

환경소음·진동 피해 분쟁 조정을 위한 기준설정에 관한 소고

A brief review on the standards of regulations and compensation
in the environmental noise and vibration disputes resolution

이수갑†·김재환*·김규태*·홍지영*·은희준**

Soogab Lee, Jaehwan Kim, Kyutae Kim, Jiyoung Hong,
and Heejoon Eun

Key Words : Environmental noise & vibration(환경 소음·진동), Dispute resolution(분쟁 조정), Noise and vibration regulations(소음·진동 규제), Acceptable limits(수인한도)

ABSTRACT

The standards of acceptable limit and compensation is one of the most important things in environmental noise and vibration disputes resolution. In this paper, review on the present acceptable limit level and compensation standard in National Environmental Dispute Resolution Commission is introduced. Discordance of standards between in the regulation law and in the dispute resolution commission and it's improvement are discussed. Abnormal reasoning for compensation standards is pointed out from a author's private view

1. 서 론

현재 우리나라에서는 환경 소음 공해로부터 사람의 건강을 보호하고 쾌적한 생활환경을 유지하기 위한 제도적 장치의 근간이 되는 환경정책 기본법과 사회적으로 용인될 수 있는 한계치인 규제기준을 소음·진동규제법에서 제시하고 있다. 이들 법안은 근본적으로 주·야간에 느끼는 감각적 차이를 인정하여 주간 및 야간에 구분하여 평가하는 등 규제 방법에 있어서 통일성을 유지하고 있으며, 환경정책 기본법의 범위를 넘어서는 사항에 대해서는 소음·진동규제법에서 규제 기준을 제안하는 상호보완적인 관계에 있다.

그러나 중앙환경분쟁조정위원회가 피해 보상을 위해 제시하는 수인한도(피해인정기준)는 소음·진동규제법에 제시된 기준에 비해 완화되어 있거나, 평가방법이 법안과 달라 혼란을 가져올 수 있다. 진동의 경우 진동원에 따른 구분 없이 평가되고 있고 배상기준 진동 수준도 너무 높게 설정되어 있어서 진동으로 인한 피해는 거의 인정되지 않고 있는 실정이다.

2006년도 설문조사를 통하여 분쟁조정 서비스에 대한 만족도 조사를 수행한 결과, 만족도가 49%에 불과하였다. 이는 배상액에 대한 불만족 정도를 나타내는 것으로 배상액에 직접적인 영향을 미치는 배상액 산정 기준과 수인한도 설정의 재검토가 필요하다는 것을 시사한다. 이에 중앙환경분쟁조정위원회에서는 2008년도부터 소음·진동 분쟁 구제 기준을 개선 적용하는 등의 노력을 기울이고 있다.

저자는 본 논문을 통하여 환경 분쟁 조정제도에 대해 소개하고 환경 소음 분쟁 조정을 위한 현행 기준(수인한도, 배상액 산정 기준)에 대한 현황과 이에 대한 소견을 펴려하고자 한다.

2. 환경 분쟁 조정 제도⁽¹⁾

2.1 분쟁조정(紛爭調整)의 종류⁽¹⁾

(1) 알선(斡旋)

알선이란 알선위원이 환경 분쟁에 관하여 당사자간에 당해분쟁이 자주적으로 해결되도록 교섭 장소의 제공, 자료의 제시 및 쟁점의 정리 등을 통하여 그간의 교섭과 상의가 원활하게 진행되도록 중재하는 제도이다.

(2) 조정(調停)

조정이란 제 3자인 조정위원회에서 특정한 분쟁사건에 대

† 교신저자; 서울대학교 기계항공공학부 교수
E-mail : solee@snu.ac.kr
Tel : (02) 880-7384, Fax : (02) 875-4360

* 서울대학교 기계항공공학부

** 전) 한국표준과학연구원장

하여 양당사자의 주장을 들어보고 쟁점이 되는 사실을 조사하여 사건의 진모를 파악한 후 조정안을 작성하여 당사자간에 상호 양보를 구하여 합의를 유도하거나 위원회가 작성한 조정안의 수락을 권고하여 분쟁을 해결하는 제도이다.

