국토교통부	보 도 자 료		대한민국 대전환 한국판뉴딜
	배포일시	2021. 1. 11.(월) / 총 5매(본문3, 참고2)	
국토교통부 항공안전정책과 항공교통과	담 당 자	• 과장 유경수, 이랑, 사무관 김영호, 주무관 이준호 • ☎ (044) 201-4244, 4294	
보 도 일 시	2021년 1월 12일(화) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 1. 11.(월) 16:00 이후 보도 가능		

한 · 중 · 일 협력으로 제주남단 하늘길 안전 높인다

- 한 · 중 · 일, 제주남단 새 항공로·항공관제체계 구축 · 합의 -

- 한 · 중 관제직통선 · 위험구간 관제권 조정 등 안전협력 강화 -

□ 국토교통부(장관 변창흠)는 **'83년부터 운영되어 온 제주남단의 항공회랑을 대신할 새로운 항공로와 항공관제체계를 '21.3.25일부터 단계적으로 구축·운영**하기로 **한·중·일 당국 간 합의**(20.12.25) 했다고 밝혔다.

○ 이번 합의는 **'19.1월부터 한·중·일이 국제민간항공기구(ICAO)와 함께 워킹그룹을 구성**하여 협의한 끝에 **'19.11.27일 ICAO 이사회에 보고된 잠정합의**에 따른 **후속조치로 결정**된 것으로,

○ **당초 '20.4.23일부터 새 항공로체계로 전환**하고자 했으나 갑작스런 **코로나-19 대유행으로 후속 협의와 시행이 지연**되었고, **지난 5월부터 한·중·일 간 지속적인 서면협의와 화상회의를 거치면서 마침내 합의점**을 찾게 되었다.

□ 이번 합의에 있어 가장 우선적으로 고려한 사항은 **항공안전으로** 이에 따라 오는 **3.25일**부터 1단계를 시행할 계획이다.

○ **(1단계)** 항공회랑 중 **동서 항공로와 남북 항공로의 교차지점이 있어 항공안전 위험**이 상대적으로 큰 **일본 관제권역의 관제를 한국**이 맡고, **한·일 연결구간에는 복선 항공로**를 조성한다.

○ **중국 관제권역**은 한·중 간 공식적인 관제합의서 체결과 동시에 **국제규정에 맞게 한·중 관제기관 간 직통선 설치** 등 **완전한 관제 협조체계**를 갖추기로 하였다.

○ **(2단계)** 잠정적으로 **6.17일 시행할 예정**이며, 한·중 간 추가 협의를 통해 **당초 ICAO 이사회에 보고·합의된 대로 인천비행정보구역 전 구간에 새로운 항공로를 구축**한다.

□ **지난 37년간 불완전한 운영 체계**로 인해 **국제항공사회의 장기 미제 현안**으로 남아있던 항공회랑은 설정 당시에 비해 교통량이 매우 증가*하여 **ICAO 및 국제항공운송협회(IATA)의 안전우려**도 높았는데 **이번 계기로 이러한 우려를 해소**할 수 있게 되었다.

* 1983년 설정 당시 하루 평균 10대, '19년 기준 하루 평균 580대로 증가

○ 또한, 지난 **'18.10월 ICAO이사회 의장 주재 당사국 고위급 회의**를 시작으로 **한·중·일 워킹그룹**을 구성하여 **2년이 넘게 집중적으로 항공회랑 정상화방안을 협상**해 왔으며, 결국 발전하는 **동북아 항공산업과 국제항공여객의 항공안전을 고려해 대타협**을 이룰 수 있게 되었다.

□ 국토교통부는 우수한 **항행인프라**와 **관제능력**을 기반으로 **1단계 운영을 차질 없이 준비**(항로설계 · 고시, 관제기관 간 합의서, 비행점검, 관제사 교육 등)하는 한편 **한·중 간 남은 협의도 조속히 마무리하여 2단계 운영준비**에 문제가 없도록 최선을 다할 계획이다.

