

# 한미 FTA 환경협정의 주요쟁점과 평가

조은래\*

## I. 서설

한미자유무역협정(Korea U.S Free Trade Agreement : KORUS FTA, 이하 한미 FTA라 약칭함)이 마침내 2007년 4월 2일, 14개월간의 긴 협상을 마치고 최종 타결되었다. 이어서 2007년 5월 25일 협정문 내용이 공개되었고, 동년 6월 30일 추가적 협정내용을 포함하여 최종적인 협정문이 체결되었다.<sup>1)</sup> 한미 FTA는 세계무역자유화 역사의 새로운 장을 여는 것이며, 우리나라 경제에 새로운 성장 동력을 제공하고, 한미 양국관계를 한 단계 더 심화, 발전시키는데도 크게 기여할 것이라고 통상교섭본부장은 말한다.<sup>2)</sup> 그리고 한미 FTA를 지지하는 측에서는 대외무역에 의지하는 대한

\* 부산외국어대학교 인문사회대학 법·경찰학부 전임강사, 법학박사

- 1) 한미 FTA를 영문으로 "KORUS FTA"라고 하여 한·미 자유무역협정(FTA) 공식명칭으로 사용하고 있다. 이 명칭은 2006년 3월 김종훈 수석대표 등 통상교섭본부 한·미 FTA 관계자들이 제1차 협상 일정과 내용을 협의하러 미국 워싱턴을 방문하여 당시 USTR 대표였던 로버트 포트먼 현 백악관 예산실(OMB) 장관을 만났다. 이 자리에서는 한·미 FTA 영문 이름을 무엇으로 결정할 것인지를 놓고 처음으로 협의를 벌였다. 미국은 `아메리카(America)-코리아(Korea) FTA`를 줄여서 `암코(AmKo) FTA` 아니면 `US-코리아 FTA` 등 몇 개 안을 제시했다. 그러나 서로 만족스럽지 않았다. 그러자 김종훈 수석대표가 미리 만들어 간 명칭 `KORUS FTA`라는 이름을 제시했다. 그는 "Korea와 USA를 섞어서 `KORUS`라는 단어를 쓰면 발음이 `CHORUS(합창)`와 같아 어감이 좋지 않으나"고 미국 측에 제안했다. 이를 들은 포트먼 장관은 한국의 명칭이 미국보다 앞에 들어간 것이 석연치 않아 곧바로 결정을 내리지 못했지만 나중에 포트먼 장관이 어렵게 결론을 내려, "한·미 자유무역협정(FTA) 공식명칭이 "KORUS FTA"로 결정되었다.
- 2) 한미 FTA는 경제협정이면서도 동시에 고도의 국제정치적 의미를 가진 협정이라고 한다. 이에 대한 상세는 이해영, "한미 FTA의 소위 '경제효'와 비판", 문화과학 통권45호, 문화과학사, 2006. 3, 264면 이하 참조.

민국의 입장에서, 특히 그 중에서도 미국에 수출하는 양이 절대적으로 많은 상황에서는 한미 FTA를 체결하면 당장 수출이 증가하고 활성화되며, 따라서 국내 경제성장률은 그만큼 증가하게 된다고 한다. 그리고 국내의 경우 해외자본투자의 증가 및 산업 활성화, 그로 인한 일자리 증가, 한미동맹관계의 개선을 가져올 것이라고 한다.<sup>3)</sup>

FTA는 나라와 나라간의 제반 무역장벽을 완화하거나 철폐하여 무역자유화를 실현하기 위한 양국간 또는 지역간에 체결하는 특혜무역협정을 뜻한다. 이는 두 나라 혹은 소수의 몇 나라 간의 자유무역을 실현시켜 해당 국가들 사이에 일종의 특혜적·배타적 경제네트워크를 구성하는 것으로, 보통 인접국들 사이에서 체결되므로 지역무역협정(RTA: Regional Trade Agreement)이라 불리기도 한다. 지역무역협정의 종류로는 ① 회원국간 관세철폐를 중심으로 하는 자유무역협정(FTA: NAFTA) ② 회원국간 자유무역 외에도 역외국에 대해 공동관세율을 적용하는 관세동맹(Customs Union: MERCOSUR) ③ 관세동맹에 추가해서 회원국간에 생산요소의 자유로운 이동이 가능한 공동시장(Common Market) ④ 단일통화, 회원국의 공동의회 설치와 같은 정치·경제적 통합 수준의 단일시장(Single Market) 등이 있다.<sup>4)</sup>

FTA는 양자주의 및 지역주의적인 특혜무역체제로, 회원국에만 무관세나 낮은 관세를 적용한다. 시장이 크게 확대되어 비교우위에 있는 상품의 수출과 투자가 촉진되고, 동시에 무역창출효과를 거둘 수 있다는 장점이 있으나, 협정대상국에 비해 경쟁력이 낮은 산업은 폐쇄해야 하는 상황이 발생할 수도 있다는 점이 단점으로 지적되고 있다.<sup>5)</sup> 이러한 FTA로 대표되는 지역주의(regionalism)는 세계화

3) FTA가 확산되고 있는 이유에 대하여 학자들은 대체로 다음과 같은 원인을 들고 있는 것 같다. 첫째, FTA가 개방을 통해 경쟁을 심화시킴으로써 생산성 향상에 기여한다는 측면에서 무역부문의 중요한 개혁조치로 부상하고 있는 점, 둘째 무역 및 외국인직접투자의 유입이 경제성장의 원동력이라는 데 대한 인식 확산과 FTA체결이 외국인 직접투자 유치에 큰 도움이 된 사례(NAFTA 이후 멕시코 등)가 교훈으로 작용한 점, 셋째 WTO 다자협상의 경우 장기간이 소요되고, 회원국수의 급증으로 합의의 도출이 어렵다는 데 대한 반작용, 넷째 특정국가간의 배타적 호혜조치가 실익제고, 부담완화 및 관심사항 반영에 보다 유리할 수 있다는 측면을 고려한 점, 다섯째, 연내 국가간의 보다 높은 자유화추진이 다자체제의 자유화를 선도할 수 있다는 명분론(주로 선진국), 여섯째 지역주의 확산에 따라 역외 국가로서 받는 반사적 피해에 대한 대응이 필요한 점 등이다.

4) 외교통상부 자유무역협정, 보도자료 참조. <http://www.fta.go.kr/user/>

와 함께 오늘날 국제경제를 특징짓는 뚜렷한 조류가 되고 있으며, WTO(세계무역기구) 출범 이후 오히려 확산 추세에 있다.<sup>5)</sup> 한미 FTA를 반대하는 입장에서는 북미자유무역협정(NAFTA)의 경우를 들어 실패할 것이라고 한다. NAFTA로 혜택을 본 국가는 미국이며, 캐나다도 당초 복지정책을 실현하려던 계획에 차질을 빚고 있고 실업자가 증가하고 있으며, 멕시코의 경우에는 국민의 상당수가 극빈층 또는 저소득층으로 전락해버리고 소수의 부자만이 그 혜택을 누리고 있다. 그리고 한미 FTA에서 미국이 주장하는 선결조건<sup>7)</sup>을 따를 경우, 문화마저 종속당하고, 공공서비스 등 사회 기반이 무너지게 될 우려가 있다고 한다.

한미 FTA 환경협상분야는 크게 환협력 및 협정문에 관한 협상과 전체 서비스 협상의 일부로 환경서비스 협상으로 나누어 볼 수 있다. 환경협정문(chapter) 협상은 양국의 수준 높은 환경보호를 위한 노력, 환경정책의 자주성 인정, 환협력 사업의 시행 등 양국의 환경보호 수준을 상향조화할 수 있는 사항들을 규정하기 위한 협상이다. 환경서비스 협상은 금융, 법률 등 일반 서비스시장개방과 함께 논의되는 것으로 폐수 및 폐기물 처리, 대기 및 소음저감, 위생, 환경영향평가, 환경컨설팅 등 민간이 제공하는 환경서비스를 협상대상으로 하고 있다. 한미 FTA가 체결이 되면 무역이 증진되고, 산업이 발달하여 환경에 악영향을 미칠지 모른다는 우려가 있으나, 환경협상은 FTA로 인한 부정적 환경영향을 최소화하고 양국간 환경보호 수준을 제고하는 것을 목적으로 추진되었으며, 다자(WTO/DDA) 및 양자(FTA)간 자유무역협정에서 FTA의 환경친화성 확보를 위해 환경협정문을 포함하는 것이 세계적 추세이며,<sup>8)</sup> 미국도 무역진흥권한법(TPA)에서 FTA에 환경을 포함하도록 규정하여 현

5) 전창환, “한미 FTA 협상 결정의 배경과 그 파장”, 동향과 전망(통권 67호), 한국사회과학연구소, 2006. 6, 170면 ; 김영한, “한미FTA - 그 본질과 허상”, 철학과 현실(통권 제71호), 철학문화연구소, 2006. 12, 105-107면 참조.

6) 이에 대한 상세는 박근수, “신자유주의와 한미FTA”, 지역사회(통권 제54호), 한국지역사회연구소, 2006. 11, 23면 이하 참조.

7) 스크린쿼터 축소 혹은 폐지, 미국산 쇠고기 수입재개, 약가재조정 중지, 자동차 배기가스 규제완화 등.

