

항공기소음공해의 수인한도와 손해배상

이 승 우*

<차 례>

- I. 문제의 제기
- II. 매향리공군기지공해소송
- III. 요코다(横田)공군기지공해소송
- IV. 오오사카(大阪)국제공항야간비행금지청구
- V. 결론

I. 문제의 제기

소음은 일반적으로 과도한 소리 또는 바람직하지 못한 소리로써 많은 사람이 불쾌감을 느끼는 음을 상식적 통계적으로 정하여 인간의 생활에 지장을 주는 경우 규제의 대상이 된다.¹⁾

우리나라의 학설과 판례는 공권력이나 사인이 야기한 소음으로 인한 공해를 손해배상의 대상으로 한다.²⁾ 소음공해로 인한 손해배상 판결 중의 하나로 매향리공군기지공해소송은 경기도 화성군 매향리 주민이 대한민국을 상대로 매향리 소재 미공군사격장에서의 소음으로 인한 피해를 보상하라는 소송이었다.³⁾

일본에서는 주일미군이 이용하는 요코다(横田)공군비행장의 경우 오후 9시부터 다음날 오전 7시까지 항공기의 이착륙이 금지되었다. 인근 주민들은 주거지역 내에 55폰(phon)⁴⁾ 이상의 엔진운전소음이나 항공기 유도음으로 인한 피해에 대해서 소음금지 및 그로 인

* 전남대 전임연구원 · 법학박사

- 1) 정만조, 「소음규제」, 법조 제27권 제12호(법조협회.1978년) 15면; 조용복, 항공기소음피해 방지를 위한 주요국의 대책, 입법조사월보(1993년 1·2월호), 82면.
- 2) 대법원 2000 9. 8. 선고, 98다26859 판결; 대법원 2001. 2. 9. 선고, 99다 55434 판결; 대법원 2000 5. 26. 선고, 98두6500 선고; 대법원 2000 5 12. 선고, 99두11424 판결; 이용우, 「공해소송에 있어서의 판례동향」, 司法行政 1985년 3월호 등 참조.
- 3) 서울지방법원 98가단55916 판결(손해배상).
- 4) 폰(phon)이란 기준음(1000Hz의 소리)을 음압레벨(dB수)로 나타내는 소리의 크기로서 N폰의 소리란 주파수1,000Hz ·N dB인 소리의 크기이다.

한 과거 및 장래의 손해배상을 청구했다. 이 소송에서 과거의 위자료청구에 대해서만 일부 인용하고, 장래의 위자료청구와 금지청구에 대해서는 부인했다. 즉, 야간비행 등 금지청구의 소는 부적법하다고 각하하고 손해배상청구에 대해서만 판단한 것이다. 쟁점은 「원고 등의 피해가 사회통념에 비추어 수인한도를 넘는지 여부」였다. 이 사건은 공익성 있는 사업 활동에 수반되는 대규모 소음공해로써 오오사까(大阪)국제공항소송⁵⁾과 도카이도(東海道)신간선소송⁶⁾에 공통되는 수인한도가 중요한 쟁점이었다. 뒤에 제시된 두 판결에서 손해배상청구와 금지청구에 관련되는 수인한도가 문제였으나, 요코다(横田)공군비행장 판결에서는 손해배상에 관한 수인한도에만 한정되었다. 이 사건에서는 손해배상청구에 있어서 수인한도가 문제였다.

한편, 오오사까(大阪)국제공항 야간비행금지청구사건에 대해 일본의 최고재판소는 소화 56년 12월 16일에 i) 오오사까(大阪)국제공항의 공용금지청구에서 이른바 통상의 민사상 청구는 할 수 없고, ii) 과거의 손해배상청구 중 일부에 대해서는 과거 환송했지만 기타에 대해서는 인용했으며, iii) 장래의 손해배상청구는 부인했다. 과거 손해배상청구의 판단에 있어서 「일본국가배상법 제2조 제1항의 영조물의 설치 또는 관리의 하자라는 것은 영조물이 가져야 할 안전성을 흠결한 상태를 말하는 것이지만 여기에서 말하는 안전성의 흠결 즉, 타인에게 위해를 가하는 위험성이 있는 상태라는 것은 당해 영조물을 구성하는 물적 시설 자체에 존재하는 물리적, 외형적인 결함 내지 불비에 의한 일반적으로 아래와 같은 위해를 발생시키는 위험성이 있는 경우뿐만 아니라, 그 영조물이 공용목적으로 이용되는 것과 관련하여 위험성이 있는 경우도 포함하고, 또 그 위험은 영조물의 이용자에 대해서 뿐만 아니라 이용자 이외의 제3자도 포함한다고 할 수 있다」. 이 사건의 경우 일본국가배상법 제2조 제1항의 영조물책임으로부터 손해배상을 청구하고, 그 판단시 공항공용행위가 위법한지에 대해서 그 공항공용행위에 따른 피해가 사회생활을 영위하는 데 수인할 수 있는 정도, 이른바 수인한도를 넘는 지에 따른다. 여기에서 과거의 손해배상청구에 관해서 공항공용행위와 수인한도의 관계가 쟁점으로 검토되지 않으면 안 된다. 이 판결에서는 B 활주로공용개시 후에 이주해 온 피해자와의 관계에서 위험으로의 접근이론으로 논리를 구성할 것인지에 대해서 판단을 원심으로 환송했다.

이 논문에서는 항공기소음피해 소송판결의 내용과 쟁점 특히 판례의 수인한도에 대한 견해를 검토하고자 한다.

5) 大阪地判 昭和49・2・27, 判時 729号 3頁; 大阪高判 昭和50・11・27, 判時 797号 36頁.

6) 名古屋地判 昭和 55・9・11, 判時 976号 40頁.

II. 매향리공군기지공해소송

매향리 미군전투기 사격훈련은 공휴일을 제외하고 월요일부터 목요일까지는 대개 오전 9시 경부터 오후 10시 사이에 금요일에는 대개 오후 6시까지 매일 이루어졌다. 미군은 매향리 사격장에서 통상적으로 해상표적물 및 지상표적물에 대하여 전투기에 의한 폭탄투하 및 기관총사격 훈련을 실시하는데, 이때 발생하는 소음은 평균 90데시벨(dB) 이상으로 구김포공항보다 심한 것이었다.⁷⁾ 주택건설촉진법이 정하는 사업주체는 택지에 건설될 공동주택의 소음도가 건설부고시가 정하는 바에 따른 측정 소음도를 기준으로 하여 65데시벨 미만이 되도록 하여야 할 의무를 부담하고 있는 것에 비교하면⁸⁾ 대단히 높은 수치라 할 것이다.

