

# 군용 비행장 소음소송과 관련한 2010 대법원 판결에 대한 小考

윤수진\*

## 차 례

- I. 들어가며
- II. 군용비행장 소음소송과 대법원 판결
- III. 현행 소음피해에 대한 국가대응의 문제점
- IV. 향후 소음소송에 대한 국가의 대응방안 논의
- V. 결론

## [국문초록]

최근 대법원에서 처음으로 군용비행장과 관련한 소음소송과 관련하여 소음피해에 대한 국가배상을 인정한 판결이 내려졌다.

이번 대법원 판결은 그 내용에 있어 기존 사격장 또는 민간공항의 경우와 크게 다를 바 없는 것이지만 판결의 의의는 매우 크다고 할 것이다. 그러나 아직도 군용 비행장 관련 소음피해의 배상관련에는 소음피해는 반복되므로 피해자는 지속적으로 소송을 반복 제기할 수 있을 것이나 과연 그러한 방법이 합당한 것인지의 문제와, 군비행장 소음과 관련하여 국방부 입법안을 비롯하여 가칭 군소음특별법이 여러건 국회에 상정되어 있으나 이러한 입법안이 소음피해 배상과는 큰 연관성이 없으므로 이러한 점에 대한 재검토도 필요하다고 할 것이다.

따라서 소송의 무한반복을 통한 손해배상이 아니라 소음피해 배상에 관한 특별법 제정을 통해 효과적으로 손해를 전보할 수 있는 입법 및 기구를 마련하고, 기

\* 서울시인재개발원 전임교수

존에도 논의되었던 위험에의 접근이론은 향후 이번 대법원 판결 이후 전입자에 대하여는 강화하여 적용해야 할 것이다.

## I. 들어가며

환경권에는 국가 또는 사인이 개발사업 등을 시행함에 있어 자연환경 또는 생활환경을 훼손하거나 파괴함으로써 환경오염을 유발하는 결과를 초래하지 않도록 환경영향평가, 환경훼손의 방지대책 등과 같은 충분한 예방적 조치를 강구하여 주도록 요구할 수 있는 권리뿐만 아니라, 국가 또는 사인의 행위로 말미암아 환경오염의 결과가 발생한 경우에는 그 결과를 배제하여 줄 것을 요구할 수 있는 권리도 포함된다.<sup>1)</sup> 환경오염의 여러 유형 중 최근 문제가 되어왔던 것이 공항 주변의 소음·진동으로 인한 환경책임이며, 특히 군용비행장과 관련한 소음소송이 최근 큰 사회적 이슈가 되고 있다. 수십만명의 원고가 다수당사자로서 소음피해소송에 참여하고 있고 청구액만 하여도 수천억에 달하는 대규모의 소송이다. 2000년대 초반부터 많은 원고들이 제기한 소송은 그러나 수년에 걸쳐 결론이 내려지지 않은 채 지지부진 배상이 미뤄져왔으며 이에 따라 피해자들의 고통도 가중되어 온 것이 현실이다.

그런데, 최근 2010. 11. 대법원에서 처음으로 군용비행장과 관련한 소음소송과 관련하여 소음피해에 대한 국가배상을 인정한 판결을 내놓았다.<sup>2)</sup>

이번 대법원 판결은 그 내용에 있어 기존 사격장 또는 민간공항의 경우와 크게 다를 바 없는 것이지만 판결의 의의 및 여파는 결코 가볍지 않다 할 것이다. 일단 군용비행장 운용과 관련한 국가와 피해자간의 지루한 논쟁에 종지부를 찍었을 뿐 아니라, 그 배상규모에 있어서도 기존 군 사격장과는 차원이 다르게 크기 때문에 앞으로 이번 판결과 관련한 많은 문제가 발생할 것으로 보인다.

1) 권영성, 헌법학원론, 법문사, 2010, 701면.

2) 대법원은 기존 매항리 사격장과 같은 비행장이 아닌 군용 사격장 또는 민간공항인 김포공항 등에 대하여는 소음도가 일정한도를 넘는 경우 수인한도를 초과하였다고 보아 손해배상책임을 인정하는 내용의 판결을 선고한 바 있다. 윤수진, “국가의 환경책임과 배상책임에 대한 연구”, 『법학논집』, 제33권 제1호, 단국대학교 법학연구소, 2009.6, 311면 참조.

따라서 이번 논문에서는 군용비행장과 관련한 이번 대법원 판결의 내용 및 취지를 검토해보고 향후 이와 관련하여 발생할 수 있는 각종 문제점을 짚어보고 대응방안을 하나하나 검토해보기로 한다.

## II. 군용비행장 소음소송과 대법원 판결

### 1. 소음소송의 의의

소음소송은 말 그대로 소음으로 인하여 발생한 피해를 배상받기 위하여 피해자가 가해자에 대하여 청구하는 민사소송이다. 소음원이 무엇인지 가리지 않으며 소음피해의 정도 등에 따라 법원은 위법성이 인정되는 경우에 배상을 명하고 있는 것이 우리 법제이다<sup>3)</sup>.

항공기 소음소송은 항공기의 운항 등에 의하여 발생하는 소음에 의하여 피해를 받는 주민들이 공항관리주체를 대상으로 손해배상을 청구하는 소송으로, 항공기 소음은 일반 소음과 달리 그 음량이 크고 고주파 성분을 포함한 금속성의 음질을 가지며, 간헐적이면서도 때로는 충격적이고 주간과 야간에 계속 발생되면서도 그 발생장소가 상공이기 때문에 소음이 미치는 면적이 광대한 특징을 가진다.<sup>4)</sup> 우리나라에서는 매항리 사격장 판결 이후 소음소송이 크게 증가한 것으로 평가되며 현재 공군비행장 관련 소송만 해도 원고 50만명 이상, 청구액 5,000억원 이상의 대규모 소송이 진행 중인 상황이다.<sup>5)</sup>

3) 소음으로 인한 피해는 결국 환경권의 대상이 되는 생활환경을 침해하는 행위로 정신적 건강을 해쳐 국민의 인간다운 생활을 침해한다고 볼 수 있으며, 더 나아가 항공기 소음은 인간의 신체와 정신뿐만 아니라 비행장 주변지역의 토지나 건물 등의 재산상의 가치를 하락시키고 각종 질병의 발생과 노동생산성의 저하 등 사회적 비용을 유발하기도 한다. 유영집, 「항공기소음으로 인한 주민피해 예방 및 구제방안에 관한 연구」, 석사학위논문, 광운대학교 대학원, 2007, 17면.

