

독일의 항공기소음방지법

The Prevention of Aircraft Noise Act in Germany

研究者：金明龍(副研究委員)

Kim, Myong-Yong

2002. 4.

**한국법제연구원**

# 목 차

제 1 장 서론 .....	5
제 2 장 항공기소음의 개념과 영향 .....	7
제 1 절 항공기소음의 개념 .....	7
제 2 절 항공기소음의 영향 .....	8
1. 수면방해(Schlafsstörung) .....	9
2. 청력상실과 소음난청 .....	9
3. 신체적 반응(körperliche Reaktion) .....	10
4. 통신방해(대화방해) .....	11
제 3 절 항공기소음의 평가와 한계치 .....	11
1. 항공기소음의 평가 및 조사 .....	11
2. 항공기소음의 한계치 .....	16
제 3 장 독일의 항공기소음방지법의 주요내용 .....	19
제 1 절 개 설 .....	19
제 2 절 항공기소음방지법의 목적과 적용범위 .....	20
1. 목적 .....	20
2. 적용범위 .....	20
제 3 절 소음방지구역의 지정 .....	22
1. 소음방지구역의 범위 .....	22
2. 소음방지구역의 범위확정의 법적 효과 .....	23
3. 소음방해의 조사 .....	26
4. 소음방지구역의 지정 .....	30
제 4 절 건축금지 및 그 밖의 건축상의 이용제한 .....	33
1. 건축금지 .....	33

2. 그 밖의 건축상의 이용제한 .....	36
제 5 절 소음방지조치 .....	37
1. 의의 .....	37
2. 비용 .....	38
제 6 절 건축금지에 대한 손실보상 .....	39
1. 개설 .....	39
2. 손실보상규정에 대한 헌법적 근거 .....	39
3. 제한된 적용범위 .....	41
4. 손실보상의 범위와 절차 .....	42
제 7 절 건축상의 소음방지조치비용의 배상 .....	43
1. 개설 .....	43
2. 비용배상청구권자 .....	43
3. 손해배상청구권의 발생시점 .....	44
4. 손해배상청구권의 내용상의 제한 .....	45
5. 손해배상청구권의 유효기간 .....	46
6. 비용배상의 절차 .....	46
7. 지급의무자 .....	48
제 4 장 결론 및 시사점 .....	49
부 록 .....	53
독일의 항공기소음방지법 .....	53
참고문헌 .....	59

## 제 1 장 서론

현대산업의 발전, 인간의 활동영역의 확대 및 삶의 질 향상에 대한 욕구의 증가로 인하여 교통수단이 발달하게 되었다. 교통수단의 발달 중에서도 특히 전국의 일일 생활권화에 기여한 것은 항공교통수단이라고 할 수 있다. 이러한 항공교통수단에 대한 수요는 새로운 공항의 건설 및 항공교통의 증가를 가져오게 되고, 이로 인하여 공항주변지역의 주민에게 소음공해를 유발하는 환경문제를 초래하게 되었다.<sup>1)</sup>

감각공해로 일컬어지는 소음의 피해는 수질이나 대기공해와는 달리 발생 즉시 인간의 귀나 몸을 통해 곧바로 정신적인 작용에 영향을 끼치게 됨은 물론 신체의 생리적인 곳까지 변화를 초래하여 즉각적인 반응을 보이게 하는 특징이 있기 때문에 민원건수 면에서 세계 어느 나라를 막론하고 가장 높은 비율<sup>2)</sup>을 차지하고 있다.<sup>3)</sup>

항공기소음은 인간의 신체적, 정신적 그리고 사회적 건강을 침해하며, 심지어서 두통과 의욕상실을 유발하고 정신적·육체적 능력을 감소시키고, 종국적으로는 인간의 건강에 상당한 위협을 가져온다. 또한 항공기소음은 상대적 가치의 하락에 따른 재산적 피해도 유발한다. 소음이 인간에게 미치는 대표적인 영향으로는 수면방해, 청력상실과 소음난청, 신체적 반응 및 통신방해 등을 들 수 있다.

- 
- 1) 항공기소음의 법적 문제에 대하여 김명용, 항공기소음의 법적 규제방안, 법제연구(통권 제20호), 2001, 211면 이하; 김명용, 군용비행장등 소음방지 및 주변지역지원에 관한 법률의 제정방안, 제4회 군 환경보전학술세미나, 2002.3.29, 2-1면 이하; 김명용, 군용비행장 등으로부터 발생하는 소음의 법적 규제방안, 제29회 공법학술발표회, 한국비교공법학회, 2001, 43면 이하; Myong-Yong Kim, Aktuelle Rechtsfragen des Lärmschutzes, insbesondere des Straßenverkehrs-Flug- und Sportslärms, Peter Lang, Frankfurt, 1999, S. 108; 김명용 외, 군사시설 주변지역 환경보호에 관한 법령제정 방안연구 - 군용비행장등소음방지 및주변지역지원에관한법률의 제정방안-(국방부용역보고서), 한국법제연구원, 2001.
  - 2) 환경분쟁조정위원회의 소음·진동에 관한 재정건수를 살펴보면, 1999년 조정을 신청한 총 400건 중 소음·진동분야가 전체의 87%를 차지하였고, 2000년도에는 59건으로 전체 신청건수(70건)의 84%에 달하였다. 홍준형, 환경법, 박영사, 2001, 884면.
  - 3) 손정곤, “국내 항공기소음의 현황과 문제점(제6회 한국환경기술사회 정기세미나 자료)”, 한국환경기술사회, 1999, 1면.

항공교통에 대한 항공수요는 소득수준의 향상으로 인한 해외여행 및 국제 교역량의 증가로 인하여 급격히 증가하고 있다. 특히 아시아·태평양지역의 경우는 매년 10%이상 성장하여 북미지역에 이어 세계에서 두 번째로 큰 항공시장으로 부상하였다.<sup>4)</sup> 이러한 현상은 앞으로도 계속될 전망이다.<sup>5)</sup> 이러한 항공수요의 증가는 신공항의 건설(예를 들면, 인천국제공항)이나 혹은 기존공항(예를 들면, 대구공항)의 확장을 불가피하게 된다. 이와 같이 항공기 운항항로 신설 및 운항횟수의 급격한 증가에 따라 항공기 소음피해가 공항주변지역의 주요한 환경문제로서 대두되고 있는데, 이는 특히 1987년 서울 올림픽 특수와 그 이후 해외여행 자유화 조치에 주로 기인한다.

1990년대 이후에 들어와서 공항 인근주민들은 항공기 소음으로 인한 재산적 및 정신적·신체적 피해와 관련하여 소음피해방지대책을 정부에 요구하고 있다. 그러나 항공기소음에 대한 대책은 예산상의 문제 등으로 인하여 지금까지 소극적으로 대처해왔다. 따라서 우리 나라의 경우 국내 공항의 항공기 소음에 대한 체계적이고 일관된 정책이 부족하고 소음피해에 대한 보상이나 실태파악도 미미한 실정이다.<sup>6)</sup> 이러한 문제에 대하여 적절하게 대처하기 위해서는 그에 대한 대책의 수립이 시급하다.

따라서 본 연구는 공항으로부터 발생하는 소음의 사전적 방지 및 부득이하게 발생한 경우 사후적 배상에 대하여 체계적으로 규정하고 있는 독일의 항공기소음방지법을 소개하여 앞으로 국내의 항공기소음, 특히 군용비행장 및 민군공용공항등으로부터 발생하는 항공기소음으로 인한 민원에 대응하고 관련법제의 개선에 방향을 제시하고 한다.

4) 건설교통부, 건설교통백서(1993-1997), 1998, 371면.

5) 예를 들어 김포공항의 경우 1993년(451회/1일), 1994년(490회/1일), 1995년(539회/1일), 1996년(586회/1일), 1997년(628회/1일), 1998년(575회/1일)이다. 이러한 통계자료를 볼 때 평균적으로 항공기 운항회수가 전체적으로 증가하고 있다(환경부, 환경부백서 2000, 2001, 307면). 인천국제공항의 개항과 더불어 항공기 운항회수는 더욱 더 증가할 것으로 보인다.

6) 이에 대하여 한국공항공단, 『항공기 소음대책 현황』, 1998. 8 참조.

## 제 2 장 항공기소음의 개념과 영향

### 제 1 절 항공기소음의 개념

우리 나라의 소음·진동규제법은 “기계·기구·시설 기타 물체의 사용으로 인하여 발생하는 강한 소리”를 소음으로 정의하고 있다(제2조제1호). 이러한 소음(unerwünschter Lärm, unwanted sound)은 이웃 또는 제3자를 방해(stören) 할 수 있거나 또는 방해하고,<sup>7)</sup> 장시간의 많은 음량(Lautstärke)의 경우에 있어서는 병을 유발시킬 수 있는 원하지 않는 소리(Schall)이다. 방해의 개념에는 위협(Gefährdung), 현저한 침해(erhebliche Belästigung<sup>8)</sup>) 혹은 이웃에 대한 불이익이 포함된다. 소리가 소음으로 되는 시기는 소리에 대한 당사자의 상황과 입장에 달려있지<sup>9)</sup> 항상 소리의 강도에 달려있는 것은 아니다. 이로부터 소음이 물리적인 크기가 아니라, 사회심리적 크기임을 도출해 낼 수 있다. 왜냐하면 “원하지 않는(unerwünscht)”의 개념은 주관적 판단에 달려있기 때문이다. 따라서 소음은 측정될 수 없으며, 단순한 객관적인 판단을 허용하지는 않는다. 물리적으로 측정 가능한 것은 발생하는 소음에 대해서만 가능하다. 이러한 소음은 데시벨(dB)이라는 단위로 표시된다.<sup>10)</sup>

항공기 소음, 특히 제트엔진에서 발생하는 음압은 자동차 경적소리보다 더욱 높다. 제트엔진이 이륙하는 경우 전방 100m 지점은 120~130 dB의 음압이며, 제트엔진에서 발생하는 소음은 인근 25m 부근에서 130~140 dB로 측정되고 있다.

항공기로부터 발생하는 물리적 소음은 항공기의 종류, 항공기의 크기, 풍향 등에 의해 달라질 수 있다. 항공기 기종별 발생하는 소음에 대한 일본의

7) Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm vom 16.7.1968 (TA-Lärm), Ziffer 2.11., in: Beilage zum BAnz. Nr. 137.

8) “Belästigung”의 개념은 신체적, 정신적 침해이다(Beeinträchtigung des körperlichen und seelischen Wohlbefindens). 따라서 침해라고 번역하였다. vgl. Die amtliche Begründung zu § 3 BImSchG (BT-Drucks. 1/179, S. 29).

9) Schröder, Lärm - Entwurf einer Definition, ZfL 1981, S. 154.

10) Gottlob/Meurers, Wirkungen von Straßenverkehrslärm, ZfU 1984, S. 42.

조사결과를 보면 AH1 대잠 헬기, UH1 수송기, 수송기(CH46, CH45) 등이 배출하는 물리적 소음은 CH53, AH1, CH46, 그리고 UH1의 순으로 나타나고 있다. 거리별로 이들 항공기에 의한 소음도를 보면 항공기로부터 150m 떨어진 주변지역은 대체로 80~90 dB의 높은 수치를 보이고 있다. 또한 600m 이상 떨어진 주변지역인 경우에는 70 dB 정도로 소음의 강도가 다소 낮아지는 것으로 조사되었다. 물론 이러한 조사결과는 풍향과 비행기의 이착륙 대수 등에 의하여 달라질 수 있지만, 환경기준치에 의하면 주택지역(60 dB)은 적어도 이들 항공기로부터 1500m 이상 원거리에 조성되어야 한다는 것을 시사한다. 또한 수송기와 헬기 기지로부터 600m 이내 지역에 거주하고 있는 주민들은 소음공해에 노출되어 있다고 할 수 있기 때문이다. 그러므로 헬기보다 폭음을 발생하는 전투기 공항은 1500m 보다 더 떨어진 곳에 주택지가 조성되어야 할 것이다.

## 제 2 절 항공기소음의 영향

법원의 판결에 있어서 소음의 영향에 대한 지식을 가지고 이를 법적 판단에 함께 고려하여야 한다. 지난 몇 년 동안 소음의 영향에 대한 의학적, 심리학적 및 사회학적 연구가 이루어졌다.<sup>11)</sup> 이를 통하여 법적인 판결이나 판단의 근거를 제공한다. 특히 인간에 대한 소음의 영향과 소음을 통한 현저한 침해(erhebliche Belästigung)에 달하게 되는 한계치의 결정에 대하여 주로 연구되어졌다. 현재까지의 연구들에 의하면 소음은 인간의 신체적, 정신적 그리고 사회적 건강(Wohlbefinden)을 침해할 뿐만 아니라, 심장순환질환에로의 발전가능성을 가지는 위험요소로서 평가되고 있다.

---

11) Klosterkötter, Neuere Erkenntnisse über Lärmwirkungen, KdL 1974, S. 103 ff.; ders., Lärmwirkungen und Lebensqualität, KdL 1973, S. 113 ff.; Gottlob/Meurers, ZfU 1984, S. 41 ff.; Schick, Ziele des Schallschutzes aus Sicht der Lärmwirkungsforschung, ZfL 1993, S. 1 ff.; Jansen, Zur "erheblichen Belästigung" und "Gefährdung" durch Lärm, ZfL 1986, S. 2 ff.; ders., Verkehrslärmwirkungen bei besonderen Personengruppen, ZfL 1987, S. 152; ders., Zum Stand der Wirkungsforschung, in: Hans-Joachim Koch, Schutz vor Lärm, 1990, S. 9 ff.; Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen, ZfL 1990, S. 1 ff.

## 1. 수면방해(Schlafsstörung)

소음은 수면을 방해한다. 이는 소음에 의한 침해 중에서도 가장 자주 언급되는 것 중의 하나이다. 일반적인 견해에 의하면 방해받지 않은 수면은 인간의 건강에 중요한 의미를 가진다고 한다.<sup>12)</sup> 1986년도에 독일연방환경청(Umweltbundesamt)의 위임 아래 소음방지에 대한 연구팀은 설문 조사를 실시하고 이를 평가하였다. 그에 의하면 수면방해는 소음에 의하여 가장 자주 발생된다고 한다.<sup>13)</sup> 수면방해는 짧은 시간에 한정될 수 있거나 또는 전체 수면과정을 변경시킬 수도 있다. 야간의 수면방해의 주요한 결과는 무엇보다도 저녁시간의 잠들기의 어려움, 한 밤중의 잠깨고 새벽시간에 있어서 재 수면의 문제점들이다.<sup>14)</sup>

소음의 영향에 대한 학제적 연구그룹의 견해에 의하면 도로교통소음에 의한 수면방해는 옥내에서 평균치 30 dB을 넘지 않을 경우에는 일반적으로 피할 수 있다고 한다.<sup>15)</sup> 고요한 지역에 익숙한 사람은 30 dB 이하의 소음에 의해서도 수면방해를 받을 수 있다고 한다.

현재까지 독일에서 실시된 유행병학상의 연구결과에 의하면 도로교통소음에 의한 야간의 교란에 대한 한계치는 옥외에서 평균치 45 dB에 놓여 있다고 한다.<sup>16)</sup>

## 2. 청력상실과 소음난청

소음은 또한 소음난청과 청력상실을 유발시키며, 이를 통하여 건강을 직접적으로 침해한다. 귀 내부의 감각세포는 시끄러운 소음에 의하여 그의 능력에 손상을 입게된다. 만약 소음에 의한 방해가 매우 강하고 장기간 지속되면 신진대사의 장애로 인하여 모세세포가 점점 죽게된다.<sup>17)</sup> 모세세포는 재생될 수 있는 능력을 지니고 있지 않으므로 하나의 지속적인 청각손

12) Umweltbundesamt, Lärmbekämpfung 88, S. 105.

13) Umweltbundesamt, Lärmbekämpfung 88, S. 106.

14) Umweltbundesamt, Lärmbekämpfung 88, S. 109.

15) Umweltbundesamt, Lärmbekämpfung 88, S. 111.

16) Umweltbundesamt, Lärmbekämpfung 88, S. 110.

17) Umweltbundesamt, Lärmbekämpfung 88, S. 103.



