

코로나19와 브라질 플랫폼 배달 노동

International Labor Trends

국제노동동향 ④ - 브라질

김경란 (브라질 캄피나스주립대학교(Unicamp) 사회경제와 노동 박사과정)

■ 머리말

최근 ‘디지털 플랫폼 노동’이 브라질의 새로운 사회적 이슈로 급부상했다. 그동안 플랫폼 노동 종사자의 빠른 증가에도 불구하고 제대로 포착하지 못했던 규모와 실태에 학계의 관심이 높아지고,¹⁾ 코로나19로 건강과 안전이 위험으로 내몰린 배달업 종사자들이 2020년 7월 전국 도심에서 벌인 파업을 계기로, 의회가 플랫폼 종사자 보호 대책 마련에 적극적으로 나서는 모양새다. 국제노동기구(ILO)는 플랫폼 노동을 “온라인 플랫폼을 이용해 불특정 조직이나 개인이 문제를 해결하거나 서비스를 제공하고 보수 혹은 소득을 얻는 일자리”로 규정한다.²⁾ 브라질 캄피나스주립대학교(Unicamp) 아빌리오 루디밀라(Abílio Ludmila) 교수는 이러한 플랫폼 노동은 노동자의 지위나 기업의 구성, 업무 통제 및 관리 형태에 있어 질적 변화를 가져오는 자본주의의 새로운 노동착취 형태라며 이를 ‘우버화(Uberização)’로 개념화했다.³⁾ ‘우버화’는 온라인 플랫폼 및 모바일 애플리케이션을 통해 자가용 차량과 승객을 연결해주는 차

1) 브라질 플랫폼 노동과 관련한 대표적인 연구로는 Lima Lucas(2018), Tom Slee(2019), Rodrigo Bombonati de Souza Moraes; Marco Antonio Gonsales de Oliveira; André Accorsi(2019), Ludmila Costhek Abílio(2020), Vitor Filgueiras; Ricardo Antunes(2020) 등이 있다.

2) Berg, J., Furrer, M., Harmon, E., Rani, U., & Silberman, M. S.(2018), *Digital labour platforms and the future of work: Towards decent work in the online world*. Geneva: International Labour Office.

3) Abílio, L. C.(2017), “Uberização do trabalho: subsunção real da viração,” *Passa Palavras, Campinas*.

량 공유 서비스 ‘우버(Uber)’에서 파생된 용어다. 브라질 미디어를 통해 ‘우버화’라는 용어가 알려지고 대중화되면서, 노동법상의 권리가 제한되고 노동조건이 열악한 새로운 유형의 불안정 노동과 같은 의미로 사용되기도 한다.⁴⁾

2019년 4월 기준 브라질의 플랫폼 노동 종사자 규모는 약 550만 명으로 추산되며,⁵⁾ 배달 업무 종사자는 전체 자영업자(trabalho autônomo)의 약 23%에 이른다. 이 가운데 플랫폼 배달 노동으로 분류되는 종사자는 약 91만 7천 명이다. 이들은 주로 대도시를 기반으로 한 플랫폼 배달앱을 통해 레스토랑, 약국, 슈퍼마켓에서 배달 일자리를 구하고, 프리랜서나 독립 자영업자로 파트너 계약을 맺어 일거리 한 건당(또는 거리 기준으로) 일정한 보수를 받는다.

이 글에서는 2020년 3월 코로나19 발생 이후 필수 서비스 노동으로 부상한 플랫폼 배달 노동의 현 주소와 종사자들의 특징, 그리고 배달앱 종사자들을 보호하기 위한 최근의 움직임에 대해 알아본다.

■ 플랫폼 배달앱 종사자 규모와 특징

최근 몇 년 사이에 브라질 배달 시장은 급속한 디지털화, 인터넷 등 정보통신기술의 발전과 스마트폰 대중화에 힘입어 거대한 플랫폼 기업이 지배하는 시장으로 변화하였다. 브라질에는 자전거와 오토바이를 이용해 물품(특히 음식)을 배달하는 직업이 예전부터 있었지만, 최근에는 iFood, Rappi, Loggi, Uber Eats 등 4개사가 플랫폼 배달앱 시장을 독점하고 있으며, 이들 기업을 통해 일하는 배달앱 종사자도 빠르게 증가하고 있다.⁶⁾ 그동안 플랫폼 노동에 대한 공

