화물운송계약방식

화주가 화물을 배송하기 위해서 크게 세가지의 방식을 취하는데, 첫째는 직접 화물운송기사를 고용하는 방식이고, 둘째는 주선회사 또는 가맹사업자가 운영하는 화물정보망에 운송을 의뢰하는 것이고, 셋째는 운송회사에 운송을 의뢰하는 것이다.

화물운송계약은 화주와 차주의 직접계약보다 주로 허가받은 화물운수회사가 화주로부터 물량을 확보하여 화물차주와 계약을 맺고 일감을 제공하는 형태로 이루어진다. 화주로서는 개별 화물차주와 계약을 하지 않고도 운수회사를 통해 필요한 물량에 해당하는 화물차량을 섭외할 수 있고, 화물차주는 소속회사를 통해 고정적인 운송물량을 확보할 수 있다는 장점을 갖는다. 아래에서는 각각의 계약방식에서 사용되는 계약 유형을 살펴보겠다.

(1) 화주의 직접 계약 방식

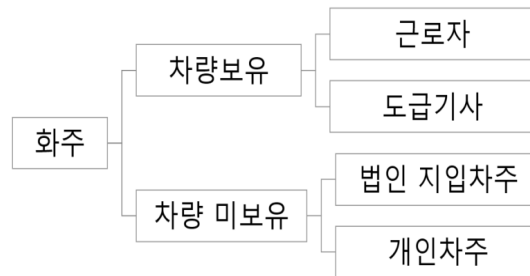
우선 회사가 차량을 보유한 경우 기사와 근로계약을 체결하거나, 회사의 차량을 기사에게 빌려주는 임대차계약과 화물자동차 운전용역(도급)계약을 동시에 체결하는 방식이 이용된다.³⁰⁾

한편 회사가 직접 차량을 소유하지 않은 경우에는 화주가 차주와 직접 계약을 체결하는 경우도 있다. 화물자동차 운수사업법은 다른 사람의 요구에 응하여 화물자동차를 사용하여 화물을 유상으로 운송하기 위해서는 일반화물자동차 또는 개인화물자동차 운송사업자로서 국토교통부장관의 허가를 득해야 한다고 규정하고 있다.³¹⁾ 따라서 직접 계약을 체결하는 화주는 일반화물자동차 운송사업자의 법인 넘버를 임대한 지입차주(이하 법인차주) 또는 개인화물

30) 구체적인 사례로 운전기사에게 회사 소유의 트랙터와 트레일러를 임대차보증금 200만원에 임대하고 운전기사로 하여금 회사가 지정한 공사현장으로 콘크리트 파일 등의 운송업무를 수행토록 한 사안(대법원 2021.4.29. 선고 2019두39314 판결).

31) 화물자동차 운수사업법 제3조 제1항.

자동차 운송사업자인 차주(이하 개인차주)와 화물운송(도급)계약을 체결해야 한다. 이상의 계약방식에 따라서 나타날 수 있는 고용형태는 아래의 표와 같다.



[그림 II-2] 화주의 직접계약방식에 의한 고용형태

(2) 주선업체를 통한 계약 방식

화물운수회사는 원칙적으로 운송회사, 주선회사, 가맹회사로 구분할 수 있다.³²⁾ 실무적으로는 운송회사와 주선회사를 동시에 운영하는 겸업업체(운송면허와 주선면허를 모두 보유)의 형태도 존재한다.³³⁾

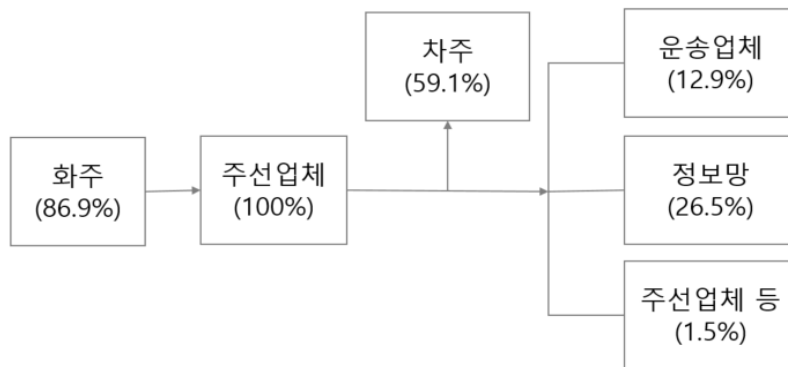
이 중에서 주선회사는 화주로부터 확보한 화물을 자신이 확보하고 있는 차량명단을 활용하여 배차하거나, 배정할 차량이 부족한 경우 다른 운송회사, 주선회사 등을 통해 물량을 배분하고 주선료를 받는다. 주선업체는 화주와 차

32) 화물자동차 운수사업이란 화물자동차의 운송사업과 화물자동차의 운송주선사업 및 운송가맹사업을 말한다(화물자동차 운수사업법 제2조 제2항).

33) 주선회사는 화주들을 관리하며 고정적인 물량을 확보하고 있는데, 이러한 물량을 처리할 수 있도록 운송회사 면허를 함께 보유하는 겸업업체로 업역을 확장하는 추세이다. 대기업들은 주선업과 운송업을 동시에 할 수 있는 물류회사를 자회사로 설립하고 화물의 입출고 관리, 차량의 배차, 화물운송, 해외 수출입 통관, 창고물류 관리 등의 업무를 수행하게 하고 있다.

주의 거래를 주선(53.7%)하거나, 다른 업체와의 계약을 중개·대리하는 역할(46.3%)³⁴⁾을 하는데 둘은 비슷한 비율로 나타났다.³⁵⁾

한국교통연구원의 운송주선회사보고서(2020년) 조사결과에 따르면 주선회사가 화주로부터 물량을 직접 확보하는 비율이 86.9%에 달하고 이외에는 운송회사(8.2%), 타 주선회사(3.8%), 화물정보망(0.6%)순으로 운송 물량을 확보하는 것으로 나타났다. 실제 투입되는 운송차량은 개인차주에 직접 배차(59.1%)하는 경우가 높았으며 타 운송회사(12.9%)와 화물정보망(26.5%)을 통해 차량을 확보하는 것으로 나타났다.³⁶⁾



[그림 II-3] 주선회사의 주요 물량 분배 경로

주선(겸업)업체는 차주로부터 주선료를 수취하는데 81.3%가 운송료의 일정 비율을 정률(약 7.5%)로 주선료를 수취하고 있었으며 건당 정액의 주선료(약 1.6만원)를 받는 경우도 23% 수준으로 나타났다. 계약을 중개하는 경우 타 운송회사로부터 받는 주선료 역시 정률이 81%(약 6.7%)로 정액 19%(약 2만

34) 운송주선사업자는 화주로부터 중개 또는 대리를 의뢰받은 화물에 대하여 다른 운송주선사업자에게 수수료나 그 밖의 대가를 받고 중개 또는 대리를 의뢰하였선 아니 된다(화물자동차 운수사업법 제26조 제2항).

35) 한국교통연구원, 2021 운송주선회사보고서, 29쪽.

36) 한국교통연구원, 2021 운송주선회사보고서, 34쪽.

원) 보다 높게 나타났다.³⁷⁾

운송주선인이 체결한 계약은 운송주선인 지위와 법률행위의 내용에 따라 계약주체와 책임이 달라진다. 운송주선인이란 고유한 의미의 운송주선, 즉 위탁자의 간접대리인으로 ‘자기의 이름으로 타인의 계산아래 물건운송의 주선을 영업으로 하는 자’이다(상법 제114조). 그러나 실무에서는 운송주선인이 다양한 모습으로 나타난다. 비록 운송주선인은 위탁자를 위하여 물건운송계약을 체결할 것 등의 위탁을 인수하는 것을 본래적인 영업의 목적으로 하는 것이기는 하나 이러한 운송주선인이 다른 사람의 운송목적의 실현에 도움을 주는 부수적 업무를 담당할 수도 있는 것이어서 상품의 통관절차, 운송물의 검수, 보관, 부보, 운송물의 수령인도 등의 업무를 담당하고 있는 것이 상례에 속하고 오히려 순수한 운송주선업만을 영업으로 하는 것은 드물며, 이와 같은 부수업무 외에도 운송수단까지 갖추어 거기에 알맞은 운송영업까지 겸하여 수행하고 있는 형편이다.³⁸⁾ 따라서 운송주선업자가 운송의뢰인으로부터 운송 관련 업무를 의뢰받은 경우 운송까지 의뢰받은 것인지, 운송주선만을 의뢰받은 것인지 여부가 명확하지 않은 때에는 당사자의 의사를 탐구하여 운송인의 지위도 함께 취득하였는지 여부를 확정하여야 한다.³⁹⁾

화물자동차운수사업법은 운송주선업의 실태와 운송주선인의 권리를 고려하여 운송주선사업자의 범위를 넓게 인정하고 있다. 타인의 수요에 응하여 유상으로 화물운송계약을 중개·대리하는 본래적 의미의 운송주선업 외에도 화물자동차운송사업 또는 화물자동차운송가맹사업을 경영하는 자의 화물운송수단을 이용하여 자기의 명의로 계산으로 화물을 운송하는 일종의 운송인도 화물운송주선사업자에 포함되는 것으로 정의한다(화물자동차운수사업법 제2조 제4호).⁴⁰⁾ 따라서 실무적으로는 ① 운송주선인이 송하인(화주)의 대리인인 경우, ② 운송주선인이 송하인(화주)으로서 직접 운송계약의 당사자가 되는 경

37) 한국교통연구원, 2021 운송주선회사보고서, 25~38쪽.

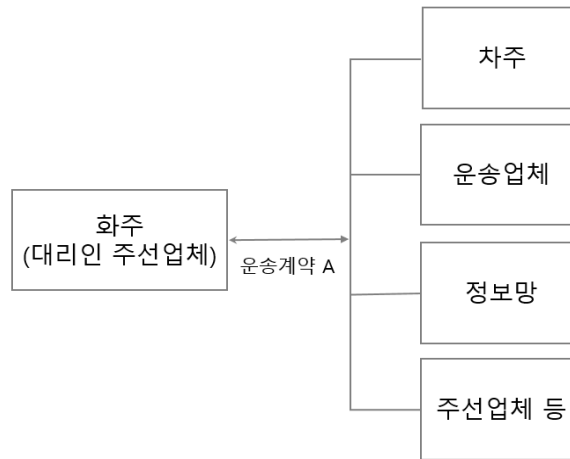
38) 대법원 1987.10.13. 선고 85다카1080 판결.

39) 대법원 2015.5.28. 선고 2014다88215 판결.

40) 헌법재판소 2006. 3. 30. 선고 2005헌마349 전원재판부 결정.

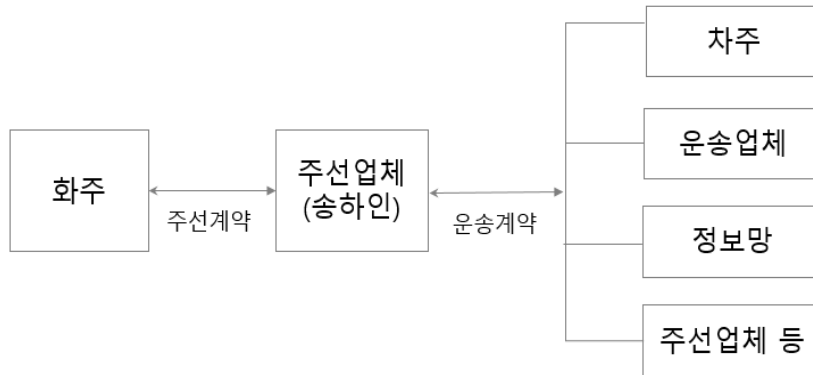
우, ③ 운송주선인이 운송인이 되는 경우로 구분하여 계약주체와 내용을 판단해야 한다.

우선 ① 운송주선인이 송하인(화주)의 대리인으로서 운송인(차주 등)과 화물운송계약을 대신 체결하는 경우 해당 계약은 송하인과 운송인 간의 화물운송계약(도급)으로 볼 수 있다.



[그림 II-4] 운송주선인이 송하인(화주)의 대리인인 경우

그러나 ② 운송주선인이 송하인(화주)으로서 운송인에게 운송을 의뢰한 경우에는 운송주선인이 운송계약의 당사자가 되는 것으로 보아야 한다. 이 경우 위탁자와 운송주선인 사이에는 주선계약이 존재하고, 운송주선인과 운송인 사이에는 운송계약이 각각 성립한다.

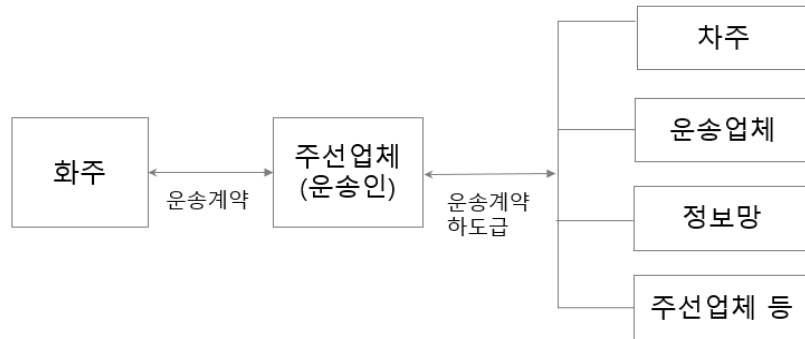


[그림 II-5] 운송주선인이 송하인인 경우

①과 같이 송하인(화주)과 운송인(차주 등) 사이에 운송계약이 체결된 경우에는 화주가 운송인에게 운송료를 지급해야 하나, ②와 같이 운송주선인이 위탁자의 계산으로 송하인으로서 운송계약을 체결한 경우 운송주선인과 운송인을 화물운송계약의 당사자로 보아야 한다.⁴¹⁾

나아가 ③ 운송주선인이 자기의 명의로 계산으로 운송사업자나 가맹사업자의 화물운송 수단을 이용해 직접 화물 운송 사업을 영위할 수도 있다. 이때의 운송주선인은 화주와의 관계에서 화물운송계약의 수급인으로 보아야 하며, 화물자동차운송사업 또는 화물자동차운송가맹사업을 경영하는 자에게 화물운송계약의 재하도급을 준 것으로 볼 수 있다.

41) 부산지방법원 2021.7.21. 선고 2020나58717 판결.



[그림 II-6] 운송주선인이 운송인인 경우

(3) 운송업체를 통한 계약 방식

일반화물자동차 운송사업을 하려는 자는 20대 이상의 대통령령에서 정하는 대수 이상의 화물자동차를 구비하고 국토교통부 장관의 허가를 받아야 한다. 그러나 2004년 허가제로 전환된 이후 화물차량의 공급과잉을 방지하기 위해 신규허가가 거의 이루어지지 않고 있다. 따라서 일반화물운송시장에 진입하려면 기존에 사업자로 허가된 운송(겸업) 업체에 차량을 지입하거나, 운송(겸업)업체의 법인 번호판을 임대하여 시장에 진입하는 방식이 주로 활용되고 있다.

운송(겸업)업체는 화주로부터 전체물량의 87.5%의 운송물량을 직접 확보하고 있으며⁴²⁾ 이 밖에 타 운송회사(6.7%)⁴³⁾, 물류전문회사(2.2%), 주선회사(3.3%) 등을 통해 나머지 물량을 확보하는 것으로 나타난다.

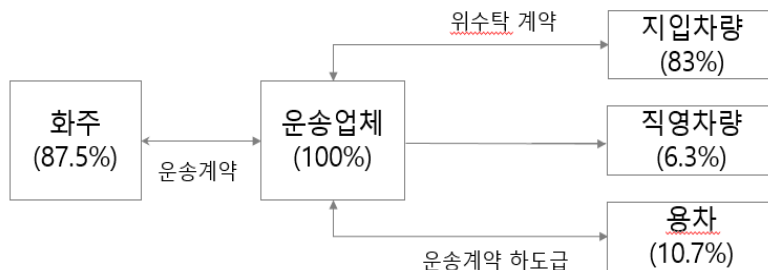
42) 한국교통연구원, 2021 운송주선회사보고서, 22쪽.

43) 화물자동차법 제11조의2(운송사업자의 직접운송 의무 등) 제3항에 따라 위탁받은 운송물을 의미한다.

운송회사의 차량확보 방식은 66.3%가 지입차주와의 위수탁계약(지입계약)을 통해 공급받고 있으며, 직영차량은 17.3%, 타 운송회사의 차량 14.8% 순으로 화물운송에 필요한 차량을 확보하고 있다. 겸업업체의 경우에도 63.4%가 위수탁차량을 활용하고 있으며, 직영차량 17.3%, 타 운송회사의 차량 14.7%로 운송회사와 비슷하게 운송차량을 확보하는 것으로 나타난다.

한편, 차량의 실제 활용에 있어서는 운송회사는 평균 38.2대의 차량을 사업에 활용하고 있으며, 물량의 83%(31.8대)는 위수탁(지입)차량으로, 10.7%(4.1대)는 용차(타 운송회사의 위수탁 차량)로, 6.3%(2.4대)는 직영차량을 활용하는 것으로 나타나 지입차량의 보유율보다 사용률이 더 높은 것으로 나타났다.

운송회사는 자신이 소유한 직영차량을 통해 화물을 운송하거나, 차량을 지입하고 위수탁계약을 맺고 있는 지입차주를 통해 운송업무를 수행하고 있다. 그러나 마땅하게 배차할 차량을 찾기 어려운 경우 타 운송회사에 소속된 차량(용차)을 이용하기도 한다.



[그림 II-7] 운송회사의 주요 물량 분배 경로

운송회사에는 화주로부터 물량을 받아와서 직영기사 또는 지입차주를 통해 운송업무를 수행하고 지입관리비와 운임에 대한 수수료(물대)를 받아 사업을

운영하는 업체도 있지만,⁴⁴⁾ 운송의 주선 없이 법인의 허가된 번호판을 지입차주에게 임대하고 번호판 임대료(지입관리비)를 받아 사업을 운영하는 위수탁 전문업체도 존재한다.⁴⁵⁾

지입계약은 지입차주의 차량을 운송회사의 소유로 명의신탁하고 회사 소유의 차량에 대한 운송사업의 경영을 지입차주에게 위탁하는 개념이다. 따라서 해당차량의 경영은 지입차주의 몫이고 지입회사(위탁자)가 지입차주(수탁자)에게 일정한 화물운송 물량을 공급해주어야 하는 계약상의 의무는 존재하지 않는다. 따라서 지입차주 중에서는 운송(점업)업체가 물량을 충분히 확보해주지 못하는 경우 타 운송회사나 주선회사, 정보망 등을 통해 물량을 확보해야 하는 어려움을 겪는다.

그러나 ‘화물자동차 운송사업’이 다른 사람의 요구에 응하여 화물자동차를 사용하여 화물을 유상으로 운송하는 사업이라는 법의 정의규정을 고려하면, 운송업무를 수행하지 않은 채 지입료와 운송 수수료만 받는 운송회사는 정상적인 운송사업을 운영한다고 보기 어렵다. 이처럼 운송회사가 자신의 명의로 운송사업을 수행하지 않는 것을 방지하기 위해 화물자동차법은 운송사업자의 직접운송 의무를 부과하고 있다. 운송사업자는 화주와 운송계약을 체결한 화물, 다른 운송사업자나 운송주선사업자로부터 위탁받은 화물, 운송가맹사업자로부터 위탁받은 화물에 대해서 운송사업자에게 소속된 차량으로 직접 화물을 운송할 의무를 가진다.⁴⁶⁾ 화물자동차법 시행규칙에 따르면 일반화물자동차 운송사업자는 연간 계약 화물의 50% 이상(점업업체의 경우 30% 이상)을 직접 운송할 의무를 부과하고 있다.⁴⁷⁾ 그러나 운송사업자에게 직접 운송의무

44) 운송(점업)업체는 차량을 지입한 차주와 화물운송위수탁계약(경영위탁)을 맺고 지입기사를 쓰거나, 회사가 소유하거나 지입한 차량을 운전할 직영기사를 고용(근로 또는 도급)하여 차량을 운전하게 하고 있다.

45) 정부는 다단계 수수료 공제로 인한 운임하락을 막기 위해 운송업무를 하지 않고 번호판을 차주에게 팔아 지입료만 받는 위수탁전문 운송회사들의 난립을 방지하기 위해 직접운송 의무제를 도입하고 운송회사의 직접운송비율을 단계적으로 확대해 왔다.

46) 화물자동차운수법 제11조의2(운송사업자의 직접운송 의무 등) 제2항.

47) 화물자동차 운수사업법 시행규칙 제21조의 5.

를 부과하고 있다고 해도 목표물량 또는 매출액을 설정할 수 없기 때문에 운송사업자가 적극적으로 화주로부터 물량을 확보하지 않더라도 이를 문제 삼기 어려운 구조이다.

한편 법은 다단계 알선과 수수료 공제에 의한 운임 하락을 방지하기 위해 운송사업자가 화주와 운송계약을 체결한 화물에 대해서 다른 운송사업자, 다른 운송사업자에 소속된 위수탁 차주 이외에 자에게는 운송을 위탁하지 못하도록 하고 있다. 이는 운송회사에서 주선회사 등으로 물량을 넘겨서 화주 -> 운송회사 -> 주선회사 -> 운송회사를 거치는 동안 수차례의 수수료 공제가 발생하지 않도록 방지하기 위함이다. 대신 적절한 운송회사를 찾지 못하는 경우 화물정보망 등에 운송을 위탁하는 것은 직접 운송한 실적으로 인정하고 있다.⁴⁸⁾

(4) 화물정보망을 통한 계약 방식

최근 온라인 플랫폼이 발달하면서 전국24시콜, 원콜 등의 다양한 어플이 생겨나고 있으며 화물운송가맹사업자는 다양한 화물정보망을 통해 화주와 화물차주의 화물운송(도급)계약을 중개하고 있다. 화주, 운송회사, 주선회사 등이 화물정보망에 운송물의 정보, 상하차 시간, 필요 차량정보, 운임 및 수수료의 정보를 올리면 화물차주는 정보를 검색해서 희망하는 운송물에 대한 배차신청을 하여 계약이 성사된다. IT 기술의 발달로 온라인 플랫폼을 통한 거래는 더 활성화 될 것으로 전망된다.

다만 플랫폼의 장점은 중간 수수료 없이 수요자와 공급자를 연결한다는 것인데, 실제로는 화물 물량을 가지고 있는 주선회사들에 의해 운임이 결정되고 있는 것으로 보인다. 정보망에 배차정보를 올리는 업체들이 화주에게 받을 운임에서 선수수료(선 칼질)를 떼고 운임을 등록하거나, 최초 등록시 수수료를 총 운임의 60% 수준으로 등록했다가 배차시간이 다가오면 수수료를 낮추는

48) 화물자동차운수법 제11조의2(운송사업자의 직접운송 의무 등) 제5항.

방식으로 최대한 많은 수수료를 남기고 있다는 점이 지적되고 있다.

화물차주들은 평균적으로 운임의 20%의 수수료를 부담하고 있으며, 운임에서 미리 일부 금액을 떼고 정보망에 등록하는 경우에는 최대 50% 이상의 운임이 줄어든다고 주장한다.⁴⁹⁾ 반면 주선업계는 배차가 이루어지지 않거나 화물차 수요가 부족한 시기에는 수수료가 없이 배차를 하는 경우도 있고, 정보망의 배차수수료는 평균 7%에 불과하다고 주장하여 의견이 나뉘고 있다. 적정운임 보장을 위해 수수료 상한제 도입이 필요하다는 의견과 수요공급에 따른 시장원리에 맡겨야 한다는 의견이 충돌하고 있는 상황이다.

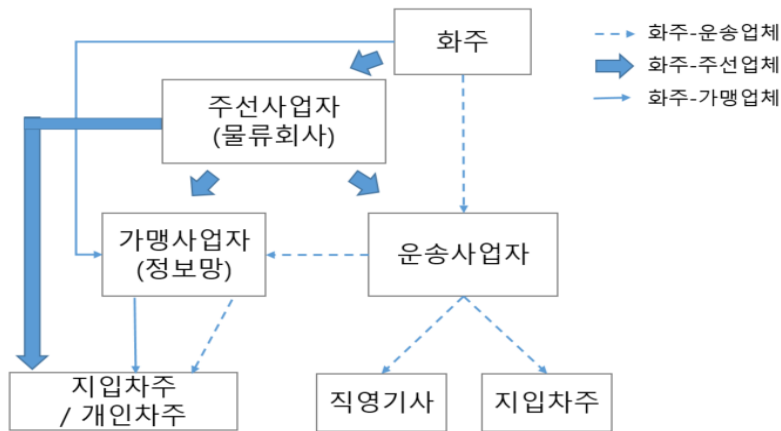
2) 화물운송종사자의 고용형태

화주가 직접 차주와 계약을 체결하는 경우로는, ① 회사가 차량을 소유한 경우 해당 차량의 운전업무를 도급하거나 직접 근로자를 채용하고 있으며, ② 차량을 보유하지 않은 경우 허가를 얻은 개인화물운송사업자와 전속계약을 통해 차량을 확보하고 있다. 그러나 이러한 방식은 차량의 운행관리 등의 번거로움과 비용의 효율성이 떨어지기 때문에 선호되지 않으며 대부분의 화주들이 주선회사나 운송회사를 통해 화물 운송을 의뢰하고 있다.

주선회사는 화주로부터 일감을 얻어 자신이 확보하고 있는 차주를 통해 절반 이상의 물량을 소화하고 있으며, 남은 물량은 정보망과 운송회사에 주선하고 있다. 이때 주선회사가 화주의 대리인 자격으로 화물운송계약을 의뢰하는 것인지, 또는 운송주선인 또는 운송인으로서 화물운송계약을 의뢰하는 것인지에 따라 화물운송계약(도급)의 대리인 또는 도급인의 지위로 나뉘게 된다. 전자의 경우 주선회사는 화주의 대리인에 불과하기 때문에 화물운송계약의 도급인은 화주가 될 것이나, 후자의 경우 주선회사가 직접 송하인(화주)이 되거나 운송인이 될 것이다.

49) 한겨레, 6만원 났더니 기사님 손엔 3만원.. 화물차 주선 수수료 갑질, 2022.10.21. 보도기사.

한편 운송회사의 경우 직영 차량과 위수탁 차량(지입차량)을 보유하고 있다. 직영차량의 운전자가 근로자인 경우 근로계약을, 도급기사인 경우 화물차량운전업무에 대해 노무도급계약을 맺고 있다. 또한 지입차주에 대해서는 화물운송업무의 위수탁계약을 맺고 있으며, 용차에 대해서는 화물운송계약의 재하도급을 준 것으로 볼 수 있다.



[그림 II-8] 운수사업자별 화물운송계약 경로

정리하면 i) 화주-화물기사는 근로계약, 노무(운전)도급계약, 화물운송도급계약을 맺을 수 있고, ii) 주선회사⁵⁰⁾와 화물기사는 화물운송도급계약, iii) 운송회사는 직영차량 화물기사와 근로계약, 노무(운전업무)도급계약을 맺을 수 있고, 지입차주와 화물자동차 운송사업 위수탁계약, 용차기사와 화물운송도급계약을 맺을 수 있음을 확인하였다. 또한 화물운송종사자의 고용형태는 근로자(근로계약), 도급기사(노무도급계약), 지입차주(경영위수탁계약), 개인사업자로 분류될 수 있으며, 이중 근로자를 제외하고는 계약의 외형상으로 모두 자영인으로 분류된다.

50) 화주를 대리하는 경우는 제외한다.

이하에서는 현행 산안법령의 노무제공자의 고용형태별 보호방식의 문제점과 화물운송종사자에 관한 근로자성 및 안전보건책임에 관한 판례분석을 통해 산안법의 보호대상과 책임주체를 어떻게 설정해 나가야 하는지에 대한 시사점을 살펴보겠다.

Ⅲ. 화물운송종사자의 보호주체에 관한 판례 분석



III. 화물운송종사자 보호주체에 관한 판례 분석

1. 산안법령상 화물차주 보호규정의 문제점 분석

현행 산안법 제1조는 법의 목적을 “노무를 제공하는 사람의 안전 및 보건을 유지·증진”하기 위함으로 기술하고 있으나, 법은 ‘노무를 제공하는 자’의 개념을 별도로 정의하고 있지 않다. 따라서 실제 산안법의 보호를 받는 ‘노무를 제공하는 자’에 해당하려면 i) 근로기준법상 근로자이거나(제2조 제3호), ii) 개별 조항(제77조~79조)을 통한 보호대상에 해당해야 한다. 대다수의 화물운송종사자는 근로자가 아니기 때문에 개별 조항에 보호근거가 필요하다.

개정된 산안법(‘21.11.19. 시행)은 근기법상의 근로자가 아니지만 산업재해로부터 보호필요성이 있는 화물차주를 보호하기 위해 법의 보호대상인 특수형태근로종사자의 범위에 화물차주를 반영하고⁵¹⁾ 이들로부터 노무를 제공하는 자에게 안전보건조치의무와 안전보건교육의무를 부과하였다.⁵²⁾ 다만 모든 화물차주에 대한 보호가 아닌 보호대상인 운송물의 종류를 ① 수출입 컨테이너, ② 시멘트, ③ 철강재, ④ 위험물질의 운송기사로 한정하고 있다.⁵³⁾ 그러나 현행 법령은 다음과 같은 이유로 개선이 필요하다.

첫째, 운송물의 범위가 지나치게 협소하고 위험도를 반영하지 못하고 있다.

51) 화물차주란 화물자동차법 제2조 제11호의 화물을 직접 운송하는 자로서 개인화물자동차 운송사업자(개인 운송사업자)와 경영의 일부를 위탁받은 사람(위수탁 차주)를 의미한다. 위수탁 차주에는 운송사업자가 자신의 차량과 경영의 일부를 위탁한 자(개인) 또는 차량을 현물출자한 자가 모두 포함된다.

52) 산안법 제77조 및 동법 시행령 제67조 13호.

53) 화물자동차 운수사업법 제2조제11호에 따른 화물차주로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 사람을 말한다. i) 특수 자동차로 안전운임이 적용되는 수출입 컨테이너 또는 시멘트를 운송하는 사람, ii) 피견인자동차 또는 일반형 화물자동차로 안전운송원가가 적용되는 철강재를 운송하는 사람, iii) 일반형 화물자동차 또는 특수용도형 화물자동차로 위험물질을 운송하는 사람.

법령에 정한 4종의 운송물을 운송하는 사람의 비중은 전체 화물차주 40만 명 중 18% 수준인 7.5만 명에 불과하다. 여전히 80%가 넘는 화물차주는 보호대상에서 제외되고 있는 것으로 나타났다.⁵⁴⁾

언론에 노출된 화물운송기사의 산업재해 사례를 살펴보면 법령에 정한 운송물을 운반하는 차량(컨테이너 셔틀, BCT, 탱크로리, 기타 트레일러)보다 다양한 종류의 운송물을 운반하는 카고형 차량의 사고가 주로 발생하고 있다. 2020년 하반기부터 2021년 상반기까지 언론에 보도된 화물기사 사망사고의 운송물을 확인한 결과 다수가 특수형태근로종사자로 보호를 받을 수 있는 운송물에 해당하지 않았다.

〈표 III-1〉 화물기사 사망사고 발생 현황

* 화물기사 사망사고 현황⁵⁵⁾

광주 물류센터 파이프 하차작업('20.8.), 태안화력 스크루 하차작업('20.9.), 영흥화력 석탄재 상차작업('20.11.), 광주 차량공장 물품 하차작업('20.12.), 석고보드 하차작업('21.3.), 파지 하차작업('21.5.) 등

용도가 정해진 특수화물용 차량은 화주와 물량이 고정적이고 운송경로 및 작업절차가 반복적이라 사고위험에 대한 화물기사의 예측이 용이한 편이다. 그러나 카고형 차량의 경우 다른 종류의 차량보다 주선회사나 화물망을 통한 물량확보 비율이 높아 화주와 운송화물의 변동성이 심하고 운송경로 역시 자

54) 2020년 12월 기준 국내에 등록된 영업용 화물자동차는 425,252대(특수자동차 제외, 국토교통부 통계누리)이고 2020년 7월 산재보험 적용 대상 화물차주는 약 7.5만명(고용노동부 보도자료)로 등록 화물자동차 중 산재보험의 적용대상은 약 17.64% 수준으로 파악된다.

55) 프레시안, “화물기사 300kg 파지더미 깔려사망, 아홉달새 5명째”, 2021.5.27. 보도기사.

주 변경될 가능성이 높다. 그럼에도 현행 법령이 화주가 고정적이고 작업이 반복적인 운송물 4종에 한하여 보호대상을 한정된 것은 현장의 위험도를 제대로 반영하지 못한 것으로 볼 수 있다. 따라서 화물의 위험성(중량물, 유해위험물 등)이나 차량의 특성(적재 톤급, 위험 설비 등)에 따라 법 적용 대상을 설정할 필요가 있다.

둘째, 화물운송계약의 특성을 고려하지 못한 전속성 요건으로 인해 법 적용의 사각지대가 발생하고 있다. 산안법의 특수형태근로종사자에 해당하려면 ‘주로 하나의 사업에 노무를 상시적으로 제공하고 보수를 받아 생활’하는 전속성을 요구하고 있다. 전속성에 관한 고용노동부의 해석에 따르면 화물차주가 2개 이상 업체와 계약한 경우 주된 사업장의 사업주가 산재보험의 가입자가 되며 화물차주가 과반 소득을 얻는 사업장을 주된 사업장으로 판단하고 있다.⁵⁶⁾ 그러나 운송업무의 특성상 화물차주가 왕복 운송물량을 한 업체에서 받는 경우는 드물고 보통 2~3개 업체에서 물량을 확보하고 있다. 하나의 사업장에서 50% 이상의 매출을 올리기 어려운 구조이다. 실제 전속성 요건을 갖춰서 산재보험에 가입한 화물차주 특고종사자 수는 ‘21년 말 기준 18,737명으로 가입 대상으로 예측한 7.5만명에 비해서 적은 숫자이다. 결과적으로 전체 화물운송종사자 중 산안법의 운송물 종류와 전속성 요건을 모두 충족하는 보호대상은 5% 미만에 불과하다.

비교하여 다수의 사업장에 노무를 제공하는 건설기계의 경우, 고용노동부는 산재보험의 전속성 판단기준과 별도로 「건설기계 특수형태근로종사자 보호 적용기준」에 대한 해석지침을 두고 있다.⁵⁷⁾ 해당 지침에서는 현장의 계약 실태를 반영하여 콘크리트 믹서트럭은 운송(전속)계약을 체결하는 레미콘 제조업체가 노무를 제공받는 자로서 책임을 지도록 해석하고, 다수의 현장에 노무를 제공하는 덤프트럭, 굴착기, 크레인 지게차의 경우 현장별, 일자별(시간

56) 고용노동부, 특수형태근로종사자 산재보험 적용 관련 Q&A, 2020.7.

57) 고용노동부, 「개정 산업안전보건법 시행(‘20.1.16)에 따른 건설기계 특수형태근로종사자 보호 적용기준」, 2020.3.

별)로 건설업체에게 전속성이 있는 것으로 판단하고 있다.⁵⁸⁾ 그러나 아직 화물차주에 대해서는 노무제공 실태를 반영한 별도의 해석 지침을 제시하고 있지 않기 때문에 현장의 노무제공 실태를 반영한 보완이 필요하다.

한편 금년 5월 29일 산업재해보상보험법(이하 산재보험법)에서 특수형태근로종사자의 전속성 기준을 폐지하는 법안이 국회 본회의에서 의결되었다(2023년 7월 1일 시행). 그동안 전속성의 논의는 누가 특수형태근로종사자의 산재보험료를 부담할 주체인지를 결정하는데 중요한 표지로 작동했다. 그러나 산업재해로부터 보호가 필요한 특고종사자가 전속성 요건을 갖추지 못하여 보호에서 배제되는 문제가 발생해왔고 다수 사업주에게 노무를 제공하더라도 보험료를 산정할 수 있게 되면서 보험료 부담주체로서 특정 사업주에 대한 전속성을 판단할 필요성이 낮아졌다. 이에 개정법은 특수형태근로종사자의 산재보험 적용 제외 사유와 신청방법에 관한 조항을 삭제하여 종사자의 산재가입을 의무화 하였다.⁵⁹⁾ 개정 산재보험법은 특수형태근로종사자와 플랫폼 노동 종사자의 개념을 노무제공자로 대체하였으며, 향후 특수형태근로종사자라는 개념은 산재보험법 내에서 사라지게 될 것으로 보인다.

산안법에서도 특정 사업주에 대한 전속성은 보호주체를 확정하기 위해 필수적인 요소는 아니다. 산업재해의 위험은 경제적 종속관계를 형성한 자가 확보하는 것이 아니라 노무제공자에게 작업 환경을 제공한 자와 그 작업 환경을 실질적으로 지배관리하는 자가 확보해야 하는 것이기 때문이다. 그렇다면 산안법도 특고종사자의 전속성 요건을 폐지 또는 완화하여 특고종사자 보호의 걸림돌이 되지 않도록 법령을 보완할 필요가 있다. 나아가 노무를 제공하는 자의 개념 정의를 통해 산안법이 추구하는 목적에 따라 보호대상을 설정해 나가야 할 것이다.

58) 해당 지침은 지입차주를 임대업체와 공동하여 건설업체와 직접 계약을 체결한 자로 보거나, 알선만 하는 임대업체의 실체가 없는 것으로 해석하는 방식을 취하고 있다.

59) 산재보상보험법은 금년 7월 1일부터 특수형태근로종사자의 직종에 자동차와 곡물 화물차주, 유통배송기사, 택배 지간선 기사를 추가하여 지속적으로 보호범위를 넓혀가고 있다.

셋째, 안전을 확보할 수 있는 실질적 권한을 지닌 자에게 의무를 부과해야 한다. 현행 법령은 특수형태근로종사자로부터 노무를 제공받는 자에게 종사자에 대한 안전보건조치의무와 안전보건교육의무를 부여하고 있다. 그러나 경제적 전속성을 갖는 자와 작업 지휘권을 갖는 자가 다르게 나타나는 화물운송계약의 특성을 고려하면 누가 노무를 제공받는 자인지 특정하기 어렵다. 또한 화물차주에게 발생하는 위험은 노무를 제공받는 자가 관리하는 영역에서만 발생하는 것이 아니기 때문에 화주와 송/수하인의 책임, 운송사업자의 책임, 주선사업자와 가맹사업자의 책임, 지입차주의 책임을 각각 구분하여 위험을 통제할 권한과 책임을 가진 자에게 노무를 제공하는 자를 보호할 의무를 적절히 분배할 필요가 있다.

특히 산업재해가 운송업무 뿐 아니라 운송물의 상·하차 작업 중에도 자주 발생하고 있는데, 화물차에 적재되는 화물들은 주로 화물차주의 인력만으로 이동이 어려운 중량물이 많다는 점에서 해당 업무의 안전관리는 작업이 이루어지는 사업장의 상하차 작업을 총괄하는 화주 또는 송/수하인이 안전을 확보해야 하는 업무일 가능성이 높다. 또한 작업장소 등의 실질적 지배관리자(원청)와 노무를 제공받는 자(하청)와 다른 경우 작업장소를 제공한 사람과 작업을 지휘·감독하는 사람에게 작업에 관한 안전보건의 확보의무를 함께 이행하도록 책임구조를 만들어야 한다.

이하에서는 화물운송종사자의 고용형태별 근로자성 판단요인, 산업재해에 대한 민형사상의 책임에 관한 판례를 분석하여 향후 화물운송종사자 보호를 위한 산안법의 보호내용과 책임주체 재설정을 위한 시사점을 탐색해보고자 한다.

2. 화물운송계약구조에 의한 지입차주 보호의 한계

1) 지입제도의 개념과 확산 배경

화물운송업에는 다양한 고용형태의 종사자가 존재하며, 여기에는 근로자뿐 아니라 지입차주, 도급기사, 개인차주⁶⁰⁾가 혼재하고 있다. 화물시장동향조사에 따르면 일반화물운송시장 종사자의 92.5%가 지입차주로 나타났으며, 운송회사 역시 주로 지입차량을 활용하여 화물을 운송하는 것으로 나타났다. 지입계약이란 자동차를 소유하고 있는 차주가 자신의 차량을 화물자동차 운송사업면허를 가진 운송사업자의 명의로 등록(명의신탁)하여 대외적으로 차량의 소유권과 운행관리권을 운송회사에 귀속시키되, 내부적으로는 각 차주들이 지입된 차량의 운행관리권을 위탁(경영위탁)받아 독립적인 관리와 계산으로 영업을 하고 운송사업자에게 일정액의 관리비인 지입료를 지불하는 운송사업 형태를 의미한다.⁶¹⁾ 운송회사에 소속된 지입차주는 화물운송사업의 경영을 위탁받은 자영업자로 볼 수 있다.

일반화물운송시장에 지입제도가 정착된 이유는 복합적이다. 최초의 자동차 운수사업법(1961.12.30. 제정)은 차량의 명의대여를 금지하고 자동차 운수사업면허가 없는 자에게 경영을 위탁하지 못하도록 엄격히 규제하였다. 그러나 정부의 노력에도 지입제는 근절되지 못했는데 운송회사는 비용투자 없이 지입차량을 통해 최소 차량보유기준을 충족하려 했고, 차주 역시 면허를 받기 위한 최저자본금이 부족하여 지입을 통해 운송시장에 진입하는 것을 선호했기 때문이다.⁶²⁾ 또한 차주들은 장거리 운송 등으로 세무, 보험 등 영업과 관

60) 화물자동차법상 개인운송사업자로 등록한 화물차주를 의미한다.

61) 대법원 2000.10.13. 선고 2000다20069 판결.

62) 자동차운수사업법(1965.9.15. 개정)에 따르면 운송사업자는 최저자본금을 보유해야 하며 신차구입가격 대비 노선화물은 200%, 구역화물과 특수화물은 130%의 비율의 금액을 보유해야 한다.

련된 행정을 직접 처리하기 힘들고, 대형 또는 특수 차량일수록 일감을 주는 화주가 고정적이라 개인이 영업을 통해 일감을 얻는 것 보다 소속회사를 통해 물량을 공급받는 것이 효과적이었다. 화주 역시 직접 화물차량을 보유하여 운영하는 방식은 생산량 변동에 탄력적으로 대응하기 어렵고 비용대비 효율성이 낮았다.⁶³⁾ 또한 매년 필요한 만큼의 차량을 화주가 직접 섭외하는 것도 어렵기 때문에 화물운송회사를 통해 고정적이고 안정적인 생산품의 출하가 이뤄지는 것을 선호하였다. 이러한 이해관계 아래 지입제도는 음성적으로 활성화 되어왔다. 이에 1997년 제정된 화물자동차법(1997.8.30. 제정)은 현물출자 형태의 지입차량에 대해서는 명의대여를 제한적으로 허용하기 시작했고, 2002년에는 명의이용 금지 규정이 완전히 삭제되면서 지입제를 전면적으로 허용하게 되었다.⁶⁴⁾

2) 지입계약의 구조적 특징과 문제점

화물운송회사가 소속 기사들을 근로자가 아닌 지입차주로 확보하게 된 원인을 살펴볼 필요가 있다. 화물운송사업을 운영하기 위해 화물운송회사가 화물차주로부터 지속적이고 고정적으로 노동력을 제공 받고 그 대가로서 임금을 지급한다면 근로계약을 맺는 것이 더 정상적인 고용관계로 보이기 때문이다. 물론 계약당사자가 근로계약이 아닌 화물운송위수탁계약을 체결한 이유에는 화물운송업무의 특성상 장거리 운송 등에 있어서 실질적인 노무지휘와 감독이 이루어지기 어려운 점, 자영업자로서 자유롭게 업무를 수행하고 실적에 따라 이윤을 추구할 수 있다는 점 등이 고려되었을 수도 있다. 그러나 법

63) 직영방식은 생산품 출하량의 변동에 탄력적으로 대응하기 어렵고, 생산장소에서 판매 장소로의 일방향의 납품비율이 높은 경우 회차에 대한 비용부담이 커지는 문제가 있다.

64) 이 시기부터 정부는 지입제를 허용하는 대신 지입제로 인한 폐해(다단계 알선에 의한 저가 운임, 불법 증차, 운송사업자의 지입차량 임의 처분 및 압류, 영업양도양수비용의 전가 등)를 수정하는 방향으로 정책방향을 선회하였다. 2011년 법 개정(2011.6.15. 법률 제10804호) 이후 운송사업자는 필요하면 운송사업자가 아닌 다른 사람(개인)에게 차량과 경영의 일부를 위탁하거나, 차량을 현물출자한 사람(지입차주)에게 경영의 일부를 위탁할 수 있도록 규정하고 있다(화물자동차운수사업법 제40조 제1항).

제도에 의해 형성된 시장의 구조적인 불평등에 의해 화물운송종사자의 고용 형태가 일방적으로 정해졌을 가능성도 함께 고려될 필요가 있다.

일반화물운송시장에서 화물운송업에 종사하기 위해서는 화물차주는 20대 이상의 화물차량을 보유한 법인에 소속되어야 한다. 개인이 일반화물운송시장에 진입하기 위해서는 영업용 번호판을 취득해야 하는데, 사업허가를 신규로 받거나, 기존의 사업자로부터 양수하거나, 아니면 운송회사에 차량을 지입하여 법인 소속 차량이 되는 방법이 있다. 2004년 화물운수사업자 제도가 등록제에서 허가제로 변경된 이후 신규 사업자에 대한 허가가 거의 이루어지지 않았기 때문에 시장에 진입하려는 사업자는 기존의 사업체를 양수하거나 기존의 운송사업자에게 차량을 지입하는 형태로 시장에 참여할 수 밖에 없었다. 즉, 화물차주의 시장의 진입여부는 운송사업자의 선택에 따라 결정되는 구조가 형성된 것이다. 만약 운송사업자가 직접 차량을 구입하고 근로자를 채용하여 운영하는 것이 이익이라면 지입을 하지 않을 것이고, 또 지입을 선택하더라도 차주보다 유리한 계약조건을 형성할 수 있는 지위에 서게 된 것이다. 운송사업자는 차량구입과 관리에 필요한 지출과 매출감소로 인한 고정비용 등의 경영상 위험을 감수하지 않고도 지입 제도를 이용해 지입비와 수수료 등의 이윤을 추구할 수 있었으며, 이러한 측면에서 직영보다 지입을 통한 사업운영을 선호하게 되었다. 그 결과 일반화물운송시장의 지입차주 비율이 높아지게 된 것이다.

이처럼 법제도로 인한 구조적 불평등 아래 자신의 고용형태나 근로조건을 자유롭게 결정하기 어려운 경우 그 계약의 외형이 아닌 노무제공의 실질에 따라 지입차주의 근로자성을 판단할 필요가 있다. 나아가 근로기준법상의 근로자로 판단되지 않더라도 근로자와 유사하게 경제적인 종속관계가 형성되고 이로 인해 불평등한 근로조건이 형성될 수 있다면 이러한 근로의 속성을 갖는 노무제공자에 대해서 국가는 노동보호적 관점에서 이들을 보호할 필요성을 판단해야 하며, 산안법의 보호대상으로 산업재해로부터의 보호필요성을 검토해야 할 것이다.

3) 지입차주의 근로자성에 대한 법원의 판단

지입차주는 외형상 자영인이지만 시장의 특성상 운송회사 또는 화주에 대한 일감과 소득의 의존도가 높아 종속관계가 형성될 수 있다.⁶⁵⁾ 대법원도 근로자인지 여부는 임금을 목적으로 종속적 관계에서 근로를 제공하였는지에 따라 판단하여야 하고, 계약의 형식은 사용자가 경제적으로 우월한 지위를 이용하여 임의로 정할 여지가 크다는 점에서 근로자성을 쉽게 부정하여서는 안 된다는 점을 명확히 하고 있다.⁶⁶⁾

판례는 구체적인 근로형태의 실질을 고려하여 근로자성을 판단하고 있는데, 근로자에 해당하지 않는다고 본 사례와 근로자로 본 사례가 나뉘고 있어 각각의 사례를 검토해 보겠다.

(1) 근로자성을 인정한 사례

i) 운송회사가 지입차주에게 매월 고정 임금을 지급하고, 회사의 지시에 따라 물품을 운송하되 차주가 독립적으로 화물을 위탁받거나 운송하지 못하고, 운송보조인의 고용을 자유롭게 결정하지 못한다면 이러한 지입차주는 산재요양급여를 받을 수 있는 근로자에 해당한다고 본 사례⁶⁷⁾

ii) 보세 화물운송회사가 지입차주의 화물 운행일정을 통보하고, GPS로 운행경로를 지정하거나 실시간으로 감독했으며, 회사가 기사에게 매월 고정적인 지입사용료(운행비용)를 지급하고, 휴무일과 차량점검일을 정하는 등의 관리를 해왔다면, 이러한 지입차주는 운송회사에서 퇴직금을 지급해야하는 근로자에 해당한다고 판결하여 근로자성을 긍정한 사례⁶⁸⁾

65) 이러한 경향은 다양한 종류의 화물을 실을 수 있는 카고형 차량에 비해 컨테이너, 탱크로리와 같이 특정화물을 운송하는 차량일수록 종속성이 높아진다.

66) 서울남부지방법원 2019.12.3. 선고 2018가단239718; 대법원 2017.1.25. 선고 2015다59146 판결.

67) 대법원 2018.10.25. 선고 2015두51460 판결.

68) 서울남부지방법원 2020.12.24. 선고 2019나67768 판결.

iii) 운송 건당 운송료를 받는 고정지입차주와 구별하여 매월 고정액을 받는 월대지입차주는 운송량의 변화에 따른 위험을 감수하지 않아도 되고, 회사의 긴급 운송 등에 상시적으로 투입될 수 있는 경우 퇴직금을 청구할 수 있는 근로자로 본 사례⁶⁹⁾

(2) 근로자성을 부정한 사례

i) 위탁차량 관리계약을 체결하고 자신의 비용으로 차량을 관리하면서 필요한 경우 다른 차량이나 사람으로 대체할 수 있을 정도로 자유로운 상태에서 화물을 운송하고 화물량에 따라 운임을 지급받은 사례⁷⁰⁾

ii) 지입차주가 자기 명의로 사업자등록을 하고 사업소득세를 납부하면서 기사를 고용하여 지입차량을 운행하고, 지입회사의 배차담당 직원으로부터 물건을 적재할 회사와 하차할 회사만을 지정하는 최초 배차배정을 받기는 하나 그 이후 제품 운송에 대하여 구체적인 지시를 받지 아니할 뿐만 아니라 실제 운송횟수에 따라 운임을 지입회사로부터 지급받아 온 경우, 지입차주가 지입회사의 지시 감독을 받는다고거나 임금을 목적으로 지입회사에 종속적인 관계에서 근로를 제공하는 근로자로 볼 수 없다고 본 사례⁷¹⁾

iii) 지입차주가 운송회사에 자신의 화물트럭을 지입하고 제품운송용역계약을 체결하여 운송회사가 위탁받은 제품운송업무의 일부를 수행하여 매월 일정한 금액의 용역비를 지급받은 사례에서, 업무내용과 업무시간, 운송일정과 운송경로는 화주가 운송용역계약을 통해 정한 것으로 운송회사가 별도로 정할 수 있는 여지가 크지 않고, 제3자로 하여금 운송을 대행하게 하는데 장애가 없었고 차량을 다른 운송업무에 이용하지 못하도록 한 점은 상시 안정적인 운송수단을 확보할 필요성에 의한 것이고 차주 또한 운송회사와 전속적이고

69) 서울고등법원 2018.4.4. 선고 2017누67843 판결.

