

Original Article

<https://doi.org/10.12985/ksaa.2019.27.4.083>
ISSN 1225-9705(print) ISSN 2466-1791(online)

항공기 제조산업 관련 WTO 분쟁사례 분석

이해준*, 김선이**

An Analysis of WTO Disputes in Aircraft Manufacturing Industry

Hae Jun Lee*, Sun Ihee Kim**

ABSTRACT

In order to promote the domestic aircraft manufacturing industry, this study analyzed the limitations of the preceding study on the WTO dispute concerning civil aircraft by summarizing the latest developments and issues in the mid-range aircraft dispute between Brazil and Canada and the large civil aircraft dispute between the United States and the EU. Based on the results of the study, we should look closely at WTO regulations and existing cases of disputes to find maximum support measures, and we believe that in order to stimulate the domestic aircraft manufacturing industry, we should refrain from publicly specifying support measures in the data, such as laws and policies, utilize the WTO SCM Agreement exceptions, and strengthen links with international cooperation and other industries.

Key Words : Aircraft(항공기), Aircraft Manufacturing Industry(항공기제조업), WTO(국제무역기구), Dispute(분쟁), Subsidy(보조금)

I. 서론

본 논문의 연구목적은 민간항공기 제조산업의 육성과 관련된 WTO 분쟁 사례 중 캐나다와 브라질의 분쟁(Bombardier vs. Embraer case)와 미국과 EU의 분쟁(Boeing vs. Airbus case)에 대한 최신 경과와 쟁점 정리를 통하여 선행연구에서의 한계점을 분석하고, 국내 항공기산업과의 연관성을 검토하는데 있다.

이재민(2011)¹⁾은 민간항공기 제조산업만의 고유한 특성에 대하여 최초 설비투자에 막대한 비용이 수반되므로 국가의 지원이 필수적인 점과 Boeing, Airbus 등 일부 항공기 제조업체가 전세계 민간항공기 시장을 과점하고 있다는 점을 예로 들었다. 이러한 점으로 인해 민간항공기 시장은 다른 시장과 달리 모든 항공기 제조업체가 전세계의 동일한 소비자와 구매자를 대상으로 경쟁하는 단일시장(single market)의 양상을 보이게 된다. 중소형 민간항공기 시장의 경우는 캐나다의 Embraer, 브라질의 Bombardier 등 미국과 EU에 못지않은 기술력을 가진 회사

Received : 12. Dec. 2019. Revised : 24. Dec. 2019.
Accepted : 31. Dec. 2019

* 한국항공대학교 항공운항관리학과 박사과정

** 한국항공대학교 항공우주법 교수

연락처자 E-mail : curiouslee89@gmail.com

연락처자 주소 : 인천광역시 미추홀구 문화로 45,
103동 1001호

1) Lee Jae Min, "The subsidy dispute between the United States and European Union concerning the large civil aircraft", Korean Forum on International Trade and Business Law, 20(1), 2011, pp.207-236

들이 존재하나, 대형 민간항공기 시장은 미국의 Boeing과 EU의 Airbus가 양분하고 있다고 보아도 무방하다.

이러한 상황에서 일국이 항공기 제조업을 육성하기 위해 민간항공기의 개발과 판매를 지원한 것이 타국에 불이익을 끼쳐 무역분쟁으로 비화되는 경우가 있다. 민간항공기와 관련하여 WTO에 최초로 제소된 사례는 1996년 캐나다, 1997년 브라질이 보조금을 이유로 제소한 건²⁾이며, 이밖에도 2004년 제소된 후 현재 15년째 지리멸렬하게 분쟁이 이어지고 있는 미국과 EU의 건³⁾이 가장 눈여겨 볼만한 사례이다. 2019년 7월 미국 정부가 Airbus 보조금에 대한 보복 조치로서 EU에 대한 추가 관세를 추진하고 있어 국가간 무역분쟁으로 격화될 수 있다는 분석이 있으며, 우리나라는 해당 분쟁의 제3자로 참가하고 있어 더욱 관심을 가질 필요가 있다(이투데이, 2019.7.2.)⁴⁾.

이처럼 민항기 관련 국제무역분쟁은 국내 항공기 제조업 상황과 연관될 수 있다. 2017년 11월, KAI가 2022년까지 중형 민항기를 개발하고, 2030년에는 국내 노선에 투입하겠다는 보도자료(한국경제, 2017.11.2.)⁵⁾와 2019년 7월 KAI-경상남도 지자체 간 항공 MRO용 사천 용당 부지에 대한 인프라 지원 건의(KAI 보도자료, 2019.1.17.)⁶⁾ 등을 통해 본 논문의 주제와 연관됨을 알 수 있다.

Table 1. Civil aircraft development plan of KAI

기종	50~70석 규모의 중형 민간항공기
판매목표	400대 (국내 150대 / 해외 250대)
매출규모	12조원
생산시점	2030년(예정)

출처 : KAI

- 2) WTO 분쟁해결기구에 제소된 DS46, DS70, DS71, DS222가 본 자료에 해당함.
- 3) WTO 분쟁해결기구에 제소된 DS316, DS317, DS347, DS353, DS487이 본 자료에 해당함.
- 4) Bae Jun Ho, E-today, 2019.7.2. <http://www.newspic.kr/view.html?nid=2019070213513909209&pn=97>
- 5) Park Jae Won, Ahn Dae Gyu, HanKyouon, 2017. 11.2. <https://www.hankyung.com/economy/article/2017110215541>
- 6) KAI, 2019.1.17. <http://www.koreaero.com>

현재 한국의 항공기 제조산업은 항공기 이용 실적과 비교해볼 때 뒤쳐진다고 평가되고 있으며, 이를 위해 기술이전사업이나 중형 민간항공기 개발사업 등 여러 지원책이 시행 중에 있다. 그렇다면 항공기 제조산업과 관련된 캐나다와 브라질의 분쟁, 그리고 미국과 EU의 분쟁이 어떻게 진행되었는지와 쟁점은 무엇이었는지에 대해 분석해 보고자 한다.

II. 본 론

2.1 WTO 분쟁사례 분석

1994년 우루과이라운드에서 국제무역 관련 분쟁해결절차가 도입된 이래, WTO 분쟁해결기구에 보조금(Subsidy)을 주제로 제소된 현황은 다음과 같다.

Table 2. Current status of subsidy-related complaints during WTO DSB lawsuit

연도	건수	관련국 현황	내용
1996	8	미국, EC 등	항공기 등
1997	10	미국, 브라질 등	자동차등
1998	11	미국, 일본 등	소득세법 등
1999	3	미국, 프랑스 등	비행관리시스템 등
2000	7	EC, 필리핀 등	Byrd 개정안 등
2001	4	캐나다, 미국 등	목재 등
2002	7	EC, 한국 등	설탕 등
2003	6	한국, EC 등	DRAM 등
2004	6	EC, 멕시코 등	항공기 등
2005	2	EC, 미국 등	항공기 등
2006	9	EC, 중국 등	DRAM 등
2007	5	멕시코, 중국 등	농산물 등
2008	5	인도, 중국 등	PET 등
2009	1	과테말라, 중국	정부 지원
2010	3	미국, 중국 등	신재생에너지
2011	2	EU, 캐나다	육계 등
2012	7	중국, EU	신재생에너지
2013	6	EU, 미국 등	세탁기 등
2014	3	EU, 러시아 등	항공기 등
2015	4	러시아, 브라질 등	수입 조치 등
2016	4	인도, 태국 등	강판 등
2017	5	캐나다, 중국 등	알루미늄 등
2018	5	일본, 페루 등	바이오디젤 등
2019	4	EU, 터키 등	올리브 등
계	총 127건	제소(18개국 제소 / 21개국 피소)	

* WTO 홈페이지 참조(검색일: 2019.10.15.).