4) 마라냥(Maranhão)주의 플라비오 디노(Flávio Dino) 주지사는 2020년 6월 29일 룰라 전 대통령과 가진 온라인 대담에서 플랫폼 배달 노동을 “21세기 기술과 18세기 권리”를 갖는 직업이라고 언급했다. <https://www.redebrasilatual.com.br/politica/2020/06/entregador-nao-e-microempreendedor-e-quase-um-microescravo-diz-lula/>

5) Jornal de Brasília(2020.7.7), “Entregadores de aplicativo reúnem-se com Rodrigo Maia nesta quarta(8)”, <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/entregadores-de-aplicativo-reunem-se-com-rodrigo-maia-nesta-quarta-8/>

6) 2011년 창립한 iFood는 라틴아메리카에서 이용되는 브라질의 대표적인 음식 배달 플랫폼 기업이다. 2013년 창립한 Loggi 역시 브라질 기업이며, Rappi(2015년 창립)는 콜롬비아, Uber Eats(2014년 창

식 통계가 없다 보니 정확한 규모를 파악하기 어려웠으나, 올해 들어 캄피나스주립대학교 노동 조합 및 노동경제연구센터(Centro de Estudos Sindicais e Economia do Trabalho: CESIT)가 브라질 통계청(IBGE)에서 발간한 「PNAD-COVID19」 자료를 토대로 분석한 결과, 브라질의 플랫폼 배달 종사자 규모는 약 91만 7천 명에 이른다고 밝혔다. 이 가운데 오토바이 택배는 2016년 52만 명에서 2020년 72만 명으로 39.2% 증가한 것으로 나타났다. 캄피나스주립대학교 마르셀로 만자노(Marcelo Manzano) 경제학 교수는, “2015년 이후 지속된 경제 위기와 높은 실업률로 공식 일자리를 찾기 어려웠던 저소득 취약계층과 청년층이 상대적으로 시장 진입이 쉬운 배달 업무로 몰려 배달 종사자들이 빠르게 늘었다”라고 설명했다. 플랫폼 배달 노동은 주로 오토바이와 자전거로 이루어지는데, 오토바이 택배 종사자가 27만 1천 명, 오토바이와 자전거를 이용해 음식 및 상품을 배달하는 종사자는 약 64만 명이다. 또한 플랫폼 배달업 종사자의 90%는 남성이며, 흑인 및 혼혈 인종(preta e parda)의 비중이 높다.⁷⁾

<표 1> 성별·인종별 배달업 종사자 현황(2020년 5월 기준)

성별/인종	운전자(Motoristas) ¹⁾	오토바이 택배(Motoboys) ²⁾	음식·상품 배달(Entregadores) ³⁾
전체	2,134,925명	271,698명	645,899명
남성	94.9%	97.0%	93.8%
여성	5.1%	3.0%	6.2%
백인	39.8%	32.9%	37.3%
흑인 및 혼혈 인종	58.8%	65.8%	61.7%

주 : 1) 우버앱/택시/밴/모토택시(삼륜택시)/버스 운전자

2) 오토바이 택배 종사자

3) 음식·상품 배달업 종사자(iFood, Rappi, Uber Eats, 음식점, 약국, 상점 등)

자료 : http://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2020/07/MANZANO-M-KREIN-A.-2020_A-pandemia-e-os-motoristas-e-entregadores-por-aplicativo.pdf

립)는 미국계 기업이다.

7) Marcelo Manzano; André Krein, “A PANDEMIA E O TRABALHO DE MOTORISTAS E DE ENTREGADORES POR APLICATIVOS NO BRASIL”, http://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2020/07/MANZANO-M-KREIN-A.-2020_A-pandemia-e-os-motoristas-e-entregadores-por-aplicativo.pdf

플랫폼 배달앱 종사자의 연령별 특징을 보면, 전체 종사자 중 20~30대의 비중이 가장 컸다. 20~30대 종사자 중 오토바이 택배 배달앱 종사자는 68.6%, 음식·상품 배달앱 종사자는 65.6%를 차지했다. 반면 플랫폼 배달앱 종사자 중 40~50대의 비중은 약 25%로 나타났다. 배달 노동을 선택한 이유로는 청년층의 경우 자격 조건이 까다롭지 않고 쉽게 일자리를 구할 수 있는 장점 때문에, 중·장년층은 실업을 벗어나기 위한 것으로 나타났다.