4) 손윤하, “항공기소음에 의한 피해구제를 위한 민사소송의 문제점”, 「법조」 582호, 2005, 203면.

5) 윤수진, “항공기 소음소송에 있어서의 위협에의 접근이론에 대한 검토”, 「환경법연구」 제32권2호, 2010. 8, 한국환경법학회, 227면.

## 2. 법원의 기존의 입장

항공기의 소음과 관련한 소음소송이 주민들의 권리의식 발달과 함께 얼마 전부터 급속도로 증가하기 시작했고 법원도 이에 대한 판단을 내놓기 시작했다. 그 중 하나가 일명 매향리 사건<sup>6)</sup>으로, 경기도 화성군 매향리에서 수십년간 농어업을 영위하며 살아온 원고들은 한국전쟁 시절이던 1951년 매향리 앞 해상 농섬을 표적으로 항공기 사격훈련장으로 사실상 설치된 매향리 주변일대에서 계속 거주해왔다. 그런데 이 부대에서 사격훈련을 위해 비행편대가 매향리 및 인근 지역의 상공을 선회하며 사격을 위해 급강하 및 급상승을 하여 주변 반경 4km 이내 마을에서 80db~150db의 소음이 발생한 것으로 조사되었고 사격훈련이 없는 경우의 소음측정지역의 배경 소음수준은 평균 50db 정도인 것으로 측정되었다. 이 사격장 인근 주민들은 주말이나 공휴일을 제외하고 매일 평균 70db, 매일 10회 이상 실제 비행기가 상공에서 훈련을 끝마칠 때까지의 매회 20분 정도는 90db, 실제 사격이 행해지는 시간 동안에는 순간적으로 130db 전후의 소음이 수십년동안 지속적으로 노출되어 스트레스와 정신적 불안, 초조감, 수면장애 등을 겪게 되었다. 이는 고혈압, 난청 등의 신체장애까지 초래할 수 있고, 역학조사에 의하여 인근 타지역 주민들에 비하여 매향리 주민들의 난청 유병율, 고혈압유병율 및 소화불량, 불안, 불면 등을 호소하는 비율이 훨씬 높은 것으로 밝혀졌으며, 훈련시간 중 TV시청, 전화통화 및 일상대화, 그리고 자녀교육 등 일상생활에 막대한 피해를 입어 왔음을 주장하였다.<sup>7)</sup>

이에 대하여 매향리 주민 14명은 국가를 상대로 손해배상을 청구하게 되었으며, 대법원은 원고의 주장을 전부 인용하는 판결을 내렸다. 즉 “매향리 사격장이 국가안보를 위하여 고도의 공익성을 가진 시설이지만 원고들이 거주하는 농어촌지역과 충분한 완충지대를 두지 아니하고 설치되어 주거지역 상공으로 전투기 등이 낮은 고도로 비행하면서 폭탄 투하와 기관총 사격 훈련 등을 실시함으로써 환경정책기본법상 주거지역 환경소음기준인 50dB 내지 65dB을 훨씬 넘는 날카롭고 충격적인 소음이 주말이나 공휴일을 제외하고 매일 발생하여 원고들이 신체적·정신적으로 피해를 입

6) 대법원 2004. 3. 12. 선고2002다14242판결.

7) 오석균, 「환경오염 피해구제의 사법적 법리」, 석사학위논문, 경희대학교 행정대학원, 2003, 76면.

었고, 텔레비전 시청이나 전화통화 및 일상대화 또는 자녀교육 등 일상생활에 커다란 방해로 받고 있는데도 불구하고, 미국 공군이 2000. 8. 18. 사격훈련 방법을 변경할 때까지 원고들의 피해를 줄이기 위한 노력을 충분히 하지 아니한 점 등에 비추어 볼 때, 2000. 8. 18. 이전까지 매항리 사격장에서 발생하는 소음 등으로 인하여 원고들이 입은 피해는 사회생활상 통상 참을 수 있는 정도를 넘는 것이므로 매항리 사격장의 설치 또는 관리에 하자가 있었다고 보아야 하고, 따라서 피고는 대한민국과아메리카합중국간의상호방위조약제4조에의한시설과구역및대한민국에서의합중국군대의지위에관한협정의시행에관한민사특별법 제2조 제2항, 국가배상법 제5조 제1항에 따라 원고들이 입은 손해를 배상할 책임이 있다"고 하여 따라 군항 항공기 운항으로 인하여 인근 주민들에게 피해가 있는 경우 국가배상법상의 영조물 책임을 인정하여 시설의 설치 및 관리에 하자가 있었음을 분명히 하고 있다.

또한 "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 상당한 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 것이나, 일반인이 공해 등의 위험지역으로 이주하여 거주하는 경우라고 하더라도 위험에 접근할 당시에 그러한 위험이 문제가 되고 있지 아니하였고, 그러한 위험이 존재하는 사실을 정확하게 알 수 없었으며, 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 그 책임이 감면되지 아니한다고 봄이 상당하다"고 판시하여 위 사례의 경우에 있어서는 원고의 위험지역 접근으로 인한 감액부분을 인정하지 않았다.

민간공항인 김포공항에 대하여도 법원의 판결이 있었던 바<sup>8)</sup>, 김포공항 주변의 원고들이 김포국제공항 내 제2활주로를 설치하면서 배후지를 확보하지 않은 설치상의

8) 대법원 2005. 1. 27. 선고2003다49566판결.