Table 2와 같이 1996년부터 2019년까지 총 127건에 대해 18개국이 제소하였고, 21개국이 피소되었다. 제소사유는 61개이며, 자동차(16건), 항공기(10건)와 Byrd 개정안(10건), 설탕(6건) 순이다. 제소국은 미국(32건), 유럽연합(25건; EC 20건, EU 5건), 캐나다(14건) 순으로 제소하였고, 피소국은 미국(51건), 유럽연합(17건; EC 11건, EU 6건), 중국(16건) 순으로 피소되었다.

본 논문에서 다루고자 하는 민간항공기의 경우 기타 사안에 비해 제소/피소국이 4개국(미국, 유럽연합, 캐나다, 브라질)으로 적어 보이지만, 관련성이 인정되는 제3국의 규모가 크다는 점과 WTO 분쟁해결기구가 도입되자마자 제소된 점, 특히, 미국과 유럽연합의 경우는 아직까지 현재 진행 중인 분쟁이라는 점에서 그 중요성과 복잡성이 인정된다.

이와 관련하여 캐나다와 브라질, 미국과 유럽연합의 민간항공기 관련 분쟁의 경과와 쟁점은 다음과 같다.

2.2 캐나다 vs 브라질 분쟁사례 분석

캐나다와 브라질 간의 민간항공기 개발 및 판매와 관련한 보조금 분쟁은 1996년부터 진행되어 2003년 부로 각 사안별로 준수 및 상계조치 승인이 완료되었다.

캐나다는 브라질을 1996년에 1건(DS46) 제소하였으나, 브라질은 캐나다를 1997년에 2건(DS70, DS71), 2001년에 1건(DS222) 제소하였다. 각 사안별 진행경과는 아래의 표와 같다.

Table 3. Bombardier vs Embraer, Settlement of WTO disputes concerning subsidy

분류	일자	대상	경과
DS 46	'96.6.19.	캐나다	브라질, 상담 요청
	'98.7.10.	캐나다	패널 설치 요청
	'98.7.23.	WTO	패널 설치
	'99.4.14.	WTO	패널 보고서 회람
	'99.5.3.	브라질	항소의사 표시
	'99.8.2.	WTO	AB 보고서 회람
	'99.8.20.	WTO	보고서 채택
	'99.11.19.	브라질	권고 이행 발표
	'99.11.23.	캐나다	이행 패널 설치 요청

DS 70	'99.12.17.	WTO	이행 패널 설치
	'00.5.9.	WTO	패널 보고서 회람
	'00.5.22.	브라질	항소의사 표시
	'00.7.21.	WTO	AB 보고서 회람
	'00.8.4.	WTO	보고서 채택
	'01.1.22.	캐나다	이행 패널 설치 요청
	'01.7.26.	WTO	패널 보고서 회람
	'01.8.23.	WTO	패널 보고서 채택
	'97.3.10.	브라질	캐나다, 상담 요청
	'98.7.10.	브라질	패널 설치 요청
	'98.7.23.	WTO	패널 설치
	'99.4.14.	WTO	패널 보고서 회람
	'99.5.3.	캐나다	항소의사 표시
	'99.8.2.	WTO	AB 보고서 회람
'99.8.20.	WTO	보고서 채택	
'99.11.19.	캐나다	권고 이행 발표	
'99.11.23.	브라질	이행 패널 설치 요청	
'99.12.17.	WTO	이행 패널 설치	
'00.5.9.	WTO	패널 보고서 회람	
'00.5.22.	브라질	항소의사 표시	
'00.7.21.	WTO	AB 보고서 회람	
'00.8.4.	WTO	보고서 채택	
DS 71	'97.3.10.	브라질	캐나다, 협의 요청 (DS70과 동일)
DS 222	'01.1.22.	브라질	캐나다, 상담 요청
	'01.3.1.	브라질	패널 설치 요청
	'01.3.12.	WTO	패널 설치
	'02.1.28.	WTO	패널 보고서 회람
	'02.2.19.	WTO	패널 보고서 채택
	'03.2.17.	WTO	중재 결정 회람
'03.3.6.	브라질	상계조치 승인 요청	
'03.3.18.	WTO	상계조치 승인	

* WTO 홈페이지 참조(검색일: 2019.8.13.).

본 논문에서는 Nils(2006)⁷⁾와 이준(2008)⁸⁾의 선행연구를 토대로 쟁점이 가장 많은 캐나다 제소 사안(DS46)과 브라질 제소 사안(DS70)을 집중적

7) Nils, M., "The WTO's toughest case: an examination of the effectiveness of the WTO dispute resolution procedure in the Airbus-Boeing dispute over aircraft subsidies", Journal of air law and commerce, 71, 2006, pp.191-250.

8) Lee, J., "Aerospace industry promotion under WTO regime", Current Industrial and Technological Trends in Aerospace, 6(2), 2008, pp. 11-21.

으로 분석하였다.

2.2.1 캐나다 제소 사안(DS46)

2.2.1.1 제소 내용 및 쟁점

브라질은 Embraer사의 항공기 구매자에 대한 재정지원프로그램(PROEX)을 1991년부터 운영하였다. 해당 프로그램은 Law No.8187/91에 따라 수행되었으며, 그 내용은 2가지인 바, 항공기 구매 자금을 대한 직접 융자(direct financing)와 항공기 구매자의 대출계약상 이자율(여신금리)과 당해 계약상 은행이 대출 자금을 확보하는데 필요한 이자율(수신금리)간의 차액을 지원해 주는 이자율 차액보전(interest rate equalization payments)이다.

캐나다는 이러한 PROEX프로그램이 WTO보조금협정 상 금지보조금에 해당한다고 보았고, 1996년 6월 브라질에 협의(consultation)를 요청하였지만 별다른 성과를 거두지 못하였다. 이에 1996년 9월 WTO분쟁패널에 제소하였고, 패널(Panel)과 상소기구(Appellate Body)의 판정에 따라 1999년 최종보고서가 채택되었으나, 패널 판정내용 이행 여부를 두고 문제가 되어 분쟁이 지속된 바 있다.

캐나다는 ① WTO SCM협정 제3조 제1항의 금지보조금에 해당한다는 점, ② 동 협정 부속서 1 (k)항의 허용보조금에 해당하지 아니한다는 점, ③ 동 협정 제27조 예외규정의 적용을 받지 않는다는 점을 이유로 브라질을 제소하였다.