대한민국과 아메리카합중국간의 상호방위조약(이하, 한미상호방위조약) 제4조에 의한 시설과 구역 및 대한민국에서의 합중국군대의 지위에 관한 협정(이하, 한미행정협정) 제23조 및 한미행정협정의 시행에 관한 민사특별법 제2조에 의하면, 미군이 점유, 소유 또는 관리하는 토지의 공작물과 시설 또는 물건의 설치나 관리의 하자로 인하여 대한민국 이외의 제3자에게 손해를 가한 때, 국가는 국가배상법의 규정에 의해 손해를 배상한다고 되어 있는 바, 위 규정을 법적 근거로 한 이 사건손해배상청구에서 미군이 점유, 관리하는 매향리 사격장의 설치, 관리상 하자로 인하여 그 인근지역 주민들에게 피해가 발생하였는지 그리고 발생하였다면 그것이 사회통념상의 수인한도를 넘었는지의 여부가 문제가 되었다. 소음으로 인한 손해배상에 관련된 수인한도판단요소는 다음과 같다.

1. 신체적, 정신적 피해와 생활방해

매향리 사격훈련장의 소음으로 인한 인근주민의 소음성 난청, 고혈압, 스트레스, 수면장애, 불안감 등의 신체적, 정신적 피해를 인정할 것인지 의문이다. 그리고 소음으로 인한 생활방해도 각자의 생활조건에 따라 구체적인 발현의 형태는 다르지만 일정한 소음이 미치는 주민들 모두에게 미칠 수 있음을 전제하고, 원고들은 대체로 매향리 사격장에서 사격훈련 중에 발생하는 소음으로 인하여 텔레비전 시청, 전화 통화, 일상 대화, 자녀학습 등의 일상생활에 방해를 받고 있음을 주장하였다.

7) 국회국방위, 「사격장 소음공해 피해 보상에 관한 검토 보고서」(1990년 3월); 국방부, 「고온리(매향리) 미공군 비행사격장 인근 피해주민 대책에 관한 청원검토」(1997년 1월).

8) 대판 98다26859 판결.

2. 사격장의 공공성

미군의 사격훈련이 공공성을 갖는지 의문이다. 만일 공공성을 갖는다면 매향리사격장의 소음으로 인한 피해의 수인한도를 결정하는데 있어서 고려되어야 하기 때문이다. 만약 공공성이 수인한도를 고려하는 중요한 요소라면 사격장 인근주민에게만 특별한 희생을 요구할 수 있겠는가 쟁점이 되었다. 법원은 원고의 수인한도를 정함에 있어서 매향리사격장의 공공성을 참작할 필요는 없다고 판단하였다. 왜냐하면 매향리사격장이 동북아에서의 미군의 적정한 공군력을 유지하는데 일조를 하고 있으므로 안보적 측면에서의 공공성이 있는 것은 사실이지만, 공공성을 이유로 매향리 사격장 주민들에게만 특별한 희생을 요구하는 것은 불공평하다고 판단하였기 때문이다. 더군다나 매향리 주민들이 1974년 이후 매향리 사격장 내의 외곽 유희지 10만여 평을 주변 농민들에게 1년간 평당 150만원 정도의 임대료를 받고 임대하여 주어 사격훈련이 없는 주말 등에 경작하게 하는 사실 등이 있다는 하나 그것이 매향리 사격장의 존재로 인한 피해를 상쇄할 만큼의 특별한 이익이라고 볼 수 없었다.

3. 위험에의 접근문제

공공성이 인정되는 영조물의 경우 그 인근지역에 영조물에서 발생하는 소음으로 인한 위험이 존재하고 그 피해의 발생이 예상되에도 불구하고 그러한 위험으로 인한 피해문제를 이용할 의도를 가지고 그 인근지역에 진입한 자, 그러한 위험의 존재를 인식하고 이에 의한 피해 발생의 가능성을 용인하면서 또는 과실로 인하여 그러한 인식을 하지 못한 채 그 인근지역으로 진입한 자는 실제의 피해정도가 입주시의 예측을 초과하는 정도이거나 그 진입 후 침해행위의 정도가 급격히 증대하였다는 등의 특별한 사정이 없는 한 그 피해를 수인해야 하므로 그로 인한 손해배상을 청구할 수 없다고 한다. 실제 피고인 대한민국은 매향리 사격장이 설치된 이후 현재까지 전투기에 의한 사격훈련이 지속적으로 실시되어 옴으로써 앞서 본 바와 같은 소음이 발생되어 왔기 때문에 매향리 사격장 설치 후에 매향리 사격장에서 발생하는 소음으로 인한 일정정도의 위험의 존재를 인식하고 인근지역에 거주를 시작하였으므로 원고는 그 손해배상을 구할 수 없다고 피고 대한민국정부는 주장했다. 그러나 법원은 원고들의 진입시의 나이, 결혼 등 기타 진입의 경위에 비추어 원고

들이 매항리 사격장 인근의 소음피해지역으로 전입할 당시 그 소음으로 인한 피해의 가능성을 인식하고 이를 용인했다거나 과실로 이를 인식하지 못하였다고 보기 어렵다고 하여 이러한 법리의 적용을 배제하고 있다.

Ⅲ. 요코다(横田)공군기지공해소송

1. 환경파괴와 수인한도론

공해소송 특히 대규모 환경파괴를 수반하는 소송에 있어서 수인한도는 중요한 문제이다. 이 판결에서 원고는 「공해로 인한 침해행위의 사법적 구제수단을 둘러싼 이른바 수인한도와 환경권의 대립」이 문제되었는데, 「전자는 가해자와 피해자의 사정 및 지역성 등 기타 사정을 비교형량해서 손해가 일반평균인이 통상 수인할 수 있는 한도를 넘는 경우에 위법성이 존재하고, 후자는 공해가 인류에게 부여하지 않은 자연환경에 대한 침해라는 인식에서 환경에 대한 권리는 만인이 공유하는 것으로 피해의 존재 만에 의해서 위법성을 인정하는 것으로 침해행위의 태양(공공성, 방지조치 등)은 일체 고려」하지 않는다는 것을 명백히 했다. 이 사건은 요코다(横田)공군비행장에서 항공기의 이착륙 등에 의해 동 비행장 인근지역의 주민은 소음, 진동, 배기가스 및 추락의 위험에 노출되어 도시환경, 교육환경 기타 생활환경 전체가 파괴되어 수인한도론에 의해 손해가 일반평균인이 통상 수인할 수 있는 한도를 넘는다고 주장했다.