(3) 재정(裁停)

재정이란 제 3자인 재정위원회가 서로 대립하는 당사자간의 환경 분쟁에 대하여 사실조사 및 심문 등의 절차를 거쳐 법률적인 판단으로 분쟁을 해결하는 제도이다.

2.2 환경 분쟁 조정 절차⁽¹⁾

Table 1. 분쟁조정절차의 흐름도



3. 수인한도 및 배상액 산정 기준 설정

환경 분쟁 조정 제도에 대한 만족도를 높이기 위해서는 인과관계에 대한 명확한 규명과 피해 정도에 따른 합리적인 수준의 배상이 요구된다. 또한, 인과관계를 명확하게 규명하기 위해서는 피해 상황에 대한 충분한 과학적 근거가 필요하며, 이러한 것들이 갖춰질 때야 비로소 피해원인별 적정 수준의 수인한도가 정해질 수 있다. 그러나 현재 적용되고 있는 환경 소음·진동 규제 법안이나 분쟁조정위원회의 수인한도는 이를 뒷받침해 줄만한 과학적 근거로부터 설정된 것

이 아니며, 이와 관련된 연구 결과도 부족한 실정이다. 본 절에서는 이러한 현 상황을 감안하여 수인한도 및 배상액 산정 기준에 대한 논의를 해 보도록 하겠다.

3.1 수인한도 설정에 관한 고찰

서두에서도 언급했듯이, 2007년도 이전 중앙환경분쟁조정위원회의 환경 소음·진동 피해 인정 기준 및 평가 방법(평가 지수)은 환경정책 기본법이나 소음·진동규제법의 그것과는 너무 달라 혼란을 초래할 수 있었다. 그러나, 2007년도 연구 결과⁽²⁾를 일부 반영하여 법안과의 평가방법을 통일하여 시행하고 있고 수인한도(피해인정 기준)에 있어서도 상당부분의 개선이 이루어졌다.⁽³⁾

Table 2. 중앙환경분쟁조정위원회 소음·진동 피해 구제기준 조정 현황⁽³⁾

소음·진동원	평가지수	2007년 이전	2008년 이후
공사장소음	$L_{Aeq,5min}$	70dBA	70dBA ('09년부터 65dBA)
발파소음	$L_1 + 10\log N$	-	80dBA ('09년부터 75dBA)
항공기소음	WECPNL	-	80 WECPNL
도로/철도*소음	$L_{Aeq,5min} / L_{Aeq,1h}$	65dBA (야)	65 dBA (야)
공사장진동	L_{10}	연속(주) 73dBV 연속(야) 67dBV 충격 86dBV	65dBV/60dBV
발파진동	L_{10}		75dBV/60dBV
도로/철도진동	$L_{10}/median$ 이상 평균		65dBV/60dBV

*2010년부터 철도소음 65dBA (야)로 강화

진동의 경우, 종전에는 진동원의 구분 없이 평가되어 오던 것을 진동원별로 구분, 주·야간에 느끼는 감각적 차이를 고려하여 소음·진동규제기준과 일치하는 기준치를 제시하고 있다. 그 동안 진동피해 사건의 대부분이 너무 높은 기준치 적용으로 인하여 기각되고 있는 것을 감안할 때, 위원회의 결정은 타당한 것으로 판단된다. 그러나 소음의 경우, 이전에 평가대상으로 누락되었던 소음원에 대한 수인한도만 새로이 설정하였을 뿐 규제기준치와도 상당한 수준의 차이가 남을 알 수 있다. 배상결정 기준치를 규제기준 법안대로 하게 되면, 수인한도를 넘는 곳이 대다수 존재하여 분쟁조정 신청제도를 악이용할 수 있을 것이라는 현실적인 측면을 고려하여 결정한 것이다. 그러나 이는 적용대상과 시기의 조정으로 충분히 해결 가능한 것 같다. 앞으로 신축되는 건물과 도로 등에 대한 적용기준을 법안에서 제시하는 기준치를 상회하는 수인한도를 적용하는 것은 오히려 정온한 환경조성에 역행하는 결정일 뿐 아니라 국민들로 하여금 혼란을 가중시키고, 불복 시 소송으로 제기되어 불필요한 행정력의 낭비를 초래할 수도 있을 것이다.

