

항공기 소음 분쟁관련 자료집

2007. 12

중앙환경분쟁조정위원회

순서

I. 항공기소음의 특성 및 영향

1. 항공기소음의 특성	3
2. 항공기소음이 미치는 영향	3

II. 항공기소음 측정 및 평가방법

1. 항공기소음의 측정방법	9
2. 항공기소음의 평가방법	13

III. 항공기소음 관련 법령

1. 미국	19
2. 독일	19
3. 일본	20
4. 우리나라	21

IV. 항공기소음 실태

1. 전국의 공항현황	31
2. 항공기소음도 현황	31
3. 항공기소음 관련 소송현황	31

V. 항공기소음 분쟁 판례

1. 오사카공항 주변 주민들의 손해배상청구	35
2. 김포공항 주변 주민들의 손해배상청구	39
3. 충주비행장 주변 주민들의 손해배상청구	51
4. 낙동사격장 주변 주민들의 손해배상청구	52
5. 군산비행장 주변 주민들의 손해배상청구	53

< 부록 >

1. 항공기소음 측정망 및 소음도 현황	57
2. 판결문 (김포공항 주변 주민들의 손해배상청구)	63
3. 판결문 (충주비행장 주변 주민들의 손해배상청구)	107
4. 판결문 (낙동사격장 주변 주민들의 손해배상청구)	123
5. 판결문 (군산비행장 주변 주민들의 손해배상청구)	133

I. 항공기소음의 특성 및 영향

1. 항공기소음의 특성
2. 항공기소음이 미치는 영향

I. 항공기소음의 특성 및 영향

1. 항공기소음의 특성¹⁾

- 일반적으로 항공기소음은 일반소음과 달리 그 음량이 매우 크고 주된 소음원이 항공기 엔진의 소음이므로 그 주파수가 고주파 성분을 포함한 금속성의 음질을 가지고 있음.
- 항공기소음은 계속적이고 지속적인 것이 아니라 항공기의 이륙과 착륙 및 운항시에 발생하므로 간헐적이고, 특히 이륙과 착륙시와 같이 때로는 충격적인 경우도 있음.
- 항공기의 운항시간에 따라 주간과 야간에 계속 발생되면서도 그 발생장소가 상공이기 때문에 소음이 미치는 면적이 광범위하여 차단 시설의 설치가 어려움
- 이러한 항공기소음의 특징은 민간항공기보다 군용항공기에서 더 심하게 나타나며, 이러한 특징으로 인해 항공기소음은 다른 소음에 비해 그 피해정도가 심하고 불쾌감을 발생시킴

2. 항공기소음이 미치는 영향²⁾

가. 신체장애

- 강항 항공기 소음에 노출된 경우 청력감퇴와 청력손상을 입을 수 있으며, 그 강도가 110dB~130dB 이상인 경우엔 귀 통증을 동반하여 지각 둔화를 일으킬 수 있다. ISO(International standard organization)의 설정기준에 의하면 어른의 경우에는 140dB, 어린이의 경우 120dB의 소리에 노출되는 경우 청력이 손상될 수 있다고 함

1) 환경침해와 민사소송, 손윤하, p245

2) 군용 항공기 소음기준(안) 설정에 관한 연구, KEI, 2002, p3

- 항공기의 소음으로 인해 수면방해를 받을 수 있으며, 소음에 의해 수면에서 깨는 것은 소음레벨과 사람의 개인성향에 관련되는 수면의 깊이, 잠을 깨는 개인적 동기, 누적된 수면, 성급한 수면 상실 및 개인차(연령, 성별, 약물 등) 등의 몇가지 요인이 있음. 일반적으로 주변음압이 30dB(A) 이하일때 숙면을 취할 수 있다고 하며, 30dB(A)을 넘어서는 경우 수면을 방해받게 됨
- 항공기소음에 의한 대화의 방해는 이미 잘 알려진 사실이며, 1m 거리에서 하는 통상의 대화는 그 파장이 50dB(A)이며, 이때 배경음이 대화 음압의 2/3이상, 즉 35dB(A)이상이 되는 경우는 대화에 장애를 받는 것으로 알려짐
- 항공기소음은 스트레스와 심장질환, 그리고 정신건강 악화 등 정신·생리학적으로도 악영향을 미친다고 알려져 있으며, 혈압을 상승시키거나 스트레스를 유발하는 호르몬 수준을 상승시켜 인간의 심성과 성격을 거칠게 하는 원인이 되는 것으로 알려져 있음. 순환기계통에 대한 영향으로는 심장박동수의 변화와 말초혈관 수축현상을 들 수 있고, 소음이 장기적으로 발생할 경우 내분비선의 호르몬 방출을 일으켜 동맥장애와 스트레스 등을 유발하여 심장과 뇌에 영향을 줄 수 있음

<표 1-1> 항공기 소음이 주거환경에 미치는 영향³⁾

WECPNL	L _{eq, 24h}	시끄러운 정도	환경
90 이상	77이상	대단히 시끄럽다	주거 생활 곤란
80~89	67~76	시끄럽다	주거용 건축 방음시설 설치
76~79	63~66	약간 시끄럽다	교육, 병원시설 방음시설 설치
71~75	58~62	별로 시끄럽지 않다	주거에 지장 없는 지역
70 이하	57이하	시끄럽지 않다	주거 쾌적 지역

3) 군용 항공기 소음기준(안) 설정에 관한 연구(2002), KEL, p4

나. 재산 및 사회적 비용

- 항공기소음은 인간의 신체와 정신만이 아니라 소음피해가 미치는 주변 지역내 토지와 건물 등의 가치를 하락시키고 각종 질병치료와 노동생산성 저하 등으로 사회적 비용을 유발함
- 대표적인 물질적인 피해로는 가축에 대한 피해를 들 수 있으며, 가축 유산, 젖소의 발유량 감소, 유치 가축의 사망, 산란율 저하 등이 보고되고 있으며, 진동을 수반하는 항공기소음이 심한 경우 유리창과 기와 파손, 건물벽 균열 등을 초래하고 정밀기계의 오작동을 초래하기도 함
- 주변 주민들의 건강상의 악영향, 물질적인 피해 등이 우려됨에 따라 항공기지 주변지역의 토지는 주택지나 공장 용지로 개발 혹은 활용되기 어려우며 그 결과 군용 항공기지로부터 소음피해가 미치는 지역에 있는 토지의 가격이 하락하는 등 재산상의 피해를 유발시킴

Ⅱ. 항공기소음 측정 및 평가방법

1. 항공기소음의 측정방법
2. 항공기소음의 평가방법

Ⅱ. 항공기소음 측정 및 평가방법

1. 항공기소음의 측정방법 (소음·진동공정시험방법, 환경부 고시 제2003-221호)

가. 측정점

- 1) 옥외측정을 원칙으로 하며, 그 지역의 항공기소음을 대표할 수 있는 장소나 항공기 소음으로 인하여 문제를 일으킬 우려가 있는 장소를 택하여야 한다. 다만, 측정지점 반경 3.5 m이내는 가급적 평활하고, 시멘트 등으로 포장되어 있어야 하며, 수풀, 수림, 관목 등에 의한 흡음의 영향이 없는 장소로 한다.
- 2) 측정점은 지면 또는 바닥면에서 1.2~1.5 m 높이로 하며, 상시측정용의 경우에는 주변환경, 통행, 타인의 측수 등을 고려하여 지면 또는 바닥면에서 1.2~5 m 높이로 할 수 있다. 한편, 측정위치를 정점으로 한 원추형 상부공간내에는 측정치에 영향을 줄 수 있는 장애물이 있어서는 안 된다. 원추형 상부공간이란 측정위치를 지나는 지면 또는 바닥면의 법선에 반각 80°의 선분이 지나는 공간을 말한다.

나. 측정조건

나-1 일반사항

- 1) 소음계의 마이크로폰은 측정위치에 받침장치(삼각대 등)를 설치하여 측정하는 것을 원칙으로 한다.
- 2) 손으로 소음계를 잡고 측정할 경우 소음계는 측정자의 몸으로부터 0.5 m이상 떨어져야 하며, 측정자는 비행경로에 수직하게 위치하여야 한다.
- 3) 소음계의 마이크로폰은 소음원 방향으로 향하도록 하여야 한다.

- 4) 바람(풍속: 2 m/sec 이상)으로 인하여 측정치에 영향을 줄 우려가 있을 때는 반드시 방풍망을 부착하여야 한다. 다만, 풍속이 5 m/sec를 초과할 때는 측정 하여서는 안된다.(상시측정용 옥외마이크로폰은 그러하지 아니하다)
- 5) 진동이 많은 장소 또는 전자장(대형 전기기계, 고압선 근처 등)의 영향을 받는 곳에서는 적절한 방지책(방진, 차폐 등)을 강구하여 측정하여야 한다.

나-2 측정사항

- 1) 최고소음도는 매 항공기 통과시마다 배경소음보다 높은 상황에서 측정하여야 하며, 그 지시치중의 최고치를 말한다.
- 2) 비행횟수는 시간대별로 구분하여 조사하여야 하며, 0시에서 07시까지의 비행 횟수를 N_1 , 07시에서 19시까지의 비행횟수를 N_2 , 19시에서 22시까지의 비행 횟수를 N_3 , 22시에서 24시까지의 비행횟수를 N_4 라 한다.

다. 측정기기의 조작

다-1 사용 소음계

- 소음계는 KSC-1502에 정한 보통소음계 또는 동등이상의 성능을 가진 것이어야 한다.

다-2 일반사항

- 1) 소음계와 소음도 기록기를 연결하여 측정·기록하는 것을 원칙으로 한다. 소음도 기록기가 없을 경우에는 소음계만으로 측정할 수 있다.

- 2) 소음계 및 소음도 기록기의 전원과 기기의 동작을 점검하고 매회 교정을 실시하여야 한다. (소음계의 출력단자와 소음도 기록기의 입력단자 연결)
- 3) 소음계의 레벨렌지 변환기는 측정지점의 소음도를 예비조사한 후 적절하게 고정시켜야 한다.
- 4) 소음계와 소음도 기록기를 연결하여 사용할 경우에는 소음계의 과부하 출력이 소음기록치에 미치는 영향에 주의하여야 한다.

다-3 청감보정회로 및 동특성

- 1) 소음계의 청감보정회로는 A특성에 고정하여 측정하여야 한다.
- 2) 소음계의 동특성을 느림(slow)을 사용하여 측정하여야 한다.

라. 측정시각 및 기간

- 항공기의 비행상황, 풍향 등의 기상조건을 고려하여 당해 측정지점에서의 항공기소음을 대표할 수 있는 시기를 선정하여 원칙적으로 연속 7일간 측정한다.
- 다만, 당해지역을 통과하는 항공기의 종류, 비행횟수, 비행경로, 비행시각 등이 연간을 통하여 표준적인 조건일 경우 측정일수를 줄일 수 있다.

마. 측정자료 분석

- 측정자료는 다음방법으로 분석·정리하여 항공기소음 평가레벨인 $\overline{WECPNL}$ 을 구하며, 소수점 첫째자리에서 반올림한다. 다만, 헬리포트 주변 등과 같이 배경소음보다 10 dB이상 큰 항공기소음의 지속 시간 평균치 $\bar{D}$ 가 30초 이상일 경우에는 보정량 $[+10 \log (\bar{D}/20)]$ 을 $\overline{WECPNL}$ 에 보정하여야 한다.

마-1 항공기소음 자동분석계를 사용할 경우

- 샘플주기를 1초 이내에서 결정하고 7일간 연속 측정하여 5.2항의 절차에 준하여 자동연산·기록한 $\overline{\text{WECPNL}}$

마-2 소음도 기록기를 사용할 경우

- m(측정일수)일간 연속 측정·기록하여 다음 방법으로 그 지점의 $\overline{\text{WECPNL}}$ 를 구한다.

- 1) 1일 단위로 매 항공기 통과시에 측정·기록한 기록지상의 최고치를 판독·기록하여, 다음 식으로 당일의 평균 최고소음도를 $\bar{L}_{\max}$ 를 구한다.

$$\bar{L}_{\max} = 10 \log \left[(1/n) \sum_{i=1}^n 10^{0.1L_i} \right] \text{ dB(A)}$$

여기서 n은 1일 중의 항공기소음 측정횟수이며, L_i 는 i번째 항공기 통과시 측정·기록한 소음도의 최고치이다.

- 2) 1일 단위의 WECPNL을 다음 식으로 구한다.

$$\text{WECPNL} = \bar{L}_{\max} + 10 \log N - 27$$

여기서 N은 1일간 항공기의 등가통과횟수로 $N = N_2 + 3N_3 + 10(N_1 + N_4)$ 이다.

- 3) m일간 평균 WECPNL인 $\overline{\text{WECPNL}}$ 을 다음 식으로 구한다.

$$\overline{\text{WECPNL}} = 10 \log \left[(1/m) \sum_{i=1}^m 10^{0.1\text{WECPNL}_i} \right]$$

여기서 m은 항공기소음 측정일수이며, WECPNL_i 는 i일째 WECPNL 값이다. 다만, (1) 및 (2)항의 대상 항공기소음은 원칙적으로 배경소음보다 10 dB이상 크고, 항공기소음의 지속시간이 10초이상인 것으로 한다.

마-3 소음계만을 사용할 경우

- 7일간 연속하여 항공기 통과시마다의 최고소음도를 판독하여 기록하고, 시간대별 항공기 통과횟수를 조사한 후 5.2항의 절차에 따라 WECPNL를 구한다.

2. 항공기소음의 평가방법

가. PNL(Perceived Noise Level, 감각소음도)

- 미국연방항공국에서 항공기소음의 평가를 위해서 사용하는 소음 단위로 항공기의 종류별 소음과 운항횟수, 운항시간 및 코스, 기상 및 지형 등을 종합적으로 평가하는 측정법
- 음의 시끄러움(Noiseness)과 크기(Loudness)를 구별하여 음의 크기에 대한 청감 외 별도로 음의 시끄러움에 대한 감각을 보정한 단위로서, 항공기 소음의 주파수 특성에 따른 인체의 감각을 보정한 항공기 소음의 기본 평가척도
 - ※ 일반소음에 대한 사람의 감각은 소음도와 거의 일치하나 제트항공기 소음은 프로펠러 항공기 소음에 비해 소음도는 낮지만 감각적으로 더 시끄럽게 느껴짐

나. EPNL(Effective Perceived Noise Level, 유효감각소음도)

- 국제민간항공기구(ICAO)에서 항공기 소음증명에 이용된 척도로 PNL에 항공기의 계속 운행시간과 특이소음(팬, 터빈 등) 등을 보정한 항공기 1대에 대한 평가척도

다. WECPNL(Weight Equivalent Continuous Perceived Noise Level, 가중등가지속감각소음레벨)⁴⁾

4) 환경침해와 민사소송(손운하) 249~250

- 국제민간항공기구에서 제안한 항공기소음의 평가단위로 다수의 항공기에 의하여 장기간 연속 폭로되는 소음평가 척도로서, 유효 감각소음레벨의 평균값에 소음발생 시각과 계절에 의한 보정, 야간 소음에 대한 가중치를 부과한 것이 특징임

$$WECPNL = EPNL(\text{유효감각소음도의 평균값}) + 10\log(N1 + 3N2 + 10N3) - 39.4$$

N1은 주간(07:00~19:00)의 운항횟수

N2은 식간(19:00~22:00)의 운항횟수

N3은 야간(22:00~07:00)의 운항횟수

- 일반적으로 WECPNL을 평균소음레벨인 L_{eq} 로 환산할 때에는 WECPNL 값에서 13을 빼면 되는데, 터보팬 엔진을 가진 항공기의 발착시에는 2dB을 더 빼야 한다. 다만 이러한 방식은 어느 경우에도 적용되는 것이 아니라 일정한 기간 동안 밤낮으로 지속적으로 항공기가 운항하는 대형공항에 한하여 적용할 수 있음
- 여기서 사용하는 유효감각소음도의 평균값을 측정하는 것과 이를 계산하는 과정은 매우 복잡하여 국내에서는 항공기소음의 평가방법으로 아래의 간략한 형태를 사용하고 있음

$$WECPNL = dB(A) + 10\log[N2 + 3N3 + 10(N1 + N4)] - 27$$

dB(A)는 이·착륙하는 항공기마다 1일 단위로 계산한 당일평균최고소음도

N1은 야간(00:00~07:00)의 운항횟수, N2은 주간(07:00~19:00)의 운항횟수

N3은 식간(19:00~22:00)의 운항횟수, N4은 야간(22:00~24:00)의 운항횟수

- 국제민간항공기구에서 정한 방법이 더 정확한 소음평가를 할 수 있으나 측정하는데 비용과 시간이 많은 문제가 있으며, 이 간략한 방법은 현재 일본과 우리나라에서만 사용되고 있음

라. NNI(Noise and Number Index)

- 어느 시간내에 전 항공기 수에 대하여 PNL을 구하고 그 파워평균과 항공기 수의 관계에 따라서 나타낸 평가량으로 영국에서 주로 사용됨

$$NNI = PNL + 24 \log N - 70$$

PNL : 1일중 총 항공기 통과시 PNL의 평균치

N : 1일중 총 항공기 이·착륙 횟수

마. NEF(Noise Exposure Forecast)⁵⁾

- EPNL을 기본 평가단위로 하여 항공기소음에 대한 감각적 평가, 지속시간, 순음성, 소음노출량 등을 바탕으로 주간과 야간의 항공기 이·착륙 회수 등이 고려되어 24시간 주기로 산출됨
- 70년대 미국에서 공항주변의 토지이용 계획수립의 기본 자료로 사용되었으나 현재는 L_{dn} 으로 대체되고 있음

$$NEF = EPNL + 10\log(N_1+3N_2+10N_3)-88$$

EPNL : 1일중 각 항공기의 EPNL 피크치의 파워평균값

N_1 : 07:00~19:00의 운항횟수

N_2 : 19:00~22:00의 운항횟수

N_3 : 22:00~07:00의 운항횟수

바. L_{dn} (Day-Night Average Sound Level)⁶⁾

- 미국, 뉴질랜드, 유럽의 일부국가 등에서 사용하고 있는 항공기소음 평가단위로 등가소음레벨을 기준단위로 하여 하루의 매시간당 등가소음도를 측정하고 야간의 매시간 측정치에 10dB(A)의 가중치를 준 후에 24시간으로 나누어 평균시킨 소음도

5) 항공기소음의 영향예측기법 개선방안(2006), KEL, p18

6) 항공기소음의 영향예측기법 개선방안(2006), KEL, p17

사. L_{eq} (Equivalent noise level, 등가소음레벨)

- 변동하는 소음의 에너지 평균값으로 어떤 시간대에서 변동하는 소음 에너지를 같은 시간동안의 정상 소음에너지로 치환한 값. 시간에 따라서 크게 변하는 소음을 평가할 때 가장 합리적인 방법임

<표 2-1> 각국의 항공기소음 평가단위⁷⁾

국가	평가단위	국가	평가단위
미국/노르웨이	NEF	캐나다/오스트레일리아	NEF
미국/뉴질랜드	Ldn	일본/한국/중국/이집트	WECPNL
덴마크	Lden	독일	L_{eq}
영국	NNI	프랑스	N

※ 아직까지 전세계적으로 통일된 소음평가단위는 없으며, 각 나라마다 자국의 환경기준이나 특성에 맞추어서 다양한 측정 및 평가가 이루어지고 있는 실정임.

7) 항공기소음의 영향예측기법 개선방안(2006), KEI, p17

Ⅲ. 항공기소음 관련 법령

-
1. 미국
 2. 독일
 3. 일본
 4. 우리나라

Ⅲ. 항공기소음 관련 법령

1. 미국⁸⁾

- 미국의 항공기 소음기준은 연방정부에서 정책 및 방향 제시만을 하고 실제 규제대상, 규제방법 및 규제기준은 각 주 정부나 시에서 적절히 조정하여 시행하고 있음
- 연방정부 소속인 FAA(미연방항공국, Federal Aviation Administration), DOD(미국방성, Department of Defense) 및 HUD(미주택·도시개발국, Department of Housing Urban Development)는 NEF와 Ldn(주야등가 소음레벨, Day-Night Average Sound Level)을 평가량으로 사용하고, 캘리포니아 주정부의 경우 CNEL(지역소음등가레벨, Community Noise Equivalent Level)을 사용하여 실내 소음값을 평가하고 있다.

2. 독일⁹⁾

- 독일은 1971년 제정된 ‘항공기소음방지법’과 1976년 만들어진 ‘항공기 교통소음제어법’에 의해 제트항공기가 운항되는 민간공항과 군용공항 주변지역에 소음방지구역을 설정하고 소음방지시설에 대한 배상금 뿐만 아니라 항공기에서 발생하는 소음으로 인하여 토지의 가치가 하락한 경우에 토지 소유주에게 피해를 보상하도록 규정하고 있음

<표 3-1> 독일의 항공기소음 규제기준

지 역	소음영향도(Leq)	용도구분
소음방지 1구역	75이상	- 주거용 건축의 신축은 금지 - 기존의 주택에 대한 방음창, 방음문 등의 경비 배상
소음방지 2구역	67~75	- 병원, 양로원, 요양원, 학교 건축금지 - 주거용 건축은 방음대책을 요함

※ 방음대책의 조성 : 건물 1㎡ 당 100mark까지 지급

토지가격저하보상 : 건축금지에 따라 현저하게 토지 가격의 저하가 생겼을 때 보상

지역별 지정의 수정 : 보호지역외측에 관해서 +4dB(A) 이상의 경우에 한함

8) 한국과 일본의 공항소음 분쟁해결제도, 박재우, 환경법 이론실무연구 I (2006) p73

9) 항공기소음의 영향예측기법 개선방안(2006), KEI, p84

3. 일본¹⁰⁾

- 일본의 군용공항에 대하여 1994년에 ‘방위시설 주변의 생활환경 정비에 관한 법률’을 제정하여 자위대 등이 설치·운영하고 있는 방위시설 주변에 있어 자위대의 특정한 행위에 대하여 생긴 손실 보상과 군용공항 주변의 소음피해지역 지정, 피해지역별 규제기준 설정, 항공기 소음대책 수립·시행 등을 정하고 있음

<표 3-2> 일본의 항공기소음 규제기준

지역구분	소음평가량 (WECPNL)	용도구분
제3종 지역	95이상	이전보상 완충녹지구역 조성
제2종 지역	90이상	주택방음공사 이전보상지역 주변환경기반시설 정비
제1종 지역	75이상	주택방음공사를 조건으로 주택신설

- ‘공해대책법’을 보완하여 1973년 12월에 ‘항공기 소음에 관한 환경 기준에 대하여’에서 <표 3-4>와 같이 환경기준을 설정하였음

<표 3-3> 일본의 항공기소음 환경기준

지역의 종류	기준치(WECPNL)
지역 I (주거전용지역)	70이하
지역 II(기타 생활이 가능한 지역)	75이하

※ 일일당 이·착륙횟수가 10회 이하의 비행장 및 낙도의 비행장은 제외

- 공공용 비행장 주변에서 항공기 소음에 의한 장애의 방지 등에 관한 법률
- 일본국에 주둔하는 미합중국 군대 등의 행위에 의한 특별손실의 보상에 관한 법률

10) 항공기소음의 영향예측기법 개선방안(2006), KEI, p14

4. 우리나라

가. 소음·진동규제법¹¹⁾

○ 소음·진동규제법 제42조(항공기소음의 규제)

- ① 환경부장관은 항공기소음이 대통령령이 정하는 항공기소음의 한도를 초과하여 공항주변의 생활환경이 매우 손상된다고 인정하는 경우에는 관계기관의 장에게 방음시설의 설치 기타 항공기소음의 방지를 위하여 필요한 조치를 요청할 수 있다.
- ② 제1항의 규정에 따라 필요한 조치를 요청할 수 있는 공항은 대통령령으로 정한다.
- ③ 제1항의 규정에 의한 조치는 항공기소음규제에 관한 다른 법률이 있는 경우에는 그 법률이 정하는 바에 따른다.

○ 소음진동규제법 시행령¹²⁾ 제10조의2(항공기소음의 한도 등)

- ① 법 제42조제1항의 규정에 의한 항공기소음의 한도는 공항주변인근지역은 항공기소음영향도(WECPNL) 90으로 하고, 기타 지역은 75로 한다.
- ② 제1항의 규정에 의한 공항주변인근지역과 기타지역의 구분은 환경부령으로 정한다.
- ③ 법 제42조제2항의 규정에 의한 공항은 「항공법 시행령」 제40조제1항의 규정에 의한 공항으로 한다.

○ 소음진동규제법 시행규칙¹³⁾ 제58조의2(공항주변의 지역구분)

영 제10조의2제2항의 규정에 의한 공항주변인근지역과 기타 지역의 구분은 다음 각호와 같다.

11) 법률 제7821호(일부개정 2005.12.30)

12) 대통령령 제19185호(일부개정 2005.12.26)

13) 환경부령 제196호(일부개정 2005.12.31)

1. 공항주변인근지역 : 「항공법 시행규칙」 제271조의 규정에 의한 소음
피해지역
2. 기타지역 : 「항공법 시행규칙」 제271조의 규정에 의한 소음피해예상지역

나. 항공법¹⁴⁾

○ 법 제107조(소음피해방지대책의 수립 등)

- ①건설교통부장관은 항공기에 의한 소음의 피해를 방지 또는 저감
시킬 필요가 있는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 소음피해
방지대책을 수립·시행하거나 사업시행자 또는 공항시설관리자에게
소음피해방지대책을 수립·시행하도록 할 수 있다.
- ②건설교통부장관은 제1항의 규정에 의한 소음의 피해를 방지하기
위한 대책을 수립하여야 할 공항소음피해지역 또는 공항소음피해
예상지역을 미리 지정·고시하여야 한다.
- ③특별시장·광역시장 또는 도지사(이하 "시·도지사"라 한다)는 대통령
령이 정하는 바에 따라 제2항의 규정에 의하여 지정·고시된 지역
안에서 시설물의 설치 또는 용도를 제한할 수 있다.

○ 항공법 시행령¹⁵⁾

제41조(공항 소음피해지역등의 지정·고시)

- ①건설교통부장관은 법 제107조제2항에 따라 관계 행정기관의 장과
협의하여 공항소음피해지역 또는 공항소음피해예상지역을 소음
영향도에 따라 지정한 후 다음 각호의 사항을 관보에 고시하여야
한다. 이를 변경할 때에도 또한 같다.

1. 공항소음피해지역 또는 공항소음피해예상지역의 위치 및 면적

14) 일부개정 2007.4.11 법률 제8370호

15) 일부개정 2007.6.26 대통령령 제20110호

2. 공항소음피해지역 또는 공항소음피해예상지역을 표시한 지형도
3. 기타 건설교통부장관이 정하는 사항

- ②건설교통부장관은 제1항의 규정에 의하여 지정·고시된 공항소음피해지역 또는 공항소음피해예상지역에 대하여 매 5년마다 그 지정의 타당성여부를 검토하여야 한다.
- ③건설교통부장관은 제1항의 규정에 의한 지정·고시를 한 때에는 관할 시·도지사에게 이에 관한 도면등을 송부하여 1월이상 일반에게 공람시키도록 하여야 한다.
- ④관할 시·도지사는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제18조의 규정에 의한 도시기본계획을 수립할 때에는 제1항의 규정에 의하여 지정·고시된 사항을 활용하여야 한다.

제42조(시설물의 설치제한 등)

- ①시·도지사는 법 제107조제3항의 규정에 의하여 제41조의 규정에 따라 지정·고시된 지역안에서 소음영향도에 따라 건설교통부령이 정하는 바에 의하여 시설물의 설치 또는 용도를 제한하거나 일정한 조건을 붙여 제한을 완화할 수 있다.
- ②시·도지사는 제1항의 규정에 의한 조건을 이행하지 아니한 자에 대하여는 일정한 기간을 정하여 다음 각호의 사항을 명할 수 있다.
 1. 시설물의 용도변경
 2. 소음피해방지시설의 보완
- ③특별시장·광역시장 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다)은 제41조에 따라 지정·고시된 공항소음피해지역 또는 공항소음피해예상지역에 「건축법」에 따라 시설물 설치를 허가하였을 때에는 그 허가내용(소음피해방지시설 설치를 조건으로 한 경우에는 그 내용을 포함한다)을 공항개발사업시행자 또는 공항시설관리자에게 통보하여야 한다.

○ 항공법 시행규칙¹⁶⁾

제271조(공항소음피해지역등의 지정)

지방항공청장은 법 제107조제2항 및 영 제41조제1항의 규정에 의하여 공항소음피해지역 또는 공항소음피해예상지역을 항공기 소음영향도에 따라 다음표의 구역별로 지정·고시하여야 한다.

구분	구역	소음영향도(단위 : WECPNL)	
소음피해지역	제1종 구역	95이상	
	제2종 구역	90이상 95미만	
소음피해예상지역	제3종 구역	가 지구	85이상 90미만
		나 지구	80이상 85미만
		다 지구	75이상 80미만

제272조(소음피해방지대책사업 시행의 범위)

①법 제107조의 규정에 의한 항공기 소음피해 방지대책(이하 "소음대책"이라 한다)의 수립 및 시행기준은 다음 각호와 같다.

1. 소음대책은 각 공항별로 소음영향도의 정도에 따라 소음의 정도가 심한 구역 또는 지구부터 수립·시행하되 소음영향도가 낮은 구역 또는 지구의 소음대책은 소음영향도가 더 높은 구역 또는 지구의 소음대책의 시행이 완료된 후에 수립·시행하도록 한다. 다만, 지방항공청장은 필요하다고 인정하는 경우에는 제1종 및 제2종 구역의 소음대책을 병행하여 수립·시행하도록 할 수 있으며, 학교에 대하여는 제1종·제2종 및 제3종구역의 소음대책을 병행하여 시행하도록 할 수 있다.
2. 제1종구역안에 이주를 원하는 자가 있는 경우에는 이주를 원하는 자에 대한 이주대책을 수립·시행하도록 하여야 한다.

16) 일부개정 2007.12.13 건설교통부령 제594호

3. 제1종구역안에 이주를 원하지 아니하는 자가 있는 경우의 제1종 구역과 제2종구역 및 제3종구역안에는 방음시설을 설치하도록 하여야 한다.
4. 소음대책을 수립·시행중인 지역에 대하여 텔레비전수신장애대책, 소음피해주민의 편익증진을 위한 공동이용시설의 설치지원대책을 수립·시행할 수 있으며, 방음시설의 설치를 완료한 학교에 대하여는 냉방시설의 설치를 지원할 수 있다.
5. 제3호 및 제4호의 규정에 의한 시설을 인수한 자는 당해 시설의 유지보수등 관리에 필요한 조치를 하여야 한다.

②제1항제3호의 규정에 의하여 방음시설을 설치하는 경우에는 건설교통부장관이 정하는 설치기준에 따라 설치하여야 한다. 이 경우 건설교통부장관은 방음시설의 설치기준에 관하여 관계기관의 장과 협의할 수 있다.

제273조(소음영향도의 산정방법)

①제271조 규정에 의한 항공기 소음 영향도의 산정방법은 다음 식에 의한다.

$$\text{소음영향도(WECPNL)} = \text{dB(A)} + 10\log N - 27$$

②제1항의 계산식에서 dB(A) 및 N값은 각각 다음 각호와 같다.

1. dB(A)는 이·착륙하는 항공기마다 1일단위로 계산한 당일 평균최고 소음도로서 다음 산정방법에 의하여 계산한 값(n은 1일중의 항공기 소음측정횟수를, Li는 i번째 통과한 항공기의 최고소음도를 말한다)

$$\text{dB(A)} = 10\log\left[\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n 10^{Li/10}\right] \text{dB(A)}$$

2. N은 1일간의 항공기의 이·착륙횟수중 오전 7시부터 오후 7시전까지의 횟수를 N_1 , 오후 7시부터 오후 10시전까지의 횟수를 N_2 , 오후 10시부터 다음날 오전 7시전까지의 횟수를 N_3 로 할 때에 다음의 산식에 의한 값

$$N=N_1+3N_2+10N_3$$

- ③제2항의 값을 정하는 기준이 되는 당해공항을 이·착륙하는 항공기의 형식·비행횟수·비행경로등은 연간의 표준조건에 따라 이를 정하고 소음도의 측정지점·측정위치 및 기타측정에 관한 세부적인 사항은 「소음·진동규제법」 제7조의 규정에 의한 소음·진동공정시험방법에 의한다.

제274조(소음영향도에 따른 시설물의 설치제한 등)

법 제107조제3항 및 영 제42조의 규정에 의한 공항소음피해지역 또는 공항소음피해예상 지역안의 시설물의 설치제한은 별표 29에 의하고, 용도제한은 별표 30에 의한다.

