

항공기 소음소송에 있어서의 위협에의 접근이론에 대한 검토

윤수진*

차 례

- I. 서론
- II. 위협에의 접근이론 일반론
- III. 항공기 소음소송과 위협에의 접근이론의 적용
- IV. 개선방안
- V. 결론

[국문초록]

일반적으로 위협에의 접근이론은 환경법에서 얘기하는 교통소음, 항공기소음 등에서 많이 논의되고 있다. 이는 '피해자가 소음의 영향이 미치는 위협을 알거나 알 수 있었음에도 불구하고 그 지역에 새로이 거주를 시작한 사정이 있는 경우, 이러한 사정을 이유로 원고의 청구를 전부 또는 일부를 기각할 수 있느냐의 여부'에 관한 이론으로써, 아직 확립된 국내의 이론이나 판례가 있는 것은 아니며 이론이 정립되고 있는 과정으로 볼 수 있는데 우리 법원은 항공기 소음소송에 있어 위 이론을 위법성에 관한 수인한도의 판단요소로 보면서 책임의 면제 또는 감경의 근거로 삼고 있는 실정이다.

따라서 이 논문에서는 특히 항공기 소음소송에 있어서 위협에의 접근이론을 어떻게 적용해야 하는지 상세히 논의해본바, 지금까지는 이러한 이론의 법리적 검토가 면밀하게 이루어지지 못한 상태에서 항공기 소음소송이 진행된 측면이 많음을

* 서울시인재개발원 전임교수

알아볼 수 있다. 즉, 이러한 점을 충분히 고려하여 소음소송을 좀 더 면밀하게 진행해야 할 것인바, 위협에의 접근이론에 대한 구체적 타당성을 반영한 기준을 마련하고 소음발생주체의 책임을 명확화 하는 것에 대한 논의가 이루어져야 할 것이다.

또한 법리적인 측면에서도 위협에의 접근이론의 엄밀한 해석과 세밀한 분석을 통하여 위협에의 접근이론의 본질에 맞게 이론을 소송실무에 적용하여야 할 것이고, 정책적인 측면에 있어서도 이 이론의 합리적이고 과감한 적용을 통하여 국가의 이익과 국민전체의 이익, 또 피해자의 손해진보 모두를 만족시킬 수 있는 개선 방안을 만들어 내야 할 것이다.

I. 서론

항공기 소음소송에서 위협에의 접근이론이란 '피해자가 항공기로 인한 소음의 영향이 미치는 위협을 알거나 알 수 있었음에도 불구하고 그 지역에 새로이 거주를 시작한 사정이 있는 경우, 이러한 사정을 이유로 원고의 청구를 전부 또는 일부를 기각할 수 있는지의 여부'에 관한 이론이다.¹⁾

즉, 공항 주변이 시끄럽다는 것을 알면서도 저렴한 거주비용 등의 편익을 고려하여 전입한 주민들에게 과연 공항이 건설되기 전부터 거주해온 주민들과 같은 피해를 인정하는 것이 과연 타당한 것인지에 관한 문제인 것이다.

위험에의 접근이론은 아직 확립된 국내의 이론이나 판례가 있는 것은 아니며 이론이 정립되고 있는 과정으로 볼 수 있는데 우리 법원은 항공기 소음소송에 있어 위 이론을 위법성에 관한 수인한도의 판단요소로 보면서 책임의 면제 또는 감경의 근거로 삼고 있는 실정이다.

그러나 현재 우리 법원은 이러한 이론의 적용에 있어 아직 확립된 입장을 보여주고 있지는 못한 것으로 보이며 세부적인 기준설정에 있어서도 난항을 겪는 모습을 보이고 있다.

1) 소정수, "항공기 소음소송과 관련된 몇 가지 문제점-수인한도를 중심으로-", 「송무자료집」, 제11집, 2008, 81면.

따라서 이 논문에서는 특히 항공기 소음소송에 있어서 위협에의 접근이론을 어떻게 적용해야 하는지 상세히 살펴보도록 한다.

II. 위협에의 접근이론 일반론

1. 개 요

환경권에 대해서 우리 헌법은 제35조 1항에서 ‘모든 국민은 건강하고 쾌적한 환경에서 생활할 권리를 가지며 국가와 국민은 환경보전을 위하여 노력하여야 한다.’고 규정하고 있으며, 또한 ‘환경권의 내용과 행사에 관하여는 법률로 정한다’고 규정한 헌법 제35조2항과 같이 환경권의 내용은 법률에 의하여 구체화 되고 있다.

위에서 살펴본 것과 같이 항공기 소음소송에 있어서 위협에의 접근이론이란 한마디로 항공기에 의한 소음피해를 이유로 손해배상 소송 등을 제기하는 원고들에 대하여 소음피해를 알았거나 알 수 있었음에도 만연히 이주한 원고들을 그렇지 않은 원고들과 구별할 필요가 있는지에 관한 이론이다. 이는 채무불이행시 채권자에게도 과실이 있는 경우에는 법원은 손해배상의 책임 및 그 금액을 정할 때에 이를 참작하여야 한다는 민법 제396조의 과실상계이론에서 유추할 수 있을 것이다.

이 이론은 소음, 진동 등 생활방해로 인한 소송이 빈번한 미국에서 많은 case들을 통해 발전하여 왔으며 통상 ‘위험에의 접근(coming to nuisance)’ 이론 또는 ‘위험감수(assumption of risk) 이론’으로 알려져 왔다.²⁾

2. 위협에의 접근이론의 적용방법

위험에의 접근이론이 과연 실제 소송에서 어떻게 활용될 수 있는지에 관하여는 수인한도 자체에 영향을 미친다는 견해와 수인한도의 판단요소는 아니고 책임의 감면

2) 독일에서는 유사한 이론으로써, 선주성(先住)의 이론 또는 자기위험에 의한 행위의 법리 등으로 논하여져왔다.

요소로 볼 수 있다는 견해가 있을 수 있다. 즉 ① 토지이용의 선후관계와 관련된 수인한도의 판단요소라는 견해와 ② 수인한도는 위법성의 판단기준 또는 객관적인 하자의 판단기준이라는 이유로 위험에의 접근여부는 책임감면사유라는 견해로 나뉘어져 있는 것이다.³⁾

전자는 위험에의 접근이라는 개개의 원고의 사정을 사회통념상 합리적 기준을 바탕으로 정하여지는 수인한도의 선을 정함에 있어 고려해야 한다는 접근방식으로서 이에 따르면 위험에의 접근을 받아들이는 경우 수인한도를 넘는 피해 자체가 발생하지 않았다고 보아 원고청구를 모두 배척할 수 있게 된다.

