

(1)
2007. 12. 28.

명 칭				개정차수	1차 개정
				제정일자	2005.8.12
				승 인 자	정 상 호
담당부서	항공교통기획팀	담당직책	기획담당	제 정 자	김 재 영
					박 광 순

개 정 표				
개정 번호	개정일자	개정 사유 및 내용	작성자	승인자
1	2007.12.28	-항공기 비상·통신 불능 절차 개정	박광순	정상호
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				

- 목 차 -

제1장 총칙

제1조(목적)	1
제2조(적용)	1
제3조(근거)	1
제4조(용어의 정의)	1
제5조(우발계획의 지위)	2
제6조(우발계획의 수립 및 시행책임)	2
제7조(준비조치)	3
제8조(정보교환)	3

제2장 협력

제9조(우발계획 수용)	4
제10조(비상·통신불능·우발보고)	4
제11조(비상·통신불능·우발상황 통보)	4
제12조(협력)	4

제3장 우발계획의 수립 및 통보

제13조(비상·통신불능·우발계획 수립요소)	5
제14조(비상·통신불능·우발계획의 통보)	6
제15조(비상·통신불능·우발계획 개정)	7

제16조(장애상황 통보)	7
제17조(우발계획 평가)	7

부칙

제1조(시행일)	8
부록(항공교통업무 우발계획 표본)	9

항공교통업무 우발계획 수립기준

(제1차 개정 2007.12.28, 항공안전본부 훈령 제163호)

제1장 총 칙

제1조 목 적(Purpose)

이 기준은 항공교통업무 및 관련 지원업무(이하 “항공교통업무”라 한다)에 장애가 발생하였거나, 항공기에 비정상상황이 발생한 경우 항공교통의 안전하고 질서정연한 소통에 대비하고 공역의 효율적인 운영을 유지하도록 하는데 그 목적이 있다.

제2조 적 용(Applicability)

이 기준은 항공교통업무를 수행하는 항공교통업무기관에 적용한다.

제3조 근 거(Related Reading Materials)

1. 항공법 제70조 및 동법 시행규칙 제209조(우발계획의 수립·시행)
2. 국제민간항공협약 부속서 제11권(항공교통업무) 및 매뉴얼(Doc 4444 항공교통관리·Doc 9426 항공교통업무계획)

제4조 용어의 정의(Definition of Terms)

이 기준에서 사용된 용어의 정의는 다음 각 호와 같다.

1. "장애(Disruptions)"라 함은 우발사태로 인하여 공역 이용자에게 정상적인 항공교통업무를 제공할 수 없는 상태를 말한다.
2. "우발사태(Contingency)"라 함은 뜻하지 않은 무력충돌, 불법방해, 자연재해 및 질병 등으로 인한 종사자의 집단공백 등으로 제1호의 장애가 발생하는 것을 말한다.

3. "우발계획(Contingency Plans)"이라 함은 지역항행계획에 보고된 시설과 업무를 일시적으로 이용할 수 없을 경우에 대비한 대체 시설과 업무를 규정하는 것을 의미한다.
4. "우발대책(Contingency Arrangements)"이라 함은 우발사태 발생시 우발계획에 따라 대체시설과 항공교통업무를 제공하는 것을 말한다.
5. "우발조치(Contingency Action)"라 함은 우발계획을 이행하였거나 이행 중인 상태를 말한다.
6. "항공교통업무기관(Air Traffic Services Unit)"이라 함은 항공교통업무를 수행하는 기관을 말한다.
7. "비상(Emergency)"이라 함은 항공기에 비정상상황이 발생되어 정상적인 운항이 어려운 상황을 말한다.
8. "통신불능(Communication Failure)"이라 함은 관제중 항공기와의 교신을 방해하는 환경을 말한다.

제5조 우발계획의 지위(Status of Emergencies·Communication Failure·Contingency Plans)

항공교통업무기관은 이 기준에 의거 수립한 비상·통신불능·우발계획은 지역 항공항행계획에 규정한 시설과 업무가 복구될 까지 유효하므로 지역항공항행계획을 수정할 필요는 없으나, 비상·통신불능·우발계획의 수립 또는 변경 시에는 ICAO에 통보하여야 한다.

제6조 우발계획의 수립 및 시행 책임(Responsibility for Developing and Implementing Emergencies·Communication Failure·Contingency Plans)

- ①항공법제38조에 의거 지정·공고된 공역(이하 “공역”이라 한다)에서 항공교통업무를 제공하는 항공교통업무기관은 비상·통신불능·우발계획을 수립 시행하여야 한다.
- ②항공교통업무기관은 비상·통신불능·우발사태로 인하여 인접 공역에 영향을 미치는 사항은 공역운영 관계자, 관련국가 및 국제민간항공기구와 협의한 후 수립하여야 한다.
- ③항공교통업무기관은 이 기준에 의하여 수립하는 비상·통신불능·우발계획

을 항공안전본부장에게 보고하여야 한다.

제7조 준비조치(Preparatory Action)

- ①항공교통업무기관은 비상·통신불능·우발대책을 적시에 적용하여야 한다.
- ②항공교통업무기관은 비상·통신불능·우발대책을 적시에 적용할 수 있도록 다음 각 호의 사항에 관한 대책을 준비하여야 한다.
 - 1. 항공교통업무 제공에 영향을 미치는 노동쟁의 또는 노동 불안 등 예측 가능한 사건에 대한 대책
 - 2. 공역의 가용성 및 항공교통업무 제공에 영향을 주는 자연재해, 무력충돌, 민간항공 불법방해 행위 또는 자연재해 등에 대한 대책
 - 3. 제2호의 규정에 의한 사건으로 공역 통제가 필요한 경우에 대비하여, 항공교통업무당국과 관련기관 또는 인접국가 및 공역 이용자 간 통보체계
 - 4. 항공교통업무 기능이 정상 복구될 때까지 24시간 우발상황에 대한 정보의 수집, 갱신 및 관리를 위한 대책본부 구성
 - 5. 비상·통신불능·우발사태의 진행상황 파악 및 후속조치를 위한 상황반 구성
 - 6. 관련기관 등과의 협력활동을 위한 협력반 구성
 - 7. 항공기 비상·통신불능·우발사태 등 비정상상황 발생 시에 대비한 조치절차 수립

제8조 정보교환(Exchange up to date Information)

- ①항공교통업무기관은 관련기관 또는 관련국가와 비상·통신불능·우발계획에 관련한 정보를 교환하여야 한다. 항공교통업무기관은 필요하다고 인정하는 경우 관련국가 및 국제민간항공기구에 비상·통신불능·우발계획에 관련한 정보를 제공하여야 한다.
- ②제1항의 규정에 의한 정보는 비상·통신불능·우발계획에 반영하여야 한다.

제2장 협 력(Coordination)

제9조 우발계획 수용(Acceptance of Emergencies·Communication Failure·Contingency Plans)

항공교통업무기관은 공역 이용자 및 관련기관과 협의한 후 비상·통신불능·우발계획을 수립하여야 한다.

제10조 비상·통신불능·우발보고(Emergencies·Communication Failure·Contingency Reports)

항공교통업무기관은 비상·통신불능·우발의 발생 및 조치 등 비상·통신불능·우발사태를 보고하기 위한 보고체제를 구축하여야 한다. 이 보고체제는 비상·통신불능·우발계획에 포함되어 있어야 한다.