<별표29> 시설물 설치제한(항공법 시행규칙 제274조 관련)

구분	소음피해지역		소음피해예상지역
	제 1 종	제 2 종	제 3 종
소음도(WECPNL) 대상시설	95이상	90이상 95미만	80이상 90미만
주거용 시설, 교육 및 의료시설, 공공시설	신축 및 증·개축 금지	1. 신축금지 2. 방음시설 시공 조건 으로 증·개축 허가	방음시설 시공조건으로 신축 및 증·개축 허가
기타 공장, 창고 및 운송시설	공항운영에 관련된 시설물 설치 허가	항공기 소음과 무관한 시설물의 신축 및 증·개축 허가	

<별표30> 시설물 용도제한(항공법 시행규칙 제274조 관련)

구분	구역	소음도 (WECPNL)	용도 제한지역
소음피해 지역	제1종	95 이상	1. 완충 녹지지역(이·착륙 안전 지대) 2. 공항 운영에 관련된 시설만이 설치 가능
	제2종	95 미만 90 이상	1. 전용 공업지역 2. 일반 공업지역 3. 자연 녹지지역 4. 항공기 소음과 무관한 시설만이 설치 가능
소음피해 예상지역	제3종	90 미만 80 이상	1. 준공업 지역 2. 상업지역 3. 시설물 방음시설 의무화 지역

<표 3-4> 항공기 소음 규제기준 비교

소음·진동규제법 시행령 제10조의2	항공법 시행규칙 제271조		소음도 (WECPNL)
지역 구분	지역 구분	구역구분	
공항주변 인근지역	소음 피해지역	제1종 구역	95이상
		제2종 구역	90이상 95미만
기타 지역	소음피해 예상지역	제3종 구역	‘가’ 85이상 90미만
			‘나’ 80이상 85미만
			‘다’ 75이상 80미만

<표 3-5> 각국의 항공기 소음관련 기준¹⁷⁾

국가	소음 지수	기준치			규 정
		국가 소음지수	$L_{eq, 24h}$	WECPNL	
호주	NEF	<20 20~25 25<	<53 53~58 58<	<66 66~71 71<	주거가능 주택 신축 방음대책 요 주택 신축금지
캐나다	NEF	≤25 28~30 35<	≤57 60~62 68<	≤70 73~75 81<	주거가능 주택 신축 방음대책 요 주택 신축금지
덴마크	L_{den}	≤55 55< 60<	≤51 51< 56<	≤64 64< 69<	주거가능 주택 신축금지 코펜하겐공항에 방음공사 지원
프랑스	I_P	<84 84~89	<62 62~71	<75 75~84	주거가능 기존 주택 방음대책 요
독일	$L_{eq, 24h}$	<62 67~75 75<	<62 67~75 75<	<75 80~88 88<	주거가능 주택 신축 방음대책 요(차음도>40dB) 주택 신축금지, 기존 주택 방음공사 지원 (차음도>45dB)
영국	$L_{eq, 16h}$	≤57 57~66 66< 72< 69<	≤55 55~64 64< 70< 67<	≤68 68~77 77< 83< 80<	주거가능 주택신축 방음 대책 요 주택신축 엄격제한 주택 신축금지 런던공항에 방음계획
일본	WECPNL	<70 85<	<57 72<	<70 85<	주거가능 방음대책 요(실내소음도≤WECPNL 65)
뉴질랜드	L_{dn}	≤55 55~65 65<	≤52 52~62 62<	≤65 65~75 75<	주거가능 주택신축 방음대책 요 주택 신축금지
네덜란드	K_e	≤35 35< 40< 40~50 50~55	≤50 50< 53< 53~60 60~64	≤63 63< 66< 66~73 73~77	주거가능 일반적으로 택지개발 금지 일반적으로 주택신축금지 기존주택 방음대책 지원(차음도:30~35dB) 기존주택 방음대책 지원(차음도:35~40dB)
노르웨이	NEF	≤60 60< 60~70	≤55 55< 55~65	≤68 68< 68~78	주거가능 주택 신축금지 방음대책요(실내소음도<35 NEF)
스위스	L_r	45< 45~55	62< 62~72	75< 75~85	주택 신축금지 방음대책지원: 벽차음도>50dB, 창문 차음도> 35dB
미국	L_{dn}	≤65 65~70 70~75 75<	≤62 62~67 67~72 72<	≤75 75~80 80~85 85<	주거가능 일반적으로 택지개발 금지(차음도>25dB) 택지개발 엄격 제한(차음도>30dB) 택지개발 금지
한국	WECPNL	<80 80~95 95<	<67 67~82 82<	<80 80~95 95<	주거가능 기존 주택 방음대책, 주택 신축 제한 이주대책, 주택 신축 금지

※ WECPNL는 $WECPNL \approx L_{eq, 24h} + 13$ 의 관계를 이용하여 환산하였음

17) 군용항공기 소음기준(안) 설정에 관한 연구(한국환경정책평가연구원, 2002) 34~35쪽

IV. 항공기소음 실태

-
1. 전국의 공항현황
 2. 항공기소음도 현황
 3. 항공기소음 관련 소송현황

Ⅳ. 항공기 소음 실태

1. 전국의 공항현황

<표 4-1> 전국의 공항 현황¹⁸⁾

구 분		계	공항 위치
국제공항 (5개소)	민간공항	3	김포, 제주, 인천
	민·군 공용	2	김해, 대구
국내공항 (45개소)	민간공항	2	울산, 여수
	민·군 공용	8	포항, 사천, 원주, 광주, 예천, 청주, 목포, 양양
	군용공항	35	평택(2), 군산, 수원, 성남, 강릉, 충주, 서산, 진해, 춘천(2), 웅진, 청원, 고양, 포천, 양주, 양구, 연기(2), 이천, 논산, 전주, 부평, 파주, 가평, 포천, 양평, 화천, 홍천, 인제, 용인, 영천, 남양주, 하남, 음성

2. 항공기소음도 현황

<표 4-2> 전국의 항공기소음도 현황¹⁹⁾

구분	김포	김해	제주	청주	광주	대구	여수	울산	양양	군산	포항	사천	목포	인천
2006	73	76	76	86	84	87	69	65	54	82	70	71	57	66
2005	74	76	75	86	85	87	68	66	53	82	71	-	-	65
2004	74	77	77	83	83	87	67	66	55	-	-	-	-	65

3. 항공기소음 관련 소송현황

<표 4-3> 항공기소음 관련 소송 현황²⁰⁾

(’07.11.29 기준)

계	’00	’01	’02	’03	’04	’05	’06	’07
15	3	0	3	2	1	0	4	2

18) 군용 항공기 소음기준(안) 설정에 관한 연구(2002), KEI, p53 및 군용항공기지법 시행령 별표

19) 자료 : 환경부 생활환경과

20) 자료 : 항공안전본부

V. 항공기소음 분쟁 판례

-
1. 오사카공항 주변 주민들의 손해배상청구
 2. 김포공항 주변 주민들의 손해배상청구
 3. 충주비행장 주변 주민들의 손해배상청구
 4. 낙동사격장 주변 주민들의 손해배상청구
 5. 군산비행장 주변 주민들의 손해배상청구

V. 항공기소음 분쟁 판례

1. 오사카공항 주변 주민들의 손해배상청구

가. 소송의 개요²¹⁾²²⁾

- 오사카국제공항에 이착륙하는 항공기가 내는 소음·진동 등에 의해 정신적 피해(불쾌감, 추락의 공포감 등), 신체적 피해(난청, 위장장애, 고혈압, 노이로제 등), 생활방해(수면방해, 회화방해, TV 등의 시청 방해, 전화의 통화방해 등), 교육환경의 파괴 등의 피해를 주장하여 공항주변지역의 주민(X) 등이 국가(Y)에 대해 인격권·환경권에 기한 야간비행금지와 민법 709조·국가배상법 2조 1항에 기한 위자료 지급을 청구한 사건

나. 오사카지방법원판결('74.2.27)

- 오후 10시부터 다음날 오전 7시까지 공항의 사용금지
- 국가배상법 1조 1항(공무원의 과실책임)을 적용하여 과거에 대한 배상분으로 50만엔, 30만엔, 20만엔, 10만엔의 4단계로 나누어 배상을 인용하였으나, 供用 시작후 이주하여 온 3명에 대하여는 '위험에의 접근'이론을 적용하여 청구를 기각
- 장래의 위자료 청구에 대하여도 위자료 산정의 기초가 되어야 할 사실 내지 조건의 미확정을 이유로 기각

다. 오사카고등재판소 판결('75.11.27)

- 오후 9시부터 다음날 오전 7시까지 공항의 사용금지
- 국가배상법 2조 1항을 적용하여 배상청구를 인용, 배상액을 증액

21) 항공기 소음에 관한 일본 재판례 검토, 장경욱, 민주사회를 위한 변호사모임 통권 제55호(2003), p9

22) 한국과 일본의 공항소음 분쟁 해결 검토, 곽재우, 환경법 이론실무연구(1), 2006, 78

- 장래의 배상청구에 대해서도 일부 인용하여 운행규제에 대하여 합의가 이루어질 때까지 1인당 1개월마다 6천엔의 장래청구를 인정
- ‘위험에의 접근’이론에 의해 청구를 기각당한 2명(X3,X4)에 대해서도 배상을 명함

라. 최고재판소 판결('81.12.16)²³⁾

1) 공항의 사용금지청구 각하²⁴⁾

- 공항의 사용금지 청구는 항공행정권 행사의 취소·변경청구를 포함하므로 소송요건의 부적법을 이유로 각하

2) 과거의 손해배상청구

가) 국가배상법 2조 1항의 영조물 설치·관리의 하자

- ‘국가배상법 2조 1항의 영조물 설치 또는 관리의 하자’라고 하는 것은 단지 당해 영조물을 구성하는 물적 시설 자체에 존재하는 물리적·외형적 결함뿐 아니라, 그 영조물의 공용(供用)목적에 따라 이용됨에 있어 위해를 발생시키는 위험성이 있는 경우도 포함되며, 또한 영조물의 이용자뿐 아니라 제3자에 대한 위해도 포함됨
- 따라서 당해 공항의 시설 자체가 물리적·외형적 결함에 해당되지 않고 또한 공항이용자에 대해 위해를 발생시키고 있는 것도 아니나,
 - 당해 공항을 이용하는 다수의 항공기가 이착륙함에 있어 발생하는 소음 등이 주변 주민에게 피해를 발생시키고 있고, 이용자이외의 제3자에 대한 위해도 하자에 포함되므로, 항공기소음 등에 의한 주변 주민의 피해발생을 당해 공항의 설치·관리의 하자에 포함시킨 것임

23) 항공기 소음에 관한 일본 재판례 검토, 장경욱, 민주사회를 위한 변호사모임 통권 제55호(2003), p9

24) 한국과 일본의 공항소음 분쟁 해결 검토, 곽재우, 환경법 이론실무연구(1), 2006, 78

- 또한 당해 공항은 제1종 공항으로서 대량의 항공기 이착륙을 예정하여 설치된 것임에도 불구하고 그 면적은 이러한 기능을 수행할 수 있는 공항으로서는 좁으며, 또한 다수의 주민이 거주하는 지역에 극히 근접해 있다는 등 입지조건이 열악함
- 따라서 항공기 이착륙에 따른 소음 등이 주변 주민에게 심대한 영향을 미치는 것을 피하기 어려운 상황에서 당해 공항의 설치·관리자인 국가는 피해의 발생을 방지하기 위한 충분한 조치를 강구하지 않은 채 계속적으로 사용해 왔으므로, 이는 공항의 설치·관리에 하자가 있는 것이라고 판단함

나) 피해의 인정

- 항공기소음에 의한 영향이 심리적, 정신적 피해 및 생활방해 등 주관적 요소를 포함하고 있다 하더라도 그 증거가치를 부정할 수 없고, 원심에서 이들에 대해 높은 증거가치를 인정하였다 하더라도 채증법칙 내지 경험칙 위반의 위법이 있다고 할 수 없음
- 또한 피상고인들에 대한 수면방해, 평온한 일상생활의 영위에 대한 방해 등의 피해 및 이를 수반하는 정신적 고통을 일정한도에서 피상고인들에게 공통하는 것으로 파악하여 그 배상을 청구하는 것으로 이해할 수 있으며, 그 피해가 내용 및 정도를 달리할 수는 있으나 정신적 피해를 받고 있다는 점에서는 피상고인 전원에게 공통하는 손해로서 파악하고 각자에 대해 일률적으로 배상을 구하는 것도 가능함

다) 이익형량

- 공항시설의 공공성 또는 공익상의 필요성에 비추어볼 때 공용에 대한 공공적 요청이 상당히 고도의 것이라는 점은 분명하나,

- 공용에 의해 다수의 지역 주민이 광범위한 피해를 입고 있고, 또한 이들 주민들의 피해가 증가한다고 해서 반드시 공항의 존재로 인해 받을 수 있는 이익이 증가되는 것도 아니므로, 결국 공공적 이익의 실현은 한정된 일부 소수자(주변 주민)의 특별한 희생 위에서만 가능함으로 불공평이 존재하게 됨
- 따라서 공항의 공용에 관한 공공성 내지 공익상의 필요성이라는 이유로 인해 주변주민들에게 그들이 입은 피해를 수인하도록 요구하는 것은 불가능하며, 이 공용행위는 법에 의해 승인되는 적법한 행위라고 할 수 없음

라) 위험에의 접근

- 피상고인(X3)은 항공기 소음의 존재를 알고 있으면서 그에 의한 피해를 용인하고 이전하여 온 것이고, 또한 그 피해가 소음에 의한 정신적 고통 내지 생활방해와 같은 것으로 직접 생명 또는 신체에 관계되는 것은 아니므로, 공항의 공공성을 고려할 때 실제로 입은 피해의 정도가 예측의 정도를 넘었다거나 소음의 정도가 특별히 증대하였거나 하는 특단의 사정이 인정되지 않는 한 그 피해는 피상고인이 수인해야 할 것이라 할 수 있음. 따라서 그 피해를 이유로 한 위자료의 청구는 허용되지 않음

3) 장래의 손해배상 청구

- 동일 행위가 장래에도 계속된다는 것이 예측되는 경우라 하더라도 그것이 현재와 같은 정도로 불법행위를 구성하는지 및 배상해야 할 손해의 범위여하 등이 유동성을 가지므로 손해배상청구권의 성립 여부 및 그 금액은 구체적으로 청구권이 성립하는 시점에서 인정할 수 있으므로 미리 명확히 인정하는 것은 불가능하며, 또한 그 경우에 있어 권리의 성립요건의 구비에 관해서는 당연히 채권자가 이를 입증해야 하므로 그 부담을 채무자에게 부과하는 것은 부당함

마. 일본의 항공기 소음공해소송의 위법성(수인한도)²⁵⁾

- 오사카국제공항 항소심 판결 70WECPNL
- 후쿠오카 공항사건 1심 75WECPNL, 항소심 80WECPNL
- 요코다기지(제1·2차)사건 1심 85WECPNL, 항소심 75WECPNL
- 요코다기지(제3차)사건 1심 및 항소심 75WECPNL
- 카나테기지사건 1심 80WECPNL, 항소심 유형1지역(주거전용지역) 75WECPNL, 유형2지역 80WECPNL
- 아츠키기지 제1차 사건 1심·항소심 및 제2차 사건 1심 80WECPNL

2. 김포공항 주변 주민들의 손해배상청구

가. 당사자의 주장

- 김포공항을 운항하는 항공기들이 배출하는 소음, 배기가스, 진동 등으로 인해 수면·대화·독서 등의 방해뿐 아니라 집중력 감소, 작업능률 및 학습능률의 저하, 긴장 및 불안감 발생 등의 정신적 고통을 겪고 있는바, 이는 피고들이 김포공항내 제2활주로를 신설('87.4월경)함에 있어 배후지를 확보하지 않은 설치상의 하자과 항공기의 이·착륙횟수를 제한하거나 추가 소음방지시설을 하는 등으로 항공기의 소음, 배기가스, 진동 등에 대한 적절한 조치를 취하여야 함에도 이를 이행하지 아니한 관리상의 하자로 말미암은 것으로 피고 대한민국은 국가배상법 제5조에 의하여, 피고 공사는 민법 제758조에 의하여 이를 배상할 의무가 있음(원고)
- 영조물인 김포공항에 물리적·외형적인 결함이 없는 한 거기에 사회적·기능적인 하자가 있다고 하더라도 이를 영조물의 설치·관리상의 하자라고 할 수 없으며, 설령 그렇지 않다하더라도 항공

25) 항공기 소음에 관한 일본 재판례 검토, 장경옥, 민주사회를 위한 변호사총회 제55호(2003), p20

법상의 항공기 소음기준 및 소음대책을 위반한 바 없어 영조물인 김포공항의 설치 및 관리에 하자가 있다고 할 수 없으므로 손해배상의 책임이 없음(대한민국)

- 한국공항공사는 김포공항의 점유자라고 할 수도 없고 김포공항에 설치·보존상의 하자가 있다고 할 수도 없으며, 설령 그렇지 않다 하더라도 김포공항의 관리·유지에 선량한 관리자로서의 주의 의무를 다하였으므로 피고공사는 손해배상책임이 없음(한국공항공사)

나. 서울지방법원 판결(2000가합29887, '02.8.20)

1) 손해배상책임의 발생

가) 피고들이 김포공항의 설치·관리자인지

- 항공법 제75조 및 제89조에서 공항 및 공항 내 활주로의 설치에 관한 권한이 건설교통부장관에게 있는 것으로 규정하고 있고, 피고 한국공항공사의 경우 건설교통부장관의 감독 하에 소음에 대한 방지시설의 설치·관리·유지·보수 업무를 포함한 김포공항의 시설에 대한 관리·운영 업무를 맡고 있었으므로, 피고 대한민국은 이 사건 김포공항에 대한 설치·관리주체이고, 피고 공사는 관리주체라 할 것임

나) 영조물의 설치·관리상의 하자의 개념

- 국가배상법 제5조 제1항 또는 민법 제758조 제1항에서 규정하고 있는 영조물의 설치·관리의 하자는 해당 영조물을 구성하는 물적 시설 자체에 존재하는 물리적·외형적인 결함 또는 불비로 인하여 그 이용자 및 제3자에게 위해를 발생케 할 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 영조물이 공공의 목적 등에 이용됨에 있어 그 이용과 관련하여 이용자 및 제3자에게 사회통념상 참을 수 없는 위해를 발생케 할 위험성이 있는 경우도 포함됨

- 김포공항이 항공기 운항이라는 공공의 목적에 이용됨에 있어 그 이용과 관련하여 발생한 소음 등의 침해가 인근 주민인 원고 등에게 사회통념상 참을 수 없는 위해를 가할 위험성이 있는지 여부에 따라, 피고들에게 김포공항 설치·관리상의 하자가 있는지 결정될 것임

다) 수인한도(위법성)

- 구체적인 수인한도는 ①항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, ②원고 등이 입은 피해, ③원고 등의 거주지역 및 소음구역의 설정 현황, ④항공법상의 소음방지대책의 실시 및 적정성, ⑤침해행위의 공공성 및 사회적 가치, ⑥원고 등 거주지의 지역적 특수성, ⑦항공기 소음 이외의 소음원의 존재 등의 요소에 의해 결정됨
- 위 요소들을 종합적으로 고려해 보면, 이 사건 김포공항 주변의 항공기 소음 피해는 적어도 소음도 85WECPNL 이상의 소음에 노출된 지역에 거주하는 원고 등에 대하여 수인한도를 초과한 것으로서 위법성을 떠는 것이라고 인정함이 상당함

마) 소결론

- 따라서 피고들은 김포공항을 공동으로 설치 또는 관리하는 주체로서 김포공항을 이·착륙하는 항공기들로 인하여 소음도 85WECPNL 이상의 소음이 발생한 동안 원고 등이 입은 손해를 배상할 의무가 있다고 할 것임

2) 피고의 주장에 대한 판단

가) 소음방지대책

- 항공기 소음은 항공기가 운항하는 이상 당연히 발생할 수밖에 없고, 공항을 설치·운영하면서 소음의 발생자체를 방지하는 것은 과학적·기술적·물리적으로 불가능하며, 따라서 피고들이 항공법 등 관계 법령과 예산의 범위내에서 최선의 노력을 다하여 소음대책사업을

수행하여 온 이상 김포공항의 설치·관리와 관련된 어떠한 과실도 없다고 주장하나,

- 영조물의 설치·관리의 하자 유무는 앞에서 본 물리적·외형적 결함이나 불비 및 그 이용과 관련한 위해를 발생케 할 위험성의 존부에 의하여 결정되고 그 위험성의 존재에 고의·과실이 있을 것을 요하지 아니할 뿐만 아니라, 항공법상 소음방지대책이 임의적인 점, 일상생활의 상당부분은 실외에서도 이루어지는 점, 방음공사를 했다 하더라도 소음이 완전히 차단되는 것은 아닌 점, 실내를 밀폐하였을 경우 냉방이나 환기시설이 필요하고 이러한 시설을 유지하기 위해서는 비용이 드는 점 등을 고려하면 소음대책이 행하여졌다는 이유만으로 관리상의 과실이나 하자가 없다고 볼 수 없음

나) ‘위험에의 접근’ 이론

- 이 사건 선정자들 중 일부는 자신들의 거주지가 소음피해지역 또는 소음피해예상지역으로 지정·고시된 이후에 입주하였는바, 이들은 충분히 소음피해를 피할 수 있었고, 입주하던 당시에 충분히 소음피해가 있으리라는 사정을 예견할 수 있었음에도 스스로 이를 용인하고 입주하였으므로, 이러한 선정자들에게 대하여는 면책을 주장하나,
- 이들이 항공기소음으로 인하여 정신적 고통을 당하는 경우 이러한 소음으로 인한 위해 상태를 이용하기 위하여 이주하였다는 등 특히 비난할 사유가 없는 한, 자신들의 거주지가 소음피해지역 또는 소음피해예상지역 내에 있음을 인식하였거나 과실로 인식하지 못한 것만 가지고 소음으로 인한 피해를 용인하였다고 보기는 어렵고, 또한 그것만으로 피고들의 위법한 침해행위가 위법하지 않게 된다거나 책임이 소멸한다고 볼 수 없음

다) 피해에 대한 개인별 구체적인 입증

- 선정자들 개개인의 인격권, 환경권의 침해내용이 그 개별적인 생활조건에 따라 항공기 소음에 노출된 내용, 정도에도 상당한 차이가

있으므로, 선정자들 각각에게 그대로 발생하였는지에 관하여는 구체적인 입증이 있어야 한다고 주장

- 생활방해의 경우에도 위법행위와 손해의 발생은 이를 주장하는 자가 입증하여야 하는 것이나, 정신적 고통 없는 평온, 안전한 일상 생활을 영위할 권리는 선정자 개개인의 생활조건의 차이에 관계 없이 기본적인 부분에 있어서 동일하기 때문에, 그 침해로 인한 정신적 고통의 성질 및 정도, 신체적 피해의 위험성 및 생활방해도 구체적 내용에 있어서 약간의 차이가 있을지는 몰라도 그 주요 부분에 있어서는 동일하다고 볼 수 있고, 일정한 정도 이상의 소음에 노출된 선정자들이 정신적 피해를 입을 위험이 있음은 경험칙상 인정할 수 있으므로 피고들의 주장은 이유 없음

3) 손해배상책임의 범위

가) 손해액 산정

- 선정자들의 거주지역 및 소음구역의 설정현황, 항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, 선정자들이 입은 피해 등을 종합하여 볼 때 김포공항을 이·착륙하는 항공기들의 소음으로 인하여 입은 정신적 고통에 대한 위자료 액수는 선정자들의 각 거주일수에 1,000원을 곱하여 산출된 금액으로 봄이 상당함
- 한편, 피고들이 이 사건 선정자들에 대하여 소음방지대책을 하였는지의 여부에 따라 소음방지대책(주택방음공사 완료여부)이 행하여진 이후의 기간에 대하여는 손해액 중 50%를 감액함
- 또한 선정자들 중에서 소음피해지역 또는 소음피해예상지역 지정·고시일('93.6.21)이후 전입한 자들에 대하여는 항공기의 소음침해를 인식하거나 과실로 이를 인식하지 못하고 입주하였다고 봄이 상당하므로, 이를 참작하여 전입일 이후의 기간에 대하여는 손해액의 30%를 감액함

다. 서울고등법원 판결 (2002나55207, '03.8.20)

1) 손해배상책임의 발생

가) 피고 대한민국이 김포공항의 설치·관리자인지

- 항공법 제75조 제1항에서는 공항 및 공항 내 활주로의 설치에 관한 권한이 건설교통부장관에게 있는 것으로 규정하고 있고, 항공법 제105조의2 제1항은 공항의 관리·운영에 관한 권한 또한 건설교통부장관에게 있는 것으로 규정하고 있으며, 항공법 제107조 제1항이 건설교통부장관에게 항공기에 의한 소음의 피해를 방지하기 위한 대책을 수립·시행할 권한을 부여하고 있는 점에 비추어 볼 때 피고 대한민국은 김포공항, 보다 구체적으로 원고들이 소음의 발생원으로 주장하고 있는 제2활주로의 설치 및 관리자라고 할 수 있음

나) 영조물의 설치·관리상의 하자

- 국가배상법 제5조 제1항의 영조물의 설치·관리상의 하자는 해당 영조물을 구성하는 물적 시설 자체에 존재하는 물리적·외형적인 결함 또는 불비로 인하여 그 이용자 및 제3자에게 위해를 발생케 할 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 영조물이 공공의 목적 등에 이용됨에 있어 그 이용의 상태 및 정도가 일정한 한도를 초과하여 이용자 및 제3자에게 사회통념상 참을 수 없는 위해를 발생케 할 위험성이 있는 경우도 포함된다고 할 것이므로,
- 김포공항 자체에 어떠한 물리적, 외형적인 결함 또는 불비가 있었음을 인정할 증거가 없다고 하더라도 김포공항이 항공기 운항이라는 공공의 목적에 이용됨에 있어 그와 관련하여 배출하는 소음 등의 침해가 인근 주민인 선정자들에게 사회통념상 참을 수 없는, 즉 수인 한도를 넘는 위해를 발생케 하였다면 이는 김포공항의 설치·관리상의 하자라고 할 수 있음

다) 피고 한국공항공사가 독자적인 책임주체인지 여부

- 민법 제758조 제1항 소정의 공작물 점유자라 함은 공작물을 사실상 지배하면서 그 설치 또는 보존상의 하자로 인하여 발생할 수 있는 각종 사고를 방지하기 위하여 공작물을 보수·관리할 권한 및 책임이 있는 자를 말한다(대법원 2000.4.21. 선고 2000다386 판결 참조)
- 항공법 및 공항공단법에 따르면 피고 공사의 전신인 한국공항 공단은 피고 대한민국이 공항청사, 활주로, 계류장 등 공항시설을 효율적으로 관리·운영함으로써 항공기 운항의 안전과 원활을 기한다는 특별한 목적을 담당시키기 위하여 설립한 법인으로서 조직·인사·예산을 포함한 위 공단의 전반적인 운영에 있어 건설교통부장관의 구체적인 감독을 받았다고 할 것이고, 이는 공단이 사업목적의 하나로 삼고 있던 ‘항공기의 이·착륙 시에 발생하는 소음에 대한 방지지설의 설치·관리와 유지·보수’와 관련하여서도 마찬가지이었다고 할 것인바, 한국공항공단은 김포공항의 독자적인 관리주체라고 하기 어렵고 관리운영에 있어 독립성을 인정하기 곤란하므로, 공단에게 김포공항 특히 제2활주로를 관련하여 독자적으로 소음방지대책을 수립하고 소음방지지설을 설치·유지할 독자적인 권한과 책임이 있었다고 보기는 어렵다고 할 것임
- 따라서 한국공항공단은 김포공항의 독자적인 관리·운영의 주체라고 할 수 없을 뿐 아니라 건설교통부장관의 감독과 지시하에 제2활주로를 포함한 공항시설을 유지·관리하면서 관계 법령이 정한 소음방지대책을 실시함에 있어 사회통념상 요구되는 주의의무를 다한 것이라고 할 것이므로, 한국공항공단의 권리·의무를 포괄승계한 피고 공사는 선정자들이 입은 소음으로 인한 피해에 대하여 이를 배상할 책임이 없다고 할 것임(피고 공사에 대한 청구는 기각)

라) 수인한도의 기준

- 항공법 및 그 하위규범에서 정한 항공기 소음기준이 곧 수인한도의 기준이 된다고 볼 수는 없지만, 국가가 소음대책의 필요성 여부에 따라 설정한 기준으로서 수인한도의 기준을 정함에 있어 참고가 될 수는 있을 것이므로,
- 항공기 소음침해에 대한 수인한도의 기준은 항공법시행규칙 제271조상의 공항소음피해지역으로 분류되는 기준선인 90WECPNL과 공항소음피해예상지역으로 분류되는 기준선인 80WECPNL 사이에서 정함이 적절하다고 할 것인바, 환경정책기본법상의 환경소음기준 중도로변 상업지역의 주간소음도가 70dB(≒83~87WECPNL)인 점, 제3종 소음구역이 85WECPNL을 기준으로 ‘가’지구와 ‘나’지구로 세분된 점 등을 감안하여 85WECPNL이상인 경우에는 사회생활상 통상의 수인한도를 넘는 것으로서 위법성을 띠는 것이라고 봄이 상당함
- 따라서 피고 대한민국은 김포공항의 설치 및 관리주체로서 김포공항을 이·착륙하는 항공기들로 인하여 선정자들의 거주지에 소음영향도 85WECPNL 이상의 소음이 발생함으로써 선정자들이 입은 손해를 배상할 의무가 있다고 할 것임
- 한편 원고들은 항공기소음으로 인한 피해뿐 아니라 항공기 배출 배기가스, 진동 등으로 인한 피해도 입었다고 주장하나 이는 인정할 아무런 증거가 없으므로 원고들의 주장은 이유 없음

2) 피고 대한민국의 주장에 대한 판단

가) 소음침해의 회피가능성

- 피고 대한민국은 올림픽 개최에 따른 국제공항수요의 급증으로 시급하게 활주로를 증설할 필요가 있었던 반면, 재정적·시간적으로 신공항을 건설하는 것이 불가능하여 부득이 이미 설치·운영중이던

김포공항에 제2활주로를 증설할 수밖에 없었는바, 선정자들에 대한 소음침해를 회피할 수 있는 가능성이 없었다고 주장하나,

- 이와 같은 사유만으로는 선정자들에 대한 소음침해를 회피할 수 없었다고 인정하기 어려우므로 피고 대한민국의 주장은 이유 없음

나) ‘위협에의 접근’ 이론

- 피고 대한민국은 선정자들 중 일부는 공항소음피해예상지역으로 지정·고시된 이후에 입주하였는바, 부동산을 저렴하게 매입하거나 적은 임료를 지불하는 등 일정한 보상을 받았다고 할 것이므로 이들에 대한 손해배상은 배척되어야 한다고 면책을 주장하나,
- 이들이 항공기소음으로 인하여 정신적 고통을 당하는 경우 이러한 소음으로 인한 위해 상태를 이용하기 위하여 입주하였다는 등 특히 비난할 사유가 없는 한, 항공기 소음침해를 인식하였거나 과실로 인식하지 못한 것만 가지고 소음으로 인한 피해를 용인하였다고 보기는 어렵고, 또한 그것만으로 피고 대한민국의 위법한 침해행위가 위법하지 않게 된다고 책임이 소멸한다고 볼 수도 없으며, 이들이 피고의 주장과 같이 경제적 이익을 누렸음을 인정할 증거도 없으므로 피고의 주장은 이유 없음(다만, 형평의 원칙상 손해배상액의 산정에 있어서 과실상계에 준하여 위자료의 감액사유로 고려함이 상당함)

다) 피해에 대한 개인별 구체적인 입증

- 다수인이 겪는 생활이익의 침해에 있어서 선정자들의 청구는 선정자 개개인의 권리 침해를 근거로 한 것이기 때문에 선정자들이 어떠한 피해를 입었는지에 관해서는 개별적으로 판단할 수밖에 없고 그 피해의 발생은 이를 주장하는 자가 입증하여야 하는 것이지만,
- 평온하고 안전한 일상생활을 영위할 권리는 선정자 개개인의 생활 조건의 차이에 관계없이 기본적인 부분에 있어서 동일하고 이에

대한 침해행위도 동일하기 때문에 그 침해로 인한 정신적 고통의 성질 및 정도도 구체적인 면에 있어서 약간의 차이가 있을지는 몰라도 그 주요 부분에 있어서는 동일하다고 볼 수 있고, 일정한 정도 이상의 소음에 노출된 선정자들이 정신적 고통을 입게 됨은 경험칙상 인정할 수 있으므로 피고 대한민국의 주장은 이유 없음

3) 손해배상책임의 범위

- 선정자들의 거주지역 및 소음구역의 설정현황, 항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, 선정자들이 입은 피해 등을 종합하여 볼 때 김포공항을 이·착륙하는 항공기들의 소음으로 인하여 입은 정신적 고통에 대한 위자료 액수는 선정자들의 각 거주일수에 1,000원을 곱하여 산출된 금액으로 봄이 상당함
- 주택방음공사를 실시한 이후의 기간에 대하여는 손해액 중 50%를 감액함
- 항공소음피해예상지역 지정·고시일('93.6.21) 이후 전입한 자들에 대하여는 전입일 이후의 기간에 대하여 손해액의 30%를 감액함

라. 대법원 판결(선고 2003다49566, '05.1.27)

1) 판결의 요지

가) 국가배상법 제5조제1항 ‘영조물의 설치 또는 관리의 하자’

- 당해 영조물을 구성하는 물적 시설 그 자체에 있는 물리적·외형적 흠결이나 불비로 인하여 그 이용자에게 위해를 끼칠 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 영조물이 공공의 목적에 이용됨에 있어 그 이용상태 및 정도가 일정한 한도를 초과하여 제3자에게 사회통념상 수인할 것이 기대되는 한도를 넘는 피해를 입히는 경우까지 포함 된다고 보아야 함

나) 수인한도의 판단기준

- ‘영조물 설치 또는 하자’에 관한 제3자의 수인한도의 기준을 결정함에 있어서는 일반적으로 침해되는 권리나 이익의 성질과 침해의 정도 뿐만 아니라 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 그 지역환경의 특수성, 공법적인 규제에 의하여 확보하려는 환경기준, 침해를 방지 또는 경감시키거나 손해를 회피할 방안의 유무 및 그 난이정도 등 여러 사정을 종합적으로 고려하여 구체적 사건에 따라 개별적으로 결정하여야 함
- 따라서 원심의 판시와 같은 여러 사정을 종합적으로 고려하면 김포 공항 주변지역의 소음과 관련하여서는 항공법 시행규칙 제271조상의 공항소음피해예상지역(제3종구역)으로 분류되는 지역 중 85WECPNL 이상의 소음이 발생하는 경우에는 사회생활상 통상의 수인한도를 넘는 것으로서 위법성을 떠는 것으로 봄이 상당하므로, 김포공항을 설치·관리하는 국가는 이에 대하여 손해를 배상할 책임이 있음

다) 항공기소음대책

- 주택방음공사 등 항공기소음대책을 실시했다 하더라도 그 이후 아무런 피해가 없다고 단정하기는 어렵고 다만 그 기간에 대하여 손해의 상당액을 감액함이 타당하다고 판단하여 피고의 면책주장을 배척한 원심의 판결은 정당하고, 법리오해 등의 위법이 있다고 할 수 없음

