

서울중앙지방법원

제 14 민사부

판 결

사 건 2003가합70565 손해배상(공)
원 고 별지 원고 목록 기재와 같다.
피 고 1. 인천국제공항공사
2. 대한민국
변 론 종 결 2006. 4. 18.
판 결 선 고 2006. 5. 9.

주 문

1. 원고들의 청구를 모두 기각한다.
2. 소송비용은 원고들이 부담한다.

청 구 취 지

피고들은 연대하여 원고들에게 각 금 3,000,000원 및 이에 대하여 2001. 3. 29.부터 이 사건 소장 부분 송달일까지는 연 5%, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율에 의한 금원을 지급하라.

이 유

1. 기초사실

아래 각 사실은 당사자 사이에 다툼이 없거나, 갑 제 1 내지 5호증(각 가지번호 포함)의 각 기재, 이 법원의 현장검증결과, 감정인의 소음피해 감정결과 및 변론 전체의 취지를 종합하면 이를 인정할 수 있다.

가. 당사자

원고들은 인천국제공항의 북서쪽 약 7km에 위치하여 이·착륙 비행로에 인접한 인천 용진군 북도면 소재 장봉도, 모도에 거주하는 주민들이고, 피고 인천국제공항공사(이하 '피고 공사'라고 한다)는 인천국제공항의 효율적인 건설 및 관리·운영을 통해 항공운송의 원활화와 국민경제 발전에 이바지할 목적으로 1999. 2. 1. 설립된 법인이다.

나. 인천국제공항의 연혁 및 현황

인천 중구 운서동에 위치한 인천국제공항은 21세기 수도권 항공운송의 수요를 분담하고 동북아시아의 허브공항으로서의 역할을 담당하기 위해 영종도와 용유도 사이를 매립하여 1992년 착공한 후 8년 4개월의 공사 끝에 2001. 3. 29. 개항하였다.

주요 시설로는 활주로 2개, 여객터미널, 화물터미널, 여객주기장 60개소 등을 갖추고 있으며, 연간 17만 회의 항공기 운항을 통해 2,700만 명의 여객과 170만 톤의 화물을 수송할 수 있다.

다. 인천국제공항 항공기 운항 현황

인천국제공항의 2001. 3.경부터 2003. 10.경까지의 연도별 항공기 운항 횟수 및 일일 시간대별 항공기 운항횟수는 별지 항공기 운항 횟수 기재와 같다.

라. 항공기 소음

(1) 항공기 소음의 특성

항공기 소음은 고주파 성분을 포함한 금속성의 음질을 가지고 있고, 일반 소음에 비해 그 음량이 매우 크며, 발생이 간헐적이면서 이륙과 착륙시와 같이 때로는 충격적이고, 발생장소가 상공이므로 다른 소음원에 비해 피해지역이 광범위하고 차단이 곤란한 특성이 있다.

(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 단위이다.

WECPNL의 구체적인 산정방법은 다음과 같다(항공법 시행규칙 제273조).

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

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(WECPNL 수치는 dB 수치에 주간에는 13을, 야간에는 23을 더한 수치와 대략 같다).

(3) 항공기 소음기준에 관한 법령의 규정

1) 환경정책기본법은 소음기준에 대하여 다음과 같이 정하고 있다(환경정책기본법 제10조 제1항, 제2항, 동법 시행령 제2조 별표 1).

전용주거지역 : 주간 50dB, 야간 40dB (도로변일 경우 주간 65dB, 야간 55dB)

일반주거지역 : 주간 55dB, 야간 45dB (도로변일 경우 주간 65dB, 야간 55dB)

상업지역 : 주간 65dB, 야간 55dB (도로변일 경우 주간 70dB, 야간 60dB)

공업지역 : 주간 70dB, 야간 65dB (도로변일 경우 주간 75dB, 야간 70dB)

2) 항공법은 지방항공청장이 공항소음피해지역 또는 공항소음피해예상지역을 항공기 소음영향도에 따라 다음과 같은 구역별로 지정·고시하도록 규정하고 있다(항공법 제107조, 동법 시행규칙 제271조).