8) 환경협상분야는 크게 환협력 및 협정문에 관한 협상과 전체 서비스 협상의 일부로 환경서비스 협상으로 나누어 볼 수 있다. 환경협정문(chapter) 협상은 양국의 수준 높은 환경보호를 위한 노력, 환경정책의 자주성 인정, 환협력 사업의 시행 등 양국의 환경보호 수준을 상향

개까지 체결한 모든 FTA(NAFTA, 싱가포르, 호주, 칠레, 바레인, 모로코 등)에 환경부분을 포함하였다.<sup>9)</sup> 우리나라도 칠레, 싱가포르, 아세안, 캐나다 등과의 FTA 협상에서 환경 분야를 포함하고 있으므로 한미 FTA 환경협상은 친환경적 FTA 체제 마련을 위한 키워드라고 환경협상의 추진배경을 설명하고 있다.<sup>10)</sup>

한미 FTA 환경협상(제20장, 환경 Chapter 협상 및 환경협력협정문 협상)의 타결로 인하여 한미 양국은 높은 수준의 환경보호를 보장하기 위하여 지속적으로 노력하고, 민간조사요구제의 도입 등 대중의 참여확대를 통한 환경행정의 투명성을 향상하며, 환경협력협정의 체결 및 환경협력위원회의 구성을 통하여 한미 양국 간에 환경협력체계를 강화하겠다는 것은 대체로 바람직하다고 평가할 수 있다. 구체적으로 첫째, 환경보호수준의 강화는 환경보호수준의 향상 및 환경법의 효과적 집행의무를 명시함으로써 그 효과를 기대할 수 있으며, 또한 강제적 분쟁해결의 절차도입으로 환경법의 집행력 강화를 기대할 수 있다. 둘째, 대중의 참여확대를 통한 환경행정의 투명성 및 고객지향성의 향상에 대하여는 자문위원회 운영과 환경이사회 공개회의개최 등을 통해 환경보호에 대한 대중참여 확대 및 수요자 중심의 환경정책을 강화할 수 있으며, 또한 민간조사요구 도입 등으로 민간의 공공의견 제출을 활성화될 것이 기대된다. 셋째 한·미 양국간 환경협력체계의 구축으로 인하여 환경분야의 전문가, 기술 및 정보교류를 촉진시키고 향후 FTA 이행과정에서 발생할 수 있는 공동의 환경문제에 적극 대처할 수 있을 것이다.

한편 2007년 4월 2일 협상타결선언 이후 기존 합의에 보다 강화된 환경 및 노동규범이 포함되어야 한다는 미국의회의 입장에 따라 양국은 2차례의 추가협의를 통하여 보다 강화된 환경보호장치를 가진 협정문을 탄생시켰다. 추가된 협정문의

조화할 수 있는 사항들을 규정하기 위한 협상이다. 환경서비스 협상은 금융, 법률 등 일반 서비스시장개방과 함께 논의되는 것으로 폐수 및 폐기물 처리, 대기 및 소음저감, 위생, 환경영향평가, 환경건설등 민간이 제공하는 환경서비스를 협상대상으로 하고 있다.

9) FTA는 전통적인 FTA와 개도국간의 FTA는 상품분야의 무역자유화 또는 관세인하에 중점을 두고 있는 경우가 많았으나, 최근 WTO 체제의 출범(1995년)을 전후하여 FTA의 적용범위도 크게 확대되어 대상범위가 점차 넓어지고 있다. 상품의 관세 철폐 이외에도 서비스 및 투자 자유화까지 포괄하는 것이 일반적인 추세이다. 그 밖에 지적재산권, 정부조달, 경쟁정책, 무역구제제도 등 정책의 조화부문까지 협정의 대상범위가 점차 확대되고 있다.

10) 환경부, 보도자료, 2006, 6.

내용은 국제환경협약(MEA)상의 의무이행이 강화되었으며, 무역과 투자유치를 위해 환경보호수준을 낮추어서는 안된다는 의무조항을 추가하였다. 그리고 모든 환경의무를 일반통상조항의 의무와 동일하게 간주하고 위반할 경우 무역보복까지 가능한 일반분쟁해결절차를 적용하도록 하였던 것이다.

그러나 특히 환경서비스(제24장 부속서Ⅱ 서비스/투자) 및 환경관련 투자협상 분야(제11장 투자)와 자동차 환경협상(제9장 부속서한, 구체적 자동차 규제문제)에서 투자자-국가소송제(ISD : Investor-State Dispute Settlement)<sup>11)</sup>를 도입함으로써 사전주의원칙 혹은 사전예방의 원칙에 기초한 정당한 환경정책 또는 환경조치들의 수립과 결정 및 집행이 위축될 우려가 없지는 않다. 한미 FTA 환경협정의 내용은 협정문 제20장에서 총 11개조와 부속서로 되어 있다.

이 글에서는 환경협정문의 주요쟁점이 된 부분을 분석하고 그 의의를 평가하고, 향후 우리나라의 환경보호에 대한 대책과 효과를 검토하고자 한다.

## Ⅱ. 한미 FTA 환경협정의 주요쟁점별 내용과 평가

### 1. 주요 환경 chapter 협상 및 환경협력협정분야

#### (1) 국제환경협약(MEA)의 이행의무(제20.2조 환경협정)

이것은 7개 국제환경협약상, 즉 다자간환경협정(적용대상협정)<sup>12)</sup>의 의무이행

11) 투자자-국가(정부)제소제도란 미국이 1994년 캐나다, 멕시코와 체결한 북미자유무역협정(NAFTA)에 처음으로 도입한 제도로, 초국적 기업들이 이윤추구 활동에 방해가 되면 FTA를 체결한 상대방 국가(정부)를 상대로 손해배상을 청구할 수 있는 것을 의한다. 참고로 투자자 대 정부간의 분쟁시 3가지 분쟁해결 수단은 ① 국내사법절차 ② FTA분쟁해결절차 ③ ICSID(국제투자분쟁중재센터; International Centre for Settlement of Investment Disputes)와 UNCITRAL(유엔국제 통상법위원회; United Nations Commission on International Trade Law) 등 국제기구 분쟁해결절차 등이 있다. 국제분쟁해결절차에 회부되는 것은 BIT(양자간 투자협정 ; Bilateral Investment Treaty), FTA에서 일반적으로 인정된다.

을 위해 국내 법령 및 조치를 채택·유지 및 집행을 의무화하고 위반시 무역제재까지 가능하며, 본 조항의 위반주장을 위해서는 제소국이 무역과 투자에 영향이 있다는 것을 증명하여야 한다. MEA 의무이행과 관련하여 당사국이 취하는 환경보호조치는 위장된 무역제한 조치가 아닐 경우 FTA가 보장하는 의무에 우선할 수 있음을 명시하였다. 이에 대하여 MEA 의무위반 시 분쟁해결절차가 적용될 수 있으므로 협약상 의무위반이 발생하지 않도록 철저한 점검 및 관련 조치들의 마련이 필요하다. 국제환경법의 통제와 강제는 각국이 국제사법법원(ICJ: International Court of Justice)이나 다양한 중재법원과 같은 그들의 소를 제기할 수 있는 국제무대에서만 관련되거나 또는 외교적 마찰에만 관련되는 것이 아니라, 단지 해결 가능한 국제환경분쟁의 몇몇만이 사법기구에 의해 해결되어 왔다.<sup>13)</sup>

주의할 것은 7개의 국제환경협약 중 지구 온난화를 위한 교토의정서나 환경협

12) 부속서 20-가(적용대상 협정): 1. 이 장의 목적상, 적용대상 협정이라 함은 양 당사국이 당사자인 아래에 기재된 다자간환경협정을 말한다. 가. 1973년 3월 3일 워싱턴에서 채택된 멸종위기에 처한 야생동식물종의 국제거래에 관한 협약(개정판) 나. 1987년 9월 16일 몬트리올에서 채택된 오존층 파괴물질에 관한 몬트리올 의정서(조정 및 개정판) 다. 1978년 2월 17일에 런던에서 채택된 1973년도 선박으로부터의 오염방지협약에 관한 1978년도 의정서(개정판) 라. 1971년 2월 2일 람사에서 채택된 물새서식처로서 국제적으로 중요한 습지에 관한 협약(개정판) 마. 1980년 5월 20일에 캔버라에서 채택된 남극 해양생물자원보존에 관한 협약 바. 1946년 12월 2일 워싱턴에서 채택된 국제포경규제협약, 그리고 사. 1949년 5월 31일 워싱턴에서 채택된 전미열대참치위원회의 설립에 관한 협약 2. 양 당사국은 그 밖의 다자간환경협정을 포함하기 위하여 제1항 목록의 수정을 서면으로 합의할 수 있다.

13) 그러나 국제환경법의 강제는 국내법원과 행정부, 사법기구들 앞에서 국제규칙의 국내적 압력과 적용에 의존한다. 이것은 국제적·국내적 환경법의 합치성의 개념을 발전시키는 이유 중의 하나이다. 또한 환경협약들의 엄격함은 조약체결국가들 중의 일부 국가에 대한 협약상 의무의 최소공통분모를 표현함으로써, 환경적 관점에서는 가능한 한 이 의무들이 개별 국가가 더욱 엄격한 조치를 취하는 것을 방해하지 않는 최소한의 기준으로 생각하는 것이 중요하다. 예컨대 파리협약(1974) 제8조, 오존협정(1985) 제2조 3항, 몬트리올 의정서(1987) 제2조 11항, 바젤협약(1989) 제4조 11항 등에서 당사국들이 조약에서 요구하는 것보다 국내적으로 훨씬 더 강력한 규제조치를 두는 자유를 부여하고 있다. 김진현, “국제환경협약의 국내적 수용과 규범적 통합 및 합치성”, 비교법학연구 제5집, 한국비교법학회, 2005. 3, 103-104면.

약의 기본조약이라 할 수 있는 바젤협약(유해폐기물협약)이나 생명안전의정서에 관한 협약이 들어있지 않다는 것이다. 현재 가장 많은 온실가스를 배출하는 미국은 교토의정서 미가입으로 인한 국제적 비난을 받고 있는 것은 물론, 근래 LMO(유전자변형생명체)<sup>14)</sup>로 인해 유전자조작식품에 대한 관심이 커지고 있는 상황에서 생명안전의정서가 포함되어 있지 않은 것은 문제점으로 주목된다.<sup>15)</sup>

### (2) 환경법의 적용면제 또는 이탈금지의무(제20.3조)

이는 양국간 투자·무역에 영향을 주면서 환경법상 보호수준을 완화하는 방식으로 환경법의 적용면제·이탈을 금지하고 있으며 단, 당사국 환경법에서 환경보호 적용면제·이탈을 허용하는 규정이 있으면 환경법 적용면제·이탈이 가능하지만 MEA 의무위반일 경우에는 불가하다. 요컨대 이는 상품 또는 서비스 교역에서 상대적 우위를 차지하기 위해 환경보호수준을 하향 조절하는 입법을 금지함으로써 환경보호에 기여한다는 것이다. 또한, 양국의 환경법 체계차이에서 발생할 수 있는 문제점을 예방하기 위해 관련문안의 조정에 합의한 것이다. 이것은 양측이 환경법의 면제·이탈 금지를 “노력의무”에서 “의무” 조항으로 강화하여 무역·투자 촉진을 위해 환경법의 적용 면제를 예방하고, 동 조항은 자유무역의 확대 또는 투자촉진 정책이 환경보호수준을 약화시키지 않도록 하는데 기여함을 목적으로 한 것이다.

