

# 군용항공기 소음 피해의 쟁점 및 법적 고찰\*

이 만 중\*\*

## 차 례

- I. 서 론
- II. 군용항공기 소음의 실태와 특징
- III. 군용항공기 소음피해 관련법규 및 쟁점
- IV. 군용항공기 소음 문제 해결을 위한 대처 방안
- V. 결 론

## I. 서 론

남·북의 무력대치현실과 제공권장악이 전쟁의 승패를 좌우하는 현대전에서 비행 훈련은 국가의 존립과 평화를 보장하기 위한 고도의 공익적 행위라고 할 수 있음에도 최근 군용항공기에 의한 소음 피해를 둘러싼 주민들의 소송은 전국에서 계속 증가하고 있다.<sup>1)</sup> 이는 미군항공기와 대한민국공군이 사용하는 공동운용기지와 민·군이 함께 사용하는 비행장을 중심으로 전개되고 있다.

그 동안 전투비행기 소음 피해에 시달리면서도 국가방위라는 대의 명분아래 국민들이라면 이 정도의 고통은 감내하여야 한다는 냉전논리의 이데올로기 하에서 순응하던 국민들의 의식이 점차 인간의 자유와 권익을 우선시하고 강조하게 되는 시대적 분위기의 소산 때문이라 할 수 있다. 아울러 최근 군 비행장 주변이 급속히 개발되고

\* 본 논문은 2009년도 호원대학교 교내 학술 연구조성비에 의해 연구되었음.

\*\* 호원대학교 법 경찰학부 교수, 법학박사

1) 2004년 매 향리 사격장주변 주민들의 피해를 일부인정한 대법원의 최종판결 이후 소음 제기건수가 대폭 증가해 그 원고 수만도 2009, 4월 현재 약 70만 명에 달하고 있다.

점차 도시화가 되는 과정에서 감각적공해라고 할 수 있는 소음공해가 이제는 인간의 환경권 보장이라는 측면에서 심각하게 인식되어 주민들의 민원이 계속 제기되고 있는 원인으로 작용하고 있다.<sup>2)</sup>

그러나 민간 공항의 경우 항공법의 적용을 받아<sup>3)</sup> 민간공항 주변지역에 대해서는 소음도에 따라 소음 피해지역과 소음피해 예상지역으로 구분, 이주대책을 수립 시행하고 방음시설을 설치하는 등 소음대책을 강구하고 있으나 군용비행장소음문제에 대한 소음 관련 입법은 아직 이루어 지지 않아 어떠한 보상도 이루어 지지 않고 있어 군항공기에 의한 소음피해보상은 소송에 의한 국가 배상방식으로 처리하고 있으며<sup>4)</sup> 근본적인 해결이 되지 못한 채 미봉책에 그치고 있는 실정이다. 따라서 정책적인 측면에서는 소음이 심한 지역은 국가가 토지를 수용해 이주대책을 세우고 소음이 좀 덜한 지역은 방음시설 등을 설치해주는 등 대책을 마련하고 이와 병행하여 법률적 측면에서는 국방부에서 입법추진중인 ‘군용비행장등 소음문제와 주변지역 지원에 관한 특별법(이하 소음 특별법)’의 조속한 제정·시행이 요구 되는 것이다.

그러므로 본고에서는 이러한 현실에 착안하여 군용항공기 소음피해에 의하여 발생하는 국민의 불편과 군에 대한 불신을 해결하기 위한 법률적, 정책적 고려사항을 검토하고 이에 대한 입법의 방안을 제시하고 자 한다.

2) 비행기의 소음은 주로 충격파라고 불리는 현상과 엔진자체의 작동 소음 때문에 발생하는데, 충격파는 비행기의 속도가  $M=1$ (마하1)을 넘게 되면 속도가 소리의 속도보다 빠르게 되어 압력 손실이 발생하여 날라 가면서 소음을 발생시키게 되며, 엔진의 rpm증가, 빠른 속도의 연소에 의한 화염폭발이 원인이 되어 발생되기도 한다.

3) 항공법에 소음관련 규정입법 당시 군용비행장등도 공동으로 입법할 것을 추진하였으나 일시에 막대한 예산이 소요된다는 이유로 군용항공기에 대한 소음 관련입법이 추진되지 못하였다.

4) 2002년부터 2008년까지 소음 관련소송은 130건이 진행 중이며 국가를 상대로 한 청구액은 총 1674억여 원임(공군본부 환경과 자료참조).

## II. 군용항공기 소음의 실태와 특징

### 1. 항공기 소음 피해실태

환경부에서 주관하여 전국 공항에 대한 항공기 소음도 분석결과(2008.6)에 의하면<sup>5)</sup> 전국 12개 공항 83개 지점에 대한 조사 결과 대구, 광주공항 등 8개 공항 27개 지점이 항공법상 소음피해 예상지역 지정기준<sup>6)</sup> 이상으로 나왔으며 특히 대구, 광주, 청주, 군산공항 등 민·군공용 공항의 경우는 군용기의 영향으로 인해 소음도가 높게 나타났었다.<sup>7)</sup>

현재 전국의 공항은 총 51개소로 민간공항이 6개소, 민군 공용공항이 10개소, 군 전용 공항이 35개소이다.

<표 1> 전국 공항 현황

민간공항(6)	인천, 제주, 양양, 김포, 울산, 여수	총
민군공용(10)	김해, 대구, 청주, 광주, 사천, 원주, 예천, 포항, 목포, 군산	51개소
군용공항(35)	전투·수송기(20개소), 헬기전용기지(15개소)	

그러나 이 중에서 항공기로 인한 소음피해 정도가 상대적으로 덜 심각한 민간공항 주변지역 국민들은 「항공법」에 따라 소음 피해 보상을 받을 수 있는데, 소음 피해 정도가 훨씬 더 심각한 군용비행장 주변지역 주민들은 어떠한 보상도 받지 못하고 있다.

5) 김포공항 등 전국 12개 공항의 83개 지점에 대한 조사에서 대구 공항이 87 WECPNL, 광주, 청주, 군산공항이 86·85·81 WECPNL, 이었으며 나머지 8개 공항은 76·53 WECPNL로 조사되었다.  
 6) 특히 8개 공항 27개 지점(포항1, 김해2, 김포2, 제주3, 군산4, 청주4, 광주5, 대구6)이 항공법에 소음피해 예상지역으로 지정·고시하도록 규정하고 있는 75 WECPNL 이상인 것으로 나타났다.  
 7) 민·군 공용공항으로 군용기의 기동훈련 과정에서 편대비행·선회비행등이 이뤄지며, 정비작업 시 제트엔진 시운전등으로 인해 고 소음이 발생하기 때문인 것으로 분석됐다.