그러나 이러한 이론은 수인한도의 기준을 입증하기 어려운 개개인의 사정에 바탕을 둔다는 측면에서 받아들이기 어렵고, 일반적인 수인한도는 그 개념상 합리적이고 평균적인 일반인을 기준으로 정하여져야 하는 점 등을 고려할 때 받아들이기 어려운 이론이다.

따라서 위험에의 접근이론은 수인한도의 판단요소로 보기보다는 수인한도 자체는 객관적으로 책정하되, 피해자의 구체적인 사정은 소송에서 책임 감면의 형태로 현출시키는 것이 타당하다고 할 것이다. 이러한 입장이 우리 법원의 기본적인 입장인 바 상세한 내용은 항공기 소음소송과 관련하여 뒤에서 서술하기로 한다.

Ⅲ. 항공기 소음소송과 위험에의 접근이론의 적용

1. 항공기 소음소송의 특성

항공기 소음소송은 항공기의 운항, 즉 이착륙, 터치앤고(T/G), 사격훈련 등에 의하여 발생하는 소음에 의하여 피해를 받는 주민들이 공항관리주체를 대상으로 손해배상을 청구하는 소송이다. 항공기 소음은 자동차, 열차 등 다른 교통수단에 의한 소음에 비하여 높은 고도에서 아래쪽으로 방사되는 소음이 발생하기 때문에 피해범위가 광범위한 점, 소음지속시간은 다른 교통수단에 비해 짧게 발생하나(항공기 소음피해

3) 강종선, “항공기소음 관련 민사소송의 제 논점”, 『사법논집』, 제44집, 2007, 303면.

의 대부분은 이착륙 또는 저고도 운항에서 발생하기 때문에), 순간 소음수치는 가장 높은 점 등을 들 수 있을 것이다. 즉 정리하면 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.⁴⁾

우리나라에서는 매항리 사격장 판결 이후 소음소송이 크게 증가한 것으로 평가되며 현재 공군비행장 관련 소송만 하여도 원고 50만명 이상, 청구액 5,000억원 이상의 대규모 소송이 진행 중인 상황이다.

종래 비행기의 운항으로 인한 소음피해는 국민이 당연히 감수해야 한다고 여겨졌던 시절도 있었으나 국민의 권리의식 신장과 함께 2000년대 이후 관련소송이 크게 증가하게 되었고 민항기가 취항하는 민간공항, 전투기가 운영되는 군공항 불문하고 운영주체 역시 이러한 피해를 인식하고 각종 소음저감대책을 내놓기에 이르렀다.

그러나 이러한 소송이 워낙 대규모로 진행되고 수많은 이해관계가 얽힌 소송으로 진행되다보니 법원에서 정밀하게 이론을 적용하지 못한 점도 있었다. 그중 대표적인 것이 항공기 소음소송에 있어서의 위협에의 접근이론의 적용문제라 할 것이고 이러한 문제에 대해서는 아래에서 살펴보기로 한다.

2. 항공기 소음소송과 위협에의 접근이론의 등장

우리나라의 공항은 대부분 1950년대 이후부터 군공항을 중심으로 발달해오기 시작하였다. 이로 인해 대부분의 공항이 길게는 5~60년 전부터 이미 그 지역에 존재해 왔으며 공항건설 당시에만 해도 주변에 거주민은 거의 없는 경우가 대부분이었다. 그러나 국가경제의 발전과 이로 인한 도시의 확장으로 1970~80년대를 거쳐 90년대에 이르기까지 도심이 공항 근처로 확장하게 되었고 필연적으로 소음피해구역까지 도심이 발전하게 된 것이다. 또한 대부분의 군공항의 경우, 민/군이 공용으로 사용하며 경제발전초기부터 그 지역의 랜드 마크와 같이 존재하였던 관계로 군공항의 존재를 거주민이나 신규 전입자가 대부분 알 수 있었던 경우가 많았다.

4) 손운하, "항공기소음에 의한 피해구제를 위한 민사소송의 문제점", 「법조」, 제582호, 2005, 203면.

결국 공항 주변 소음소송은, 이러한 도심의 확장과 함께 주민(원고)입장에서는 소음피해로 고통 받는 주민의 수가 크게 증가하여 그에 대한 보상을 요구하기에 이른 것이고, 공항(피고) 입장에서는 주변에 도심이 없던 시절부터 적법하게 운영해오던 공항운영에 대하여 국민의식변화라는 사정만으로 갑자기 거액의 배상을 하라고 하기에 이르르게 된 측면이 있다. 특히 피고 측에서는 위와 같은 사정으로 인하여 위험에의 접근이론을 주장하며 자신의 면책을 주장하게 된 것이다.

3. 국내 및 외국판례의 태도

(1) 우리 대법원의 입장

우리 대법원은 위험에의 접근이론과 관련하여 항공기 소음소송은 아니지만 기존 건물신축으로 인한 일조 방해 행위에 대하여는 ‘사회통념상 수인한도를 넘었는지 여부는 피해의 정도, 피해이익의 성질 및 피해회피의 가능성, 가해건물의 용도, 토지이용의 선후관계, 공법적 규제의 위반여부 등 모든 사정을 고려하여 판단하여야 한다’고 설시하여⁵⁾ 토지이용의 선후관계를 수인한도의 판단요소로 보아 위험에의 접근 자체를 수인한도의 판단의 1요소로 판시한 적도 있었다.

그러나 대법원은 이후 항공기 소음소송과 관련하여서는 매향리 판결, 김포공항 판결 등을 내놓으며 확립된 입장을 고수하였다. 즉 대법원은 항공기 소음소송에 있어서 “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 위험지역으로 이주하여 거주하는 경우라고 하더라도 위험에

5) 대법원 1999. 1. 26. 선고 98다23850 판결.

접근할 당시에 그러한 위협이 존재하는 사실을 정확하게 알 수 없는 경우가 많고, 그 밖에 위협에 접근하게 된 경위와 동기 등의 여러 가지 사정을 종합하여 그와 같은 위협의 존재를 인식하면서 굳이 위협으로 인한 피해를 용인하였다고 볼 수 없는 경우에는 손해배상액의 산정에 있어 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 감액사유로 고려하는 것이 상당하다.”⁶⁾고 판시하여 위협에의 접근이론을 수인한도의 판단기준이 아닌 책임 감면 사유로 인정하였다. 특히 대법원은 책임면제도 엄격한 조건하에 극히 예외적으로 인정할 수 있는 길도 열어두었다.