이와 같은 견해에 대해서 판결은 「신안보조약이 갖는 고도의 공익성에서 보면 미군시설의 관리운영 내지 미군활동을 원인으로 사인의 권리 내지 법적 이익이 침해되어 법에 의한 피고의 책임요건이 존재하는 경우, 그 침해내용, 정도에 따라 사회통념상 여전히 수인할 범위 내에 있는 경우가 있다. 특히 이 사건은 항공기 소음 등에 의한 원고의 거주지역 환경이 급격히 악화되어 이것을 위한 원고 등 주민에 대해서 일반적으로 신체적, 정신적 및 일상생활상 여러 고통을 수반하는 것(이것을 인격권 또는 환경에 대한 침해라고 부르는 것이 적절한지 여부는 중요한 문제는 아니다)에 대하여 위자료가 청구되는 것으로 이 같은 청구의 당부를 단지 피해의 내용, 정도 만에 의해서 판단하는 것은 상당하지 않고 침해행위의 태양과 공익성, 피해방지경감을 위한 조치 등에 대해 검토하고 이들 사실을 종합

해서 원고 등이 입은 피해가 사회통념에 비추어 수인한도를 넘는지 여부가 (장래청구에 관해서 다시 그 요건을 포함해서) 검토되지 않으면 안 된다」고 했다. 즉, 공해소송에 있어서 수인한도가 긍정되면서 환경이익의 침해를 이유로 하는 경우에 이것에 못지않게 비행장의 관리하자의 판단에 대해서도 수인한도론이 적용된다.

이와 같은 수인한도론은 공해피해로 인한 손해배상청구의 인정여부에 관해서 「사회공동 생활을 운영하는 이상 어느 정도까지 수인하지 않으면 안 되는 범위」가 있다.⁹⁾ 이러한 사고방법은 학설¹⁰⁾과 판례에 의해 인정된다.¹¹⁾ 또 소화 41년 10월의 후생대신의 자문기관인 공해심의회의 「公害に關する基本施策について(공해에 관한 기본시책에 대해서)」의 답에서도 공해 인정의 사회적 수인한도가 존재하고 이것에 의한 손해에 대해서 처음 불법행위로써 책임이 발생하게 되었다. 앞에서 제시된 두 판례에서 수인한도가 중요시되었다. 이를 참작하면 이 판결은 공해소송에 있어서 기본적 수인한도론에 대한 다수설과 판례에 따른 것이다. 단지 수인한도론에 대해서 생존에 불가결한 요소로 절대적 가치를 인정하지 않고 상대적 평가기준 내에서 이익형량하는 점에서 문제가 있든지, 제어할 수 없는 이익형량¹²⁾ 혹은 법관에게 백지위임하든지¹³⁾, 소규모 생활방해사건에 대해서 판례에서 전개해 온 이론을 대규모 공해사건에 어느 정도 적용 가능한지¹⁴⁾, 이것은 안이한 현실 공정을 허용한 이론¹⁵⁾이라는 등을 이유로 비판되어 이 판결에서 받아들이기에는 문제가 많았다. 그러나 수인한도론은 피해의 종류, 정도와 공공성, 방지조치 등의 모든 사실을 동일 차원에서 종합 형량하는 단순한 비교형량이 아니라 그 사실을 평가한다는 것이다.¹⁶⁾ 이 의미에서 환경권론 등의 영향 하에서 변용되는 수인한도론¹⁷⁾의 경향이 나타나는 것이라고 보는 것이 좋다.

수인한도론에 의한 어떤 필요성이 개별구체적인 재산적, 신체적 손해의 배상청구는 없고, 환경이익의 손해에 의한 종합적 피해를 이유로 하는 배상청구라는 점을 강조하고 있

9) 加藤一郎編, 公害法の生成と展開, 27頁.

10) 野村好弘, 「故意・過失および違法性」加藤編, 前掲書, 387頁; 淡路剛久, 公害賠償の理論, 111頁; 藪重夫, 「日照の私法的保護に關する諸問題」北大論集 第25卷 第3号 1頁 以下; 澤井裕, 公害の私法的研究, 405頁 以下.

11) 奥田昌道 外編, 民法學6, 81頁 以下.

12) 篠塚昭次, 「『環境權』否定判決への疑問」, 法時 第46卷 第5号, 19頁; 齊藤博, 「差止請求」判時 976号, 13頁.

13) 大判辯護士會環境權研究會, 環境權, 139頁.

14) 西原道雄, 「總論」, 判時 976号 5頁.

15) 牛山積, 公害裁判の展開と法理論, 175頁.

16) 본 판결에서의 환경과피를 수반하는 이상 고도의 공익성과 수인한도 판단에서 고려할 사정의 하나일 수밖에 없다라고 견해에서 보여 준다고 말할 수 있다.

17) 澤井, 公害差止の法理, 23頁 以下.

다. 즉, 환경권론에서 「환경은 유한하고 거의 인간의 생존에 불가결한 조건이라는 인식에 기해서 환경공유의 법리가 발생하는 것을 승인하는 한 개개인의 법률상 이익을 초월하여 환경파괴를 저지할 권리가 인정되는 것이 자연스럽다」¹⁸⁾는 점에서 손해배상책임의 가부를 판단한다고 수인한도론을 이해해야 한다. 그 이유는 명확치 않지만 총량적으로 피해를 유발하는 경우, 특히 「사회공동생활상의 수인한도」라는 것을 한편으로 판단하지 않으면 안 된다는 것이다. 이것에 의해서 환경권론은 한편으로는 수인한도론을 배척하기 위해서 등장해 온 것에 지나지 않고 수인한도론에 접목한 결과에 따른 것이다. 이 판결에서 그러한 접목은 환경권이론을 흠치는 것에 지나지 않다는 반론도 있다. 그러나 개별구체적 권리의 침해를 전제로 한 구제이론에 있어서 보다도 총량적인 환경이익의 침해를 전제로 한 사법적 구제에 있어서 수인한도론이 받아들여지기 쉽다는 반론을 포함해서 검토해야 하는 과제가 환경권론자들에게 부과되어 있다. 수인한도론에 대해 일반적으로는 불법행위 성립의 요건으로써 위법성 판단이 논의되어 왔다. 그러나 그 같은 경우에 만 논의되지 않고 권리남용의 성부 내지 정당한 권리행사의 유무의 판단에 결부되어 온 것으로서 「사회 통념상 피해자에게 인용되는 것으로 일반적으로 인정할 정도를 넘을 때」¹⁹⁾라는 취지에 있어서도²⁰⁾ 위법성과 과실의 동일 요건화에 관련된 신수인한도론으로 보여 진다.²¹⁾ 그리고 이것으로부터 수인한도 판단에 있어서 그에 대응해서 차이가 있는지 문제이다.

이 판결에 따르면 「항공기소음 때문에 수인한도를 넘는 피해를 입은 때는 비행장의 설치 관리는 인근 주민에 대한 관계에 있어서 위법성과 하자가 있다고 평가」 되는 것으로부터 한편으로 위법성판단에 따르면서 한편으로는 하자판단에 관련된 것으로 본다. 전자에 관해서는 일반적으로 문제는 없으나, 후자에 관해서는 공해에 관련된 수인한도론 내에서 논의 되었던 영역이 아니다. 이 때문에 하자의 판단에 해당하는 수인한도론이 관련되는가라는 논의에서 시작되어야 한다. 이 판결은 이 점에 대해서 배려는 전혀 없다. 단지 도카이도(東海道)신간선소송에 있어서 이미 「일본국가배상법 제2조 제1항의 소정의 하자의 유무는 수인한도와 상관적으로 판단하지 않으면 안 된다. 즉 신간선의 소음진동에 의해서 원고 등이 입고 있는 피해는 정신적 피해 및 생활방해 등을 중심으로 하는 피해로서 그 피침해이익은 인간의 정신적 일상생활의 자유, 평등 등의 쾌적한 생활상의 이익으로부터 하

18) 牛山, 「私權としての環境權とその私法的救済」, Law School 120号, 33頁.