□ **국토교통부 김상도 항공정책실장**은 "냉전시대에 만들어진 항공회랑을 거두고 **새로운 항공로와 관제운영체계를 도입**하게 되어, **제주남쪽 비행정보구역의 항공안전을 획기적으로 개선함**은 물론 **효율적인 항공교통망**으로 **교통 수용량도 증대**하는 등 **국제항공운송을 더 잘 지원**할 수 있게 되었으며,

○ **'94년 한·중 항공협정 체결** 이후 **서울-상해 정기노선 항공편**이 **수십년간 비정상적으로 다니던 것**을 이제부터는 **국제규정에 맞게 설치된 정규 항공로를 이용해 정상적인 항공관제서비스**를 받으며 비행할 수 있게 되었다는 점에서 큰 의미가 있다"고 강조하였다.

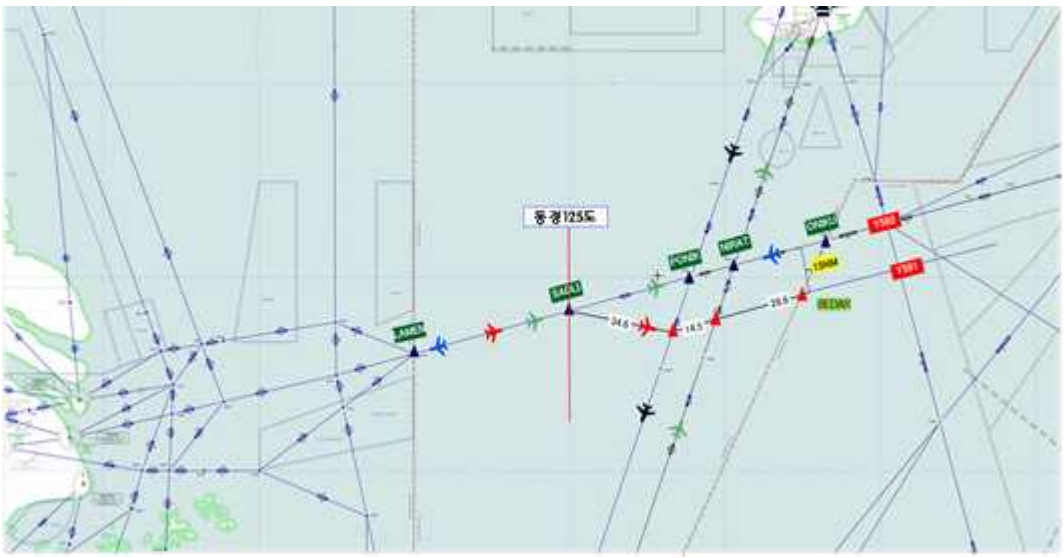
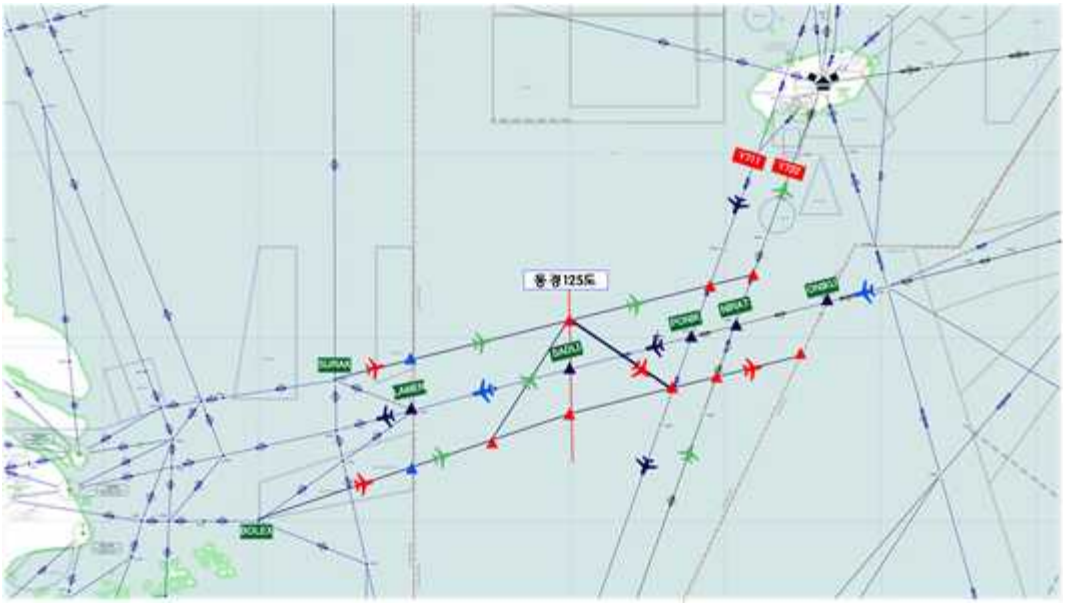
※ **용어 설명**

