

길 위의 과적이 바다 위의 과적으로

- 세월호 사고를 계기로 본 화물차 과적 문제

2014. 5. 8

연구원 조은석
sussertod@gmail.com

세월호 침몰의 원인으로 지목되는 화물 과적. 지금까지의 조사만으로도 세월호는 적정 화물 적재량의 3배가 넘는 화물을 싣고 있던 것으로 밝혀졌다. 하지만 세월호에 실렸던 화물차의 무게는 서류상 무게를 기준으로 한 것으로, 비밀비재하게 이루어지는 화물차 과적 행태를 고려하면 세월호의 전체 화물량을 3배를 훌쩍 뛰어넘을 공산이 크다.

본 보고서에서는 세월호 참사를 계기로 화물차 과적의 현실을 검토하고 왜 화물차 과적이 만연하게 되었는지 그 원인을 확인한 후, 화물차 과적을 근절하고 안전한 도로를 만들 수 있는 대안을 검토할 것이다.



전화 02-778-4001, 4002/ 팩스 02-778-4006/메일 psspawm@gmail.com
주소 [121-865] 서울시 마포구 연남동 259-12번지 3층

목차

1. 들어가며

2. 화물차 과적, 세월호 화물 적재량이 알려진 양을 훨씬 초과할 수밖에 없는 이유

2-1. 세월호 침몰의 주요 원인인 화물 과적

2-2. 화물차 과적 - 세월호 화물 적재량은 알려진 양을 초과할 수밖에 없다

3. 육상화물운송의 과적 실태

3-1. 과적차는 전체의 11%

3-2. 전체 화물차 중 75%가 과적 경험, 기준의 2배가 넘는 화물까지 적재

4. 과적의 피해

4-1. 화물차 사고 사망 연평균 1,200명 이상, 과적으로 인한 고속도로 사망자 38%

4-2. 도로 및 교량 피해 연간 300억 이상

5. 과적의 원인

5-1. 화주의 강요와 저운임

5-2. 실효성 없는 과적단속 - 실제 고발률은 0.1% 미만

6. 대안 1 - 과적의 유인을 근본적으로 제거하기 위해 안전운임제 도입해야

6-1. 2005년부터 계속된 화물연대의 표준운임제 요구

6-2. 호주의 안전운임제

7. 대안 2 - 과적단속 실질화

7-1. 적재중량 단속 권한 국토관리청에 부여

7-2. 3진 아웃제를 통한 고의 과적운행을 반복하는 화물운송노동자 처벌 강화

7-3. 과적을 강요하는 화주 처벌 강화

8. 나아가며

1. 들어가며

전 국민을 슬픔에 빠지게 한 세월호 참사가 발생한 지도 벌써 열흘이 넘었다. 본격적인 원인 조사는 시간이 걸리겠지만 현재 가장 유력한 원인으로 지목되는 것은 세월호가 구조 변경으로 복원력이 약화된 상태에서 운행을 하다 진도 부근에서 변침시 기울어져 침몰했다는 것이다. 세월호의 복원력이 약화된 데에는 여러 가지 원인이 복합적으로 작용한 것으로 보이지만 그 중에서도 화물 과적재로 인한 무게중심 상승이 주요한 원인으로 지목되고 있다. 지금까지 이루어진 조사에서도 세월호는 적정 화물량인 987t의 3배가 넘는 3608t의 화물을 싣고 있었던 것으로 밝혀졌다. 하지만 진짜 문제는 이마저도 서류상 기재된 화물 무게를 기준으로 한 것으로 육상 화물운송 과정에서 과적이 일상적으로 이루어지는 현실을 감안할 때 실제 세월호에 실린 화물은 서류상 화물적재량을 훨씬 초과할 가능성이 매우 크다는 것이다. 적재정량 5톤 트럭에 10톤이 훨씬 넘는 화물을 싣는 일이 육로운송에서는 비일비재하게 일어나기 때문에 화물차를 싣는 화객선의 경우 필연적으로 과적을 할 수 밖에 없게 된다. 본 보고서에서는 세월호 사태를 계기로 육로운송에서 화물차의 과적 실태를 살펴보고, 과적의 원인과 과적 근절을 위한 대안 등을 살펴 볼 것이다.

2. 화물차 과적 - 세월호 화물 적재량은 알려진 양을 훨씬 초과할 수밖에 없다

2-1. 세월호 침몰의 주요 원인인 화물 과적

세월호는 일본에서 도입 후 2012년 8월 29일부터 이듬해 2월 6일까지 객실 증설, 선수 램프 제거 등 여객설비 증설공사를 진행한다. 그 결과 세월호의 적정 화물량은 987t으로 현저하게 줄어들었다.

