

서울남부지방법원

제 11 민사부

판 결

사 건 2006가합14470 손해배상(공)
원고(선정당사자) 김○○
서울 양천구 신월동 ○○
소송대리인 변호사 오정현
피 고 대한민국
법률상대표자 법무부장관 이귀남
소송수행자 최은국
변 론 종 결 2009. 9. 4.
판 결 선 고 2009. 10. 9.

주 문

1. 피고는 별표 기재 원고(선정당사자) 및 선정자들에게 별표 '인용금액'란 기재 각 돈 및 각 이에 대하여 2006. 9. 12.부터 2009. 10. 9.까지는 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.
2. 원고(선정당사자)의 나머지 청구를 모두 기각한다.
3. 소송비용 중 2/5는 원고(선정당사자)가, 나머지는 피고가 각 부담한다.

4. 제1항은 가집행할 수 있다.

청 구 취 지

피고는 별표 기재 원고(선정당사자) 및 선정자들에게 별표 '청구금액'란 기재 각 돈 및 각 이에 대하여 이 사건 소장부분 송달 다음날부터 다 갚는 날까지 연 20%의 비율로 계산한 돈을 지급하라.

이 유

1. 기초사실

가. 당사자 관계

(1) 원고(선정당사자) 및 선정자들(이하 '원고 등'이라 한다)은 김포국제공항(이하 '김포공항'이라 한다) 인근의 서울 양천구 신월동, 부천시 오정구 고강동, 원종동 일대에 거주하는 주민들로서 원고 등이 각자의 가옥에 거주한 날은 별표 '전입' 및 '퇴거'란 기재와 같다.

(2) 피고는 항공법 제75조, 제94조, 제80조, 제112조, 제132조, 제147조 각 규정에 의하여 항공기 이·착륙을 포함한 공항의 관리에 관한 권한과 책임이 있는 자이다.

나. 김포공항의 연혁

(1) 김포공항은 1939년 처음 활주로가 건설된 이래, 1951년부터 1957년까지는 미군에 의해 활주로가 확장되어 미군비행장으로 사용되었고, 1958. 1. 30. 국제공항으로 지정되었으며, 1975년부터 1980년까지의 1단계 확장사업을 통해 국제선 제1터미널을 신축하였다.

(2) 그 후 점점 증가하는 수도권 항공기 수송 수요에 대처하고 88올림픽 개최에 따른 여객수송의 효율화를 기하기 위하여, 1982년부터 1987년까지의 2단계 확장사업이 시행되어, 기존의 활주로가 연장(3,200m × 45m → 3,600m × 45m)되고 새 활주로(3,200m × 45m, 이하 '제2활주로'라 한다) 및 국제선 제2터미널이 신설되었는데, 제2 활주로는 1987. 4. 1. 개통되었다.

(3) 김포공항에 있던 국제선 항공노선은 2001. 3. 29. 새로 건설된 인천국제공항으로 이전하였고, 그 후 국내선 항공기와 일부 국제선 항공기만이 김포공항을 이용하고 있다.

다. 항공기의 소음

(1) 항공기 소음의 특성

항공기 소음은 금속성 고주파음으로 상공에서 다량으로 발생하는 충격음이므로 다른 소음원에 비하여 피해지역이 광범위하다.

(2) 소음의 측정단위

항공기 소음영향도를 측정하는 단위로는 웨클(WECPNL, 가중등가평균총소음량, Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level, 이하 'WECPNL'이라 표시한다)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, 구체적인 산정방법은 항공법 시행규칙 제273조에 규정되어 있는 바, 우리나라에서는 1991. 11. 5. 환경처에서 고시한 '소음, 진동 공정시험방법'에 따라 이를 항공기 소음의 측정단위로 채택하였고, 일본이나 국제항공기구 역시

마찬가지이다.