첫 번째 사유에 관하여, 캐나다는 Embraer사의 중거리 지역용 항공기(regional aircraft) 구매자에게 브라질 정부가 대출이자 차액 보전과 구매액 융자를 제공하고 있는 점에서 WTO SCM협정 제1조 제1항의 '재정적 기여(financial contribution)'에 해당한다고 주장하였다. 또한 재정적 기여를 제공한 후 받게되는 융자의 형태가 아니므로 보조(grant)에 해당하며, 이는 "혜택(benefit)"에 해당한다고 주장했다. 그리고 해당 보조금은 제3조 제1항 (a)호의 "법률상 또는 사실상 수출행위를 조건으로(contingent upon export performance) 기여되는 보조금"에 해당되므로 금지보조금이라고 주장했다.

두 번째 사유에 관하여 브라질은 WTO SCM협정의 허용보조금 예시목록인 부속서I (k)항에 해당하는 보조금이라고 주장하였다. 그 이유로는 시장기준보다 낮은 금리로 수출용자 또는 정부의 지원조치로써 융자 조건상 "상당한 이득(material advantage)"이 보장된 경우가 '금지보조금'이므로 "상당한 이득"이 보장되지 않았다면 금지보조금이 아니라고 주장하였다. 또한 국제금융시장에서 국가신인도 등을 이유로 이자율 추가할증 등의 조치를 필요로 하는 일명 Brazil risk를 해소함과 동시에 캐나다가 Bombardier사에 지급 하는 보조금을 상쇄하기 위하여 PROEX 프로그램이 운용되고 있으며, 수출용자 조건상 "상당한 이익"을 보장하는 수준으로 보조하지 않았다고 주장하였다.

세 번째 사유로 브라질은 WTO SCM협정 제27조 제2항 (b)호를 인용하였으며, 해당 조문의 내용은 아래의 표와 같다.

Table 4. WTO SCM Agreement Article 27 Paragraph 2

제3조 제1항 (a)호의 금지보조금은 다음의 경우 적용되지 아니한다.

(a) 부속서 7에 언급된 개발도상회원국⁹⁾

(b) 다른 개발도상회원국의 경우, 동조 제4항의 규정을 준수하는 것을 조건으로 WTO협정 발효일로부터 8년동안

2.2.1.2 패널 및 상소기구 판정

첫 번째 사유에 관하여 브라질 측은 이의를 제기하지 않았고, 패널과 상소기구도 인정했다.

두 번째 사유에 관하여 패널 및 상소기구는 원칙적으로 만약 특정 금융지원 프로그램이 존재하는 상황과 존재하지 않는 상황을 비교했을 때, 수출용자 조건 상 유리하다면 "상당한 이득"에 해당한다고 보는 것이 마땅하며, 브라질의 PROEX 프로그램은 금지보조금이 맞다고 판정하였다.

9) 1인당 GNP 1,000달러 이하의 국가; 볼리비아, 카메룬, 콩고, 코트디부아르, 도미니카, 이집트, 가나, 과테말라, 기아나, 인도, 인도네시아, 케냐, 모로코, 니카라과, 나이지리아, 파키스탄, 필리핀, 세네갈, 스리랑카, 짐바브웨 등.

세 번째 사유에 관하여 패널과 상소기구는 WTO SCM협정 제27조 제2항 (b)호는 제27조 제4항의 조건을 준수하는 것을 조건으로 하고 있다고 보았다. 이는 수출보조금의 수준을 확대하지 말고 8년동안 단계적으로 폐지해야 하며, 국가발전에 부합되지 않는 수출보조금은 기간 중이더라도 폐지하여야 한다는 것이다. 또한 PROEX프로그램의 운영 경과를 검토했던 바, WTO SCM 협정 적용 예외 종료시점(2002.12.31.) 이후에 인도할 항공기도 동 프로그램이 적용되었기에 이는 제27조 제4항의 단계적 폐지 의무를 준수하지 않은 것으로 볼 수 있으며, 해당 프로그램은 WTO SCM협정 제3조를 위반한 것이므로 해당 보조금의 철폐하고 철폐시한으로 90일을 부여하였다.

2.2.2 브라질 제소 사안(DS70)

2.2.2.1 제소 내용 및 쟁점

브라질도 캐나다의 수출지원제도를 문제삼았으며, 1997년 3월 캐나다와 협의절차를 거쳤으나 결렬되면서 1998년 7월 WTO분쟁해결절차에 돌입하였다. 이후 1999년 8월 패널 및 상소기구의 최종보고서가 채택되었다.

브라질은 ① WTO SCM협정 제1조의 “혜택”이 존재하였다는 점, ② EDC(Export Development Corporation)프로그램이 금지보조금에 해당한다는 점, ③ Canada Account 프로그램이 금지보조금에 해당한다는 점, ④ TPC프로그램이 수출보조금에 해당한다는 점을 이유로 캐나다를 제소하였다.

첫 번째 사유에 관하여, WTO SCM협정 제1조 상 보조금의 구성요건에는 ‘재정적 기여(financial contribute)’ 및 ‘혜택(benefit)’을 필요로 한다. 캐나다는 단순한 상업계약조차 혜택이라고 판단되는 오류를 범할 수 있으므로 ‘혜택’에 대하여 ‘정부의 비용부담’과 그로 인해 ‘시장에서 획득할 수 있는 범위를 넘어서는 이득’이 있어야 한다고 항변했다.

두 번째 사유에 관하여, 캐나다는 수출촉진공사(EDC)를 통해 수출업자에게 수출보험, 판매, 수출융자, 대출보증, 주식투자 등의 재정지원을

통해 수출 리스크 감소를 수행하고 있었다. 이에 대해 브라질은 EDC가 중거리 지역용 항공기 판매를 위하여 제공한 융자, 채무지급보증, 자산잔존가치보증, 자본조달이 ‘수출행위를 조건으로(contingent upon export performance) 제공한 보조금’이며, 금지보조금이라고 주장하였다.

세 번째 사유에 관하여 브라질은 상기 두 번째 사유에서 언급된 EDC가 정상적인 수출용자 절차를 통해 지원할 수 없는 거래사안에 대하여 캐나다정부가 국익(national interest)을 위해 EDC로 하여금 특별 지원을 할 수 있도록 Canada Account 프로그램을 운용하였으며, 이는 WTO SCM협정 제1조상 보조금 및 제3조상 금지보조금에 해당한다고 주장하였다.