<세월호 객실 증설 전후 비교>

증설 전후 비교	증설 전	증설 후	비고
총톤수	6,586t	6,825t	239t 증가
재화중량(DWT)	3,981t	3,794t	187t 감소
화물량	2,437t	987t	1,450t 감소
여객	88t	83t	5t 감소
평형수	1,023t	2,030t	1,007t 증가

하지만 1998년부터 청해진해운과 계약을 맺고 세월호의 화물 선적과 하역을 담당하고 있는 종합물류회사인 ○○통운은 차량과 컨테이너·기타 화물의 무게가 3608t이었던 것으로 파악하고 있다. 즉 세월호는 이미 적정 화물 적재량의 3배가 넘는 화물을 싣고 운항하고 있던 것이다. 화물을 많이 실으면 실을수록 무게 중심이 높아져 복원력이 취약하게 된다고 알려져 있다. 또 출항 전 검사에서 세월호가 적정 화물 적재량

의 3배가 넘는 화물을 신고도 과적심사를 통과했다는 것은 배의 복원력에 결정적 영향을 미치는 평형수를 그만큼 빼내었을 가능성이 크다는 것을 의미한다.

2-2. 화물차 과적 - 세월호 화물 적재량이 알려진 양을 초과할 수밖에 없는 이유

하지만 더 큰 문제는 세월호 화물 적재량이 단지 3608t을 훨씬 초과할 수도 있다는 점이다. 세월호에서는 통상 그랬던 것처럼 컨테이너든 화물트럭이든 항만에서 무게를 따로 측정하지 않고 서류에 적힌 무게를 기준으로 선적했다고 한다. 여기에 육상 화물운송차량의 과적이 일상적으로 이루어지는 현실을 감안하면 실제 세월호의 적재량은 서류상 화물적재량을 훨씬 초과할 가능성이 농후하다.

실제로 세월호에 실린 2.5톤 이상 화물차량의 대부분을 차지하는 4.5톤 차량의 경우 축을 다는 등 개조를 거쳐 서류상 무게보다 많은 화물을 적재했다는 증언이 나오고 있다.

[4월 19일 YTN 보도 - 세월호 이용 화물차 기사 인터뷰]

"4.5톤 트럭을 출고해서 실제로는 7.5톤(으로 늘려요.) 축을 달고 개조를 해서...승선할 때는 해운사 측에서 4.5톤으로 계산을 하잖아요. 톤수 계산이 잘못됐다는 거죠."

[4월 23일 동아일보 보도]

(...) 제주지역 화물업계 관계자 A씨는 "과적 문제는 어제 오늘의 일이 아니다"라면서 "4.5t 화물차량이 20t을 싣고 가는 경우가 허다하다"고 밝혔다.

4.5 트럭은 차량 무게의 10%를 초과한 최대 5t까지 화물을 실을 수 있다. 업계에 따르면 4.5t 트럭이 차량 무게보다 배 이상 나가는 20t의 화물을 싣기 위해선 '불법 개조 과정'을 거쳐야 한다.

제주지역 화물 차주들은 통상 개인 업체에 의뢰해 공장에서 출고된 4.5t 트럭에 바퀴 한축을 더 단다.

A씨는 "바퀴 한축을 더 달 경우 순수 차량 무게가 8~9t까지 늘어난다"면서 "불법인줄 알지만 더 많은 짐을 싣기 위해 차량을 개조하는 것"이라고 말했다. 그는 "제주도 화물차량이 3000대 정도인데 거의 다 불법 개조를 한 것 같다"고 덧붙였다(...)

즉, 육로운송에서의 과적은 필연적으로 해상운송의 과적으로 이어지게 된다. 그렇다면 육상 화물운송에서 과적은 얼마나 광범위하게 벌어지고 있으며, 어떠한 폐해가 있는지 살펴보자.

3. 육상화물운송의 과적 실태

3-1. 과적차는 전체의 11%, 적재중량 초과 차량은 현황도 없어

법적으로 과적 규정은 도로법과 도로교통법에 이원화되어 명시되어 있다. 이 중 도로법에서의 과적 단속은 화물차량의 종류를 불문하고 특정 기준 이상의 축 하중(10톤)과 총중량(40톤)을 단속하는 것으로 흔히 말하는 과적은 이 도로법 상의 과적을 말한다. 일반적인 과적 단속시 축조작 등을 통해 정확한 과적 실태를 파악하기가 어려운 것이 사실이지만, 2011년 최신의 고속축중기*를 통하여 과적 차량의 통행량을 조사한 결과, 중대형 화물차량(12종 차종분류표 중 4~12종, 2.5톤 이상 화물차)중 고발기준을 상회하는 과적 차량의 비율은 11%에 이르는 것으로 나타났다.

* 정상속도로 운행중인 차량의 중량을 고속도로 본선에서 바로 측정할 수 있는 첨단 장치

<표> 선산-김천 구간 고속축중기 시험결과



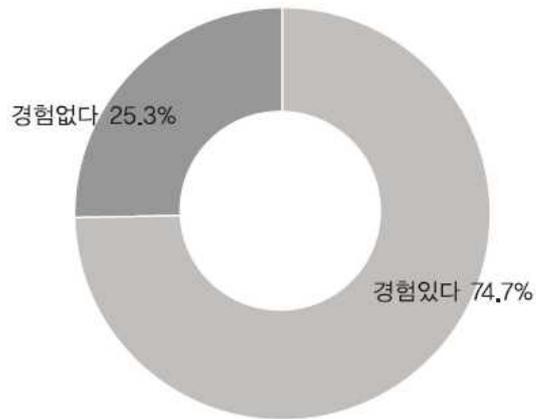
화물차량 통과대수	고발기준 초과대수	비율(%)
328,719	36,159	11.0

* 선산-김천 구간 고속축중기 시험운영, 2011. 9~10월, 도로교통연구원

3-2. 전체 화물차 중 75%가 과적 경험, 기준의 2배가 넘는 화물까지 적재

지난 2006년 도로교통안전관리공단의 '대형차 사고특성과 대책에 관한 연구'에 따르면 화물 적재 시 과적한 경험이 있는지 묻는 물음에 74.7%가 과적 경험이 있다고 응답하였고, 반면 25.3%가 없다고 답하여 총 응답자의 75%정도가 불법 과적운행 경험이 있는 것으로 분석되었다.