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 이주 경위와 동기를 고려하였을 때 항공기소음피해를 감수하며 생활하겠다는 의사를 표명한 것은 아니라고 하여 국가의 면책을 인정하지 아니하고 손해배상액의 감액만을 인정하고 있다. 즉 법원은 위협에의 접근이론을 인정하여 책임면제사유로 보고 있음에도 불구하고 그 적용 요건을 매우 엄격히 하여 실제 소송에서는 거의 인정하지 아니하고 단지 과실상계와 같이 손해배상액 감액 사유로 보게 되었다.⁷⁾

이러한 대법원의 판결취지에 따르면 오로지 손해배상을 받기 위하여 고의적으로 공항 주변으로 전입한 원고를 제외하고는 공항관리주체의 책임이 면제될 여지가 거의 없다.

(2) 미국의 사례

미국에서는 항공기 소음 등에 국한되지 않고, 소음, 분진 등 공해피해로 인한 소송에서 많은 판례가 이러한 이론을 인정하여 왔는바 이러한 이론을 소송에서 피고의 독립된 공격 방어 방법 등 항변의 하나로 인정하지는 않았으나 과실의 존재여부에 대한 판단기준으로서 받아들여왔다.

6) 대법원 2004. 3. 12. 선고 2002다14242 판결.

7) 이준호, 「항공기소음에 대한 규제와 손해배상청구」, 석사학위논문, 경희대학교 대학원, 2008, 79~80면.

미국 case를 살펴보면 기본적으로 위험에의 접근 자체를 독립한 항변으로 구성한 예는 드물다. 다만 미국 판례에 따르면 '위험원이 선주하던 지역이 항상 일정한 정도 이상의 소음이 발생하는 곳이라면 원고는 소음으로 인한 피해를 어느 정도 예상하고 입주한 것이므로 원고의 청구를 부인할 여지가 있다'고 본 경우도 있는 반면⁸⁾ 주대법원 차원에서 위험에의 접근이론과 관련하여 '위험에의 접근이론은 독립한 책임면제 사유로 인정할 수 없으며, 그 이유는 첫째 위 이론은 실제 대기오염으로 주거환경의 질이 저하된 지역 안에 거주할지 여부에 대하여 선택권을 가질 수 없는 현대사회에서는 더 이상 맞지 않는 이론이며 또 피고가 단순히 그 지역 안에 먼저 있었다는 사실만으로 영구적 생활방해를 수인하도록 함으로써 사실상 주변토지의 수용을 허용해 주기 때문에 부당하다'고 판시하기도 하였다.⁹⁾

결국 미국에서는 위 이론을 확립된 공격방어방법으로 보고 있다고 볼 수는 없으며 기본적으로 생활방해의 피해의 경우에 원고의 어떤 행동 기타 작위는 통상적 사고케이스에서의 기여과실과 비교할 수 없다고 하며, 위험에의 접근이론적으로 생활방해에 노출된 재산을 사거나 임차한 경우 원고웁스예을 사은 이유로 구제받을 수 없다고 한다 면 이는 사실상 피고에게 이웃토지의 가치의 일부분을 보상 없이 수용하는 것을 허용하는 것에 다름로 생활라고 하며로 생활방해에서의 위험에의 접근은 이유 있는 항변이 될 수 없다고 보고 있다.¹⁰⁾ 적으, 위험으로 접근한 토지구입자웁스선의이고 소송남용의 목적이 생활한 다른 소유자를 동일한 토지사용의 권리가 있다고 판단하는 것이 일반적이다.¹¹⁾¹²⁾ 적다만 예외적으로 피해자웁스처한 다양한 상황을 개별적, 구체적으로 검토하여 개개 사건에서 원고의 과실존재 및 범위를 결정하는 기준의 하나로 활용하는 것으로 보인다.

8) Lee v. Florida Public Utilities Co. 145 So 2d 299. 4 ALR d 896, Fla 1962.

9) Lawrence v. Eastern Airlines, Inc. 81 So. 2d 632, 634, Fla 1955.

10) 박태현, "도로소음으로 인한 손해배상청구에서 토지이용의 선후관계에 따른 관련당사자들의 민사책임의 양상 고찰", 『환경법과 정책』, 제1집, 2008, 196면.

11) 장시현, 「수인한도의 판단기준에 관한 연구」, 석사학위논문, 서울시립대학교 대학원, 2004, 113면.

12) 다만 위와 같은 미국의 case는 토지소유자간의 문제의 경우로서, 현재 우리나라 항공기 소음소송과는 다소 다른 양상을 보이는 것이 사실이다.

(3) 일본의 사례

일본은 우리보다 20여년 앞선 1975년경 코마즈 기지 인근의 주민 200여명이 군용 항공기 소음피해에 대한 손해배상의 소를 제기한 이래 현재까지 여러 공군기지에 대하여 소음소송이 활발히 제기되고 있다.

오사카공항 소음소송과 관련하여 항소심판결에서 일본재판부는 ‘주민측이 특히 공해문제를 이용하려는 의도를 가지고 접근하였다고 인정되는 경우가 아닌 한 위 이론은 적용할 수 없다’고 판시하였으나, 상고심에서는 ‘이처럼 좁게 해석해야 하는 것은 아니고 예컨대 위험에 접근한 자에게 원심판시와 같은 의도가 없는 경우에도 그 자가 위험의 존재를 인식하고 있으며, 그로인한 피해를 용인하였다고 하는 사정이 있었는지 여부에 의하여 가해자의 면책을 인정해야 하는 것은 아니다’고 판시하여 1차 소송제기 후 입주한 2명에 대하여 소음에 의한 악영향 내지 피해를 인식·인용하여 입주한 것이라고 추정할 수 있다고 한 다음 ‘입주 후에 실제로 입은 피해의 정도가 입주 때에 피상고인이 그 존재를 인식한 소음에서 추측되는 피해의 정도를 초과한 것이었는지, 입주 후에 소음의 정도가 특별히 증대하였다고 하는 특단의 사정이 인정되지 않는 한 그 피해는 동 피상고인에게 수인할 수 있는 것’이라고 하여 손해배상청구를 기각하였다. 위 일본 최고재판소의 태도 역시 기본적으로 위험에의 접근이론 적용에는 소극적이되, 극히 제한적인 범위 안에서 이를 인정하는 것으로 볼 수 있다.¹³⁾

4. 판례의 문제점

(1) 판례의 입장

항공기 소음소송에 있어 우리 대법원의 입장은 위에서 이미 살펴본 것과 같이 기본적으로

- ① 피해가 직접 생명이나 신체에 관련된 것이 아니라 정신적 고통이나 생활방해의

13) 정형근, “교통공해와 영조물책임”, 「인권과 정의」, 제380호, 2008. 4, 159면.