라) 위험에의 접근

- 일반인이 공해 등의 위험지역으로 이주하여 거주하는 경우라고 하더라도 위험에 접근할 당시에 그러한 위험이 존재하는 사실을 정확하게 알 수 없는 경우가 많고, 그 밖에 위험의 존재를 인식 하면서 굳이 위험으로 인한 피해를 용인하였다고 볼 수 없는 경우에는 손해배상액의 산정에 있어 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 감액사유로 고려함이 상당함

<표 5-1> 김포공항 판결과 오사카국제공항 판결의 비교²⁶⁾

구 분	김포공항 판결	오사카국제공항 판결
원 고	- 공항주변주민 328명	- 공항주변주민 276명
피 고	- 국가, 한국공항공사	- 국가
청 구	- 과거의 손해배상청구(인용)	- 과거의 손해배상청구(인용) - 장래의 손해배상청구(각하) - 공항사용금지(각하)
책임의 근거	- 영조물 책임(국가배상법 제5조)	- 고등재판소, 최고재판소 : 영조물 책임(국가배상법 제2조) - 지방재판소 : 공무원의 과실책임(국가배상법 제1조)
하자	- 영조물의 설치·관리상 하자·의무 위반설 입각	- 영조물의 설치·관리상 하자·의무 위반설 입각
위법성	- 수인한도론	- 공익성과 수인한도 고려
손해 및 인과관계	- 피해의 일률적 인정 - 수인한도 초과기준(85WECPNL)	- 피해의 일률적 인정 - 주관적 검증
위험에의 접근이론	- 가해자의 면책 내지 책임 경감 - 제약요건 설정 ① 위험의 존재 인식·용인 및 접근 ② 생명·신체적 피해가 아닌 정신적 고통이나 생활방해 ③ 침해행위의 고도의 공공성 ④ 실제 피해의 정도가 접근 당시의 인식의 정도를 초과하지 않을 것 ⑤ 접근 후에 피해의 정도가 특별히 증대되지 않을 것	- 가해자의 면책 내지 책임 경감 - 제약요건 설정 ① 위험의 존재 인식·용인 및 접근 ② 생명·신체적 피해가 아닌 정신적 고통이나 생활방해 ③ 영조물의 공공성·공익성이 높을 것 ④ 실제 피해의 정도가 접근 당시의 인식의 정도를 초과하지 않을 것 ⑤ 접근 후에 피해의 정도가 특별히 증대되지 않을 것

26) 한국과 일본의 공항 소음 분쟁 해결 검토, 박재우, 환경법 이론실무연구(Ⅰ), 2006, p99

3. 충주비행장 주변 주민들의 손해배상 청구

가. 서울중앙지방법원 판결(2005가합56815, '06.10.31)

1) 손해배상책임의 발생

- 위 비행장이 비행훈련 등 공공의 목적 등에 이용됨에 있어 그 이용과 관련하여 발생한 소음정도가 인근 주민인 원고들의 수인한도를 초과하는지 여부에 따라 위 비행장의 설치·관리상 하자가 있는지 결정됨
- 충주비행장의 고도의 공익성, 야간비행이 거의 없고 토·일 및 공휴일을 제외한 날에만 비행이 이루어지는 점, 항공기소음규제기준 등을 감안하면 소음도 85WECPNL 이상인 경우에 사회생활상 통상의 수인한도를 초과하므로 피고는 손해를 배상할 책임이 있음

2) 손해배상액 산정기준

- 원고들의 거주지별 위자료 액수는 전투기소음의 특성, 소음정도, 비행횟수 및 주된 비행시간, 위 원고들의 피해 및 거주지 등을 고려하여, 소음도가 85WECPNL 이상 90WECPNL 미만인 지역 거주자는 월 30,000원, 소음도가 90WECPNL 이상 95WECPNL 미만인 지역 거주자는 월 45,000원, 소음도가 95WECPNL 이상 100WECPNL 미만인 지역 거주자는 월 60,000원으로 정함
- 충주비행장의 설치 이후 전입자에 대하여는 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 위 손해액 중 30% 감액

나. 서울고등법원 판결(2006나108499, '07.9.19)

1) 손해배상책임의 발생

- 충주비행장의 고도의 공익성, 야간비행이 거의 없고 토·일 및 공휴일을 제외한 날에만 비행이 이루어지는 점, 전투기는 민간

항공기보다 최고소음도가 높는데 평균소음도가 동일하다고 해도 최고소음도가 높은 경우 피해가능성이 더 높은 점, 배경소음도가 낮은 농촌지역인 점, 피고가 소음피해방지 및 피해보상을 위해 별다른 노력을 하지 않은 점, 항공기소음규제기준 등을 종합적으로 고려할 때, 충주비행장 주변의 항공기 소음피해는 80WECPNL 이상인 경우 사회생활상 통상의 수인한도를 초과하는 것이라고 봄이 상당함

2) 손해배상액 산정기준

- 소음도가 80WECPNL 이상 90WECPNL 미만인 지역 거주자에 대하여 월 30,000원으로 정함
- 충주비행장의 설치 이후 전입자에 대하여는 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 피고의 책임을 30% 감경

※ 대법원 상고

4. 낙동사격장 주변 주민들의 손해배상 청구

가. 서울중앙지방법원(2003가합2562, '06.12.19)

1) 손해배상책임의 발생

- 낙동사격장 이용과 관련하여 발생한 소음 등의 침해가 인근 주민들에게 사회통념상 수인할 것이 기대되는 한도를 넘는 경우에는 낙동사격장의 설치·관리상의 하자가 있음
- 낙동사격장의 경우 전투기 등의 운항으로 인하여 발생한 소음의 정도, 소음으로 인한 정신적 피해의 정도, 소음방지 대책의 실시여부, 침해행위의 공공성 및 사회적 가치, 항공기 운항현황 등을 감안하면 소음도 85WECPNL 이상인 경우에 사회생활상 통상의 수인한도를 초과한다고 할 것임

2) 손해배상책임의 범위

- 위자료 액수는 항공기소음의 특성, 소음정도, 비행횟수 및 주된 비행시간, 인용원고들의 피해 및 거주지 등을 고려하여, 소음도가 85WECPNL 이상 90WECPNL 미만인 지역 거주자는 월 30,000원, 소음도가 90WECPNL 이상 95WECPNL 미만인 지역 거주자는 월 45,000원으로 정함
- 매항리사격장 주변 주민들이 '88. 7월경 사격장 소음피해로 인한 민원을 수차례 제기하였고, 이런 사실이 그 무렵부터 언론에서 빈번히 보도됨에 따라 사격장 주변 소음피해가 사회문제화된 사실을 인정할 수 있는 바, 늦어도 1989년에는 낙동사격장 주변이 계속적으로 항공기소음에 노출되는 지역인 것이 널리 알려졌다고 봄이 상당하므로, '89.1.1이후 전입자는 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 손해액 중 30% 감액함

※ 항소심(서울고법 2007나12434)은 화해권고결정으로 종결

5. 군산비행장 주변 주민들의 손해배상청구

가. 서울중앙지방법원(2002가합33132, '04.1.27)

1) 손해배상책임의 발생

- 피고 대한민국은 미군이 점유·관리하고 있는 비행장의 설치·관리상의 하자로 손해가 발생한 경우 그 손해를 배상할 의무가 있음
- 군산비행장이 항공기 운항이라는 공공의 목적에 이용됨에 있어 그 이용과 관련하여 발생한 소음 등의 침해가 인근 주민인 원고들에게 사회통념상 참을 수 없는 위해를 가할 위험성이 있는지 여부에 따라, 피고에게 미군의 군산비행장의 설치·관리상의 하자에 따른 책임이 있는지 결정됨

- 군산비행장 주변의 항공기 소음피해는 적어도 소음도 80WECPNL 이상의 소음에 노출된 지역에 거주하는 원고들에 대하여 수인한도를 초과한 것으로서 위법성을 떠는 것이라고 인정함이 상당함

2) 손해배상책임의 범위

- 제2종 구역에 거주하는 원고들에 대하여는 월 50,000원, 제3종 구역에 거주하는 원고들에 대하여는 월 30,000원으로 봄이 상당함
- 군산비행장에 민간항공이 취항한 '92. 12.이후에 전입한 원고들에 대하여는, 항공기의 소음으로 인한 피해를 인식하거나 과실로 위 사실을 인식하지 못하고 입주하였다고 봄이 상당하므로, 이를 참작하여 손해액의 30%를 감액함
 - ※ 서울고등법원 판결 2004나26401('05.1.28)
 - ※ 대법원 판결 (2005다12926, '05.4.18)
- 상고 기각(상고이유서 제출기한 경과 후 접수)

〈부록〉

-
1. 항공기소음 측정망 및 소음도 현황
 2. 판결문 (김포공항 주변 주민들의 손해배상청구)
 3. 판결문 (충주비행장 주변 주민들의 손해배상청구)
 4. 판결문 (낙동사격장 주변 주민들의 손해배상청구)
 5. 판결문 (군산비행장 주변 주민들의 손해배상청구)

1. 항공기소음 측정망 및 소음도 현황

항공기 소음측정망 및 소음도 현황

(단위 : WECPNL)

공 항	측정소명	지 점 주 소	소 음 도		
			'06	'05	'04
김 포 공 항 (12)	소준부락	경기 김포군 고촌면 태리 1004-1	73	74	75
	벌말부락	인천 계양구 평동 96-4	75	75	76
	월정초교	서울 강서구 화곡1동 374-1	60	60	61
	서원APT	경기 부천시 오정구 고강동 333-3	66	57	57
	금성공업사	경기 김포군 김포읍 풍무리 3-1	64	67	67
	오곡초교	서울 강서구 오곡동 55-1	70	70	71
	고척도서관	서울 구로구 고척2동 산9-14	68	69	70
	신월동	서울 양천구 신월3동 152-11	81	82	82
	대장초교	경기 부천시 오정구 대장동 196-1	64	62	61
	송정중학	서울 강서구 공항동 768-1	64	65	67
	강서초교	서울 양천구 신월4동 441	76	77	76
	사우고교	경기 김포시 사우동 사우택지개발지구 18B	56	52	50
김 해 공 항 (7)	탄 치	부산 강서구 강동동 491-623	81	81	83
	중 덕	부산 강서구 강동동 694	73	72	75
	초선대	경남 김해시 어방동 127-22	68	70	69
	배영초교	부산 강서구 대저2동 4572	68	67	70
	염 막	부산 강서구 대저2동 5669-11	73	71	72
	동 자	부산 강서구 대저2동 4655	80	79	80
	신 천	부산 강서구 강동동 2403	69	70	69
제 주 공 항 (7)	도평동	제주 제주시 도평동 589-3	81	79	81
	도두1동	제주 제주시 도두1동 2430-1	78	78	78
	이호2동	제주 제주시 이호2동 894	76	76	78
	예원동	북제주군 애월읍 수산리 1560-4	68	66	67
	성화마을	제주시 용담2동 924-5	72	74	77
	용담2동	제주시 용담2동 2715-10	64	64	65
	용담1동	제주시 용담1동 298	64	66	67
청 주 공 항 (6)	외남동	충북 청주시 상당구 외남동 133-7	92	92	90
	신평리	충북 청원군 오창면 신평리 2구 23	78	77	75
	입상1구	충북 청원군 내수읍 입상1구 227-2	86	85	83
	덕일APT	충북 청원군 내수읍 은곡리 302	73	74	72
	신대2구	충북 청원군 북이면 신대리 202	82	82	78
	한국JCC	충북 청원군 북이면 내추리 253	69	69	68

공 항	측정소명	지 점 주 소	소 음 도		
			'06	'05	'04
광 주 공 항 (7)	우산동	광주 광산구 우산동 212-4	90	92	89
	덕흥동	광주 서구 덕흥동 953-2	78	76	79
	치평동	광주 서구 치평동 1166-10	75	74	78
	송대동	광주 광산구 송대동 546	88	87	83
	본덕동	광주 광산구 본덕동 329	77	76	75
	신촌동	광주 광산구 신촌동 501-7	78	78	83
	송정동	광주 광산구 송정동 277-3	77	77	78
대 구 공 항 (7)	지저동	대구 동구 지저동 173-1	86	86	85
	북현2동	대구 북구 북현2동 8-1	81	81	85
	서변동	대구 북구 서변동 861	78	78	80
	용계동	대구 동구 용계동 38-4	87	88	87
	신평동	대구 동구 신평동 309-1	94	94	93
	방촌동	대구 동구 방촌동 1084-124	75	76	77
	구암동	대구 북구 구암동 787-1	67	68	-
여 수 공 항 (6)	수문포	여수 읍촌면 취적리 406	64	62	65
	덕산	여수 읍촌면 신평리 836-1	65	64	72
	구암	여수 읍촌면 신평리 173-2	73	73	67
	학서	여수 읍촌면 신평리 1263-6(마을회관)	70	69	63
	노촌	여수 소라면 대포4구 1515-2(경로당)	61	55	59
	남해촌	여수 소라면 대포2구 1336	68	68	65
울 산 공 항 (6)	농소	울산 북구 신천동 203-159(농소2동사무소)	65	65	66
	상안	울산 북구 상안동 322-9 (한국까르푸)	66	66	65
	명촌	울산 북구 명촌동 112B 2N (예술유치원 3F 옥상)	66	68	53
	서동	울산 중구 서동 36 (한라강변상가)	66	66	69
	남외	울산 중구 남외동 603-2 (중구보건소)	65	66	67
	반구	울산 중구 반구1동 875-11 (울산약사회관)	64	64	65

공 항	측정소명	지 점 주 소	소 음 도		
			'06	'05	'04
양 양 공 항 (6)	중광정	강원 양양군 현북면 중광정리 176-1(심미APT)	54	51	53
	여운포	강원 양양군 손양면 여운포리 46(여운포리경로당)	55	51	50
	상운	강원 양양군 손양면 상운리 92-3(상운배수장)	59	53	55
	학포	강원 양양군 손양면 학포리 2반 133-1	56	57	61
	수여	강원 양양군 손양면 수여리 164(수여리사무소)	52	49	52
	송전	강원 양양군 손양면 송전리 39	45	44	46
군 산 공 항 (6)	옥봉리	전북 군산시 옥서면 옥봉리 871-4	85	85	-
	선연리	전북 군산시 옥서면 선연리 295	81	81	-
	장전경로원	전북 군산시 옥서면 선연리 102-11	74	74	-
	선연초교	전북 군산시 옥서면 선연리 1459-2	75	74	-
	선연리2	전북 군산시 옥서면 선연리 1310-4	86	85	-
	하제보건소	전북 군산시 옥서면 선연리 1286-11	80	79	-
포 항 공 항 (6)	제철동	경북 포항시 남구 인덕동 368-45	70	72	-
	인덕동	경북 포항시 남구 인덕동 71-26	67	68	-
	청림동	경북 포항시 남구 청림동 1178-9	69	69	-
	일월동	경북 포항시 남구 일월동 679-221	61	56	-
	도구리	경북 포항시 남구 동해면 도구리 684-2	75	76	-
	석리	경북 포항시 남구 동해면 석리 18-7	65	65	-
사 천 공 항 (6)	가산	경남 사천시 축동면 가산리 1020	67	-	-
	구호	경남 사천시 축동면 구호리 79-3	69	-	-
	유천	경남 사천시 사남면 유천리 111-1	73	-	-
	축동	경남 사천시 춘동면 배춘리 772-30	70	-	-
	양동	경남 사천시 축동면 배춘리 152-5	74	-	-
	두량	경남 사천시 사천읍 두량리 1229-1	68	-	-

공 항	측정소명	지 점 주 소	소 음 도		
			'06	'05	'04
목 포 공 항 (6)	BOQ해군관사	영암군 삼호읍 용당리 715	59	—	—
	장미아파트	영암군 삼호읍 용당리 423-1	58	—	—
	용당초	영암군 삼호읍 용당리 375-2	51	—	—
	해나라어린이집	영암군 삼호읍 용당리 1510-19	60	—	—
	삼호302동	영암군 삼호읍 용당리 2177-1	58	—	—
	삼호201동	영암군 삼호읍 용당리 2179-1	63	—	—
인 천 공 항 (7)	강화도	인천 강화군 화도면 장화리	48	48	43
	장봉서측	인천 옹진군 북도면 장봉2리	56	55	53
	장봉동측	인천 옹진군 북도면 장봉1리	70	69	70
	시도	인천 옹진군 북도면 시도리	62	61	60
	신도	인천 옹진군 북도면 신도리	60	59	59
	모도	인천 중구 무의동	72	71	70
	무의도	인천 옹진군 북도면 모도리	50	51	51

※ 사천·목포공항은 '06년에 항공기소음 자동측정망이 신규 설치된 공항임

2. 판결문

(김포공항 주변 주민들의 손해배상청구)

서울지방법원

제 14 민사부

판 결

사 건 2000가합29887 손해배상(기)

원고(선정당사자) 김○○ 외
 서울 ○○구
 원고들 소송대리인 법무법인 ○○
 담당변호사 손○○

피 고 1. 대한민국
 법률상 대표자 법무부장관
 2. 한국공항공사
 서울 ○○구
 대표자 사장 윤○○

변 론 종 결 2002. 7. 16.

판 결 선 고 2002. 8. 20.

주 문

1. 피고들은 각자 별지 1의 '순번란' 기재 1 내지 167, 170 내지 181, 184 내지 199, 201, 202의 선정자들에게 별지 1의 '인용금액'란 기재 각 금원 및 이에 대하여 2000. 5. 9.부터 2002. 8. 20.까지는 연 5%의, 그 다음날부터 완제일까지는 연 25%의 각 비율로 계산한 금원을 지급하라.

2. 원고(선정당사자)들의 피고들에 대한 제1항 기재 선정자들에 관한 각 나머지 청구 및 별지 1의 '순번란' 기재 168, 169, 182, 183, 200의 선정자들에 관한 각 청구를 모두 기각한다.
3. 소송비용은 이를 5분하여, 그 4는 원고(선정당사자)들의, 나머지는 피고들의 각 부담으로 한다.
4. 제1항은 가집행할 수 있다.

청 구 취 지

피고들은 각자 선정자들에게 각 금 5,000,000원 및 이에 대한 이 사건 소장부분 송달일 다음날부터 완제일까지 연 25%의 비율에 의한 돈을 지급하라는 판결.

이 유

1. 손해배상책임의 발생

가. 기초사실

다음의 각 사실은 당사자들 사이에 다툼이 없거나, 갑제1호증의 1 내지 202, 갑제2호증의 1 내지 202, 갑제3호증의 1, 2, 갑제5호증의 1 내지 3, 6, 7, 8의 각 기재, 이 법원의 환경부장관, 한국소음진동공학회, 서울지방항공청, 건설교통부, 한국공항공단에 대한 각 사실조회결과 및 변론의 전취지를 종합하면 이를 인정할 수 있고 반증이 없다.

(1) 김포공항 및 피고 한국공항공사의 연혁

(가) 김포공항은 1939년 처음 활주로가 건설된 이래, 1951년부터 1957년까지는 미군이 활주로를 확장하여 미군비행장으로 사용하였으며, 1958. 1. 30. 국제공항으로 지정되었고, 1975년부터 1980년까지의 1단계 확장사업을 통해 국제선 제1터미널이 신축되었다.

(나) 그 후, 피고 대한민국은 점점 증가하는 수도권 항공기 수송 수요에 대처하고 88올림픽 개최에 따른 여객수송의 효율화를 기하기 위하여, 1982년부터 1987년까지의 2단계 확장사업을 통해, 기존의 활주로를 연장(3,200×45m→3,600×45m)하고 새 활주로(3,200×45m, 이하 '제2활주로'라 한다) 및 국제선 2터미널을 신설하였는데, 제2활주로는 1987. 4. 1. 개통하였다.

(다) 김포공항에 있던 국제선 항공노선은 2001. 3. 29. 새로 건설된 인천국제공항으로 이전하여, 이후 국내선 항공기만이 김포공항을 이용하고 있다.

(라) 피고 한국공항공사(이하 '피고 공사'라고 한다)는 2002. 1. 14. 법률 제6607호로 제정, 공포되어 2002. 3. 2.부터 시행된 한국공항공사법에 의해 설립된 법인으로서, 한국공항공단법(한국공항공사법에 의하여 폐지)에 근거하여 설립되었던 한국공항공단의 재산과 권리·의무를 포괄승계하였다(한국공항공사법 부칙 제5조 제1항). 또한 같은 법 부칙 제5조 제4항에 의하면 피고 공사 설립 전에 한국공항공단이 공항의 관리·운영과 관련하여 행한 행위 또는 한국공항공단에 대하여 행하여진 행위는 이를 피고 공사가 행하거나 피고 공사에 대하여 행하여진 행위로 본다고 규정되어 있다.

한편 피고 공사의 전신인 한국공항공단은, 1979. 12. 28. 법률 제3219호로 공포, 시행된 국제공항관리공단법에 의하여 설립된 국제공항관리공단과 1990. 4. 7. 위법이 한국공항관리공단법으로 바뀌면서 명칭이 바뀐 한국공항관리공단을 순차로 승계하였다.

(마) 원고 및 선정자들(이하 '원고등'이라 한다)은 김포공항 인근의 서울 양천구 신월동에 거주하는 주민들로서, 원고등의 거주지는 전형적인 주거지역이며, 원고등이 위 신월동에 위치한 각자의 가옥에 거주하기 시작한 날은 별지 2의 '거주시작일'란 기재와 같다(원고등이 다른 주소지에서 현주소지로 이주한 경우, 종전 주소지가 현주소지와 인접하여 종전 주소지에서도 원고등이 동일한 정도의 소음에 노출되어 있었을 것임이 인정되는 경우에는 종전 주소지로의 전입일을 거주시작일로 본다).

(2) 항공기의 소음

(가) 김포공항의 항공기 운항 횟수

김포공항에는 B737, A300, F100, MD82, B747, B767 등과 같은 항공기가 운항하고 있으며(2001. 3. 29. 이후에는 대형항공기의 운항은 주로 인천국제공항을 통하여 이루어지게 되었다), 1997년부터 2000년까지의 연도별 항공기 운항 횟수는 별지 3 기재와 같다.

(나) 소음의 측정단위

항공기 소음을 측정하는 단위로는 WECPNL(Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level)이 사용되는데, 이는 항공기의 소음이 하루에도 시간대별로 달라지는 점, 같은 크기의 소음이라도 상황이나 시간에 따라 개인이 느끼는 강도가 다른 점 등을 감안하여 한 지역에서 1일 수회 그 소음도를 측정한 다음, 시간대에 따라 가중치를 부여하여 계산한 소음영향도의 단위로서, 구체적인 산정방법은 항공법 시행규칙 제273조에 규정되어 있는 바, 우리나라에서는 1991. 11. 5. 환경처에서 고시한 '소음, 진동 공정시험방법'에 따라 이를 항공기 소음의 측정단위로 채택하였고, 일본이나 국제항공기구 역시 마찬가지이다.

한편 국가 또는 지방자치단체가 법령의 제정이나 행정계획의 수립 및 사업집행시 지켜야 할 환경기준을 정하고 있는 환경정책기본법은 환경소음기준에 관하여 전용주거지역은 주간 50dB, 야간 40dB, 일반주거지역은 주간 55dB, 야간 45dB, 상업지역은 주간 65dB, 야간 55dB, 공업지역은 주간 70dB, 야간 65dB로, 도로변 공업지역은 주간 75dB, 야간 70dB로 각 규정하고 있다(WECPNL값은 dB값에 대략 13을 더한 값과 같다).

(다) 김포공항 주변 소음의 정도

환경부 및 피고 공사는 김포공항 항공기로 인한 소음도를 측정하기 위하여 아래 소준부락을 비롯한 김포공항 인근 11곳에 자동소음측정망을 설치하고 1989년 경부터 소음을 측정하여 왔는 바, 그 중 원고등의 거주지역 근처인 서울 양천구 신월동 152-11의 1997년부터 2001년까지의 소음측정결과는 별지 3 기재와 같고, 한편, 피고 공사는 뒤에서 보는 바와 같이 소음구역 및 소음도 별로 순차적으로 소음대책을 실시하기 위하여 인천국제공항이 개항되기 이전에 원고등의 거주지별 소음도를 측정하였는바, 그 구체적 수치는 별지 2 중 '소음도'란 기재와 같다.

(라) 소음으로 인한 피해

사람이 일정한 수준 이상의 소음에 장기간 노출된 경우, 만성적인 불안감, 집중력 저하, 잦은 신경질 등의 정신적인 고통을 입게 되고, 회화방해, 전화통화방해, TV·라디오 시청장애, 독서방해나 사고중단, 수면방해 등 일상생활을 정상적으로 영위하는 데에 많은 지장이 있게 되며, 그 정도가 심한 경우 난청이나 이명 등 신체적인 이상이 나타날 가능성이 있다.

(3) 항공기 소음대책

(가) 일반적인 항공기 소음대책으로 크게는 소음 발생원 대책, 공항주변 대책이 있으며, 소음 발생원 대책으로는 저소음 항공기의 도입, 이·착륙 방식 및 절차의 개선, 야간비행제한 등이, 공항주변 대책으로는 완충녹지 조성, 이주비 지원, 주택방음공사의 보조, TV 수신장애대책보조, 순회건강진단 등이 있으며, 피고들은 김포공항의 항공기 소음 저감대책의 일환으로서 항공기 심야시간 정비 및 운항규제, 항공기소음 정밀측정조사 및 소음지역 실태조사, 고소음 항공기 운항 전면금지, 항공기 소음대책 공청회 개최, 김포공항 신계류장에 방음벽설치, 방음시설 설치 기준 및 소음예측 프로그램 개발, 주택방음시설 설치에 관한 주민 설문조사, 주택방음시설 설치 등을 실시하여 오고 있다.

(나) 서울지방항공청장은 1993. 6. 21. 항공법 제107조 제2항(1997. 12. 13. 법률 제5454호로 개정되기 전의 것)에 의해, 김포공항 주변에 대하여 소음피해지역 및 소음피해예상지역을 분류하여 지정·고시하였는 바, 위 항공법 규정, 동 시행령 제41조 제1항(1994. 12. 23. 대통령령 제14438호로 개정되기 전의 것) 및 동 시행규칙 제271조(1998. 9. 18. 건설교통부령 제148호로 개정되기 전의 것)에 의해 소음피해지역 또는 소음피해예상지역을 소음 영향도에 따라 제1종 구역, 제2종 구역, 제3종 구역으로 나누었고, 이 중 제3종 구역은 1998. 9. 18. 대통령령 제14438호로 개정된 항공법 시행규칙에 의하여 다시 “가”지구와 “나”지구로 세분되었다(이하에서는 위와 같이 세분된 구역을 ‘소음구역’이라고 한다). 위 시행규칙 제271조에 의하면 구체적으로 소음영향도가 95WECPNL 이상인 지역은 제1종, 90WECPNL 이상 95WECPNL 미만인 지역은 제2종, 90WECPNL 미만인 지역은 제3종(그 중 85WECPNL 이상 90WECPNL 미만인 지역은 “가”지구, 80WECPNL 이상 85 미만인 지역은 “나”지구)이다.

항공법 시행규칙 제272조에 의하면, 항공기 소음피해 방지대책은 소음영향도의 정도에 따라 소음의 정도가 심한 구역 또는 지구부터 순차적으로 시행하되, 제1종 구역에 대해서는 이주대책을, 제2종, 제3종 구역에 대하여는 방음시설의 설치를 주된 대책으로 하고 있으며, 1995. 7월 이후 텔레비전 수신장애대책, 공동시설의 설치지원대책과 방음시설의 설치를 완료한 학교에 대한 냉방시설의 설치 등의 대책이 추가되었다. 이에 따라 피고 공사는 제2, 3종 구역에 대하여 위 소음대책사업을 추진하여 오고 있는데 2001년 말경을 기준으로, 제2종 구역과 제3종 “가”구역 중 89-90WECPNL 지역에 대한 소음대책사업을 완료하고, 3종 “가”구역 중 87-88WECPNL 지역에 대한 소음대책사업을 수행중인 바, 원고등에 대한 각 주택 방음사업의 실시 여부 및 시기는 별지 2 중 ‘방음시설 설치여부 및 설치일’란의 기재와 같다.

(다) 원고등 가운데 별지 1의 ‘순번란’ 기재 1 내지 167, 170 내지 181, 184 내지 199, 201, 202의 선정자들은 위 제3종 “가”지구에 거주하고 있으며, 나머지 168, 169, 182, 183, 200의 선정자들은 위 제3종 “나”지구에 거주하고 있다.

나. 원고등의 주장

원고등은, 피고들이 1987. 4. 10. 김포국제공항 내 제2활주로를 설치함에 있어 배후지를 확보하지 않은 설치상의 하자과 항공기의 이착륙 회수를 제한하거나 추가 소음방지시설을 설치하는 등으로 항공기의 소음, 진동 등에 대한 적절한 조치를 취하여야 함에도 이를 이행하지 아니한 관리상의 하자로 말미암아 원고등이 항공기의 소음으로 인한 손해를 입었으므로, 피고 대한민국은 국가배상법 제5조에 의하여, 피고 공사는 민법 제758조에 의하여 이를 배상할 의무가 있다고 주장한다.

다. 손해배상 책임의 발생

(1) 먼저, 피고들이 김포공항의 설치·관리자인지에 관하여 살펴본다.

(가) 항공법(1961. 3. 7. 법률 제591호)은 제2조에서 “비행장”을 ‘항공기의 이착륙을 위하여 사용되는 육지, 수면’으로 정의하고, 제33조에서 ‘교통부 장관은 비행장 또는 항공보안시설을 설치한다’고 규정한 이래, 비행장의 설치주체에 관한 항공법상의 규정은 큰 변화 없이 지속되어 왔고, 현행 항공법 역시 제2조 제4호에서

“비행장”을 ‘항공기의 이륙(이수를 포함한다. 이하 같다), 착륙(착수를 포함한다. 이하 같다)을 위하여 사용되는 육지 또는 수면’으로, 같은 조 제5호에서 “공항”을 ‘공항시설을 갖춘 공공용 비행장으로서 건설교통부장관이 그 명칭·위치 및 구역을 지정·고시한 것’으로, 또 같은 조 제6호에서 “공항시설”을 ‘항공기의 이륙·착륙 및 여객·화물의 운송을 위한 시설과 그 부대시설 및 지원시설로서 공항구역 안에 있는 시설과 공항구역 밖에 있는 시설 중 대통령이 정하는 시설로서 건설교통부장관이 지정한 시설’로 각 정의하면서, 제75조에서는 ‘건설교통부장관이 비행장 또는 항공보안시설을 설치한다’, 제89조에서는 ‘건설교통부장관은 공항개발사업을 효과적으로 추진하기 위한 공항개발기본계획을 수립, 시행하여야 한다’고 각 규정하여 공항 및 공항 내 활주로의 설치에 관한 권한이 건설교통부장관에게 있는 것으로 규정하고 있다.

(나) 또한 위 항공법은 1991. 12. 14. 법률 제4435호로 전문 개정되면서, 같은 법 107조 제1항으로 “교통부장관(현행법상 건설교통부 장관)은 항공기에 의한 소음의 피해를 방지 또는 저감시킬 필요가 있는 경우에는 대통령이 정하는 바에 따라 사업시행자 및 공항시설의 관리자로 하여금 소음의 피해를 방지하기 위한 대책을 수립, 시행하도록 할 수 있다”는 규정을 신설하였고, 이에 따라 앞서 본 바와 같은 항공법 시행령, 시행규칙상의 항공기 소음 방지대책이 수립되는 근거가 되었는데, 위 규정들에 의하면 소음대책은 원칙적으로 건설교통부장관 및 지방항공청장이 수립, 시행하되, 건설교통부장관이 공항시설의 관리자로 하여금 소음대책을 수립, 시행하도록 하게 할 수 있게 하였다.

(다) 한편 피고 공사는 국제공항관리공단, 한국공항관리공단 및 한국공항공단을 순차로 승계하였음은 앞에서 살펴 본 바와 같은 바, 국제공항관리공단법 제7조에서는 국제공항관리공단의 사업으로 ‘① 여객청사 및 화물청사와 그 부대시설 및 지원시설의 관리, 운영과 유지, 보수, ② 활주로 및 계류장의 관리, 운영과 유지, 보수, ③ 관제통신 및 항공보안시설의 유지, 보수, ④ 공항의 조경, 미화 및 조경시설의 설치, 관리와 유지 보수, ⑤ 항공기의 이·착륙시에 발생하는 소음에 대한 방시설의 설치, 관리와 유지, 보수, ⑥ 위 각 사업에 부대되는 사업과 공항시설의 개량 및 확장 ⑦ 기타 공항시설의 관리, 운영 및 발전을 위하여 교통부장관이 특히 위촉하는 사업’ 등을 규정하고 있었고, 위 법은 1990. 4. 7. 한국공항관리공단법으로 바뀌었으며, 1991. 12. 14.에 한국공항관리공단법이 한국공항공단법으로 바뀌면서 한국공

항공단의 설립목적으로 ‘공항시설의 건설’(제1조), 사업내용으로 ‘수도권신공항건설사업’(제7조 제5호의2)을 포함시켰다가, 그 후 수도권신공항건설공단법이 제정되면서 위 수도권신공항건설사업은 수도권신공항건설공단으로 이관되었다.

(라) 위 각 규정에 비추어 보면, 원고등이 소음피해의 발생원으로 주장하고 있는 제2활주로의 경우, 위 활주로가 설치된 무렵인 1987년경 활주로의 설치에 관한 권한은 교통부장관(현행법상 건설교통부장관)에게 있었던 반면, 피고 공사의 전신인 국제공항관리공단은 위 활주로 설치에 관하여는 간여할 권한이 없었고, 한편 피고 공사는 교통부장관의 감독 하에 소음에 대한 방지시설의 설치, 관리, 유지, 보수 업무(이에는 소음방지대책을 적절하게 수립, 시행할 업무를 포함한다)를 포함한 김포공항의 시설에 대한 관리, 운영 업무를 맡고 있었으므로, 결국 피고 대한민국은 이 사건 김포공항에 대한 설치·관리주체이고, 피고 공사는 관리주체라 할 것이다.