제11조 비상·통신불능·우발상황 통보(Emergencies·Communication Failure·Contingency Advice)

항공교통업무기관은 비상·통신불능·우발사태가 예상되거나 발생한 경우 비상·통신불능·우발조치와 비상·통신불능·우발계획에 의한 지원 요청사항을 포함한 정보를 비상·통신불능·우발사태로 영향을 미치는 관련기관, 관련국가 및 국제민간항공기구에 통보하여야 한다.

제12조 협 력(Detailed Coordination)

①항공교통업무기관은 비상·통신불능·우발사태 발생으로 항공교통업무에 중대한 영향이 예상되는 관련기관 또는 관련국가와 합의서를 체결하여야 한다.

②제1항 규정에 의한 합의서에는 비상·통신불능·우발사태 발생시의 협력기준에 관한 사항 등을 포함하여야 한다.

제3장 우발계획의 수립 및 통보 (Development and Promulgation of EmergenciesCommunication FailureContingency Plans)

제13조 비상·통신불능·우발계획 수립요소(Main Elements for Development)

①비상·통신불능·우발계획은 현재 항공로와 대체 항공로, 항공기 항행성능, 항행안전시설, 인접 항공교통업무기관 통신시설 유효범위, 항공기의 종류와 교통량과 항공교통업무, 통신, 기상, 항공정보 등의 상태 등 가능한 많은 정보를 고려하여 수립하여야 한다.

②비상·통신불능·우발계획 수립 시 고려하여야 할 사항은 다음 각 호와 같다.

1. 관련 공역의 전체 또는 일부 공역을 우회하기 위한 항공로 또는 추가 항공로 설정에 관한 사항
2. 당해 공역을 통과하는 단순한 항공로망 설정, 비행고도 배정계획과 인접 항공교통업무기관의 진입지점 및 인접 공역에서 종적분리가 유지될 수 있도록 하는 절차 등에 관한 사항
3. 위임된 공역에 대한 항공교통업무 수행의 재지정에 관한 사항
4. 항행안전시설 상태정보 및 기상정보 제공에 대한 책임을 관련기관 또는 인접국가로의 재배정을 포함하여 공지통신, 항공고정통신망(AFTN) 및 항공교통업무 직통선의 제공과 운영에 관한 사항
5. 비행 중 및 비행 후 항공기로부터 보고의 수집 및 배포에 관한 사항
6. 공대지통신의 송수신이 불량한 특정 지역에서 항공교통업무기관이 사전에 지정한 주파수를 지속적으로 청취하고 해당 주파수로 상승 또는 하강의 시작과 종료, 위치정보 및 도착 예정시간 등을 가능한 영어를 사용하여 방송토록 요구하는 사항
7. 특정한 지역을 비행하는 항공기에게 항행등과 충돌방지등을 작동하도록 요구하는 사항
8. 항공기가 동일 순향고도 상의 다른 항공기와 종적분리를 유지할 수 있는 절차를 수립하고 이를 따르도록 요구하는 사항
9. 항공로의 중심선 우측으로 상승·강하하도록 요구하는 사항

10. 우발체계를 초과하지 않도록 우발지역으로 진입하는 항공기 통제에 관한 사항
11. 항공법 제70조 및 동법 시행규칙 제176조의 규정에 의한 비행고도의 배정을 포함한 우발지역에서의 비행방식

③비상, 통신두절 및 우발상황 등 항공기 비정상상황 발생시에 대비한 조치사항 수립은 다음 각 호와 같다.

1. 비상(Emergency)

가. 불법간섭(Unlawful interference)

나. 폭파위협(Bomb threat)

다. 비상강하(Emergency descent)

2. 공지통신 불능(Air-Ground Communication failure)

3. 우발사태(Contingency)

가. 비행 중 우발사태(In-flight contingency)

1) 항로이탈 또는 미식별 항공기

2) 민간 항공기에 대한 요격

3) 공중배유

나. 항공교통관제 우발사태(ATC contingency)

1) 관제통신 불능

2) 지상통신 불능

3) 주파수차단

4) 관제주파수의 불법사용

다. 기타 항공교통관제 우발절차(Other ATC contingencies procedures)

1) 비상분리

2) 충돌경보(STCA) 절차

3) 공중충돌회피(ACAS) 절차

4) 최저안전고도경보(MSAW) 절차

5) 항공기 비슷한 호출부호의 변경

- ④항공교통업무기관의 세부 비상통신불능우발계획을 수립하는 경우에는 부록의 표본을 참조할 수 있다.

제14조 비상·통신불능·우발계획의 통보(Promulgation)

- ①항공교통업무기관은 비상·통신불능·우발계획을 수립하여 관련기관에 통보하여야 한다.
- ②항공교통업무기관은 공역 이용자가 미리 알아야 한다고 인정하는 사항을 항공정보간행물로 제공하여야 한다.

제15조 비상·통신불능·우발계획 개정(Amendments of Emergencies·Communication Failure·Contingency Plans)

항공교통업무기관은 수립한 비상통신불능우발계획의 개정 사유가 발생 시 개정하고 제14조의 규정에 의거 통보하여야 한다.

제16조 장애상황 통보(Notice for Event of Disruption)

- ①항공교통업무기관은 비상통신불능우발사태가 발생한 경우 해당 정보를 항공고시보(NOTAM)로 통보하여야 한다. 다만, 항공교통업무의 장애가 예측 가능한 경우에는 48시간 전에 통보하여야 한다.
- ②제1항의 규정에 의한 통보에는 해당 비상통신불능우발대책이 포함되어야 한다.
- ③항공교통업무기관은 장애가 발생한 항공교통업무가 복구된 경우에도 해당 정보를 항공고시보로 통보하여야 한다.

제17조 우발계획 평가(Evaluation of Emergencies·Communication Failure·Contingency Plans)

- ①항공안전본부장은 항공교통업무기관에서 수립한 비상통신불능우발계획에 대하여 항공교통관제업무평가규정(항공안전본부고시)에 의거하여 평가를 하여야 한다.

②항공교통업무기관은 수립한 비상통신불능우발 계획을 이 기준에 적합하도록 유지하여야 한다.

부 칙(Additional)

제1조(시행일) 이 기준은 2007년 12월 28일부터 시행한다.

<부록>

항공교통업무 우발계획 표본(Sample for Contingency Plans)

주1(Note1) : 이 표본은 항공교통업무기관에서 공통적으로 발생할 수 있는 우발사태에 중점을 두어 마련하였다. 따라서 항공교통업무기관은 이 표본을 참고하여 항공교통업무기관의 특성에 맞게 항공교통업무 우발계획을 수립하여야 한다.

기 관 명 항공교통업무 우발계획

관리(Document Control Sheet)

표 제(Title)	항공교통업무 우발계획
소속기관(Owner)	
원본보관처(Location of Master copy)	
최근경신일자(Date last updated)	

배포처

사본 번호(Copy No)	배포처(Holder)
1	항공안전본부
2	○○○○

제·개정(Amendments)

제·개정번호 (Amendment No)	제·개정 일자 (Amendment Date)	삽입일자 (Date Amended)	삽입수행자 (Amended By)
Initial Issue			

유효페이지 점검표(Checklist of Effective Pages)

내 용(Subject)	페이지(Pages)	발행일자(Issue Date)
(개 요)		

항공교통업무 우발계획을 다음과 같이 제정합니다.