<표 2> 연령별 배달앱 종사자 현황(2020년 5월 기준)

연령	운전자(Motoristas) ¹	오토바이 택배(Motoboys) ²	음식·상품 배달(Entregadores) ³
14~19세	0.3%	6.4%	5.4%
20~29세	14.1%	40.1%	35.2%
30~39세	27.7%	28.5%	30.4%
40~49세	28.9%	18.1%	16.8%
50~59세	19.7%	5.3%	8.2%
60~69세 이상	9.4%	1.5%	4.0%
전체	100.0%	100.0%	100.0%

주: 1) 우버앱/택시/밴/모토택시(삼륜택시)/버스 운전자

2) 오토바이 택배 종사자

3) 음식·상품 배달앱 종사자(iFood, Rappi, Uber Eats, 음식점, 약국, 상점 등)

자료: <표 1>과 동일.

■ 코로나19와 플랫폼 배달앱 종사자

2020년 7월 수천 명의 플랫폼 배달앱 종사자들은 “배달앱 스톱(Breque dos Apps)”이라는 슬로건 아래 일손을 놓고 브라질 주요 도시에서 노동 조건과 배달 단가 개선을 요구하는 파업(paralisação)을 벌였다.⁸⁾ 파업은 주요 소셜 네트워크(페이스북, 트위터, 인스타그램)와

8) 이 파업은 안티 파시스트 배달 종사자 운동(Movimento dos Entregares Antifascistas), 브라질 앱 및 자영자 오토바이 협회(Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil), 오토바이, 자전거, 모토택시 메신저 연합(Sindicato dos mensageiros, motociclistas, ciclistas e mototaxistas)이 주도하였다.

유튜브 채널을 통해 조직화되었다. 배달업 종사자들은 파업 당일 언론 인터뷰를 통해 자신들은 코로나19 상황에서도 위험을 무릅쓰고 일하지만 감염 위험과 낮은 수입으로 고통받고 있다고 호소했다. 브라질은 2020년 3월부터 사회적 거리두기 방역 지침이 시작되었고, 일부 지역과 도시가 봉쇄되면서 배달 서비스는 시민들의 생존을 위한 ‘필수 서비스’가 되었다.⁹⁾ 이에 따라 배달 업무가 급증하여 라틴아메리카 지역을 포괄하는 음식 배달 플랫폼 Rappi의 주문 건수는 2020년 4월에 전년동월대비 79.67%, Uber Eats의 주문 건수는 같은 기간 31.69% 증가하였다.¹⁰⁾ 이러한 상황에서 업무량 급증과 과로로 인한 배달업 종사자들의 사고가 빈번히 발생했으며, 무엇보다 코로나19 감염에 무방비로 노출된 노동 조건과 낮은 배달 단가가 문제되었다. 이러한 불만은 7월 파업의 주된 동기가 되었으며, 배달업 종사자들은 생계유지를 위한 최소한의 수입과 휴식 시간 보장, 마스크와 손소독제 등 최소한의 보호 장비 제공, 권리 보장 및 사회적 보호 대책 등을 요구했다.¹¹⁾ 아래에서는 주요 요구 몇 가지를 살펴본다.

배달 단가 인상

iFood, Rappi, Uber Eats가 브라질 배달 시장에 등장하기 시작한 2013~14년만 하더라도 플랫폼 배달 업무는 자유롭고 유연하게 일하면서도 생활에 필요한 적정소득을 얻을 수 있는 새로운 일자리로 인식되었다. 또한 플랫폼 배달 시장의 성장은 경제위기로 인한 고용 상황의 어려움 속에서 일자리 창출의 희망으로 떠오르기도 하였다. 하지만 배달업 시장 내 경쟁이 치열해지고, 배달 종사자 사이에 일자리 경쟁이 심해지자 배달 단가도 덩달아 하락하였다. 2020년 7월 파업에 참가한 배달 종사자들은 킬로미터당 평균 3헤알(한화 약 639원) 이상이

9) 정부가 2020년 3월 20일 공포한 법령(DECRETO N° 10.282)에서는 의료 및 병원 서비스, 사회적 지원과 취약계층 지원, 공공과 민간 보안 및 감시 활동, 국방 및 민방위 활동, 운송(배달 포함), 통신 및 인터넷, 콜센터 등을 필수 서비스 활동으로 규정하였다.