하자와 항공기의 이착륙 회수를 제한하거나 추가 소음방지시설을 설치하는 등의 항공기 소음, 진동에 대한 적절한 조치를 하지 않은 관리상의 하자로 인해 김포공항 주변에서 85WECPNL 이상의 소음 지역에 거주하는 주민들은 수인한도를 초과하는 항공기 소음피해를 입었다고 주장하며 국가와 한국공항공사를 상대로 손해배상을 청구한 사건이다. 국가와 한국공항공사는 국가와 한국공항공사는 항공기가 운항하는 이상 항공기 소음은 당연히 발생할 수밖에 없고, 소음발생 자체를 방지하는 것은 과학적, 기술적으로 불가능하며, 항공법 등에 의해 예산의 범위 안에서 소음대책사업을 수행했기 때문에 김포공항의 설치·관리에 어떠한 과실도 없다고 주장하였다. 또한 국가와 한국공항공사는 일부 주민들이 자신들의 거주지가 소음피해지역 또는 소음피해 예상지역으로 지정, 고시 후에 충분히 소음피해가 있으리라는 사정을 알면서 감수하고 입주하였으므로 이들에게는 손해를 배상할 책임이 없다는 이른바 위험에 접근 이론에 의한 면책을 주장하였다<sup>9)</sup>.

대법원은 이에 대해 “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.”고 함으로써 국가의 면책주장을 인정하지 않고 인근 주민들이 입은 피해는 사회통념상 수인한도를 넘는 것으로서 설치·관리에 하자가 있다고 판결했다.

9) 윤수진, “국가의 환경책임과 배상책임에 대한 연구”, 314면.

### 3. 최근 대법원 판결의 의미

군용비행장과 관련하여서는 첫 소송이 2000년 초 제기되어 최근에 이르기까지 원고의 수가 수십만에, 청구액 수천억에 이르는 동안 군용비행장의 경우 국가안보 등을 이유로 당연히 피해를 수인하여야 한다는 국가 측의 입장과 민간공항과 다를 것이 없다는 피해자 측의 주장이 첨예하게 엇갈리면서 아무런 판단을 하지 않아 왔다. 다만 하급심은 그간 군용비행장에 대하여 김포공항의 경우와 유사하게 수인한도를 초과하는 경우 국가의 위법성을 인정하여 손해배상을 인정하는 판결을 해 왔다<sup>10)</sup>. 하급심 법원은 군용비행장 소음소송의 경우에도 소음도가 수인한도를 초과하는 경우 국가의 피해배상책임이 있음을 전제한 다음, 수인한도를 초과하는 경우 비행장의 설치, 관리상의 하자가 있다고 판단했다. 또한 수인한도 기준의 설정과 관련하여서는, 전투기 비행훈련의 공공성, 항공기에 의하여 발생하는 소음의 정도 및 유형, 원고들이 입은 피해정도, 원고들의 거주 지역 및 소음구역의 현황 및 지역적 특수성, 항공법상 소음방지대책의 실시 및 적정성 등을 고려하여 수인한도의 기준을 설정하여 온 바 있다. 이에 대하여 최근 내려진 대법원의 판결 내용을 보면 다음과 같다.

#### 가. 판시내용

소음소송이 수년째 위와 같이 하급심 판결만 나오던 중 대법원은 2010. 11. 25. 2007다74560판결에서 대구 공군비행장 인근 주민이 제기한 소음소송과 관련한 판결을 내놓았다.

위 판결의 원심재판부는 대구비행장의 경우도 민간공항과 같이, 피해자들이 전투기 소음으로 인하여 신체적, 정신적 피해를 입었으며 일상생활에 여러 지장을 겪은 사실을 인정하 다음, 전투기 운영의 공공성 등을 모두 고려할 때 85WECPNL이 초과하는 경우 수인한도를 초과한다고 판단하여 국가의 위법성을 인정하여 손해배상을 명하는 판결을 한 바 있다.

10) 소음·진동 규제법 및 항공법의 적용을 받는 민간 공항 이외의 군용공항 소음·진동의 피해보상 문제에 있어 지금까지는 이미 법제화된 기준이 마련되어 있지 않다는 이유로 이러한 경우에는 국가배상법 제5조의 영조물책임의 법리에 따라 손해배상의 문제로서 다루어져 왔다.

이에 대하여 국가측은 1) 소음감정이 잘못되었으므로 채증법칙에 위반한 위법이 있으므로 원심판단에 문제가 있는 점, 2) 대구비행장의 경우 설치 된지 수십년이 지나 비행장 건설 이후 진입한 원고들의 경우 소음발생을 알고도 용인하였으므로 위협에의 접근이론<sup>11)</sup>에 따라 국가가 면책이 되어야 하는 점, 3) 군용비행장의 공공성 및 특수성 등을 고려할 때 공군의 전투기 운용에는 위법성이 없거나 있다 하더라도 원심이 정한 수인한도는 지나치게 낮은 점 등을 주장하며 대법원에 상고를 하였다.

대법원은 2010. 11. 25. 결국 피고의 상고를 기각하면서 원심의 주장을 그대로 인정<sup>12)</sup>하면서 피고의 상고와 관련하여서는 다음과 같이 판시하였다.

우선 감정과 관련한 부분에 있어서, 피고의 채증법칙 위반에 관한 주장에 대하여 “항공기소음의 측정은 전문적인 학식이나 경험이 있는 자의 감정에 의할 수밖에 없고, 또한 항공기 소음은 그 영향범위가 넓고 지속적이기 때문에 실측만으로 이를 평가하는 것은 사실상 어렵다고 할 것이므로, 감정대상 지역 중 대표적인 지점을 선정하여 일정 기간 항공기소음을 실측한 값과 공인된 프로그램에 의하여 예측한 소음 값을 비교하여 그 예측 값이 일정한 오차의 허용범위 내에 들면 그 지역의 신빙성 있는 항공기 소음도로 인정하는 것이 일반적이다. 따라서 법정의 절차에 따라 선서하였거나 법원의 촉탁에 의한 감정인이 전문적인 학식과 경험을 바탕으로 위와 같은 과정을 거쳐 제출한 감정결과는 그 소음실측이나 예측 과정에서 상당히 중한 오류가 있었다거나 상대방이 그 신빙성을 탄핵할만한 객관적인 자료가 제출되지 않는다면 실측과정 등에서 있을 수 있는 사소한 오류의 가능성을 지적하는 것만으로 이를 쉽게 배척할 수는 없다. 그러므로 원심이 전문적인 학식과 경험을 갖춘 감정인이 법원의 감정절차에 따라 제출한 감정보고서를 대구비행장에서 발생하는 항공기소음의 증거로 채택한 것은 정당한 것으로 수긍이 가고 거기에 상고이유에서 주장하는 채증법칙 위반의 위법이 없으므로, 이에 관한 피고의 상고이유의 주장은 이유 없다”고 하여 피고의 주장을 배척하였다.