특히 전국 23곳의 주요 군용비행장에서는 100데시벨이 넘는 군용기 폭음으로 기지주변 주민들이 극심한 소음 공해에 시달리고 있다.<sup>8)</sup>

그러나 그 동안 정부가 국가안보 등 국익을 이유로 지역주민들의 희생을 강요하였고, 지역주민들은 이를 수용하였던 분위기가 민주화와 정치적 자유가 확대되면서 주민들의 소음피해 관련 민원과 소송이 기하급수적으로 일어나고 있어 이는 정부의 큰 부담이 되고 있다.<sup>9)</sup>

<표 2> 공항별 소음도 현황(2008.6)

(단위 : WECPNL)<sup>1)</sup>

구분	김 포	김 해	제 주	대 구	광 주	여 수	인 천
최대~최소 (평균치)	80.2~57.0 (74.8)	82.5~65.2 (77.4)	82.0~64.7 (75.1)	92.6~68.1 (85.9)	93.5~74.6 (83.6)	73.5~55.0 (69.5)	70.8~44.4 (57.1)

\* 자료 : 환경부 홈페이지(<http://www.me.go.kr/>), “2008년도 항공기 소음도 분석보고” 자료참조

#### 1) 주요 군용 항공기지 주변 소음 피해 실태<sup>10)</sup>

전국 공항주변에서 항공기 이착륙 소음으로 인해 청력저하 등 피해를 보는 인구(80위클 이상 소음노출 자)는 약 54만 명으로 추산되며 이중 민간공항 주변지역 소음 피해인구가 16만명, 민군 공용공항과 군용 비행장 주변지역 소음 피해 인구는 38만

8) 2007년 국방부 조사결과, 23개 군용 비행장과 17개 군용 사격장에서 발생하는 소음에 노출되어 피해를 받고 있는 인구는 약 69 만 명, 가구 수는 24만 채이며, 소음 피해에 노출된 학교는 102개교, 병원은 78개소, 도서관 5개소, 복지시설은 463개소이다.

9) 군 소음피해는 주민들의 집단 민원으로 이어지고 있다. 1998년 이후 2007년까지 10년 동안 군부대에 서면으로 제기된 민원은 무려 1523건에 달한다. 특히 2001년 이후 부터는 매년 200여건 이상의 민원이 제기되고 있다. 손해배상소송도 기하급수적으로 늘어났다. 지난 11년간 군용비행장과 사격장의 소음 피해에 의해 제기된 손해배상 청구소송은 23개 지역에서 182건이 발생하였으며, 소송인 수는 약 69만 명, 청구액은 약 3562억 원에 달한다(시민사회신문, 2008.11.12).

10) 이 자료는 녹색연합에서 「군용비행장과 군사격장의 소음공해에 대한 실태조사 보고서」(2008.11.04)와 국회 국방위원회의 「군용항공기 소음현황 및 피해실태와 정책적 개선방향」(2005.2.13), 서울대 환경 소음 진동 연구센터가 광주를 비롯해 4개 군용비행장을 대상으로 조사한 결과(2002) 자료 등을 참고 재인용하였음.

명에 달하고 있다.

군용 비행장별로는 80위 클 이상인 지역거주자는 광주비행장 41803명, 사천 13537명, 예천 3165명, 충무 5123명, 대구 121733명으로 추산되고 있다.<sup>11)</sup>

(1) 공군 제1전투비행단(광주비행장)

광주광역시의 공군 제1전투비행단은 군용기와 민항기가 함께 운용되고 있는 공용 공항으로 최근 군 소음영향지역에 대규모 주택단지(하남, 수완지구, 상무신도심)가 들어서고 있어 피해인구가 급증하고 있는 추세이다. 그러나 민항기의 운항 회수는 군용항공기에 비해 적은 편으로 대부분의 항공기 소음은 군용항공기에 의해 발생하고 있다. 특히 항공기 소음피해를 겪고 있는 광산구 비행장 주변지역의 소음도는 정상시에도 80WECPNL 이상이고 항공기 이·착륙시 발생하는 고주파음은 소음도가 95WECPNL 이상으로 각종 정신질환 장애원인이 되고 있는 등 심각한 생활 피해를 당하고 있는 실정에 있어 이로 인한 소음피해 주민들의 민원과 원성이 끊임없이 제기 되어 왔다.<sup>12)</sup>

<표 3> 광주비행장 소음 영향지역 현황<sup>13)</sup>

지역	WECPNL	가옥수	주민수	면적(km <sup>2</sup> )	공동 이용시설	
					학교	병원
광주시	100이상	·	·	·	·	·
	95~100	22	68	0.12	·	·
	90~95	519	1,392	0.66	·	·
	85~90	470	2,069	2.8	·	·
	80~85	11,319	38,274	11.1	4	1

\* 피해지역 면적은 군부대 면적을 제외한 면적임.

11) 이용원, “군용항공기 소음 현황 및 피해실태와 정책적 개선방향” 국회국방위, 2005, 2, 156면.  
 12) 광주광역시 광산구에 소재한 광주공항은 민간 항공기는 물론 군용기가 1일 약 60~200회 이·착륙하는 한편 이로 인해 발생하는 소음으로 3개 자치구의 10개 동지역에서 20여만 명의 주민들이 직·간접적인 고통에 시달리고 있는 실정이다.  
 13) 서울대 환경 소음 진동센터, 「소음예측 표준모델에 의한 군용 비행장 및 사격장 소음 영향에 관한 연구보

(2) 공군 제11전투비행단(대구K2비행장)

대구광역시의 K2비행장은 도심 밀집지역에 위치하여 전투기의 소음이 전국 최고수준으로 소음성 스트레스는 물론이고 정신적 질환까지 호소하고 있다. 최근(2008.9)에는 K2공군기지 인근주민 2만 여명 에게 소음피해보상으로 369억원 을 국가가 배상하라는 서울 중앙지법의 판결이 난바있어 앞으로도 소음분쟁은 계속되리라 예상된다.<sup>14)</sup>

또한 이번판결에 근거, 다른 법원에 계류 중인 손해배상소송이 승소한다고 가정하면 국가배상금은 수조원에 달하고 국가예산의 낭비는 심각해 질 수밖에 없는 실정이다.<sup>15)</sup>

(3) 공군 제20전투비행단(충남 서산 비행장)

이곳은 주민들의 소음 피해에 대한 환경 영향 평가 없이 비행장이 들어서서 마을 한 가운데 날아다니는 전투기의 굉음과 폭음으로 주민들이 고통을 호소하고 있다(서산시 해미면, 고북면일대). 이지역의 소음도는 81웨 클 에서 108웨 클 에 이르고 있어 주민들은 정신불안, 수면방해, 가축의 집단 폐사 산유량과 산란율 감소 등이 발생되고 있다.