### (3) 대중 참여의 보장(제20.7조)

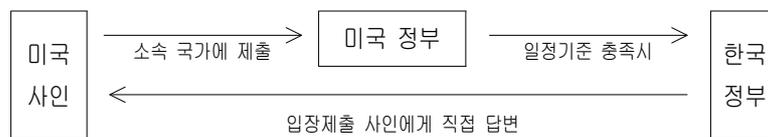
민간인도 한미 양국에 환경 Chapter의 이행에 관한 정보와 의견교환을 요청할 수 있는 민간조사요구제(Citizen's Submission)를 도입하였다. 즉 환경

14) Living Modified Organisms : "현대 생물공학을 이용하여 얻어진 새로운 유전물질의 조합을 포함하고 있는 모든 살아있는 생명체", 바이오안전성의정서 제3조 정의.

15) 예컨대 바젤협약은 유해폐기물을 다른 나라로 이동할 수 없도록 되어 있으나, 투자협정에 의하면 외국기업은 투자대상국에 폐기물 또는 쓰레기저장시설을 설치하여 자국의 유해폐기물을 그 곳으로 운반할 수 있는 권리를 보장받을 수 있다.

Chapter의 대중 참여확대의 내용은 ① 환경법 및 환경법 집행 및 준수절차에 대한 정보제공을 통해 환경법에 대한 대중인식을 제고, ② 私人是 환경 Chapter의 이행에 관하여 한·미 양국에 정보 및 의견교환을 요청하고 서면으로 입장제출(Submission) 가능, 즉 한·미 양국은 私人的 정보 및 의견교환 요청을 수용하도록 노력해야 하며, 서면 입장제출(Submission)에 대해서는 답변해야 함, ③ 환경 Chapter 이행에 관한 자문을 구하기 위하여 적절한 경험을 가진 私인으로 구성된 국가자문위원회 개최, ④ 환경협의회<sup>16)</sup> 개최시 국가자문위원회의 견해를 고려, 대중과의 공개회의(public session) 개최 및 동 공개회의기록의 공표 의무화, ⑤ FTA 협정발표 1년후 180일이 지나기 전까지 환경협의회는 공동위원회(Joint Committee)에 대중 참여에 대한 이행보고서 제출(모든 이행보고서는 공동위원회 제출시 대중에도 공개) 등이다.

이로 인하여 환경관련 비정부단체(NGO)의 역할이 증대되어 환경보호에 긍정적인 효과가 발생할 수 있다. 예컨대 NGO는 정부에 환경법규의 집행에 관한 의견을 표시할 수 있으며, 서면으로 의견을 제출한 경우 정부는 이에 답변할 의무가 있다. 다만, 상대국소속 私人的 입장제출을 합리적인 수준으로 통제하고 과도한 입장제출로 인한 행정부담을 경감시키기 위해, 한·미 양국은 부속서한 교환을 통해 아래와 같이 상대국 私人的 입장제출을 위한 구체적 절차를 마련할 수 있도록 한다. 즉 상대국 소속 私人是 소속 당사국을 통해 입장을 제출토록 하고, 소속 당사국은 동 私人在 제출한 입장이 환경 Chapter상 특정조항의 이행과 관련되는 등, 일정 기준을 충족할 경우에만 타방 당사국에게 전달할 수 있도록 제한이 가능하다. 이를 구체적 예로 설명하면 다음과 같다.



16) 환경협의회(Environmental Affairs Council) : 환경 Chapter 이행을 감독하기 위해 고위 정부 관리로 구성된 환경협의회 설립 및 운영.

## (4) 환경협력의 협정(제20.8조)

이 규정은 환경협력의 확대를 위한 환경협력협정(AEC)을 체결함으로써 환경보호수준의 향상 및 환경법의 효과적 집행의무를 명시하고, 강제적 분쟁해결 절차도입으로 환경법의 집행력 강화에 기여한다는 것이다. 또한 대중 참여확대를 통한 환경행정의 투명성 및 고객지향성을 향상시킨다. 즉 자문위원회 운영, 환경이사회 공개회의 개최 등을 통해 환경보호에 대한 대중 참여확대 및 수요자 중심의 환경정책을 강화하고, 민간조사요구도입 등 민간의 공공의견제출 활성화가 기대된다. 그리고 환경분야 전문가, 기술 및 정보교류의 촉진과 FTA이행과정에서 발생할 수 있는 공동 환경문제에 적극 대처함으로써 한·미 양국간의 환경협력체계를 구축할 수 있다. 이를 통하여 환경분야의 기술 및 정보를 공유하고, 환경문제에 공동 대응함으로써 한·미 양국의 환경보호수준 제고효과를 기대할 수 있다.

## (5) 환경분쟁해결 특칙 대신 일반분쟁해결 절차의 적용(제20.2조, 제20.9조 등)

환경분쟁에 대한 기존의 협의에서는 분쟁해결절차를 이용할 수 있는 대상의무가 환경법의 효과적 집행의무위반이 있는 경우로만 한정되었는데, 추가로 협의된 것은 한미 FTA 환경조항에 관한 어떠한 의무위반이 있는 경우에도 그것이 무역·투자에 미치는 영향이 있는 한 분쟁해결절차로 회부가 가능하게 되었다.<sup>17)</sup> 특히 기존의 협의에서 1500만 달러를 상한선으로 한 과징금은 패소국의 환경보존에 사용토록 하였는데, 추가협약에서는 배상금의 상한선이 없으며 승소국에게 귀속되도록 하였다. 이는 한미 FTA 환경조항을 제대로 준수하지 않아 분쟁해결절차에서 패소하게 되면 경우에 따라서 엄청난 배상금을 지불해야하는 환경피해에 대한 징벌적 성격을 강화한 것으로 볼 수 있다. 이에 의하면 우리에게 부담이 많아졌다고 우려하는 의견들이 있지만, 한미 양국 공히 무역과 투자를 증진하기 위

17) WTO의 분쟁해결의 일반적 과정에는 대안적 분쟁해결방법과 패널과 상소기구를 거치는 방법이 있다. 실제로는 패널과 상소기구를 거치는 방식이 일반적이다. 이정우, "WTO 분쟁해결절차의 문제점-이행절차를 중심으로-", 고시계(통권 제579호), 고시계사, 2005. 4. 344면 이하참조.

해서 환경보호수준을 약화시키거나 국제환경조약상의 의무를 위반하지 않는 한  
 염려할 필요가 없는 사항이라고 한다.<sup>18)</sup>

요컨대 이것은 모든 환경의무를 일반통상조항의 의무와 동일하게 간주하고, 위  
 반할 경우 무역보복까지 가능한 일반분쟁해결절차를 적용하도록 한 것이며, 환경  
 협정문상의 의무에 대한 보다 강력한 이행수단을 확보하였다는 것에 의의가 크다  
 고 할 것이다. 그리고 분쟁해결절차 적용대상의무가 증가하였고, 환경분쟁절차 특  
 칙과 달리 보상액이 승소국에 귀속되므로 분쟁발생의 가능성이 높아진 것은 사실  
 이지만, 협약상의 의무위반을 일반분쟁절차로 회부할 수 있는 것은 환경의무수준  
 을 유도할 수 있는 수단이 될 것이라 여겨진다. 또한 협약상 의무를 위반한 경우,  
 바로 제소가 되는 것이 아니고 당사국간 협의를 거쳐야 되고 무역 및 투자 관련성  
 을 입증해야 하기 때문에 분쟁해결절차에 따라 무역제재까지 가는 사례는 매우  
 예외적인 경우가 될 것이다.<sup>19)</sup>

## 2. 환경관련 서비스 및 투자협상분야

한미 FTA가 체결되기 전에 한미 FTA를 반대하는 측에서 가장 우려하는 부분  
 이 환경관련 서비스 및 투자분야협상에 관한 것으로서 이들은 한미 FTA에 포함  
 하고 있는 「투자자-국가제소제도」가 환경보호를 위한 정부의 규제조치를 무력화  
 하는 것이기 때문에 우리의 환경주권이 침해당할 가능성이 있으며, 그로 인하여  
 우리의 환경이 파괴될 수밖에 없다고 주장한다.<sup>20)</sup> 또한 환경단체들은 한미 FTA

18) 정서용, “한미fta와 환경조항”, 서울경제신문/기고, 2007. 7. 19. 그러나 우리나라의 환경  
 보호수준과 국제환경조약상의 의무이행 등이 현실적으로 잘 준수되지 않는 부분(유해물  
 질관리, 식품위생의 안전관리, 환경영향평가제 등)에 대해서는 오히려 역으로 우리에게  
 큰 부담이 될 수도 있을 것이다.

19) 참고로 한미FTA 협정서 제22장은 제도규정 및 분쟁해결을 명시하고 있다.

20) 환경운동연합은 2007년 4월 한미FTA협상 타결에 대한 환경운동연합입장에서 「투자협상을  
 통해 합의한 투자자-국가 제소권 조항은 투자자의 경제적 권리를 과도하게 보호해 주는 대신  
 국내 환경보호정책과 규제는 심각하게 침해할 수 있는 대표적인 독소조항이다. 투자자-국가  
 제소권 조항이 실제로 적용될 때, 환경정책 및 환경규제 확립의 기본 원칙인 '사전예방의 원  
 칙'이 훼손될 것이 확실시된다. 환경정책기본법 제7조 2항의 '환경오염 등의 사전예방에 관한

의 기본원칙인 국제관습법상의 대우 즉 대우의 최소기준(제11.5조, 공정하고 공평한 대우 및 충분한 보호 및 안전포함)<sup>21)</sup>에 따라 국내·외 환경규제가 크게 완화될 가능성이 있어 우리의 환경이 훼손된다고 주장한다.<sup>22)</sup> 이에 대하여 아래에서 구체적으로 살펴보고자 한다.