<표> 과적행위 경험 여부



또 2011년 이동단속을 통해 현장에서 고발된 과적 차량의 하중 최대치를 통해 과적 정도를 살펴보면 축하중은 19톤, 총중량은 88톤으로 기준치의 2배를 넘어 과적이 매우 심각한 수준으로 이루어지고 있음을 알 수 있다.

<표> 2011년 적발 최대 하중



4. 과적의 피해

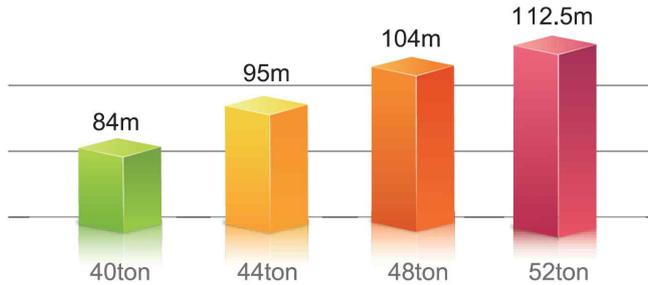
4-1. 화물차 사고 사망 연평균 1,200명 이상, 과적으로 인한 고속도로 사망자 38%

과적은 교통안전을 심각하게 위협한다. 먼저 차체의 무게로 인한 타이어 파손 및 타이어 내구 수명 감소로 인해 사고 위험성이 증가한다. 적재 중량보다 20%를 초과한 과적 차량의 경우 타이어 내구수명은 30% 감소하고, 적재 중량보다 50%를 초과할 경우 타이어 내구수명은 무려 60%가 감소한다.

또한 과적은 차량 제어를 곤란하게 하고 제동 거리를 증가시켜 사고의 위험성을 높인다. 아래 표에서 보듯 총중량이 증가할수록 제동거리가 크게 늘어난다. 제동거리가 길

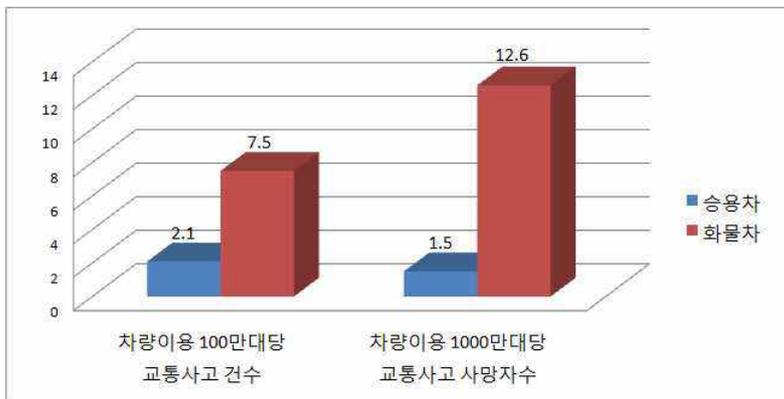
면 길수록 도로 위에서 추돌 사고의 위험이 증가할 수밖에 없는 데다 차량 중량이 늘어날수록 방향전환시 운전 조작성이 급격하게 떨어져 사고를 일으키게 된다.

<표> 과적으로 인한 제동거리 변화 (25톤 카고, 100km/h 주행 시)



* 도로교통공사 2006

또 과적차량은 속력을 쉽게 조절할 수 없는 많은 차량 특성상 교통사고 발생 시 치사율이 매우 높게 나타난다.



* 노동자운동연구소 2011

즉, 과적 차량은 사고를 유발할 위험도 높고, 일단 사고가 났을 경우 크게 날 확률도 높다는 것이다.

<표> 한국의 화물차 사망자 수 추이



* 출처: 도로교통공단 교통사고분석시스템

실제로 2007~2012년(2009년 제외), 화물차 사고로 사망한 사람은 연평균 1,269명으로 일 평균 3명이 넘는 사람이 화물차 사고로 사망한다는 의미이다.

또 2010년 전체 고속도로 교통사고 사망자(389명) 가운데 38%(148명)는 과적과 적재 불량 화물차 사고에 의한 것으로 나타났다. (경찰청 통계, 한국도로공사 자료에서 재인용)

과적·적재불량 차량에 의한 사망자(2010년)



* 출처: 경찰청 통계

4-2. 도로 및 교량 피해 연간 300억 이상

과적은 안전문제 말고도 도로에 큰 피해를 유발한다. 축하중이 10톤인 화물차의 경우 승용차가 7만대 통행한 것과 같은 도로 파손을 유발한다.

