

# UN 지속개발위원회(UNCSD) 제6차 회의 참석결과

UN은 지속가능한 개발(Sustainable Development)을 목표로 '92.6월 리우환경 정상회의에서 “의제 21”을 채택하고, UN 차원에서의 추진성과 평가 및 향후 이행전략 논의를 위해 “지속개발위원회”를 설치, '93년 이후 매년 회의를 개최하고 있다. UNCSD 제6차 주요회의내용을 소개한다.

<편집부>

## 1. CSD 제6차 회의 개요

○회의기간 및 장소 : '98.4.29-5.1, 뉴욕 UN본부

○참가

- 53개 CSD 이사국을 포함, 각국 정부·국제기구 및 민간단체(NGOs) 대표

\* 우리나라는 환경부장관을 수석대표로 외교통상부·환경부등 관계공무원 및 전문가 참석

○“공동환경기술 이전을 위한 경주회의” 결과를 설명하고, UN 차원의 구체적 후속조치를 취해 줄 것을 제안

○소비패턴 지표개발을 위한 UN 시범사업에의 자발적 참여의사를 밝히고, 이와 관련하여 '99년초 노르웨이와 공동으로 “국제전문가회의” 개최 의사를 표명

## 2. 주요 회의 결과

○“지속가능한 개발” 목표달성을 위해 국가 및 지구차원의 실천전략일 담은 보고서 채택

- 각국 정부는 향후 물부족에 대비, 물가격 현실화와 수자원관리의 통합 등 담수자원의 전략적 관리방안을 마련해야 함.

- 산업계는 지속가능한 개발을 위해 정부의 규제에 따르기보다는 자발적인 노력(Voluntary Initiatives)을 확대해 나가야 함.

- 각국, 특히 선진국은 지속가능한 개발을 위해 국민의 소비패턴 변화를 유도해야 하며, 국제사회는 선진·개도국간 공동환경기술의 이전 촉진을 위해 노력해야 함.

## 나. 양자회담

(1) 한·일 및 한·중 회담

○황사 및 황해오염 방지등 동북아 지역의 현안 논의를 위해 “한·중·일 3국 환경장관회담”을 제의하고, 산업폐기물 북한반출과 관련 일본정부에 재발방지 촉구

\* 3국 환경장관회담은 금년 9월 일본 센다이에서 개최되는 에코 아시아(ECO-ASIA) 회의에서 논의하기로 잠정 합의

(2) 한·캐나다, 노르웨이 및 멕시코와의 양자회담

○캐나다와는 온실가스 감축 문제에 대한 우리나라의 입장을 설명하고, 이와 관련한 기술협력에 상호 노력키로 합의

○노르웨이와는 '99년 소비패턴에 관한 국제전문가회의의 공동주최 등 양국간 공동 관심사에 대해 논의

○멕시코와 온실가스 감축을 위한 국제논의에서 양국간 공조체계 구축 필요성을 재확인

\* 특히 미국, 캐나다 대표단과의 개별적 접촉에

## 3. 우리나라 대표단의 주요 활동

가. 수석대표 기조연설(4.29일 오전)

서 이들 나라는 기후변화협약 등을 이용하여 자국의 기술을 우리나라 등 개도국에 판매하려는 의도를 강하게 내비쳤는바, 앞으로 관련 압력이 거세어질 것으로 전망됨.

4. 후속조치

○향후 전 세계적으로 심각한 물 부족현상이 예상되므로 담수자원 확보를 위해 물관리체계를 통합·정비하고, 물가격 현실화 등 수요관리시

책의 적극 추진

○환경 비친화적 생산·소비활동은 자원의 낭비와 지속적 경제발전에도 장애가 되므로 범정부적 차원에서 산업계와 환경친화적 생산활동 촉진·장려

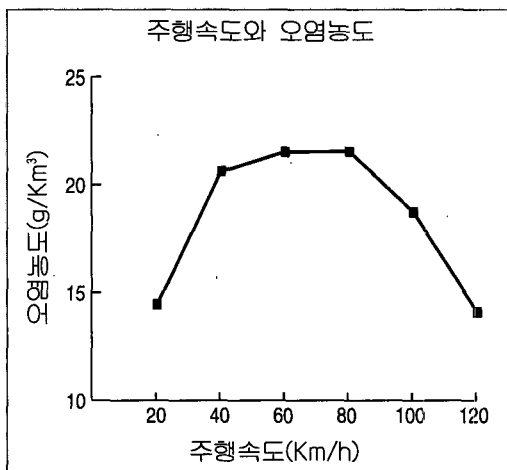
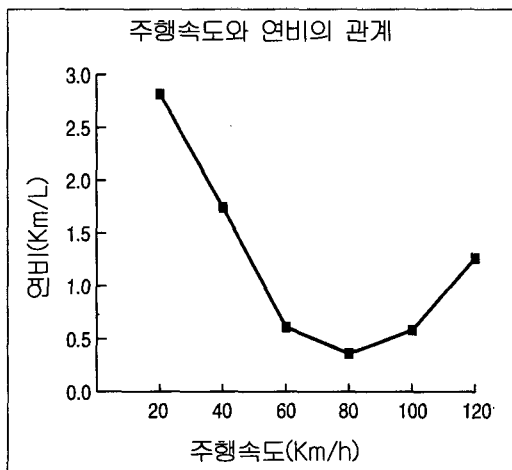
○황해오염, 장거리 이동 대기오염물질 등 동북아 지역 환경문제에 대한 대처능력 강화를 위해 “한·중·일 3국 환경장관회의” 개최 및 협력사업 추진

