

## 5월 1일, 한국 최초의 배달 노동조합이 뜬다

박정훈 라이더유니온 준비위원장

이 글은 『시대』 구독자들에게 라이더유니온 후원회원이 되어 주길 바라는 마음으로 띄우는 편지다.

2019년 5월 1일, 대한민국 최초로 배달 노동자들의 노동조합이 뜬다. 그날 국회 앞에서 오토바이를 탄 라이더들이 출범 총회를 열고 행진을 할 예정이니, ‘시동을 건다’라는 표현이 더 적절할 것 같다. 출범 총회는 1시, 본격적인 행진은 2시부터 시작된다. 보험회사, 근로복지공단, 고용노동청, 청와대로 향하는 코스다.

라이더들은 목적지가 분명한 사람들이다. ‘오배송’이 아니라면, 이유 없는 주행을 하지 않는다. 라이더유니온은 그동안 라이더들에게서 많은 주문을 접수했고, 이 주문을 각각의 목적지에 정확히 배달할



예정이다. 반송은 없다.

## 국회

플랫폼 자본주의와 플랫폼 노동에 대한 관심이 커지면서 라이더 유니온 준비 모임에 언론, 학계, 정부 기관의 문의가 계속되고 있다. 심지어 활동가들 중에서도 과외를 요청하는 분들이 있다. 『시대』 독자들도 복잡한 배달 산업에 대해 궁금해 하실 것 같아 여기서 한 번 설명해 보고자 한다.

가장 먼저 해야 할 일은 전통적인 근로자인 가게에 고용된 라이더와 개인 사업자 신분인 배달 대행 기사를 구분하는 것이다. 전통적인 근로자인 가게 소속의 배달원들은 다들 아실 거라 믿고 넘어가겠다.

그럼 새로운 플랫폼 노동자로 떠오르는 배달 대행 기사, ‘라이더’

들을 살펴보자. 이들을 이해하기 위해서는 “주문 중개”와 “배달 중개”를 구분해서 이해해야 한다. 주문과 배달이라는 말에 주목하시라.

우리가 소비자로서 사용하는 배달의 민족이나 요기요는 “주문 중개 앱”이다. 소비자와 가게를 이어 주는 플랫폼이다. 배달의 민족이 1위이고, 요기요와 배달통이 2, 3위를 차지하는 독과점 시장이다. 배달의 민족의 최대 주주는 중국 베이징에 본사를 두고 헤지 펀드와 벤처 투자를 전문으로 하는 회사인 힐하우스BDMG홀딩스이고, 2위인 요기요와 3위인 배달통의 최대 주주는 독일의 회사인 딜리버리히어로다. 배달의 민족은 이름에서 느낄 수 있는 것과는 달리 해외 자본에 열려 있는 회사다. 배달의 민족은 가게 광고비와 3% 정도의 결제 수수료로, 요기요는 12.5%의 배달 중개 수수료와 3%의 결제 수수료로 먹고산다. 즉, 이들은 실제의 배달을 통해서 수익을 얻는 회사가 아니다.

실제 음식을 배달하는 회사는 따로 있다. 이걸 “배달 대행사”라고 한다. 물론, 배달의 민족은 배민라이더스, 요기요는 요기요플러스를 운영하면서 배달 대행 사업도 하고 있지만 배달 대행업에서는 미비한 수준이다. 배달의 민족에 주문을 하더라도 실제 배달은 소속을 알 수 없는 검은 옷을 입고 온 라이더나 ‘부릉’이라는 배달 대행 회사에서 오는 경우가 많다.

여기서 한 가지 더 헛갈리는 게 있다. 배달 대행업을 하려면 음식 가게에 들어온 주문을 라이더의 핸드폰에 띄워 라이더들이 배달할 수 있게 만드는 어플리케이션이 필요한데, 이게 배달 중개 앱이다. 이 분야의 대표적인 회사가 부릉이다. 이걸 솔루션 업체 또는 프로그램 업체라고도 하는데, 실제 동네에서 사무실을 차리고 기사들에게 오토바이를 리스 형태로 제공하고 관리하는 배달 대행사들이 이 프로그램사