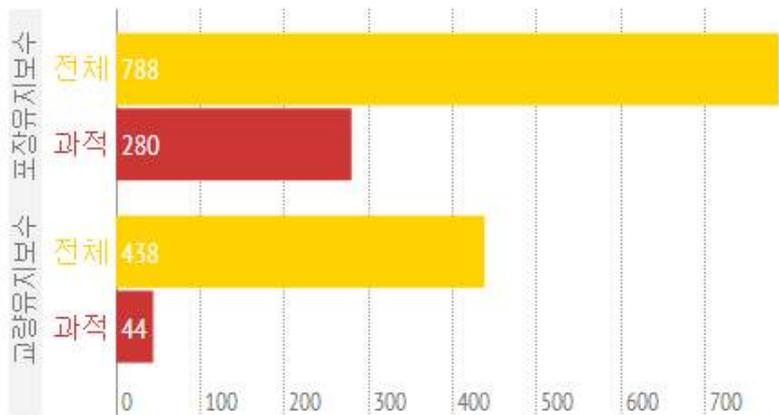
<표> 과적차량이 도로포장에 미치는 영향

축하중	도로포장에 미치는 영향	파손비율
10톤	승용차 7만대 통행과 같은 도로파손	1.0배
11톤	승용차 11만대 통행과 같은 도로파손	1.5배
13톤	승용차 21만대 통행과 같은 도로파손	3.0배
15톤	승용차 39만대 통행과 같은 도로파손	5.5배

* 미국도로교통협회(AASHTO)의 시험 결과

2011년 고속도로에서 실제 화물차량의 운행 현황과 과적 차량이 기준 이내로 운행하였을 때의 수명 차이를 통해 추산한 과적 차량에 의한 포장 파손비용은 전체 고속도로 포장 유지보수비용 788억원의 36%에 해당하는 280억원이었고, 고속도로 교량파손 피해 추정 비용은 2011년 전체 교량 유지보수비용 438억 원의 10%에 해당하는 44억 원인 것으로 조사되었다.

<표> 과적 차량에 의한 도로포장 및 고속도로 교량 피해(2011년)



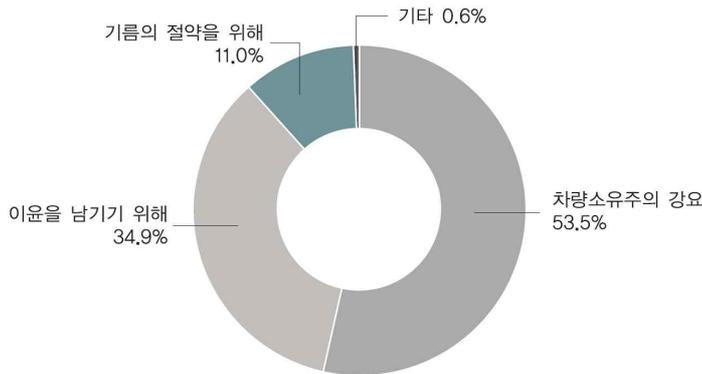
* 한국도로공사 2012

5. 과적의 원인

5-1. 화주의 강요와 저운임

그렇다면 화물차가 과적을 하는 이유는 무엇일까? 2006년 도로교통안전관리공단의 ‘대형차 사고특성과 대책에 관한 연구’에서 과적 차량의 운행 경험이 있는 응답자를 대상으로 과적의 동기를 묻는 질문에는 과반수 이상(53.5%)이 차량소유주의 강요 때문이라고 응답하였다. 즉 지입계약 상 화물차의 법적 차주인 운송사, 화물차량 운행에 있어 우월적 지위에 있는 화주들이 운전자에게 과적 차량 운영을 강요하는 횡포가 과적 발생의 직접적인 원인으로 작용하고 있는 것이다.

<표> 과적차량을 운행하는 이유



* 대형차 사고특성과 대책에 관한 연구, 도로교통안전관리공단, 2006

대부분 운송회사들은 자신의 화물차를 가지고 노동자를 고용해 운송업무를 하는 것이 아니라 화물차를 소유한 화물노동자와 위수탁 계약(지입 계약)만을 맺는다. 그리고 화물확보 기능을 하지 못하는 운수회사에 소속된 대부분의 화물운송노동자는 지입료와는 별도로 알선료를 추가로 지불하고 알선업체로부터 물량을 받아야 한다. 그럼에도 불구하고 이들은 노동자성을 인정받지 못하고 있는데, 그 결과 실질적 해고나 다른 없는 계약해지가 용이해져 고용불안이 심각하다. 따라서 화물노동자는 계약의 권한을 쥔 화주나 운송사(사측)이 과적을 요구할 경우 이를 현실적으로 거부할 수가 없다.

