

서울중앙지방법원

제 14 민 사 부

판 결

사 건 2002가합47933 손해배상(공)
원 고 별지 1. 원고 목록 기재와 같다.
소송대리인 변호사 최영동
소송복대리인 변호사 김진, 하승수, 이상훈, 김태선
피 고 대한민국
법률상 대표자 법무부장관 천정배
소송수행자 조○○
변 론 종 결 2005. 5. 3.
판 결 선 고 2005. 9. 13.

주 문

1. 피고는 별지 2. 인용여부란 “전부인용”과 “일부인용” 기재 원고들에게 별지 2. 인용금액 합계란 기재 각 금원 및 이에 대하여 위 “전부인용” 기재 원고들에 대하여는 2002. 8. 3. 부터 다 갚는 날까지 연 20%의 비율로 계산한 금원을, 위 “일부인용” 기재 원고들에 대하여는 2002. 8. 2.부터 2005. 9.13.까지는 연5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율로 계산한 금원을 각 지급하라.
2. 원고 614. 강상원, 615. 장금자, 1058. 임선묵, 1171. 이선화의 각 청구 및 별지 2. 각 인용여부란 “일부인용” 기재 원고들의 각 나머지 청구를 기각한다.
3. 소송비용은 별지 2. 각 인용여부란 “전부인용”기재 원고들과 피고 사이에 생긴 부분은 피고의 부담으로 하고, 별지 2. 각 인용여부란 “일부인용” 기재 원고들과 피고 사이에 생긴 부분 중 그 2/5는 위 원고들의, 나머지는 피고의 각 부담으로 하며, 원고 614. 강○

○, 615. 장○○, 1058. 임○○, 1171. 이○○와 피고 사이에 생긴 부분은 위 원고들의 부담으로 한다.

4. 제1항은 가집행할 수 있다.

청 구 취 지

피고는 원고들에게 각 별지 2. 청구금액란 기재 금원 및 이에 대한 이 사건 소장부분 송달 다음날부터 이 판결선고일까지는 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지 연 20%의 비율로 계산한 돈을 지급하라.

이 유

1. 기초사실

가. 원고들의 지위

별지 1. 기재 원고들은 김포국제공항(이하 김포공항이라고 한다) 인근의 서울 양천구 신월동에 거주하는 주민들로서, 원고들의 거주지는 전형적인 주거지역이며, 원고들이 각자의 가옥에 거주하기 시작한 날은 별지 2.의 ‘전입일’란 기재와 같다(원고들이 다른 주소지에서 현주소지로 이전한 경우 종전 주소지가 현주소지와 인접하여 종전 주소지에서도 현주소지에 서와 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, 국제선영객청사(제1청사) 및 화물청사 신축 등의 사업이 완료되었다.

(3) 그 후 점증하는 수도권 항공기 수송 수요에 대처하고 88올림픽 개최에 따른 여객수

송의 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 채택하였다.

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

여기서 은 야간(00:00~07:00)의 운항횟수, 는 주간(07:00~19:00)의 운항횟수,

는 식간(19:00~22:00)의 운항횟수, 는 야간(22:00~24:00)의 운항횟수, 는 이착륙하는 항공기마다 1일 단위로서 계산한 당일평균최고소음도를 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 소음 규제에 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 관하여서는 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 소음 규제는 항공법에 의한 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 95 WECPNL 이상인 지역은 공항소음피해지역 중 제1종 구역으로, 90 WECPNL 이상

95 WECPNL 미만인 지역은 공항소음피해지역 중 제2종 구역으로, 80 WECPNL 이상 90 WECPNL 미만인 지역은 공항소음피해예상지역인 제3종 구역으로 분류하고 있다(제3종 구역은 1998. 9. 18. 건설교통부령 제148호로 개정된 항공법시행규칙에 의하여 소음영향도가 85 WECPNL 이상 90 WECPNL 미만인 “가”지구, 80 WECPNL 이상 85 WECPNL 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 소음 측정자료에 의하면 WECPNL값은 dB 값에 대략 13~17을 더한 값과 같다). 다만, 위 소음기준은 항공기 소음에는 적용되지 않는다.

(4) 김포공항 주변 및 원고들 거주지의 소음영향도

피고 산하 환경부 및 소외 한국공항공사의 전신인 한국공항공단은 김포공항 경유 항공기로 인한 공항 주변의 소음 정도를 파악하기 위하여 소준부락을 비롯한 김포공항 인근 11 곳에 자동소음측정망을 설치하고 1989년경부터 소음영향도를 측정하여 왔는데, 그 중 원고들의 거주지역 근처인 서울 양천구 신월동의 1997년부터 2001. 3. 경까지의 소음측정결과

는 별지 4. 기재와 같고, 한편 한국공항공단은 뒤에서 보는 바와 같이 소음구역 및 소음영향도 별로 순차적으로 소음대책을 실시하기 위하여 2001. 3. 29. 인천국제공항이 개항되기 이전에 원고들의 거주지별 소음도를 측정한 바 있는데, 그 구체적 수치는 별지 2. 소음도란 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 시청 장애, 라디오 청취장애, 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, 피고와 한국공항공사는 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 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 소외 공사가 시행하도록 되어 있다.