(4) 공군 제10전투비행단(수원비행장)

수원시는 수도권의 중핵도시로 성장하려는 발전계획에 수원비행장에 의한 고도제한과 군사보호구역이 큰 걸림돌이 되고 있으며 이와 함께 군용항공기 소음 문제가

고서」 2002.11, 67면.

14) K2 소음피해보상을 요구하며 소송을 제기한 동·북구지역 주민은 총 26만 여명이다. 이중 11만 명은 1심 판결이 난 상태이고, 나머지 15만 명은 계류 중이다. 369억 원을 배상하라는 판결소를 제기한 주민 3만여명 중 2만 여명이 1인당 평균 150만원의 보상(평균 70개월 기준)을 받을 수 있게 됐다.

15) 이번판결에서 승소한 2만 명 을 포함해 1심을 거친 7만여 명이 항소를 할 것으로 추정되고, 향후에도 10만 명이 지법과 고법을 거쳐 대법원까지 소를 제기 할 가능성이 크며 소음배상기준치도 85웨 클(WECPNL)에서 80웨 클 로 낮아짐에 따라 향후 재판 과정에서는 더 낮은 소음기준이 적용 될 수도 있다.

대두되어 지역 내 큰 쟁점사항으로 대두 되고 있다.

이에 따라 2005년부터 2008년까지 총 18건 19만 명이 군용항공기 소송을 제기 하였으며<sup>16)</sup> 재산권 보전과 소음으로 인한 주민 환경 피해구제에 대한 국민의식의 확산에 따라 여론에 밀린 지방정부와 시의회 역시 소음 피해민원을 현안문제로 인식하기 시작했다. 또한 이 지역은 수원시 전체면적 3천6백만 평 중 28.3%에 달하는 1천 25만평이 군용항공기 소음치가 75웨 클(WECPNL)이상인 지역에 해당 되었고 이중 1백30만평 가량은 극심한 소음으로 인해 주민이 거주할 수 없는 지역인 것으로 분석되었다.<sup>17)</sup>

## 2. 군용항공기 소음의 영향

### 1) 신체적 피해

군용기는 민항기에 비해 소음기준이 높고 비행시간과 횟수가 불규칙하기 때문에 소음으로 인한 스트레스가 크며 사고의 위험이 높아지고 청력이 감소하게 된다. 또한 고혈압을 비롯한 심혈관질환의 발생가능성도 증가하며 정신질환의 발생 위험도 증가하며 초등학생들의 인지능력과 주의력도 영향을 받고 있다.<sup>18)</sup>

항공기소음이 미치는 영향에 대해서는 일본 오키나와 지역주민들을 대상으로 한 조사결과를 주목할 필요가 있다.<sup>19)</sup>

16) 첫 소송에 들어간 것은 2005년 말 8천58명의 주민이 국기를 상대로 8억여 원의 손해배상청구를 내면서 시작되었으며, 수원시의회는 2007년 2월 '수원비행장 이전 추진 및 소음피해 대책 특별 위원회'를 구성 운영해오고 있으며, 2008.9월부터는 수원 공군비행장 주변지역에 24시간 소음을 측정할 수 있는 항공기 소음 자동 측정망을 설치, 피해실태조사를 실시하고 있다.

17) 국립환경연구원(1997)조사와 이주대학교 산업 의학교실(1999), 수원대학의뢰 '수원비행장 군용항공기 소음 영향지역 현황과 소음도 분석'(2006), 자료참고

18) 2006년 평택시가 단국대의과대에 의뢰해 K-55(미군 오산비행장) 과 K-6(캠프햄프리스)주변 거주주민들의 건강상태를 조사한 결과, 청력저하와 평균 심박 수, 교감신경 흥분성·대동맥경직도 증가 등의 증세를 보인 것으로 나타났다. 또 불안장애, 공황장애 같은 증세를 보일 확률이 높았으며, 헬기소음에 노출된 경우 우울증 발병위험이 높아지는 것으로 나타났으며, 아동의 경우 지능 검사에서 낮은 점수를 보이기도 하였다.

<표 4> 항공기 소음으로 인한 신체 영향(일본 오키나와)

조사 항목	조사 결과
청력저하	<ul style="list-style-type: none"> <li>85WECPNL 이상부터 청력저하 현상의심</li> <li>오키나와 경우 1,156명 중 11명이 청력 손실</li> </ul>
정신장애	<ul style="list-style-type: none"> <li>소음도가 높을수록 정신장애심화</li> <li>75WECPNL부터 신체적 이상발견, 90WECPNL이상부터 신경질 정서불안 심화</li> <li>95WECPNL이상시 조사자의 70%가 사고 방해 현상보임</li> <li>불쾌감은 90WECPNL 이상시 40%이상</li> </ul>
청취방해	<ul style="list-style-type: none"> <li>소음도가 높을 수 록 TV, 라디오, 전화 등 청취방해</li> <li>90WECPNL 이상 시 80%가 청취 방해 호소</li> </ul>
수면방해	<ul style="list-style-type: none"> <li>저소음 지역에서도 수면 방해</li> </ul>
방음공사의 유의성	<ul style="list-style-type: none"> <li>항공기 방음공사는 주민생활에 별 도움 안 됨.</li> <li>소음이 높을 수 록 방음벽 공사의 실효성 약화</li> <li>방음공사효과 : 75~80WECPNL지역 80%, 95WECPNL 이상 지역 30%정도</li> </ul>

\* 피해지역 면적은 군부대 면적을 제외한 면적임.

2) 재산피해 및 사회적 비용

군 소음 피해지역의 경우 위와 같은 신체와 정신피해와 더불어 심각한 재산상의 피해를 호소하고 있으며 각종 질병치료와 노동 생산성 저하 등으로 사회적 비용을 유발한다.

특히 항공기소음에 있어서 문제가 되는 것은 가축 피해이다. 소음과 진동으로 인해 병아리와 같은 가금류의 집단폐사와 더불어 양식장의 어류도 폐죽음을 당하고, 소와 돼지 등과 같은 가축도 임신이 안 되는 등 많은 피해를 보이고 있다. 또한 집값과 땅값의 하락 등 재산상의 피해를 유발 시킨다.<sup>20)</sup>

19) 한국 환경 정책·평가연구원, 「군용항공기 소음 기준(안) 설정에 관한 연구」, 2002.9, 6-8면.  
 20) 공항 근처에 사는 사람은 이미 가격이 저하된 주택을 구입한 경우에 해당하는 자들이 많고 공항이 들어 서기전 입주한 사람도 입주 후 상당한 기간이 경과한 경우라서 주택가격 저하는 항공기소음의 피해요소로 적용하기 곤란하다는 의견도 있다.