네 번째 사유에 관하여 브라질은 캐나다의 TPC(Technology Partnerships Canada) 프로그램이 보조금에 해당한다고 주장하였다. 해당 프로그램은 캐나다의 방위산업생산성(DIPP) 프로그램의 후속제도로써 마련되었으며, 아직 개발 중이지만 상업적 생산단계에 근접한 제품의 시장 진입을 지원하기 위하여 마련되었다. 기존의 DIPP 프로그램은 주로 항공우주기업을 지원했는데, 브라질은 TPC프로그램의 보도자료에서 동 프로그램이 항공우주산업, 방위산업, 환경 등 특정 산업에 적용되고 있다는 점과 TPC프로그램은 자금 지원의 형태로 수행되므로 ‘재정적 기여’에 해당한다는 점, 그리고 일정 수준 이상 성공할 경우에만 기술료를 통해 지원금을 회수할 수 있도록 명시되어 있으므로 ‘혜택’에 해당한다는 점을 근거로 WTO SCM협정 제1조상 보조금이라고 주장했다. 캐나다는 해당 프로그램의 지원금 회수는 순현재가치를 기준으로(net present value basis) 비용-수익구조상 균형이거나 약간 이득을 보는 수준이며, 순투자비용을 회수하고 있다고 항변했다. 또한 브라질은 TPC프로그램이 주로 캐나다의 중거리 지역용 항공기 산업에 지원되고 있으며, 해당 산업은 수출주도형이므로 ‘수출행위를 조건’으로 지원한 것이므로 WTO SCM협정 제3조의 금지보조금이라고 주장하였다. 이에 대하여 캐나다는 수출되지 않았더라도 지원금을 회수하였을 계획이었으므로 ‘수출행위를 조건으로’ 지원했다고 볼 수 없다고 항변했다.

2.2.2.2 패널 및 상소기구 판정

첫 번째 사유에 관하여, 패널 및 상소기구는 ‘혜택’의 범위에 대해선 문리적으로 해석하여야 하며, 정부의 비용부담이 그 구성요건일 필요는 없다고 판정했다.

두 번째 사유에 관하여, 패널과 상소기구는 캐나다의 수출지원제도는 수출보조금을 ‘의무적’으로 지급하는 것이 아니라, ‘지급할 수’ 있도록 명시되어 있으므로 제도 자체는 WTO SCM협정에 위배되지 않다고 판정하였다. 또한 수출지원제도가 수출보조금의 용도로 이용되었는지에 대하여 EDC의 4가지 지원책을 검토한 바, 그 내용은 아래와 같다.

- ① 용자(debt financing)란 정부나 공공기관의 재정적 기여이나, 브라질이 EDC의 용자가 자율이 시장이자율보다 적다는 것을 입증하지 못했으므로 ‘혜택’이 존재한다고 볼 수 없다.
- ② 채무지급보증(loan guarantee)은 캐나다가 기존의 지급사례 2건에서 시장이자율을 적용했다는 주장을 인용하여 보조금이 아니라고 보았다.
- ③ 자산 잔존가치 보증(residual value guarantee)에 대해서는 브라질이 1994년에 캐나다 측에서 발간된 기사를 근거로 보조금이라고 주장했는데, 해당 기사에서 “1992년에 판매된 항공기의 잔존가치를 보증할 수도 있었을 것”이라는 제안(suggestion)을 한 바 있었다. 이에 대해 패널 및 상소기구는 단순 제안만으로는 사실에 근거(factual basis)하였다고 볼 수 없다고 하여 기각하였다.
- ④ 자본조달(equity financing)의 경우, 브라질은 EDC 자료와 해당 직원의 발언에 근거하여 EDC의 자본이 CRJ Capital사에 투입되었고, 해당 자본을 이용하여 항공기를 구매, 임차하였다고 주장했다. 패널 및 상소기구는 EDC의 단순 보도자료와 직원의 발언을 사실에 근거한 증거라고 볼 수 없기에 기각하였다.

세 번째 사유에 관하여 패널 및 상소기구는 Canada Account 프로그램 자체만 놓고 볼 때, 해당 프로그램이 수출보조금을 ‘의무적으로 지

급’하는 것이 아니라, ‘지급할 수’ 있도록 명시하였으므로 프로그램 자체는 보조금이 아니라고 판정하였다. 또한 당해 프로그램이 수출보조금으로 ‘이용되었는지(applied)’에 대해서 신용도가 낮은 채무자에게 표면상 무이자(non-concessional rate)로 제공되는 것은 아니지만, 사실상 무이자(concessional rate)와 마찬가지로 제공된 것과 다름없다고 브라질은 주장했던 바, 시장이자보다 낮기 때문이며 따라서 혜택이 존재한다고 보는 것이 타당하고 주장하였다. 이에 캐나다는 항공기수출에 일부 지원했으나, 시장이자율에 가까운(close to commercial) 이자율을 적용했다고 항변했다. 패널 및 상소기구는 Canada Account의 용자가 시장이자율보다 낮은 이자율을 적용하였으므로 혜택이 존재하며, ‘재정적 기여’와 ‘혜택’, 그리고 ‘수출행위를 조건으로 하는 지원’이 모두 인정되었기에 WTO SCM협정 제1조상 보조금과 제3조상 금지보조금에 해당한다고 판정하였다.

네 번째 사유에 관하여 패널과 상소기구는 순투자비용의 회수만으로는 혜택이 없다고 보기 어려우며, 시장이자율보다 낮은 금리로 지원받을 수 있었다면 ‘혜택’이 있는 것으로 봐야 하므로 TPC프로그램도 WTO SCM협정 제1조상의 보조금에 해당된다고 판정하였다. 또한 TPC 프로그램이 WTO SCM협정 제3조상 금지보조금 해당 여부에 대해서는 TPC프로그램 운영 내역 검토 결과, 중거리 지역용 항공기 판매에 대해서 TPC 프로그램을 통해 지원한 것은 수출행위를 ‘기대(expectation)’한 것으로 보아야 한다고 판정했으며, 이는 ‘수출행위를 조건으로’ 지원한 것과 마찬가지로 TPC 프로그램은 WTO SCM협정 제3조의 금지보조금이라고 판정하였다.

2.2.3 소결

캐나다와 브라질의 분쟁은 양국 모두 SCM협정을 위반하였음이 인정됐는데, DS222 사안을 보면 알 수 있듯이 2002년 5월 브라질은 캐나다가 90일의 기간 내에 분쟁해결기구의 권고와 판정을 이행하지 않았다고 이의를 제기하였고, 이를 받아들여 최대 247,797,000달러의 상계 조치를 허용하였다.

그러나 해당 제재조치는 실제로 취해지지 않은 바, 이는 양국 모두 SCM협정을 위반하였고, 상호간에 무역마찰을 더 이상 지속하고 싶지 아니하였기에 그러한 것으로 보인다. 이로 인해 분쟁해결기구의 판정과 달리 브라질과 캐나다, 모두 자국의 항공기산업에 대해 보조금을 계속 지급하고 있으며, 상계관세조치 또한 취하지 않아 WTO의 분쟁해결력이 위협받았다는 평가가 있다.

2.3 Airbus vs. Boeing 분쟁사례 분석

2.3.1 배경

Airbus와 Boeing 간의 분쟁은 2004년부터 진행되어온 사안이기에 선행 연구가 다수 존재하고 있는 바, 본 논문에서는 문준조의 연구(2008)¹⁰⁾와 김은영(2011)¹¹⁾, 그리고 조세연구원 보고서(2011)¹²⁾와 Jeffrey의 연구(2012)¹³⁾를 참고하여 연구가 진행되었다.

Boeing사는 1916년 설립되었으며, 당시 미국의 항공기 기술은 유럽보다 다소 뒤쳐졌으나, 2차 세계대전과 냉전으로 인해 항공기 기술 연구 관련 정부 지원을 받으면서 급속도로 발전하였고, 그 결과 1960년대 후반 상업항공기시장의 94%를 미국이 점유하게 된다.