▶ (주)□ 물류운송계약서

제8조 (계약의 해지)

갑은 다음 각 호의 경우에 일방적으로 본 계약을 해지할 수 있다

- 4. 갑의 경영 방침이나 업무지시, 규칙을 위반하거나 따르지 않을 경우
- 6. 을이 배차거부 또는 당일 배송을 미완료할 경우

(정당한 사유 없이 배차거부시 1회 경고, 2회 1주일 배차 정지, 3회 이상 계약해지)

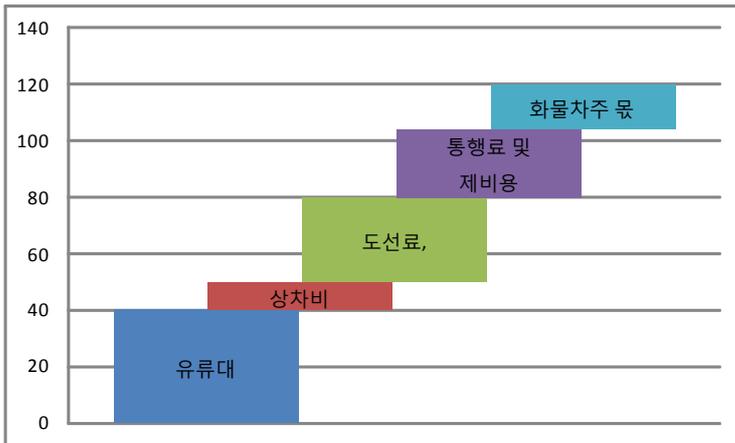
과적을 근절할 수 없는 더욱 근본적인 이유는 화물 운송비가 생계를 유지하는데 충분치 않을 정도로 낮기 때문에 화물량에 따라 운임이 정해지는 경우 과적을 하지 않고서는 도저히 생계를 유지할 수 없는 지경에 이르기 때문이다.

<표> 차고지가 인천인 25톤(20ft 컨테이너) 화물운송노동자의 실수입 내역

		내역	참고
운송수입		900만 원	화주부터 4단계 걸쳐 물량 확보
	총운행거리	8,395Km(편도 78건)	8,395Km(편도 78건)
	총운전시간	158시간	구속 월 노동시간 314시간
	총대기시간	156시간	
운송비용		831만원	
	알선료	81만원	각종 수수료가 비용의 12%
	지입료	20만원	
	경유비	488만원	유류비가 비용의 58%
	톨비	70만원	
	소모품, 식비 등	122만	
	차량할부금	50만원	
순수입		69만원	시급환산 2,197원

* 화물연대 자체조사, 노동자운동연구소 <안전한 도로, 안전한 운임에서 시작된다>에서 재인용
 뉴스1을 통해 공개된 화물연대본부 제주지부의 사정을 들어보면 세월호를 이용했던 화물차들의 열악한 실상을 엿볼 수 있다.

<표> 화물 20t 제주-인천 왕복 운송비 구성



* 화물 20t 기준 제주-인천 왕복수수료 120만원

최저임금에도 못 미치는 저운임을 벌충하기 위해 대부분이 지입 화물차주인 화물운송 노동자들은 자신의 안전을 담보로 과적화물을 실어 조향이 힘든 차량을 운전하는 동안, 과적을 통한 초과이윤은 화주와 중간 운송사가 가져간다. 하지만 과적 단속에 따른 과태료나 벌금은 전부 지입 화물차주가 부담해야 하는 것이 현실이다.

5-2. 실효성 없는 과적단속 - 실제 고발률은 0.1% 미만

위에서 본 것처럼 시험측정 결과 고발기준을 상회하는 차량의 비율이 11%를 차지하고 있지만 실제로는 검측대수에 비하여 과적 차량으로 고발 조치되는 비율은 극히 미미한 실정이다.

<표> 과적 차량 고발 현황

연 도	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
현황(대)	27,793	29,140	27,972	28,070	27,459	33,456

* 한국도로공사 2011

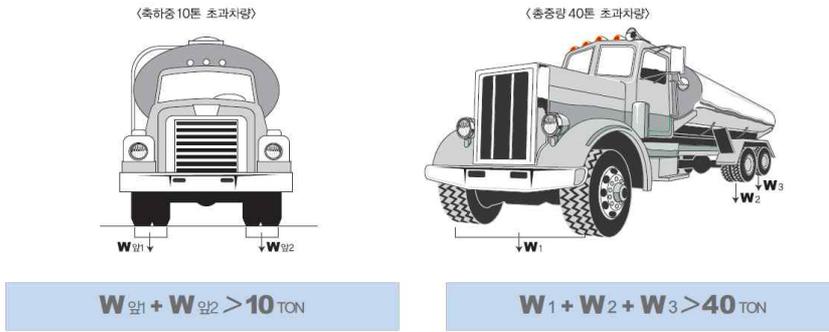
또 이원화된 과적 기준으로 인해 적재 중량 단속은 이루어지지 않고 있다. 법적으로 과적은 도로법과 도로교통법으로 나뉘어 관리된다. 이 중 도로법에서의 과적 단속은 화물차량의 종류를 불문하고 특정 기준 이상의 축 하중(10톤)과 총중량(40톤)을 단속하는 것이며, 도로교통법은 각 화물차의 크기와 종류에 따른 적절한 적재중량을 규정하고 있다. 문제는 현실적으로 지방경찰이 담당해야 할 적재중량 단속의 경우 장비 부족 등을 이유로 제대로 이루어지지 않고 있으며, 축중량 계측을 통한 총중량과 축중량 단속만 이루어지다보니 적재정량을 초과하는 화물차에 대한 단속은 이루어지지 않는다는 것이다. 예를 들어 적재 중량이 5톤이고 공차중량이 4.3톤인 2축 화물차를 불법개조해 15톤 가량의 화물을 실어도 축당 10톤, 총중량 40톤을 초과하지 않으므로 현행 도로법의 규정만을 따르면 아무 문제가 없다. 여기에 축에 가해지는 하중을 분산하기 위해 축을 추가하는 개조가 행해지면 적재중량의 5배를 싣고 달려도 아무 문제가 없게 된다. 한 마디로 실효성 없는 적재중량 단속 때문에 40톤 이하 화물차의 경우 실제 화물이 몇 톤 실려 있을 지 아무도 모르는 상황이 된 것이다.