11) 항공기 소음소송에서 위협에의 접근이론이란 ‘피해자가 항공기로 인한 소음의 영향이 미치는 위협을 알거나 혹은 알 수 있었음에도 불구하고 그 지역에 새로이 거주를 시작한 사정이 있는 경우, 이러한 사정을 이유로 원고의 청구를 전부 또는 일부 기각할 수 있느냐의 여부’에 관한 이론을 말한다. 소정수, “항공기 소음소송과 관련된 몇 가지 문제점-수인한도를 중심으로-”, 『공송무자료집』, 제11집, 81면.

12) 대법원 홈페이지 - 판례속보란 참조(2010. 11. 30. 법원도서관 작성).

또 위험에의 접근이론과 관련한 피고의 주장에 대하여서는, “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 있다”고 일단 기존 대법원 판례의 취지대로 인정한 다음, “특히 소음 등의 공해로 인한 법적 쟁송이 제기되거나 그 피해에 대한 보상이 실시되는 등 피해지역임이 구체적으로 드러나고 또한 이러한 사실이 그 지역에 널리 알려진 이후에 이주하여 오는 경우에는 위와 같은 위험에의 접근에 따른 가해자의 면책 여부를 보다 적극적으로 인정할 여지가 있을 것이다. 다만, 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 사정을 종합하여 그와 같은 위험의 존재를 인식하면서도 위험으로 인한 피해를 용인하면서 접근하였다고 볼 수 없는 경우에는 손해배상액의 산정에 있어 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 감액사유로 고려하는 것이 상당하다. 원심판결 이유에 의하면, 원심이 이 사건 대구비행장이 설치된 1970. 10.경에는 그 주변지역이 항공기소음에 노출된 지역임이 널리 알려졌다고 볼 증거가 없으므로, 그때부터 위험에의 접근에 따른 감액을 하여야 한다는 피고의 주장을 배척한 다음, 1988. 7.경부터 매향리 사격장 주변 주민들에 의한 사격장 소음피해에 대한 민원제기와 언론보도로 사격장 및 비행장 주변 소음피해가 사회문제화 되었으므로, 1989년경부터 비로소 이 사건 대구비행장 주변지역이 계속적으로 항공기 소음에 노출된 지역으로 널리 알려졌다고 봄이 상당하다고 판단하여 1989. 1. 1. 이후에 전입한 원고들에 대하여 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 손해배상액을 감액한 것은 위법리에 따른 것으로 정당하므로, 이에 관한 피고의 상고이유의 주장도 이유 없다”고 하여 피고의 이 부분 상고 역시 인정하지 않았다.

마지막으로 대법원은 수인한도와 관련한 피고의 주장에 대하여서도 “국가배상법 제

5조 제1항에 정하여진 영조물의 설치 또는 관리의 하자라 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 포함한다고 보아야 할 것이다. 그리고 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 할 것이다. 원심판결 이유와 그 채택증거에 의하면, 이 사건 대구비행장과 그 주변지역은 당초 비행장이 개설되었을 때에는 달리 그 후 점차 주거지 및 도시화되어 인구가 밀집되는 등으로 비도시지역에 위치한 국내의 다른 비행장과는 확연히 구별되는 지역적 환경적 특성이 있음을 알 수 있는 바, 원심이 이 사건 항공기 소음으로 인한 피해의 내용 및 정도, 이 사건 대구비행장 및 군용항공기의 운항이 가지는 공공성과 아울러 위와 같은 지역적 특성 등의 여러 사정을 종합적으로 고려하여 원고들 거주지역의 소음피해가 소음도 85WECPNL 이상인 경우에는 사회생활상 통상의 수인한도를 넘어 위법하다고 판단한 것은 위 법리에 따른 것으로 정당하므로, 이에 관한 피고의 상고이유의 주장도 이유 없다"고 주장하여 85WECPNL을 수인한도로 인정한 원심 판단을 유지하였다.

#### 나. 대법원 판결의 취지

위 대법원 판결은 그 판시내용 그 자체로서는 큰 쟁점이 아닐 수 있다. 감정결과에 대하여는 법원이 선정한 감정인의 감정결과를 배척할 수 있는 경우를 제시하였고, 가해자의 면책여부 및 손해배상액에 대한 판단기준 역시 기존 김포공항 등 민간공항과 크게 달리 본 것이 없기 때문이다.

그러나 이번 대법원 판결은 두 가지 점에서 큰 의의를 가진다고 볼 수 있다. 첫째, 같은 날 대법원이 선고한 서산 공군비행장과 관련한 판결에서는 수인한도를 80WECPNL로 유지한 원심을 그대로 인정하는 판시를 하여, 수인한도 기준에 있어 도시와 농촌 지역을 구별할 수 있는 근거를 마련하였으며 이에 따라 실제로 하급심인 서울고등법원은 대구비행장, 수원비행장 등 대도시 인접 비행장에 대하여는 농촌 지역에 소재한 비행장에 비하여 수인한도를 상향하는 판결을 최근 하고 있는데, 이는 같은 소음이 발생한다고 하더라도 배경소음의 유무 등에 따라 피해자가 받는 충격량이 다를 수 있음을 감안한 판단이라 볼 수 있을 것이다.

둘째, 이번 판결이 갖는 가장 중요한 의미는 군용비행장에서 발생하는 소음에 대하여 대법원이 처음으로 손해배상을 명하는 판시를 했다는 그 자체에 있다. 즉, 그간 군용비행장의 소음에 대하여는 민간공항과 달리 볼 필요가 없다는 피해자의 주장과, 군용비행장이 국가안보상 가지는 특수성을 고려하여 국가책임을 인정하기 곤란하다는 국가 측의 주장이 첨예하게 대립한 가운데 마침내 대법원이 이에 대한 최종판단을 하여 향후 정책적으로도 국가가 나아가야 할 방향을 설정하였다는 점에서 그 의의가 있다 할 것이다.

(다) 대법원 판결과 향후 소음소송의 추이전망

비행장 소음의 특징은 비행장이 이전하지 않는 이상 소음이 항상 발생하여 피해가 지속적이라는 데에 있다. 따라서 대법원 판결로 소음피해에 대한 배상이 이루어진다고 하더라도 그 주민들은 비행장이 이전하거나 자신들이 소음이 발생하지 않는 다른 지역으로 이주하지 않는 이상 첫 소송에서 청구한 기간 이후의 기간을 특정하여 언제든지 새로운 피해를 주장하며 손해배상을 받을 수 있는 것이다.