상의 결과를 낳는다. 소음난청은 또한 불치의 병이다. 젊은 나이에 얻게된 손상은 평생 동안 지속된다. 소음난청의 심리적 결과는 건강한 사람들이 생각하는 것보다 훨씬 크다. 왜냐하면 정신도 청각으로부터 영향을 받기 때문이다.<sup>18)</sup>

### 3. 신체적 반응(körperliche Reaktion)

조직체(Organismus)에 대한 자극적인 영향, 특히 소리의 영향은 신체적 활동과 반응의 충족과 관계된다. 이를 통하여 우리의 신체는 고도의 실행준비와 활동의 상태로 전환한다. 소음의 경우에 있어서 이러한 실행준비와 활동은 한편으로는 청각시스템과의 직접적인 관계를 통하여, 다른 한편으로는 뇌(腦)에서의 정보활동에 의하여 자극된다.<sup>19)</sup> 인간의 조직체들이 위협에 대해 고도의 준비를 통하여 마련되는 경보장치로서 가장 중요한 청각시스템은 발생학적으로 방향감각과 정보전달에 기여한다.<sup>20)</sup>

독일연방보건청은 18세에서 34세까지의 57명의 남자를 대상으로 교통소음의 영향을 받는 그룹과 그렇지 않는 그룹으로 나누어 하루종일 노동을 시켰는데, 소음의 방해를 받은 그룹의 남성들에게서는 상당한 아드레날린액과 고아드레날린액이 세포내부로부터의 마그네슘-이온의 이탈현상이 나타났다. 이러한 혈청-마그네슘액은 반 조절적으로 스트레스억제에 영향을 미치며, 신장을 통하여 증가된 마그네슘분비에 이바지한다.<sup>21)</sup> 마그네슘결핍과 소음에 의한 장애는 혈관조직 내에서 전해물질의 전이를 유발하고 지속적인 장애의 경우에는 만성적인 혈압의 상승에 이바지하는 동맥과 정맥의 지름의 축소에 영향을 미친다.<sup>22)</sup>

위에서 언급된 반응은 소음에 의한 방해의 경우뿐만 아니라, 신체적, 정신적 방해의 경우에도 나타난다. 반응들은 무성의 신경계통의 자극수준의

18) AOK, Bleib Gesund, Das AOK-Magazin, 6/1993, S. 14.

19) Umweltbundesamt, Lärmbekämpfung 88, S. 111.

20) Klosterkötter, Gesundheitliche Aspekte des Verkehrslärms, KdL 1972, S. 115; ders., KdL 1973, S. 116.

21) Umweltbundesamt, Lärmbekämpfung 88, S. 112.

22) Ebenda.

상승으로서 의미를 지닌다.<sup>23)</sup> 장기간 지속되는 소음방해의 경우에는 신체적 반응이 보통의 범위의 경계에 장시간 머무른다. 이로 인하여 소음이 병에 걸릴 위험의 증가, 즉 심장순환시스템의 병에 기여할 수 있다.<sup>24)</sup> 직접적이고 지속적인 신체의 침해는 약85데시벨에서 시작되고,<sup>25)</sup> 65 dB부터는 이미 심장순환시스템의 병에 대한 위험이 높아진다.<sup>26)</sup> 이와 같이 강한 소음은 혈압의 전개에 부정적인 영향을 지닌다는 사실을 알 수 있다.

#### 4. 통신방해(대화방해)

항공기지 주변주민들이 대화의 방해를 받는다는 것은 이미 잘 알려진 사실이다. 노약자나 청력이 약한 사람은 소음으로 인하여 방해를 많이 받으며, 40대는 20~30대에 비하여 청력이 약화되고 있다. 1m 거리에서의 하는 통상의 대화의 파장은 50 dB이며, 이때 배경음이 대화의 음압의 2/3 이상, 즉 35 dB 이상이 되는 경우에는 대화에 장애를 받는 것으로 알려지고 있다.

### 제 3 절 항공기소음의 평가와 한계치

#### 1. 항공기소음의 평가 및 조사

항공기소음은 다양한 방법으로 측정되고 있다.<sup>27)</sup> 그러나 공통적인 것은 특정한 시점만의 소음치가 아닌 등가 소음도를 사용하고 있다는 것이다. 미국과 뉴질랜드 등은 등가 소음도( $L_{eq}$ )에 야간(22:00~익일 07:00)에 10dB의 가중치를 둔 평가단위로서 주야 소음도인  $L_{dn}$ 을 단위로 측정하고 있다. 독일은 항공기 운항의 횟수, 시간대, 운항 지속시간, 그리고 최고 소

23) Ebenda.

24) Umweltbundesamt, Lärmbekämpfung 88, S. 113.

25) Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, Umweltgutachten 1987, TZ 1425 ff.

26) Umweltbundesamt, Daten zur Umwelt 1992/93, S. 574.

27) 강대준, 『항공기소음』, <http://www.me.go.kr/book/html/대기분야/3-31.html>, 1~2면.

음도 등을 고려한 등가 소음도인  $L_{eq}$ 를 단위로 측정하고 있다. 프랑스의 경우는 소음 규제용 지수인 N과 토지이용 구분용 지수인 N을 측정단위로 사용하고 있다. 이에 비하여 한국, 일본 및 중국은 가중 등가 지속 감각 소음도(WECPNL: Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level)라는 단위로 소음도를 측정하고 있다.

WECPNL이란 국제민간항공기구(ICAO)가 제안한 항공기의 소음도를 나타내는 단위이며, 음향의 강도와 이의 빈도, 발생시간대 등의 요소를 고려하고, 다수의 항공기에 의한 소음의 총발생량을 1일 평균량으로 평가한 것이다.<sup>28)</sup> WECPNL은 구체적으로 각각 단어별로 다음과 같은 의미를 지닌다. 먼저 가중(W)은 동일한 크기의 항공기 소음일지라도 시간대에 따라 소음에 대한 느낌이 다를 수 있기 때문에 항공기의 소음치에 대해 저녁 시간(오후 7시부터 오후 10시까지)에는 5 dB를, 그리고 야간(오후 10시부터 다음날 오전 7시까지)에는 10 dB를 가산하는 가중방법을 사용하며, 계산을 간편하게 하기 위하여 석양의 소음 발생횟수를 3배로 하고 야간에는 10배로 조정하는 방법을 채택하기도 한다. 가중(W)된 소음은 1일을 24시간으로 평균하는 등가(E) 절차를 거치게 된다. 계속성(C)은 평균치로 환산된 소음이 하루 종일 계속되는 것을 나타낸다. 즉 계속성을 전제로 하는 것이다. 여기서 P와 N은 각각 감각과 소음을 나타내며, 레벨(L)은 소음의 주파수 성분을 고려해서 이의 크기뿐만 아니라 소음의 정도에 중점을 두고 평가한 것이다.

이와 같은 의미를 지니는 WECPNL은 통상 측정을 간편하게 하기 위해 감각, 소음, 레벨은  $PNL = dB(A)+13$ 으로 정의되고 있으며,  $WECPNL = dB(A)+10 \log_{10}N-27$ 로 추정한다. 여기서 dB(A)란 1일 발생한 항공기의 소음 에너지의 평균치를 말하며, N은 시간대별로 조정된 소음의 발생횟수이다.

일본의 경우 항공기소음에 관하여 WECPNL을 사용하고 있지만 환경청과 방위시설청이 각각 다른 측정방법을 채택하고 있다.<sup>29)</sup> 일본은 국제

28) 普天門飛行場移設對策本部, 『シェワフ沖調査結果報告書』 ([http://www.jca.ax.apc.org/~sei-u/hitosubo\\_kanto/heliport/report/R5-4-6.html](http://www.jca.ax.apc.org/~sei-u/hitosubo_kanto/heliport/report/R5-4-6.html), 1997.11).

29) 沖繩縣文化 環境部, 『航空機騒音による健康影響に關する調査報告書の概要』(<http://>

민간항공기구가 제시하고 있는 방식, 즉 하루를 주간, 저녁, 심야의 각 시간대로 구분하고 있는 ECPNL을 시간대별로 조정한 단위인 WECPNL을 근본으로 하고 있다. 일본환경청은 연간 대표치로서 1일 WECPNL을 연간 평균치로 환산한다.

이에 반하여 일본 방위시설청은 소음측정시 민간공항과 특수공항이 성격상 동일하지 않다는 점에 착안하여 독자적인 방식으로 항공기 소음도를 추계하고 있다. 그 이유는 민간항공기와 특수항공기에 대한 주민반응이 다르기 때문이다. 즉 민간공항과 특수공항 소음에 대한 주민반응을 조사한 결과 하루 비행횟수의 변동폭이 큰 특수공항에 대해서는 연간 대표치를 구하는 것 보다 비행횟수의 연간변동의 80%를 범위로 상위치를 사용하여 WECPNL의 연간 대표치를 구하는 것이 주민반응도와 상관도가 높기 때문이다.

이상과 같은 일본 환경청과 방위시설청이 채택하고 있는 항공기에서 발생하는 소음도의 산출 방식간에는 다음과 같은 차이가 있다.

《일본 환경청과 방위시설청간의 항공기소음도 측정방법 비교》

항 목	환 경 청	방위시설청
표준 총 비행횟수	평균치	90퍼센트 일치
계속 시간 조정	고정치	계속 시간에 따라 조정 (비행 중과 엔진 테스트시 차별)
착륙시 소음 조정	조정안함	제트엔진기에 한해 2dB 가산

자료 : 沖縄縣文化 環境部, 『航空機騒音による健康影響に関する調査報告書の概要(<http://www.asahigawa-med.ac.jp/igakubu/hygiene/okinawa/report.html>, 1999.8.26), 2頁

일본 환경청은 매 하루마다 WECPNL을 연간 평균치로 소음도를 계산하는데 이는 표준 총 비행횟수로서 최고 소음도에 따라 가중치를 두고 있

[www.asahigawa-med.ac.jp/igakubu/hygiene/okinawa/report.html](http://www.asahigawa-med.ac.jp/igakubu/hygiene/okinawa/report.html),  
26), 2-1~2-3頁.

1999. 8.

으며, 비행횟수의 평균치를 구하는 것에 해당한다. 이에 대해 방위시설청은 특수공항과 민간공항에 있어 주민들의 반응을 비교한 키무라(木村)의 보고서에 근거하여 90% 일치율을 채택하고 있다. 소음의 계속시간을 조정하는 것에 관해서는 환경청의 방법은 실제의 계속 시간에 관계없이 일정치를 부여하고 있는 것에 비해 방위 시설청은 계속시간을 고려 조정치를 가산하고 있으며, 이 조정치는 비행중과 제트엔진의 여부에 따라 다르게 계산하고 있다.

이러한 이유로 방위시설청의 산출방식은 환경청의 산출방식보다 ICAO가 제시한 WECPNL의 정의에 더 가깝다고 할 수 있다. 착륙시 소음을 고려한다는 측면에 있어서도 방위시설청의 산출방식이 당시의 측정결과에 기초하여 제트엔진 균용기에 대해 2 dB을 가산하는 조정방법을 채택하고 있다.

독일의 경우 항공기소음방지법(Fluglärmschutzgesetz) 제2조와 제3조의 적용범위에 있어서 등가치적 지속소음수치가 결정적인 기준이 된다. 이 수치는 인근 토지에 대하여 방해를 유발하는 비행장으로부터 발생하는 항공기소음의 수인한도의 평가에 대한 법적 기준을 제공한다.

항공기소음방지법에 의한 소음방지구역의 지정의 기초는 항공기소음방지법 제3조와 이와 관련한 장치에 근거하여 조사된 등가치적 지속소음수치로부터 도출될 수 있다. 그에 의하면 항공기의 모든 통과비행에 대한 소음의 최고수치와 지속성으로부터 중간수치가 나온다. 조사시간과 관련하여서는 일년 중 항공교통량이 가장 많은 6개월을 근거로 한다. 중간절차에는  $q=4$ 라는 2 등분변수가 놓여 있다. 그 이외에도 주간과 야간비행에 대한 다양한 평가요소들이 도입된다. 등가치적 지속소음수치의 평가는 1 가(價)의 보고로 될 것이다. 왜냐하면 주간과 야간의 시간에 대한 수치는 하나의 가치로 합쳐지게 된다.

독일의 경우는 항공기소음방지법에 의한 비행장의 소음방지구역을 항공기소음에 의하여 야기된 등가치적 지속소음수치 67 dB(A)을 초과하는 지역에까지 지정하고 있다. 소음방지구역은 2개의 구역으로 구성되어 있는데, 그 한계치는 등가치적 지속소음수치 75 dB(A)를 통하여 정하여 진다.

제1 방지구역(Schutzzone 1)에서는 원칙적으로 주택의 건축이 원칙적

으로 금지된다.(항공기소음방지법 제5조제2항). 기존의 주택의 소유자는 건축상의 소음방지조치에 대한 비용의 보상청구권을 가진다. 주생활공간의 차 단건축부분의 평가된 전체건축소음은 적어도 50 dB(A)에 달하여야 한다.

제2 방지구역에서는 병원, 양로원, 학교, 요양원 그리고 유사한 보호 필요성이 있는 시설의 설치는 원칙적으로 금지된다(항공기소음방지법 제5조 제1항제1문).

다른 경우에 있어서 주간(오전 6시부터 오후 10시)과 야간(오후 10시부터 오전 6시)에 대하여 독일공업규격45643(DIN)에 의하여 측정 기술적으로 조사된 평가수치가 적용된다. 이 독일공업규격45643은 원칙적으로 모든 항공기소음과 항공기소음의 측정 및 평가의 모든 임무에 대하여 적용될 수 있다.

독일공업규격45643 제1절은 다양한 적용영역에 대한 항공기소음의 측정과 평가에 대한 측정크기와 감정크기를 정의하고 있다. 이러한 크기들은 항공교통법 제19a조에 의한 항공기소음감시시설에 대한 요구와 관련하여서 뿐만 아니라, 독일공업규격45645 제1절에 근거한 항공기소음평가와 관련하여서도 규정되었다. 또한 독일공업규격45645 제1절은 특히 제2절과 제3절에서 사용하고 있는 측정크기와 감정크기를 정하고 있다. 독일공업규격45643 제2절에서는 항공교통법 제19a조에 의한 공항의 부근에 있어서 항공기소음감시에 대한 측정시설에 대한 요구들이 확정된다. 독일공업규격45643 제2절은 공항 주변에 있어서 지시되고 추천된 항공로와 비행절차를 음향학적으로 감시하는 데에 기여하는 측정시설에 적용될 수 있을 뿐만 아니라 항공기소음방지법 제3조에 관한 장치에 의존한 등가치적 지속소음수치가 결정되게 되는 측정시설에도 적용될 수 있다. 독일공업규격45643 제2절은 특히 항공기소음방지법에 의하여 예측된 소음방해와 실제의 소음방해를 비교 가능하게 한다. 독일공업규격45643 제3절에서는 독일공업규격45645에 의한 평가수치의 조사가 다루어지게 된다. 동규격 제3절로부터 밝혀진 주야간에 대한 평가수치는 소음상황의 특수성에 대한 초과수치를 가지는 중간변수  $q=3$ 에 기초하는 에너지등가치적 중간수치이다. 에너지등가치적 중간수치는 평가시간과 평가절차가 일치하는 한 기준치(Richtwert)

혹은 한계치(Grenzwert)와 비교하여 적용될 수 있다. 그러나 기준치 혹은 한계치는 독일공업규격에서 정하여지지 않았다.

필요한 건축상의 소음방지의 조사에 대하여 고속비행의 평균 최고수치 또한 중요한 의미를 가질 수 있다. 일반적으로 측정크기는 단시간과 같은 모든 비행결과들의 최고수치이다. 반면에 소음압력수치는 최고수치보다 10 dB적다. 측정장소는 가능한 한 평탄하고 반사되는 지역을 선택하여야 할 것이다.

항공기소음이 문제되는, 그러나 항공기소음방지법에 근거를 두지 않는 영역에 있어서의 도시건설적 계획에 대해서도 또한 독일공업규격 18005 제1절에 의하여 독일공업규격 45643에 의한 방해가 조사될 수 있으며, 표 2에 의한 지침수치에 의하여 평가될 수 있다. 이러한 영역에 대하여 독일공업규격 4109가 옥외건축부분의 항공소음방지에 대한 최소요구조건을 정하고 있다.

만약 등가치적 지속소음수치가 주법상의 규정에 의하여 조사될 수 없는 한, 표준적인 옥외소음수치의 확정을 위하여 간접통과비행의 평균 최고수치가 조사되어야 할 것이다. 평가시간(06:00~22:00)에 있어서 82 dB(A)이라는 수치를 20회 이상 혹은 시간당 평균 한번 이상 초과하였으므로 최고수치에 대하여 평가치가 기초되어진다. 이러한 경우들에 있어서 독일공업규격 4109의 요구조건은 주거공간, 침실과 강의실에 있어서 평균 최고수치는 최고 55 dB(A)에 제한되는 결과로 된다.

## 2. 항공기소음의 한계치

우리 나라의 항공법 및 기타 관련법규는 공항으로부터 발생하는 수인 가능한 항공기소음의 기준치를 현재까지 규정하지 않고 있다. 따라서 기준치는 개별적 사안의 구체적 사실에 의하여 정하여질 수밖에 없다.

일정한 토지의 지역종류에의 분류는 건설법적으로 특정된 상황에 근거를 두게된다. 지역종류에 따라 소음의 침해로부터 보호가 더 요구될 수 있으면 있을수록 그 토지는 더 보호가치가 있게 된다. 그에 의하여 항공기소음과 관련하여 주거지역, 중심지역과 상업지역 및 공업지역에 대한 보호필요

성에는 차이가 있다.

만약 주거지역이 이웃한 중심지역, 공업지역 혹은 상업지역으로부터의 상황에서 발생하는 영향을 받거나 혹은 교통시설의 영향에 노출되어 있다면 당해 주거지역은 더 적은 보호필요성을 향유하게 된다. 특별히 보호필요성이 있는 것은 병원, 학교, 요양원과 양로원이다.

항공기소음도 도로교통소음에 있어서와 마찬가지로 주간과 야간에 따른 영향에 대한 기준치가 다양하다는 것을 가정할 수 있다.<sup>30)</sup>

항공기소음에 대한 기준치가 등가치적 지속소음수치로 표현되는 한, 이러한 기준치는 적어도 주간과 야간으로 개별화되어야 할 것이다.