70) 대법원 2011.6.9. 선고 2009두9062 판결.

71) 대법원 2000.10.6. 선고 2000다30240 판결.

장기적인 운송계약의 이점에 의해 합의된 것으로 보아 종속적인 관계에서 근로를 제공하는 근로자로 볼 수 없다고 본 사례⁷²⁾

(3) 지입차주의 근로자성 판단기준 검토

지입차주의 근로자성에 대한 판단은 사용자의 업무에 대한 구체적인 지시 감독이 이루어지는지, 자영업자로서 경영의 위험을 부담하고 있는지, 차주가 영업의 자유를 독자적으로 향유하고 있는지, 인사노무권한을 독립적으로 행사하고 있는지를 아래와 같이 살펴보고 있다.⁷³⁾

i) 지입차주에 대한 운송회사의 실질적 업무 지시와 감독이 이루어지는지를 판단하였다. 출퇴근, 업무할당 등을 직접 지시하고, 운송업무 이외의 소속 회사의 물품포장이나 창고 정리 등의 업무를 수행하고 있는지, 운송업무가 없을 때에도 상시적인 대기가 이루어지고 긴급한 업무를 수행하고 있는지를 판단한다. 단 화물의 출하시간 및 장소와 같이 운송계약의 기초가 되는 내용은 구체적인 업무지시로 보지 않으며, 운행일지(출고장) 등의 작성은 사고발생 등에 의한 책임소재를 판단하기 위한 것으로 이러한 행위의 요구가 있었다는 사정만으로 소속회사의 지시감독이 있는 것으로 보진 않는다.

ii) 운송량에 따라 보수가 지급되고 운송량의 변화에 따른 손해와 이익을 지입차주가 부담하는 지 여부를 판단한다. 화물차주가 운송회사로부터 고정급을 받고 영업을 통해 별도의 이윤을 추구하지 못하는 경우 운송회사에 대한 종속성을 인정하였다.

iii) 지입차주가 자유롭게 다수의 회사와 계약하고 업무를 수행하거나 자신을 대신하여 제3자로 하여금 업무를 수행하게 할 수 있는지를 판단한다.

72) 대법원 2013.7.11. 선고 2012다57040 판결.

73) 고용노동부는 지입차주에 대한 근로자성 판단에 관한 판례의 입장을 정리하여 지입차주의 근로자성 판단기준 시달하였다(고용노동부, 화물운송 지입차주 산재보험 적용여부 판단기준 지침, 2018. 8.).

iv) 소속회사의 인사복무 등의 취업규칙의 적용을 받는지 판단한다. 단, 계약서에 근로계약을 부정하는 특약이 있더라도 이는 거래상대방 일방의 우위에 의해 정해질 수 있기 때문에 공정거래에 위반되는 약정은 무효로 본다.

따라서 지입차주라 하더라도 자신 소유의 차량으로 언제든지 자유롭게 다른 운송사업을 할 수 있는 독립성이 없다면, 예컨대 출퇴근 및 화물운송 일정이 주로 운송회사와 화주에 의해 정해지고, GPS 등을 통해 상시적 모니터링이 이루어지거나 운송회사의 요청에 의해 운송업무 외에 부가적인 업무 수행이 있는 경우 사용자의 실질적 지시감독 아래 있는 것으로 볼 수 있다. 또한 운송회사에서 지정 또는 승인한 화물만 운송할 수 있고 다른 화물의 운송이 현실적으로 불가능하거나 금지되고 지입차주가 스스로 일감을 선택하거나, 휴무일을 정하거나, 타인에게 업무를 대체시키는 것이 자유롭지 않은 특징이 있는 경우에는 자영인으로서의 독립성이 부정될 것이다.

그러나 위와 같이 근로자성을 인정받을 수 있는 경우는 화주가 고정적인 일부 화물운송계약에 한할 것으로 보인다. 화물운송시장은 화물차주가 소속 운송회사에 차량을 지입하고 지입료(관리비)를 내더라도 운송회사가 일감을 소개하거나 보장해줄 의무가 없다. 결국 화물차주는 경영위탁을 받아 스스로 일감을 확보해야 하는 구조인데 대다수의 지입차주는 운송회사뿐 아니라 직접 주선회사나 정보망 등을 이용하여 하루 평균 2~3개의 주문을 수행하고 있어 근로자성의 인정이 어려울 것으로 보인다.

문제는 이러한 화물운송계약의 구조가 근로자성 판단 뿐 아니라 특고종사자의 전속성 판단에도 영향을 미친다는 점이다. 주로 하나의 사업 또는 사업장에서 소득의 과반 이상을 얻어야 특고종사자로 인정될 수 있으나 다수 사업주로부터 일감을 얻는 화물운송계약의 특성상 이러한 전속성 요건을 충족하기 어려울 것으로 보인다. 그리고 지입차주에 대한 산재예방의무를 부담하는 주체가 누가 되어야 하는지에 대하여 법원의 구체적 판단사례를 분석하여 화물운송종사자의 실질적 보호를 위한 산안법의 개선방안의 시사점을 확인해보겠다.

3. 화물운송종사자의 산재예방책임주체 판단에 관한 판례 검토

화물차주 특고종사자에 대한 산재보험법, 산안법의 적용 이후 노무를 제공 받는 사업주의 보호의무에 대한 판례의 변화를 파악할 필요가 있다. 연구에서 관련 판례를 분석하고자 하였으나, 법 시행 후 일년 채 지나지 않아 화물차주 특고종사자에 대한 산안법상 책임을 묻는 최신 판례를 충분히 확보하지 못한 것이 판례 분석의 한계점임을 밝힌다.

그럼에도 최근 화물차주 특고종사자로부터 실질적으로 노무를 제공받은 건설업체의 산안법상 의무를 인정한 하급심 판결이 나오고 있으며⁷⁴⁾ 종래의 판결에서도 화물차주(주로 지입차주와 도급기사)에 대한 실질적 사용관계를 인정한 사례 또는 업무상 주의의무를 인정한 사례 등은 향후 산재예방이라는 행정목적 달성을 위한 산안법상의 책임주체와 의무의 내용을 보완하는데 도움이 될 것으로 보인다. 이하에서는 화물운송종사자의 보호의무에 관한 판례를 정리하고 각 주체별로 어떠한 의무를 부담해야 하는 지 살펴보려고 한다.

(1) 운송회사(지입업체)의 보호의무를 인정한 사례⁷⁵⁾

i) 지입차주(B)는 운송회사(A)에 자신의 냉동탑차를 지입하고 상품 배송용 역계약을 체결한 후, 화주(C)로부터 물건을 제공받아 편의점에 물류 배송업무를 담당하고 있다. 지입차주(B)가 냉동탑차 주차 후 적재함에서 작업을 하던 중 미끄러지는 차량을 멈춰 세우려다 차량 뒷바퀴에 깔려 늑골 골절상을 입고 병원에 후송되어 사망한 사건에서 법원은 B의 출근시간과 출근장소를 사업주가 지정하고, GPS 등으로 상시적인 운행을 집계하였고 운행 내역을 제출하여

74) 해당 판례는 화물차주로부터 노무를 제공받는 자를 전속된 운송회사가 아닌 해당 작업을 지휘하여 실질적인 종속관계에서 노무를 제공받은 건설업체로 보았다(대구지방법원 안동지원, 2022.6.21. 선고 2021고정79 판결).

75) 서울행정법원 2019.5.31. 선고 2018구합64443 판결.

검토 받도록 하는 것은 사업주의 상당한 감독 아래 업무가 이루어졌음을 확인할 수 있고, 배송 물량과 거리가 증가하였음에도 동일한 고정임금을 수령하여 사업의 이윤과 손실의 부담이 사업주에게 귀속되고 있었으며, B의 차량은 배송업무를 위해 이용하도록 현물출자된 것이고 사업장의 상호가 기재되어 있어 다른 사업을 영위하기 어렵고 사업주에게 전속된 업무용 차량인 점을 고려할 때 B는 사업주와의 관계에서 통상적인 위수탁계약관계가 아닌 종속적 관계에 있는 근로자로 B의 유족에게 유족급여 및 장의비 청구가 가능하다고 보았다.

일반적으로 지입차주의 근로자성이 부정되는 사안에서 운송회사에 대한 지입차주의 보호책임은 인정되지 않는 경향을 보여왔다. 통상의 지입차주는 자신 소유의 차량으로 언제든지 자유롭게 다른 운송 사업을 할 수 있고, 독립적인 자영인으로 볼 수 있기 때문이다. 그러나 최근 서울행정법원의 판결과 같이 운송회사의 상시적인 관리 아래 자유로운 운송사업의 영위가 제약되는 지입차주와 도급기사들에 대해서도 근로자성을 인정하는 경향이 나타나고 있어 지입차주와 운송회사의 관계는 실질적인 지시나 감독 여부 등 근로자성의 구체적 판단이 필요할 것으로 보인다.

(2) 운송회사(지입업체)의 보호의무를 부정한 사례

i) 세척제를 수입하여 판매하는 회사(C)로부터 운송업무를 위탁받은 화물 운송회사(A)는 화물차주(B)에게 화물운송계약을 재위탁하고 화물차주(B)가 운송회사(A)의 지시로 회사(C)에 물품을 배송하기 위해 안전모를 쓰지 않은 채 항만 컨테이너에서 물건을 하차 하던 중 컨테이너 내부에 적재된 물건이 머리에 떨어져 뇌출혈로 사망한 사고에서 1심은 “운송회사(A)의 담당직원이 안전교육을 정기적으로 실시해 화물차주(B)가 안전모를 착용하고 있었더라면 피해를 줄일 수 있었다”며 업무상과실치사를 인정하였다. 1심은 ① 운송회사(A)와 담당직원은 폐세정액이 들어 있는 용기를 컨테이너에 실을 때 튼튼하게 고

박을 하지 아니하고, ② 피해자가 컨테이너를 싣고 하차장에 도착한 사실을 알고 있었음에도 미리 물품 하차장에 나와 피해자가 안전모를 착용하는 등 안전수칙을 지키도록 작업현장을 통제 감독하지 않아 업무상 과실이 있다고 보았다.

그러나 2심과 대법원은 컨테이너의 적재물의 고박은 중국에서 이루어진 것으로 컨테이너를 개봉할 때 까지 고박의 상태가 이상한 것을 알기 어렵고, 통상의 컨테이너 하차작업은 컨테이너 추레라 기사가 하차장에 도착하면 담당자에게 도착했다는 연락을 하고 기다렸다가 담당자가 오면 추레라 운송기사와 함께 컨테이너 봉인을 뜯고 출입문을 열어 지게차로 화물을 하차하는데 사고당시 담당직원은 하차장 옆 창고에서 업무분배를 하고 있었고, 하차장은 상당한 면적으로 수많은 컨테이너와 트레일러가 주차되어 있으며, 피해자(B)는 담당직원에게 사고전날 오전 중에 들어간다고 말을 하였을 뿐 사고 당일 아무런 연락을 취하지 않고 사업장에 들어와서 담당직원으로서 화물차주(B)가 도착하였는지 알 수 없었던 점을 근거로 하여 작업현장을 통제 감독할 책임을 묻기 어렵다고 보았다. 또한 “원칙적으로 도급인에게는 수급인의 업무와 관련해 사고방지에 필요한 안전조치를 취할 주의의무가 없”고, “다만 도급인에게 수급인의 업무에 관해 구체적인 관리·감독의무 등이 부여되어 있거나 도급인이 공사의 시공이나 개별 작업에 관해 구체적으로 지시·감독했다는 등의 특별한 사정이 있는 경우에는 도급인에게도 수급인의 업무와 관련해 사고방지에 필요한 안전조치를 취할 주의의무가 있다”고 판단했다.⁷⁶⁾

즉, 화물차주(B)는 근로자가 아니라 자기의 책임과 위험아래 운송업을 영위하고 운송회사(A)와 운송도급계약을 체결한 자로 운송회사는 특별한 사정이 없는 한 화물차주의 업무에 관해 안전교육 등 사고방지에 필요한 안전조치의무를 부담하지 않는다고 하여 운송회사의 책임을 부정하였다.

ii) 지입차주(B)는 운송회사(A)에 자기 소유의 8톤 카고트럭에 관하여 위수

76) 대법원 2020. 6. 25. 선고 2017도1233 판결.

탁관리계약을 체결하여 A회사에 지입하고, A회사의 배차담당 직원의 지시에 따라 C, D회사에서 생산되는 자동차 부품을 E공장에 운반해 왔다. B는 사건 전날 오전 10시부터 C사에서 대기하였으나 E공장에서 빈 박스차량이 도착하지 않았고, 배차담당직원이 아무런 지시 없이 19시경에 퇴근하여 연락이 되지 않자 지입차주는 화주에게 연락하여 22시경 E공장에서 빈 박스를 실어 다음날 새벽 2시경 C사로 돌아온 후, 다시 오전 7시에 C에서 부품을 싣고 E공장으로 납품한 후 다시 C로 돌아와서 박스를 하차한 후, 16:35에 운송회사(A)의 요청에 의해 D에 도착하여 약 30시간 동안 휴식을 취하지 못한 채 피로한 상태에서 플라스틱 박스를 하차하다가 적재함 위에서 떨어져 두개골 골절 등의 상해를 당했다. 운송회사(A)의 피용자인 배차담당 직원이 빈박스를 실은 차량이 도착하는 시각에 맞추어 적절한 배차지시를 하거나, 퇴근에 앞서 충분한 조치를 취하여 두거나, 아니면 지입차주(B)로 하여금 충분히 휴식을 취하도록 다른 지입차주에게 납품작업을 하도록 하는 등의 적절한 조치를 취하지 않아, B로 하여금 피로한 상태에서 작업을 하다 상해를 입게 하였으므로 A회사에 손해배상 청구를 하였다. 원심은 A와 B가 사용자와 피용자의 관계에 있으므로 A가 B에 대한 보호의무를 다하지 못하여 B가 사고를 당하게 하였으니 A는 배차담당직원의 사용자로서 B와 B의 가족이 입은 손해를 배상할 책임이 있다고 보았다.

그러나 대법원은 지입차주(B)가 8톤 카고트럭의 소유자로 운송회사(A)와 차량의 위수탁관리계약을 체결하여 자기명의로 사업자를 등록하고 소득세를 납부하면서 차량을 직접 운전하지 않고 기사를 고용하여 운행하는 등 개인운송사업을 하고 있으며, 제품운송에 관해서는 구체적인 지시를 받지 아니하고, 실제 운송횟수에 따라 운임을 지급받고 있으므로, 비록 B가 최초 배차배정⁷⁷⁾을 받는다고 하더라도 그러한 사정만으로 B가 A의 지시감독을 받는다고나 임금을 목적으로 지입회사에 종속적인 관계에서 노무를 제공하는 근로자로 볼 수 없다고 판결하였다.⁷⁸⁾

77) 물건을 적재할 회사와 하차할 회사만을 지정하는 배차요청을 말한다.

지입업체의 보호필요성을 부정한 두 번째 판례는 자기명의로 사업자를 등록하고 소득세를 납부하면서 차량을 직접 운전하지 않고 기사를 고용하여 운행할 수 있는 개인운송사업자에게 운송회사가 최초 배차를 한 것만으로 지입차주가 운송회사의 지시감독을 받는다거나 임금을 목적으로 지입회사에 종속적인 관계에서 노무를 제공한다고 볼 수 없다고 판단하였다.

그러나 해당 사건은 근로자성을 다투는 것이 아니라 손해배상을 다투는 사건이었다는 점에서 판례의 입장을 수긍하기 어렵다. 근로자성이 인정되지 않더라도 계약당사자로서 안전배려의무는 인정되어야 하기 때문이다. 특히 운송회사의 배차 담당자의 과실과 배차 요청으로 인해 지입차주에게 장시간 근로가 발생하였고 신체적 기능이 떨어진 상태에서 사고가 발생했다면 손해배상 청구의 가능성은 충분히 존재한다. 또한 개인운송사업자라 하여도 지입차주로서 운송회사에 대해 어느 정도 종속되고 있는지에 대한 판단이 부족했다. 만약 계약상 배차거부의 불이익이 크거나 짧은 시간 내에 대체 기사를 고용할 수 있는 가능성이 낮다면 지입차주가 무리하지 않을 것을 기대하기 어려울 것이다.

(3) 운송회사에게 소속 도급기사의 보호의무를 인정한 사례

운송회사는 자신이 소유한 차량 또는 차주로부터 지입한 차량의 운전기사를 직접 고용하여 화물운송업무를 수행할 수 있다. 이러한 차량을 직영차량이라 부른다. 직영차량의 운전기사는 근로자도 있지만, 화물자동차 운전용역계약을 맺은 도급기사도 존재한다. 최근 도급계약을 맺은 화물운송기사에 대해서도 근로자성을 인정한 판례가 나와 주목을 받고 있다.⁷⁹⁾

해당 사건에서의 도급기사(B, 원고)는 시멘트제조 및 화물운송사업자(C, 참가인)로부터 트랙터 및 트레일러를 임차하여 참가인의 계열사인 회사(A)의 제

78) 대법원 2000. 10. 6. 선고 2000다30240 판결.

79) 한국경제, 대법 도급 계약한 화물차 기사도 근로자, 2021.5.18. 보도기사.

품을 운송하기로 하는 ‘화물자동차 운전용역계약’을 체결하고 운송업무를 수행해오다 사고로 다치게 되었다. 이에 원고가 근로기준법에 따른 근로자로서 산재보상 보험급여를 받을 수 있는 지를 다투는 사건⁸⁰⁾이다.

근로자성의 판단에 있어서 대법원은 “근로기준법상의 근로자에 해당하는지 여부는 계약의 형식이 고용계약인지 도급계약인지보다 그 실질을 따져서 근로자가 사업 또는 사업장에 임금을 목적으로 종속적인 관계에서 사용자에게 근로를 제공하였는지 여부에 따라 판단”하고 있다.⁸¹⁾ 따라서 B의 근로자성에 대한 판단이 필요한데, 먼저 하급심인 서울고등법원에서는 운송기사가 i) 근로계약이 아닌 화물자동차 운전용역(도급)계약서를 작성한 점, ii) 사업자로 등록하여 세금계산서를 발행하고, iii) 운송회사의 취업규칙, 복무규정 등의 제반규정의 적용을 받고 있지 않아 근로자가 아니라고 보았다.

반면 대법원에서는 운송기사(B)가 운송회사(C) 소유의 트랙터 등을 보증금 200만원에 임차하여, 회사(A)의 제천공장에서 생산된 콘크리트 파일을 참가인이 지정한 장소로 운송하고, 운송실적에 따라 정산된 돈을 지급받아 왔고, 운송회사가 차량운행일보의 제출을 요구하는 등 i) 그 업무수행 과정에서 운송회사의 상당한 지휘감독이 이루어진 점, ii) 운송업무에 필수적인 도구라고 할 수 있는 화물차량이 참가인의 소유일 뿐만 아니라, 그 운행에 수반되는 대부분의 비용을 참가인이 부담하였고, iii) 사실상 제3자에 의한 업무대행 및 다른 사업장에 대한 노무제공 가능성이 제한되어 원고가 참가인으로부터 독립하여 자신의 계산으로 사업을 영위하였다고 보기 어려운 점, iv) 원고가 참가인을 통하지 않고 독자적으로 시장에서 고객과 접촉하여 영업을 수행할 수 없었으므로 이윤의 창출이나 손실의 부담을 지지 않는다면 원고(B)는 운송회사(C)의 근로자로 보아야 한다고 판결하였다.

해당 판결은 화물운송종사자가 도급계약을 체결하고 운송실적에 따라 실적

80) 대법원 2021. 4. 29. 선고 2019두39314 판결.

81) 대법원 2006.12.7. 선고 2004다29736 판결; 대법원 2019.11.28. 선고 2019두50168 판결.

급을 받고 있다 하더라도, 수급인으로서 독자적으로 영업을 통해 이윤을 추구하거나 자신의 자본 등을 통해 경영상 위험을 감수하는 등의 자영인의 특징이 없이 참가인이 지정한 운송업무를 수행하는데 그친다면, 계약의 외형이 아닌 그 실질을 따져서 도급기사의 근로자성을 인정했다는데 의미가 있다.

(4) 상하차 작업 총괄책임자의 보호의무를 인정한 사례

i) 현장소장(B, 피고인)은 건설회사(A)의 C현장에서 일하는 안전보건관리 책임자이고 화물차주(E, 원고)는 화물자동차로 철강재를 운송하는 자이다. 화물차주(E)는 트레일러 화물차로 강관파이프를 운송하여 공사현장에 진입하였고, 현장소장(B)의 작업지시에 따라 굴삭기를 이용하여 강관파이프를 하역하기 위한 작업에 투입되었다가 트레일러에서 추락하여 다친 사고에 대하여 산안법의 안전조치의무는 실질적 고용관계에 있는 근로자에 대해서만 적용되며 근로자가 아닌 화물차주는 고용관계에 있는 근로자가 아니므로 산안법의 적용대상이 아니라고 주장한 사건이다.

산안법 제168조 제1호는 사업주의 안전에 관한 기술기준 위반사실 자체를 구성요건으로 하는 추상적 위험범을 처벌하는 규정이며,⁸²⁾ 산안법이 목적으로 하는 산업재해의 예방과 근로자의 안전보건을 달성하기 위해서는 사업주의 사업장에 편입되어 있는 업무를 수행하는 자라면 사업주와 근로계약을 체결한 근로자가 아닐지라도 그와 상관없이 원칙적으로 산업안전보건법의 보호 객체로 포섭하는 것이 입법취지에 부합하고⁸³⁾, 개정된 산안법(2019.1.15. 개정 법률 제16272호)은 특수형태근로종사자 또한 근로자에 포함시키고 있으며 철강재를 운송하는 화물차주는 특수형태근로종사자에 해당한다.

피고인은 하역작업 방식의 위험성을 충분히 인지하고 있었고, 일반적으로 트레일러 화물차 기사들은 하역작업에 관여하지 않는 관행이 있으며, 작업 자

82) 대법원 2008.8.11. 선고 2007도7987 판결.

83) 우희숙, 안전조치의무위반죄의 성립요건과 형사책임, 홍익법학(제14권제1호), 2013.

체가 해당 사업장의 위험과 관련된 업무로 볼 수 있는 점, 그럼에도 B는 굴삭기를 이용한 화물 하역작업을 지시하였고, 이에 E가 트레일러 적재함에 올라가 체인을 체결하는 것을 보았으며, 이를 제지하지 않고 방치하다가 피해자가 추락하는 것을 보았고 해당 작업의 위험성을 인지하고 있었던 점, 그리고 산업안전보건기준에 관한 규칙 제200조는 운전중인 차량계 건설기계에 접촉하여 근로자가 부딪칠 위험이 있는 장소에 근로자의 출입을 금지하고, 유도자를 배치한 경우에만 출입을 허용하고 있음에도 해당 현장에 유도자가 배치되었다고 볼 만한 사정이 없는 점을 종합하여 현장소장인 B는 산안법상 안전보건 조치의무를 위반하여 피해자에게 상해를 입게 하였고 피고인 회사 A는 업무상 위반행위를 방지하기 위한 상당한 주의와 감독을 다하지 아니한 책임이 있다고 보아 피고인 B에게는 산안법 위반 및 업무상과실치사상으로 벌금 300만원, 피고회사 A에게 산안법 위반으로 벌금 300만원을 선고하였다.⁸⁴⁾

ii) 피고인 주식회사(A)는 구조용 금속제품을 제조업체로 C는 회사의 안전보건관리책임자이고 D는 회사에서 호이스트 운전 작업을 담당하는 자이다. D는 거래처로 납품할 H빔을 호이스트로 들어 올려 피해자 B가 운전하는 카고트럭에 상차하는 작업을 수행하고 있었으며, 카고트럭 운전자 B는 차량의 적재함 위에서 H빔을 내려놓을 위치를 정한 후 고정목을 설치하면 D가 호이스트 기계를 조정하여 H빔을 적재함 위에 내려놓는 작업을 수행하였다.

작업자가 낙하물이 떨어 질 위험이 있는 작업을 수행하는 경우 작업지휘자를 지정하여 낙하 위험을 방지하여야 하고, 슬링바가 H빔의 모서리와 마찰로 인해 끊어지지 않도록 접촉방지조치를 취해야 함에도 작업지휘자 없이 상차 작업을 실시하고, 상차 작업을 A사의 직원이 아닌 카고트럭 운전기사들이 시행하고 있었으며, 슬링바와 H빔의 모서리에 접촉방지조치를 아니한 채 작업을 시행하였다. C는 안전조치 없이 작업하고 있는 사실을 알고 있었고, 작업장의 관리책임자로서 카고트럭 운전기사가 위의 작업에 참여하지 못하도록 하고, 작업지휘자를 배치한 후 접촉방지조치를 하지 않은 경우 작업을 제지하

84) 대구지방법원 안동지원, 2022.6.21. 선고 2021고정79 판결.

고 교육할 업무상 주의의무가 있다. 호이스트 조정자(D) 또한 슬링바와 H빔 사이에 접촉방지조치를 하고 카고트럭 운전기사의 출입을 금지하거나 H빔이 낙하할 위험이 있는 위치에서 벗어나게 할 의무가 있다.

그럼에도 피고인 C, D는 업무상 주의의무를 게을리 하여, 마찰로 인해 슬링바가 끊어지며 H빔(1개당 600kg) 5개가 B의 위에서 떨어져 다발성 골절의 큰 상해를 입혔다. 이에 산안법상 작업계획서 미작성, 작업지휘자 미지정, 차량계 하역운반기계 등의 단위화물 무게 100kg 이상의 상하차 작업에 관계근로자 외 출입금지 의무를 위반하여 산안법 위반 및 업무상과실치상으로 기소되었으며, C와 D는 업무상과실치상 및 금고(형법 제268조, 제30조), A와 C는 산안법의 위험방지조치 미이행과 징역형(구 산안법 제23조 제2항, 제67조 제1호)으로 C는 징역 6월, D는 금고 6월, A는 벌금 5백만원을 선고하였다.⁸⁵⁾

iii) 피고인은 강관의 제조 및 판매 등을 목적으로 설립된 회사(A)이고, C는 당진공장의 공장장으로 안전보건관리책임자이고, D는 당진공장 안전관리자이다. 화물차주(B)는 개인사업자 등록을 마친 후 운송회사(G)에 차량을 지입하여 화물운송업에 종사하는 자로 A와 화물운송계약을 체결한 회사(M)로부터 재하도급을 받아 사건의 화물을 운송하게 되었다. 당진 공장 소속근로자 E, F는 당진공장 내 백관창고에서 천장크레인을 이용하여 백관 파이프 다발(1,018kg)을 B가 운전하는 화물자동차에 상차하던 중 B가 작업도중 적재된 파이프 상단을 밟고 슬링벨트 고리를 천장 크레인 훅에서 분리하던 중 균형을 잃고 2.3M 아래 바닥으로 떨어져 뇌부종으로 사망하였다. 이에 법원은 C에 대해 업무상과실치사 및 산안법 위반(안전보건조치 미이행), D를 업무상과실치사죄, A를 산안법 위반(안전보건조치 미이행)으로 형사처벌하였다.

망인 B는 G사의 지입차주로서 A와는 직접적인 근로계약관계에 있지 않으나, 화물자동차에 파이프를 상차하는 현장은 A의 공장 내부로서 A의 직접적

85) 광주지방법원 2020.5.13. 선고 2019고단3579 판결.

인 점유와 관리 아래 있고, C는 안전보건관리책임자로서 직원들의 근무 및 작업, 안전관리 등을 총괄하는 지위에 있고, D는 안전관리자로서 안전교육 및 안전점검 등의 관리를 담당하고 있어 상차작업과정에서 망 B에 대한 안전 배려의무를 취할 주의의무가 있다. 한편 차량계 하역운반기계 등을 사용하는 작업과 중량물 취급 작업은 작업계획서와 작업지휘자에 따라 작업이 실행되어야 하며, 당해 작업을 행하는 장소에 관계근로자 외의 출입을 금지시킬 것을 정하고 있다. 그러나 작업시 작업지휘자는 현장이 아닌 다른 곳에서 상차 작업에 종사하여 E, F의 작업을 지휘하지 않았으며, E, F 또한 화물자동차의 운전기사들이 적재함에 올라가 상차 작업을 돕는 것을 알면서도 이를 제지하지 않아 차량계 하역운반기계 등에 단위 화물의 무게가 100kg 이상이 화물을 싣거나 내리는 작업시 관계근로자 아닌 사람의 작업장소 출입을 금지하도록 한 산업안전보건기준에 관한 규칙 제177조도 위반하였다. 또한 근로자가 넘어지거나 추락할 위험이 있는 장소 등에는 작업발판 또는 안전방망 등을 설치해야 함에도 화물자동차 적재함에 파이프를 적재할 경우 미끄러져 추락할 위험이 높음에도 추락을 방지할 시설을 설치하는 등의 필요한 조치를 하지 않았다. 이에 법원은 피고회사 A에게 B의 유족들이 제기한 손해배상에 대한 청구를 인용하였다.⁸⁶⁾

iv) 한편 화물의 운송이라는 본래적 업무가 아닌 상하차 업무, 상품포장 및 분류, 지게차 운전 등 화물운송에 수반되는 부수적 업무를 수행하다 발생한 사고를 산재로 볼 수 있는 지에 대하여 고용노동부는 다음과 같은 해석지침을 제시하고 있다.⁸⁷⁾ 화물자동차 운전자가 화물운송계약상 명시되어 있는 업무와 다른 업무를 수행하던 중 발생한 재해에 대하여, 해당 업무를 수행하도록 지시한 사업장에 소속된 임시 근로자(일용직 또는 단시간 근로자)로 보아 산업재해로 인정하도록 하고 있다. 지침에 따르면 중소기업 사업주로 산재보험에 임의 가입 한 지입차주 또한 운송 이외의 다른 업무를 수행하던 중 사

86) 서울중앙지방법원 2021.1.22. 선고 2018가합504635 판결.

87) 고용노동부, “계약내용과 다른 업무 수행중 발생한 화물자동차 운전자 사고 처리 요령”, 2019. 6. 28.

고가 발생한 경우 해당 업무를 지시한 사업장의 근로자로 본다. 따라서 지입차주가 사업장 담당자의 요구에 의해 상하차 작업 등을 수행하다가 사고를 당한 경우 해당 사업장 소속 근로자로 보아 산업재해로 처리할 수 있도록 하고 있다. 단, 다른 업무를 수행하는 동안 작업의 지시자와 운전자 사이에 사실상 종속관계가 성립해야 하며, 운전자가 자발적으로 수행한 업무임을 작업 지시자가 증명하는 경우에는 산업재해가 인정되지 않는다.

(5) 수하인과 운송사업자(지입차주)의 보호의무를 인정한 사례

i) 지입차주(C)는 탱크로리 차량을 물류운송회사(J)에 지입하고, 이 사건 피고인인 운전기사(D)를 고용한 사업주이다. 산업용 접착제 제조업체(E)는 H화학(주)에게 인화성 액체인 아세트산 바이닐(초산비닐, 이하 위험물) 15톤을 주문하였고, H화학은 W주식회사에게 W주식회사는 C에게 이사건의 위험물 운송을 의뢰하였다. D는 C의 지시에 따라 탱크로리 차량에 위험물 15톤을 실어서 E의 사업장에 배송하였다. E사의 실장 B는 운전기사 D에게 마당에 둔 1톤짜리 플라스틱 특수용기(이하 저장통)에 위험물을 옮겨 담을 것을 요청하였고, 피고인 D는 정전기 방지용 안전화나 작업복을 착용하지 않은 채 저장통에 개별 접지 없이 이사건의 위험물을 주입하였다. D는 15번째 용기까지 위험물을 옮겨 담은 후, 16번째 통부터는 자유낙하를 통한 주입이 불가능하자 B에게 도와줄 사람을 요청하였다. 그러자 B는 피고인 회사의 직원인 L에게 D를 도와 줄 것을 지시하였는데 L 역시 정전기 방지조치를 하지 않은 채 작업에 투입되었다. D는 L에게 호스를 잡고 있으라 한 후 탱크로리 원료공급 밸브가 있는 곳을 가 펌프 스위치를 작동하였고, 그 순간 L의 주변으로 불꽃이 올라와 다른 저장통으로 불꽃이 옮겨 붙었다.

국립과학수사연구원의 감정에 따르면 탱크로리 주변에서 화재 및 폭발이 발생된 상태에서 탱크로리 내부의 위험물을 저장용기에 담던 중 화재 및 폭발이 발생된 것으로 추정되고, 위험물질의 인화점이 -7도인 점을 고려하면 탱

크로리에서 저장통으로 옮겨지는 과정에서 상당량의 유증이 형성되었고 미세한 전기, 정전기, 기계적 마찰, 고온의 열면 등 다양한 요인에 의해서 착화될 수 있는 상황이므로 직접적 점화원을 특정할 수 없다고 하였다. 안전보건공단의 의견서에는 탱크로리에서 저장통으로 소분하는 작업 중 단면적이 작은 고무호스에서 유체가 분출할 때 마찰에 의한 정전기가 발생했을 것으로 추정하고 해당 설비에 대하여 정전기 제거 조치를 해야 함에도 탱크로리 차대, 토출호스에 접지를 실시하지 않고 정전기 방지 및 제전 용구를 착용 또는 사용하지 않은 것을 사고 원인으로 판단하였다.

업무상 주의의무를 부담하는 자에 대하여, 이 사건의 위험물은 D가 운전한 탱크로리에 저장되어 있어 이를 옮겨 담기 위해서는 탱크로리에 연결된 이동호스의 사용, 원료공급밸브의 조작이 필요하며 이는 차량의 관리자인 D의 도움이 필요한 점, D는 위험물을 운반하고 직접 저장소로 주입하는 업무를 담당하였고, B의 지시에 따라 별다른 이의제기 없이 주입업무를 수행한 점, 탱크로리가 피고인 회사로 들어온 이상 피고인 회사 안전관리자의 지휘, 감독 아래 그 지시를 따라야 함으로 피고인 회사의 위험물 안전관리자 역시 이 사건 주입업무에 대한 관리감독상 책임이 있는 점을 고려할 때 피고인 회사의 안전보건총괄책임자 A, 안전관리자 B, 운전기사 D에게 사고발생에 관한 업무상 주의의무가 인정된다. 따라서 피고인 회사의 A, B와 운전기사 D는 정전기 방지를 위한 아무런 조치를 취하지 않은 상태에서 만연히 위험물을 주입하다가 사고가 발생한 점을 고려하여 이들에 대한 업무상과실치상죄를 인정하였다.

또한 산업안전보건법상 의무위반에 관하여, 산업안전보건기준에 관한 규칙 등에 따르면 위험물을 탱크로리, 탱크차, 드럼 등에 주입하는 설비를 사용할 때에 정전기에 의한 화재 또는 폭발 등의 위험이 발생할 우려가 있는 경우 접지, 도전성 재료의 사용, 제전 장치를 사용하는 등 정전기의 발생을 억제하거나 제거하기 위해 필요한 조치를 해야 함에도 피고인 회사 E와 A, 지입차주 C는 사업주로서 근로자에게 정전기 대전 방지용 안전화, 제전복, 제전용구의

지급 및 사용 등의 조치를 취하지 않아 산안법상 안전보건조치의무를 위반하였다고 보았다.⁸⁸⁾

(6) 운송화물의 정보 허위고지 및 과적에 대한 연대책임 인정 사례

운송인이나 운송주선인은 개인화물운송사업자의 보호를 위해서 화주로부터 정확한 화물의 정보를 확보하여 운송기사에게 제공하고, 과적, 운송시간 단축 등으로 인해 사고위험을 높이지 않도록 의무를 부과할 필요가 있다. 이러한 의무는 화물운송을 의뢰한 화주에게도 동일하게 부과되어야 할 것이다. 관련하여 운송주선회사가 화물의 중량을 속이고 과적을 유도하여 사고가 난 사례에 대한 판결을 통해 화물운송계약의 각 주체가 부담하는 주의의무의 내용을 살펴해보도록 하겠다.

원고회사(A)는 배터리 설비 공급 및 설치를 위해 배터리 모듈 생산업체(G)에 배터리 모듈(이 사건의 운송물)을 주문하였고, G는 배터리 모듈을 배송하기 위해 화물운송주선회사(B)에 화물운송을 의뢰하였다. B는 화물정보망시스템(H사)을 통해 운송차량을 모집하여 G에게 5톤 차량 3대, 3.5톤 차량 4대, 2.5톤 차량 3대를 배차하여 운송물을 배송하던 중, 화물차주(C)의 2.5톤 차량이 전복되어 화물이 파손되는 사고가 발생하였고, 이에 A가 B와 C에 대하여 멸실·훼손된 운송물 가액에 대한 손해배상 청구의 소를 제기한 사건이다.⁸⁹⁾

화물운송기사(C)는 B로부터 화물 파레트 6개를 상차하여 다음날 목적장소에 하차하라는 문자를 받았음에도 G의 사업장에서 자신의 2.5톤 차량에 파레트 6개가 아닌 8개를 상차하여 최대적재가능 중량인 2,750kg를 초과하는 4,000kg의 화물을 적재한 채로 운송을 하다가 내리막 길에서 차량의 제동장치 제대로 작동하지 않아 도로를 이탈하여 차량이 전복되었고 이로 인해 화

88) 울산지방법원 2016.9.22. 선고 2015노1499 판결.

89) 서울고등법원 2021.7.22. 선고 2021나2008581 판결.

물의 상당 부분이 파손되었다. 화물차량 운전업무에 종사하는 자로서는 해당 차량의 적재 중량을 준수할 의무가 있고 차량을 적절하게 점검하여 제동장치가 잘 작동하도록 할 의무가 있으며 안전하게 운전하여 사고를 막아야 할 주의의무가 있으나, 피고 C는 이러한 주의의무를 다하지 않은 과실이 인정되고 불법행위에 의한 손해배상 책임이 인정된다.

화물운송주선인(B)는 G와의 관계에서 화물에 관한 운송계약서 또는 운송주선계약서를 작성하지 않았으며, 화물정보망을 통해 운송을 중개한 자에 불과하다고 주장하고 있으나, G는 B에게 화물운송대금을 지급하였고, B는 G에게 화물운송에 관한 세금계산서를 발급한 점, B는 자신을 운송회사로, C를 운송기사로 기재한 신용확인증을 G에게 교부하였고, G는 화물운송을 의뢰하면서 B에게 화물의 종류와 규격을 알리고 배차 계획을 논의하였으며, B는 최종적인 차량의 종류와 대수, 적재할 파레트의 개수를 정하여 G에게 통보하였다. 또한 이 사고의 적재물에 대한 보험처리는 B가 가입한 보험에 의해 진행되었다. 이 같은 사실을 종합하면 B는 운송주선허가를 받은 사업자로 화물정보망 시스템을 통해 모집한 개별 사업자의 화물차량을 이용하여 화물을 운송하는 운송인으로 볼 수 있다. B는 2.5톤 차량에 적재 가능 중량을 초과하는 4,000kg의 운송물이 상차되게 한 점, 화물정보망시스템에 운송물의 적재 중량을 2톤으로 입력하여 C에게 화물의 중량을 제대로 고지하지 않은 점을 고려할 때 운송에 관한 주의의무를 위반한 사실을 인정할 수 있으며 운송물의 멸실 내지 훼손에 대하여 C와 공동으로 불법행위에 기한 손해배상책임을 부담한다고 보았다.

화물운송의뢰인(G)에 대해서 원심에서는 화물차량에 운송물을 적재한 지게차의 계약을 G가 하였고, 과적이 이루어지는 사정을 알면서도 이를 방치 또는 묵인한 과실을 물어 손해액의 10%의 책임을 인정하고, G를 원고 A의 대리인으로 보아 손해액의 공제 대상으로 보았으나, 항소심에서는 둘은 별개의 독립한 경제적 사업체로 사회상황의 일체를 이루는 관계로 보기 어렵다고 판단하여 피해액의 공제를 인정하지 않았다. 그러나 화물의 과적을 묵인하거나

동조한 G에 대해서도 1차적 손해배상을 지급한 B, C가 추후 G의 과실비율에 대한 구상권을 청구할 수 있다는 점에서 G의 사고발생에 대한 책임이 면책되는 것은 아니다.

정리하면 화물운송회사 또는 주선회사가 화물운송기사에게 정확한 화물정보를 제공하지 아니하여 과적 등의 불법행위가 발생하도록 한 경우 불법행위에 기한 손해배상에 대한 책임을 공동으로 부담하도록 하고 있다. 특히 불법행위로 인한 손해배상은 고가물의 불고지로 인한 면책규정 적용의 대상이 아니므로 고액의 화물에 대해서도 전부책임이 인정된다. 이러한 점을 고려하면 화주가 의뢰하는 운송물의 종류, 무게, 금액에 대한 정확한 정보를 제공할 수 있도록 제도를 개선할 필요가 높고, 과적 등의 운행을 예방할 수 있는 상호감시기능을 도입할 필요가 있다.

(7) 검토

앞서 살펴본 사례들에서 화물운송종사자 보호를 위한 다음과 같은 시사점을 정리할 수 있다. 안전보건기준의 위반에 대하여 ① 산안법 제168조 제1항의 처벌은 안전조치를 위반한 추상적 위험범에 대한 처벌조항으로 기술기준의 위반상태가 있으면 범죄가 성립하며 근로자를 대상으로 위험이 발생해야 하는 것이 아니라는 점을 확인할 수 있다.

산안법의 보호대상의 해당여부에 대하여 ② 근로자에 해당하는지는 “사업 또는 사업장에 임금을 목적으로 종속적인 관계에서 사용자에게 근로를 제공하였는지 여부에 따라 판단”해야 한다고 하여 계약의 외형보다 노무제공의 실질에서 종속적인 관계가 형성되었는지를 판단해야 한다는 기존 판례의 판단기준과⁹⁰⁾ ③ 산업재해의 예방이라는 산안법의 목적을 달성하려면 근로계약의 체결여부와 상관없이 사업주의 사업장에 편입되어 업무를 수행하는 자에 대

90) 대법원 2006.12.7. 선고 2004다29736 판결; 대법원 2019.11.28. 선고 2019두50168 판결.

해 원칙적으로 산업안전보건법의 보호객체로 포섭하는 것이 입법취지에 부합하다는 새로운 판단기준이 제시되었다.⁹¹⁾ 한편 근로자나 특고종사자가 아닌 수급인에 대해서도 ④ “도급인에게 수급인의 업무에 관해 구체적인 관리·감독의무 등이 부여되어 있거나 도급인이 공사의 시공이나 개별 작업에 관해 구체적으로 지시·감독했다는 등의 특별한 사정이 있는 경우에는 도급인에게도 수급인의 업무와 관련해 사고방지에 필요한 안전조치를 취할 주의의무가 있다”고 판시하고 있다.⁹²⁾ 결과적으로 산안법상 특고종사자에 대한 보호의무를 부담하는 주체는 노무를 제공하는 자에게 i) 소득을 목적으로 종속적 관계에서 노무를 제공받거나, ii) 해당 업무를 관리·감독해야 할 구체적 의무가 있거나, iii) 개별 작업에 관해 구체적으로 지시·감독을 한 경우에는 보호의무를 부담해야 할 지위에 있는 것으로 해석할 수 있으며, 나아가 입법취지를 고려하여 계약의 체결여부와 관계없이 iv) 사업장에 편입되어 업무를 수행하는 자에 대해서는 원칙적으로 사업주가 보호 의무를 부담하도록 해석하는 것도 가능할 것이다.⁹³⁾

판례 검토에서 가장 의미를 부여할 수 있는 점은 바로 상하차 작업 등 사업장 내에서 작업수행 시 발생하는 위험에 대해서는 해당 사업장의 작업을 총괄하는 자에게 보호의무를 부과하고 있다는 사실을 확인한 점이다. 특히 중량물과 차량계 하역운반기계를 사용하는 상하차 작업에 있어서 총괄 관리자는 산안법령(산업안전보건기준에 관한 규칙)에 따라 해당 업무를 관리·감독해야 할 구체적 의무가 존재하며, 만약 화물차주가 상하차 작업을 돕게 되더라도 작업지휘자의 구체적 지시·감독 아래 노무를 제공해야 하며 이는 실질적 종속관계 아래 노무를 제공하는 것으로 볼 수 있을 것이다. 또한 직접적인 작업을 수행하지 않더라도 산안법령을 위반하여 위험한 작업장소에 화물차주가

91) 대구지방법원 안동지원, 2022.6.21. 선고 2021고정79 판결.

92) 대법원 2020. 6. 25. 선고 2017도1233 판결.

93) 해당 판결은 산안법의 보호대상에 특고종사자가 반영된 이후에 내려진 판결로 종래의 ‘실질적 종속관계’보다 넓은 ‘사업주의 사업장에 편입되어 업무를 수행하는 자’라는 개념을 사용했다는 점에서 향후 상급심에서도 판결 취지가 유지되는지 관찰이 필요하다.

출입하도록 방치하여 사고가 발생하면 사업주는 산안법 위반이나 형법상 주의의무 위반에 의한 과실치사상죄로 처벌받게 될 것이다.

한편, 작업의 내용이 차량과 운송물의 특수성에 의한 것이라면 해당 작업은 원래 운송계약의 범위에 포함되는 것으로 보아야 할 것이다. 앞서 법원은 운송물의 특성상 호스 등을 사용해서 운송물을 수하인에게 인계해야 하는 경우 해당 작업은 운송기사의 관리·감독 아래 이뤄지는 업무로 보았다. 따라서 작업에 관련한 위험을 예방할 의무는 작업자인 운송기사와 사업자인 차주에게 있고, 작업장소에 대해서는 실제 안전조건을 확보할 수 있는 작업장소관리자에게 있는 것으로 보았다.

위의 판결의 내용 중 산업재해예방을 위한 다양한 주체들의 의무는 산안법의 내용으로 반영될 필요가 있다. 산업재해는 사람의 생명과 건강에 치명적인 영향을 미치기 때문에 사전적인 예방이 중요하며, 이는 신체의 온전성이라는 인간의 존엄을 보장하기 위한 헌법의 명령에도 부합하기 때문이다. 따라서 사후적 처벌인 과실치사상죄 보다 사전적 예방을 위해 산안법의 보호영역에서 보호의무를 부과하는 것이 범법자의 양산을 방지하고 더 효과적인 규제 방안이 될 것이다.

4. 소 결

국내 화물운송종사자의 고용형태는 지입차주, 개인차주, 도급기사, 직영기사 등 다양한 고용형태의 종사자가 존재하며 이들과 화물운송계약을 맺는 계약 상대방 또한 화주, 운송회사, 주선회사, 가맹회사로 다양하게 나타난다. 이들은 주로 법인인 운송회사에 차량을 지입하고 화물운송위수탁계약(경영위탁)을 통해 물량을 확보하거나, 주선회사 또는 정보망을 통해 화물운송도급계약을 체결하고 화물을 운송하고 있다.

산안법은 화물운송종사자의 고용형태에 따라 근로자인지, 특고종사자인지, 자영인인지에 따라 그 보호수준과 보호의무를 부담하는 자를 다르게 규정하고 있다. 그러나 화물운송계약은 종사자가 계약 상대방에게 직접 노무를 제공하는 구조가 아니라 화주, 운송회사, 주선(가맹)업체와의 계약을 통해 제3자인 송하인(수하인)에게 노무를 제공하는 특징을 가지고 있다. 따라서 직접적인 계약관계에 있지 않더라도 계약의 내용이 화물운송종사자가 해당 작업에 참여할 것을 전제하고 있다면 해당 작업을 총괄적으로 감독하는 자에게 작업에서 발생하는 위험을 통제할 의무를 부여할 필요가 있다.⁹⁴⁾

실무적으로도 운송회사, 주선(가맹)업체가 제3자인 송하인(수하인)의 사업장에서 화물운송종사자의 작업수행을 직접적으로 지휘·감독하는 경우는 드물다. 또한 노무의 제공이 이루어지는 사업장에서도 화물운송기사의 고용형태를 파악하거나 구분하여 안전보건조치에 차등을 두는 경우는 보기 어렵다. 사업장의 작업관리자가 중량물 취급작업에 대한 상하차 작업계획을 수립하고, 작업에 참여하는 화물운송기사에게 안전보건조치를 이행할 것을 요구하거나,

94) 산안법 제63조는 사내하도급의 도급인에게 직접적 계약관계에 있지 않은 수급인의 근로자를 보호하기 위한 안전보건조치의무를 부과하고 있다. 이는 도급인이 제공하는 장소, 시설 등에 종속되어 노무를 제공해야 하는 사내하도급의 특수성을 고려하여 도급인에게 자신의 사업장에서 이뤄지는 작업에 대한 총괄적 관리의무를 부여한 것으로 볼 수 있다.

운송기사가 작업으로 인한 위험에 노출되지 않도록 통제하는 것이 일반적이다.⁹⁵⁾

앞서 살펴 본 판결들에서도 화물차주가 근로자가 아니란 이유만으로 보호 대상에서 배제하지 않는 것을 확인할 수 있었다. 법원은 노무제공의 실질에 따라 노동보호법의 보호가 필요한 근로자에 해당하는지를 판단하고, 이에 해당한다면 산안법 등의 노동법적인 보호 의무 위반 여부를, 해당하지 않는다면 일반 민·형사상의 의무 위반 여부를 판단하고 있다. 즉, 산안법상의 의무 이행 주체가 아니더라도 위험을 통제해야 하는 자가 업무를 해태하여 타인을 다치게 한 경우 각각의 주체에게 주의의무 위반에 따른 업무상과실치사상 등의 책임을 묻고 있다. 또한 종사자에게 발생하는 위험의 종류나 위험도가 고용형태에 따라 달라지거나, 위험을 통제할 수 있는 주체가 변하는 것이 아니라는 점도 확인할 수 있다. 그렇다면 향후 산안법의 규율 방향은 화물운송종사자의 고용형태에 따라 보호에 차등을 두는 것이 아니라 위험을 통제할 수 있는 주체에게 권한에 부합하는 책임을 부담하도록 개선할 필요가 있다. 국가는 사람의 생명과 신체의 건강이라는 절대적인 법익을 보호할 의무가 있으며 민·형사상의 사후적 구제방식 보다 산안법을 통한 사전적 예방을 통해 법익을 보호하는 것이 효과적이기 때문이다.

한편, 노동법적인 관점에서도 화물운송종사자에 대한 산안법의 적용을 확대할 필요가 존재한다. 우리 헌법은 제32조 제3항을 통해 국가가 인간의 존엄을 침해하지 않는 근로조건을 보장할 것을 명령하고 있다. 그 이유는 생계를 유지하기 위해 불평등한 관계 아래 열악한 근로조건이 결정되는 것을 수정하기 위함이다. 만약 화물운송종사자가 자유로운 경쟁이 아닌 시장의 구조적 불평등 속에서 일방에 의해 정해진 근로조건에 따라 자신의 노무를 제공해야 한다면 이는 노동보호가 필요한 근로의 특성을 지닌 것으로 볼 수 있다. 따라

95) 산업안전보건기준에 관한 규칙 제38조(사전조사 및 작업계획서의 작성 등)에서는 중량물 작업, 차량계 하역운반기계 등을 사용하는 작업에 대해 작업계획서를 수립하도록 하고 있으며 화물의 상차작업시 주로 지게차를 이용하기 때문에 대다수의 사업장에서 작업계획을 수립하고 있다.