19) 大判 大正 8・3・3 民錄 25輯 356頁.

20) 奥田 外編, 前掲書, 25頁.

21) 구연창, 환경오염의 사법적 구제, 법학(서울대), 제22권 제2호, 66면; 나운수, 환경오염피해의 사법적 구제, 상사법학 창간호, 상사법연구회, 1994, 240면.

자유무를 판단하기 위해서는 이익형량이 불가결하기 때문이다」라는 것을 참고한다. 이 때문에 하자판단에 관한 수인한도론은 지금까지 위법성 판단에 관한 수인한도론과 다르다. 여기에서 권리행사의 하자판단에 관한 수인한도론에 근접한 것으로 보인다. 그러나 수인한도론이 하자판단의 영역에까지 확대 적용되어 온 것은 중요하다. 그리고 이 판결은 하자판단에 관한 수인한도론과 위법성판단에 관한 수인한도론을 의식적이든 무의식적이든 동렬로 두고 판단한다는 점을 주목해야 한다.²²⁾ 여기에서 이러한 수인한도론에 대해서 검토하기로 한다.

2. 손해배상청구와 수인한도판단

이 판결에서 항공기소음이 수인한도를 넘은 때 위법성 혹은 하자있는 불법행위가 성립되고 손해배상이 청구된다는 논리에서 수인한도가 판단된다. 수인한도판단요소로서는 일반적으로 침해된 이익의 내용과 정도, 침해행위의 태양, 침해행위의 공공성 내지 공익성, 침해방지조치, 선주성(先住性) 혹은 위협으로의 접근, 지역성, 공법상의 기준준수, 개선권고준수 등에 의해서 종합적으로 판단된다.²³⁾ 이 판결에서도 과거의 손해배상에 관련된 수인한도판단에 있어서는 이 요소를 전제로 하고 있다. 이러한 판단요소를 개별적으로 보면 다음과 같다.

(1) 공공성

요코다(横田)비행장의 이용은 일본의 안전과 극동의 평화 그리고 안정에 기여한다는 고도의 공공성을 갖는다는 점에 약간의 의혹이 없지는 않지만, 고도의 공공성은 인근 주민의 피해가 수인한도를 넘는지 여부의 판단에 고려되어야 할 요소이고, 평화시에 있어서 항공기소음 등에 의한 수인한도를 넘어 환경파괴를 수반하는 이상 금전배상책임의 유무판단시 비행장의 설치관리의 하자평가에 방해되는 것은 아니다. 수인한도판단에 있어서 공공성을 어떻게 생각할 것인지 문제이다. 학설은 이 공공성의 평가에 대해서 꽤 소극적이다.²⁴⁾ 오

22) 수인한도판단과 위법성판단이 다른가 여부의 검토는 여기서는 유보하지만 도카이도(東海道)신간선소송에 있어서 구별의 필요가 있는지 의문이다.

23) 加藤編, 前掲書, 409頁 以下; 奥田 外編, 前掲書, 74頁, 75頁; 牛山, 現代の公害法, 83頁.

24) 加藤編, 前掲書, 31頁, 32頁, 411頁; 牛山, 前掲書, 178頁; 澤井, 公害の私法的研究, 433頁; 潮海一雄, 「大阪空港控訴審判決と違法性」, 判時 797号 7頁 以下.

오사카(大阪) 공항 제1심 판결에서는 「공공성이 있다고 바로 배상책임이 면책되는 것이 아니다. 심각한 피해가 발생했다면 공공성을 이유로 피해자에게 수인을 강요하는 것은 허용되지 않는다」고 하며, 도카이도(東海道)신간선소송에서도 「손해배상에 있어서 공공성이라는 요소는 수인한도의 판단에 영향을 미치지 않는다」라고 했다. 이와 같은 공공성에 대한 평가를 이 판결에서도 답습했으나 이것은 정당하다. 이러한 판단은 평화시를 기준으로 한 것이고, 「타국의 무력공격에 대처하기 위한 긴급」한 때, 즉 공공성이 극단적으로 높은 경우에는 다르다며 다른 판단의 여지를 남기고 있다.²⁵⁾ 그러나 고도의 공공성이 존재하지만 공공성이 높다는 이유 하나만으로 전체의 이익을 위해 일부의 특별한 희생을 방지하는 것은 형평의 관념에 반하므로 소음으로 인한 신체적, 정신적 피해에 대하여 배상하여야 한다.²⁶⁾

(2) 침해방지조치

요코다(横田)비행장의 인근지역을 위해 지출되는 보조금의 총액이 소와 53년 2/4분기 말 462억여 엔이 투자 되었다. 그러나 비록 거액이 투자되었다고는 하나 구제조치로서는 안전한 것은 아니어서 「실내방음에 있어서도 일상생활의 방해, 심리적, 정서적 영향이 완전하게 해소되었다고 보기 어렵고, 수면방해도 경감되었다고 말하기 어려울 정도로 상당한 영향이 남아 있다」고 확인된 이상 수인한도를 넘는 것이라고 판단할 수 있다. 그러므로 침해가 방지되었다고 할 수 없다.

(3) 위험으로의 접근

인근 거주지역 내에서 소음공해로 인해 피해를 입은 자의 손해배상청구에 대한 수인한도판단시 어떻게 고려할 것인지 견해가 나뉜다. 구미제국에서는 「불법방해(nuisance)」로의 접근이나 「선주권(先住權)」으로써 인식되고 있지만 이러한 것이 거의 고려되지 않는 것이 현실이다.²⁷⁾ 그러나 일본에서는 배상책임성립이나 과실상계를 위한 요소로 인정되고

25) 「厚木訴訟第1審判決」, 判例評論(1973年 6月1日, 第292號), 189頁 以下. 아쓰키(厚木)기지공해소송이란 아쓰키기지 주변의 주민들이 자위대비행기 및 미군비행기의 이착륙으로 인한 소음이 환경권과 인격권을 침해한다고 하여 1976년에 소송을 제기한 사건이다. 원고측 주민들은 비행금지 및 일정시간대에는 원고들의 거주지에 침입하지 말 것, 소음으로 인한 피해에 대하여 배상할 것 등을 요구한 바 있다. 이에 대하여 재판부는 미군기의 이착륙에 관하여 일본의 민사법원이 판단하는 것은 불가능하며 부적합한 청구이므로 각하하며, 자위대의 운용 및 국방의 문제는 고도의 공공성을 띠는 문제이며, 소음피해는 그러한 공공성에 비교하면 수인한도의 범위에 있으며 따라서 일부주민의 특별한 희생도 있을 수 있다고 한바 있다.