3.2 배상액 산정 기준에 관한 고찰

현행 소음 피해 배상액 산정 기준은 1997년도에 수행된 연구⁽⁴⁾에서 도출된 방법으로서, 소음 피해액은 피해량에 선형적으로 비례하고, 과거의 판례를 고려한다는 가정 하에 산출되었다. 기본 원리는 소음 피해량이 피해기간의 상용대수에 비례한다는 것을 기저에 둔 산출방식인데, 이는 노출되는 에너지 관점에서는 타당한 접근방식이다. 그러나 소음의 피해 정도는 물리적, 생리적 피해가 아닌 이상 소음성 불쾌감(annoyance)의 정도를 나타낸다. 인간의 주관적 반응이 배제된 단순 물리량적인 해석을 기반으로 하는 현행 접근방식은 수정·보완되어야 한다.

물론 이를 위해서는 소음원과 노출기간에 따른 노출-반응 관계(Exposure-response relationships)에 대한 연구가 이루어져야 할 것이며, 연구결과들의 데이터베이스화가 선행되어야 할 것이다.

4. 결 론

환경소음·진동 분쟁에 대한 합리적이고 효율적인 분쟁조정을 위해서는 타당한 수준의 피해인정 기준과 배상액 산정기준을 설정하는 것이 가장 중요하다. 어떤 사안을 처리하는데 있어서 왕도는 없지만, 그것이 지극히 명백한 사실에 근거를 두는 것이 합리적인 결정과정을 이끌 수 있을 것 같다. 그런 의미에서 분쟁 조정을 위한 수인한도 설정과 배상액 산정기준의 근거로 채택될만한 결과물이 없다는 것은 매우 안타까운 현실이다. 본 논문에서는 중앙환경분쟁조정위원회의 현행 피해인정기준과 배상액 산정 기준에 대한 고찰을 해보았다.

분쟁조정을 위한 수인한도는 기존 법안과의 통일성을 유지하는 것이 타당하다고 판단되며, 수인한도를 현재와 같이 설정하게 된 명백한 근거가 없다는 것을 감안할 때, 예외 조항을 통하여 수인한도를 넘지 않더라도 현장조사를 통해 그 인과관계가 밝혀질 경우 합리적인 배상이 이루어지도록 할 수 있는 제도적 장치가 마련될 필요가 있다. 또한, 배상액 산정기준을 정하는 접근방식을 주관적 반응을 정량화하는 방법으로 개선된다면 더욱 합리적인 분쟁조정 제도가 정착될 수 있을 것이라 사료된다.

정부 당국은 분쟁 조정의 제도 개선을 위해 노력하고 연구 활동에 대한 재정적 지원을 아끼지 말아야 하며, 연구자들은 연구에 대한 근본적인 이유를 알고 연구에 매진해야 하겠다.

후 기

본 연구는 한국 환경 기술진흥원 차세대 환경기술 개발

사업의 지원으로 수행되었음.

참 고 문 헌

- (1) 환경 분쟁 조정제도 해설, 2001, 중앙환경분쟁조정위원회.
- (2) 이수갑 외, 2007, 환경피해 평가방법 및 배상액 산정기준의 합리적 조정방안 연구, 중앙환경분쟁조정위원회.
- (3) 은희준 외, 1997, 소음으로 인한 피해의 인과관계 검토기준 및 피해액 산정방법에 관한 연구, 중앙환경분쟁조정위원회.