따라서 이번 대법원 판결을 기점으로 기존 원고들의 2차 소송이 줄어 이어 이어질 것은 명백하다 할 것이고 새로운 소송 제기자들도 상당수 늘어날 것임이 확실하다. 따라서 지속되는 이러한 피해에 대하여 국가가 지금과 같이 소송 등으로 대처하는 것은 많은 문제를 낳을 수 있을 것이므로 이하에서는 이러한 문제점과 이에 대한 대처방안 등을 다시 검토해보기로 한다.

### Ⅲ. 현행 소음피해에 대한 국가대응의 문제점

#### 1. 문제점 개요

장기간 결론 없이 지속되던 군비행장 소음소송에 대하여 대법원에서 일응의 기준을 제시하여 주민들에 대하여 피해배상의 길을 열어준 점은 그 자체로 큰 의의가 있다고 할 것이다. 그러나 이러한 대법원 판결은 향후 소음피해 전보에 있어서는 하나의 기준이 될 뿐 세부적인 점에 대하여는 아무런 언급이 없기 때문에 향후 소음피해와 관련하여 여러 가지 문제점들이 발생할 것으로 예상된다.

아래에서 상세히 언급하겠지만 우선, 소음피해는 반복되므로 피해자는 지속적으로 소송을 반복 제기할 수 있을 것이나 과연 그러한 방법이 합당한 것인지 검토할 필요성이 있다. 또 군비행장 소음과 관련하여 국방부 입법안을 비롯하여 가칭 군소음특별법이 여러건 국회에 상정되어 있으나 이러한 입법안이 소음피해 배상과는 큰 연관성이 없으므로 이러한 점에 대한 재검토도 필요하다고 할 것이다.

이하에서는 위와 같은 점에 착안하여 문제점을 자세히 분석해보도록 한다.

#### 2. 반복되는 손해에 대한 소송의 무한반복

##### 가. 소음피해자의 이중고통 발생

법원은 비행장 소음을 수인한도를 넘는 위법한 행위로 판단하고 있으며 이를 보상이 아닌 배상의 형태로 피해전보를 할 것을 명하고 있다. 이러한 법원입장의 당부를 떠나 대법원 판결이 이와 같은 논리를 취한 이상, 비행장 주변 소음피해를 입는 주민들은 국가의 위법행위로 손해배상을 청구할 수 있게 된다<sup>13)</sup>.

이러한 경우 국가가 위법성을 우선 자인하고 일괄적으로 손해배상을 국가배상 등의 간편한 형식으로 지급하는 방안이 국민 입장에서는 가장 편리할 것이지만 소음소송에 있어서는 그러한 접근이 쉽지 않다.

13) 이에 대하여는 윤수진, 앞의 논문, 317면 참조

왜냐하면 소음소송의 핵심은 소음피해지역을 산출하는 것이고 이러한 소음피해지역은 엄정한 감정을 통하여 소음지도가 그려져야만 가능한 것인데, 위 대법원 판결에서 언급된 것과 같이 법원이 선정한 감정인의 감정결과에 있어서도 소송 양 당사자의 주장이 첨예하게 엇갈리고 있는 상황에서, 기존 소음지도를 가지고 향후 소음피해를 배상하는 것을 국가가 인정하지 않을 것이다. 또한 비행장 소음 역시 매년 비행경로, 취항횟수 등에 따라 일정하지 않으므로 새로운 감정에 의하지 않고서는 기존 소음지도만으로 소음피해를 인정하기 힘든 상황인 것이 현실이다. 그렇다고 국가 측에서 임의로 작성한 소음피해 지도를 국민 입장에서 이의 없이 받아들여도 힘든 것이 사실이다.

상황이 이와 같다면 결국 국민이 손해배상을 받기 위하여는 지속적으로 손해배상 소송을 법원에 청구해야 할 것이고, 국민 입장에서는 피해를 입는 것이 명확함에도 배상을 위해 장기간 대기해야 하고 소송비용을 낭비해야 하는 고통을 받게 된다.

또한 소음피해를 입는 개개인이 배상받는 금액은 월 몇 만원에 이르는 소액이므로 적극적으로 소송을 하지 않는 다수의 국민들의 경우 배상을 받지 못할 수도 있는 문제가 발생한다.

따라서 반복되는 소송에 있어서의 비경제적인 위와 같은 접근방법은 큰 문제를 안고 있다고 생각되어 진다.

#### 나. 국가행정력의 낭비

또한 손해배상의 주체인 국가의 입장에서도 소송을 통하여 피해배상 문제를 해결하는 것은 불필요한 국가행정력의 낭비를 초래한다. 피해를 입는 국민 대부분이 소송을 통하여 문제를 해결하는 경우 이에 응소하여 소송을 이끌어 나가는 비용 만해도 엄청날 뿐 아니라, 소송을 통해 배상이 지연되어 발생하는 지연손해금만 하여도 결코 무시하지 못할 수준이기 때문이다. 소음소송은 필연적으로 감정을 실시하여야 하는데 감정비용 역시 다액이고 결국 국가가 부담을 해야 하는 비용이다.

또한 국가의 경우 비록 감정 등을 통해 소음피해를 명확히 하는 목적이 있다 하더라도, 위법성이 명백하고 피해자가 다수 발생하는 행위에 대하여 계속하여 국민과 다투면서 소송으로 분쟁화 하는 방법은 국가정책적으로도 바람직하지 못할 것이다.

결국 소송을 통한 해결방법은, 결과적으로 손해배상을 해주어야 하는 국방부, 소송을 담당하는 법원 그 누구에게도 결코 효율적이지 않고 이와 같은 방법은 반드시 재고되어야 한다고 본다.