Airbus사는 미국의 독점체제에 대응하기 위하여 1970년 프랑스의 Aerospatiale(지분율 37.9%)와 독일의 Deutsche Aerospace(지분율 37.9%)의 컨소시엄인 Airbus Industrie가 설립하였다. 이

후 1974년 스페인의 CASA(지분율 4.2%)가 합류하고 1979년 영국의 British Aerospace(지분율 20%)가 참여하면서 개별 법인들의 연합체 성격으로서 현재의 Airbus가 출범하였다. 출범 당시, 항공기시장의 진입장벽이 상당히 높았기에 영국과 독일, 프랑스 등 에어버스 참여 국가들은 산업 보호의 명분으로 대규모의 보조금을 지원하였다. 그 결과, 1980년대 들어서면서 미국의 항공기업체들과 경쟁할 수 있을 정도로 성장하였으며, 1980년대 초 Lockheed가 상업항공기 시장에서 퇴출되고, McDonnell Douglas가 Boeing에 인수/합병되면서 세계 상업항공기 시장을 사실상 에어버스와 보잉이 양분하게 된다.

이러한 상황에서 미국과 유럽은 공정무역을 이유로 상호간의 상업용항공기 제조업 관련 보조금 지원을 제한하는 “민간항공기무역에 대한 GATT의 적용에 관한 협정(Agreement Concerning Application of the General Agreement on Tariffs and Trade to Trade in Civil Aircraft: 이하 “1992년 협정”)“을 체결했지만 갈등은 계속되었고, 2003년 에어버스의 시장점유율이 보잉을 앞지르면서 2004년 10월 6일 미국이 EC를 WTO에 제소하고, EC가 맞제소하여 현재까지도 진행 중인 분쟁이 본격적으로 격화되었다. 해당 분쟁에는 한국을 비롯한 캐나다, 일본, 중국, 브라질, 호주 6개국이 제3자로서 참여하고 있는데, 에어버스와 보잉에 각각 부품을 납품하는 등 이해관계가 있어 참여한 것으로 판단된다. 캐나다와 브라질의 경우, 이미 중형 민간항공기 개발 및 판매에 관하여 보조금 분쟁을 벌인 사례가 있고, 우리나라와 일본 그리고 중국의 경우 민간항공기산업 진출을 장기적으로 검토하고 있기에 분쟁 결과에 집중하고 있다.

2.3.2 Airbus vs Boeing WTO 분쟁 경과

Airbus와 Boeing의 분쟁은 단일 건으로 통합되어 진행되지 않고 1, 2차 제소 및 맞제소 등으로 인해 여러 번 제소되어 15년째 각기 진행되고 있다. WTO에서 게시한 분류 코드를 기준으로 정리하면 아래의 표와 같다.

-
- 10) Moon, J. J., “Study on US-EU aircraft subsidy dispute and WTO dispute settlement system”, HanYang Journal of Law, 25(3), 2008, pp.85-107.
 11) Kim, U. Y., “Meaning and learning from case study on WTO dispute settlement”, the Journal of Korea Research Society for Customs, 12(4), 2011, pp.349-370.
 12) Cheung, J. H., Ahn Duk Geun, “Studies on WTO consistency of Tax and Fiscal policies”, Korea Institute of Public Finance, 2011, pp.100-135.
 13) Jeffrey, D., Kienstra, “Cleared for landing: aibus, boeing, and the WTO dispute over subsidies to large civil aircraft”, Northwestern Journal of International Law & Business, 32(3), 2012, pp. 569-606.

Table 5. Airbus vs Boeing, Settlement of WTO disputes concerning subsidy

분류	일자	경과
DS 316	'04.10.6.	미국, WTO DSB 제소
	'05.7.20.	WTO, 패널 설치
	'05.10.17.	WTO, 패널 구성
	'10.6.30.	최종 패널보고서 회람
	'10.7.21.	EU, 항소기구(AB) 항소
	'10.8.19.	미국, 항소기구(AB) 항소
	'11.5.18.	AB 보고서 회람
	'11.6.1.	WTO, AB 보고서 및 패널보고서 채택
	'11.6.17.	EU, WTO 권고 및 판결 이행 의사 통보
	'11.12.1.	EU, WTO 권고 및 판결 이행 완료 통보
	'11.12.9.	미국, 판결 미이행에 따른 조치 승인 요청
	'11.12.22	EU, 중재 요청
	'12.1.19.	미국&EU, 중재 중단 요청
	'12.3.30.	미국, WTO 판결 이행 관련 패널 설치 요청
	'12.4.17.	WTO, 패널 설치
	'16.9.22.	패널보고서 회람
	'16.10.13.	EU, AB 항소
	'16.11.10.	미국, AB 항소
	'18.5.15.	AB 보고서 회람
	'18.5.28.	WTO, AB 보고서 및 패널보고서 채택
'18.6.28.	미국, 중재 관련 신규 의장 및 중재인 지명 요청	
'18.7.9.	WTO, 중재자 구성	
'18.7.31.	EU, WTO 판결 이행 관련 패널 설치 요청	
'18.9.28.	WTO, 패널 설치	
'18.11.16.	패널, '19년 내 완료 예정 통보	
DS 317	'04.10.6.	EC, WTO DSB 제소
	'05.7.20.	WTO, 패널 설치
	'05.10.17.	WTO, 패널 구성
	'06.2.17.	EC, 패널 검토 연기 요청 (날짜 미지정)
'06.4.13.	패널, 6개월 내 검토 불가 통보 (DS353과 병합)	
DS 347	'06.1.31.	미국, WTO DSB 2차 제소
	'06.5.9.	WTO, 패널 설치
	'06.7.17.	WTO, 패널 구성
	'06.10.6.	미국, 패널 작업중단 요청
'07.10.7.	패널, 대기기간 만료 통보	
DS 353	'05.6.27	EC, WTO DSB 2차 제소
	'06.2.17.	WTO, 패널 설치
	'06.11.22.	WTO, 패널 구성
	'11.3.31.	패널보고서 회람
	'11.4.1.	EU, AB 항소
	'11.4.28	미국, AB 항소
	'12.3.12.	AB 보고서 회람
'12.3.23.	WTO, AB 보고서 및 패널보고서	

	채택	
'12.4.13.	미국, WTO 권고 및 판결 이행 의사 통보	
'12.9.23.	미국, WTO 권고 및 판결 이행 완료 통보	
'12.9.27.	EU, 판결 미이행에 따른 조치 승인 요청	
'12.10.11.	EU, WTO 판결 이행 관련 패널 설치 요청	
'12.10.23.	WTO, 중재 회부(DSU 22.6조)	
'12.10.30.	WTO, WTO 판결 이행 관련 패널 설치	
'12.11.27.	미국&EU, 중재 중단 요청	
'17.6.9.	패널보고서 회람	
'17.6.29.	EU, AB 항소	
'17.8.10.	미국, AB 항소	
'19.3.28.	AB 보고서 회람	
'19.4.11.	WTO, AB 보고서 및 패널보고서 채택	
'19.5.20.	EU, 중재자 구성 요청	
'19.6.3.	WTO, 중재자 구성	
'19.6.5.	중재자, 작업 재개 통보	
DS 487	'14.12.19.	EU, WTO DSB 3차 제소
	'15.2.23.	WTO, 패널 설치
	'15.4.22.	WTO, 패널 구성
	'16.11.28.	패널보고서 회람
	'16.12.16.	미국, AB 항소
	'17.1.17.	EU, AB 항소
	'17.9.4.	AB 보고서 회람
'17.9.22.	WTO, AB 보고서 및 패널보고서 채택	

* 2009.12.1.일 자 리스본 조약이 발효됨에 따라 EC 에서 EU로 분쟁당사자 지위가 승계됨.