서 외형적 계약형태만으로 쉽게 보호대상에서 배제해서는 안 되며, 국가는 진성 자영인과 구분되는 화물운송종사자들에 대해서도 헌법의 요청에 따라 인간의 존엄을 보장하는 최소한의 근로기준을 보장해야 할 것이다.⁹⁶⁾

96) 노동보호법의 근로자 개념은 반드시 근로기준법의 근로자 개념과 일치해야 하는 것이 아니며 헌법의 보호취지에 따라 각각의 노동보호법령이 추구하는 목적에 따라 근로자 개념의 해석이 이루어 져야 한다(나민오, 산업안전보건법의 보호대상인 근로자 개념의 해석에 관한 연구, 노동법포럼 제36호, 2022. 참조)

IV. 화물운송종사자의 산업재해 실태조사



IV. 화물운송종사자의 산업재해 실태조사⁹⁷⁾

1. 화물운송종사자의 사망사고 현황

화물운송종사자의 사망사고를 파악할 수 있는 통계자료로 고용노동부의 산업재해통계자료와 한국도로공사의 교통사고 사망통계를 참고할 수 있다.

2020년 고용노동부가 제공한 산재통계 자료에 따르면 2014년부터 2016년까지 화물운수업 종사자의 업무상 사고 사망만인율은 전체 대비 9.23배 높았으며, 질병 사망만인율도 4.11배 높은 것으로 나타났다.⁹⁸⁾ 사망자도 2014년 ~ 2016년(47명), 2017년(75명), 2018년(96명)으로 매년 증가하고 있다.

화물운송종사자의 사망사고 유형을 살펴보면 광주 물류센터 파이프 하차 작업(2020.8), 태안화력의 스크루 상차 작업(2020.9.), 영흥화력의 석탄재 상차 작업(2020.11.), 석고보드 하차 작업(2021.3.), 파지 하차 작업(2021.5.) 등 물품 적재 및 상·하차 작업 등에서 사망사고가 지속해서 발생하고 있다.

한편 교통사고로 인한 사망도 많았는데, 한국도로공사가 2019년부터 2022년 7월까지 화물차 교통사고 사망자 325명의 사고원인을 분석한 결과 졸음과 주시태만에 의한 사망자가 259명으로 전체의 79.6%를 차지하였다. 교통사고 가해차량의 분석 결과(2018~2022년 기준) 화물차 사고는 사업용 약 6천건, 비사업용 약 2만건 수준으로 비사업용의 사고건수가 약 3.5배 이상 높게 나타났다.⁹⁹⁾ 다만 위험물운송, 콘크리트믹서, 덤프트럭 차량은 사업용의 사고, 사망, 부상이 높게 나타나 사업용 차량의 사고 발생율이 높게 나타났다.¹⁰⁰⁾

97) 본 장의 내용은 부분위탁에 의해 수행된 연구보고서(최서연외 5인, 화물운송종사자의 노무제공형태와 안전보건실태조사, 산업안전보건연구원, 2022.)의 주요 내용을 반영하였다.

98) 노동법률, 차에서 떨어지고 운전중 사망해도... '특고'에 가려진 화물노동자의 삶, 2021.5.26.자 보도기사.

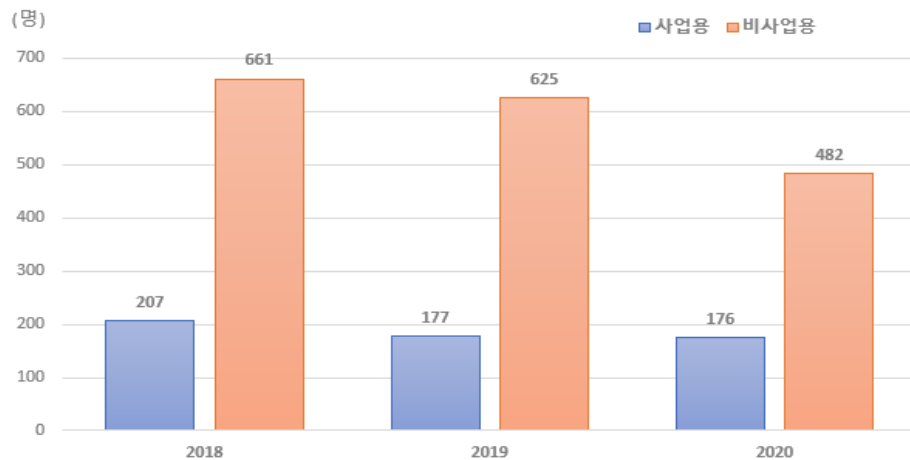
99) 이는 화물차 차량의 78.7%가 개인 소유이기 때문에 실제 화물운송 업무 중 교통사고가 발생하여도 비사업용으로 처리한 결과로 보인다.

〈표 IV-1〉 차량용도별 교통사고(가해운전자 기준)

(단위 : 건수, 명)

년도	차량용도	사업용			비사업용		
		사고	사망	부상	사고	사망	부상
2018	화물차	5,355	207	8,343	22,207	661	33,293
	위험물운송	47	4	87	6	0	7
	콘크리트믹서	14	0	21	1	0	1
	덤프트럭	46	2	60	3	1	2
2019	화물차	6,085	177	9,300	22,703	625	33,660
	위험물운송	34	2	44	5	1	4
	콘크리트믹서	14	0	16	3	0	3
	덤프트럭	44	2	57	3	0	4
2020	화물차	5,887	176	8,633	20,068	482	29,029
	위험물운송	40	1	58	7	0	11
	콘크리트믹서	11	1	11	2	2	2
	덤프트럭	47	1	70	4	0	5

* 가해운전자 차량용도별 교통사고(TAAS 교통사고분석시스템)



[그림 IV-1] 사업용과 비사업용 화물차 교통사고 사망 비교

100) TAAS 교통사고분석시스템) http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB_KMP_OVT_UAS_TAT

2. 산업재해현황통계의 화물운송작업 관련 재해분석

1) 목적

화물운송종사자의 산업재해현황통계 자료는 2016년도까지 화물자동차 운수업으로 산재사망이 집계되었지만 2017년부터는 ‘자동차운수업 및 택배업, 퀵 서비스업’으로 분류되었고, 2019년부터는 육상 및 수상운수업으로 분류되고 있어 본 연구에서 필요한 화물운수사업 종사자에 특정된 데이터만 산출할 수 없는 한계가 있으며¹⁰¹⁾ 특고종사자의 의무가입이 시작된 2020년 7월 1일 이전까지는 근로자, 중소기업주 등 일부 화물운송종사자만 산재보험에 가입이 가능하여 전체적인 화물운송종사자의 산업재해현황을 파악하기 어려운 한계가 있다.¹⁰²⁾

따라서 산업재해현황통계를 가지고 전체 화물차주의 재해현황을 파악하거나 일반화 할 수는 없을 것이다. 다만 통계분석을 통해 유사한 작업을 수행하는 화물운송종사자의 재해유형, 작업장소, 기인물 등을 분석하여 사고 원인을 파악하고 예방을 위한 시사점을 얻기 위해 실시하였다.

2) 분석 방법

본 연구에서는 통계 분석 대상을 특고종사자의 산재보험 가입 이후 시점인 2020~2021년 육상 및 수상운수업 내 12개 소업종 중 화물운수사업에 해당하는 ① 각종운수부대사업, ② 구역화물운수업, ③ 기타화물운수업, ④ 노선화물

101) 해당 업종의 재해자리스트에서 본 연구의 대상인 화물운수사업에서 발생한 재해사례를 파악할 수 있으나, 산재보험에 가입한 화물운수사업 종사자의 모수를 특정할 수 없기 때문에 재해율, 사망만인율을 구할 수 없는 한계가 있다.

102) 2020년 7월부터 화물차주 특고종사자의 산재보험 가입제도가 시행되고 있으나 화물차주 입직(적용)자 수는 ‘20년 19,618명(9,617명), ’21년 18,747명(18,737명)에 머물고 있다.

운수업, ⑤ 소형화물운수업, ⑥ 운수부대서비스업, ⑦ 육상화물취급업, ⑧ 특수화물운수업, ⑨ 항만내의육상하역업의 9개 소업종에서 발생한 재해사례 5,709건에 대하여 실제 화물운송에 관련된 재해를 선별하는 작업을 수행하였다.

화물운송 업무만을 담당하는 대상자를 선별하기 위하여 택배기사, 퀵서비스, 하역 및 적재단순 종사원 등 운송 업무가 포함되지 않은 화물 업무 관련자는 제외하였다. 선별된 재해사례를 ① 화물운송 관련 상하차 작업, 적재물 고정 작업 등 작업 중 발생한 사고(상하차 작업), ② 화물 적재 후 점검을 위한 화물운송종사자의 작업 중 사고(상하차 작업 제외), ③ 차량 정비 및 점검, ④ 운행 종료 후 차량 청소 등 사고(작업 후 사고), ⑤ 화물운송 교통사고(교통사고)의 5가지 유형으로 분류하였다. 분류 기준에 해당하는 화물운송종사자의 재해사례는 총 185건으로 나타났다.

3) 분석 결과

(1) 화물운송업 산업재해 발생 사업장 특성

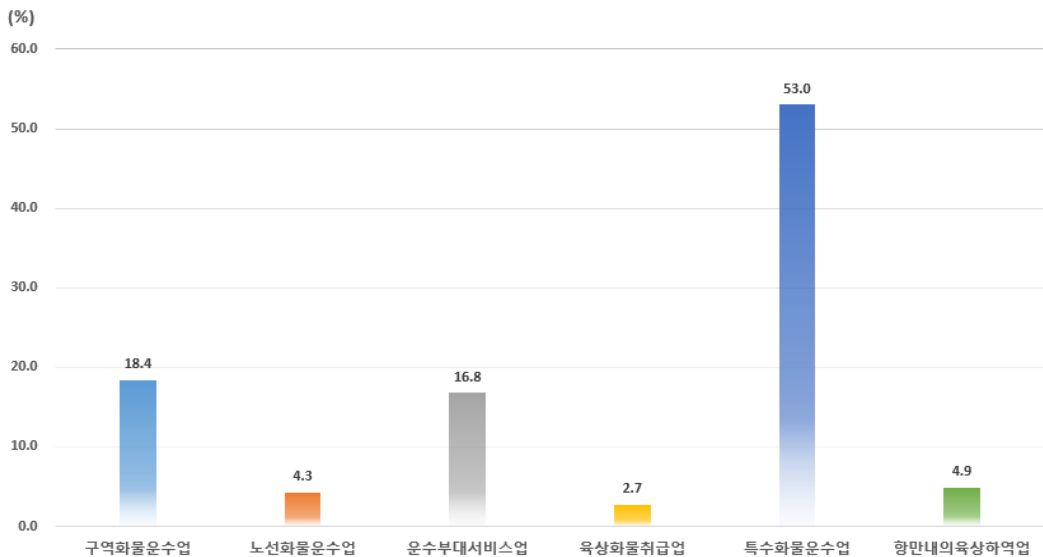
대상 재해사례를 분석한 결과 2020년도 33명(17.8%), 2021년도 152명(82.2%)으로 나타났다. 재해발생 사업장 규모별로는 5인 미만 55명(29.7%), 5~49인 83명(44.9%)로 50인 미만 소규모 사업장에서 산업재해 발생이 높게 나타났다. 5~49인 사업장에서 질병이환자, 업무상사고사망자, 사고부상자 모두 높게 나타났다.

〈표 IV-2〉 산업재해 발생 사업장 특성

(단위 : 명)

구분		빈도	%
산업재해 발생시기 (승인일 기준)	2020년도	33	17.8
	2021년도	152	82.2

사업장 규모	5인 미만	55	29.7
	5~49인	83	44.9
	50~99인	22	11.9
	100~299인	17	9.2
	300인 이상	8	4.3
종업종	육상및수상운수업	140	75.7
	철도 · 항공 · 창고 · 운수관련서비스업	45	24.3
소업종	구역화물운수업	34	18.4
	노선화물운수업	8	4.3
	운수부대서비스업	31	16.8
	육상화물취급업	5	2.7
	특수화물운수업	98	53.0
	항만내의육상하역업	9	4.9
합계		185	100.0



[그림 IV-2] 화물운송업 소업종별 산업재해 분포

재해발생 업종별 분류를 보면 육상및수상운수업이 140명(75.7%), 철도·항공·창고·운수관련서비스업이 45명(24.3%)으로 육상및수상운수업에서 주로 발생한 것으로 나타났으며, 소업종명으로는 구역화물운수업 34명(18.4%)¹⁰³⁾, 노선화물운수업 8명(4.3%)¹⁰⁴⁾, 운수부대서비스업 31명(16.8%)¹⁰⁵⁾, 육상화물취급업 5명(2.7%)¹⁰⁶⁾, 특수화물운수업 98명(53.0%)¹⁰⁷⁾, 항만내의육상하역업 9명(4.9%)으로 특수화물운수업, 구역화물운수업, 운수부대서비스업 순으로 높게 나타났다.

세부적으로 업무상 사고사망자는 운수부대서비스업과 특수화물운수업에서 높게 나타나고 사고부상자는 특수화물운수업에서 발생이 가장 많고, 구역화물운수업, 운수부대서비스업의 발생이 높게 나타났다. 질병이환자의 경우 특수화물운수업, 구역화물운수업, 항만내의육상하역업에서 발생 한 것으로 나타났다.

산업재해 발생이 많은 업무는 냉장·냉동화물 운송을 위한 탑차, 컨테이너 운반차량, 탱크로리 차량, 덤프 트럭, 포클레인 등 중장비 운반차량, 자동차 견인을 위한 레커차 등 특수 화물 운송차량을 이용하여 화물을 운송하는 특수 화물운수업무와 항만 등에서 노선 없이 화물자동차에 의하여 화물을 특정구역에서 운송하는 구역화물운수업무 등으로 파악되었으며, 이들 작업의 특성은 운전, 상·하차, 적재함 포장 등 인력에 의존하는 작업이 많은 것으로 나타났다. 전반적으로 특수용도화물차량 운전종사자의 산재가입률이 높기 때문에 재해사례가 많이 나온 것으로 파악되며 운수부대서비스업은 상하차 작업에 관련한 작업에서 재해가 많이 발생한 것으로 볼 수 있다.

103) 일정한 구역 내에서만 노선 없이 화물자동차로 화물을 운송하는 사업(50106).

104) 일정한 노선을 정해 정기적으로 화물자동차에 의하여 화물을 운송하는 사업(50105).

105) 화물운송대행업, 화물중개업, 검수 및 유사서비스업 등(50005).

106) 화물자동차의 상하차작업과 창고 입출고 작업, 포장작업, 기타 이에 부수되는 일괄작업, 기계장치 등 중량물의 상하차 및 공장 등 특정장소 내의 운반작업, 자동차 탁송사업, 이삿짐 센터 등(50010).

107) 냉장, 냉동화물, 컨테이너, 탱크로리, 덤프트럭, 원목, 중기, 액체 및 가스, 포클레인, 자동차 견인 등의 특수화물운수업(50108).

〈표 IV-3〉 사업장 규모와 업종에 따른 재해자 특성

(단위 : 명)

구분		재해자			전체
		질병이환자	업무상 사고사망자	사고부상자	
사업장 규모	5인 미만	1(14.3)	4(44.4)	50(29.6)	55(29.7)
	5~49인	4(57.1)	5(55.6)	74(43.8)	83(44.9)
	50~99인	0(.0)	0(.0)	22(13.0)	22(11.9)
	100~299인	1(14.3)	0(.0)	16(9.5)	17(9.2)
	300인 이상	1(14.3)	0(.0)	7(4.1)	8(4.3)
소업종	구역화물운수업	2(28.6)	0(.0)	32(18.9)	34(18.4)
	노선화물운수업	0(.0)	0(.0)	8(4.7)	8(4.3)
	운수부대서비스업	0(.0)	5(55.6)	26(15.4)	31(16.8)
	육상화물취급업	0(.0)	1(11.1)	4(2.4)	5(2.7)
	특수화물운수업	4(57.1)	3(33.3)	91(53.8)	98(53.0)
	항만내의육상하역업	1(14.3)	0(.0)	8(4.7)	9(4.9)
합계		7(100.0)	9(100.0)	169(100.0)	185(100.0)

(2) 화물운송업 산업재해자 특성

화물운송업 산업재해자의 종사자 유형은 차주 34.6%, 종사자 65.4%로 종사자의 사고 발생이 높았으며, 연령은 40세~49세 18.9%, 50~59세 36.2%, 60~69세 36.2%, 70세 이상 7.0%로 50세 이상 중장년층의 사고발생이 높게 나타났다. 재해자의 고용형태는 정규직과 상용직의 재해자 수가 많았다. 근속년수는 6개월 미만 55.7%, 6개월~1년 22.7%, 1~5년 11.9%로 1년 미만 경력군의 재해자가 많은 것으로 나타났다.

〈표 IV-4〉 재해자의 일반적 특성

구분		빈도(명)	%
재해자 구분	질병이환자	7	3.8
	업무상사고사망자	9	4.9
	사고부상자	169	91.4
종사자 유형	차주	64	34.6
	종사자	121	65.4
연령	29세 이하	1	.5
	30~39세	2	1.1
	40~49세	35	18.9
	50~59세	67	36.2
	60~69세	67	36.2
	70세 이상	13	7.0
고용형태	정규직	124	67.0
	비정규직	61	33.0
지위	상용	149	80.5
	일용	13	7.0
	임시	23	12.4
근속년수	6개월 미만	103	55.7
	6개월~1년	42	22.7
	1년~5년	22	11.9
	5년~10년	8	4.3
	10년 이상	10	5.4
합계		185	100.0

전체 재해자 중 사고부상자 91.4%, 업무상사고사망자 4.9%, 질병이환자 3.8%를 차지한다. 질병이환자와 사고부상자는 종사자 계층에서 많이 발생한 반면, 차주는 사고사망자의 비중이 높은 것으로 나타났다. 차주의 경우 종사자에 비해 상대적으로 경미한 부상과 질병의 경우 산재를 신청하지 않거나 사망사고 발생 위험성이 더 높은 것으로 추측할 수 있다.

고용형태에 있어서 정규직과 비정규직 모두 사고부상자가 많이 발생하고 있으며, 비정규직의 경우 사고에 대해서는 산재처리를 하지만 업무상 질병에 대해 산재처리를 하는 경우가 드문 것으로 나타났다.

또한 업무의 숙련도가 낮은 근속년수 1년 미만의 종사자의 경우 업무상 질병보다 사고성 재해자가 더 많이 발생하는 것으로 나타났다.

〈표 IV-5〉 재해자의 유형별 특성

(단위 : 명)

구분		재해자			전체
		질병이환자	업무상 사고사망자	사고부상자	
종사자 유형	차주	2(3.1)	6(9.4)	56(87.5)	64(100)
	종사자	5(4.1)	3(2.5)	113(93.3)	121(100)
연령	29세 이하	0(.0)	0(.0)	1(.6)	1(.5)
	30~39세	0(.0)	0(.0)	2(1.2)	2(1.1)
	40~49세	0(.0)	0(.0)	35(20.7)	35(18.9)
	50~59세	5(71.4)	4(44.4)	58(34.3)	67(36.2)
	60~69세	2(28.6)	3(33.3)	62(36.7)	67(36.2)
	70세 이상	0(.0)	2(22.2)	11(6.5)	13(7.0)
고용형태	정규직	6(48.4)	8(64.5)	110(88.7)	124(100)
	비정규직	1(1.6)	1(1.6)	59(96.7)	61(100)
지위	상용	7(4.6)	8(5.4)	134(89.9)	149(100)
	일용	0(.0)	1(7.6)	12(92.3)	13(100)
	임시	0(.0)	0(.0)	23(100)	23(100)

근속년수	6개월 미만	5(4.8)	5(4.9)	93(90.3)	103(100)
	6개월~1년	1(2.4)	2(4.8)	39(92.8)	42(100)
	1년~5년	1(4.5)	2(3.1)	19(86.4)	22(100)
	5년~10년	0(.0)	0(.0)	8(100)	8(100)
	10년 이상	0(.0)	0(.0)	10(100)	10(100)
합계		7(100.0)	9(100.0)	169(100.0)	185(100.0)

(3) 화물운송업 산업재해 발생 유형

재해자가 수행한 작업은 차량 내 적재 46.5%, 작업 후 사고 25.9%, 교통 사고 21.6%, 차량 내 정비·점검 5.9% 순으로 차량 내 적재 작업과 관련하여 적재물 결박 중 골절, 와이어 체결 중 사고, 포장 덮개 작업 중 떨어짐, 적재 중 미끄러짐 등의 사고성 재해가 높게 나타났다.

사고의 주요 원인으로 떨어짐이 36.8%, 사업장 외 교통사고 21.1%, 넘어짐 9.7%, 끼임 7.0% 순으로 높게 나타나 작업장 내 떨어짐과 넘어짐의 사고에 대한 관리가 중요한 것으로 파악되었다.

산업재해의 발생 시간은 06:00~15:00까지 71.3%를 차지하는 것으로 나타났다으며, 21:00~06:00까지 15.7%가 발생한 것으로 나타나 야간작업과 새벽 작업 시 사고에 대한 주의 깊은 관리가 필요한 것으로 나타났다.

〈표 IV-6〉 재해자의 산업재해 발생 유형

구분		빈도(명)	%
작업 유형	상하차 작업	31	16.8
	운송 작업 중 사고	55	29.7
	차량 내 정비·점검	11	5.9
	작업 후 사고	48	25.9

	교통사고	40	21.6
재해 유형	깔림 · 뒤집힘	4	2.2
	끼임	13	7.0
	넘어짐	18	9.7
	떨어짐	68	36.8
	무너짐	2	1.1
	물체에 맞음	8	4.3
	부딪힘	8	4.3
	불균형 및 무리한동작	10	5.4
	사업장외 교통사고	39	21.1
	이상온도 접촉	4	2.2
	작업관련질병(뇌심 등)	7	3.8
	절단 · 베임 · 찢림	3	1.6
	화학물질누출 · 접촉	1	0.5
재해 발생 시간	00:00~03:00	9	4.9
	03:00~06:00	13	7.0
	06:00~09:00	47	25.4
	09:00~12:00	48	25.9
	12:00~15:00	37	20.0
	15:00~18:00	19	10.3
	18:00~21:00	5	2.7
	21:00~24:00(00:00)	7	3.8
합계		185	100.0

사고사망자는 사업장외 교통사고 77.8%로 가장 많았으며, 무너짐, 부딪힘 등의 발생이 나타났고, 사고부상자는 떨어짐, 넘어짐, 끼임 등의 사고 발생이

나타나 상하차 작업, 적재물 관리 시 주의가 필요한 것으로 나타났다. 한편 질병이환자는 주로 작업관련질병(뇌심 등)에 의한 것으로 나타났으며, 이는 고령근로자가 많은 업종의 특성이 반영된 것으로 보여 종사자에 대한 건강관리가 우선적으로 필요한 것으로 나타났다.

〈표 IV-7〉 재해자의 유형별 산업재해 주요 원인

(단위 : 명)

재해 유형	재해자			전체
	질병이환자	업무상 사고사망자	사고부상자	
깔림 · 뒤집힘	0(.0)	0(.0)	4(2.4)	4(2.2)
끼임	0(.0)	0(.0)	13(7.7)	13(7.0)
넘어짐	0(.0)	0(.0)	18(10.7)	18(9.7)
떨어짐	0(.0)	0(.0)	68(40.2)	68(36.8)
무너짐	0(.0)	1(11.1)	1(.6)	2(1.1)
물체에 맞음	0(.0)	0(.0)	8(4.7)	8(4.3)
부딪힘	0(.0)	1(11.1)	7(4.1)	8(4.3)
불균형 및 무리한동작	0(.0)	0(.0)	10(5.9)	10(5.4)
사업장 외 교통사고	0(.0)	7(77.8)	32(18.9)	39(21.1)
이상온도 접촉	0(.0)	0(.0)	4(2.4)	4(2.2)
작업관련질병(뇌심 등)	7(100.0)	0(.0)	0(.0)	7(3.8)
절단 · 베임 · 찢림	0(.0)	0(.0)	3(1.8)	3(1.6)
화학물질누출 · 접촉	0(.0)	0(.0)	1(.6)	1(.5)
합계	7(100.0)	9(100.0)	169(100.0)	185(100.0)

작업유형별로 재해가 발생한 업종을 살펴보면, ① 상하차 작업은 육상화물 취급업, 구역화물운수업, 노선화물운수업 순으로 사고 발생 비율이 높았다.

② 운송 작업 중 사고는 항만내의 육상하역업, 특수화물운수업, 운수부대서비스업에서 발생이 높게 나타났다. ③ 작업 후 사고는 육상화물취급업, 노선화물운수업, 항만내의 육상하역업, 특수화물운수업에서의 발생이 높게 나타나 세부 업종에 따른 차이를 보였다.

화물주선회사가 가입한 육상화물취급업, 화물운송회사가 가입하는 구역 또는 노선화물운수업에서 상하차 작업에 의한 사고발생 위험성이 높은 것으로 보인다. 운송 작업 중 사고는 컨테이너의 차량 적재 작업이 이루어지는 항만내 육상하역업, 차량 상하부에서 작업이 이뤄지는 특수화물운수업, 상하차 및 화물의 운반 등을 수행하는 운수부대서비스업에서 사고발생이 높았으며, 화물 고정 등의 작업 후 발생하는 사고의 위험도 높게 나타났다.

〈표 IV-8〉 작업유형별 재해 발생 업종

(단위 : 명)

작업유형	소업종명						전체
	구역화물 운수업	노선화물 운수업	운수부대 서비스업	육상화물 취급업	특수화물 운수업	항만내의 육상하역 업	
상하차 작업	14(41.2)	3(37.5)	6(19.4)	2(40.0)	4(4.1)	2(22.2)	31(16.8)
운송 작업 중 사고	7(20.6)	1(12.5)	10(32.3)	1(20.0)	32(32.7)	4(44.4)	55(29.7)
차량 내 정비·점검	2(5.9)	0(.0)	0(.0)	0(.0)	9(9.2)	0(.0)	11(5.9)
작업 후 사고	8(23.5)	3(37.5)	5(16.1)	2(40.0)	27(27.6)	3(33.3)	48(25.9)
교통사고	3(8.8)	1(12.5)	10(32.3)	0(.0)	26(26.5)	0(.0)	40(21.6)
합계	34(100.0)	8(100.0)	31(100.0)	5(100.0)	98(100.0)	9(100.0)	185(100.0)

작업유형별 종사자의 재해발생 현황을 보면, 교통사고를 제외한 상하차 작업, 운송 작업 중 사고, 차량 내 정비·점검, 작업 후 사고와 같이 운행업무를 제외한 모든 작업에 대해서 종사자의 사고 발생이 높게 나타났다. 또한 교통사고를 제외한 사고 발생 재해유형은 떨어짐이 가장 높게 나타났다.

화물운송관련 업무에서 종사자의 재해가 높고, 교통사고와 같이 직접적인 운송(운전) 업무에서는 차주의 재해가 높은 것으로 나타났다. 이는 종사자가 운송관련 작업을 보조하던 중에 다치는 경우가 발생했거나, 종사자의 경우 근로자로 근무시간이 적용되지만 차주의 경우 장시간 근로, 심야 운전 등에 의한 교통사고의 위험이 더 높을 수 있기 때문으로 보인다.

고용형태는 정규직과 비정규직의 차이 없이 운송 작업 중 사고, 작업 후 사고, 교통사고, 상하차 작업 순으로 높게 나타났다.

〈표 IV-9〉 작업유형별 재해 발생 종사자 유형

(단위 : 명)

사망사고 주요 작업	종사자 유형		전체
	차주	종사자	
상하차 작업	3(4.7)	28(23.1)	31(16.8)
운송 작업 중 사고	10(15.6)	45(37.2)	55(29.7)
차량 내 정비·점검	2(3.1)	9(7.4)	11(5.9)
작업 후 사고	12(18.8)	36(29.8)	48(25.9)
교통사고	37(57.8)	3(2.5)	40(21.6)
합계	64(100.0)	121(100.0)	185(100.0)

〈표 IV-10〉 재해유형별 재해 발생 종사자 유형

(단위 : 명)

사망사고 주요 원인	종사자 유형		전체
	차주	종사자	
깔림 · 뒤집힘	2(3.1)	2(1.7)	4(2.2)
끼임	2(3.1)	11(9.1)	13(7.0)
넘어짐	2(3.1)	16(13.2)	18(9.7)
떨어짐	12(18.8)	56(46.3)	68(36.8)
무너짐	1(1.6)	1(.8)	2(1.1)
물체에 맞음	1(1.6)	7(5.8)	8(4.3)
부딪힘	1(1.6)	7(5.8)	8(4.3)
불균형 및 무리한동작	3(4.7)	7(5.8)	10(5.4)
사업장외 교통사고	36(56.3)	3(2.5)	39(21.1)
이상온도 접촉	2(3.1)	2(1.7)	4(2.2)
작업관련질병(뇌심 등)	2(3.1)	5(4.1)	7(3.8)
절단 · 베임 · 찢림	0(.0)	3(2.5)	3(1.6)
화학물질누출 · 접촉	0(.0)	1(.8)	1(.5)
합계	124(100.0)	61(100.0)	185(100.0)

〈표 IV-11〉 작업유형별 재해 발생 종사자 고용형태

(단위 : 명)

사망사고 주요 작업	고용형태		전체
	정규직	비정규직	
상하차 작업	23(18.5)	8(13.1)	31(16.8)
운송 작업 중 사고	35(28.2)	20(32.8)	55(29.7)
차량 내 정비·점검	9(7.3)	2(3.3)	11(5.9)
작업 후 사고	32(25.8)	16(26.2)	48(25.9)
교통사고	25(20.2)	15(24.6)	40(21.6)
합계	124(100.0)	61(100.0)	185(100.0)

(4) 소 결

화물운송종사자의 산업재해 처리건수는 2020년 33명에서 2021년 152명으로 크게 증가하였다. 화물차주 특고종사자의 가입이 허용된 2020년 7월 이후 재해자가 증가하고 있으며, 지간선 화물, 농산물 수송 등 특고 가입대상이 확대되기 때문에 향후 화물운송종사자의 산업재해 인정건수는 더 증가할 것으로 전망된다.

재해자는 50인 미만의 사업장에서 74.6%가 발생하였고, 이중 5~49인 미만 사업장에서 44.9%가 발생하였다. 주로 특수화물운수업과 구역화물운수업, 운수부대서비스업에서 발생한 것으로 나타났다. 이들은 차량관련 작업, 상하차 작업, 적재함 포장, 불특정 경로의 운전 등의 인력에 의존도가 높은 작업 특성을 지니고 있다.

재해자는 50세 이상의 중장년층의 재해가 79.4%로 나타나 연령대가 높을수록 재해 위험이 높은 것으로 확인되었다. 또한 6개월 미만의 업무경력을 지닌 재해자가 전체 재해자의 55.7%에 달했으며, 일용직과 임시직이 재해자의 20%에 달해서 신규 작업자와 단기근로자의 안전보건교육 및 작업훈련(선택 등)이 필요한 것으로 나타났다.

전체 재해자 중 종사자의 재해(65.4%)가 차주의 재해(34.6%)보다 많이 집계되었으나, 사고사망자가 발생한 비율은 차주가 9.4%, 종사자는 2.5%로 차주들의 위험도가 더 높은 것으로 나타났다. 재해발생원인에 있어서도 차주는 교통사고(56.3%), 떨어짐(18.8%) 순으로 나타난 반면 종사자는 떨어짐(46.3%), 넘어짐(13.2%) 순으로 나타나 화물작업은 종사자의 재해가 높고, 운송(운전) 작업은 차주의 사고발생 위험이 높은 것으로 나타났다. 이는 종사자가 운송관련 작업을 보조하던 중에 다치는 경우가 발생했거나, 종사자의 경우 근로자로 근무시간이 적용되지만 차주의 경우 장시간 근로, 심야 운전 등에 의한 교통사고의 위험이 더 높을 수 있기 때문으로 보인다.

3. 화물운송종사자의 노무제공 및 안전보건 실태조사

1) 목적

화물운송종사자의 다양한 노무제공 특성과 안전보건실태를 조사하여 산업재해 위험 요인을 파악하고 작업유형, 재해유형별 위험도에 대한 인식과 안전보건관리의 주체를 확인하고, 향후 화물운송종사자의 실효적 보호를 위한 시사점을 도출하고자 한다.

2) 연구방법

(1) 설문조사

가. 설문대상 : 도급인, 운송회사 관계자(차주) 50명, 화물운송종사자 150명

나. 설문방법: 자기기입식 대면 조사

다. 설문내용

- 차량소유여부, 사업자 등록 여부, 소속회사 유무, 운송계약형태와 계약내용(운송 상하차 등 작업내용 범위), 소속회사(주선회사) 및 노무제공회사(사업장)에 대한 전속성 또는 소득 의존도, 계약결정의 주도권, 작업 일정 및 작업내용 결정권, 운전자 교체 가능여부 등

- 종사자의 사고경험 여부, 사고사례 및 사고원인 인지 여부, 작업의 내용(운송, 상하차, 운송물 고정, 차량정비 등), 작업별 위험도 평가, 작업방식의 결정권, 작업시 위험관리주체(원청, 하청, 소속회사, 본인)와 역할, 작업환경의 관리 및 책임주체, 작업시 사용도구의 제공주체, 사용도구의 유지보수 주체, 산재보험 가입여부(비용부담 주체), 건강관리 여부 및 위험도 평가 등

라. 설문조사 분석: SPSS 21.0을 이용한 통계 분석

(2) 면담조사

가. 면담대상: 설문 대상자 중 도급인, 운송회사 관계자(차주) 5명, 화물운송종사자 15명

나. 면담조사 방법

- 사전 설문조사 및 면담조사 참여에 대한 의사 확인,
- 조사 대상과 대면 질의응답 형태로 진행

다. 면담내용

- 설문결과의 원인탐색 및 추가 조사

(3) 생명윤리심의승인 : OSHRI-202206-HR-017

- 설문조사와 면담조사는 설문지 구성 후 연구 계획을 수립하여 산업안전보건연구원 ‘기관생명윤리심의위원회(IRB)’의 심의 후 진행

3) 화물운송종사자 설문조사 주요결과

(1) 기초 현황

설문에 참여한 화물운송종사자 157명의 종사자 유형은 화물운송회사 소속 지입차주(법인넘버)가 69.4%, 개인차주(개인넘버) 22.9%, 사업장 소속 종사자(차주 외) 7.6%로 화물운송회사 소속 지입차주의 참여가 가장 많았다.

계약구조는 운송회사나 사업장에 차량을 지입하고 화물운송업무 위수탁계약을 체결한 화물차주가 75.8%를 차지하였으며, 물량이나 노무 도급계약을 체결한 개인차주와 종사자도 24.2%로 나타났다.

차량 소유는 지입차주와 개인차주가 소유한 차량이 전체의 88.5%로 화물 대부분을 차지하여 운송회사나 사업장에서 차량을 소유한 경우는 드문 것으로 나타났다.¹⁰⁸⁾

응답자의 차량유형은 트레일러 44.6%, 컨테이너 14.6%, 탱크로리 10.8%, 카고형 차량이 29.9%으로 나타났으며, 차량의 적재용량은 3~5톤 미만 6.4%, 5~12톤 미만 1.3%, 12톤 이상 92.4%로 12톤 이상의 차량 운전자의 참여가 가장 많았다.

화물 운전경력은 10년 미만 18.5%, 10년~20년 30.6%, 20년 이상 51.0%로 경력이 긴 종사자의 응답률이 높았으며, 최근 3개월 동안 순수 월수입은 500만원 미만 58.0%, 500만원~1,000만원 29.3%, 1,000만원 이상 12.7%로 나타났다.

〈표 IV-12〉 화물운송종사자의 기초사항

(단위 : 명, %)

구분		N	%
종사자 유형	화물운송(물류)회사 소속 지입차주	109	69.4
	사업장 소속 종사자(차주 외)	12	7.6
	개인사업자(차주, 개인넘버)	36	22.9
계약구조	물량 도급계약	30	19.1
	노무 도급계약	8	5.1
	업무 위수탁계약 (화물 및 물류회사, 지입 등)	113	72.0
	업무 위수탁 계약(사업장 등)	6	3.8

108) 해당 문항은 지입한 차량의 대외적 소유자(운송회사, 사업장)와 실질적 소유자를 착오하여 기재한 응답이 있는 것으로 보인다.

차량 소유	지입차주	111	70.7
	화물운송회사	14	8.9
	사업장	4	2.5
	개인차주	28	17.8
차량 구분	컨테이너	23	14.6
	트레일러	70	44.6
	탱크로리	17	10.8
	카고형	47	29.9
적재용량	3~5톤 미만	10	6.4
	5~12톤 미만	2	1.3
	12톤 이상	145	92.4
화물 운전경력	10년 미만	29	18.5
	10년~20년	48	30.6
	20년 이상	80	51.0
월수입 (최근 3개월)	500만원 미만	91	58.0
	500만원~1,000만원	46	29.3
	1,000만원 이상	20	12.7
합계		157	100.0

종사자 유형별로 살펴보면, 운송회사 소속 지입차주(법인넘버)는 주로 운송회사 또는 사업장과 위수탁계약(87.2%)을 체결하고 있었으며, 12.8%는 물량도급계약을 체결하는 것으로 나타났다. 차주 외의 종사자는 주로 노무도급계약을 체결하고 있었으나, 일부는 지입차주에게 고용되어 운송회사에 지입된 차량을 운전하는 것으로 나타났다. 개인차주 중에는 물류회사(주선회사)와 위수탁 계약을 맺거나 또는 물량도급계약을 통해 일감을 얻고 있는 것으로 나타

났다.

지입차주 중에는 지입회사에 전속되어 노무를 제공하는 비율이 85.3%, 법인넘버 보유 회사와 별개의 운송회사에 이중으로 소속되어 노무를 제공하는 경우가 12.8%로 나타났다.¹⁰⁹⁾ 법인 차량으로 지입되어 있으면서 운송회사에 소속되지 않고 자유롭게 일하는 지입차주는 소수에 불과하였다.

차량 소유는 지입차주의 경우 본인소유의 차량을 회사에 지입한 것으로 보아야 하며, 대외적 소유권은 지입회사에 대내적 소유권은 차주가 갖는다. 개인차주의 경우 자신의 차량을 법인 또는 사업장에 지입 한 경우 일부 지입차주로 응답하였으나 개인소유로 보아야 할 것이다. 사업장 소속 종사자의 경우 운송회사 차량이 66.7%, 사업장 차량이 33.3%로 운송회사 소유의 차량으로 노무를 제공하는 비율이 높았다.

차량별 종사자 유형으로 컨테이너는 거의 운송회사 소속 지입차주로 운행되며, 트레일러는 지입차주와 개인차주가 비슷한 비율로 분포하였다. 탱크로리는 화물운송회사 소속 지입차주와 종사자가 비슷한 비율로 나타나 다른 차종에 비해 종사자의 비율이 높았다. 카고형은 운송회사 소속 지입차주의 비율이 높게 나타났다.

적재용량은 모든 차종에서 12톤 이상이 가장 높게 나타났으며, 트레일러와 탱크로리는 적재용량이 큰 것을 확인할 수 있었다. 한편 컨테이너랑 카고형의 경우 3~5톤 미만의 종사자도 일부 설문에 참여하였다.

109) 위수탁전문업체에 지입하여 번호판 임대료를 내고 다른 운송회사에서 일감을 얻는 형태가 여기 포함된다. 개인차주와 종사자는 지입회사가 없기 때문에 운송회사 소속으로 응답한 것으로 보인다.

〈표 IV-13〉 종사자 유형별 기초사항 차이

(단위 : 명, %)

구분		종사자 유형			전체
		화물운송 회사 소속 지입차주	사업장 소속 종사자 (차주 외)	개인사업자 (차주, 개인번호)	
계약구조	물량 도급계약	14(12.8)	0(.0)	16(44.4)	30(19.1)
	노무 도급계약	0(.0)	8(66.7)	0(.0)	8(5.1)
	업무 위수탁계약 (화물 및 물류회사 등)	89(81.7)	4(33.3)	20(55.6)	113(72.0)
	업무 위수탁 계약 (사업장 등)	6(5.5)	0(.0)	0(.0)	6(3.8)
소속 회사	법인 전속(번호판 임대)	93(85.3)	0(.0)	0(.0)	93(59.2)
	운송회사와 이중소속	14(12.8)	12(100.0)	36(100.0)	62(39.5)
	법인소속 운송회사 미소속	2(1.8)	0(.0)	0(.0)	2(1.3)
차량 소유	지입차주	103(94.5)	0(.0)	8(22.2)	111(70.7)
	화물운송회사	6(5.5)	8(66.7)	0(.0)	14(8.9)
	사업장	0(.0)	4(33.3)	0(.0)	4(2.5)
	개인차주	0(.0)	0(.0)	28(77.8)	28(17.8)
차량 구분	컨테이너	23(100)	0(.0)	0(.0)	23(100)
	트레일러	38(54.2)	0(.0)	32(45.7)	70(100)
	탱크로리	9(52.9)	8(47.1)	0(.0)	17(100)
	카고형	39(83)	4(8.5)	4(8.5)	47(100)
적재용량	3~5톤 미만	6(5.5)	0(.0)	4(11.1)	10(6.4)
	5~12톤 미만	2(1.8)	0(.0)	0(.0)	2(1.3)
	12톤 이상	101(92.7)	12(100.0)	32(88.9)	145(92.4)
합계		109(100.0)	12(100.0)	36(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-14〉 차량별 적재용량

(단위 : 명, %)

적재용량	차량				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
3~5톤 미만	6(26.1)	0(.0)	0(.0)	4(8.5)	10(6.4)
5~12톤 미만	0(.0)	0(.0)	0(.0)	2(4.3)	2(1.3)
12톤 이상	17(73.9)	70(100.0)	17(100.0)	41(87.2)	145(92.4)
합계	23(100.0)	70(100.0)	17(100.0)	47(100.0)	157(100.0)

(2) 화물운송종사자의 노무제공 실태

a) 물량확보 및 계약방식

운송거래단계는 화주와의 직접계약 28.0%, 운송회사 등을 통한 하도급계약 72.0%로 운송회사를 통한 하도급 계약의 비율이 높게 나타났다. 주로 소속 운송회사를 통해서 물량을 확보하고 있었다. 계약건수 외에 흔적을 하는 지에 대하여 컨테이너 17.4%, 카고형 21.3%에서만 흔적이 이뤄지는 것으로 나타났다.

b) 근무일수 및 근무시간

화물운송종사자는 94.9%가 1개월 평균 20일 이상 업무를 수행하는 것으로 나타났으며, 25일 이상도 40.8%에 달하였다. 1일 평균 운행시간은 12시간 이상이 58.6%로 나타났으며, 평균 11.3시간을 운전하는 것으로 나타났다. 운행 외 업무 시간은 3시간 미만 61.8%, 3시간 이상 38.2%로 나타나 장시간 근로를 하는 것을 확인할 수 있다.

〈표 IV-15〉 물량확보 방식 및 근무시간

(단위 : 명, %)

구분		N	%
운송거래단계	직접계약	44	28.0
	하도급(운송회사 등)	113	72.0
물량확보방법	주선회사(알선)	4	2.5
	소속 운송회사	147	93.6
	개인적	6	3.8
혼적 화물 운송	혼적	14	8.9
	혼적 하지 않음	143	91.1
운행일수 (월평균)	20일 미만	8	5.1
	20일~25일	85	54.1
	25일 이상	65	40.8
운행 시간(1일 평균)	12시간 이하	65	41.4
	13시간~15시간	84	53.5
	16시간 이상	8	5.1
운행 외 업무시간	3시간 미만	97	61.8
	3시간 이상	60	38.2
합계		157	100.0

c) 작업시간 및 작업장소

작업시간과 작업장소의 결정권은 배차를 하는 운송회사(42.5%)와 화물운송을 의뢰하는 화주(28.8%)에 의해서 주로 결정되는 것으로 나타났다. 운송을 준비하는 시간은 주로 주간(06~18시)으로 나타났으나 운송회사 지입차주의 경우 심야(22~06시)나 야간(18~22시)에 작업준비를 하는 비율도 23.8%에

달해 사고의 위험이 높아질 수 있음을 확인하였다.

차량유형별 운송 준비시간대는 컨테이너의 경우 심야 및 새벽(22~06시)이 78.3%로 다른 차량 유형과 차이를 보였고, 트레일러, 탱크로리, 카고형은 모두 주간(06~18시)의 준비가 가장 많은 것으로 나타났다. 적재용량별 운송 준비시간대는 3~5톤 미만은 심야 및 새벽(22~06시) 60.0%로 높게 나타났으나 5~12톤, 12톤 이상은 주간(06~18시) 운송 준비 시간이 높게 나타나 차이를 보였다.

〈표 IV-16〉 작업시간과 작업장소의 결정권

(단위 : 명, %)

결정권자	차량				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
화주(사업장)	0(.0)	18(25.7)	7(41.2)	19(40.4)	44(28.8)
화물운송회사	23(100.0)	22(31.4)	10(58.8)	10(21.3)	65(42.5)
스스로(본인)	0(.0)	16(22.9)	0(.0)	16(34.0)	28(18.3)
주선회사 또는 정보망	0(.0)	14(20.0)	0(.0)	2(4.3)	16(10.5)
합계	23(100.0)	70(100.0)	17(100.0)	47(100.0)	153(100.0)

〈표 IV-17〉 종사자 유형별 운송 준비시간대

(단위 : 명, %)

준비시간대	종사자 유형			전체
	화물운송(물류) 회사 소속 지입차주	사업장 소속 종사자(차주 외)	개인사업자 (차주, 개인번호)	
심야 및 새벽(22~06시)	24(22.0)	0(.0)	0(.0)	24(15.3)
주간(06~18시)	83(76.1)	12(100.0)	36(100.0)	131(83.4)
야간(18~22시)	2(1.8)	0(.0)	0(.0)	2(1.3)
합계	109(100.0)	12(100.0)	36(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-18〉 차량유형별 운송 준비시간대

(단위 : 명, %)

준비시간대	차량				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
심야 및 새벽(22~06시)	18(78.3)	4(5.7)	0(.0)	2(4.3)	24(15.3)
주간(06~18시)	5(21.7)	66(94.3)	17(100.0)	43(91.5)	131(83.4)
야간(18~22시)	0(.0)	0(.0)	0(.0)	2(4.3)	2(1.3)
합계	23(100.0)	70(100.0)	17(100.0)	47(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-19〉 적재용량별 운송 준비시간대

(단위 : 명, %)

준비시간대	적재용량			전체
	3~5톤 미만	5~12톤 미만	12톤 이상	
심야 및 새벽(22~06시)	6(60.0)	0(.0)	18(12.4)	24(15.3)
주간(06~18시)	4(40.0)	2(100.0)	125(86.2)	131(83.4)
야간(18~22시)	0(.0)	0(.0)	2(1.4)	2(1.3)
합계	10(100.0)	2(100.0)	145(100.0)	157(100.0)

d) 운행내역 제출

사업장 소속 종사자(차주 외)와 개인사업자(차주, 개인번호)는 100.0% 제출하는 것에 비해 운송회사 소속 지입차주(법인번호)는 65.1%만 운행내역을 제출하는 것으로 나타났다. 차량별로는 컨테이너와 탱크로리는 운송내역을 모두 제출하는 것으로 나타났으나 트레일러 74.3%, 카고형은 57.4%가 제출하는 것으로 나타나 차량에 따른 차이를 보였고, 적재용량별로는 12톤 미만은 모두 제출하지만 12톤 이상은 73.8%가 제출하는 것으로 나타났다.

트레일러와 카고형 차량의 경우 운송회사 상대적으로 지입차주의 소속회사에 대한 종속성이 약하고 화물정보망 등을 통해 직접 일감을 구하는 경우가 많기 때문으로 보인다.

〈표 IV-20〉 종사자 유형별 운행내역 제출 여부

(단위 : 명, %)

운송내역	종사자 유형			전체
	화물운송(물류) 회사 소속 지입차주	사업장 소속 종사자(차주 외)	개인사업자 (차주, 개인번호)	
제출	71(65.1)	12(100.0)	36(100.0)	119(75.8)
미제출	38(34.9)	0(.0)	0(.0)	38(24.2)
합계	109(100.0)	12(100.0)	36(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-21〉 차량별 운행내역 제출 여부

(단위 : 명, %)

운송내역	차량				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
제출	23(100.0)	52(74.3)	17(100.0)	27(57.4)	119(75.8)
미제출	0(.0)	18(25.7)	0(.0)	20(42.6)	38(24.2)
합계	23(100.0)	70(100.0)	17(100.0)	47(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-22〉 적재용량별 운행내역 제출 여부

(단위 : 명, %)

운송내역	적재용량			전체
	3~5톤 미만	5~12톤 미만	12톤 이상	
제출	10(100.0)	2(100.0)	107(73.8)	119(75.8)
미제출	0(.0)	0(.0)	38(26.2)	38(24.2)
합계	10(100.0)	2(100.0)	145(100.0)	157(100.0)

e) 사업장 상호기재

차량 운행시 사업장의 상호를 기재하는가에 대하여 응답자의 70%가 사업장의 상호를 기재한다고 응답하였다. 특히 개인차주의 경우 응답자 전원이 기재하는 것으로 나타났다. 반면 컨테이너의 경우에는 응답자 전원이 상호를 미기재한다고 응답하여 상반된 결과를 보였다.

〈표 IV-23〉 종사자 유형별 상호기재 여부

(단위 : 명, %)

상호기재	종사자 유형			전체
	화물운송(물류) 회사 소속 지입차주	사업장 소속 종사자(차주 외)	개인사업자 (차주, 개인번호)	
기재	66(60.6)	8(66.7)	36(100.0)	110(70.1)
미기재	43(39.4)	4(33.3)	0(.0)	47(29.9)
합계	109(100.0)	12(100.0)	36(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-24〉 차량별 상호기재 여부

(단위 : 명, %)

상호기재	차량				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
기재	0(.0)	60(85.7)	14(82.4)	36(76.6)	110(70.1)
미기재	23(100.0)	10(14.3)	3(17.6)	11(23.4)	47(29.9)
합계	23(100.0)	70(100.0)	17(100.0)	47(100.0)	157(100.0)

f) 소 결

화물운송종사자는 월 20일 이상, 일 11시간 이상의 장시간 근로를 제공하는 것으로 나타났다. 화물의 운송시간과 장소의 결정은 주로 배차를 담당하는 운송회사, 정보망과 화물운송을 의뢰하는 화주에 의해서 결정되는 것으로 나타났다. 또한 운송을 위한 준비시간에 있어서도 운송회사 소속 지입차주의 일

부는 심야 및 야간에 운송을 준비하여 조명 등의 적절히 확보되지 않으면 운송준비 작업시 사고발생의 위험이 높아짐을 확인하였다. 특히 컨테이너 차량과 3~5톤 미만의 소형 카고형 차량의 경우 심야와 새벽에 주로 운송을 준비하는 것으로 나타났다.

