

부 산 지 방 법 원

제 6 민 사 부

판 결

사 건 2007가합12053 손해배상(공)

- 원 고
1. 김A1 (47년생, 남)
 2. 김A2 (36년생, 여)
 3. 송A3 (82년생, 남)
 4. 강A4 (58년생, 여)
 5. 김A5 (56년생, 남)
 6. 공A6 (67년생, 남)
 7. 김A7 (55년생, 여)
 8. 김A8 (55년생, 남)
 9. 강A9 (60년생, 남)
 10. 강A10 (42년생, 여)
 11. 김A11 (42년생, 여)
 12. 김A12 (61년생, 여)
 13. 김A13 (42년생, 남)
 14. 김A14 (29년생, 여)
 15. 김A15 (75년생, 여)
 16. 김A16 (41년생, 남)

17. 김A17 (62년생, 남)
18. 문A18 (56년생, 여)
19. 문A19 (45년생, 여)
20. 문A20 (32년생, 남)
21. 박A21 (45년생, 남)
22. 박A22 (61년생, 남)
23. 서A23 (49년생, 여)
24. 신A24 (32년생, 여)
25. 손A25 (67년생, 남)
26. 신A26 (31년생, 남)
27. 이A27 (50년생, 남)
28. 이A28 (40년생, 여)
29. 이A29 (35년생, 여)
30. 임A30 (64년생, 남)
31. 이A31 (41년생, 남)
32. 윤A32 (38년생, 여)
33. 임A33 (56년생, 남)
34. 윤A34 (55년생, 남)
35. 이A35 (57년생, 여)
36. 이A36 (41년생, 여)
37. 진A37 (46년생, 남)

38. 조A38 (52년생, 여)
39. 장A39 (74년생, 남)
40. 전A40 (45년생, 남)
41. 정A41 (56년생, 남)
42. 정A42 (52년생, 여)
43. 정A43 (37년생, 여)
44. 정A44 (39년생, 남)
45. 장A45 (57년생, 남)
46. 장A46 (55년생, 남)
47. 조A47 (53년생, 남)
48. 최A48 (44년생, 여)
49. 최A49 (53년생, 여)
50. 황A50 (66년생, 남)
51. 하A51 (72년생, 남)
52. 김A52 (36년생, 남)
53. 김A53 (50년생, 남)
54. 강A54 (64년생, 여)
55. 강A55 (69년생, 남)
56. 강A56 (40년생, 남)
57. 김A57 (55년생, 남)
58. 김A58 (49년생, 남)

- 59. 문A59 (41년생, 남)
- 60. 오A60 (57년생, 남)
- 61. 이A61 (40년생, 남)
- 62. 이A62 (31년생, 여)
- 63. 이A63 (49년생, 남)
- 64. 우A64 (56년생, 남)
- 65. 백A65 (51년생, 남)
- 66. 박A66 (48년생, 남)
- 67. 정A67 (44년생, 남)
- 68. 손A68 (59년생, 여)
- 69. 송A69 (23년생, 남)
- 70. 신A70 (57년생, 남)
- 71. 손A71 (26년생, 여)
- 72. 서A72 (44년생, 남)
- 73. 하A73 (58년생, 남)
- 74. 황A74 (59년생, 남)
- 75. 하A75 (44년생, 여)
- 76. 하A76 (40년생, 남)
- 77. 배A77 (48년생, 남)

원고들 소송대리인 법무법인 정인

담당변호사 조정래

피 고 □

법률상대표자 법무부장관 ●

소송수행자 정택화, 정덕우, 김태헌, 박영제, 김소라

변 론 종 결 2009. 9. 24.

판 결 선 고 2009. 10. 15.

주 문

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

청 구 취 지

피고는 원고들에게 각 10,000,000원과 이에 대하여 각 소장 송달일 다음날부터 다 갚는 날까지 연 20%의 비율로 계산한 돈을 지급하라.

이 유

1. 인정사실

다음의 각 사실은 당사자 사이에 다툼이 없거나, 갑1, 5호증, 을4 내지 6호증(가지번호 포함)의 각 기재와 변론 전체의 취지를 종합하면 이를 인정할 수 있다.

가. 원고들의 지위

원고들은 김해국제공항 주변에 거주하는 사람들로, 원고들의 각 해당 거주지는 별지(생략) 1 목록 중 거주지란 기재와 같다.

나. 김해국제공항의 연혁 및 현황

(1) 김해국제공항은 1958. 8. 30.경 부산 해운대구에 '수영비행장'이라는 명칭으로 최초 개설된 이래 1963. 9. 3.경 국제공항으로 승격되었고, 공항시설의 확장을 위하여 1976. 8. 1.경 현재의 위치인 부산 강서구 대저2동으로 이전하면서 1976. 10. 4.경부터 현재의 명칭으로 변경되었다.

(2) 한편 군사시설인 전술항공작전기지 K-1(이하 '이 사건 공군기지'라 한다)도 김해국제공항 내에 있으며, 이 사건 공군기지의 전투기 등도 김해국제공항의 활주로를 사용하고 있다.