제1장 총 칙(General)

1.1 목 적(Purpose)

이 기준은 항공교통업무 및 관련 지원업무(이하 “항공교통업무”라 한다)에 장애가 발생한 경우 항공교통의 안전하고 질서정연한 소통에 대비하고 공역의 효율적인 운영을 유지하도록 하는데 그 목적이 있다.

1.2 적 용(Applicability)

이 기준은 항공교통업무 등을 수행하는 항공교통업무기관에 적용한다.

1.3 근 거(Related Reading Materials)

- 1.3.1 항공법 제70조 및 동법 시행규칙 제205조의2(항공교통관제업무의 수행절차 등) 제7항
- 1.3.2 국제민간항공협약 부속서 제11권(항공교통업무) 및 매뉴얼(Doc) 9426 (항공교통업무계획)

1.4 용어의 정의(Definition of Terms)

이 기준에서 사용된 용어의 정의는 다음 각호와 같다.

- 1.4.1 "장애(Disruptions)"라 함은 우발사태로 인하여 공역 이용자에게 정상적인 항공교통업무를 제공할 수 없는 상태를 말한다.
- 1.4.2 "우발사태(Contingency)"라 함은 뜻하지 않은 무력충돌, 불법방해, 자연재해 및 질병 등으로 인한 종사자의 집단공백으로 제1호의 장애가 발생하는 것을 말한다.
- 1.4.3 "우발계획(Contingency Plans)"이라 함은 지역항행계획에 보고된 시설과 업무를 일시적으로 이용할 수 없을 경우에 대비한 대체 시설과 업무를 규정하는 것을 의미한다.
- 1.4.4 "우발대책(Contingency Arrangements)"이라 함은 우발사태 발생시 우발계획에 따라 대체시설과 항공교통업무를 제공하는 것을 말한다.
- 1.4.5 "우발조치(Contingency Action)"라 함은 우발계획을 이행하였거나 이행 중인 상태를 말한다.
- 1.4.6 "항공교통업무기관(Air Traffic Services Unit)"이라 함은 항공교통업무를 수행하는 기관을 말한다.

1.5 우발계획의 지위(Status of Contingency Plans)

이 기준에 의거 수립한 우발계획은 지역항행계획(RANP)에 규정한 시설과 업무가 복구될 까지 유효하므로 ANP를 수정할 필요는 없으나, 우발계획의 수립 또는 변경시에는 ICAO에 통보하여야 한다.

1.6 우발계획의 수립 및 시행 책임(Responsibility for Developing and Implementing Contingency Plans)

- 1.6.1 항공법제38조에 의거 지정·공고된 공역(이하 “공역”이라 한다)에 대한 우발계획을 수립 시행하여야 한다.
- 1.6.2 우발사태로 인하여 인접 공역에 영향을 미치는 사항은 공역운영 관계자, 관련국가 및 국제민간항공기구와 협의한 후 수립하여야 한다.
- 1.6.3 이 기준에 의하여 수립하는 우발계획을 항공안전본부장에게 보고하여야 한다.

1.7 준비조치(Preparatory Action)

- 1.7.1 우발대책을 적시에 적용하여야 한다.
- 1.7.2 우발대책을 적시에 적용할 수 있도록 다음 각호의 사항에 관한 대책을 준비하여야 한다.
 - 1.7.2.1 항공교통업무 제공에 영향을 미치는 노동쟁의 또는 노동불안 등 예측 가능한 사건에 대한 대책
 - 1.7.2.2 공역의 가용성 및 항공교통업무 제공에 영향을 주는 자연재해, 무력 충돌, 민간항공 불법방해 행위 또는 자연재해 등에 대한 대책
 - 1.7.2.3 제1.7.2.2항의 규정에 의한 사건으로 공역 통제가 필요한 경우에 대비하여, 항공교통업무당국과 관련기관 또는 인접국가 및 공역 이용자간 통보체계
 - 1.7.2.4 항공교통업무 기능이 정상 복구될 때까지 24시간 우발상황에 대한 정보의 수집, 갱신 및 관리를 위한 대책본부 구성
 - 1.7.2.5 우발사태의 진행상황 파악 및 후속조치를 위한 상황반 구성
 - 1.7.2.6 관련기관 등과의 협력활동을 위한 협력반 구성

1.8 정보교환(Exchange up to date Information)

- 1.8.1 관련기관 또는 관련국가와 우발계획에 관련한 정보를 교환하여야 한다. 항공교통업무기관은 필요하다고 인정하는 경우 관련국가 및 국제민간항공기구에 우발계획에 관련한 정보를 제공하여야 한다.

1.8.2 제1.8.1항의 규정에 의한 정보는 우발계획에 반영하여야 한다.

제2장 협 력(Coordination)

2.1 우발계획 수용(Accept for Contingency Plan)

공역 이용자 및 관련기관과 협의한 후 우발계획을 수립하여야 한다.

2.2 우발보고(Contingency Reports)

우발의 발생 및 조치 등 우발사태를 보고하기 위한 보고체제를 구축하여야 한다. 이 보고체제는 우발계획에 포함되어 있어야 한다.

2.3 우발상황 통보(Contingency Advise)

우발사태가 예상되거나 발생한 경우 우발조치와 우발계획에 의한 지원 요청사항을 포함한 정보를 우발사태로 영향을 미치는 관련기관, 관련 국가 및 국제민간항공기구에 통보하여야 한다.

2.4 협 력(Detailed Coordination)

2.4.1 우발사태 발생으로 항공교통업무에 중대한 영향이 예상되는 관련기관 또는 관련국가와 합의서를 체결하여야 한다.

2.4.2 제2.4.2항 규정에 의한 합의서에는 우발사태 발생시의 협력기준에 관한 사항 등을 포함하여야 한다.

제3장 우발계획의 수립 및 통보 (Development and Promulgation of Contingency Plans)

3.1 우발계획 수립요소(Main Elements for Development)

