

美 - 멕시코 트럭 분쟁으로 통상 갈등 발발

1. 국경 개방 프로그램¹⁾(일명 트럭 프로그램) 종료

□ 美 의회, 멕시코와의 국경 개방 프로그램 종료 법안 통과

- 3월 11일, 美 의회를 통과한 정부지출 법안에 멕시코 트럭 프로그램 관련 일절의 예산 사용을 금지하는 내용이 포함되면서, 현재 시행 중인 “미국과 멕시코간의 양국 국경개방을 위한 시범 프로그램”이 사실상 종료됨.
- 동 결정은 회원국간 자유로운 육상 무역을 보장하는 NAFTA 제12조에 위배되며, 특히 지난 2001년 NAFTA 분쟁해결기구에서 이미 미국에 패소 결정을 한 사안이라서 논란이 가중됨.
 - 미국은 2007년부터 시범 프로그램 형태로 멕시코 트럭의 미국내 운행을 허용하였으나, 금번 결정으로 트럭 운행 관련 분쟁이 재발

<표> NAFTA 12조 본문

Article 1202: National Treatment (Cross-Border Trade in Services)

(NAFTA 회원국간 운수 서비스업 관련 내국민 대우 원칙)

1. Each Party shall accord to service providers of another Party treatment no less favorable than that it accords, in like circumstances, to its own service providers.

Article 1203: Most-Favored-Nation Treatment (Cross-Border Trade in Services)

(NAFTA 회원국간 운수 서비스업 관련 최혜국 대우 원칙)

Each Party shall accord to service providers of another Party treatment no less favorable than that it accords, in like circumstances, to service providers of any other Party or of a non-Party.

1) 미국-멕시코 NAFTA 국경 개방 협약의 관련 시범 사업으로, 제한된 수의 트럭의 자유로운 국경 이동을 허가하는 사업(2007.9월 개시)

□ 멕시코 정부, 보복조치로 美 수입품에 관세 부여

- 3월 19일, 멕시코는 미국의 이러한 결정에 항의하며 NAFTA 2019조²⁾에 의거, 미국에서 수입하는 89개 품목에 대해 최저 10%, 최고 45%의 관세를 부과하였음.
- 미국의 제3대 교역 대상국인 멕시코의 관세 대상 품목 수입액은 총 24억 달러('07)에 달하며, 동 품목을 비과세로 수출하던 미국의 40여개 주가 타격을 입을 것으로 전망됨.
- 과세 대상 품목에는 주요 생필품은 포함되지 않았으나, 멕시코 정부는 “트럭 분쟁 해결에 진전이 없는 경우 관세 부과 품목 목록이 늘어날 수 있다”고 경고함.

<표> 과세 대상 품목 (%는 관세율)

<p>농산물 : 양파(10%), 간양파(20%), 배(20%), 체리(20%), 감자(20%), 콩소스(20%), 수프(10%), 생수(20%), 해바라기씨(15%), 생포도(45%), 딸기(20%), 과일믹스(20%), 살구(20%), 완두콩(20%), 아몬드(20%), 과일쥬스(20%) 등</p>	<p>농산물 外 : 크리스마스트리(20%), 매니큐어(15%), 샴푸(15%), 치약(15%), 탈취제(15%), 장식용조각상(20%), 공책(10%), 커튼봉(20%), 커피메이커(20%), 폐전지(20%), 선글라스(15%), 연필(20%), 그릇(20%), 티켓재지(20%) 등</p>
--	--

자료 : 2009.03.18자 멕시코 정부 관보

2. 트럭 분쟁의 배경 및 이슈

□ 오래된 갈등의 표출 : 10여년간 분쟁 지속

- 1994년 발효된 NAFTA 협정문 제12조 및 관련 국가별 시행 일정에 따르면 미국은 1995년 12월 18일³⁾ 육로 무역을 위한 국경 개방을 개시하도록 함.

2) NAFTA 2019조는 무역 분쟁시 제소국은 상대국에 대한 무역 특혜를 중지할 수 있다고 규정하고 있음 (NAFTA Article 2019 - Non-Implementation-Suspension of Benefits: If “.....the Party complained against has not reached an agreement with any complaining Party on a mutually satisfactory resolution within 30 days of receiving the final report, such complaining party may suspend the application to the Party complained against of benefits of equivalent effect until such time as they have reached agreement on a resolution of the dispute.”)