(3) 1984년경부터 1999년경까지 김해국제공항 1단계 확장사업이 시행되었는데, 위 기간 중 신활주로(3,200m × 60m) 및 유도로 증설, 계류장 확장, 신 국내선 여객청사 및 국내선 화물청사의 신축 등이 완료되었다.

(4) 1997년경부터 2005년경까지 김해국제공항 2단계 확장사업이 시행되었는데, 위 기간 중 국제선여객터미널 및 국제선화물터미널의 신축, 계류장 및 주차장 확장 등이 완료되었다.

(5) 현재 김해국제공항은 6,518,572㎡의 부지에 연간 20만 대의 항공기 운항을 처리할 수 있는 2개의 활주로(단, 2008년 현재 구 활주로는 공사로 인하여 임시폐쇄된 상태이다)와 연간 총 약 1,730만 명의 여객과 약 26만 톤의 화물을 처리할 수 있는 시설을 보유하고 있고, 2005년부터 2007년까지 국내외 여객 및 화물을 처리한 내역은 아래와 같다.

구분		2005년	2006년	2007년
국내선	여객	4,899,295명	4,760,969명	4,665,442명
	화물	100,492톤	86,731톤	73,098톤
국제선	여객	2,146,511명	2,310,068명	2,737,820명
	화물	51,915톤	48,877톤	53,849톤
합계	여객	7,045,806명	7,071,037명	7,403,262명
	화물	152,407톤	135,608톤	126,947톤

다. 김해국제공항의 이용상황

김해국제공항에는 민간항공기로 대형기인 A330, A340, B747, 중형기인 A300, B757, B767, 소형기인 A319, A320, A321, B737, DH8D, F100, MD90 등이 운항하고 있고, 군용기로 전투기, C130, CN235 등이 운항하고 있으며, 기종별 일평균 및 시간대별 운항횟수는 별지(생략) 2 기종별 일평균 및 시간대별 운항횟수의 기재와 같다.

라. 항공기소음

(1) 항공기 소음의 특성

항공기 소음은 고주파 성분을 포함한 금속성의 음질을 가지고 있고, 일반 소음에 비해 그 음량이 매우 크며, 간헐적으로 발생하는데, 이륙·착륙시에는 충격적이다. 또한 항공기 소음은 주로 상공에서 발생하므로 다른 소음원에 비하여 피해지역이 광범위하고 이를 차단하는 것이 곤란하다는 특성이 있다.

(2) 항공기 소음의 기준

소음·진동규제법 제39조 제1항, 같은 법 시행령 제9조 제1항은 '환경부장관은 항공기 소음이 항공기 소음의 한도(공항주변 인근지역: 90WECPNL, 기타 지역: 75WECPNL)를 초과하여 공항주변의 생활환경이 매우 손상된다고 인정하면 관계 기관의 장에게 방음시설의 설치나 그 밖에 항공기 소음의 방지를 위하여 필요한 조치를 요청할 수 있다'고 규정하고 있고, 같은 법 시행령 제9조 제2항, 같은 법 시행규칙 제49

조 및 항공법 제107조 제2항, 같은 법 시행령 제41조 제1항, 같은 법 시행규칙 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

마. 항공기 소음대책

일반적인 항공기 소음대책으로 크게는 소음발생원 대책, 공항주변 대책이 있고, 소음발생원 대책으로는 저소음 항공기의 도입, 이·착륙 방식 및 절차의 개선, 야간비행제한 등이, 공항주변 대책으로는 주택방음시설 설치, TV수신장애대책, 소음피해주민의 편익증진을 위한 공동이용시설의 설치지원대책, 방음시설의 설치를 완료한 학교에 대하여는 냉방시설 설치지원대책 등이 있는데, 피고와 한국공항공사는 김해국제공항의 항공기 소음 저감대책의 일환으로서 고소음 항공기 운항을 금지하고, 소음기준적합증명제도를 도입하여 소음등급에 따라 소음부담금을 징수하여 항공사들의 저소음 항공기 도입을 유도하고, 항공기의 야간 운항을 규제하고 있으며, 공항주변 대책으로 주택방음시설을 설치하고 있고, 공동이용시설지원대책의 일환으로 농로포장 및 배수로 복개 등을 하였다.

바. 김해국제공항 주변의 소음영향도

(1) 한국공항공사는 2008. 7.경부터 2008. 8.경까지 김해국제공항 주변의 항공기 소음을 측정한 후, 2008. 12.경 김해공항 항공기 소음에 관한 보고서를 작성하였는데, 위 보고서에 의하면, 위 조사시점에 원고들의 각 해당 거주지별 소음영향도는 별지(생략) 1 목록 중 소음영향도란의 기재와 같다.