26) 森島昭夫, 「横田基地騒音公害控訴判例法」, ジュリスト, 第895號(1987年10月15日), 32頁 以下.

27) 澤井裕, 公害の私法的研究, 428頁.

있다.²⁸⁾ 오오사까(大阪)공항 제1심 판결에서는 「주민들이 항공기공해의 피해지역 내에 진출해서 거주를 선정하였으므로 높은 공익성을 고려하면 위자료의 지불의무를 부담하는 것이 타당하지 않다」고 했다. 그러나 이와 같은 견해에 대해서 「피해자가 후에 접근한다는 것을 이유로 가해자에게 자기의 불합리한 가해행위까지 정당하다고 용인하는 것은 엄격하게 말하면 타당하지 않지」²⁹⁾만, 특별히 거주하고 있는 경우를 제외하고 피해자의 회피가능성을 이유로 수인을 요구하는 것은 타당하지 않다³⁰⁾는 비판이 있다. 이 판결에서도 원고 등이 미군기의 활동을 제약하면서 손해배상을 청구하려는 의도가 있는 것이 아니고, 주거지역으로서의 편리성, 경제성, 주거적정성을 믿고 전입한 경우 설령 항공기소음 등에 대해서 충분한 조사를 하지 않았다 하더라도 손해배상청구를 부정하는 것은 형평의 관념상 타당하지 않다고 비판하고 있다. 또한 과실상계의 사유로 하는 것도 상당하지 않다고 한다. 이것은 오오사까(大阪)공항 제1심 판결보다 발전된 것으로 타당하다.

3. 장래의 손해배상청구와 수인한도 판단

장래의 위자료청구에 대한 오오사까(大阪)공항 제1심 판결에서는 소음방지대책의 결과, 손해의 경감, 소멸이 예상되나 손해액 산정기준을 확정하지 않아서 부인되는 데 대해서 동항소심 판결은 장래에 있어서 마찬가지로 침해 상태 및 손해의 발생을 승계한다고 추정해 청구권 발생의 기초가 되는 사실관계를 현 시점에서 확정해서 이것을 긍정한다.³¹⁾ 한편, 도카이도(東海道)신간선소송에서는 「현재 바로 강제적 이행의 필요성은 갑자기 단정하기 어렵다」고 하면서 「위자료청구권 발생의 요건인 환경파괴의 정도가 수인한도를 넘는가 여부」를 판단하고 피해상황을 예측하기에 불확정 요소가 많아 합리적인 판단이 불가능하기 때문에 요건사실의 증거가 불충분하다고 하며 새로운 부인이론을 구성한다.

28) 加藤編, 前掲書, 33頁, 408頁 以下.

29) 澤井, 前掲書, 431頁.

30) 牛山, 前掲書, 179頁.

31) 竹下守夫, 「差止請求の強制執行と將來の損害賠償請求をめぐる諸問題」, 判時 797号, 33頁, 34頁.

Ⅳ. 오오사카(大阪)국제공항야간비행금지청구

1. 수인한도론

대규모 환경파괴를 수반하는 공해소송의 손해배상청구에 있어서 수인한도가 지금까지 쟁점으로 되어 왔다. 이 판결에서는 공항의 공용과 같은 지방자치단체가 행한 공공사업이 제3자에 대한 관계에 있어서 위법한 권리침해 내지 법익침해판단시에 피해가 수인한도를 넘는지가 판단요소였다. 이 사건 소송의 제1심 및 원심판결³²⁾의 사고방식, 도카이도(東海道)신간선소송³³⁾에서 제시된 사고방식과 기본적으로 공통되어 판례이론으로서 확립되게 되었다. 이 때문에 환경파괴공해소송과의 관계에 있어서 수인한도론에 비판적 내지 소극적인 유력설³⁴⁾은 받아들이기 어렵다. 또한 이것을 환경파괴공해소송에 있어서 일반론으로 받아들이기에도 문제이다. 그것은 이 판결에서 나타난 일본국가배상법 제2조 제1항의 하자의 의미에 있어서 한정되어야 한다. 이 조항에 수반되는 배상청구에 관련해서 문제가 되는 하자는 영조물의 물리적 하자가 아니라 작용적 내지 기능적 하자로서 이것에 관한 수인의 하자가 문제이다. 그러나 한편으로 공항의 이용에 대해 수인할 것을 요구할 수 없고 법에 의해서 승인되어야 할 적법한 행위라고 말할 수 없는 공항이용행위의 위법성판단과의 관계에 있어서 촉구하는 판시도 보여진다. 그리고 이 양자의 관계가 어떻게 결부되어 있는지 명확하지 않다. 즉, 공항의 작용적 내지 기능적 하자의 문제와 공항공용행위의 위법성의 문제가 어떤 관계에 있는지, 수인한도판단이 어떤지 명확하게 이해할 수 없다. 단지 이 판결이 원심의 판단에 대해서 보여준 이해로부터 공항이용행위와 같은 공익성 있는 경우 공항의 설치, 관리의 하자를 판단한 것은 일반적으로 사회생활상 수인할 한도를 넘는 것으로서 다시 일정한도까지는 이것을 감수하지 않으면 안 되는 것인지 여부의 수인한도를 판단하고 어떤 의미에 있어서 위법한 것인지 고려해야 한다. 즉, 공공성 있는 영조물의 작용적 내지 기능적 하자의 판단에 있어서 수인한도가 문제라고 판시하고 있다. 이 때문에 수인한도가 애매하지만 지금까지 수인한도라는 것은 「가해자의 사정과 피해자의 사정 및 지역성 등 기타 사정을 비교형량해서 손해가 일반인이 합리적으로 통상 수인할 한도를 넘는다고

32) 大阪地判 昭和49. 2. 27., 判時 729号 3頁; 大阪高判 昭和50. 11. 27., 判時 797号, 36頁.

33) 名古屋地判 昭和55. 9. 11., 判時 976号 40頁.

34) 반대설: 伊藤 進, 「受忍限度について」, 判時 1008号 10頁.

인정되는 경우에 위법」³⁵⁾한 것이다. 여기에서의 수인한도라는 것은 공공성의 영조물의 작용적 내지 기능적 하자의 판단의 요소로써 이해된다고 할 수 있다.