(2) 다음으로 영조물의 설치·관리상의 하자의 개념에 관하여 보건대, 국가배상법 제5조 제1항 또는 민법 제758조 제1항에서 규정하고 있는 영조물(공작물) 설치·관리의 하자, 즉 영조물이 통상 가져야 할 안전성의 결여란, 해당 영조물을 구성한 물적 시설 자체에 존재하는 물리적, 외형적인 결함 또는 불비로 인하여 그 이용자 및 제3자에게 위해를 발생케 할 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 공작물이 공공의 목적 등에 이용됨에 있어 그 이용과 관련하여 이용자 및 제3자에게 사회통념상 참을 수 없는 위해를 발생케 할 위험성이 있는 경우도 포함한다.

그렇다면, 김포공항이 항공기 운항이라는 공공의 목적에 이용됨에 있어 그 이용과 관련하여 발생한 소음 등의 침해가 인근 주민인 원고등에게 사회통념상 참을 수 없는 위해를 가할 위험성이 있는지 여부에 따라, 피고들에게 김포공항 설치·관리상의 하자가 있는지 결정될 것이다.

(3) 수인한도(위법성)

(가) 항공기 소음으로 인한 침해가 어느 정도에 이르러야 사회통념상 참을 수 없는 위해를 발생케 할 위험성이 있어 피고들의 설치·관리상의 하자가 인정되고, 또한 그것이 원고등에게 위법한 권리침해가 되는지에 관하여 살피건대, 이를 판단함에 있어서는 침해행위의 상태와 침해의 정도, 피침해이익의 성질과 내용, 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 침해행위의 개시와 그 후에 계속된 경과 및

상황과 그 사이에 피해의 방지 또는 경감을 위해 가해자가 강구한 조치의 내용·정도 등의 여러 가지 사정을 종합적으로 고려하여야 하고, 이것을 피해자인 원고 등 쪽에서 보면, 이 사건과 같이 침해행위가 일상의 생활을 둘러싼 인격권에 대한 위해인 경우에는 사회생활상 일반적으로 수인하는 것이 상당하다고 인정되는 한도를 초과한 것인지의 여부에 따라 결정되어야 할 것이다.

(나) 따라서, 구체적인 수인한도는 ① 항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, ② 원고등이 입은 피해(정신적 고통의 성질 및 정도, 생활방해의 정도 및 신체적 피해의 위험성), ③ 원고등의 거주지역 및 소음구역의 설정 현황, ④ 항공법상의 소음방지 대책의 실시 및 적정성, ⑤ 침해행위의 공공성 및 사회적 가치(항공기에 의한 신속한 물류거래 및 여객 수송은 우리나라의 경제, 사회, 문화 등 다방면에서의 진보, 향상을 위하여 필수불가결한 요소이고, 또한 그러한 항공수송에 있어 김포공항이 차지하는 비중이 매우 크다는 점), ⑥ 원고등 거주지의 지역적 특수성(원고등의 거주지는 공항주변으로서 이러한 지역에서는 다른 일반 주거지역과 달리 토지 이용관계에 있어 특수성을 인정할 수 있는 점), ⑦ 항공기 소음 이외의 소음원의 존재 등의 요소에 의해 결정된다.

(다) 위와 같은 요소들을 종합적으로 고려하여 보면, 이 사건 김포공항 주변의 항공기 소음 피해는, 적어도 소음도 85WECPNL 이상의 소음에 노출된 지역{이는 앞서 살펴 본 환경정책기본법 상의 환경소음기준 중 공업지역의 주간 소음도인 70dB(≒83WECPNL)보다 높은 수치이다}에 거주하는 원고등에 대하여 수인한도를 초과한 것으로서 위법성을 띠는 것이라고 인정함이 상당하다(환경정책기본법상 소음규제 기준치는 실체법상 일반 국민의 사법상 권리의무를 발생시키는 효력규정이 아닌 환경행정에 있어 정책과 규제 등을 위한 일종의 공법상 기준이라 할 것이므로, 그 기준의 위반 여부가 막바로 사법상의 위법여부로 되지는 아니한다 할 것이나, 민사법상 위법여부의 중요한 하나의 기준은 된다 할 것이다).

(4) 소결론

따라서 피고들은 김포공항을 공동으로 설치 또는 관리하는 주체로서, 김포공항을 이착륙하는 항공기들로 인하여 소음도 85WECPNL 이상의 소음이 발생한 동안 각 거주지에서 거주한 원고등에 대하여는 이들이 입은 손해를 배상할 의무가 있다고 할 것이다.

먼저, 위 소음도 85WECPNL 이상의 소음이 발생한 거주지에 거주한 거주자들에게 관하여 보면, 별지 1의 '순번란' 기재 1 내지 167, 170 내지 181, 184 내지 199, 201, 202의 선정자들(이하 '이 사건 선정자들'이라 한다)의 거주지에서 소음도 85WECPNL 이상의 소음이 발생하였음은 앞에서 인정한 바와 같으나, 반면, 별지 1의 '순번란' 기재 168, 169, 182, 183, 200의 선정자들의 거주지에서 위 소음도 이상의 소음이 발생하였음은 이를 인정할 증거가 없다.

다음으로, 이 사건 선정자들의 거주지에서 위 소음도 85WECPNL 이상의 소음이 발생한 기간에 관하여 보건대, 인천국제공항 개항 이전의 원고등의 거주지별 소음도가 별지 2 중 '소음도'란 기재와 같은 사실은 앞에서 인정한 바와 같고, 변론의 전취지에 의하면, 원고 등이 구하는 이 사건 소제기일로부터 3년전인 1997. 4. 28.부터 종래 김포공항에 있던 국제선 항공노선이 인천국제공항으로 이전되기 전인 2001. 3. 28.경까지의 항공기의 월별 운항회수는 17,000여회에서 19,000여회를 유지한 사실이 인정되고 반증이 없으므로, 사정이 이러하다면, 1997. 4. 28.경부터 인천국제공항의 개항일 전일인 2001. 3. 28.까지의 이 사건 선정자들의 거주지의 소음도는 위 85WECPNL 이상이었다고 할 것이다.

원고등은, 이 사건 선정자들이 2001. 3. 29.부터 이 사건 변론종결시까지의 항공기 소음으로 인하여 입은 손해 역시 피고들이 이를 배상하여야 한다고 주장하나, 원고등이 위 2001. 3. 29. 이후로도 소음도 85WECPNL 이상의 항공기 소음에 노출되었음을 인정할 증거가 없다(오히려, 변론의 전취지에 의하면, 김포공항으로부터 국제선 항공노선이 인천국제공항으로 이전된 후인 2001. 4월경부터는 월평균 항공기 운항횟수가 약 11,000여회 정도로 약 45% 정도 감소된 사실 및 이로 인하여 원고 등의 주거지의 소음 측정수치도 상당히 낮아진 사실이 인정된다).

라. 피고들의 주장 및 판단

(1) 피고들은, 이 사건 항공기 소음이 항공기가 운항하는 이상 당연히 발생할 수밖에 없고, 공항을 설치하고 운영하면서 소음의 발생 자체를 방지하는 것은 과학적, 기술적, 물리적으로 불가능하며, 따라서 피고들이 항공법 등 관계법령과 예산의 범위 내에서 최선의 노력을 다하여 소음대책사업을 수행하여 온 이상 피고들은 김포공항의 설치·관리와 관련된 어떠한 과실도 없다고 주장한다.

살피건대, 피고들이 위에서 인정한 바와 같이 항공법 상의 항공기소음대책을 실시하여 온 것은 사실이나, 영조물의 설치·관리의 하자 유무는 앞에서 본 물리적,

외형적 결함이나 불비 및 그 이용과 관련한 위해를 발생케 할 위험성의 존부에 의하여 결정되고 그 위험성의 존재에 고의, 과실이 있을 것을 요하지 아니할 뿐만 아니라, 항공법상 소음방지대책에 관한 의무이행기간이 명시되어 있지 아니하여 대책을 이행하지 않을 때에는 이를 강제할 방법이 없고, 대책이 불만족스러워도 이의 보충이나 변경을 요구할 수 있는 권리가 보장되지 아니하는 등 소음방지대책이 임의적인 점, 이 사건 선정자들 중 방음시설이 설치된 자들에 대하여도 그 설치시기가 이 사건 소송이 제기되고 난 이후이어서 이 사건 선정자들에 대한 불법행위책임이 인정되는 1997. 4. 28.부터 2001. 3. 28.경까지의 기간에는 위 선정자들에게 소음방지대책이 시행되지 아니하거나 지연되어 시행된 점, 정치적·경제적 관점에서 결정되는 예산이라는 요소로 손해배상이라는 법적 의무를 판단할 수는 없는 점, 일상 생활의 상당부분은 방음 시설된 실내뿐만 아니라 실외에서도 이루어지는 점, 방음공사를 실시하였다고 하더라도 소음이 완전히 차단되는 것이 아닌 점, 실내를 밀폐하였을 경우 냉방이나 환기시설이 필요하고 이러한 시설의 유지를 위해서는 비용이 필요한 점 등을 고려하면, 위와 같은 대책의 시행이 후술하는 바와 같이 위자료의 감액 대상이 됨은 별론으로 하고, 대책이 행하여졌다는 이유만으로 관리상의 과실이나 하자가 없다고 볼 수는 없다.

(2) 피고들은, 이 사건 선정자들 중 일부는 자신들의 거주지가 소음피해지역 또는 소음피해예상지역으로 지정된 지역임을 알고도 위 지정, 고시 후에 입주하였는 바, 이들은 충분히 소음피해를 피할 수 있었고, 입주하던 당시에 충분히 소음피해가 있으리라는 사정을 예견할 수 있었음에도 스스로 이를 용인하고 위 지역에 입주하였으므로, 이러한 선정자들에게는 피고들이 손해배상책임을 지지 않는다는 이른바 ‘위험예의 접근’ 또는 ‘선주성’의 이론에 의한 면책을 주장한다.

살피건대, 이 사건 선정자들 중 일부가 소음피해지역 또는 소음피해예상지역 지정·고시일인 1993. 6. 21. 이후 자신들의 주거지에 전입한 사실은 앞서 살펴본 바와 같고, 이러한 경우 위 선정자들은 항공기의 소음으로 인한 피해를 인식하거나 과실로 위 사실을 인식하지 못하고 입주하였다고 봄이 상당하나, 위 선정자들이 위 소음으로 인한 위해로 인하여 정신적 고통을 당하는 경우, 이러한 소음으로 인한 위해 상태를 이용하기 위하여 입주하였다는 등 특히 비난할 사유가 없는 한, 자신들의 거주지가 소음피해지역 또는 소음피해예상지역 내에 있음을 인식하였거나 과실로 인식하지 못한 것만 가지고 소음으로 인한 피해를 용인하였다고 보기는 어렵고, 또한 그것만으로 피고들의 위법한 침해 행위가 위법하지 않게 된다고

나, 책임이 소멸한다고는 볼 수 없다(다만, 이는 손해배상액의 산정에 있어서, 형평의 원칙상, 과실상계에 준하여 위자료의 감액 사유로 고려함이 상당하다).

(3) 피고 공사는, 이 사건 청구가 이 사건 선정자들 개개인의 인격권, 환경권의 침해를 원인으로 하고 있는데, 이들 사이에서도 그 개별적인 생활 조건이 각각 달라서 항공기 소음에 노출된 내용, 정도에도 상당한 차이가 있으므로, 위에서 살펴본 피해가 이 사건 선정자들 각각에게 그대로 발생하였는지에 관하여 구체적 입증이 있어야 한다고 주장한다.

살피건대, 생활방해의 경우에도 위법행위와 손해의 발생은 이를 주장하는 자가 입증하여야 하는 것이다. 그러나, 정신적 고통 없는 평온, 안전한 일상생활을 영위할 권리는 이 사건 선정자들 개개인의 생활 조건의 차이에 관계없이 기본적인 부분에 있어서는 동일하기 때문에, 그 침해로 인한 정신적 고통의 성질 및 정도, 신체적 피해의 위험성 및 생활방해도 구체적 내용에 있어서 약간의 차이가 있을지는 몰라도 그 주요 부분에 있어서는 동일하다고 볼 수 있고, 일정한 정도 이상의 소음에 노출된 위 선정자들이 위에서 적시한 피해를 입을 위험이 있음은 여러 연구 결과에 비추어 또는 경험칙상 인정할 수 있으므로(피해자측의 개별적 사정은 주거지역 및 해당지역에 있어서 거주기간을 참작하는 것으로 족하다), 결국 피고들의 위 주장은 이유없다.

2. 손해배상책임의 범위

가. 손해액의 산정

(1) 이 사건 선정자들이 거주지역 및 소음구역의 설정현황, 항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, 이 사건 선정자들이 입은 피해 등 앞에서 인정한 사실들을 종합하여 고려하여 보면, 이 사건 선정자들이 1997. 4. 28.경부터 또는 그 이후부터 2001. 3. 28.까지 김포공항을 이착륙하는 항공기들의 소음으로 인한 정신적 고통에 대한 위자료 액수는 각 선정자들의 각 거주일수에 1,000원을 곱하여 산출된 금액으로 봄이 상당하다.

(2) 한편, 앞에서 살펴 본 바와 같이, 피고들이 이 사건 선정자들에 대하여 소음방지대책을 하였는지의 여부(여기서는 주택방음공사를 완료하였는지 여부만을 그 기준으로 삼기로 한다)에 따라 소음방지대책이 행하여진 이후의 기간(별지 2 중

‘방음대책 이후 감액일수’란 기재 각 해당일수)에 대하여는 위 손해액 중 50%를 감액하기로 한다.

(가) 항공법(1991. 12. 14. 법률 제4435호로 전문개정) 제107조 제3항, 항공법 시행령(1992. 8. 17. 대통령령 제13710호로 전문개정) 제42조 제1항, 항공법시행규칙(1993. 2. 13. 교통부령 제999호로 전문개정) 제274조 별표 29에 의하면 제3종구역에서는 방음시설의 설치를 조건으로 하지 않는 한 건물 신축이나 증·개축의 허가를 얻을 수 없는데, 을나 제118 내지 120호증의 각 기재에 의하면, 별지 1의 ‘순번란’ 기재 186, 187, 188, 189의 선정자들은 소음피해예상구역으로 지정, 고시된 후에 제3종 “가”구역 내에서 그 거주건물을 신축한 사실을 인정할 수 있으므로, 이에 대하여는 방음시설을 설치할 의무가 없고, 따라서 위 선정자들에 대해서는 1997. 4. 28. 이전에 주택방음공사가 완료된 것으로 본다.

(나) 또한, 을나 제132호증의 1 내지 3의 각 기재 및 변론의 전취지에 의하면, 별지 1의 ‘순번란’ 기재 86, 129, 134의 선정자들은 피고 공사의 2000. 12. 27.자 주택방음시설 설치공사 신청안내문을 발송받고도 주택방음시설 설치 공사를 신청하지 아니하여 각 방음 시설이 설치되지 아니한 사실을 인정할 수 있고 반증이 없으나, 이들이 위 설치 공사를 신청하였더라면 이 사건 소음피해의 종료일로 위에서 인정한 2001. 3. 28. 이전에 위 선정자들의 주택에 주택방음시설이 설치되었을 것임을 인정할 증거가 없으므로, 위 선정자들에 대하여는 소음방지대책 이후의 기간에 대한 감액을 하지 않기로 한다.

(3) 또한 이 사건 선정자들 중에서 소음피해지역 또는 소음피해예상지역 지정·고시일인 1993. 6. 21. 이후에 자신들의 주거지에 전입한 자들에 대하여는, 앞서 살펴본 바와 같이 항공기의 소음으로 인한 피해를 인식하거나 과실로 위 사실을 인식하지 못하고 입주하였다고 봄이 상당하므로, 이를 참작하여 전입일 이후의 기간(별지 2 중 ‘고시 이후 전입에 따른 감액일수’란 기재 각 해당일수)에 대하여는 위 손해액의 30%를 감액하기로 한다.

나. 소 결 론

이 사건 선정자들의 거주지역, 거주기간, 소음구역, 전입일자, 소음대책의 실시 여부 등 구체적 손해배상액을 계산하기 위한 자료 및 산정방법은 별지 2 기재와

같고, 그에 따른 이 사건 선정자들의 구체적 손해배상액은 별지 2의 '배상액'란 기재와 같으므로, 피고들은 각자 이 사건 선정자들에게 각 손해배상금으로서 별지 2의 '배상액'란 기재 각 금원 및 이에 대하여 각 불법행위일 이후로서 원고들이 구하는 바에 따라 이 사건 소장부분 송달일 다음날임이 기록상 분명한 2000. 5. 9. 부터 피고들이 그 손해배상 의무의 존부 및 범위에 관하여 항쟁함이 상당한 이 사건 판결선고일인 2002. 8. 20.까지는 민법에서 정하는 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 소송촉진등에관한특례법에서 정하는 연 25%의 각 비율로 계산한 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

3. 결 론

그렇다면, 원고들의 피고들에 대한 이 사건 청구 중 별지 1의 '순번란' 기재 1 내지 167, 170 내지 181, 184 내지 199, 201, 202의 선정자들에 관한 청구는 위 인정범위 내에서 이유 있어 이를 인용하고, 위 선정자들에 관한 각 나머지 청구 및 별지 1의 '순번란' 기재 168, 169, 182, 183, 200의 선정자들에 관한 청구는 이유 없어 이를 모두 기각하기로 한다.

재판장 판사 손○○ _____

 판사 이○○ _____

 판사 김○○ _____

서울고등법원

제 6 민 사 부

판 결

사 건 2002나55207 손해배상(기)
원고(선정당사자), 김○○ 외
피항소인 서울 ○○구
 원고들 소송대리인 법무법인 ○○
 담당변호사 손○○
피고, 항소인 1. 대한민국
 법률상 대표자 법무부장관
 2. 한국공항공단의 소송수계인 한국공항공사
 서울 ○○구
 대표자 사장 윤○○
제1심 판결 서울지방법원 2002. 8. 20. 선고 2000가합29887 판결
변 론 종 결 2003. 6. 25.
판 결 선 고 2003. 8. 20.

주 문

1. 제1심 판결 중 피고 한국공항공사의 패소부분을 취소하고 위 취소부분에 대한 원고(선정당사자)들의 청구를 기각한다.
2. 제1심 판결 중 피고 대한민국에게 별지 1 기재 선정자들에 대하여 다음에서 지급을 명하는 금원을 초과하여 지급을 명한 피고 대한민국의 패소부분을 취소하고, 그 부분에 해당하는 원고(선정당사자)들의 청구를 기각한다.

피고 대한민국은 별지 1 기재 선정자들에게 같은 별지의 '인용금액'란 기재 각
금원 및 이에 대하여 2000. 5. 9.부터 2003. 8. 20.까지는 연 5%, 그 다음날부터
다 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율로 계산한 금원을 지급하라.

3. 피고 대한민국의 나머지 항소를 기각한다.

4. 소송비용 중 원고(선정당사자)들과 피고 대한민국 사이에 생긴 부분은 이를 5분
하여 그 4는 원고(선정당사자)들이, 나머지는 피고 대한민국이, 원고(선정당사자)
들과 피고 한국공항공사 사이에 생긴 부분은 원고(선정당사자)들이 각 부담한다.

청구취지 및 항소취지

1. 청구취지

피고들은 각자 별지 1 기재 선정자들에게 각 5,000,000원 및 이에 대한 이 사건
소장부분 송달 다음날부터 다 갚는 날까지 연 25%의 비율로 계산한 금원을 지급
하라.

2. 항소취지

제1심 판결 중 피고들 패소부분을 취소한다. 위 취소부분에 해당하는 원고(선정
당사자, 이하 원고라고 한다)들의 청구를 기각한다.

이 유

1. 기초사실

다음과 같은 사실은 당사자 사이에 다툼이 없거나 갑 제1, 2호증의 각 1 내지
202, 갑 제3호증의 1, 2, 갑 제4호증, 갑 제5호증의 1 내지 3, 6 내지 8, 을나 제1,
26, 34, 35, 37 내지 40, 93, 122호증, 을나 제33, 43 내지 60, 62, 64, 65, 71, 73,
75, 77 내지 79, 81, 84, 85, 87, 89, 95 내지 97, 99, 102, 104 내지 106, 108, 112,
116, 129, 131호증의 각 1, 2, 을나 제36, 41, 42, 72, 86호증의 각 1, 을나 제134호
증의 각 기재, 제1심 법원의 환경부장관, 한국공항공단에 대한 각 사실조회결과
및 변론의 전취지를 종합하여 이를 인정할 수 있다.

가. 당사자

(1) 피고 한국공항공사(이하 피고 공사라고 한다)는 공항의 효율적인 관리·운영을 통하여 항공수송의 원활화를 도모할 목적으로 이 사건 제1심 계속중인 2002. 3. 2. 한국공항공사법(2002. 1. 14. 법률 제6607호)의 시행과 함께 설립된 법인으로, 설립과 동시에 한국공항공사법 부칙 제5조 제1항에 의하여 한국공항공단법(한국공항공사법에 의하여 폐지)에 의한 한국공항공단의 재산과 권리·의무를 포괄 승계하였으며, 같은 부칙 제5조 제4항에 의하여 피고 공사 설립 전에 한국공항공단이 공항의 관리·운영과 관련하여 행한 행위는 이를 피고 공사가 행한 행위로 보게 되어 있다.

한편, 피고 공사의 전신인 한국공항공단은 원래 그 명칭이 국제공항관리공단법(1979. 12. 28. 법률 제3219호)에 의한 국제공항관리공단이었는데, 위 법이 한국공항관리공단법(1990. 4. 7. 법률 제4235호)으로 바뀌면서 한국공항관리공단으로 명칭이 변경되었다가 다시 위 법이 한국공항공단법(1991. 12. 14. 법률 제4436호)으로 바뀌면서 명칭이 한국공항공단으로 변경되었다.

(2) 별지 1 기재 선정자들은 김포국제공항(이하 김포공항이라고 한다) 인근의 서울 양천구 신월 7동에 거주하는 주민들로서, 선정자들의 거주지는 전형적인 주거지역이며, 선정자들이 각자의 가옥에 거주하기 시작한 날은 별지 2의 '거주시작일'란 기재와 같다(선정자들이 다른 주소지에서 현주소지로 이전한 경우 종전 주소지가 현주소지와 인접하여 종전 주소지에서도 현주소지에서와 동일 내지 유사한 정도의 소음에 노출되어 있었을 것으로 보이는 경우에는 종전 주소지로의 전입일을 거주시작일로 보기로 한다).

나. 김포공항의 연혁

(1) 김포공항은 1930년대 후반 일본군에 의하여 처음 활주로가 건설된 이후 1951년부터는 미군이 활주로를 확장하여 미군비행장으로 사용하던 장소로서 1963. 9. 13. 국제공항으로 승격되었다.

(2) 1975년경부터 1980년경까지 김포공항 1단계 확장사업이 시행되었는데, 이 기간 중 유도로 신설, 계류장 확장, 국제선여객청사(제1청사) 및 화물청사 신축 등의 사업이 완료되었다.

(3) 그 후 점증하는 수도권 항공기 수송 수요에 대처하고 88올림픽 개최에 따른 여객수송의 효율화를 기하기 위하여 1982년경부터 1987년경까지 김포공항 2단계 확장사업이 시행되었는데, 이 기간 중 기존 활주로 확장(3,200m×45m → 3,600m×45m), 신활주로(3,200m×60m, 이하 제2활주로라고 한다) 증설, 계류장 확장, 국제선여객청사(제2청사) 신축 등의 사업이 완료되었으며, 제2활주로는 1987. 4. 경 개통되었다.

(4) 2001. 3. 29. 인천국제공항이 개항하면서 김포공항을 경유하던 국제선 항공편은 모두 인천국제공항으로 이전하였으며, 김포공항에는 국내선 항공편만 남게 되었다.

다. 김포공항 경유 항공기 운항 현황

김포공항에는 B747, B737, A300, F100, MD82 등과 같은 항공기가 운항하였으며(다만, 2001. 3. 29. 이후 대형항공기의 운항은 주로 인천국제공항을 통해 이루어지고 있다), 1997년부터 2002. 8. 경까지의 연도별 항공기 운항횟수 및 1999. 1. 경부터 2000. 1. 경까지 사이의 김포공항 일일시간대별 항공기 운항횟수는 별지 3과 같다.

라. 항공기 소음

(1) 항공기 소음의 특성

항공기 소음은 금속성 고주파음으로서 상공에서 다량으로 발생하는 충격음이므로 다른 소음원에 비하여 피해지역이 광범위하다.

(2) 항공기 소음의 측정단위

항공기 소음을 측정하는 단위로는 WECPNL(Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level)이 사용되는데, 이는 항공기의 소음이 하루에도 시간대별로 달라지는 점, 같은 크기의 소음이라도 상황이나 시간에 따라 개인이 느끼는 강도가 다른 점 등을 감안하여 한 지역에서 1일 수회 그 소음도를 측정한 다음, 시간대에 따라 가중치를 부여하여 계산한 소음영향도의 단위로서, 우리나라에서는 1991. 11. 5. 환경처에서 고시한 '소음, 진동 공정시험방법'에 따라 이를 항공기 소음의 측정단위로 채택하였고, 일본이나 국제민간항공기구(ICAO) 역시 마찬가지이다.

WECPNL의 구체적인 산정방법은 항공법 시행규칙 제273조에 규정되어 있는바, 이를 다음과 같이 요약할 수 있다.

$$WECPNL = dB(A) + 10 \log (N1 + 3N2 + 10N3) - 27$$

여기에서 N1는 주간(07:00 - 19:00)의, N2는 석간(19:00 - 22:00)의, N3는 야간(22:00 - 07:00)의 각 항공기 이·착륙횟수를 말하며, dB(A)는 이·착륙하는 항공기마다 1일 단위로 계산한 당일 평균최고소음도를 말한다.

(3) 항공기 소음기준

소음진동규제법 제42조 제1항은 “환경부장관은 항공기 소음이 대통령령이 정하는 항공기 소음의 한도를 초과하여 공항주변의 생활환경이 매우 손상된다고 인정하는 경우에는 관계기관의 장에게 방음시설의 설치 기타 항공기 소음의 방지를 위하여 필요한 조치를 요청할 수 있다”, 같은 조 제3항은 “제1항의 규정에 의한 조치는 항공기 소음규제에 관한 다른 법률이 있는 경우에는 그 법률이 정하는 바에 따른다”고 규정하고 있는바, 아래에서 보는 바와 같이 항공법과 그 하위규범이 항공기 소음규제에 관한 규정을 두고 있으므로 항공기 소음규제에 관해서는 소음진동규제법에 앞서 항공법이 적용된다고 할 것이다[다만, 소음진동규제법시행령 제10조의2 제1항은 “법 제42조 제1항의 규정에 의한 항공기 소음의 한도는 공항주변 인근지역은 항공기 소음영향도(WECPNL) 90으로 하고, 기타 지역은 80으로 한다”, 같은 조 제2항은 “제1항의 규정에 의한 공항주변 인근지역과 기타 지역의 구분은 환경부령으로 정한다”고 하고, 소음진동규제법시행규칙 제58조의2는 “영 제10조의2 제2항의 규정에 의한 공항주변 인근지역과 기타 지역의 구분은 다음 각호와 같다. 1. 공항주변 인근지역 : 항공법시행규칙 제271조의 규정에 의한 소음피해지역 2. 기타 지역 : 항공법시행규칙 제271조의 규정에 의한 소음피해예상지역”이라고 규정함으로써 결국 소음진동규제법에 의한 항공기 소음규제는 항공법에 의한 항공기 소음규제와 그 궤를 같이 하고 있다고 볼 수 있다].

그런데, 항공법 제107조 제1항은 “건설교통부장관은 항공기에 의한 소음의 피해를 방지 또는 저감시킬 필요가 있는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 사업시행자 및 공항시설의 관리자로 하여금 소음의 피해를 방지하기 위한 대책을 수립·시행하도록 할 수 있다”, 같은 조 제2항은 “건설교통부장관은 제1항의 규정에 의한 소음의 피해를 방지하기 위한 대책을 수립하여야 할 공항소음피해지역 또는 공항소음피해예상지역을 미리 지정·고시하여야 한다”고 규정하고 있고, 이에

따라 항공법시행규칙 제271조는 소음영향도가 95WECPNL 이상인 지역은 공항소음피해지역 중 제1종 구역으로, 90WECPNL 이상 95WECPNL 미만인 지역은 공항소음피해지역 중 제2종 구역으로, 80WECPNL 이상 90WECPNL 미만인 지역은 공항소음피해예상지역인 제3종 구역으로 분류하고 있다(제3종 구역은 1998. 9. 18. 건설교통부령 제148호로 개정된 항공법시행규칙에 의하여 소음영향도가 85WECPNL 이상 90WECPNL 미만인 “가”지구, 80WECPNL 이상 85WECPNL 미만인 “나”지구로 세분되었다, 이하 소음영향도에 따라 분류된 각 구역을 소음구역이라고 한다).

항공법 제154조 제1항, 동 시행령 제63조 제3항 제23호에 따라 건설교통부장관의 권한을 위임받은 서울지방항공청장은 1993. 6. 21. 제1, 2종의 공항소음피해지역과 제3종의 공항소음피해예상지역을 지정고시하였으며, 1999년을 기준으로 할 때 제1종 소음구역의 면적은 3.5km², 해당 가옥은 284호, 제2종 소음구역의 면적은 3.1km², 해당 가옥은 1,996호, 제3종 소음구역의 면적은 22.3km², 해당 가옥은 “가”지구의 경우 15,618호, “나”지구의 경우 29,382호 정도이다.

한편, 국가 또는 지방자치단체가 법령의 제정이나 행정계획의 수립 및 집행시 지켜야 할 환경기준을 정하고 있는 환경정책기본법은 소음기준에 관하여 전용주거지역은 주간 50dB, 야간 40dB(도로변일 경우 주간 65dB, 야간 55dB), 일반주거지역 및 준주거지역은 주간 55dB, 야간 45dB(도로변일 경우 주간 65dB, 야간 55dB), 상업지역 및 준공업지역은 주간 65dB, 야간 55dB(도로변일 경우 주간 70dB, 야간 60dB), 공업지역은 주간 70dB, 야간 65dB(도로변일 경우 주간 75dB, 야간 70dB)로 각 규정하고 있다(환경정책기본법 제10조 제1, 2항, 동 시행령 제2조 별표 1)(환경부에서 작성한 항공기 소음측정자료에 의하면 WECPNL값은 dB값에 대략 13~17을 더한 값과 같다). 다만, 위 소음기준은 항공기 소음에는 적용되지 않는다.

(4) 김포공항 주변 및 선정자들 거주지의 소음영향도

피고 대한민국 산하 환경부 및 피고 공사의 전신인 한국공항공단은 김포공항 경유 항공기로 인한 공항 주변의 소음 정도를 파악하기 위하여 소준부락을 비롯한 김포공항 인근 11곳에 자동소음측정망을 설치하고 1989년경부터 소음영향도를 측정하여 왔는데, 그 중 선정자들의 거주지역 근처인 서울 양천구 신월동의 1997년부터 2001. 3. 경까지의 소음측정결과는 별지 4와 같고, 한편, 한국공항공단은 뒤에서 보는 바와 같이 소음구역 및 소음영향도 별로 순차적으로 소음대책을 실

시하기 위하여 2001. 3. 29. 인천국제공항이 개항되기 이전에 선정자들의 거주지별 소음도를 측정한 바 있는데, 그 구체적 수치는 별지 2 중 '소음도'란 기재와 같다.

(5) 항공기 소음으로 인한 피해

사람이 일정한 수준 이상의 소음에 장기간 노출될 경우 만성적인 불안감, 집중력 저하, 잦은 신경질 등의 정신적인 고통을 입게 되고, 회화방해, 전화통화방해, TV·라디오시청장해, 독서방해, 사고중단, 수면방해 등 일상생활을 정상적으로 영위하는 데에 많은 지장을 받게 되며, 그 정도가 심한 경우 난청이나 이명 등 신체적인 이상이 나타날 가능성도 있다.

마. 항공기 소음대책

(1) 일반적인 항공기 소음대책으로 크게는 소음발생원 대책, 공항주변 대책이 있고, 소음발생원 대책으로는 저소음 항공기의 도입, 이·착륙 방식 및 절차의 개선, 야간비행제한 등이, 공항주변 대책으로는 완충녹지 조성, 이주비 지원, 주택방음공사 보조, TV수신장애대책 보조, 순회건강진단 등이 있는데, 피고들은 김포공항의 항공기 소음 저감대책의 일환으로서 아래 (4)항과 같은 대책 이외에도 항공기 심야시간 정비 및 운항규제, 항공기 소음 정밀측정조사 및 소음지역 실태조사, 고소음 항공기 운항 전면금지, 김포공항 계류장의 방음벽 설치, 방음시설 설치 기준 및 소음예측 프로그램 개발, 김포공항 소음대책위원회 구성 및 항공기 소음대책 공청회 개최, TV수신장애대책 보조 등을 실시한 바 있다.

(2) 항공법시행규칙 제272조 제1항에 의하면, 소음대책은 소음영향도의 정도에 따라 소음의 정도가 심한 구역 또는 지구부터 단계적·순차적으로 수립·시행하되(다만, 필요한 경우에는 제1종 및 제2종 소음구역의 소음대책을 병행하여 수립·시행할 수 있으며, 학교에 대하여는 제1종·제2종 및 제3종 소음구역의 소음대책을 병행하여 시행할 수 있다), 제1종 소음구역에 대하여는 원칙적으로 이주대책을 수립·시행하고, 제2, 3종 소음구역에 대하여는 방음시설을 설치하도록 하며, 그 외에도 소음대책을 수립·시행중인 지역에 대하여 TV수신장애대책, 소음피해주민의 편익증진을 위한 공동이용시설의 설치지원대책을 수립·시행할 수 있고, 방음시설의 설치를 완료한 학교에 대하여는 냉방시설의 설치를 지원할 수 있도록 되어 있다.