① 소음피해지역

㉠ 제1종구역 : 95WECPNL 이상

㉡ 제2종구역 : 90 WECPNL 이상 95WECPNL 미만

② 소음피해예상지역

㉠ 제3종구역 가지구 : 85WECPNL 이상 90WECPNL 미만

㉡ 제3종구역 나지구 : 80WECPNL 이상 85WECPNL 미만

㉢ 제3종구역 다지구 : 75WECPNL 이상 80WECPNL 미만

3) 소음·진동규제법은 항공기 소음의 한도를 아래와 같이 정하고 있다(소음·진동규제법 제42조, 동법 시행령 제10조의2, 동법 시행규칙 제58조의2)

① 공항주변인근지역(항공법 시행규칙 제271조의 소음피해지역) : 90WECPNL

② 기타지역(항공법 시행규칙 제271조의 소음피해예상지역) : 75WECPNL

(4) 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·라디오 시청장애, 독서방해, 사고중단, 수면방해 등 일상생활을 정상적으로 영위하는데에

많은 지장이 있게 되며, 그 정도가 심한 경우 난청이나 이명 등 신체적인 이상이 나타날 가능성도 있다.

마. 원고들 주거지의 소음 정도

이 사건 감정인은 소음피해 감정을 하면서 인천국제공항에 이·착륙하는 항공기로 인한 원고들 주거지의 소음도를 측정하기 위하여 2차(15일간)에 걸쳐 8개 지점에서 소음측정기기를 사용하여 소음을 측정하였고, 이러한 소음실측결과와 항공기 운항 현황 등을 바탕으로 INM(Intergrated Noise Model)에 의하여 소음등고선을 작성하였는바, 그 결과는 별지 소음측정결과표의 기재 및 소음등고선의 영상과 같다.

한편 피고 공사는 인천국제공항 주변 지역에 항공기소음측정국을 설치하고 소음을 측정하여 왔는데 그 결과는 별지 항공기소음측정결과표 기재와 같다.

2. 원고들의 주장

원고들은 이 사건 청구원인으로서, 인천국제공항을 운항하는 항공기들이 배출하는 소음으로 인하여 원고들이 수면, 회화, 전화통화, 시청, 독서 등을 방해받고 있을 뿐만 아니라 집중력 저하, 사고중단, 만성적인 불안감 등의 정신적 고통을 겪고 있는바, 이는 피고들이 인천국제공항 내 활주로를 설치함에 있어 배후지를 확보하지 않은 설치상의 하자과 항공기의 이·착륙 횟수를 제한하거나 이·착륙시에 적절한 고도를 유지하도록 하거나 또는 추가 소음방지시설을 설치하는 등으로 항공기의 소음에 대한 적절한 조치를 이행하지 아니한 관리상의 하자로 말미암은 것이므로, 피고 대한민국은 국가배상법 제5조에 의하여, 피고 공사는 민법 제758조에 의하여 이를 배상할 의무가 있다고 주장한다.

3. 판 단

가. 소음과 영조물(공작물)의 설치, 관리(보존)상 하자

살피건대 국가배상법 제5조 제1항 또는 민법 제758조 제1항에서 규정하고 있는 영조물과 건조물(이하 '영조물'이라고만 한다)의 설치, 관리(보존)상의 하자란 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 자체에 존재하는 물리적, 외형적인 결함 또는 불비로 인하여 그 이용자에게 위해를 발생케 할 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 영조물이 공공의 목적 등에 이용됨에 있어 그 이용상태 및 정도가 일정한 한도를 초과하여 제3자에게 사회통념상 수인할 것이 기대되는 한도를 넘는 피해를 입히는 경우까지 포함된다고 할 것이다.

이 사건에 있어서 인천국제공항이 항공기 운항이라는 공공의 목적에 이용됨에 있어 그와 관련하여 배출하는 소음 등의 침해가 인근 주민인 원고들에게 사회통념상 참을 수 없는, 즉 통상의 수인한도를 넘는 위해를 발생케 하였다면 이는 인천국제공항의 설치·관리상의 하자라고 할 수 있을 것이다.