<표> 과적 관련 법규정 및 단속주체

차량의 제원	운행제한 차량의 기준		
	도로법	도로교통법	
길 이	16.7m	자동차 길이의 1/10의 길이를 더한 길이	
너 비	2.5m	후사경으로 확인 가능한 범위 이내	
높 이	4.0m(또는 4.2m)*	4.0m(또는 4.2m)*	
중 량	총중량	40톤	적재중량의 11할
	축하중	10톤	
관련 규정	도로법 시행령 제55조		
단속 주체	도로관리청	지방경찰	

* 고속도로, 국도 및 시도 일부구간에서는 높이제한이 4.2m

<그림> 도로법에 따른 운행차량 제한 기준(2010.9, 국토해양부)



*출처: 서울시 홈페이지 도시안전사업

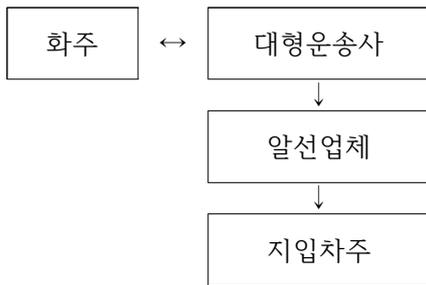
6. 대안 1 - 과적의 유인을 근본적으로 제거하기 위해 안전운임제 도입해야

화물자동차의 과적이나 졸음 운전, 장시간 운전 등 위험한 운행행태의 근본적인 문제는 다단계 시장구조로 인해 화물운송노동자들이 생계가 불가능할 정도의 저임금이 만연해 있기 때문이다. 이에 대한 근본적인 대안은 화물운송노동자들에게 안정적인 운송수입을 보장하는 것이다.

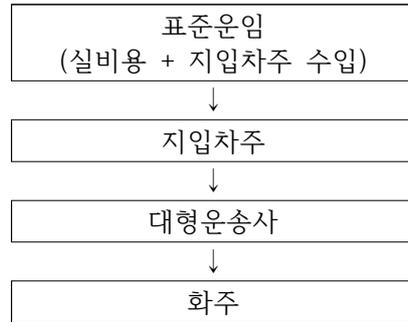
6-1. 2005년부터 계속된 화물연대의 표준운임제 요구

화물운송노동자들의 노조인 화물연대는 2005년부터 표준운임제를 요구해왔다. 운임 결정 방식을 최저임금제도와 같이 실제 화물운송을 담당하는 화물운송노동자들의 지불하는 실제 운송비용을 고려해 생활이 가능한 최저 수입을 보장하기 위해 운임을 상향식으로 결정하자는 것이다. 정부 역시 이러한 상향식 비용 반영 및 화물노동자들의 최저 수입 보장을 위한 표준운임제에 관해 합의한 바가 있다. 노무현 정부는 2007년 11월 표준운임제 도입을 약속하고 시범운영방안을 협의했으며, 이명박 정부는 2008년 6월 시범실시(일정 포함) 후 법제화까지를 약속했었다. 하지만 현재까지 정부는 구체적인 법제화 일정을 밝히지 않고 있다.

<현 운임 결정 체계>



<대안적 운임 결정 체계>



표준운임제의 다른 말은 곧 ‘안전한 운임’이다. 화물운송노동자가 받는 운임이 운송에 소요된 실비용 이상의 수준에서 법적으로 보장된다면 화물운송노동자들 역시 스스로 과적을 할 유인이 사라지고, 낮은 운임을 벌충하기 위해 무리하게 운행 횟수를 늘리는 데서 오는 졸음운전이나 야간운전 같은 위험한 운전행태를 무릅쓰지 않아도 될 것이다. 이는 전체적인 도로 안전 향상에도 기여할 것이다.

6-2. 호주의 안전운임제

호주의 뉴사우스웨일즈 주에서는 1979년부터 이미 표준운임제(Standard Rates)를 도입했다. 도입의 배경은 당시 비정상적인 운임 결정구조 때문에 과적과 장시간-장거리 운행으로 인한 사고가 빈발했다. 컨테이너당 운임 방식의 경우 화물운송노동자들이 과적 압박을 받고, km당 운임을 지급하는 경우 장거리-장시간 운행에 나서도록 압박 받았던 것이다. 이를 고려해 뉴사우스웨일즈 주 차원에서 표준화된 운임산정방식과 화물운송노동자에 최저 운임을 보장하였다. 이후 35년간 뉴사우스웨일즈 주에서 축적된 데이터를 분석한 결과 화물노동자가 받는 운임비가 낮을수록 화물차 사고율이 높아지고 운임비가 높을수록 사고율은 낮아진다는 사실이 확인되었다.