- 3.1.1 우발계획은 현재 항공로와 대체 항공로, 항공기 항행성능, 항행안전 시설, 인접 항공교통업무기관 통신시설 유효범위, 항공기의 종류와 교통량과 항공교통업무, 통신, 기상, 항공정보 등의 상태 등 가능한 많은 정보를 고려하여 수립하여야 한다.
- 3.1.2 우발계획 수립시 고려하여야 할 사항은 다음 각호와 같다.
 - 3.1.2.1 관련 공역의 전체 또는 일부 공역을 우회하기 위한 항공로 또는 추가 항공로 설정에 관한 사항
 - 3.1.2.2 당해 공역을 통과하는 단순한 항공로망 설정, 비행고도 배정계획과 인접 항공교통업무기관의 진입지점 및 인접 공역에서 종적분리가 유지될 수 있도록 하는 절차 등에 관한 사항
 - 3.1.2.3 위임된 공역에 대한 항공교통업무 수행의 재 지정에 관한 사항
 - 3.1.2.4 항행안전시설 상태정보 및 기상정보 제공에 대한 책임을 관련기관 또는 인접국가로의 재배정을 포함하여 공지통신, 항공고정통신망 (AFTN) 및 항공교통업무 직통선의 제공과 운영에 관한 사항
 - 3.1.2.5 비행 중 및 비행 후 항공기로부터 보고의 수집 및 배포에 관한 사항
 - 3.1.2.6 공대지통신의 송수신이 불량한 특정 지역에서 항공교통업무기관이 사전에 지정한 주파수를 지속적으로 청취하고 해당 주파수로 상승 또는 하강의 시작과 종료, 위치정보 및 도착 예정시간 등을 가능한 영어를 사용하여 방송토록 요구하는 사항
 - 3.1.2.7 특정한 지역을 비행하는 항공기에게 항행등과 충돌방지등을 작동 하도록 요구하는 사항
 - 3.1.2.8 항공기가 동일 순항고도 상의 다른 항공기와 종적분리를 유지할 수 있는 절차를 수립하고 이를 따르도록 요구하는 사항
 - 3.1.2.9 항공로의 중심선 우측으로 상승·강하하도록 요구하는 사항
 - 3.1.2.10 우발체계를 초과하지 않도록 우발지역으로 진입하는 항공기 통제에 관한 사항
 - 3.1.2.11 항공법제57조 및 동법시행규칙제176조의 규정에 의한 비행고도의 배정을 포함한 우발지역에서의 비행방식
- 3.1.3 항공교통업무기관의 세부 우발계획을 수립하는 경우에는 부록의 표 본을 참조할 수 있다.

3.2 우발계획의 통보(Promulgation)

3.2.1 우발계획을 수립하여 관련기관에 통보하여야 한다.

3.2.2 공역 이용자가 미리 알아야 한다고 인정하는 사항을 항공정보간행물로 제공하여야 한다.

3.3 우발계획 개정(Amendments of Contingency Plans)

수립한 우발계획의 개정 사유가 발생시 개정하고 3.2항의 규정에 의거 통보하여야 한다.

3.4 장애상황 통보(Notice for Event of Disruption)

3.4.1 우발사태가 발생한 경우 해당 정보를 항공고시보(NOTAM)로 통보하여야 한다. 다만, 항공교통업무의 장애가 예측 가능한 경우에는 48시간 전에 통보하여야 한다.

3.4.2 제3.4.1항의 규정에 의한 통보에는 해당 우발대책이 포함되어야 한다.

3.4.3 장애가 발생한 항공교통업무가 복구된 경우에도 해당 정보를 항공고시보로 통보하여야 한다.

3.5 우발계획 평가(Evaluation of Contingency Plans)

3.5.1 항공교통업무기관은 수립한 우발계획을 이 기준에 적합하도록 유지하여야 한다.

제4장 우발계획의 수립 및 통보 (Main Elements for Development and Promulgation of Contingency Plans)

4.1 기능마비

4.1.1 공통사항

4.1.1.1 관제장비 및 지원장비, 항행안전시설 등에 장애가 발생한 경우에는 즉시 장비유지보수 책임자에게 통보 및 보고계통에 보고한다.

4.1.1.2 관제장비 및 지원장비, 항행안전시설 등의 장애가 지속될 것으로 예상되는 경우 비행정보실로 항공고시보 발행을 의뢰한다.

4.1.1.3 각종 조치 강구 및 통보/보고 등은 상황이 발생할 당시의 책임 관제사가 수행한다.

4.1.2 관제장비 및 지원장비 장애

4.1.2.1 관제통신장비 장애

- 1) TWR는 GUN SET 및 LIGHT GUN, APP는 GUN SET을 이용하여 관제 업무를 수행하며, ACC는 합의서에 의거 관련 APP에 항공로 관제업무를 위임한다.
- 2) 직통선이 고장 난 경우에는 유관기관에 일반전화 또는 개인용 휴대전화를 사용하여 관제업무를 계속 수행하며, 필요하다고 판단될 때에는 인접 관제기관에 관제사를 파견한다.
- 3) 평상시 GUN SET는 각 시설별 주 관제주파수에 고정시킨다.
- 4) 관제기관별로 기타 필요하다고 판단되는 조치를 강구한다.

4.1.2.2 레이더 장애(ACC, 접근관제실)

- 1) 관제 중인 모든 항공기에게 레이더 고장 사실을 즉시 통보한다.
- 2) Non-Radar 관제방식으로 즉시 전환한다.
- 3) ACC, 관제탑 및 인접 관제기관에 레이더 장애사실을 즉시 통보한다.
- 4) 상황별로 관련 관제기관에 항공기 통제를 요청한다.
- 5) 관제기관별로 기타 필요하다고 판단되는 조치를 강구한다.

4.1.2.3 AMOS 또는 AWOS(이하 “AMOS"라 한다) 장애 발생시(접근관제실, 관제탑, 비행정보실)

- 1) 저고도돌풍 경보시스템 관측자료를 이용하여 기상정보를 제공한다.
- 2) 자동기상관측시스템과 저고도돌풍경보시스템 동시 장애 발생시 공항 기상대에 통보 후 기상대의 정시 또는 특별관측자료 및 풍향지시계를

참조하여 업무를 수행한다.

4.1.2.4 ATIS 장애 발생시(접근관제실, 관제탑)

AMOS의 기상정보를 개별 항공기에 직접 제공한다.

4.1.2.5 FIS, AFTN, FDT 장애 발생시(비행정보실)

비행정보실은 FIS, AFTN, FDT의 장애 발생시 인천국제공항공사 또는 한국공항공사의 관련 장비 유지보수 담당자에게 통보한다.

4.1.2.6 기타 장비(LLWAS, ASDE, BRITE, PDC, 각종 MONITOR등) 장애 발생시(접근관제실, 관제탑, 비행정보실)

- 1) 기타 LLWAS, ASDE, BRITE, PDC 또는 각종 MONITOR 등의 관제업무에 필요한 장비가 장애를 일으킨 경우에는 관련 장비 유지보수 담당자에 통보한다.
- 2) 기타 장비에 장애가 발생한 경우, 필요에 따라 관련항공기에게 통보하고 대체방안을 강구하며, 항공고시보 발송 조치를 취한다.

4.1.3 항행안전시설 장애

4.1.3.1 계기착륙시설(ILS) 장애

- 1) 항공기 접근단계에서 ILS 구성요소의 활공각(GP) 장비 고장 시에는 방위각(LOC) 장비를 이용하여 접근하도록 하고, 방위각(LOC) 고장 또는 GP 및 LOC 고장 시에는 VOR/DME 절차 등 대체절차를 활용하여 접근하도록 관제업무를 수행한다. 계기착륙시설 장비의 이상을 항공기로부터 통보받은 경우에는 장비유지보수 책임자에 통보하고 후속 항공기에게 장비 이상보고 접수사실을 알리며, 장비 이상 유무의 확인을 요청한다.
- 2) ILS 구성요소(LOCALIZER, GP, MARKER 또는 DME) 중 주·예비 장치에 장애가 발생한 경우, 장애 상황에 따라 CAT I / II / III, ILS/DME 절차를 활용하여 관제업무를 수행하고, 당해 절차에 해당하는 기상치를 적용한다.
- 3) 항행안전시설의 원거리 원격 감시장치(Far Field Monitor : FFM)에 경고가 발생할 경우에는 입항하는 항공기와 장비유지보수 담당자에게 통보하여 정상작동 유무를 확인하여야 하며, 항행안전시설이 정상작동하지 않을 경우에는 접근하는 항공기에게 적절한 대체접근절차를 수행하

도록 지시하여야 한다.