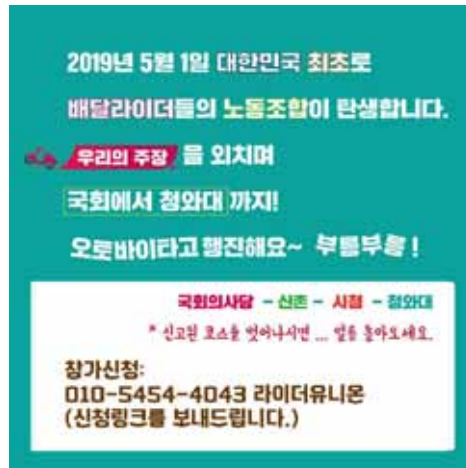
와 일종의 계약을 맺는다. 배달 대행사 사장님과 기사는 동네를 기반으로 하는 오프라인의 존재들이고, 배달 중개 앱 회사는 이 오프라인의 기사와 동네의 사장님들을 데이터로 연결시켜 주는 역할을 하는 것이다. 그런데 동네 가게를 뚫는 것과 기사를 모집하는 것은 동네 사람인 배달 대행사 사장님이 더 잘하는 경우가 많다. 하지만 정보가 배달 중개 앱 회사로 넘어가고 정보가 집중되면, 배달 중개 앱 회사에서 직접 음식 가게와 라이더들을 모집해 버릴 수도 있다. 그래서 배달 중개 앱 회사와 오프라인 회사는 협력과 갈등의 관계다.

이 복잡한 이야기를 정리하면 다음과 같다.

소비자가 주문 중개 앱을 통해 주문 → 주문 중개 회사(배달의 민족/요기요 등)가 음식 가게로 주문 데이터 전송 → 음식 가게는 주문 접수 후 배달 중개 회사(부릉/바로고/생각대로 등)에 배달 신청 → 배달 중개 회사가 배달 대행사와 배달 대행사 소속 라이더 핸드폰으로 배달 일감 데이터 전송 → 배달 대행사 라이더가 배달.

너무 복잡한가? 나도 그렇다고 생각한다. 최근에는 맥도날드에 배달의 민족과 요기요와 같은 주문 중개 회사 프로그램이 들어와서, 배달의 민족을 통해 주문이 들어온 햄버거 배달을 맥도날드의 직고용 라이더인 내가 하기도 한다. 또, 맥도날드가 직접 만든 배달 앱과 콜 센터로 들어온 주문을 내가 아니라 배달 대행사를 통해서 배달시키기도 한다.

여기서 생기는 질문들은 다음과 같다. 부릉 소속의 배달 대행 기사의 사용자는 맥도날드라는 음식점인가 아니면 부릉이라는 배달 중개 회사인가, 그것도 아니면 배달의 민족이라는 주문 중개 회사일까, 아니면 소비자인가? 그리고 맥도날드에 소속된 내가 배달의 민족을



통해 들어온 주문을 수행하다가 사고가 나면 주문을 증개한 플랫폼 회사는 이 사고에 어떠한 책임도 없는 것인가?

이런 질문들은 특수고용노동자들이 4대보험과 노동법의 보호를 받지 못하고 있다는 문제와는 차원이 한참 다른 문제를 제기한다. 플랫폼이라는 산업 자체가 여러 사용자가 등장해서 서로 연결되는 네트워크라는 성격을 가지고 있는 것이다. 데이터의 집적과 초연결이라는 플랫폼의 특징상 ‘진짜 사장 나와라’와 같은 구호는 성립되기 힘들다. 본청과 하청의 구조와는 달리 네트워크를 통한 연결이 이 산업의 특징이어서, 우리의 사장은 그냥 여러 명이다. 플랫폼 자본주의가 발달하는 이상, 우리의 사용자는 사회 전체일 수 있다.

이것을 1953년에 만들어진 노동법으로는 해결할 수가 없다. 우리가 국회로 달려가는 것은 입법자들이 공부 좀 하시고 새로운 법안을 만들라고 제안하려는 것이다.

## 보험회사 - 고용노동부 - 근로복지공단

배달 대행 라이더들이 가장 고통스럽게 생각하는 것은 사고 위험이다. 사고가 났을 때 발생하는 피해를 방지하기 위해 보험이라는 제도를 만들었다. 그런데 이 보험이 살인적이다. 유상 운송보험이라는 이름의 배달용 보험을 들기 위해서는 30대는 1년에 300만원, 20대는 600에서 700만원을 내야 한다. 오토바이 값보다 비싸다. 그런데 이 보험이 보장하는 것은 대인과 대물뿐이다. 대인은 내가 사고 났을 때 상대방의 치료비, 대물은 내가 파괴한 상대방 차량과 재산에 대한 보상이다. 대인도 보상 한도가 낮고 대물은 2천만원 한도여서 비싼 외제차라도 박으면 큰일이 난다. 게다가 자기 신체와 자기 차량이 부서진 것에 대해서는 보험 가입 자체가 불가하기 때문에, 라이더 과실이 높아서 난 사고의 경우에는 입원해 있으면서도 병원비와 수리비를 걱정해야 한다.