휘발유 승용차의 친환경적 경제속도는 80km/h임

- 자동차에서 배출되는 오염물질량이나 소비되는 연료는 주행속도와 밀접한 관계를 갖는다.
- 국립환경연구원 자동차 공해연구소에서 4대의 휘발유 승용차를 대상으로 정속 주행시에 1km당 배출되는 CO, HC, NOx 등의 오염물질량과 연료 1리터로 주행하는 거리(연비)를 조사한 결과에 의하면, 오염물질을 가장 적게 배출하고, 연료소비 또한 가장 적은 친환경적 경제속도는 80km/h인 것으로 나타났다.

(단위 : km/h)

주행속도	20	40	60	80	100	120
오염물질(g/km)	2.82	1.74	0.61	0.36	0.58	1.26
연비(km/L)	14.44	20.61	21.53	21.54	18.72	14.08



대상차량 : 1,500cc(누비라, 아반떼), 1,600cc(라노스), 1,800cc(크레도스)

## 1. ISO 인증

ISO는 국제표준화기구(ISO)가 규정한 품질 혹은 환경규격을 만족한 기업이나 단체에게 수여하는 공식 인증서를 말한다. ISO는 품질보증체제인 9000시리즈와 환경경영체제인 14000시리즈로 나뉘어진다. ISO9000은 무역을 촉진하기 위해 만들어 졌다.

이규격은 또 9001에서 9004까지 4가지로 분류된다. 9001은 제품설계에서부터 개발, 설치, 서비스에 이르기까지 생산전과정에 걸친 품질보증체제이며 9002는 제조와 설치부문에 한정된다. 9003은 최종검사와 시험에 관한 체제이며, 9004는 품질경영시스템 자문을 심사대상으로 하고 있다.

ISO 9000시리즈가 제조업을 대상으로 한다면 환경경영체제인 14000시리즈는 서비스업종을 포함해 전부문을 대상으로 한다는 점에서 차이가 있다.

ISO 14000은 특히 환경단체등 이해 관계자들의 욕구를 충족시켜 주어야 한다는 점에서 9000시리즈에 비해 심사가 까다로운 것으로 알려졌다. 9000과 14000은 모두 최종결과보다는 그러한 결과를 낳게 한 그 과정에 더 많은 비중을 둔다는 점에서 공통점이 있다.

ISO인증을 얻으려면 몇가지 절차가 필요하다. 대개 신청과 함께 서류검토가 이루어지고 문서심사를 거쳐 일단 예비판정이 내려지면 곧이어 현장심사를 받고 나중에는 사후관리심사까지 받는다. 사전 준비기간이 얼마냐에 따라 차이는 있지만 대체로 인증기관으로부터 인증서가 발급되기까지는 1년정도가 소요된다.

인증을 받으면 일단 3년까지는 인증의 효력이 유효하며, 그 후에는 재심사를 받아야 한다. 또 인증을 받더라도 1년에 2차례 정도의 사후관리 심사가 있다.

## 2. 공해수출

일반적으로 공업선진국 기업이 공해규제가 약한 개발도상국에 공장을 진출시켜 그곳에서 공해를 발생시키는 현상을 공해수출이라고 한다. 선진국기업이 개도국에 공장을 진출시키는 이유는 우선 개도국의 인건비와 세금이 낮으며 주민의 공해 반대운동이 약한 점을 들 수 있다.

현지정부는 세수가 늘어나고 국민소득이 증대하며 기술을 이전 받을 수 있으므로 외국 기업의 진출을 환영한다. 공해를 수출하는 측면에서 보면 자국에서는 환경정책에 앞장서고 자국민의 건강과 생활환경을 지키는 것으로 기업 진출에 대해 아무런 규제를 하지 않을 뿐만 아니라, 오히려 권장한다. 이제까지 최대 공해 수출사건은 1984년 인도에서 일어난 보팔사고다.

보팔시에 있는 미국의 유니언 카바이드 회사의 농약공장에서 맹독성 농약인 메틸이소시아네트 등이 유출된 사건으로 주민 2천여명이 사망하고, 20만명이 중독됐다. 공장 진출이외에 선진국에 의해 열대림 채벌이나 골프장 등 리조트 개발, 유해 폐기물을 후진국에 팔아넘기는 일, 독성이 강한 농약의 강제수출 등 다양한 공해 수출이 공공연하게 이뤄지고 있다.