#### (1) 환경서비스 양허협상

WTO와 DDA(도하개발아젠다)에서 이미 개방된 분야(폐수 및 폐기물 처리, 대기오염방지, 소음진동저감, 환경영향평가 등) 이외에 환경건설링 및 토양오염복원업의 추가개방에 합의하고 공공서비스는 포괄적으로 개방을 유보하였다. 이것은 민간주도로 운영되는 환경건설링 및 토양오염복원 서비스업의 개방을 통해 국내 환경기술수준제고 또는 내국인 전문가의 고용효과를 기대하며, 수도사업, 생활폐기물 처리 등 공공환경서비스는 포괄적으로 유보하고 공공성을 유지하여 동 사업이 갖는 공공성이 침해되지 않도록 보장하였다.

하지만 지난 2005년 KEI(한국환경정책평가연구원) 보고서에서 환경건설링 및 토양오염복원 서비스업 분야는 국내기술이 열악하고 영세하여 개방은 바람직하지 않다는 보고서와는 배치되는 부분이다. 또한 이에 대한 국내의 기준이 있어 향후 이를 통한 국내 기술수준의 향상과 고용창출을 기대한다는 환경부의 발표와는 달리, 자국의 경쟁력 없이 외부충격으로 자국의 산업수준이 발전하였다는 사례는 없다고 비판하는 견해가 있다.<sup>23)</sup>

조항' 등은, 한미FTA가 체결될 경우 투자자 권리를 침해하는 요소로 간주될 여지가 있기 때문이다. 결국 사전예방의 원칙에 근거한 정부의 각종 환경정책은 투자자-국가제소의 대상이 되어 훼손되고 말 것이다。」라고 주장하였다. <http://cafe.naver.com/dongjark/1204>

21) 이 외에 투자협정상의 의무에는 내국민대우(한미 FTA 협정문 제11.3조), 최혜국 대우(제11.4조), 대우의 최소기준(제11.5조) 수용(간접수용포함) 및 보상(제11.6조), 이행의무 부과금지(제11.8조), 고위경영진 및 이사회에 대한 의무(제11.9조) 등이 있다.

22) 환경정의, [http://www.eco.or.kr/2006\\_web/main.html](http://www.eco.or.kr/2006_web/main.html)

23) 강은주, “한미FTA와 환경”, 한미FTA 환경쟁점 토론회 토론문, 한미FTA 환경대책위원회, 2007. 6.

## (2) 환경관련 투자협상

### 1) 협상의 쟁점

주지한 바로 한미 FTA를 반대하는 측에서 한미 FTA 투자협정에 따라 투자자-국가 소송제도(ISD)가 도입되면 외국 투자자들에 의해 국가 공공정책이 무력화될 수 있다는 문제를 제기하고 있다. 특히, 내국민대우<sup>24)</sup> 의무와 간접수용<sup>25)</sup>에 대한 소송의 도입 시, 즉 투자자가 투자유치국을 상대로 손해배상을 청구할 경우 배상의무의 가능성으로 인하여 정부의 환경보호조치를 취하기 어려워 정당한 규제주권(환경주권)이 침해될 우려가 있다는 것이다. 따라서 내국민대우로 인하여 해외투자자가 국내의 유해물질폐기시설을 설치하더라도 이를 제한할 수 없을 것이라고 한다.<sup>26)</sup> 그리고 국내법상 정의되지도 않고, 국제적으로도 명확한 기준이

24) 투자유치국이 해외투자자와 해외투자자에 대하여 내국투자와 내국투자자보다 불리하지 않게 대우해야 하는 의무를 의미한다. WTO 체제의 가장 중요한 원칙인 비차별주의 원칙은 최혜국대우(Most-favoured-nation treatment)와 내국민대우(National Treatment)로 이루어져 있다. 국제통상법상 내국민대우원칙은 수입품에 적용되는 내국세나 국내의 규정이 국내 상품에 대하여 부여하는 대우보다 불리하지 않도록 해야 하는 원칙이다. 즉 이미 관세를 납부한 수입품에 대해서는 국산품과 '동등한 대우'를 부여하여야 함을 의미한다. 위의 '동등한 대우'는 국내 및 해외의 서비스에 대해서도 적용되어야 하고, 외국의 상표 및 저작권·특허권 등의 부문에 대해서도 자국의 것과 동등하게 대우하여야 한다는 것이다. 이는 WTO체제의 출범이유이자 가장 중요한 목표인 보다 자유로운 무역증진을 위해 수입 상품과 국내 동종상품의 자유로운 경쟁을 보장하는 중요한 법적 기반이 된다.

25) 김관호, "한미 FTA와 간접수용", 규제연구 제16권 제1호, 한국경제연구원, 2007. 6, 38면 이하 참조. 이는 소유권 이전 없이 직접수용과 동등한 효과를 갖는 정부조치를 의미하며, 과거 개발도상국 등에 의한 해외투자자산의 수용(또는 국유화)은 국제투자를 저해하는 장애가 되었다. 이를 방지하기 위하여 투자보장협정은 예외적인 경우의 수용만을 인정하고 수용이 있을 경우 정당한 보상을 규정한다. 그러나 이러한 수용규정에도 불구하고 투자유치국이 투자자산의 소유권을 취득하지 않고 사실상 투자자산의 가치를 심각하게 훼손하는 조치를 통하여 해외투자자에게 손실을 가하는, 소위 간접수용의 사례가 발생한다.

26) 그러나 이는 내국민대우의무에 대한 오해에서 비롯하는 것이라고 한다. 예컨대 유해물질 폐기 시설의 경우 상대국 기업도 안전성을 보장할 수 있는 조건을 충족한다면 국내기업과 동등하게 폐기시설을 설치할 수 있을 것이다. 그리고 안전성이 보장되는 한에 있어서 환경훼손에 대한 염려는 존재하지 않는다. 만일 상대국의 기업은 안전성을 확보하지 못하여 문제가 발생하

없는 간접수용을 이유로 정부정책에 대해 濫訴할 가능성이 크다고 한다. 구체적으로 간접수용과 환경정책에 있어서 규제중심적 환경정책의 경우, 간접수용과 관련한 분쟁사건이 발생할 가능성이 존재하며, 또 환경보호구역지정, 유해물질의 사용금지조치 등으로 인하여 투자 가치가 하락한 경우에 간접수용을 이유로 소송을 제기할 가능성이 많을 것이다.<sup>27)</sup>

또한 간접수용은 정부조치의 반사적 효과로서 투자자산의 경제적 가치가 저하되는 것인바 우리나라 헌법상 손실보상은 피침해재산권 자체에 대한 공용침해를 전제로 한 것일 뿐, 정부조치의 효과(영향)에 의한 간접적 손실을 예정하고 있지 않기 때문에 간접수용은 우리나라 헌법해석상 도입이 불가능하다.<sup>28)</sup> 그리고 간접수용을 인정하면 국내투자자를 합리적 이유 없이 차별대우(외국투자자를 우대)를 하는 것이어서 헌법상 평등권 조항에도 합치되지 아니한다. 따라서 간접수용의 인정은 공중보건·환경 등과 같은 정당한 공공복지의 목적을 보호하기 위한 정부

---

는 경우 이에 대한 책임을 부담하여야 한다. 그러나 이는 FTA의 문제가 아니며 국내법 적용의 문제이다. 안전을 확보하지 못한 국내기업에 대해서도 같은 법적 체제가 따르는 것은 물론이다. 만일 유해물질 폐기시설의 안전성이 보장되지 않는다면 정부는 국내기업 뿐 아니라 상대국 기업에 대하여도 그 설치를 허가하지 않을 수 있다. 이는 정부의 정당한 행정처분이며 해외투자자에 대한 차별이라고 할 수 없다. 해외투자자에 대한 내국민대우가 환경에 유해한 투자를 보호해야 할 의무까지 포함하지 않는다는 것은 너무나 자명하다. 이재형, “한·미 FTA와 환경”, 무역협회제공 연구보고서, FTA 국내대책위원회, 2006. 10 참조.

27) 김관호, 앞의 논문, 40-44면 참조. 투자유치국의 제반 조치로 인하여 외국 투자자의 눈에 보이지 않는 또는 예상치 못한 투자손실이 발생하는 경우 이것이 국제법상 또는 투자협정상 수용(expropriation)에 해당하는지를 판단한다. 외국 투자자의 자산을 국유화하는 등의 직접수용은 비교적 기준이 명백한데 반해 간접수용은 확실적 기준의 도입이 어렵다. 따라서 그 해석이나 적용에 국가마다 기준이 다를 수 있다. 간접수용과 관련된 분쟁은 국제법상 정당한 두 가지인 외국투자기업의 재산권 보호와 투자유치국 정부의 환경보호 등을 위한 정책실시 및 국가 주권행사와의 충돌에 의해 발생하는 특징이 있기 때문에 중재관이 사안별 검토와 사실관계에 중점을 뒀 판단하는 경우가 많다. 같은 사안이라도 중재관에 따라 판단이 다를 수 있다. 투자유치국 정부의 조치로 인하여 투자자의 사익과 정부가 추구하는 공익 사이에 합리적 균형이 유지되는 경우 정당한 규제에 해당하지만 투자자에게 부당한 부담을 요구하는 경우에는 간접수용에 해당 할 수 있다.

28) 미국의 규제적 수용에 관하여는 이종근, “미국헌법상의 규제적 수용의 법리”, 토지공법연구 제37집, 한국토지공법학회, 2007. 8. 297면 이하 참조.

의 규제행위를 위축시킬 수가 있다.

참고로 생태보호구역지정을 문제 삼은 멕시코 정부와 미국의 메탈클래드사 분쟁<sup>29)30)</sup>은 대표적인 사례이다.<sup>31)</sup> 그러나 동 사건의 판결내용을 살펴보면 투자유치국 정부가 외국투자자를 협정상 의무에 반하는 방식으로 차별하여 투자자산에 대해 심각한 손실을 발생시킨 사건이지, 투자국의 환경규제권한을 침해한 사건이 아니라는 것이 전문가들의 평가이다.