(4) 이에 따라 한국공항공단 시절부터 소외 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 89-90 WECPNL 지역에 대한 주택방음공사를 각 마무리한 데 이어 87-88 WECPNL 지역에 대한 주택방음공사를 진행중인 데, 원고들에 대한 각 주택방음공사의 실시 여부 및 시기는 별지 2. 방음완료일란 기재와 같다.

(5) 별지 2. 각 인용여부란 “전부인용”과 “일부인용” 기재 원고들은 제3종 소음구역의 “가”지구에 거주하고 있다.

[인정증거] 다툼 없는 사실, 갑 제1호증, 갑 제3호증, 갑 제6 내지 8호증, 갑 제9호증의 1 내지 1172, 갑 제12호증의 1, 2, 갑 제13호증의 1 내지 3의 각 기재, 이 법원의 현장검증 결과, 변론 전체의 취지

2. 당사자의 주장

원고들은, 김포공항을 운항하는 항공기들이 배출하는 소음, 배기가스, 진동 등으로 인해 원고들은 수면, 대화, 전화통화, TV 시청 · 라디오청취, 독서 등을 방해받고 있을 뿐 아니라 집중력 감소, 작업능률 및 학습능률의 저하, 긴장 및 불안감 발생 등의 정신적 고통을 겪고 있는바, 이는 피고가 1987. 4. 경 김포공항 내 제2활주로를 신설함에 있어 배후지를 확보하지 않는 설치상의 하자과 항공기의 이 · 착륙횟수를 제한하거나 추가 소음방지시설을 하는 등으로 항공기의 소음, 배기가스, 진동 등에 대한 적절한 조치를 추하여야 함에도 이를 이행하지 아니한 관리상의 하자로 말미암은 것이므로, 피고는 국가배상법 제5조에 의하여 이를 배상할 의무가 있다는 취지로 주장한다.

이에 대하여 피고는, 영조물인 김포공항에 물리적, 외형적인 결함이 없는 한 거기에 사회적, 기능적인 하자가 있다고 하더라도 이를 영조물의 설치 · 관리성의 하자라고 할 수 없으며, 설령 그렇지 않다 하더라도 항공법상 항공기 소음기준 및 소음대책은 사회통념상의 수

인한도와 국가배상법상의 영조물의 하자 판단의 기준을 정한 것인데, 피고는 항공법상의 항공기 소음기준 및 소음대책을 위반한 바 없어 영조물이 김포공항의 설치 및 관리에 하자가 있다고 할 수 없으므로 원고들에 대하여 손해배상책임이 없다고 주장한다.

3. 판단

가. 손해배상책임의 발생

(1) 먼저, 피고가 김포공항의 설치·관리자인지에 대하여 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 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 직접적으로 “건설교통부장관은 공항시설을 유지·관리하고 당해 공항시설을 사용하거나 이용하는 자로부터 사용료를 징수할 수 있는 권리를 설정할 수 있다”고 하여 공항의 관리·원영에 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 국제항공운송업과 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 피고는 김포공항, 보다 구체적으로 원고들이 소음의 발생원으로 주장하고 있는 제2활주로의 설치 및 관리자라고 할 것이다.

(2) 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 일

정한 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 원고들에게 사회통념상 참을 수 없는, 다시 말해 통상의 수인한도를 넘는 위해를 발생케 하였다면 이는 김포공항의 설치·관리상의 하자라고 할 수 있을 것이다.

(3) 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 피고가 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 피고의 김포공항 설치·관리행위는 위법하고 김포공항에는 설치·관리상의 하자가 존재한다고 보아야 한다.

(4) 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 원고들이 입은 피해, ③ 피해의 회피 가능성, ④ 원고들의 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 한다.

(5) 항공기 소음침해에 대한 수인한도의 기준 결정과 관련하여, 앞에서도 본 바와 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 있다.