10) VICE(2020.8.11), “They Aren’t Anything Without Us’: Gig Workers Are Striking Throughout Latin America”, https://www.vice.com/en_us/article/jgxazk/they-arent-anything-without-us-gig-workers-are-striking-throughout-latin-america

11) UOL(2020.7.1), “Quais as reivindicações de entregadores que entram em greve nesta quarta”, <https://www.uol.com.br/ecoa/ultimas-noticias/2020/06/29/brequedosapps-promove-mobilizacao-e-pede-apoio-a-greve-dos-entregadores.htm>

던 배달 단가가 코로나19 상황에서 평균 2헤알(한화 약 420원) 미만까지 떨어졌다고 주장했다.¹²⁾ 이에 대해 플랫폼 배달 기업은 배달앱 종사자들의 주장을 반박하는 성명서를 발표하였는데, iFood의 경우 평균 배달 단가로 최소 5헤알(한화 약 1천 원)에서 8.46헤알(한화 약 1천 800원)을 지급하고 있으며, Rappi는 배달 주문이 몰리는 가장 바쁜 영업시간에도 시간당 18헤알(한화 약 3천 800원)을 지급하고 있다고 주장했다.¹³⁾

이처럼 플랫폼 기업과 배달 종사자 사이의 주장이 엇갈리는 가운데, 2020년 8월 초에 발표된 실태조사에서는 코로나19 이후 배달 종사자의 노동 조건이 상당히 악화된 것으로 드러났다. 바이아연방대학교(UFBA)와 노동검찰청(Ministério Público do Trabalho: MPT)이 공동으로 수행한 설문조사에서, 평균 배달 단가는 최대 6.62헤알(한화 약 1천 400원), 최소 3헤알(한화 약 639원)로 나타났으며, 응답자의 44%는 코로나19 기간에 실질소득이 감소하여 최저임금(1천 45헤알, 한화 약 22만 원) 미만을 받고 있다고 밝혔다. 또한 응답자 10명 중 3명은 코로나19 이후 배달 업무를 시작했으며, 주당 64.5시간, 평균 6일을 일한다고 답했다.¹⁴⁾ 2020년 4월 노동개혁 모니터링 및 연구 네트워크 Remir(Rede de Estudos e Monitoramento da Reforma Trabalhista)가 실시한 설문조사에도 코로나19 이전과 비교해 수입이 감소했다고 응답한 배달 종사자의 비율이 60.3%로 나타난 바 있다.¹⁵⁾ 노동시간은 늘었으나 수입이 감소해 최소한의 생계조차 유지하기 어려운 배달 종사자들은 이러한 상황을 타개하기 위해 최저 배달 단가 보장 및 배달료 테이블 규격화와 킬로미터당 2헤알 미만으로 떨어진 배달 단가의 인상을 주장하고 있다.

12) RedeBrasilAtua(2020.7.1), “Entregadores de aplicativos protestam no Congresso Nacional”, <https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2020/07/entregadores-de-aplicativos-protestam-no-congresso-nacional/>

13) STARTUPI(2020.6.30), “Entregadores de aplicativos de delivery organizam paralisação nacional”, <https://startupi.com.br/2020/06/entregadores-organizam-protesto-a-aplicativos-de-entrega/>

14) 2020년 7월 26~31일 사이에 브라질 5개 지역 38개 도시에서 72명의 오토바이 배달앱 종사자, 31명의 자전거 배달앱 종사자를 대상으로 온라인 설문이 이루어졌다. <http://abet-trabalho.org.br/wp-content/uploads/2020/08/Relato%CC%81rio-de-Levantamento-sobre-Entregadores-por-Aplicativos-no-Brasil.pdf>.