한편 국가 또는 지방자치단체가 법령의 제정이나 행정계획의 수립 및 사업집행시 지켜야 할 환경기준을 정하고 있는 환경정책기본법은 환경소음기준에 관하여 전용주거지역은 주간 50dB, 야간 40dB, 일반주거지역은 주간 55dB, 야간 45dB, 상업지역은 주간 65dB, 야간 55dB, 공업지역은 주간 70dB, 야간 65dB로, 도로변 공업지역은 주간 75dB, 야간 70dB로 각 규정하고 있다(WECPNL값은 dB값에 대략 13을 더한 값과 같다).

(3) 소음으로 인한 피해

사람이 일정한 수준 이상의 소음에 장기간 노출된 경우, 만성적인 불안감, 집중력 저하, 잦은 신경질 등의 정신적인 고통을 입게 되고, 회화방해, 전화통화방해, TV·라디오 시청장애, 독서방해나 사고중단, 수면방해 등 일상생활을 정상적으로 영위하는 데에 많은 지장이 있게 되며, 그 정도가 심한 경우 난청이나 이명 등 신체적인 이상이 나타날 가능성이 있다.

(4) 항공기 소음대책

일반적인 항공기 소음대책으로 크게는 소음발생원대책, 공항주변대책이 있으며, 소음발생원대책으로는 저소음 항공기의 도입, 이·착륙 방식 및 절차의 개선, 야간비행제한 등이, 공항주변대책으로는 완충녹지 조성, 이주비 지원, 주택방음공사의 보조, TV 수신장애대책보조, 순회건강진단 등이 있으며, 피고 및 한국공항공사는 김포공항의 항공기 소음 저감대책의 일환으로서 항공기 심야시간 정비 및 운항규제, 항공기소음 정밀측정조사 및 소음지역 실태조사, 고소음 항공기 운항 전면금지, 항공기 소음대책 공청회 개최, 김포공항 신계류장에 방음벽설치, 방음시설 설치 기준 및 소음예측 프로

그램 개발, 주택방음시설 설치에 관한 주민 설문조사, 주택방음시설 설치 등을 실시하여 오고 있다.

라. 관련법규 등의 내용

(1) 항공법 관련 규정

(가) 항공법

제107조 (소음피해방지대책의 수립 등)

- ① 국토해양부장관은 항공기에 의한 소음의 피해를 방지 또는 저감시킬 필요가 있는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 소음피해방지대책을 수립·시행하거나 사업시행자 또는 공항시설관리자에게 소음피해방지대책을 수립·시행하게 할 수 있다.
- ② 국토해양부장관은 제1항에 따른 소음피해방지대책을 수립하여야 할 공항소음피해지역 또는 공항소음피해예상지역을 미리 지정·고시하여야 한다.
- ③ 시·도지사는 대통령령이 정하는 바에 따라 제2항의 공항소음피해지역 또는 공항소음피해 예상지역에서 시설물의 설치 또는 용도를 제한할 수 있다.

(나) 항공법 시행령

제40조 (소음대책 수립 등)

- ① 법 제107조 제1항에 따른 소음피해방지대책(이하 "소음피해방지대책"이라 한다)은 「군사기지 및 군사시설 보호법 시행령」 별표 2 제1호부터 제3호까지의 규정에 해당되는 공항(부산광역시 강서구에 있는 것은 제외한다)을 제외한 공항에 대하여 수립·시행한다.
- ② 국토해양부장관은 제1항에 따라 소음피해방지대책을 수립·시행하여야 하는 공항의 사업시행자 및 공항시설관리자로 하여금 법 제107조 제2항에 따라 국토해양부장관이 지정·고시한 공항소음피해지역 또는 공항소음피해 예상지역에 대하여 다음

각 호의 사항을 포함하는 소음피해방지대책을 수립하도록 하여야 하며, 소음영향도에 따라 재원의 범위에서 대책사업을 시행하게 할 수 있다.