- (항공회랑:Corridor) : 항로설정이 곤란한 특수여건에서 특정고도로만 비행이 가능한 구역
- (비행정보구역) 영공과 공해 상공을 포함하며 관제·비행정보·조난경보업무 등을 위하여 ICAO가 지정·승인하는 항행안전관리 책임공역
  - * 인천비행정보구역은 '63년 ICAO가 승인했으며, 영공・공해상공을 포함하여 약 43만Km^2
- (영공) 국제민간항공협약에 의해 당사국의 배타적 주권이 인정되는 공역
  - * 영토와 영해(領海, 통상 12NM)의 지면·수면으로부터 수직 상공

OPEN 출처표시 공공누리 공공저작물 자유이용허락

이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 항공교통과 김영호 사무관(☎ 044-201-4303)에게 문의하여 주시기 바랍니다.

참고1	현행 항공회랑 및 단계별 개선안 개념도

현행 항공회랑	
1단계 개선 ('21.3.25.시행)	
2단계 개선 (잠정 '21.6.17.시행)	

참고2 제주남단 항공회랑(일명 'AKARA Corridor') 개황

□ 개설경위

○ "아카라-후쿠에 항공회랑"은 과거 한·중수교 이전 中-日 직항 수요에 따라 제기되어, 국제민간항공기구(ICAO)의 조정·중재에 따라 韓·中·日 3국이 합의하여 1983년 8월에 제주남단 공해상에 설치

□ 항공관제체계

○ 항공회랑은 우리 비행정보구역(FIR)안에 있으며, 동경125도를 기준으로 서측은 중국이 관제하고 동측은 일본 관제기관이 관제업무 제공

○ 항공회랑과 서울-동남아행 항로 교차구간 관제이원화(韓-日), 서울-상해노선(韓·中)간 관제직통선 미설치 등 비정상적 구조로 운영

* 비행정보구역(Flight Information Region): 관제·비행정보·조난경보업무 등을 위해 ICAO가 지정·승인하는 항행안전관리 책임공역

** 항공회랑(Corridor): 항로설정이 곤란한 특수여건에서 특정고도로만 비행이 가능한 구역

※ 국제적으로 자국 비행정보구역내에서 타국에 관제책임을 위임하는 사례는 미국·캐나다, 미국·일본, 싱가폴·말레이지아 등 다수 있음

□ 항공회랑 이용현황

○ 한·중·일 및 美·캐나다 국적 항공사들이 주로 사용하며, '83년 3.6천대(日 10대)에서 '19년 212천대(日 580대)로 교통량 급증

항공로	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	증가율
B576(한-동남아)	230편	243편	241편	282편	323편	352편	390편	7.8%↑
B576/A593(한-남중국)	146편	173편	181편	203편	166편	178편	202편	4.7%↑
A593 항공회랑	197편	216편	271편	317편	331편	345편	378편	9.8%↑