(3) 화물운송종사자의 산업재해 위험과 안전보건관리 실태

a) 종사자의 사고경험 여부

운송회사 지입차주와 개인차주는 종사자에 비해 사고의 경험이 있다고 응답한 비율이 높았다. 특히 운송회사의 지입차주는 사고경험이 있다는 응답이 없다는 응답의 두배 넘게 나타났다. 차량별 사고경험 응답에서는 컨테이너와 트레일러 운전종사자의 사고경험 비율이 높게 나타났다. 사고경험의 위험과 적재중량과의 관계는 유의미하지 않게 나타났다.

〈표 IV-25〉 종사자 유형별 사고경험

(단위 : 명, %)

사고경험	종사자 유형			전체
	화물운송(물류) 회사 소속 지입차주	사업장 소속 종사자(차주 외)	개인사업자 (차주, 개인번호)	
있다	72(66.1)	0(.0)	12(33.3)	84(53.5)
없다	37(33.9)	12(100.0)	24(66.7)	73(46.5)
합계	109(100.0)	12(100.0)	36(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-26〉 차량별 사고경험

(단위 : 명, %)

사고경험	차량				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
있다	23(100.0)	42(60.0)	4(23.5)	15(31.9)	84(53.5)
없다	0(.0)	28(40.0)	13(76.5)	32(68.1)	73(46.5)
합계	23(100.0)	70(100.0)	17(100.0)	47(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-27〉 적재용량별 사고경험

(단위 : 명, %)

사고경험	적재용량			전체
	3~5톤 미만	5~12톤 미만	12톤 이상	
있다	6(60.0)	2(100.0)	76(52.4)	84(53.5)
없다	4(40.0)	0(.0)	69(47.6)	73(46.5)
합계	10(100.0)	2(100.0)	145(100.0)	157(100.0)

b) 종사자가 경험한 사고 유형

사고유형은 모든 차량에서 교통사고가 가장 높게 나타났고, 컨테이너는 깔림 20.7%, 트레일러는 넘어짐(미끄러짐) 33.3%, 추락 8.3%, 카고형은 추락 26.7%, 끼임 13.3% 순으로 나타나 차량별로 사고 유형에 특화된 사고사례 교육 및 관리가 요구되는 것으로 나타났다.

한편 위험작업에 있어서도 교통사고를 제외하면 컨테이너는 차량주차 21.7%, 트레일러는 상하차(적재 포함) 26.9%, 차량 덮개 고정 11.5%, 카고

형은 상하차(적재 포함) 26.7%, 운송물(취급물) 고정과 차량주차, 차량정비가 각각 13.3%로 나타나 차량 특성에 따른 사고원인에 대한 대책 마련이 시급한 것으로 파악되었다. 적재용량별 사고 유형에 대하여 12톤 이상의 카고와 트레일러에서 넘어짐(미끄러짐)을 비롯하여 추락, 끼임, 깔림을 경험한 것으로 나타났다.

〈표 IV-28〉 차량별 사고 유형(다중응답)

(단위 : 명, %)

사고 유형	차량				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
교통사고	23(79.3)	28(58.3)	4(100.0)	9(60.0)	64(66.7)
추락	0(.0)	4(8.3)	0(.0)	4(26.7)	8(8.3)
넘어짐, 미끄러짐	0(.0)	16(33.3)	0(.0)	0(.0)	16(16.7)
끼임	0(.0)	0(.0)	0(.0)	2(13.3)	2(2.1)
깔림	6(20.7)	0(.0)	0(.0)	0(.0)	6(6.3)
합계	29(100.0)	48(100.0)	4(100.0)	15(100.0)	96(100.0)

〈표 IV-29〉 적재용량별 사고 유형(다중응답)

(단위 : 명, %)

사고 유형	적재용량			전체
	3~5톤 미만	5~12톤 미만	12톤 이상	
교통사고	6(100.0)	2(100.0)	56(63.6)	64(66.7)
추락	0(.0)	0(.0)	8(9.1)	8(8.3)
넘어짐, 미끄러짐	0(.0)	0(.0)	16(18.2)	16(16.7)
끼임	0(.0)	0(.0)	2(2.3)	2(2.1)
깔림	0(.0)	0(.0)	6(6.8)	6(6.3)
합계	6(100.0)	2(100.0)	88(100.0)	96(100.0)

〈표 IV-30〉 차량별 사고 시 작업내용(다중응답)

(단위 : 명, %)

사고발생 시 작업내용	차량				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
운송	18(78.3)	32(61.5)	4(100.0)	5(33.3)	59(62.8)
상하차, 적재	0(.0)	14(26.9)	0(.0)	4(26.7)	18(19.1)
운송물 고정	0(.0)	0(.0)	0(.0)	2(13.3)	2(2.1)
차량주차	5(21.7)	0(.0)	0(.0)	2(13.3)	7(7.4)
차량 덮개 고정	0(.0)	6(11.5)	0(.0)	0(.0)	6(6.4)
차량정비	0(.0)	0(.0)	0(.0)	2(13.3)	2(2.1)
합계	23(100.0)	52(100.0)	4(100.0)	15(100.0)	94(100.0)

〈표 IV-31〉 적재용량별 사고 시 작업내용(다중응답)

(단위 : 명, %)

사고발생 시 작업내용	적재용량			전체
	3~5톤 미만	5~12톤 미만	12톤 이상	
운송	6(100.0)	0(.0)	53(61.6)	59(62.8)
상하차, 적재	0(.0)	0(.0)	18(20.9)	18(19.1)
운송물 고정	0(.0)	0(.0)	2(2.3)	2(2.1)
차량주차	0(.0)	0(.0)	7(8.1)	7(7.4)
차량 덮개 고정	0(.0)	0(.0)	6(7.0)	6(6.4)
차량정비	0(.0)	2(100.0)	0(.0)	2(2.1)
합계	6(100.0)	2(100.0)	86(100.0)	94(100.0)

사고발생의 주된 이유로는 본인의 부주의 29.7%, 작업장소 및 시설설비의 위험 24.5%, 화물의 유해성 11.4% 순으로 답변하였다.

〈표 IV-32〉 사고발생 주된 원인

(단위 : 명, %)

사고발생 원인	N	%
본인 부주의	130	29.7
잘못된 작업 방법	36	8.2
작업장소 및 시설설비의 위험	107	24.5
화물의 유해성	50	11.4
작업지휘 및 감독의 부재	20	4.6
안전보건정보제공 및 교육 부족	22	5.0
작업시 보호구 미착용	31	4.7
작업시 작업발판 미확보	41	6.2
합계	437	100.0

c) 작업의 유형과 위험도

화물운송작업 중 위험도가 높은 작업은 1순위 장시간 운전 56.1%, 2순위 심야 운전 49.7%, 3순위 운송화물 고정 작업 40.8% 순으로 높게 나타났다. 종사자가 경험한 사고유형의 1순위가 교통사고였으며 그 원인이 되는 장시간 운전과 심야운전의 위험도가 높게 나타났다.

〈표 IV-33〉 위험도 높은 작업순

(단위 : 명, %)

위험도	1순위		2순위		3순위		4순위		5순위	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
장시간 운전	88	56.1	53	33.8	4	2.5	10	6.4	2	1.3
화물 상하차 작업	16	10.2	8	5.1	67	42.7	43	27.4	17	10.8
운송화물 고정 작업	12	7.6	16	10.2	64	40.8	44	28.0	21	13.4
차량정비	0	.0	2	1.3	6	3.8	46	29.3	109	69.4
심야 운전	41	26.1	78	49.7	16	10.2	14	8.9	8	5.1

한편 운송업무 이외에 이뤄지는 작업으로는 운송회사 지입차주는 운송화물 고정 47.2%, 차량정비 30.2%, 상하차 22.6% 작업을 추가적으로 수행하는 것으로 나타났다. 반면에 사업장 소속 종사자(차주 외)는 상하차 66.7%, 운송화물 고정 33.3% 업무를 수행한다고 답변했고, 개인차주는 상하차 43.2%, 운송화물 고정 40.5%, 차량정비 25.3% 업무를 수행한다고 답변하여 운송회사 지입차주에 비해 상하차 업무를 더 많이 수행하는 것으로 나타났다.

차량의 특성에 따라서도 추가 작업의 차이가 있는데, 컨테이너, 카고형, 트레일러는 운송화물의 고정작업 비율이 높았으며, 트레일러와 카고형은 상하차 작업도 종종 수행하고 있음을 확인할 수 있었다. 탱크로리는 고정작업이 발생하지 않는 대신 운송물의 주입 등 상하차 업무가 많은 것으로 나타났다.

〈표 IV-34〉 종사자 유형별 추가작업

(단위 : 명, %)

추가 수행 작업	종사자 유형			전체
	화물운송(물류) 회사 소속 지입차주	사업장 소속 종사자(차주 외)	개인사업자(차주, 개인번호)	
상하차	45(22.6)	8(66.7)	32(43.2)	85(29.8)
운송화물 고정	94(47.2)	4(33.3)	30(40.5)	128(44.9)
차량정비	60(30.2)	0(.0)	12(16.2)	72(25.3)
합계	199(100.0)	12(100.0)	74(100.0)	285(100.0)

〈표 IV-35〉 차량별 추가작업

(단위 : 명, %)

추가 수행 작업	차량 구분				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
상하차	0(.0)	46(33.8)	17(70.8)	22(24.2)	85(29.8)
운송화물 고정	23(67.6)	58(42.6)	0(.0)	47(51.6)	128(44.9)
차량정비	11(32.4)	32(23.5)	7(29.2)	22(24.2)	72(25.3)
합계	34(100.0)	136(100.0)	24(100.0)	91(100.0)	285(100.0)

화물운송종사자가 상하차 작업을 수행하는 이유는 대기시간 단축 44.0%, 적재물 고정확인 22%, 소속회사의 요청 17.9% 에 의해 수행하는 것으로 나타났다. 상하차 등의 추가적 작업내용 및 방식의 결정은 주로 작업장소 관리자가 59.2%하고 있으며 운송회사(소속회사) 33.1%도 관여하는 것으로 나타났다. 상하차 작업 시 안전조치는 적재함 등을 활용한 화물의 고정, 고박 40.7%, 고소작업시 보호구 착용 및 작업발판 확보 30.1%, 중량물 취급 시 장비 사용(지게차, 크레인 등) 15.4% 순으로 나타났다.

〈표 IV-36〉 작업수행 이유(다중응답)

(단위 : 명, %)

작업수행 이유	N	%
계약상대방의 요청	22	8.2
소속회사의 요청	48	17.9
대기시간 단축	118	44.0
적재물 고정확인	59	22.0
기타	21	7.8
합계	268	100.0

〈표 IV-37〉 사고방지 필요 안전조치(다중응답)

(단위 : 명, %)

사고방지 필요 안전조치	N	%
적재함 등을 활용한 화물의 고정, 고박	100	40.7
중량물 취급 시 장비 사용(지게차, 크레인 등)	38	15.4
고소작업시 보호구 착용 및 작업발판 확보	74	30.1
중량물 작업시 작업감독 강화	10	4.1
기타	24	9.8
합계	246	100.0

〈표 IV-38〉 작업내용 및 방식의 결정

(단위 : 명, %)

작업내용 및 방식 결정	N	%
작업장소 관리자	93	59.2
작업 지휘자	10	6.4
운송회사(소속회사)	52	33.1
운전자(차주와 기사)	2	1.3
합계	157	100.0

d) 안전보건관리 현황과 과제

위험에 대한 관리가 이루어지고 있는지에 대한 인식은 컨테이너 100.0%, 카고형 89.4%, 트레일러 88.6%, 탱크로리 76.5% 순으로 관리가 이루어지고 있다고 응답하여 탱크로리 차량 종사자의 인식이 가장 낮았으며, 적재용량별로는 3~5톤 미만이 60.0%로 낮게 나타났다.

〈표 IV-39〉 차량별 사고와 위험에 대한 관리 여부

(단위 : 명, %)

관리 여부	차량				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
관리	23(100.0)	62(88.6)	13(76.5)	42(89.4)	140(89.2)
미관리	0(.0)	8(11.4)	4(23.5)	5(10.6)	17(10.8)
합계	23(100.0)	70(100.0)	17(100.0)	47(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-40〉 적재용량별 사고와 위험에 대한 관리 여부

(단위 : 명, %)

관리 여부	적재용량			전체
	3~5톤 미만	5~12톤 미만	12톤 이상	
관리	6(60.0)	2(100.0)	132(91.0)	140(89.2)
미관리	4(40.0)	0(.0)	13(9.0)	17(10.8)
합계	10(100.0)	2(100.0)	145(100.0)	157(100.0)

작업 시 안전관리 사항으로는 작업 중지권 행사가 가능(86.6%)하고 작업 감독자 지정(79.6%)되고 있다고 응답했다. 다만 작업감독자가 안전보건 업무 담당자인 경우는 3.8%에 불과하고, 작업중지권의 행사에 대한 안내를 받지 못한 경우가 52.9%인 점은 개선이 필요한 것으로 보인다. 안전보건에 관한

지식을 갖춘 자의 감독과 사고가 발생할 수 있는 상황에서 작업 중지권을 활용할 수 있는 안내가 현실적으로 이루어져야 할 것이다.

〈표 IV-41〉 사고와 위험에 대한 안전관리 사항

(단위 : 명, %)

구분		N	%
감독자 지정	있다	125	79.6
	없다	32	20.4
감독자가 안전보건 담당자	예	6	3.8
	아니오	151	96.2
작업 중지권 안내	있다	74	47.1
	없다	83	52.9
작업 중지 가능 여부	가능	136	86.6
	불가능	21	13.4
합계		157	100.0

한편, 계약 시 산업안전보건 및 산업재해 관련 내용이 포함되고 있는지에 대하여 운송회사 지입차주(법인넘버) 54.1%, 개인차주의 11.1%만 관련 사항이 포함된다고 응답하여 계약서상에 종사자의 안전보건 확보와 산업재해예방에 관한 사항을 반영하는 방안이 마련되어야 한다.

관련하여 계약상 작업의 위험요인과 화물에 대한 정보가 제공되어야 한다. 조사결과 위 사항에 대하여 컨테이너는 안내받은 적이 없다고 응답한 반면, 트레일러 97.1%, 탱크로리와 카고형은 100.0% 안내를 받고 있는 것으로 나타났다. 한편 3~5톤 미만의 경우에도 40.0%만 안내받아 작업의 위험요인과 화물에 대한 정보의 제공이 필요한 것으로 나타났다.

〈표 IV-42〉 종사자 유형별 계약 시 안전보건 및 산업재해 내용 포함 여부

(단위 : 명, %)

산재 내용 포함	종사자 유형			전체
	화물운송(물류) 회사 소속 지입차주	사업장 소속 종사자(차주 외)	개인사업자(차주, 개인번호)	
포함	59(54.1)	0(.0)	4(11.1)	63(40.1)
미포함	8(7.3)	0(.0)	8(22.2)	16(10.2)
잘 모르겠음	42(38.5)	12(100.0)	24(66.7)	78(49.7)
합계	109(100.0)	12(100.0)	36(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-43〉 차량별 작업 내 위험요인/화물 정보제공

(단위 : 명, %)

산재 내용 포함	차량				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
안내받음	0(.0)	68(97.1)	17(100.0)	47(100.0)	132(84.1)
안내받지 못함	23(100.0)	2(2.9)	0(.0)	0(.0)	25(15.9)
합계	23(100.0)	70(100.0)	17(100.0)	47(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-44〉 적재용량별 작업 내 위험요인/화물 정보제공

(단위 : 명, %)

정보제공	적재용량			전체
	3~5톤 미만	5~12톤 미만	12톤 이상	
안내받음	4(40.0)	2(100.0)	126(86.9)	132(84.1)
안내받지 못함	6(60.0)	0(.0)	19(13.1)	25(15.9)
합계	10(100.0)	2(100.0)	145(100.0)	157(100.0)

또한 위험 관리의 주체에 대한 인식을 살펴보면, 화물차량의 점검과 관리, 운행에 관한 사항(교통사고 90.6%, 차량 이상 88.4%)에 대해서는 주로 운전자의 책임으로 보고 있다. 또한 적재된 화물의 고정(차량 덮개, 포장 미사용으로 인한 날림 및 낙하 90.8%, 차량 회전 시 전복 및 적재물 떨어짐 89.6%, 차량 고정끈과 코일 간 마찰로 인한 마모·절단 88.4%) 역시 운전자의 책임으로 보고 있다.

다만, 사업장에서 상하차 작업과 연계되어 발생하는 적재물의 고정작업(적재 시 고정 불량 81.3%, 적재물 받침대 미사용 86.2%, 지게차, 차량 결박장치, 받침목, 고정끈 등 작업 도구 불량 87.9%)에 대해서도 운전자의 책임으로 응답했는데, 사실 해당 작업은 상하차 작업과 연계되고, 화물의 정보를 사전에 인지해야만 필요한 도구를 준비할 수 있다는 점에서 운전자만의 책임으로 보긴 어렵다. 그럼에도 운전자의 책임이라고 응답한 까닭은 그동안의 관행상 운전자에게 의무를 부담지워 왔기 때문으로 보인다.

또한 상하차 작업시 안전보건감독 61.9%, 크레인 등 적재 도구 안전조치 61.5%, 위험한 작업장소(경사로, 협소 장소 등) 관리 54.1%, 상하차 안전작업 계획 수립 52.4%, 작업자 간의 작업순서 조정 및 통제 52.8%에 대해서는 작업장소 관리자의 책임이 높게 나타났으며, 화물 초과 적재에 대한 책임은 운전자 46.7%, 운송회사가 17.8%, 작업장소 관리자 17.3%의 책임으로 나타났다. 배차에 관해서는 운송회사 50.3%가 주된 책임주체로 조사되었다.

〈표 IV-45〉 사고와 위험 관리의 주체

(단위 : 명, %)

관리주체	화물차량 내 적재 시 고정 불량		적재물 받침대 미사용		지게차, 크레인 등 적재 도구 안전조치	
	N	%	N	%	N	%
작업장소 관리자	13	8.4	10	6.9	99	61.5
작업지휘자	10	1.5	6	4.1	28	17.4
운송회사(지입)	0	.0	2	1.4	0	.0

주선회사 정보망	2	1.3	0	.0	0	.0
차주	4	2.6	2	1.4	0	.0
운전자	126	81.3	125	86.2	34	21.1
관리주체	차량 결박장치, 받침목, 고정끈 등 작업 도구 불량		차량 고정끈과 코일 간 마찰로 인한 마모 · 절단		차량 덮개, 포장 미사용으로 인한 날림 및 낙하	
	N	%	N	%	N	%
작업장소 관리자	10	6.7	13	8.8	7	5.0
작업지휘자	4	2.7	0	.0	0	.0
운송회사(지입)	0	.0	0	.0	0	.0
주선회사 정보망	0	.0	0	.0	2	1.4
차주	4	2.7	4	2.7	4	2.8
운전자	131	87.9	130	88.4	128	90.8
관리주체	차량 회전 시 전복 및 적재물 떨어짐		교통사고		화물 초과 적재	
	N	%	N	%	N	%
작업장소 관리자	14	8.1	2	1.2	34	17.3
작업지휘자	0	.0	0	.0	14	7.1
운송회사(지입)	0	.0	8	4.7	35	17.8
주선회사 정보망	0	.0	0	.0	16	8.1
차주	4	2.3	6	3.5	6	3.0
운전자	155	89.6	155	90.6	92	46.7
관리주체	배차량, 배차 간격, 배차시간 조정 및 통제		차량 이상		위험한 작업장소	
	N	%	N	%	N	%
작업장소 관리자	45	25.1	4	2.4	99	54.1
작업지휘자	8	4.5	0	.0	16	8.7
운송회사(지입)	90	50.3	0	.0	30	16.4
주선회사 정보망	12	6.7	0	.0	6	3.3
차주	6	3.4	15	9.1	0	.0
운전자	18	10.1	145	88.4	32	17.5

〈표 IV-46〉 사고와 위험관리의 주체(계속)

(단위 : 명, %)

관리주체	상하차 안전작업 계획 수립		상하차 작업시 안전보건감독		작업자 간의 작업순서 조정 및 통제	
	N	%	N	%	N	%
작업장소 관리자	99	52.4	117	61.9	103	52.8
작업지휘자	24	12.7	24	12.7	18	9.2
운송회사(지입)	32	16.9	30	15.9	34	17.4
주선회사 정보망	4	2.1	4	2.1	8	4.1
차주	4	2.1	2	1.1	4	2.1
운전자	26	13.8	12	6.3	28	14.4

(4) 화물운송종사자의 건강 위험도와 관리실태

a) 종사자의 건강위험도의 인식과 실태

사고나 질병으로 인한 건강위험에 대한 인식도는 운송회사 소속 지입차주(법인넘버)는 3.39점, 사업장 소속 종사자(차주 외) 4.00점, 개인사업자(차주, 개인넘버) 4.22점으로 개인사업자(차주, 개인넘버)가 가장 위험하다고 답했다. 차량별로는 컨테이너 3.52점, 트레일러 3.60점, 탱크로리 4.18점, 카고형 3.51점으로 탱크로리의 위험 인식이 가장 높았으며, 적재용량별로는 3~5톤 미만 4.40점, 5~12톤 미만 4.00점, 12톤 이상 3.57점으로 적재용량이 낮을수록 위험 인식이 높게 나타났다.

지난 1년간 업무로 인한 건강 관련 문제로 결근을 한 경우는 업무 중 사고 3.8%, 업무로 인한 건강문제 또는 업무로 인해 악화된 건강 문제(사고 제외) 8.3%로 나타났다.

〈표 IV-47〉 건강위험 인식

(단위 : 명, %)

구분		N	평균±표준편차
종사자 유형	화물운송회사 소속 지입차주	109	3.39±0.90
	사업장 소속 종사자(차주 외)	12	4.00±0.00
	개인사업자(차주, 개인번호)	36	4.22±0.42
계약구조	물량 도급계약	30	3.73±0.78
	노무 도급계약	8	4.00±0.00
	업무 위수탁계약 (화물 및 물류회사, 지입 등)	113	3.58±0.91
	업무 위수탁 계약(사업장 등)	6	3.33±0.52
차량 구분	컨테이너	23	3.52±0.51
	트레일러	70	3.60±0.84
	탱크로리	17	4.18±0.39
	카고형	47	3.51±1.06
적재용량	3~5톤 미만	10	4.40±0.52
	5~12톤 미만	2	4.00±0.00
	12톤 이상	145	3.57±0.86

〈표 IV-48〉 건강상 결근 이유

(단위 : 명, %)

결근 이유	N	%
업무 중 사고	6	3.8
업무로 인한 건강문제 또는 업무로 인해 악화한 건강 문제(사고 제외)	13	8.3
없다	120	76.4
무응답	18	11.5
합계	157	100.0

구체적으로 눈의 피로(129명) > 윗몸의 근육통(118명) > 요통(97명) > 아랫몸의 근육통(91명) 순으로 건강상의 문제가 있다고 응답하였고, 건강 이상 증상과 업무와의 관련성에 대해서는 눈의 피로 97%, 요통(허리통증) 92.4%, 윗몸의 근육통 89.4%, 아랫몸의 근육통 88.3%, 전신 피로 83.1%, 손상(사고로 다침) 83.1%, 목디스크 79.8 %와 같이 근골격계 질환 및 눈의 피로가 업무 연관성이 높다고 응답하였다. 이 중 병원 진료 경험은 요통 19.0%, 윗몸의 근육통 13.6%, 소화 장애/ 위장관 질환 11.9%, 아랫몸의 근육통 11.7% 순으로 높게 나타났다.

한편 일부 종사자는 소화기나 정신상의 건강에도 영향을 미친다고 응답하였는데, 소화 장애/ 위장관 질환 69.0%, 불안감/불면증 65.7%, 과민성대장 증상, 변비, 방광염 63.0%, 두통 55.6%, 정서적 고립감, 우울감, 불안 50.7% 이 업무와 연관된다고 응답 하였다.

〈표 IV-49〉 화물운송종사자의 건강 이상 증상

(단위 : 명, %)

건강문제	청력		피부		요통	
	N	%	N	%	N	%
업무 관련성 있다	22	36.7	14	28.0	97	92.4
업무 관련성 없다	26	43.3	32	64.0	8	7.6
관련이 있는지 모르겠다	12	20.0	4	8.0	0	.0
합계	60	100.0	50	100.0	105	100.0
건강문제	윗몸 근육통		아랫몸 근육통		두통	
	N	%	N	%	N	%
업무 관련성 있다	118	89.4	91	88.3	40	55.6
업무 관련성 없다	14	10.6	12	11.7	28	38.9
관련이 있는지 모르겠다	0	.0	0	.0	4	5.6
합계	132	100.0	103	100.0	72	100.0
건강문제	눈의 피로		손상		불안감/불면증	
	N	%	N	%	N	%
업무 관련성 있다	129	97.0	69	83.1	46	65.7
업무 관련성 없다	4	3.0	10	12.0	20	28.6
관련이 있는지 모르겠다	0	.0	4	4.8	4	5.7
합계	133	100.0	83	100.0	70	100.0
건강문제	정서적 고립감, 우울감, 불안		전신 피로		소화 장애/ 위장관 질환	
	N	%	N	%	N	%
업무 관련성 있다	37	50.7	108	83.1	58	69.0
업무 관련성 없다	26	35.6	20	15.4	22	26.2
관련이 있는지 모르겠다	10	13.7	2	1.5	4	4.8
합계	73	100.0	130	100.0	84	100.0
건강문제	과민성대장 증상, 변비, 방광염		호흡기 문제(천식)		목디스크	
	N	%	N	%	N	%
업무 관련성 있다	51	63.0	34	45.3	71	79.8
업무 관련성 없다	22	27.2	27	36.0	16	18.0
관련이 있는지 모르겠다	8	9.9	14	18.7	2	2.2
합계	81	100.0	75	100.0	89	100.0

〈표 IV-50〉 건강상 문제에 따른 병원 진료 경험

(단위 : 명, %)

건강상 문제	업무 관련 건강 이상 증상		병원 진료 경험	
	N	%	N	%
청력 문제	22	36.7	2	3.3
피부 문제	14	28	2	4.0
요통(허리통증)	97	92.4	20	19.0
어깨, 목, 팔, 팔꿈치, 손목, 손 등 윗몸의 근육통	118	89.4	18	13.6
엉덩이, 다리, 무릎, 발 등 아랫몸의 근육통	91	88.3	12	11.7
두통	40	55.6	-	-
눈의 피로	129	97	8	6.0
손상(사고로 다칩)	69	83.1	8	9.6
불안감/불면증	46	65.7	2	2.9
정서적 고립감, 우울감, 불안	37	50.7	2	2.7
전신 피로	108	83.1	6	4.6
소화 장애/ 위장관 질환	58	69	10	11.9
과민성대장 증상, 변비, 방광염	51	63	-	-
호흡기 문제(천식)	34	45.3	-	-
목디스크	71	79.8	4	4.5

b) 건강검진

화물운송종사자의 최근 2년 이내 건강검진을 89.8%가 받았으며, 이 중 39%(55명)은 사후관리를 받지 않은 것으로 나타났다. 사후관리 미 실시 여부에 대하여 시간이 없어서와 검사 결과를 알기 무서워서가 각각 14.5%로 나타났다.

건강검진을 받지 않은 10.2%의 종사자는 아프지 않아서 22.2%, 비용과 검진 결과 두려워서가 각각 11.1%로 나타나 건강검진의 예방적 기능이 제대로 활용되지 못하고 있음을 확인할 수 있었다.

〈표 IV-51〉 2년 이내 건강검진 여부

(단위 : 명, %)

건강검진 여부	N	%
받았다	141	89.8
받지 않았다	16	10.2

〈표 IV-52〉 사후관리 미실시 이유

(단위 : 명, %)

사후관리 미실시 이유	N	%
어디서 받는지 몰라서	2	3.6
시간이 없어서	8	14.5
귀찮아서	2	3.6
검사 결과를 알기 무서워서	8	14.5
기타	35	63.6
합계	55	100.0

〈표 IV-53〉 건강검진 미 실시 이유

(단위 : 명, %)

건강관리 미 실시 이유	N	%
아프지 않아서	4	22.2
비용	2	11.1
검진 결과가 두렵다	2	11.1
기타	10	55.6
합계	18	100.0

2시간 정도의 투자로 건강검진에 참여할 의향이 있는지에 대하여 87.3%가 검진실시의 의향이 있는 것으로 나타났으며, 건강검진을 위한 비용 지급 의사에 대하여 67.5%가 의향이 있는 것으로 나타나 화물터미널 등 주요 거점을 중심으로 이동식 건강검진을 지원하고 검진 비용에 대한 보조가 필요한 것으로 나타났다.

한편, 건강관리를 위해 필요한 지원으로 터미널, 쉼터 등 휴게시설 확충 30.2%, 건강검진 지원 및 안내 23.8%, 장시간 근로 방지를 위한 가이드 제정 21.9% 순으로 필요하다고 응답하였다.

〈표 IV-54〉 건강검진 참여 의향과 금액 지급 의사

구분		N	%
시간 소요 의향	있다	87.3	87.3
	없다	12.7	12.7
금액 지급 의사	있다	67.5	67.5
	없다	32.5	32.5
합계		100.0	100.0

〈표 IV-55〉 건강관리 지원(다중응답)

(단위 : 명, %)

건강관리 지원	N	%
터미널, 쉼터 등 휴게시설 확충	95	30.2
장시간 근로 방지를 위한 가이드 제정	69	21.9
계약사항에 산재보험 가입 지원	31	9.8
건강검진 지원 및 안내	75	23.8
주요 거점에 건강센터 등의 운영	45	14.3
합계	315	100.0

(5) 화물운송종사자의 산재보험 가입 및 활용 현황

a) 산재보험 가입현황

산재보험은 응답자의 77.7%가 가입한 것으로 나타났으며 운송회사 지입차주 77.1%, 사업장 소속 종사자(차주 외) 100.0%, 개인차주 72.2%로 나타났다. 차량별로는 탱크로리 100.0%, 트레일러 80.0%, 카고형 78.7%, 컨테이너 52.2% 순으로 나타났다. 적재용량별로는 3~5톤 미만과 5~12톤 미만은 100.0%, 12톤 이상은 75.9%로 나타나 12톤 이상 종사자의 가입율이 낮게 나타났다.

〈표 IV-56〉 종사자 유형별 산재보험 가입 여부

(단위 : 명, %)

산재보험	종사자 유형			전체
	화물운송(물류) 회사 소속 지입차주	사업장 소속 종사자(차주 외)	개인사업자(차주, 개인번호)	
가입	가입(77.1)	84(100.0)	12(72.2)	26(77.7)
미가입	미가입(22.9)	25(.0)	0(27.8)	10(22.3)
합계	109(100.0)	12(100.0)	36(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-57〉 차량별 산재보험 가입 여부

(단위 : 명, %)

산재보험	차량				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
가입	12(52.2)	56(80.0)	17(100.0)	37(78.7)	122(77.7)
미가입	11(47.8)	14(20.0)	0(.0)	10(21.3)	35(22.3)
합계	23(100.0)	70(100.0)	17(100.0)	47(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-58〉 적재용량별 산재보험 가입 여부

(단위 : 명, %)

산재보험	적재용량			전체
	3~5톤 미만	5~12톤 미만	12톤 이상	
가입	10(100.0)	2(100.0)	110(75.9)	122(77.7)
미가입	0(.0)	0(.0)	35(24.1)	35(22.3)
합계	10(100.0)	2(100.0)	145(100.0)	157(100.0)

b) 산재보험 비용부담 주체

화물운송종사자의 산재보험 가입에 따른 비용부담은 운송회사 지입차주의 경우 화물운송회사(법인) 41.7%, 차량소유주(지입차주, 개인차주) 45.2%가 비슷한 비율로 부담하고 있다. 사업장 소속 종사자(차주 외)는 화물운송회사(법인) 66.7%, 차량소유주(지입차주, 개인차주) 33.3%의 비율로 부담하고 있다. 개인사업자(차주, 개인번호)는 소속 화물운송회사(법인) 53.8%, 차량소유주(지입차주, 개인차주) 15.4%가 부담하거나 고용한 운전기사 30.8%에게 부담시키는 것으로 나타났다.

차량별로 컨테이너의 경우 화물운송회사(법인)와 차량소유주(지입차주, 개인차주)가 각각 50%로 나타났고, 트레일러는 화물운송회사(법인) 60.7%로 다른 차량에 비교하여 높게 나타났고, 탱크로리는 화물운송회사(법인) 47.1%, 차량소유주(지입차주, 개인차주) 35.3%, 운전기사 17.6%, 카고형은 화물운송회사(법인) 24.3%, 차량소유주(지입차주, 개인차주) 48.6%, 운전기사 21.6%로 나타나 차량에 따른 가입 부담에 차이가 있는 것으로 나타났다.

적재용량별로는 3~5톤 미만의 경우 운전기사의 비용부담이 40.0%로 나타났으며, 5~12톤 미만은 화물운송회사의 부담이 높게 나타났다.

〈표 IV-59〉 종사자 유형별 산재보험 비용부담

(단위 : 명, %)

산재보험 비용	종사자 유형			전체
	화물운송(물류) 회사 소속 지입차주	사업장 소속 종사자(차주 외)	개인사업자(차주, 개인번호)	
사업장(화주)	2(2.4)	0(.0)	0(.0)	2(1.6)
화물운송회사(법인)	35(41.7)	8(66.7)	14(53.8)	57(46.7)
차량소유주(지입차주, 개인차주)	38(45.2)	4(33.3)	4(15.4)	46(37.7)
운전기사	9(10.7)	0(.0)	8(30.8)	17(13.9)
합계	84(100.0)	12(100.0)	26(100.0)	122(100.0)

〈표 IV-60〉 차량별 산재보험 비용부담

(단위 : 명, %)

산재보험 비용	차량				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
사업장(화주)	0(.0)	0(.0)	0(.0)	2(5.4)	2(1.6)
화물운송회사(법인)	6(50.0)	34(60.7)	8(47.1)	9(24.3)	57(46.7)
차량소유주(지입차주, 개인차주)	6(50.0)	16(28.6)	6(35.3)	18(48.6)	46(37.7)
운전기사	0(.0)	6(10.7)	3(17.6)	8(21.6)	17(13.9)
합계	12(100.0)	56(100.0)	17(100.0)	37(100.0)	122(100.0)

〈표 IV-61〉 적재용량별 산재보험 비용부담

(단위 : 명, %)

산재보험 비용	적재용량			전체
	3~5톤 미만	5~12톤 미만	12톤 이상	
사업장(화주)	0(.0)	0(.0)	2(1.8)	2(1.6)
화물운송회사(법인)	6(60.0)	2(100.0)	49(44.5)	57(46.7)
차량소유주(지입차주, 개인차주)	0(.0)	0(.0)	46(41.8)	46(37.7)
운전기사	4(40.0)	0(.0)	13(11.8)	17(13.9)
합계	10(100.0)	2(100.0)	110(100.0)	122(100.0)

산재보험 가입에 대하여 운송회사 지입차주(법인넘버)는 91.3%, 개인차주는 71.4%가 가입 의사가 있는 것으로 나타났으며, 차량유형별로는 카고형의 경우 가입 의사가 없는 경우가 50.0%로 나타나 사고 예방을 위한 산재보험 가입에 대한 인식 변화가 필요한 것으로 파악되었다. 카고형의 경우 보험료를 개인차주와 운전기사에게 부담시키고 있어 가입률이 낮은 것으로 파악된다.

〈표 IV-62〉 종사자 유형별 산재보험 가입 의사

(단위 : 명, %)

산재보험 가입 의사	종사자 유형		전체
	화물운송(물류) 회사 소속 지입차주	개인사업자(차주, 개인넘버)	
있다	21(91.3)	10(71.4)	31(83.8)
없다	2(8.7)	4(28.6)	6(16.2)
합계	23(100.0)	14(100.0)	37(100.0)

〈표 IV-63〉 차량별 산재보험 가입 의사

(단위 : 명, %)

산재보험 가입 의사	차량			전체
	컨테이너	트레일러	카고형	
있다	11(100.0)	14(100.0)	6(50.0)	31(83.8)
없다	0(.0)	0(.0)	6(50.0)	6(16.2)
합계	11(100.0)	14(100.0)	12(100.0)	37(100.0)

c) 산재보험 활용 현황과 과제

한편 화물운송종사자는 대부분이 건강의 이상이 있더라도 산재를 신청하지 않는 것으로 나타났는데, 산재신청을 하지 않은 이유는 산업재해(직무상 재해) 인정을 못 받을 것 같아서 36.8%, 사고나 재해로 인한 부상 또는 질병이 심각하지 않아서 24.2%, 산재보험에 가입되어 있지 않아서 15.2%, 신청 절차가 까다롭고 어려워서 12.6% 순으로 나타났다.

산재보험혜택을 받지 못하거나, 산재보험의 가입을 기피하지 않도록 산재보상의 이점과 신청 사례, 보상절차 등의 이해를 도울 필요가 있다.

〈표 IV-64〉 산재신청

(단위 : 명, %)

산재신청 여부	N	%
신청했다	10	6.4
신청하지 않았다	147	93.7

〈표 IV-65〉 산재 미신청 이유

(단위 : 명, %)

산재 미신청 이유	N	%
신청 절차가 까다롭고 어려워서	34	12.6
산업재해(직무상 재해) 인정을 못 받을 것 같아서	99	36.8
회사에서 자체(공상) 처리를 요구해서	6	2.2
사고나 재해로 인한 부상 또는 질병이 심각하지 않아서	65	24.2
산재보험에 가입되어 있지 않아서	41	15.2
진료시간의 임금 손실이 발생(공가, 병가 사용의 어려움)	20	7.4
자동차 보험금의 보상이 산재보다 높아서	4	1.5
합계	269	100.0

(6) 화물운송종사자 보호의 필요성

a) 안전보건관리를 위한 제도 정비

화물운송종사자의 안전을 확보해야 하는 주된 이유로는 작업이 이루어지는 해당 사업장 내 안전질서 유지 28.2%, 지속적인 노동제공 24.3%, 해당 작업 장소의 위험에 노출 15.0%, 안전보건정보 제공 필요성 11.7%, 스스로 안전 확보가 어려움 10.5%, 유해위험에 대한 정보와 전문성 필요 10.2% 순으로 나타났다.

화물운송종사자의 안전보건관리에 필요한 사항으로는 안전보건교육 및 정보제공 16.2%, 휴게시설 및 시간 제공 15.0%, 산재보험의 가입 14.7%, 보호구 지급 및 착용 확인 12.9%, 사고 다발 차량에 대한 제재 8.5% 순으로 안전 보건관리가 필요한 것으로 나타났다.

〈표 IV-66〉 종사자 보호 이유

(단위 : 명, %)

종사자 보호 이유	N	%
사업장 내 안전질서 유지	94	28.2
작업장소의 위험에 노출	50	15.0
지속적 노동제공	81	24.3
유해위험에 대한 정보와 전문성 필요	34	10.2
안전보건정보제공	39	11.7
스스로 안전확보 어려움	35	10.5
합계	333	100.0

〈표 IV-67〉 종사자 보호를 위한 안전보건관리 사항

(단위 : 명, %)

필요한 안전보건관리사항	N	%
안전점검표, 체크리스트의 제공	52	7.9
산재보험의 가입	97	14.7
안전보건교육 및 정보제공	107	16.2
보호구 지급 및 착용 확인	85	12.9
안전수칙 위반 제재	23	3.5
휴게시설 및 시간 제공	99	15.0
작업시 안전점검	40	6.1
시설, 장비관련 안전조치 이행 확인	36	5.5
계약서에 안전조치 사항 명시	30	4.6
덮개, 포장, 고정장치 등 필요 조치에 대한 행정감독 강화	34	5.2
사고 다발 차량에 대한 제재	56	8.5
합계	659	100.0

b) 안전운임제 확대를 통한 사고예방 유인

응답자의 97.5%가 안전운임제와 같은 최소 운임의 보장이 사고 예방에 도움이 된다고 응답하였다. 다만 사업장과 직접 업무위수탁 계약을 맺은 지입차주의 경우 도움이 안된다는 인식이 더 높았다. 이는 기존의 화물단가보다 안전운임의 단가가 낮게 설정될 우려가 반영된 것으로 보인다.

도움이 되는 이유로는 무리한 운행 자제(장시간 운전 등) 67.7%, 차량정비 강화(타이어 등) 25.0%가 사고 예방에 도움이 될 것으로 인식하고 있었다.

〈표 IV-68〉 종사자 유형별 안전운임제의 사고 예방 인식

(단위 : 명, %)

사고 예방 도움	종사자 유형			전체
	화물운송(물류) 회사 소속 지입차주	사업장 소속 종사자(차주 외)	개인사업자(차주, 개인번호)	
된다	105(96.3)	12(100.0)	36(100.0)	153(97.5)
안된다	4(3.7)	0(.0)	0(.0)	4(2.5)
합계	109(100.0)	12(100.0)	36(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-69〉 계약구조별 안전운임제의 사고 예방 인식

(단위 : 명, %)

사고 예방 도움	계약구조				전체
	물량 도급계약	노무 도급계약	업무 위수탁계약(화물 및 물류회사, 지입 등)	업무 위수탁 계약(사업장 등)	
된다	30(100.0)	8(100.0)	113(100.0)	2(33.3)	153(97.5)
안된다	0(.0)	0(.0)	0(.0)	4(66.7)	4(2.5)
합계	30(100.0)	8(100.0)	113(100.0)	6(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-70〉 차량별 안전운임제의 사고 예방 인식

(단위 : 명, %)

사고 예방 도움	차량				전체
	컨테이너	트레일러	탱크로리	카고형	
된다	23(100.0)	66(94.3)	17(100.0)	47(100.0)	153(97.5)
안된다	0(.0)	4(5.7)	0(.0)	0(.0)	4(2.5)
합계	23(100.0)	70(100.0)	17(100.0)	47(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-71〉 적재용량별 안전운임제의 사고 예방 인식

(단위 : 명, %)

사고 예방 도움	적재용량			전체
	3~5톤 미만	5~12톤 미만	12톤 이상	
된다	10(100.0)	2(100.0)	141(97.2)	153(97.5)
안된다	0(.0)	0(.0)	4(2.8)	4(2.5)
합계	10(100.0)	2(100.0)	145(100.0)	157(100.0)

〈표 IV-72〉 안전운임제의 사고 예방 도움 이유

(단위 : 명, %)

사고 예방 도움 이유	N	%
안전 물품 구입	12	5.5
차량정비 강화(타이어 등)	55	25.0
무리한 운행 자제(장시간 운전 등)	149	67.7
기타	4	1.8
합계	220	100.0

4) 화물운송관계자 설문조사 주요결과

(1) 기초 현황

화물운송 관계자 설문은 원청회사 관계자, 계약상대방 관계자, 소속회사 관계자로 크게 구분하여 조사하였으며, 작업장소를 관리하는 원청회사 관계자는 17명(작업담당자 52.9%, 안전보건관리자 47.1%), 원청을 제외한 계약상대방 관계자는 15명(작업담당자 46.7%, 계약 담당자 53.3%), 소속회사 관계자는 18명(작업담당자가 100.0%)이 본 조사에 참여하였다.¹¹⁰⁾

취급운송물은 원청회사 관계자의 경우 철강 29.4%, 위험물질 35.3%, 기타 화물 35.3%로 나타났고, 계약상대방 관계자는 위험물질을 취급하는 것으로 나타났으며, 소속회사 관계자는 철강 44.4%, 위험물질 38.9%, 기타 화물 16.7%를 운송하는 것으로 응답했다.

화물운송종사자의 출근 시간 및 장소는 원청회사 관계자 70.6%, 계약상대방 관계자 100.0%, 소속회사 관계자 66.7%가 지정한다고 응답했다. 운행내역의 제출은 원청회사 관계자 88.2%, 계약상대방 관계자 100.0%, 소속회사 관계자 83.3%가 제출하도록 한다고 응답하여 사업장과 소속 운송회사가 대부분 운행내역을 관리하는 것으로 파악되었다.

상하차 시간 결정에 대하여 사업장 관계자는 운송회사가 결정한다고 응답한 반면, 운송회사는 화주인 사업장과 화물차주가 결정한다고 응답하여 인식의 차이를 보였다. 운송차량에 상호를 기재하는지에 대해서 원청회사 관계자 58.8%, 계약상대방 관계자 86.7%, 소속회사 관계자 88.9%가 차량에 기재한다고 하였다.

110) 작업장소의 관리자(원청)와 운송계약의 의뢰자(하청)가 구분되는 경우, 작업의 지휘자가 달라질 수 있어 응답자 유형을 구분하였다.

〈표 IV-73〉 기초사항

(단위 : 명, %)

구분		원청회사 관계자		계약상대방 관계자		소속회사 관계자	
		N	%	N	%	N	%
직무	안전보건관리자	8	47.1				
	작업담당자	9	52.9	7	46.7	18	100.0
	계약 담당자			8	53.3		
계약구조	물량 도급계약	8	47.1	6	40.0		
	노무 도급계약					12	66.7
	업무 위수탁계약 (화물 및 물류회사, 지입 등)	9	52.9	6	40.0		
	업무 위수탁 계약(사업장 등)			3	20.0	6	33.3
취급운송 물	철강	5	29.4			8	44.4
	위험물질	6	35.3	15	100.0	7	38.9
	기타 화물	6	35.3			3	16.7
시간 장소 지정	지정	12	70.6	15	100.0	12	66.7
	미지정	5	29.4			6	33.3
운행내역 제출	제출	15	88.2	15	100.0	15	83.3
	미제출	2	11.8			3	16.7
상하차 시간 결정	사업장(화주)	1	5.9	4	26.7	9	50.0
	화물운송회사	14	82.4	8	53.3		
	화물 운전자	2	11.8	3	20.0	9	50.0
상호기재	기재	10	58.8	13	86.7	16	88.9
	미기재	7	41.2	2	13.3	2	11.1

(2) 산업재해 위험과 안전보건관리 실태

a) 관계자의 사고경험 여부와 위험의 인식

화물운송에 관련된 안전사고 경험에 대하여 원청회사 관계자 17.6%, 계약 상대방 관계자 66.7%, 소속회사 관계자 33.3%가 경험한 것으로 나타났으며, 사고의 주요 내용으로는 교통사고가 가장 많고, 추락, 넘어짐(미끄러짐) 등으로 나타났다. 사고 발생 시 작업내용으로는 운송이 가장 높게 나타났으며, 상하차, 운송물 고정 작업 시 발생한 것으로 나타났다.

화물운송종사자가 사고나 질병 발생의 위험에 노출되는 수준에 대한 질문에서 관계자의 절반 이상이 보통으로 응답하였다. 다만 계약상대방 관계자(46.7%), 소속회사 관계자(33.3%)는 높은 편이라고 응답하여 종사자가 위험에 노출되고 있다고 인식하였다. 반면 원청회사 관계자는 낮은 편이라는 응답이 41.2%로 나타나 상대적으로 화물운송종사자가 안전하다고 인식하고 있었다. 사고 및 질병 노출의 이유에 대해서는(높다고 응답한 경우의 다중응답) 교통사고, 장시간 노동을 주요 원인으로 인식하고 있었다.

화물운송종사자의 작업 중 위험도가 높은 작업에 대하여 관계자의 유형과 관계없이 장시간 운전을 가장 위험하게 인식하는 것으로 나타났다.

〈표 IV-74〉 사고경험과 위험도에 대한 인식

(단위 : 명, %)

구분		원청회사 관계자		계약상대방 관계자		소속회사 관계자	
		N	%	N	%	N	%
사고경험	있다	3	17.6	10	66.7	6	33.3
	없다	14	35.3	5	33.3	12	66.7
사고유형	교통사고	2	66.7	7	46.7	6	100.0
	추락	1	33.3	1	6.7		
	넘어짐(미끄러짐)			2	13.3		
사고발생 작업	운송	2	66.7	10	66.7	6	100.0
	상하차	1	33.3				
	운송물 고정			3	20.0		
	차량 덮개 고정			2	13.3		
위험노출 인식도	낮은 편이다	7	41.2				
	보통이다	10	58.8	8	53.3	12	66.7
	높은 편이다			7	46.7	6	33.3
위험노출 이유 (다중응답)	교통사고 위험			7	50.0	6	50.0
	장시간 노동			2	14.3	3	25.0
	중량물 취급			2	14.3		
	기타			3	21.4	3	25.0
작업 위험도 인식	장시간 운전	14	82.4	10	66.7	13	72.2
	화물 상하차 작업			1	6.7	2	11.1
	운송화물 고정작업					2	11.1
	심야 운전	3	17.6	4	26.7	1	5.6

b) 운송 외 작업의 안전보건관리실태

운송 이외의 추가적인 작업수행에 대해서 원청회사 관계자는 운송화물고정 68.0%, 상하차 32.0% 순으로 이루어진다고 응답하였고, 계약상대방 관계자는 상하차 53.3%, 화물운송 고정 46.7%, 소속회사 관계자는 상하차 44.4%, 운송화물 고정 22.2%, 차량정비 33.3%로 대부분 상하차와 운송화물 고정을 추가 작업으로 수행한다고 인식하고 있었다.

종사자가 상하차를 돕는 이유에 대하여 주로 대기시간 단축을 위해서라는 응답이 높게 나타났으며, 사고방지를 위하여 필요한 안전조치가 무엇인지에 대해서 원청회사 관계자는 고소작업시 보호구 착용 및 작업발판 확보 > 적재함 등을 활용한 화물의 고정 순으로 필요하다고 응답한 반면, 계약상대방 관계자와 소속회사 관계자는 중량물 작업시 작업감독 강화 > 고소작업시 보호구 착용 및 작업발판 확보하는 순으로 응답하여 작업감독이 더 중요하다고 보았다.

작업내용 방식의 지정에 대해서는 원청회사 관계자(88.2%), 계약상대방 관계자(60.0%), 소속회사 관계자(61.1%)가 작업장소 관리자가 지정한다고 응답하였다. 한편 사고 및 위험에 대한 관리가 이루어지고 있는지에 대하여 원청회사 관계자와 소속회사 관계자(66.7%)는 관리되고 있다고 인식하는 반면, 계약상대방 관계자(53.3%)와 소속회사 관계자(33.3%)는 관리되지 않는다고 응답하여 응답자의 직무에 따라 인식의 차이를 보였다.

작업 시 작업지휘 및 감독자의 지정에 대하여 관계자는 대부분 지정되어 있다고 응답하였으나 안전보건업무 담당자가 지정되는 경우는 드문 것으로 나타났다.

작업중지권에 대한 안내는 원청회사 관계자 76.5%, 계약상대방 관계자 46.7%, 소속회사 관계자 66.7%가 안내하고 있는 것으로 응답했으나, 앞서 종사자의 47.1%만 안내를 받은 것으로 나타나서 차이를 보였다.