지역의 경우에는 배달 대행사가 오토바이를 리스하고 수리하는 업체를 동시에 운영하는 경우가 많아서, 혼자 넘어져서 사고가 난 경우 라이더에게 과도한 수리비를 청구하는 '갑질'이 벌어지기도 한다. 이들 배달 대행 라이더들은 배달 1건당 3천원을 받고 일하는데, 적은 배달료 때문에 하루 12시간 주 6일 일해서 겨우 월 300만원을 맞추는 경우가 많다. 당연히 이렇게 무리하게 일을 하다 보면 사고의 위험이 크고, 그동안 모아 놓은 돈을 다 토해 내야 하는 경우가 생긴다. 그렇다고 천천히 일을 하면 돈이 안 될 뿐만 아니라 동료와 사장님의 눈치를 봐야 한다. 신호를 지키면서 일을 할 수가 없는 것이다. 생산도구인 오토바이의 구입, 관리, 파손에 대한 위험을 모두 감당하면서, 신호 위

반에 따른 사고의 위험과 경찰의 과태료 위험도 모두 라이더가 감수하는 것이다. 지금까지 이런 노동자는 없었다. 그래서 사람들은 이들에게 ‘사장님’이라는 명찰을 달아 주고 위험을 감수하고 능력껏 가져가라 한다. 그러나 이런 현실이 뜻하는 바는 플랫폼 자본주의가 더 이상 위험에 대한 책임을 지지 않겠다는 것 이상도 이하도 아니다.

이런 문제들에 대해서 현재의 법과 제도로는 대응하기 어렵다. 낡은 법과 제도가 현실에 맞지 않기도 하지만, 전통적인 노동자들에 대한 착취와 새로운 형태의 착취가 공존하기 때문에 법과 제도가 모든 경우를 구제할 수가 없다. 따라서 이 분야에서는 노동조합이 그 어느 산업보다도 중요하지만, 노동조합 설립은 쉽지 않다. 우리 노동법의 “근로자”에게는 반드시 “사용자”가 있어야 한다. 그러나 위에서 살펴 보았듯이 이 배달 노동자들의 사용자는 도대체 누구란 말인가? 게다가 동네의 배달 대행사 사장 중에는 라이더보다 돈을 못 버는 사람들도 있고, 직접 ‘똥콜’(안 좋은 지역의 배달)을 ‘빼며’ 일하기도 한다. 이들은 노동조합을 만들면 안 되나? 그래서 문제가 되는 것이 「노동조합법 및 노동관계조정법」 제2조다. 그 조항에서 정의하는 “근로자”와 “사용자” 정의를 개정해야 한다.

마지막으로 배달 대행 기사들에게 산업재해보험 가입은 의무여서 산재 보상을 받을 수 있다. 그런데 입사 후 70일 이내에 산재가입적용제외신청서를 쓴다면 산재 처리를 하지 않을 수 있다. 이것을 이렇게 선택으로 남기면 안 된다. 또, 배달 대행 기사들은 산재 처리를 할 때 기준이 되는 급여를 고용노동부 장관이 정하도록 되어 있는데, 월 150만원도 안 되는 금액으로 정해져 있어 현실과는 너무나 큰 차이가 있다. 이렇게 되면 휴업급여가 생계를 유지하는 데 충분하지 않은 것이

다. 이 금액을 올릴 필요가 있다.

또, 심각한 기후변화로부터 보호할 조치가 필요하다. 날씨가 너무 안 좋으면 일을 못하게 하고 휴업급여를 지급하는 방식을 생각해 볼 수 있다. 산재 예방의 하나이므로, 근로복지공단에서 이 금액을 지급하고, 돈은 별면서 책임을 지지 않는 플랫폼 회사로부터 매출액과 연동해서 보험료를 징수해야 한다. 유급휴일도 마찬가지다. 실업이 일상적인 새로운 형태의 플랫폼 노동자에게 전통적인 실업급여는 큰 도움이 되지 않는다. 라이더들에게 고용보험에 들게 하고 이들이 여름휴가를 가면 고용보험에서 유급휴가비를 지원해 보는 건 어떨까? 역시 플랫폼 기업에서 고용보험공단이 매출액에 비례해서 통제로 징수한다. 이동이 너무 잦은 라이더 한 명 한 명에게 징수할 수는 없기 때문이다.

마지막으로 나라에 오토바이 타는 국민들이 이렇게 많다면, 통치자는 이들에 대한 관심과 조치를 마련하는 것이 당연하다 할 수 있다. 그래서 청와대로 우리의 요구를 가지고 배달하러 간다.

여러분의 후원을 부탁드립니다. <http://bitly.kr/8tzSG>로 접속하면 후원회원이 될 수 있다. 페이스북에서 “라이더유니온”을 검색해도 쉽게 후원회원이 될 수 있다.

자, 라이더유니온이라는 오토바이도 준비되어 있고 조합원이라는 라이더도 준비되어 있다. 이제 시동을 걸고 달리려고 하는데, 기름이 없다. 새로운 시대를 여는 노동조합에 여러분이 함께해 주시길 부탁드립니다. 그리고 오토바이를 타실 줄 아는 분이라면, 라이더유니온의 5월 1일 오토바이 행진에 함께 해 주시면 된다. 라이더유니온과 함께 새로운 “시대”를 열자. 시대