결국 2012년 뉴사우스웨일즈 주의 표준운임제를 기본으로 이를 전국으로 확대한 <도로안전운임법(Road Safety Remuneration Act)>이 제정됐다. 그 핵심 내용은 화물노동자들이 생활을 유지할 수 있을 정도의 표준운임제를 시행할 것과 운송시스템 구조에 가장 꼭대기에 있는 화주들에게 화물노동자들이 충분한 임금을 받을 수 있도록 하는 보장할 책임을 지우고, 마지막으로 표준운임제를 위반한 당사자나 책임자에게 처벌하도록 하는 것이었다.

해당 법에 따라 설립된 도로안전운임심사위원회는 2014년 5월 1일부터 2018년 4월 30일까지 유효한 구속력을 갖는 도로운송 및 장거리 운행 도로안전 운임 명령(Road Transport and Distribution and Long Distance Operations Road Safety Remuneration Order 2014)을 작성하여 발표하였음.

<표> 호주의 도로안전운임법 사례

<도로안전운임법(Road Safety Remuneration Act)이란?>

도로안전운임법은 화물차 운전사의 착취와 위험한 운전행태를 조장하는 경제적 조건을 개선하기 위한 법이다. 동 법에 따라 화물차 산업에서 지급되는 운임과 노동 조건을 모니터하는 도로안전운임심사위원회(Road Safety Remuneration Tribunal)가 설립된다.

<도로안전운임심사위원회>

도로안전운임심사위원회는 고용된 화물운송기사와 자기 차량 운전사를 대상으로 최저 운임과 관련 조건을 결정하는 권한을 보유한다.

도로안전운임심사위원회는 분쟁을 해결하고 업계를 조사할 권한을 보유한다.

도로안전운임심사위원회는 안전치 못한 행태를 조장하는 상업적 인센티브 폐지 명령 발효 권한을 보유한다.

<도로안전운임심사위원회의 역할>

1. 도로안전운임 관련 명령

최저운임 및 수급권 관련

자기 화물차량 운전차의 계약 조건

상하차시 업무, 대기시간, 노동시간, 적재량 제한, 운임지급 방법, 지급 시기

안전치 못한 작업 행태를 부추기는 운임관련 인센티브의 축소 또는 폐지

화물운송사업자, 화물차, 공급사슬 참여자들 모두에게 명령이 발효될 수 있다.

2. 분쟁 해결

도로안전운임위원회는 운전기사, 화물운송사업자, 공급사슬 참여자 간 운임과 노동조건에 관한 분쟁을 해결할 권한을 가진다.

법안은 화물차 운송 업계의 모든 피고용인과 자가 차량 운전자에 적용된다.

법안은 자가 차량 운전자에 대한 기존의 주법을 대체하지 않는다.

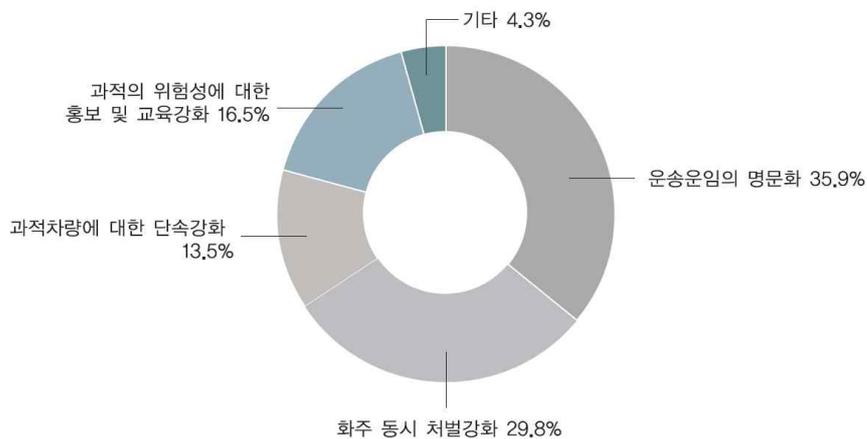
3. 안전운임 승인

화물운송사업자가 계약한 모든 운전기사에게 지급해야 하는 임금과 관련 조건은 안전운임 승인을 받아야 한다. 화물운송사업자는 승인을 받은 내용에 따라 현재 계약중이거나 미래에 계약할 모든 운전기사에 대해 이를 적용한다.

7. 대안 2 - 과적단속 실질화

화물연대는 또한 수년 동안 과적근절을 위한 단속제도 정비를 요구해 왔다. 적재중량 또는 적재용량 단속권한을 국토관리청에 부여하고, 3진 아웃제를 통해 고의 과적운행을 반복적으로 하는 화물운송노동자에 대한 처벌을 강화하고, 과적을 요구하는 화주에 대해서도 처벌해야 한다는 게 요지다.

<표> 과적행위 방지 방안 설문결과 (도로교통안전관리공단, 2006)



7-1. 적재중량 단속 권한 국토관리청에 부여

현재 적재중량에 대한 단속권한은 지방경찰청만 가지고 있는데, 차량에 명시된 허용 t수를 초과해 운행했을 경우 경찰이 현장 단속을 통해 5만원의 범칙금을 부과하고 있다. 하지만 경찰의 장비 부족 등을 이유로 실질적인 단속이 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 일부 지방자치단체에서는 국토관리청이 과적 단속을 통해 확보한 자료를 경찰에 넘겨 단속하는 식으로 하는 식으로 하고 있는데, 국토관리청에 직접적인 단속권을 부여해서 장비를 갖춘 국토관리청이 과적과 적재중량 단속을 함께 할 수 있도록 해야 한다.