〈표 IV-75〉 운송 외 작업유형과 안전보건관리실태

(단위 : 명, %)

구분		원청회사 관계자		계약상대방 관계자		소속회사 관계자	
		N	%	N	%	N	%
추가 작업의 유형	상하차	8	32.0	8	53.3	12	44.4
	운송화물 고정	17	68.0	7	46.7	6	22.2
	차량정비					9	33.3
상하차 돕는 이유	계약상대방의 요청					3	12.5
	소속회사의 요청	8	32.0			3	12.5
	대기시간 단축	17	68.0	15	100.0	15	62.5
	기타					3	12.5
사고방지 필요 안전조치	적재함 등을 활용한 화물의 고정	9	26.5				
	중량물 취급 시 장비 사용	2	5.9			4	14.8
	고소작업시 보호구 착용 및 작업발판 확보	15	44.1	7	31.8	11	40.7
	중량물 작업시 작업감독 강화	8	23.5	15	68.2	12	44.4
작업내용, 방식 지정	작업장소 관리자	15	88.2	9	60.0	11	61.1
	작업 지휘자			3	20.0	3	16.7
	운송회사	2	11.8			3	16.7
	운전자			3	20.0	1	5.6
사고, 위험 관리	관리	17	100.0	7	46.7	12	66.7
	미관리			8	53.3	6	33.3
감독자 지정	있다	16	94.1	15	100.0	17	94.4
	없다	1	5.9			1	5.6
안전, 보건 업무 담당자	예	4	23.5			1	5.6
	아니오	13	76.5	15	100.0	17	94.4
작업 중지권 안내	있다	17	100.0	7	46.7	12	66.7
	없다			8	53.3	6	33.3

c) 안전보건관리주체에 대한 인식

화물운송작업 시 사고 및 위험 관리의 주체에 대하여 계약상대방 관계자와 소속회사의 경우 전반적으로 운전자가 관리 주체가 되어야 한다고 인식하고 있었다.

(i) 교통사고, 차량이상과 같이 차량의 운행과 상태에 관한 사항과 적재물의 고정 불량 등의 확인은 운전자의 관리가 이루어져야 한다고 보았다.

(ii) 화물의 상하차 작업의 계획 및 감독에 있어서는 ① 위험한 장소에서의 작업, ② 상하차 안전작업 계획수립, ③ 상하차 안전보건감독, ④ 작업자 간 작업순서 조정 및 통제에 있어서는 운전자가 아닌 해당 작업의 지휘자와 작업장소의 관리자가 책임을 부담해야 한다고 보았다. 또한 상하차 및 적재시 사용하는 도구의 안전조치에 대해서는 작업장소 관리자와 작업지휘자의 관리가 필요하다고 응답하였다.

(iii) 적재 화물의 고정과 관련 있는 ① 작업 도구 불량, ② 고정끈과 코일의 마찰로 인한 마모, 절단, ③ 덮개, 포장 미사용으로 인한 날림 및 낙하, ④ 차량 회전 시 전복, 적재물 떨어짐에 대해 계약상대방 관계자와 소속회사 관계자는 운전자가 관리해야 한다고 본 반면 원청회사 관계자는 적재물의 고정에 있어서도 작업지휘자의 책임이 크다고 인식하여 차이를 보였다.

(iv) 화물 초과 적재에 대해서는 주된 책임은 작업지휘자와 운전자에게 있다고 보았으며, 운송회사나 작업장소 관리자의 책임도 요구되었다. 또한 배차량, 간격, 시간 조정 및 통제는 주로 운송회사와 작업 지휘자가 관리의 주체가 되어야 한다고 응답하였다.

〈표 IV-76〉 작업 시 사고와 위험 관리의 주체

(단위 : 명, %)

구분		원청회사 관계자		계약상대방 관계자		소속회사 관계자	
		N	%	N	%	N	%
화물 적재 시 고정 불량	운전자	17	100.0	15	100.0	18	100.0
적재물 받침대 미사용	작업장소 관리자					3	16.7
	운전자	17	100.0	15	100.0	15	83.3
적재 도구 안전조치	작업장소 관리자	8	47.1	15	100.0	12	66.7
	작업지휘자	9	52.9			6	33.3
작업 도구 불량	작업지휘자	17	100.0				
	운전자			15	100.0	18	100.0
마찰로 인한 마모, 절단	작업장소 관리자	17	100.0				
	운전자			15	100.0	18	100.0
덮개, 포장 미사용으로 인한 날림 및 낙하	작업지휘자	17	100.0				
	운전자			15	100.0	18	100.0
차량 회전 시 전복, 적재물 떨어짐	작업지휘자	17	100.0				
	운전자			15	100.0	18	100.0
교통사고	운전자	17	100.0	15	100.0	18	100.0
차량 이상	운송회사	8	47.1				
	차주					3	16.7
	운전자	9	52.9	15	100.0	15	83.3
화물 초과 적재	작업장소 관리자					6	33.3
	작업지휘자	17	100.0	7	46.7		
	운송회사					3	16.7
	운전자			8	53.3	9	50.0
배차량, 간격, 시간 조정 및 통제	작업장소 관리자					6	33.3
	작업지휘자	17	100.0				
	운송회사			15	100.0	9	50.0
	운전자					3	16.7
위험한 작업장소	작업장소 관리자					12	66.7
	작업지휘자	17	100.0	8	53.3	3	16.7
	운전자			7	46.7	3	16.7
상하차 안전작업 계획수립	작업장소 관리자			15	100.0	15	83.3
	작업지휘자	17	100.0			3	16.7
상하차 안전보건 감독	작업장소 관리자			15	100.0	18	100.0
	작업지휘자	17	100.0				
작업자 간 작업순서 조정 및 통제	작업장소 관리자			15	100.0	15	83.3
	작업지휘자	17	100.0			3	16.7

d) 안전보건관리 현황과 과제

화물운송종사자의 사고발생원인에 대하여 원청회사 관계자는 작업장소 및 시설설비의 위험(13.6%)보다 본인 부주의(28.8%), 화물의 유해성(28.8%), 작업지휘 및 감독의 부재(28.8%)를 원인으로 인식하는 반면, 계약상대방 관계자와 소속회사 관계자는 작업장소 및 시설설비의 위험을 가장 큰 원인으로 인식하고 있었다. 종사자의 경우 본인의 부주의 > 작업장소 및 시설설비의 위험 순으로 응답하였다.

계약 시 산업안전보건 및 산재 내용에 대해서는 관계자 유형과 관계없이 모두 포함한다고 응답하여 종사자의 응답(운송회사 소속 54.1%, 개인차주 11.1%)과 차이를 보였다. 계약 시 포함된 내용으로 원청회사 관계자는 안전보건조치의무에 관한 사항과 산재보험 가입 및 건강관리 비용지원에 관한 사항, 계약상대방 관계자와 소속회사 관계자는 안전보건교육에 관한 사항이라는 응답이 가장 높게 나타났다. 또한 작업 위험요인 정보제공과 화물 위험요인 정보제공은 모두 이루어지고 있다고 응답하였다.

화물운송종사자 보호의 필요성에 대하여 모든 관계자는 사업장 내 안전질서 유지, 작업장소의 위험에 노출에 대한 인식을 공통적으로 하고 있었다. 한편 원청회사 관계자는 유해위험에 대한 정보와 전문성 활용이 필요하고, 계약상대방 관계자는 운전기사가 스스로 안전을 확보하기 어렵기 때문에, 소속회사 관계자는 안전보건정보제공 및 교육 부족, 유해위험에 대한 정보와 전문성 활용, 스스로 안전확보 어려움을 추가적으로 인식하는 것으로 나타났다.

〈표 IV-77〉 안전보건 관리 현황

(단위 : 명, %)

구분		원청회사 관계자		계약상대방 관계자		소속회사 관계자	
		N	%	N	%	N	%
사고발생 원인	본인 부주의	17	28.8	7	24.1	12	25.0
	잘못된 작업 방법	8	13.6			6	12.5
	작업장소 및 시설설비의 위험	17	28.8	15	51.7	15	31.3
	화물의 유해성			7	24.1	6	12.5
	작업지휘 및 감독의 부재	17	28.8			9	18.8
계약 시 안전 사항 포함	포함	17	100.0	15	100.0	18	100.0
계약 시 포함 내용	안전보건조치의무에 관한 사항	17	34.0	7	18.9	12	25.0
	안전보건점검에 관한 사항	8	16.0	7	18.9	12	25.0
	안전보건교육에 관한 사항	8	16.0	15	40.5	15	31.3
	산재보험 가입 및 건강관리 비용지원에 관한 사항	17	34.0	8	21.6	9	18.8
작업 정보제공	제공	17	100.0	15	100.0	18	100.0
화물 정보제공	안내받음	17	100.0	15	100.0	18	100.0

화물운송종사자 안전보건관리를 위한 필요사항으로 ① 원청회사 관계자는 안전점검표, 체크리스트의 제공 > 안전수칙 위반 제재 > 안전보건교육 및 정보제공 > 휴게시설 및 시간 제공 > 시설, 장비 관련 안전조치 이행 확인 > 보호구 지급 및 착용 확인 > 작업시 안전점검 순으로 응답하였다. ② 계약상대방 관계자는 보호구 지급 및 착용 확인 > 휴게시설 및 시간 제공 > 작업시 안전점검 > 시설, 장비 관련 안전조치 이행 확인 > 산재보험의 가입 > 사고 다

발 차량에 대한 제재 순으로 응답하였고, ③ 소속회사 관계자는 보호구 지급 및 착용 확인 > 휴게시설 및 시간 제공 > 작업시 안전점검 > 시설, 장비 관련 안전조치 이행 확인 > 사고 다발 차량에 대한 제재 > 산재보험의 가입 > 안전 보건교육 및 정보제공 순으로 높게 나타났다.

주로 계약상대방과 소속회사의 요청은 작업과 관련된 보호구 착용, 휴게시설 제공, 작업시 안전점검, 시설장비 안전조치가 주를 이루는 반면, 원청의 경우 관리적인 측면의 안전점검표 제공, 안전수칙 위반 제재, 안전교육 및 정보 제공 순으로 나타났다. 종사자의 경우 안전교육 및 정보제공, 휴게시설 제공, 산재보험 가입, 보호구 지급 및 착용 확인 순으로 나타나 주체별로 관심도의 차이가 있었다.

안전운임제 사고 예방에 대하여 원청회사 관계자 100.0%, 계약상대방 관계자 53.3%, 소속회사 관계자 66.7%가 도움이 되는 것으로 인식하고 있었으며, 그 이유로는 차량정비강화와 무리한 운행 자제로 나타나 종사자의 인식과 동일하였다.

〈표 IV-78〉 종사자 보호를 위한 안전보건관리 사항

(단위 : 명, %)

구분		원청회사 관계자		계약상대방 관계자		소속회사 관계자	
		N	%	N	%	N	%
종사자 보호 필요 이유	사업장 안전질서 유지	17	33.3	7	24.1	12	30.8
	작업장소 위험에 노출	17	33.3	8	27.6	9	23.1
	노동력 보호 필요성			7	24.1	6	15.4
	유해위험 정보와 전문성 활용	17	33.3			3	7.7

	안전보건정보제공 및 교육 부족					6	15.4
	스스로 안전확보 어려움			7	24.1	3	7.7
종사자 보호 안전보건 관리 필요사항	안전점검표, 체크리스트의 제공	16	17.0			3	3.8
	산재보험의 가입			7	11.7	6	7.7
	안전보건교육 및 정보제공	14	14.9			6	7.7
	보호구 지급 및 착용 확인	11	11.7	15	25.0	15	19.2
	안전수칙 위반 제재	15	16.0			3	3.8
	휴게시설 및 시간 제공	14	14.9	15	25.0	15	19.2
	작업시 안전점검	11	11.7	8	13.3	9	11.5
	시설, 장비 관련 안전조치 이행 확인	13	13.8	8	13.3	9	11.5
	덮개, 포장, 고정장치 등 필요 조치에 대한 행정점검 강화					3	3.8
	사고 다발 차량에 대한 제재			7	11.7	9	11.5
안전운임 제 사고 예방 도움	된다	17	100.0	7	46.7	12	66.7
	안된다			8	53.3	6	33.3
안전운임 제 사고 예방 도움 이유	차량정비강화	17	50.0			3	20.0
	무리한 운행 자제	17	50.0	7	100.0	12	80.0

5) 화물운송종사자 및 관계자 면담조사 결과

(1) 기초 현황

화물운송종사자의 노무제공 형태와 안전보건 실태조사를 파악하기 위하여 일대일 대면 및 Focus group interview(FGI) 방식의 질적 연구하였으며, 설문시험 대상자인 도급인, 운송회사 관계자(차주), 화물운송종사자 등 20명이 참여하였다.

〈표 IV-79〉 면담조사



(2) 면담조사 종합 의견

a) 화물운송종사자

(i) 개인 화물차주

- 사업자등록은 개인사업자로 회사 간의 운송계약에 의하며, 전속과 비전속으로 구분된다. 비전속의 경우 계약 결정권이 일부 부여되기도 하며, 작업 일정 및 작업내용 결정권은 전속 여부와 관계없이 현장의 안전관리자가 조율하고, 운전자의 교체는 이루어지지 않는 것으로 나타났다.
- 교통사고 경험자가 있었으며, 상하차 작업, 장시간 운전, 차량정비를 위험요인으로 공통적인 의견을 제시하였다. 업무와의 이상 증상 발생 시 자비에 의한 진료 경험이 있고, 건강검진은 전속성이 있는 경우 회사 측 부담, 전속성이 없는 경우 국가검진을 실시하는 것으로 나타났다.

- 업무 중 사고 및 위험 관리를 위한 주체의 역할에 대해서는 상차는 생산 공장, 하차는 화주(작업감독자)가 주체가 된다. 계약 주체는 상·하차 시 안전보건 시설의 관리, 운송회사는 심야에 배치 금지, 화물차주는 장시간 운전을 금지해야 한다는 의견이 높게 나타났다.
- 산재보험 가입은 면담자 모두 가입하였고, 중요하게 인식하고 있었다. 산재예방을 위해 계약서상에 안전 관련 내용을 포함할 필요가 있으며, 일부 안전보건 교육 내용이 포함되고 있으며 추가적으로 안전보건조치의 의무와 휴식에 관한 사항이 포함되어야 한다는 의견이 제시되었다.
- 화물운송종사자의 운송, 운송 외 작업, 건강관리, 안전보건활동 등 안전 보건관리사항은 안전점검, 장시간 운전과 심야 운전 관리, 안전보건교육의 필요성이 제시되었으며, 화물운송 관계 법령을 통한 보호로는 단시간 배치(빈번한) 금지, 화물 적재물보험 관리를 통한 배상책임으로부터 보호 등의 의견이 제시되었다.

(ii) 법인 화물차주

- 운송회사(법인) 차량으로 등록되어 있으나 개인사업자도 등록되어 있고 지입차량으로 연 단위 등으로 계약을 수행한다. 전속성으로 계약 결정의 주도권, 작업 일정 및 작업내용 결정권은 모두 회사에서 결정하며, 운전자 교체가 가능한 것으로 나타났다.
- 건강검진은 국가검진으로 실시하며, 병원 방문은 자비로 이루어지는 것으로 나타났고, 운송 이외의 작업을 수행하지 않는 경우와 수행하는 경우로 나누어지는데 수행 시 상·하차 작업에 투입되는 것으로 나타났고 위험작업으로 인식하고 있었다.
- 상차 시 생산공장에 하차 시 화주의 작업 감독자가 주체가 되기 때문에 화주가 사고 및 관리의 주체가 되어야 한다는 인식이 높았으며, 무리한 운행 금지하고, 상하차 시 위험물에 대한 관리, 심야 배송 금지의 필요성을 제시하였다. 안전관리를 위하여 상하차시 작업관리자의 지정과 배

치, 안전관리자의 상주가 필요하다고 하였다.

- 화물운송종사자의 운송, 운송 외 작업, 건강관리, 안전보건활동 등 안전 보건관리사항으로 화물운송자 전용 건강관리센터를 지역, 휴게소에 운영, 주기적인 건강검진의 사후관리가 필요하다고 하였다.

(iii) 법인 화물기사

- 사업장(법인) 차량으로 등록되어 있고, 계약에 의해 전속적인 노무를 제공한다. 계약 결정의 주도권, 작업 일정 및 작업내용 결정권은 없으며, 운전자 교체가 불가능한 것으로 나타났다.
- 운송업무만 전문으로 수행하여 이외 작업은 시행하지 않으며, 업무 중 사고 및 위험 관리를 위한 주체는 상하차 사업장이 관리해야 한다고 인식하고 있었다.
- 사고방지를 위한 안전조치에 대하여 운송자에게 추가적인 작업 지시가 이루어져서는 안 된다는 의견이 많았으며, 화물운송종사자의 산재보험 100% 가입을 위한 규정이 필요하다고 하였다.
- 화물운송종사자 보호의 필요성과 방안으로 휴게시설 확충, 건강관리와 행정적인 관리감독이 이루어져야 한다는 의견이 제시되었다.

b) 화물운송 관계자

(i) 사업장 관계자

- 종사자에 대한 별도의 관리는 하지 않으며, 상하차를 포함하여 계약하며, 계약의 결정권은 협력사(운송회사)가 가지고 있다. 작업 일정이나 내용은 운전자가 결정하며, 자세한 사항은 파악하지 않는 것으로 나타났다.
- 운송업무가 가장 위험하며(교통사고 등) 다음으로 상하차, 고박 등을 위험요인으로 제시하였고, 사고 시 산재처리나 자동차 보험으로 처리하는 것으로 나타났다.
- 작업장 내 안전관리자 선임, 현장점검, 안전교육 등을 실시하고 있으며,

작업방식에 대한 결정권은 운전자에게 있다고 인식하고 있었다.

- 산재보험은 의무가입이 필요하다는 의견이 많았으며, 건강검진을 위한 지원 대책 마련, 작업발판 설치, 화주 측에서 안전작업담당자 선임 운영, 운송시간, 적재방법 등에 관한 법적 기준 강화를 보호 방안으로 제시하였다.

(ii) 운송회사 관계자

- 작업 일정 및 작업내용 결정권은 운전자가 결정하고 업무 관리는 상호기재, 시간이랑 장소를 지정하여 운영하며, 상하차 전반에 대한 계약을 체결하되 계약 결정의 주도권은 사업장에 있다고 인식하고 있었다.
- 운송과 상하차를 위험작업으로 제시하였고 위험 관리의 주체는 운전자로 인식하고 있다.
- 안전조치를 위해서 현장점검과 감독 등의 관리가 필요하다는 의견이 많았으며, 법령에 따른 화물운송종사자의 관리, 계절, 장시간 운전에 대한 법적 조치 마련, 낙하방지 장치 설비의 안전장치로 적재물 관리가 이루어져야 한다는 의견이 높게 나타났다.

6) 전문가 회의 개최 결과

(1) 개최 목적

- 본 연구의 실태조사 및 면담조사 결과 발표 및 의견수렴
- 화물운송종사자의 보호 필요성, 효과적인 보호방안에 대한 의견수렴

(2) 일시 및 참석 대상

- 일 시: 2022. 09. 21.
- 회의 방법: 비대면 온라인(Zoom) 참여

- 참석자 : OO물류 대표, OO사업장 안전관리자(화물운송 관리 담당자), 화물연대(OO지회), OO정유 지입차주, 연구진 2명, 총 6명

(3) 전문가 종합 의견

- 화물운송업 종사자는 지입차주가 대부분이며, 개인사업주이기 때문에 산안법의 보호를 받기 위해서는 특고로 인정될 수 있는지 여부가 안전보건 확보에 중요한 요소라는 공통 의견을 제시하였다.
- 산안법 상의 화물차주 특고종사자 보호를 위한 안전보건관리의 주체와 의무에 관한 규정들은 현실과 괴리가 있어 바로 적용하기 어려우며, 사고발생 시 책임 소재가 불분명하여 법 또는 제도의 보완이 필요하다고 하였다.
- 특히, 특고 적용 대상이 4개 운송물로 한정되어 특고의 범위를 확대하는 방안이 고려되어야 하고, 계약구조상 전속성을 갖지 못하는 종사자에 대한 보호도 필요하다.
- 2019년 이후 적재용량을 증튼하는 개인사업자가 증가할 것으로 예상되며 적재용량, 작업방식 등을 고려할 때 법인차주(지입차주)과 동일한 보호가 필요할 것으로 보인다. 차량, 적재용량 등을 세부화된 안전관리가 필요하며, 화물운송의 유사업종, 화물운송회사를 통한 안전보건 교육이 필요하다고 하였다.
- 사고 예방과 안전확보를 위한 안전보건관리자 또는 안전보건담당자의 지정으로 현장 감시와 감독의 강화가 이루어져야 하고, 원청과 운송회사에 대한 화물운송종사자 보호를 위한 책임과 권한을 부여하는 방안도 고려되어야 한다고 하였다.
- 건강검진에 대한 부분은 장시간 근로 심야 운전 등으로 검진 참여에 대한 여건이 맞지 않는 부분이 있으므로 화물운송종사자를 위한 권역별 병원 지정 등의 운영이 필요하고, 사후검진과 고령근로자의 건강관리를 위

한 찾아가는 건강검진 서비스, 화물휴게소 활용에 건강관리 센터 설립 등의 맞춤 건강 예방이 이루어져야 한다는 의견이 제시되었다. 아울러 건강검진 미실시자에 대한 운송업무 제한 등 강력한 규제를 통해 교통사고로 인한 공중에 대한 위험을 예방하고, 고령화되는 종사자의 건강관리에 대한 경각심을 줄 필요가 있다고 하였다.

- 산재보험가입은 정부의 지원사업, 화주와 연 단위 계약 시 의무가입을 추진하여 사고에 대한 대비를 할 수 있도록 해야 한다는 의견이 있었다.
- 안전운임제 등 화물운송종사자에게 안전을 확보할 수 있는 적정임금을 보장하는 것이 사고예방에 도움이 될 것이며, 적정임금 보장을 위한 제도의 마련이 필요하다고 보았다.

4. 소 결

1) 화물운송업 재해발생 현황 분석

화물운수업 종사자의 업무상 사고 사망만인율은 전체 대비 9.23배 높았으며, 질병 사망만인율도 4.11배 높은 것으로 나타났다('14~'16 누적). 사망자도 2014년부터 2016년까지(47명), 2017년(75명), 2018년(96명)으로 매년 증가하고 있다.

최근 2개년도('20~'21) 발생일 기준 재해사례 185건을 분석한 결과 재해자수는 차주(64명)보다 종사자(121명)가 2배 정도 많았다. 아직 화물차주의 산재보험 가입이 근로자의 가입보다 적기 때문으로 보인다. 반면 사고사망자가 발생한 비율은 차주가 9.4%, 종사자는 2.5%로 차주들의 위험도가 더 높은 것으로 나타났다. 화물차주의 산재보험 가입자수는 20년 9,617명에서 21년 18,737명으로 2배 증가하였으며, 향후 특고 범위가 확대될 것임을 고려하면 재해자수와 사망자수는 지속적으로 증가할 것으로 전망된다.

재해자는 50인 미만의 사업장에서 74.6%가 발생하였고, 이중 5~49인 미만 사업장에서 44.9%가 발생하였다. 주로 특수화물운수업과 구역화물운수업, 운수부대서비스업에서 발생한 것으로 나타났다. 이들은 차량관련 작업, 상하차 작업, 적재함 포장, 불특정 경로의 운전 등의 인력에 의존도가 높은 작업 특성을 지니고 있다.

재해자가 수행한 작업은 차량내 적재(46.5%), 작업후 정리정돈(25.9%), 교통사고(21.6%) 순이고, 재해유형은 떨어짐(36.8%), 교통사고(21.1%)가 높았으며 사망자는 교통사고가 77.8%로 가장 많았다. 한편 심야 및 새벽 작업시 발생한 재해가 전체의 15.7%를 차지하였다.

재해발생원인에 있어서도 차주는 교통사고(56.3%), 떨어짐(18.8%) 순으로

나타난 반면 종사자는 떨어짐(46.3%), 넘어짐(13.2%) 순으로 나타나 화물작업 시 종사자의 재해가 높고, 운송(운전) 작업 시 차주의 사고발생 위험이 높은 것으로 나타났다. 이는 종사자가 운송관련 작업을 보조하던 중에 다치는 경우가 발생했거나, 종사자의 경우 근로자로 근무시간이 적용되지만 차주의 경우 장시간 근로, 심야 운전 등에 의한 교통사고의 위험이 더 높을 수 있기 때문으로 보인다.

재해자는 50세 이상의 중장년층의 재해가 79.4%로 나타나 연령대가 높을수록 재해 위험이 높은 것으로 확인되었다. 또한 6개월 미만의 업무경력을 지닌 재해자가 전체 재해자의 55.7%에 달했으며, 일용직과 임시직이 재해자의 20%에 달해서 신규 작업자와 단기근로자의 안전보건교육 및 작업훈련(선택 등)이 필요한 것으로 나타났다.

2) 노무제공 및 산업재해 실태 분석

(i) 실태조사 결과 화물운송종사자는 월 20일 이상, 일 11시간 이상의 장시간 근로를 제공하는 것으로 나타났다. 화물의 운송시간과 장소의 결정은 주로 운송회사와 화주에 의해서 결정되는 것으로 나타났다.

운송을 위한 준비시간에 있어서도 운송회사 소속 지입차주의 일부는 심야 및 야간에 운송을 준비한다고 응답하였고 야간작업시 조명 등이 적절히 확보되지 않으면 사고발생의 위험이 높아짐을 확인하였다. 법인차주 23.8%가 심야 및 새벽에 작업을 한다고 응답했으며, 주로 컨테이너와 카고형 3~5톤 차량에서 심야 및 새벽 작업이 이루어지는 것으로 나타났다. 계약된 화물 이외에 화물을 혼적하는 경우는 카고형 21.3%, 컨테이너 17.4%로 나타났다.

(ii) 위험도에 대한 인식은 1순위 장시간 운전, 2순위 심야 운전, 3순위 운송화물 고정 작업 순으로 응답하였다. 사고경험 응답에서는 컨테이너와 트레일러 차량 종사자의 사고경험 비율이 높게 나타났다. 사고원인으로는 모든 차

량에서 교통사고가 가장 높게 나타났고, 상하차와 운송물 고정 작업에서 발생한다고 응답하였다. 기타 재해유형은 차량별로 차이를 보였는데 컨테이너는 깔림, 트레일러는 넘어짐(미끄러짐)과 추락, 카고형은 추락과 끼임 순으로 사고발생 위험이 높다고 응답했다. 위험작업은 컨테이너는 차량주차, 트레일러는 상하차 작업(적재 포함)과 차량 덮개 고정, 카고형은 상하차 작업(적재 포함)과 운송물 고정 순으로 응답하였다.

사고원인에 대해서 종사자는 본인의 부주의 > 작업장소 및 시설설비의 위험 순으로 응답했으나, 계약 상대방과 소속회사 관계자는 작업장소 및 시설설비의 위험을 가장 큰 원인으로 인식하고 있었다.

(iii) 운송 외의 추가 작업은 상하차 작업, 운송화물 고정, 차량정비가 이루어지고 있었으며, 상하차 작업을 수행하는 이유는 대기시간 단축을 위해서라는 답변이 제일 높았다. 추가적 작업내용 및 방식의 결정은 주로 작업장소 관리자가 하고 있으며 운송회사(소속회사)도 관여하는 것으로 나타났다. 상하차 안전조치를 위해서 적재함 등을 활용한 화물의 고정(고박), 고소작업 시 보호구 착용 및 작업발판 확보, 중량물 취급 시 장비 사용(지게차, 크레인 등)이 필요하다고 응답했다.

작업유형별 안전보건관리책임주체에 대해서 ① 교통사고, 차량이상과 같이 차량의 운행과 상태에 관한 사항과 적재물의 고정 불량 확인은 운전자의 관리가 이루어져야 한다고 보았다. ② 화물의 상하차 작업의 계획 및 감독에 있어서는 위험한 장소에서의 작업, 상하차 안전작업 계획수립, 상하차 안전보건 감독, 작업자 간 작업순서 조정 및 통제에 있어서는 해당 작업의 지휘자와 작업장소의 관리자가 책임을 부담해야 한다고 보았다. 또한 상하차 및 적재시 사용하는 장비 등의 안전조치에 대해서는 작업장소 관리자와 작업지휘자의 관리가 필요하다고 응답하였다. ③ 적재 화물의 고정과 관련 있는 작업 도구 불량, 고정끈과 코일의 마찰로 인한 마모 및 절단, 덮개, 포장 미사용으로 인한 날림 및 낙하, 차량 회전 시 전복 또는 적재물 떨어짐에 대해 운전자가 관리해야 한다고 본 반면 원청회사 관계자는 적재물의 고정상태 확인에 있어서

도 작업지휘자의 책임이 크다고 인식하여 차이를 보였다. ④ 화물 초과 적재에 대해서는 주된 책임은 작업지휘자와 운전자에게 있다고 보았으며, 운송회사나 작업장소 관리자의 책임도 요구되었다. 또한 배차량, 간격, 시간 조정 및 통제는 주로 운송회사와 작업 지휘자가 관리의 주체가 되어야 한다고 응답하였다.

현장의 안전관리가 잘 이루어지고 있는지에 대하여 전반적으로 관리가 이루어진다고 응답하였다. 현장의 안전관리 사항으로는 작업 중지권 행사가 가능하고, 작업 감독자 지정되고 있다고 응답했다. 다만 작업감독자가 안전보건 업무담당자인 경우는 소수에 불과하고, 작업중지권의 행사에 대한 안내를 받지 못한 응답자가 과반이 넘어 개선이 필요한 것으로 보인다.

산업재해를 예방을 위해 계약상대방과 소속회사는 작업과 관련된 보호구 착용, 휴게시설 제공, 작업시 안전점검, 시설장비 안전조치와 같이 작업과 관련된 조치가 필요하다고 본 반면, 원청의 경우 안전점검표 제공, 안전수칙 위반 제재, 안전교육 및 정보제공과 같이 관리적인 측면의 조치가 필요하다고 응답했다. 종사자의 경우 안전교육 및 정보제공, 휴게시설 제공, 산재보험 가입, 보호구 지급 순으로 나타나 주체별로 관심도의 차이가 있었다.

(iv) 종사자의 89.8%가 2년 이내에 건강검진을 받았으나 이중 39%는 사후관리를 받지 않았다고 응답했다. 주로 근골격계 질환 및 눈의 피로가 건강상 질환으로 나타났으며 일부 종사자는 소화기나 정신상의 건강에도 영향을 받고 있다고 응답하였다. 2시간 정도 소요되는 검진에 87.3%가 참여 의향이 있으며 67.5%가 검진 비용의 지급의사가 있었다. 화물운송종사자의 건강권 확보를 위해 터미널, 쉼터 등 휴게시설 확충하고, 건강검진 지원 및 안내, 장시간 근로 방지를 위한 가이드 제정이 필요하다고 응답하였다.

(v) 산재보험은 응답자의 77.7%가 가입했으나 카고형의 경우 절반정도가 가입 의사가 없다고 하였다. 카고형의 경우 보험료를 개인차주와 운전기사에게 부담시키고 있어 가입률이 낮은 것으로 파악된다. 한편 산재신청을 하지

않은 이유는 산업재해(직무상 재해) 인정을 못 받을 것 같아서라는 응답이 높아 산재보험의 가입을 기피하지 않도록 산재보상의 이점과 신청 사례, 보상절차 등의 이해를 도울 필요가 있었다.

응답자의 대다수가 화물운송종사자의 보호필요성에 공감하고 있었으며, 사업장 내 안전질서 유지, 작업장소의 위험에 노출되기 때문에 사업장 관계자의 관리가 필요하다고 인식하고 있었다. 한편 안전운임제와 같은 최소 운임의 보장이 무리한 운행 자제(장시간 운전 등), 차량정비 강화(타이어 등)로 이어져 사고 예방에 도움이 된다고 보았다.

3) 시사점

조사에 참여한 응답자의 대다수는 화물운송종사자는 산업재해 발생의 위험성이 높고 보호가 필요하다는 공감대가 존재하였다. 화물운송종사자는 주로 교통사고와 상하차 및 고정 작업에서 재해발생 위험이 높으며, 운송 업무시 적절한 휴게시간의 부여와 추가 작업에 대한 안전관리를 강화할 필요가 있는 것으로 나타났다. 또한 안전보건관리의 주체와 의무에 관한 규정들은 현실과 괴리가 있어 적용하기 어려우며 화주와 운송회사에 대해 화물운송종사자 보호를 위한 책임과 권한을 분배할 필요가 있다고 보았다.

운송업무와 차량점검 업무는 화물차주의 재량과 전속 아래 이루어지는 작업으로 화물차주가 관리해야 하는 업무범위로 보았다. 그러나 상하차 작업은 사업장의 감독자가 작업을 총괄하는 주체가 되기 때문에 화주가 안전관리의 주체가 되어야 한다고 보았다. 또한 차량 적재물의 고정작업을 위한 고소작업대와 작업발판 등의 제공은 작업장소 관리자가 제공하고 작업지휘자의 확인 아래 작업이 이루어져야 한다고 보았다. 종사자의 보호는 해당 사업장의 안전보건 질서유지를 위해 필요하고 작업장소의 위험에 노출되기 때문에 보호할 필요가 있으며 사업장에서 작업이 이루어지는 경우 안전에 대한 지식을 갖춘 작업관리자를 지정과 배치할 필요가 있다고 보았다.

이 밖에도 적정 운송시간 보장 등을 통해 무리한 운행을 제한하고 휴게권의 보장을 위한 휴게시설 확충이 필요하며, 건강권 보호를 위해 주요 거점(쉼터 등)에 건강관리지원센터를 운영하여 건강검진 및 사후관리를 도와야 한다는 의견이 있었다.

한편 산재보험은 화주와 운수사업자의 연 단위 계약 시 의무적으로 가입하도록 해야 한다는 의견이 많았으며, 개인차주에 대해서는 산재보험 가입을 위한 정부의 지원이 필요하다고 보았다. 또한 적정임금 보장을 위한 제도마련이 필요하다고 보았다.

V. 화물운송종사자 보호방안



V. 화물운송종사자 보호방안

1. 화물차주 특고종사자 보호를 위한 산안법령 개선 방향

1) 특고종사자 보호취지와 배경

종래의 노동관계법령은 근로자와 자영인을 구분하여 근로자에 대해서는 노동법을 엄격히 적용하였으나, 자영인에 대해서는 시장경제질서 내에서 사인간의 계약조건을 결정하도록 사적자치의 영역에 맡겨왔다.

그러나 외환위기 이후 기업은 경쟁을 통한 낮은 인건비와 인력운영의 유연성을 추구하였고, 건설업, 조선업에서 주로 활용되어 온 사내하도급과 파견근로, 기간제 및 단시간 근로계약이 전 산업으로 확대 되었다. 그 결과 기업은 핵심업무를 제외한 보조업무를 수행하는 인력을 하청기업 또는 파견기업을 통해 제공받게 되었다. 정부는 간접고용의 확산으로 인한 피해가 발생하지 않도록 사내하도급에서 수급인의 근로자를 보호하기 위한 도급인의 책임을 강화하고, 비정규직 보호법을 통해 파견근로자와 기간제 및 단시간 근로자의 보호를 강화했다. 이러한 노동법적 보호는 노무를 제공하는 자가 근로자의 신분을 유지하고 있기에 가능한 것이었다.

그러나 최근 노동시장에서는 근로자를 사용하던 업무를 아웃소싱하여 노무도급과 업무위탁계약을 통해 자영인에게 맡기고 있다. 이들은 외관상 자영인으로 보이지만 실질적으로 근로자와 유사하게 자신의 노동력을 타인에게 제공하여 생계를 유지하는 자로, 자신의 계산과 이익으로 사업을 영위하는 진성 자영인과 차이가 있다.¹¹¹⁾ 이들의 근로자성이 부정되어 노동보호법의 보호를

111) 특고종사자에 대해서는 특수고용자, 특수고용직, 특수고용관계라는 다양한 명칭으로 불려왔는데(김인재, 특수형태근로종사자의 법적 보호방안, 노동법학 제31호, 2009, 237쪽), 산재보험법에서 정의하는 특수형태근로종사자보다 넓은 의미로 자영인의 외양을 띠면서도 노무제공의 실질에서 근로자와 유사한 자로서 개념을 정의하기 보다 범주를 설

받지 못하는 상황에 되자 정부는 사회적 논의를 통해 특고종사자라는 개념을 도입하여 진성 자영인과 구분되는 종속적인 노무제공자를 노동관계법령의 보호대상에 편입하려는 시도를 하였다.¹¹²⁾ 그러나 특고종사자에게 노동관계법령을 적용하려는 논의가 사회적 합의를 이루지 못하자, 정부는 논란이 적은 개별 법령부터 특고종사자의 보호를 반영하는 개별입법방식으로 전환하였고, 2007년 12월 산재보험법에 최초로 특수형태근로종사자의 보호규정을 반영하였다. 이후 산업안전보건법, 고용보험법 등에도 보호규정이 반영되었다.

특고종사자는 소득을 얻기 위해 타인의 사업에 자신의 노동력을 제공하고 계약 상대방과 경제적인 종속이라는 불평등한 관계 아래 상대방이 정한 열악한 근로조건에 노출될 위험이 있다. 우리 헌법은 이러한 근로의 특성을 가진 자를 보호하기 위해 헌법 제32조를 통해 인간의 존엄이 침해당하지 않도록 국가가 최소한의 근로기준을 보장하도록 의무를 부여하고 있으며, 헌법 제33조를 통해 노동3권을 보장하여 근로조건을 향상할 수 있도록 하고 있다. 이러한 헌법상의 근로의 권리, 노동3권의 보장은 근로기준법상의 근로자에게만 보장되는 것이 아니다. 헌법이 추구하는 근로라는 특성을 가진 자를 보호하기 위해 개별 실정법을 통해 그 법률이 추구하는 목적을 달성하기 위한 보호대상과 책임주체를 정하여 의무를 부과할 수 있다.¹¹³⁾

노동보호법으로서 산안법은 헌법이 보호하려는 근로의 특성, 즉 영업의 자유를 구가하며 대등하고 자유로운 협상을 통해 계약조건을 형성하는 진성 자영인과 달리, 생계를 유지하기 위해 자신의 노동력을 제공하며 타인이 정한 근로조건에 종속되는 노무제공자를 보호해야 한다. 따라서 계약상대방이 소득을 얻을 기회를 제공한다는 우월적 지위에서 노무제공자의 근로조건을 결

정하는 것이 타당하다는 견해(윤애림, 산재보험법의 특수형태근로종사자 특례제도의 문제점과 대안, 노동법연구 제33호, 2012, 49쪽).

112) 정부는 2001년 7월 23일에 발족한 노사정위원회 비정규직근로자대책특별위원회를 통해 특고종사자의 보호방안에 대한 사회적 논의를 시작하였으나 큰 소득을 얻지는 못하고 종료되었다.

113) 나민오, 산업안전보건법의 보호대상이 근로자 개념의 해석에 관한 연구, 노동법포럼 제36호, 2022, 123~135쪽 참조.

정하는 경우 계약상대방에게 인간의 존엄을 보장하는 최소한의 근로조건을 준수할 의무를 부과하여 노무제공자의 생명과 건강을 보호해야 한다.

근래에는 계약상대방이 노무를 제공받지 않고 제3자에게 노무를 제공토록 하는 중층적, 간접적 고용계약이 활용되고 있다는 점에서, 외형상의 계약당사자에 국한해서 책임을 부과하면 실질적 보호가 이루어지지 못하는 문제가 발생할 수 있다. 예를 들면 사내하도급, 파견, 인력알선(중개) 등을 통해 경제적 종속관계를 형성하는 계약상대방이 작업환경의 근로조건을 결정하지 않는 경우가 있다. 따라서 특고종사자를 보호할 의무를 부담하는 자(노무를 제공받는 자)는 근로조건을 실질적 결정자가 누구인지 파악하여 책임을 부과해야 한다. 산업구조가 변화하고 고용형태가 복잡해질수록 계약구조의 변형을 통해 책임을 회피하거나 근로조건 보호에 공백이 발생하지 않도록 법을 해석하고 적용하려는 노력이 중요하다.

2) 전속성 요건의 완화 또는 폐지의 필요성

특고종사자의 개념이 산재보험법에 처음 반영될 당시에는 산재보험가입의 편의와 산재보험료의 부담주체를 명확히 할 수 있도록 주로 하나의 사업에 대한 전속성 요건이 반영되었다.¹¹⁴⁾ 그러나 이러한 전속성 요건은 사회적 논쟁을 줄이고 행정의 편의를 도모하기 위한 기준으로 제시된 것일 뿐, 진성 자영업인과 특고 종사자의 개념을 구분하여 보호필요성을 판단하기 위한 기준은 아니었다. 오히려 전속성의 요건을 이용하여 사업주의 의무를 회피하거나 전속성 요건에 의해 특고종사자가 적절한 보호를 받지 못하는 폐해도 나타나게 되었다.

114) 전속성 요건은 ①하나의 사업장이라도 산재보험 가입을 유도하는 효과가 있는 점, ②주된 사업장 및 노동자 통계 파악에 용이한 점, ③ 보험료 징수의 편의를 도모할 수 있는 점, ④ 산재보험제도의 점진적 정착을 위한 간단한 기준을 제공하는 장점이 있다(박성태, 산업재해보상보험법상 전속성 요건 폐지와 입법방향, 법조신문 기고문, 2022.6.13.).

산안법 또한 산재보험법의 특고종사자의 요건, 직종, 의무주체에 대한 해석을 그대로 받아들이면서 특고종사자 보호의 한계가 발생하고 있다.

(i) 우선 보호대상인 특고종사자의 범위가 협소해지는 문제가 있다. 산안법의 특수형태근로종사자에 해당하려면 ‘주로 하나의 사업에 노무를 상시적으로 제공하고 보수를 받아 생활’하는 전속성을 요구하고 있다. 고용노동부의 산재보험 적용 해석에 따르면 화물차주가 2개 이상 업체와 계약한 경우 주된 사업장의 사업주가 산재보험의 가입자가 되며, 화물차주가 과반 소득을 얻는 사업장을 주된 사업장으로 판단하고 있다. 또한 정보망을 이용하여 매회 다른 사업주의 화물을 운송하는 화물차주는 특고종사자의 전속성 요건을 충족하지 못하며, 화물운송주선사업자의 경우 알선만 하는 경우에는 산재보험 가입자가 될 수 없다고 한다.¹¹⁵⁾ 그렇다면 특고종사자로 인정되는 화물차주는 특정 운송사업주 또는 특정 사업주(화주)와 직접 운송용역계약을 체결하여 과반의 소득을 얻는 화물차주에 한해서만 전속성이 인정될 수 있다.

이처럼 전속성에 의해 보호대상에서 배제되는 문제점을 의식한 것인지, 현행 법령상의 특고대상 운송물의 경우 산재발생의 위험도 보다 특정 화주 또는 운송회사에 전속성이 강한 품목이라는 특징을 가지고 있다. 화물운송동향(2021)의 일감을 얻는 경로를 보면 특수화물용 차량의 경우 컨테이너(78.3%), 시멘트 BCT(94.6%), 탱크로리(64.2%), 기타 트레일러(86.8%)가 소속회사로부터 물량을 얻어 지입회사에서 과반소득을 얻는 것으로 파악된다. 그러나 카고형 트럭의 경우 소속회사로부터 물량을 제공받는 경우는 27% 수준에 불과하다. 그래서 철강재와 같이 일반 화물에 비해 화주가 고정적이고 전속성이 강한 운송 품목으로 보호대상을 제한한 것으로 보인다.

그러나 전속성 요건은 화물운송시장의 경영위탁이라는 지입제도의 특성과 다수 사업주에게 노무를 제공하는 화물운송계약의 구조를 반영하지 못하고 있다. 화물차주들은 차량을 지입한 회사로부터 일부 운송물량을 받고 있지만,

115) 고용노동부, 특수형태근로종사자 산재보험 적용 관련 Q&A, 2020.7.

경영위탁의 특성상 스스로 물량을 확보하는 경우도 많다. 실태조사에서도 나타나듯 일반화물차량의 화물차주들은 대부분 운송회사에 차량을 지입(92.5%)하고 있지만 운송회사는 지입차주에게 물량을 소개할 의무가 없다. 결국 지입차주는 운송회사에서 배차를 받지 못하는 경우 직접 화주와 운송계약을 맺거나,¹¹⁶⁾ 주선회사나 정보망을 통해서 직접 물량을 확보해야 한다. 또한 소속 운송회사에서 물량을 받더라도 편도인 경우에는 빈차로 돌아오지 않기 위해서 정보망 등을 통해 직접 물량을 확보한다.¹¹⁷⁾ 이러한 계약구조에서 특정 사업주에게 소득의 과반을 확보해야 특고종사자가 될 수 있다는 것은 화물운송 계약 현실과 부합하지 않는다.

또한 개인운송사업자(개인차주)들의 경우에는 주로 주선회사와 정보망을 통해 일감을 얻고 있으며, 특정 화주(사업장)에 전속되지 않으면 특고종사자로서 보호받을 가능성이 낮다. 그러나 이들도 산업재해의 위험에 노출되고 있으며 2019년 이후 개인운송사업자의 증톤 허용에 따라 산업재해 위험도가 높아질 것으로 예상된다. 개인차주도 자신의 노동력을 화주의 사업에 제공하여 생계를 유지하고 있으며, 종속적 관계 아래 작업환경에 대한 근로조건이 결정될 위험이 존재하기 때문에 산업재해의 위험으로부터 최소한의 안전보건기준의 보장이 필요하다.

(ii) 한편 소득의 과반을 얻는 업체가 존재하더라도 해당 업체가 주선하지 않은 운송업무에서 발생하는 안전보건조치의무를 부담해야 하는지에 대해서도 의문이 제기될 수 있다. 화물차주가 전속된 회사의 명의로 수행하지 않는 물량, 즉 정보망 등을 통해 직접 확보한 물량의 작업에 필요한 안전보건조치 의무까지 지입회사에게 책임을 묻는 것은 자기책임의 원칙에 위배되기 때문

116) 화물차주가 영업용 번호판을 임대하는 업체와 차량 위수탁계약을 체결하고 운송용역 계약은 다른 업체와 체결한 경우 운송용역업체의 사업주가 산재보험 가입의무자로 본다 (고용노동부, 특수형태근로종사자 산재보험 적용 관련 Q&A, 2020.7.).

117) 카고형 화물차주의 경우 특수화물차량(70~90%)과 달리 물량의 확보방식에 있어서 소속 지입회사를 통하는 경우가 27% 수준에 불과하고 주선회사나 정보망을 통해 물량을 확보하고 있다는 점에서 지입회사에 대한 전속성이 낮게 나타난다.

이다. 관련하여 근로복지공단은 주된 사업장인 A운송사를 통하지 않고 B운송사에서 받은 화물운송업무 수행 중 발생한 재해에 대하여 요양보험급여의 지급을 불승인한 바 있다.¹¹⁸⁾

이와 비교하여 고용노동부는 유사한 계약구조를 가지고 있는 건설기계 특고종사자에 대해서 「건설기계 특수형태근로종사자 보호 적용기준」에 대한 해석지침을 통해 건설기계의 계약특성, 안전보건조치의무 주체를 고려하여 현장, 작업단위로 계약의 주체와 전속성을 판단하도록 보완하고 있다. 그러나 화물차주에 대해서는 아직 관련 지침을 마련하고 있지 않다. 화물차주도 건설기계 종사자와 같이 타인의 사업장에서 노무를 제공하여 산업재해의 위험에 노출되기 때문에 법 개정 또는 해석지침을 통해 이들을 보호할 필요가 높다.

(iii) 이제는 산안법에서도 특고종사자에 대한 전속성 요건을 재검토할 필요가 있다. 화물운송 산업의 특성상 화물차주가 다수 사업주에게 노무를 제공하여 특정사업주에 대한 전속성이 약화되는 사례도 증가하고 있고, 전속성이 인정되더라도 경제적 종속관계를 갖는 계약상대방과 실제 안전보건조치의무를 이행해야 하는 상대방이 불일치하는 경우 법이 준수될 것을 기대하기 어렵기 때문이다. 화물운송계약의 구조적 특성을 고려하지 않고 전속성의 기준을 적용하는 것은 자칫 보호가 필요한 화물차주를 보호대상에서 배제시키는 결과를 초래할 수 있다. 최근 산재보험법은 특고종사자의 전속성 요건이 오히려 특고종사자의 보호를 어렵게 하는 진입 장벽이 되고 있다는 점을 고려하여 전속성 요건을 폐지하는 결정을 내렸다.¹¹⁹⁾

118) 매일노동뉴스, 산재보험료 꼬박꼬박 냈는데 화물말긴 회사 다르다고 화물노동자 산재 불승인, 2021.4.28. 보도기사.

119) 특고종사자의 전속성 기준으로 인해 산재보험에 가입하지 못하거나 주된 사업장의 일감이 아닌 경우 산재보상이 불승인되는 상황이 발생하자, 2022년 5월 29일 전속성 요건의 폐지를 주요 내용으로 산재보험법 및 고용산재보험료 징수법을 개정하였다(2023.7.1. 시행). 새로운 법은 산재보험의 적용대상인 노무제공자를 자신이 아닌 다른 사람의 사업을 위하여 i) 노무제공자가 사업주로부터 직접 노무제공을 요청받거나, 또는 ii) 노무제공자가 사업주로부터 일하는 사람의 노무제공을 중개 알선하기 위한 전자적 정보처리시스템(온라인 플랫폼)을 통해 노무제공을 요청받은 경우, 자신이 직접 노무를 제공하고 그 대가를 지급받는 사람으로서 업무상 재해로부터의 보호필요성, 노무제

따라서 산안법도 전속성 기준을 폐지하거나 현실에 부합하게 해석기준을 완화하여 화물차주가 보호대상에서 배제되지 않도록 할 필요가 있으며, 전속성을 갖는 계약상대방과 실제 안전보건조치의무의 이행 권한을 갖는 노무수령자가 다른 경우 특고종사자에 대하여 실질적 보호의무를 이행할 수 있는 자에게 의무를 부과하도록 해석할 필요가 있다.¹²⁰⁾

3) 책임주체의 재설정 및 전속성 요건 개선 방안 검토

화물운송계약처럼 외형상의 계약관계에 따라 계약상대방과 실제 노무를 제공받는 자가 다르게 나타나는 경우 운송회사에 안전보건조치의무를 부과하게 되면 위험을 통제하기 어려워진다. 따라서 산안법의 책임주체는 계약을 체결한 당사자의 외형보다 계약에 따라 실제 노동력을 제공받는 자가 누구인지를 파악해야 한다. 노무제공자에게 작업 환경을 제공하고 그 작업 환경에서 발생하는 위험을 실질적으로 지배·관리하는 자가 의무주체가 되어야 한다.

(i) 우선 화물운송계약과 계약구조가 유사한 건설기계 임대차계약에서는 노무를 제공받는 자를 어떻게 해석하고 있는지 살펴보겠다.

건설기계관리법(이하 건기법)은 건설기계정비업 및 건설기계대여업을 허가제에서 신고제로 전환하여 행정규제를 완화하고, 건설기계조종사에 대한 안전관리를 강화하여 건설기계에 의한 사고를 방지하기 위해 제정되었다(1994년 1월 1일 시행).¹²¹⁾ 법은 미등록 중기업체들의 난립을 방지하고 허가받지

공 형태 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 직종의 사람으로 정의하고 있다(산재보험법 및 고용산재보험료 징수법 제91조의15).

