

 국토교통부		보 도 자 료		
		배포일시	2019. 9. 9(월) 총 7매(본문 5)	
담당 부서	항공교통과	담 당 자	·과장 유경수, 사무관 김남극, 주무관 이준호 ·☎ (044) 201-4294, 4299, 4301	
보 도 일 시		2019년 9월 10일(화) 15:30부터 보도하여 주시기 바랍니다.		

제주남단 항공회랑 안전확보를 위한 당사국협약에 일본 정부가 책임있는 자세로 응할 것을 촉구함

- 안전관리 실태 점검 및 안전감독 강화 우선 추진 -

- 국토교통부(장관 김현미)는 신항공로 개설 등 ‘제주남단 항공회랑(Corridor) 정상화’를 위해 일본정부가 국제간 협의에 책임있는 자세로 임할 것을 강력히 촉구하며,
- 우선적으로 항공회랑 중 동서항공로와 남북항공로의 교차 등으로 항공안전 위협이 상대적으로 큰 일본 관제권역의 안전관리 실태점검을 위해, 일본 항공당국에 안전관리 실적 자료제출을 요구(‘19.9.6)하였고,
 - 향후, 안전관리 실적 자료 분석을 통해 일본 관제기관(후쿠오카 관제소)에 대한 안전감독 계획을 일본 항공당국과 협의·마련하여 직접 안전 감독을 시행할 계획이라고 밝혔다.

□ 지난해 10월10일 ICAO 이사회 의장(Dr. ALIU) 주재로 개최한 제주 남단 항공회랑 정상화를 위한 당사국간 회의에서 ‘항공회랑 실무 그룹(ICAO+한중일)’을 구성하기로 합의하였으며,

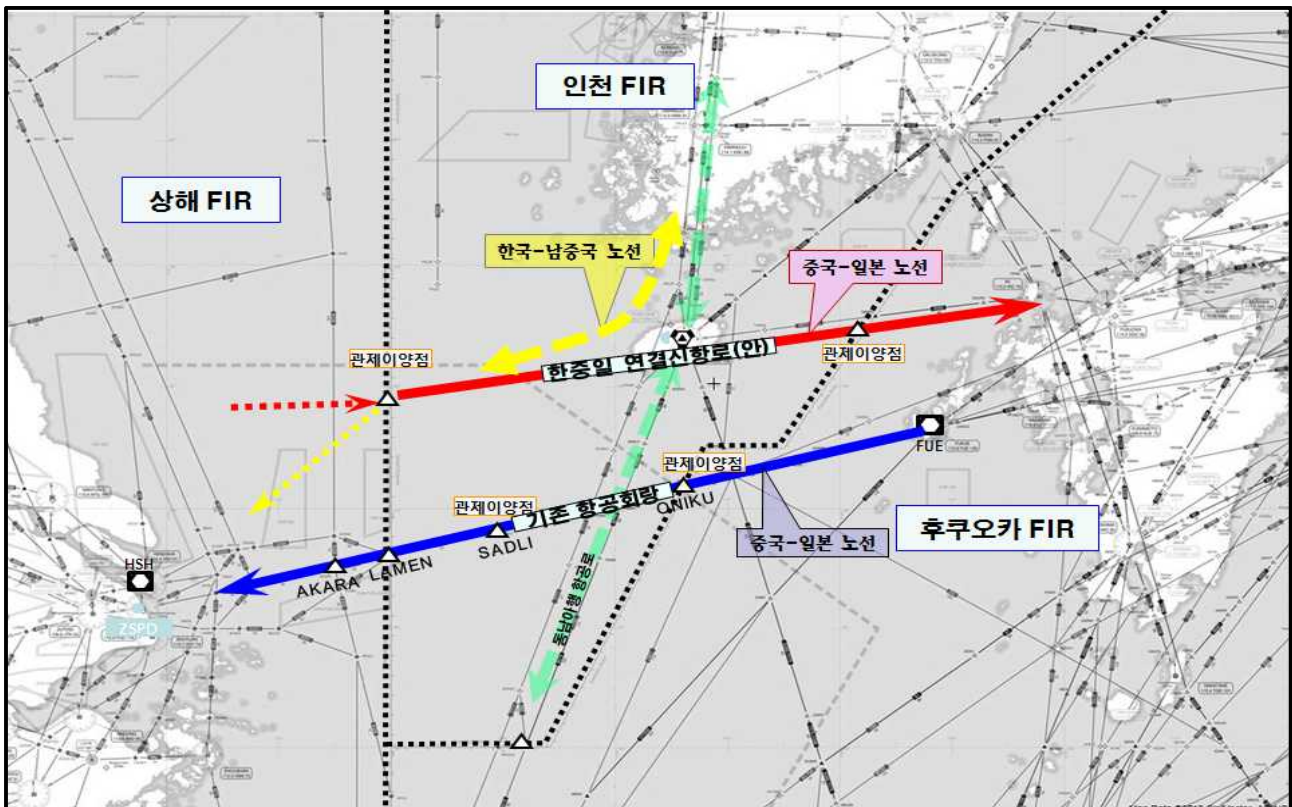
○ 올해 1월부터 7월까지 실무그룹 회의를 세 차례(1월 북경, 3월 동경, 7월 제주) 개최하면서 항공회랑과 관련된 여러 문제들을 해결하기 위한 다양한 방안들을 논의하였으나, 합의점을 찾지 못해 결국 교착상태에 이르게 되었다.