독일의 경우 항공기소음의 기준치는 법원의 판결에 있어서 다양하게 결정되었다. 독일 만하임(Mannheim)의 행정법원의 견해에 의하면 70 dB(A)(주간)/60 dB(A)(야간)의 등가치적 지속소음수치는 소위 “수용한계치(Enteignungsschwelle)”에 아직 미치지 못한다는 것이다.<sup>31)</sup>

이에 반하여 독일 바이에른주 행정법원은 옥외에서 에너지등가치적 지속소음수치가 55 dB(A)과 최고소음수치 72 dB(A)를 초과할 경우에는 주간에 단일법상의 수인한계치(Zumutbarkeitsschwelle)에 도달한 것이라는 견해를 피력하였다.<sup>32)</sup>

항공기소음에 있어서 수용법적 수인한계치에 대한 한계치의 조사에 관하여 독일 연방최고법원은 반복하여 의사를 표명하였다.<sup>33)</sup>

1986년 1월 30일 판결에서 독일 연방최고법원은 갑작스런 거의 폭음같은 100 dB(A)에서 112 dB(A)까지의 최고소음수치를 가지는 지속소음수치 76.5 dB(A)에 있어서 수용법상의 수인한계치가 초과된다고 판결하였다.<sup>34)</sup>

30) 이에 대하여 자세한 것은, Myong-Yong Kim, a.a.O., S. 24 f.; 김명용, 도로교통소음의 법적 규제방안, 법제(통권 제515호), 2000.11, 32면 이하 참조; 김명용, 독일에서의 행정계획절차법상의 도로교통소음방지, 공법학연구(창간호), 한국비교공법학회, 1999.3, 51면 이하 참조.

31) VGH Mannheim vom 19.6.1989 - 5 S 3111/87 -, DVBl. 1990, S. 112 f.

32) BayVGH vom 27.7.1989 - 20 B 81 D.I -, DVBl. 1990, S. 114. Dazu BVerwG vom 29.1.1991 = DVBl. 1991, S. 1142.

33) BGHZ 59, 378; BGHZ 69, 105; BGHZ 79, 45.

34) Vgl. NJW 1986, S. 2423.



일본의 경우 현재 시행되고 있는 항공기 소음피해방지대책과 관련된 주요 법률은 나리타공항과 공공용 비행장을 대상으로 1967년 제정되고 1974년 개정된 공공용 비행장주변의 항공기 소음피해방지 등에 관한 법률, 1974년 자위대 등의 군용공항을 대상으로 제정된 방위시설주변의 생활환경정비에 관한 법률 및 1978년에 제정되어 나리타공항과 간사이공항에서 시행되고 있는 특정공항주변의 항공기 소음대책 특별조치법 등이 있다. 공공용 비행장주변의 항공기 소음피해방지 등에 관한 법률은 항공기소음방지법이라 불리며 공공용 비행장에 대한 소음대책에 대해 규정하고 있는 것으로 방음계획, 이전보상, 녹지설정, 손실보상, 토지이용계획수립 등으로 구성되어 있다. 그 주요 내용은 ①소음피해구역 설정 이후 입주자에 대한 보상금지와 구역으로의 자발적인 이주금지, ②70 WECPNL 이상 지역의 학교, 병원, 공공시설에 방음시설을 설치할 때 설치비용의 약 90%를 보조, ③75 WECPNL 이상인 지역에 거주하는 개인용 주택에 대한 방음시설 보조, ④90 WECPNL 이상 지역의 주민들에게 이전보상, ⑤95 WECPNL 이상 지역에 대한 완충녹지대 조성 및 이전보상, ⑥75 WECPNL 이상의 지역 중 TV 시청장애 가구에 대한 보조금의 지급이다.

독일의 경우 판례상 수인한계치가 법원에 따라 다양하게 나타나고 있고, 즉 70 dB(78 WECPNL)에서 76.5 dB(84.5 WECPNL)에 해당하고 있다. 일본의 경우는 90 WECPNL에서 95 WECPNL 사이에 이전보상을 하도록 규정하고 있으므로 수인한계치를 여기서 찾을 수 있을 것이다. 그러나 군용항공기의 경우는 제트엔진을 장착하고 있을 뿐만 아니라 훈련상 저공비행 등 급격한 속력의 변화 및 운항코스의 변화등과 같은 특수성을 가지고 있으므로 민간항공기에 대한 한계치와는 다른 적용을 받아야 할 필요성도 있다고 할 것이다.

## 제 3 장 독일의 항공기소음방지법의 주요내용

## 제 1 절 개 설

독일도 우리 나라와 마찬가지로 국토면적이 좁은 국가인 만큼 민간공항 또는 민군공용공항, 군용비행장을 주거지역과 격리된 곳에 건설하기 어려운 지리적인 여건을 가지고 있다. 특히 동서독이 통일되기 전까지는 바르샤바 조약기구의 회원국인 동독과 대치하면서 많은 외국군, 즉 미 공군 및 나토군의 공군들이 주둔하여 군용항공기에 의한 소음문제는 다른 나토 회원국에 비하여 심각하였다.

이러한 이유에서 독일은 항공기소음에 대하여 적극적으로 대처해왔다. 항공기소음에 대한 법적 규제는 사전 예방적인 차원에서 연방항공교통법(Luftverkehrsgesetz)과 항공교통령(Luftverkehrsverordnung)에 의하여 이루어지고 있다. 즉 공항의 건설과 관련하여 연방 공간정서(Raumordnung) 및 주발전계획(Landesplanung)의 차원에서 이미 항공기소음방지를 위한 조치들이 강구되고,<sup>35)</sup> 이는 다시 말하면 항공기소음을 계획법상의 수단을 통하여 사전적으로 방지하고 있음을 의미한다. 그럼에도 불구하고 항공기소음이 불가피하게 발생할 것에 대비하여 항공기소음방지법으로 소음방지구역의 지정, 건축금지 및 건축금지로 인하여 발생하는 손실의 보상, 소음방지조치비용에 대한 배상 등을 규정하여 항공기소음대책을 수립하여 시행하고 있다.

우리 나라의 경우 항공기소음에 대하여 항공법 및 소음·진동법에 규정을 두고 있는 반면에 독일은 민간공항과 군용비행장으로부터 발생하는 항공기소음을 규제하기 위하여 항공기소음방지법이라는 단일법을 제정하여 운용하고 있다. 따라서 이하에서는 공항의 건설계획단계에서의 항공기소음방지에 관해서는 논외로 하고, 주로 공항의 건설 후 발생하는 항공기소음을 방지하기 위한 조치와 그 손실보상 및 피해배상에 관하여 규정하고 독일 항공기소음방지법을 살펴보고자 한다.

35) 이에 대하여 Myong-Yong Kim, a.a.O., S. 111 참조.

## 제 2 절 항공기소음방지법의 목적과 적용범위

### 1. 목적

비행장 주변지역에서의 항공기소음에 의한 위험, 상당한 불이익 및 상당한 침해로부터 일반공공을 보호하기 위하여 민간항공노선에 연결되어 있는 공항과 제트엔진 항공기의 운항에 제공되도록 결정된 군용비행장(militärische Flugplätze)에 대해서는 “소음방지구역(Lärmschutzbereich)”이 설정된다. 제트엔진 항공기의 운항에 제공되도록 정해진 그 밖의 비행장에 대해서도 일반공공의 보호를 위하여 필요한 경우에는 소음방지구역이 설정되어야 할 것이다. 또한 소음방지구역은 항공교통법 제6조에 의하여 공항의 설치에 대한 허가가 부여되고, 민간항공노선에 연결되도록 계획된 민간공항에 대해서도 설정될 수 있다.

항공기소음방지법은 제1조에서 규정하고 있는 바와 같이 공항주변지역에서의 항공기소음에 의한 유해한 환경영향으로부터 일반공공(Allgemeinheit)을 보호하는 데에 그 목적을 두고 있다. 특히 민간항공노선공항과 일정한 군용비행장 주변지역에의 주거의 지속적인 증가를 방지하는 데에 그 목적이 있다.

### 2. 적용범위

#### (1) 공항 및 군용비행장

동법은 우선 항공운송에 연결된 공항(Verkehrsflughäfen) 및 제트엔진의 항공기의 운항에 대하여 결정되어진 군용비행장(militärische Flugplätze)에 대하여 적용된다. 이러한 공항과 군용비행장에 대해서는 소음방지구역의 설정이 의무화되어 있다.

동법 제1조에서 규정하고 있는 비행장(Flugplatz)은 항공교통법 제6조에 있어서와 같이 민간공항(Flughäfen), 소규모 비행장(Landplätze) 및 활공기장(Segelfluggelände)에 대한 상위개념이다. 민간공항은 일반적 교통공항이다(항공교통허가법규 제38조제2항제2호 참조). 항

공운송은 항공기를 통하여 정해진 노선에서 화물과 여객의 영업상, 정기적, 공적으로 운송하는 것이다(항공교통법 제2조제1항 참조).

## (2) 군사상의 공중·지상사격장

동법의 적용범위에 속하는 군용비행장의 개념에 군사상의 공중사격장과 지상사격장이 포함되는지 의문이 제기된다. 연방정부의 위탁 아래 수행된 연구의 결과에 의하면 이러한 사격장 주변지역에서는 우선적으로 폭탄투하의 소음이 결정적인 것이 아니라, 오히려 군용항공기의 이·착륙, 본질적으로 비행장으로서의 이·착륙이 그에 못지 않게 많은 비중을 차지한다. 그러므로 연방정부는 그의 항공기소음에 대한 보고서<sup>36)</sup>에서 동법 제1조제1문제2호에서의 군용비행장의 개념의 해석에 있어서 그러한 혼란장에 대해서도 소음방지구역 설정할 수 있다고 의견을 제시하였다.

이러한 해석이 동법 제1조제1문제2호의 군용비행장이라는 명백한 표현과 일치하는지 그 여부는 상당히 의심스럽다. 그러나 어쨌든 비교할만한 소음방해로 인하여 소음방지법의 효력범위의 그러한 확대는 환영할 수 있을 것이다. 소음방지법의 적용범위의 확대는 폭탄투하, 공중사격장 및 지상사격장뿐만 아니라, 헬리콥터비행장, 군사용 저공비행지역 및 지방공항에 있어서도 요구된다.

## (3) 그 밖의 비행장

동법 제1조제2문에 의하면 일반공공의 보호가 요구되는 한, 제트엔진으로 운용되도록 결정된 그 밖의 비행장<sup>37)</sup>에 대해서도 소음방지영역이 설정되어야 한다. 연방정부는 1978년 그러한 필요성에 대하여 심사하였다. 연방정부의 견해에 의하면 사실상 그 밖의 비행장의 주변지역의 주민들이 항공기소음으로 인하여 완전히 심대하게 침해받게 된다. 하지만 소음방지구역의 지정은 덜 강한 소음을 발생하는 소규모 비행기가 빈번하게 운항하는 비행장에는 적합하지 않을 수 있다. 따라서 이 경우 예를 들면 항공교통법

36) BT/Drs. 8/2254, S. 16.

37) 특별비행장(항공교통허가법 제38조제2항제2호), 소규모 비행장(항공교통허가법 제49조).

에 근거한 운항규제를 통한 항공운항의 시간적 제한과 같은 기타의 조치들이 강구되어야 할 것이다.<sup>38)</sup>

#### (4) 계획된 공항

동법 제1조제3문에 의하면 항공교통법상의 허가(Genehmigung)의 부여에 근거하여 동법 제1조제1문제1호의 의미상 계획된 공항(geplante Verkehrsflughäfen)에 대해서도 소음방지구역이 지정된다. 그러나 이 규정은 동법 제1조제1문제3호 및 제2문의 의미상의 비행장에 대해서는 적용되지 않는다. 동법 제1조제3문의 규정으로부터 항공교통법상의 허가에 의하여 이미 소음방지구역의 지정을 구속하는 의무가 존재한다는 결론을 추론할 수 있을 것이다. 이러한 것은 공항의 허가에 의무적으로 후속하는 계획확정절차(Planfeststellungsverfahren)에 있어서 일반적으로 소음 데이터의 현저한 변화가 초래될 수 있는 한 문제시될 것이다. 계획된 공항 주변지역에 있어서 사실상의 소음방해와 예측되는 소음방해에 근거하여 지정되는 소음방지구역의 범위는 허가절차의 종료 후에도 종종 대략적으로 확정되지 않는다.

따라서 실무에 있어서는 사실상 종종 비로소 계획확정과 후속하는 행정 소송에 있어서 기대되어지고 소음방지구역이 확정된다.<sup>39)</sup>

### 제 3 절 소음방지구역의 지정

#### 1. 소음방지구역의 범위

항공기소음방지법은 항공기소음원에 대한 한계치의 확정을 포기하였다.<sup>40)</sup> 소음방지는 오히려 항공기소음으로 인하여 특별히 문제되는 지역에 대한 소음방지구역의 확정을 통하여 달성되게 된다. 이는 계획법(Planungsgesetz)

38) Vgl. 연방정부의 항공기소음에 대한 보고서, BT-Drs. 8/2254, S. 15/16).

39) Giemulla/Schmid, Luftverkehrsgesetz 1.1, Kommentar, Stand: Okt. 1997, Neuwied, § 6 Rdn. 112.

40) Vgl. Ronellenfitch, Ronellenfitch, Erläuterungen zum Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, in: Das Deutsche Bundesrecht, I L 17, S. 10.

및 손실보상법(Entschädigungsgesetz)으로서의 항공기소음방지법의 성격에 일치한다. 소음방지구역의 범위는 항공기소음에 의하여 야기된 등가치적 지속소음수치 67 dB(A)을 초과하는 비행장지대 밖의 지역을 포함한다. 그리고 소음방지구역의 범위는 소음의 정도에 따라 두 개의 방지구역으로 나누어진다. 제1 방지구역은 등가치적 지속소음 75 dB(A)를 초과하는 지역을 포함하며, 제2 방지구역은 그 밖의 소음방지구역을 포함한다.

동법 제2조제1항에 의하면 소음방지구역의 범위는 항공기소음을 통하여 야기된 등가치적 지속소음수치 67 dB(A)를 초과하는 공항지대 밖의 지역이다. 소음방지구역은 내적 소음방지구역, 즉 제1 방지구역과 외적 소음방지구역, 즉 제2 방지구역으로 구성된다. 제1 방지구역은 등가치적 지속소음수치 75 dB(A)를 초과하는 지역을 포함하며, 제2 방지구역은 소음방지구역의 그 밖의 지역을 말한다.

소음방지구역의 경계 밖에서도 항공기소음으로 인한 침해가 발생하므로<sup>41)</sup> 연방환경부는 제1 방지구역 및 제2 방지구역 이외에 등가치적 지속소음수치 62 dB(A)(제3 방지구역)을 가지는 경계를 평가하게 하고, 계획법상의 결정에 대하여 연방주에게 평가결과를 위임하였다.

## 2. 소음방지구역의 범위확정의 법적 효과

소음도에 따라 단계화된 소음방지구역은 동법 제5조에 의하여 소음방지구역에 포함된 지역에서의 건축상의 사용을 제한한다.

그 밖에 동법 제16조는 또한 계획법적인 제한을 허용하고 있다. 예를 들면 공간정서와 주발전계획의 목표의 확정을 통한 계획제한, 공간정서법 제7조에 의한 거부 등이 그에 해당한다.

그 이외에도 동법 제8조 및 제9조의 손실보상규정과 손해배상규정은 소음방지영역의 제1 소음방지구역에서의 토지의 상황과 관계있다.

41) Fluglärmbericht des Bundesregierung, 1978, BT-Drs. 8/2254, S. 16.

## (1) 한계치의 의미

### 1) 수인한계로서의 한계치?

괴팅엔 항공기소음감정에 의하면 수인 가능한 소음범위는 수인 불가능한 소음범위로부터 구체적 수치의 제시를 통하여 구별될 수는 없다고 한다. 이러한 구체적 수치는 청력상실의 한계치 이하의 수준에 머물러야 할 것이다. 그러나 항공기소음은 많은 적든 간에 강하게 느껴진 침해의 결과이다. 이러한 범위에 있어서 야기된 소음영향은 개인에 따라서 상당히 다양하므로 일반적인 수인한계치가 제시될 수는 없다.<sup>42)</sup> 사람이 소음을 구체적으로 수인할 수 있는지 그 여부는 개별적인 사안에 의하여 조사되어야 할 것이다.

그러나 특히 동법 제3조에 의하여 산출될 수 있는 등가치적 지속소음수치는 항공기소음을 통한 건강위험을 충분히 고려하는데 적합하지 않으며, 건강상 그리고 의학상 수인 가능한 항공기소음의 정도에 관하여 어떠한 정보도 제공하지 못한다.<sup>43)</sup>

### 2) 한계치와 공항전문계획법(Flughafenfachplanungsrecht)

동법 제2조에 근거한 한계치는 수인 가능한 항공기소음의 일반적인 척도가 될 수 없으므로 결과적으로 항공교통법에 의한 공항계획과 관련하여 항공기소음의 구체적 수인가능성의 평가에 대한 기준을 제시하는 데에는 적합하지 않다.<sup>44)</sup> 그러므로 동법 제2조의 한계치는 전문계획법상의 방지요구에 대한 한계치(Grenzwerte)도 아니며, 또한 기준치(Richtwerte)도 아니다. 그리고 그와 동시에 항공기소음의 전문계획법상의 평가에 있어서도 제 역할을 하지 못한다.<sup>45)</sup>

42) Brück/Grützmacher/Meister/Müller, Fluglärm, seine Messung und Bewertung(Göttinger Fluglärmgutachten), 1965, S. 21.