29) 메탈클래드 사건(Metalclad vs. 멕시코 정부) ; 1) 사건개요-유해폐기물 처리업체 메탈클래드사는 멕시코 중앙정부의 매립장 건축허가를 얻어 건설 완료하였으나, 당해지역 지방정부가 동 허가를 취소하고 운영을 금지시킴, 또한, 매립장 주변지역을 선인장 보호를 위한 생태보호지역으로 지정하여 항구적으로 투자를 금지함. 2) 국제중재부 판결- 동 지역을 생태보호지역으로 지정하여 투자가치를 항구적으로 상실시킨 행위는 간접수용에 해당함, 또한 중앙정부의 허가를 믿고 건설을 추진한 메탈클래드사의 합리적 기대가 침해되었다고 볼 수 있음. 멕시코 정부는 메탈클래드사에게 약 1,600만불 보상할 것으로 결정되었다. 만약 이에 대한 예외조항이 있었다라면 생태보호지역 지정행위는 간접수용에 해당하지 않을 수 있다. 환경부, 한미FTA 환경협상결과 및 향후대책, 보도자료, 2007, 4. 4, 22면.

30) 메탈클래드사 사건에서 허가권을 가지고 있는 연방정부의 허가를 얻어 매립지를 건설하는 메탈클래드사에 대하여 권한이 없는 지방정부가 임의로 공사 중지를 명령하였다. 매립지 건설을 위하여 별도로 지방정부의 허가를 취득할 필요가 있는지에 관한 메탈클래드사의 질의에 대하여 연방정부는 이를 필요로 하지 않는다는 답을 이미 하였다. 그리고 지방정부는 공사의 진행사실을 상당 기간 인지하였음에도 별도의 조치를 취하지 않다가 뒤늦게 매립지를 선인장보호지역으로 지정하였다. 그리고 일련의 사정을 감안할 때 선인장보호 지역의 지정도 환경보호를 목적으로 한 것이 아니라 메탈클래드사의 영업을 봉쇄하기 위한 조치로 이해되었다. 따라서 메탈클래드사가 지출한 비용의 보상을 내용으로 하는 중재는 정당하다. 이재형, 앞의 보고서, “한·미 FTA와 환경” 참조.

31) 이와 유사한 사건으로 캐나다의 경우 미국의 화학제품 기업인 에틸(Ethyl)사가 생산하는 석유첨가제(MMT)를 사용하지 못하도록 환경규제를 가하자 에틸사는 캐나다 정부가 영리활동을 방해했다는 이유로 무려 2억 5천만 달러(2500억원)에 달하는 거액을 손해배상액으로 청구하여 결국 캐나다 정부는 1300만 달러(130억원)를 배상하였다. 이 사건에서 캐나다와 멕시코 정부의 보상책임의 법적 근거를 살펴보면 에틸사의 MMT가 인체에 유해하다는 증거가 없으며, MMT가 인체에 유해하다고 할 경우에도 캐나다 정부는 MMT의 수입과 주간 거래만이 아니라 자국 내에서의 생산을 전면적으로 금지했어야 했다. 유해물질이라는 이유로 수입을 금지하면서 자국 내에서의 생산을 허용하는 것은 모순인 것이다.

## 2) 협상의 결과

이에 한미 FTA의 환경관련 투자협상에서는 간접수용과 관련한 협상의 결과로 환경관련 예외조항 도입을 합의하여 문제를 해결하였다. 즉 정당한 환경정책의 집행은 간접수용대상에서 제외하기로 합의를 하였다. 부속서 11-나(수용) 제3항 나 호에서 「예컨대 행위 또는 일련의 행위가 그 목적 또는 효과에 비추어 극히 심하거나 불균형적인 때와 같은 드문 상황을 제외하고는 공중보건, 안전, 환경 및 부동산가격안정화(예컨대 저소득가계의 주거여건을 개선하기 위한 조치를 통한)와 같은 정당한 공공복지 목적을 보호하기 위하여 고안되고 적용되는 당사국의 비차별적인 규제행위는 간접수용을 구성하지 아니한다<sup>32)</sup>」고 규정하고 있다.<sup>33)</sup> 이는 미국이 2004년 개정된 양자간 투자협정(BIT)<sup>34)</sup> 표준모델에서부터 공중보건·안전·환경 등 공공 후생목적을 달성하기 위한 정당한 규제는 국제중재의 대상이 될 수 없도록 규정하였으며, 동 내용이 한미 FTA에서도 반영된 것이다. 따라서 보상을 수반하는 간접수용의 범위는 매우 제한적이며 보상을 받기 위한 요건도 매우 엄격하다. 또한 정당한 환경정책은 이행의무부과금지조항<sup>35)</sup>에 반하지 않음을 확인하였으며,<sup>36)</sup> 이것은 정당한 환경정책의 수립과 집행이 투자자 및 투

32) 보다 명확히 하기 위하여 나 호의 “정당한 공공복지 목적”목록은 한정적이지 아니다.

33) 또한 부동산과 조세정책도 “드문 상황이 아닌 한” “일반적으로 해당되지 않는다”라는 단서 조항을 달았다.

34) 내외국인을 구별하지 않고 투자에 관한 동등한 권리를 부여하는 투자협정이다. 외국인 투자자도 내국인처럼 투자와 관련한 각종 행위를 할 수 있도록 법적으로 보장해주는 투자협정으로 국가간 투자활동에 대한 규제를 없애는 것을 의미한다. 이에 비해서 FTA는 관세나 물량제한 등 무역거래에 대한 규제를 완전히 없애자는 국가간 합의이며, 이것은 투자협정단계를 넘어선 완전자유경쟁체제에 돌입하는 것으로 사실상 공동경제권에 놓이는 것을 의미한다.

35) 일정량의 수출의무, 기술이전의무, 일정량의 국산물품 사용의무 등의 의무를 부과하는 것을 금지. 한미 FTA에서는 “환경적으로 필요한 경우에는 동 원칙에 구속되지 않는다”는 조항을 포함해 자원재활용의 의무, 저공해자동차 보급의무 등과 같이 환경보호를 위한 이행의무는 부과할 수 있게 되었다. 신부남, FTA와 환경주권, 서울경제신문 기고문, 2007. 4. 4.

36) 금지되는 이행의무에는 환경기준도 포함된다고 보는 것이 일반적이다. 환경법규는 투자자들에게 특정한 기술이나 공정을 요구하는 경우가 종종 있는데, 외국기업은 이러한 환경법규가 숨은(우회적인)이행의무부과에 해당 한다고 주장할 가능성이 크다. 예컨대 외국기업이 기업활동을 목적으로 유전자조작식품을 수입하려고 하는데 대하여 정부가 수입제한조

자자본의 보호라는 명분으로 침해받지 않도록 환경정책의 권한을 명확화 한 것이다.

### 3) 투자자 국가제소와 환경보호

한편 투자자 국가제소권으로 인한 보상 때문에 우리나라가 환경주권을 행사하기 곤란하다거나, 수출시장의 확대를 위한 미국의 압력으로 인하여 우리의 환경보호를 위한 규제가 완화되어 환경이 훼손된다는 주장 등에 대해,<sup>37)</sup> 우리나라 정부의 조치로 미국투자자 자산의 경제적 가치가 전부 또는 상당부분 실질적으로 상실되지 않으면 법적으로 우리나라는 보상책임을 지지 않아도 된다. 전술한 바와 같이 공공복리를 위한 정부의 정당한 권한행사는 정당한 규제행위에 해당하기 때문에 간접수용이 인정되지 않기 때문이다. 또한 투자유치국 정부의 조치로 인하여 투자자의 이익과 정부가 추구하는 공익 사이에 합리적 균형이 유지되는 경우 정당한 규제에 해당한다. 따라서 반경쟁법, 소비자보호, 안전보장, 환경보호, 토지사용계획 등과 같은 투자유치국 정부의 중요한 규제조치가 비차별적이라면 이는 간접수용에 해당하지 않

치를 취하려고 하는 경우에 외국기업은 그것이 수입제한의무부과에 해당한다고 하여 이행 의무부과금지규정의 위반을 주장할 수 있다. 이에 대표적인 사례가 에틸사 대 캐나다 사건이다. 여영학, “한미FTA가 환경제도 및 법률, 국제환경협약이행에 미치는 영향”, 한미FTA가 환경과 생명에 미치는 영향 발표문(한미FTA 환경대책위원회 토론회), 한국환경회의, 2006. 5. 10.

37) 투자자 국가제소제도는 미국 등 다른 나라의 FTA, BIT에도 대부분 포함되어 있으며, 한-칠레, 한-싱가포르, 한-EFTA(유럽자유무역연합회원국) FTA와 한-일 BIT 및 우리가 세계 여러 나라와 체결한 다수의 투자보장협정에도 포함되어 있다. 일부에서는 NAFTA 분쟁사건 등의 사례를 들어 환경정책과 같은 정부의 정당한 규제권한이 무력화될 것이라는 우려를 표명하고 있지만 그러나 동 국제중재판정에서 계약국들이 여전히 자국의 환경보호수준을 결정할 주관적 권리를 보유하는 것을 부인하는 것은 아니다. 다만, 국가가 공공정책 추진시 보다 투명하고 엄격한 기준을 적용할 필요성을 요구하는 것이다. 위의 사건은 정부의 환경규제강화로 인한 사건이라기보다는 부당한 내외국민 차별대우로 발생한 손해를 배상한 사건이었다. 그리고 NAFTA 체결이후 13건의 투자자-국가 간 투자분쟁 중재사건을 경험한 미국도 '04년 발표된 BIT 표준모델(안)에서 투자를 촉진한다는 이유로 노동 및 환경기준이 저하되지 않도록 해야 한다는 점을 명시하고 있고, 또한 공공의 건강, 안전, 환경 등 공공 후생목적을 위한 정당한 정부규제는 투자자와 국가 간의 분쟁해결의 대상이 될 수 없다는 점을 분명히 하고 있다. <http://blog.navercom/lch1953/90011393829> 참조.