1. 항공기 소음을 줄이기 위한 사업계획
2. 토지이용계획
3. 재원의 조달 및 투자계획
4. 사업시행으로 인한 효과
5. 항공기 소음을 감시하기 위한 소음 감시·측정 시스템의 설치·운영. 다만, 「소음·진동 규제법」 제3조에 따라 설치된 측정망을 이용하여 항공기 소음영향도 측정 및 저소음운항절차 위반 여부 감시를 할 수 있는 경우에는 그러하지 아니하다.
6. 그 밖에 국토해양부장관이 정하는 사항

③ 소음피해방지대책의 수립·시행에 관하여는 제30조 및 제31조를 준용한다.

제41조 (공항소음피해지역 등의 지정·고시)

- ① 국토해양부장관은 법 제107조 제2항에 따라 관계 행정기관의 장과 협의하여 공항소음피해지역 또는 공항소음피해 예상지역을 소음영향도에 따라 지정한 후 다음 각 호의 사항을 관보에 고시하여야 한다. 고시한 사항을 변경하는 경우에도 또한 같다.
 1. 공항소음피해지역 또는 공항소음피해 예상지역의 위치 및 면적
 2. 공항소음피해지역 또는 공항소음피해 예상지역을 표시한 지형도
 3. 그 밖에 국토해양부장관이 정하는 사항
- ② 국토해양부장관은 제1항에 따라 지정·고시된 공항소음피해지역 또는 공항소음피해 예상지역에 대하여 5년마다 그 지정의 타당성을 검토하여야 한다.

③ 국토해양부장관은 제1항에 따른 지정·고시를 한 경우에는 관할 시·도지사에게 해당 지역에 관한 도면 등을 송부하여 1개월 이상 일반인에게 공람시키도록 하여야 한다.

④ 관할 시·도지사는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제18조에 따른 도시기본계획을 수립할 때에는 제1항에 따라 지정·고시된 사항을 활용하여야 한다.

제42조 (시설물의 설치 제한 등)

① 법 제107조 제3항에 따라 시·도지사는 제41조 제1항에 따라 공항소음피해지역 또는 공항소음피해 예상지역으로 지정·고시된 지역에 대해서는 소음영향도를 고려하여 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 시설물의 설치 또는 용도를 제한하거나 일정한 조건을 붙여 제한을 완화할 수 있다.

② 시·도지사는 제1항에 따른 조건을 이행하지 아니한 자에게는 일정한 기간을 정하여 다음 각 호의 조치를 명할 수 있다.

1. 시설물의 용도 변경
2. 소음피해방지시설의 보완

③ 특별시장·광역시장 또는 특별자치도지사·시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다)은 제41조에 따라 지정·고시된 공항소음피해지역 또는 공항소음피해 예상지역에 「건축법」에 따라 시설물의 설치를 허가하였을 때에는 그 허가 내용(소음피해방지시설 설치를 조건으로 한 경우에는 그 내용을 포함한다)을 사업시행자 또는 공항시설관리자에게 통보하여야 한다.

(다) 항공법 시행규칙

제271조 (공항소음피해지역 등의 지정)

지방항공청장은 법 제107조 제2항 및 영 제41조 제1항에 따라 공항소음피해지역 또

는 공항소음피해 예상지역을 항공기 소음영향도에 따라 다음 표의 구역별로 지정·고시하여야 한다.

구분	지역	소음영향도 (단위:WECPNL)	소음방지대책
소음피해지역	제1종구역	95 이상	이주대책
	제2종구역	90 이상 95 미만	주택방음시설
소음피해예상지역	제3종구역	가 지구	TV수신장애대책
		나 지구	
		다 지구	75 이상 80 미만

제272조 (소음피해방지대책사업 시행의 범위)

① 법 제107조에 따른 항공기 소음피해방지대책(이하 "소음대책"이라 한다)의 수립 및 시행기준은 다음 각 호와 같다.