(3) 제1종 소음구역의 소음대책은 지방항공청장이, 제2, 3종 소음구역의 소음대책은 피고 공사가 시행하도록 되어 있다.

(4) 이에 따라 한국공항공단 시절부터 피고 공사는 제2, 3종 소음구역에 대하여 희망자를 대상으로 위 소음대책사업을 추진하여 왔는데, 1999. 6. 경 제2종 소음구역에 대한 주택방음공사를, 2000년 말 제3종 소음구역의 “가”지구 중 89-90WECPNL 지역에 대한 주택방음공사를 각 마무리한 데 이어 87-88WECPNL 지역에 대한 주택방음공사를 진행중이며, 선정자들에 대한 각 주택방음공사의 실시 여부 및 시기는 별지 2 중 ‘방음시설 설치여부 및 설치일’란의 기재와 같다(방음시설을 설치하기는 하였으나 설치일을 확인할 수 없어 그것이 2001. 3. 28. 이전에 설치되었음을 인정하기 어려운 경우 그 설치일은 2001. 3. 29.로 기재하였다).

(5) 선정자들은 모두 제3종 소음구역의 “가”지구에 거주하고 있다.

2. 당사자의 주장

원고들은, 김포공항을 운항하는 항공기들이 배출하는 소음, 배기가스, 진동 등으로 인해 선정자들은 수면, 대화, 전화통화, TV·라디오시청, 독서 등을 방해받고 있을 뿐 아니라 집중력 감소, 작업능률 및 학습능률의 저하, 긴장 및 불안감 발생 등의 정신적 고통을 겪고 있는바, 이는 피고들이 1987. 4. 경 김포공항 내 제2활주로를 신설함에 있어 배후지를 확보하지 않은 설치상의 하자과 항공기의 이·착륙 횟수를 제한하거나 추가 소음방지시설을 하는 등으로 항공기의 소음, 배기가스, 진동 등에 대한 적절한 조치를 취하여야 함에도 이를 이행하지 아니한 관리상의 하자과 말미암은 것이므로, 피고 대한민국은 국가배상법 제5조에 의하여, 피고 공사는 민법 제758조에 의하여 이를 배상할 의무가 있다는 취지로 주장한다.

이에 대하여 피고 대한민국은, 영조물인 김포공항에 물리적, 외형적인 결함이 없는 한 거기에 사회적, 기능적인 하자가 있다고 하더라도 이를 영조물의 설치·관리상의 하자라고 할 수 없으며, 설령 그렇지 않다 하더라도 항공법상의 항공기 소음기준 및 소음대책은 사회통념상의 수인한도와 국가배상법상의 영조물의 하자 판단의 기준을 정한 것인데, 피고 대한민국은 항공법상의 항공기 소음기준 및 소음대책을 위반한 바 없어 영조물인 김포공항의 설치 및 관리에 하자가 있다고 할 수 없으므로 선정자들에 대하여 손해배상책임이 없다고 주장하고, 한편 피고 공사는, 한국공항공단이나 피고 공사가 김포공항의 점유자라고 할 수도 없고 김포공항

에 설치·보존상의 하자가 있다고 할 수도 없으며, 설령 그렇지 않다 하더라도 김포공항의 관리 및 유지에 선량한 관리자로서의 주의의무를 다 하였으므로 피고 공사는 선정자들에 대하여 손해배상책임이 없다고 주장한다.

3. 판단

가. 피고 대한민국에 대한 청구

(1) 손해배상책임의 발생

(가) 먼저, 피고 대한민국이 김포공항의 설치·관리자인지에 관하여 본다.

구 항공법(1961. 3. 7. 법률 제591호)이 제2조 제4항에서 “비행장”을 “항공기의 이착륙을 위하여 사용되는 육지나 수면”으로 정의하고, 제33조 제1항에서 “교통부장관은 비행장 또는 항공보안시설을 설치한다”고 규정한 이래, 비행장의 설치주체에 관한 항공법상의 규정은 큰 변화 없이 지속되어 왔고, 현행 항공법 역시 제2조 제4호에서 “비행장”을 “항공기의 이륙(이수를 포함한다), 착륙(착수를 포함한다)을 위하여 사용되는 육지 또는 수면”으로, 같은 조 제5호에서 “공항”을 “공항시설을 갖춘 공공용 비행장으로서 건설교통부장관이 그 명칭·위치 및 구역을 지정·고시한 것”으로, 또 같은 조 제6호에서 “공항시설”을 “항공기의 이륙·착륙 및 여객·화물의 운송을 위한 시설과 그 부대시설 및 지원시설로서 공항구역 안에 있는 시설과 공항구역 밖에 있는 시설 중 대통령령이 정하는 시설로서 건설교통부장관이 지정한 시설”로 각 정의한 데 이어 항공법시행령 제10조가 항공법 제2조 제6호에서 말하는 “대통령령이 정하는 시설”로 “활주로·유도로·계류장·착륙대 등 항공기의 이·착륙시설”(제1호 가목)을 들고 있으며, 항공법 제75조 제1항에서는 “건설교통부장관은 비행장 또는 항행안전시설을 설치한다”고 규정하여 공항 및 공항 내 활주로의 설치에 관한 권한이 건설교통부장관에게 있는 것으로 규정하고 있다.

한편, 공항의 관리와 관련하여 항공법 제89조 제1항은 “건설교통부장관은 공항개발사업을 효과적으로 추진하기 위한 공항개발기본계획을 수립·시행하여야 한다”고 하면서 공항개발기본계획에 포함될 사항으로 제92조 제4호에서 “운영계획”을 언급하고 있고, 같은 법 제110조 제1항은 건설교통부장관이 공항개발사업의 시행 또는 공항시설을 관리함에 있어 일정한 처분을 할 수 있는 경우를 열거하고 있으며, 2000. 2. 3. 법률 제6263호로 신설된 항공법 제105조의2 제1항은 보다 직

접적으로 “건설교통부장관은 공항시설을 유지·관리하고 당해 공항시설을 사용하거나 이용하는 자로부터 사용료를 징수할 수 있는 권리를 설정할 수 있다”고 하여 공항의 관리·운영에 관한 권한 또한 건설교통부장관에게 있는 것으로 규정하고 있다. 넓은 의미에 있어서 공항의 관리라고 할 때에는 공항시설뿐 아니라 공항에 이·착륙하는 항공기들에 대한 관리도 포함된다고 할 것인데, 이와 관련하여 항공법 제112조 제1항과 제132조 제1항은 정기항공운송사업 또는 부정기항공운송사업을 경영하고자 하는 자에게 건설교통부장관의 면허를 받거나 건설교통부장관에게 등록하도록 명하는 규정을 두고 있고, 같은 법 제147조 제1항은 외국인 국제항공운송사업과 관련한 건설교통부장관의 허가에 관한 규정을 두고 있으며, 나아가 항공기 자체의 소음과 관련하여서도 항공법 제108조 제1항은 “건설교통부장관은 공항에 취항하는 항공기에 의하여 발생하는 소음의 정도에 따라 그 기준을 설정하여야 한다”, 같은 법 제16조 제1항은 “건설교통부령이 정하는 항공기의 소유자 등은 건설교통부령이 정하는 바에 따라 제15조의 규정에 의한 감항증명을 받는 때에 소음기준적합증명을 받아야 한다”, 같은 법 제109조 제1항은 “건설교통부장관은 소음을 발생시키는 항공기를 사용하는 항공운송사업자에 대하여 제108조의 규정에 의한 소음기준에 따라 차등을 두어 소음부담금을 부과·징수할 수 있다”는 규정을 두어 항공기 자체의 소음규제를 포함한 공항 이·착륙 항공기들에 대한 관리 권한도 건설교통부장관에게 부여하고 있다.

이와 같은 제반규정 및 앞에서 본 바와 같이 항공법 제107조 제1항이 건설교통부장관에게 항공기에 의한 소음의 피해를 방지하기 위한 대책을 수립·시행할 권한을 부여하고 있는 점에 비추어 볼 때 피고 대한민국은 김포공항, 보다 구체적으로 원고들이 소음의 발생원으로 주장하고 있는 제2활주로의 설치 및 관리자라고 할 것이다.

(나) 다음, 영조물의 설치·관리상의 하자의 개념에 관하여 보건대, 국가배상법 제5조 제1항에서 규정하고 있는 영조물의 설치·관리의 하자, 즉 영조물이 통상 가져야 할 안전성을 결여하였다고 함은, 해당 영조물을 구성하는 물적시설 자체에 존재하는 물리적, 외형적인 결함 또는 불비로 인하여 그 이용자 및 제3자에게 위해를 발생케 할 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 영조물이 공공의 목적 등에 이용됨에 있어 그 이용의 상태 및 정도가 일정한 한도를 초과하여 이용자 및 제3자에게 사회통념상 참을 수 없는 위해를 발생케 할 위험성이 있는 경우도 포함한다고 할 것이다.

이 사건에 있어서 김포공항 자체에 어떠한 물리적, 외형적인 결함 또는 불비가 있었음을 인정할 증거가 없다고 하더라도 김포공항이 항공기 운항이라는 공공의 목적에 이용됨에 있어 그와 관련하여 배출하는 소음 등의 침해가 인근 주민인 선정자들에게 사회통념상 참을 수 없는, 다시 말해 통상의 수인한도를 넘는 위해를 발생케 하였다면 이는 김포공항의 설치·관리상의 하자라고 할 수 있을 것이다.

(다) 한편, 행위에 대한 판단은 개별적·상대적으로 내려져야 하는 것으로서 어느 시설을 적법하게 운영하거나 공용에 제공하는 경우에도 그로부터 발생하는 유해배출물로 인하여 제3자가 손해를 입고 그것이 사회생활상 통상의 수인한도를 넘는 것일 때에는 그 행위에 대해서는 위법하다는 판단이 내려질 수 있는 것이므로, 설령 피고 대한민국이 김포공항을 설치·관리함에 있어 항공법 및 그 하위규범에 따른 항공기 소음기준 및 소음대책을 준수하였다고 하더라도 실제 배출하는 소음 등의 침해가 사회생활상 통상의 수인한도를 넘을 때에는 피고 대한민국의 김포공항 설치·관리행위는 위법하고 김포공항에는 설치·관리상의 하자가 존재한다고 보아야 할 것이다.

(라) 일반적으로 생활이익의 침해와 관련한 수인한도의 기준을 결정함에 있어서는 침해행위의 상태와 침해의 정도, 피침해이익의 성질과 내용, 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 침해행위의 개시와 그 후에 계속된 경과 및 상황과 그 사이에 피해의 방지 또는 경감을 위해 가해자가 강구한 조치의 내용·정도 등의 여러 가지 사정을 종합적으로 고려하여야 하는 것인바, 이 사건에 있어 소음침해에 대한 구체적인 수인한도의 기준을 결정함에 있어서도 ① 항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, ② 선정자들이 입은 피해, ③ 피해의 회피가능성, ④ 선정자들의 거주지역 및 소음구역의 설정 현황, ⑤ 항공법상의 소음방지대책의 실시 및 적정성, ⑥ 침해행위의 공공성 및 사회적 가치, ⑦ 김포공항의 공항으로서의 비중 및 중요도, ⑧ 토지이용의 선후관계, ⑨ 항공기 소음 이외의 소음원의 존재 등의 사정을 고려하여야 할 것이다.

(마) 항공기 소음침해에 대한 수인한도의 기준 결정과 관련하여, 앞서서도 본바와 같이 항공법 및 그 하위규범에서 정한 항공기 소음기준이 곧 수인한도의 기준이 된다고 볼 수는 없지만, 위 기준은 국가가 소음대책의 필요성 여부에 따라 설정한 기준으로서 적어도 수인한도의 기준을 정함에 있어 참고가 될 수는 있을 것이다.

(바) 그렇다고 할 때 항공기 소음침해에 대한 수인한도의 기준은 항공법시행규칙 제271조상의 공항소음피해지역으로 분류되는 기준선인 90WECPNL과 공항소음피해예상지역으로 분류되는 기준선인 80WECPNL 사이에서 정함이 적절하다고 할 것인바, 여기에 앞서서 본 바와 같이 환경정책기본법상의 환경소음기준 중 도로변 상업지역의 주간 소음도가 70dB(≒ 83~87WECPNL)인 점, 제3종 소음구역이 85WECPNL을 기준으로 “가”지구와 “나”지구로 세분된 점 및 기타 여러 사정들을 감안하면 김포공항 주변의 항공기 소음침해가 적어도 85WECPNL 이상인 경우에는 사회생활상 통상의 수인한도를 넘는 것으로서 위법성을 띠는 것이라고 봄이 상당하고, 따라서 선정자들은 모두 수인한도를 넘는 항공기 소음침해를 받았다고 할 것이다.

(사) 따라서, 피고 대한민국은 김포공항의 설치 및 관리주체로서 김포공항을 이·착륙하는 항공기들로 인하여 선정자들의 거주지에 소음영향도 85WECPNL 이상의 소음이 발생함으로써 선정자들이 입은 손해를 배상할 의무가 있다고 할 것이다.

(아) 나아가, 선정자들의 거주지에서 위 소음영향도 85WECPNL 이상의 소음이 발생한 기간에 관하여 보건대, 인천국제공항 개항 이전에 측정한 선정자들의 거주지별 소음도가 별지 2 중 ‘소음도’란 기재와 같은 사실, 선정자들이 구하는 이 사건 소제기일로부터 3년전인 1997. 4. 28.부터 국제선 항공노선이 인천국제공항으로 이전되기 전체인 2000년 말까지의 김포공항 경유 항공기의 월별 운항횟수가 별지 3과 같이 17,000여회에서 19,000여회를 유지한 사실은 위에서 본 바와 같은바, 사정이 그러하다면, 1997. 4. 28.부터 인천국제공항의 개항일 전일인 2001. 3. 28.까지의 선정자들의 거주지의 소음영향도는 계속 위 85WECPNL 이상이었다고 봄이 상당하다고 할 것이다.

(자) 나아가, 원고들은 2001. 3. 29.부터 이 사건 제1심 변론종결일인 2002. 7. 16.까지의 항공기 소음으로 인한 선정자들의 피해 역시 피고 대한민국이 배상하여야 한다고 주장하나, 선정자들이 2001. 3. 29. 이후에도 소음영향도 85WECPNL 이상의 항공기 소음에 노출되었음을 인정할 증거가 없으므로 원고들의 위 주장은 이유 없다(오히려, 변론의 전취지에 의하면, 국제선 항공노선이 김포공항으로부터 인천국제공항으로 이전된 후에는 김포공항 경유 항공기의 월평균 운항횟수가 크게 줄어들어 2002년에는 월평균 약 8,000여회 정도로까지 감소된 사실 및 이로 인하여 선정자들의 주거지의 소음영향도도 낮아진 사실이 인정된다).

(차) 한편, 원고들은 선정자들이 항공기 소음으로 인한 피해뿐 아니라 항공기 배출 배기가스, 진동 등으로 인한 피해도 입었다고 주장하나 이를 인정할 아무런 증거가 없으므로 원고들의 위 주장 또한 이유 없다.

(2) 피고 대한민국의 주장에 대한 판단

(가) 피고 대한민국은 올림픽 개최에 따른 국제공항수요의 급증으로 시급하게 활주로를 증설할 필요가 있었던 반면, 재정적·시간적으로 신공항을 건설하는 것이 불가능하여 부득이 이미 설치·운영중이던 김포공항에 제2활주로를 증설할 수밖에 없었는바, 이러한 사정에 비추어 볼 때 위 피고로서는 선정자들에 대한 소음침해를 회피할 수 있는 가능성이 없었다고 주장하므로 살피건대, 피고 대한민국이 주장하는 것과 같은 사유만으로는 위 피고가 선정자들에 대한 소음침해를 회피할 수 없었다고 인정하기 어려우므로 피고 대한민국의 위 주장은 이유 없다.

(나) 또 피고 대한민국은, 선정자들 중 일부는 자신들의 거주지가 공항소음피해 예상지역으로 지정고시된 곳임을 알고서도 위 지정고시 이후에 입주하였는바, 이들은 충분히 소음침해를 예상하고 이를 피할 수 있었음에도 스스로 이를 용인하고 소음원에 접근하였으므로 이를 감수할 신의칙상 의무가 있을 뿐 아니라 이미 소음원이 존재하는 상태에서 이주하여 옴으로써 부동산을 저렴하게 매입하거나 적은 임료를 지불하는 등 일정한 보상을 받았다고 할 것이므로 이들에 대한 손해배상은 배척되어야 한다는 이른바 ‘위험에의 접근’ 이론에 의한 면책을 주장하므로 살피건대, 선정자들 중 일부가 공항소음피해지역 및 공항소음피해예상지역 지정고시일인 1993. 6. 21. 이후 자신들의 주거지에 전입한 사실은 앞에서 살펴본 선정자들의 별지 2 ‘거주시작일’에 비추어 명백하고, 이러한 경우 이들은 항공기 소음침해를 인식하였거나 과실로 이를 인식하지 못하고 입주하였다고 봄이 상당하나, 이들이 위 소음으로 인하여 정신적 고통을 당하는 경우 이러한 소음으로 인한 위해 상태를 이용하기 위하여 이주하였다는 등 특히 비난할 사유가 없는 한, 위와 같이 항공기 소음침해를 인식하였거나 과실로 인식하지 못한 것만 가지고 소음으로 인한 피해를 용인하였다고 보기는 어렵고, 또한 그것만으로 피고 대한민국의 위법한 침해행위가 위법하지 않게 된다고나 책임이 소멸한다고 볼 수도 없으며, 이들이 피고 대한민국이 주장하는 것과 같은 경제적 이익을 누렸음을 인정할 증거도 없으므로 피고 대한민국의 위 주장은 이유 없다(다만, 형평의 원칙상 이는 손해배상액의 산정에 있어서 과실상계에 준하여 위자료의 감액 사유로 고려함이 상당하다).

(다) 다시 피고 대한민국은, 선정자들이 항공기 소음으로 인하여 입었다는 피해에 대하여는 각 개인별로 구체적인 입증이 있어야 한다고 주장하므로 살피건대, 이 사건과 같은 다수인이 겪는 생활이익의 침해에 있어서 선정자들의 청구는 선정자 개개인의 권리 침해를 근거로 한 것이기 때문에 선정자들이 어떠한 피해를 입었는지에 관해서는 개별적으로 판단할 수밖에 없고, 그 피해의 발생에 관하여는 이를 주장하는 자가 입증하여야 하는 것이지만, 이 사건에 있어 평온하고 안전한 일상생활을 영위할 권리는 선정자 개개인의 생활 조건의 차이에 관계없이 기본적인 부분에 있어서 동일하고 이에 대한 침해행위도 동일하기 때문에 그 침해로 인한 정신적 고통의 성질 및 정도도 구체적인 면에 있어서 약간의 차이가 있을지는 몰라도 그 주요 부분에 있어서는 동일하다고 볼 수 있고, 일정한 정도 이상의 소음에 노출된 선정자들이 정신적 고통을 입게 됨은 경험칙상 인정할 수 있으므로 피고 대한민국의 위 주장도 이유 없다(선정자들의 개별적 사정은 주거지에서의 거주기간을 참작함으로써 어느 정도 반영할 수 있다).

(3) 손해배상책임의 범위

(가) 선정자들의 거주지역 및 소음구역의 설정현황, 항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, 선정자들이 입은 피해 등 앞에서 인정한 사실들을 종합하여 보면, 선정자들이 1997. 4. 28. 또는 이후부터 2001. 3. 28.까지 김포공항을 이·착륙하는 항공기들의 소음으로 인하여 입은 정신적 고통에 대한 위자료 액수는 선정자들의 각 거주일수에 1,000원을 곱하여 산출된 금액으로 봄이 상당하다.

(나) 한편, 피고 공사가 선정자들 중 일부에 대하여 소음방지대책으로서 주택방음공사를 실시하였음은 앞에서 본 바와 같은바, 일상생활의 상당 부분은 방음시설된 실내뿐만 아니라 실외에서도 이루어지는 점, 방음공사를 실시하였다고 하더라도 소음이 완전히 차단되는 것은 아닌 점, 실내를 밀폐하였을 경우 냉방이나 환기 시설이 필요하고 이러한 시설을 유지하기 위해서는 비용이 드는 점 등을 고려하면 주택방음공사를 실시한 이후에는 아무런 피해가 없다고 단정하기 어렵고, 다만 주택방음공사를 실시한 이후의 기간(별지 2 중 ‘방음대책 이후 감액일수’란 기재 각 해당일수)에 대하여 위 손해액 중 50%를 감액하기로만 한다(을나 제15호증의 기재에 의하면 1999년의 경우 방음시설설치 예산은 450호에 대하여 4,310,000,000원으로서 호당 9,500,000원을 상회하는 데 반해 TV수신장애대책 예산은 600가구에

대하여 30,000,000원으로서 가구당 50,000원에 불과한 사실을 알 수 있는바, 위와 같은 현격한 비용상의 차이에 비추어 주택방음공사 실시여부 이외에 TV수신장애 대책 실시여부는 손해액 산정시 별도로 고려하지 않기로 한다).

(다) 항공법 제107조 제3항, 항공법시행령 제42조 제1항, 항공법시행규칙 제274조 별표 29에 의하면 제3종 소음구역에서는 방음시설의 설치를 조건으로 하지 않는 한 건물 신축이나 증·개축의 허가를 얻을 수 없는데, 을나 제118 내지 120호증, 을나 제146호증의 1, 2의 각 기재에 의하면, 별지 1의 '순번란' 기재 20, 182 내지 185의 선정자들은 항공소음피해예상구역으로 지정고시된 후에 제3종 소음구역의 "가"지구 내에서 그 거주건물을 신축한 사실을 인정할 수 있으므로, 이에 대하여는 피고들이 방음시설을 설치할 의무가 없고, 따라서 위 선정자들에 대해서는 1997. 4. 28. 이전에 주택방음공사가 완료된 것으로 본다.

(라) 또한, 을나 제132호증의 1 내지 3의 각 기재 및 변론의 전취지에 의하면, 별지 1의 '순번란' 기재 86, 134의 선정자들은 피고 공사의 2000. 12. 27.자 주택방음시설 설치공사 신청안내문을 발송받고도 주택방음시설 설치공사를 신청하지 아니하여 방음시설이 설치되지 아니한 사실을 인정할 수 있으나, 이들이 위 설치공사를 신청하였더라면 이 사건 소음피해의 종료일로 위에서 인정한 2001. 3. 28. 이전에 주택방음시설이 설치되었을 것이라는 점을 인정할 증거가 없으므로 위 선정자들에 대하여는 소음방지대책의 실시에 의한 감액을 하지 않기로 한다.

(마) 선정자들 중 항공소음피해예상지역 지정고시일인 1993. 6. 21. 이후 자신들의 주거지에 전입한 자들에 대하여는, 앞에서 살펴본 바와 같이 항공기의 소음침해를 인식하였거나 과실로 이를 인식하지 못하고 입주하였다고 봄이 상당하므로 이를 참작하여 전입일 이후의 기간(별지 2 중 '고시 이후 전입에 따른 감액일수'란 기재 각 해당일수)에 대하여는 위 손해액의 30%를 감액하기로 한다.

(바) 갑 제2호증의 4, 48, 179, 181의 각 기재에 의하면, 별지 1의 '순번란' 기재 4, 48, 177, 179의 선정자들은 1997. 4. 28. 이전부터 이 사건 소음피해지역에서 거주하다가 선정자 4의 경우 1999. 3. 24.부터 2000. 1. 17.까지 300일간, 선정자 48의 경우 1999. 12. 15.부터 2000. 3. 28.까지 105일간, 선정자 177의 경우 2000. 2. 16.부터 2000. 4. 6.까지 51일간, 선정자 179의 경우 1999. 12. 29.부터 2000. 2. 20.까지 54일간 타지로 전출나가 그 곳에서 거주한 사실을 인정할 수 있고, 그 곳에서는 이전 거주지에서와 동일 내지 유사한 정도의 소음에 노출되어 있지 않았던 것

으로 보여지므로 위 기간은 손해액 산정 기간에서 공제하기로 한다(다만, 위 선정자들은 전출 후 다시 전과 동일한 주소지로 복귀하였거나 그렇지 않더라도 전출 전후에 걸쳐 동일 내지 유사한 정도의 소음지역에 그 가족이 계속 거주하고 있었던 경우에 해당하므로, 원래부터 전체 거주기간에 대하여 고시 이후 전입에 따른 감액의 적용을 받는 선정자 177을 제외하고는, 복귀한 이후의 기간에 대하여 고시 이후 전입에 따른 감액은 적용하지 않기로 한다).

(사) 그렇다면, 선정자들의 구체적 손해배상액은 별지 2의 '배상액'란 기재와 같으므로, 피고 대한민국은 선정자들에게 별지 2의 '배상액'란 기재 각 금액 및 이에 대하여 불법행위일 이후로서 원고들이 구하는 바에 따라 이 사건 소장부분 송달일 다음날임이 기록상 분명한 2000. 5. 9.부터 위 피고가 그 손해배상 의무의 존부 및 범위에 관하여 항쟁함이 상당한 이 판결선고일인 2003. 8. 20.까지는 민법 소정의 연 5%, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 소송촉진등에관한특례법 소정의 연 20%의 각 비율로 계산한 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

나. 피고 공사에 대한 청구

(1) 피고 공사의 설립경위와 목적사업

앞에서 본 바와 같이 피고 공사는 국제공항관리공단으로부터 한국공항관리공단을 거쳐 순차 명칭이 변경된 한국공항공단의 재산과 권리·의무를 2002. 3. 2. 포괄승계한 법인이다.

그런데, 1979. 12. 28. 법률 제3219호로 공포·시행된 국제공항관리공단법은 1980년 김포공항 국제선여객청사의 준공을 계기로 하여 그 동안 정부에 의하여 직접 관리·운영되고 있던 국제공항을 독립법인에게 맡겨 관리·운영하기 위해 제정된 법률로서 같은 법 제1조는 그 목적으로 “이 법은 국제공항관리공단을 설립하여 공항시설을 효율적으로 관리·운영하게 함으로써 항공수송의 원활화를 도모하고, 항공의 총합적인 발달에 기여하게 함을 목적으로 한다”고 규정하고, 제7조는 국제공항관리공단의 사업으로 “1. 여객청사 및 화물청사와 그 부대시설 및 지원시설의 관리·운영과 유지·보수, 2. 활주로 및 계류장의 관리·운영과 유지·보수, 3. 관제통신 및 항공보안시설의 유지·보수, 4. 공항의 조경·미화 및 조경시설의 설치·관리와 유지·보수, 5. 항공기의 이·착륙시에 발생하는 소음에 대한 방시설의 설치·관리와 유지·보수, 6. 위 각 사업에 부대되는 사업과 공항시설의 개량 및 확장, 7. 기타 공항시설의 관리·운영 및 발전을 위하여 교

통부장관이 특히 위촉하는 사업“ 등을 규정하고 있다가 1990. 4. 7. 국제공항뿐 아니라 일반공항의 공항시설의 관리·운영주체 역시 정부에서 공단으로 이전하기 위한 근거를 마련한다는 취지에서 법률의 제명을 “국제공항관리공단법”에서 “한국공항관리공단법”으로 변경하는 동시에 공단의 명칭 역시 “국제공항관리공단”에서 “한국공항관리공단”으로 변경하였고, 1991. 12. 14.에는 한국공항관리공단의 사업범위에 공항건설기능을 추가하여 급속히 증가하고 있는 항공수요에 능동적으로 대처하기 위한 목적에서 법률의 제명을 “한국공항관리공단법”에서 “한국공항공단법”으로 변경하는 동시에 공단의 명칭 역시 “한국공항관리공단”에서 “한국공항공단”으로 변경하였는데, 이에 따라 같은 법 제1조에서는 공단의 설립목적으로 “공항시설의 건설”을 추가하여 “이 법은 한국공항공단을 설립하여 공항시설의 건설과 이의 효율적인 관리·운영을 통하여 항공수송의 원활화를 도모하고, 항공의 총합적인 발달에 이바지함을 목적으로 한다”고 규정하였고, 제7조에서는 한국공항공단이 수행할 사업으로서 위에서 본 각 사업 이외에 제5호의2를 신설하여 “수도권신공항건설촉진법 제2조 제2호의 규정에 의한 신공항건설사업”을 추가하였는데, 그 후 수도권신공항건설공단법이 제정되어 수도권신공항건설사업이 위 수도권신공항건설공단으로 이관됨에 따라 위 제7조 제5호의2 규정이 삭제되기에 이르렀으며, 피고 공사의 목적과 사업범위도 대체로 위 틀을 그대로 유지하고 있다.

이하에서는 피고 공사의 전신으로서 원고들이 항공기 소음피해기간으로 주장하는 1997. 4. 경부터 2001. 3. 경까지의 기간 중 활동하였던 한국공항공단에 초점을 맞추어 살펴보기로 한다.

(2) 독자적인 책임주체인지 여부

민법 제758조 제1항 소정의 공작물 점유자라 함은 공작물을 사실상 지배하면서 그 설치 또는 보존상의 하자로 인하여 발생할 수 있는 각종 사고를 방지하기 위하여 공작물을 보수·관리할 권한 및 책임이 있는 자를 말한다(대법원 2000. 4. 21. 선고 2000다386 판결 참조). 즉, 공작물책임의 주체로서의 공작물 점유자가 되기 위해서는 공작물을 사실상 지배하고 있어야 할 뿐만 아니라 사고방지를 위해 공작물을 보수, 관리할 권한과 책임이 있는 자이어야 할 것이다.

앞에서 본 한국공항공단의 설립목적이나 대상사업에 비추어 볼 때 한국공항공단이 김포공항의 관리·운영 및 유지·보수를 담당한 것은 확실하다고 할 것이지만 그러한 관리·운영 및 유지·보수가 한국공항공단에게 공작물 점유자로서의 독자적인 책임을 물을 수 있을 만한 것인지는 의문이라고 할 것이다.

이미 앞서서도 보았듯이, 항공기 소음방지대책과 관련하여 항공법 제107조 제1항은 건설교통부장관에게 항공기 소음으로 인한 피해를 방지하기 위한 대책의 수립·시행과 관련하여 이를 사업시행자 및 공항시설의 관리자에게 맡길 수 있도록 하고 있고, 같은 조 제2항은 건설교통부장관에게 공항소음피해지역 또는 공항소음피해예상지역을 지정고시할 권한을 부여하고 있으며, 공항소음피해지역 중 제1종 소음구역에 대한 소음대책은 지방항공청장이, 제2, 3종 소음구역에 대한 소음대책은 한국공항공단이 시행하여 왔는바, 결국 항공기 소음대책은 원칙적으로 건설교통부장관이 수립·시행하되, 필요에 따라 건설교통부장관이 소음대책의 수립·시행을 한국공항공단에 위임할 수 있도록 하고 있을 뿐이다. 아울러 을나 제134호증의 기재에 의하면, 비록 국제공항관리공단 시절부터 “항공기의 이·착륙시에 발생하는 소음에 대한 방지지설의 설치·관리와 유지·보수”가 공단의 목적사업 중 하나로 포함되어 있었지만 1991. 12. 14. 법률 제4435호로 항공법이 개정되기 전에는 그것은 단순한 추상적 업무범위에 그쳤을 뿐이고, 1991. 12. 14. 항공법 개정에 의하여 제107조의 규정이 신설됨으로써 비로소 건설교통부장관으로부터 위임받은 소음피해지역에 대한 소음방지지설의 설치·관리와 유지·보수 등의 업무를 항공법시행규칙 제272조에서 정한 기준에 의하여 시행할 수 있게 되었던 것임을 알 수 있다.

공항 기본운영계획의 수립·시행, 항공운송사업의 면허 또는 허가, 항공기 소음의 규제 및 소음부담금의 부과·징수 등의 권한 또한 한국공항공단이 아닌 건설교통부장관에게 있다는 점도 앞서 본 바와 같다.

한편, 한국공항공단법을 살펴보면, 같은 법 제5조는 “공단은 필요한 때에는 건설교통부장관의 승인을 얻어 분사무소를 설치할 수 있다”, 제6조 제2항은 “공단이 그 정관을 변경하고자 할 때에는 건설교통부장관의 인가를 받아야 한다”, 제8조 제1항은 “공단에 다음 각 호의 임원을 둔다. 1. 이사장 1인 2. 부이사장 1인 3. 이사 5인 이내 4. 감사 1인”, 같은 조 제2항은 “이사장·부이사장 및 감사는 건설교통부장관이 임면한다”, 같은 조 제3항은 “이사는 건설교통부장관의 승인을 얻어 이사장이 임면한다”, 제17조 제1항은 “공단은 공항시설의 관리·운영에 지장을 초래하지 아니하는 범위 안에서 제15조 제1항 및 제16조의 규정에 의하여 출연 또는 대부받은 재산을 대여하거나 전대할 수 있다”, 같은 조 제2항은 “공단이 제1항의 규정에 의하여 대여 또는 전대를 하고자 할 때에는 미리 그 계획을 작성하여 건설교통부장관에게 제출하고 승인을 얻어야 한다. 이를 변경하고자 할 때에도 또한 같다”, 제18조 제1항은 “공단은 그가 관리·운영하는 공항시설을 사용하거나

이용하는 자로부터 사용료 또는 이용료를 징수할 수 있다”, 같은 조 제2항은 “제1항의 규정에 의하여 징수하는 사용료 또는 이용료의 징수대상, 징수금액 및 징수절차에 관하여는 건설교통부령으로 정한다”, 제19조는 “공단은 대통령령이 정하는 바에 의하여 매 사업연도의 사업계획 및 예산안을 작성하여 건설교통부장관에게 제출하고 승인을 얻어야 한다. 이를 변경하고자 할 때에도 또한 같다”, 제20조는 “공단은 매 사업연도의 세입·세출결산서를 작성하여 건설교통부장관이 지정하는 공인회계사의 회계검사를 받아 다음 연도 2월말까지 건설교통부장관에게 제출하여야 한다”, 제22조는 “공단은 그 조직·회계·인사·보수 등에 관한 규정을 정하여 건설교통부장관의 승인을 얻어야 한다. 이를 변경하고자 할 때에도 또한 같다”, 제27조는 “공단은 그가 소유 또는 관리하는 재산 중에서 공항의 건설·관리·운영 등 공항업무 수행과 직접 관련이 있는 행정기관 또는 비영리법인이 필요로 하는 재산에 대하여는 건설교통부장관이 주무부장관과 협의하여 정하는 바에 따라 이를 무상으로 사용하게 하여야 한다”, 제28조 제1항은 “건설교통부장관은 공단을 지휘·감독하며 필요하다고 인정할 때에는 그 업무·회계 및 재산에 관한 사항을 보고하게 하거나 소속 공무원으로 하여금 공단의 장부·서류·시설 기타의 물건을 검사하게 할 수 있다”, 같은 조 제2항은 “건설교통부장관은 제1항의 규정에 의한 검사의 결과 위법 또는 부당한 처사가 있음을 발견한 때에는 공단에 대하여 그 시정을 명할 수 있다”고 규정하고 있다.