- 그러나, 미국은 멕시코 트럭 운전자들의 마약 사용 문제, 노후화된 차량으로 인한 사고 및 환경오염 문제 등을 지적하며 문호 개방을 거부하였고,
 - 이에 대해 2000년 멕시코가 미국을 NAFTA 중재위원회에 고소한 바 있음. 2001년 분쟁중재위원회가 멕시코의 손을 들어주었음에도 불구하고, 미국은 환경을 이유로 국경개방을 지연중임.
- 멕시코 트럭 운행 프로그램을 가장 강하게 반대하고 있는 이익단체는 전미트럭운송조합(Teamster)으로, 전국적인 정치력과 결성력으로 의회에 활발한 로비를 펼치는 강경노조단체임.⁴⁾
 - 미 보험업계도 환경오염 및 교통사고 위험 등을 이유로 멕시코 트럭의 미국내 운행을 반대하고 있음.

<표> NAFTA 트럭 분쟁 결과

분쟁조정 패널은 미국이 다음의 규정을 위반하였다고 결론 내리며, 시정을 권고함 :

- 멕시코 운수서비스업체의 활동, 동일업계의 對미국 투자에 대한 내국민 대우(1202, 1102)와 최혜국 대우(1203, 1103) 원칙
- NAFTA 관련 시행 일정(Annex I)

자료 : 미국-멕시코 트럭 국경 운행관련 분쟁 패널 검토 결과 보고서

- 2007년 9월 처음으로 부시 행정부가 “미국과 멕시코간의 양국 국경개방을 위한 시범 프로그램”을 시작하면서 엄격한 조건속에서 트럭의 양국 운행이 시작되었고, 덕분에 매년 수억 달러 규모의 추가 통관 비용을 절감할 수 있게 되었음.
- 2008년 시범 프로그램 평가시 실시 기간이 3년 연장되며 십여년간 지속되어왔던 분쟁이 해소되는 것처럼 보였으나, 오바마 대통령의 서명으로 발효된 정부지출 법안에 동 프로그램을 무효화하는 내용이 포함되면서 재차 분쟁이 촉발되었음.

3) 트럭 운행 조항의 전면 도입이 협정문 체결연도로부터 7년을 넘기지 못하도록 규정되어 있어, 2000년 1월 1일부터 NAFTA 회원국간 자유로운 육상 무역이 개시될 예정이었음.

4) 법안에 트럭 프로그램 관련 내용이 포함된 배경에는 미트럭운송조합의 후원을 받고 있는 베이런 도간(Byron Dorgan) 민주당 상원의원의 적극적인 주도가 있었다고 알려짐.

<표> NAFTA 시범 프로그램의 내용

- 미 국경 자유 운행 트럭 개수 : 103대(26개 운수업체 소속)
- 미국측 검사 활동 강화 : 트럭 운전자 면담을 통해 미 교통부의 위생기준 준수 여부 확인 (마약복용여부, 건강, 운행시간, 영어사용가능여부)
- 미국소재 보험회사 가입 필수
- 국제화물을 미국까지 운송 가능하나, 미국 주(State)간 화물 운송 불가

자료 : US Chamber of Commerce

□ NAFTA 재협상 가능성에 관심 고조

- 미국이 NAFTA 분쟁위원회의 패소 결과를 수긍하지 않고, 자국의 이해관계에 따라 일방적으로 트럭 운행 프로그램을 취소함에 따라, 보호무역주의에 대한 국제사회의 비난을 피하기 힘들어짐.
- 특히, 미국 노조의 전폭적인 지지를 받고 당선된 오바마 대통령의 대선 공약 중 하나가 NAFTA 재협상이었던 점을 미루어 볼 때, 일각에서는 이번 결정이 NAFTA 재협상을 향한 초읽기가 아니냐는 조심스런 견해도 나옴.
 - NAFTA 체결 이후 미국 회사들의 생산기지 이전, 저가의 미 농산물 수입으로 궁핍해진 멕시코 농민들의 불법 이민 증가 등으로 인한 일자리 감소로 NAFTA에 대한 국민여론은 부정적임.
- 한편, 오바마 대통령은 “재협상은 없다”며 일각의 억측을 일축하였으나, 협약문 본문에 환경 기준 준수 조항 등을 삽입해야 한다고 주장⁵⁾하는 등 협상의 여지를 열어둠.