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 경우라는 매우 엄격한 조건하에서는 가해자의 면책을 인정할 수 있는 여지를 두고 있으면서도¹⁴⁾

② 위험의 존재를 인식하면서 굳이 위험으로 인한 피해를 용인하였다고 볼 수 없는 경우에는 손해배상액의 산정에 있어 형평의 원칙상 과실상계에 준하여 감액사유로 고려하는 것이 상당하다고 판시하여 대체로 감액사유의 하나로 고려¹⁵⁾하고 있다.

하급심도 이에 따라 대부분의 항공기 소음소송에서 위험에의 접근이론을 감액사유의 하나로 보고 있다.

우리 법원은 김포공항 사건의 경우 대법원이 소음피해예상지역을 고시한 일자리를 기준으로 이후 전입자에 대하여는 일률적으로 30%를 감액하고 있으며, 군용비행장의 경우 대부분 소음피해가 사회적으로 공론화된 1989년 이후 입주자에 대하여 일률적으로 30%감액을 하고 있는 실정이다.

(2) 문제점

(가) 구체적, 개별적 기준 설정 노력 미비

우리 법원이 위험에의 접근이론을 수인한도의 판단기준보다는 책임감면의 도구로 활용하고 있는 것은 위에서 이미 지적한 것과 같이 일응 타당하다고 볼 것이다.

그러나 책임감면의 도구로 활용하고 있는 현재에 있어서도 지금과 같은 획일적인 적용은 문제가 많다.

즉 대법원의 판시에 따르면이라도, 일단 소음으로 인한 피해가 합리적인 일반인의 기준에서 사회적인 통념상 수인한도를 넘는 경우에는 일률적으로 일단 위법성을 인

14) 대법원 2004. 3. 12. 선고 2002다14242판결.

15) 대법원 2005. 1. 27. 선고 2003다49566판결.

정(영조물의 하자 등)하되, 개별적으로 위협에의 접근여부를 고려하여 구체적 손해배상액을 공평의 관념에서 감액 또는 면제해야 하는 것이 타당하다.

즉 형평의 원칙 및 공평의 이념에 따라 과실상계에 준하여 손해배상책임을 일률적으로 경감시키고 있는 것이 우리 법원의 태도인데, 다수당사자가 참가한 대규모 소송인 점을 고려한다고 하더라도 지금과 같은 법원의 태도는 구체적이고 개별적인 기준은 전혀 세우지 못한 채 자의적이고 획일적인 기준만 제시하고 있을 뿐이어서 문제가 많다.

현재 법원은 아무런 근거를 제시하지 않은 채 공군비행장의 경우 일률적으로 소음 문제가 사회적으로 공론화된 1989년을 위협에의 접근이론의 기준시점으로 설정하고 있다. 이러한 시점을 선정한 근거가 무엇인지 아무런 설명을 하지 않은 채 모든 공항에 일률적으로 이러한 기준을 적용하고 감액비율도 모두 30%로 통일이 되어 있는 실정이다.

그러나 이러한 획일적 적용은 구체적 타당성 측면에 있어 큰 문제가 있다. 예를 들어 대구비행장의 경우와 같이 1950년 초부터 공항이 건설되어 지역의 랜드 마크로 기능하며 대다수의 주민이 공항의 존재를 알고 있었던 지역과 그렇지 않고 1970~1980년 이후 건설된 공항지역의 경우에는 위협에의 접근이론의 적용을 달리 보아야 할 것임에도 일률적인 기준만을 제시하여 개별적 차이점을 반영하지 못하고 있으며, 농촌지역/도시지역의 차이와 같은 개별적 지역특성 역시 전혀 반영하지 못하고 있다.

특히 현재 법원은 소음문제가 공론화된 시점을 위협에의 접근이론의 기준시점으로 설정하고 있는 바, 이러한 기준은 원고들이 자신의 손해를 손해배상 등의 형태로 구제받을 수 있다는 것을 알 수 있었던 시점으로 볼 수는 있어도 위협에의 접근이론에서 위협을 인식한 기준으로 보기에는 상당히 무리가 있다. 그럼에도 법원이 이러한 고려 없이 단순히 공론화된 시점 등을 기준시점으로 삼는 것은 지나치게 편의적인 판단이라고 볼 수 밖에 없다.

또한 항공기 소음소송이 다수 당사자의 대규모 소송이기는 하여도 할 수 있는 한의 구체적 타당성은 기해야 할 것임에도 수년간의 피해를 청구하는 계속적 불법행위의 소송에서 단 하나의기준시점만 설정하는 것도 큰 문제라 할 것이다. 즉 법원의 입장대로 공론화된 시점을 기준시점으로 삼는다고 하더라도 그 하나만으로 원고들을 양분화 하는 것은 역시 지나친 편의주의적 발상이라고 지적하지 않을 수 없다.

(나) 지나치게 엄격한 요건

현재 우리 대법원의 판시에 따르면 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 경우에는 면책이 가능할 수도 있음을 이론적으로는 상정하고 있다. 이러한 취지에도 불구하고 대법원은 김포공항, 또는 매항리 공군사격장 판결에서는 그러한 정도에 이르지 못하였다고 하여 위험에의 접근 이론을 인정하지 않거나 단순히 감액사유로만 활용하고 있으며, 하급심 법원도 군공항 등의 운영과 관련하여 위와 같은 입장을 고수하고 있다.

그러나 대법원의 판시 문언 그 자체만 보더라도 ① 그 피해가 직접 생명이나 신체에 관련된 것이 아니고 정신적 고통이나 생활방해의 정도에 그치는 경우, ② 침해행위에 고도의 공공성이 인정되는 때에는 면책이 가능하여야 할 것인데,

대부분의 항공기 소음소송이 ① 대규모 소송의 특성상 원고들 개개인이 개개의 피해를 입증하여 소송을 제기하는 것이 아니라, 즉 직접 자신의 생명이나 신체의 피해를 입증하여 소송을 제기하는 것이 아니고 정신적 고통, 생활방해 등을 주장하여 원고 스스로도 청구원인을 위와 같이 구성하고 있는 점, ② 공항의 운영, 특히 군사공항의 운영은 국가안보의 목적으로 헌법상 부여된 국토방위의 의무를 수행하는 것인데 이러한 행위보다 더 고도의 공공성을 가지는 행위를 상정하기는 어려운 점 등을 고려하면 현재 진행중인 대부분의 항공기 소음소송이 대법원이 실시한 위험에의 접근이론을 통한 면책이 가능한 수준으로 보임에도 불구하고 대법원이 이를 배척하는

것은 그 요건을 지나치게 엄격하게 적용하는 것으로 보인다.