그렇다면, 피고 공사의 전신인 한국공항공단은 피고 대한민국이 공항청사, 활주로, 계류장 등 공항시설을 효율적으로 관리·운영함으로써 항공기 운항의 안전과 원활을 기한다는 특별한 목적을 담당시키기 위하여 설립한 법인으로서 조직·인사·예산을 포함한 위 공단의 전반적인 운영에 있어 건설교통부장관의 구체적인 감독을 받았다고 할 것이고, 이는 위 공단이 사업목적의 하나로 삼고 있던 “항공기의 이·착륙시에 발생하는 소음에 대한 방지지설의 설치·관리와 유지·보수”와 관련하여서도 마찬가지이었다고 할 것인바, 이러한 점에 비추어 보면, 한국공항공단은 김포공항의 독자적인 관리주체라고 하기 어렵고 관리운영에 있어 독립성을 인정하기 곤란하므로, 위 공단에게 김포공항, 특히 제2활주로와 관련하여 독자적으로 소음방지대책을 수립하고 소음방지지설을 설치·유지할 독자적인 권한과 책임이 있었다고 보기는 어렵다고 할 것이다.

(3) 공항의 유지·관리에 과실이 있는지 여부

민법 제758조 제1항에 규정된 공작물의 설치·보존상의 하자라 함은 공작물이

그 용도에 따라 통상 갖추어야 할 안정성을 갖추지 못한 상태에 있음을 말하는 것으로서 이와 같은 안전성의 구비 여부를 판단함에 있어서는 당해 공작물의 설치·보존자가 그 공작물의 위험성에 비례하여 사회통념상 일반적으로 요구되는 정도의 방호조치 의무를 다하였는지의 여부를 기준으로 삼아야 할 것이다(대법원 1998. 1. 23. 선고 97다25118 판결 참조).

살피건대, 을나 제2, 6, 14호증의 각 1, 2, 을나 제3, 9, 10, 12호증의 각 1 내지 4, 을나 제4, 5호증, 을나 제7, 8, 11, 13호증의 각 1 내지 3, 을나 제15 내지 18호증, 을나 제19, 20호증의 각 1, 2, 을나 제21호증, 을나 제22호증의 1 내지 5, 을나 제23호증의 1, 2, 을나 제24호증의 1 내지 6, 을나 제25 내지 32호증, 을나 제132호증의 1 내지 3, 을나 제134호증, 을나 제135호증의 1, 2, 을나 제136 내지 139호증, 을나 제219호증의 각 기재에 변론의 전취지를 종합하면, 한국공항공단은 종전 국제공항관리공단 시절인 1987. 8. 7.부터 같은 해 12. 4.까지 김포공항 인근지역의 항공기 소음에 대한 측정조사를 의뢰하여 항공기 소음에 대한 등고선을 작성하는 동시에 소음지역에 대한 실태조사를 실시하고, 1988. 8. 경부터 1989. 11. 경까지 김포공항 국제선 제2청사 계류장에 방음벽을 설치하는 등 자체적으로 항공기 소음감소를 위한 대책을 실시하여 오다가 1991. 11. 14. 항공법의 개정으로 소음대책 조항이 신설되어 앞에서 본 바와 같이 한국공항공단에 항공법시행규칙상의 소음방지대책의 수립 및 시행에 관한 구체적인 법적 의무가 부과되고 1993. 6. 21. 서울지방법공청장에 의하여 김포공항 인근 지역에 항공소음 피해지역 및 항공소음피해예상지역이 지정고시되자 1993. 4. 경부터 같은 해 12. 경까지 김포공항 인근 지역에 대하여 항공기 소음에 대한 정밀측정용역을 의뢰하는 한편, 1994. 11. 경부터 항공소음피해지역 내지 항공소음피해예상지역 주민들에 대하여 방음시설설치에 관한 신청안내서를 발송하여 이를 희망하는 가구에 방음시설을 설치하여 주고, 그 밖에 TV수신장애대책 및 학교 냉방시설지원대책 등을 실시하여 선정자들 중 상당수가 혜택을 누린 사실을 인정할 수 있는바(이와 별도로 피고 대한민국은 1987. 8. 경 항공기 심야정비 규제, 1988. 1. 경고소음 항공기의 전면 운항금지, 같은 해 11. 경 항공기 심야운항 금지 등과 같은 항공기 소음대책을 실시한 바 있다), 위 인정사실에 의하면 한국공항공단은 김포공항 내 제2활주로가 건설된 이후 항공기 소음방지와 관련하여 위 공단에 부과된 법적 의무를 게을리하였다고 볼 수 없고, 그 밖에 달리 위 공단에 제2활주로의 유지·관리와 관련하여 어떠한 과실이 있다고 볼 자료가 없다.

(4) 소결론

따라서, 한국공항공단은 김포공항의 독자적인 관리·운영의 주체라고 할 수 없을 뿐 아니라 건설교통부장관의 감독과 지시하에 제2활주로를 포함한 공항시설을 유지·관리하면서 관계 법령이 정한 소음방지대책을 실시함에 있어 사회통념상 요구되는 주의의무를 다한 것이라고 할 것이므로, 한국공항공단의 권리·의무를 포괄승계한 피고 공사는 선정자들이 입은 소음으로 인한 피해에 대하여 이를 배상할 책임이 없다고 할 것이다.

4. 결론

그렇다면, 원고들의 피고 대한민국에 대한 청구는 위 인정범위 내에서 이유 있어 이를 인용하고, 나머지 청구는 이유 없어 이를 기각하며, 원고들의 피고 공사에 대한 청구는 이유 없어 이를 기각할 것인바, 제1심 판결은 이와 결론을 일부 달리하여 부당하므로(다만, 별지 1의 '순번란' 기재 4, 48, 57, 177 선정자들의 경우 그 인정된 손해배상액이 오히려 제1심 인용금액보다 늘어나게 되었으나 피고들만이 항소한 이 사건에 있어 제1심 판결을 피고 대한민국에게 불이익하게 변경할 수는 없으므로 손해배상액 원금은 제1심 인용금액을 그대로 따르기로 한다) 제1심 판결 중 피고 공사의 패소부분을 취소하고 위 취소부분에 대한 원고들의 청구를 기각하고, 제1심 판결 중 피고 대한민국에게 위에서 지급을 명하는 금원을 초과하여 지급을 명한 피고 대한민국의 패소부분을 취소하고 그 부분에 해당하는 원고들의 청구를 기각하며, 피고 대한민국의 나머지 항소는 이유 없어 이를 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

재판장 판사 송○○ _____

 판사 김○○ _____

 판사 정○○ _____

【판시사항】

- _ [1] 국가배상법 제5조 제1항에 정한 '영조물 설치 또는 관리의 하자'의 의미 및 하자로 볼 수 있는 경우
- _ [2] '영조물 설치 또는 하자'에 관한 제3자의 수인한도의 판단 기준
- _ [3] 소음 등을 포함한 공해 등의 위험지역으로 이주하여 거주하는 경우, 가해자의 면책 여부 및 손해배상액 감액에 대한 판단 기준
- _ [4] 김포공항에서 발생하는 소음 등으로 인근 주민들이 입은 피해는 사회통념상 수인한도를 넘는 것으로서 김포공항의 설치·관리에 하자가 있다고 본 사례

【판결요지】

- _ [1] 국가배상법 제5조 제1항에 정하여진 '영조물의 설치 또는 관리의 하자'라 함은 공공의 목적에 공여된 영조물이 그 용도에 따라 갖추어야 할 안전성을 갖추지 못한 상태에 있음을 말하고, 안전성을 갖추지 못한 상태, 즉 타인에게 위해를 끼칠 위험성이 있는 상태라 함은 당해 영조물을 구성하는 물적 시설 그 자체에 있는 물리적·외형적 흠결이나 불비로 인하여 그 이용자에게 위해를 끼칠 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 영조물이 공공의 목적에 이용됨에 있어 그 이용상태 및 정도가 일정한 한도를 초과하여 제3자에게 사회통념상 수인할 것이 기대되는 한도를 넘는 피해를 입히는 경우까지 포함된다고 보아야 한다.

— [2] '영조물 설치 또는 하자'에 관한 제3자의 수인한도의 기준을 결정함에 있어서는 일반적으로 침해되는 권리나 이익의 성질과 침해의 정도뿐만 아니라 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 그 지역환경의 특수성, 공법적인 규제에 의하여 확보하려는 환경기준, 침해를 방지 또는 경감시키거나 손해를 회피할 방안의 유무 및 그 난이 정도 등 여러 사정을 종합적으로 고려하여 구체적 사건에 따라 개별적으로 결정하여야 한다.

— [3] 소음 등을 포함한 공해 등의 위험지역으로 이주하여 들어가서 거주하는 경우와 같이 위험의 존재를 인식하면서 그로 인한 피해를 용인하며 접근한 것으로 볼 수 있는 경우에, 그 피해가 직접 생명이나 신체에 관련된 것이 아니라 정신적 고통이나 생활방해의 정도에 그치고 그 침해행위에 고도의 공공성이 인정되는 때에는, 위험에 접근한 후 실제로 입은 피해 정도가 위험에 접근할 당시에 인식하고 있었던 위험의 정도를 초과하는 것이거나 위험에 접근한 후에 그 위험이 특별히 증대하였다는 등의 특별한 사정이 없는 한 가해자의 면책을 인정하여야 하는 경우도 있을 수 있을 것이나, 일반인이 공해 등의 위험지역으로 이주하여 거주하는 경우라고 하더라도 위험에 접근할 당시에 그러한 위험이 존재하는 사실을 정확하게 알 수 없는 경우가 많고, 그 밖에 위험에 접근하게 된 경위와 동기 등의 여러 가지 사정을 종합하여 그와 같은 위험의 존재를 인식하면서 굳이 위험으로 인한 피해를 용인하였다고 볼 수 없는 경우에는 손해배상액의 산정에 있어 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 감액사유로 고려하는 것이 상당하다.

— [4] 김포공항에서 발생하는 소음 등으로 인근 주민들이 입은 피해는 사회통념상 수인한도를 넘는 것으로서 김포공항의 설치·관리에 하자가 있다고 본 사례.

【참조조문】

[1]국가배상법 제5조 제1항/ [2]국가배상법 제5조 제1항/ [3]국가배상법 제5조 제1항,민법 제750조/ [4]국가배상법 제5조 제1항,민법 제750조

【참조판례】

[1][3]대법원 2004. 3. 12. 선고 2002다14242 판결(공2004상, 606)/[1]대법원 2000. 2. 25. 선고 99다54004 판결(공2000상, 830),대법원 2001. 7. 27. 선고 2000다56822 판결(공2001하, 1937),대법원 2002. 8. 23. 선고 2002다9158 판결(공2002하, 2211),대법원 2004. 6. 11. 선고 2003다62026 판결

【전 문】

【원고(선정당사자),피상고인】

김○○ 외 2인

【피고,상고인】

대한민국

【원심판결】

판결

【주문】

_ 상고를 기각한다. 상고비용은 피고가 부담한다.

【이유】

_ 상고이유를 본다.

_ 1. 상고이유 제1점, 제2점에 관하여

_ 국가배상법 제5조 제1항에 정하여진 '영조물의 설치 또는 관리의 하자'라 함은 공공의 목적에 공여된 영조물이 그 용도에 따라 갖추어야 할 안전성을 갖추지 못

한 상태에 있음을 말하고(대법원 2002. 8. 23. 선고 2002다9158 판결 참조), 여기서 안전성을 갖추지 못한 상태, 즉 타인에게 위해를 끼칠 위험성이 있는 상태라 함은 당해 영조물을 구성하는 물적 시설 그 자체에 있는 물리적·외형적 흠결이나 불비로 인하여 그 이용자에게 위해를 끼칠 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 영조물이 공공의 목적에 이용됨에 있어 그 이용상태 및 정도가 일정한 한도를 초과하여 제3자에게 사회통념상 수인할 것이 기대되는 한도를 넘는 피해를 입히는 경우까지 포함된다고 보아야 할 것이다(대법원 2004. 3. 12. 선고 2002다14242 판결 참조).

— 그리고 수인한도의 기준을 결정함에 있어서는 일반적으로 침해되는 권리나 이익의 성질과 침해의 정도뿐만 아니라 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 그 지역환경의 특수성, 공법적인 규제에 의하여 확보하려는 환경기준, 침해를 방지 또는 경감시키거나 손해를 회피할 방안의 유무 및 그 난이 정도 등 여러 사정을 종합적으로 고려하여 구체적 사건에 따라 개별적으로 결정하여야 할 것이다.

— 원심판결 이유에 의하면, 원심은 설령 피고가 김포공항을 설치·관리함에 있어 항공법령에 따른 항공기 소음기준 및 소음대책을 준수하려는 노력을 경주하였다고 하더라도, 김포공항이 항공기 운항이라는 공공의 목적에 이용됨에 있어 그와 관련하여 배출하는 소음 등의 침해가 인근 주민인 선정자들에게 통상의 수인한도를 넘는 피해를 발생하게 하였다면 김포공항의 설치·관리상에 하자가 있다고 보아야 할 것이라고 전제한 다음, 그 판시와 같은 여러 사정을 종합적으로 고려하면 이 사건 김포공항 주변지역의 소음과 관련하여서는 항공법시행규칙 제271조상의 공항소음피해예상지역(제3종구역)으로 분류되는 지역 중 85WECPNL 이상의 소음이 발생하는 경우에는 사회생활상 통상의 수인한도를 넘는 것으로서 위법성을 떠는 것으로 봄이 상당하다고 할 것인데, 이 사건 선정자들의 거주지역이 이에 해당하므로 김포공항을 설치·관리하는 국가는 이에 대하여 손해를 배상할 책임이 있다고 판단하였다.

— 김포공항과 그 주변지역이 국내의 다른 민간공항이나 군용공항과 구별되는 특성을 기록에 비추어 살펴보면 원심이 구체적 사건인 김포공항 주변지역에 설정한 수인한도의 기준을 그 판시와 같이 정하고 이에 기하여 김포공항을 설치·관리하는

국가의 손해배상책임을 인정한 판단은 위 법리에 따른 것으로서 수궁이 가고, 거기에 상고이유에서 주장하는 바와 같이 영조물 설치·관리상의 하자에 관한 법리오해, 소음피해로 인한 수인한도에 관한 법리오해 등의 위법이 있다고 할 수 없다.

_ 2. 상고이유 제3점에 관하여

_ 원심판결 이유에 의하면, 원심은 피고가 선정자들 중 일부에 대하여 주택방음공사 등 항공기소음대책을 실시하였다고 하더라도, 일상 생활의 상당 부분은 방음시설된 실내뿐만 아니라 실외에서도 이루어지는 점, 주택방음공사를 실시하였다고 하여 소음이 완전히 차단되는 것이 아닌 점, 실내를 밀폐하였을 경우 냉방이나 환기시설이 필요하고 이러한 시설의 유지를 위해서는 비용이 필요한 점 등을 고려하면, 주택방음공사를 실시한 이후에는 아무런 피해가 없다고 단정하기는 어렵고 다만 그 기간에 대하여 손해의 상당액을 감액함이 타당하다고 판단하여 피고의 면책주장을 배척하였다.

_ 기록에 비추어 살펴보면, 원심이 피고의 이 부분 면책주장을 배척한 조치는 정당한 것으로 수궁이 가고, 거기에 상고이유에서 주장하는 바와 같이 손해배상책임에 관한 법리오해 등의 위법이 있다고 할 수 없다.

_ 3. 상고이유 제4점에 관하여

_ 소음 등을 포함한 공해 등의 위험지역으로 이주하여 들어가서 거주하는 경우와 같이 위험의 존재를 인식하면서 그로 인한 피해를 용인하며 접근한 것으로 볼 수 있는 경우에, 그 피해가 직접 생명이나 신체에 관련된 것이 아니라 정신적 고통이나 생활방해의 정도에 그치고 그 침해행위에 고도의 공공성이 인정되는 때에는, 위험에 접근한 후 실제로 입은 피해 정도가 위험에 접근할 당시에 인식하고 있었던 위험의 정도를 초과하는 것이거나 위험에 접근한 후에 그 위험이 특별히 증대하였다는 등의 특별한 사정이 없는 한 가해자의 면책을 인정하여야 하는 경우도 있을 수 있을 것이나(대법원 2004. 3. 12. 선고 2002다14242 판결 참조), 일반인이

공해 등의 위험지역으로 이주하여 거주하는 경우라고 하더라도 위험에 접근할 당시에 그러한 위험이 존재하는 사실을 정확하게 알 수 없는 경우가 많고, 그 밖에 위험에 접근하게 된 경위와 동기 등의 여러 가지 사정을 종합하여 그와 같은 위험의 존재를 인식하면서 굳이 위험으로 인한 피해를 용인하였다고 볼 수 없는 경우에는 손해배상액의 산정에 있어 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 감액사유로 고려하는 것이 상당하다.

— 원심판결 이유에 의하면, 원심은 서울지방항공청장이 김포공항 주변에 대하여 소음피해지역 및 소음피해예상지역을 분류하여 지정·고시한 1993. 6. 21. 이후에 자신들의 주거지에 전입한 일부 선정자들이 항공기 소음으로 인한 피해를 인식하였거나 과실로 인식하지 못한 것만 가지고 소음으로 인한 피해를 용인하였다고 보기는 어렵고, 또한 그것만으로 피고의 위법한 침해행위가 위법하지 않게 된다고나 책임이 소멸한다고는 볼 수 없으며, 다만 손해배상액의 산정에 있어서 형평의 원칙상 위자료의 감액사유로 고려함이 상당하다고 판단하여 이 부분 피고의 면책주장도 배척하였다.

— 기록과 앞서 본 법리에 비추어 살펴보면, 원심의 판단은 정당한 것으로 수긍이 가고, 거기에 상고이유에서 주장하는 바와 같이 손해배상책임의 면제에 관한 법리 오해 등의 위법이 있다고 할 수 없다.

— 4. 결 론

— 그러므로 상고를 기각하고, 상고비용은 패소자가 부담하는 것으로 하여 관여 대법관의 일치된 의견으로 주문과 같이 판결한다.

대법관 김○○(재판장) 윤○○ 이○○(주심) 이○○

3. 판결문

(충주비행장 주변 주민들의 손해배상청구)

서울중앙지방법원

제 14 민 사 부

판 결

사 건 2005가합56815 손해배상(기)
원 고 별지 1. 원고목록 기재와 같다.
소송대리인 변호사 최○○ 외
피 고 대한민국
법률상 대표자 법무부장관
변 론 종 결 2006. 10. 10.
판 결 선 고 2006. 10. 31.

주 문

1. 피고는 별지 2. 소송결과란의 '일부인용' 기재 원고들에게 별지 2. 인용금액 합계란 기재 각 해당금원 및 이에 대하여 2005. 7. 26.부터 2006. 10. 31.까지는 연 5%의, 그 다음날부터 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율에 의한 금원을 각 지급하라.
2. 제1항 기재 원고들의 피고에 대한 각 나머지 청구 및 별지 2. 소송결과란의 '기각' 기재 원고들의 피고에 대한 각 청구를 모두 기각한다.
3. 소송비용 중 위 제1항 기재 원고들과 피고 사이에 생긴 부분의 2/5는 위 원고들이, 나머지는 피고가 각 부담하고, 위 제2항 '기각' 기재 원고들과 피고 사이에 생긴 부분은 위 원고들이 부담한다.
4. 제1항은 가집행할 수 있다.

청 구 취 지

피고는 원고들에게 별지 2. 청구금액의 합계란 기재 각 해당금원 및 이에 대한 이 사건 소장부분 송달 다음날부터 다 갚는 날까지 연 20%의 비율에 의한 금원을 각 지급하라.

이 유

1. 기초사실

가. 원고들의 거주지역

원고들은 충주비행장이 위치한 충주시 금가면 근방인 가금면(창동리, 루암리, 탑평리, 장천리, 가흥리, 용전리, 하구암리)에 거주하면서 주로 농업, 축산업 등에 종사하고 있는데, 원고들의 전입일자는 별지 2. '최초전입시기'란의 기재와 같다.

나. 충주공군비행장의 연혁, 현황 및 사용상황

(1) 충주비행장의 연혁과 현황

충주시 금가면 매하리에 위치한 충주공군비행장은 1991. 5. 15.경 설치되었는데, 그 면적은 금가면 전면적 33.82km²의 약 1/3이다. 충주비행장은 F16·KF16 등 100대 이상의 전투기를 보유하고 있고, 격납고, 탄약고 설비 및 남북방향으로 뻗어있는 길이 약 3km의 활주로를 갖추고 있다.

(2) 충주비행장의 항공기 비행횟수

2004. 1. 5.부터 같은 해 5. 31.까지 사이에 충주비행장에서의 월 평균 비행횟수는 약 3,000회에 이르는데, 가금면의 1일 평균 비행횟수(7일 기준)는 약 42회[주간(07:00~19:00) 37회 + 석간(19:00~22:00) 약 5회]이다. 비행은 전투기의 비행훈련이 주된 것이고, 비정기적으로 군수송기와 헬기가 비행한다. 위 비행장에서의 비행훈련은 주로 주중 평일 09:00 ~ 21:00 사이에 이뤄지고, 토요일, 일요일, 공휴일, 평일야간 및 기상악화시에는 없으며, 석간비행은 주 1~2회 정도 이뤄진다. 비행훈련이 없을 때는 전투기 정비를 위하여 엔진 공회전이나 전투기의 지상이동으로 인한 소음이 발생하고 있다.

(3) 항공기 운항패턴

1) 항공기소음은 운항패턴에 따라 소음도의 변화가 많이 좌우된다. 전투기운항패턴에는 이륙, 착륙, 선회 및 T&G(TOUCH&GO)가 있는데, 전투기는 일반 항공기와 달리 운항패턴이 수시로 바뀌는 특성을 갖고 있다. 가금면 주변지역에서는 선회비행이 주로 이뤄지고 있다. 충주비행장의 전투기는 주로 남단에서 북단으로 이륙하며, 주 2회 정도는 오후 시간대인 14:00부터 17:00까지 북단에서 남단으로 역 이륙하고 있다.

전투기 2대로 구성된 편대비행은 하루 3~4회 정도 이뤄지는데, 주로 남한강 상류에서 비행장 방향을 향하다가 비행장 상공에서 가금면 방향 등으로 비행한다.

다. 항공기소음

(1) 항공기소음의 특성

항공기소음은 금속성 고주파음으로 상공에서 다량으로 발생하는 충격음이므로 다른 소음원에 비하여 피해지역이 광범위하다.

(2) 항공기소음의 기준

소음진동규제법 제42조 제1항, 같은 법 시행령 제10조의2 제1항은 “환경부장관은 항공기소음이 항공기소음한도(공항주변 인근지역: 90WECPNL, 기타 지역: 80WECPNL)를 초과하여 공항주변의 생활환경이 매우 손상된다고 인정하는 경우에는 관계기관의 장에게 방음시설의 설치 기타 항공기 소음의 방지를 위하여 필요한 조치를 요청할 수 있다”고 규정하고 있고, 같은 법 시행령 제10조의2 제2항, 같은 법 시행규칙 제58조의2, 항공법시행규칙 제271조는 공항주변 인근지역과 기타지역을 다음과 같이 구분하고 있다.

소음진동규제법령상 구분	항공법시행규칙상 구분	구역		소음영향도(WECPNL)
공항주변 인근지역	소음피해지역	제1종		95이상
		제2종		90이상 95미만
기타 지역	소음피해예상지역	제3종	가지구	85이상 90미만
			나지구	80이상 85미만
			다지구	75이상 80미만

라. 원고들의 피해

(1) 소음정도

관련사건 감정인 이○○의 소음피해감정결과에 의하면, 충주비행장의 항공기로 인한 원고들의 주거지에 대한 소음정도는 별지 2. 소음도 기재와 같다.

(5) 소음으로 인한 피해

사람이 일정한 수준 이상의 소음에 장기간 노출된 경우, 만성적인 불안감, 집중력 저하, 잦은 신경질 등의 정신적인 고통을 입게 되고, 회화방해, 전화통화방해, TV·라디오 시청장애, 독서방해나 사고중단, 수면방해 등 일상생활을 정상적으로 영위하는 데에 많은 지장이 있게 되며, 그 정도가 심한 경우 난청이나 이명 등 신체적인 이상이 나타날 가능성이 있다.

마. 항공기소음대책

일반적인 항공기소음대책으로 크게는 소음발생원 대책, 공항주변 대책이 있고, 소음발생원 대책으로는 저소음 항공기의 도입, 이·착륙 방식 및 절차의 개선, 야간비행제한 등이, 공항주변 대책으로는 완충녹지 조성, 이주비 지원, 주택방음공사 보조, TV수신장애대책 보조, 순회건강진단 등이 있는데, 피고는 2004. 11. 30. 방음정비고(Hush House)를 완공하였다.

[인정증거] 다툼 없는 사실, 갑 제1호증의 1~2133, 갑 제2호증의 1~4, 갑 제5, 6, 11~20호증, 갑 제21호증의 1~4의 각 기재, 이 법원의 현장검증결과, 변론 전체의 취지

2. 원고들의 청구에 관한 판단

가. 손해배상책임의 발생

(1) 별지 2. '일부인용' 기재 원고들(이하 인용원고들이라 한다)의 청구

위 비행장이 비행훈련 등 공공의 목적 등에 이용됨에 있어 그 이용과 관련하여 발생한 소음정도가 인근 주민인 원고들의 수인한도를 초과하는지 여부에 따라, 위 비행장의 설치·관리상 하자가 있는지 결정된다.

평온한 농촌지역에 전투기비행장이 설치되어 인용원고들이 신체적·정신적 피해를 입고 일상생활에 여러 지장을 겪었고, 피고가 소음피해방지 및 피해보상을

위해 별다른 노력을 하지 않은 점이 인정되나, 분단된 현실에서 전쟁억지를 위하여 전투기 비행훈련은 불가피하므로 충주비행장의 존재에 고도의 공익성이 있는 점, WECPNL은 원래 일정한 기간 동안 밤낮 지속적으로 항공기가 운항하는 대형 공항에 적합한 소음단위인데, 충주비행장은 대형민간공항과 달리 야간비행이 거의 없는데다가 토요일, 일요일 및 공휴일을 제외한 날에만 비행이 이뤄지는 점, 앞서 본 항공기소음규제기준 등을 감안하면, 충주비행장 주변의 항공기소음피해가 적어도 소음도 85WECPNL 이상인 경우에 사회생활상 통상의 수인한도를 초과한다.

따라서 피고는 소음도 85WECPNL 이상인 지역에 거주하는 인용원고들에게 위 원고들이 구하는 기간인 별지 2. 청구기간의 시기란 해당일자부터 2006. 6. 13.까지의 항공기소음으로 인한 손해를 배상할 책임이 있다.

(2) 별지 2. '기각' 기재 원고들의 청구

위 원고들은, 피고가 점유·관리하고 있는 충주비행장의 전투기소음으로 인한 정신적 고통을 입고 있으므로, 피고는 원고들에게 충주비행장의 설치·관리상 하자로 인한 손해배상책임이 있다고 주장하므로 살피건대, 위 원고들이 소음도 85WECPNL 미만인 지역에서 거주한 사실은 앞서 인정한 바와 같은바, 위 인정 사실만으로는 위 원고들이 그 거주지에서 수인한도를 초과하는 전투기소음에 노출되었다고 보기에 부족하고 달리 이를 인정할 증거가 없으므로, 위 주장은 이유 없다.

나. 손해배상의 범위

(1) 손해배상의 산정기준

(가) 위자료 인용기준금액

인용원고들의 거주지별 위자료 액수는, 전투기소음의 특성, 소음정도, 비행횟수 (김포공항의 1999년부터 2001년 까지 동안의 월 평균 비행횟수가 약 16,661회인 반면, 충주비행장의 월 평균 비행횟수는 약 3,000회 안팎이다) 및 주된 비행시간, 위 원고들의 피해 및 거주지 등을 고려하여, 소음도가 85WECPNL 이상 90WECPNL 미만인 지역 거주자에 대하여는 월 30,000원, 소음도가 90WECPNL 이상 95WECPNL 미만인 지역 거주자에 대하여는 월 45,000원, 95WECPNL 이상 100WECPNL 미만인 지역 거주자에 대하여는 월 60,000원으로 각 정한다.

(나) 인용개월

인용원고들이 별지 2. 거주기간 및 피해월수란 기재와 같이 거주지란 기재 거주지에 거주하였음은 이미 본 바와 같다.

(다) '위험에의 접근' 감액

피고는, 충주비행장의 설치 이후에 위 지역에 입주한 인용원고들 중 별지 2. '위험접근항변'란 기재 원고들에 대하여는 손해배상책임이 면책되거나 감액되어야 한다고 주장한다.

살피건대, 인용원고들 중 일부가 충주비행장이 설치된 1991. 5. 15. 이후 자신들의 현거주지에 전입한 사실은 앞서 본 바와 같은바, 이러한 경우 1991. 5. 15. 이후에 입주한 인용원고들은 충주비행장의 소음피해를 인식하거나 과실로 이를 인식하지 못하고 입주하였다고 보인다.

하지만 인용원고들이 위 소음으로 인한 위태상태를 이용하기 위하여 이주하였다는 등 특히 비난할 사유가 없는 한 자신들의 거주지가 소음피해지역 내에 있음을 인식하였거나 과실로 인식하지 못하였다는 것만으로 소음으로 인한 피해를 용인하였다고 볼 수 없다.

따라서 위와 같은 사정만으로 피고의 손해배상책임이 면제되지 않는다. 다만, 손해배상액을 산정할 때 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 위 손해액에 대하여 30%를 감액한다.

다만 ① 전입사유가 출생, 혼인이거나 이미 부모, 형제 또는 친·인척 등이 거주하여 생활의 근거를 마련하고 있었던 경우, ② 전입당시 위험에 대한 지각능력이 부족하고, 거주지를 선택할 지위에 있지 아니한 미성년자인 경우는 감액하지 않는다.

다. 소결론

인용원고들의 거주지역, 거주기간, 전입시기 등 손해배상액을 계산하기 위한 자료 및 그 산정방법은 별지 2. 손해배상내역표의 해당 기재와 같다.

그렇다면, 피고는 인용원고들에게 각 손해배상금으로서 위 인용금액의 합계란 기재 해당 금원 및 위 각 금원에 대하여 이 사건 소장부분 송달 다음날임이 기록상 명백한 2005. 7. 26.부터 이행의무의 존부 및 범위에 관하여 항쟁함이 상당한 이 판결선고일인 2006. 10. 31.까지는 민법이 정한 연 5%, 그 다음날부터 다 갚는 날

까지는 소송촉진 등에 관한 특례법이 정한 연 20%의 각 비율에 의한 지연손해금을 각 지급할 의무가 있다.

3. 결론

그렇다면, 인용원고들의 각 청구는 위 인정범위 내에서 이유 있어 이를 인용하고, 위 원고들의 각 나머지 청구와 별지 2. ‘기각’ 기재 원고들의 청구는 이유 없어 이를 모두 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

재판장 판사 김○○ _____

 판사 최○○ _____

 판사 류○○ _____

서울고등법원

제 7 민 사 부

판 결

사 건 2006나108499 손해배상(기)

원고, 항소인 별지 1. 항소 원고 명단 기재와 같다.

원고, 피항소인 별지 2. 피항소 원고 명단 기재와 같다.
원고들 소송대리인 변호사 김○○

피고, 피항소인 겸 항소인
대한민국
송달장소 충주시 금가면 매하리 사서함 383-1호 공군
제19전투비행단 법무실
법률상 대표자 법무부장관

제 1 심 판 결 서울중앙지방법원 2006. 10. 31. 선고 2005가합56815 판결

변 론 종 결 2007. 7. 25.

판 결 선 고 2007. 9. 19.

주 문

1. 제1심 판결의 별지 1. 항소 원고 명단 기재 원고들에 대한 부분 중 아래에서 지급을 명하는 돈에 해당하는 위 원고들 패소부분을 취소한다.

피고는 위 원고들에게 별지 3. 손해배상내역표의 '항소심 인용금액 합계'란 기재 각 해당 금액 및 각 이에 대하여 2006. 6. 14.부터 2007. 9. 19.까지 연 5%, 그 다음날부터 다 갚는 날까지 연 20%의 각 비율에 의한 돈을 지급하라.

2. 위 원고들의 나머지 항소와 피고의 별지 2. 피항소 원고 명단 기재 원고들에 대한 항소를 각 기각한다.

3. 별지 1. 항소 원고 명단 기재 원고들과 피고 사이에 생긴 소송총비용 중 30%는 위 원고들이, 나머지 70%는 피고가 각 부담하고, 피고의 항소로 인한 비용은 피고가 부담한다.

4. 주문 제1항 중 금전지급을 명한 부분은 가집행할 수 있다.

5. 제1심 판결 주문 제1항은 당심에서의 청구 감축에 의하여 다음과 같이 변경되었다.