15) BBC BRASIL(2020.5.7), “Coronavírus: entregadores de aplicativo trabalham mais e ganham menos na pandemia, diz pesquisa”, <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-52564246>

코로나19로부터 안전한 노동환경

브라질에 코로나19가 확산되기 시작한 2020년 3월 초부터 배달업 종사자들의 건강과 안전에 대한 기업과 정부의 미흡한 대책은 주요 우려 중 하나였다. 이에 배달업 종사자들은 안전하게 일할 권리의 보장을 주장하며 개인 장비 제공과 감염 시 유급휴가 보장, 식사쿠폰 제공 등을 강하게 요구하였다. 이에 3월에는 노동검찰청이 나서 플랫폼 배달 기업에 개인 장비 제공 등의 보호 조치를 권고하였으며,¹⁶⁾ 안티 파시스트 배달 종사자 운동(Movimento dos Entregares Antifascistas) 그룹은 배달 종사자의 안전과 건강에 관한 사회적 관심을 촉구하기 위해 개인 보호 장비 제공에 대한 청원 운동을 벌여 35만 명 이상이 서명에 동참하였다.¹⁷⁾

2020년 7월 배달업 종사자들의 파업으로 이들의 안전한 노동환경에 대한 이슈가 불거지자, iFood, Uber 등 8개 플랫폼 기업이 가입된 브라질 모빌리티 기술협회(Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia)는 배달업 종사자에게 마스크 및 개인 장비를 제공하고 있으며, 플랫폼에 등록된 배달 노동자에게는 배송 중 발생한 사고에 대해 개인 상해보험이 적용된다고 밝혔다.¹⁸⁾ 실제 파업 이후 이루어진 설문조사에서는 감염 예방을 위한 마스크와 손소독제 등 개인 보호 장비 제공이 이전보다 나아졌다고 응답한 비율이 높았으나, 감염 시 유급휴가 보장 등 사고 시 회사의 지원 대책 등은 여전히 미흡한 것으로 나타났다.¹⁹⁾

16) Ministério Público do Trabalho(2020.6.12), “Aplicativos devem proteger entregadores do contágio do coronavírus em todo o estado de São Paulo”, <https://mpt.mp.br/pgt/noticias/aplicativos-devem-protoger-entregadores-do-contagio-do-coronavirus-em-todo-o-estado-de-sao-paulo>

17) STARTUPI(2020.6.30), “Entregadores de aplicativos de delivery organizam paralisação nacional”, <https://startupi.com.br/2020/06/entregadores-organizam-protesto-a-aplicativos-de-entrega/>

18) AMOBITEC(2020.7.25), “Nota à imprensa: Manifestações de entregadores 25/07/2020”, <http://amobitec.org/nota-a-imprensa-manifestacoes-de-entregadores-25-07-2020/>

19) Universidade Federal Da BAHIA Faculdade(2020.7.25), “Levantamento sobre o Trabalho dos Entregadores por Aplicativos no Brasil,” <http://abet-trabalho.org.br/wp-content/uploads/2020/08/Relato%CC%81rio-de-Levantamento-sobre-Entregadores-por-Aplicativos-no-Brasil.pdf>.

배달앱 종사자에 대한 노동 및 사회적 보호 대책

우버 등 플랫폼 노동의 고용관계는 브라질뿐만 아니라 전 세계에서 논란이 되는 현상이다. 특히 전통적인 고용관계와는 다른 새로운 노동 형태인 플랫폼 노동 종사자들을 어떻게 규정할지에 따라 보호 대책의 방향이 달라지기에 뜨거운 쟁점이기도 하다. 브라질에서는 일부 배달앱 종사자들이 iFood와 Rappi를 상대로 소송을 제기하여²⁰⁾ 하급심 법원(지방법원) 판결에서 배달앱과 배달 종사자 사이의 고용관계를 인정받은 사례가 있었고, 7월 파업에서도 배달앱 종사자들에 대한 노동 및 사회적 보호 대책이 필요하다는 요구가 제기되었다. 파업을 주도한 안티 파시스트 배달 종사자 운동 그룹의 리더들은 배달 종사자들의 종사상 지위와 업무 특성을 고려했을 때 이들은 ‘독립 자영자’ 또는 ‘파트너’이기보다는 변형된 ‘임금노동자(trabalho assalariado)’의 성격이 강하다며 노동법적 보호 대책이 절실하다고 주장하였다.²¹⁾ 그러나 종사자들 내의 인식은 아직 이에 미치지 못하고 있다. 2020년 8월에 실시한 설문조사에 따르면, 배달 종사자의 절반 이상(54.4%)이 노동법 적용으로 야기될 수 있는 소득 악화와 자율성 및 유연성 감소 때문에 임금노동자의 지위를 갖는 공식 고용계약을 원하지 않는다고 답했다. 설문조사를 실시했던 헤나타 두트라(Renata Dutra)와 비토르 필게이라스(Vitor Filgueiras) 교수는 이러한 결과에 대해 “플랫폼 기업은 거대 미디어를 통해 ‘기업가 정신(empreendedorismo)’의 환상을 심어 왔으며, 노동의 ‘유연성(flexibilidade)’을 강조하면서 노동법을 공격해 왔다”며, “이러한 상황에서 배달앱 종사자들이 자신을 특정 회사에 종속된 피고용인이나 노동자로 인식하기는 쉽지 않다”고 설명했다.²²⁾

