

美·日항공화물협상 타결

난항을 거듭했던 미·일 항공화물협상의 화물분야 협상이 지난 3월 27일-양국 항공회사의 운항권을 대폭 확대하는 선에서 타결되었다.

양국간 쟁점사항이었던 이원권(상대방 국가를 경유, 제3국으로 운항할 수 있는 권리)에 대해서는 서로 권익을 확대하는 방향으로 절충했다.

이날 이루어진 양국간 합의에서 일본은 미국이 일본항공(JAL)에 취해온 편수제한을 철폐하고 후발기업인 일본화물항공(NCA)에 대한 미일노선의 편수를 주12편에서 약 40편으로 늘리며 일본측에 신규기업의 참여를 허용하는 성과를 얻어냈다.

미국측으로서도 미 후발기업인 유나이티드 파슬서비스(UPS)에 주 12편의 간사이공항 취항을 보장받았으며 페더럴 익스프레스, 노스웨스트, 유나이티드 에어라인 등 주요 화물항공사들의 운항편수 확대와 함께 후발기업들의 일본시장 신규참여가 허용됐다.

일본측은 화물항공 분야의 합의에 이어 불평등 요소가 남아있는 여객분야에 대해서도 가능한 빠른 시일내에 협상에 나선다는 입장이다.

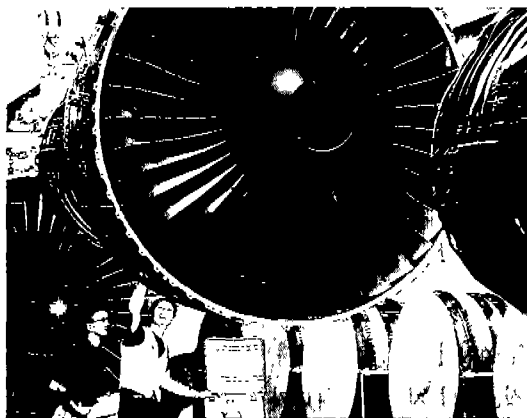
반면 '오픈스카이' 정책을 표방하고 있는 미국은 이번 합의에도 불구하고 모든 항공화물 및 여객항로의 완전 자유화를 목표로 일본에

지속적인 시장개방압력을 가해 나갈 것이라고 밝혔다.

대한항공, 50만비행시간 엔진정지율 제로달성

대한항공이 PW4000계열 항공기 엔진을 장착하고 50만 비행시간동안 비행중 엔진 정지율 제로를 달성, 프랫앤 휘트니(P&W)사로부터 엔진정비능력의 우수성을 기념하는 인증패를 받았다. 50만 비행시간 정지율 제로 기록은 87년부터 이 엔진이 운영된 이래 세계 최초이다.

비행중 엔진 정지율은 항공기 엔진의 신뢰성을 평가하는 가장 중요한 요소로 운항중 엔진이 하나라도 정지되는 경우가 발생하면 조종사는 즉시 가장 가까운 대체 공항으로 착륙을 해야하는등 항공기의 안전운항과 가장 밀접한 관계를 갖고 있다.



PW4000 엔진

인천국제공항, 첨단통신설비 구축

오는 2000년 개항할 인천국제공항에 최첨단 항공보안 및 관제통신시스템이 설치, 운영된다.

신공항 건설공단은 인천국제공항을 동아시아 지역의 허브로 육성하기 위해 세계 최고수준의 항공보안 및 관제통신시스템 구축이 필요하다고 보고 국제민간항공기구(ICAO)에서 권고한 각종 항공보안 및 관제통신설비를 도입, 운영키로 하였다.

이를 위해 신공항 건설공단은 시정거리 200m에서도 안전한 이착륙이 가능한 CAT-3a급 계기착륙시설(DME)을 도입, 첨단 전방향 표지시설 장비인 'DVOR'와 연동하여 운영키로 하였다.

또, 항공기 식별능력을 높이기 위해 공항 반경 60마일내에 비행하는

항공기의 거리, 방위 등을 파악할 수 있는 접근관제 레이더(ASR), 항공기에 탑재된 트랜스ponder를 통해 항공기의 상황을 알 수 있는 식별감시 레이더(SSR), 야간 및 악천후시 공항

이동 지역내 이동물체를 탐지할 수 있는 공항지상감시레이더(ASDE) 등 각종 시스템을 설치, 위성항행시스템(FANS)과 접속, 운영할 방침

이다.