120) 산안법상 특고종사자에 대한 보호의무를 부담하는 노무를 제공받는 자는 i) 소득을 목적으로 종속적 관계에서 노무를 제공받거나, ii) 해당 업무를 관리·감독해야 할 구체적 의무가 있거나, iii) 개별 작업에 관해 구체적으로 지시·감독을 한 경우에는 보호의무를 부담해야 할 지위에 있는 것으로 해석할 수 있으며, 나아가 입법취지를 고려하여 계약의 체결여부와 관계없이 iv) 사업장에 편입되어 업무를 수행하는 자에 대해서는 원칙적으로 사업주가 보호 의무를 부담하도록 해석하는 것도 가능할 것이다(본 연구보고서 III장 68쪽 참조).

않은 업체의 건설기계 대여를 금지하고 있다. 따라서 건설기계를 소유하여 대여 하려는 차주는 반드시 일반건설기계대여업체 또는 개별건설기계대여업체로 등록을 해야 한다.¹²²⁾ 대법원은 건설기계를 소유하였으나 개별대여업체로 등록하지 않고 일반대여업체에 차량을 지입 한 차주에 대하여 독립적인 사업 운영의 의사가 없는 것으로 보아 지입회사의 근로자로 판단하고 소속 대여업체에게 산안법상 사업주의 책임을 물은 바 있다.

〈표 V-1〉 건설기계 지입차주 근로자성에 대한 판단사례

지입회사에 대한 덤프트럭 지입차주의 근로자성(대법원 1998. 1. 23. 선고 97다44676 판결)

- 지입차주로서는 지입차량의 등록 명의를 실질관계에 부합하게 자신 앞으로 전환하여 그 차량을 개인이 혼자서 운영하는 개별 건설기계대여업의 형태로 운영하거나 혹은 2인 이상의 법인이나 개인이 공동으로 운영하는 공동 건설기계대여업의 형태로 운영할 수 있음에도 불구하고 여전히 그 등록 명의를 지입회사 앞으로 남겨둔 채 종래의 지입체제를 그대로 유지하여 온 경우, 비록 지입차주가 지입차량의 실질적인 소유자로서 직접 이를 실제로 운영하여 왔다고 할지라도 지입회사는 지입차량의 운행사업에 있어서의 명의대여자로서 제3자에 대하여 그 지입차량이 자기의 사업에 속하는 것임을 표시하였다고 볼 수 있을 뿐만 아니라 객관적으로 지입차주를 지휘·감독하는 사용자의 지위에 있는 것으로 볼 수 있다.
- 따라서 지입회사는 지입차량의 운전사에 대하여도 직접 근로계약상의 책임을 지는 사용자로서 그 운전사가 근로를 제공하는 과정에서 생명·신체·건강을 해치는 일이 없도록 물적 환경을 정비하고 필요한 조치를 강구할 보호의무 내지는 산업안전보건법 제23조 소정의 안전상의 조치의무를 부담한다.

건기법을 제정하여 건설기계조종사에 대한 안전관리를 강화하려던 취지에

121) 법제처 국가법령정보센터, 건설기계관리법 제정이유 참조.

122) 건설기계관리법 시행령 제13조 제2항에 따라 2인 이상의 개인 또는 법인이 5대 이상의 건설기계를 운영하는 일반건설기계대여업 또는 1인의 개인 또는 법인이 4대 이하의 건설기계를 운영하는 개별건설기계대여업으로 구분하고 있다.

도 불구하고, 현장에서는 건설기계대여업체가 소속 종사자(지입차주 포함, 근로자)에 대한 산재보험을 가입하지 않거나, 회원제 형식으로 운영되는 대여업체(용차조합)에 대한 근로자성이 부정되거나, 불법 중개업체를 통해 건설기계 종사자(개인사업자)가 건설업체와 직접 계약을 체결하여 노무를 제공하다 사고가 발생하는 경우 산업재해로부터 보호받지 못하는 상황이 반복되었다.

이에 2018년 고용노동부는 산재보험 가입주체와 관련하여 건설현장에서 건설기계와 건설기계 조종사를 임대계약 형식으로 사용하더라도 계약의 실질은 도급에 해당한다고 해석하여 건설현장의 원수급인에게 하수급인인 대여업체 소속 건설기계종사자(근로자)의 산재보험을 가입하도록 지침을 내렸다. 나아가 2019년 1월 1일부터 건설기계 27종의 특고 차주(개인사업자)에 대해서도 건설현장 원수급인에게 산재보험 가입의무를 부과하였다.¹²³⁾ 결과적으로 건설기계조종사가 근로자인지 특고인지를 불문하고 이들에 대한 산재보험의 가입주체를 최종적으로 노무를 제공받는 건설현장의 원수급인으로 해석하고 있다. 이러한 해석은 원수급인의 현장에서 특고종사자의 노무 제공이 이루어지는 건설업의 특성에 기인한 것도 있으나, 임대차계약, 중개 및 알선 등 복잡한 계약구조로 인해 노무제공자가 산업재해로부터 보호 받지 못하는 사각지대를 방지하고 최종적으로 노동력을 이용하여 이익을 향유하는 사업주에게 산업재해 위험에 대한 책임을 지도록 해석기준을 마련한 것으로 의미가 있다.

산재보험의 가입주체의 해석방식은 산안법의 건설기계 특고종사자 보호주체를 판단하는데도 영향을 미쳤다. 고용노동부의 「건설기계 특고종사자 보호 적용기준」(2020.3.)에 따르면 대여업체와 건설업체가 건설기계 임대차계약을 체결하는 경우 대여업체가 사업주로서 실체가 있는 경우에만 계약주체로 인정한다. 또한 최근 대여업체들이 건설현장 부도 등에 대한 리스크를 분산하기 위해 지입차주들의 회원제 형태로 운영되는 현실을 반영하여, 임대차계약서 작성 시 임대업체가 계약당사자에 차주를 포함(XX업체 차주 000)하는 경우에는 차주가 건설업체와 계약을 체결한 것으로 보아 건설업체를 노무를 제공

123) 고용노동부, 건설기계 특고 및 건설기계 종사자 산재보험 신고 관련 Q&A.

받는 자로 해석하고 있다.¹²⁴⁾ 또한 대여업체로 등록하지 않은 알선업체가 계약을 중개한 경우 대여업체의 실체가 없는 것으로 보아 건설업체에 전속성이 있는 것으로 해석하고 있다. 결과적으로 대여업체가 사업주로서 독자적으로 건설업체와 계약을 체결하는 경우¹²⁵⁾를 제외하면 지입차주와 건설업체를 계약당사자로 보아 건설업체에게 노무를 제공받는 자로서 보호의무를 부담하도록 해석하고 있다.

(ii) 화물운송시장은 화물차주들은 소속 운송회사 외에도 주선회사나 정보망을 통해 일감을 구하는 특징이 있기 때문에 특정 사업에 전속되기 어려운 특징이 있다. 또한 따라서 화물운송종사자가 특고로 보호받게 된 배경이나 다수 운수회사로부터 물량을 확보하는 화물운송계약의 구조와 특성을 고려하여 전속성을 폐지하거나 완화하는 해석 기준을 제시할 필요가 있다.

1980년대만 해도 화물기사는 기업에 소속된 근로자 신분이 많았다. 기업은 화물기사를 직접 채용하여 안정적으로 생산품을 납품하는 것을 선호하였다. 그러나 1987년 7월부터 정부는 화물차 운임단가를 업계에서 자율로 정할 수 있도록 인가제에서 신고제로 전환하였다.¹²⁶⁾ 이후 운임 경쟁을 통해 낮은 운임으로 물류를 이동시킬 수 있게 되자 기업들은 직접 화물기사를 채용하기보다 물류 자회사를 설립하여 보유한 차량을 소속 기사에게 불하하거나(2PL)¹²⁷⁾ 화물운송업무를 전문으로 하는 업체에 외주화하는 방식(3PL)을 선호하

124) 최근 건설현장의 부도 시 건설기계임대료를 받지 못하는 리스크를 분산하기 위해 일반건설기계대여업체들이 회원제로 회사를 운영하는 추세임을 반영하는 한편 일반건설기계대여업에 등록된 지입차주를 실질적으로 보호하기 위해 해석상의 기술을 발휘한 것으로 볼 수 있다.

125) 건설업체와 대여업체가 건설기계임대차계약의 당사자라 하더라도 그 계약의 성격을 산안법상 도급으로 보면 대여업체 소속 종사자(근로자)들은 수급인의 근로자이고 원수급인에게 산안법 제62조 이하의 도급인의 보호의무를 물을 수 있을 것이다.

126) 1987년 7월 이전까지는 공로부문 업종별 운임 요금 조정기준 및 준수요령에 따라 정부가 운임을 인가해 왔으나, 1987년 7월부터 1998년 2월까지 업계의 자율성을 높이기 위해 신고운임제를 시행하였으며, 1998년 2월부터 지금까지는 종사자끼리 자유롭게 운임을 정하는 자율요금제를 시행하고 있다.

127) 그 과정에서 지입(불하) 차주의 근로자성을 다투는 소송도 제기되었다. 대표적인 판례로 회사 소속 근로자로서 일하던 운전기사가 회사소유의 트럭을 불하받아 자회사 명

게 되었다. 한편 대형화물운송사업자를 육성하기 위해 정부가 운송사업자 허가대상 차량대수 기준을 높이자 운송사업자는 개인차주의 차량을 지입하여 허가 기준 차량수를 채우고 개인차주 역시 법인의 변호판으로 일반화물운송 시장에 진입하는 지입제가 성행하게 되었다. 운송사업자는 지입계약을 통해 차량의 운행과 관리에 대해서는 차주들의 책임으로 하고, 위수탁 화물에 대한 수수료와 차량의 보험료와 세금의 관리를 대행하는 명목으로 고정적인 지입료를 받을 수 있게 되었다. 그러자 운송회사 중에는 화주로부터 물량을 확보하지 않고 법인의 변호판만 대여하여 지입료를 받는 업체도 등장하게 되었다. 화물차주들은 소득을 얻기 위해 소속 운송회사 외에도 주선회사나 정보망으로부터 직접 물량을 확보해야 하는 상황에 놓이게 되었다.

정부는 1997년 화물자동차법을 제정하여 지입제의 폐단을 보완하고 지입차주의 권리를 보호하기 위해 화물차량을 현물출자한 경우 당해 화물차로 운송사업을 할 수 있도록 운송사업자의 명의이용금지(제정 화물자동차법 제13조)의 예외를 인정하였다.¹²⁸⁾ 또한 운송사업자는 그 경영의 일부를 위탁할 수 있다고 규정하여(동법 제26조) 지입차주의 경영위탁을 합법적으로 가능하게 하였다.¹²⁹⁾ 이후 화물차주는 경영위탁조항과 표준계약서를 통해 자유로운 일감의 확보, 계약의 형식, 보수의 지급, 경영상 위험의 부담 등에서 자영인의 표지를 강화해 왔으며¹³⁰⁾ 상대적으로 외형상 근로자성은 점차 약화되었다.

의로 지입하고 콘크리트 운반계약을 체결한 사안에서 원심과 항소심까지는 불하기사의 근로자성이 인정되었으나, 대법원에서 i) 원고가 맺은 계약의 외관이 위·수탁계약이고, ii) 원고가 위·수탁차주가 된 연유와 배경, iii) 사업계획, 손익계산, 위험부담의 주체로서 사업운영의 독자성을 가졌는지 여부, iv) 작업의 수행과 노무관리에 있어서 모기업의 개입정도, v) 보수지급방식과 보수액의 변경사항 등을 참작해야 한다는 개별적, 구체성의 법리를 제시하여 차주의 근로자성을 부인하였다(대법원 1995.6.30. 선고 94도2122판결.).

128) 운송사업자의 명의이용금지조항은 2002년 8월 화물자동차법 개정으로 완전히 삭제되었다.

129) 2011년 6월 화물자동차법 개정으로 경영위탁조항에 차량을 현물출자한 사람에 대한 경영위탁 사유가 구체적으로 명시되었다.

130) 화물자동차 운송사업 표준 위·수탁 계약서를 통해서 수탁자인 지입차주는 화물자동차운송사업을 영위함에 있어 법령이 정한 바에 따라 자신의 명의로 부담으로 사업자등록을 해야 하며, 수탁자는 독자적으로 차량의 관리와 운영을 하며, 차량의 관리 및 운

이러한 과정에서 화물차주의 근로자성이 부인되어 산업재해로부터 보호를 받지 못하게 되자 산재보험법은 특고종사자의 개념을 통해 화물차주도 산재보험의 보호를 받을 수 있도록 제도를 개선하기에 이른 것이다.

그러나 살펴본 바와 같이 산재보험법은 특고 적용대상을 특정 화주나 운송회사에 전속성이 강한 운송물로 한정하고 있어 보호대상인 특고의 범위가 지나치게 협소하고, 주된 사업주가 아닌 주선회사, 정보망을 통해서 노무를 제공하다가 사고를 당한 경우 보상이 불가한 문제도 발생하고 있다. 이러한 문제점을 고려하여 고용노동부는 「계약 내용과 다른 업무수행 중 발생한 화물자동차 운전자 사고처리 요령」(2019. 6. 28.)을 통해 화물차 운전자가 상하차 업무, 상품포장 및 분류작업, 지게차 운전 등 화물운송계약 내용과 다른 업무를 하다가 발생한 사고에 대해서는 당해 사업장의 일용직 또는 단시간 근로자로 보아 산재보험의 가입과 업무상 재해를 승인하도록 지침을 내렸다. 또한 최근에는 운송회사에 대한 종속성이 높지 않고 다수 업체로부터 일감을 얻는 화물운송계약구조의 특성을 고려하여 전속성 기준을 폐지하는 방향으로 법을 개정하였다.

살펴본 바와 같이 이미 산안법은 ① 유사한 계약구조를 갖는 건설기계 특고종사자에 대해서 「건설기계 특고종사자 보호 적용기준」(2020.3.)을 통해 실질적인 노무수령자를 건설현장의 원수급인으로 해석한 바 있으며, 산재보상보험법은 ② 화물운송업무 이외의 노무제공과정에서 발생하는 산업재해로부터 특고종사자를 보호하기 위하여 「계약 내용과 다른 업무수행 중 발생한 화물자동차 운전자 사고처리 요령」(2019. 6. 28.)을 통해 운송업무 이외의 작업에 화물차주가 노무를 제공하는 경우 해당 사업장의 일용직 근로자로서 산재보험을 가입토록 적극적 해석을 통해 화물차주를 보호해 왔으며, 나아가 ③ 다수 사업자로부터 운송물을 알선 받는 화물운송계약의 특성을 고려하여 주

영에 수반되는 모든 행위와 지출(차량의 고장, 수리 등) 및 제세공과금, 보험료 등을 이행·납부할 의무를 가진다(화물자동차 운송사업 표준 위·수탁계약서, 국토교통부고시 제 2016-871호).

로 하나의 사업에 대한 전속성 기준을 폐지하였다.

그렇다면 산안법에서도 특고종사자의 실질적 보호를 위해 노무를 제공받는 자를 재해석하고 전속성 요건을 폐지할 필요가 있다. 또한 법 개정이 이루어지기 전까지 보호의 사각지대가 생기지 않도록 해석지침을 마련해야 한다.

4) 화물차주 특고종사자 적용범위 확대

(1) 5톤 이상 카고트럭 화물차주에 대한 법 적용 확대

현행 산안법은 특고종사자로 보호하는 화물차주의 범위를 ① 수출입컨테이너, ② 시멘트(BCT), ③ 철강재, ④ 위험물질의 운송차량으로 범위를 제한하고 있다. 그러나 용도가 정해진 특수화물용 차량의 경우 화주와 물량이 고정적이고 운송경로와 작업절차가 반복적인 반면, 카고형 차량의 경우 화주와 운송화물, 운송경로의 변동성이 크고 과적 등의 사고 위험도도 높아짐을 확인할 수 있었다. 실제 언론에 노출되는 화물차주의 사망사고 사례들을 보아도 법의 보호대상이 아닌 일반화물차량의 상하차 작업시 발생한 사고가 많았으며, 일반화물용 차량 중 카고트럭 화물차주에 대한 보호필요성을 확인할 수 있었다.

특고종사자인 화물차주의 범위에 5톤 이상 카고트럭을 반영할 것을 제안한다. 5톤 이상의 화물차량은 주로 단위 중량이 높은 화물을 적재하고, 상하차 과정에서 지게차 등의 차량계 하역운반기계를 사용하여 체계적인 안전관리의 필요성이 높다. 언론에 노출된 사고사례를 살펴보면 카고트럭의 상하차 작업에 의한 재해가 많았으며, 주로 지게차나 호이스트를 사용한 적재 작업이 이루어졌고, 화물차주가 해당 상하차 작업에 투입되거나 적절한 보호조치 없이 화물 고정작업을 수행하다 사망사고가 발생한 것을 확인할 수 있다.

또한 2019년 7월 이후부터 개인 운수사업자도 5톤 이상의 차량을 운행할 수 있게 되었으나, 아직까지도 5톤 이상의 중대형 카고트럭의 경우 대다수가 법인 소속 차량이고 지입차주의 비중이 높다. 특정 회사에 소속되어 노무를

제공한다는 측면에서 개인 사업자와 구분되는 지입차주는 특고종사자로서 보호필요성이 더욱 높다.

(2) 위험도를 고려한 보편적 보호로의 확대

한편 금년 7월 1일부터 카 캐리어, 곡물 등의 특정품목 운송물의 화물차주에 대해서도 산재보험 적용이 확대되었다.¹³¹⁾ 산안법이 산재보험법과 특고종사자의 대상을 동일하게 설정해 온 것을 고려하면 특정품목의 화물차주에 대해서도 곧 보호가 확대 될 것으로 보인다. 다만 운송품목을 하나씩 늘려나가는 방식은 보호의 사각지대가 계속 발생할 수 밖에 없다는 점에서 화물차의 적재 중량, 차량 또는 작업의 위험성 등을 고려하여 보호대상을 확대하는 것이 더 효과적인 규제 방식이 될 것이다.

5) 화물차주 특고종사자의 산안법령 준수 의무 부과

산안법령은 효과적으로 산업재해를 예방하기 위해 위험을 발생시키거나 관리할 수 있는 다양한 주체에게 산안법령의 준수 의무를 부과하고 있다. 현행 산안법 제5조는 사업주(특고 종사자로부터 노무를 제공받는 자를 포함)에게 ① 이 법과 이 법에 따른 명령으로 정하는 산업재해 예방을 위한 기준을 준수하고, ② 근로자의 신체적 피로와 정신적 스트레스 등을 줄일 수 있는 쾌적한 작업환경의 조성 및 근로조건 개선, ③ 해당 사업장의 안전 및 보건에 관한 정보를 근로자에게 제공토록 하여, 근로자(특고종사자를 포함)의 안전 및 건강을 유지·증진시키고 국가의 산업재해 예방정책을 따를 의무를 부과하고 있다.

131) 산재보험의 적용범위와 동일하게 산안법의 특고종사자 보호범위를 확대해 나가고 있으며, '22.7.1.부터 유통(마트)배송기사, 택배 지간선기사, 특정품목 운송 화물차주(카캐리어, 곡물)가 산재보험의 보호대상에 포함된다.

또한 제6조는 근로자의 의무로 이 법과 이 법에 따른 명령으로 정하는 산업재해 예방을 위한 기준을 지켜야 하며, 사업주 또는 근로감독관, 공단 등 관계인이 실시하는 산재예방에 관한 조치에 따를 의무를 부과하고 있다. 그러나 특고종사자에 대해서는 사업주의 의무규정이 적용되거나 근로자와 같이 산안법령의 의무준수 규정을 두고 있지 않다.

비교하여 자영인을 보호대상인 동시에 산재예방의 주체로 규정하는 국가들의 사례를 살펴보면, 영국의 경우 「HSW Act」는 사업을 운영하는 자에게 사업에 의해 안전보건에 영향을 받는 자들에 대한 보호의무를 규정하고 있다. 여기에는 근로계약관계에 있지 않은 자영업자도 포함된다. 동시에 자영업자의 부주의한 행동에 의해서 근로자가 위험에 노출될 수 있기 때문에 사업주 외에 자영업자도 보호의 대상이자 의무의 주체로 포함하고 있다. 「HSW Act」 제3조는 모든 사업주는 합리적으로 실행 가능한 범위에서 직접 고용하지 않았더라도 자신의 사업에 의하여 영향을 받을 수 있는 자가 안전보건상의 유해·위험에 노출되지 않도록 사업을 행하지 않으면 안 되고(제3조 제1항), 자영업자도 합리적으로 실행 가능한 범위에서 자신의 사업 수행에 의하여 영향을 받는 자신과 다른 사람(그의 근로자가 아닌 자)이 안전보건상의 유해·위험에 노출되지 않도록 당해 사업을 수행하지 않으면 안 된다(제3조 제2항). 그리고 사업주와 자영업자는 당해 사업의 영향을 받을 가능성이 있는 자에게 그 사업 수행방법의 안전보건 측면에 관한 정보를 제공하지 않으면 안 된다(제3조 제3항)고 규정하고 있다.¹³²⁾

호주의 경우 산업안전보건모델법(이하 모델법)에서 사업주는 사업 또는 사업체에서 업무를 수행하는 동안 고용관계에 있는 자 또는 사업주의 사업수행으로 영향을 받거나 지휘를 받는 자가 위험에 처하지 않도록 합리적으로 실행 가능한 범위에서 안전보건을 보장하여야 한다(제19조 제1항). 모델법의 보호대상은 노무제공자(worker)로 여기에는 근로자, 하청업자(재하청업자), 하청

132) 나민오 등 4명, 사나하도급에서 수급인의 법적지위와 보호방안 연구, 산업안전보건연구원 연구보고서, 2021, 55~58쪽.

업자(재하청업자)의 근로자, 파견업체 근로자, 비사업장 기반 근로자(outworker)가 모두 포함된다. 법은 사업주에게 자영업자를 보호할 의무를 부과하는 동시에 자영업자에게 도 스스로를 보호할 의무와 사업운영 주체로서 제19조의 수급자로서 의무를 함께 부과하고 있다.¹³³⁾

국내에서도 화물차주 특고종사자는 산안법령에 의해 사업주로부터 보호를 받는 자인 동시에 자신의 사업 수행으로 인해 발생하는 산업재해의 위험을 예방할 사업주로서의 지위를 지닌다. 또한 자기 스스로에 대한 보호의무를 준수할 의무를 갖는다. 그렇다면 특고종사자는 자신이 지배·관리하는 사업 영역에서 발생하는 위험에 대해서는 제5조 사업자 등의 의무를 준수해야 하고, 타인이 지배·관리하는 영역에서 노무를 제공하는 경우에는 제6조와 같이 산안법령의 준수와 산재예방 조치를 이행할 의무가 부과될 필요가 있다.

6) 제언

산안법령은 화물운송계약의 구조적 특성을 고려하여 노무를 제공받는 자를 해석하고 역할에 부합한 의무를 부여해야 하며, 전속성 요건을 개선해야 한다. 또한 법령이 입법적으로 보완될 때까지 화물차주 특고종사자의 실질적 보호가 가능하도록 산안법상 화물차주 특고종사자 보호 적용 기준(해석 지침)을 제시할 필요가 있다. 연구에서는 아래와 같이 개선방향을 제시하고자 한다.

첫째, 산안법상 화물차주 특고종사자를 보호할 의무의 주체는 계약의 외형이 아닌 실질적인 계약의 당사자가 되어야 한다. 그렇다면 화물운송계약을 통해 노무를 제공받는 자는 화물의 운송을 의뢰하고 그로 인해 사업상의 이익을 얻는 화주가 되어야 할 것이다.

둘째, 전속성 요건은 화물운송계약의 특성상 폐지 또는 완화되어야 하며, 위수탁 전문업체에 지입한 지입차주와 개인화물운송사업자(개인차주)도 특고

133) 나민오 등 4명, 사나하도급에서 수급인의 법적지위와 보호방안 연구, 산업안전보건연구원 연구보고서, 2021, 76쪽.

종사자로 보아야 한다. 만약 전속성 요건을 유지한다면 노무의 제공이 이루어지는 계약 건마다 화주에 대한 전속적 노무제공이 이루어지는 것으로 보아야 한다. 그렇다면 소득의 과반을 얻는 주된 사업장의 개념으로 인해 보호의 사각지대가 발생하는 것을 방지할 수 있을 것이다.

셋째, 화주를 대신하여 화물차주에게 물건을 인도(인수)하는 송하인과 수하인에게도 노무를 제공받는 자의 이행보조자로서 화물운송계약상 업무수행에 필요한 안전보건조치의무를 부여해야 한다. 만약 화물차주가 상하차 작업 등을 수행하는 경우 현장에서 작업을 지휘하고 실질적으로 노무를 제공받은 작업지휘자에게도 화물차주의 보호의무를 부과해야 할 것이다.

넷째, 운송회사는 소속 화물차주의 사무를 대리하는 자로 업무수행에 있어 화물차주에게 위험이 발생하지 않도록 사무를 관리할 의무를 부과해야 한다. 운송회사는 소속 화물차주와 화물운송위수탁계약을 맺고 물량배분(배차), 운임의 수령과 지급, 세무신고 보험처리 등의 행정사무를 대리하고 화물운송 수수료 또는 지입료를 받는다. 따라서 운송회사는 소속 화물차주(독립 사업자)들의 현물출자와 경영참여로 운영되는 소속 회사로서 화물차주가 안전하게 업무를 수행할 수 있도록 지원 및 협조 의무를 부담해야 할 것이다.¹³⁴⁾

다섯째, 화물운송계약의 중개 또는 대리자로서 주선회사와 정보망의 의무가 부과되어야 한다.

여섯째, 화물차량의 소유자이자 화물운송업무의 수행 주체로서 특고 화물차주의 산안법령 준수 의무가 반영되어야 한다.

이하에서는 화물차주의 보호 적용 기준에 대한 해석 지침을 제시하고, 계약의 당사자, 안전보건조치의무의 이행주체, 안전보건교육의 이행방법, 비용부담 방식 등을 통해 실질적 이행 방안을 검토해 보겠다.

134) 만약 운송회사가 소속 화물차주의 복무를 관리하거나 상시적이거나 구체적인 작업 지휘를 하는 경우에는 노무제공의 실질을 따져 경영위탁 관계가 아닌 근로계약관계로 보아야 할 것이다.

2. 화물차주 특고종사자 보호를 위한 해석 지침

1) 화물운송업무 수행방식별 화주의 개념

기업의 물류업무 수행방식은 크게 4가지로 구분할 수 있다. 화주기업이 자사에서 생산한 제품을 자사에서 보유한 차량 등으로 직접 소비자에게 전달하는 직접 수행 방식(1PL), 물류를 전담 자회사를 설립하여 기업은 생산을 담당하고 자회사에 물류업무를 담당하게 하는 방식(2PL), 화주 기업과 별개의 물류 전문회사에 의뢰하는 방식(3PL), 보관, 운송, 하역, 조립 등의 물류와 연관된 업체들을 묶어서 종합물류서비스를 이용하는 방식(4PL)으로 나뉜다.¹³⁵⁾ 기업들은 주로 2PL, 3PL의 방식을 활용해서 생산물을 운송하고 있다.

예를 들면 자동차 그룹의 물류를 담당하는 00글로벌(주)는 완성차, 자동차부품, 철강, 유류의 제품에 대하여 국내 운송서비스와 물류장비 임대서비스를 수행하고, 해외 수출입화물 수송, 보험, 통관, 보관의 물류서비스를 제공하는 2PL 방식의 물류 전담 자회사로 볼 수 있다. 반면 00통운(주)는 육상운송 및 항만하역, 해운, 택배사업을 영위하는 기업으로 다른 화주기업으로부터 물류 업무 제공의뢰를 받고 서비스를 제공하는 3PL 방식의 물류전문회사이다.

운수회사 중에는 2PL형태의 물류전담 자회사도 존재하는데 이들은 운송회사로서 직접 화물을 운송할 수도 있고, 주선회사로서 제3의 전문 운송회사에게 화물의 운송을 의뢰할 수도 있다. 물류전담 자회사를 화물운수회사로 볼 것인지, 물건의 배송을 의뢰하는 화주로 볼 것인지가 계약당사자의 판단에 문제가 된다. 물류전담 자회사는 모기업이 생산한 물건의 운송을 주된 목적으로 설립된 회사임으로 두가지 경우 모두 자신의 화물을 운송 또는 운송의뢰하기 때문에 화주로 해석되어야 할 것이다.

135) 임석민, 3자 물류와 4자 물류에 대한 조망, 한국물류학회지 제16권(1), 2006.

한편 국제화물과 같이 화주가 화물운송주선인에게 상품통관, 운송물 검수, 보관, 부보, 운송물 수령인도 등의 일체의 업무를 화물운송계약의 내용으로 포함하여 계약하는 경우도 있다. 이 밖에도 국내 물류회사 중에 물류와 연관된 업체를 묶어서 종합물류서비스를 제공하는 업체들도 나타나고 있다(4PL). 이와 같이 화물의 인수, 운송, 보관, 통관, 검수, 인도에 관한 일체의 권한이 운송주선인에게 일임되어 있는 경우 그 운송주선인을 화주로 해석해야 할 것이다.

2) 계약당사자와 이행보조자의 판단

화물운송계약은 화주와 화물차주의 직접계약, 화주와 운송회사의 계약, 화주와 주선회사(정보망)의 계약으로 구분할 수 있으며, 각각의 계약형태별로 계약당사자를 살펴보면 다음과 같다.

〈표 V-2〉 화물운송계약의 체결 방식과 계약당사자

① 화주와 화물차주가 직접 운송계약을 맺는 경우

화주기업이 자신이 생산한 제품의 운송을 화물차주에게 의뢰하는 경우 해당 계약당사자는 화주기업과 화물차주가 된다.

단, 물류전담 자회사*와 종합물류업체**의 경우에도 계약주체인 화주로 본다.

* 특정 기업의 생산품을 운송하기 위해 설립된 회사

** 송하인(화주)의 업무를 위탁받아 화물의 인수, 운송, 보관, 통관, 검수, 인도에 관한 사항을 독자적으로 결정하는 회사

② 화주와 운송회사가 운송계약을 맺고 운송회사와 화물차주가 화물운송위수탁계약(지입계약)¹³⁶⁾ 또는 화물차운전용역계약(노무도급계약) 맺는 경우

화물자동차법 제40조에 따라 운송사업자는 다른 사람에게 차량과 그 경영의 일부를 위탁하거나, 차량을 현물출자한 사람에게 경영을 위탁할 수 있다. 비록 운송회사의 명의로 계약을 체결하더라도 운송회사와 화물차주의 관계에서 해당 계약의 체결과 이행은 경영위탁계약에 의해 수탁자인 차주가 자신의 명의로 부담으로 독립적으로 수행하게 된다. 그렇다면 화물운송계약의 이행당사자는 화물차주와 화주로 보아야 할 것이다.

한편 운송주선사업자도 운송회사나 가맹회사의 화물운송수단을 이용하여 자기 명의와 계산으로 화물운송사업을 할 수 있다. 이 경우 주선회사 또한 운송사업자로 보아야하며 화물운송수단을 소유한 화물차주와 경영위탁관계에 있는 것으로 해석할 수 있을 것이다.¹³⁷⁾

③ 화주가 주선회사와 정보망을 통해서 화물차주와 계약을 맺는 경우

일반적으로 주선회사와 정보망은 화주와 화물차주의 화물운송계약을 중개, 대리하는데 그쳐 화물운송계약의 당사자로서 실체를 인정하기 어렵다. 따라서 실질적인 화물운송계약의 주체는 화주와 화물차주로 해석할 수 있을 것이다.

(i) 각 유형은 외형상 계약의 주체가 다르게 보이지만 노무제공의 실질에 서는 모두 화주와 화물차주의 계약으로 볼 수 있다. ②와 같이 운송회사와 화주가 화물운송계약을 체결하였더라도 운송회사들은 소속 화물차주에게 경영을 위탁하고 있으며 해당 계약의 운송업무는 담당 화물차주가 수행한다. 운송회사는 화물차주의 소속회사로서 운송물의 섭외와 계약의 체결을 지원하는 것이고 실질적으로 계약을 이행하는 당사자는 화주와 화물차주로 해석할 수 있다. ③의 경우에도 주선회사와 정보망은 화물운송계약을 중개, 대리하는 역할에 그치기 때문에 직접 운송사업을 하는 계약당사자로 보기 어렵다.

실제 화물운수회사의 설립형태와 자본금을 살펴봐도 사업경영 주체로서 산안법령의 의무이행을 기대하기 어렵다. ① 운송회사(점영업체)는 주로 주식회사(80% 이상)와 기타법인(10% 수준)으로 등록되어 있으나 자본금 1억 미만 업체가 77%, 5억 미만이 95%를 차지하여 영세한 특징이 있다. 업체당 약 35대의 차량을 운행하고 있는데 이중 위수탁 차량을 이용하는 비율이 68%, 용차를 이용하는 비율이 25%에 달해 대부분의 물량을 자기 소유가 아닌 지입

136) 화물차주가 자신의 차량을 화물자동차 운송사업면허를 가진 운송사업자의 명의로 등록(명의신탁)하여 대외적으로 차량의 소유권과 운행관리권을 운송회사에 귀속시키되, 내부적으로는 각 차주들이 지입된 차량의 운행관리권을 위탁(경영위탁)받아 독립적인 관리와 계산으로 영업을 하고 운송사업자에게 일정액의 관리비인 지입료를 지불하는 운송사업 형태를 의미한다.

137) 화물자동차 운수사업법 제3조 제2항.

차량 또는 타 화물운수회사의 차량을 통해 운송하는 것으로 나타났다. 주선회사는 주식회사(60% 수준)나 개인회사(37%)의 형태로 운영되며 자본금 또한 1억 미만이 90% 이상으로 나타나 매우 영세한 것으로 나타났다.¹³⁸⁾ 이처럼 운송회사나 주선회사 모두 자기자본 비율이 낮고 자기 소유 차량으로 화물을 운송하는 경우가 드물어 화물운송의 안전에 관한 사항을 개별 화물차주들에게 일임하고 있다. 이러한 상황에서 산안법령상의 의무를 부과하더라도 화물운수사업자가 화물차주들의 안전을 관리하기 위한 인력과 예산을 투입하거나, 회사 소속 차량을 점검, 관리할 것을 기대하기는 어려워 보인다.

그렇다면 계약의 실질적 이행 당사자나 법령 준수의 기대가능성을 모두 고려할 때 화물차주로부터 노무를 제공받고 산안법령상의 보호의무를 부담하는 주체는 화주로 해석하는 것이 합리적일 것이다. 다만 산안법의 적용을 받는 화주는 근로자를 사용하여 사업을 하는 사업주를 의미하기 때문에 사업을 운영하지 않는 개인(고객)의 경우 산안법령의 적용을 받는 사업주에 해당한다고 보기 어려울 것이다.¹³⁹⁾

(ii) 화물운송계약은 운송사업자가 자신의 운송수단으로 화주가 의뢰한 화물을 지정한 장소로 이동시키고 약정한 운임을 지급받는 것을 목적으로 하는 계약이다. 계약의 이행을 위해 화주는 화물차주에게 운송할 화물을 제공할 의무가 있다. 이러한 화물의 인도, 인수를 화주가 직접하는 경우도 있지만 공장에서 물류창고로 이동하거나, 물류창고에서 고객사로 이동시키는 경우도 잦다.

이처럼 화주를 대신하여 화물차주에게 화물을 인도하거나 인수할 업무를 수행하는 송하인, 수하인은 화주의 이행보조자로 볼 수 있으며, 화주(노무를 제공받는 자)를 대신하여 화물의 제공과정에서 발생하는 위험으로부터 특고종사자를 보호할 산안법령상의 의무를 대신할 지위에 있는 자로 보아야 할 것이다.¹⁴⁰⁾ 이때 이행보조자(민법 제391조)인 피용자는 채무자의 의사 관여 아

138) 한국교통연구원, 2020년 국내 운송주선회사 현황, 2021.

139) 산업안전보건법 제2조 제4호.

래 그 채무의 이행행위에 속하는 활동을 하는 사람이면 충분하고 반드시 채무자의 지시 또는 감독을 받는 관계에 있어야 하는 것은 아니다.¹⁴¹⁾ 따라서 이 행보조자가 채무자인 화주에 대하여 종속적 지위에 있는지 독립적 지위에 있는지는 중요하지 않으며 이행보조자의 과실은 채무자인 화주의 과실로 귀속된다. 따라서 화주는 이행보조자가 화물의 인도와 인수과정에서 특고종사자에 대한 보호의무를 이행하도록 주의를 기울이고 관리할 지위에 있다고 할 수 있다.

나아가 대법원은 직접 계약을 맺고 있지 않더라도 사업주의 의무는 민법상 고용계약이든 도급계약이든 “근로계약의 형식에 관계없이 근로의 실질에 있어 종속적인 관계에서 사용자에게 근로를 제공하는 것”이라면 근로자에 대하여 사업주의 안전조치의무의 보호대상이 된다고 볼 수 있으며,¹⁴²⁾ 최근 지방법원의 화물차주 특고종사자의 보호에 관한 판결로, 산안법이 목적으로 하는 산업재해의 예방과 근로자의 안전보건을 달성하기 위해서 “사업주의 사업장에 편입되어 업무를 수행하는 자라면 사업주와 근로계약을 체결한 근로자가 아닐지라도 그와 상관없이 원칙적으로 산안법의 보호객체로 포섭하는 것”이 입법취지에 부합하다¹⁴³⁾는 전향적인 판례도 나오고 있다. 이때의 보호주체인 사업주는 화주가 아닌 작업이 이루어지는 사업장의 사업주를 의미한다.

따라서 산안법령에도 화물차주 특고종사자의 보호를 위해 화주와 그의 이행보조인인 송하인과 수하인에게 화물의 운송업무 중 발생할 수 있는 위험을 적절히 관리하고 예방할 의무를 규정할 필요가 있다.

140) 복합화물운송주선사업의 화물운송주선인이 화물운송 이외의 운송목적의 실현에 도움을 주는 상품통관, 운송물 검수, 보관, 부보, 운송물 수령인도 등의 일체의 업무를 계약의 내용으로 포함한 경우, 주선인이 화물 보관을 위해 00물류회사의 창고에 물품을 보관하다 화재로 화물이 전소한 사건에서 00물류회사를 주선인의 사무를 대리하는 이행보조자로 볼 수 있으며 보조자에 의해 손해가 발생하는 경우 상법 제115조에 따라 주선인에게 배상 책임이 있다고 보았다(대법원 2018.12.13. 선고 2015다246186 판결).

141) 대법원 2018.2.13. 선고 2017다275447 판결 등.

142) 대법원 2006.4.28. 선고 2005도3700 판결.

143) 대구지방법원 안동지원 2022.6.21. 선고 20201고정79 판결.

3) 전속성 요건의 적용 단위

산안법령의 보호를 받는 특고종사자는 근로자와 유사하게 노무를 제공하여 업무상의 재해로부터 보호필요성이 있으나 근로기준법의 보호를 받지 못하는 자로, 1. 대통령령으로 정하는 직종에 종사하고, 2. 주로 하나의 사업에 노무를 상시적으로 제공하고 보수를 받아 생활하며, 3. 노무를 제공할 때 타인을 사용하지 아니할 것을 요건으로 한다(산안법 제77조 제1항). 앞서 제시한 여러 문제점들을 고려하면 산안법에서도 특고의 전속성 요건을 폐지할 필요가 있으나, 법이 개정되기 전까지는 법의 조화로운 해석을 통해 현장과의 괴리를 좁힐 필요가 있다.

따라서 새로운 보호기준에서는 주로 하나의 사업에 대한 전속성 요건의 판단을 운송계약의 단위인 건별로 판단할 것을 제안한다. 이미 산재보험법에서는 특고의 전속성 요건이 오히려 특고종사자의 산재가입 및 보상을 어렵게 만든다는 점을 고려하여 전속성 요건을 폐지하였고, 산안법에서도 유사한 계약 구조를 지닌 건설기계 특고의 보호 적용 기준에서 건설현장과 일 단위, 월 단위의 임대계약을 체결하여 노무를 제공하는 경우 현장별, 일자별로 해당 건설업체에 대한 전속성을 인정한 바 있다. 위의 사례를 고려할 때 화물차주가 화주와 사업장별, 일자별로 운송계약을 체결하는 경우 각각의 계약 건에 대하여 전속성을 인정하는 것이 입법적 보완이 이루어지기 전까지는 현실적인 해석 방안이 될 것이다.

4) 안전보건조치 이행 주체와 내용

(1) 현행 산안법령의 안전보건조치의무의 내용과 문제점

현행 산안법은 노무를 제공받는 자에게 안전조치와 보건조치(제77조 제1항), 안전보건교육의무(제77조 제2항)를 부과하고 있다. 이중 안전조치와 보건조치의 구체적인 내용은 산업안전보건기준에 관한 규칙(제672조 제9항)에

규정되어 있으며, 그 내용은 다음과 같다.

〈표 V-3〉 화물차주 특고종사자에 대한 안전보건조치

항목	관련조항
보호구	제32조(보호구의 지급 등), 제33조(보호구의 관리)
작업계획	제38조(사전조사 및 작업계획서의 작성 등) - 차량계하역운반기계(지게차 등), 중량물의 취급작업 등
차량계 하역운반기계	제171조(전도 등의 방지), 제172조(접촉의 방지), 제173조(화물적재시의 조치), 제177조(싣거나 내리는 작업), 제178조(허용하중 초과 등의 제한)
화물자동차	제187조(승강설비), 제188조(꼬임이 끊어진 섬유로프 등의 사용금지), 제189조(섬유로프 등의 점검)
폭발화재 및 위험물 누출에 의한 위험방지	제227조(호스 등을 사용한 인화성 액체의 주입), 제279조(대피 등), 제297조(부식성 액체의 압송설비), 제298조(공기외의 가스사용 제한)
중량물을 들어올리는 작업에 관한 특별조치	제663조(중량물의 제한), 제664조(작업조건), 제665조(중량의 표시), 제666조(작업자세 등)
폭언 대응지침	-

화물자동차법에 따르면 화물운송사업이란 다른 사람의 요구에 응하여 화물차를 사용하여 화물을 유상으로 운송하는 사업을 말한다. 따라서 운송의 범위에 해당하지 않는 작업에 대해서는 원칙적으로 화물운송계약의 범위에 해당하지 않는다. 그러나 실무적으로는 화물운송계약에 부수되는 화물의 상하차, 적재업무까지 포함하는 경우가 있어 관련 작업에서 산업재해 발생의 위험이 높다.

이러한 배경으로 산안법령의 안전보건조치의 내용을 살펴보면 운송업무 뿐 아니라 화물의 상하차, 고객응대 시에 발생할 수 있는 위험에 대한 보호조치가 포괄적으로 규정되어 있다. 문제는 위의 조치들을 모두 전속된 회사에 부과하고 있다는 점이다. 각 조치들을 실행할 주체가 다르고 권한이 다르다는 점에서 지금과 같이 일괄적인 보호의무를 부과하는 방식은 수급자가 법을 준수하기 어렵게 한다. 전문가 회의에서도 화물차주의 안전보건확보는 주로 지입차주가 스스로 하고 있으며, 법령상 의무를 이행할 주체가 모호하여 보완이 필요하다는 의견이 제시된 바 있다.

또한 산안법령 외에도 화물자동차법에 규정된 안전보건조치에 관한 의무도 존재하여 기존의 법령과 조화롭게 산안법령상의 의무가 규정될 필요가 있다.

(2) 안전보건조치의무의 이행주체에 관한 실태조사

화물운송업무와 관련해서 발생할 수 있는 위험은 적절히 통제되어야 한다. 그렇다면 현장에서는 누가 위험을 관리하고 있으며, 관리해야 할 주체로 인식하고 있을까? 앞서 IV장에서는 화물운전종사자와 사업장 관계자를 통해 사고 발생의 원인과 필요한 안전조치에 대한 실행주체가 누구인지를 조사하였다.

응답자의 소속에 따라 다소 차이가 있지만 주로 ① 차량의 점검, 차량운행, 화물의 고정(고박), 작업도구, 보호구 착용에 관해서는 화물차주의 책임으로 인식하고 있었다. ② 운송계약은 주로 상하차 작업을 포함하여 계약을 진행한다고 응답했으며, 상하차 작업계획 수립, 작업 감독, 작업자 통제 및 순서 조정은 현장의 작업지휘자의 책임으로 인식하고 있었다. 한편 ③ 위험한 작업장소, 적재에 사용되는 장비, 도구에 대해서는 작업장소 관리자가 책임을 부담해야 한다는 응답이 높았다. ④ 화물의 초과적재에 대해서는 작업지휘자, 운송회사, 운전자가 공동으로 책임이 있다고 응답하였으며, ⑤ 차량의 배차간격 등은 주로 운송회사와 화주에 의해 결정되는 것으로 나타났다.

조사결과를 보면 화물차량의 정비와 관리, 화물차량의 운행, 화물의 상하차

및 고정, 화물차주의 보호구 착용 및 관리에 대한 책임을 그동안 화물차주가 부담해 온 것으로 보인다. 다만 조사자의 인식은 그동안의 관행적인 부분을 보여주는 것으로 실질적 이행가능성이 고려된 것으로 보긴 어렵다. 설혹 계약상 화물의 상하차 작업, 고정(고박) 작업을 계약상 화물차주의 업무로 정하더라도 실제로 작업이 이루어지는 장소, 시설물, 작업에 사용되는 도구, 작업 장소의 안전을 확보할 권한이 화물차주에게 없거나, 현장 작업지휘자의 지휘에 따라 해당 작업에 참여하는 수준에 불과하다면, 실질적인 관리 주체에게 해당 안전보건조치 의무를 부과하는 것이 합당할 것이다.

따라서 각 안전보건조치의 이행 또는 관리권한을 가진 자가 누구지를 확인하여 의무를 부과하는 것이 법의 실효성을 높이는 방안이다. 이하에서는 관계 법령과 실태조사를 반영한 화물운송 작업절차별 관리주체를 살펴보겠다.

(3) 화물운송 작업절차별 안전보건의무이행 주체 검토

화물운송 작업절차는 운송의뢰 - 배차 - 차량운행 - 화물상차 및 적재 - 화물이탈방지(고정) - 차량운행 - 화물하차 - 차량정리 순으로 진행된다.

① 화물자동차법에 따르면 화주는 운송정보(일시 및 장소), 화물정보(물품명, 무게, 위험성, 가액 등), 작업내용(운송, 상하차, 적재 등)이 포함된 운송의뢰서를 제공할 계약상의 의무가 있다.

② 화주가 제공한 정보를 토대로 운송사업자는 위수탁차주나 개인차주에게 국토교통부령에 정한 화물위탁증을 해당 화물의 운송을 시작하기 전에 발급해야 한다.¹⁴⁴⁾ 여기에는 위수탁자의 성명과 연락처, 화주의 성명과 연락처, 운송사업자(주선, 가맹 포함)의 성명과 연락처, 화물적재 요청자, 적재요청사항(화물의 종류, 중량 및 부피, 화물의 길이와 너비 및 높이), 화물의 출발지와 도착지, 운임, 화물차량의 정보(유형, 최대적재량, 자동차등록번호)가 포함

144) 화물자동차법 제11조 제13항.

되어야 한다.

그러나 최근 스마트폰으로 위탁증을 발급하면서 화물에 관한 정보와 작업 내용에 대한 정보가 적절하게 제공되지 못하고 있는 것으로 나타났다.

〈표 V-4〉 화물위탁증 샘플

화물상세정보			
오더 : 3,967건		잔액 : 103,100원	
		[등록시간:12:53분]	
상차지	충남 아산 영인면 128Km		
하차지	광주 광산 월계동 234Km 내착		
화물정보	내일착 인공토(지대)-A 내 독차 ***		
톤수	5톤	차종	카고
적재중	4톤	운행방	편도
운송료	250,000	수수료	0
결제방	인수증	합계금	250,000
배차신청		돌아가기	

인수증 발급용

화물상세정보			
ID : 6192		잔액 : 55,300원	
		[등록시간:11:...] ...	
상차지	경기 김포 대곶면 3		
하차지	인천 중구 영종도 2 내착		
화물정보	내일착 웬스자재-A 독차		
톤수	5톤	차종	카고
적재중	5.5톤	운행방	편도
[해당오더는 자동으로 수수료가 출금됩니다]			
운송료	110,000	수수료	30,000
결제방	선/착불	합계금	140,000
배차신청		돌아가기	

수수료 공제용

배차에 있어서 운송사업자는 화물차주의 과로를 방지하고 안전운행을 확보하기 위하여 운전자를 과도하게 승차근무하게 하여서는 안되며¹⁴⁵⁾ 화물차량에 적재된 화물이 떨어지지 아니하도록 국토교통부령에 정하는 기준 및 방법에 따라 덮개, 포장, 고정장치 등의 필요한 조치를 할 의무가 있다.¹⁴⁶⁾ 화물운송종사자가 교육을 받는데 필요한 조치를 하고, 교육을 받지 않은 운수종사자는 사업에 종사하게 해선 안된다.¹⁴⁷⁾

145) 화물자동차법 제11조 제2항.

146) 화물자동차법 제11조 제20항.

또한 법령상 의무는 아니더라도 화물운송에 적합한 차량을 배차하고 운전 기사의 상태(장시간 근로 등)를 확인하여 사고위험을 예방할 업무상의 주의의무를 부담하며, 보유 차량의 배상물책임보험 가입여부와 한도 등을 확인하여 사고로 인한 소속 화물차주의 재산적 손해를 방지할 계약상의 책임이 인정될 수 있다.

③ 안전한 차량운행을 위해 화물자동차법은 화물차주에게 차량 운행 전의 일상점검 및 확인의무와 차량운행 2시간마다 15분의 휴게시간을 가지되, 운행 중 휴대전화 사용 및 영상표시장치 시청·조작금지 등을 규정하고 있다.¹⁴⁸⁾ 또한 차량에 적재된 화물의 떨어짐을 방지하기 위한 법령상의 조치를 하지 않은 채 화물차를 운행하는 행위를 금지하고 있다.¹⁴⁹⁾

살펴본 바와 같이 화물자동차법은 차량점검 및 확인, 안전운행, 차량의 적재물 고정에 관한 의무는 규정하고 있으나, 사업장에서 작업 중 발생할 수 있는 위험에 대해서는 별도의 규정을 두고 있지 않아 산안법령을 통해 보완할 필요가 있다.

④ 사업장내 안전한 작업을 위해 화주(송하인의 작업지휘자)가 이행해야 할 안전보건조치의 내용을 살펴보면, 첫째, 작업장에 화물차량을 안전하게 주차하고 작업할 공간을 제공해야 한다. 둘째, 중량물 취급작업에 필요한 사전점검 및 작업계획을 수립해야 한다.¹⁵⁰⁾ 작업관리자 배치, 작업장소의 작업자 외 출입통제, 화물의 무게에 따라 필요한 지게차, 호이스트, 고소작업대 등 기계기구의 점검, 사용허가, 작업감독이 이루어져야 한다. 셋째, 작업장소에서 노무를 제공하는 자를 감독해야 한다. 여기에는 직접 고용한 근로자, 수급인의 근로자 뿐 아니라 특고종사자도 포함이 되어야 한다. 작업지휘자는 작업자의 보호구 착용여부, 작업절차 및 법령상의 의무준수 여부를 확인해야 한다. 만약

147) 화물자동차법 제11조 제22항.

148) 화물자동차법 시행규칙 제22조 제3호, 제6호, 제7호.

149) 화물자동차법 제12조 제8호.