또한 소음의 사회적 비용 생산성저하, 질병치료비, 자산 가치 하락치, 삶의 질 저하 비용들이 고려되고 있다.<sup>21)</sup>

### III. 군용항공기 소음 피해 관련 법규 및 쟁점

#### 1. 외국의 항공기 소음 관련법 검토

외국의 항공기 소음 피해 대책과 관련된 주요 법률을 살펴보면 일본의 경우는 ‘공용 비행장 주변의 항공기 소음 피해방지 등에 관한 법률’과 자위대등의 군용 공항을 대상으로 제정된 ‘방위시설 주변의 생활환경 정비에 관한 법률’ 그리고 나리타공항과 간사이공항에서 시행되고 있는 ‘특정 공항 주변의 항공기소음 대책 특별 조치법’<sup>22)</sup> 등에 의거해 군용항공기와 관련한 소음저감 대책을 시행하고 있다.

미국의 경우는 연방항공청(FAA)을 비롯하여 국방부 주택 및 도시개발부, 원호청 등 연방정부의 각 기관에서 항공기소음과 관련된 규제법을 시행하고 있으며, 소음대책의 시행주체는 기본적으로 당해공항을 소유하고 있는 지방정부나 공항당국이다. 그러나 미국의 항공기소음 관련 정책과 대책수립에 관한 사항은 항공기소음 규제법(Aviation Noise Capacity Act : ANCA)에 의거 FAA에서 할당하고 있으며 국방부에서는 군용비행장의 소음문제를 다루는 공항시설 적정 사용지역(Air Installations Compatible use Zone) 프로그램을 실시하고 있는 데, 이것은 군용비행장 주변지역의 토지 이용계획 안내를 목적으로 생활환경과 건강정보, 주택방음시설 설치의 타당성과 비용 등에 대한 정보를 제공 하고 있다.

또한 프랑스는 항공기 소음규제법이 따로 없으나 민간항공법은 소음피해보상과 건축규제, 소음부담금, 징수에 관한 내용을 규정하고 있으며<sup>23)</sup> 독일 경우는 항공기소

21) 독일 경우(1987년) 소음의 사회적 비용을 GNP의 2%로 추정 하였으며 이중 0.2%는 생산성 감소분이며 1.8%는 재산가치의 하락에 따른 사회적 손실이었다고 한다.

22) 공항개발을 염두에 두고 공해대책으로 사전 예방차원의 환경영향 평가 등을 사전에 실시할 목적으로 제정된 법률로써 소음방지의 합리적인 토지이용구역을 설정하고 건축제한, 손실 보상, 토지매입 등에 관해 규정하고 있다. 이처럼 일본은 군용항공기 소음문제 해결을 입법을 통해 근본적으로 해결하고 있다.

음 방지법이 1971년에 제정되어 정기 항공편이 운항되는 민간국제공항과 제트엔진 항공기를 운용하는 군용항공에 대하여 소음방지구역을 설정하도록 규정하고 있다.

## 2. 군용항공기 소음소송에 관한 관련 법리

### 1) 손해배상과 손실 보상적 성격

우리나라 헌법 제29조 제1항에서 손해배상은 공무원의 불법행위를 전제로 규정하고 있으며 국가배상법상 영조물책임에 대하여도 '영조물의 설치 또는 관리의 하자'를 요구하고 있다. 즉 상태 자체의 위법을 전제로 하고 있다. 반면에 손실보상은 적법한 행위에 의하여 발생한 특별한 손실을 전보하여 주는 제도를 헌법 제23조 제3항에 '공공필요에 의한 재산권의 수용, 사용 또는 제한 및 그에 대한 보상은 법률로 하여야 한다.'고 규정 하고 있으나 오늘 날 손실보상의 경향은 법률 근거가 없다하더라도 폭 넓게 손실보상을 인정함으로써 국민의 재산권을 보호하려는 경향이 있다.

따라서 군사작전에 의한 군용항공기 운항은 일반적으로 적법한 행위라고 할 수 있기 때문에 손실보상의 법리에 의해 보상입법을 마련하여 보상해 주는 게 타당하다고 할 수 있을 것이다.

그러나 최근 일본에서는 군용항공기 소음에 대하여 군용기의 운항이 국토방위와 공공성이라는 명분만으로 주민들에게 소음피해를 계속 강요하는 것을 부당하다고 하면서, 일정한도의 소음 허용치를 넘는 지역에 거주하는 주민들에게 소음정도에 따라 국가의 손해배상을 인정한 판례<sup>23)</sup>가 속출하고 있다.(이용원,2007:178). 이는 국가배상법상(제5조) 영조물 책임을 묻는 것으로 공무원의 위법성이라는 행위 대신 영조물의 설치·관리상의 하자의 내용에 위법성을 전제하고 있다 할 수 있다. 이는 매 항리 사격장 판결에서 영조물의 이용 상태 및 정도가 수인한도를 초과하여 제3자에게 사회

23) 프랑스는 당초 우리나라와 같이 민간항공법에 의해 규정하였으나 1988년 동법시행령을 개정해 군용비행장도 동법규제대상에 포함시켰다. 군용비행장 주변 주민에 대한 피해보상은 국방부 산하 항공 국 에서 따로 규정을 마련해 민간공항과 별도로 운영하고 있다.

통념상 참을 수 없는 피해를 입히는 경우를 포함시킴으로써 위법성 판단의 기준을 수인한도 충족여부로 대신하고 있다<sup>24)</sup>(서영득, 2005:30).

### 3. 우리나라 항공기 소음관련법의 문제점

우리나라는 일본, 독일, 미국 등과 같이 별도의 항공기 소음 방지에 관한 단일법이 없으며 민간 항공기나 민간공항을 대상으로 한 항공법의 규정을 통하여 항공기소음 문제를 다루고 있으나 소음방지의 적용대상을 국제공항으로만 제한하고 있다. 더구나 군용항공기지에 대한 소음규제조항은 항공법에 규정되어 있지 않은 실정이다. 이는 항공법에 소음관련규정 입법당시 군용비행장등도 공동으로 입법할 것을 주장하였으나 입법을 하게 되면 이에 근거하여 소음배상과 관련 일시에 막대한 예산이 소요 된다는 이유로 2000년 이후 GNP 1만 달러 이상 국민소득이 증가한 이후에 추진키로 하였기 때문이다.