1. 소음대책은 각 공항별로 소음영향도의 정도에 따라 소음의 정도가 심한 구역 또는 지구부터 마련하여 시행하되 소음영향도가 낮은 구역 또는 지구의 소음대책은 소음영향도가 더 높은 구역 또는 지구의 소음대책의 시행이 완료된 후에 마련하여 시행하도록 한다. 다만, 지방항공청장은 필요하다고 인정하는 경우에는 제1종 및 제2종 구역의 소음대책을 병행하여 마련·시행하도록 할 수 있으며, 학교에 대해서는 제1종·제2종 및 제3종 구역의 소음대책을 병행하여 시행하도록 할 수 있다.
2. 제1종 구역 안에 이주를 원하는 자가 있는 경우에는 이주를 원하는 자에 대한 이주대책을 마련하여 시행하도록 하여야 한다.
3. 제1종 구역 안에 이주를 원하지 아니하는 자가 있는 경우 제1종 구역과 제2종 구역 및 제3종 구역 안에는 방음시설을 설치하도록 하여야 한다.
4. 소음대책을 마련·시행 중인 지역에 대하여 텔레비전 수신장애대책, 소음피해주

민의 편익증진을 위한 공동이용시설의 설치지원 대책을 마련하여 시행할 수 있으며, 방음시설의 설치를 마친 학교에 대해서는 냉방시설의 설치를 지원할 수 있다.

5. 제3호 및 제4호에 따른 시설을 인수한 자는 해당 시설을 유지·보수하는 등 관리에 필요한 조치를 하여야 한다.

② 제1항 제3호와 제4호에 따른 방음시설 설치와 공동이용시설 설치를 지원하는 경우에는 국토해양부장관이 정하여 고시하는 방음시설 설치기준 및 공동이용시설 지원 대상에 따라 방음시설을 설치하고 공동이용시설을 지원하여야 한다.

③ 공항개발사업시행자 또는 공항시설관리자는 제1항제5호에 따라 관리되고 있는 시설 중 제3호에 따른 방음시설과 제4호에 따른 시설(학교의 냉방시설만 해당한다)이 설치된 후 10년 이상이 지나 기능이 저하된 경우에는 해당 시설의 보수·재설치 등을 지원할 수 있다.

제274조 (소음영향도에 따른 시설물의 설치제한 등)

법 제107조제3항 및 영 제42조에 따른 공항소음피해지역 또는 공항소음피해 예상지역 안의 시설물의 설치제한은 별표 49에 따르고, 시설물 용도제한은 별표 50에 따른다. (별표 생략)

(2) 소음·진동규제법 관련 규정

(가) 소음·진동규제법

제39조 (항공기 소음의 규제)

① 환경부장관은 항공기 소음이 대통령령으로 정하는 항공기 소음의 한도를 초과하여 공항 주변의 생활환경이 매우 손상된다고 인정하면 관계 기관의 장에게 방음시설의

설치나 그 밖에 항공기 소음의 방지에 필요한 조치를 요청할 수 있다.

- ② 제1항에 따라 필요한 조치를 요청할 수 있는 공항은 대통령령으로 정한다.
- ③ 제1항에 따른 조치는 항공기 소음 규제에 관한 다른 법률이 있으면 그 법률로 정하는 바에 따른다.

(나) 소음·진동규제법 시행령

제9조 (항공기 소음의 한도 등)

- ① 법 제39조 제1항에 따른 항공기 소음의 한도는 공항 인근 지역은 항공기소음영향도(WECPNL) 90으로 하고, 그 밖의 지역은 75로 한다.
- ② 제1항에 따른 공항 인근 지역과 그 밖의 지역의 구분은 환경부령으로 정한다.
- ③ 법 제39조 제2항에 따른 공항은 「항공법 시행령」 제40조 제1항에 따른 공항으로 한다.

(다) 소음·진동규제법 시행규칙

제49조 (공항주변의 지역 구분)

영 제9조 제2항에 따른 공항 인근지역과 그 밖의 지역의 구분은 다음 각 호와 같다.