43) Soell, Schutz gegen Fluglärm, in: Salzwedel(Hrsg.), Grundzüge des Umweltrechts, 1982, S. 333.

44) Giemulla/Schmid, a.a.O., § 6 Rdnr. 17.

45) Vgl. BVerwGE 56, 100; BVerwG, NVwZ-RR, 1991, 119, 124; BayVGH, DVBl. 1990, S. 114/116; Quaas, Der Schutz vor

그러므로 공항주변지역에서의 항공기소음으로부터 개인의 충분한 보호는 적극적 소음방지와 소극적 소음방지, 특히 소음을 경감하는 운항규제와 공항계획절차상의 소극적 소음방지조치를 통하여 달성될 수 있다.

이는 뮌헨 제2공항에 대한 계획절차를 살펴봄으로써 명백하게 될 것이다. 뮌헨공항에 대한 허가원본에서는 동법 제2조에 의한 제2 소음방지구역을 초과하는 등가치적 지속소음수치 62 dB(A)을 통하여 정의된 소음방지구역이 지정되었다. 그 이외에도 해당 주민의 건강상의 이익을 고려한 허가는 소음한계선을 확정하였다. 그에 의하면 공항은 확정된 소음한계치위에서 등가치적 지속소음수치 62 dB(A)를 어떤 지역과 어떤 날에도 초과하지 않는 범위 내에서만 운용되어야 한다는 것이다. 계획확정결정에서는 주간방지구역과 야간방지구역이 지정되었다. 건설상의 소음방지조치를 통하여 주택의 내부공간에 있어서 창문이 닫혀진 상태에서 55 dB(A) 이상의 소음수치가 나타나지 않도록 보증되어야 할 것이다. 그 외에도 소음방지구역은 학교와 유치원에 대하여 지정되었다. 결국 계획변경결정은 추가적으로 야간비행의 허용을 제한한다.<sup>46)</sup>

또한 이러한 인식의 결과로서 연방주의 계획법상 결정에 대한 비공식적 62 dB(A)-한계선의 입증은 존재한다.

### 3) 한계치와 민법상의 배상청구권과 손실보상청구권

동법 제2조의 한계치는 항공기소음방지시설로 인한 배상청구권의 범위 내에서 민법 제906조제2항제2문에 의한 항공기소음의 수인불가능성의 평가에 대한 한계치 혹은 기준치로서 적용될 수 없다.

물론 니덜작센 주상급법원<sup>47)</sup>이 민법 제906조제2항제2문의 의미에 있어서 수인가능성의 문제는 항공기소음방지법의 수치기준과 경계기준에 의하여 결정되어야 할 것이라는 입장을 취하였다. 항공기소음방지법 제2조, 제5조 및 제6조의 규정들은 항공기소음과 관련된 토지소유권의 내용을 정하였다. 즉 소음방해는 적법한 토지이용제한과 유사하다고 하였다.

unzumutbarem Fluglärm in der Planfeststellung, NVwZ 1991, S. 16 f.

46) Vgl. BayVGh, DVBl. 1990, S. 114/115.

47) OLG Düsseldorf, DB 1975, S. 345, 347.



연방최고법원<sup>48)</sup>은 니덜작센 주상급법원의 견해에 반대되는 입장을 표명하였다. 항공기소음방지법은 재산권자와의 관계에 있어서 재산권의 내용을 정한 것이 아니라, 오히려 동법 제2조에 의하여 규정된 범위 내에서 동법 제5조 및 제6조상의 공법상의 건축제한에 해당하는 것이라고 하였다. 따라서 현재까지 허용된 건축상의 이용과 관련한 계획법상의 제한이 확정되게 된다. 그와 동시에 동법 제8조 및 제12조상 기본법 제14조에 의하여 요구되는 손실보상규정이 수익적 처분을 받은 공항운영자에게는 부담이 된다고 한다. 동법 제2조의 한계치는 항공기소음방지법의 계획법상의 규정에 해당할 따름이지, 민법 제906조상의 수인가능성의 판단에 관한 기준치가 아니라는 것이다. 이러한 문제에 관하여 항공기소음방지법으로부터 다음과 같은 결론을 도출할 수 있다. 등가치적 지속소음수치 75 dB(A), 경우에 따라서는 65 dB(A) 이상의 항공기소음이 방해를 하는 경우에는 장래에 전적으로, 경우에 따라서는 일정한 소음방지조치 없이는 주택건설이 배제되어야 한다는 것이다. 이는 군용비행장으로부터 발생하는 소음으로 인하여 수용적 침해로 인한 손실보상에 있어서의 수인한도의 문제에 대해서도 마찬가지이다.<sup>49)</sup>

### 3. 소음방해의 조사

등가치적 지속소음수치는 동법의 부칙에 근거한 비행장의 건설에 기초하여 예측 가능한 항공운항의 종류 및 범위를 고려하여 조사된다.

소음방지구역의 지정에 관한 등가치적 지속소음수치의 조사는 부칙 제3조에 의하여 예측되는 공항건설에 있어서 예측 가능한 항공운항의 종류 및 범위를 고려하여 이루어진다. 예측 가능한 항공운항의 고려는 표준적인 예측정보의 조사에 관한 정보파악시스템의 도움으로 구체적이고 상세한 진단을 요구한다. 그와 동시에 10년의 예측기간이 현실적으로 유지된다.

48) BGHZ 69, 105, 114 ff.; 69, 118, 126; 79, 45.

49) Vgl. BGH, NJW 1986, S. 2423, 2424.

## (1) 소음측정과 소음평가

## 1) 근 거

## (가) 음압과 소음수치

음압은 소리의 발생에 있어서 대기압력에 전달된 압력진동의 효과수치이며, 진동의 강도는 소리의 강도에 대한 척도이다. 고려대상이 되는 압력강도의 변동의 큰 영역을 묘사하기 위하여 음압은 대수적 크기관계에서 묘사될 수 있다. 이러한 크기가 음압수치로 불리어지며, 데시벨(dB)이라는 단위로 평가된다.

## (나) A로 평가된 음압수치

인간의 청각은 동일한 음압수치에 있어서 다양하게 높은 음향을 다양한 음향으로 느낀다. 주파수를 고려하기 위하여 사람들은 음향높이에 종속되는 소음감각에 적용하기 위하여 음압수치를 음향높이에 따라 다양한 강도로 평가한다. 평가는 평가곡선A의 도움으로 이루어진다. 결과는 데시벨(A)=dB(A)로 표현된다.

## (다) 등가치적 지속소음수치

많은 교통소음에 있어서 A로 평가된 소음수치는 시간적으로 일정하지 않다. 왜냐하면 소음원은 변동하는 강도를 가지기 때문이다. 그러므로 이와 같이 시간적으로 변동하는 소음수치들에 있어서 적합한 조사절차를 통하여 중간수치가 결정되게 된다. 등가치적 지속소음수치는 정확하게 확정된 평가시간에 있어서 사실상 발생하는 소음과 같이 동일한 소음에너지를 제공하는 동일하게 머무는 소음에 일치하는 수치를 제시한다.

소음의 방해영향을 평가하기 위하여 소음발생의 횟수와 최대수치 이외에 다른 성질상의 크기들을 고려하는 것이 필요하다. 독일에 있어서 항공기소음에 대한 평가기준으로서 일상적인 영향율Q는 비행빈도의 횟수와 최고소음수치 이외에 개개의 통과비행과 상공비행의 지속성을 고려한다. 평가요소의 도입은 주간 동안의 항공기소음 보다도 야간의 항공기소음이 더 높게 평가될 수 있도록 한다. 변수를 통하여 앞에서 언급한 영향들을 고려하는

평가절차는 지속소음수치 Leg(Dauerschallpegel L<sub>eg</sub>)로 된다.

(라) 최고소음수치

등가치적 지속소음수치는 일반적으로 항공기소음상황에 있어서 인간의 정신적 그리고 사회적 건강의 평가에 대한 기준으로서 알려져 있다. 등가치적 지속소음수치는 오늘날의 지식에 의하면 가능한 건강에 대한 위험을 충분히 고려하지 못한다.<sup>50)</sup> 이러한 위험을 평가하기 위하여 가장 시끄러운 항공기의 착륙과 이륙에 있어서 최고 강도와 그러한 결과들의 빈도로서 개별소음수치에 근거하여야 한다.<sup>51)</sup>

2) 동법 제3조에 의한 등가치적 지속소음수치

(가) 동법 제3조의 부칙에 의한 평가

등가치적 지속소음수치는 동법 제3조의 부칙에 근거하여 위에서 언급한 방법으로 평가되어진다. 즉 항공기의 모든 통과비행에 대한 소음의 최고 소음수치와 모든 통과비행에 대한 소음의 지속성에 근거한다. 조사는 관계 시간으로서 일년 중 교통량이 가장 많은 6개월에 근거를 두게된다. 야간비행과 주간비행은 구별하여 평가되어진다.

(나) 기대되는 항공운항의 예측

예측되는 항공운항을 고려하는데 요구되는 예측자료는 1975년 5월 27일자의 민간공항에서의 소음방지구역의 조사에 대한 자료포착시스템 및 1975년 5월 27일자의 군용비행장에서의 소음방지구역의 조사에 대한 자료포착시스템의 도움으로 조사된다.

구체적이고 상세한 예측을 얻기 위하여 모든 비행장에 대하여 어떠한 이·착륙로가 어떤 항로를 가지게 되며, 어떤 항공기가 어떠한 동력장치로써 어느 시간에 그리고 얼마만큼의 수로 어떤 이·착륙로로 운항할 것인지 그에 대한 정확한 정보가 주어져야 한다. 종종 확정된 이·착륙로를 벗어나 운항하게 되는 군사상의 영역에 있어서 예측들은 특별한 어려움을 지닌

50) Vgl. Genehmigungsurkunde für den Flughafen München II, Nr. 8 421b - VII/6/8c - 24608 vom 9.5.1974, S. 180/181.

51) Vgl. Giemulla/Schmid, a.a.O., § 6 Rdnr. 17.

다. 민간공항에 있어서는 공항의 발전 및 거기에 운항하는 항공기의 종류에 관한 예측을 하여야 하는 경우는 특히 어렵다.<sup>52)</sup>

#### (다) 평가에 관한 지침

정보과악시스템은 항공기소음방지법의 의미에 있어서 중요한 예측정보를 결정한다. 이러한 정보로부터 어떻게 소음방지구역을 조사하며 어떻게 제시하여야 할 것인지에 관하여 어떤 것도 제공되지 않는다.<sup>53)</sup> 이 문제가 항공기소음방지법에 있어서 확정적으로 규정되어 있지 않기 때문에 평가의 수탁처의 재량여지를 배제하기 위하여 동법 제3조의 부록은 민간비행장 및 군용비행장의 소음방지구역의 평가에 관한 지침(Anleitung zur Berechnun(AzB) - vom 27.2.1975(GMBI. S. 162))을 통하여 보충되었다.

평가지침은 행정법원을 구속하여야 하는 연방행정법원의 문제있는 판결의 의미에 있어서 법률을 구체화하는 행정규칙(gesetzeskonkretisierende Verwaltungsvorschrift)이다.<sup>54)</sup> 평가지침은 일정한 비행 상황 및 소음발생지역으로부터의 일정한 거리에 있어서 일정한 그룹의 항공기에 대한 수천 개의 음향의 정보를 포함하고 있다. 평가지침은 정보과악시스템과 함께 하나의 단일한 장치를 형성한다.

### 3) 동법 제3조에 의한 등가치적 지속소음수치의 의미

공항계획에 의하여 구체적으로 관련된 당사자가 어떤 소음방해를 수인하여야 하는가 라는 문제에 대하여 동법 제3조에 의한 등가치적 지속소음수치는 관련될 수 없다.

동법 제3조에 의하여 평가된 등가치적 지속소음수치는 공항계획에 있어서 계획된 공항의 운영을 통한 항공기소음의 방해가 등가치적 지속소음수치로써만 공정하게 파악될 수 있는지 혹은 특별한 방법으로 최고소음수치가 고려될 수 있는지의 문제에 대한 결정적인 근거가 될 수 없다. 왜냐하

52) Vgl. Fluglärmbericht der Bundesregierung, BT-Drs. 8/2254, S. 13.

53) Fluglärmbericht der Bundesregierung, BT-Drs. 8/2254, S. 14.

54) VGH Mannheim, VBIBW, 1990, S. 52, 62; BVerwG, NVwZ-RR, 1991, S. 118, 124; Quaas, NVwZ, 1991, S. 16, 17 Fn. 7.

면 동법 제3조에 의한 평가는 지역적인 보호범위의 확정에 기여할 뿐, 개별적 소음방해의 평가에는 기여하지 않는다.<sup>55)</sup>

앞에서 살펴본 바와 같이 동법 제3조에 의하여 평가된 지속소음수치는 항공기소음을 통한 건강침해를 충분히 고려하는 데에는 전혀 적합하지 않으며, 수인 가능한 항공기소음의 척도에 관해서도 정보를 제공하지 못한다. 따라서 항공기소음의 구체적 수인가능성의 평가는 동법 제3조의 의미에 있어서 중간수치만에 의해서도 행하여질 수 없다. 원칙적으로 모든 소음발생장소에 대한 개별적이고 상대적인 수인가능성의 한계가 정하여질 수 있다.<sup>56)</sup>

이러한 문제는 항공기소음으로 인한 민법상의 손해배상청구권 및 손실보상청구권에 있어서 민법 제906조의 의미에 있어서 수인가능성의 평가 및 수용적 침해로부터의 청구권에 대해서도 마찬가지이다. 또한 그러한 한 수인가능성의 한계의 구체적 결정이 최고소음수치에 대한 고려를 요구한다.<sup>57)</sup>

#### 4. 소음방지구역의 지정

##### (1) 관할권

소음방지구역의 지정에 관한 관할권은 연방환경부장관이 관할권을 가진다. 소음방지구역은 민간공항의 경우에 있어서는 환경부장관이 연방교통부장관과 협의하여, 그리고 군용 비행장의 경우에 있어서는 연방국방부장관과의 협의 하에 연방상원의 동의를 얻은 법규명령을 통하여 지정된다.

협의규정은 개별적 관련부처의 다양한 이익의 조정에 기여한다.<sup>58)</sup> 소음방지구역의 지정에 관한 연방의 관할권으로써 동법 제2조 이하 규정의 통일적인 집행이 보증되게 된다.<sup>59)</sup>

55) BVerwGE 56, 110 = ZLW, 1979, S. 48, 62; BVerwG, NVwZ-RR, 1991, S. 118, 124.

56) Giemulla/Schmid, a.a.O., § 6 Rdnr. 17.

57) BGHZ 69, 105, 116; BGHZ 79, 45, 50; BGH, NJW, 1986, S. 2423, 2424.

58) Ronellenfitsch, I L 17 S. 11.

59) Vgl. Bericht des Ausschusses für Gesundheitswesen vom 19.6.1969, BT-Drs. V/4427.

동법 제4조의 규정에 의한 권한위임은 기본법상의 보호의무의 근거 및 동법의 목적에 근거하여 소음방지구역의 지정의무를 의미한다. 그러나 요구되는 측정자료의 파악 및 평가가 현저한 기간을 청구할 수 있는지에 대해서는 의문이 제기된다.

### (2) 법규명령을 통한 소음방지구역의 지정

소음방지구역은 동법 제4조제1항제1문의 규정에 근거한 법규명령을 통하여 지정된다. 소음방지구역의 지정은 입법(Rechtsetzung)작용, 즉 일반적-추상적인 규정(generell-abstrakte Regelung)을 의미한다. 왜냐하면 소음방지구역의 지정의 법적 효과는 해당 토지의 현재 그리고 장래의 이용자의 불확정한 인적 범위를 그 대상으로 하기 때문이다.<sup>60)</sup>

연방환경부장관예의 법규명령위임은 형식적-법적 관점에서 헌법적으로 전혀 문제되지 않는다. 이러한 위임은 독일 기본법 제80조제1항제2문의 요구에 일치한다. 또한 위임은 연방국가원리에도 반하지 않는다. 왜냐하면 이 위임은 소음방지구역의 지정과 관련된 지방자치단체에게 연방이 직접적으로 관여하도록 권한위임을 하지 않기 때문이다. 연방 국가적 질서는 연방에게 법규범의 제정을 금지하는 것이 아니라, 지방자치단체의 구역에 대하여 효력을 가진다. 즉 지방자치단체는 오히려 연방이 그의 입법권한의 범위 내에서 제정한 모든 법률과 명령에 구속되어 있다.<sup>61)</sup>

법규명령의 구성요소인 계획과 지도는 일반인들의 충분한 열람이 보증될 수 있도록 관청에 비치되게 함으로써 공포될 수 있다. 법규명령은 이를 지시하여야 한다(동법 제4조제1항).