### 3. 군소음특별법과 소음소송과의 관계

현재, 국회에는 다수의 의원입법과 정부입법의 형태로 가칭 군소음특별법이 제정을 기다리고 상정 중에 있다. ‘군용비행장 소음피해 방지 및 보상에 관한 법률안’<sup>14)</sup>에 의하면 국방부장관은 군용 비행장 주변의 소음기준을 설정하고 정기적인 측정과 실태조사를 통하여 피해지역을 지정하고 고시하도록 하고 있으며(안 제 4조~제7조), 국방부장관은 군용비행장에 소음방지시설을 갖추도록 하고, 일정한 소음기준을 초과하는 지역에 대해서는 주거 등 접근을 제한할 수 있도록 하고 있다(안 제8조 및 제9조). 또한 군용비행장 주변지역 중 대통령령으로 정하는 소음기준을 초과하는 지역에 거주하고 있는 자로서 다른 지역으로 이주하고자 하는 자는 그 이주에 따른 손실의 보상을 국방부장관에게 청구할 수 있도록 하고(안 제10조), 군용비행장 소음피해지역 주민이 당해지역에서 이주하고자 할 경우에는 이전보상과 부동산 등 매수청구권을 행사할 수 있도록 하며(안 제11조), 군용비행장 소음피해지역 주민이 당해지역에 계속 거주하고자 할 경우에는 정부가 소음방지시설을 지원하고 소음으로 인한 물적·정신적 피해에 대한 보상을 받을 수 있도록 하고 있다(안 제13조 및 제14조).

또 다른 ‘군용비행장 등 소음피해방지 및 보상에 관한 법률안’<sup>15)</sup>에 의하면 국방부장관은 군용비행장 등의 소음으로 인한 주민들의 생활환경을 보장하기 위하여 소음 대책구역을 지정·고시 하고, 3년마다 군용비행장 등의 소음도 변화를 조사하도록 하고 있으며(안 제6조 및 제6조), 국방부장관은 군용비행장 등 주변지역의 소음대책 수립에 활용하기 위하여 관계기관이 장과 협의하여 자동소음측정망을 설치하여 측정할 수 있도록 했다(안 제10조). 또한 국방부장관은 빈번한 군용항공기의 이륙·착륙 또는 사격으로 인하여 발생하는 소음을 줄이기 위하여 군용비행장 등에 소음방지사

14) 김동철 의원 등 30인 발의, 2009. 2 발의

15) 김춘진 의원 등 14인 발의, 2009. 2 발의.

설을 설치하도록 하고 있으며(안 제15조), 소음대책구역으로 지정·고시 이전에 해당 지역에 있던 건축물 또는 정착물을 소음대책구역 외의 지역으로 이전하거나 철거하는 경우에는 그로 인하여 발생하는 손실보상을 국방부장관에게 청구할 수 있도록 하고 있다(안 제20조).

기타 의원발의 형식으로 나온 관련 법률안들은 군용비행장 주변에 소음방지시설을 하는 것과, 일정한 소음의 정도가 넘을 경우의 이전보상 등을 그 내용으로 하고 있다.

국방부에서도 입법에 대한 노력이 있었는 바, 군 소음관련 특별법초안을 작성하고, 군용비행장·사격장 주변 소음실태조사, 기획예산 소요재원 확보방안협의, 소음대책 기준 변경에 따른 소음영향평가 및 예산추계에 관한 연구용역, 군용비행장 등 소음 피해 방지와 주변 지역 지원에 관한 법률안을 마련하는 등 입법에 대한 꾸준한 노력이 있었다<sup>16)</sup>. 2009년 6월에 국방부에서 나온 법안에는 국방부장관은 소음원에서 발생하는 소음의 정도에 따라 85WECPNL 이상에서 소음대책기준을 정하며, 이 기준에 해당하는 지역을 소음대책구역으로 정해야 하나, 공공시설에 대하여는 예외적으로 소음대책 최소기준을 75WECPNL로 정하도록 하고 있다(안 제6조). 또한 국방부장관은 민·군 공용공항에 있어서 소음을 발생시키는 민간항공기를 사용하는 항공운성 사업자에 대하여 소음부담금을 부과·징수 할 수 있으며(안 제17조), 소음대책구역의 지정·고시에 관한 사항, 소음대책구역에서의 소음대책사업에 관한 사항 등을 심의하기 위하여 국방부장관 소속으로 소음대책심의위원회를 둘 것(안 제18조)을 명시하고 있다.

이러한 군소음특별법은 민간공항의 경우와 같이 군용비행장 주변에도 소음피해지역을 지정, 고시하도록 하고 소음피해정도에 따라 이주 또는 보상 등을 규정한 전형적인 보상입법의 형태로 추진 중에 있다.

또한 이러한 군소음특별법은 예산상의 문제로 85WECPNL 이상 지역에 대하여 보상을 규정한 정부안과 이를 민간공항 수준으로 넓힌 입법안 등 그 구체적인 보상 정도에 있어서 이해관계가 첨예하게 엮혀있다.

16) 이만중, “군용항공기 소음 피해의 쟁점 및 법적 고찰”, 『환경법연구』, 제31권 제1호, 한국환경법학회, 2009, 267면.

그러나 이 논문에서 지적하고자 하는 부분은 위 보상입법의 내용이 아닌 소음피해에 대한 손해배상과 보상입법의 관계이다. 주지하다시피 군소음특별법은 군소음피해에 대한 '배상'이 아닌 '보상'을 골자로 한 법안이다. 따라서 소음피해지역 주민에 대하여 방음창 등을 설치하는 등 간접적인 보상의 형태로 입법안이 이루어져 있다. 그러나 군용비행장 소음에 대한 손해배상 소송은 위법한 영조물의 설치 운용에 따른 손해배상을 청구원인으로 하고 있기 때문에 양자는 당연히 병존이 가능하다.<sup>17)</sup>

결국 군소음특별법이 입법화 되더라도, 이와 아무런 관계없이 손해배상 소송은 끝없이 이어지게 될 것이며 결국 위에서 언급한 문제들은 반복적으로 발생하게 되는 문제가 생긴다.

따라서 국가는 보상입법에 들어가는 천문학적인 재원 외에 손해배상에 따른 배상액 예산도 추가적으로 투입해야 하고 국민은 국민대로 적시에 효과적인 피해전보를 받지 못해 불만이 늘어가게 되는 그 누구에게도 불만족스러운 구조가 발생하는 것이다.