4.1.3.2 VOR 장애

- 1) 항공로 구성용 VOR 장비에 장애가 발생한 경우 레이더 유도 하에 해당 비행로를 이용할 수 있다.
- 2) 항공로 구성용 VOR 장비에 장애가 발생한 경우 항공기의 요청에 따라 당해 VOR의 좌표를 제공하여야 하며, 지상시설에는 각 VOR의 좌표를 기록하여 전시하여야 한다.
- 3) ILS 시설이 설치되지 않은 공항의 터미널 VOR(TVOR) 장비에 장애가 발생한 경우 VISUAL APP 등 대체절차를 활용하여 관제업무를 수행한다.
- 4) 지상시설의 장비 이상을 항공기로부터 통보받은 경우에는 장비유지보수 책임자에게 통보하고, 뒤따르는 항공기에게 장비이상유무의 확인을 요청한다.

4.1.3.3 항공등화 장애

- 1) 활주로등의 장애가 발생하여 작동하지 않을 경우 장비유지보수 책임자에 통보하여 Flare Ramp를 설치하도록 하고 Flare Ramp가 축전지로 작동될 경우 축전지의 잔량 및 복구완료 예정시간을 확인한다.
- 2) 진입등(Approach Light) 장애발생의 경우에는 당해 접근절차에 규정된 기상치를 적용하여 관제업무를 수행한다(접근관제소, 관제탑).
- 3) 진입등(Approach Light)이 작동되고 활주로등이 장애가 발생하여 작동되지 않을 경우, 착륙을 위하여 활주로의 접근중인 조종사가 활주로를 식별하였을 경우에는 조종사의 동의 하에 착륙지시를 할 수 있다.

4.1.4. 활주로 사용불능

4.1.4.1 관제업무 수행절차

- 1) 항공기 사고 등으로 갑작스럽게 활주로는 폐쇄된 경우 비상전화기를 이용하여 공항 내 관련기관(소방, 의무실, 상황실, 비행정보실, 사무실, 항무통제실, 계류장관제소 등)에 통보하고, 동시에 ACC에도 통보한다.
- 2) 운항중인 해당 항공기에게 즉시 관제중인 주파수 및 비상주파수를 사용하여 활주로 폐쇄사실을 통보한다(ACC, 접근관제실, 관제탑).
- 3) 동일 활주로의 최종 접근로 상에 비행중인 항공기에 대하여는 복행을 지시 후 해당 접근관제소와 협의하여야 한다(관제탑).

- 4) 후속 항공기에 대하여는 체공지점으로 유도하고 체공가능시간을 확인하여 다음 상황에 대비한다(접근관제실, 관제탑).
- 5) 활주로 복구가 장기화될 경우 교체공항으로 회항을 권고한다. 이 경우 회항권고는 비행정보실에서 항공사와 협의 후 결정토록 한다(접근관제실, 관제탑).
- 6) 활주로 복구 등 사고처리를 위하여 지상에서 이동하는 차량 및 인력의 활동에 적극 협조한다(관제탑).
- 7) 팀장은 지상 이동차량 통제를 위한 인원을 별도 지정할 수 있다(관제탑).

4.1.4.2 비행정보업무 수행절차

- 1) 비행정보실은 활주로 폐쇄 사실을 항공교통관제소, 인접관제기관, 관련 지원시설, 항공사 등에 즉시 통보한다.
- 2) 비행정보실은 활주로 폐쇄가 30분 이상 계속될 것으로 예상되는 경우에는 항공고시보를 발송한다.
- 3) 비행정보실장(부재시 팀장)은 현장 확인 및 사고처리를 위하여 가능한 사항에 대하여 관련기관과 긴밀히 협조하고, 현장상황을 관련 관제기관 및 보고계통에 수시 통보/보고 한다.
- 4) 비행정보실은 사고처리가 종료되는 즉시 활주로를 점검하여 사용이 가능한 경우 관련기관에 통보하고 항공고시보를 발송한다.

4.2 항공기 비상사태

4.2.1 항공기 피랍

4.2.1.1 항공기의 피랍 또는 폭발물 탑재 등 대테러 상황이 발생하였거나 이와 관련된 정보를 입수하였을 때에는 비행정보실에 통보 및 보고계통에 보고하고, 별도 지시에 따라 처리한다(ACC, 접근관제실, 관제탑).

- 1) 피랍 항공기의 처리는 타 기관과의 협의가 필요하다.
- 2) 가능한 납치범이 관제사/조종사간의 통화내용을 알아채지 못하도록 관제용어 사용에 신중을 기한다(ACC, 접근관제실, 관제탑).

4.2.1.2 피랍 항공기가 운항중일 때에는 군 방공통제소 및 인접관제기관에

통보하여 필요한 조치를 취할 수 있도록 한다(ACC, 접근관제실, 관제탑).

4.2.1.3 피랍 항공기가 착륙하고자 할 때에는 격리 주기장을 사용할 수 있도록 조치하고, 주변 항공기는 소산 조치한다(관제탑, 비행정보실).

4.2.1.4 기동타격대 출동 등 관련 조치사항에 적극 협조한다(관제탑).

기동타격대 지휘차량과 통신채널을 확보하고 유지한다(관제탑).

4.2.2 항공기 비상선언

4.2.2.1 관제시설에서 항공기의 비상상태를 인지하였거나, 통보받은 경우에는 비상전화를 이용하여 관련부서(소방, 의무실, 상황실, 비행정보실, 사무실, 항무통제실, 계류장관제소 등)에 통보하고(관제탑), 비행정보실에서는 해당 항공사에 통보한다.

4.2.2.2 비상선언 항공기에게 우선권을 부여하고, 타 항공기에게는 비상항공기에 관한 정보제공 후 우선권 양보 등을 협조한다. 이 경우 필요하다고 판단되면 타 항공기를 대체 주파수로 변경하여 관제업무를 수행한다(ACC, 접근관제실, 관제탑).

4.2.2.3 비상항공기를 관제하는 관제기관은 관련 관제기관에 교통량조절 등 필요한 사항에 대하여 협조 요청한다(ACC, 접근관제소, 관제탑).

4.2.2.4 소방차 및 구급차량은 가장 신속하게 비상선언 항공기에 접근할 수 있는 위치에 배치시키며, 사고수습 차량은 관제탑과의 통신채널을 항상 유지할 수 있도록 조치한다(관제탑).

4.2.3 항공기 통신두절

4.2.3.1 관제기관에서 통신두절 항공기를 인지한 경우에는 인접 관제기관에 통보하여 필요사항을 상호 협조하고, 유사시 대처할 수 있도록 계속 주시한다(ACC, 접근관제실, 관제탑).

4.2.3.2 당해 항공기가 관할구역내로 입항하고 있거나, 입항이 예상될 때에는 상세한 상황을 착륙 예상 비행장의 관제기관에 통보한다(ACC, 접근관제실).