특히 재판실무에서는 소음을 원인으로 한 손해배상청구소송에서 인격권 침해로 인한 생활방해 등에 대한 위자료의 청구가 통상의 예이고, 이는 손해에 대한 특별한 입증 없이도 수인한도를 넘은 소음의 침해가 있다는 점만 입증을 하면 경험칙상 그 손해를 인정하는 재판실무의 영향 때문인 것으로 보인다.¹⁶⁾ 이렇게 손해의 입증 자체도 간명화된 현실에서 위협에의 접근이론의 적용 역시 엄격히 하는 것은 지나치게 원고에게 치우친 편의적 법리해석이라 할 것이고, 피고에 과중한 책임을 부과하게 될 우려가 있으며 법원의 재량을 너무나 크게 인정하는 결과를 초래하게 된다.

대법원이 위와 같은 요건을 스스로 제시하면서도 현실적으로 이의 적용을 배척하고 있는 것은 위협에의 접근이론을 면책기준으로 삼지 않겠다는 강한 의지로 풀이되는 바 이는 위협에의 접근이론의 본질 및 그 적용범위, 요건 등을 지나치게 자의적으로 해석하고 있는 것으로 풀이된다.

(다) 정책적 고려의 미비 - 도덕적 해이현상 발생가능

다만, 대법원이 위와 같은 설시를 하는 것은 결국 법리적 측면에서 라기 보다는 정책적 측면에서 국가와 국민, 강자와 약자의 구도에서 이러한 소송을 파악하고 있기 때문으로 보여 진다. 즉, 국가는 국민에게 쾌적한 환경을 제공하여야 하는 헌법상 의무가 있는 바, 그러한 노력을 다하지 않고 단지 국가 시설물이 먼저 입주하였다는 이유만으로 위와 같은 헌법상 의무가 배제되는 것은 아니라는 것을 강조한 것이다.¹⁷⁾ 또한 도심의 확장이 전적으로 개개인의 사정으로 이루어진 것은 아니고 사회전반적인 현상으로 보아야 할 부분도 있는 점에서 대법원의 위와 같은 정책적 판단은 어느 정도 선에서는 수긍할 수 있을 것이다.

그러나 위와 같은 법원의 정책적 접근은 법리해석을 지나치게 자의적으로 만들고 또 다른 정책적 측면에서 큰 문제를 낳는다.

16) 손윤하, 앞의 논문, 2005, 221면.

17) 이준호, 앞의 논문, 2008, 81면.

우선 법리해석과 관련하여 법원은 위와 같은 입장에서 항공기 소음소송에 위협에의 접근이론을 적용함에 있어서 피해자의 인식가능성을 객관적인 기준에서 판단하지 아니하고 피해자 개인의 주관적인 사정을 참작하여 위협의 인식여부를 판단한 바, 원고의 주관적 인식가능성을 개별적으로 판단하는 것은 법을 매우 불명확하게 만들고 법원의 재량을 지나치게 확장하게 된다. 피해자들이 통상의 합리적인 사람이라면 분명히 소음발생의 위험을 충분히 알았을 것이라면 피해자 개인의 주관적인 사정에 의하여 몰랐다고 하더라도 이것은 책임분배에 있어 자기의 불이익으로 돌릴 수 있는 상에 해당하기 때문이다.¹⁸⁾

또한 정책적인 측면에 있어서도, 위협에의 접근이론을 엄격하게 적용하지 않을 경우, 위험시설이나 환경오염의 유발이 불가피한 시설에 배상금을 노리고 이주하는 악의의 당사자가 나타나거나 또는 합리적인 사람이라면 기울였을 주의를 기울이지 않는 도덕적 해이현상이 부추겨질 우려가 있다.¹⁹⁾

김포공항 사건에서 법원이 소음피해지역 또는 소음피해예상지역 지정, 고시 이후 이주자에 대하여도 단지 30%만을 감액할 뿐 70%에 상당하는 손해배상을 인정하는 것과 같이 소음피해 지역 또는 소음피해예상지역으로 지정한 이후에 전입한 자에 대해서까지 상당정도 배상책임을 인정할 경우, 전입자는 전입당시의 부동산 구입비 또는 임대료의 저감 그리고 손해배상액 등 이중으로 이익을 얻는 셈이 된다. 이렇게 되면 공항 인근으로 이주할 유인은 남게 되고 사회필수기반시설을 운용하기 위해 필요한 원충지대를 확보하려는 정부의 입법목적은 달성하지 못하게 될 우려가 있다.²⁰⁾ 비록 법원의 입장에 의하더라도 배상금만을 노리고 이주하는 악의의 전입자를 개별적으로 가려낸다면 면책이 가능할 수 있을 것이나 원고가 수십만에 이르는 소송에서 이러한 악의의 존재여부를 일일이 가려내는 것은 매우 어렵다고 볼 것이다.

이와 같이 법원이 소극적으로 위협에의 접근이론을 적용하게 된다면 결국 소음피해지역의 고시 또는 소음피해에 대한 공론화 등 법원이 제시한 위협에의 접근이론

18) 채영근, “항공기소음피해에 대한 국가배상판결에 대한 고찰”, 『항공우주법학회지』, 제20권 제1호, 2005. 6, 245면.

19) 채영근, 앞의 논문, 2005. 6, 244면.

20) 이준호, 앞의 논문, 2008, 82~83면.

적용시점을 기준으로 하더라도 그 이후에 진입한 원고의 경우 단지 30%정도만 감액 될 뿐 평생 소송을 계속 반복하여 배상금을 수령할 수 있는 문제가 생기고 이러한 점이 알려져 소송소송이 날이 갈수록 확대되는 결과만 불러오게 될 것이다.