#### IV. 향후 소음소송에 대한 국가의 대응방안 논의

##### 1. 소음피해 배상에 관한 특별법 제정 및 배상기구의 설치

위에서 언급한 것과 같이 보상입법의 유무와 관계없이 대법원의 판결 취지에 따라 소송이 이어지는 것이라면, 이제는 새로운 접근방법을 모색할 때가 왔다고 본다. 즉, 소송의 무한반복을 통한 손해배상이 아니라 소음피해 배상에 관한 특별법 제정을 통해 효과적으로 손해를 전보할 수 있는 입법 및 기구를 고민해보아야 한다는 것이다.

이와 유사한 구조를 가진 법제로는 '특수임무수행자 보상에 관한 법률'이 있는데 이를 참고하는 것도 도움이 될 것으로 본다.

특수임무수행자 보상에 관한 법률은 특수임무와 관련하여 국가를 위하여 특별한

17) 보상입법이 존재하는 김포공항의 경우에도, 보상입법의 존재와 관계없이 손해배상을 인용하는 법원 판결이 내려진 바 있고 법원은 단지 손해배상 감액사유로 판단하고 있다.

희생을 한 특수임무수행자와 그 유족에 대하여 필요한 보상을 하는 것을 골자로 하는 법안이며, 같은 법 제4조에 따라 특수임무수행자 및 그 유족에 대한 보상 등에 관한 사항을 심의·의결하기 위하여 국무총리소속하에 특수임무수행자보상심의위원회를 두어 1차적으로 보상금 등에 관한 결정을 할 수 있도록 규정하고 있다. 또한 같은 법 제17조 제1항은 보상금등의 지급에 관한 소송은 위원회의 지급 또는 기각의 결정을 거친 후에 한하여 제기할 수 있다고 규정하여 결정전치주의를 규정하고 있으며, 역시 같은 법 제17조의2는 “이 법에 따른 보상금등의 지급결정은 신청인이 동의한 때에는 특수임무수행 또는 이와 관련한 교육훈련으로 입은 피해에 대하여 민사소송법의 규정에 따른 재판상 화해가 성립된 것으로 본다”고 하여 보상금 지급결정에 대하여 일정한 조건하에 확정판결과 같은 효력을 부여하고 있다.

이러한 점을 참작하여, 소음피해배상에 있어서도 위와 같은 구조를 차용하는 것이 큰 도움이 될 수 있다고 본다.

즉, 기본적으로 소음피해배상은 가칭 군소음피해자보상심의위원회 등을 통하여 간략하게 지급하도록 하고 이러한 지급결정에 대하여는 소송에 대한 결정 전치주의, 지급동의에 따른 재판상화해 효력의 부여를 통해 소송으로의 전이를 차단하여 신속하고 효율적인 배상금 지급을 할 수 있도록 규정하여야 할 것이다. 또한 이러한 위원회에서는 공신력 있는 기관과 협조하여 정기적으로 소음피해에 대한 감정, 실사를 실시하여 소음지도 등을 공시하여 피해지역 주민이 누구인지를 확정할 수 있도록 하는 것도 좋은 방안이 될 수 있다.

단락붙여 주세요.

이렇게 된다면, 소액의 피해가 다수인에게 발생하는 소음피해배상에 있어서 대다수의 주민들은 이러한 심의위원회를 통하여 간략하고 효율적으로 피해배상을 받을 수 있게 될 것이며, 다툼의 소지가 있는 분쟁지역(예를 들어 소음지도 경계선 상의 주민들 거주 지역)등의 주민들만 운고가 되어 법원의 판단을 받을 수 있게 되어 소송상, 또는 국민 편의상 효율성이 극대화 될 수 있다고 본다.

소음소송이 기본적으로 환경 분야의 전문적인 영역의 소송이고, 기술적인 면이 주를 이루는 점을 감안하면 위와 같은 전문기구의 설치를 통한 해결방법은 좋은 대안이 될 수 있다. 국민 입장에서는 많지 않은 배상금을 받기 위하여 소송을 해야 하는

부담을 덜고 빠른 손해진보를 받을 수 있는 장점이 있으며, 국가의 입장에서는 소액의 피해자가 모여 수천억에 이르는 거대 규모의 소송을 불필요하게 응소하여 이끌어 나가야 하는 부담을 덜 수 있으며, 전문기구를 통해 피해를 전보함으로써 계획적으로 예산을 집행하고 처리할 수 있는 효율성도 살릴 수 있는 장점이 있다.

따라서 향후 소음피해 전보와 관련하여서는 기존의 군소음특별법상 보상 논의의 뿐만 아니라 위와 같은 피해전보의 논의도 필수적으로 함께 이루어져야 할 것으로 보인다.

## 2. 위험에의 접근이론의 새로운 적용을 통한 악의적 소송제기자 방지

소음소송과 같은 대규모 소송에 있어서는 필연적으로 악의적 소송제기자가 등장하게 마련이다. 예를 들어 소음피해지역에 살지 않으면서 위장전입을 통하여 허위로 소송을 제기한다던가 단지 소음피해배상을 받을 목적으로 신규로 전입하는 원고들이 발생할 수 있다.

이는 위와 같은 특별법 제정과는 별도로 향후 소음소송에서 법원이 필수적으로 검토해야 할 부분이다.

지금도 우리 법원은 위험에의 접근이론을 일부 차용하여, 일부 비행장의 경우 1989년 매항리 사격장이 사회적으로 공론화된 시점을 기준으로 그 이후 전입자에 대하여는 일괄적으로 손해배상액을 감액하고 있다. 법원은 “소음 등을 포함한 공해 등의 위험지역으로 이주하여 들어가서 거주하는 경우와 같이 위험의 존재를 인식하면서 그로 인한 피해를 용인하여 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 위험 지역으로 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.”<sup>18)</sup>고 판시하고 있다<sup>19)</sup>. 즉 법원은 공항이 설치된 후 공항주변으로 이주하여 들어간 주민들에 대하여는 주민들이 이주한 후 항공기소음피해가 특별히 증대하였다는 등의 사정이 없는 한 국가의 손해배상책임을 면제할 수 있다고 하면서도, 일반적으로 공항주변으로 이주한 사실만으로는 항공기소음피해를 정확히 인식하였다고 볼 수 없고 공항주변으로의 이주경위와 동기를 고려하였을 때 항공기소음피해를 감수하며 생활하겠다는 의사를 표명한 것은 아니라고 하여 국가의 면책을 인정하지 아니하고 손해배상액의 감액만을 인정하고 있다.<sup>20)</sup>