### (3) 소음방지구역의 변경지정

비행장의 시설(예를 들면 이·착륙로의 연장) 혹은 운영(이·착륙절차의 변경)의 변경이 비행장 주변지역의 소음방해에 있어서 본질적인 변경을

60) BVerwGE 56, 298, 311. 이에 대한 비판적인 견해는 Weyreuther, Abwägung der gemeindlichen Belange und Anhörung der Gemeinde bei der Festsetzung von Lärmschutzbereichen, DÖV 1982, S. 173, 174.

61) BVerwGE 56, 298, 311.

가져오는 경우에는 소음방지구역은 새로이 지정되어야 한다. 소음방지구역의 외측 경계에 있어서 등가치적 지속소음수치가 4 dB(A) 이상 증가한 경우 소음방해의 변화는 특히 본질적인 것으로 간주된다(동법 제4조제2항).

소음방지구역의 지정 이후 늦어도 10년이 경과한 후에 소음방해가 본질적으로 변화하였는지 혹은 향후 10년 이내에 본질적인 변화가 예측되는지에 관하여 심사하여야 한다. 조기의 심사가 요구되는 특별한 상황이 존재하지 않는 한, 그 심사는 10년마다 반복된다(동법 제4조제3항). 그리하여 공항시설과 공항운영의 장애의 발전을 적기에 파악할 수 있게된다.

#### (4) 소음방지구역의 지정과 헌법적 문제

소음방지구역의 경계진행과 그의 두 소음방지구역에 중대한 법적 효과가 달려있다. 소음방지구역은 건축금지 및 새로운 계획을 위한 건축상의 이용 제한이 적합한지 그리고 현존하는 건축시설에 대한 소음방지비용의 배상이 필요한지에 관하여 결정한다.

내적 소음방지구역에서 상업지역과 공업지역을 지정하는 데에 이론적 가능성이 있는 경우 건축금지는 지방자치단체의 건설기본계획(Bauleitplanung)에 심대한 영향을 미칠 수 있다. 이는 종종 소규모 도시 및 지방자치단체(Gemeinde)에 인접한 군용비행장들의 소음방지구역에 대해서도 특히 그러하다. 만약 소음방지구역이 지방자치단체의 전체구역 혹은 중심지역에 미치는 경우, 지방자치단체는 그의 발전가능성을 현저하게 위협받게 될 것이다. 무엇보다도 지방자치단체에게 그에 상응하는 차선의 가능성이 없는 경우에 더욱 위협받게 된다. 이러한 경우 지방자치단체의 계획고권(Planungshoheit)이 완전히 방해받을 수 있을 것이다.

지금까지 소음방지구역의 한계는 순수한 기술적-수학적 절차에 의하여 조사되어 왔다. 그 절차는 동일한 상황에서 소음과 관련된 모든 당사자들이 동일한 보호청구권을 가진다는 평등원칙을 고려할 것이다.<sup>62)</sup>

소음방지구역의 지정에 관한 규정은 기본법 제28조제2항에서 규정하고 있는 자치행정의 보장과 관련하여 문제될 수 있다.<sup>63)</sup>

62) Bericht des Innenausschusses vom 30.6.1980, BT-Drs. 8/4349, S. 3.

63) Vgl. BVerwGE 76, 107, 119.

소음방지구역의 지정이 지역계획(örtliche Planung)을 강하게 장기간 구속함에도 불구하고 항공기소음방지법은 제4조에 근거한 법규명령의 제정과 관련된 지방자치단체의 청문(Anhörung)에 대하여 규정하고 있지 않다. 지역의 영역에 있어서 계획에 관한 지방자치단체의 권한이 기본법 제28조제2항의 자치행정보장을 통하여 보호되기 때문에 해당 지방자치단체의 절차참가에 관한 이용규정 및 초지역적 계획을 통한 지방자치단체의 계획고권의 침해는 보상되어야 하고, 그것과 함께 지방자치단체는 그에게 위임된 지역차원의 이익을 적절하게 실현할 수 있다.<sup>64)</sup> 절차참가에 관한 권한, 적어도 청문의 형태로 법률에 명문으로 규정되어 있지 않는 한 기본법 제28조제2항으로부터 직접적으로 도출될 수 있다.<sup>65)</sup>

항공기소음방지법에 있어서 문제되는 것은 그러한 종류의 청문이 존재하지 않는 것이 아니라, 그의 기능상실이 문제된다. 청문의 본질은 지역계획에 영향을 가지는 초지역적 조치에 지방자치단체가 경악해서는 안 되며, 오히려 그에 대하여 이의제기하고, 법적 지위로서 초지역적 조치에 대한 주무관청의 판단에 몰두하여 그의 결정에 있어서 숙고하게 하는 것에 있다.<sup>66)</sup> 항공기소음방지법의 특성은 소음방지구역이 단순히 소음물리학적 기준에 의하여 기계적으로 지정되며, 그 때문에 실질적 종류의 어떤 이익형량에 대한 여지는 없다. 그 결과 지방자치단체의 모든 반대논거들은 무가치한 것으로 된다.

## 제 4 절 건축금지 및 그 밖의 건축상의 이용제한

### 1. 건축금지

소음방지구역 안에서는 병원, 양로원, 요양원, 학교 및 그 밖에 이와 동일한 정도의 보호 필요성 있는 시설의 설치는 금지된다. 공공의 시설로서

64) Vgl. BVerwG, DVBl. 1969, S. 362, 363.

65) BVerwGE 76, 107, 122; BVerwG, ZLW 1973, S. 301; BVerwG, ZLW 1975, S. 58; Steinberg, Die verfassungsrechtliche Gewährleistung der kommunalen Planungshoheit - BVerwGE 56, 298, JuS 1982, S. 578, 582.

66) Vgl. BVerwG, DVBl. 1969, S. 362, 364; Steinberg, JuS 1982, S. 578, 582.



주민의 보호와 그 밖의 공익상 급박하게 필요한 경우, 주법상의 관할관청은 예외적으로 허가할 수 있다(동법 제5조제1항).

제1 소음방지구역 안에서는 주택의 건축이 금지된다(동법 제5조제2항). 그러나 이러한 금지는 이미 허가된 건축계획에 대한 존속보장을 통해서뿐만 아니라, 특히 특별하고 포괄적인 예외요건을 통하여 강하게 상대화된다.

주택의 건축이 소음방지구역의 지정시점 이전 혹은 건설기본법 제34조에 근거하여 건축된 지역영역과 관련하여 허가되어졌거나 또는 이와 관련하여 건축된 지역영역이 건축상세계획(Bebauungsplan)의 시행구역에 편입되게 된 주택들에 대해서는 동법 제5조제2항의 규정이 적용되지 아니한다. 또한 동법 제5조제2항의 규정은 다음 각 호에 대해서도 이를 적용하지 아니한다(동법 제5조제3항).

- ① 공장 혹은 공공시설의 감독자와 대기 근무자를 위한 주택, 기업소유주와 기업경영자를 위한 주택,
- ② 연방건설법전 제35조제1항에 근거하여 외곽지구(Außenbereich)에 허가된 주택,
- ③ 독일연방군이나 국제법상의 조약에 근거하여 독일연방공화국에 주둔하고 있는 외국군의 주택 및 공동숙소.

또한 동법 제5조제1항제1문 및 제2항은 소음방지구역의 지정 이전에 건축허가가 부여된 건축시설에 대해서는 적용되지 아니한다(동법 제5조제4항).

이와 같이 특별히 보호필요성 있는 시설에 대하여 동법 제5조제1항은 소음방지구역의 전역에서는 병원, 양로원, 학교 및 동일한 보호가치 있는 시설들의 건축이 금지된다.

동법 제5조제1항제1문에 명시적으로 열거된 것 이외에 어떠한 시설들이 동일한 정도의 보호필요성이 있는 것으로 간주될 수 있는지 그 여부가 해석상 상당히 어려울 것 같다. 여기에 호텔, 여관, 별장 등도 포함될 수 있을까? 그 시설들은 동일한 정도로 보호필요성이 있어야 할뿐만 아니라, 동법 제5조제1항제1문에 열거된 시설들과 유사하여야 한다는 사실은 법규정으로부터 이미 도출된다. 그러나 그로부터 그러한 시설들에 치료, 휴양 혹은 정신적으로 처방 활동에 관한 특별한 관계가 있어야 한다는 것이 도출

된다. 그러한 경우 동법 제5조제1항제1문의 의미에서의 보호필요성이 존재한다. 그러나 호텔, 여관, 별장 등은 여기에서 제외된다.

동법 제5조제1항제2문은 건축금지에 대한 예외규정을 두고 있다. 주민에 대한 공익공급시설로서 혹은 기타 공익상 절박한 경우, 주법상 관할권 있는 기관은 건축금지에 대한 예외를 허용할 수 있다. 예외허용에 있어서 순수한 합목적성의 고려 혹은 재정적 고려는 그 근거로서 충분하지 않다.

동법 제5조제1항제2문의 규정에 의하여 예외로서 허용된 건축시설은 동법 제6조의 건축제한의 근거가 되고 있다. 다시 말하면 예외적으로 허용된 건축시설들은 동법 제7조에 규정된 소음방지요건에 충족하여야 한다.

소음방지구역의 지정시점에 이미 건축허가가 부여된 시설에 대해서는 동법 제5조제1항제2문의 건축금지는 적용되지 아니한다. 따라서 건축허가를 통하여 기본법 제14조의 의미상 재산법상 인정된 법적 지위가 발생하였다는 사실을 고려하게 된다. 그러나 이는 연방행정법원의 판결의 의미에서의 존속보장(Bestandsschutz)의 전형적인 경우에 해당하지는 않는다. 왜냐하면 이러한 법적 형태에 의한 재산권보장(Eigentums-garantie)은 이미 건설된 건축시설에 대해서만 인정되기 때문이다. 그러나 또한 광의의 의미에 있어서 존속보장은 그에 상응하는 이익실현 없이도 재산법상 인정된 법적 지위를 향유할 수 있다.

제1 소음방지구역 안에서는 원칙적으로 주택의 건축은 금지된다. 이러한 금지는 동법 제4조에서 이미 허가된 계획에 대한 존속보장 뿐만 아니라, 특히 동법 제5조제3항의 특별한 그리고 광범위한 예외조건을 통하여 의도된 원칙-예외-관계(Regel-Ausnahme-Verhältnis)가 전도되는 것을 강하게 상대화시키고 있다.

동법 제5조제3항제1문에 의하면 연방건설법전 제30조의 건설계획에 근거하여 소음방지구역의 지정시점에 그의 건축이 허가되었거나 혹은 연방건설법 제34조에 의하여 건축된 지역 안에서 허가되어진 주택들에 대해서는 건축금지가 적용되지 아니한다.

이와 관련하여 소음방지구역의 지정이 어느 한 지역에 있어서 어떠한 영향을 미치며, 어떠한 경우 이미 계획이 성숙단계에 도달했는지에 대하여 논의의 여지가 많다. 소음방지구역의 지정시점에서 건축상세계획에 근거하

여 허가가 주어진 경우 계획의 성숙성이 이루어졌다는 견해가 일부 제기되었다.<sup>67)</sup>

## 2. 그 밖의 건축상의 이용제한

동법 제5조제1항제2문 및 제3문에 의하여 허용되는 건축시설 및 제2 소음방지구역 안에서의 주택은 동법 제7조의 규정에 규정된 소음방지요건에 충족하는 한 건축이 허용되어진다(동법 제6조).

동법 제6조의 그 밖의 건축상 이용제한은 동법 제5조의 건축금지와 함께 소극적 소음방지의 수단으로서 소음방지구역 안에서의 건축시설의 설치에 대한 특별한 소음방지요건에 해당한다. 이 규정에 의하여 동법 제5조제1항제2문 및 제3문에 근거하여 예외적으로 허용되는 공공시설, 주택 및 제2 소음방지구역 안에서의 주택의 건축은 동법 제7조에 근거하여 제정된 법규 명령에 의하여 정하여진 소음방지요건을 고려하는 경우에만 허용된다. 동법 제5조의 건축금지와 마찬가지로 이 규정의 건축제한도 건설기본계획(Bauleitplanung)에 대한 구속력을 가진다.

이 규정의 건축제한은 동법 제5조제1항의 건축제한으로부터 예외적으로 허용되지 않는 특별히 보호된 공공시설, 소음방지구역의 지정시점에 그의 설치가 건축계획법상 허용된 제1 소음방지구역 안에서의 주택 및 건설기본법 제35조제1항에 근거하여 외곽지구 혹은 일정한 지역에 제한된 이용자를 위하여 건축되는 주택에 대하여 적용된다. 또한 이러한 건축제한은 동법 제5조제2항의 건축제한에 전혀 속하지 않는 제2 소음방지구역 안에서의 주택건축에 대해서도 적용된다.

소음방지요건에 대한 특별한 고려의무는 건축상의 시설의 설치에만 관련된다. 소음방지구역의 지정시점 이전에 존재하는 건축상의 상황은 동법 제6조의 소음방지요건과는 관계되지 않는다. 이것은 동규정의 의미상 명백하다.<sup>68)</sup>

---

67) Ronellenfitsch, I L 17, S. 13; BT-Drs. 8/2254, S. 18; Lorenz, Entschädigungs- und Ausgleichsansprüche bei Beeinträchtigung durch Fluglärm, DB, 1973, Beilage Nr. 6 S. 4.

68) Vgl. OVG Hamburg, UPR 1991, S. 33, 34; Lorenz, a.a.O., S. 9; Luckow,

또한 소음방지구역의 지정시점에 이미 허가된 건축계획에 대해서도 소음방지요건이 요구되지 않는다. 이러한 건축계획은 기존의 건축물과 비교할 만한 존속보장을 향유한다.<sup>69)</sup> 동법 제9조제1항은 소음방지구역의 지정시점에 이미 설치된 시설과 주택뿐만 아니라 소음방지구역의 지정시점에 건설법상 이미 허가된 시설 및 주택에 대해서 건축상의 소음방지조치비용의 배상을 인정하고 있다. 동법 제6조와 제9조의 규정을 비교해보면 동법 제9조는 제6조의 규정에 의하여 이미 소음방지의무의 근거를 두지 않은 소음방지조치에 대한 손해배상에 대하여 규정하고 있다는 사실을 도출할 수 있다.

## 제 5 절 소음방지조치

### 1. 의의

연방정부는 지상건축에 있어서 소음방지기술의 수준을 고려하여 연방상원의 동의를 얻어 법규명령으로 소음방지요건을 정할 수 있다. 동법 제6조의 경우에 있어서 공항주변주민의 항공기소음으로부터의 보호를 위한 건축시설들은 소음방지요건에 충분하여야 한다(동법 제9조).

이 규정은 연방정부에게 소음방지요건을 연방상원의 동의를 얻어 정할 수 있는 권한을 부여한다. 동법 제6조에 근거하여 소음방지구역 안에서 허용되는 건축시설이 소음방지요건에 충분하여야 한다. 따라서 연방정부는 1974년 4월 5일 항공기소음방지법에 근거한 건축상의 소음방지요건에 관한 시행령을 제정하였다.<sup>70)</sup> 동법 제5조의 규정에 의하여 전적으로 허용되는 한, 동법 시행령은 소음방지구역 안에서 어떤 요건 아래 보호필요성이 있는 시설 및 주택의 설치가 허용되는 건축상의 요건을 정한다. 또한 동법 시행령은 동법 제6조에 근거하여 필요한 소음방지요건에 관한 규정에 해

---

Systematik und Instrumente des öffentlich-rechtlichen Schutzes gegen Fluglärm, DVBl. 1981, S. 1133, 1138.

69) Lorenz, a.a.O., S. 9; Ronellenfitsch, a.a.O., S. 13.

70) BGBI. I S. 903.

당한다.<sup>71)</sup> 그 밖에 동법 시행령은 동법 제9조제3항제1문에 근거한 이미 존재하는 시설에 있어서 사후적인 소음방지비용의 배상에 대하여 중요하다.

## 2. 비용

이러한 소음방지시행령의 소음방지요건은 소음방지기술의 일반적인 수준으로부터 나온다.<sup>72)</sup> 동법 제6조에 해당하는 건축계획에 있어서 항공기소음방지법에 의하여 배상되지 않는 더 많은 비용이 건축주에게 발생한다.<sup>73)</sup>

개별적 사안에 있어서 비용의 정도는 건물의 외측부분과 창문에 대한 담장의 크기, 계획된 건물의 규모 및 건축방법 등에 좌우될 것이다.<sup>74)</sup> 연방환경청의 조사<sup>75)</sup>에 의하면 한 가구주택의 경우 제1 소음방지구역에서는 4.5%, 제2 소음방지구역에서는 2.5% 더 많은 비용이 지출되었으며, 두 가구주택의 경우 제1 소음방지구역에서는 4.5% 더 많은 비용을 지출하였다. 이 조사에 있어서는 동시에 증가된 소음방지 및 비용의 경감에 기여하는 신축건물에 대한 건축상의 단열에 대하여 규정하고 있는 1977년 8월 11일의 단열에 관한 시행령(Wärmeschutzverordnung)<sup>76)</sup>이 고려되지 않았다. 소음방지구역에 있어서 토지가격이 상대적으로 낮게되고, 높은 소음방해의 지역에 있어서 질적인 건축상의 소음방지는 건물의 가치를 높일 수 있다는 것을 고려하여야 한다.<sup>77)</sup>

---

71) Fluglärmbericht, der Bundesregierung, BT-Drs. 8/2254, S. 19.