따라서 현행 항공법상 항공기 소음 배상문제는 정기국제노선이 개설되어 있는 김포, 김해 및 제주공항만이 해당되어 있으며, 민군공용공항과 군용비행장은 그 대상에서 제외되어있다.

이외에 소음·진동 규제법이 있으나 이 규정에는 환경부장관은 항공기소음이 대통령령이 정하는 항공기소음의 한도를 초과하여 공항주변의 생활환경이 매우 손상 되는 경우에는 관계 기관장에게 방음시설의 설치 및 기타항공기 소음의 방지를 위하여 필요한 조치를 할 수 있다고 규정하고 있다(소음·진동 규제법 제42조).<sup>25)</sup>

또한 군용항공기법에는 군용항공기의 비행안전과 군용항공기지의 보호를 목적으로 기지보호구역을 지정하여 비행장애물의 설치 등의 금지, 비행장애물의 제거 명령

24) 수인한도를 판단하는 판단요소로서 항공기 소음소송에서 요구되는 구체적인 판단요소로는 ①항공기에 의하여 발생하는 소음의 정도 ②원고들이 입은 피해 ③원고들의 거주 지역 및 소음구역의 설정현황 ④소음 방지대책의 실시 및 적정성 ⑤침해행위의 공공성 및 사회적 가치 ⑥원고들 거주지역의 특수성 ⑦항공기 소음 이외의 소음원의 존재 등이 있다(서울중앙지법 2004.120. 선고 2001가합 75962 판결 재참조).

25) 항공기소음의 한도는 공항 주변 인근지역은 항공기소음 영향도(WECPNL)를 90으로 하고, 기타지역을 80WECPNL 으로 하고 있으며, 방음공사의 대상 지역으로는 “공항주변 인근지역”과 “기타지역”으로 구분하고 있다.

및 보상 등에 관하여 규정하여 군용항공기에 의한 소음에 대해서는 전혀 규정하고 있지 않다.

#### 4. 군용항공기 소음법 제정 필요성

1998년 매항리 사격장 주민들이 국가를 상대로 소음 피해보상소송이 승소판결이 나면서 이에 영향을 받아 다른 사격장뿐만 아니라 군용비행장 주변 주민들도 소음피해를 이유로 제기한 민원과 소송이 계속 증가하고 있다.<sup>26)</sup>

현재 소음문제는 피해를 입은 주민들이 국가를 상대로 손해배상청구소를 제기하고, 법원은 감정을 통해 소음 도를 측정한 후 일정 소음도 이상 지역주민들에게 손해배상을 명하고 있으며 이에 대한 판결의 주요내용들은 군의 훈련·작전이 적법함에도 불구하고 피해를 입은 국민들에 대하여 국가가 국민의 세금을 통해 소음 도를 측정해야 한다는 취지에서 손해배상을 명하고 있는 것이다. 이는 앞서서도 언급한 바와 같이 민간공항의 경우 항공법 적용을 받아 민간공항 주변에 대해서는 소음 도에 따라 소음피해지역과 소음피해 예상지역으로 구분하여 이주대책을 수립·시행하고 방음 시설을 설치하는 등 소음문제에 대해 보다 적극적이고 근본적으로 대처하고 있으나 현재 군용비행장·사격장에 대해서는 소음 관련입법이 부재하기 때문이다.

따라서 남북의 무력 대치 현실과 제공권 장악이 현대전의 승패를 좌우하는 현실에서 사격장·비행장은 반드시 존재해야 하는 시설이고 비행훈련 역시 전쟁을 억제하기 위한 고도의 안보적 활동이라고 할 수 있음에도 불구하고 비행장등 시설이 폐쇄되거나 무 소음 항공기가 개발되지 않는 한 이들 운용으로 인한 소음발생과 이로 인한 주민들의 민원과 국가에 대한 손해배상소송은 계속 될 것으로 보인다.<sup>27)</sup>

그러나 현재처럼 관계 법률의 제정이 없는 상태에서 국가 배상방식으로 소음문제를 해결 하는 것은 미봉책에 불과하기 때문에 군용항공기 소음피해에 대한 근본적인 입법방안이 강구되어야 한다.<sup>28)</sup>

26) 매항리 주민 14명은 최초로 손해배상을 요구하는 소송을 1998년 3월에 제기 2004년 매 항리 사격장 주변 주민들의 피해를 일부 인정한 대법원의 최종판결 이후 소음 소송제기건수는 대폭 증가해 그 원고 수만도 현재 약 70만 명에 달하고 있다.

27) 공군본부 법무 실 자료 참조(2007.2).

## 5. 군용항공기 소음 특별법(안)에 대한 주요내용 및 쟁점

### 1) 군 소음 특별법(안)의 추진경과 및 주요 내용

현재국방부는 군 소음관련 특별법초안을 작성(2001-2002년)하고, 군용비행장·사격장 주변 소음실태조사(2001-2005년), 기획예산 소요재원 확보방안협의(2006년), 소음대책 기준 변경에 따른 소음 영향 평가 및 예산추계에 관한 연구용역(2007년), 군용비행장등 소음 피해 방지와 주변 지역 지원에 관한 법률(안)을 마련(2008년) 하는 등 나름대로 군 소음 특별법 제정 추진을 위해 노력하고 있으며 주요내용으로 소음 대책 구역 관리운영으로 구역 내 건축제한, 방음 시설 설치 의무화 및 손실보상, 소음대책사업을 위한 예산운영, 매수토지활용 등을 명시 관련부처 간 소요재원 확보방안 등 협의를 계속하고 있다.

### 2) 국방부 마련 안에 대한 주요쟁점

현재 국방부에서 추진 중인“군용비행장등 소음 피해방지과 주변지역 지원에 관한 법률(안)”에 대해 문제를 제기하고 있는 첫 번째 사항은 소음과 진동이 한꺼번에 같은 법률에 취급되어야 함에도 불구하고 국방부(안)에는 소음에 관련된 사항만 있고 군용비행장 진동에 대해서는 내용이 빠져 있다는 것이며 두 번째 사항으로 미군기지 비행장이 포함 되어 있지 않는 것은 한국군 비행장과 동일한 피해를 당하고 있는 평택·군산의 주한미군 비행장 지역주민들에게는 형평성에 맞지 않기 때문에 추진중인 법률안에는 한국군기지뿐만 아니라, 미군기지까지도 포함 되어야 한다는 주장이다. 또한 지역 개발도 중요하지만 가장 중요한 주민건강에 대한 지원 사업도 동시에 법안에 포함 되어야 한다는 것이다.