* WTO 홈페이지 참조(검색일: 2019.8.13.).

2.3.3 미국 제소 사안(D316)

2.3.3.1 제소 내용 및 쟁점

미국이 주장하고 있는 EU의 SCM협정 위반 내용은 다음과 같다.

미국은 EU가 에어버스 컨소시엄에 따라 에어버스에게 1992년 협정 체결 당시 기준 총 150억 달러, 회사설립 당시 기준 400억 달러 가량의 보조금을 지급하였으며, 인프라 및 시설 관련 재정지원, 개발지원금의 채무감면, 은행을 통한 자본투입, 각종 연구개발 지원 프로그램을 포함하고 있다고 주장하였다. 또한 EU와 산하 회원국이 민간항공기 개발을 위하여 에어버스에 제공한 지원금은 SCM협정 상 금지보조금이라고 주장하였으며, 특히 A340-500/600 및 A380을 개발하기 위하여 지원한 프로그램과 에어버스의 모

기업에 제공된 유럽투자은행(European Investment Bank)의 대출금도 포함된다고 주장하였다. 이러한 에어버스에 대한 EU와 회원국의 지원조치로 인해 미국의 이익에 부정적인 효과를 끼쳤다고 주장했는데, 미국의 제소내용은 다음과 같다.

① 착수지원금

프랑스와 독일, 스페인, 그리고 영국이 대형 민간항공기 개발을 위해 에어버스사에 지급한 보조금으로서, 수혜기업의 착수지원금 이자를 상환할 때 시장기준보다 낮은 이자율을 적용해 주었으며, 해당 모델의 판매실적이 성공적일 경우에만 원금 상환을 요구하였다.

② 설계 및 개발 관련 대출 특례

EU와 회원국이 유럽투자은행을 통해 에어버스사에 자금을 조달한 것을 말한다.

③ 공장 설립 및 관련 기부금

EU와 회원국이 에어버스사가 시설 및 기타 기반시설 설립 및 확장 등을 할 수 있도록 지원한 조치를 말한다.

④ 기업 회계조정 조치

대형 민간항공기의 개발 및 생산을 위한 착수 지원금과 기타 자금 지원 조치에 대하여 EU와 회원국이 부채를 인수하거나 채무를 면제하고, 정부 소유/관할 은행으로부터 자본투입 및 기부금을 제공한 것을 말한다.

⑤ 연구개발 보조금

에어버스가 참가한 EU와 회원국의 항공비행 연구개발 프로그램에서 지원한 보조금을 말한다.

2.3.3.2 패널 및 상소기구 판정

상기 제소 내용에 대해 2010년 6월 WTO 패널은 미국이 승소하였다고 판정하였으며, 해당 유럽국가들은 금지보조금 판정을 받은 특혜조치들은 90일 이내에 철폐하고, 미국의 이익에 부정적인 효과를 초래하는 상계가능 보조금은 이를 소멸시키기 위한 조치를 취하거나 철폐할 것을 권고했다. 이에 EU는 7월에, 미국은 8월에 각각 상소기구에 항소하였다.

상소기구도 사안의 규모가 크고 심히 복잡하다는 사유를 들어 2011년 5월에서야 판결문을 공개했는데, 대체로 패널판정을 수용했지만, 일

부 판정에 대해서는 수정 및 반복하였다.

① 착수지원금 보조사례들의 단일성 여부

미국은 EU의 여러 착수지원금 보조 사례들을 단일 프로그램으로 패널이 인정하지 않은 것에 대해 이의를 제기했는데 상소기구는 다르게 해석했는데, DSU 제6.2조의 패널절차에 따라 일련의 착수지원금 보조 사례들은 이미 패널 설치 과정에서 단일 프로그램으로 인식되지 않았으며, 처음부터 위임사항이 아니었다고 판정하였다. 또한 제소국이 추정되는 사실에 대해 주장할 경우, 패널 설치 후 해당 사실에 대해 최대한 존재 가능성과 법적 쟁점을 명확하게 명시하는 것이 당연한데, 미국은 그러하지 아니했다고 판정하였다. 따라서 미국이 EU의 착수지원금 프로그램을 입증하지 못하였으므로 상소기구 또한 해당 프로그램 사실을 기각한 패널의 결론에 대해 "고려할 필요와 법적 효력이 없다"고 판정하였다.

② 착수지원금 사례의 금지보조금 여부

상소기구는 EU의 착수지원금 지원 사례들이 SCM협정상 금지보조금이라는 패널 판정을 부정하였다. 패널은 수출보조금을 규정하기 위해 'De Facto export contingency(사실상 수출 연계 조건)'라는 기준을 제시하였는데, 상소기구는 보조금 지급 기관이 장차 예상되는 수출 계약을 근거로 보조금을 지급한 사실만으로는 보조금과 해당 수출 예상 사실간의 인과관계가 성립되지 않는다고 보았다. 또한 보조금의 형태와 해당 프로그램 운영내역 및 보조금 지급 관련 상황 등을 고려하여 수혜기관의 수출사업을 촉진시키기 위해 해당 프로그램이 설계되었다고 판단되는 경우에만 SCM협정 제3.1조 (A)항과 각주 4에 따라 수출을 조건으로 하는 보조금이라고 판정했다.

상소기구는 착수지원금이 지급된 경우와 지급되지 않았을 경우, 에어버스사의 제품이 국내외 시장에서 얼마만큼 판매되었는지를 비교해야 한다고 보았다. 하지만 이러한 비교 기준이 될 에어버스 모델에 대한 선례는 없었다. 따라서 기업 특성 상 수익을 극대화한다는 가정 하에 상소기구는 보조금이 지급되는 않았을 경우의 국

내외 시장 판매 예상실적과 보조금이 지급된 경우인 시장 판매 실적을 서로 비교하여, 보조금 지급이 수출을 장려한 효과가 있는지를 확인하였다. 하지만 관련 기록, 패널의 사실조사 결과를 모두 종합하여도 판매 예상실적으로 유추할 만한 사실은 불충분하기에 상소기구는 'De Facto export contingency'를 인정하기 어렵다고 판정하였다.