나. 수인한도 초과(위법성) 여부

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 할 것이다.

따라서 이 사건에 있어서 수인한도의 기준을 결정함에 있어서도 ① 항공기에 의하여

발생한 소음의 정도, ② 원고들이 입은 피해(정신적 고통의 성질 및 정도, 생활방해의 정도 및 신체적 피해의 위험성), ③ 관련 법규에서 정한 소음의 기준(환경정책기본법과 소음·진동규제법, 항공법 등이 정하고 있는 소음의 기준은 환경행정에 있어서 정책 목표와 대책 수립 및 행정적인 규제를 위한 기준이기는 하나, 이는 지역별 소음의 영향을 고려하여 설정한 기준으로서 수인한도를 정하는데 있어서도 참작할 수 있는 중요한 기준이 된다고 할 것이다), ④ 항공법상 소음방지 대책의 실시 및 적정성, ⑤ 침해행위의 공공성 및 사회적 가치, ⑥ 원고들 거주지의 지역적 특수성, ⑦ 항공기 소음 이외의 소음원의 존재 등의 요소를 종합적으로 고려하여야 할 것이다.

그러므로 인천국제공항에서 이·착륙하는 항공기로 인해 발생한 이 사건 소음이 원고들의 수인한도를 넘었는지 여부에 관하여 살피건대, ① 앞서 본 바와 같이 감정인의 소음피해 감정결과에 의하면 원고들이 거주하는 지역의 소음도가 85WECPNL이하이고, 대부분 지역의 소음도가 80WECPNL에도 미치지 못하는 점, ② 항공기에 의한 신속한 물류거래 및 여객 수송은 우리나라의 경제, 사회, 문화 등 다방면에서의 진보, 향상을 위하여 필수불가결한 요소이고, 그러한 항공수송에 있어서 인천국제공항이 차지하는 비중이 매우 크다는 점, ③ 지리적인 여건 등으로 인해 항공기가 원고들의 거주지역을 완전 회피하여 비행하는 것이 불가능하고, 피고들이 선회지점의 일부 폐쇄, 이륙시 소음감소절차 시행, 항공기 선회각도의 변경 등 원고들의 거주지역에 발생하는 소음을 감소시키기 위하여 노력한 점, ④ 이 사건 소제기 이전에 피고 공사가 원고들의 주거에 방음시설을 설치하여 주겠다고 제의하였으나 원고들이 이를 거부하여 설치하지 못한 점, ⑤ 인천국제공항의 건설로 인한 영종도 지역의 개발로 인해 원고들의 인근 지역으로의 접근성 및 생활기반시설의 이용이 용이해지고, 관광객이 증가하는 등 원고들

이 공항의 건설로 인한 수혜를 상당 부분 누리고 있다고 보이는 점, ⑥ 제3활주로가 완공되면 원고들 거주지역의 항공기 소음이 상당 부분 줄어들 것으로 보이는 점 등을 종합적으로 고려하여 보면 인천국제공항에 이·착륙하는 비행기로 인해 발생한 소음이 원고들에게 사회통념상 수인할 수 있는 한도를 넘어선 위법한 것이라고 보기 어렵다.

따라서 항공기로 인해 사회통념상 일반적으로 수인할 정도를 넘는 소음이 발생되고 있음을 전제로 한 원고들의 청구는 더 나아가 살필 필요 없이 이유 없다.

4. 결 론

그렇다면, 원고들의 이 사건 청구를 모두 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

재판장 판사 김주현 _____

 판사 최보원 _____

 판사 류창성 _____

항공기 운항 횟수

연도별 이·착륙 항공기 운항횟수

구분	항공기 운항 횟수(회)	비고
2001년	86,839	2001. 3. 29. ~ 2001. 12. 31.
2002년	126,094	2002. 1. 1. ~ 2002. 12. 31.
2003년	106,686	2003. 1. 1. ~ 2003. 10. 31.