28) 공군은 사격장·비행장 주변 주민들의 소음 민원 제기 증가에 따라 비행 절차 개선과 대민지원 확대 등 소음 피해를 감소시키기 위한 다양한 방안을 전개해 나가고 있다. 먼저 비행장 주변 소음 감소를 위해 항공기 지상 점검 시간을 제한하고, 고출력 엔진점검을 할 경우 특수 설계된 방음격납고인 Hush House를 최대한 활용토록 했다. 또 항공기 이착륙 시간과 횟수를 제한하고 인구밀집 지역으로의 비행을 회피하도록 경로를 조정했다.

또한 환경피해구제의 원칙에서 제기하는 문제점으로는 추진중인특별법에 과거 피해보상에 대한 내용과 법제정 이후에 발생하는 피해보상 등이 완전하게 빠져있는 것은 옳지 않다는 지적이다. 이는 추진법안에 소음대책 구역지정만 언급되어 있고 소음 대책구역 지정과정에서 진행해야 할 내용들은 대부분 빠져 있다는 것이다. 더구나 소음 저감방법에 대한 구체적인 언급이 부족하고 정보공개에 대한 내용이 없을 뿐만 아니라 환경피해구제 과정에서는 조금 더 성의 있고, 실질적인 주민 설명회와 의견 수렴절차를 계획할 필요가 있다는 것이다. 아울러 소음부담금문제는 오염자 부담원칙에 의해 민군공용공항에서 운항하는 민간 항공기에 대해서만 부과해서는 안되며 군용항공기에도 동일하게 소음부담금을 부과하는 것이 타당하다는 의견을 제기하고 있다.

#### IV. 군용항공기 소음 문제해결 위한 대처방안

##### 1. 입법론적 조치

국가 안보라는 이유로 군용비행장에서 발생하는 소음으로 인해 인근주민들이 청력이상, 스트레스, 수면장애 등 피해를 받고 있는 것은 사실이다.<sup>29)</sup>

이제 이 문제는 더 이상 주민들의 손해배상소송에 의한 임시방편적인 판결을 통해 해결할 것이 아니라 근본적인 입법을 통해 접근해야한다.

물론 입법이 되면 이로 인해 정부가 부담하여야 하는 소음 대책 비용은 엄청난 재정이 필요하다고 할 수 있어 정부가 '법률에 의한 보상'보다는 차라리 '소송에 의한 보상'이 낫다는 의견으로 부정적인 입장을 고수하여 그 동안 국회에 제출하였던 관련 법률 제정을 계속 무산 시켰던 입장은 이해 할 수 있다. 그러나 예산의 부족을 이유로 국민들의 환경권이 더 이상 방치 될 수는 없는 일이다. 더구나 앞으로도 군용비행

29) 1988년 당시 건설 교통부와 국방부사이에 군용항공기 소음에 대한 법률을 제정해야 한다는 합의가 있었다. 하지만 예산상의 이유로 연기한 이후, 제대로 된 대책이 없이 지나다 1988년 매 항리 사격장 사건이후 소송뿐만 아니라 비행장이전·사격장 폐쇄·비행경로 조정과 같은 소음을 줄이기 위한 구체적 방안을 행정기관에 요구하게 되었다.

장에는 신기종 전투기(KF-15기 등)가 지속적으로 배치될 예정이어서 소음 피해지역은 더욱 확산되고 피해주민과 이에 따른 소송은 기하급수적으로 늘 수밖에 없다.<sup>30)</sup>

따라서 이에 대한 입법론적 대책은 다양하게 모색해볼 수 있다. 먼저외국의 사례를 살펴보면 일본은 ‘방위시설 주변의 생활환경 정비 등에 관한 법률’에 의거해 군용항공기와 관련한 소음저감대책을 시행하여 교육시설과 의료시설에 대한 방음공사조성, 주택방음공사, 토지수용, 신 이주지 택지 조성 등의 이전 보상, 녹지 대 정비, 민생안전 시설조성 등에 대하여 입법을 통한 방법으로 군용항공기 소음문제에 대해 근본적으로 대처하고 있다.

이외 프랑스는 민간항공법에 군용비행장의 소음피해 사항도 포함 시키고 있으며<sup>31)</sup>, 미국은 항공기 소음 관련정책이나 대책수립에 관한 사항은 “항공기소음규제법”에 의거해 연방항공청에서 담당하고 소음정책은 ‘항공소음감소정책(Aviation Noise Abatement Policy)’에 의해 그 기본방향이 정해지는데 소음감경방법은 각공항의 개별사정에 따라 선택하도록 하고 있다.<sup>32)</sup> 그러나 가장 이상적인 방식은 독일과 같이 민간공항과 군용비행장에 대하여 단일법을 제정하여 국가적 차원에서 소음대책을 강구하는 방식이라 생각된다. 그러므로 이처럼 외국의 입법사례를 참조하여 소음특별법 제정을 시행하는 방안도 입법 후 시행착오를 줄일 수 있기 때문에 방법 면에서 바람직한 방안이라 생각한다. 또한 법적 측면에서도 최근 학설 및 판례의 흐름은 정상적

30) 2008년 현재 130건의 소음관련 소송이 진행 중이며 70만5000여명이 공군 및 국가를 상대로 한 총 청구액은 1674 억여 원이며 입법 후 군용항공기 주변 소음대책비용은 8조원이상으로 추산하고 있다(2008년 공군 소음 민원 방지 종합대책 자료 참고).

31) 프랑스는 당초 우리나라와 같이 민간항공법에 의해 소음피해보상과 건축규제, 소음부담금 징수에 관해 규정하고 있었다. 이후 1988년 동법 시행령을 개정해 군용비행장도 동법 규제대상에 포함시켰다. 주민들에 대한 피해보상을 규정하는 법령은 1992년, 1994년 제정됐는데 이들 법령은 모두 민간공항에만 적용되고, 군용비행장 주변 주민에 대한 피해보상은 국방부 산하 항공국에서 따로 규정을 마련해 민간공항과 별도로 운영하고 있다. 기본적으로 군용비행장은 민간공항과 달리 주민보상을 실시하지 않고 야간비행을 조정하는 한편 주거 밀집지역 상공을 피하도록 활주로를 설계하며 비행훈련 시 주거지역과 멀리 떨어진 지역에서 실시하도록 규정하는 등 소음발생을 근본적으로 경감시키는 데 주력하고 있다.