(2) 한편, 환경부는 김해국제공항 주변의 항공기 소음 실태를 파악하기 위하여 김해국제공항 주변 7개 지점(부산 강서구 강동동 491-623, 같은 동 694, 같은 동 2403, 김해시 어방동 127-22, 부산 강서구 대저2동 4572, 같은 동 5669-11, 같은 동 4655)에 항공기 소음 자동측정국을 설치하여 소음을 측정하여 왔는데, 위 각 지점에서 측정된 2002년부터 2006년까지의 연평균 소음영향도는 별다른 변화가 없다.

2. 원고들의 주장

민간항공기와 군용기가 김해국제공항을 사용함으로써 인하여 항공기 소음이 발생하였고, 그로 인하여 김해국제공항 주변에 거주하는 원고들이 불쾌감, 수면방해 등 정신적 피해와 난청, 이명 등 신체적 피해 등을 입게 되었는데, 이는 김해국제공항에서 발생하는 위 항공기 소음에 대한 적절한 소음방지대책을 시행하지 아니한 피고의 설치·관리의 하자로 인한 것이므로, 피고는 국가배상법 제5조 제1항에 의하여 원고들에게 그 손해를 배상할 의무가 있다.

3. 판단

가. 영조물의 설치·관리상 하자 일반론

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, 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 입히

는 경우까지 포함된다고 보아야 할 것이다(대법원 2004. 3. 12. 선고 2002다14242 판결, 대법원 2005. 1. 27. 선고 2003다49566 판결 등 참조)

따라서 김해국제공항에서 항공기 운항으로 인하여 발생한 소음 등의 침해가 인근 주민인 원고들의 수인한도를 초과하는 경우에는 피고에게 김해국제공항의 설치·관리상 하자가 있다고 할 것이다.

나. 수인한도의 초과 여부

(1) 수인한도의 기준을 결정함에 있어서는 일반적으로 침해되는 권리나 이익의 성질과 침해의 정도뿐만 아니라 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 그 지역 환경의 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(대법원 2005. 1. 27. 선고 2003다49566 판결 등 참조).

(2) 이 사건에 관하여 보건대, 김해국제공항에서 발생하는 항공기 소음이 수인한도를 초과하는지 여부는 ① 소음의 정도와 태양, ② 원고들이 입은 피해의 정도, ③ 관련 법령에서 정한 항공기 소음의 기준, ④ 항공법상 소음방지대책의 실시 및 적정성, ⑤ 침해행위의 공공성 및 사회적 가치, ⑥ 원고들 거주지의 지역적 특수성 등의 요소를 종합적으로 고려하여 판단하여야 할 것인데, 위 인정사실에 의하면, 민간항공기에 의한 신속한 국내외 물류거래 및 여객 수송은 필수불가결한 것이고, 분단된 현실에서 전쟁억지를 위하여 전투기 등 군용기의 비행훈련이 불가피하므로 김해국제공항은 고도의 공익성이 있는 점, 피고와 한국공항공사가 항공기 소음에 대한 대책을 수립하고 시행하고 있는 점 등을 종합적으로 고려하여 보면, 김해국제공항 주변의 항공기 소음피

해는 그 소음영향도가 80WECPNL 이상인 경우에 사회생활상 통상의 수인한도를 초과한다고 보는 것이 상당하다.

(3) 그러므로 원고들이 그 소음영향도가 80WECPNL 이상인 지역에서 거주하였거나 거주하고 있는지 여부에 관하여 보건대, 갑4호증(항공소음분포도)의 기재에 의하면, 원고들 중 일부가 80WECPNL 이상의 소음영향도에 노출된 것으로 되어 있는 사실을 인정할 수 있으나, 위 갑4호증(항공소음분포도)은 한국공항공사가 2003년 김해국제공항 주변의 소음영향도를 측정한 자료를 바탕으로 2010년도 김해국제공항 주변의 소음영향도를 예측한 내용을 기재한 도면일 뿐이므로 이를 그대로 김해공항 주변의 실제소음도로 인정하기는 어렵고, 달리 원고들이 수인한도를 초과하는 소음에 노출되었음을 인정할 만한 증거가 없다.

오히려, 위 인정사실에 의하여 알 수 있는 다음과 같은 사정들, 즉 한국공항공사가 2008년 7월부터 8월 사이 소음을 측정한 자료에 의할 때 원고들 중 80WECPNL 이상의 소음영향도에 노출된 사람이 없는 점, 환경부 자동측정국이 측정한 자료에 비추어 2002년부터 2006년 사이에 김해국제공항 주변의 소음영향도에 별다른 차이가 없는 점, 2005년부터 2007년 사이에 김해국제공항이 처리한 여객의 수나 화물의 양에 큰 변화가 없는 점을 종합하여 볼 때, 원고들은 적어도 2002년부터 2008년 사이 소음영향도 80WECPNL 미만의 소음에 노출되었던 것으로 볼 수 있으므로 이와 다른 전제에 선 원고들의 위 주장은 받아들이기 어렵다.

4. 결론

그렇다면, 원고들의 청구는 이유 없으므로 모두 기각하기로 한다.

재판장 판사 이흥구 _____

 판사 김현범 _____

 판사 어준혁 _____