이에 따라 상기 기준에 따라 독일과 스페인, 영국의 A380 계약이 금지보조금임을 입증하였지만, 프랑스의 A380, A340-500/600, A330-200 계약과 스페인의 A340-500/600계약에 대해서는 입증하지 못했다는 패널의 결정이 사실상 무효화되었다. 또한 근거 부족으로 인해 상소기구가 새로 제시한 법적 기준으로 Airbus의 착수지원금 보조 사례가 수출보조금을 형성하였는지에 대해서도 판단할 수 없다고 판정하여, 해당 사례의 착수지원금이 금지보조금에 해당하는지는 미결상태로 남게 되었으며, 패널 판정 내용 중 금지보조금을 90일 내로 지체없이 철폐하라는 권고를 뒤집었다.

③ 공장 설립 및 관련 기부금의 혜택 여부

상소기구는 EU의 공장 설립 및 관련 기부금 프로그램이 SCM협정 제1.1조(B)항의 혜택을 유발하지 않았다는 패널 판정을 일부 수정하였다.

MUHLENBERGER LOCH 산업부지 임대계약에 대해 보조금을 지급한 사례에서 패널 기록만으로는 해당 특수산업 부지의 시장가격과 실제 지불가격을 비교할 수 없으므로 해당 임대계약이 혜택을 유발하였는지를 판단할 수 없다고 보았다.

④ 기업 회계조정조치

상소기구는 기업회계조정 사례 중 프랑스 정부가 DASSAULT AVIATION사 소유지분(45.76%)을 AEROSPATIALE사로 이전한 것에 대해 일반적인 시장거래 및 투자 관행과 비교할 만한 기준을 패널이 설정하지 못하였고, 해당 조치가 SCM협정 제1.1조 (B)항과 제14조 (A)항을 위반하였다고 보았다.

이에 따라 상기 3번의 임대계약 보조금 지급 사례와 마찬가지로 패널 판정을 뒤집으면서 혜택이 발생했는지는 미결 상태로 남게 되었다.

⑤ 미국에의 부정적 효과 초래 여부

상소기구는 본 사안에서 보조금이라고 판정된 프로그램들이 미국의 대형 민간항공기사업에 부정적 효과를 초래하였는지를 검토하였다. 상소기구는 EU의 보조금 지급 결정이 유럽과 호주, 중국, 한국시장에서 미국 보잉사의 항공기 수입을 배제하게 되었으며, 현저한 소득감소를 경험하는 등 SCM협정 제5조 (C)항의 '심각한 손상'이 있었다는 패널 판정을 인정하였다. 그러나 브라질, 멕시코, 싱가포르, 대만, 그리고 인도에서 미국산 민항기에 대한 수입배제 현상이 발생했다고 보기 어렵다고 판정했다.

또한 연구개발 지원 조치가 보잉사에 SCM협정 제6조 (A), (B), (C)항의 '심각한 손상'이 있었다는 패널 판정은 인정하지 않았다.

2.3.4 EU 제소 사안(D353)

2.3.4.1 제소 내용 및 쟁점

EU는 미국이 보잉사에 지급한 보조금으로 인해 무역왜곡 현상이 발생하여 에어버스사에 부정적인 효과를 초래하였다는 이유로 맞제소하였는데, EU가 주장하고 있는 미국의 SCM협정 위반 내용은 다음과 같다.

① 법률을 통한 지원

EU는 보잉사가 해외판매법인(FSC; Foreign Sales Corporation) 세금지원법과 해외법인소득세(ETI; Extraterritorial Income Exclusion)법을 통해 연간 2억 달러 이상의 세계 혜택을 받았으며, 200억 달러 이상 R&D 보조금을 지원받아왔다고 주장했다. 특히, B-787 개발과 관련하여 공동개발 중인 일본정부가 해당 기종의 날개 부품을 제조하는 자국의 하청기업에 지원한 15억 달러는 보잉사를 지원하기 위하여 제공된 것이며, 이는 1992년 협정을 우회하는 조치라고 주장하였다.

② 연방정부의 지원조치

EU는 항공우주국(NASA)와 국방부, 상무부 등으로부터 항공우주 관련 R&D 프로그램을 통해 총 170억 달러 가량의 자금지원과 22억달러 가량의 세계 혜택을 받았다고 주장하였다.

③ 주 정부 및 지자체의 지원조치

EU는 워싱턴 주정부와 에버렛 시, 캔자스 주정부와 워치타 시, 일리노이 주정부와 시카고 시가 Boeing사에게 제공한 '세금우대, 채권금융, 리스계약, 본사 이전 지원, 연구개발 지원, 인프라 및 기타 혜택'이 보조금에 해당한다고 주장하였다.

2.3.4.2 패널 및 상소기구 판정

패널과 상소기구는 EC의 주장을 대부분 수용한 바, 자세한 판정 내용은 아래와 같다.

① 연방정부의 지원조치

패널은 보잉사가 수행한 NASA의 연구개발 프로그램이 '서비스의 구매'에 해당하므로 SCM협정 제1.1(A)(1)항에서 제외되는지에 대해 조사하였다. 해당 주장은 EC가 상기 8개¹⁴⁾의 연구개발 프로그램에 대하여 NASA와 보잉 간 조달계약 등을 통해 B-787 기종의 연구개발에 대한 지원금이라고 주장한 것에 대해 미국이 정부의 '서비스의 구매'에 해당한다고 반박한 것이다.

먼저, 패널은 SCM협정 제1.1(a)(a)(iii)과 제14조(d)항의 연혁을 알기 위해 회의록 등을 살펴본 바, 협정(안)에는 정부의 '서비스 구매'에 대한 내용이 포함되었으나 삭제되고, 본 협정에는 '상품의 구매'에 대한 내용만 남은 점을 토대로 계약국들이 의도적으로 '서비스의 구매'를 SCM협정 제1.1(a)(1)조의 예외대상으로 규정한 것으로 보았다. 이에 따라 '서비스의 구매'에 해당한다면 SCM협정 제1.1(a)(1)의 구속되지 않을 수 있는데, 보잉사가 참여한 연구개발 프로그램이 '서비스의 구매'에 해당하는지를 판단하기 위해서는 해당 프로그램 내에서 수행할 의무의 성격이 무엇인지, 연구개발의 목적이 NASA 등 여러 기관의 이득을 위한 것인지에 대한 판단이 필요했다.

이에 패널은 해당 8개 연구개발 프로그램이 오로지 보잉사의 혜택만을 위한 것이므로 '서비스의 구매'로 볼 수 없으며, 1989년부터 2006년 사이에 제공된 약 26억 달러의 보조금은 SCM협정 제1.1(a)(1)조의 자금의 직접 이전에 해당한다고 보았다. 또한 연구개발 프로그램에 따라 NASA가 보유한 시설과 장비 그리고 인력을 공급받은 것도 SCM협정 제1.1(a)(1)(iii)을 위반하는 조치이며, 보잉사가 수행한 국방부의 23개의 연구개발프로그램에 대해서는 일부 프로그램만 자금의 직접 이전에 해당하지만 국방부 시설을 제공한 점은 보조금에 해당한다고 판정했다.