(라) 책임소재의 문제

현재 소송소송의 피고는 민간공항의 경우 공항관리공단, 군공항의 경우 각 공군비행장이 상정되어 있다. 법원이 수인한도를 통한 위법성의 판단기준을 영조물의 하자에 의거 판단하기 때문으로 보이는데, 기본적으로 소음발생원이 이들 피고인 것은 부정할 수 없을 것이다. 그러나 위협의 공평분담의 측면에서 볼 때 과연 이들만이 책임의 주체인지에 대하여는 불명확한 측면이 있다. 예를 들어 소음피해가 공론화된 시점 등 법원이 제시하는 기준에 의하더라도 그 기준 이후 소음피해지역, 즉 수인한도를 초과한 소음피해지역에 대하여 만연히 건축허가 등을 내어준 지방자치단체 또는 건설업체 등이 그 책임에서 자유로울 수는 없을 것으로 보인다.

특히 주택법(구 주택건설촉진법)에서는 주택건축에 있어서 실내 소음도를 규제하고 있는바 대부분의 생활이 실내에서 이루어지는 점을 고려할 때 이러한 실내 소음도를 반영하여 이에 위배한 경우에는 일정한 비율에 따라 실내소음피해를 방지하지 못한 건설주체 등 역시 책임을 면하기 어려울 것이다.

그러나 현재 소송소송은 환경부 고시에 의거 옥외측정만을 원칙으로 하여 일률적으로 소음도를 측정된 뒤 소음발생주체에게만 책임을 부과하고 있는바 이러한 접근은 향후 끝없는 분쟁을 야기할 뿐이라는 데에서 문제가 있다.

위험에의 접근이론과 관련하여서, 이미 그 지역에 소음발생원이 자리한 상태에서(선주성), 이후 주택을 건설 분양한 회사의 경우에는 그 책임을 면하기 어려울 것임에도 이러한 점에 대한 고려가 현재는 이루어지지 않고 있다. 도로소음으로 인한 손해배상의 경우 법원은 분양회사의 책임을 일부 인정하면서, 즉 분양회사도 주민들이 정온하고 평온한 환경에서 생활할 수 있는 아파트를 건설하여 공급하여야 할 의무를 지는 것은 당연하다고 하면서도, 그러나 현실적으로 정해진 부지위에 아파트 건설을 해야 하는 회사로서는 현실적으로 소음원으로부터 충분한 이격거리를 두는 등의 방법으로 외부 소음

도를 줄이는 방법에는 한계가 있고 아파트를 공급한 이후에 주변 소음환경의 변화를 예측하는 것도 현실적으로 매우 어려움을 이유로 공급할 당시(입주시점)를 기준으로 소음도가 수인한도를 넘는 경우에만 손해를 배상할 책임이 있다고 판시하고 있다.²¹⁾

항공기 소음소송의 경우에도 향후 이러한 분쟁이 끊이지 않을 것으로 보이는데 법원은 이러한 점에 대한 고려가 미흡한 문제가 있다.

5. 소결

우리 법원은 항공기 소음소송에 있어 위험에의 접근이론을 받아들이고 있으면서 이 이론을 책임 감면의 도구로써 활용하고 있다. 이러한 법원의 접근방법은 원론적인 측면에서는 정당하다 할 것이나 세부적인 적용이나 이론 운용에 있어서는 위에서 지적한 것과 같이 많은 문제점이 드러나고 있는 것도 사실이다. 위험에의 접근이론이라는 것이 본질적으로 손해의 공평한 분담, 합리적인 위험분배라는 취지에서 개발된 이론임을 감안할 때 구체적 타당성을 상실하고 자의적이고 편의적으로 운영되는 획일화된 현재의 법원의 위험에의 접근이론 적용방식은 많은 문제가 있다고 할 것이다.

따라서 위에서 지적한 문제점들에 대한 개선방안 등을 뒤에서 좀더 자세히 서술하기로 한다.

IV. 개선방안

1. 구체적 타당성을 반영한 기준 다양화 필요

법원이 위험에의 접근이론을 항공기 소음소송에 적용함에 있어 구체적이고 개별적인 기준은 제시하지 못한 채 자의적이고 획일적인 기준만 제시하고 있는 문제는 이미 위에서 지적한 바 있다.

21) 박태현, 앞의 논문, 2008, 189면.

그러나 일반인의 통념에 비추어 보더라도 수많은 이해관계 또는 개별적 사정이 혼재되어 있는 소송에서 단 1개의 기준만으로 수많은 원고를 양분하는 법원의 태도는 지나친 편의주의적 발상이라는 점도 이미 지적한 바와 같다.

따라서 위협에의 접근이론을 개별적인 항공기 소음소송에 적용함에 있어서는 최소한의 객관적이고 세분화된 기준의 제시가 시급하다 할 것이다. 예를 들어 실내에서의 생활이 주를 이루는 도심과, 실외생활이 주를 이루는 농촌지역의 거주자의 경우라던가, 비행장 건설시점이 언제였는지 또는 당 비행장에 비행기가 취항하여 소음을 발생한 시기가 언제였는지 등을 최소한의 판단기준으로 삼을 필요가 있다.

또한 전입경위와 관련하여서도 개별적으로 이미 지어진 건조물에 전입한 것인지 또는 대규모로 분양되는 주택에 다수인이 전입한 것인지 등도 소송에서 충분히 고려될 필요가 있을 것이다.

특히 위협에의 접근이론의 기준시점 설정과 관련하여서는 현재 법원과 같이 단 1시점을 선정한 뒤 모든 원고들을 양분하는 방식은 큰 문제가 있다. 이러한 접근은 구체적 타당성에 대한 고려가 전혀 없을 뿐만 아니라, 법원이 제시한 시점 역시 아무런 합리적인 근거 없이 소음소송이 공론화 된 시점 등으로 추상적인 시점을 제기하여 향후 더 큰 분쟁의 소지가 될 뿐이기 때문이다.

따라서 위협에의 접근이론의 적용과 관련한 기준시점의 설정은 지금보다 더 세분화할 필요가 있다. 특히 공론화된 시점 등과 같은 추상적이고 근거가 부족한 주관적인 시점보다는 보다 객관적이고 납득할 수 있는 시점을 법원이 연구하여 제시해야 할 것이며 기준시의 설정도 감액비율을 달리하는 등으로 여러 개를 설정하는 방안 등을 논의하여야 할 것이다.

예를 들어 A비행장이 1970. 3. 건설되고 1970. 3. 비행기가 취항하기 시작하여 유사한 운항횟수로 운항되던 중 1990. 3. 새로운 비행기가 다수 취항하여 소음이 대폭 증가한 경우, 또 2000. 3. 부터는 지역주민들 대다수가 소음소송을 제기하여 소송이 진행 중인 지역임이 명백해진 경우를 본다.