(6) 그렇다고 할 때 항공기 소음침해에 대한 수인한도의 기준은 항공법시행규칙 제271조상의 공항소음피해지역으로 분류되는 기준선인 90 WECPNL과 공항소음피해예상지역으로 분류되는 기준선인 80 WECPNL 사이에서 정함이 적절하다고 할 것인바, 여기에 앞에서 본 바와 같이 환경정책기본법상의 환경소음기준 중 도로변 상업지역의 주간 소음도가 70dB(≒83~87 WECPNL)인 점, 제3종 소음구역이 85 WECPNL을 기준으로 “가”지구와 “나”지구로 세분된 점 및 기타 여러 사정들을 감안하면 김포공항 주변의 항공기 소음침해가 적어도 85 WECPNL 이상인 경우에는 사회생활상 통상의 수인하도를 넘는 것으로서 위법성을 떠는 것이라고 봄이 상당하고, 따라서 이에 해당하는, 별지 2. 각 인용여부란 “전부인용”과 “일부인용” 기재 원고들은 모두 수인한도를 넘는 항공기 소음침해를 받았다.

(7) 따라서, 피고는 김포공항의 설치 및 관리주체로서 김포공항을 이 · 착륙하는 항공기들로 인하여 위 원고들의 거주지에 소음영향도 85 WECPNL 이상의 소음이 발생함으로써 위 원고들이 입은 손해를 배상할 의무가 있다.

(8) 나아가, 위 원고들의 거주지에서 위 소음영향도 85 WECPNL 이상의 소음이 발생한 기간에 관하여 보건대, 인천국제공항 개항 이전에 측정한 위 원고들의 거주지별소음도가 별지 2 중 소음도란 기재와 같은 사실, 위 원고들이 구하는 이 사건 소제기일로부터 3년전인 1999. 7. 30.부터 국제선 항공노선이 인천국제공항으로 이전되기 전 해인 2000년 말까지의 김포공항 경유 항공기의 월별 운항횟수가 별지 3. 기재와 같이 17,000여회에서 19,000회를 유지한 사실은 위에서 본 바와 같은바, 사정이 그러하다면, 1999. 7. 30.부터 인천국제공항의 개항일 전일인 2001. 3. 28.까지의 위 원고들의 거주지의 소음영향도는 계속 위 85 WECPNL 이상이었다고 봄이 상당하다(1997. 7. 30.부터 2001. 3. 28.까지의 기간을 이하 피해기간이라 한다).

(9) 한편, 원고들은 원고들이 항공기 소음으로 인한 피해뿐 아니라 항공기 배출 배기가스, 진동 등으로 인한 피해도 입었다고 주장하나 이를 인정할 아무런 증거가 없으므로 원고

들의 위 주장 또한 이유 없다.

나. 피고의 주장에 대한 판단

(1) 피고는 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 피고로서는 원고들에 대한 소음침해를 회피할 수 있는 가능성이 없었다고 주장하므로 살피건대, 피고가 주장하는 것과 같은 사유만으로는 피고가 원고들에 대한 소음침해를 회피할 수 없었다고 인정하기는 어려우므로 위 주장은 이유 없다.

(2) 또 피고는, 원고들 중 일부는 자신들의 거주지가 공항소음피해예상지역으로 지정고시된 곳을 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 입주하여 옴으로써 부동산을 저렴하게 매입하거나 적은 임료를 지불하는 등 일정한 보상을 받았다고 할 것이므로 이들에 대한 손해배상은 배척되어야 한다는 이른바 ‘위험예의 접근’ 이론에 의한 면책을 주장하므로 살피건대, 원고들 중 일부가 공항소음피해지역 및 공항소음피해예상지역 지정고시 일인 1993. 6. 21. 이후 자신들의 주거지에 전입한 사실은 앞에서 살펴본 원고들의 별지 2. 전입일란 기재에 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 입주하였다는 등 특히 비난할 사유가 없는 한, 위와 같이 항공기 소음침해를 인식하였거나 과실로 인식하지 못한 것만 가지고 소음으로 인한 피해를 용인하였다고 보기는 어렵고, 또한 그것만으로 피고의 위법한 침해행위가 위법하지 않게 된다거나 책임이 소멸한다고 볼 수도 없으며, d들이 피고가 주장하는 것과 같은 경제적 이익을 누렸음을 인정할 증거도 없으므로 피고의 위 주장은 이유 없다(다만, 형평의 원칙상 이는 손해배상액의 산정에 있어서 과실상계에 준하여 위자료의 감액 사유로 고려함이 상당하다).

(3) 다시 피고는, 원고들이 항공기 소음으로 인하여 입었다는 피해에 대하여는 각 개인

별로 구체적인 입증이 있어야 한다고 주장하므로 살피건대, 이 사건과 같은 다수인이 겪는 생활이익의 침해에 있어서 원고들의 청구는 원고 개개인의 권리 침해를 근거로 한 것이기 때문에 원고들이 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 원고 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 원고들이 정신적 고통을 입게 됨은 경험칙상 인정할 수 있으므로 피고의 위 주장도 이유 없다(원고들의 개별적 사정은 주거지에서의 거주기간을 참작함으로써 어느 정도 반영할 수 있다).