20) RedeBrasilAtual(2020.1.28), “Sem ‘romantismo’, juíza desconsidera vínculo empregatício para entregadores de comida”, <https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2020/01/sem-romantismo-juiza-desconsidera-vinculo-empregaticio-para-entregadores-de-comida/>, <https://www.conjur.com.br/2020-mar-11/trt-reconhece-vinculo-entre-entregador-aplicativo-rappi>.

21) 브라질에서 배달앱 종사자는 프리랜서(profissionais autônomos) 혹은 독립 자영자(microempreendedor individual) 지위를 갖는다. 독립 자영자는 법인 납세증명서(Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas: CNPJ)를 개설해야 하며, 배달앱에 공식적으로 등록된 후에 일감을 받아 배달 업무를 시작할 수 있다.

22) Remir(2020.8.7), “Os entregadores e o falso dilema da CLT”, <https://www.eco.unicamp.br/remir/index.php/blog/197-os-entregadores-e-o-falso-dilema-da-clt>

이처럼 배달 종사자의 고용관계에 대한 여러 스펙트럼이 존재하는 상황에서, 브라질 의회는 배달 종사자의 노동조건을 개선하고 입법적 보호 대책을 마련하기 위한 논의에 착수했다. 이하에서는 브라질 의회에 제출된 배달업 종사자의 보호 대책과 관련한 내용을 살펴보겠다.

■ 플랫폼 배달업 종사자 보호를 위한 입법 대책

브라질 일부 지방법원의 1심에서는 간혹 플랫폼 기업과 배달업 종사자의 고용관계를 인정하는 판결이 나오기도 했지만,²³⁾ 아직까지는 이것이 브라질 법조계의 주요한 흐름은 아니다. 최근 몇 년간 Rappi, Uber, iFood를 상대로 고용관계 여부를 둘러싼 소송이 발생했고 그 판결에 불복하는 상소가 제기되고 있지만, 대법원(Superior Tribunal de Justiça: STJ)은 Rappi, Uber, iFood 등의 플랫폼 서비스 제공 업체와 그 종사자 사이에 공식적인 고용관계가 없다는 입장을 견지하고 있다.²⁴⁾ 이에 최근에는 플랫폼 배달 종사자를 보호하기 위한 입법적 조치가 필요하다는 의견이 제기되었고, 배달업 종사자의 7월 파업을 계기로 호드리구 마리아(Rodrigo Mais) 하원의장이 배달업 종사자에 대한 입법 보호 의제를 의회에서 다루겠다고 약속하면서 조치 마련에 속도를 내게 되었다. 현재 브라질 하원에는 2018년부터 발의된 배달 플랫폼 종사자 보호를 위한 64건의 법률안이 계류 중이다. 발의 법안은 플랫폼 노동 종사자의 고용관계를 인정하고 노동법적 보호를 통해 플랫폼 노동을 규제할 것인지, 또는 기본 권리 보장과 노동조건 및 소득 개선을 위주로 특별법 형태의 보호 방안을 만들 것인지가 핵심이다.²⁵⁾

23) Por Claudio Yuge(2020.3.12), “Justiça de SP reconhece vínculo empregatício de entregadores com a Rappi”, <https://canaltech.com.br/mercado/justica-de-sp-reconhece-vinculo-empregaticio-de-entregadores-com-a-rappi-161780/>