72) 연방정부의 항공기소음에 관한 보고, BT-Drs. 8/254, S. 17; Rollenfitsch, I L 17, S. 12.

73) Vgl. Fluglärmbericht, der Bundesregierung, BT-Drs. 8/2254, S. 18; Vogel, Fluglärm: Handbuch für die Praxis der Fluglärmbekämpfung, S. 44.

74) Vgl. Fluglärmbericht, der Bundesregierung, BT-Drs. 8/2254, S. 18; Vogel, a.a.O., S. 44.

75) Vgl. Fluglärmbericht, der Bundesregierung, BT-Drs. 8/2254, Anlage 17, S. 75.

76) BGBl. I S. 1554.

77) Fluglärmbericht, der Bundesregierung, BT-Drs. 8/2254, S. 19.

## 제 6 절 건축금지에 대한 손실보상

### 1. 개설

만약 동법 제5조제1항 또는 제2항에 근거한 건축금지를 통하여 현재까지 허용되고 있는 건축상의 이용이 취소되고 이로 인하여 해당 토지의 본질적인 가치하락이 발생한 경우, 토지소유자는 상당한 금전적 보상을 청구할 수 있다. 또한 건축금지로 인하여 토지소유자가 현재까지 이용하고 있는 건축상의 이용의 상황에 신뢰에 근거하여 토지의 건축상의 이용을 위한 준비에 지출된 비용으로 손해를 입은 경우, 토지소유자는 상당한 금전적 보상을 청구할 수 있다(동법 제8조제1항).

연방건설법전 제93조제2항 내지 제4항, 제95조제1항, 제2항 및 제4항, 제96조 내지 제98조, 제99조제1항 및 1956년 12월 7일에 제정되고 1968년 5월 24일의 질서위반법률의 시행법에 의하여 최종적으로 개정된 보호범위법률(BGBI. I S. 899)의 제17조, 제18조제1항, 제2항제1문, 제3항 및 제19조 내지 제25조의 규정들은 법문의 의미에 따라 적용될 수 있다(동법 제8조제2항). 즉 손실보상규정의 적용범위를 정하는 이 규정은 동법 제5조제1항 또는 제2항에 근거한 건축금지를 통하여 현재까지 허용되고 있는 토지의 이용이 취소되어 토지의 본질적인 가치하락 또는 현재까지 허용되고 있는 이용에 신뢰하여 지출된 비용이 손실로 된 경우 상당한 금전적 보상을 보장한다.

### 2. 손실보상규정에 대한 헌법적 근거

이용가능성이 재산법상 충분하게 확고하고, 단순한 이용기회(Nutzungschancen)를 의미하지 않는 한, 이용금지(Nutzungsverbot)를 통한 토지의 이용가능성의 제한은 재산법상 중요하다.<sup>78)</sup>

---

78) Vgl. BVerfGE 28, 119, 142; 68, 193, 222; 74, 129, 148; BGHZ 83, 1, 3; BVerwGE 67, 93, 97; Papier, Maunz/Dürig, Art. 14, Grundgesetz, Kommentar, Bd. 1, Stand 1990, Rdnr. 18 ff(Rdnr. 370).

연방최고법원의 판결<sup>79)</sup>에 의하면 법률상의 “이용금지”는 기본법 제14조 제1항제2문상 원칙적으로 허용되는 재산권의 내용결정이라고 한다. 왜냐하면 일반적으로 이용금지는 토지재산권에 부수하는 상황중속, 다시 말하면 재산권의 사회적 의무(기본법 제14조제2항)를 단지 구체화하기 때문이다. 그러나 이러한 사회적 의무는 단순히 이용권상 “現狀(Status quo)”이 규정된 경우에 초과되는 것이 아니라, 이미 완성된 존속이 침해받으며, 행하여진 투자가 손실로 되는 경우에 초과되는 것이다. 따라서 연방최고법원의 견해에 의하면 이 경우 기본법 제14조제3항의 의미에서의 손실보상의 의무 있는 수용(Enteignung)이라는 것이다.<sup>80)</sup>

이에 반하여 연방헌법재판소는 일정한 공적 임무의 수행을 위하여 계획된 고권적 법적 행위에 의하여 재산적 가치 있는 법적 지위의 전부 또는 일부의 박탈의 경우에만 기본법 제14조제3항의 의미에 있어서 수용으로 받아들인다.<sup>81)</sup> 연방헌법재판소의 견해에 의하면 행사된 이용 그 자체로부터는 권능이 무제한적으로 획득되어야 하거나 혹은 손실보상의 의무 있는 수용의 방법에 의해서만 다시 획득할 수 있다는 것이 도출될 수는 없다고 한다.<sup>82)</sup> 그러므로 재산의 사적유용성과 원칙적인 처분권능이 유지되는 한, 이용금지는 기본법 제14조제1항제2문, 제2항에 근거한 재산권의 내용결정에 해당한다는 것이다. 물론 그러한 내용결정은 비례하여야 한다는 것이다. 그러한 한 입법자는 특히 존속보장과 신뢰보호의 관점에서 재정적 조정의 보장을 통하여 이용금지를 비례의 원칙에 조화시킴과 동시에 기본법 제14조와 조화시킬 수 있을 것이다.<sup>83)</sup>

79) Vgl. BGHZ 23, 30, 90, 17, 25, BGH, NuR 1984, 196, 198.

80) BGHZ 60, 126, 130; BGH, NuR 1984, S. 196, 198. 이에 대한 비판적인 견해로는 Soell, Landschaftsschutz, Kiesabbauverbot und Enteignung, NuR 1984, S. 185 ff.; ders., Die Bedeutung der Sozialpflichtigkeit des Grundeigentums bei der Landschaftspflege und dem Naturschutz, DVBl. 1983, S. 241 ff.

81) BVerfGE 58, 300, 330 f.; 66, 248, 257; 70, 191, 199; 76, 264, 280; 79, 176, 191; 현재는 연방행정법원도 이러한 견해를 취하고 있다, BVerwGE 77, 295, 297 f.; 81, 329, 340; BVerwG, NVwZ-RR, 1991, S. 129, 133.

82) Vgl. BVerfGE 58, 300, 351.

83) BVerfGE 58, 137.

### 3. 제한된 적용범위

헌법상 제공된 재산권보장을 이미 동법 제5조의 규정은 폭넓게 고려하고 있다. 소음방지구역의 지정시점에 이미 허가된 건설계획은 동법 제5조 제1항제2문의 건축금지에서 제외되었다. 이러한 것은 연방건설법전 제30조, 제34조 및 제35조제1항에 근거하여 소음방지구역의 지정시점에서 건설계획법상 허가된 주택건설계획에 대해서도 적용된다. 동법 제5조제1항의 의미상 보호필요성 있는 시설에 대하여 주로 그 시설의 공익적 관점에서 건축금지에 대한 예외가 허용될 수 있다. 그러나 건축금지의 결함으로 인한 손실보상은 처음부터 고려되지 않는다.<sup>84)</sup>

또한 동법 제8조의 의미상 “현재까지 허용된 건축상의 이용”은 단순한 이용기회를 의미하지는 않는다. 재산권보장으로부터 단지 법적 지위가 보장되게 되며, 토지의 건축이 장래에 건설법상 허가될 것이라는 단순한 기대는 아니라는 것이다.<sup>85)</sup> 이 경우 동법 제8조에 근거한 손실보상은 고려되지 않는다.

이러한 것은 건축금지의 개시시점에 연방건설법 제35제2항에 근거하여 예외적으로 건설계획법상 허용될 수 있는 건축계획에 대해서도 적용된다. 외곽지역에 있어서 건축계획의 단순한 허가 의무는 재산법상 보호되지 않았다. 왜냐하면 허가 의무는 연방건설법전 제35조에 근거하여 그에 상반되는, 즉 침해가능성이 있는 공익이 발생하는 경우에는 다시 상실될 수 있는 유보 아래 있기 때문이다.<sup>86)</sup>

동법 제8조의 규정에 의한 손실보상은 건축금지의 개시시점에 있어서 그의 건축이 연방건설법전 제30조 및 제40조에 근거하여 건설계획법상 허용될 수 있는 동법 제5조제1항제1문의 의미상 공공시설에 대해서만 원칙적으로 고려된다.<sup>87)</sup> 이미 존재하는 공항에 있어서 학교, 병원과 같은 공공시설의 계획이 소음방지구역의 지정 전에 이미 75 dB(A) 이상의 소음방해가 있는 한 지역에 있어서 연방건설법전 제1조제5항에 근거하여 계획

84) Vgl. Lorenz, a.a.O., S. 6,7.

85) Lorenz, a.a.O., S. 7.

86) BVerwG, NVwZ 1984, S. 434.

87) Lorenz, a.a.O., S. 7.



법상 허용될 수 없다는 것을 생각할 수 있다.<sup>88)</sup> 또한 계획법상의 허가와 그와 동시에 동법 제8조에 의한 손실보상은 신공항의 건설계획에서만 고려될 수 있다. 손실보상규정없는 부적정하고 비례적이지 못한 재산권의 내용결정은 동법 제5조제1항제2문에 의한 예외가능성에 근거하여 전혀 허용되지 않는다.

#### 4. 손실보상의 범위와 절차

건축금지를 통하여 현재까지 허용되고 있는 건축상의 이용이 취소되고 이로 인하여 해당 토지의 본질적인 가치하락이 발생한 경우 또는 건축금지로 인하여 토지소유자가 현재까지 이용하고 있는 건축상의 이용의 상황에 신뢰에 근거하여 토지의 건축상의 이용을 위한 준비에 지출된 비용으로 손실을 입은 경우 당해 토지소유자는 적절한 금전적 보상을 청구할 수 있다. 손실보상의무자는 공항관리자이다.

법률 기술상의 단순화를 위하여 동법 제8조제2항은 실질적 손실보상규정과 관련하여 연방건설법전 그리고 절차규정과 관련하여 보호범위법률을 준용하고 있다. 동법 제8조의 손실보상규정의 실무상의 경험부족으로 인하여 연방건설법전의 본질적이고 적절하게 적용되어야 하는 규정들에 관한 아주 짧은 개관만이 주어져야 할 것이다.

연방건설법전 제93조제2항, 제95조 및 제96조의 규정들이 건축금지를 통하여 발생한 법적 손실과 그를 통하여 발생한 그 밖의 재산상의 불이익에 대한 손실범위를 정하고 있다. 연방건설법전 제93조제3항은 이익조정(Vortilausgleich)을 규정하고 있다. 연방건설법전 제93조제4항은 사정(Bemessung)의 시점, 그리고 연방건설법전 제99조는 1회의 금액을 통한 손실보상을 규정하고 있다. 보호범위법률 제17조는 확정기관과 그의 관할권에 대하여 규정하고 있다. 보호범위법률 제19조 내지 제25조는 손실보상의 확정에 관한 절차규정과 확정결정에 대한 법적 수단을 포함하고 있다.

---

88) Lorenz, a.a.O., S. 7.

## 제 7 절 건축상의 소음방지조치비용의 배상

### 1. 개설

동법 제9조는 소음방지구역의 지정에 있어서 동법 제5조제1항제1문에 근거한 시설 또는 주택이 건축되었거나 그러한 시설의 건축이 건축법상 허가된 토지에 대한 건축상의 소음방지조치에 대한 비용의 배상을 규정하고 있다. 그와 동시에 동법 제6조에 의하여 이미 소음방지의무를 지지 않고 있는 그러한 토지소유자에 대하여(자발적) 소음사전방지에 대한 재정적 동기부여가 이루어져야 할 것이다.<sup>89)</sup> 동법 제6조와의 협력으로 소음방지조치를 통한 가능한 한 폭넓은(소극적) 소음방지가 달성되어야 할 것이다.<sup>90)</sup>

### 2. 비용배상청구권자

소음방지구역의 지정에 있어서 당해 토지에 동법 제5조제1항제1문에 근거한 시설 또는 주택이 건축되어진 경우 혹은 동법 제5조제4항에 근거하여 건축상의 시설의 설치가 허용된 제1 소음방지구역에 놓여있는 토지의 소유자는 동법 제9조제3항, 제4항 및 제10조의 기준에 의하여 건축상의 소음방지조치를 한 경우 그에 대한 비용의 배상을 청구할 수 있다. 건물의 전체 또는 일부가 상속자 또는 주거소유권자의 재산에 속해져 있는 경우에는 이들이 토지의 소유자에 대신한다. 배상청구권은 소음방지구역의 지정 후 5년 이내에 행사되어야 한다. 동법 제1조제3문에 근거하여 정하여진 소음방지구역에 있어서 손해배상청구권은 비행장의 운용이 개시된 시점부터 비로소 가능하다(동법 제9조제1항).

1970년 6월 18일 제7 연방임대차법률의 제3조상의 주택 및 주거공간에 있어서 건축상의 소음방지조치에 대한 비용은 배상되지 않는다(동법 제9조제2항).

건축상의 소음방지조치에 대한 비용은 동법 제7조에 근거한 시행령의 범

89) Vgl. Bericht des Innenausschusses, BT-Drs. VI/1377, S. 4; BGHZ 69, 105, 114; Lorenz, a.a.O., S. 10.

90) Lorenz, a.a.O., S. 11; Soell, in: Schutz gegen Verkehrslärm, S. 88.

위 내에서 이루어지는 경우에만 배상될 수 있다. 주택건물에 있어서 그 비용이 건축면적 1평방미터 당 100마르크를 초과하는 경우, 그 초과부분에 대해서는 배상하지 않는다. 건축면적의 산정에 대해서는 주택경제성 평가에 관한 시행령 제4조, 제43조가 각각 적용된다(동법 제9조제3항).

동법 제7조에 근거한 소음방지조치에 대하여 요구되는 비용이 본질적으로 상승한 경우, 연방정부는 동법 제9조제3항제2문에 규정된 최고금액을 연방상원의 동의하에 법규명령에 의하여 변경할 수 있다(동법 제9조제4항).

비용배상청구는 특정한 소유권자에게만 부여된다. 즉 소음방지구역의 지정시점에 이미 주택 또는 다른 보호필요성이 있는 시설이 제1 소음방지구역에 설치되었거나 혹은 그러한 시설에 대하여 적어도 그에 상응하는 허가가 부여된 경우이다.

이에 반하여 다음과 같은 경우에는 소음방지조치에 대한 배상청구권이 인정되지 않는다.

첫째, 제1 소음방지구역 밖에 위치하고 있는 건물의 소유권자, 무엇보다도 제2 소음방지구역에 위치하고 있는 건물의 소유권자, 그러나 또한 소음방지구역의 경계를 넘어선 지역의 건물의 소유권자,

둘째, 제1 소음방지구역에 건축을 하고 소음방지구역의 지정 이후에 비로소 건축허가를 얻은 소유권자,

셋째, 동법 제5조제1항제1문의 의미에서의 주택 혹은 보호필요성 있는 시설이 아닌 건축시설, 또한 예를 들면 순수한 상가 및 사무실건물 등의 소유권자.

### 3. 손해배상청구권의 발생시점

동법 제9조에 의한 배상청구권은 소음방지구역의 지정을 전제로 한다는 것이 동법 제9조제1항제1문으로부터 도출된다. 이러한 배상청구권의 요건은 소음방지구역에 관한 법규명령의 소급적 적용을 통하여 형성될 수 없다. 왜냐하면 동법 제9조에 근거한 비용배상의 형태에 있어서 수익뿐만 아니라 동법 제5조 및 제6조에 근거한 이용제한과 건축금지의 형태에 있어

서 부담이 소급적으로 유효하게 될 수 있기 때문이다.<sup>91)</sup> 그 밖에도 소음방지구역의 지정에 관련되어 있는 배상청구권의 관철에 관한 동법 제9조 제1항제3문의 기간은 결과에 있어서는 수인 불가능할 정도로 단축되게 될 것이다. 동법 제1조제3문에 의하여 지정되어지는 소음방지구역에 있어서 동법 제9조제1항제4문에 근거한 배상청구권은 비행장의 가동 개시된 시점부터 비로소 주장될 수 있다.