- 1. 공항 인근지역 : 「항공법 시행규칙」 제271조에 따른 소음피해지역
- 2. 그 밖의 지역 : 「항공법 시행규칙」 제271조에 따른 소음피해예상지역

마. 김포공항 주변 소음의 정도

(1) 김포공항에는 Boeing 737-400/500, Boeing 737-800/900, Boeing 747-400, Boeing 777-200, Airbus 300-600, Airbus 320-200, ATR 72, Q400(DHC-8-400) 등과 같은 항공기들이 운항하였으며, 2003년부터 2008년까지의 연도별 항공기 운항 횟수는 다음과 같다.

연도	항공기 운항횟수 (단위 : 회)		
	도착	출발	합계
2002년	64,193	64,235	128,428
2003년	63,163	63,180	126,343
2004년	52,934	52,989	105,923
2005년	47,401	47,386	94,787
2006년	47,513	47,430	94,943
2007년	50,071	50,053	100,124
2008년	54,049	53,966	108,015

(2) 김포공항 인근 지역에 대한 소음피해지역 지정고시일은 1993. 6. 21.이고 제3종 구역 중 다 지구는 2004. 7. 3. 항공법 시행규칙 개정으로 새로이 소음피해 예상지역에 포함되었다.

(3) 이 사건 감정보고서(갑 제4호증)의 감정인인 김선태는 소음피해영향 감정을 하면서 7일에 걸쳐 고강아파트를 비롯한 고정지점 5곳과 동원아파트를 비롯한 이동지점 15개 지점에서 자동소음측정장비를 사용하여 소음을 측정하였고, 이러한 소음실측결과와 비행 패턴에 대한 조사를 병행한 소음도 분석을 통해 INM(Integrated Noise Model) 모델을 운영하여 작성한 소음측정결과는 별표 '소음도(WECPNL)'란 기재와 같다.

[인정근거] 다툼 없는 사실, 갑 제1 내지 5호증(각 가지번호 포함)의 각 기재, 변론 전체의 취지

2. 손해배상책임의 발생

가. 당사자의 주장

(1) 원고 등의 주장

원고 등은, 피고가 공항과 주변지역에 완충지대를 설치하거나 항공기의 이착륙 횟수를 제한하고 추가 소음방지시설을 설치하는 등으로 항공기의 소음에 대한 적절한 조치를 취하여야 함에도 이를 이행하지 아니한 관리상의 하자로 말미암아 원고 등이

항공기의 소음으로 인한 손해를 입었으므로, 피고는 국가배상법 제5조에 의하여 이를 배상할 의무가 있는바, 원고 등의 거주기간 중 2001. 3. 29. 김포공항의 국제선이 인천 국제공항으로 이전되기 전의 3년분의 손해(각 547,500원) 및 이 사건 소 제기 3년 전인 2003. 8. 30.부터 2009. 6. 30.까지 원고 등이 입은 정신적 손해의 배상을 청구한다.

(2) 피고의 주장

① 이 사건 항공기 소음이 항공기가 운항하는 이상 당연히 발생할 수밖에 없고, 공항을 설치하고 운영하면서 소음의 발생 자체를 방지하는 것은 과학적, 기술적, 물리적으로 불가능하며, 따라서 피고가 항공법 등 관계법령과 예산의 범위 내에서 최선의 노력을 다하여 소음대책사업을 수행하여 온 이상 피고는 김포공항의 설치·관리와 관련된 어떠한 과실도 없고, ② 원고 등은 자신들의 거주지가 소음피해지역 또는 소음피해예상지역으로 지정된 지역임을 알고도 위 지정, 고시 후에 입주하였는바, 이들은 충분히 소음피해를 피할 수 있었고, 입주하던 당시에 충분히 소음피해가 있으리라는 사정을 예견할 수 있었음에도 스스로 이를 용인하고 위 지역에 입주하였으므로, 이러한 점에 비추어 고도의 수인의무가 인정되어야 하며, ③ 원고 등 중 김포공항의 국제선이 인천국제공항으로 이전되기 전의 3년분의 손해(각 547,500원)를 청구하는 부분은 불법행위를 안 날로부터 3년이 지난 것으로 단기소멸시효가 완성되었다고 주장한다.