7-2. 3진 아웃제를 통한 고의 과적운행을 반복하는 화물운송노동자 처벌 강화

적재상 실수로 고발 기준을 약간 초과하게된 화물차가 아니라 반복적으로 과적을 하는 화물운송노동자가 3번 이상 적발될 시 단순한 과태료 부가가 아니라 면허 취소 등 강력한 처벌을 도입해야 한다.

7-3. 과적을 강요하는 화주 처벌 강화

법령상으로는 화주나 운송사 등의 지시나 요구에 의해 과적이 발생하였을 경우 이를 운전자가 신고할 수 있도록 하였으나 대부분 지입차주인 운전자는 운송계약상 우월적 지위에 있는 화주 등으로부터 받을 경제적 불이익을 우려한 나머지 실제 신고하는 사례가 미미한 것이 사실이다(신고율 10% 내외).

또 과적에 대해 1차적으로 화물차 임차인, 즉 화주의 책임을 묻고 임차인이 과적방지를 위한 관리의무를 이행하였음을 입증하는 경우에 한하여 2차적으로 운전자의 책임을 묻는 방식으로 2005년 관련법이 개정되었으나 실제 현장에서는 적발된 운전자가 1차적으로 조사를 받고 처벌받는 기존의 행위자(운전자) 처벌관행이 여전히 유지되고 있는 실정이다. 또 지입차주가 물량을 직접 확보하여 운행하는 경우, 지입회사와 차주간의 위수탁관리계약에 의해 회사가 지입차주에게 구상권을 행사하고 있는 것이 현실이다. 따라서 과적벌금을 운송회사가 부담해야 할 몫까지 2배로 부담해야 하는 경우도 있다.

법적으로 화주의 처벌을 명시하고 강화하지 않으면 운송계약상 불리한 지위에 있는 화물운송노동자인 화물차주가 부담을 지는 경우가 계속될 것이다.

8. 나아가며

흔히 안전불감증(安全不感症)을 세월호 참사의 원인으로 지목하곤 한다. 하지만 자신의 안전에 불감한 사람은 없다. 도저히 안전을 지킬 수 없는 시장구조와 안전 문제를 제기하기 위해 자신의 일자리와 생계를 걸어야 하는 상황 속에서 이득을 취하는 이들이 있을 뿐이다. 한국에서 일어나는 거의 대부분 비극적 참사에서 안전불감증이 사태의 원인이 아니라 결과에 가까운 이유이다.

세월호의 경우에도 복원력에 치명적인 평형수를 1,000톤 빼면 1억 4천만원의 화물운송 이득을 취할 수 있는 것으로 보도되고 있다. 세월호는 그렇게 평형수와 함께 안전을 내버리고 이득을 챙겼다.

그리고 그 세월호에 들어가던 화물차에도 과적된 화물이 실려 있었고, 지금도 전국의 고속도로에는 생계를 위해, 아니면 갑의 요구를 거절하지 못해 자신의 안전을 담보로 과적을 할 수 밖에 없는 화물운송노동자들이 달리고 있다. 시급히 표준운임제와 과적단속의 실질화가 필요한 이유다.

<참고자료>

국민고충처리위원회, 2007, 도로법상 과적금지 위반에 따른 책임소재 및 처벌 규정 등 개선 보고서

운수노동정책연구소, 2011, 화물연대의 활동방침 수립을 위한 연구

한국도로교통공사, 2012, 과적을 아십니까?

노동자운동연구소, 2012, 안전한 도로, 안전한 운임에서 시작된다

노동자운동연구소, 2012, 화물운송시장 다단계 하청구조와 대기업의 유류세 전가 문제

한겨레, '14. 4. 19, 세월호 선적 담당 업체 압수수색 서류 적재량 3608톤보다 더 실었을 가능성 조사

(http://www.hani.co.kr/arti/society/society_general/633555.html, 4.25 접근)

부산일보, '14.4.19, '영터리 선적' 참사 자초, 화물·차량 신고보다 더 실어

(<http://news20.busan.com/controller/newsController.jsp?newsId=20140419000050>, 4.25 접근)

동아일보, '14.4.22 “화물차 싣는데 중량 재는 것 본적 없다”

(<http://news.donga.com/3/all/20140423/62977007/1>, 4.27에 접근)

연합뉴스, '4.22, 화물 3배 과적·평형수 부족…복원성 치명타

(<http://www.seoul.co.kr/news/newsView.php?id=20140422800179>, 4.28접근)

연합뉴스, 4.19, '개조 트럭이 과적 원인'…침몰에 영향

(http://www.ytn.co.kr/_ln/0102_201404191521193523, 4.29접근)

뉴스1, 4.23, “4.5톤 트럭에 20톤 싣고 배 탑승한다”…항만내 단속 전무

(<http://news1.kr/articles/1646019>, 4.29 접근)

KSB, 4.24, 상습적 과적 운항…평형수 버리고 1억 4천 ‘이득’

(http://news.kbs.co.kr/news/NewsView.do?SEARCH_NEWS_CODE=2852224&ref=A, 4.30 접근)