배상되어야 하는 비용발생의 시점은 배상청구권의 발생시점과는 구분된다. 동법 제9조제1항제1문의 비용배상의 개념으로부터 장래의 비용의 사전배상(vorgreifliche Erstattung)은 불가능하며, 오히려 건축상의 소음방지조치를 위하여 이미 사실상 발생한 비용만이 그 대상이 된다는 것을 알 수 있다.<sup>92)</sup> 그것과 동시에 외견상 청구권자의 사전이행의무(Vorleistungspflicht)가 근거를 두게된다. 그에 반하여 소음방지구역의 지정 이전에 이미 비용이 지출되었다는 것은 비용배상청구권에 대하여 아무런 영향을 미치지 않는다.<sup>93)</sup>

#### 4. 손해배상청구권의 내용상의 제한

소음방지시행령 제7조에 근거한 요건을 충족하는 경우, 해당 토지소유권자는 일정한 소음방지조치에 대해서만 손해배상을 요구할 수 있다. 그에 덧붙여 동법 제9조제3항제2문 및 제3문은 주택에 대하여 더 높은 청구권의 한계를 규정하고 있다. 손해배상은 거주면적 1 평방미터 당 일정한 금액에 제한되게 된다. 동법 제9조제3항제2문에 규정된 최고금액 100마르크는 동법 제9조제4항에 근거하여 1977년 8월 11일 제정된 소음방지배상시행령을 통하여 130마르크로 증액되었다.<sup>94)</sup> 비행장의 관리자들은 1987년 말까지 항공기소음방지조치를 위하여 총 84억 마르크를 지출하였다.<sup>95)</sup>

91) Fluglärmbericht der Bundesregierung, Anlage 7, BT-Drs. 8/2254, S. 32 Nr. 3; Ronellenfitsch, I L 17, S. 14.

92) BT-Drs. 8/2254, S. 32 Nr. 6; Ronellenfitsch, I L 17, S. 14.

93) BT-Brs. 8/2254, S. 32 Nr. 5; Ronellenfitsch, I L 17, S. 14.

94) Vgl. Fluglärmbericht der Bundesregierung, BT-Drs. 8/2254, S. 20.

95) Vgl. Umweltbundesamt, Daten zur Umwelt 1988/89, S. 479.

주거공간의 평가에 대해서는 주택경제성평가에 관한 시행령 제42조 및 제 43조가 적용된다.

동법 제9조제2항에 의하면 1970년 6월 18일 제정된 연방주택임대차보호법(Bundesmietengesetz)<sup>96)</sup>의 의미에 있어서 주택 또는 주거공간에 대한 건축상의 소음방지조치를 위한 비용은 손해배상청구의 능력이 없다. 여기에는 지하주택 또는 건강한 주거환경에 대한 일반적 요건을 명백하게 충족시키지 못하는 주거공간이 해당된다.<sup>97)</sup>

## 5. 손해배상청구권의 유효기간

소음방지시설조치의 비용에 대한 손해배상청구권은 동법 제9조제1항제3 문에 근거하여 소음방지구역의 지정 후 5년 이내에 기간 내에 주장될 수 있다. 개별적 사안에 있어서 행정에 의하여 더 이상 연장될 수 없는 제척기간(Ausshlußfrist)의 문제이다.<sup>98)</sup> 기간의 준수에 대한 조건은 기간경과 전에 청구권을 통고할 뿐만 아니라 사실상 주장될 것이라는 사실이다. 그에 대한 원칙적인 조건은 배상되어야 할 비용이 이미 사실상 발생하였다는 것이다.<sup>99)</sup> 그러나 또한 항공기소음방지법의 보호목적에 의하여 동법 제9조제1항제1문상의 기간을 보증하기 위하여 법적인 의무의 수인, 예를 들면 건축주 또는 수공업자에 대한 구속적인 위탁수여가 충분하여야 한다.<sup>100)</sup>

## 6. 비용배상의 절차

주법에 의한 관할관청은 관계자(배상청구권자 및 배상의무자)의 의견수렴 후 서면으로 비용의 얼마만큼의 액수가 배상될 수 있는지에 관하여 결정

96) BGBl. I, S. 786.

97) Vgl. Fluglärmbericht der Bundesregierung, Anlage 11, BT-Drs. 8/2254, S. 36, Anlage 12, S. 41; Ronellenfitsch, I L 17, S. 14.

98) Vgl. Fluglärmbericht der Bundesregierung, BT-Drs. 8/2254, Anlage 10, S. 35.

99) Vgl. z.B. Runderlaß des Innenministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen vom 30.6.1976 - V C 4 - 870.01 - MBl. NW 1976, S. 1638.

100) Vgl. Fluglärmbericht der Bundesregierung, BT-Drs. 8/2254, S. 35, Vogel, Handbuch, S. 42.

한다. 결정은 법적 구제수단을 포함하고 있다. 그 결정은 관계자에게 송달되어야 한다(동법 제10조).

절차는 주법상 관할관청에 동법 제9조제1항제1문에 의하여 요구되는 신청을 함으로써 개시된다. 절차참가자는 배상금의 受領者(신청자)와 배상금의 지급의무자(동법 제12조)이다. 배상금의 수령자는 제1 소음방지구역 안에 위치하고 있는 건물의 소유자, 상속자 혹은 주거소유권자이다.<sup>101)</sup> 배상금 지급의무자의 범위는 동법 제12조의 규정으로부터 도출된다. 동법 제12조제1항의 규정에 의하면 각각의 비행장관리자가 배상금 지급의무를 진다. 비행장관리자는 민간공항에 있어서는 항공사이며, 군용비행장의 경우에는 독일연방이 관리자에 해당한다.<sup>102)</sup> 주법상의 관할관청은 배상신청자와 배상금 지급의무자의 의견을 청취한 후 배상금의 지급과 액수에 관하여 서면으로 결정한다. 이 결정에 대하여 당사자에게 법률상의 구제가 인정되며, 그리고 이 사실이 당사자에게 통지되어야 한다.<sup>103)</sup>

일반적으로 손해배상신청자가 소음방지조치를 실행하기 전에 비용에 대한 손해배상능력에 관한 사전결정(Vorbescheid)이 내려진다.<sup>104)</sup> 손해배상신청자가 소음방지조치의 실행에 있어서 배상의무의 입증에서 지게될 상당한 위험으로 인하여 그러한 사전결정은 적절하며, 동법 제10조의 규정과도 일치한다. 물론 그와 동시에 손해배상액의 확정은 유보되어야 한다.<sup>105)</sup>

법적 구제의 기간이 보증되는 한, 사전결정 및 절차를 종료하는 확정결정은 절차참여의 모든 자에게 법적 구제의 가능성을 열어주는 행정행위이다.<sup>106)</sup> 이는 독일연방이 손해배상절차의 당사자인 경우에도 마찬가지이다.

101) Vgl. Fluglärmbericht der Bundesregierung, BT-Drs. 8/2254, Anlage 11, S. 36.

102) Vgl. Fluglärmbericht der Bundesregierung, BT-Drs. 8/2254, Anlage 11, S. 36.

103) Ronellenfitch, I L 17, S. 15.

104) Vgl. Nidersächsische Richtlinien für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach §§ 9, 10, in: BT-Drs. 8/2254, Anlage 11, S. 38, 39 Nr. 5; Runderlaß des Innenministers von Nordrhein-Westfalen, in: BT-Drs. 8/2254, Anlage 12, S. 42 Nr. 4.2.

105) Vgl. Fluglärmbericht der Bundesregierung, Bt-Drs. 8/2254, S. 20, Anlage 5, S. 30, Anlage 9, S. 34 Nr. 4, Anlage 12, S. 42, 43 Nr. 3.3; Ronellenfitch, I L 17, S. 15; OVG Rh.-Pf. AS 16, 1982, S. 386, 387.

106) Vgl. Fluglärmbericht der Bundesregierung, Bt-Drs. 8/2254, Anlage

## 7. 지급의무자

동법 제8조에 근거한 손실보상과 동법 제9조에 의한 건축상의 소음방지조치에 대한 비용의 배상에 대한 지급의무는 비행장운영자가 진다(동법 제12조제1항).

국제법상의 조약에 의하여 독일연방에 주둔하고 있는 외국군대가 독일연방의 영역 안에 비행장을 사용하고, 비행장운영자로서 파견국가가 지급의무를 지는 한, 독일연방정부가 그 외국군대의 지급의무의 이행에 대하여 책임을 진다. 손실보상과 건축상의 소음방지조치비용의 배상금의 지급으로 인한 법적 분쟁이 발생한 경우 파견국가에 제기된 청구권에 대하여 그 파견국에 대신하여 독일연방정부가 법적 대리인이 된다.

이와 같이 동법 제12조제1항에 의하면 비행장운영자가 손실보상과 소음방지조치비용에 대한 배상을 부담하게 된다. 공항에 있어서 비행장운영자는 항공사이다. 이러한 항공사는 공공단체, 특히 연방, 주 및 게마인데에 의하여 100% 지원되는 사법상의 회사이다(예를 들면 뮌헨공항 유한회사: 연방 26%, 바이에른주 51%, 뮌헨시 23%; 프랑크푸르트공항 주식회사: 연방 25.87%, 헤센주 45.24%, 프랑크푸르트시 28.89%; 뒤셀도르프공항 유한회사: 노르트라인 베스트팔렌주 50%, 뒤셀도르프시 50%)<sup>107)</sup>. 군용비행장의 운영자는 독일연방정부이다. 그러므로 결국 군용비행장 및 민간공항에 있어서 건축상의 소음방지조치에 대한 비용은 일반적인 조세로부터 지급되게 된다.<sup>108)</sup>

---

11, S. 38, Nr. 4.4, Anlage 12, S. 42 Nr. 2.7; OVG Rh.-Pf. AS 16, 1982, S. 386, 387 f.

107) Vgl. Wer gehört wem?, Handbuch über Beteiligungsverhältnisse in Deutschland, Commerzbank, 17. und erweiterte Auflage, 1991.

108) Luckow, DVBl. 1981, S. 1133/1141.

## 제 4 장 결론 및 시사점

이상에서 살펴 본 바와 같이 독일의 항공기소음방지법은 민간공항과 군용비행장으로부터 발생하는 항공기소음에 대하여 비교적 상세하고 체계적으로 규정하고 있다. 독일은 국토의 면적이 우리 나라와 마찬가지로 좁고 인구밀도가 높은 공통점을 가지고 있다. 이러한 특수성 때문에 불가피하게 민간공항 및 군용비행장 주변지역에 주거가 형성되고 발전됨으로써 항공기소음과 관련한 많은 법적 분쟁에 봉착하게 되었다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 독일은 일찍이 관련법령을 제정 및 정비하고 그에 대하여 적극적으로 대처해 나가고 있다.

독일의 항공기소음방지법은 비행장 주변지역에서의 항공기소음에 의한 위험, 상당한 불이익 및 침해로부터 일반공공을 보호하기 위하여 민간항공노선에 연결되어 있는 공항과 제트엔진항공기의 운항에 제공되도록 결정된 군용비행장에 대하여 소음방지구역을 지정하여 공항 및 비행장 주변지역에서의 항공기소음으로 인하여 발생할 수 있는 민원에 대처하고 있으며, 그리고 발생한 손해에 대해서는 손실보상 및 손해배상의 기준을 규정하여 법적 문제를 해결하고 있다.

첫째, 독일의 경우는 민간공항과 군용비행장으로부터 발생하는 항공기소음에 관하여 항공기소음방지법에 통합하여 규정하고 있다. 우리 나라의 경우는 민간공항으로부터 발생하는 항공기소음에 대해서는 항공법 및 소음·진동규제법의 규정을 통하여 소음대책을 강구하고 있다. 그러나 군용비행장 및 민군공용공항에 대해서는 아직까지 입법상 불비되어 있다. 앞으로 항공기소음에 대하여 정부가 입법적 정비를 할 경우 독일과 같이 민간공항과 군용비행장을 통합하여 하나의 법률로 규정하느냐, 아니면 이웃 일본처럼 민간공항과 군용비행장을 나누어서 각각 규정하는 방식을 택하느냐가 우선 중요할 것이다. 가장 이상적인 방법은 독일과 같이 통합하여 환경부, 건설교통부 및 국방부가 상호 협력하여 항공기소음에 대처하는 것이라고 생각한다. 그러나 군용비행장은 군작전, 국방상의 특수성으로 인하여 민간공항과는 달리 취급되어야 하는 점 또한 간과할 수 없는 현실이다.



둘째, 우리 나라의 항공법도 규정하고 있는 바와 같이 항공소음 피해(방지)구역의 지정·고시이다. 독일의 항공기소음방지법은 항공기소음방지구역을 지정·고시하고 있다. 소음방지구역의 지정·고시를 통하여 공항 및 비행장 주변지역에 새로운 주거의 진입을 방지함으로써 새로운 소음피해를 사전적으로 방지하며, 그리고 현존하는 건축시설에 대한 소음방지조치의 비용에 대한 보상을 결정하는 중요한 기준이 된다. 즉 소음방지구역 안에서 병원, 양로원, 학교 및 기타 이와 동일한 정도의 보호필요성이 있는 시설의 설치를 금지함으로써 새로운 소음피해의 가능성을 사전적으로 예방하는 환경법상의 기본원칙인 사전예방의 효과를 기할 수 있다. 공항 및 군용비행장 주변지역의 개발허가에 의하여 무분별한 주거가 개발이 되고 있는 우리의 현실을 고려해 볼 때 이러한 소음방지구역의 지정·고시는 당연하다고 볼 수 있을 것이다. 우리 나라의 항공법은 민간공항에 대해서는 소음피해구역을 설치하고, 각 공항별로 예산의 추이를 감안하여 그에 대한 대책을 시행하고 있다. 그러나 군용비행장에 대해서는 아직까지 그 법이 규정되어 있지 않으므로 앞으로 이에 대한 입법화를 통하여 그에 대한 대책이 수립되어야 할 것이다.

셋째, 소음방지구역의 지정 및 고시를 하게되면, 당연히 건축금지와 기타 건축상의 제한이 따르게 된다. 독일의 경우 소음방지구역 안에서의 병원, 양로원, 요양원, 학교 및 기타 이와 동일한 정도의 보호필요성이 있는 시설의 설치를 금지하고 있다. 그러나 공공시설로서 주민의 보호와 기타 공익상 급박하게 필요한 경우, 주법상의 관할관청은 예외적으로 허가를 할 수 있도록 하고 있다.

넷째, 이러한 건축금지로 인하여 건축상의 이용이 중지되고 이로 인하여 해당 토지의 본질적인 가치하락이 발생한 경우, 토지소유자는 상당한 금전적 보상을 청구할 수 있도록 하고 있다. 또한 건축금지로 인하여 토지소유자가 현재까지 이용하고 있는 건축상의 이용의 상황의 신뢰에 근거하여 토지의 건축상의 이용을 위한 준비에 지출된 비용으로 손실을 본 경우, 토지소유자는 상당한 금전적 보상을 청구할 수 있도록 규정하고 있다. 이와 같이 독일의 경우에는 소음방지구역 안의 토지의 건축금지 및 기타 이용제한에 대하여 금전적 보상을 인정하고 있다. 이러한 독일의 개별적인 손실보

상은 우리의 현실을 감안할 때 신중하게 검토할 필요성이 있을 것이다. 아직까지 우리 나라에서는 토지의 이용제한으로 인한 개별적인 보상을 인정하지 않고 있으며 다른 범영역에 미치는 파급효과가 매우 크므로 다른 법과 보조를 맞출 필요가 있다.

다섯째, 독일의 경우에 항공기 소음방지와 관련하여 공항의 설치자에게 주변지역 주민을 항공기 소음으로부터 보호하기 위하여 소음을 경감시킬 수 있는 기타 소음방지조치를 취할 의무를 부여하고 있다.

결론적으로 항공교통의 수요에 적절하게 대처하고 국민의 삶의 질의 향상에 이바지하기 위해서는 공항으로부터 발생하는 항공기소음에 대한 법적·제도적 정비가 이루어져야 할 것이다. 즉 비행장 및 공항 주변지역에 대한 소음의 실태와 그 피해의 정도를 파악하고, 이를 토대로 여러 조건, 예를 들면 예산, 국가정책, 기술적 문제 등을 고려하여 소음대책이 이루어져야 한다. 특히 군용비행장 및 민군공용공항의 경우에 소음방지구역의 지정 및 그와 동시에 건축금지 및 기타 이용상의 제한, 그리고 그에 대한 손실보상의 문제 등을 국가정책, 예산 등을 고려하여 입법적 정비가 이루어져야 할 것이다.

## 제 4 장 결론 및 시사점

## 부 록

## 독일의 항공기소음방지법

제 1 조(목적과 적용범위) 비행장 주변지역에서의 항공기소음에 의한 위험, 상당한 불이익 및 상당한 침해로부터 일반공공을 보호하기 위하여 민간항공노선에 연결되어 있는 공항과 제트엔진 항공기의 운항에 제공되도록 결정된 군용비행장(militärische Flugplätze)에 대해서는 “소음방지구역(Lärmschutzbereich)”이 지정된다. 제트엔진 항공기의 운항에 제공되도록 정해진 그 밖의 비행장에 대해서도 일반공공의 보호를 위하여 요청되는 경우에는 소음방지구역이 지정되어야 할 것이다. 또한 소음방지구역은 항공교통법(Luftverkehrsgesetz) 제6조에 의하여 공항의 설치에 대한 허가가 부여되고, 민간항공노선에 연결되어야 하는 계획된 민간공항에 대해서도 지정될 수 있다.

제 2 조(소음방지구역의 범위) ①소음방지구역의 범위는 항공기소음에 의하여 야기된 등가치적 지속소음수치 67 dB(A)을 초과하는 비행장 지대 밖의 지역을 포함한다.

②소음방지구역의 범위는 소음의 정도에 따라 두 개의 소음방지구역으로 나누어진다. 제1 소음방지구역은 등가치적 지속소음 75 dB(A)를 초과하는 지역을 포함하며, 제2 소음방지구역은 그 밖의 소음방지구역을 포함한다.