다. 손해배상책임의 범위

(1) 이 사건 비행장 주변 지역에서 항공기로 인한 소음의 정도가 수인한도를 초과한 지역은 소음도 85 WECPNL 이상의 지역이라 한 것인데, 원고들의 거주지역 및 소음구역의 설정현황, 항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, 원고들이 입은 피해 등 앞에서 인정한 사실들을 종합하여 보면, 원고들이 1999. 7. 30. 또는 그 이후부터 2001. 3. 28.까지 김포공항을 이 · 착륙하는 항공기들의 소음으로 인하여 입은 정신적 고통에 대한 위자료 액수는 피해기간 동안의 원고들의 각 거주일수에 일 금 1,000원을 곱하여 산출된 금액으로 봄이 상당하다.

(2) 한편, 한국공항공사가 2001. 3. 28. 이전에 별지 2. 방음완료일란에 그 일자가 기재된 원고들에 대하여 소음방지대책으로서 주택방음공사를 실시하였음은 당사자들 사이에 다툼이 없는바, 일상생활의 상당 부분은 방음시설된 실내뿐만 아니라 실외에서도 이루어지는 점, 방음공사를 실시하였다고 하더라도 소음이 완전히 차단되는 것은 아닌 점, 실내를 밀폐하였을 경우 냉방이나 환기시설이 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. 방음기간란 기재 각 해당일수)에 대하여 위 손해액 중 50%를 감액하기로만 한다.

(3) 항공법 제107조 제3항, 항공법시행령 제42조 제1항, 항공법시행규칙 제274조 별표 29에 의하면 제3종 소음구역에서는 방음시설의 설치를 조건으로 하지 않는 한 건물신축이나 증·개축의 허가를 얻을 수 없는데, ① 원고 457, 611, 612은 항공소음피해예상구역으로 지정고시된 후인 2000. 2. 19.부터 같은 해 8. 23.까지, ② 원고 974는 2000. 7. 11.부터, ③ 원고 1018 내지 1021은 2001. 2. 2.부터 같은 해 4. 15.까지, ④ 원고 1024 내지 1027은 2000. 7. 11.부터 2001. 3. 28.까지, ⑤ 원고 1146 내지 1151은 2000. 10. 18.부터 2001. 3. 28.까지 항공소음피해예상구역으로 지정고시된 후에 제3종 소음구역의 “가”지구 내에서 건물을 신축하여 거주한 사실, ⑥ 원고 64, 65, 266, 649 내지 651, 678, 679, 691 내지 694, 712, 713, 821 내지 823, 969 내지 973, 1064 내지 1068, 1124 내지 1126은 항공소음피해예상구역으로 지정고시된 후에 제3종 소음구역의 “가”지구내에서 건물을 신축하여 거주한 사실은 당사자들 사이에 다툼이 없으므로, 이에 대하여는 피고가 방음시설을 설치할 의무가 없고, 따라서 위 ① 내지 ⑤의 경우에는 위 각 기간 동안, 위 ⑥의 경우에는 1999. 7. 30. 이전에 주택방음공사가 완료된 것으로 본다.

(4) 또한, 다툼이 없는 사실 및 변론 전체의 취지에 의하면, 별지 2. 방음완료일란 기재 “방음미신청” 원고들이 피해기간 동안 위 방음시설이 설치되지 않은 주택에서 거주한 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 원고들에 대하여는 소음방지대책의 실시에 의한 감액을 하지 않기로 한다.

(5) 원고들 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 기간에 대하여는 위 손해액의 30%를 감액하기로 한다.

(6) 그렇다면 원고들의 구체적 손해배상액은 별지 2의 인용금액란 기재와 같으므로, 피고는 원고들에게 별지 2의 인용금액란 기재 각 금원 및 이에 대하여 불법행위일 이후로서 원고들이 구하는 바에 따라 이 사건 소장부분 송달일 다음날임이 기록상 분명한 2002. 8.

3.부터 피고가 그 손해배상 의무의 존부 및 범위에 관하여 항쟁함이 상당한 이 판결선고일인 2003. 9. 6.까지는 민법이 정한 연5%, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 소송촉진 등에 관한 특례법이 정한 연 20%의 각 비율로 계산한 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

4. 결론

그렇다면 별지 2. 인용여부란 기재 “전부인용” 원고들의 각 청구는 이유 있어 이를 모두 인용하고, 별지 2. 인용여부란 기재 “일부인용” 원고들의 각 청구는 위 인정범위 내에서 이유 있어 이를 각 인용하며, 원고 614, 615, 1058, 1171의 각 청구와 별지 2. 인용여부란 기재 “일부인용” 원고들의 각 나머지 청구는 이유 없어 이를 모두 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

재판장 판사 손윤하

판사 이정훈

판사 최보원