나. 판단

(1) 하자의 존부

(가) 판단기준

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(대법원 2002. 8. 23. 선고 2002다9158 판결 참조), 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 입히는 경우까지 포함된다고 보아야 할 것이다(대법원 2004. 3. 12. 선고 2002다14242 판결 참조).

그리고 수인한도의 기준을 결정함에 있어서는 일반적으로 침해되는 권리나 이익의 성질과 침해의 정도뿐만 아니라 침해행위가 갖는 공공성의 내용과 정도, 그 지역환경의 특수성, 공법적인 규제에 의하여 확보하려는 환경기준, 침해를 방지 또는 경감시키거나 손해를 회피할 방안의 유무 및 그 난이정도 등 여러 사정을 종합적으로 고려하여 구체적 사건에 따라 개별적으로 결정하여야 할 것이고(대법원 2005. 1. 27. 선고 2003다49566 판결 등 참조), 주민들이 소음피해를 알고면서도 스스로 소음원에 접근하였다는 점은 아래에서 보는 바와 같이 손해배상액의 감경에서 고려할 요소이지 수인한도의 범위나 피고의 면책여부에서 고려할 것은 아니다.

(나) 구체적 요소의 고려

원고 등 중 다수는 항공법 시행규칙상 소음피해지역 또는 소음피해예상지역으로 지정된 지역에 거주하여 온 기간이 1990년대 중반부터 현재까지 10여 년 정도로 장기간인 점, 소음으로 인한 피해는 원고 등이 당해 지역에 거주하는 한 계속될 것이고 피고나 관련 기관의 피해방지대책은 단기간 내에 이루어지기 힘든 점, 김포공항은 군사비행장에 비해 공공성이 크지 아니한 점, 환경정책기본법 제10조 제1, 2항, 동 시

행령 제2조 별표1에 의하면 공업지역은 주간 70dB, 야간 65dB로 각 규정하고 있는 점, 2004. 7. 3. 제3종 소음구역 중 다 지구(75WECPNL 이상 80WECPNL 미만)가 소음피해예상지역에 포함되었으나 아직 이에 해당하는 지역이 지정·고시되지 아니한 점 등을 종합적으로 고려하면, 김포공항 주변의 소음침해가 환경정책기본법상 공업지역의 주간 소음도인 70dB(≒ 83WECPNL)과 유사한 수치인 80WECPNL 이상의 소음에 노출된 지역에 거주하는 원고 등에 대하여 수인한도를 초과하여 위법성을 띠는 것이라고 인정함이 상당하다.

또한 일반적으로 수인한도를 넘어서는 소음에 노출된 지역의 주민들은 소음으로 인한 정신적, 신체적 피해의 가능성과 위험성 및 생활방해로 정신적 고통을 받게 되고 이로 인하여 정신적 손해를 입었고, 이러한 손해는 원고 등 개개인의 생활 조건의 차이에 관계없이 기본적인 부분에 있어서는 동일하기 때문에 그 침해로 인한 정신적 고통의 성질 및 정도, 신체적 피해의 위험성 및 생활방해도 구체적 내용에 있어서 약간의 차이가 있을지는 몰라도 그 주요 부분에 있어서는 동일하여 원고 등은 거주지역과 거주기간에 따라 같은 정도의 손해를 입었다고 봄이 상당하므로, 결국 피고는 80WECPNL 이상의 소음도 이상의 지역에서 거주하는 원고 등에게 항공기 운항으로 발생한 소음으로 인해 입은 손해를 배상할 의무가 있다.