- (항공회랑) 항공로설정이 곤란한 특수여건에서 특정고도로만 비행이 가능한 구역
- (제원) 전체길이는 519킬로미터이고 폭은 93km이며, 전체 길이중 259킬로미터가 우리 비행정보구역에 포함
- (안전문제) 항공회랑중 일본이 관제업무를 제공하는 구역은 우리나라가 관제업무를 제공하는 기존 동남아행 항공로와 교차하여 안전에 취약한 구조. 더욱이 ‘18년 기준 중국-일본간 일평균 345대, 한국-중국간 178대, 한국-동남아간 352대로 하루 880대의 항공기가 다니고 있어 전 세계 항공사의 모임인 국제항공운송협회(IATA) 등 국제사회에서 지속적으로 비행안전 주의를 요구

□ 국토교통부는 이러한 상황에서 항공회랑의 비행안전 확보가 급선무라고 판단하여, 위험을 완화할 수 있는 새로운 대안 검토를 위해, 3차 실무그룹 회의(7.3~7.4, 제주) 종료 전에 2개월간 추가 협의(7.4~9.3)를 제안하여 ICAO와 당사국간 합의하였으며,

- 우리가 제안한 새로운 대안은 한국의 제주지역을 경유하는 한·중·일 연결 신항공로를 개설하여, 기존 항공회랑의 교통량을 분산시키고 일방향(one way)으로 항공교통흐름을 조정하여 안전 위험을 크게 줄이는 방안이라고 밝혔다.

【 신항공로 개념도 】



- 국토교통부는 ICAO와 중국과는 신항공로 대안의 기본방향 등에 대해 기본적으로 공감하며, 관련 협의가 긴밀히 진행중에 있으나,
- 일본은 신항공로 대안에 대한 우리 정부의 세 차례 협조 서한 (7.12, 8.2, 8.29)과 주일 공관을 통한 요청에도 불구하고 전혀 응답하지 않다가, 2개월의 추가협의 기간(7.4~9.3)이 끝나는 즈음(9.2)에 신항공로 대안에 대한 면밀한 검토 없이 기존의 주장을 반복하는 서한을 회신하는 등 비협조적인 자세로 일관하고 있다고 밝혔다.

- 일본의 주장은 기존 항공회랑 체계하에서 복선화를 요구하는 것으로서 지난 3차례 실무그룹 회의에서도 논의하였으나, 항공로 교차지점 증가(현행 2곳 → 4곳) 등 공역구조를 복잡하게 하여 오히려 안전문제가 악화될 우려가 있어 우리나라와 ICAO가 모두 반대했던 내용이며,

- 또한, 항공회랑 정상화를 위한 실무그룹 회의에서 나온 국가간 이견 해소를 위해 우리측에서 제안('19.4.2)한 한일 고위급(차관급) 회담 개최에 대해서도 현재까지 응답하지 않고 있다고 국토교통부는 밝혔다.