24) G1(2020.7.1), “Entregadores de aplicativos fazem manifestação em São Paulo”, <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/07/01/entregadores-de-aplicativos-fazem-manifestacao-em-sao-paulo.ghtml>

25) DIAP(Departamento Intersindical de Assessoria Parlamentar)(2020.7.15), “Trabalhadores em aplicativos e a regulamentação de direitos”, <https://www.diap.org.br/index.php/noticias/agencia-diap/89927-trabalhadores-em-aplicativos-e-a-regulamentacao-de-direitos-no-congresso-nacional>

주요 법률안의 내용을 살펴보면 다음과 같다. 브라질 공산당(PCdoB) 소속 마르시오 제리(Márcio Jerry) 하원의원이 제출한 「플랫폼 배달업 종사자를 위한 노동법적 보호 법안(PL 3.557)」은 플랫폼 배달 기업과 종사자 사이의 고용관계 판단 기준을 근무 기간과 시간으로 두고 있다. 법안에 따르면, 배달업 종사자가 3개월 연속 월 40시간 이상 근무하거나 1년 중 최소 9개월 동안 월 40시간 이상 근무했다면 기업과 고용관계에 있다고 명시해 노동법의 적용을 받도록 했다. 또한 플랫폼 배달 기업이 개인 보호 장비와 식료품을 제공하며 식수 및 화장실을 갖춘 휴식 공간을 제공하고, 건강 사유의 유급휴직을 보장해야 하며 정당한 이유가 없는 해고의 경우 최소 10일 전 해고를 예고하도록 의무화했다.²⁶⁾

노동당(PT) 소속 자퀘스 와그네르(Jaques Wagner) 상원의원이 발의한 「개인 운송업 노동자 보호 법안(Lei 3.570)」은 시간당 최소 배달료(임금) 도입, 개인 건강 보호 장비 지급 의무

<표 3> 플랫폼 노동 종사자 관련 주요 법안 발의 현황

법안	발의자	주요 내용
플랫폼 배달업 종사자를 위한 노동법적 보호 법안 (PL 3.557)	공산당(PCdoB) 소속 마르시오 제리(Márcio Jerry) 하원의원	- 3개월 연속 월 40시간 이상 근무 또는 1년 중 최소 9개월 동안 월 40시간 근무 시 고용관계 인정 - 개인 보호 장비, 식료품, 식수, 휴식 공간 제공 - 건강 사유의 유급휴직 보장 - 정당한 이유 없는 해고의 경우 최소 10일 전 해고 예고 의무화
개인 운송업 노동자 보호 법안 (Lei 3.570)	노동당(PT) 소속 자퀘스 와그네르(Jaques Wagner) 상원의원	- 시간당 최소 배달료(임금) 도입 - 개인 건강 보호 장비 지급 의무화 - 실업보험 적용 - 노조 및 협동조합의 조직 및 활동에 대한 권리 보장 - 식료품 및 교통 수단, 사고 수단 지급
플랫폼 종사자의 노동 및 사회보장 권리 보장 법안 (PL 4.172)	노동당(PT) 소속 앙히키 폰타나(Henrique Fontana) 하원의원	- 실업보험 적용 - 유급 휴가 및 연말 상여금 지급 보장 - 플랫폼 종사자의 최저임금으로 1천 450알 이상 적용
배달 노동자 권리 보장 법안 (Lei 1.665/2020)	사회주의 자유당(PSOL-SP) 소속 이반 발렌테(Ivan Valente), 루이자 에룬디나(Luiza Erundina) 하원의원	- 마스크, 손소독제 및 장갑 등 지급 - 배낭 등을 세탁할 수 있는 청소용 물품 제공, 물과 음식에 대한 접근성, 배달하는 동안 안전한 휴식 공간 제공 - 사고 및 전염병에 대한 보험계약 체결 및 감염으로 인해 휴직 시 재정 지원

자료: 필자 정리.