(2) 소멸시효 완성 여부

불법행위에 의한 손해배상청구권의 단기소멸시효의 기산점이 되는 민법 제766조 제1항 소정의 '그 손해 및 가해자를 안 날'이라 함은 현실적으로 손해의 발생과 가해자를 알아야 할 뿐만 아니라 그 가해행위가 불법행위로서 이를 이유로 손해배상을 청구할 수 있다는 것을 안 때를 의미하고, 불법행위가 계속적으로 행하여지는 결과 손

해도 역시 계속적으로 발생하는 경우에는 특별한 사정이 없는 한 그 손해는 날마다 새로운 불법행위에 기하여 발생하는 손해로서 민법 제766조 제1항을 적용함에 있어서 그 각 손해를 안 때로부터 각별로 소멸시효가 진행된다고 보아야 한다(대법원 1999. 3. 23. 선고 98다30285 판결).

그러므로 원고 등은 늦어도 소음피해지역 지정고시일인 1993. 6. 21. 이후로 원고 등이 각 지역에 거주하기 시작한 날부터는 항공기 소음으로 인한 피해발생과 가해행위의 위법성 및 가해자를 알았다고 할 것이어서 이 사건 손해배상청구권의 소멸시효 기산점은 원고 등의 각 전입일로 봄이 상당하고, 원고 등의 이 사건 소가 2006. 8. 30. 비로소 제기된 점은 기록상 명백하다.

따라서 원고 등 중 2003. 8. 30. 이전의 손해를 청구하는 부분(별표 '금액'란에 547,500원으로 기재된 부분)은 이 사건 소제기 전에 시효로 소멸하였으므로, 피고의 위항변은 이유 있다.

3. 손해배상액의 범위

가. 위자료 액수의 산정 기준

원고 등의 거주지역 및 소음구역의 설정현황, 항공기에 의하여 발생한 소음의 정도, 원고 등이 입은 피해 등 앞에서 인정한 사실들을 종합하여 보면, 원고 등이 2003. 8. 30. 이후부터 2009. 6. 30.까지 김포공항을 이·착륙하는 항공기들의 소음으로 인하여 입은 정신적 고통에 대한 위자료 액수는 원고 등 중 90WECPNL 이상 지역에 거주하는 사람들에 대하여는 하루 2,000원, 80WECPNL 이상 90WECPNL 미만의 지역에 거주하는 사람들에 대하여는 하루 1,000원에 각 거주일수를 곱하여 산출된 금액으로 봄이 상당하다.

나. 감액사유

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 상당한바(대법원 2005. 1. 27. 선고 2003다49566 판결), 원고 등은 모두 항공소음 피해예상지역 지정고시일인 1993. 6. 21. 이후 전입한 자들로서 항공기의 소음침해를 인식하였거나 과실로 이를 인식하지 못하고 입주하였다고 봄이 상당하므로 이를 참작하여 별표 '인정액'란 기재 돈의 30%를 감액하기로 한다.

다. 소결

따라서 원고 등의 구체적 손해배상액은 별표 '인용금액'란 기재와 같으므로, 피고는 원고 등에게 별표 '인용금액'란 기재 각 돈 및 이에 대하여 불법행위를 한 날 이후로 원고 등이 구하는 바에 따라 이 사건 소장부분 송달 다음날인 2006. 9. 12.부터 피고가 그 이행의무의 존부 및 범위에 관하여 항쟁함이 상당하다고 인정되므로 이 판결이 선고되는 2009. 10. 9.까지는 민법이 정한 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 소송촉진 등에 관한 특례법이 정한 연 20%의 각 비율로 계산한 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

4. 결 론

그렇다면 원고 등의 피고에 대한 청구는 위 인정범위 내에서 이유 있으므로 인용하고, 나머지 청구는 이유 없으므로 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

재판장 판사 최승록 _____

 판사 류경은 _____

 판사 권미연 _____