연도별, 시간대별 항공기의 이·착륙 횟수(일평균)

시간대	2001년			2002년			2003년		
	도착	출발	합계	도착	출발	합계	도착	출발	합계
00시	0	1	1	0	1	1	0	1	1
01시	0	1	1	1	2	2	1	1	2
02시	0	0	0	0	0	1	1	1	2
03시	0	0	1	1	1	1	1	1	2
04시	3	0	3	4	0	4	4	1	4
05시	8	0	8	7	0	7	7	0	7
06시	7	0	7	10	0	10	8	0	8
07시	8	1	9	8	1	9	9	1	10
08시	6	3	9	7	4	11	8	5	13
09시	3	11	14	3	11	14	3	11	15
10시	7	18	25	7	18	25	8	18	25
11시	15	12	26	17	13	29	16	14	30
12시	10	11	22	11	14	24	10	13	23
13시	6	16	23	8	17	26	7	17	25
14시	10	9	19	10	10	19	9	9	19
15시	14	5	19	13	6	19	14	6	20
16시	13	6	19	14	7	21	15	7	22
17시	17	10	27	19	10	29	19	9	28
18시	12	7	19	14	8	22	13	9	22
19시	6	14	20	7	16	23	9	15	24
20시	7	14	22	8	16	23	8	16	23
21시	3	7	10	4	8	12	4	7	11
22시	1	6	7	1	7	8	1	7	8
23시	0	2	3	1	4	4	1	4	5
합계	156	156	312	173	173	345	176	175	351

소음측정결과표

위치	장봉도					모도			평균
측정점	장봉A	장봉B	장봉C	장봉D	장봉E	모도F	모도G	모도H	
평균최대 소음도	69.7dB(A)	67.7dB(A)	74.6dB(A)	73.3dB(A)	72.9dB(A)	70.7dB(A)	70.8dB(A)	67.0dB(A)	71.5dB(A)
WECPNL	72.7	70.7	76.6	75.3	74.9	73.7	73.8	70.0	73.9

소음등고선

항공기소음측정결과표(단위 WECPNL)

측정기간	주변지역					공항지역
	장봉도 서측	장봉도 동측	모도	시도	신도	북측
2001년 4월	66.1	69.0		63.7	64.1	84.9
5월	60.6	67.6		61.8	60.1	85.8
6월	63.1	68.0		60.9	60.4	87.1
7월	59.8	68.0		60.2	61.1	88.3
8월	60.3	69.6		60.0	60.9	89.4
9월	58.5	70.3		59.6	59.7	88.7
10월	57.6	69.7		60.7	61.7	88.5
11월	59.2	70.0		62.4	61.8	90.3
12월	58.5	69.8		61.9	60.7	85.9
2002년 1월	59.7	68.0		61.4	60.8	86.1
2월	59.1	67.9		61.5	59.2	84.4
3월	60.6	68.1		62.3	61.3	86.4
4월	59.5	68.6		61.9	61.4	88.1
5월	59.9	68.9		61.1	60.7	87.5
6월	59.2	69.5		61.2	60.1	89.7
7월	56.8	70.9		60.5	60.4	89.5
8월	58.2	71.2	69.2	58.7	58.9	89.4
9월	57.3	69.4	70.4	60.1	60.7	89.1
10월	57.1	70.0	71.3	63.0	62.9	90.3
11월	58.1	69.9	70.9	62.9	62.1	87.5
12월	54.8	68.9	69.7	62.1	61.2	85.0
2003년 1월	57.8	68.8	70.0	62.2	60.0	85.3
2월	53.8	68.8	69.3	61.8	60.0	84.9
3월	56.1	70.5	69.8	61.0	60.3	86.4
4월	54.2	69.6	69.0	60.1	58.8	86.5
5월	56.5	69.8	69.3	58.9	59.0	87.8
6월	52.6	68.9	69.3	58.0	58.1	88.6
7월	52.5	69.7	69.2	57.6	57.7	89.9
8월	53.1	69.5	69.1	57.6	57.9	89.8
9월	53.6	71.1	70.9	59.2	59.3	90.0
10월	55.0	71.4	71.7	62.2	61.3	91.9