4.2.3.3 당해 항공기의 진행 방향에 있는 항공기와 조우하지 않도록 분리 유지시켜야 하며 우선권을 부여한다(ACC, 접근관제실, 관제탑).

4.2.3.4 통신두절 항공기의 착륙 예상 활주로를 개방해 놓는다(관제탑).

4.2.3.5 당해 항공기가 비행장주 또는 최종 접근로 상에 진입하였을 때에는 빛 총(LIGHT GUN)을 사용하여 관제 지시를 한다(관제탑).

4.2.4 실제공습 및 경계경보 발령

4.2.4.1 SCATANA 발령시

계획에 의거 통제부서의 지시에 따라 관제업무를 수행한다.

4.2.4.2 SCATANA 미발령시

- 1) 공습경보 시 비행중인 항공기는 가까운 공항으로 착륙을 유도하며 (ACC, 접근관제소), 지상의 항공기는 이륙을 금지시키고 다음 상황에 대비한다(관제탑).
- 2) 경계경보 시 비행중인 항공기는 정상적인 비행을 계속토록 하고, 관련 기관(해당 민방위 기관 또는 군 기관)과 협의결과에 따라 관제업무를 수행한다.

4.3 자연재해 및 화재

4.3.1 홍수, 폭설, 지진, 화산, 태풍, 해일 등

4.3.1.1 활주로 폐쇄가 장기화될 경우 항공고시보 발송을 의뢰한다(관제탑, 비행정보실).

4.3.1.2 상황에 따라 비행계획을 취소하거나 운항중인 항공기에게는 회항을 권고한다.

4.3.1.3 비행계획의 취소나, 회항권고는 비행정보실에서 항공사와 협의 후 조치한다.

4.3.1.4 근무자 비상소집 및 비상대책반을 운영한다(관제탑, 접근관제실, 비행정보실).

4.3.2 기상악화

4.3.2.1 공항기상이 갑자기 악화되어 항공기 운항에 장애가 될 것으로 판단되는 경우 관제중인 항공기에게 현재기상 및 기상예보를 즉시 통보한다(접근관제실, 관제탑).

4.3.2.2 공항기상이 당해 공항의 착륙 최저치 미만인 경우에는 항공기의 접근을 통제하고 그 내용을 항공교통관제소에 통보하여 항공기 접근통제

및 교통량 조절 등 필요사항에 대하여 협조 요청한다(접근관제소, 관제탑).

4.3.2.3 공항기상이 당해 공항의 착륙최저치 미만으로 갑자기 변화한 경우, 최종 접근로상의 항공기가 항공법 시행규칙 제200조(계기비행방식에 의한 접근 및 착륙)의 준수사항을 준수하는지를 철저히 감시하며, 조종사가 활주로 인지를 보고하거나 착륙을 요청하는 경우 착륙지시 한다(관제탑).

4.3.2.4 당해 공항의 기상이 운항시간 전부터 착륙 최저치 미만인 경우에는 기상예보를 포함하여 현재 기상을 ATIS로 방송한다(관제탑).

4.3.2.5 AMOS 정보 또는 공항 기상대에서 관측한 값이 관제기관 또는 조종사 보고와 현저한 차이가 있을 경우, 공항기상대에 특별관측 및 장비의 운용상태 점검을 의뢰한다.

4.3.2.6 폭설 및 결빙으로 활주로 제동상태가 불량하여 항공기 이·착륙이 불가능한 경우에는, 관제중인 항공기에게 체공토록 하거나, 교체공항으로 회항할 것을 권고하고 항공교통관제소에 통보하여 항공기 접근통제 및 교통량 조절 등 필요사항에 대하여 협조 요청 한다(접근관제소, 관제탑).

4.3.2.7 비행정보실은 활주로 제설 또는 제빙작업이 종료 된 후 제동상태 점검 결과에 따라 활주로 운영재개 여부를 결정한다.

4.3.3 화 재

4.3.3.1 관제업무 수행

- 1) 관제시설 등에 화재발생으로 업무를 수행할 수 없을 경우, 비상주파수 또는 사용 중인 주파수 등으로 관제중인 모든 항공기에게 화재발생 사실을 즉시 통보한다.

용어 : “Attention all aircraft this is °° tower.

A fire broke out at °° tower.

Contact (°°) Approach (ACC, Tower) (Frequency °° °°), for further instruction, immediately.”

- 2) 관제탑의 경우 비상전화(CRASH PHONE)로 관련부서(비행정보실, 소방대, 의무실, 상황실, 항공행정사무실, 항무통제실 등)에 통보한다.

- 3) 인접 및 관련 관제기관에 전파하여 항공기 관제이양 지양(금지) 등 필요한 사항의 협조를 요청한다.
- 4) 전원공급 중단으로 관제통신장비에 장애가 발생한 경우 이동관제통신 장비(GUN SET)를 보유한 관제시설에서는 GUN SET를 활용하여 관제 업무를 수행한다.
- 5) 관제시설에서 전화 및 비상전화 이용이 불가능한 경우 근무팀장은 각 근무자별로 통보, 방송, 전파, 협조요청 등의 임무를 분담, 지정한다.
- 6) 관련 기관(지방청, 공사, 항공사 등)의 비상연락망을 비치하여 전원공급 중단으로 직통선 및 일반전화기의 사용이 불가능한 경우 휴대통신기(TRS, HAND TALKY) 또는 개인 휴대전화기를 사용 통보한다.
- 7) 관제시설에 화재가 발생하여 업무를 수행할 수 없는 사실을 인지한 비행정보실은 동 정보를 관련기관에 연락하여야 한다.
- 8) 관련 ATC기관은 자체적으로 수립한 비상근무체제로 전환하여 운영한다.

4.3.3.2 인원대피 대책

- 1) 각 관제기관은 시설별로 단계별 철수계획을 수립비치하고 상황발생시 보고계통에 의하여 보고 후 철수계획에 따라 철수한다.
- 2) 인명의 위험이 염려되는 경우, 상황이 허락하는 한 관제중인 항공기의 신속한 조치 및 인근 관제시설에 상황 통보 후 우선 철수하고, 철수 후 보고계통에 따라 신속히 보고하여야 한다.
- 3) 보안문서를 보유한 시설에서는 보안문서를 안전지역으로 이송한다.
- 4) 근무팀장 또는 책임자는 관제시설에 화재가 발생한 때에는 화재진화 등 사태수습을 위한 가능한 모든 조치를 취하여야 하며, 관제시설 안에 있는 자가 당해 시설에서 떠난 후가 아니면 그 시설을 떠나서는 안 된다.
- 5) 비상통로는 불연 형광소재를 이용하여 그림으로 도시하고, 관련자들이 잘 보이는 적정 위치에 부착한다.

4.3.3.3 이동관제탑 운영

- 1) 관제시설(관제탑)이 화재 등으로 정상적인 관제업무를 수행하지 못할 경우를 대비하여 업무수행을 대체할 수 있는 이동관제탑 등을 설치·운영하여야 한다.