□ 이에 따라, 국토교통부는 일본 정부의 비협조적인 태도에 깊은 우려를 표명하며, 국제항공 사회의 일원이며, ICAO 체약국이자 이사국인 일본이 국제항공 여객의 안전을 최우선적으로 고려하여 당사국 협의에 책임있는 자세로 응할 것을 촉구한다고 밝혔다.

○ 아울러, 동남아항공로와 교차하여 위험도가 높은 항공회랑 지역을 담당하는 일본 후쿠오카관제소가 국제 기준에 부합하게 관제 업무를 제공하고 있는 지 여부를 판단할 수 있는 안전 자료를 일본 항공당국에 요청('19.9.6)하였으며, 안전관리 실태를 점검하기 위하여 우리 정부의 안전감독도 추진할 계획이라고 밝혔다.

□ 국토교통부는 앞으로, 속도감 있게 ICAO 및 중국, 일본과 협의하여 제주남단 항공회랑의 근본적인 정상화를 조속히 추진해 나가는 한편, 당면한 위험 저감을 위해, 우리 차원에서 취할 수 있는 필요한 조치를 차질없이 시행해 나가고 있다고 밝혔다.

○ 그 동안 항공회랑의 안전 확보를 위해 회랑 감시석 운영 및 항공기 고도 변경시 특별 관제절차 마련('18.2), 해당지역의 레이더와 주파수 성능 확인을 위한 비행검사('18.11), 교통량 밀집 시간대(10~19시) 이중감시를 위한 감독관 지정('19.8) 및 조종사에게 비행주의 및 비상 주파수 청취를 촉구하는 항공고시보(NOTAM)를 발행('19.9.6)한 바 있으며,

○ 앞으로도 항공회랑 주변 공역에 대하여 주기적인 안전평가를 실시하여 위험요소를 식별·체계적으로 관리(年 1~2회)하고,

- 국제사회와 협의하여 항공회랑을 운항하는 항공기의 공중충돌경고장치 정비 기준을 강화하는 등의 조치도 금년말까지 마련하여 비행안전에 문제가 없도록 최선을 다할 계획이라고 밝혔다.

 	이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 항공교통과 김남극 사무관(☎044-201-4299)에게 문의하여 주시기 바랍니다.
---	---

1. 제주남단 항공회랑은 무엇이며, 관제는 어떻게 이루어지나요?

- 제주남단 항공회랑은 중국 상해 동쪽해상(AKARA 지점)에서 제주 남단 우리 비행정보구역(FIR)을 통과하여 일본의 후쿠에섬을 연결
 - 길이는 519km(우리 비행정보구역 내는 259km), 폭은 93km이며, 8개 고도를 이용하고 있음
- 항공회랑은 우리 비행정보구역(FIR) 내에 위치하고 있지만, 동경 125도(SADLI 지점)를 기준으로 서쪽 지역은 중국의 상해 관제소에서 동쪽 지역은 일본의 후쿠오카 관제소에서 관제업무를 담당하고 있음



2. 신항공로 대안을 시행할 경우 안전문제가 해소되나요?

- ☐ 신항공로 대안을 추진할 경우 현 항공회랑 교통량이 70% 가량 줄어들고, 일방향으로만 운영하여 위험도가 크게 완화되며,
 - 그간 비정상적인 항공회랑을 이용해오던 ‘서울-상해’ 노선 항공기도 정규항공로를 이용하게 되어 비행안전과 효율성이 크게 높아질 것으로 기대

3. 일본 측에 제출을 요청한 안전자료는 무엇인가요?

- ☐ 일본 당국의 항공회랑 일본관제구역에 대한 안전관리 실적, 안전평가 실적, 비정상상황 조치절차, 최근 발생한 안전이벤트 사후 조치 내역 등을 요청하였음

4. 항공안전감독은 무엇이며, 일본이 반대할 경우 안전감독이 가능한가요?

- ☐ ICAO 규정에 따라 비행정보구역 관할국은 관제 및 항행업무에 대한 안전감독 권한과 책임을 갖고 있음
 - 안전감독이란 항행서비스제공자(관제기관)가 안전관련 법령, 규칙에 따라 관련사항을 이행하는지 확인하는 기능을 말함
- ☐ 일본이 안전감독을 허용하지 않을 경우 ICAO와 협의하여 국제 기준에 부합하는 안전감독 방안을 강구하겠음