또한 EU는 보잉사가 NASA 및 국방부의 연구개발 프로그램을 통해 이전받은 특허권, 기술자료 및 영업 비밀권 등 지식재산권이 SCM협정상 보조금에 해당한다고 주장했으나, 패널은 이를 기각했다. 왜냐하면 지식재산권 이전이 재정적 기여에 해당되더라도 해당 지재권이 특정 기업 또는 산업체에 한정되었다는 것을 EU가 증명하지 못하였기 때문이다. 또한 미국은 정부 지원하에 연구개발 프로그램을 수행하면서 획득한 특허권도 특허법에 따라 수혜기관 또는 계약기관이 갖도록 규정하고 있기 때문에 보잉사가 보유하게 된 지식재산권은 별도의 보조금으로 봐야 한다는 주장도 기각했다.

② 주 정부 및 지자체의 지원조치

패널은 워싱턴 주의 보조금은 금지보조금이 아니라고 판정했는데, EU가 SCM협정 제3.1(a)조 각주 4의 내용에 따라 해당 보조금과 수출 간의 연관성을 증명하지 못했기 때문이다.

하지만 FSC/ETI상의 세계 혜택과 워싱턴 주정부 및 지방정부의 세계 지원에 대해서는 200~300석 규모의 여객기 생산 부분에서 에어버스의 제품이 제3국 시장에서 배제되는 효과가 있었으며, 가격 인하 압력이 상당하였고 판매 감소가 있었다고 판정했다.

14) 해당 프로그램은 다음과 같다; High Speed Research Program, Advanced Subsonic Technology Program, Aviation Safety Program, Quiet Aircraft Technology Program, NASA High Performance Computing and Communication Program, NASA Research & Technology Base Program, NASA Patent Waiver Program, NASA Personal Dedicated to Boeing R&D.

III. 결 론

항공기 제조업은 그 특성상 막대한 초기투자비용과 장기간의 비용회수기간이 필요하며, 개발 성공 후에도 수출이 필수적인 점으로 인해

진입장벽이 매우 높다. 하지만 항공기 관련 기술은 여타 산업의 기술보다 최첨단 미래지향형 기술이며 전략기술과도 연계되기 때문에 국가의 보조가 필연적이다. 그러나 수출이 필수적이란 점에서 WTO로 대표되는 공정무역의 장에서 항공기 제조업 관련 선진국들과 경쟁할 수 밖에 없다. 이러한 상황에서 정부 지원하에 항공기를 개발한다면 WTO 규정과 기존 분쟁 사례의 쟁점을 면밀히 분석하여 최대한의 지원책을 찾아내야 할 것이다. 이에 본 연구의 결론은 아래와 같다.

① 법령, 정책 등 자료 내 공공연한 명시 자체 법령이나 정책을 입안할 때, 정부가 특정 산업을 위해 지원한다는 점을 강조하거나 신문이나 기업 자체 보도자료를 통해 대외적으로 자세하고도 과다한 정보를 제공하는 경향이 있다. 하지만 이는 앞선 분쟁사례에서 보듯이 다른 국가들의 견제 대상이 되거나 무역분쟁에 휩쓸릴 수 있다.

따라서 '항공우주산업개발촉진법' 등 항공산업 관련 법령을 내세워 직접적으로 항공산업의 진흥을 위한 제도임을 명시하는 것보다 '산업발전법'이나 '기초연구진흥 및 기술개발지원에 관한 법률' 등과 같이 여러 산업분야의 전반적인 활성방안 또는 기초기술 확보를 위한 조치임을 내세워 항공산업으로의 집중을 분산시켜야 할 것이다.

② SCM협정상 예외규정 활용

분쟁사례를 통해 확인할 수 있듯이 '기초연구(fundamental research)'에 대한 지원은 보조금에 해당하지 않는 경향이 있으므로, 해당 용어의 정의에 대한 면밀한 분석과 향후 정부의 지원 방향은 '기초연구'의 범위 내에서 지원되도록 하는 형태가 바람직할 것이다.

아울러 보조금은 '재정적 공여'와 '혜택'을 그 요건으로 하는 바, 이중 '혜택'은 시장에서 제공하는 수준보다 좋을 경우 '혜택'이 존재하였다고 해석하므로 가능하면 법규 또는 정책상 산업체에 관한 직접지원시 무상보조나 저리융자임을 강조하는 것은 지양해야 할 것으로 본다.

③ 국제협력 강화 및 기타 산업과의 연계

브라질과 캐나다, 미국과 EU간 분쟁사례를 통해 확인할 수 있듯이 상호간에 유사한 품목을 가진 경쟁국 간에 분쟁이 발생하는 경향이 있다. 따라서 공동연구개발 또는 국제협력을 통한 생산구조 분할 등을 통해 경쟁국과의 분쟁을 사전 예방하는 것이 필요하다.

또한 우주산업이나 재료산업 등 항공기술을 응용하여 활용할 수 있는 산업분야와의 연계를 통해 특정 산업에 대한 지원이 아님을 강조하여야 하며, 특히 우주산업의 경우, 정부 주도 개발이 상당부분 용인되고 있으므로 우주기술의 확보를 명분으로 관련 항공기술까지 동시에 개발하는 융통성이 요구된다.

한국은 상대적으로 항공분야의 후발국이기예 무역분쟁의 가능성이 부담될 수 있다. 하지만 후발주자였던 전자, 자동차, 조선 등의 분야에서 WTO 분쟁해결기구의 도움을 받은 사례가 있듯이, 항공산업 진흥을 위해서는 보다 면밀한 WTO 규정과 체제에 관한 분석이 매우 중요한 시점이다.

References

- [1] Lee, J. M., "The subsidy dispute between the United States and European Union concerning the large civil aircraft", Korean Forum on International Trade and Business Law, 20(1), 2011, pp.207-236.
- [2] Bae, J. H., E-today, 2019.7.2. <http://www.newspic.kr/view.html?nid=2019070213513909209&pn=97>
- [3] Park, J. W., Ahn, D. G., Han, K., 2017.11.2. <https://www.hankyung.com/economy/article/2017110215541>
- [4] KAI, 2019.1.17. <http://www.koreaero.com>
- [5] WTO Homepage https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/find_dispu_cases_e.htm
- [6] Nils, M., "The WTO's toughest case: an examination of the effectiveness of the WTO dispute resolution procedure in the Airbus-Boeing dispute over aircraft subsidies", Journal of Air Law and Commerce, 71, 2006, pp. 191-250.

- [7] Lee, J., "Aerospace industry promotion under WTO regime", *Current Industrial and Technological Trends in Aerospace*, 6(2), 2008, pp. 11-21.
- [8] Kim, U. Y., "Meaning and learning from case study on WTO dispute settlement", *The Journal of Korea Research Society for Customs*, 12(4), 2011, pp.349-370.
- [9] Moon, J. J., "Study on US-EU aircraft subsidy dispute and WTO dispute settlement system", *HanYang Journal of Law*, 25(3), 2008, pp.85-107.
- [10] Cheung, J. H., and Ahn, D. G., "Studies on WTO consistency of tax and fiscal policies", *Korea Institute of Public Finance*, 2011, pp.100-135.
- [11] Jeffrey D. Kienstra, "Cleared for landing: Airbus, Boeing, and the WTO dispute over subsidies to large civil aircraft", *Northwestern Journal of International Law & Business*, 32(3), 2012, pp. 569-606.