- 2) 이동관제탑에는 관제업무를 수행할 수 있는 관제통신장비 등이 설치하거나, 공항 특성상 이동관제탑을 설치 할 수 없는 경우에는 관제업무수행이 가능하도록 적절한 장소를 지정·운영하여야 한다.
- 3) 이동관제탑 및 특정한 장소에서 관제업무수행이 이루어 질 경우에는 관제업무가 원활하게 이루어질 수 있도록 운영에 필요한 GUN SET, LIGHT GUN, TRS 및 전화기 등의 장비를 최적의 상태로 사용할 수 있도록 유지·보수되어야 한다.
- 4) 이동관제탑 또는 특정한 장소로 이동시에는 관련기관들의 전화번호 등을 사전에 확보해두어야 하며, 항상 최신의 전화번호가 유지될 수 있도록 하여야 한다.

4.3.3.4 접근관제업무의 위임

화재 등의 이유로 접근관제업무를 수행할 수 없을 경우, 인근 관제탑 또는 인천 ACC에서 대행할 수 있도록 관계기관과 사전 합의서를 체결하여야 한다.

4.3.3.5 ACC 관제업무 위임

1)사전준비

ACC는 접근관제소에서 항공로 관제업무를 실시하여야 될 경우에 대비하여 관제사들에게 평시 주기적인 교육을 실시하여야 한다.

관련 접근관제소 관제사는 항공로 관제업무를 안전하게 수행할 수 있도록 주기적인 교육을 실시한다.

ACC는 화재발생 등에 따른 기능마비 시에 대비하여 공군 MCRC, 관련 접근관제소 및 인접 항로관제소와 합의서를 체결한다.

관련 접근관제소는 항공로 관제업무수행에 필요한 주파수를 확보하여야 한다.

2) 초기단계

관제중인 모든 항공기에게 즉시 ACC의 화재발생 상황을 동시 통보하고, 관련 접근관제소에 항로비행 항공기의 관제권을 즉시 이양한다.

인접국 ACC에 인천ACC의 화재발생 상황을 통보하고 인천FIR내로 진입하는 항공기 안전 분리를 유지할 수 있도록 협의하여야 한다.

상황에 따라 각 공항에 계기비행항공기의 이륙을 제한하거나, 기 발부

된 계기비행허가를 취소할 수 있다.

인접 관제기관에 항공고시보 발송을 의뢰한다.

ACC는 모든 항공로 관제업무를 관련 접근관제소(서울접근관제소)에 위임한 경우, 신속히 ACC 관제사를 해당 접근관제소에 파견하여 항공로 관제업무를 수행하도록 하여야 한다.

4.3.3.6 비행정보실

- 1) 비행정보실에서 화재가 발생하여 비행정보업무를 수행하지 못할 경우 그 사실을 인접 ACC, 관련 접근관제소, 관제탑, 항공사 및 기타 관련 기관에 즉시 전파한다.
- 2) 전원공급 중단으로 직통선 및 일반전화기의 사용이 불가능할 경우에는 개인 휴대전화기를 사용한다. 이 경우 유관기관(관제업무기관, 공사, 항공사 등)의 연락 가능한 전화번호를 사전에 비치하여야 한다.
- 3) 근무자가 철수할 경우에는 관련근무자는 통신실, 한국공항공사 항무통제실 또는 인천공항공사 공항운영센터(AOC)로 이동하여 비행정보업무를 수행하며, 이 사실을 유관기관에 통보하여야 한다.
- 4) 비행정보실은 ATC기관에서 화재 등의 발생으로 업무수행이 불가능한 정보를 입수한 경우 즉시 항공고시보를 발송 조치한다.

4.3.3.7 우발상황반 운영

- 1) 각 ATC 기관은 화재발생 등의 상황발생시 즉각 긴급소집 및 대책반을 운영한다.

4.4 무력충돌

4.4.1 테 러

4.4.1.1 테러 정보 입수

- 1) 대 테러 관계기관에 테러 정보 통보 및 보고체제에 따라 보고한다.
- 2) 테러가 예상되는 항공교통업무기관으로 관제사의 출입을 통제한다.
- 3) 출입이 통제되어 해당 관제업무를 수행할 수 없다면, 이동관제통신장비 또는 이동관제탑 등을 운영한다.

접근관제 및 항공로관제를 수행하는 기관은 인근 관제탑, 접근관제소,

항공로관제소로 업무위임을 한다. 업무위임을 위한 합의서는 사전에 체결되어 있어야 한다.

4.4.1.2 테러 발생

- 1) 테러로 인하여 당해 항공교통업무 등을 제공할 수 없는 기관은 즉시 모든 항공교통업무기관으로 이 사실을 통보한다. 통보절차 및 수단은 미리 강구한다.

- 2) 관제업무

관제시설 등에 테러발생으로 업무를 수행할 수 없을 경우, 비상주파수 또는 사용 중인 주파수 등으로 각 기관에서 관제중인 모든 항공기에게 테러발생 사실을 즉시 통보한다.

용어 : “Attention all aircraft this is ° tower(ACC, Approach)

A terror broke out at ° tower.

Contact (°) Approach (ACC, Tower) (Frequency ° °), for further instruction, immediately.”

비상전화(CRASH PHONE) 또는 개인용 휴대전화로 관련부서(비행정보실, 소방대, 의무실, 상황실, 항공행정사무실, 항무통제실 등)에 통보한다.

인접 및 관련 관제기관에 전파하여 항공기 관제이양 지양(금지) 등 필요한 사항의 협조를 요청한다.

이동관제통신장비(GUN SET)를 보유한 관제시설에서는 GUN SET를 활용하여 관제업무를 수행한다.

관제시설에서 전화 및 비상전화 이용이 불가능한 경우 근무팀장은 각 근무자별로 통보, 방송, 전파, 협조요청 등의 임무를 분담, 지정한다.

관련 기관(지방청, 공사, 항공사 등)의 비상연락망을 비치하여 직통선 및 일반전화기의 사용이 불가능한 경우 휴대통신기(TRS, HAND TALKY) 또는 개인 휴대전화기를 사용 통보한다.

관제시설에 테러가 발생하여 업무를 수행할 수 없는 사실을 인지한 비행정보실은 동 정보를 관련기관에 연락하여야 한다.

관련 ATC기관은 자체적으로 수립한 비상근무체제로 전환하여 운영한다.

3) 인원구난 및 대피

인명의 위험이 염려되는 경우, 신속하게 구호조치를 한다. 구호조치에 대한 계획은 미리 수립한다.

근무팀장 또는 책임자는 관제시설에 테러가 발생한 때에는 테러진압, 화재진화 등 사태수습을 위한 가능한 모든 조치를 취하여야 한다.

테러 현장으로부터 신속하게 벗어날 수 있도록 비상통로는 불연 형광 소재를 이용하여 그림으로 도시하고, 관련자들이 잘 보이는 적정 위치에 부착한다.

4) 이동관제탑 운영

관제시설(관제탑)이 테러 등으로 정상적인 관제업무를 수행하지 못할 경우를 대비하여 업무수행을 대체할 수 있는 이동관제탑 등을 설치·운영하여야 한다.

이동관제탑에는 관제업무를 수행할 수 있는 관제통신장비 등이 설치하거나, 공항 특성상 이동관제탑을 설치 할 수 없는 경우에는 관제업무수행이 가능하도록 적절한 장소를 지정·운영하여야 한다.