을 것이다.<sup>38)</sup> 그리고 미국의 압력으로 우리의 환경보호규제가 완화되어 환경이 훼손된다는 주장에 대하여, 대부분의 FTA와 마찬가지로 한미 FTA에서도 오히려 환경보호수준의 강화와 환경법규의 효과적 집행을 당사국의 의무(환경보호수준의 약화를 금지하는 의무규정 등)로 규정하고 있으므로 문제는 없다고 본다. 왜냐하면 자국의 환경기준을 낮추면 무역이나 투자를 좀 더 촉진할 수 있게 되기 때문에 이는 국제무역질서의 공정성을 훼손하는 행위가 될 수 있기 때문이다.<sup>39)</sup>

요컨대 투자자-국가소송제도는 항상 간접수용을 인정하므로 굳이 특정기업이나 투자자를 불리하게 하려는 의도가 아니라, 공공성을 위해 마련한 정책도 제소의 대상이 될 수 있다. 한국 정부는 한미 FTA 협상에서 부동산이나 조세정책 등은 예외로 인정받았다고 거듭 강조했다. 그러나 협정문 부속서의 해당 대목을 살펴보면 "극히 심하거나 불균형적인 때와 같은 드문 상황을 제외하고는 공중보건, 안전, 환경 및 부동산가격 안정화정책과 같은 당사국의 비차별적인 규제행위는 간접수용을 구성하지 아니한다"고 되어 있다. 주요한 것은 어떤 상황이 여기에 해당하는지를 판단하는 것은 한국정부나 법원이 아니다. 세계은행 산하의 국제투자분쟁중재심판소의 몫이다. 따라서 간접수용에 대한 예외규정도 이 단서조항으로 인하여 유명무실하게 될 수 있을 것이다. 즉 그 단서조항에 해당하는지 알아보기 위해서라도 제소는 가능하기 때문이다.<sup>40)</sup> 특히 공중보건과 환경관련규제에 있어서 예컨대 그 목적과 효과에 비추어 극히 심하거나 불균형적인 때(in rare circumstances)에는 간접수용을 구성하는바, 여기서 규제목적과 효과에는 어느 정도 과학적 불확실성이 존재하고,<sup>41)</sup> 한편 그 규제가 예를 들면, 특정물질의 사

38) 이재형, 앞의 보고서, "한·미 FTA와 환경" 참조.

39) 예를 들면 우리가 낮은 환경기준의 적용으로 생산비를 낮추어 싼 가격으로 상품을 수출한다면 이는 우리에게 유리한 것인지 불리한 것이 아니며, 따라서 미국이 우리의 환경보호수준을 낮추도록 압력을 행사할 필요가 없다는 것이다.

40) 예컨대 한국이 외견상으로는 미국기업과 한국기업을 차별하지 않는 보건정책이나 환경정책을 시행한다고 하여도 중재인단이 그 정책이 낳은 효과가 차별적이라고 판결할 경우 한국정부는 미국기업에 보상을 해주어야 한다. 강은주, "한미FTA와 환경", 한미FTA 환경쟁점 토론회 토론회문 참조.

41) 공중의 보건과 환경영역에서는 행위와 피해 간에 과학적 상관성이 명확하지 하더라도 사전주의적 접근(Precautionary approach)과 사전예방적 조치(Preventive measures)가

용금지라면 투자자의 입장에서는 규제행위가 투자에 근거한 분명하고 합리적인 기대를 침해하는 것으로 규정하여 간접수용의 주장을 할 수 있을 것이다.<sup>42)</sup> 따라서 향후 이 점에 대한 세부적인 대책이 요구된다.

### 3. 자동차 환경협상과 대기환경의 보전

#### (1) 협상의 쟁점과 배경

미국은 한국에 판매하는 휘발유자동차의 배출허용기준을 국내 제작차의 경우와 달리 완화하여 적용할 것인지 여부가 큰 쟁점이었다. 이에 우리 정부는 자동차는 한미간 교역불균형이 가장 큰 동시에 FTA 체결 시 수출증대 등 우리나라가 얻을 수 있는 이익 또한 가장 큰 분야로 미국의 자동차관세 조기철폐를 관철시키기 위하여 일정부분 양보는 불가피한 측면이 있었다는 입장을 표명하였다. 참고로 우리 정부는 지난 2003년 12월 대기환경보전법 시행규칙을 개정하면서 휘발유승용차에 대한 배출가스기준을 2006년부터 저공해차(LEV)<sup>43)</sup> 수준에서 초저공해차(ULEV) 수준으로 강화하였다. 이에 환경부는 2006년 1월부터 강화된 자동차배출가스기준을 도입하면서 국내시장에의 판매대수가 1만대 미만인 경우 유예기간을 주고 있다.

#### (2) 협정의 결과

다음의 경우에 대한민국의 대기환경보전법 시행규칙 별표 20의 “제작차 배출허용기준”을 준수한 것으로 본다. 즉 “- 대한민국에서 4,500대 이하를 판매하는 제

필요한 영역이다. 따라서 공중의 건강과 환경을 보호하기 위한 정부규제에는 본질적으로 과학적 불확실성(Scientific Uncertainty)이 존재한다.

42) 박태현, “한미FTA 투자협정과 간접수용문제(휘발유자동차 배출허용기준 및 투자자 국가소송을 중심으로)”, 한미FTA 환경쟁점 토론회 발표문, 한미FTA 환경대책위원회, 2007. 6.

43) 저공해차는 잠정저공해차(Temporary Low Emission Vehicle: TLEV), 저공해차(Low Emission Vehicle: LEV), 초저공해차(Ultra Low Emission Vehicle: ULEV), 무공해차(Zero Emission Vehicle: ZEV) 등 4단계로 나뉜다.

작사에 의하여 생산된 휘발유자동차는 저배출차량기준을 충족하는 경우, - 대한민국에서 4,501대와 1만대 사이를 판매하는 제작사에 의하여 생산된 휘발유자동차는 대한민국에서 판매된 그 제작사의 총판매차량의 비메탄유기가스의 평균 배출량이 저배출차량기준/초저배출차량기준을 충족하는 경우, - 대한민국에서 1만대를 초과하여 판매하는 제작사에 의하여 생산된 휘발유자동차는, 대한민국에서 판매된 그 제작사의 총판매차량의 비메탄유기가스의 평균 배출량이 초저배출차량기준을 충족하는 경우”로 합의하였다.

이상과 같이 한미 FTA 자동차분과에서 소규모 제작사(년간 판매량 10,000대 이하)에 대하여 배출허용기준을 현재의 단일기준체계에서 미국 캘리포니아에서 적용 중인 제작사별 평균배출량제도(FAS : Fleet Average System)<sup>44)</sup>로 전환하였다.<sup>45)</sup> 그리고 소규모 제작사에 대하여 '07년(50%), '08년(75%) 2년간 배출가스자기진단(OBD)장치의 부착의무를 일부 면제하였다. 그리고 '09년 100% 부착의무는 현행대로 유지하게 된다.

### (3) 효과 및 평가

환경부는 위의 협상에 대해 배출기준의 완화로 대기오염의 악화에 대한 우려는 크지 않다고 평가한다. 즉 배출기준체계 변경으로 인한 대기오염물질의 추가배출량은 연간 218톤('09년 기준)으로 예상되며, 이는 도로이동오염원 총배출량

44) 이것은 미국 캘리포니아의 제도로서 제작사에게 다양한 배출허용기준을 허용하여 유연성을 부여하되, 제작사는 자사가 판매하는 차량전체의 배출량 평균이 평균배출량기준을 충족하여야 하며 이러한 환경기준을 충족하면 일부 차종에 대해서는 완화된 기준을 적용하는 제도이다.

45) 참고로 미국의 환경규제 동향은 미국의 배기가스관련 환경규제는 크게 대기정화법과 기업평균연비(CAFE: Corporate Average Fuel Economy)규제 두 가지로 대별된다. 미국의 배기가스규제와 관련한 기관은 연방정부의 환경보호청(EPA:Environment Protection Agency)이 있다. 이 기관에서 적용하는 배기가스규제 기본법은 대기정화법(Clean Air Act)으로, 이 법에 기초하여 각 주에서 배기조례가 제정된다. 캘리포니아 주에서는 1961년 이후 독자적인 대기방지조례를 적용하고 있는데, 연방정부보다 엄격한 기준을 채택하고 있어 환경규제의 선도적인 역할을 하고 있다.

(1,239,854톤, 04년) 대비 0.02% 수준에 해당되며, 아울러 수입차의 판매증가로 연간 판매량이 1만대를 초과할 경우 대규모 제작사와 동일하게 강한 기준을 적용받게 되므로, 수입차의 판매확대가 추가적인 대기오염을 크게 초래하지 않는다고 평가하였다. 나아가 환경부는 자동차 환경협상은 한미 FTA 협상을 위한 과도한 환경기준의 후퇴는 아니라고 한다. 즉 당초 미국측의 1만대 미만 제작사에 대한 초저공해차(ULEV)기준 적용면제 요청을 평균배출량관리제도 도입으로 대응하였으며, 또 소규모 제작사 적용기준 역시 세계에서 배출가스기준이 가장 엄격한 캘리포니아 주에서 시행하는 배출기준을 적용하였고, 한·미간 무역역조가 큰 상황에서 미국의 자동차관세 조기철폐를 관철시키기 위한 일정수준의 양보는 불가피하였으며, 전체적으로 양국의 이익균형을 이룬 결과<sup>46)</sup>로 판단하였다.<sup>47)</sup>

그리고 국내기업과의 역차별 문제는 발생하지 않을 것임을 예상하였다. 이는 국내의 제작사에 적용하는 배출기준이 상이하고, 배출가스자기진단의 유예조치로 국내적으로는 국내업체에 대한 역차별 요소가 있으나, 관세철폐로 인한 국내기업의 미국시장에서의 경쟁력 향상에 따른 혜택을 고려하면 역차별 문제는 크지 않을 것으로 평가하였다. 또한 국내 배출허용기준관리제도의 선진화 기반을 마련하였다는 평가를 하였다. 즉 제작사별 평균배출량제도(FAS)는 오염물질의 총량관리가 가능하면서 자동차제작사에는 배출기준대응에 유연성을 부여하는 장점이 있고, 미연방 및 캘리포니아 주에서도 배출허용기준이 강화됨에 따라 제작사의 기준 대응여력을 고려하여야 할 상황에서 평균배출량 제도시행을 통해 환경적 고려와 산업적 고려의 균형을 달성하며, 국내기준이 선진국 수준에 근접한 상황으로 차기기준의 제정시 동 제도 도입의 필요성이 제기된 바, 금번 협상결과를 선진적 배출가스 관리시스템 마련의 계기로 활용할 수 있을 것이라고 한다.

#### (4) 소결

상기와 같이 이는 캘리포니아의 소규모(4,500대 이하) 및 중규모(4,501

46) '06년 대미자동차 수출입 : 수출 69만대(87억불), 수입 5천대(1억불), '06년 대미자동차 부품 수출입 : 수출 26억불, 수입 4억불.

