

 국토교통부		보도참고자료	
		배포일시	2019. 8. 14.(수) / 총 4매(본문3)
담당 부서	항공교통과	담당자	·과장 유경수, 사무관 김남극 ·☎ (044) 201-4294, 4299
보도일시		2019년 8월 14일(수) 15:00부터 보도하여 주시기 바랍니다.	

제주남단 항공회랑의 안전강화를 위해 관계국과 협의중에 있습니다.

- 국토교통부(장관 김현미)는 일명 ‘제주남단 항공회랑(Corridor)’의 안전관리 강화를 위해 중국, 일본 및 국제민간항공기구(ICAO)와도 협의하고 있다고 밝혔다.

- (항공회랑) 항로설정이 곤란한 특수여건에서 특정고도로만 비행이 가능한 구역
- (영공) 국제민간항공협약에 의해 당사국의 배타적 주권이 인정되는 공역
 - * 영토(중주권, 보호권, 위임통치령 포함)와 영해(領海, 통상 12NM)의 지면·수면으로부터 수직 상공
- (비행정보구역) 영공과 공해 상공을 포함하며 관제·비행정보·조난경보업무 등을 위하여 ICAO가 지정·승인하는 항행안전관리 책임공역
 - * 인천 FIR은 '63년 ICAO가 승인했으며, 영공·공해상공을 포함하여 43만Km² 면적

- 국토교통부에 따르면 ICAO는 전 세계의 안전한 항공기 통행을 보장하기 위해 각 국가가 항공교통관제업무와 사고시 구조업무 등을 책임지는 일명 ‘비행정보구역’을 설정하였으며, 우리나라가 책임지는 비행정보구역은 1963년에 설정되어 운영해오고 있다.

- 하지만, 우리 비행정보구역이지만 우리 관제당국이 아닌 중국과 일본이 관제업무를 제공하는 제주남단 항공회랑이 있으며,

- 이는 과거 중국-일본 항공 노선을 위한 직항로 소요 제기가 있었고, 그 당시 우리나라와 중국(舊 중공)간 수교 이전으로 중국 측이 우리 영공을 통과하는 항로 신설 및 우리 관제기관과 교신하는 것도 반대하는 상황에서 ICAO의 중재로 '83년에 MOU를 체결하여 제주 남단 공해 상공에 중국·일본이 관제하는 방식의 항공회랑을 설정하게 된 것이다.
 - 특히, 이 구역중 일본이 관제업무를 제공하는 구역은 우리나라가 관제업무를 제공하는 기존 동남아行 항공로와 교차하고 있고, 중국-일본간 일평균 345대, 한국-중국간 178대, 한국-동남아간 352대로 하루 880대의 항공기가 다니고 있어 국제항공운송협회 (IATA) 등 국제 사회에서 지속적으로 비행 안전 주의를 요구하는 구역이기도 하다.
 - 실제로 지난 1년간 직접적인 사고 위험은 아니었으나 항공기에 장착된 공중충돌경보장치에 의한 항공기간 근접을 피해 비행하는 상황 등 비정상 사례가 2건 발생하였다.
- 국토교통부는 그 동안 항공회랑의 안전을 위해서 지속적인 안전강화 조치를 시행하고 있으며,
- * 제주 남부지역 통신시설 확충('04.10), 항공기 관제용 레이더 신설('08.12), 한국-일본간 항공관제정보교환망 구축('10.2), 한국-중국 관제기관간 상용전화 설치('12.7), 제주남단 항공 감시시스템 및 무선시설 구축('15.12), 항공회랑 안전강화대책 수립('17.3), 우리 관제소 內 감시석 운영('18.4), 항공회랑 안전평가('19.1) 등
- 보다 근본적 해결을 위해 항공회랑의 정상화, 우선적으로 항공회랑의 위험을 경감할 수 있는 새로운 항로의 신설 등 안전확보 방안을 ICAO 및 당사국들과 협의 중에 있으며,

- 중국과는 조만간 북경에서 항로신설에 대한 기술협의를 하기로 하였으며, 일본은 아직 의견 제시가 없는 상황임을 밝혔다.
- 아울러, 항공회랑의 관계국간의 합의에 이룰때 까지 혼잡시간대 이중감시를 위한 감독관 지정 및 악기상 등 비정상 상황시 추가 관제석 운영 등 해당구역의 위험을 저감하기 위한 대책도 8월 중에 추가적으로 시행할 것임을 밝혔다.

【 추가 안전대책 (8월중 시행) 】

- (감시강화) 교통량 밀집시간대(10~19시) 이중감시를 위한 감독관 지정 및 악기상 등 비정상상황 시 추가 관제석 운영
- (안전평가) 항공회랑 주변 공역에 대하여 주기적인 안전평가를 실시하여 위험요소를 식별·체계적으로 관리 (年 1~2회)
- (비행주의) 조종사에게 항공회랑의 비정상적인 공역, 관제체계를 설명하고, 항공회랑 비행 시 비행주의 및 비상주파수 청취 촉구
 - * 국제기구와 협의하여 항공기 성능요건 강화방안도 검토
- (교통량 조절) 3국간 교통흐름관리를 통해 교통혼잡, 악기상 등 비정상 상황 시 항공회랑 내 교통량 조절 (3국간 협의 필요)

- 국토교통부는 “항공교통 이용자의 안전문제인 만큼 안전 우려 해소를 위해 일본 등 관계국이 적극 협조해야 한다”고 강조하며, “ICAO와 협의하여 동 문제를 조속히 해결해 나갈 것”임을 밝혔다.

< 관련 보도내용 (8.14. 중앙일보) >

- 日 관제권 가진 韓 “하늘길, 항공기 ‘30초 거리’ 충돌할 뻔
 - 우리 하늘인데 한중일 관제권 나뉜 탓에 ‘제주남단 항공회랑’ 운항 항공기 위험
 - 근본적 해결방안으로 관제권 환수가 필요함을 전문가 의견으로 제시



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 항공교통과 김남극 사무관(☎ 044-201-4294)에게 연락주시기 바랍니다.

참고

항공회랑(Corridor) 운영 현황

- (설정연도) '83.1월 ICAO와 한·중·일간 개별합의서 서명('83.8 시행)
 - * 한중 외교관계가 없던 시절 중국(당시 '중공')측 주장으로 한국영토가 아닌 공해상에 공식항로가 아니면서 아국과 직접교신을 피하는 항공회랑(Corridor) 형태로 합의
- (회랑제원) '중국 아카라 - 일본 후쿠에' 연결(연장거리 280NM, 폭 50NM), 8개의 사용고도를 회랑용으로 지정
- (관제) 동경125도 기준으로 서쪽은 중국, 동쪽은 일본이 수행
- (교통량) 항공회랑은 연190천대(중일노선 126천대, 8.0%↑/한중노선 65천대, 5.6%↑), 한·동남아행 항로는 연128천대(7.5%↑)가 이용

< 일평균 항공교통량 >

항공로		'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18
항공회랑	제주-상해	129	146	173	181	203	166	178
	중국-일본	196	197	216	271	317	331	345
한국-동남아 항로		215	230	243	241	282	323	352

【제주남단 공역 및 항공회랑 도면】