그런데 하자판단 영역으로의 수인한도론의 확대적용에 대해서 도카이도(東海道)신간선 소송과 요코다(橫田)공군기지공해소송³⁶⁾에 있어서도 인용되고 있고, 학설에서도 기능적 하자가 있는 공항인지에 대해서 사회통념상 한도를 넘는 소음여부는 인근 주민의 수인한도를 넘는 것인지 한편³⁷⁾으로는 긍정하고 있다.³⁸⁾ 기본적으로 이러한 사고방식에 근거하여 공항이 갖는 공공성과 관련하여 수인한도를 강조하고 있는 점은 유의해야 한다. 그리고 공공성이 있는 영조물의 작용적 하자의 판단의 경우, 수인한도를 문제로 한 것이라고 제한적으로 긍정하고 있다. 공공성과 수인한도에 대해서는 수인한도를 판단하기 위한 일정 요소로서 공공성을 대비시키고 그 공항의 하자에 의한 손해배상청구의 판단에 결부시키려 한다. 또 위험으로 접근이론에 대해서도 수인한도를 판단하기 위한 한 요소라는 것을 주목해야 한다. 이 처럼 수인한도의 문제가 공항의 하자와 공익성, 위험으로의 접근이론과 결부되기 때문에 과거의 손해배상청구에 대해서 판단하게 된다. 이 때문에 형식 이론적으로는 공항의 설치, 관리의 하자에 의한 배상이라고 하면서, 실질적으로는 나라의 공항공용이라는 공공사업과 그로 인해 인근 주민이 입은 피해와의 사이에 이익형량에 따라 판단되고, 그 이익형량이 수인한도에 의해 행해지는 것이라고 이해한다.

2. 수인한도의 판단요소

수인한도는 공익성이 있는 영조물의 작용적 내지 기능적 하자의 판단에 관한 것이지만 그 판단요소는 위법성 판단의 요소와 같다. 즉, 침해행위의 태양과 침해의 정도, 피침해 이익의 성질과 내용, 침해행위가 갖는 공공성 내지 공익상의 필요성의 내용과 정도 등을 비교 검토하는 외에 침해행위의 개시와 그 후 계속되는 경과 및 상황, 그 사이에 취해진 피해 방지에 대한 조치유무 및 그 내용 효과 등을 종합적으로 고려해 결정해야 한다. 수인한도 판단에 있어서 위법성에 관한 경우와 하자판단에 관한 경우도 그 고려할 판단요소에 대해 차이는 없지만 판레이론으로서는 명백하다.³⁹⁾ 이와 함께 각 요소를 비교 형량할 때

35) 淡路剛久, 公害賠償の理論, 198頁.

36) 東京地八王子支判 昭和56. 7. 13., 判時 1008号, 19頁.

37) 古崎慶長, 「大阪空港控訴審判決と國家賠償責任」, 判時 797号, 13頁.

38) 伊藤 進, 前掲書, 11頁.

39) 伊藤 進, 前掲書, 11頁.

경중의 차가 있는 것인지 명백해야 한다. 그 종합판단의 결과로서 수인한도를 넘는다고 인정할 이유는 있으나 그 판단의 기준은 다음과 같다.

i) 공항이 공용이라는 공공적 요청은 국민의 일상생활의 유지나 존속에 불가결한 절대적인 역무제공이 아니고, ii) 지역주민의 피해의 정도, 피해내용의 범위, 중대성이 존재하며, iii) 공항의 공용에 의한 공공 이익의 실현이 일부 소수자의 특별한 희생을 강요한 것이 되어 불공평하고, iv) 사전조사의 예측과 피해의 방지, 경감조치가 강구되지 않으며, v) 기성 사실을 작출하는 공공적 요청을 이유로 확장한다는 일종의 순환작용이며, vi) 제반 피해대책에도 불구하고 피해의 경감에는 효과를 수반할 수 없다는 등이다. 그 중 i)의 공항공용은 불가결, 절대적인 공공사업이 아니고 iii)에서는 공공적 이익과 개인피해의 관계를 어떤 시점으로부터 고려하는가에 따라 개인 피해에 대한 평가가 감소되는 우려가 있지만 판결은 공공성이 있는 사업에 의해서 피해자가 어떤 이익을 얻는지, 수익과 피해 사이에 상호보완관계가 있는 시점에 타당성이 있고 iv)는 환경접근의 필요성을 vi)은 실효성이 있는 방지대책이 있어야 한다는 것 등 제요소에 대해서 경중을 고려해서 판단해야 한다. 그렇다고 하더라도 이익형량의 문제점에 대한 비판을 면할 수는 없다.

3. 공공성과 수인한도

이 판결에서 수인한도는 공항공용의 공공성의 문제와 맥락을 같이 하는 점이 중요하다. 즉, 앞에서 설명한 것처럼 공공성은 수인한도를 판단하기 위한 일 요소로써 하는 것이다. 공항의 하자로 인한 손해배상청구에 대해서 공항의 공공성의 문제를 어떻게 보는가 이다. 공공성도 일본국가배상법 제2조의 면책 항변사유로서 불가항력에 준해서 법리를 구성할 수도 있지만⁴⁰⁾ 이 판결은 이 같은 방법을 채용하지 않는다. 이 의미에서 공공성의 비중을 피해보다도 중요하게 보는 것은 법이론 구성상 문제이다. 또 공공성을 수인한도의 요소로 본다 해도 공공의 일반이익에 주목할 뿐만 아니라 그 공공이익의 피해자에게도 미치는 이익이라는 것을 주목하지 않으면 안 된다. 이 점이 반대의견과 명확한 차이이다. 반대설에 의하면 피해자가 받은 피해가 공항의 공공성(공익성과 필요성)과 대비해서 수인한도를 넘지 않는 이상 그 가해행위를 위법하다고 할 수 없고, 다수설과 마찬가지로의 논리에 서서 고도의 공공성이 있는 국가사업의 집행에 수반하여 제3자에게 피해가 발생한 경우 가해행위

40) 古崎慶長, 前掲書, 13頁.

를 위법하다고 하기 위해서는 일반적으로 사적 사업과의 관계에서 수인한도로 된 정도를 넘는 피해가 발생한다는 것만으로 부족하다. 당해 사업의 공공성의 성질, 내용에 따른 수인한도의 한계가 고려되어야 할 것이고 공공성이 높다면 그에 상응해서 수인한도의 한계도 높다고 해야 한다. 그리고 고도의 공공성이 있는 국가사업의 집행에 관해서 제3자에게 발생하는 손해가 정신적 고통, 생활방해와 같은 비재산적 피해인 경우에는 원칙적으로 관련 피해가 수인한도 내에 있다고 할 수 있고, 신체적 피해의 원인으로 되는 심각한 가해가 존재하는 때에 만 수인한도를 넘는 피해가 있는 것으로 그 청구가 허용된다고 해석하는 것이 상당하다. 그 이유로서 근대국가는 제반 공공 목적의 실현을 위해서 다양한 채무를 지고 이것을 부과하기 위해 필요한 때는 스스로 사업을 운영하고 국민은 관련 사업 활동에 의해서 직, 간접의 혜택을 받는 것으로 사업활동 속에 고도의 공공성에 수반해서 발생하는 범위의 희생에 대해 국민의 수인이 요구되는 것이 부득이 하다는 것을 고려해야 한다. 공공사업활동의 필요성은 부정할 수 없고 그것에 의해서 국민은 이익을 받는다. 그러나 그것도 이 같은 공공사업 활동에 의해서 일부 국민이 입은 피해를 수인하지 않으면 안 된다는 논리는 문제이다. 또 고도의 공공사업이 국민의 생존에 불가결한 것이 아닌 한 일부 국민의 희생에도 불구하고 행해야 된다는 것은 지극히 위험하다. 특히 개인 피해의 구제를 목적으로 하는 소송에 있어서 이 같은 사고 방법은 타당성을 결한 것이라는 이 판결의 다수의견은 타당한 것이다.