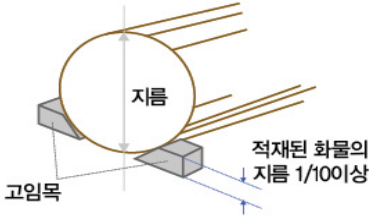
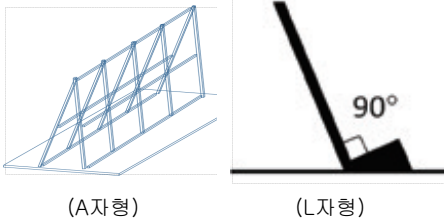
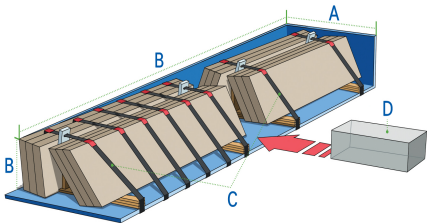
150) 안전보건기준에 관한 규칙 제38조.

산안법령을 위반한 작업수행 시에는 특고종사자에게 계약상의 지시권에 기해 안전보건 의무를 준수할 것을 요구할 수 있고¹⁵¹⁾ 정당한 도급인의 지시를 거부하는 경우 노무수령의 거절 또는 계약해지 및 손해배상 청구가 가능할 것이다. 넷째, 화주는 자신이 제공한 작업장소의 안전보건조치를 해야 한다. 안전보건조치의 범위는 상하차 작업 뿐 아니라 차량에 적재된 화물의 떨어짐 방지 조치를 위한 작업까지 포함하여 이뤄져야 한다. 적재된 화물의 고정 작업은 화물의 운송을 위한 상차 작업의 일부이고 화물차가 화물을 완벽하게 적재한 상태로 운행을 시작할 때까지 상차 작업이 완료된 것으로 보기 어렵기 때문이다. 또한 화물의 형태와 크기(부피), 무게에 따라 화물을 적재하고 고정하는 도구가 필요한데 앞서 살펴본 바와 같이 화물차주에게 제공되는 화물위탁증에는 해당 화물의 특성에 대한 설명이 부족하다.

화물자동차법 시행규칙(제21조의 7)에 따르면 적재화물의 이탈방지 기준 및 방법(별표1의 3)이 구체적으로 제시되어 있는데, 폐쇄형 적재함을 사용하지 않는 화물차는 코일, 콘크리트 파일, 대형평면 화물 등 화물의 형태와 종류에 따라 고임목과 고정도구의 사용기준이 정해져 있다. 따라서 화물차주가 사전에 화물에 대한 정보를 얻지 못하면 고정을 위한 도구를 준비하기 어렵고, 화물이 제대로 고정되지 않으면, 화물 자체의 손상뿐 아니라 적재물의 낙하로 인해 작업자, 운전자 등이 크게 다칠 수 있기 때문에 화물의 고정작업을 안전하게 하도록 하는 것이 중요한 과제이다.

151) 계약당사자인 화물차주 특고의 경우 불법파견의 논란 없이 계약상 지시권에 의해 법령상의 의무를 준수할 것을 요구할 수 있다.

〈표 V-5〉 적재화물의 이탈방지 기준 및 방법(별표1의 3)

〈그림 1. 원형단면 화물의 고임목 예시〉 	2. 폐쇄형 적재함을 설치하지 않고 운송하는 경우 2) 이탈방지 및 방법에 관한 일반기준 (2) 원형단면 화물 및 개방형 적재함(일부 또는 전부가 막혀 있지 않은 형태의 적재함을 말한다)의 전후좌우에 공간이 발생하는 화물의 경우에는 〈그림 1〉의 예시와 같이 적재된 화물의 지름 10분의 1 이상의 고임목이나 받침목을 사용해야 한다.
〈그림 7. 고정틀의 바닥면과 경사면의 고정 형태 예시〉  (A자형) (L자형) 그림 8. 대형평면 화물의 앞뒤로 나누어 적재하는 경우의 받침대 예시 	마) 유리판 등 대형 평면 화물 (1) 대형 평면 화물에 해당하는 유리판은 가로 3,048밀리미터, 세로 1,829밀리미터 규격 이상의 것을 말한다. (2) 화물은 고정틀(〈그림 7〉의 예시와 같이 마주보는 면 사이의 간격이 위쪽은 좁고 아래쪽은 넓은 형태의 것(A자형)과 바닥면과 경사면이 직각인 형태의 것(L자형)을 말한다)을 활용해 적재해야 한다. (4) 화물을 앞뒤로 나누어 적재한 경우에는 화물이 움직이지 않도록 중앙에 받침대를 〈그림 8〉의 예시와 같이 설치한 후 운송해야 한다. ㉠ 차량길이, 높이 및 폭을 초과하지 않게 적재할 것 ㉡ 중앙의 고정틀을 활용하여 화물을 밀착 적재할 것 ㉢ 벨트나 로프 등으로 고정할 것 ㉣ 앞뒤로 나누어 적재 시 중앙 받침대를 설치할 것

〈표 V-6〉 적재물 상차물의 종류와 고정방법¹⁵²⁾

		
전선드럼	타이어	코일
		
드럼통	차량부품(엔진 등)	목재
		
지대파렛트	단조(고철)	보온재

주요 운송물의 특성에 따른 고정방법과 주의점을 살펴보면, ‘전선드럼’의 경우 드럼에 전선이 감겨있는지에 따라 적재방법이 달라지고 상부의 고정이 중요하다. ‘타이어’의 경우 수작업 상차가 이루어지며 지그재그로 상차하고 망을 씌워 이탈을 막아야 한다. ‘코일’의 경우 바닥에 까는 각개목과 체인블록

152) 화물의 종류와 고정시 유의사항(블로그 주소 blog.naver.com/smileland78).

이 반드시 필요하다. ‘드럼통’은 개당 200KG의 무게가 나가고 운행 시 출렁거리는 경우가 있어 과적과 고정에 신경을 써야 한다. ‘차량부품’은 모양이 다양하고 고가의 품목이라 화물간 충돌이 발생하지 않도록 고정과 안전운행에 신경을 써야한다. ‘목재’(각재 3.6M)는 적재함 규격을 파악해야 하고 비를 맞으면 안 되는 경우 방수포를 치는 작업이 필요하다. ‘지대 파레트’의 경우에도 부피는 크지 않지만 무게가 40kg까지 나갈 수 있기 때문에 과적위험이 높아 드럼이나 코일과 유사하게 적재 시 중량 계산과 무게 중심을 잘 잡아야 한다. ‘단조(고철)류’는 샤클을 이용해 화물이 분리되어 움직이지 않도록 단단히 고정해야 한다. ‘보온재’의 경우 부피가 커 화물 적재 후 망을 씌워서 차량에 조여 주는게 필요하고 운행중간마다 조임을 확인해서 풀어지지 않도록 주의해야 한다. 이처럼 다양한 화물이 실리는 카고형 차량의 경우 특수형차량에 비해 위험도가 높고 화물차주 혼자 고정작업을 수행하기 어렵기 때문에 화물자동차법의 적재화물 이탈방지 기준을 고려하여 산안법의 안전보건기준에 관한 규칙의 내용과 이행주체가 반영될 필요가 있다.

⑤ 화물자동차법상 적재화물의 고정의무는 차량을 운행하는 운송사업자와 화물차주에게 부과되어 있으나, 이는 차량운행 중 발생할 수 있는 낙하물로 인한 사고를 예방하기 위한 것으로 노무를 제공하는 사람을 산업재해로부터 보호하기 위한 산안법과 그 목적과 다르다. 또한 계약상 화물의 상하차 작업을 화물차주의 업무로 정하였더라도 해당 계약조건이 특고종사자와 경제적 종속이라는 우월적 지위에서 결정된 계약조건인지, 혹은 안전보건조치에 소요되는 적정한 비용을 지급하고 맺은 계약인지의 실체를 판단해야 한다. 만약 개인인 화물차주가 화주의 작업지휘 아래 상하차 작업을 돕는 것에 불과하다면 해당 작업의 관리책임은 화주(작업지휘자)에게 있다고 보아 산안법상 안전보건조치의무를 부과해야 할 것이다.

화물자동차법은 적재물 미고정에 의해 사람을 상해 또는 사망에 이르게 하는 경우 운송사업자와 운수종사자 모두 5년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처할 수 있다.¹⁵³⁾ 강력한 처벌이 따르기 때문에 화물차주는 상차작

업 후 적재물의 고정상태를 확인하거나, 차량 상부에서 로프나 덮개 등으로 화물을 고정하는데 이 과정에서 떨어짐, 끼임 등의 사망사고가 많이 발생한다. 주로 화물의 상차작업이 끝난 후 화물차주 혼자 고정작업을 수행하다가 발생한 사고들이다. 적재된 화물은 무겁기 때문에 보조장비 없이 임의로 고임목을 이동하게 되면 적재된 화물이 무너질 위험이 높다. 따라서 안전조치 없이 화물차주가 혼자 작업을 하지 않도록 제도를 정비할 필요가 있다.

이상의 내용을 정리하면 아래의 표 IV-7와 같이 작업주체와 작업내용을 정리할 수 있다. 이중 음영이 표시된 부분이 특고종사자로부터 노무를 제공받는 자, 즉 화주(이행보조자)의 의무가 될 것이다.

〈표 V-7〉 화물운송 작업절차와 관리주체

운송절차	작업자(관리주체)	작업내용
①운송의뢰	화주	운송정보, 화물정보(물품명, 무게, 위험성, 가액 등), 작업내용(운송, 상하차, 적재 등) 안내
②배차	운송회사(주선 등)	배차현황(차량, 기사, 보험 정보), 운송정보, 화물정보, 작업내용 제공
③차량운행	화물차주	차량점검, 보험가입, 안전운행(휴게시간 등), 차량주차(고임목 등)
④화물상차 및 적재	송하인의 작업지휘자(사업장 관리자)	작업장소 관리, 작업계획 수립, 작업지휘 및 감독, 지게차(크레인) 점검 및 관리, 보호구 착용 감독
	화물차주	보호구 착용, 화물상차 및 적재 시 안전조치, 위험물 취급시 안전보건조치, 적재하중 준수
⑤화물이탈방지	송하인의 작업지휘자	작업장소 관리(작업발판, 이동통로 제공)
	화물차주	차량 덮개, 화물고정 로프 체결

153) 화물자동차법 제66조.

⑥차량운행	화물차주	차량점검, 보험가입, 안전운행(적재물고정, 휴게시간 등), 차량주차
⑦화물하차	수하인의 작업지휘자 (사업장 관리자)	작업장소 관리, 작업계획 수립, 작업지휘 및 감독, 지게차(크레인) 점검 및 관리, 보호구 착용 감독
	화물차주 등(수하인)	보호구 착용, 화물하차 및 적재 시 안전조치, 위험물 취급시 안전보건조치
⑧차량정리	화물차주	차량점검

* 음영처리된 부분은 노무를 제공받는 자(화주와 그의 이행보조자)의 관리영역

(4) 산업안전보건기준에 관한 규칙의 개선(안)

화물차주로부터 노무를 제공받는 자를 화주와 그의 이행보조인인 송하인, 수하인으로 보면 화주가 화물차주 특고종사자에 대하여 부담해야 하는 안전 보건조치의 개선안은 표Ⅳ-8와 같이 제시할 수 있다.

〈표 V-8〉 화물차주 특고종사자에 대한 안전보건조치 개선(안)

항목	관련조항(기준규칙)	개선안
보호구	제32조(보호구의 지급 등), 제33조(보호구의 관리)	수정 (보호구 소지 및 착용 감독, 필요시 적격보호구 대여)
작업계획	제38조(사전조사 및 작업계획서의 작성 등) - 차량계하역운반기계(지게차 등), 중량물의 취급작업 등	유지
차량계 하역운반기계	제171조(전도 등의 방지), 제172조(접촉의 방지),	유지

	제173조(화물적재시의 조치), 제177조(싣거나 내리는 작업), 제178조(허용하중 초과 등의 제한)	
지게차	제179조(전조등 등의 설치), 제180조(헤드가드), 제181조(백레스트) 제182조(팔레트 등) 제183조(좌석의 안전띠 착용)	신설 (특고종사자에 제공시 적용)
고소작업대	제186조(고소작업대 설치 등의 조치)	신설 (특고종사자에 제공시 적용)
화물자동차	제187조(승강설비), 제188조(꼬임이 끊어진 섬유로프 등의 사용금지), 제189조(섬유로프 등의 점검), 제190조(화물 중간에서 빼내기 금지)	제190조 신설
폭발화재 및 위험물 누출에 의한 위험방지	제227조(호스 등을 사용한 인화성 액체의 주입), 제279조(대피 등), 제297조(부식성 액체의 압송설비), 제298조(공기외의 가스사용 제한)	유지
중량물을 들어올리는 작업에 관한 특별조치	제663조(중량물의 제한), 제664조(작업조건), 제665조(중량의 표시), 제666조(작업자세 등)	유지
폭연 대응지침	제672조 제9항 제2호	삭제 (운수사업자 의무로 반영)
정보제공 의무	화물의 종류, 중량 및 부피, 화물의 길 이와 너비 및 높이에 대한 정보를 운행 전 제공해야 한다.	신설
작업중지 권리	산업재해가 발생할 급박한 위험이 있는 경우에는 작업을 중지하고 대피할 수 있다.	신설 (산안법 제52조 준용)

보호구의 구매와 착용의무의 주체는 화물차주로 하되, 현장의 작업지휘자는 해당 작업에 참여하는 특고종사자의 보호구 소지 및 착용을 확인할 의무를 부여해야 한다(수정). 만약 화물차주가 소지한 보호구가 용도에 맞지 않거나 훼손되어 기능이 손상된 경우 현장에서 보유하는 보호구를 대여할 수 있도록 규정하여 미착용 상태로 작업에 참여하는 일이 없도록 사업장의 작업지휘자가 통제해야 한다.

노무를 제공받는 자(화주)는 화물의 운송을 시작하기 전 해당 화물의 종류, 중량 및 부피, 화물의 길이와 너비 및 높이에 대한 정보를 화물차주(또는 화물운수회사)에게 제공해야 한다(신설). 사업장의 작업지휘자는 화물의 상하차 작업과 관련된 작업계획서를 작성하고 중량물과 장비의 사용에서 발생하는 위험요인을 사전에 파악하여 제거하여야 한다. 만약 특고종사자가 현장의 지게차나 고소작업대를 사용하는 작업에 투입되는 경우 해당 장비들에 대한 안전보건기준이 적용되어야 할 것이다(신설). 또한 화물의 적재나 하차 작업시 화물의 중간 빼내기를 금지하고(신설), 작업에 사용되는 로프나 승강설비의 이상여부를 확인토록 해야 한다.

한편 특수화물차량의 경우 위험물의 운송 시 화재, 폭발과 누출의 위험이 없도록 작업을 감독하고, 중량물의 취급시 신체에 무리가 오지 않는 작업방법을 취하도록 해야 한다. 특고종사자에게도 근로자와 같이 산업재해가 발생할 급박한 위험이 있는 경우 작업을 중지하고 대피할 권리를 부여해야 하며 작업 중지권의 행사로 인해 계약상의 불이익이 발생하지 않도록 명확한 규정을 반영할 필요가 있다.

한편 폭언 등의 대응 지침은 노무를 제공받는 화주회사에서 제공하는 것이 아니라, 운송회사 등 차주의 소속 회사에서 방침을 수립하여 제공해야 하며(삭제), 화주와의 거래가 이뤄지는 주선회사와 정보망에서도 고객에 대한 고객응대종사자 보호에 관한 고지가 이루어질 수 있도록 시스템을 갖추도록 정책적인 유도가 필요하다.

5) 안전보건교육의 내용과 실시방법

산안법은 대통령령으로 정하는 특고종사자로부터 노무를 제공받는 자에게 고용노동부령으로 정하는 바에 따라 안전 및 보건에 관한 교육을 실시하도록 하고 있다(제77조 제2항). 화물차주 특고종사자는 대통령령으로 정하는 교육 실시 대상에 해당한다. 따라서 최초 노무제공 시 2시간 이상(단기·간헐적 작업은 1시간 이상) 교육을 실시해야 한다. 단, 특별교육을 받은 경우 최초 노무제공시 교육은 면제된다. 특고종사자가 법령에 정한 위험한 작업에 투입되는 경우 16시간 이상(단기·간헐적 작업은 2시간 이상)의 특별교육을 실시해야 한다.¹⁵⁴⁾ 특별교육의 경우 최초 작업 전에 4시간 이상을 실시하되 이후 3개월 이내에 12시간을 분할하여 실시하면 된다.¹⁵⁵⁾

교육내용은 특고종사자의 직무에 적합한 다음의 내용으로 실시한다. ① 산업안전 및 사고 예방에 관한 사항, ② 산업보건 및 직업병 예방에 관한 사항, ③ 건강증진 및 질병 예방에 관한 사항, ④ 유해위험작업환경 관리에 관한 사항 ⑤ 산업안전보건법령 및 산업재해보상보험 제도에 관한 사항, ⑥ 직무스트레스 예방 및 관리에 관한 사항, ⑦ 직장 내 괴롭힘, 고객의 폭언 등으로 인한 건강장해 예방 및 관리에 관한 사항, ⑧ 기계·기구의 위험성과 작업의 순서 및 동선에 관한 사항, ⑨ 작업 개시 전 점검에 관한 사항, ⑩ 정리정돈 및 청소에 관한 사항, ⑪ 사고발생 시 긴급조치에 관한사항, ⑫ 물질안전보건자료에 관한 사항, ⑬ 교통안전 및 운전안전에 관한 사항, ⑭ 보호구 착용에 관한 사항이다.¹⁵⁶⁾

현행 법은 노무를 제공받는 자가 교육을 제공하도록 하고 있다. 하지만 직접 화물차주를 교육하는 운송회사는 드물고 화물차주 역시 일이 끝나고 쉬는

154) 시행규칙 별표5에 따라 특별교육을 실시해야 하며, 운반용 하역기계를 5대 이상 보유한 사업장에서 해당 기계로 하는 작업, 높이가 2미터 이상인 물건을 쌓거나 무너뜨리는 작업(하역기계만을 사용하면 제외) 등이 여기 해당된다.

155) 산안법 시행규칙 별표 4.

156) 산안법 시행규칙 별표 5.

시간에 교육을 이수해야 하기 때문에 주로 안전보건공단에서 제공하는 온라인 강의를 수강하는 실정이다. 문제는 아예 교육을 수강하지 않는 화물차주도 적지 않다는 점이다. 특고 대상 운송물이 아닌 화물차주는 애초에 교육의무가 없고, 교육대상인 특고에 해당하더라도 소속 운송회사는 교육을 제공할 의무를 인지하지 못하고 있으며, 사업장에서는 화물차주의 교육이수를 확인할 의무가 없기 때문에 화물차주의 안전보건교육 의무는 사실상 방치되고 있는 것으로 보인다. 건설기계 특고의 경우 노무를 제공받는 건설업체가 현장에 장비가 진입할 때 교육이수증을 확인하고 있다.

한편, 교육이수를 강력하게 감독하더라도 화물차주는 교육에 소요되는 시간이 소득의 감소로 이어지기 때문에 업무를 수행해야 하는 시간에 집체 교육을 실시하기 어렵다. 또한 하루 평균 12시간의 장시간 근로를 한다는 점에서 업무 종료 후 교육을 이수하려면 휴식시간이 감소하는 문제도 따른다. 따라서 필요한 교육의 내용은 충족하면서 수강방법의 편의를 높여 소득의 손실을 줄이는 것이 현실적인 방안이 될 것이다.

또한 노무를 제공받는 사업장(화주)의 입장에서도 작업에 관한 위험요인 분석, 안전보건수칙이나 사고사례에 대한 지식은 보유하고 있지만, 화물차량에 대한 지식은 부족하여 차량 또는 운전 부주의로 인한 사고예방 교육을 제공하기에 전문성이 부족하다. 또한 작업시간 대비 교육시간이 길고, 매번 새로운 화물차주가 들어올 때마다 교육을 제공하려면 업무부담이 클 것으로 보인다. 그렇다면 어떤 교육방식과 내용으로 교육을 운영하는 것이 효과적인지 살펴보겠다.

화물차주의 직무 특성을 고려할 때 크게 세가지의 내용을 담은 교육과정이 필요하다. 첫째, 차량의 안전운행과 관련된 교육이다. 차량의 점검 및 관리, 운행업무 중 발생하는 사고예방 및 긴급조치 등이 포함된다. 둘째, 화물운송업에 관한 일반적인 산재예방 교육이다. 사고사례와 예방대책, 직업병 예방과 건강관리, 산안법과 산재보험법의 주요사항이 포함된다. 마지막이 실제 작업이 이루어질 사업장의 작업조건과 안전수칙에 관한 사항이다. 각각의 교육과

정에 따라 교육실시 주체와 방식을 다르게 설정할 필요가 있다.

우선 차량운행에 관한 교육은 현재 화물자동차법에서 실시하고 있는 운수종사자 교육과 연계하여 실시하는 것을 제안한다. 이미 화물자동차법에 따라 운수종사자는 매년 4시간 이상의 교육을 시도지사가 정하는 운전종사자 연수기관을 통해 이수하고 있다.¹⁵⁷⁾ 해당 교육의 내용은 화물자동차 운수사업 관계법령 및 도로교통 관계 법령, 교통안전에 관한 사항, 화물운수와 관련한 업무수행에 필요한 사항, 그 밖에 화물운수 서비스 증진을 위해 필요한 사항을 교육하도록 하고 있다. 도로교통법령 준수 및 안전운전에 관해서는 동 교육을 이수한 경우 별도의 교육을 다시 실시할 필요는 없을 것으로 보인다. 다만 차량의 점검과 특수차량의 위험성 등에 대한 전문적 교육이 필요한 경우 국토교통부와 협의를 통해 차량별 전문교육기관(협회 등)에 전문과정을 개설하여 교육시간을 인정하는 방법을 검토할 필요가 있다.

산업안전보건분야의 교육은 교육생의 편의를 고려하여 온라인 교육과 집체 교육 방식을 모두 활용하는 것을 제안한다. 또한 운영방식은 건설업 기초안전보건교육제도와 같이 최초로 입직을 할 때 지정교육기관에서 산업재해예방에 관한 기초적인 지식을 습득하게 하고 일정 기간마다 보수교육을 실시하는 방식이 적절할 것으로 보인다. 시행 초기에는 교육비용의 부담을 줄이기 위해 안전보건공단의 무료 온라인 과정을 활용하되, 민간의 교육기관, 협회 등 직능단체, 노동조합 등에서 전문성을 살려 유료 교육과정을 운영할 수 있도록 전문인력을 육성하고, 특고 산재보험료(사업주 납부금)에 교육기금을 반영하여 민간교육기관의 교육수수료를 지원하는 방안을 검토할 필요가 있다.

마지막으로 실제 작업이 이루어지는 사업장에 대한 안전보건에 관한 정보제공(교육)의무를 부과할 것을 제안한다. 노무를 제공받는 자(화주)는 작업시작 전에 자신의 사업장 또는 지정·제공한 장소의 위험요인과 작업중지권 행사 및 긴급대피방법을 설명하고, 화물의 정보를 제공하며, 화물차주를 작업장

157) 화물자동차법 시행규칙 제53조.

소에서 격리하거나 작업에 참여하는 경우 작업방법과 안전수칙을 설명하도록 해야 한다. 또한 지게차 등의 장비를 사용하는 경우 장비의 위험요인과 안전 대책을 설명하고 보호구 착용을 확인하도록 해야 한다. 해당 의무는 정보제공 또는 교육의무 중 하나의 방식으로 규정하되 교육시간 등의 제약을 두지 말고 운영방식의 샘플을 제공하되 어떻게 운영할 것인지는 사업장에서 자율적으로 선택하도록 하는 것이 효율적 운영에 도움이 될 것이다.¹⁵⁸⁾

〈표 V-9〉 화물차주 특고종사자에 대한 안전보건교육 개선(안)

주제	교육내용	실시주체 / 교육주기
차량운행 및 교통안전에 관한 교육 (4h)	• 화물자동차 운수사업 관계법령 및 도로교통 관계 법령 • 교통안전에 관한 사항 • 화물운수와 관련한 업무수행에 필요한 사항 • 차량점검 및 관리 전문과정(신규)	전문기관 집체교육 (시도 지정 연수기관) / 연 1회
일반 산업안전보건 교육 (2h)	• 산안법 및 산재보험 법령 • 산업재해사례와 예방대책 • 주요 장비의 위험점과 작업안전수칙 • 작업개시전 점검 및 개선 • 정리정돈 및 적재물 고정 • 보호구착용 • 사고발생시 조치(응급조치 등) • 질병의 예방과 건강관리(휴게 등)	전문기관 집체·온라인교육 (안전보건공단 등) / 최초 입직(보수교육)
작업관련 안전보건정보 (-)	• 사업장 내 위험요소과 대피 방법 • 화물의 정보(중량, 부피, 적재방식 등) • 작업방법과 안전수칙(준수사항) • 보호구 착용 확인 • 장비의 위험요인과 안전대책	대면교육 (화주 지정 사업장) / 작업 시작 전

158) 차량 출입시 서면교육(정보제공), 상하차 작업시작 전 위험예지활동(TBM)과 병행, 작업 전 안전점검과 병행 등의 운영방식을 제공하고 사업장의 작업특성에 적합한 방식으로 운영을 유도한다.

3. 운수사업자의 보호의무 반영

고용계약은 노무를 제공하는 자와 노무를 제공받는 자가 직접 체결해야 하지만 사업장에서 개인 사업자인 특고종사자를 개별적으로 섭외하여 계약을 체결하기란 어려운 일이다. 개인 사업자인 특고종사자도 직접 사업장을 섭외하여 일감을 구하기 어렵다. 이러한 사정 때문에 특고 직종 중에는 사업장에서 필요로 하는 수요의 특고종사자를 찾아서 연결해주는 전문업체들이 존재한다. 주로 특고종사자가 소속된 회사나 중개·알선 전문업체를 통해 사업장에서 필요한 인력을 조달하고 있으며, 최근에는 온라인 플랫폼을 통해 사업주와 특고종사자를 직접 연결하는 방식도 증가하고 있다.

이러한 전문업체들은 특고종사자로부터 직접 노동력을 제공받는 자는 아니지만 특고종사자가 노동력을 제공하는 과정에서 필요한 안전보건정보를 제공하거나 작업조건을 결정하는데 관여하고 있다. 또한 소속회사나 주선회사(정보망)는 화물차주로부터 화물운송에 관한 사무의 위탁관리비(지입료)나, 화물운송계약 알선 수수료를 받고 있으며 화물차주가 화물운송계약을 원활하게 수행할 수 있도록 소속회사나 주선회사(정보망)는 화물차주의 안전을 배려할 신의칙상의 의무를 부담한다.

따라서 화물차주를 대신하여 화주와 계약을 체결하거나 또는 화주와의 계약조건을 중개, 대리해주는 운수사업자에 대해서도 화물차주의 안전보건확보를 위한 보호의무를 반영할 필요가 있다. 산안법 제77조 제3항에 노무를 제공받는 자의 의무 외에 특수형태근로종사자를 대신하여 노무를 제공하는 계약을 체결하거나 노무의 제공을 중개, 대리, 알선하는 자의 의무를 아래의 표와 같이 신설할 것을 제안한다. 이하에서는 소속회사나 주선회사(정보망)에게 어떠한 내용의 보호의무가 반영되어야 하는지를 검토해보겠다.

〈표 V-10〉 운수사업자의 의무 반영을 위한 산안법 개정(안)

개정 전	개정 후	비고
제77조(특수형태근로종사자에 대한 안전조치 및 보건조치 등) ① 계약의 형식에 관계없이 근로자와 유사하게 노무를 제공하여.....(중략)...노무를 제공받는 자는 특수형태근로종사자의 산업재해예방을 위하여 필요한 안전조치 및 보건조치를 하여야 한다. ② 대통령령으로 정하는 특수형태근로종사자로부터 노무를 제공받는 자는 고용노동부령으로 정하는 바에 따라 안전 및 보건에 고나한 교육을 실시하여야 한다. ③ 정부는 특수형태근로종사자의 안전 및 보건의 유지·증진에 사용하는 비용의 일부 또는 전부를 지원할 수 있다. 〈이하 생략〉	제77조(특수형태근로종사자에 대한 안전조치 및 보건조치 등) ① 전과 동일 ② 전과 동일 ③ 대통령령으로 정하는 특수형태근로자를 대신하여 노무를 제공하는 계약을 체결하거나 노무를 제공하는 계약을 중개, 대리, 알선하는 자는 특수형태근로종사자의 산업재해예방을 위하여 필요한 안전조치 및 보건조치를 하여야 한다. (신설) ④ 정부는 특수형태근로종사자의 안전 및 보건의 유지·증진에 사용하는 비용의 일부 또는 전부를 지원할 수 있다. 1. 정부는 특수형태근로종사자의 안전 및 보건의 유지·증진에 사용하는 비용의 지원을 위해 직종별 안전보건 기금을 조성할 수 있다. (신설)	구체적인 안전조치 및 보건조치의 내용은 「산업안전보건기준에 관한 규칙」에서 기술 구체적인 내용은 「고용보험 및 산업재해보상보험의 보험료 징수 등에 관한 법률」에서 기술

1) 운송물에 대한 정보제공 의무 강화

화물의 품목, 중량, 포장방식(무게중심), 가액, 위험물의 정보 등은 화물차주의 안전운행을 위한 기본적인 정보이다. 운송사업자는 화물운송이 시작되기 전에 화물차주에게 화물위탁증을 발급해야 하며 화물위탁증의 적재요청사항에 화물의 종류, 중량 및 부피, 화물의 길이와 너비 및 높이에 대한 정보를 안내해야 한다.¹⁵⁹⁾ 그러나 실태조사 결과 화물의 종류 이외의 정보를 사전에 제공받는 경우는 드문 것으로 나타났다. 인터뷰에서도 최근 스마트폰을 통한 화물운송거래가 활성화 되면서 과거 종이로 기재할 때 보다 화물의 세부정보나 유의사항에 대한 설명이 부실해지고 있다는 의견이 있었다.¹⁶⁰⁾

〈표 V-11〉 화물위탁증 샘플

화물번호:1-9905-6591 [등록시간:11:... 상차지 경기 김포 대곶면 3 하차지 인천 중구 영종도 내막 2 화물정보 내일착 헬스자재-A 독차 톤수 5톤 차종 카고 적재중 5.5톤 운행방 편도 [해당오더는 자동으로 수수료가 출금됩니다] 운송료 110,000 수수료 30,000 결제방 선/착불 합계금 140,000 배차신청 돌아가기	홈 커뮤니티 메시지 더보기 문수 49개입력 1000 0000 당일 / 상차요청시간: 07-22 19:30 5 서울/용산구 > 전남/순천시 40만 당일 / 상차요청시간: 07-22 18:30 2.5 서울/동대문구 > 경기/용인시 14만 ydikim 010-7734- 서울/동대문구 > 경기/용인시 (오더: 000226) 1시간이내 (07-22 18:30) / 지게차 / 중구 주교동 당일착 (07-22) / 파렛트 / 차인구 김광장동 박스 (2톤) / 편도 카고 신용 0분경라 게시: (네오시스템즈)스카이넷 실행 스카이넷 신청 화물목록B 배차내역A	← 위젯가기 화물상세 상차지 > 경기 서평택 상차시간 > 15-11-25 10 시 하차지 > 충북 청원 하차시간 > 15-11-26 08 시 운송료 > 456,000 (수수료 포함) 운행목록 > 주철자재 수수료 > 216,000
A사 화물정보	B사 화물정보	상세화면 ¹⁶¹⁾

159) 화물자동차법 제11조 제13항.

160) 24시콜화물, 원콜, 화물맨, 114, 인성 등의 다양한 어플이 시장에 활성화 되고 있다.

161) 상용차신문, 화물운송 주선수수료가 뭉길래.. 화물차주-주선회사간 갈등 격화, 2021.12.14. 보도기사내 자료.

주선회사와 정보망에서 제공되는 화물정보를 살펴보면 파렛트, 펜스자재, 주철자재 등 화물의 종류는 알 수 있지만 단위 화물의 중량, 크기 등이 구체적으로 적혀있는 경우는 드물었다. 또한 적재화물의 중량표시도 허용한도인 화물차 적재하중의 110%를 관행적으로 적는 경우가 많아서 실제 적재 중량을 파악하기 어려웠다. 이런 경우 사업장에서 허용기준 이상의 중량을 적재하더라도 화물차주가 적재물의 단위 중량을 모르기 때문에 과적이 이루어지는지 파악하기 어려운 문제가 있다.

〈표 V-12〉 화물정보 작업정보¹⁶²⁾

상차지 경기 화성 향남읍 지	서명	상차지 경기 안산 당상 호	서명	상차지 인천 남동 고잔동 당상 수	서명
하차지 경기 시흥 정왕동 내착 지 37Km	서명	하차지 인천 서구 오류동 당착 호 46Km	서명	하차지 경기 안산 단원구 원시동 당착 수 16Km	서명
서명 인수증은 법적분쟁 시 증빙자료로 활용가능합니다.		서명 인수증은 법적분쟁 시 증빙자료로 활용가능합니다.		서명 인수증은 법적분쟁 시 증빙자료로 활용가능합니다.	
화물정보 내일착 알류미늄자재 지/자-A 독차		화물정보 지금상 당착 금형(중3) 호/호-A 독차		화물정보 카고 구조물-A 독차	
지게차 작업		호이스트 작업		수작업	

한편 작업의 내용도 약칭으로 적혀있거나 적혀있지 않은 경우도 많다. 예를 들면 ‘지’는 지게차 작업, ‘호’는 호이스트 작업, ‘수’는 수작업으로 상하차가 이루어진다는 의미이고, ‘비무관’은 화물이 비를 맞아도 상관없다는 의미이다. ‘당상’은 당일상차, ‘당하’는 당일하차, ‘내착’은 내일도착을 의미한다. ‘월착’은 상차 후 보관했다가 차주 월요일에 배송하는 짐을 의미한다. 화주정보도 약칭을 사용하는데 A는 주선회사(알선소), B는 운송회사(법인, 개인), D는 미등록 화주를 의미한다.

162) 콜화물 어플 용어 설명자료(블로그 주소 blog.naver.com/smileland78).

화물의 정보가 부족하면 화물의 고정을 위한 도구 등을 제대로 준비하지 못한 채 작업을 수행하게 되고, 화물의 고정이 제대로 안되는 경우 운행 중 적재물의 하중이동 등에 의한 사고발생의 위험성을 높이게 된다. 따라서 화물 정보를 사전에 제공받을 수 있도록 산안법령에 화주와 화물운수사업자의 운송물 정보제공 의무를 반영할 것을 제안하였다. 고용노동부는 사업장 감독시 화물차주가 화물에 대한 정보를 제공 받았는지를 확인하고, 국토교통부는 화물운수사업자가 제공하는 화물정보가 적절하게 화물차주에게 전달되고 있는지 지도·감독하여 화물차주가 운송물로부터 발생하는 위험을 사전에 대비할 수 있도록 체계적으로 관리해야 한다.

또한 화물위탁 시 화물의 가액에 대한 정보제공 의무가 없어 화물차주가 가입한 적재물 보험의 보상 가액 범위를 넘어서는 화물의 운송의뢰를 수락하는 경우가 발생하고 있다.¹⁶³⁾ 사고발생시 배상가액이 부족하여 화물차주뿐 아니라 주선회사와 화주 모두에게 손해가 발생할 수 있다. 따라서 화물자동차 법상 화물위탁증 기재 내역에 화물의 가액에 대한 정보를 포함토록 하여 사고 발생시 예기치 못한 피해를 입는 것을 방지할 필요가 있다.

2) 안전운행을 위한 적정 운송시간 보장

화물차주의 안전운행을 위해서는 적정 운송시간의 보장이 필요하다. 산안 법령에 화물운수회사에게 화물운송계약의 체결 또는 중개·대리시 운행거리에 따라 소요되는 최소한의 운행시간을 보장토록 하여 촉박한 운송시간으로 인한 화물차주의 과속, 장시간 운전을 방지할 필요가 있다. 또한 눈, 비와 같이 기상이 악화되는 경우 배차취소 및 납품일 연장이 가능하도록 하고 취소나 연장에 따른 불이익을 부과하지 못하게 하여 화물차주가 무리한 운행을 하지

163) 화물차주는 운송하는 화물의 사고로 인한 피해보상을 위해 1억에서 10억까지 보상한도의 적재물 보험에 가입할 수 있으며 보통 2~3억 사이의 적재물 보험에 가입하고 있다.

않도록 보호할 필요가 있다.

국토교통부는 운행거리에 따른 적정 운송시간 가이드를 제공하고 시장에서 해당 가이드를 준수하여 화물운송계약을 체결할 수 있도록 지도해야 한다. 특히 야간운전, 장거리운전의 경우 적절한 휴게시간이 반영될 수 있도록 가이드를 작성해야 한다.

3) 안전보건 기금 조성 및 운영을 위한 협조 의무

정부는 산재보험료 징수시 일정비율을 특고종사자를 위한 안전보건 기금으로 편성하여 산재예방 사업에 투입하도록 할 것을 제안한다. 전속성 폐지 이후 사업주의 산재보험료 징수방식을 어떻게 설정할 지는 아직 명확치 않으나 사업주 부담금의 징수는 운송계약을 목적으로 화주로부터 얻는 운송계약의 수입에서 일부를 부담하게 하는 방식이 적절할 것으로 보인다.¹⁶⁴⁾ 특고종사자는 종래와 같이 기준보수액에 산재보험요율을 곱해 납입액을 산정하되, 사업주의 보험료 및 안전보건기금은 운송계약금에 비례하여 화주가 부담하게 하고 화물운수회사들은 기금의 조성에 협조하게 하는 방안을 제안한다.

화물운수회사는 화주로부터 운송료를 받아 화물차주에게 운임을 지급한다. 수입구조는 화주로부터 운송계약에 대한 주된 수익을 얻고, 화물차주로부터 지입료 등 관리비 또는 중개대리 수수료를 추가로 얻는 구조이다. 운송회사의 경우 전체 수입의 93%를 운송계약 수입으로 얻고 있고(위수탁전문업체 제외), 주선회사의 경우에도 61.1%를 운송계약에서 38.3%를 중개대리 수입으로 얻고 있다. 즉 화주로부터 얻는 운송계약 수입료가 전체 수입의 과반을 차지한다. 그렇다면 화물운수회사가 화주와 체결하는 연간 총 운송계약금액의 일정 비율을 가산하여 화주의 부담으로 지급하게 하고, 화물운수회사에게 산

164) 종래에는 화물차주 특고종사자의 산재보험료는 소득의 과반을 얻는 주된 사업의 사업주와 특고종사자가 절반씩 부담해왔다. 특고종사자의 월 보험료는 고용노동부장관이 고시하는 기준보수액에 화물자동차운수업에 해당하는 산재보험율을 곱한 금액이다.

재보험료 및 안전보건 기금으로 징수하는 방식으로 기금을 조성할 수 있을 것이다. 화주가 부담하는 보험료와 기금의 비율은 특고종사자가 납부하는 산재보험료와 안전보건기금으로 조성할 금액을 합산하여 정할 수 있을 것이다.

정부의 기금조성의 근거는 산안법 시행령 제77조 제3항을 보완하여 규정하고 구체적인 징수에 관한 사항은 고용보험 및 산업재해보상보험료 징수 등에 관한 법률에서 세부 내용을 정하면 될 것이다. 조성되는 안전보건기금은 앞서 제안한 화물차주 특고종사자의 안전보건교육 수수료 지원, 건강증진사업 및 건강센터 운영, 공용 휴게시설의 설치·운영 등에 활용할 수 있을 것이다.

4) 소속회사의 계약상 안전보건관리의무 강화

운송회사의 경우 지입차주로부터 지입료를 받고 사무를 대행하고 있으며 소속 화물기사와는 근로계약 또는 도급계약을 체결하여 일감을 제공하고 있다. 따라서 대외적으로 차량의 소유자이고 대내적으로는 화물차주의 소속회사로서 일부 안전보건에 관한 사항을 관리할 의무를 부과할 수 있을 것이다.

우선 차량의 대외적 소유자로서 운송회사는 운송계약에 사용되는 운송용 차량의 상태를 확인하고 관리할 의무가 있다. 따라서 운송사업자에게 차량 정보(차주정보, 차량연식, 차종, 적재용량, 차량점검 결과, 차량보험 및 배상보험 가입 등)와 운전자 정보(면허 보유, 교육 이수 현황, 산재보험 가입 등)를 관리하도록 화물자동차법상 운송사업자의 의무를 강화할 필요가 있다. 또한 화물운송계약을 체결하는 경우 차량과 운전자에 대한 정보를 화주에게 제공하여 화물운송에 적합한 차종, 보험가입 등이 이루어졌는지 확인할 수 있도록 해야 한다.

한편 운송회사가 화주로부터 화물 물량을 확보하여 소속 화물차주에게 배차하는 경우 해당 화물정보와 작업의 내용, 필요한 작업도구 등의 정보를 사

전에 화물차주에게 안내할 의무를 반영할 필요가 있다. 또한 화주로부터 계약 외의 업무수행, 운행시간 단축 독촉, 과적 등의 계약내용을 위반하는 요청이 발생한 경우 운송회사가 분쟁을 해결하는 절차를 반영하고, 법령의 위반이나 작업 중 급박한 위험으로 인해 화물차주가 산업재해 위험에 노출되지 않도록 작업중지 및 작업거절권의 행사와 불이익 금지 조항을 반영할 필요가 있다. 해당 내용은 산안법령 외에도 화물운송 위수탁계약과 화물운송계약에 관련내용이 함께 반영되어야 할 것이다.

마지막으로 화물차주의 소속회사로서 운송회사는 화물차주들이 안전보건에 관한 사항을 준수할 수 있도록 지원할 필요가 있다. 예를 들어 보호구의 공동 구매 및 보호구 이력관리, 화물의 고정을 위한 작업도구 정보제공 및 구매 지원, 안전교육 신청 및 이수 관리 등을 통해 소속 화물차주에 대한 안전보건관리를 강화하도록 유도해야 할 것이다.

4. 화물운송종사자의 건강권 보호를 위한 지원방안

1) 쉼터 운영 확대

한국도로공사 자료에 따르면 2019년부터 올해 7월까지 발생한 화물차 교통사고 사망자 325명의 사고원인을 분석한 결과 졸음과 주시태만에 의한 사망자가 259명으로 전체의 79.6%를 차지하였다. 결국 심야운전, 장시간 운전 에 의한 신체적 피로가 사망사고 발생에 영향을 미치고 있는 것이다. 실태조사 결과에서도 화물운송종사자들은 장시간 운전 56.1%, 심야 운전 49.7%, 운송화물 고정 작업 40.8% 순으로 산업재해의 위험도가 높다고 응답하였다.

졸음과 주시태만을 예방하려면 결국 적절한 휴게시간, 수면시간을 확보할 수 있어야 한다. 화물자동차법에는 운수종사자에게 2시간 운전시 15분의 휴식을 취할 것을 규정하고 있지만 휴식권이 실현되려면 화물차주들이 쉴 수 있는 장소가 먼저 확보되어야 한다. 화물차는 주차공간이 확보되지 않으면 차를 세울 수 없기 때문에 휴게시간을 갖기 어렵다. 국내에 화물차가 쉴 수 있는 공간은 휴게소 201개소, 졸음쉼터 232개소이다. 화물차주들은 주로 주차공간이 확보되어 있는 졸음쉼터나 고속도로 휴게소를 활용하여 쪽잠을 자거나 휴게시간을 갖고 있다. 화물터미널이나 사업장에도 화물차주들을 위한 샤워실, 수면실을 확보하여 제공하는 곳도 있지만 아주 일부에 불과한 상황이다.

정부는 2011년부터 전국 232개소에 졸음쉼터를 설치하여 제도시행 전보다 졸음운전 사고건수를 1/3 수준으로 감소시켰다(2019 기준).¹⁶⁵⁾ 또한 휴식마일리지 제도를 시행한 결과 시행노선의 졸음, 주의태만에 의한 화물차 교통사고 건수가 27% 감소했다고 발표하였다.¹⁶⁶⁾ 운전자의 휴게시간 준수가 사

165) 한국도로공사 발표에 따르면 2011년 졸음쉼터를 설치한 이후 2010년 119건 대비 2019년 46건으로 졸음운전에 의한 사고건수가 감소한 것으로 나타났다.

166) 상용차신문, 한국도로공사, 화물차 휴식-마일리지 제도 확대 시행, 2022.1.12. 보도 기사.

고예방에 효과가 있다는 것을 입증한 것이다.

문제는 대형화물차의 경우 휴게를 취할 공간이 여전히 부족하다는 것이다. 2017년 기준 대형 화물차가 주차할 수 있는 공간은 총 2,534면 중 316면 (11%)에 불과하여 대형 화물차주는 현실적으로 휴식을 취하지 못하고 있는 실정이다. 정부는 2019년 말에 ‘제4차 화물차 휴게시설 확충 종합계획’을 발표하고 5년간 국도와 지방도에 화물차 휴게소 7개소를 신설하고 지자체 30곳에 공영차고지를 만들겠다고 하였다. 그러나 금년까지 지자체 중 휴게소를 신설하겠다는 계획을 제출한 곳은 없다. 공영차고지 건설계획을 제출한 지자체도 11곳에 불과하다.¹⁶⁷⁾ 지자체가 화물차 휴게소나 공영차고지 건설에 소극적인 이유는 주민의 반발에 대한 우려도 있지만 사업예산의 확보 자체가 힘들다는 것도 주된 이유이다. 결국 기존 고속도로의 휴게소 주차공간의 일부를 대형차량이 주차할 수 있도록 변경하여 공간을 확보하는데 그치고 있다.

화물차주의 사고예방을 위해 휴게시간에 대한 법령상 의무는 부여했지만 현실은 휴식을 취한 공간을 제공하지 못하는 상황이다. 소관부처인 국토교통부가 주도하여 고속도로 휴게소 등에 휴게공간을 마련하고 있지만 역부족으로 보인다. 화물의 상하차가 이뤄지는 터미널, 물류센터, 사업장 등에서도 일부 휴식이 이뤄지고 있지만 장거리 운전이나 심야운전시 신체적 피로도를 낮추고 졸음운전을 예방하려면 고속도로, 지방국도 등에 운행 중간에 쉴 수 있는 쉼터가 확충될 필요가 있다.

쉼터의 운영은 화물차주의 산업재해 위험도를 낮추는 일인 동시에 사고로부터 화물의 손괴를 방지하여 화주의 재산권을 지키는 일이기도 하다. 보다 적극적으로 재원을 확보하여 휴게공간을 확충할 필요가 있다. 앞서 제안했던 화물운임료의 일부를 안전보건기금으로 조성하고 지자체에 공영차고지 건설을 지원하여 화물차주의 휴식권을 보호해 나가야 한다.

167) 상용차신문, 아직도 멀고 먼 쉼터.. 화물차 졸음운전 사망 80%, 2022.9.8. 보도기사.

2) 이동식 건강검진 및 상담센터 운영

화물차주의 건강검진 필요성은 매우 높은데 50세 이상의 운전자가 전체 종사자의 70% 이상을 차지했으며, 개인운수사업자의 경우 50세 이상이 80%에 달하고 60세 이상의 종사자도 전체의 과반을 넘었다. 종사자의 연령대가 상당히 높고, 장시간 고정자세로 근무하기 때문에 요통 등의 근골격계 질환에 이환될 위험이 높고, 식사와 화장실 등의 출입이 자유롭지 않기 때문에 당뇨와 고혈압의 발병을 예방하기 위한 대사증후군관리가 필요한 상황이다.

화물차주들은 개인 사업자의 신분으로 지역건강보험의 건강검진 수검대상이다. 현장직 근로자가 매년 건강검진을 받는 것을 고려하면 지역 건강보험의 적용대상인 화물차주들은 2년에 한번씩 건강검진을 받는 대상이 된다. 그러나 화물차주는 월 평균 22일 이상을 일하고 하루 평균 12시간 차량을 운행하기 때문에 비번인 날에 건강검진을 받으러 가지 않으면 일하는 날에는 건강검진을 받으러 가기 어려운 실정이다. 또한 검진을 받는다 하더라도 사후관리를 지속적으로 받기 어려워 보인다.

업무특성과 연령 등을 고려하면 화물운송종사자에 대한 검진 및 사후관리의 필요성이 높지만 전문기관의 이용가능성이 낮기 때문에 터미널이나 쉼터 등의 주요 거점에 이동식 검진센터와 상담센터를 운영하는 방안을 검토할 필요가 있다. 휴게 및 대기시간에 검진을 받거나, 혈압, 혈당 등의 간단한 건강수치를 확인하고, 전문가의 건강 상담을 받을 수 있도록 하여 종사자의 건강관리를 지원할 필요가 있다. 또한 장시간 운전 등에 의한 근육긴장을 해소하고 스트레칭, 보호대 착용 등의 건강관리 정보를 제공하는 것도 도움이 될 것으로 보인다.

3) 민간 협업방식의 건강증진활동 지원

최근 스마트 밴드를 활용해 심박수, 운동량, 체중 등을 체크하여 건강상태

를 모니터링 할 수 있는 건강관리프로그램(앱)이 다수 개발되어 있으며, 걷기 등의 신체활동이나 식단관리 등을 모니터링하여 개인이 설정한 목표달성을 지원하는 프로그램(앱)도 개발되어 있다.

이러한 민간의 건강관리 프로그램 운영기관과 협업을 통해 온라인 챌린지 형태의 건강증진활동을 전개하는 것을 검토할 필요가 있다. 특정 사업장에 출퇴근을 하지 않는 특고종사자의 경우 집체 형태의 건강증진 프로그램을 운영하기 어렵다. 따라서 민간과 협업하여 화물운송종사자의 건강증진활동 프로그램을 개설하고 참여자의 개별 건강증진 목표를 설정한 후 스마트 폰과 스마트 밴드를 활용하여 목표 달성을 확인하고 참여자에 대한 인센티브(포인트 지급 등)를 부여하는 방식의 건강증진활동을 운영할 것을 제안한다.

활동기금은 캠페인 기금을 조성하여 보건복지부, 국토교통부, 고용노동부, 화물공제조합, 민간 기업이 참여하여 분담하는 형태가 적정할 것으로 보인다.

5. 화물운송종사자의 안전보건환경 개선을 위한 과제

1) ILO 운송부문 양질의 일자리와 도로 안전 증진을 위한 가이드라인¹⁶⁸⁾

(1) 운송부문 일자리의 특징과 관리 필요성

2019년 ILO에서는 운송부문의 양질의 일자리와 도로 안전 증진을 위한 전문가회의를 개최하고 가이드라인을 제시하였다.¹⁶⁹⁾ 전문가회의에서는 도로운송부문에서 계약의 투명성이 중요하며, 문서가 없고, 상업적 운송기록이 없는 비공식적 상황이 세계의 많은 지역에서 발생하고 있는 점을 지적하였다. 정부는 상용차(CMV) 운전자가 계약관계나 서비스 약관에 대한 증거 없이 업무를 수행하는 현실을 해소해야 하는데 이러한 업무수행 방식이 공공의 도로안전의 개선을 위한 감시와 집행활동을 제약하기 때문이다(제67조). 또한 운송 분야에서는 아웃소싱이 지배적인 추세이며 향후 계속될 것으로 전망했다. 따라서 내·외부의 채용자들은 해당 부문의 노동자들의 요구를 확인하기 위한 절차를 관리할 필요가 있다고 지적하였다(제137조).