이동관제탑 및 특정한 장소에서 관제업무수행이 이루어 질 경우에는 관제업무가 원활하게 이루어질 수 있도록 운영에 필요한 GUN SET, LIGHT GUN, TRS 및 전화기 등의 장비를 최적의 상태로 사용할 수 있도록 유지·보수되어야 한다.

이동관제탑 또는 특정한 장소로 이동시에는 관련기관들의 전화번호 등을 사전에 확보해두어야 하며, 항상 최신의 전화번호가 유지될 수 있도록 하여야 한다.

5) 접근 관제업무의 위임

테러 등의 이유로 접근관제업무를 수행할 수 없을 경우, 인근 관제탑 또는 인천 ACC에서 대행할 수 있도록 관계기관과 사전 합의서를 체결하여야 한다.

6) 항공로 관제업무 위임

사전준비

ACC는 접근관제소에서 항공로 관제업무를 실시하여야 될 경우에 대비하여 관제사들에게 평시 주기적인 교육을 실시하여야 한다.

관련 접근관제소 관제사는 항공로 관제업무를 안전하게 수행할 수 있도록 주기적인 교육을 실시한다.

ACC는 테러발생 등에 따른 기능마비 시에 대비하여 공군 MCRC, 관련 접근관제소 및 인접 항로관제소와 합의서를 체결한다.

관련 접근관제소는 항공로 관제업무수행에 필요한 주파수를 확보하여야 한다.

[초기단계]

관제중인 모든 항공기에게 즉시 ACC의 테러발생 상황을 동시 통보하고, 관련 접근관제소에 항로비행 항공기의 관제권을 즉시 이양한다.

인접국 ACC에 인천ACC의 테러발생 상황을 통보하고 인천FIR내로 진입하는 항공기 안전 분리를 유지할 수 있도록 협의하여야 한다.

상황에 따라 각 공항에 계기비행항공기의 이륙을 제한하거나, 기 발부된 계기비행허가를 취소할 수 있다.

인접 관제기관에 항공고시보 발송을 의뢰한다.

ACC는 모든 항공로 관제업무를 관련 접근관제소(서울접근관제소)에 위임한 경우, 신속히 ACC 관제사를 해당 접근관제소에 파견하여 항공로 관제업무를 수행하도록 하여야 한다.

7) 비행정보실

비행정보실에서 테러가 발생하여 비행정보업무를 수행하지 못할 경우 그 사실을 인천 ACC, 관련 접근관제소, 관제탑, 항공사 및 기타 관련 기관에 즉시 전파한다.

테러발행으로 인하여 직통선 및 일반전화기의 사용이 불가능할 경우에는 개인 휴대전화기를 사용한다. 이 경우 유관기관(관제업무기관, 공사, 항공사 등)의 연락 가능한 전화번호를 사전에 비치하여야 한다.

근무자가 철수할 경우에는 관련근무자는 통신실, 한국공항공사 항무통제실 또는 인천공항공사 공항운영센터(AOC)로 이동하여 비행정보업무를 수행하며, 이 사실을 유관기관에 통보하여야 한다.

비행정보실은 ATC 기관에서 테러 등의 발생으로 업무수행이 불가능한 정보를 입수한 경우 즉시 항공고시보를 발송 조치한다.

8) 우발상황반 운영

각 ATC 기관은 테러발생 등의 상황발생시 즉각 긴급소집 및 대책반을 운영한다.

4.4.2 폭 파

4.4.2.1 폭파장치 설치자로부터 정보 입수

- 1) 설치 당사자와 직접 통화가 가능한 경우에는 침착하게 대응하며, 폭발물의 설치위치, 폭발시간, 폭발물의 종류, 폭발물설치 이유를 알아내도록 노력한다.
- 2) 이 경우 통화는 장시간이 되도록 유도하여 시간을 끌며, 공항비상근무기관(상황실 등)에 알려 당사자의 전화위치를 추적하도록 한다.
- 3) 폭발물 해체반 등에 통보하여 즉시 현장을 검색토록 요구하고 보고계통에 보고한다.

4.4.2.2 간접적으로 정보 입수

- 1) 폭발물 해체반 등에 통보하여 즉시 현장을 검색토록 요구하고 보고계통에 보고한다.
- 2) 관제시설 철수는 보고계통에 보고 후 별도지시에 따른다.
- 3) 관제시설 철수는 “화재 또는 테러 발생시의 관제시설 철수”요령과 같다.

4.4.2.3 폭파 발생

- 1) 폭파 발생은 3.4.1.2 테러 발생의 대응절차와 같다.

4.5 불법방해

4.5.1 항공교통관제교신의 방해

4.5.1.1 비상주파수를 포함한 활용 가능한 모든 주파수를 이용하여 당해 항공기에게 사실을 알리도록 노력하고, 타 항공기를 대체 주파수로 변경토록 하여 관제업무를 수행한다(ACC, 접근관제실, 관제탑).

4.5.1.2 최종접근로 상에 있거나 장주에 진입한 항공기에 대하여는 비상주파수 및 빛 총을 사용하여 관제지시를 제공한다(관제탑).

4.5.1.3 교신을 방해하는 항공기가 지상에 위치하고 있는 경우에는 공항공사 관제통신 부서에 통보하고, “무선추적장치(Radio Direction Finder)”차량을 이용하여 당해 항공기의 위치를 추적하도록 한다(관제탑).

RDF차량은 관제탑과 교신이 유지되도록 한다(관제탑).

4.5.1.4 항공사에 교신방해 내용을 통보하여 정비계통 확인 등 항공사에서 해당 조치를 취할 수 있도록 한다(관제탑).

4.6 관제사 집단공백(전염병 등)

4.6.1 집단 전염병 발생 등

4.6.1.1 제1단계(ACC, 접근관제실, 관제탑, 비행정보실)

- 1) 전염병 등으로 관제시설의 근무자가 집단으로 공백이 발생한 경우 사무실 직원 및 현장 책임자를 관제실무에 투입한다.
- 2) 사무실 직원의 근무한정 유지를 위하여 평상시 적정시간동안 현장 근무를 하도록 조치한다.
- 3) 필요에 따라 비행정보업무 담당자 중 관제업무가 가능한 자를 관제업무에 투입시킨다.
- 4) 국방부와 협의하여 현역복무중인 군 관제사를 투입 운영한다.
- 5) 전염병의 경우 관제시설에 대하여 정기적으로 관련 법규에 따라 방역 조치를 실시한다.

4.6.1.2 제2단계(항공안전본부 관제기획과)

- 1) 사태가 대규모 또는 장기화에 대비하여 퇴직한 관제사 중 해당공항 관제업무 유경험자에게 협조를 요청할 수 있도록 사전에 전화연락망을 확보해 둔다.

4.6.2 결근·지각의 경우

4.6.2.1 24시간 운영되는 관제기관에서 천재지변 또는 교통사정 등으로 집단 결근·지각이 발생한 경우에는 하반 근무조 퇴근을 금지시킨다.

4.6.2.2 비번 근무자 중 공항 인근에 주거하는 직원에 대하여 비상소집을 실시하여 업무수행을 하도록 한다.

4.6.2.3 지방공항소장은 필요에 따라 비행 1시간 전까지 출근하여 근무자 출근현황을 확인 후 결근·지각에 사전 대비한다.