4. 위험으로의 접근이론과 수인한도

이 판결에서 위험으로의 접근이론도 수인한도를 판단하기 위한 하나의 요소로써 받아들여 지고 있다. 이 이론은 수인한도의 한계를 고양하기 위한 하나의 요소로써 포함되었지만 통설적 견해와는 역행되는 것이다. 즉 학설은 위험으로의 접근이론을 인정하는 것은 환경과피자에게 환경전유권(環境專有權)을 인정하는 것으로 타당하지 않고⁴¹⁾, 적어도 주민의 일상생활을 밑바닥으로부터 파괴하고 정신적, 신체적 피해까지 발생시켜서는 안 된다⁴²⁾고 주장한다. 또 비교법적으로 독일 임밋시온의 법리에 있어서 토지 이용의 선후관계가 고려될 것인지⁴³⁾, 영미법의 「불법방해(nuisance)」 법리의 불법방해(nuisance)로의 접근이라든지

41) 清水誠, 「損害賠償請求について」, 法時, 公害裁判, 第4集, 34頁; 山口和男, 「騒音の規制と被害者の救済」, 法曹時報 24卷 105号, 50頁; 潮海一雄, 「公害訴訟における損害論」, 判タ 314号, 34頁.

42) 加藤一郎編, 前掲書, 410頁; 淡路剛久, 「大阪國際空港公害判決の問題點」, ジュリスト 559号, 43頁.

43) 澤井裕, 公害の私法的研究, 25頁, 428頁 以下.

선주권(先住權)의 논리가 고려할 중요한 요인⁴⁴⁾ 인지 문제된다.

위험으로의 접근이론은 수인한도의 이론을 고양하기 위해서 수인한도의 판단요소로써 포함하기 위한 요건을 원심보다 광범위하게 인정하는 것이 문제이다. 즉 원심은 위험으로의 접근이론에 대해서 인근 주민이 특히 공해를 하자로서 접근하지 않는 한 이 이론은 적용이 없다는 견해에서 B활주로공용개시 후에 입주한 피해자에 대해서도 그 적용을 인정하는 데 대해서 이 판결은 위험의 존재를 인지하고 발생한 피해를 인정하는 때는 사정의 정도보다도 가해자의 면책을 인정할 경우가 없지 않다고 한다. 사정이 어떠한지 보다 계약요건으로써 다음 2가지 점이 지적되고 있다. 첫째, 정신적 고통 내지 생활방해 경우 직접적으로 생명, 신체에 관한 피해가 있는 때는 달리 판단되지 않으면 안 된다. 피해의 중대한 위험으로의 접근이론의 적부가 고려되어 주목된다. 둘째, 피해자가 인식한 소음으로부터 피해가 있으면 적용되지만, 그 정도를 넘는 피해가 있는 경우, 입주 후에 소음의 정도가 각별하게 증대된 사정이 있다면 적용되지 않는다. 위험으로의 접근이론을 수인한도판단에 포함하는 것에 대해서는 약간의 의문이 있지만 이것을 포함하는 이상 이 같이 사태의 악화를 방지하는 것은 당연하다. 그리고 그 사태악화를 방지하는 데 대해서 신중하게 판단해야 한다.

위험으로의 접근여부 판단의 논쟁은 필연적이어서 그 이유에 따라 적용을 부정할 여지가 남아 있다. 특히 반대설에서 강조되어 원심에서 판시한 것처럼 항공기소음으로 인한 피해 내용 및 성질은 일상 특히 야간에 있어서 반복적인 항공기 소음의 계속에 따른 신체적 피해와 각종 생활방해의 총체로부터 발생하는 누적적 고통으로 이 같은 피해는 거주함으로써 비로소 체득되어 일시적인 소음의 경험만으로는 예측할 수 없으므로 인식된 소음으로부터 추측된 피해 이상이라는 특별한 사정이 인정되면 위험으로의 접근이론의 적용이 배제될 가능성이 크다.

V. 결 론

수인한도론에 따르면 공해를 발생시키는 행위는 그 자체로서 위법한 것이 아니고, 관련

44) 澤井裕, 前掲書, 25頁, 428頁; 塚本重頼, 英國不法行爲法要論, 304頁.

요소를 비교형량하여 수인한도를 넘은 때에 위법하다는 이론으로 위와 같은 소음분쟁에 있어서 어느 정도까지 불편해도 수인하자는 이론이다.

이 이론의 문제점으로는 이익형량의 불명료성, 공공성의 과대평가, 손해의 회피가능성, 선주성(先住性)의 문제 등이다. 수인한도론은 판단기준이 애매하여 구체적 사안에 관하여 유지(留止) 혹은 손해배상유무에 관해 법관의 재량에 위임하게 된다. 그러나 비교하기 어려운 성질이 다른 문제에 대해서는 구체적인 판단기준이 없이 법관에게 광범위하게 위임⁴⁵⁾하여 당사자 쌍방의 모든 사정을 비교형량하게 함으로써 경제적으로나 사회적으로 강자인 가해자에게 유리하게 하는 문제점이 있다. 그리고 원고 이외에 자에 대한 피해는 도외시한 채 원고의 개인의 손해와 일반 공중의 이익이 형량되므로 공공성이 과대평가될 수 있다.⁴⁶⁾ 그러나 종래 가해자에게 유리하게 작용되었던 공공성을 그다지 중요시하지 않고 지역 주민과 협의를 중요시하는 판례도 있다.⁴⁷⁾

매향리 사격장의 공공성은 소음으로 인한 피해의 수인한도를 결정함에 있어 하나의 요소로 고려되어야 할 것이다. 그러나 공공성이 인정되어도 그로 인한 이익은 매향리사격장의 인근주민들만이 아니라 대한민국의 국민들이 일반적으로 누리는 것으로 소음으로 인한 피해는 그 인근주민들에게만 국한된 것이라 할 것인 바, 인근주민들이 그 사격장의 소음으로 인하여 입고 있는 피해를 보상받을 정도의 특별한 이익을 위 사격장의 존재로 인하여 얻고 있지 않는 한, 사격장의 설치로 인한 공공 이익을 받고 있는 사람들 가운데 일부 소수자에 불과한 그 사격장 인근주민들에게만 위와 같은 특별한 희생을 요구하는 것은 불공평하다고 할 것이다. 또한 사격장내 부지를 경작함으로써 얻는 이익도 사격장의 존재로 인한 피해를 상쇄할 만큼의 특별한 이익이라고 볼 수 없다.