“피고는 별지 2. 소송결과관의 ‘일부인용’ 기재 원고들에게 별지 2. 인용금액 합계란 기재 각 해당 금원 및 이에 대하여 2006. 6. 14.부터 2006. 10. 31.까지는 연 5%의, 그 다음날부터 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율에 의한 금원을 각 지급하라.”

청구취지 및 항소취지

1. 청구취지

피고는 원고들에게 별지 3. 손해배상내역표의 ‘청구금액 합계’란 기재 각 해당 금액 및 각 이에 대하여 2006. 6. 14.부터 다 갚는 날까지 연 20%의 비율에 의한 돈을 지급하라(원고들은 당심에서 청구취지를 감축하였다).

2. 항소취지

가. 별지 1. 항소 원고 명단 기재 원고들의 항소취지

제1심 판결의 위 원고들에 대한 부분을 취소하고, 청구취지 중 위 원고들 해당 부분 기재와 같은 판결을 구함.

나. 피고의 항소취지

제1심 판결의 별지 2. 피항소 원고 명단 기재 원고들에 대한 부분 중 피고 패소부분을 취소하고, 그 취소부분에 해당하는 위 원고들의 청구를 모두 기각한다.

이 유

1. 기초 사실

이 부분에 관하여 이 법원이 설시할 이유는 제1심 판결 이유 1항의 기재와 같으므로(다만, 제1심 판결 이유 중 2쪽 밑에서 7행의 “별지 2.”를 “별지 3. 손해배상내역표 중”으로, 4쪽 3행의 “기타 지역: 80WECPNL”을 “기타 지역: 75WECPNL”로, 같은 쪽 밑에서 6행의 “별지 2. 소음도”를 “별지 3. 손해배상내역표 중 ‘소음도’란”으로 바꾼다), 민사소송법 제420조에 의하여 이를 인용한다.

2. 판단

가. 손해배상책임의 발생

충주비행장이 비행훈련 등 공공의 목적 등에 이용됨에 있어 그 이용과 관련하여 발생한 소음정도가 인근 주민인 원고들의 수인한도를 초과하는지 여부에 따라, 위 비행장의 설치·관리상 하자가 있는지 여부가 결정된다.

분단된 현실에서 전쟁억지를 위하여 전투기 비행훈련은 불가피하므로 충주비행장의 존재에 고도의 공익성이 있는 점, 충주비행장은 대형민간공항과 달리 야간비행이 거의 없는데다가 토요일, 일요일 및 공휴일을 제외한 날에만 비행이 이루어지는 점과, 평온한 농촌지역에 전투기비행장이 설치되어 원고들이 신체적·정신적 피해를 입고 일상생활에 여러 지장을 겪은 점, 전투기는 민간항공기보다 최고소음도가 높는데, 평균소음도가 동일하다고 해도 최고소음도가 높은 경우 사람에게 불쾌감, 짜증을 더 많이 유발할 수 있고, 신체적 피해가 발생할 가능성도 더 높은 점, 민간공항과 달리 배경소음이 상대적으로 낮은 농촌지역에 위치한 군용공항의 경우 동일한 평균소음도를 가진 민간공항에 비하여 소음성 불쾌감을 더욱 크게 야기할 수 있는 점(갑 22호증의 1~3, 변론 전체의 취지), 피고가 소음피해방지 및 피해보상을 위해 별다른 노력을 하지 않은 점, 앞서 본 항공기소음규제기준 등을 종합적으로 고려할 때, 충주비행장 주변의 항공기소음피해는 그 소음도가 80WECPNL 이상인 경우 사회생활상 통상의 수인한도를 초과하는 것이라고 봄이 상당하다.

원고들은 모두 소음도 80WECPNL 이상인 지역에 거주하고 있으므로, 피고는 원고들이 구하는 별지 3. 손해배상내역표의 ‘거주기간의 시기’란 해당일자부터 2006. 6. 13.까지의 기간 동안 충주비행장의 전투기소음으로 인하여 원고들이 입은

손해를 배상할 책임이 있다(원고 5734. 송○○, 5735. 윤○○, 5736. 송○○, 5737. 송○○, 5845. 임○○, 5846. 김○○, 6255. 박○○, 6256. 박○○, 6257. 박○○은 80WECPNL 이상 85WECPNL 미만인 지역에 거주한 기간에 대하여 제1심에서 청구가 기각되었으나 항소하지 않았고, 위 원고들이 85WECPNL 이상 90WECPNL 미만인 지역에 거주한 기간에 대하여 청구가 일부 인용된 데에 대하여 피고만이 항소하였으므로, 80WECPNL 이상 85WECPNL 미만인 지역에 거주한 기간에 대한 위 원고들의 청구는 이 법원의 심판 범위에서 제외되고, 원고 5926. 정○○, 5927. 정○○, 5928. 정○○, 5929. 정○○은 75WECPNL 이상 80WECPNL 미만인 지역에 거주한 기간에 대하여 제1심에서 청구가 기각되었으나 항소하지 않았고, 위 원고들이 85WECPNL 이상 90WECPNL 미만인 지역에 거주한 기간에 대하여 청구가 일부 인용된 데에 대하여 피고만이 항소하였으므로, 75WECPNL 이상 80WECPNL 미만인 지역에 거주한 기간에 대한 위 원고들의 청구도 이 법원의 심판 범위에서 제외된다).

나. 손해배상의 범위

(1) 손해배상의 산정기준

(가) 소음도별 위자료 금액

원고들에 대한 위자료 액수에 관하여 보건대, 전투기소음의 특성, 소음정도, 비행횟수(김포공항에서 1999년부터 2001년까지 기간 동안의 월 평균 비행횟수가 약 16,661회인 반면, 충주비행장의 월 평균 비행횟수는 약 3,000회 안팎이다) 및 주된 비행시간, 원고들의 피해 및 거주지 등을 고려하여, 소음도가 80WECPNL 이상 90WECPNL 미만인 지역 거주자에 대하여는 월 30,000원, 95WECPNL 이상 100WECPNL 미만인 지역 거주자에 대하여는 월 60,000원으로 정한다.

(나) 피해 월수

원고들이 별지 3. 손해배상내역표의 '거주기간'란 기재와 같은 기간 동안 충주 비행장 인근에 거주하여 왔고, 그 기간 동안의 피해 월수가 같은 표의 '피해월수'란 기재와 같음은 당사자 사이에 다툼이 없다(피해 월수는, 거주기간의 시기 또는 종기가 속한 달에 16일 이상 거주한 경우는 그 달 전부를 피해 월수로 보고, 그 미만 거주한 경우는 피해 월수에서 제외하며, 타 지역의 대학교에 다니는 원고들의 경우 매년 3월부터 6월까지, 9월부터 12월까지를 피해 월수에서 제외하고, 원고들의 군 입대기간도 피해 월수에서 제외하는 방법으로 산정한 것이다).

(다) '위험에의 접근' 감액

피고는, 충주비행장의 설치 이후 그 인근 지역에 입주한 원고들 중 별지 3. 손해배상내역표의 '위험접근항변'란 기재 원고들에 대하여는 피고의 손해배상책임이 면제되거나 감경되어야 한다고 주장한다.

별지 3. 손해배상내역표의 '최초전입시기'란 기재에서 보는 바와 같이, 원고들 중 일부는 충주비행장이 설치된 1991. 5. 15. 이후 자신들의 현거주지에 전입하였는바, 이러한 원고들은 충주비행장의 소음피해를 인식하거나 과실로 인식하지 못하고 전입하였다고 봄이 상당하다.

그러나, 위 원고들이 소음으로 인한 위해상태를 이용하기 위하여 이주하였다는 등 원고들을 특히 비난할 만한 사유가 없는 한 피고의 손해배상책임을 면제할 수는 없고, 이 사건에 있어 위와 같은 사유가 있다는 점을 인정할 증거는 없으므로, 위 원고들에 대한 손해배상액을 산정함에 있어 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 피고의 책임을 30% 감경하기로 한다.

다만 ① 전입사유가 출생, 혼인이거나 이미 부모, 형제 또는 친·인척 등이 거주하여 생활의 근거를 마련하고 있었던 경우, ② 전입당시 위험에 대한 지각능력이 부족하고, 거주지를 선택할 지위에 있지 않은 미성년자인 경우는 감액하지 않는다.

3. 결론

그렇다면 피고는, ① 별지 1. 항소 원고 명단 기재 원고들(이하 '항소 원고들'이라 한다)에게 별지 3. 손해배상내역표의 '항소심 인용금액 합계'란 기재 각 해당 금액 및 각 이에 대하여 불법행위일 이후로서 위 원고들이 구하는 2006. 6. 14.부터 피고가 이 사건 이행의무의 존부나 범위에 관하여 항쟁함이 상당하다고 인정되는 이 판결 선고일인 2007. 9. 19.까지는 민법에 정해진 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 소송촉진 등에 관한 특레법에 정해진 연 20%의 각 비율에 의한 지연손해금을, ② 별지 2. 피항소 원고 명단 기재 원고들(이하 '피항소 원고들'이라 한다)에게 위 '항소심 인용금액 합계'란 기재 각 해당 금액 및 각 이에 대하여 불법행위일 이후로서 위 원고들이 구하는 2006. 6. 14.부터 피고가 이 사건 이행의무의 존부나 범위에 관하여 항쟁함이 상당하다고 인정되는 제1심 판결 선고일인 2006. 10. 31.까지는 민법에 정해진 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 소송촉진 등에 관한 특레법에 정해진 연 20%의 각 비율에 의한 지연손해금을

각 지급할 의무가 있으므로, 원고들의 청구는 위 인정 범위 내에서 이유 있어 각 인용하고, 나머지 청구는 이유 없어 각 기각할 것인바, 제1심 판결 중 항소 원고들에 대한 부분은 이와 결론이 일부 달라 부당하므로, 항소 원고들의 항소를 일부 받아들여 제1심 판결의 항소 원고들에 대한 부분 중 위에서 인용한 돈에 해당하는 항소 원고들 패소부분을 취소하고, 피고에 대하여 그 돈의 지급을 명하며, 항소 원고들의 나머지 항소는 이유 없어 각 기각하고, 제1심 판결 중 피항소 원고들에 대한 부분은 위와 결론이 같아 정당하므로, 피고의 피항소 원고들에 대한 항소는 모두 이유 없어 기각한다.

재판장 판사 최○○ _____

 판사 김○○ _____

 판사 손○○ _____

4. 판결문

(낙동사격장 주변 주민들의 손해배상청구)

서울중앙지방법원

제 1 4 민 사 부

판 결

사 건 2003가합2562 손해배상(기)

원 고 별지 원고목록 기재와 같다.

소송대리인 변호사 최○○

소송복대리인 변호사 김○○

피 고 대한민국

법률상 대표자 법무부장관

변 론 종 결 2006. 12. 5.

판 결 선 고 2006. 12. 19.

주 문

1. 피고는 별지 손해배상내역표 소송결과란 일부인용 기재 원고들에게 인용금액 합계란 기재 각 금원 및 각 이에 대하여 2003. 1. 28.부터 2006. 12. 19.까지는 연 5%, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율에 의한 금원을 각 지급하라.
2. 제1항 기재 원고들의 각 나머지 청구 및 나머지 원고들의 각 청구를 모두 기각한다.
3. 소송비용 중 제1항 기재 원고들과 피고 사이에 생긴 부분의 감정비용은 피고가

부담하고, 나머지 비용의 1/10은 피고가, 9/10는 위 원고들이 각 부담하며, 나머지 원고들과 피고 사이에 생긴 부분은 위 나머지 원고들이 부담한다.

4. 제1항은 가집행할 수 있다.

청 구 취 지

피고는 원고들에게 별지 손해배상내역표 청구금액란 기재 각 해당 금원 및 각 이에 대한 이 사건 소장 부분 송달 다음날부터 이 사건 판결선고일까지는 연 5%, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율에 의한 금원을 각 지급하라.

이 유

1. 기초사실

가. 원고들의 거주지역

원고들은 낙동사격장 부근인 상주시 사벌면 일대에 거주하는 자들로 주로 농업 및 축산업 등에 종사하고 있다.

나. 낙동사격장의 연혁 및 현황

낙동사격장은 상주시 중동면 간상리 산 182 일대 약 628,640평(시설부지 24,470평, 사격장 604,170평)의 부지에 위치해 있는데, 1953년경 미군사격장으로 조성되었다가 1970년경 한국군으로 이관되어 전투기의 폭탄(연습용 훈련탄)투하 및 기관총사격 훈련장으로 사용되어 왔다.

다. 낙동사격장의 훈련현황

(1) 낙동사격장에서의 훈련은 주로 전투기가 낙동면 신상리를 통과하여 낙동사격장에서 급강하·사격후 급출력·급상승하여 우물리 방면을 통과하는 방법으로 행해지고 있으며, 낙동사격장에서 훈련하는 항공기는 F-4, F-5, F-16, A-37 등이다.

비행훈련은 보통 2~4대로 구성된 비행편대가 1일 2~3회 정도 비행훈련을 실시하며, 1일 평균 사격/폭격횟수는 평균 40회 정도로 한 개 비행편대의 사격훈련

시간은 평균 30~1시간 정도 실시되는데, 주말과 공휴일을 제외하고 기상조건이 양호한 경우 보통 1주일에 5일 정도, 한달 평균 15~20일 가량, 1일 평균 2~3시간 정도 이루어지며, 훈련시간대는 09:00~21:00인데 야간훈련(18:00~21:00)은 야간작전이 있는 날(주간 평균 2~3일)에만 이루어진다.

(2) 한편, 피고는 2000. 1.경 저고도항법 및 저고도사격의 연간 요구량을 줄이고, 2000. 3.경 낙동사격장에서의 기관총사격을 금지하였으며, 2000. 5.경 저고도사격시 D/W고도를 4,000피트에서 6,000피트로 상향하는 등 최저고도를 상향조정하였다(이하 위 조치들을 통틀어 ‘이 사건 소음저감대책’이라고 한다).

라. 낙동사격장 주변의 소음의 정도

(1) 항공기소음의 특성

항공기소음은 금속성 고주파음으로 상공에서 다량으로 발생하는 충격음이므로 다른 소음원에 비하여 피해지역이 광범위하다.

(2) 항공기소음의 기준

소음진동규제법 제42조 제1항, 같은 법 시행령 제10조의2 제1항은 “환경부장관은 항공기소음이 항공기소음한도(공항주변 인근지역: 90WECPNL, 기타 지역: 75WECPNL)를 초과하여 공항주변의 생활환경이 매우 손상된다고 인정하는 경우에는 관계기관의 장에게 방음시설의 설치 기타 항공기 소음의 방지를 위하여 필요한 조치를 요청할 수 있다”고 규정하고 있고, 같은 법 시행령 제10조의2 제2항, 같은 법 시행규칙 제58조의2, 항공법시행규칙 제271조는 공항주변 인근지역과 기타지역을 다음과 같이 구분하고 있다.

소음진동규제법령상 구분	항공법시행규칙상 구분	구역		소음영향도(WECPNL)
공항주변 인근지역	소음피해지역	제1종		95이상
		제2종		90이상 95미만
기타 지역	소음피해예상지역	제3종	가지구	85이상 90미만
			나지구	80이상 85미만
			다지구	75이상 80미만

(3) 낙동사격장 주변의 소음

이 사건 소음저감대책이 시행되기 전(2000. 5. 31.까지로 본다) 낙동사격장의 항공기로 인한 원고들 주거지의 소음도는 별지 손해배상내역표(이하 ‘표’라고 한다)

소음도란 기재와 같다.

한편 위 소음저감대책이 시행된 이후 낙동사격장의 항공기로 인한 원고들 주거지의 소음도는 75WECPNL 미만이다.

마. 소음으로 인한 피해

사람이 일정한 수준 이상의 소음에 장기간 노출된 경우, 만성적인 불안감, 집중력 저하, 잦은 신경질 등의 정신적인 고통을 입게 되고, 회화방해, 전화통화방해, TV·라디오 시청장해, 독서방해나 사고중단, 수면방해 등 일상생활을 정상적으로 영위하는 데에 많은 지장이 있게 되며, 그 정도가 심한 경우 난청이나 이명 등 신체적인 이상이 나타날 가능성이 있다.

상주적십자병원이 1995년경 낙동사격장 주변에 거주하는 주민 63명을 대상으로 청력검사를 실시한 결과, 위 주민들 중 32명이 난청이거나 소음성 난청으로 추정되는 자로 나타났다.

바. 피고의 소음대책

피고는 2000년경부터 이 사건 소음저감대책을 시행하는 한편, 이후에도 사격장 안전구역 확보를 위해 낙동사격장 주변 토지를 지속적으로 매입하여 왔다.

[인정근거] 다툼 없는 사실, 갑 제10, 18, 37호증(가지번호 포함), 을 제1, 2, 4 내지 6호증(각 가지번호 포함)의 각 기재, 이 법원의 현장검증 결과, 감정인 이○○의 소음피해감정결과, 변론 전체의 취지

2. 원고들의 청구에 관한 판단

가. 손해배상책임의 발생

(1) 낙동사격장의 설치·관리상의 하자

국가배상법 제5조 제1항에서 규정하고 있는 ‘영조물의 설치 또는 관리의 하자’라 함은 공공의 목적에 공여된 영조물이 그 용도에 따라 갖추어야 할 안전성을 갖추지 못한 상태에 있음을 말하고, 여기서 안전성을 갖추지 못한 상태, 즉 타인에게 위해를 끼칠 위험성이 있는 상태라 함은 당해 영조물을 구성하는 물적 시설 그 자체에 있는 물리적, 외형적 흠결이나 불비로 인하여 그 이용자에게 위해를 끼칠 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 영조물이 공공의 목적에 이용됨에 있어 그 이용 상태 및 정도가 일정한 한도를 초과하여 제3자에게 사회통념상 수인할 것이

기대되는 한도를 넘는 피해를 입히는 경우까지 포함된다.

따라서 낙동사격장 이용과 관련하여 발생한 소음 등의 침해가 인근 주민인 원고들에게 사회통념상 수인할 것이 기대되는 한도를 넘는 경우에는 피고에게 낙동사격장의 설치·관리상의 하자가 있다고 할 것이다.

(2) 수인한도(위법성)

수인한도의 기준을 정함에 있어서는 일반적으로 침해되는 권리나 이익의 성질과 침해의 정도뿐만 아니라, 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 그 지역 환경의 특수성, 공법적인 규제에 의하여 확보하려고 하는 환경기준, 침해를 방지 또는 경감시키거나 손해를 회피할 방안의 유무 및 그 난이정도 등 여러 사정을 종합적으로 고려하여 구체적인 사정에 따라 개별적으로 결정하여야 할 것이다.

낙동사격장의 경우 앞서 살펴본 전투기 등의 운항으로 인하여 발생한 소음의 정도, 소음으로 인한 정신적 고통의 성질 및 정도, 생활방해의 정도, 원고들의 거주지 현황, 소음방지 대책의 실시 여부 및 적정성, 침해행위의 공공성 및 사회적 가치(남북이 서로 대립하고 있는 현재의 안보상황에서 전쟁억지를 위한 비행훈련은 불가피하다), 항공기 운항현황(WECPNL은 원래 일정한 기간 동안 밤낮 지속적으로 항공기가 운항하는 대형공항에 적합한 소음단위인데, 낙동사격장은 대형민간공항과 달리 토, 일요일 및 야간 운항횟수가 상대적으로 적다), 앞서 본 항공기소음규제기준 등을 감안하면, 낙동사격장 주변의 항공기소음피해가 적어도 소음도 85WECPNL 이상인 경우에 사회생활상 통상의 수인한도를 초과한다고 할 것이다.

(3) 별지 표 '일부인용' 기재 원고들(이하 '인용원고들'이라고 한다)의 청구

인용원고들이 이 사건 소음저감대책이 시행되기 전 수인한도를 초과하는 지역에 거주한 사실은 앞서 본 바와 같으므로, 피고는 인용원고들에게 위 지역에 거주하는 동안 항공기소음으로 인한 손해를 배상할 책임이 있다.

(4) 별지 표 '기각' 기재 원고들(이하 '기각원고들'이라고 한다)의 청구

기각원고들은, 기각원고들이 낙동사격장의 항공기소음으로 인한 정신적 고통을 입었으므로, 피고는 기각원고들에 대하여 낙동사격장의 설치, 관리상 하자로 인한 손해배상책임이 있다고 주장하므로 살피건대, 기각원고들이 위에서 살펴본 수인한도 기준 소음도 미만인 지역에서 거주한 사실은 앞서 인정한 바와 같은바, 달리 기각원고들이 그 거주지에서 수인한도를 초과하는 항공기소음에 노출되었음을 인정할 아무런 증거가 없는 이상, 기각원고들의 위 주장은 이유 없다.

나. 손해배상책임의 범위

(1) 위자료 인용기준금액

위자료 액수는 항공기소음의 특성, 소음정도, 비행횟수 및 주된 비행시간, 인용 원고들의 피해 및 거주지 등을 고려하여, 소음도가 85WECPNL 이상 90WECPNL 미만인 지역 거주자에 대하여는 월 30,000원, 소음도가 90WECPNL 이상 95WECPNL 미만인 지역 거주자에 대하여는 월 45,000원으로 각 정한다.

(2) 피해월수

인용원고들이 배상을 청구하는 거주기간 내에서 실제로 거주한 기간을 피해월수로 하되 ① 주민등록표상의 전입일을 기준으로 월단위로 계산하여 나머지 기간은 버리고, ② 원고들이 군에 입대한 기간은 제외하며, ③ 원고들이 대학에 재학하는 기간 중 수업기간(매년 3월부터 6월까지의 1학기 및 9월부터 12월까지의 2학기)을 제외한다.

(3) 위험에의 접근 면책 및 감액 항변

피고는, 낙동사격장은 1953년경부터 설치·운영되어 왔는데 매향리사격장을 통해 사격장 주변의 소음문제가 사회문제화된 이후에 피해지역으로 이주하여 거주하기 시작한 원고들은 당시에 소음피해가 있다는 사정을 인식하고 이를 용인할 의사로 위 지역에 입주하였으므로, 위 원고들에 대한 피고의 손해배상책임은 면책되거나 감액되어야 한다고 주장한다.

그러므로 살피건대, 갑 제28호증의 1의 기재에 변론 전체의 취지를 종합하면, 매향리사격장 주변 주민들이 1988. 7.경 사격장 소음피해로 인한 민원을 수차례 제기하였고, 이런 사실이 그 무렵부터 언론에서 빈번히 보도됨에 따라 사격장 주변 소음피해가 사회문제화 된 사실을 인정할 수 있는바, 이에 의하면 늦어도 1989년에는 낙동사격장 주변이 계속적으로 항공기소음에 노출되는 지역인 것이 널리 알려졌다고 봄이 상당하므로, 인용원고들 중 1989. 1. 1. 이후에 낙동사격장 주변에 입주한 자들은 낙동사격장의 소음피해를 인식하거나 과실로 이를 인식하지 못하고 입주하였다고 보인다.

하지만 인용원고들이 소음으로 인한 위해상태를 이용하기 위하여 이주하였다는 등 특히 비난할 사유가 없는 한 자신들의 거주지가 소음피해지역 내에 있음을 인식하였거나 과실로 인식하지 못하였다는 것만으로 소음으로 인한 피해를 용인하였다고 볼 수 없으므로, 위와 같은 사정만으로 피고의 손해배상책임이 면제되지 않는다.

다만, 손해배상액을 산정할 때 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 위 손해액에 대하여 30%를 감액하되, ① 전입사유가 출생인 경우, ② 전입당시 위험에 대한 지각능력이 부족하고, 거주지를 선택할 지위에 있지 아니한 미성년자인 경우, ③ 재전입시 전출 기간이 6개월 미만인 경우는 감액하지 않는다.

다. 소결론

인용원고들의 거주지역, 거주기간, 전입시기 등 손해배상액을 계산하기 위한 자료 및 그 산정방법은 별지 표 해당 기재와 같다.

따라서, 피고는 인용원고들에게 손해배상으로서 별지 표 인용금액 합계란 기재 각 해당 금원 및 위 각 금원에 대하여 불법행위일 이후로서 인용원고들이 구하는 바에 따라 이 사건 소장 부분 송달 다음날인 2003. 1. 28.부터 이 사건 판결선고일인 2006. 12. 19.까지는 민법이 정한 연 5%, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 소송촉진 등에 관한 특례법에 정한 연 20%의 각 비율에 의한 지연손해금을 각 지급할 의무가 있다.

3. 결론

그렇다면, 인용원고들의 청구는 위 인정범위 내에서 이유 있어 이를 인용하고, 나머지 청구는 이유 없어 기각하며, 기각원고들의 청구는 모두 이유 없어 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

재판장 판사 김○○ _____

 판사 오○○ _____

 판사 류○○ _____

※ 이 판결에 대한 항소심사건(서울고법 2007나12434)은 화해권고결정으로 종결되어 판결문이 없음

5. 판결문

(군산비행장 주변 주민들의 손해배상청구)

서울지법 2004. 1. 27. 선고 2002가합33132 판결 【손해배상(기)】 : 항소

[각공2004.3.10.(7),308]

【판시사항】

– [1] 미군이 점유·관리하는 군산비행장 주변 소음구역 거주자들의 항공기 소음으로 인한 손해배상청구에 대하여 영조물인 비행장의 설치·관리상의 하자를 인정하여 대한민국의 손해배상책임을 인정한 사례

– [2] 군산비행장을 운항하는 항공기의 소음으로 영조물의 설치·관리상의 하자를 인정함에 있어 그 주변지역 거주자들의 권리침해 수인한도(위법성)의 결정 방법

– [3] 군산비행장 주변지역 중 적어도 소음도 80WECPNL 이상의 소음에 노출된 지역에 거주하는 자들에 대하여 항공기 소음피해가 수인한도를 초과하여 위법성이 있다고 인정한 사례

– [4] 군산비행장 주변 소음피해지역 또는 소음피해예상지역임을 충분히 알 수 있었던 이후에 그 지역으로 전입한 항공기 소음 피해자들에 대하여, 소음으로 인한 피해를 용인 것으로는 볼 수 없지만 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 손해배상액에 대하여 30%의 감액을 인정한 사례

【판결요지】

– [1] 미군이 점유·관리하고 있는 군산비행장 주변 소음구역 거주자들의 항공기 소음으로 인한 손해배상청구에 대하여 영조물인 비행장의 설치·관리상의 하자를 인정하여 대한민국과아메리카합중국간의상호방위조약제4조에의한시설과구역및대한민국에서의합중국군대의지위에관한협정제23조 및 대한민국과아메리카합중국간의

상호방위조약제4조에의한시설과구역및대한민국에서의합중국군대의지위에관한협정의시행에관한민사특별법제2조 제2항 등에 의하여 대한민국의 손해배상책임을 인정한 사례

– [2] 군산비행장을 운항하는 항공기의 소음으로 인해 영조물의 설치·관리상의 하자를 인정하기 위한 권리침해의 수인한도(위법성)를 판단함에 있어서는 침해행위의 상태와 침해의 정도, 피침해이익의 성질과 내용, 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 침해행위의 개시와 그 후에 계속된 경과 및 상황과 그 사이에 피해의 방지 또는 경감을 위해 가해자가 강구한 조치의 내용·정도 등의 여러 가지 사정을 종합적으로 고려하고, 이것을 피해자측에서 보면 침해행위가 일상의 생활을 둘러싼 인격권에 대한 위해인 경우에는 사회생활상 일반적으로 수인하는 것이 상당하다고 인정되는 한도를 초과한 것인지의 여부에 따라 결정되어야 할 것이므로, 구체적인 수인한도는 ① 항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, ② 피해자들이 입은 피해(정신적 고통의 성질 및 정도, 생활방해의 정도 및 신체적 피해의 위험성), ③ 피해자들의 거주지역 및 소음구역의 설정 현황, ④ 항공법상의 소음방지 대책의 실시 및 적정성(군산비행장에는 이러한 항공법이 바로 적용되기는 곤란하나, 이는 수인한도를 판단하는 데 있어서 중요한 고려사항이 될 수 있다.), ⑤ 침해행위의 공공성 및 사회적 가치(미군비행장의 경우 남과 북이 대립하고 있는 현재의 안보상황과 주한미군과 그 군사장비의 국내 주둔이 우리나라의 국방력에 미치는 영향력이 매우 크다는 점이 고려될 수 있다.), ⑥ 피해자들 거주지의 지역적 특수성(피해자들의 거주지는 일제시대부터 존재하던 비행장의 주변지역이고, 미군이 1945. 이후 50여 년간 비행장으로 사용하고 있는 지역으로서 이러한 지역에서는 다른 일반 주거지역과 달리 토지 이용관계에 있어 특수성을 인정할 수 있다.), ⑦ 항공기 소음 이외의 소음원의 존재 등의 요소에 의해 결정된다.

– [3] 군산비행장 주변지역 중 적어도 소음도 80WECPNL 이상의 소음에 노출된 지역에 거주하는 자들에 대하여 항공기 소음피해가 수인한도를 초과하여 위법성이 있다고 인정한 사례

– [4] 군산비행장 주변이 소음피해지역 또는 소음피해예상지역임을 충분히 알 수

있었던 이후에 당해 지역으로 이주한 피해자들은 항공기의 소음으로 인한 피해를 인식하거나 과실로 위 사실을 인식하지 못하고 입주하였다고 봄이 상당하지만, 그 피해자들이 항공기 소음으로 인한 위해로 인하여 정신적 고통을 당하는 경우, 이러한 소음으로 인한 위해 상태를 이용하기 위하여 이주하였다는 등 특히 비난할 사유가 없는 한, 자신들의 거주지가 소음피해지역 또는 소음피해예상지역 내에 있음을 인식하였거나 과실로 인식하지 못한 것만 가지고 소음으로 인한 피해를 용인하였다고 보기는 어렵고, 또한 그것만으로 위법한 침해 행위가 위법하지 않게 된다거나, 책임이 소멸한다고는 볼 수 없고, 다만 손해배상액의 산정에 있어서 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 위자료의 감액 사유로 고려함이 상당하다고 하여 손해배상액의 30%를 감액하여 배상액을 인정한 사례

【참조조문】

[1] 대한민국과아메리카합중국간의상호방위조약제4조에의한시설과구역및대한민국에서의합중국군대의지위에관한협정 제23조,대한민국과아메리카합중국간의상호방위조약제4조에의한시설과구역및대한민국에서의합중국군대의지위에관한협정의시행에관한민사특별법 제2조 제2항,국가배상법 제5조 제1항/ [2]국가배상법 제5조 제1항 / [3]국가배상법 제5조 제1항/ [4]국가배상법 제5조 제1항,제8조,민법 제396조,제763조

【전 문】

【원고】

홍○○ 외 2034인

【피고】

대한민국

【변론종결】

_ 2003. 12. 9.

【주문】

- _ 1. 피고는 원고 1 내지 1804, 1895 내지 1976, 2044 내지 2046에게 [별지] 인용 금액 계산표의 각 해당 배상액란 기재 금원 및 이에 대하여 2002. 6. 6.부터 2004. 1. 27.까지는 연 5%의, 그 다음날부터 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.
- _ 2. 제1항 기재 원고들의 피고에 대한 각 나머지 청구 및 원고 1805 내지 1894, 1977 내지 2043의 피고에 대한 각 청구를 모두 기각한다.
- _ 3. 소송비용 중 원고 1 내지 1804, 1895 내지 1976, 2044 내지 2046과 피고 사이에 생긴 부분은 이를 2분하여 그 1은 위 원고들의, 나머지는 피고의 각 부담으로 하고, 원고 1805 내지 1894, 1977 내지 2043과 피고 사이에 생긴 부분은 위 원고들의 부담으로 한다.
- _ 4. 제1항은 가집행할 수 있다.

【청구취지】

- _ 피고는 원고들에게 각 금 15,000,000원 및 이에 대하여 이 사건 소장부분 송달 다음날부터 갚는 날까지 연 20%의 비율로 계산한 돈을 지급하라.

【이유】

- _ 1. 기초사실
 - _ 다음 사실은 당사자들 사이에 다툼이 없거나, 갑 제1 내지 3호증(각 가지번호 포함)의 각 기재, 이 법원의 현장검증 결과, 감정인 김○○의 소음피해영향 감정 결과 및 변론 전체의 취지를 종합하여 인정할 수 있다.

가. 군산시 옥서면에 위치한 군산비행장은 1945년 태평양전쟁이 끝나면서 미국이 일본의 전투비행기지를 접수한 이래 미국의 태평양 미공군사령부 산하 대한민국 주둔 제7공군 제8전투비행단 소속의 미공군비행장으로 설치되었는데, 그 면적은 약 2,200,000평이고, 그 안에 미군 800여 명, 미군속과 그 가족 등 20,000여 명이 상주하고 있으며, F16, F5 등 60대 이상의 전투기를 갖춘 규모의 2개의 F16 전투부대로 구성된 비행단이 구성되어 있고, 2개의 활주로 중 주활주로는 원고들 중 일부가 거주하는 하제마을부터 산동마을까지 약 2.75km 정도 뻗어 있으며, 1992. 12.경부터는 국내선 민간항공도 취항하였다.

나. 원고들은 군산비행장이 위치한 군산시 옥서면의 선연리(산동, 중제, 하제, 신하제, 구난산, 신난산, 송촌, 장전, 신장원 마을)와 옥봉리(남수라 마을)에 거주하면서 주로 농업, 어업 등에 종사하고 있는데, 원고들의 전입일자는 [별지] 계산표 중 '거주시작 시기'란의 기재와 같다{다만, 거주기간에 대하여는 주민등록표상의 최종전입일을 기준으로 하되, 현재의 주민등록표상 주소지에 전입하기 이전에 동일 소음구역 내에 거주하였던 사실이 인정되는 원고들에 대하여는 그 전 주소지의 전입일을 최종전입일로 본다. 또한 주민등록표 기재 전입일 이전부터 거주하였을 것이라고 생각되는 원고들에 대하여도 다른 입증자료(주민등록 등본 등)가 없는 한 제출된 주민등록표를 기준으로 하고, 전입일자의 기재가 없는 주민등록표는 그 주민등록표상의 다른 기재 또는 변론 전체의 취지에 의해 그 전입일을 인정한다}.