□ 멕시코, NAFTA에 재제조 가능성 상존

- 멕시코운수조합(CANACAR)는 미국이 NAFTA 11조 내국민 대우 및 최혜국 대우 원칙을 위반하며, 형평성에 어긋나는 기준을 멕시코 트럭

5) 멕시코 정부는 1993년 NAFTA 협상 당시 미 의회의 반대 의견을 수렴하여 미국과 별도로 노동 및 환경관련 협약(Special Agreements under Nafta)을 체결하였고, 이 협정들은 멕시코 의회의 비준 절차를 거쳐 공식화 되었으므로 NAFTA 본문에 준하는 효력을 갖고 있다면 오바마 대통령의 의견을 일축

업계에 강요하고 있다며 NAFTA 분쟁 위원회에 미국을 다시 제소할 방침을 발표함.(‘09.3.)

- 시범 프로그램상 멕시코 트럭에 대한 검사 절차는 까다롭고 복잡한 반면, 미국 트럭에 대한 검사는 간단히 시행되고 있었음.

○ 그러나 NAFTA 분쟁위원회의 결정은 강제성이 없어, 판결로 인한 효과보다 향후 트럭 운행 재개를 위한 협상시 카드로 활용하려는 의도로 분석됨.

<화물 차량의 국경 지대 통행 제도 비교>

항 목	멕시코 차량 ⇒미국 입국시	미국 차량 ⇒멕시코 입국시
검사 관련	6가지 검사(세관, 밀수, 마약, 돈 세탁, 국가안보 및 테러)를 실시함.	단순한 신고 절차를 제외하고는 특별한 제한이나 요구사항 없음.
보험 관련	미국 통행 차량은 미국내 보험 회사와 계약 필수	별다른 제한이나 규정 없음.
	보험 보장액은 75만 달러에서 최고 500만 달러까지 가능	미국 업체는 4000만 달러까지 보험 보장액 지급 가능

자료 : BRICs 지역정보 포털, 대외경제정책연구원

3. 향후 전망

□ 양국, 협상을 통해 해결점 구할듯

○ 미국은 멕시코의 제1의 교역국, 멕시코는 미국의 제3의 교역국으로, 교역의 80%가 육로 운송에 의지하고 있음.

- 2008년 기준 양국의 교역규모는 3,674억 달러로 미국의 대멕시코 수출 규모는 1,515억 달러, 수입 규모는 2,159억 달러 수준이며, 1994년 NAFTA 체결이전 대비 각각 198%, 336%씩 증가하였음.

○ 트럭 운행 시범 프로그램의 개시 전 멕시코와의 교역시 추가적으로 소요 됐던 운송 비용은 4억 달러로 추산되며, 이는 멕시코산 수입품 가격을 상승시키는 효과를 초래함.

- 특히, 멕시코가 미국에서 부품을 수입하여 조립 완제품을 수출하는 방식의 산업내무역(intra-industry trade)이 발달된 양국간 무역관계상, 미국 제조업의 비용 상승과, 멕시코가 수입의 72%를 미국에 의존하고 있는 농산물의 수입가격 인상이 예상된다.
- 따라서, 트럭 분쟁이 교역관계에 미치는 부정적인 영향을 최소화하기 위해 양국은 조속한 시일 내에 해결책 강구에 착수할 움직임을 보임.
- 오바마 대통령은 4월 멕시코 방문 후 새로운 트럭 운행 프로그램안을 준비하라고 지시하였으며, 이 문제가 “짧은 시일내에 해결 될 것을 확신한다”라며 사태를 정리함.

□ 그러나, 세부 합의안 도출에는 시간 필요

- 양국간 트럭 운행 프로그램 재개를 위해서 국내 의견 조율과 상대국과의 협상이라는 두 개의 고비를 넘어야 하며, 특히 국내 의견 조율 성공 여부가 시간 단축의 관건이 될 듯함.
- 미국내 의견 조율은 찬반이 극명하게 나뉘지기 때문에 산업간 갈등 및 극성 로비 활동으로 귀결될 가능성도 배제할 수 없음.
- 멕시코 내에서도 형평성 문제가 해결되지 않은 상황에서의 국경개방은 자국 물류산업에 타격을 입힐 것이라는 주장이 제기된 바 있음.
- 양국간의 높은 경제 의존도와 현 글로벌 경제 위기가 경제에 미치는 여파 등을 고려, 양측은 빠른 시일내에 해결점을 찾기 위해 노력할 것으로 기대되지만, 세부 합의안 도출에는 적지않은 난항이 예상된다.
- 아울러, 4월 이후 멕시코에서 발생한 신종 인플루엔자 바이러스의 확산 위험도 있어, 운송 프로그램의 조속한 재개는 현실적으로 무리가 있는 것으로 판단됨.

문의 : 전문연구원 박현희(☎3779-6676)

sarapark@koreaexim.go.kr