32) 미국의 경우 국방부에서는 군용비행장의 소음문제를 다루는 ‘공항시설 적정 사용지역(Air Installations Compatible use Zone)’ 프로그램을 실시하고 있다. 이 프로그램은 군용비행장 주변 지역의 토지 이용계획을 지도할 목적으로 생활환경과 건강정보, 주택방음시설의 설치타당성과 이용 등에 대한 정보를 제공하고 있다.

인 항공기 운항으로 인한 소음일지라도 주민들의 수인한도를 넘는 소음으로 인한 피해는 손실보상의 차원을 넘어 손해배상의 대상이 된다고 하고 있기 때문에, 항공기 소음 피해구제의 법적 성격은 손실 보상적 성격과 함께 손해 배상 적 성격의 양면성을 갖추고 있어 군용비행장에 대한 소음대책과 피해에 대한 보상규정이 정의되지 않은 상황에서는 군의 임무수행은 어려움을 겪고, 지역주민역시 소음피해로 건강상의 재산상 피해를 입을 수밖에 없는 것이다. 더구나 경제개발에 따라 군용비행장등 주변 지역에서의 주거의 지속적인 진입을 방지하여 사전적으로 군사시설 주변지역의 소음으로 인한 민원제기를 방지할 필요가 있기 때문에<sup>33)</sup> 즉각적인 해결보다는 단계적인 입법대책을 통하여 군용항공기 소음문제에 우선 시급히 필요한 사항부터 근본적으로 대처하고 해결 할 수 있는 방안이 필요하다.

## 2. 정책론 적 조 치

소음방지를 위한 입법대책과 병행하여 추진하여야 하는 사항을 정책론 적 조치사항으로 우선 군소음 으로 인해 피해를 받고 있는 주민들에 대한 정확한 조사가 이루어져야 한다. 이는 실효성 있는 대책을 마련하기 위해서는 가장먼저 직접적으로 고통을 받고 있는 주민들의 피해를 정확하게 조사하여야 되기 때문이다. 두 번째로는 군용항공기로 인한 소음발생 자체를 감소하는 것이다. 이는 선진국 등에서 시행하고 있는 소음 저감기술과 방법을 도입할 필요가 있으며, 또한 군 비행훈련시간과 횟수를 조정하는 것도 한 방안이다. 필요하다면 지역주민들과 훈련방식과 훈련시간에 대한 충분한 논의와 합의도 필요하다. 야간비행을 줄이고 주민들이 예측 가능한 시간에 훈련을 한다면 민원은 그만큼 줄어들 수 있기 때문이다.

소음방지조치로 검토가 필요한 사항은 우선 자동소음측정망의 설치로 이는 소음 관리를 체계적이고 효율적으로 할 수 있을 것이다.<sup>34)</sup> 또한 소음 저감방법으로 운항 횟수를 줄이는 등 군사작전·훈련 및 안전운항에 지장을 초래하지 않는 범위 내에서

33) 소음대책구역의 전 구역 안에서 병원, 양로원, 학교 및 이와 동일한 보호가치가 있는 시설들의 건축을 금지함으로써 군용비행장등으로부터 발생하는 소음으로 인한 피해를 방지 할 수 있는 효과가 있다.

34) 자동소음측정망(Noise Monitoring System)은 항공기의 이착륙 시 규정된 향로를 감시하기 위한 것으로 유럽 104개 공항 중 36개 공항이 이 시스템을 설치하였고, 미국도 법적으로 설치를 규정하고 있다.



항공기의 이·착륙 절차의 개선에 노력하여야 할 것이다.

이외 수단으로 소음방지 벽, 소음방지 독 및 소음방지격납고 등과 같은 소음방지 시설들이 고려된다(김명용, 2007:41). 아울러 소음대책구역 중 필요한 지역에 대해서는 이전 및 철거에 대한 보상과 소음방지 및 경감을 위한 주택방음조치, 군용비행장 등과 근접한 지역에 대한 녹지대의 조성, 생활환경시설에 대한 보조도 검토되어야 한다.

기타사항으로 소음대책구역안의 토지이용제한으로 인한 보상에 대하여는 신중하게 접근 할 필요가 있으나 개발제한구역안의 토지를 종래의 용도로 사용 할 수 없어 그 효용이 현저히 감소된 토지 또는 당해 토지의 사용 및 수익이 사실상 불가능한 토지에 대하여는 개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 제16조에 해당한다 할 수 있기 때문에 매수의 청구를 하는 방안도<sup>35)</sup> 가장현실적인 대안으로 생각 된다(김명용, 2007:44). 마지막으로 군용비행장등 주변지역의 소음피해 및 방지대책을 추진하기 위해서는 많은 예산의 소요가 예상되기 때문에 필요한 재원확보를 위한 기금의 조성과 함께 지역실정에 맞는 소음대책을 수립하고 집행하기 위해 중앙 및 지역 소음 대책 위원회를 구성 군비행장 등 소음과 관련된 민원 및 분쟁을 조정하고 지역주민의 의견을 수렴 할 수 있도록 정책적 측면의 방안도 강구하여야 한다.

## V. 결 론

군용항공기로 인한 소음문제는 군용비행장주변 피해자를 중심으로 한 지역적이고 환경적인 사안이라고 할 수 있지만 다른 측면에서는 남북의 무력대치 현실과 관련한 국가안보의 문제라고 할 수 있다.

이런 특성으로 인하여 문제의 중심을 어디에 두느냐에 따라서 해결방법이 서로 다를 수밖에 없다. 즉 국가안보적 측면에서 볼 때에는 비행훈련은 국가의 존립과 평화를

35) 매수 청구한 토지는 청구를 받은 날로부터 2월 이내에 매수대상 여부 및 매수예상 가격 등을 매수청구인에게 통보하고, 통보 후 5년의 범위 내에서 3년 이내에 매수계획을 수립하여 당해 매수대상 토지를 매수하여야 한다.

보장하기 위한 고도의 공익적 사항이기 때문에 이로 인한 소음발생과 주민의 피해는 어느 정도는 불가피 하다고 할 수 있다. 반면에 환경적인 관점에서 국민의 재산권과 건강권 역시 소중한 사항이라 할 수 있다. 특히 최근에는 그 동안 안보논리에 경시 되었던 군사시설과 관련한 환경문제가 사회적으로 큰 논란이 되고 있으며 그 중 군용비행장으로부터 발생하는 소음·진동과 관련한 문제가 많은 민원을 유발하게 되었고 이로 인해 군 훈련 상 지장을 초래하고 있어 국가안보에도 심각한 문제가 되고 있다.