제 3 조(소음방해의 조사) 등가치적 지속소음수치는 동법에 관한 부칙에 근거한 비행장의 건설에 기초하여 예측 가능한 항공운항의 종류 및 범위를 고려하여 조사되어진다.

제 4 조(소음방지구역의 지정) ①소음방지구역은 민간공항의 경우에 있어서는 환경부장관이 연방교통부장관과 협의하여, 그리고 군용비행장의 경우에 있어서는 연방국방부장관과의 협의 하에 연방상원의 동의를 얻은 법규명령을 통하여 지정된다. 법규명령의 구성요소인 계획과

지도는 일반인들의 충분한 열람이 보증될 수 있도록 관청에 비치되게 함으로써 공표될 수 있다. 이에 대해서는 법규명령으로 정한다.

②비행장의 운영 혹은 시설의 변경이 비행장 주변지역의 소음방해에 있어서 본질적인 변경을 가져오는 경우에는 소음방지구역은 새로이 지정되어야 한다. 소음방지구역의 외측 경계에 있어서 등가치적 지속소음수치가 4 dB(A) 이상 증가한 경우 소음방해의 변화는 특히 본질적인 것으로 간주된다.

③소음방지구역의 지정 이후 늦어도 10년이 경과한 후에 소음방해가 본질적으로 변화하였는지 혹은 향후 10년 이내에 본질적인 변화가 예측되는지에 관하여 심사하여야 한다. 조기의 심사가 요구되는 특별한 상황이 존재하지 않는 한, 그 심사는 10년마다 반복된다.

제 5 조(건축금지) ①소음방지구역 안에서는 병원, 양로원, 요양원, 학교 및 기타 이와 동일한 정도의 보호 필요성 있는 시설의 설치 금지된다. 공공의 시설로서 주민의 보호와 기타 공익상 급박하게 필요한 경우, 주법상의 관할관청은 예외적으로 허가할 수 있다.

②제1 소음방지구역 안에서는 주택의 건축이 금지된다.

③주택의 건축이 소음방지구역의 지정시점 이전 혹은 건설기본법 제34조에 근거하여 건축된 지역영역과 관련하여 허가되어졌거나 또는 이와 관련하여 건축된 지역영역이 건축상세계획(Bebauungsplan)의 시행구역에 편입되게 된 주택들에 대해서는 제2항의 규정을 적용하지 아니한다. 또한 제2항의 규정은 다음 각호의 1에 대해서도 이를 적용하지 아니한다.

1. 공장 혹은 공공시설의 감독자와 대기 근무자를 위한 주택, 기업소유주와 기업경영자를 위한 주택,
2. 연방건설법전 제35조제1항에 근거하여 외곽지구(Außenbereich)에 허가된 주택,
3. 독일연방군이나 국제법상의 조약에 근거하여 독일연방공화국에 주둔하고 있는 외국군의 주택 및 공동숙소.

④제1항제1문 및 제2항은 소음방지구역의 지정 이전에 건축허가가 부

여된 건축시설에 대해서는 적용하지 아니한다.

제 6 조(기타 건축상의 이용제한) 동법 제5조제1항제2문 및 제3문에 의하여 허용되는 건축시설 및 제2 소음방지구역 안에서의 주택은 동법 제7조의 규정에 의하여 정하여진 소음방지요건을 충족하는 한 건축이 허용되어진다.

제 7 조(소음방지) 연방정부는 지상건축에 있어서 소음방지기술의 수준을 고려하여 연방상원의 동의를 얻어 법규명령으로 소음방지요건을 정할 수 있다. 동법 제6조의 경우에 있어서 주변주민의 항공기소음으로부터의 보호를 위한 건축시설들은 소음방지요건에 충분하여야 한다.

제 8 조(건축금지에 대한 손실보상) ①만약 동법 제5조제1항 혹은 제2항에 근거한 건축금지를 통하여 현재까지 허용되고 있는 건축상의 이용이 중지되고 이로 인하여 해당 토지의 본질적인 가치하락이 발생한 경우, 토지소유자는 상당한 금전적 보상을 청구할 수 있다. 또한 건축금지로 인하여 토지소유자가 현재까지 이용하고 있는 건축상의 이용의 상황에 신뢰에 근거하여 토지의 건축상의 이용을 위한 준비에 지출된 비용으로 손실을 입은 경우, 토지소유자는 상당한 금전적 보상을 청구할 수 있다.

②연방건설법전 제93조제2항 내지 제4항, 제95조제1항, 제2항 및 제4항, 제96조 내지 제98조, 제99조제1항 및 1956년 12월 7일에 제정되고 1968년 5월 24일의 질서위반법률의 시행법에 의하여 최종적으로 개정된 보호범위법률(BGBI. I S. 899)의 제17조, 제18조제1항, 제2항제1문, 제3항 및 제19조 내지 제25조의 규정들은 법문의 의미에 따라 적용될 수 있다.

제 9 조(건축상의 소음방지요치비용의 배상) ①소음방지구역의 지정에 있어서 당해 토지에 제5조제1항제1문에 근거한 시설 또는 주택이 건축되어진 경우 혹은 제5조제4항에 근거하여 건축상의 시설의 설치가 허용된 제1 소음방지구역에 놓여있는 토지의 소유자는 제3항, 제4항 및 제10조의 기준에 의한 건축상의 소음방지요치를 한 경우에는 그에

대한 비용의 배상을 청구할 수 있다. 건물의 전체 또는 일부가 상속자 또는 주거소유권자의 재산에 속해져 있는 경우에는 이들이 토지의 소유자에 대신한다. 배상청구권은 소음방지구역의 지정 후 5년 이내에 행사되어야 한다. 제1조제3문에 근거하여 정하여진 소음방지구역에 있어서 손해배상청구권은 비행장의 운용이 개시된 시점부터 비로소 가능하다.

②1970년 6월 18일 제7 연방임대차법률의 제3조상의 주택 및 주거 공간에 있어서 건축상의 소음방지조치에 대한 비용은 배상되지 않는다.

③건축상의 소음방지조치에 대한 비용은 제7조에 근거한 시행령의 범위 내에서 이루어지는 경우에만 배상될 수 있다. 주택건물에 있어서 그 비용이 건축면적 1평방미터 당 100마르크를 초과하는 경우, 그 초과부분에 대해서는 배상하지 않는다. 건축면적의 사정에 대해서는 주택경제성 평가에 관한 시행령 제4조, 제43조가 각각 적용된다.

④제7조에 근거한 소음방지조치에 대하여 요구되는 비용이 본질적으로 상승한 경우, 연방정부는 제3항제2문에 규정된 최고금액을 연방상원의 동의하에 법규명령에 의하여 변경할 수 있다.

제10조(비용배상의 절차) 주법에 의한 관할관청은 관계자(배상청구권자 및 배상의무자)의 의견수렴 후 서면으로 비용의 얼마만큼의 액수가 배상될 수 있는지에 관하여 결정한다. 결정은 법적 구제수단을 포함하고 있다. 그 결정은 관계자에게 송달되어야 한다.

제11조(보고) ①제1조제1호에 의하면 공항의 운영자는 연방교통부장관과 그의 수탁자에게 등가치 지속소음수치의 조사에 요구되는 정보의 제공, 서류 및 계획을 제출하여야 할 의무를 가진다.

②보고의무자는 그의 답변이 자기 자신 또는 민사소송법 제383조제1항제1호 내지 제3호에 규정된 친척을 형사상 소추 또는 질서위반법에 의한 절차의 위험에 내 맡기게 되는 그러한 질문을 거부할 수 있다.

③조세기본법(Abgabenordnung) 제93조, 제97조, 제105조제1항과 관련한 제105조제1항, 제111조제5항 및 제116조제1항의 규정들은 제1항에 근거하여 습득한 정보 및 자료들에 적용되지 않는다. 다만, 이

규정은 세무관청이 그의 소추에 부득이한 공익이 있거나 또는 보고의 무자 혹은 그를 위하여 활동하고 있는 종업원의 허위보고가 문제되는 한, 세무사범으로 인한 절차 및 그와 관련한 과세절차의 실행을 위하여 정보가 필요한 경우에는 이를 적용하지 아니한다.

제12조(지급의무자) ①제8조에 근거한 손실보상과 제9조에 의한 건축상의 소음방지조치에 대한 비용의 배상에 대한 지급의무는 비행장운영자가 진다.

②국제법상의 조약에 의하여 독일연방에 주둔하고 있는 외국군대가 독일연방의 영역 안에 비행장을 사용하고, 비행장운영자로서 파견국가가 지급의무를 지는 한, 독일연방정부가 그 외국군대의 지급의무의 이행에 대하여 책임을 진다. 손실보상과 건축상의 소음방지조치비용의 배상금의 지급으로 인한 법적 분쟁이 발생한 경우 파견국가에 제기된 청구권에 대하여 그 파견국에 대신하여 독일연방정부가 법적 대리인이 된다.

제13조(폐지)

제14조(베를린에 대한 특별규정) ①제1조 내지 제12조는 베를린주에는 적용되지 아니한다.

②폐지됨.

제15조(항공법의 개정): 생략

제16조(그 밖의 계획법상 규정) 기타 계획조치를 허용하거나 또는 기타 손실보상을 보장하는 규정들은 이 법과 관계없이 적용된다.

제17조(베를린-조항) 동법률은 1952년 1월 4일의 제3 경과법의 제13조제1항의 기준에 따라 베를린주에도 적용된다.

제18조(효력발생) 동법률은 공포된 날로부터 효력을 발생한다.



부 록

## 참 고 문 헌

### 국내문헌

- 강대준, 『항공기소음』, <http://www.me.go.kr/book/html/대기분야/3-31.html>, 1~2면.
- 건설교통부, 건설교통백서(1993-1997), 1998, 371면.
- 김명용, 군용비행장 등으로부터 발생하는 소음의 법적 규제방안, 제29회 공법학술발표회, 한국비교공법학회, 2001, 43면 이하.
- 김명용, 군용비행장등 소음방지 및 주변지역지원에 관한 법률의 제정방안, 제4회 군 환경보전학술세미나, 2002,3.29., 2-1면 이하.
- 김명용, 도로교통소음의 법적 규제방안, 법제(통권 제515호), 2000.11, 32면.
- 김명용, 항공기소음의 법적 규제방안, 법제연구(통권 제20호), 2001, 211면 이하.
- 김명용, 독일에서의 행정계획절차법상의 도로교통소음방지, 공법학연구 (창간호), 한국비교공법학회, 1999.3, 41면 이하.
- 김명용 외, 군사시설 주변지역 환경보호에 관한 법령제정 방안연구 - 군용비행장등소음방지및주변지역지원에관한법률의 제정방안-(국방부 용역보고서), 한국법제연구원, 2001.
- 손정곤, “국내 항공기소음의 현황과 문제점(제6회 한국환경기술사회 정기세미나 자료)”, 한국환경기술사회, 1999, 1면.
- 한국공항공단, 『항공기 소음대책 현황』, 1998. 8.
- 홍준형, 환경법, 박영사, 2001, 884면.
- 환경부, 환경부백서 2000, 2001, 307면.

### 국외문헌

- 沖繩縣文化 環境部, 『航空機騒音による健康影響に関する調査報告書の概要』(<http://www.asahigawa-med.ac.jp/igakubu/hygiene/okinawa/report.html>, 1999. 8. 26), 2-1~2-3頁.
- 普天門飛行場移設對策本部, 『シュワブ沖調査結果報告書』(<http://www.jca.ax>).

참 고 문 헌

- apc.org/~sei-u/hitosubo\_kanto/heliport/report/R5-4-6.html, 1997.11).
- AOK, Bleib Gesund, Das AOK-Magazin, 6/1993, S. 14.
- Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen, ZfL 1990, S. 1 ff.
- Bericht des Ausschusses für Gesundheitswesen vom 19.6.1969, BT-Drs. V/4427.
- Bericht des Innenausschusses vom 30.6.1980, BT-Drs. 8/4349, S. 3.
- Brück/Grützmaker/Meister/Müller, Fluglärm, seine Messung und Bewertung(Göttinger Fluglärmgutachten), 1965, S. 21. BT-Drs. 8/2254, S. 15/16.
- Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, Umweltgutachten 1987, TZ 1425 ff.
- Die amtliche Begründung zu § 3 BImSchG (BT-Drucks. 1/179, S. 29).
- Fluglärmbericht der Bundesregierung, Bt-Drs. 8/2254, Anlage 11, S. 38, Nr. 4.4, Anlage 12, S. 42 Nr. 2.7.
- Fluglärmbericht der Bundesregierung, Bt-Drs. 8/2254, S. 20, Anlage 5, S. 30, Anlage 9, S. 34 Nr. 4, Anlage 12, S. 42, 43 Nr. 3.3.
- Fluglärmbericht des Bundesregierung, 1978, BT-Drs. 8/2254, S. 16.
- Genehmigungsurkunde für den Flughafen München II, Nr. 8 421b - VII/6/8c - 24608 vom 9.5.1974, S. 180/181.
- Giemulla/Schmid, Luftverkehrsgesetz 1.1, Kommentar, Stand: Okt. 1997, Neuwied, § 6 Rdnd. 112.
- Gottlob/Meurers, Wirkungen von Straßenverkehrslärm, ZfU 1984, S. 42.
- Jansen, Verkehrslärmwirkungen bei besonderen Personengruppen, ZfL 1987, S. 152.
- Jansen, Zum Stand der Wirkungsforschung, in: Hans-Joachim Koch, Schutz vor Lärm, 1990, S. 9 ff.
- Jansen, Zur "erheblichen Belästigung" und "Gefährdung" durch Lärm, ZfL 1986, S. 2 ff.

- Kim, Myong-Yong, Aktuelle Rechtsfragen des Lärmschutzes, insbesondere des Straßenverkehrs-, Flug- und Sportlärms, Peter Lang, Frankfurt, 1999, S. 108.
- Klosterkötter, Gesundheitliche Aspekte des Verkehrslärms, KdL 1972, S. 115
- Klosterkötter, Lärmwirkungen und Lebensqualität, KdL 1973, S. 113 ff.; Schick, Ziele des Schallschutzes aus Sicht der Lärmwirkungsforschung, ZfL 1993, S. 1 ff.
- Klosterkötter, Neuere Erkenntnisse über Lärmwirkungen, KdL 1974, S. 103 ff.
- Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. III, Kommentar, Stand: Okt. 1997.
- Lorenz, Entschädigungs- und Ausgleichsansprüche bei Beeinträchtigung durch Fluglärm, DB 1973, Beilage Nr. 6, S. 6,7.
- Luckow, Systematik und Instrumente des öffentlich-rechtlichen Schutzes gegen Fluglärm, DVBl. 1981, S. 1133, 1138.
- Niedersächsische Richtlinien für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach §§ 9, 10, in: BT-Drs. 8/2254, Anlage 11, S. 38, 39 Nr. 5.
- Papier, Maunz/Dürig, Art. 14, Grundgesetz, Kommentar, Bd. 1, Stand: 1990.
- Quaas, Der Schutz vor unzumutbarem Fluglärm in der Planfeststellung, NVwZ 1991, S. 16 f.
- Ronellenfisch, Erläuterungen zum Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, in: Das Deutsche Bundesrecht, I L 17, S. 13.
- Runderlaß des Innenministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen vom 30.6.1976 - V C 4 - 870.01 - MBl. NW 1976, S. 1638.
- Runderlaß des Innenministers von Nordrhein-Westfalen, in: BT-Drs. 8/2254, Anlage 12, S. 42 Nr. 4.2.
- Schröder, Lärm - Entwurf einer Definition, ZfL 1981, S. 154.

참 고 문 헌

- Soell, Die Bedeutung der Sozialpflichtigkeit des Grundeigentums bei der Landschaftspflege und dem Naturschutz, DVBl. 1983, S. 241 ff.
- Soell, Landschaftsschutz, Kiesabbauverbot und Enteignung, NuR 1984, S. 185 ff.
- Soell, Schutz gegen Fluglärm, in: Salzwedel(Hrsg.), Grundzüge des Umweltrechts, 1982, S. 333.
- Steinberg, Die verfassungsrechtliche Gewährleistung der kommunalen Planungshoheit - BVerwGE 56, 298, JuS 1982, S. 578, 582.
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm vom 16.7.1968 (TA-Lärm), Ziffer 2.11., in: Beilage zum BAnz. Nr. 137.
- Umweltbundesamt, Daten zur Umwelt 1988/89, S. 479.
- Umweltbundesamt, Daten zur Umwelt 1992/93, S. 574.
- Umweltbundesamt, Lärmbekämpfung 88 - Tendenzen-Probleme-Lösungen -, Berlin, 1989, S. 105.
- Vogel, Fluglärm: Handbuch für die Praxis der Fluglärm-bekämpfung, S. 44.
- Wer gehört wem?, Handbuch über Beteiligungsverhältnisse in Deutschland, Commerzbank, 17. und erweiterte Auflage, 1991.
- Weyreuther, Abwägung der gemeindlichen Belange und Anhörung der Gemeinde bei der Festsetzung von Lärmschutzbereichen, DÖV 1982, S. 173, 174.