47) 환경부, 한·미 FTA 환경협상결과 및 향후대책, 보도자료, 5면 이하참조.

대~10,000대) 제작사 기준을 도입함에 따라 이들의 경우 '09년에 적용 예정이던 초저공해(ULEV) 기준에 비해 완화된 것으로, 이는 1만대 미만 제작사에 대한 ULEV의 적용 면제를 요구한 미국의 제안을 수정 반영한 것이다. ULEV의 적용이 면제되는 연간 총 판매대수가 1만대 미만인 차는 수입차 밖에 없으며 우리나라의 경제 현실에 비추어 볼 때 이러한 수입차들은 거의 수도권지역에서 운행될 것인 바, 정부는 이미 수도권 지역의 대기오염이 심각한 상황임을 인식하여 수도권 지역의 대기환경을 개선하기 위하여 수도권 대기환경개선에 관한 특별법까지 제정하였다. 따라서 설령 배출허용기준의 전환으로 인하여 대기오염이 심각하게 악화되지는 않을지라도 악화될 것임이 분명한 이상 배출허용기준을 전환(완화)하는 내용의 협상은 특별법의 입법목적에 침해하는 것이라고 한다.<sup>48)</sup>

이는 우리 환경정책기본법 제11조 및 제24조의 존속보장의 원칙<sup>49)</sup>(악화금지의 원칙 또는 현상유지의 원칙)에 위반하는 것이며, 동시에 환경협정문 제20.3조의 내용(환경법의 적용 및 집행), 즉 양당사국은 자국의 환경법에서 부여된 보호를 약화시키거나 감소시킴으로써 무역 또는 투자를 장려하는 것이 부적절함을 인정하는 규정(Chapter 20(환경) 제20.3조)에 도 위배된다고 볼 수 있다.<sup>50)</sup> 선진국의 환경규제 대책들은 수입차량이 해당국의 환경기준치를 충족시키지 못할 경우 과징금마저 부과하도록 규정하고 있는 것이 추세이다.<sup>51)</sup>

48) 박태현, “한미FTA 투자협정과 간접수용문제(휘발류자동차 배출허용기준 및 투자자 국가 소송을 중심으로)”, 한미FTA 환경쟁점 토론회 발표문.

49) 이 원칙은 사전배려의 원칙보다 더 엄격한 원칙으로써 특히 환경오염 및 환경훼손행위의 금지 내지는 그 해제(허가)와 관련하여 중요한 의미를 가진다.

50) 한미 FTA 협정문 분석보고서4, “한미 FTA 환경분야 평가보고”, 민주사회를 위한 변호사 모임 자료집, 2007, 6, 216면.

51) 참고로 환경부는 지난 '07. 9. 20일 자동차 배출가스로 인한 대기오염 피해를 줄이기 위해 휘발유 및 LPG 자동차를 대상으로 한 배출가스 평균배출량 관리제도(FAS)의 세부내용과 경유자동차의 차기 배출허용기준(EURO-5)의 도입을 주 내용으로 하는 「대기환경보전법 시행규칙」 일부 개정령안을 입법예고하였다. 이는 2009년부터는 현재 선진국에 비해 1~2년 뒤쳐져 있는 국내 자동차배출가스 허용기준이 선진국수준으로 강화되는 것이다. 휘발유자동차 배출가스기준은 미국 캘리포니아 기준으로 강화되며, 경유 자동차의 경우 현재 적용되는 'EURO-4' 기준을 유럽과 같은 시기에 'EURO-5' 기준으로 강화한다는 것이다. 즉 자동차 배출가스 평균배출량 관리제도의 세부내용을 확정하여, 고시된 평균배출

결론적으로 한미 FTA 자동차 협정과 관련한 환경부분에 있어서 배기량기준으로 과세를 강화하기보다 과세를 완화하는 방향과 제작사별 평균배출량제도(FAS)의 도입으로 배출가스기준을 완화하는 결과를 초래한 점 등으로 한국정부는 미국 정부의 환경기준 완화압력에 굴복하였다고 할 수 있다.<sup>52)</sup>

### Ⅲ. 한미 FTA 환경협정과 환경보호에 대한 대책과 효과

한미 FTA의 환경협정과 관련하여 환경보호에 대한 향후대책과 영향에 대하여 쟁점별 사안을 종합하여 살펴보면 다음과 같다. 먼저 한·미 FTA 이행체계 구축을 위하여 첫째 조사요구제 도입 등 FTA 협정이행을 위한 관련규정 마련, 둘째 환경이사회, 환경협력위원회 등 구성·운영방안 마련, 셋째 환경협력 세부사업추진계획의 작성 및 관련 예산 및 인력확보, 넷째 배출가스 평균배출량관리제도 도입방안 마련 등의 향후 조치가 필요하다. 다음으로 무역자유화에 따른 환경과급효과에 대응하기 위하여 첫째 FTA 환경과급효과 모니터링 및 대응대책 수립, 둘째 산업활동 증가업종 및 환경영향제품 등 FTA 과급효과 추가분석연구의 실시, 셋째 농업생산위축 등에 따른 농촌 환경영향의 분석 및 민감한 환경영향분야에 대한 관리방안 마련 등이 요구된다. 그 외 화학물질관리를 선진국 수준으로 강화

량 기준을 준수하기 위해 각 제작사는 적어도 2010년부터 극초저공해(SULEV : Super Ultra Low Emission Vehicle)자동차를 일정비율 이상 판매하여야만 하도록 하여 대기환경개선 및 저공해자동차 기술개발 촉진을 도모함으로써 제작사의 기술대응이 가능하도록 한 것이다.<sup>1)</sup> 또한 환경부에서는 강화되는 배출허용기준이 적용될 경우, 2010년에 비해 2015년에 자동차는 약 11.3% 증가할 것으로 예상되나 오염물질 배출량은 현행 기준을 유지하는 경우와 비교하여 약 9.5%(58천톤) 저감되어 대기개선에 기여할 것으로 기대하고 있다.<sup>1)</sup> 차후 이 개정령안은 입법예고 후 규제개혁위원회·법제처 심사 등을 거쳐 '09.1.1일부터 시행될 예정이다. 환경부, 보도자료, 2007. 9. 19.

52) 이종탁, “자동차분야 협상타결과 환경정책의 후퇴”, 한미FTA 환경쟁점 토론회 발표문, 한미FTA 환경대책위원회, 2007. 6, 이 외에도 자동차 기술과 표준정책의 기준을 미국 기준으로 삼으려는 노골적인 정책 전환과 환경차 기술개발 등에서 한국의 독자개발의 가능성이 원천적으로 차단될 수 있다.

하고 외래종 유입경로의 조사 및 관리방안을 수립해야 한다. 끝으로 환경서비스 시장개방에 따른 경쟁력 제고방안 마련을 위하여 환경컨설팅 시장의 활성화 추진<sup>53)</sup>과 토양오염복원업 경쟁력을 강화<sup>54)</sup>하여야 한다.<sup>55)</sup>

한미 FTA 환경협정의 결과 그 효과에 대하여는 여전히 찬반의 논쟁이 치열하다. 즉 긍정적인 효과를 가져다 줄 것이라는 견해가 지배적이지만 부정적인 효과가 발생하리라는 견해도 강력하게 주장되고 있다. FTA는 당사국 사이의 무역장벽을 제거하여 상품과 서비스 등의 교역량을 증대하게 한다. 이 과정에서 상품과 서비스의 생산증가로 인하여 자원이 고갈되고 생산과정에서 오염물질이 배출되는 등 환경에 부정적 영향을 미칠 가능성을 부인할 수 없다. 그럼에도 지금까지의 통상협정은 주로 경제적 효용의 증대에 관심을 가졌을 뿐 환경보호를 상대적으로 등한시하였다. 그런데 환경훼손에 대한 우려의 확대를 반영하여 최근 체결되거나 체결을 앞둔 대부분의 FTA는 환경보호규정을 포함하는 경향이 있다. 한·미 FTA도 마찬가지로 환경규정을 포함하고 있다.

예컨대 효과적 환경법규의 집행의무규정은 환경법규 위반자를 제재하지 않거나 효과가 없는 경미한 제재에 그칠 경우, 상대방 당사국은 분쟁해결제도에 따라 이의를 제기하고 중국적으로 무역보복을 할 수 있다. 따라서 FTA 당사국은 무역증대만을 위하여 환경훼손을 등한시할 수 없다. 미국과의 FTA는 우리나라가 체결한 여타의 FTA와 다르게 환경보호를 위한 진일보한 협정으로 평가될 수 있다. 또한 환경협력규정은 한·미 양국의 상호 간에 기술과 정보의 교환을 통하여 보다 효과적으로 환경을 보호할 수 있는 기능을 할 것으로 전망된다. 그리고 민간참여제도, 상품의 환경기준, 환경보호수준의 약화금지의무규정 등으로 인하여 우리나라의 환경보호에 기여할 수 있는 중요한 수단이 될 것이며, 따라서 한·미 FTA는 환경보호를 강화한다고 평가할 수 있다.<sup>56)</sup>

53) 수요자와 공급자를 상호 연결시키는 정보교류의 장 마련, 금융기관에 대한 환경리스크 평가사업 등 신수요 창출, 환경컨설팅 분야 전문인력 양성·보급 등.

54) 토양오염조사 및 복원기술 개발, 토양·지하수 연계 데이터베이스 구축, 국내기업의 동남아 등 해외시장 진출 지원 등.

55) 환경부, 한·미 FTA 환경협상결과 및 향후대책, 보도자료, 7면 참조.

56) 이재형, 앞의 보고서, “한·미 FTA와 환경” 참조.