현재 이러한 경우라 하더라도 위와 같은 사정을 전혀 고려함이 없이 법원은 A비행장 인근에서 소음피해를 주장하며 소송을 제기한 원고 모두를 단 하나의 기준 즉

위와 같은 객관적인 시점이 아닌 단지 사회적으로 소음이 공론화된 1989년 1시점을 기준으로 그 이전은 손해액의 100%를 인정하고 그 이후는 손해액의 70%를 인정하는 접근방법을 취하고 있다. 이러한 접근은 오히려 주관적이고 추상적인 기준에 의존하여 원, 피고 모두가 이를 수증하기 어렵다 할 것이고 기준시점 이후라 하더라도 단지 30%의 감액만을 인정하게 되어 향후 무한의 소송이 계속되는 분쟁의 촉발계기가 될 수 있는 점에서 부당하다.

따라서 위험에의 접근이론의 적용에 있어서는 최소한 객관적이고 원고, 피고가 모두 수증할 수 있는 시점, 예를 들어 '그 지역에서 소음발생이 시작된 시기', '지역 주민 대다수가 소음피해를 인지한 시기' 등으로 세분화하여 감액비율을 달리하려 적용할 필요가 있다.

위 A비행장의 경우에도 A비행장이 건설되고 소음발생이 개시된 1970. 3.을 기준으로 그 이전 거주민에 대하여는 손해배상을 모두 인용하고 이후부터 1990. 3.까지의 전입자에 대하여는 30%를 감액, 1990. 3. 이후 2000. 3.까지의 전입자에 대하여는 50%를 감액, 2000. 3. 이후의 전입자에 대하여는 100% 면책하는 등으로 기준시점의 설정을 세분화할 필요가 있다. 또한 이러한 기준시점의 설정에 있어서는 당해 비행장의 연혁과 지역주민의 당해 비행장에 대한 인지여부 등을 필수적으로 함께 고려하여야 할 것이다.

즉, A비행장의 경우에는 1970. 3.부터 항공기가 다수 취항하였고 그 지역의 랜드마크로서 기능한 경우라면 최소한 당시부터 지역민들에게 공항의 존재 및 소음의 발생은 명백하다고 보아야 할 것이므로 이후 전입자에 대하여 감액 또는 면책을 인정하여야 할 것이지만, 예를 들어 B비행장의 경우 1970. 3. 부터는 소수의 비행기만 취항하다가 1990. 3. 부터 다수의 비행기가 취항하며 소음발생이 주민들에게 인지된 경우라면 A비행장과 달리 1970. 3. 부터 1990. 3. 까지의 전입자에 대하여 전액을 인정할 실익이 있고 기준시작시점을 1990. 3. 으로 설정할 필요성이 있다고 볼 것이다. 또한 위에서 지적한 농촌, 도시의 구별등도 이러한 시점의 선정에 있어 고려해야 한다고 본다.

이와 같이 최소한의 객관적인 기준을 설정하여야만 법리적으로 보다 세밀할 뿐만 아니라 정책적으로도 위협에의 접근이론을 통한 악의적 전입자를 방지하는 등의 목표도 달성할 수 있을 것으로 보인다.

특히 지역에서 대부분의 원고에 의하여 소가 제기된 시점 이후 등과 관련하여서는 과감하게 이후 전입자에 대하여 손해배상을 인정하지 않거나 상당한 비율의 감액을 함으로 인해서 향후 계속되는 소제기와 분쟁의 증폭을 예방할 수 있을 것이다.

2. 적용요건의 완화 필요성

현재 법원은 위협에의 접근이론을 지나치게 엄격하게 적용함으로 인하여 당 이론을 지나치게 자의적으로 해석하고 있다. 법원의 이론에 따르면 현실적으로 위협에의 접근이론을 통한 책임의 면책은 불가능하게 된다. 위에서 이미 한차례 지적한 것과 같이 현재 소음소송 대부분이 대법원이 제시한 면책의 기준에 부합함²²⁾에도 불구하고 법원이 임의로 면책요건을 엄격하게 해석하는 것은 스스로 모순에 빠진 것이라고 볼 것이다. 법원은 이러한 이론의 적용에 있어 스스로 제시한 요건 등에 대하여는 과감하게 이를 적용하여 법리를 엄밀히 해석하고 이를 통해 정책적 목표까지 달성할 수 있도록 하여야 할 것이다.

또한 대부분의 하급심이 민간공항과 군공항에 있어 수인한도 또는 위협에의 접근이론의 적용범위 등을 같이 보고 있으나, 남북이 분단되어 있는 우리나라의 현실 및 국가안보, 국토방위의 중요성을 고려할 때 위협에의 접근이론의 적용에 있어서 또는 수인한도의 판단에 있어 국토방위를 위해 존재하는 군공항과 사적인 이익을 위해 운용되는 민간공항에 대하여는 적용요건을 달리하여 군공항의 경우 적용요건을 완화할 필요성이 있다. 군공항의 전투기 운용의 경우 대법원이 스스로 제시한 고도의 공공성이 인정되는 대표적인 사례라고 보아야 하기 때문이다.

22) 원고들 개개인이 직접 자신의 생명이나 신체의 피해를 입증하여 손해배상청구를 하는 것이 아닌 단순한 생활방해 정도의 피해를 청구원인으로 제시하고 있으며, 국가안보를 위한 군사작전 이상의 공공성을 가지는 행위를 상정하기 어려우며, 접근 후 피해증가 등의 사정이 전혀 나타나지 않는다.

3. 엄밀한 법리적용을 통한 정책적 목적의 달성

현재의 법원의 태도와 같이 단지 1시점을 선정하여 원고를 양분한 다음 이후 전입 원고에 대하여 단지 30%의 감액만을 인정하게 된다면 도덕적 해이, 분쟁의 증폭과 같은 문제가 생길 수 있음은 이미 위에서 지적하였다. 비록 법원의 위와 같은 판단이 피해자를 고려한 정책적 접근이라 보더라도 위와 같은 단순하고 획일적인 접근은 오히려 분쟁을 조장할 수 있다.

따라서 정책적인 측면에서도 위험에의 접근이론을 과감하고 엄격하게 적용하여 위험발생원에 고의로 이주하거나, 합리적인 사람이라면 기울였을 주의를 기울이지 않은 채 만연히 이주하는 원고들을 차단하고 향후 계속되는 소음소송을 일정부분 억제할 필요성이 생긴다.