그러나 현행항공법은 국제공항에 한하여 소음피해 보상에 대하여 규정하고 있는데 반하여, 군용비행장에 대한 소음관련규정은 아직까지 부재되어 군비행장 소음문제는 피해를 입은 주민들이 국가를 상대로 소를 제기하고, 법원은 감정을 통해 소음도를 측정 한 후 일정소음도 이상 지역주민들에게만 손해배상의 형식을 통하여 배상하고 있는 실정이다. 이는 군의 훈련·작전이 적합함에도 불구하고 피해를 입은 국민들에게 국가가 국민의 세금을 통해 위자해야 한다는 취지에서 손해배상을 명하고 있는 것이다. 따라서 이러한 문제에 군이 적절하게 대처하기 위해서는 그에 대한 실제적인 대책의 수립이 급선무이며, 그 중에서도 이러한 분쟁을 해결하고 조정하기 위한 법령의 제정이 가장 시급하다 할 수 있다. 그러므로 현재처럼 국가배상방식으로 소음문제를 처리하는 방안은 군용항공기에 의한 소음문제 해결의 근본적인 해결이 될 수 없으며 오히려 이는 예산 확보·집행 측면에서 볼 때에도 예측가능성이 없다는 점에서도 문제이다. 따라서 소음이 심한지역은 국가가 토지를 수용해 이주대책을 세우고, 소음이 다소 경미한 지역은 방음시설 등 소음문제에 대한 근본적인 대책마련이 절실하다 할 수 있다.

다시 말하자면 소음대책을 지정·고시하고, 그 구역 안에서의 주택이라든지 기타 시설물의 건축을 제한하는 조치가 필요한 것이다. 이러한 관점에서 현재 국방부에서 입법추진중인 '군용비행장 등 소음방지와 주변지역지원에 관한 특별법'의 조속한 제정·시행이 요구되는 것이다. 그러나 국방부(안) 과 주민들의 쟁점충돌이 상호해법을 찾기 위해서는 국방과 안보라는 군의 입장과 환경권 보호라는 주민들의 양측의 입장이 적절한 해결방안을 찾을 수 있도록 조속한 시일 안에 추가적으로 구체적인 논의와 고민이 이루어져야 할 필요가 있다.

## 참고 문헌

- 김명용 외, “군사시설 주변지역 환경보호에 관한 법률제정방안 - 군용비행장등 소음 방지 및 주변지역지원에 관한 법률의 제정방안”, 한국법제연구원, 2001.
- 김명용, “군용비행장 등 소음방지 및 주변지역 지원에 관한 법률제정 방안”, 제4회 군 환경 보전 학술세미나(국방부·국방연구원 주최), 2002.
- 국방부, “국방개혁(’03년 실적 및’04년 추진계획)”, 2004.
- 국립환경연구원, “수원비행장 군용항공기 소음 영향 지역현황과 수음도 분석”, 2006.
- 국방부 환경보전과 자료실, 2008.
- 공군본부 인트라넷, 소음대책정보
- 공군본부, “각국의 항공기 소음대책 관련법,” 1995.
- 강한구·이근수·남창희, “한국의 군용항공기 소음문제와 대책 방향”, 국방정책 연구, “군용항공기 소음대책 연구”, 한국국방연구원, 2001.
- 강구철, “국가배상제도에 관한 연구,” 명지대학교. 1986.
- 녹색연합, “군용비행장과 군사격장의 소음공해에 대한 실태조사보고서”, 2008
- 박종완, “방위산업 발전을 위한 절충교역”, 한국 군사학회 「군사논단」 통권 제39호 2004.
- 서울대 환경소음진도센터, “소음예측 표준모델에 의한 군용비행장 및 사격장 소음영향”, 「연구보고서」, 2002.
- 서울중앙지법 2004.1.20, 선고 2001가 합75962판결.
- 이상규, “소음공해에 대한 법적 대응”, 「환경강연 집」(제2집). 대한변호사협회, 1993.
- 이용원, “군용항공기 소음현황 및 피해실태와 정책적 개선방향”, 「국회국방위보고서」, 2005.
- 이경춘, “소음과 환경소송/재판자료 95집 환경법의 제 문제(하)”, 법원도서관. 2002
- 이영혁·박생기, “항공기 소음피해방지제도에 관한 법적고찰”, 항공우주 법학회, 2001.
- 안경희, “소음에 의한 생활 방해”, 한국 민사법학회, 추계학술대회지, 2001.
- 환경부, “항공기 및 철도소음의 환경기준 설정에 관한 연구”, 2001.

- 환경부 중앙 환경 분쟁조정 위원회, “소음으로 인한 피해의 인과관계 검토 기준 및 피해액 산정방법에 관한 연구”, 1997.
- 환경부 홈페이지(<http://www.me.go.kr/>)
- 한국국방연구원, “군용항공기 소음대책 연구”, 2000
- 한국 환경정책평가연구원, “군용항공기 소음 기준(안)설정에 관한 연구”, 2002.
- 한국공항공단, “항공기 소음대책 현황”, 1998.
- 한국 소음진동학회, “항공기 소음대책 제도 개선방안 연구”, 한국공항공단, 1999.
- 한국국방연구원, “군비행장 소음문제와 대책”(제6회 군 환경보전 학술대회), 2004.
- Integrated Noise Model User's Guide, 1996, FAA
- ACI, “ACI Policy Handbook, Third Edition”, ACI World Headquarters, 2000.
- USA, “Federal Aviation Regulation, the code of Federal Regulations, Title 14”, 2001.
- ICAO, “Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, Volume1-Third Edition”, ICAO, 1993
- Lee S. Krindler, “Aviation Accident Law volume 1”, Now York, Mathew Bender & Co, Inc, 1997

**[Abstract]**

Legal consideration of noise damage caused by military aircraft

Lee, Man Jong

Lawsuits regarding noise damage caused by military aircraft has been increasing recently throughout the country.

Joint bases, which are used by American aircraft and Korean Airforce, and airfields, which are used by civilian aircraft and the military, are the focal point of these lawsuits.

However, the compensation for noise damage caused by military aircraft is dealt with under the state tort liability act. That is why it can't be a fundamental solution, but only a temporary one.

Therefore, from a political standpoint, the government should make arrangements to relocate the residents who live in areas with serious noise problems and to install sound proof facilities for the residents who live in less noise areas.

On the other hand, from a legislative standpoint, we should quickly enact the Special Law Regarding Noise Problems in Military Airfields and to support the Surrounding Areas. This law is currently endorsed by the Ministry of National Defense.

This should be considered in order to lessen the discomfort caused by the noise of military aircraft and to restore faith in the military.

We should consider both political and legal aspects of the issue, and then present appropriate legislation.

주 제 어 군용항공기, 소음피해, 비행장, 배상

Key Words Military aircraft, Noise damage, Airfields, Compensation