예시된 일본판례의 문제점으로서 첫째, 일본국가배상법 제2조의 영조물의 하자의 판단요소로서 수인한도를 제시했고, 둘째, 수인한도의 판단요소로서 공공성을 포함했으며, 셋째, 수인한도를 고양할 요소로서 일정 조건 하에서 위험으로의 접근이론의 포함을 인정했다는 것이다. 그리고 근본적으로 수인한도는 형식 이론상 위법성판단을 위한 수인한도지만, 실질적으로는 수인한도라는 논리에서 공항공용의 위법성이 판단되는 것은 명확하다. 공항의 하자는 공항공용행위에서 위법성이 있는 경우에만 인정되어 하자와 위법성은 동일 내용의

45) 최상호, 환경오염에 대한 민사책임, 계명대학교출판부, 1999, 152면; 大阪辯護士會環境權研究會, 環境權, 140頁.

46) 최상호, 전개서, 153면.

47) 廣島地判 1971. 5. 20., 判例時報 第631号, 24頁; 廣島高判, 1973. 2. 14, 判例時報 第693号, 27頁.

책임개념으로서 이해된다.

항공기소음에 의한 가해행위는 그 행위의 유익성이 입증된다고 하더라도 당연히 위법하고, 가해자가 공해방지조치를 강구했다 하더라도 정당화될 수 없기 때문에 손해배상청구나 유지청구는 인정되어야 한다.⁴⁸⁾

주제어: 수인한도, 위험으로의 접근이론, 공공성, 침해방지조치, 손해배상

48) 최상호, 전계서, 149면; 山口和男, 實務法律大系 6, 85頁.

【참 고 문 헌】

<국내문헌>

- 구연창, 「환경오염의 사법적 구제」, 법학, 서울대학교출판부, 제22권 제2호.
국방부, 「고온리(매향리) 미공군 비행사격장 인근 피해주민 대책에 관한 청원검토」,
1997년 1월.
국회국방위, 「사격장 소음공해 피해 보상에 관한 검토 보고서」, 1990년 3월.
나윤수, 환경오염피해의 사법적 구제, 상사법학 창간호, 상사법연구회, 1994.
이용우, 「공해소송에 있어서의 판례동향」, 司法行政 1985년 3월호.
정만조, 「소음규제」, 법조협회, 법조 제27권 제12호, 1978.
조용복, 항공기소음피해 방지를 위한 주요국의 대책, 입법조사월보, 1993년 1·2월호.
최상호, 환경오염에 대한 민사책임, 계명대학교출판부, 1999.

<일본문헌>

- 加藤一郎 編, 公害法の生成と展開, 岩波書店, 1970, 27頁 以下.
野村好弘, 「故意・過失および違法性」加藤一郎 編, 公害法の生成と展開, 1970, 387頁 以下.
淡路剛久, 公害賠償の理論, 有斐閣, 1978, 111頁 以下.
-----, 「大阪國際空港公害判決の問題點」, ジュリスト 559号, 43頁 以下.
藪重夫, 「日照の私法的保護諸問題」北大論集 25卷3号 1頁 以下.
澤井裕, 公害の私法的研究, 一粒社, 1969, 405頁 以下.
-----, 公害差止の法理, 日本評論社, 1980, 23頁 以下.
奥田昌道 外編, 民法學6, 81頁 以下.
篠塚昭次, 「『環境權』否定判決への疑問」, 法時 第46卷 第5号, 1974, 19頁 以下.
齊藤博, 「差止請求」判時 976号, 13頁 以下.
大阪辯護士會環境權研究會, 環境權, 日本評論社, 1973, 139頁 以下.
西原道雄, 「總論」, 判時 976号 5頁 以下.
牛山積, 公害裁判の展開と法理論, 日本評論社, 1976, 175頁 以下.
-----, 現代の公害法, 83頁 以下.

- , 「私權としての環境權とその私法的救濟」, Law School 120号, 33頁 以下.
- 潮海一雄, 「大阪空港控訴審判決と違法性」, 判時 797号, 7頁 以下.
- , 「公害訴訟における損害論」, 判タ 314号, 34頁 以下.
- 古崎慶長, 「大阪空港控訴審判決と國家賠償責任」, 判時 797号, 13頁 以下.
- 竹下守夫, 「差止請求の強制執行と將來の損害賠償請求をめぐる諸問題」判時 797号, 33頁 以下.
- 伊藤 進, 「受忍限度について」, 判時 1008号 10頁 以下.
- 清水誠, 「損害賠償請求について」, 法時, 公害裁判, 第4集, 34頁 以下.
- 山口和男, 「騒音の規制と被害者の救済」, 法曹時報 24卷 105号, 50頁 以下.
- , 實務法律大系 6, 85頁 以下.
- 塚本重頼, 英國不法行爲法要論, 304頁 以下.
- 森島昭夫, 「横田基地騒音公害控訴判例法」, ジュリスト, 第895號, 32頁 以下.

【Zusammenfassung】

Duldungsgrenze der Fluglärmimmission und Schadensersatz

Lee, Seung Woo

Die Feststellung des Ausmaßes der Fluglärmimmission erfolgt in der Regel durch Messung des Schalldrucks, der mit einem willkürlich gewählten Schalldruck verglichen wird und zu dem sogenannten Schalldruckpegel führt, ausgedrückt in Dezibel-Werten (dB). Die Fluglärmimmissionswerte orientieren sich am Charakter des von der Immission betroffenen Wohngebietes. Diese Abstufung rechtfertigt sich daraus, daß die subjektiv empfundene Lärmbelastung von der Einstellung zur jeweils vorhandenen Lärmquelle abhängig ist.

Die Fluglärmimmissionswerte stellen allgemeine Erfahrungssätze dar und sind wegen ihrer Ausrichtung auf nachbarschaftlichen Ausgleich eher zu hoch als zu niedrig angesetzt. Der Gericht hat daher die Anerkennung der durch die Immissionswerte festgelegten Grenzen dahin eingeschränkt, daß auch Immissionen im Bereich unterhalb der Richtwerte wegen ihrer besonderen Lästigkeit im Einzelfall eine wesentliche Beeinträchtigung darstellen können.

Bei Überschreiten der dort angegebenen Fluglärmimmissionswerte ist in jedem Fall eine wesentliche Beeinträchtigung anzunehmen. Das Gesetz hat trotz Festsetzung von Lärmschutzbereichen, Regelung der Erstattung von Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen die nachbarrechtlichen Beziehungen nicht abschließend geregelt. Der zur Abgrenzung der Schutzzonen im Fluglärmschutzbereich festgesetzte Dauerschallpegel gibt ebenso wie die Immissionswerte der Lärm hinsichtlich anderer Geräuschimmissionen nur einen Anhaltspunkt, nicht jedoch einen endgültigen Maßstab dafür, ob eine Beeinträchtigung wesentlich ist oder als noch zumutbare Belästigung hingenommen werden muß. Im Bereich unterhalb der Richtwerte sind die entwickelten Beurteilungsmaßstäbe anzuwenden.