다. 항공기의 소음

(1) 군산비행장의 항공기 운항횟수

군산비행장에는 F16, F5, F117-A, B737 등과 같은 항공기가 운항하고 있으며, 그 일자별·시간대별 항공기 이륙 횟수는 표 1.과 같다.

(2) 항공기 운항 패턴

항공기 소음은 항공기가 운항하는 패턴에 따라 소음도의 변화가 많이 좌우되는 특성을 가지고 있으므로 운항 패턴 중 통과, 선회 및 T&G(TOUCH&GO, 급강하와 급상승) 횟수에 대한 조사결과는 표 2.와 같다.

– (3) 항공기의 소음측정 단위

– 항공기 소음을 측정하는 단위로는 WECPNL(Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level)이 사용되는데, 이는 항공기의 소음이 하루에도 시간대별로 달라지는 점, 같은 크기의 소음이라도 상황이나 시간에 따라 개인이 느끼는 강도가 다른 점 등을 감안하여 한 지역에서 1일 수회 그 소음도를 측정한 다음, 시간대에 따라 가중치를 부여하여 계산한 소음영향도의 단위로서, 구체적인 산정방법은 항공법시행규칙 제273조에 규정되어 있는바, 우리나라에서는 1991. 11. 5. 환경처(지금의 환경부)에서 고시한 '소음, 진동 공정시험방법'에 따라 이를 항공기 소음의 측정단위로 채택하였고, 일본이나 국제항공기구 역시 마찬가지이다.

– 한편, 국가 또는 지방자치단체가 법령의 제정이나 행정계획의 수립 및 사업집행 시 지켜야 할 환경기준을 정하고 있는 환경정책기본법은 환경소음기준에 관하여 전용주거지역은 주간 50dB, 야간 40dB, 일반주거지역은 주간 55dB, 야간 45dB, 상업지역은 주간 65dB, 야간 55dB, 공업지역은 주간 70dB, 야간 65dB로, 도로변 공업지역은 주간 75dB, 야간 70dB로 각 규정하고 있다(WECPNL값은 dB값에 대략 13을 더한 값과 같다).

– (4) 군산비행장 주변의 소음 정도

– 이 사건 감정인 김○○는 소음피해영향 감정을 하면서 군산비행장의 항공기로 인한 원고들의 주거지에 대한 소음도를 측정하기 위하여 총 5회(14일)에 걸쳐 남수라를 비롯한 고정지점 3곳과, 28번 국도변을 비롯한 이동지점 32개 지점에서 자동소음측정장비를 사용하여 소음을 측정하였고, 이러한 소음실측결과와 비행 패턴에 대한 조사를 병행한 소음도 분석을 통해 INM(Integrated Noise Model) 모델을 운영하여 작성한 소음측정결과는 표 3.과 등음선도는 표 4.와 같다.

– (5) 소음으로 인한 피해

– 사람이 일정한 수준 이상의 소음에 장기간 노출된 경우, 만성적인 불안감, 집중력 저하, 잦은 신경질 등의 정신적인 고통을 입게 되고, 회화방해, 전화통화방해, TV·라디오 시청장애, 독서방해나 사고중단, 수면방해 등 일상생활을 정상적으로 영위하는 데에 많은 지장이 있게 되며, 그 정도가 심한 경우 난청이나 이명 등 신체적인 이상이 나타날 가능성이 있다.

_ 2. 손해배상책임의 발생

_ 가. 원고들의 주장

_ 원고들은, 미군이 점유·관리하고 있는 토지의 공작물과 시설인 군산비행장의 설치·관리상의 하자로 말미암은 항공기의 소음으로 인하여 원고들에게 청력손실, 수면방해, 육아·교육환경의 방해 및 정신적인 고통을 당하는 손해가 발생하였으므로, 피고는 원고들에게 이러한 손해를 배상할 의무가 있다고 주장한다.

_ 나. 피고의 배상책임 인정근거

_ 먼저, 피고인 대한민국이 미군이 점유·관리하고 있는 군산비행장의 설치·관리상의 하자로 인한 손해를 배상할 의무가 있는지에 대하여 보면, 대한민국과아메리카합중국간의상호방위조약제4조에의한시설과구역및대한민국에서의합중국군대의지위에관한협정 제23조와 대한민국과아메리카합중국간의상호방위조약제4조에의한시설과구역및대한민국에서의합중국군대의지위에관한협정의시행에관한민사특별법 제2조 제2항에 의하면, 미국군대 또는 한국증원군대가 점유·소유 또는 관리하는 토지의 공작물과 기타 시설 또는 물건의 설치나 관리의 하자로 인하여 대한민국정부 이외의 제삼자에게 손해를 가한 때에는 국가가 국가배상법의 규정에 의하여 그 손해를 배상하도록 규정되어 있으므로, 피고는 미군이 점유·관리하는 토지의 공작물과 시설인 군산비행장의 설치·관리상의 하자로 인한 손해가 발생한 경우 그 손해를 배상할 의무가 있다.

_ 다. 군산비행장의 설치·관리상의 하자

_ 다음으로 토지의 공작물과 시설의 설치·관리상의 하자의 개념에 관하여 보건대, 국가배상법 제5조 제1항 또는 민법 제758조 제1항에서 규정하고 있는 영조물(이하에서 영조물은 공작물을 포함하는 개념으로 본다) 설치·관리의 하자, 즉 영조물이 통상 가져야 할 안전성의 결여란, 해당 영조물을 구성한 물적 시설 자체에 존재하는 물리적, 외형적인 결함 또는 불비로 인하여 그 이용자 및 제3자에게 피해를 발생케 할 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 공작물이 공공의 목적 등에 이용됨에 있어 그 이용과 관련하여 이용자 및 제3자에게 사회통념상 참을 수 없는 피해를 발생케 할 위험성이 있는 경우도 포함한다.

— 그렇다면 군산비행장이 항공기 운항이라는 공공의 목적에 이용됨에 있어 그 이용과 관련하여 발생한 소음 등의 침해가 인근 주민인 원고들에게 사회통념상 참을 수 없는 위해를 가할 위험성이 있는지 여부에 따라, 피고에게 미군의 군산비행장의 설치·관리상의 하자에 따른 책임이 있는지 결정될 것이다.

— 라. 수인한도(위법성)

— (1) 항공기 소음으로 인한 침해가 어느 정도에 이르러야 사회통념상 참을 수 없는 위해를 발생케 할 위험성이 있어 미군의 설치·관리상의 하자가 인정되고, 또한 그것이 원고들에게 위법한 권리침해가 되는지에 관하여 살펴건대, 이를 판단함에 있어서는 침해행위의 상태와 침해의 정도, 피침해이익의 성질과 내용, 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 침해행위의 개시와 그 후에 계속된 경과 및 상황과 그 사이에 피해의 방지 또는 경감을 위해 가해자가 강구한 조치의 내용·정도 등의 여러 가지 사정을 종합적으로 고려하여야 하고, 이것을 피해자인 원고들 쪽에서 보면, 이 사건과 같이 침해행위가 일상의 생활을 둘러싼 인격권에 대한 위해인 경우에는 사회생활상 일반적으로 수인하는 것이 상당하다고 인정되는 한도를 초과한 것인지의 여부에 따라 결정되어야 할 것이다.

— (2) 그러므로 구체적인 수인한도는 ① 항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, ② 원고들이 입은 피해(정신적 고통의 성질 및 정도, 생활방해의 정도 및 신체적 피해의 위험성), ③ 원고들의 거주지역 및 소음구역의 설정 현황, ④ 항공법상의 소음방지 대책의 실시 및 적정성(미군비행장인 군산비행장에는 이러한 항공법이 바로 적용되기는 곤란하나, 이는 수인한도를 판단하는 데 있어서 중요한 고려사항이 될 수 있다), ⑤ 침해행위의 공공성 및 사회적 가치(미군비행장의 경우 남과 북이 대립하고 있는 현재의 안보상황과 주한미군과 그 군사장비의 국내 주둔이 우리나라의 국방력에 미치는 영향력이 매우 크다는 점이 고려될 수 있다), ⑥ 원고들 거주지의 지역적 특수성(원고들의 거주지는 일제시대부터 존재하던 비행장의 주변 지역이고, 미군이 1945. 이후 50여 년간 비행장으로 사용하고 있는 지역으로서 이러한 지역에서는 다른 일반 주거지역과 달리 토지 이용관계에 있어 특수성을 인정할 수 있다), ⑦ 항공기 소음 이외의 소음원의 존재 등의 요소에 의해 결정된다.

— (3) 위와 같은 요소들을 종합적으로 고려하여 보면, 이 사건 군산비행장 주변의 항공기 소음 피해는, 적어도 소음도 80WECPNL 이상의 소음에 노출된 지역{이는 앞서 살펴 본 환경정책기본법상의 환경소음기준 중 공업지역의 주간 소음도인 70dB(≒83WECPNL)과 유사한 수치이다}에 거주하는 원고들에 대하여 수인한도를 초과한 것으로서 위법성을 띠는 것이라고 인정함이 상당하다(환경정책기본법상 소음규제 기준치는 실체법상 일반 국민의 사법상 권리의무를 발생시키는 효력규정이 아닌 환경행정에 있어 정책과 규제 등을 위한 일종의 공법상 기준이라 할 것이므로, 그 기준의 위반 여부가 막바로 사법상의 위법 여부로 되지는 아니한다 할 것이나, 민사법상 위법 여부의 중요한 하나의 기준은 된다 할 것이다).

— 마. 소결론

— 따라서 피고는 대한민국과아메리카합중국간의상호방위조약제4조에의한시설과구역및대한민국에서의합중국군대의지위에관한협정 제23조, 대한민국과아메리카합중국간의상호방위조약제4조에의한시설과구역및대한민국에서의합중국군대의지위에관한협정의시행에관한민사특별법 제2조 제2항 및 국가배상법 제5조 제1항에 의해 소음도 80WECPNL 이상의 소음구역에 거주하는 원고들에 대하여, 원고들이 구하는 기간인 1999. 6. 1.부터 이 사건 변론종결일인 2003. 12. 9.까지의 항공기 운항으로 발생한 소음에 의하여 위 원고들이 입은 손해를 배상할 의무가 있다

— 바. 이에 대해 피고는, 일부 원고들이 자신들의 거주지가 소음피해지역 또는 소음피해예상지역으로 지정된 지역임을 알면서도 위 지역에 입주하였는바, 위 원고들은 충분히 소음피해를 피할 수 있었고, 입주하던 당시에 충분히 소음피해가 있으리라는 사정을 예견할 수 있었음에도 스스로 이를 용인하고 위 지역에 입주하였으므로, 이러한 원고들에게는 피고가 손해배상책임을 지지 않는다는 이른바 ‘위험에의 접근’ 또는 ‘선주성’의 이론에 의한 면책을 주장한다.

— 살피건대, 일부 원고들은 군산비행장 주변이 소음피해지역 또는 소음피해예상지역임을 충분히 알 수 있었던 이후 자신들의 주거지에 전입한 사실은 앞서 살펴본 바와 같고, 이러한 경우 위 원고들은 항공기의 소음으로 인한 피해를 인식하거나 과실로 위 사실을 인식하지 못하고 입주하였다고 봄이 상당하다. 그러나 위 원고들이 위 소음으로 인한 위해로 인하여 정신적 고통을 당하는 경우, 이러한 소음으로 인한 위해 상태를 이용하기 위하여 이주하였다는 등 특히 비난할 사유가

없는 한, 자신들의 거주지가 소음피해지역 또는 소음피해예상지역 내에 있음을 인식하였거나 과실로 인식하지 못한 것만 가지고 소음으로 인한 피해를 용인하였다고 보기는 어렵고, 또한 그것만으로 피고의 위법한 침해 행위가 위법하지 않게 된다거나, 책임이 소멸한다고는 볼 수 없다. 다만 손해배상액의 산정에 있어서, 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 위자료의 감액 사유로 고려함이 상당하다.

_ 3. 손해배상책임의 범위

_ 가. 손해액의 산정방법

_ (1) 우선, 배상청구가 가능한 기간에 대해서 살펴보면, 원래 앞에서 인정한 기준을 초과하는 소음에 노출된 원고들의 거주기간 전부가 배상청구 가능기간이라 할 것인데, 원고들은 위 기간 중에서도 1999. 6. 1.부터 이 사건 변론종결일인 2003. 12. 9.까지의 기간의 침해에 대해서만 배상청구를 하고 있으므로(이는 소멸시효를 고려한 것으로 보인다), 결국 1999. 6. 1.부터 2003. 12. 9.까지의 기간 중 원고들이 거주한 기간 동안의 침해에 대하여 손해배상액을 정하기로 한다(원고들이 거주한 기간을 계산할 때, 그 달의 1일부터 거주하지 않았거나, 그 달의 말일까지 거주하지 않았더라도 그 달 전부를 거주한 것으로 본다).

_ (2) 군산비행장 주변 지역에서 항공기로 인한 소음의 정도가 수인한도를 초과한 지역은 소음도 80WECPNL 이상의 지역이라 할 것인데, 이에는 소음구역 중 제1종, 제2종, 제3종 "가", "나" 구역이 포함됨은 앞에서 살펴 본 바와 같고, 원고들이 거주하는 각 소음구역별 위자료 액수는, 항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, 원고들이 입은 피해, 원고들의 거주지역 및 소음구역의 설정 현황 등을 고려하여, 제2종 구역에 거주하는 원고들에 대하여는 월 금 50,000원, 제3종 구역에 거주하는 원고들에 대하여는 월 금 30,000원으로 봄이 상당하다.

_ (3) 한편, 원고들 중에서 군산비행장에 민간항공이 취항한 1992. 12. 이후에 자신들의 주거지에 전입한 원고들에 대하여는, 앞서 살펴본 바와 같이 항공기의 소음으로 인한 피해를 인식하거나 과실로 위 사실을 인식하지 못하고 입주하였다고 봄이 상당하므로, 이를 참작하여 1992. 12. 이후에 전입한 원고들에 대해서는 위 손해액의 30%를 감액하기로 하되, 단 전입사유가 혼인이나, 출생의 경우에는 감액을 하지 않는다.

_ 나. 소결론

_ 따라서 원고들의 거주지역, 거주기간, 소음구역, 전입일자 등 구체적 손해배상액을 계산하기 위한 자료 및 그 산정방법은 별지 인용금액 계산표의 해당 기재와 같고, 그에 따른 원고별 구체적 손해배상액(1,000원 미만은 버림)은 별지 인용금액 계산표의 각 해당 배상액란의 기재와 같으므로, 피고는 원고 1 내지 1804, 1895 내지 1976, 2044 내지 2046에게 각 손해배상금으로서 위 배상액란 기재 금원 및 이에 대하여 각 불법행위일 이후로서 원고들이 구하는 바에 따라 이 사건 소장부분 송달일 다음날임이 기록상 분명한 2002. 6. 6.부터 피고들이 그 손해배상 의무의 존부 및 범위에 관하여 항쟁함이 상당한 이 사건 판결선고일인 2004. 1. 27.까지는 민법 소정의 연 5%, 그 다음날부터 갚는 날까지는 소송촉진등에관한특례법 소정의 연 20%의 각 비율로 계산한 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

_ 3. 결 론

_ 그렇다면 원고 1 내지 1804, 1895 내지 1976, 2044 내지 2046의 청구는 위 인정 범위 내에서 이유 있어 이를 인용하고, 위 원고들의 각 나머지 청구 및 원고 1805 내지 1894, 1977 내지 2043(원고들 중 원고 371, 567, 676, 723, 838, 927, 950, 980, 1272, 1427, 1942는 각 소를 취하하였다)의 각 청구는 이유 없어 이를 모두 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

판사 손○○(재판장) 정○○ 채○○

서울고등법원

제1민사부

판 결

사 건 2004나26401 손해배상(기)

원고, 피항소인 겸 항소인

별지 원고 목록 기재와 같다.

소송대리인 변호사 우○○

피고, 항소인 겸 피항소인

대한민국

법률상 대표자 법무부장관

제1심 판결 서울중앙지방법원 2004. 1. 27. 선고 2002가합33132 판결

변 론 종 결 2004. 12. 24.

판 결 선 고 2005. 1. 28.

주 문

1. 제1심 판결을 다음과 같이 변경한다.
2. 피고는 원고 1 내지 370, 372 내지 566, 568 내지 675, 677 내지 722, 724 내지 837, 839 내지 926, 928 내지 949, 951 내지 979, 981 내지 1271, 1273 내지 1426, 1428 내지 1941, 1943 내지 1976, 2046에게 별지 인용금액 계산표의 각 배상액란 기재 금액 및 이에 대하여 2004. 1. 1.부터 2005. 1. 28.까지는 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.
3. 제2항 기재 원고들의 피고에 대한 각 나머지 청구 및 원고 1977 내지 2043의 피고에 대한 각 청구를 모두 기각한다.

4. 소송총비용 중 원고 1 내지 1976, 2046과 피고 사이에 생긴 부분은 이를 2분하여 그 1은 위 원고들이, 나머지는 피고가 부담하고, 원고 1977 내지 2043과 피고 사이에 생긴 부분은 위 원고들이 부담한다.

5. 제2항은 가집행할 수 있다.

청구취지 및 항소취지

1. 청구취지

피고는 원고들에게 각 15,000,000원 및 이에 대하여 2004. 1. 1.부터 다 갚는 날까지 연 20%의 비율로 계산한 돈을 지급하라.

2. 항소취지

원고들 : 제1심 판결 중 원고 패소부분을 취소하고, 원고 1 내지 1804, 1895 내지 1976, 2044 내지 2046에게 원심에서 지급을 명한 부분 이외에 원고들에게 각 5,000,000원 및 이에 대하여 2004. 1. 1.부터 이 판결 선고일까지는 연 5%, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율에 의한 돈을 지급하라.

피고 : 제1심 판결 중 피고 패소부분을 취소하고, 위 취소부분에 해당하는 원고들의 청구를 기각한다.

이 유

1. 기초사실

다음 사실은 당사자들 사이에 다툼이 없거나, 갑 제1 내지 3호증(각 가지번호 포함)의 각 기재, 제1심 법원의 현장검증결과, 감정인 김○○의 소음피해영향 감정결과, 당심의 ○○대학교 환경문제연구소장에 대한 당심사실조회결과 및 변론의 전취지를 종합하여 인정할 수 있다.

가. 군산시 옥서면에 있는 군산비행장은 1945년 태평양전쟁이 끝나면서 미국이 일본의 전투비행기지를 접수한 이래 미국의 태평양 미공군사령부 산하 대한민국 주둔 제7공군 제8전투비행단 소속의 미공군비행장으로 설치되었는데, 전투기 60대 이상이 있고, 주활주로는 원고들 중 일부가 거주하는 하제마을부터 산동마을까지 뻗어 있으며, 1992. 12.경부터는 국내선 민간항공도 취항하였다.

나. 원고들은 위 옥서면의 선연리(산동, 중제, 하제, 신하제, 구난산, 신난산, 송촌, 장전, 신장원 마을)와 옥봉리(남수라 마을)에 거주하면서 주로 농업, 어업 등에 종사하고 있는데, 원고들의 전입일자는 별지 계산표 중 '거주시작 시기'란의 기재와 같다{다만 거주기간에 대하여는 주민등록표 상의 최종전입일을 기준으로 하되, 현재의 주민등록표상 주소지에 전입하기 이전에 동일 소음구역 내에 거주하였던 사실이 인정되는 원고들에 대하여는 그 전 주소지의 전입일을 최종전입일로 본다. 또한 주민등록표 기재 전입일 이전부터 거주하였을 것이라고 생각되는 원고들에 대하여도 다른 입증자료(주민등록 등본 등)가 없는 한 제출된 주민등록표를 기준으로 하고, 전입일자의 기재가 없는 주민등록표는 그 주민등록표 상의 다른 기재 또는 변론 전체의 취지로 그 전입일을 인정한다}.

다. 항공기의 소음

(1) 군산비행장의 항공기 운항 횟수

군산비행장 항공기의 일자별·시간대별 항공기 이륙 횟수는 표 1.과 같다.

(2) 항공기 운항 패턴

항공기 소음은 항공기가 운항하는 패턴에 따라 소음도가 좌우되는 특성이 있는데, 운항 패턴 중 통과, 선회 및 T&G(TOUCH&GO, 급강하와 급상승) 횟수에 대한 조사결과는 표 2.와 같다.

(3) 항공기의 소음측정 단위

항공기 소음을 측정하는 단위로는 WECPNL(Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level)이 사용되는데, 이는 항공기의 소음이 하루에도 시간대별로 달라지는 점, 같은 크기의 소음이라도 상황이나 시간에 따라 개인이 느끼는 강도가 다른 점 등을 참작하여 한 지역에서 1일 수회 그 소음도를 측정한 다음, 시간대에 따라 가중치를 부여하여 계산한 소음영향도의 단위로서, 구체적인 산정방법은 항공법 시행규칙 제273조에 규정되어 있는 바, 우리나라에서는 1991. 11. 5. 환경처(지금의 환경부)에서 고시한 '소음, 진동 공정시험방법'에 따라 이를 항공기 소음의 측정단위로 채택하였고, 일본이나 국제항공기구 역시 마찬가지이다.

한편 국가 또는 지방자치단체가 법령의 제정이나 행정계획의 수립 및 사업집행 시 지켜야 할 환경기준을 정하고 있는 환경정책기본법은 환경소음기준에 관하여 전용주거지역은 주간 50dB, 야간 40dB, 일반주거지역은 주간 55dB, 야간 45dB,

상업지역은 주간 65dB, 야간 55dB, 공업지역은 주간 70dB, 야간 65dB로, 도로변 공업지역은 주간 75dB, 야간 70dB로 각 규정하고 있다(WECPNL값은 dB값에 대략 13을 더한 값과 같다).

(4) 군산비행장 주변의 소음 정도

이 사건 감정인 김○○는 소음피해영향 감정을 하면서 군산비행장의 항공기로 인한 원고들의 주거지에 대한 소음도를 측정하기 위하여 총 5회(14일)에 걸쳐 남수라를 비롯한 고정지점 3곳과, 28번 국도변을 비롯한 이동지점 32개 지점에서 자동소음측정장비를 사용하여 소음을 측정하였고, 이러한 소음실측결과와 비행 패턴에 대한 조사를 병행한 소음도 분석을 통해 INM(Integrated Noise Model) 모델을 운영하여 작성한 소음측정결과는 별지 소음도 및 인용금액계산표의 소음도 항목 기재와 같다.

(5) 소음으로 인한 피해

사람이 일정한 수준 이상의 소음에 장기간 노출된 경우, 만성인 불안감, 집중력 저하, 잦은 신경질 등의 정신적인 고통을 입게 되고, 회화방해, 전화통화방해, TV·라디오 시청장애, 독서방해나 사고중단, 수면방해 등 일상생활을 정상으로 영위하는 데에 많은 지장이 있게 되며, 그 정도가 심한 경우 난청이나 이명이 나타날 가능성이 있다.

2. 손해배상책임의 발생

가. 원고들의 주장

원고들은, 미군이 점유, 관리하고 있는 토지의 공작물과 시설인 군산비행장의 설치, 관리상의 하자로 말미암은 항공기의 소음으로 인하여 원고들에게 청력손실, 수면방해, 육아·교육환경의 방해 및 정신적인 고통을 당하는 손해가 발생하였으므로, 피고는 원고들에게 이러한 손해를 배상할 의무가 있다고 주장한다.

나. 피고의 배상책임 인정근거

먼저 피고가 미군이 점유, 관리하고 있는 군산비행장의 설치, 관리상의 하자로 인한 손해를 배상할 의무가 있는지에 대하여 보면, 대한민국과아메리카합중국간의 상호방위조약제4조에의한시설과구역및대한민국에서의합중국군대의지위에관한협정 제23조와 대한민국과아메리카합중국간의상호방위조약제4조에의한시설과구역및대한민국에서의합중국군대의지위에관한협정의시행에관한민사특별법 제2에 제2항에 의

하면 미국군대 또는 한국증원군대가 점유·소유 또는 관리하는 토지의 공작물과 기타 시설 또는 물건의 설치나 관리의 하자로 인하여 대한민국정부 이외의 제3자에게 손해를 가한 때에는 국가가 국가배상법의 규정에 의하여 그 손해를 배상하도록 규정되어 있으므로, 피고는 미군이 점유, 관리하는 토지의 공작물과 시설인 군산비행장의 설치, 관리상의 하자로 인한 손해가 발생한 경우 그 손해를 배상할 의무가 있다.

다. 군산비행장의 설치·관리상의 하자

다음으로 토지의 공작물과 시설의 설치·관리상의 하자의 개념에 관하여 보건대, 국가배상법 제5조 제1항 또는 민법 제758조 제1항에서 규정하고 있는 영조물(이하에서 영조물은 공작물을 포함하는 개념으로 본다) 설치·관리의 하자, 즉 영조물이 통상 가져야 할 안전성의 결여란, 해당 영조물을 구성한 물적 시설 자체에 존재하는 물리적, 외형적인 결함 또는 불비로 인하여 그 이용자 및 제3자에게 위해를 발생케 할 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 공작물의 공공 목적 이용과 관련하여 이용자 및 제3자에게 사회통념상 참을 수 없는 위해를 발생케 할 위험성이 있는 경우도 포함한다.

그렇다면, 군산비행장이 항공기 운항이라는 공공 목적의 이용과 관련하여 발생한 소음 등의 침해가 인근 주민인 원고들에게 사회통념상 참을 수 없는 위해를 가할 위험성이 있는지 여부에 따라, 피고에게 미군의 군산비행장의 설치·관리상의 하자에 따른 책임이 있는지 결정될 것이다.

라. 수인한도(위법성)

(1) 항공기 소음으로 인한 침해가 어느 정도에 이르러야 사회통념상 참을 수 없는 위해를 발생케 할 위험성이 있어 미군의 설치·관리상의 하자가 인정되고, 또한 그것이 원고들에게 위법한 권리침해가 되는지에 관하여 살피건대, 이를 판단함에는 침해행위의 상태와 침해의 정도, 피침해이익의 성질과 내용, 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 침해행위의 개시와 그 후에 계속된 경과 및 상황과 그 사이에 피해의 방지 또는 경감을 위해 가해자가 강구한 조치의 내용·정도 등의 여러 가지 사정을 종합적으로 고려하여야 하고, 이것을 피해자인 원고들 쪽에서 보면, 이 사건과 같이 침해행위가 일상의 생활을 둘러싼 인격권에 대한 위해인 경우에는 사회생활상 일반적으로 수인하는 것이 상당하다고 인정되는 한도를 초과한 것인지의 여부에 따라 결정되어야 할 것이다.

(2) 그러므로, 구체적인 수인한도는 ① 항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, ② 원고들이 입은 피해(정신적 고통의 성질 및 정도, 생활방해의 정도 및 신체적 피해의 위험성), ③ 원고들의 거주지역 및 소음구역의 설정 현황, ④ 항공법상의 소음방지 대책의 실시 및 적정성(미군비행장인 군산비행장에는 이러한 항공법이 바로 적용되기는 곤란하나, 이는 수인한도를 판단하는 데 중요한 고려사항이 될 수 있다), ⑤ 침해행위의 공공성 및 사회적 가치(미군비행장의 경우 남과 북이 대립하고 있는 현재의 안보상황과 주한미군과 그 군사장비의 국내 주둔이 우리나라의 국방력에 미치는 영향력이 매우 크다는 점이 고려될 수 있다), ⑥ 원고들 거주지의 지역적 특수성(원고들의 거주지는 일제시대부터 존재하던 비행장의 주변지역이고, 미군이 1945년 이후 50여 년간 비행장으로 사용하고 있는 지역으로서 이러한 지역에서는 다른 일반 주거지역과 달리 토지 이용관계에 있어 특수성을 인정할 수 있다), ⑦ 항공기 소음 이외의 소음원의 존재 등의 요소에 의해 결정된다.

(3) 위와 같은 요소들을 종합적으로 고려하여 보면, 이 사건 군산비행장 주변의 항공기 소음 피해는, 적어도 소음도 80WECPNL 이상의 소음에 노출된 지역{이는 앞서 살펴 본 환경정책기본법 상의 환경소음기준 중 공업지역의 주간 소음도인 70dB(≒83WECPNL)과 유사한 수치이다}에 거주하는 원고들에 대하여 수인한도를 초과한 것으로서 위법성을 띠는 것이라고 인정함이 상당하다(환경정책기본법상 소음규제 기준치는 실체법상 일반 국민의 사법상 권리의무를 발생시키는 효력규정이 아닌 환경 행정의 정책과 규제 등을 위한 일종의 공법상 기준이므로, 그 기준의 위반 여부가 막바로 사법상의 위법 여부로 되지는 아니하나, 민사법상 위법 여부의 중요한 하나의 기준은 된다).

마. 소결론

따라서 피고는 대한민국과아메리카합중국간의상호방위조약제4조에의한시설과구역및대한민국에서의합중국군대의지위에관한협정 제23조, 대한민국과아메리카합중국간의상호방위조약제4조에의한시설과구역및대한민국에서의합중국군대의지위에관한협정의시행에관한민사특별법 제2조 제2항 및 국가배상법 제5조 제1항에 의해 소음도 80WECPNL 이상의 소음구역에 거주하는 원고들에 대하여, 원고들이 구하는 기간인 1999. 6. 1.부터 이 사건 변론종결일인 2003. 12. 9.까지의 항공기 운항으로 발생한 소음에 의하여 위 원고들이 입은 손해를 배상할 의무가 있다.

바. 이에 대해 피고는, 일부 원고들이 자신들의 거주지가 소음피해지역 또는 소음피해예상지역으로 지정된 지역임을 알면서도 위 지역에 입주하였는바, 위 원고들은 충분히 소음피해를 피할 수 있었고, 입주하던 당시에 충분히 소음피해가 있으리라는 사정을 예견할 수 있었음에도 스스로 이를 용인하고 위 지역에 입주하였으므로, 이러한 원고들에게는 피고가 손해배상책임을 지지 않는다는 이른바 ‘위험 접근’ 또는 ‘선주성’의 이론에 의한 면책을 주장한다.

그러나 앞서 본 바와 같이 일부 원고들이 군산비행장 주변이 소음피해지역 또는 소음피해예상지역임을 알 수 있었던 이후에 자신들의 주거지에 전입하였다 하더라도, 그러한 사정만으로 그 원고들이 충분히 소음피해를 피할 수 있었고, 입주하던 당시에 충분히 소음피해가 있으리라는 사정을 예견할 수 있었음에도 스스로 이를 용인하고 위 지역에 입주하였다고 인정하기 어렵고 달리 이를 인정할 증거가 없으므로 피고의 위 주장은 받아들이지 아니한다.

3. 손해배상책임의 범위

가. 손해액의 산정방법

(1) 우선, 배상청구가 가능한 기간에 대해서 살펴보면, 원래 앞에서 인정한 기준을 초과하는 소음에 노출된 원고들의 거주기간 전부가 배상청구 가능기간이라 할 것인데, 원고들은 위 기간 중에서도 1999. 6. 1.부터 이 사건 변론종결일인 2003. 12. 9.까지 침해된 바에 대해서만 배상청구를 하고 있으므로(이는 소멸시효를 고려한 것으로 보인다), 결국 1999. 6. 1.부터 2003. 12. 9.까지의 원고들이 거주한 기간의 침해에 대하여 손해배상액을 정하기로 한다(원고들이 거주한 기간을 계산할 때, 그 달의 1일부터 거주하지 않았거나, 그 달의 말일까지 거주하지 않았더라도 그 달 전부를 거주한 것으로 본다).

(2) 군산비행장 주변 지역에서 항공기로 인한 소음의 정도가 수인한도를 초과한 지역은 소음도 80WECPNL 이상의 지역인데, 이에는 소음구역 중 제1종, 제2종, 제3종 “가”, “나”구역이 포함됨은 앞에서 살펴 본 바와 같고, 원고들이 거주하는 각 소음구역별 위자료 액수는, 항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, 원고들이 입은 피해, 원고들의 거주지역 및 소음구역의 설정 현황 등을 고려하여, 제1종과 제2종 구역에 거주하는 원고들에 대하여는 월 금 50,000원, 제3종 구역에 거주하는 원고들에 대하여는 월 금 30,000만원으로 봄이 상당하다.

나. 소결론

따라서 원고들의 거주지역, 거주기간, 소음구역, 전입일자 등 구체적 손해배상액을 계산하기 위한 자료 및 그 산정방법은 별지 인용금액 계산표의 해당 기재와 같고, 그에 따른 원고별 구체적 손해배상액(1,000원 미만은 버림)은 별지 인용금액 계산표의 각 해당 배상액란의 기재와 같으므로, 피고는 원고 1 내지 370, 372 내지 566, 568 내지 675, 677 내지 722, 724 내지 837, 839 내지 926, 928 내지 949, 951 내지 979, 981 내지 1271, 1273 내지 1426, 1428 내지 1941, 1943 내지 1976, 2046에게 각 손해배상금으로서 위 배상액란 기재 금원 및 이에 대하여 각 불법행위일 이후로서 원고들이 구하는 바에 따라 2004. 1. 1.부터 당심 판결 선고일인 2005. 1. 28.까지는 민법이 정하는 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 소송촉진등에관한특례법이 정하는 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급할 의무가 있다.

4. 결 론

그렇다면, 원고 1 내지 370, 372 내지 566, 568 내지 675, 677 내지 722, 724 내지 837, 839 내지 926, 928 내지 949, 951 내지 979, 981 내지 1271, 1273 내지 1426, 1428 내지 1941, 1943 내지 1976, 2046의 청구는 위 인정범위 내에서 이유 있어 이를 인용하고, 위 원고들의 각 나머지 청구 및 원고 1977 내지 2043(원고들 중 원고 371, 567, 676, 723, 838, 927, 950, 980, 1272, 1427, 1942는 제1심에서, 원고 2044, 2045는 당심에 이르러 각 소를 취하하였다)의 각 청구는 이유 없어 이를 모두 기각할 것인바, 제1심 판결은 이와 결론이 달라 부당하므로 이를 변경하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

재판장 판사 이○○ _____

 판사 윤○○ _____

 판사 김○○ _____