이와함께 첨단 관제통신 시스템을 구축하기 위해 우선 항공교통관제업무(ATS)를 항공이동관제 업무와 지상이동관제업무로 구분, 관제탑과 에이프론 타워에서 각각 관제통신 시설을 관리토록 하고, 공항관제용 ▲지상관제용 ▲접근관제용 ▲비행정보용 등으로 구분해 무선주파수를 할당, 운영할 계획이다.

또 항공기의 운행계획, 긴급 및 안전통신, 항공기상 등 공항관련 정보교환을 위해 대형컴퓨터를 활용, 자동 전문처리장치(AMS)를 설치해 운영키로 했다. 이와함께 항공기의 안전운항을 위해 최신 기상관측 시설을 운용키로 했다.

관리공단은 항공기 지상이동 감시, 항공기 지상이동 유도경로 계획 수립, 항공기 지상이동 안내업무의 효율성을 높이기 위해 항공기 지상이동 관제 자동화계획을 수립, 운영할 방침이다.

Widebody 항공기생산증가 94, 95년 통계

광폭동체형(Widebody, 기내에 복도가 2개있는 형태) 항공기의 주문 및 생산실적이 증가추세에 있는 것으로 나타났다.

미국의 Forecast International/DMS에 의하면 지난 95년 광폭동체형 항공기의 총 주문량은 191대, 인도수는 160대로 94년의73대, 156대에 비해 증가추세를 보였다. 특히 주문

량의 증가가 두드러졌는데 이는 보잉사의 777기종의 주문증가에 기인한다. 한편 에어버스사는 A340의 주문량의 급격한 감소로 보잉사에 크게 뒤졌다.

광폭 동체형 항공기 판매실적

회사명	기종명	1994년		1995년	
		주문	인도	주문	인도
에어버스	A300	0	23	2	17
	A310	0	2	4	2
	A330	0	9	9	30
	A340	30	25	10	19
	소계	30	59	25	68
보잉	747	16	40	39	25
	767	22	40	26	36
	777	0	0	92	13
	소계	38	80	157	74
MD	MD-11	5	17	9	18
총	계	73	126	191	160

美·佛 항공분쟁 증편 요청 서로 거부

미국과 프랑스간에 항공분쟁이 일고 있다.

미 교통당국은 에어프랑스 항공측이 요청한 올 여름 미국 노선의 5백회 증편운행 요청을 거부한데 이어 프랑스측은 미국의 이같은 조치에 맞대응, 미국항공사들의 프랑스행 증편 요청을 거부했다.

에어프랑스측은 최근 미프랑스 노선간 항공시장 점유율이 감소하자 4월1일부터 10월31일까지 뉴욕과 LA 워싱턴 휴스턴등 미국내 주요 도시간 노선을 5백회 증편해 줄것을 미국측에 요청했었다.

에어프랑스는 미국측의 거부로 올 여름중 승객 수를 약 20% 늘리

려던 계획에 차질을 빚게 됐는데 프랑스는 이날 보복조치로 지난 2월부터 일부 미항공사들에 허용했던 승객 18만명분(주11편운행 해당) 증편운행을 취소했다.

프랑스 교통부는 이날 성명을 통해 "영공의 자유는 무분별한것이 아니며 조화롭게 이뤄져야 한다"며 프랑스는 자국의 이익을 단호하게 방어할것이라고 밝혔다.

프랑스측은 에어프랑스가 증편운행을 하더라도 미국측이 미·프랑스 노선시장의 60%를 차지할 것이라며 미국측의 부당성을 지적했다.

미국은 유럽 최대의 항공시장인 프랑스가 유럽국중 유일하게 미국이 제시한 항공시장 개방 조약체결을 거부하고 있어 최근 프랑스측에 압력을 가해 왔으며 프랑스측은 지난 46년에 체결된 양국간 항공협정이 자국에 불리하게 돼있으며 이의 폐지를 주장하고 있다.

중국 에어버스 항공기 33대 구매

중국과 프랑스는 4월 10일 유럽 에어버스사의 항공기 33대를 중국에 판매키로 하는등 약20억달러에 달하는 계약을 체결했다.

이봉총리의 프랑스방문에 맞춰 체결된 이번 계약에 따라 에어버스는 총15억달러에 이르는 중형항공기 A320모델 30대와 대형항공기 A340모델 3대를 중국에 수출하게 된다