이러한 위험에의 접근이론은 향후 이번 대법원 판결 이후 전입자에 대하여는 강화해서 적용되는 방향으로 나아가야 할 것이다. 즉, 2010. 11. 25. 2007다74560판결 등을 통하여 대법원 확정판결이 선고됨으로 인하여 해당지역은 소음피해로 인하여 손해배상이 이루어지는 지역임이 사회적으로 명백해졌다고 볼 것이고, 이러한 기준점은 예전 매향리 사격장 공론화 시점과는 또다른 더욱 명확한 기준시점이 될 수 있을 것이다. 따라서 법원은 향후 소음소송 판결에 있어서는 위 기준시점 이후 전입자에 대하여는 위험에의 접근이론을 기존보다 기증하여 적용할 필요성이 있고 이를 통해 소음피해지역으로의 인구유입을 차단할 필요성이 인정된다.

### 3. 소결

소음소송은 국가 입장에서는 수천억의 예산이 걸린 대규모 소송인데 반하여, 국민 입장에서는 1인당 받는 손해배상액이 미미한 작은 소송이다. 이러한 소음소송을 말 그대로 소송의 형태로 계속 끌고 나가는 것은 국가와 국민 모두에게 매우 비효율적

18) 대법원 2004. 3. 12. 선고 2002다14242 판결.

19) 객관적인 위험의 인식이 있을 수 있는 경우, 예를 들어 사회에서 문제화 되었거나 피해예상지역의 지정·고시 등이 있었던 경우, 그 시점 이후에 접근한 피해자에게는 손해액의 감액사유로 인정하고 있다. 장시현, 「수인한도의 판단기준에 관한 연구」, 석사학위논문, 서울시립대학교 대학원, 2004, 91면.

20) 이준호, 「항공기소음에 대한 규제와 손해배상청구」, 석사학위논문, 경희대 대학원, 2008, 79~80면

인 구조이며 많은 문제점을 추가적으로 양산할 뿐임은 위에서 살펴본 바와 같다. 따라서 이번 대법원 판결을 기점으로 군용비행장 소음피해 전보에 관하여는 완전히 다른 시각에서 접근을 할 필요성이 인정되며 대법원의 판시도 결국 이러한 방향을 염두에 둔 것이라고 추측된다. 따라서 보다 효율적으로 국가와 국민 모두에게 이익이 되는 소음피해 전보방안을 고민해야 될 때가 도래하였다고 본다.

## V. 결론

대법원이 수년간 지루하게 끌어오던 소음소송에 대하여 마침내 판결을 내놓았다. 대법원이 국가의 위법성을 인정하여 국민들이 겪는 피해에 대하여 국가가 책임을 지도록 하는 정책적인 결단을 한 것은 매우 높이 평가되어야 할 것이다. 다만 대법원의 이러한 판결은 소음피해에 대하여 국가가 책임을 져야 한다는 기본을 확인한 것에 불과하고 이후의 모든 문제는 미제로 남겨져 있는 것이 현실이다.

대법원 판결을 통하여 국가의 위법성이 확인된 이상 계속되는 소송의 형태로 소음피해를 다루어서는 안 될 것이며 이는 국가와 국민 모두에게 부담이 될 수밖에 없을 것임은 위에서 언급한 것과 같다. 따라서 앞으로는 군용비행장 소음피해에 대하여 완전히 다른 시각에서 문제해결방법을 접근하여야 할 것이며 이는 결국 특별법제정, 특별기구 신설 등을 통해 보다 간명하고 효율적으로 처리될 수도 있을 것이다. 이 부분에 대한 지속적인 연구가 요망된다.

## 참고문헌

- 권영성, 헌법학원론, 법문사, 2010.
- 소정수, “항공기 소음소송과 관련된 몇 가지 문제점-수인한도를 중심으로-”, 『공송 무자료집』, 제11집.
- 손윤하, “항공기소음에 의한 피해구제를 위한 민사소송의 문제점”, 『법조』 582호, 2005.
- 오석균, 『환경오염 피해구제의 사법적 법리』, 석사학위논문, 경희대학교 행정대학원, 2003.
- 유영집, 항공기소음으로 인한 주민피해 예방 및 구제방안에 관한 연구, 광운대학교 박사학위논문, 2007.
- 윤수진, 국가의 환경책임과 배상책임에 대한 연구, 법학논집, 단국대학교 법학 연구소, 2009. 6.
- 윤수진, 항공기 소음소송에 있어서의 위험에의 접근이론에 대한 검토, 환경법연구, 31권 2호, 한국환경법학회, 2010. 8.
- 이만중, 군용항공기 소음 피해의 쟁점 및 법적 고찰, 환경법연구, 31권 제1호, 한국환경법학회, 2009.
- 이준호, “항공기소음에 대한 규제와 손해배상청구”, 경희대대학원 석사학위논문, 2008.
- 장시현, “수인한도의 판단기준에 관한 연구”, 서울시립대학교 석사학위논문, 2004.

<http://www.scourt.go.kr>

**[Abstract]**

A close study on recent case of Supreme Court of Korea which decided to compensate for aircraft noise damages occurred by airforce

Yun, Soo-Jin

In November, 2010, The Supreme Court of Korea has finally decided to compensate plaintiffs who suffered from aircraft noises for loss. The lawsuits that started almost 10 years ago were decided against the defendant, Air Force of Korea.

The reason of that Supreme court decision was quite simple but it had massive influence on Korean government's policy toward residents living near air force base. By this decision, over 500,000 residents could be compensated for loss that is nearly 200 billion won(200 million dollars).

But despite this case, there are a number of problems that remain to be solved. The representative problem is infinite repeat of lawsuits cause noise of aircraft can't be reduced by this decision. So same plaintiffs who were compensated will sue against air force repeatedly and that is very ineffective to both plaintiff and defendant.

So the purpose of this article is to take a close look at that decision of Supreme Court of Korea and to suggest alternative policies about compensation for aircraft noise damages.

주 제 어 소음소송, 항공기소음, 소음피해, 손해배상, 위험예의 접근이론

Key Words Noise suit, A aircraft noise, Noise damage, Compensation, The doctrine of coming to a nuisance