26) RedeBrasilAtual(2020.7.8), “Parlamentares querem leis para proteger entregadores de aplicativos”, <https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2020/07/parlamentares-querem-leis-para-proteger-entregadores-de-aplicativos/>

화, 실업보험 적용 등을 담고 있다. 아울러 협회, 노조 및 협동조합의 조직과 활동에 대한 권리와 건강, 식료품 및 교통 수단 지급, 사고 수당의 지급도 법안에 포함했다. 와그네르 의원은 “현재 배달업 종사자와 앱의 관계는 노예 노동과 유사하다”라며, “법적 보호를 받지 못하고 있는 이들 노동자를 위해 법령을 만들어야 한다”라고 강조했다.

가장 최근에 노동당(PT) 소속 앙히키 폰타나(Henrique Fontana) 하원의원은 「플랫폼 종사자의 노동 및 사회보장 권리 보장 법안(PL 4.172)」을 발의했다. 이 법안은 플랫폼 종사자에게 실업보험, 유급휴가 및 연말 상여금 지급 등을 보장하고 플랫폼 종사자가 최저임금 1천 45헤알(한화 약 22만 1천 원) 이상의 수입을 얻도록 규정했다.

사회주의 자유당(PSOL-SP) 소속 이반 발렌테(Ivan Valente)와 루이자 에룬디나(Luiza Erundina) 하원의원이 제출한 법안(Lei 1.665/2020)은, 마스크, 손소독제 및 장갑 등 지급, 배낭 등을 세탁할 수 있는 청소용 물품 제공, 물과 음식에 대한 접근성, 배달하는 동안 안전한 휴식 공간 제공 등을 의무화했다. 또한 회사는 사고 및 전염병에 대비한 보험계약을 맺어야 하며, 코로나19로 일하지 못하는 노동자들에 대해 재정적으로 지원해야 하는 내용 등을 담았다.²⁷⁾

■ 맺음말

이상으로 브라질 플랫폼 배달업 종사자의 규모와 특징, 코로나19로 인해 촉발된 배달업 종사자들의 파업과 주요 요구, 그리고 의회에 발의된 배달업 종사자 보호를 위한 입법적 대책을 살펴보았다. 내용을 간략하게 정리하면, 브라질 플랫폼 배달업 종사자들은 코로나19로 인해 소득 감소와 장시간 노동, 건강과 안전 위협에 노출되었다. 이러한 노동조건을 개선을 위해 배달업 종사자들은 소셜 네트워크를 통한 파업 조직에 성공하여, 2020년 7월 브라질 주요 도시에서 자신들이 처한 처지와 실태를 브라질 사회에 알렸다. 파라나주연방대학 시드네이 마

27) CartaCapital(2020.7.8), “Entregadores anunciam greve para 25 de julho e pedem lei que garanta direitos”, <https://www.cartacapital.com.br/sociedade/entregadores-anunciam-greve-para-25-de-julho-e-pedem-lei-que-garanta-direitos/>

샤두(Sidnei Machado) 교수는 “7월 파업은 1970~80년대 폭발적으로 발생한 노동자 파업과 양상이 비슷하다”²⁸⁾라고 말할 만큼 배달앱 종사자들의 파업은 브라질 사회에 큰 울림을 주었다. 또한 7월 파업은 배달앱 종사자에 대한 보호를 사회적으로 이슈화하는 데 성공함으로써 의회에서 입법적 보호 대책을 마련할 수 있는 계기를 마련하였으며, 한편으로는 파업을 계기로 플랫폼 배달 종사자들의 유대감이 높아지면서 여러 가지 조직화 방안도 모색 중이다.²⁹⁾ 당분간 플랫폼 배달앱 노동에 대한 브라질 사회의 관심은 쉽게 사그라지지 않으리라고 예상된다. 이에 추후 입법적 보호 마련의 진행 현황과 배달앱 종사자들의 조직화 추이 등을 계속 지켜볼 필요가 있다. **111**

28) INSTITUTO HUMANITAS UNISINOS(2020.7.8), “A greve dos entregadores e uma nova forma de organização na luta dos trabalhadores. Entrevista especial com Sidnei Machado”, <http://www.ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/600717-a-greve-dos-entregadores-e-uma-nova-forma-de-organizacao-na-luta-dos-trabalhadores-entrevista-especial-com-sidnei-machado>

29) 7월 파업을 주도한 안티 파시스트 배달 종사자 운동(Movimento dos Entregares Antifascistas)은 배달 종사자들을 조직하기 위한 방안으로 플랫폼 협동조합 결성을 추진 중이다.