특히 법리해석 측면에서도 피해자의 인식가능성을 현재와 같이 주관적으로 파악하여서는 안 되고 통상의 합리적인 사람을 기준으로 객관적으로 파악하여 일반인의 통념을 기준으로 합리적인 기준점 이후의 전입자에 대하여는 전면적 책임면제 또는 감액비율의 강화 등을 통하여 위험에의 접근이론을 보다 정밀하게 적용하여야 할 것이다.

대다수의 지역민이 소음피해를 인지하고 있는 시점에 만연히 이를 감수하고 들어온 전입자의 경우 대부분 저렴한 토지이용, 저렴한 임대차비용등으로 이익을 얻고 들어온 경우가 많은데 이에 더하여 손해배상까지 전부 인정하는 경우라고 한다면 사회정책적으로 오히려 소음유발지역에서 국민들을 이격시키지 못하고 반대로 유입을 촉진할 수 있는 반작용이 발생할 수도 있는 점을 고려하여 이와 같은 장기적 관점도 고려하여 위와 같이 위험에의 접근이론의 과감한 적용이 필요하다고 할 것이다.

4. 소음발생주체의 책임 명확화

현재 항공기 소음과 관련하여서는 위에서 이미 지적한 것과 같이 소음발생원인 공항이 전적으로 책임을 지고 있을 뿐 다른 부분은 별로 고려되고 있지 않는 듯하다.

이로 인하여 소송진행 중 소음감정 등을 통하여 소음피해지역임이 명백히 밝혀진 지역에서도 대규모로 택지개발이 이루어지고, 신규로 많은 수의 주민이 전입 오는 등

문제가 장기화되고 증폭되는 측면이 발생하고 있는 것이 현실이다.

지방자치단체는 지방자치단체대로 이러한 측면은 고려하지 않고 소음발생지역에 대하여 만연히 건축허가를 해주고 있으며, 건설회사 역시 소음소송 등은 고려하지 않고 단기적인 안목에서 건설을 진행하고 있는 바, 결국 소음발생원에게 전적인 책임을 묻는 것은 점점 힘들어지고 있다.

따라서 장기적인 안목에서 분쟁을 예방하고 국민의 피해를 저감하기 위하여는 단순히 소음발생원에만 책임을 묻는 현재의 접근방법을 탈피하여 위험에의 접근이론 등 관련 법리를 면밀히 검토하여 그 책임소재 및 책임비율을 명확히 가릴 필요가 있을 것이다.

V. 결론

최근에 들어서야 항공기 소음으로 인한 피해가 사회문제화 되었고 특히 매항리 사건, 김포공항 사건으로 2000년대 후반에 이르러서야 소음소송이 활발히 논의되기 시작하였다. 이로 인해 법리적 검토 등이 면밀하게 이루어지지 못한 상태에서 항공기 소음소송이 진행된 측면이 있음을 지적하지 않을 수 없다. 많은 수의 국민들이 피해를 입고 있는 측면도 고려하여야 할 것이지만 성급한 결론은 오히려 사회적 비용을 더욱 증가시킬 수 있으며, 군공항 등의 경우에는 결국 배상의 주체 역시 국가로서 국민들이 이를 부담해야 하는 측면도 있으므로 이러한 점을 충분히 고려하여 소음소송을 좀 더 면밀하게 진행해야 할 것이다.

그러나 위에서 지적한 여러 가지 문제들을 법원이 충분히 고려하지 않은 채 소송을 진행시키고 있으므로 이러한 점에 대한 숙고를 법원이 더 해야 할 것으로 보이며 법리적인 측면에서도 위험에의 접근이론의 엄밀한 해석과 세밀한 분석을 통하여 위험에의 접근이론의 본질에 맞게 이론을 소송실무에 적용하여야 할 것이고 정책적인 측면에 있어서도 이 이론의 합리적이고 과감한 적용을 통하여 국가의 이익과 국민전체의 이익, 또 피해자의 손해전보 모두를 만족시킬 수 있는 개선방안을 강구하고 개발해야 할 것이다.

참고문헌

- 이준호, 「항공기소음에 대한 규제와 손해배상청구」, 석사학위논문, 경희대학교 대학원, 2008.
- 장시현, 「수인한도의 판단기준에 관한 연구」, 석사학위논문, 서울시립대학교 대학원, 2004.
- 강종선, “항공기소음 관련 민사소송의 제 논점”, 「사법논집」, 제44집, 법원도서관, 2007.
- 박태현, “도로소음으로 인한 손해배상청구에서 토지이용의 선후관계에 따른 관련당사자들의 민사책임의 양상 고찰”, 「환경법과 정책」, 제1권, 강원대학교 비교법학연구소, 2008.
- 소정수, “항공기 소음소송과 관련된 몇 가지 문제점—수인한도를 중심으로—”, 「송무자료집」, 제11집, 서울고등검찰청, 2008.
- 손윤하, “항공기소음에 의한 피해구제를 위한 민사소송의 문제점”, 「법조」, 제582호, 법조협회, 2005.
- 정형근, “교통공해와 영조물책임”, 「인권과 정의」, 제380호, 대한변호사협회, 2008.
- 채영근, “항공기소음피해에 대한 국가배상판결에 대한 고찰”, 「항공우주법학회지」, 제20권 제1호, 항공우주법학회, 2005.

Lee v. Florida Public Utilities Co. 145 So 2d 299, Fla 1962.

Lawrence v. Eastern Airlines, Inc. 81 So. 2d 632, 634, Fla 1955.

[Abstract]

A Study on doctrine of 'Coming to Nuisance'
in suits for aircraft noise damages

Yun, Soo Jin

The doctrine of Coming to a nuisance is generally discussed in traffic noise and aircraft noise of Environmental laws. This is the doctrine about 'if we could dismiss the whole or part of plaintiffs in cases they moved in the area in question with understanding the possible environmental damages caused by noise.' But there is no established precedent about the doctrine yet, it is a more likely developing theory, and the Court also didn't present the exact standard of this doctrine.

In this paper, after discussing in detail about how we could apply the doctrine of coming to a nuisance, especially in aircraft noise, I concluded that many of lawsuits in aircraft noise have been processed without enough juridical considerations. There is a need to consider this doctrine more closely, so I suggest that we should set more strict and logical standard to clarify the responsibility of the noise source, furthermore, to apply the doctrine of coming to a nuisance more frequently and reasonably.

주 제 어 위협에의 접근이론, 수인한도, 항공기소음, 소음피해, 손해배상

Key Words the doctrine of coming to a nuisance, the level of acceptability, a aircraft noise, noise damage, compensation