한편 환경협상분야의 내용은 피상적으로는 환경에 긍정적인 내용이 대부분이지만 일종의 선언적 의미에 지나지 않으며, 오히려 환경과 노동에 대한 당위적이고 좋은 내용을 삽입하여 재협상을 요구한 것은 자동차나 쇠고기분야의 재협상을 위한 면피용으로 보일 수도 있다. 예컨대 기본적으로 환경에 관한 국제협약은 중요한 것이며 계속 추진되고 지속적인 노력이 필요한 부분이지 이는 한미 FTA와는 별개의 문제인 것이다. 또한 한미 FTA는 신자유주의 세계화의 일환으로 환경적으로 긍정적이지는 않다. 이는 한 사회의 지속가능성이나 생태환경의 가치에는 별 관심이 없다. 그러므로 한미 FTA로 인한 자유무역의 확대는 국가간 상품교역의 확대를 가져옴과 동시에 새로운 「위험의 이동」을 가져오게 될 것이다. 즉 생태계 교란종의 문제, 푸드 마일(Food Miles)<sup>57)</sup>의 확장으로 인한 식품안전문제(SPS 등), GMO(유전자변형식품: Genetically Modified Organism)<sup>58)</sup>식품의 유통으로 인한 문제, 농업의 몰락으로 인한 농지의 생태적 기능의 파괴, 지적재산권 관련협정(TRIPs)협정으로 인한 종자전쟁, 목재수출 증가로 인한 산림의 파괴, 대기오염의 가속 등 다양한 반환경적 영향들이 일어날 가능성이 많음을 예상할 수 있다.<sup>59)</sup>

#### IV. 결론

그동안 우리나라는 국제사회의 자유무역체계의 장점을 활용하여 국가발전의 계기로 삼아왔으며, 대외의존도가 70%에 이르는 우리 경제의 특성을 감안할 때 이번 한미 FTA는 우리나라 환경산업 및 제도발전을 위해 필요하며 이를 경제 및 환경의 상생발전의 기회로 활용해야 할 것이다. 물론 미국과의 FTA 체결만으로

57) 생산지에서 소비지까지의 먹을거리의 이동거리, 푸드 마일이 길면 길수록 그 식품의 안전성은 믿을 수가 없다.

58) 유전자의 인위적인 조작으로 창출된 생물로써 LMO 보다 협의적인 의미, 바이오안전성 의 정서상에서는 동일개념으로 간주한다. 기본적으로 생산량증대, 유통과 가공상의 편의를 위해 유전공학기술을 이용하여 기존의 육종방법으로는 나타날 수 없는 형질이나 유전자를 지니도록 개발된 유기물을 의미한다.

59) 강은주, “한미FTA와 환경”, 한미FTA 환경쟁점 토론회 토론문 참조.

환경이 보호되고 국가발전이 보장되는 것은 아니지만 세계최대의 시장규모와 기술력을 가진 국가와 공정하고 자유로운 경제활동여건을 공유한다는 것은 우리에게 계도 이익이 되는 것은 분명하다. 요컨대 경제에 영향을 미치는 다른 모든 변수를 떠나 FTA만으로는 국가발전이 향상되지는 않지만, FTA가 생산과 수출을 확대하여 국가경제의 규모를 확대하는 효과를 가지는 것은 일반적 사실이다. 따라서 동시다발적인 FTA의 추진은 국가의 장래를 위하여 바람직하다.<sup>60)</sup>

한미 FTA는 대미 수출증대, 국내제도와 산업구조의 선진화, 국내외 공급자 간 경쟁정쟁을 통한 소비자 이익의 극대화 등을 달성할 수 있다는 점에서 환영할 만하다. 그러나 자유무역의 확대는 초국적 기업에 의한 국내의 잠식이며, 이제껏 지켜왔던 환경적 가치를 한순간에 되돌리게 되는 결과를 가져올 수도 있다. 국민의 건강과 안전 그리고 환경의 가치는 경제적으로 산출할 수 있는 것은 아니지만, 앞에서 살펴본 바와 같이 FTA가 환경에 미치는 부정적인 면들로 인하여 한번 파괴된 환경은 그 복원이 불가능하거나 복구를 위한 엄청난 사회적, 경제적, 시간적 비용이 든다. 그러므로 자유무역을 추진함에 있어서 환경파괴와 환경훼손으로 인한 피해가 발생하지 않도록 노력하는 근거를 마련하는 것과 FTA를 통해 자유무역확대와 환경보호가 조화를 이루어 지속가능한 발전을 이룰 수 있도록 하여야 할 것이다. 한미 FTA에 포함된 환경협정은 현재까지 우리나라가 타결한 환경협정 중 가장 포괄적이고 강력한 환경보호규범과 장치를 포함하고 있다. 따라서 이는 환경적으로 높이 평가할 수 있을 것이다. 그러나 모든 제도적 장치가 그러하듯 향후 어떻게 이를 이행하고 운영하는가가 더 중요한 과제이다. 특히 이번 협상의 취약점으로 평가되는 국제환경협약 중 교토의정서, 바젤협약, 생명안전의정서에 관한 협약 이외에도 주요협약들이 이 추가되지 못한 점과 간접수용의 예외규정 단서조항으로 인한 환경규제와 투자분쟁의 가능성, 그리고 자동차 배기배출가스의 기준완화로 인한 대기오염문제 등에 있어서 철저하고 엄격한 대책이 요구되는 바이다. 주의 할 것은 한미 FTA 환경협정이 비준된 이후의 상황은 우리에게 어떠한 변화가 전개될지 알 수 없지만, 환경과 개발의 지속 가능한 발전을 도모함과 동시에 소중한 우리의 환경적 가치들이 위협받을 가능성도 있음을 간과해서는 안 될 것이다.

60) 이재형, 앞의 보고서, “한미 FTA와 환경” 참조.

## 참고문헌

- 환경부, 보도자료, 2007. 9. 19
- 환경부 보도자료, 한미 FTA 환경분야 추가협약의 결과, 자료2, 2007. 6. 29
- 환경부 보도자료, “한미FTA 환경협상결과 및 향후대책”, 2007. 4. 4
- 관계부처합동, “한미FTA 상세설명자료”, 2007. 5
- 외교통상부 자유무역협정, 보도자료 참조. <http://www.fta.go.kr/user/>
- 한미 FTA 협정문 분석보고서4, “한미 FTA 환경분야평가보고”, 민주사회를 위한 변호사모임 자료집, 2007. 6
- 강은주, “한미FTA와 환경”, 한미FTA 환경쟁점 토론회 토론문, 한미FTA 환경대책위원회, 2007. 6
- 김관호, “한미 FTA와 간접수용”, 규제연구 제16권 제1호, 한국경제연구원, 2007. 6
- 김영현, “한미FTA - 그 본질과 허상”, 철학과 현실(통권 제71호), 철학문화연구소, 2006. 12
- 김진현, “국제환경협약의 국내적 수용과 규범적 통합 및 합치성”, 비교법학연구 제5집, 한국비교법학회, 2005. 3
- 김철수, “環境權考”, 헌법논총 제6집, 헌법재판소, 1995
- 박근수, “신자유주의와 한미FTA”, 지역사회地(통권 제54호), 한국지역사회연구소, 2006. 11
- 박태현, “한미FTA 투자협정과 간접수용문제(휘발류자동차 배출허용기준 및 투자자 국가소송을 중심으로)”, 한미FTA 환경쟁점 토론회 발표문, 한미FTA 환경대책위원회, 2007. 6
- 박현수, 한미 FTA 협상 타결과 한국경제의 미래, 삼성경제연구소, 2007. 4. 5
- 신부남, FTA와 환경주권, 서울경제신문 기고문, 2007. 4. 4
- 전창환, “한미 FTA 협상 결정의 배경과 그 파장”, 동향과 전망(통권 67호), 한국사회과학연구소, 2006. 6
- 정서용, “한미FTA와 환경조항”, 서울경제신문/기고, 2007. 7. 19
- 조은래, 환경법, 세종출판사, 2003

- 여영학, “한미FTA가 환경제도 및 법률, 국제환경협약이행에 미치는 영향”, 한미 FTA가 환경과 생명에 미치는 영향 발표문(한미FTA 환경대책위원회 토론회), 한국환경회의, 2006. 5. 10
- 이규용, “환경보전과 한·미 FTA 협상”, 아시아 경제신문, 2007. 7. 10
- 이재형, “한미 FTA와 환경”, 무역협회제공 연구보고서, FTA 국내대책위원회, 2006. 10
- 이정우, “WTO 分爭解決節次의 問題點-이행절차를 중심으로-”, 고시계(통권 제 579호), 고시계사, 2005. 4
- 이종근, “미국헌법상의 규제적 수용의 법리”, 토지공법연구 제37집, 한국토지공법학회, 2007. 8
- 이종탁, “자동차분야 협상타결과 환경정책의 후퇴”, 한미FTA 환경쟁점 토론회 발표문, 한미FTA 환경대책위원회, 2007. 6
- 이해영, “한미 FTA의 소위 ‘경제효과 비판’”, 문화과학 통권45호, 문화과학사, 2006. 3

**ABSTRACT**

Legal issues and Assessment of KORUS FTA Environmental Agreement

CHO, Eun Rae

In April second 2007, The government of the korea and the United states of america desiring to implement Free Trade Agreement(FTA) in a manner consistent with environmental protection and conservation have agreed an Environmental Agreement. The KORUS FTA Agreement Chapter 20(environment) is made up from article 20.1 to article 20.11 and ANNEX 20-A(covered agreements). The main issues from among these articles are Environmental Agreements(article 20.2), Application and Enforcement of Environmental Law(article 20.3), Opportunities for Public Participation(article 20.7), Environmental Cooperation(article 20.8), and Environmental Consultations and Panel Procedure(article 20.9). They were also disputed with the service and investment agreement in environment related projects and an automobile agreement in relation to air pollution.

The environment chapter is the agreements to prescribe agendas can improve the standard of environmental protection with the exertion for environmental protection the independence of environmental policy, the enforcement of environmental cooperation work. The environmental agreements included the KORUS FTA Agreement have the expansive and strong environmental protection models. This is high estimated environmentally. In a this environmental agreements specially, it was frailly evaluated to be excluded an important agreements such as Kyoto protocol, Basel Convention and have the possibility of environmental controls and investment dispute by indirect expropriation. And radical measures of air pollution by the standard easing of discharge gas are demanded. We cannot

predict situations after they validate the KORUS FTA. But we have to plan sustainable development and should not overlook possibility which environmental values will be threatened.

주 제 어 한미 FTA, 환경협정, 다자간 환경협약(국제환경협약), 환경분쟁절차, 투자자 국가채소제도, 간접수용, 평균배출량제도

Key Words KORUS FTA Environmental Agreements, Environmental Dispute Procedural, Multilateral Environmental Agreements(International Convention on Environment), Investor-State Dispute Settlement, Indirect Expropriation, Fleet Average System