(2) 책임 주체와 보호내용

ILO 지침의 특징적인 시사점은 책임의 사슬(Chain of responsibility)의 개념을 두고 직접적인 사용자 외에도 책임의 사슬에 포함된 자들에 대해 화물운송종사자 보호를 위한 의무를 부과한다는 것이다. ‘도로운송 사슬 행위자’는 화물운송포장에 대한 IMO/ILO/UNECE 실무강령에 정의된 바와 같이 화

168) 공공운수노조, 안전운임 안착 및 세계 확산을 위한 국제심포지엄 자료집(ILO운수부문의 양질의 일자리 및 도로 안전증진에 대한 지침 참조), 2021, 87쪽 이하 참조.

169) ILO, Guidelines on the promotion of decent work and road safety in the transport sector, 23-27 september 2019.

물운송단위(CTU 코드) 및 상용차(CMV) 운전자에게 지침을 제공할 수 있는 지위의 자로 “운송업자, 화물운송단위 운영자, 수취인/수탁자, 위탁자, 화물혼재업자, 주선업자, 포장업자, 배송업자(선적인)를 의미한다. 여기에는 위탁자, 수탁자나 지배기업으로 역할을 하는 다른 중간 업체가 모두 포함”된다고 보았다(제12조).

한편 정부는 임금 또는 비임금 소득을 얻는 상용차(CMV) 운전자의 보수가 지속가능하고, 산업의 매력과 지속가능성을 높이는 목표로 설정되도록 고려해야 하고(제73조) 목표 달성을 위한 위험을 확인하기 위해 비임금 상용차(CMV) 운전자가 운송하는 화물과 고객의 비율을 파악해야 한다(제74조).

또한 임금이 문서화되고 침해를 해결할 수 있는 조치가 취해질 수 있도록 책임 사슬 원칙에 대한 조사를 수행할 권한이 있는 자에게 적절한 점검 시스템을 제공해야 한다(제82조). 특히 상용차(CMV) 운전자들이 오해의 소지가 있는 정보나 채용알선 수수료 및 관련 비용, 상여금 및 훈련에 대한 광고 또는 향후 발생할 수 있는 학대행위와 불법적 임금(보수) 또는 정산공제의 가능성으로부터 법적으로, 실질적으로 이들을 보호할 것을 요구하고 있다(제139조).

(3) 운전자의 작업거절권과 처우 개선

정부는 사용자와 도로운송 사슬행위자에게 상용차(CMV) 운전자에 대한 법령상의 근무시간, 임금지급, 안전운행에 관한 법규¹⁷⁰⁾ 준수의무를 부과하고, 이를 위반한 경우에는 상용차(CMV) 운전자의 노무거절권을 인정하고 있다(제41조a). 또한 사회적 파트너와 도로운송 사슬행위자와 협의하여 비임금 소득 상용차 운전자에게 예측 가능한 비용 회수가 가능하도록 다음의 지원 조항

170) 노무거부거절권이 인정되는 경우는 i) 국내법 및 단협에 따른 운전시간 또는 근무시간을 위반한 경우, ii) 국내법 및 단협에 따른 적절한 보수나 비용의 지급이 없는 경우, iii) 속도제한, 상용차 크기, 무게 및 적재에 관한 법 위반이 있는 경우이다.

을 제공할 것과(제76조).¹⁷¹⁾ 법률 및 관행으로 상용차(CMV) 운전자에게 적절한 보수와 지속 가능한 비용지급을 장려해야 하며, 여기에는 과적 방지 시행을 목표로 하는 조치가 수반되도록 할 것을 제시하였다(제77조).

(4) 정부의 역할

정부는 사회적 파트너, 도로운송 사슬행위자와 도로운송부문의 계획을 수립하고 다음의 사항에 대한 투자 우선순위 등을 정하는 조치 및 기준을 정할 것을 제안하고 있다(제52조). a) 사회적 대화의 환경을 마련하고 공식화 할 것, b) 기술개발 프레임워크와 전문화, c) 차량 갱신 및 친환경 주행 훈련을 포함하는 녹색 운송 운영조치, d) 안전하고 보호되는 상용차 주차공간, 휴식 및 화장실을 포함한 인프라 및 복지시설 마련, e) 디지털화 된 안전관리시스템과 서면 문서의 투명성과 교정 매커니즘이다.

또한 정부, 사회적 파트너, 도로운송 사슬행위자는 산업안전보건 추진체계 협약(제197호)에 따라 산업안전보건 프로토콜을 개발하고 시행해야 한다. 프로토콜에는 운송안전의 증진과 유의미한 안전 일터의 개선을 목표로 대화를 진행하되 운송의 산업위험관리시스템, 안전보건에 관한 성인지적 접근, 인식 개선 캠페인, 교육과 열린 소통방법을 반영해야 한다(제91조).

(5) 노조활동의 보장

한편 지침은 사용자, 사용자 단체 및 도로운송 사슬 행위자는 합리적으로 실행 가능한 한 상용차 운전자를 대표하는 자유롭고 독립적인 노동조합의 활

171) a) 고정비 회수 : 차량의 운행거리와 관계없이 기업이 매년 고정적으로 지불하는 고정 또는 연간 사업비, b) 변동비 회수 : 차량 운행거리에 따른 연료비, 타이어 등 소모품에 관한 가변적 사업비, c) 제78조에 의해 결정된 최저임금 또는 그 이상인 수준의 개인 노동에 대한 보수의 지급, d) 투자 수익, e) 제81조에 정의된 운전업무와 부수적 업무에 대한 보수가 해당한다.

동에 대한 장애와 간섭을 배제한다(제39조a)고 규정하여 상용차(CMV) 운전자의 노동조합 결성과 활동을 보장하도록 하고 있다.

2) 시사점

ILO에서 발표한 가이드를 통해 몇 가지 정책적 시사점을 얻을 수 있었다.

우선, 전문가들은 운송분야의 외주화는 점차 확산 될 것이며 계약당사자를 책임주체로 특정하여 의무를 부여하는 감독방식으로는 운전자를 실질적으로 보호하기 어렵다고 보았다. 따라서 특정 사업주가 아닌 책임의 사슬구조 안에서 운전자에 대한 실질적인 권한을 행사하는 자를 도로운송의 사슬 행위자의 개념으로 묶고 이들에게 운전자를 보호할 의무를 함께 부과하여 어떠한 형식으로 계약을 체결하더라도 운전자에 대한 보호의무가 이행될 수 있도록 지침을 제시하고 있다. 현행 산안법은 고용계약의 형태에 따라 책임주체와 의무의 내용을 설정하는 방식을 취하기 때문에 보호의 사각지대가 생기기 쉽다. 이러한 측면에서 ILO의 지침은 화물차주의 보호의무를 부담하는 책임주체를 향후 어떻게 설정해 나가야 하는지에 대한 시사점을 준다.

둘째, 노무제공자의 노무제공거절권을 보장한다. 도로운송 사슬 행위자가 운전자에게 법령, 단체협약에 따른 근무시간을 위반하거나, 보수 또는 비용의 지급을 하지 않거나, 과속, 과적, 차량의 용도 외 이용 등의 불법적인 요구를 하는 경우 운전자가 노무의 제공을 거절할 권리를 보장하여 위험에 노출되는 것을 예방하고 있다. 연구에서는 불법적 요구 외에도 급박한 산업재해의 위험이 발생하는 경우에 대해서도 운전자의 노무제공거절 및 긴급대피권을 보장할 것을 제안한 바 있다.

셋째, 비임금 운전자에 대해서도 소득의 예측이 가능하도록 사회적 파트너와 도로운송 사슬행위자와 협의를 통해 운전자에게 고정비, 변동비의 지급 조항과 최저임금의 보장 및 운전업무 이외의 부수적 업무에 대한 보수 지급에

관한 사항을 제공할 것을 제시하고 있다. 국내에서도 지입회사나 물류회사에서 고정적인 납품물량을 받는 화물차주들은 완제, 무제, 매출제의 형태로 지급되는 고정비와 변동비의 지급여부를 구분할 수 있다.¹⁷²⁾ 다만 매출제의 경우 수행하는 물량만큼 수입이 생기므로 최저 소득의 예측가능성이 떨어진다. 또한 운전 이외에 발생하는 상하차 등의 부수적 업무(수작업)에 대해서는 보수지급명세서 안에 항목은 존재하지만 작업단가를 사전에 제시하거나 지급하는 경우는 드문 것으로 보인다. 따라서 화물운송위수탁계약서 작성시 소득의 예측이 가능하도록 고정비, 변동비, 부수 작업비에 대한 사항을 명시하도록 유도하여 분쟁을 줄이고 화물차주의 소득예측이 가능하도록 유도해 나가야 할 것이다.

넷째, 정부는 사회적 파트너, 도로운송 사슬행위자와 함께 도로운송부문의 계획을 수립하고 사회적 대화를 위한 공식 협의체 운영, 상용차 주차 및 휴게시설 등의 인프라 구축, 안전관리시스템과 서면문서의 디지털화, 안전보건 프로토콜 개발 및 활용을 촉진해 나가야 할 것이다. 화물운송시장의 노동환경 개선을 위해서는 정부의 일방적 노력으로 효과를 보기 어렵다. 따라서 화주연합회, 화물운송사업자협회 등의 도로운송 사슬행위자 단체와 화물연대 등의 화물운송종사자 단체가 참여하여 사회적 대화를 통해 화물운송시장의 계약투명성 강화, 화물차주의 건강권 보장 및 안전운행을 통한 화물 재산권 보호 강화 등의 이슈를 발굴하고 개선을 위한 정부 정책 방안을 공동으로 모색할 필요가 있다. 또한 화물운송계약 및 화물정보제공의 디지털화를 촉진하여 계약의 투명성을 높이고 안전운행에 도움이 되도록 유도할 필요가 있다. 나아가 사회적 파트너와 도로운송의 사슬행위자가 참여하여 화물차주의 건강증진활동, 주차 및 휴게시설 확충을 위한 기금을 조성하는 것도 필요할 것으로 보인다.

172) 완제는 급여 외의 도로비, 유류비, 운영비 등 운송에 소요되는 비용을 화주가 지급해주는 것을 말한다. 반대로 무제는 급여 외에 지급하는 금액이 없음으로 변동비를 화물차주가 부담해야 한다. 매출제는 기본급여가 없이 배송수량에 단가를 곱해서 급여로 받는다. 무제와 같이 운송에 소요되는 비용은 화물차주가 부담한다.

다섯째, 화물운임 조정 및 근로조건의 개선을 위한 노동3권의 보장이 필요하다. 화물은 종류가 다양하고 운송 방식이 다르기 때문에 정부가 일괄적인 표준운임을 제시하는 것이 쉽지 않다. 또한 표준운임을 제시한다고 하여도 적정운임이기 보다 운행거리, 유가, 연비 등을 고려한 최소운임이 결정될 가능성이 높다. 그렇다고 시장의 자율적인 운임결정에 맡기면 공급자 중심의 가격형성이 이루어질 가능성이 높다. 따라서 화물운수노동자의 노동3권 보장을 통해 산별 또는 사업장(화주) 단위의 노동조합을 결성하게 하고 사용자 단체와의 교섭을 통해 이해관계자가 적정운임을 결정할 수 있도록 유도할 필요가 있다.

국내에서도 화물운송종사자 단체가 결성되어 있으나 노조설립허가를 받지 못한 상태이다.¹⁷³⁾ 법외노조는 노조법의 보호를 받지 못하고 충분한 대화절차나 조정을 거치지 못한 채 불법 파업의 위험을 감수해야 한다. 결국 사용자와 노동자 당사자 간의 대화를 통한 문제해결의 기회가 보장되지 못하고 있으며 파업이 발생하면 정부가 개입해서 중재해야 하는 사회적 비용이 발생하고 있다. 이미 헌법재판소는 특고종사자의 노동3권의 보장 필요성을 인정한 바 있고¹⁷⁴⁾, 방송연기자, 경마·경륜선수, 정수기 판매·수리원, 방과후 강사, 택배기사, 대리기사, 배달기사, 플랫폼 노동자들의 특고 노조설립이 인가되었다. 또한 국제적으로도 화물차주가 자영인이라는 이유로 노동조합의 결성을 부인하는 국가는 찾기 어렵고 ILO 지침에서도 화물운송종사자의 사회경제적 지위 향상을 도모할 수 있도록 자유로운 노조활동을 보장할 것을 제시하고 있다. 따라서 국내에서도 화물차주의 노동조합 설립을 인가하고 노사 자치의 근로조건을 형성할 수 있도록 지도·감독하는 것이 필요할 것이다.

173) 화물연대는 민주노총 공공운수연맹의 단위 지부로 가입되어 있지만 고용노동부의 설립인가를 받지 못한 법외노조이다.

174) 대법원 2018.10.12. 선고 2015두38092 판결.

VI. 결론

.....

VI. 결론

우리 헌법이 실정법인 산안법을 통해 실현하려는 근로의 권리는 타인에게 자신의 노동력을 제공하여 생계를 유지하는 자가 대등하지 못한 종속적 관계 아래 계약상대방이 정한 근로조건에 의해 산업재해의 위험에 노출되고 생명과 신체의 존엄이 침해당하지 않도록 최소한의 안전보건기준을 보장하기 위함이다. 그렇다면 산안법의 보호대상은 타인이 정한 근로조건 아래 자신의 노동력을 제공해야 하는 자를 의미하며, 화물차주 특고종사자는 타인이 정한 작업환경에 종속되어 노무를 제공하고 생계를 위한 소득을 얻는다는 점에서 산안법의 보호가 필요한 노무제공자라 할 수 있다.

현행 산안법의 화물차주 특고종사자의 보호규정은 주로 하나의 사업장에서 과반의 소득을 얻는 전속성 요건을 충족해야 비로소 특고종사자로 보호를 받을 수 있다. 그러나 이러한 전속성 요건은 다수 사업자로부터 일감을 얻는 화물운송계약구조를 반영하지 못하여 산업재해로부터 화물차주를 보호하기 어렵게 만들고 있다. 산재보험법은 전속성 폐지를 통해 화물운송종사자의 보호를 강화하였으나 아직 산안법은 화물차주 특고종사자의 실질적 보호를 위한 해석기준이나 법 개정이 이루어지지 않아 여전히 법 적용의 사각지대가 발생하고 있으며 보호의 실효성이 부족한 상태이다.

연구에서는 화물차주 특고종사자를 보호하기 위해 산안법령의 개선 방향을 제시하였다. 우선 실질적 계약당사자인 화주를 노무를 제공받는 자로 해석할 것을 제시하였다. 또한 화물운송계약의 특성을 반영하지 못하는 전속성 요건을 폐지(또는 완화)하고 위험도를 고려한 보호대상의 보편적 확대를 제안하였다. 또한 법 개정 전까지 화물차주를 보호하기 위한 해석지침(안)을 제시하고 새롭게 해석된 노무를 제공받는 자의 안전보건조치의무와 현행 안전보건교육제도 개선방안을 제시하였다. 이 외에도 점차 다양해지는 계약형태를 고려하

여 특고종사자의 계약을 중개, 대리, 알선하는 자의 안전보건조치의무에 관한 규정을 신설하고, 안전보건기금을 조성하여 특고종사자의 산재예방활동에 사용할 수 있도록 할 것을 제안하였다.

한편 화물운송종사자의 건강권 보호를 위한 쉼터의 제공, 주요거점의 이동 검진센터, 민간협업방식의 건강증진프로그램의 활성화를 촉진할 것을 제안하였다. 끝으로 전반적인 화물운송종사자의 안전보건환경 개선을 위해 ILO에서 발표한 운송부문의 양질의 일자리와 도로 안전 증진을 위한 가이드(2019)의 주요내용을 소개하고 정책적 시사점으로 ① 계약당사자에게 책임을 부과하는 방식에서 화물운송종사자에 대한 실질적인 권한을 행사하는 다양한 주체를 책임사슬행위자로 규정하여 함께 의무를 부과하는 방식으로 규율할 것, ② 근무시간 위반, 보수 미지급, 안전보건법령을 위반, 급박한 위험 발생 시 화물운송종사자의 노무제공 거절권을 보장할 것, ③ 소득예측이 가능하도록 정보를 제공할 것, ④ 정부, 노사단체, 유관기관이 참여하는 사회적 대화를 통해 화물운송시장의 노동환경개선 정책을 수립할 것, ⑤ 화물운송종사자의 노동 3권을 보장하고 노사 당사자의 협상을 유도할 것을 제시하였다.

화물운송종사자는 그간 산안법이 아닌 화물자동차법에서 안전보건에 관한 사항이 규율되어 왔다. 화물자동차법은 운수사업자와 화물차주에 대한 의무를 주로 규정하여 안전보건확보의 중요한 축인 화주(사업주)의 의무를 제대로 규정하지 못한 한계가 있다. 그러나 이제는 화물차주 특고종사자가 산안법의 보호대상에 반영되었고 판례도 실질적 사용관계의 해석을 통해 작업이 이루어지는 사업장의 작업지휘자와 사업주의 안전보건책임을 인정하고 있는 점을 반영하여 산안법령에서 보다 적극적으로 화물운송종사자의 보호를 규정해 나갈 필요가 있다. 또한 법령에 규정된 화물운송종사자의 휴게시간 보장과 건강권 보호가 실질적으로 이행될 수 있도록 사회적 인프라의 구축 및 지원이 시급하며, 안전운행을 위한 최소한의 근로조건, 임금이 실질적으로 보장될 수 있도록 정부의 지속적인 관심과 지원이 필요하다.

참고문헌

고용노동부, 건설기계 특고 및 건설기계 종사자 산재보험 신고 관련 Q&A, 2019.

고용노동부, 건설기계 특수형태근로종사자 보호 적용기준, 2020.

고용노동부, 계약내용과 다른 업무 수행중 발생한 화물자동차 운전자 사고 처리 요령, 2019.

고용노동부, 특수형태근로종사자 산재보험 적용 관련 Q&A, 2020.

고용노동부, 화물운송 지입차주 산재보험 적용여부 판단기준 지침, 2018.

공공운수노조, 안전운임 안착 및 세계 확산을 위한 국제심포지엄 자료집, 2021.

김인재, 특수형태근로종사자의 법적 보호방안, 노동법학 제31호, 2009

나민오·최서연·정진우·조기홍·박현아, 사내하도급에서 수급인의 법적지위와 보호방안 연구, 산업안전보건연구원 연구보고서, 2021.

나민오, 산업안전보건법의 보호대상인 근로자 개념의 해석에 관한 연구, 노동법포럼 제36호, 2022.

우희숙, 안전조치의무위반죄의 성립요건과 형사책임, 홍익법학(제14권제1호), 2013.

윤애림, 산재보험법의 특수형태근로종사자 특례제도의 문제점과 대안, 노동법연구 제33호, 2012,

임석민, 3자 물류와 4자 물류에 대한 조망, 한국물류학회지 제16권(1), 2006.

한국교통연구원, 2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 2021.

한국교통연구원, 2020년 국내 운송주선회사 현황, 2021.

ILO, Guidelines on the promotion of decent work and road safety
in the transport sector, 23-27 september 2019.



Abstract

The Status of Occupational Accidents and Protection Measures for Road Freight Transport Workers

Objectives

Recently, occupational accidents of road freight transport workers (hereinafter referred to as 'RFTWs') have emerged as a social issue, and new regulations on the protection of RFTW—drivers who transport cargos such as import/export containers, cement, steel, and dangerous materials to their own vehicles —was newly added to the Occupational Safety and Health Act (OSH Act) in November, 2021. However, the OSH Act has limitations. First, the OSH Act specifies that RFTWs protected by the law are limited to those who transport only some types of freight such as import/export containers, cement, steel, and dangerous materials. However, the RFTWs transporting such types of freight constitute less than 20% of the total workers in the road freight transport sector. Second, the OSH Act stipulates the condition that the law applies only to those who earn more than half of their income mainly in a single workplace. However, this condition is difficult to satisfy because freight transportation contracts involve contracts with

various entities such as shippers, trucking companies, and freight brokers (freight forwarders). Finally, the person or business who has an obligation to protect RFTWs (as the place of business to which they belong to, the trucking company) does not coincide with the person or business who actually has the authority to protect them (the place of business for which they transport goods, the consignor/consignee). Therefore, to effectively prevent occupational accidents in the road freight transport industry, it is necessary to amend the OSH Act so that the law will properly reflect the current status of the field.

Method

In this study, the types of employment, types of labor provided, and safety and health status of workers in the road freight transport industry were examined and analyzed based on previous studies, literature, and survey data. In addition, a survey and interviews were conducted among road freight transport workers, managers or persons concerned of trucking companies to which truck drivers belong, and managers or persons concerned of businesses for which truck drivers transport goods in order to collect opinions on methods to protect road freight transport workers from occupational accidents.

Results

Analysis results showed that i) workers working under freight transportation contracts do not have a high level of income dependence on a single place of business, ii) workers driving 5-ton cargo trucks or larger ones with a higher load capacity are at a higher risk of occupational accidents, and iii) an increased risk of occupational

accidents is also associated with the following types of work: driving, freight loading and unloading, and load securing.

Conclusion

Based on the study results, measures to protect RFTWs were suggested as follows. First, it is suggested to provide guidelines for the protection of RFTWs. The main contents of the guideline need to contain following three suggestions: i) abolishment or relaxation of the condition that the OSH Act is only applicable to RFTWs who earn more than half of their income in a single workplace, ii) imposition of an obligation to protect RFTWs upon shippers and consignors (consignees) that actually use their labor, iii) specifically, safety and health measures to protect RFTWs and methods for the improvement of safety and health education. Second, RFTWs of 5-ton cargo trucks or larger ones, who were found to be vulnerable to occupational accidents, should also be covered by the OSH Act. Third, it was proposed to legally stipulate that freight brokers and freight forwarders shall have an obligation to cooperate regarding the provision of information on the freight and the creation of a fund for occupational safety and health. Fourth, it was suggested to create rest facilities and implement the operation of health promotion programs to protect the health rights of workers in the road freight transport industry. Lastly, the main contents of ILO Guidelines on the promotion of decent work and road safety in the transport sector, 2019 were described, and implications of ILO Guidelines for the establishment of national policies were discussed.

Key words

road freight transport worker, RFTW, cargo truck driver, road freight transport business, workers in special types of employment, safety and health, occupational accident, fatal accident, status survey, Occupational Safety and Health Act

부록 1. 실태조사 설문지 2종

화물운송종사자의 노무제공 형태와 안전보건 실태조사(종사자)

안녕하십니까?

본 설문지는 화물운송종사자의 노무제공 형태와 안전보건 실태를 파악하여 산업재해 예방을 위한 자료로 활용하기 위하여 제작되었습니다.

본 조사는 한서대학교 산학협력단 주관으로 시행되며, 한국산업안전보건공단의 도움을 얻어 진행하고 있습니다.

귀하께서 응답하신 내용은 연구의 목적으로만 사용되며 일체의 비밀이 보장됨을 알려드리며, 귀하의 소중한 의견은 향후 화물운송업 종사자 보호를 위한 정책 수립에 유용하게 사용할 것을 약속드립니다.

본 조사는 생명윤리위원회의 심의를 얻었으며(OSHRI-202206-HR-017), 조사와 관련하여 궁금한 사항이 있으시면, 아래의 담당자에게 연락 주시기 바랍니다.

■ 문의사항
한서대학교 보건상담복지학과 교수 최서연

2022년 06월

설문지 번호		조사일시		조사자	
응답 지역	☐ 서울 ☐ 경기 ☐ 충청도 ☐ 강원도 ☐ 전라도 ☐ 경상도 ☐ 제주도				

A. 기초 사항

성별	① 남성 ② 여성		출생년도	년
차량 등록유형	① 일반화물운송사업(법인번호) ② 개별화물운송사업(개인번호) ③ 모름			
차량 소유 여부 및 종사자 유형 (②는 세부유형 선택)	본인 차량	① 운송회사 소속 지입차주(법인 번호) ② 개인 사업자(차주, 개인 번호) *개인사업자(차주)는 개별 운송사업허가를 보유한 운송사업자를 의미		
	타인 차량	③ 운송회사 소속(법인 번호) ④ 운송회사(지입차주) 소속(개인번호) ⑤ 개인사업자 소속(개인번호) ⑥ 물류회사 소속 ⑦ 사업장(화주) 소속		
차량 구분	① 컨테이너 ② 트레일러 ③ BCT ④ 탱크로리 ⑤ 카고형 ⑥ 기타			
차 령	① 5년 이하 ② 5년~10년 ③ 10년 초과			
적재 용량	① 3톤 미만 ② 3~5톤 미만 ③ 5~8톤 미만 ④ 8~12톤 미만 ⑤ 12톤 이상			
화물 운전 경력	년	개월	월 평균 순수입 (최근 3개월 평균)	만원

B. 업무 실태

주 운행 패턴	① 시내(관내) ② 도하(2개시도 이상) ③ 중거리(1회 200km 수준) ④ 장거리(1회 400km 수준)					
운송 화물 (복수 응답)	① 철강 ② 시멘트 ③ 수출입 컨테이너 ④ 위험물질(유류, 화학제품) ⑤ 기타 화물()					
	기 타 화 물	① 토사광업(흙, 석재 등) ② 금속, 플라스틱 제조업 ③ 식품, 사료 제조업 ④ 유통업 ⑤ 농축산업 ⑥ 기타()				
운행 일수 (월 평균)	월	일	운행 시간(1일 평균)		1일	시간
운행 외 업무 시간	1일	시간	적재물 보험 가입 대상		① 대상	② 미대상
일감 확보 단계	① 2단계 이하 ② 3단계 ③ 4단계 이상					
주된 물량확보 방법	① 주선회사(알선) ② 소속 운송회사 ③ 타 운송회사 ④ 정보망 ⑤ 제조유통회사 ⑥ 개인적 ⑦ 공동 사업장					
혼적 화물 운송 여부	① 혼적(2인 인상 화주 화물확보) - (월 혼적 횟수 회) ② 혼적하지 않음					

1. 귀하는 주된 일감을 누구에게서 얻고 있습니까?

- ① 화주 ② 운송(주선)회사 ③ 개인차주 ④ 운전자 재량

1-1. 귀하가 타인을 통해 소득을 얻는 의존도는 전체 소득의 어느 정도입니까?(정보망 등을 통해 직접 얻은 일감 제외)

- ① 매우 높음(90% 이상) ② 높음(70~90% 미만) ③ 보통(50~70% 미만) ④ 낮음(30~50% 미만) ⑤ 10% 미만

1-2. 귀하는 운송(주선)회사에서 일감을 주지 않는 경우 정보망 등을 통해 자유롭게 일감을 구할 수 있 습니까?

- ① 자유롭게 가능 ② 운송(주선)회사 승인 필요 ③ 개인차주 승인 필요 ④ 계약상 불가능
⑤ 현실적으로 불가능(사유)

2. 귀하가 운송하는 화물의 업무량과 배차의 통제 권한은 주로 누구에게 있습니까?

- ① 화주 ② 운송(주선)회사 ③ 개인차주 ④ 운전자 재량

2-1. 귀하는 자신의 업무를 대신할 운전기사를 고용하거나 교체할 수 있습니까?

- ① 자유롭게 가능 ② 운송(주선)회사 승인 필요 ③ 개인차주 승인 필요 ④ 계약상 불가능
⑤ 현실적으로 불가능(사유)

3. 귀하는 운송 화물이 무엇인지 알고 있습니까? ① 알고 있다 ② 모른다

3-1. 귀하는 운행전 화주 또는 운송(주선)회사로부터 운송할 화물의 종류, 무게, 적재용량, 안전과 보건에 관한 정보를 얼마나 자주 안내받고 있습니까?

- ① 대부분 안내(90% 이상) ② 주로 안내(70%~90% 미만) ③ 보통(30~70% 미만)
④ 가끔 안내(10~30% 미만) ⑤ 안내 받지 못함(10% 미만)

4. 귀하는 운송업무 후 운행내역, 배차정보 등을 운송(주선)회사에 제출합니까? ① 제출 ② 미제출

4-1. 귀하는 운송업무 시 운송(주선)회사 또는 사업장의 상호를 차량에 기재하여 운행하십니까? ① 기재 ② 미기재

4-2. 귀하는 운송업무 후 운행시간, 납품물품에 대해 화주(또는 수령자)로부터 확인 받습니까? ① 받음
② 안받음

C. 산업재해 위험과 안전보건관리 실태

1. 귀하는 화물운송 관련 업무를 시작 이후 사고 경험이 있습니까? ① 있다
② 없다

1-1. '1번의 ① 있다'에 응답한 경우 경험한 사고 유형에 대하여 응답하여 주시기 바랍니다(복수 응답).

- ① 교통사고 ② 추락 ③ 넘어짐(미끄러짐) ④ 끼임 ⑤ 깔림
⑥ 기타()

1-2. '1번의 ① 있다'에 응답한 경우 사고 발생 시 이루어진 작업의 내용은 무엇입니까(복수 응답)?

- ① 운송 ② 상하차(적재 포함) ③ 운송물(취급물) 고정 ④ 차량주차
⑤ 차량 뒷개 고정 ⑥ 도어 개폐 ⑦ 차량정비 ⑧ 기타()

2. 귀하는 업무 중에 사고나 질병 등 건강 위험은 얼마나 된다고 생각하십니까?

- ① 매우 낮다 ② 낮은 편이다 ③ 보통이다 ④ 높은 편이다 ⑤ 매우 높다

2-1. 귀하는 산업재해보험에 가입이 되어 있습니까? ① 가입 ② 미가입

2-1-1. 산재보험 ① '가입'에 응답한 경우 비용은 누가 부담합니까?

- ① 사업장(계약상대방) ② 화물운송회사 ③ 차량소유주 ④ 스스로(본인) ⑤ 기타

2-1-2. 산재보험 ② '미가입'에 응답한 경우 추후 가입의 의사가 있습니까?

- ① 있다 ② 없다

2-2. 귀하는 지난 1년 동안 다음과 같은 증상이 있었습니까(모두 응답)?

건강상 문제	건강 문제 있다			건강 문제 없다	병원 진료 경험
	업무 관련성 있다	업무 관련성 없다	관련 여부를 모르겠다		
1) 청력 문제					
2) 피부 문제					
3) 요통(허리통증)					
4) 어깨, 목, 팔, 팔꿈치, 손목, 손 등 윗몸의 근육통					
5) 엉덩이, 다리, 무릎, 발 등 아랫몸의 근육통					
6) 두통					
7) 눈의 피로					
8) 손상(사고로 다침)					
9) 불안감/불면증					
10) 전신피로					
11) 소화장애/ 위장관 질환					
12) 과민성대장 증상, 변비, 방광염					
13) 호흡기문제(천식)					
14) 목디스크					

2-3. (위 2-2번 문항 1) ~ 14) 중 건강상의 문제가 업무와 관련성이 있다고 응답한 사람의 경우) 귀하는 업무 중 발생한 재해나 사고 또는 업무와 관련된 건강문제로 인해 산재(직무상 재해)를 신청하신 적이 있습니까?

- ① 신청했다. (→ Q2-4) ② 신청하지 않았다. (→ Q2-3)

2-3. 산업재해(직무상 재해)를 신청하지 않았다면, 그 이유는 무엇입니까(복수 응답)?

- ① 신청 절차가 까다롭고 어려워서 ② 산업재해(직무상 재해) 인정을 못 받을 것 같아서
 ③ 회사에서 자체(공상) 처리를 요구해서 ④ 사고나 재해로 인한 부상 또는 질병이 심각하지 않아서
 ⑤ 산재보험에 가입되어 있지 않아서 ⑥ 진료시간의 임금 손실이 발생(공가, 병가 사용의 어려움)

2-4. 지난 1년 동안(일한 지 1년이 안 된 경우는 주된 일을 시작한 이후) 업무로 인한 건강 관련 문제로 결근한 날이 모두 며칠입니까?

- ① 업무 중 사고 (_____ 일)
 ② 업무로 인한 건강 문제 또는 업무로 인해 악화된 건강 문제(사고는 제외) (_____ 일)
 ③ 없다

3. 최근 2년 이내에 건강검진을 받았습니까?

- ① 받았다 ② 받지 않았다(→ Q3-3으로 이동)

3-1. 건강검진 사후관리(검사 결과에 따른 상담)는 받았습니까?

- ① 받았다(→ Q3-5) ② 받지 않았다 ③ 모른다(→ Q3-5)

3-1-1. 사후관리를 받지 않았다면, 받지 않은 이유는 무엇입니까(복수 응답)?

- ① 어디서 받는지 몰라서 ② 시간이 없어서
 ③ 귀찮아서 ④ 검사 결과를 알기 무서워서

3-2. 건강검진을 받지 않았다면, 받지 않은 이유는 무엇입니까(복수 응답)?

- ① 아프지 않아서 ② 해야 하는 이유를 몰랐다(안내받지 못해서) ③ 비용 문제
 ④ 신청 방법을 몰랐다 ⑤ 검진 결과가 두렵다 ⑥ 기타

3-3. 건강검진을 위해 2시간이 소요된다면 받으실 의향이 있으십니까? ① 있다 ② 없다

3-4. 건강검진을 위해 돈을 지급할 의사가 있으십니까? 있다면 얼마가 적합합니까?

- ① 있다 (만원) ② 없다

3-5. 종사자의 질병 예방 및 건강관리 지원을 위해 어떠한 지원이 필요합니까(복수 응답)?

- ① 터미널, 쉼터 등 휴게시설 확충 ② 장시간 근로 방지를 위한 가이드 제정
 ③ 계약사항에 산재보험 가입지원 ④ 건강검진 지원 및 안내 ⑤ 주요 거점에 건강센터 등의 운영

4. 귀하는 화물운송의 주된 작업(운전) 이외의 추가적으로 수행하는 작업에 대하여 모두 응답하여 주시기 바랍니다.

- ① 상하차 ② 운송화물 고정 ③ 차량정비 ④ 기타()

4-1. 화물운송 작업시 다음 중 위험도가 높은 작업 순으로 응답하여 주시기 바랍니다.

- ① 장시간 운전 ② 화물 상하차 작업 ③ 운송화물 고정작업 ④ 차량정비 ⑤ 심야운전

1순위	2순위	3순위	4순위	5순위

5. 다음의 작업 시 사고와 위험 관리의 주체는 누가 되어야 한다고 생각하십니까?

사고위험	책임 주체				
	작업장소 관리자	작업 지휘자	소속회사	차주	운전자
1) 화물 적재 작업 시 고정 불량					
2) 화물 적재 작업시 적재물 받침대 미사용					
3) 지게차, 크레인 등 작업장비 안전조치					
4) 차량 적재물 고정 작업도구 불량 (결박장치, 받침목, 고정끈 등)					
5) 차량 적재물 고정 작업방법 불량 (고정끈과 코일간 마찰로 인한 마모·절단 등)					
6) 차량 덮개, 포장 미사용으로 인한 날림 및 낙하					
7) 차량 회전시 전복 및 적재물 떨어짐					
8) 교통사고(졸음운전, 과속, 신호위반 등)					
9) 화물 초과 적재(불법화물적재)					
10) 차량 이상					
11) 위험한 작업장소(경사로, 협소 장소 등)					
12) 상하차 안전작업 계획 수립					
13) 상하차 작업시 안전보건감독					
14) 작업자 간의 작업순서 조정 및 통제					
15) 화물 내용의 고지					
16) 배차시간의 조정 및 고지					

6. 화물의 상하차 작업내용이나 및 작업방식은 주로 누구에 의해 정해지고 있습니까?

- ① 작업이 이루어지는 장소의 관리자 ② 작업을 지시하는 자 ③ 소속(화물)회사 ④ 스스로(본인)

6-1. 귀하의 차량에 적재하는 화물의 상하차 단위 무게(인력, 지게차 등으로 들어올리는)는 평균 몇 KG 입니까?

- ① 20KG 미만 ② 20~50KG 미만 ③ 50~100KG 미만 ④ 100KG 이상

6-2. 화물을 적재하는 동안 귀하는 주로 무엇을 하고 계십니까?

- ① 별도 장소에서 대기 ② 상하차 작업 지원 ③ 작업현장에서 대기 ④ 기타()

6-3. '6-2에서 ② 화물의 상하차 작업 지원'으로 응답한 경우, 상하차 업무가 운송계약의 내용이 아님에도 작업을 돕는 이유는 무엇입니까(복수 응답)?

- ① 계약상대방(화주 등)의 요청 ② 소속회사의 요청 ③ 대기시간 단축 ④ 적재물 고정확인 ⑤ 기타()

6-4. 상하차 작업시 사고를 방지하는 데 필요한 안전조치는 무엇입니까(복수 응답)?

- ① 적재함 등을 활용한 화물의 고정 ② 중량물 취급 시 장비사용(지게차, 크레인 등)
 ③ 고소작업(덮개 씌우기)시 보호구 착용 및 작업발판 확보 ④ 중량물 작업시 작업감독 강화 ⑤ 기타

7. 화물 적재 작업 시 사업장(화주)의 관리가 이루어지고 있다고 생각하십니까? ① 관리 ② 미관리

7-1. 작업 시 작업을 지휘 및 감독자가 지정되어 있습니까? ① 있다 ② 없다

7-2. '7-1의 ① 있다'에 응답한 경우 안전 및 보건 관련 업무 담당자입니까? ① 예 ② 아니오

7-3. 작업 시 사고에 대한 안전보건조치가 이루어지고 있습니까? ① 있다 ② 없다

7-4. '7-3의 ① 있다'에 응답한 경우 관리자는 누구입니까?

- ① 작업이 이루어지는 장소의 관리자 ② 작업을 지시하는 자 ③ 소속(화물)회사
 ④ 안전관리자 ⑤ 보건관리자 ⑥ 안전보건담당자 ⑦ 기타()

7-5. 작업 관련 위험 발생시 작업 중인 사업장(화주)에게 안전보건 조치를 요구할 수 있습니까?

- ① 가능 ② 불가능

8. 귀하는 작업 관련 위험 발생시 작업 중지(거부)권을 안내 받은 적이 있습니까? ① 있다 ② 없다

8-1. '8의 ① 있다'에 응답한 경우 작업 중지(거부)권을 안내한 사람은 누구입니까?

- ① 소속운송(주선)회사 관계자 ② 사업장(화주) 관계자 ③ 노조 또는 직능단체(협회) 관계자
 ④ 정부 및 안전보건기관 관계자 ⑤ 스스로

8-2. '8의 ① 있다'에 응답한 경우 작업 중지(거부)권을 사용하실 의향이 있습니까? ① 있다 ② 없다

8-3. '8-2의 ② 없다'에 응답한 경우 그 이유는 무엇입니까?

- ① 운임 미지급 등 소득 감소 ② 소속 운송(주선)회사로부터 불이익 처분 ③ 계약불이행에 따른 분쟁 발생
 ④ 기타()

9. 업무 중 사고위험이 발생하는 주된 원인이 무엇이라고 생각하십니까(우선순위 3개 응답)?

- ① 본인 부주의 ② 잘못된 작업방법 ③ 작업장소 및 시설설비의 위험
 ④ 화물의 유해성(위험물, 중량물 등) ⑤ 작업지휘 및 감독의 부재 ⑥ 안전보건정보제공 및 교육 부족

10. 귀하가 체결한 화물운송업무 계약서에는 산업안전보건 및 산업재해 관련 내용이 포함되어 있습니까?

- ① 포함 ② 미포함 ③ 모르겠음

10-1. '10번의 ① 포함'에 응답한 그 내용은 무엇입니까(복수 응답)?

- ① 안전보건조치의무에 관한 사항 ② 안전보건조치 비용지원에 관한 사항 ③ 안전보건점검에 관한 사항
④ 안전보건교육에 관한 사항 ⑤ 산재보험 가입 및 건강관리 비용지원에 관한 사항

11. 귀하는 업무수행 시 계약 업체로부터 사업장 내 작업의 위험요인에 관한 정보제공을 받은 적이 있습니까?

- ① 안내받음 ② 안내받지 못함

12. 사업장에서 화물운송 종사자를 보호해야 하는 가장 큰 이유는 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 사업장 내(작업) 안전질서 유지 ② 작업장소의 위험에 노출 ③ 지속적인 노동제공
④ 유해위험에 대한 정보와 전문성 필요 ⑤ 안전보건정보제공 ⑥ 스스로 안전확보 어려움

13. 화물운송 종사자의 안전보건관리사항으로 필요한 것은 무엇입니까(복수응답)?

- ① 안전점검표·체크리스트의 제공 ② 산재보험의 가입 ③ 안전·보건교육 및 정보제공
④ 보호구 지급 및 착용 확인 ⑤ 안전수칙 위반 제재 ⑥ 휴게시설 및 시간 제공
⑦ 작업시 안전점검 ⑧ 시설·장비 관련 안전조치 이행 확인 ⑨ 계약서에 안전조치 사항 명시
⑩ 덮개·포장·고정장치 등 필요 조치에 대한 행정감독 강화 ⑪ 사고 다발 차량에 대한 제재

<설문에 응답해 주셔서 대단히 감사합니다.>

화물운송종사자의 노무제공 형태와 안전보건 실태조사(관계자)

안녕하십니까?

본 설문지는 화물운송종사자의 노무제공 형태와 안전보건 실태를 파악하여 산업재해 예방을 위한 자료로 활용하기 위하여 제작되었습니다.

본 조사는 한서대학교 산학협력단 주관으로 시행되며, 한국산업안전보건공단의 도움을 얻어 진행하고 있습니다.

귀하께서 응답하신 내용은 연구의 목적으로만 사용되며 일체의 비밀이 보장됨을 알려드리며, 귀하의 소중한 의견은 향후 화물운송업 종사자 보호를 위한 정책 수립에 유용하게 사용할 것을 약속드립니다.

본 조사는 생명윤리위원회의 심의를 얻었으며(OSHRI-202206-HR-017), 조사와 관련하여
궁금한 사항이 있으시면, 아래의 담당자에게 연락 주시기 바랍니다.

■ 문의사항
한서대학교 보건상담복지학과 교수 최서연

2022년 06월

설문지 번호		조사일시		조사자
응답 지역	☐ 서울 ☐ 경기 ☐ 충청도 ☐ 강원도 ☐ 전라도 ☐ 경상도			

A. 기초 사항

성별	① 남성	② 여성	출생년도	년
응답자 유형	① 운송회사 관계자 ② 주선회사 관계자 ③ 소속회사(화물 및 물류) 관계자 ④ 계약상대방(원청이 아닌 경우) 관계자 ⑤ 기타()			
직무	① 안전보건관리자 ② 작업 담당자 ③ 계약 담당자 ④ 인사 담당자 ⑤ 작업 알선 담당자			
계약 구조	① 물량 도급계약(사업장, 회사 등) ② 노무 도급계약(사업장, 회사 등) ③ 업무 위수탁계약(화물 및 물류회사 등) ④ 업무 위수탁계약(사업장, 회사 등)			
운송 화물 (복수 응답)	① 철강 ② 시멘트 ③ 수출입 컨테이너 ④ 위험물질(유류, 화학제품) ⑤ 기타 화물()			
	기타 화물	① 토사광업(흙, 석재 등) ② 금속, 플라스틱 제조업 ③ 식품, 사료 제조업 ④ 유통업 ⑤ 농축산업 ⑥ 기타()		

1. 귀 사업장의 주된 일감을 누구와 계약 합니까?

- ① 화주 ② 운송(주선)회사 ③ 개인차주 ④ 계약하지 않음(화물중사자 직접 고용)

2. 운송하는 화물의 업무량과 배차의 통제 권한이 주로 누구에게 있습니까?

- ① 화주 ② 운송(주선)회사 ③ 개인차주 ④ 운전자 재량 ⑤ 사업장

2-1. 업무를 대신할 운전기사를 고용하거나 교체의 권한을 누구에게 부여합니까?

- ① 자유롭게 가능 ② 운송(주선)회사 승인 필요 ③ 개인차주 승인 필요 ④ 계약상 불가능
⑤ 현실적으로 불가능(사유)

3. 화물운송 중사자에게 물품에 대한 정보를 제공합니까? ① 제출 ② 미제출

3-1. 귀하의 사업장은 운행 전 운송할 화물의 종류, 무게, 적재용량, 안전과 보건에 관한 정보를 얼마나 자주 안내받고 있습니까?

- ① 대부분 안내(90% 이상) ② 주로 안내(70%~90% 미만) ③ 보통(30~70% 미만)
④ 가끔 안내(10~30% 미만) ⑤ 안내 받지 못함(10% 미만)

4. 운송업무 후 운행내역, 배차정보 등을 운송(주선)회사에 제출하도록 합니까? ① 제출 ② 미제출

4-1. 운송업무 시 운송(주선)회사 또는 사업장의 상호를 차량에 기재하여 운행하도록 합니까? ① 기재 ② 미기재

4-2. 운송업무 후 운행시간, 납품물품에 대해 화주(또는 수령자)로부터 확인을 받으십니까? ① 받음 ② 안 받음

부록 2. 실태조사 인터뷰지 2종

「화물운송종사자의 노무제공 형태와 안전보건 실태조사」면담 조사지(종사자)

면담일시		면담 조사자 / 소속	/
성별 / 연령		화물 운송 경력	/

● 면담 내용

1. 화물운송 종사자의 업무 관련 기본적인 특성입니다.

다음의 질문에 대하여 솔직하게 말씀하여 주시기 바랍니다.

질문 내용	응답 내용
차량 소유(차량 특성)	
사업자 등록 여부	
소속회사 유무	
운송계약형태와 계약 내용 (운송 상하차 등 작업내용 범위)	
전속성	
계약 결정의 주도권	
작업 일정 및 작업내용 결정권	
운전자 교체 가능 여부 등	

2. 다음은 화물운송 종사자의 산업재해 실태에 관한 사항입니다.

1) 업무 관련 건강 이상 증상 경험 내용과 대처한 내용은 무엇입니까?

1-1) 건강검진 시행 여부, 미실시의 경우 이유와 필요성은 무엇입니까?

2) 귀하는 화물운송 업무 중 사고를 경험한 적이 있습니까?

사고사례와 사고원인에 대하여 설명하여 주시기 바랍니다.

3) 운송업무 이외의 작업 중 사고 또는 위험한 작업(운송, 상하차, 운송물 고정, 차량정비 등)은 무엇입니까?

4) 사고 발생 시 물적, 인적 처리 방법은 어떻게 되십니까(산재, 공상 등 처리 방법 포함)?

5) 업무 중 작업방식의 결정권은 누구에게 있다고 생각하십니까?

6) 업무 중 사고 및 위험 관리를 위한 주체(계약 주체, 화물회사, 화물차주 등)와 역할은 무엇이라고 생각하십니까?

7) 사고방지를 위한 안전조치는 무엇이라고 생각하십니까?

8) 산재보험 가입과 필요성에 대하여 말씀해 주시기 바랍니다.

9) 화물운송 종사자의 산업재해 예방을 위한 보호를 위하여 안전 관련 계약의 필요 여부와 내용은 무엇이 있습니까?

10) 화물운송 종사자 보호의 필요성과 방안은 무엇이라고 생각하십니까?

10-1) 화물운송종사자의 운송, 운송 외 작업, 건강관리, 안전보건활동 등 안전보건관리사항에 대하여 말씀해 주시기 바랍니다.

11) 화물운송 관계 법령을 통한 화물종사자의 보호 방안(적재물 등)은 무엇이라고 생각하십니까?

「화물운송종사자의 노무제공 형태와 안전보건 실태조사」면담 조사지(관계자)

면담일시		면담 조사자 / 소속	/
성별 / 연령		관계자 유형	
업종(취급 운송물)		직무	

● 면담 내용

1. 화물운송 종사자의 업무 관련 기본적인 특성입니다.

다음의 질문에 대하여 솔직하게 말씀하여 주시기 바랍니다.

질문 내용	응답 내용
업무 관리 (출퇴근 시간, 장소지정, 운행내역 관리, 상호 기재 여부 등)	
운송계약형태와 계약 내용 (운송 상하차 등 작업내용 범위)	
계약 결정의 주도권	
작업 일정 및 작업내용 결정권	

2. 다음은 화물운송 종사자의 산업재해 실태에 관한 사항입니다.

1) 귀하의 사업장은 화물운송 관련 업무 / 운송 작업 외 사고가 발생한 적이 있습니까?

사고사례와 사고원인에 대하여 설명하여 주시기 바랍니다.

2) 운송업무 이외의 작업 중 사고 또는 위험한 작업(운송, 상하차, 운송물 고정, 차량정비 등)은 무엇입니까?

3) 사고 발생 시 물적, 인적 처리 방법은 어떻게 되십니까(산재, 공상 등 처리 방법 포함)?

3-1) 안전보건관리자(책임자)의 지정 여부, 작업 중 관리 등 작업 시 현장 관리 상황에 대하여 설명하여 주시기 바랍니다.

4) 업무 중 작업방식의 결정권은 누구에게 있다고 생각하십니까?

5) 업무 중 사고 및 위험 관리를 위한 주체(계약 주체, 화물회사, 화물차주 등)와 역할은 무엇이라고 생각하십니까?

6) 사고방지를 위한 안전조치는 무엇이라고 생각하십니까?

7) 산재보험 가입과 필요성에 대하여 말씀해 주시기 바랍니다.

8) 화물운송 종사자의 건강관리의 필요성(건강검진 내용 포함)과 지원 방안은 무엇이라고 생각하십니까?

9) 화물운송 종사자의 산업재해 예방을 위한 보호를 위하여 안전 관련 계약의 필요 여부와 내용은 무엇 이 있습니까?

10) 화물운송 종사자 보호의 필요성과 방안은 무엇이라고 생각하십니까?

10-1) 화물운송종사자의 운송, 운송 외 작업, 건강관리, 안전보건활동 등 안전보건관리사항에 대하여 말씀해 주시기 바랍니다.

11) 화물운송 관계 법령을 통한 화물종사자의 보호 방안(적재물 등)은 무엇이라고 생각하십니까?

연구진

연구기관 : 산업안전보건연구원

연구책임자 : 나민오 (연구위원, 산업안전보건연구원
안전보건정책연구실 정책제도연구부)

부분위탁

연구책임자 : 최서연 (교수, 한서대학교)

연구원 : 조기홍 (실장, 대한산업보건협회)

연구원 : 장안석 (소장, 안전보건연구소 온전)

연구원 : 김영식 (기감, 현대제철(주))

연구원 : 김동열 (상무이사, 코비코(주))

연구기간

2022. 1. 7. ~ 2022. 11. 30.

본 연구보고서의 내용은 연구책임자의 개인적 견해이며,
우리 연구원의 공식견해와 다를 수도 있음을 알려드립니다.

산업안전보건연구원장

화물운송종사자의 산업재해 실태와 보호방안
(2022-산업안전보건연구원-529)

발 행 일 : 2022년 11월 30일

발 행 인 : 산업안전보건연구원 원장 김은아

연구책임자 : 정책제도연구부 연구위원 나민오

발 행 처 : 안전보건공단 산업안전보건연구원

주 소 : (44429) 울산광역시 중구 종가로 400

전 화 : 052-703-0822

팩 스 : 052-703-0332

Homepage : <http://oshri.kosha.or.kr>

I S B N : 979-11-92138-95-4

공공안심글꼴 : 무료글꼴, 한국출판인회의, Kopub바탕체/돋움체