

# 남북간 민간항공협력과 직항로 개설 운영상의 법적 정책적 과제

(The cooperation of civil aviation and legal  
and political issues related to direct route operation  
between South and North Korea)

김맹선 (Kim, Maeng Sern)  
한국 항공대학교 항공산업정보대학원 교수  
(Prof. Graduated School of Aviation Information  
Industry, Hankuk Aviation University)

홍순길 (Hong, Soon Kil)  
한국항공대학교 총장  
(President, Hankuk Aviation University)

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>I. 서론</li> <li>II. 남북한 항공협력방안</li> <li>III. 남북한 직항로의 운영상 과제와 개선 대안</li> <li>IV. 결론</li> </ul> |
|--|

## I. 서론

우리는 지금 개방사회, 즉 지역화, 국제화, 세계화 시대에 살고 있다. 세계는 탈 이데올로기, 탈냉전으로 말미암아 예외적으로 북한을 제외하고는 어느 나라 사이에도 교류와 왕래가 가능하도록 개방되고 있다. 이처럼 오늘날 사회가 과학문명의 발달 특히, 교통과 정보통신 수단의 발달에 따라 국제화, 세계화 등의 탈 국경적 현상을 보이고 있고, 그 중추적 역할은 가

장 짧은 역사에도 불구하고 급속히 발달한 항공교통수단이 가장 큰 역할을 하고 있다. 항공운송산업은 그 성격상 국가간 인적 교류의 수단으로서의 중요성이 가장 높다. 항공에 의한 국가간 교류가 이루어지면 이에 따르는 파급효과 및 그 지속성이 타 산업에 비해 월등하기 때문에 항공운송산업에 대한 연구는 국제협력 또는 통합과 관련한 국가 정책은 물론 관련 산업분야의 측면에서 매우 중요하고 가치가 있다. 특히 최근 북한과의 경제교류가 활발해짐에 따라 북한과의 연결교통망으로서의 항공운송의 역할은 더욱 중요해지고 있다.

특히 남북 정상회담이후 급격하게 증가되고 있는 남북간 항공기 운항이 정상적이 아닌 임시 직항로를 설정하여 운영하고 있고, 그 운항회수도 매년 지속적으로 증가하고 있는 점을 고려할 때, 남북한간 민간항공의 협력과 직항로의 운영상 과제를 근본적으로 해결하지 아니한 상태에서 남북간 민간항공협력이 지속적으로 계속되고 있는 것은 바람직하지 않다고 본다.

따라서, 본 연구는 남북한 민간항공의 협력이라는 국가적 과업과 효과적인 항공정책의 수립을 위한 정책대안제시를 위해 현재 진행 중인 남?북한간 항공기에 의한 항공협력방안 중에서도 관광객 수송등 항공운송협력과 남북한간 직항로의 운영상의 문제점을 분석하고 그 개선방안을 제시하는데 목적이 있다. 본 연구의 전반부에는 남?북한의 항공협력방안으로서 정부차원의 협력방안과 항공사 차원의 협력방안으로 각각 구분하여 분석하고 실현 가능한 교류 협력 방안을 제시한다. 또한 후반부에서는 남?북간에 운영중인 임시 직항로의 국제기준에 의한 안전상의 설정 요건과 운용상의 기술적 문제점을 고찰하고 그 개선 대안을 제시한다.

항공산업 중에서도 국제항공운송산업은 국가간 정치, 경제, 문화적 교류를 촉진하고, 관광산업 등 관련산업의 해외진출을 유인하는 중요한 역할을 담당하기도 한다. 향후 남?북 교역이 본격적이고 다각적인 경제협력체제로 발전할 경우, 항공운송산업분야가 남북 인적교류의 주된 수단으로서 뿐만 아니라 북한의 대외개방의 창구가 되기 때문에 어느 산업분야보다도 먼저 남북간 교류·협력의 대상이 될 가능성이 많다.

또한 남?북한 항공운송산업의 협력은 초기 자본투자 없이도 신속, 용이하게 이루어질 수 있을 뿐만 아니라 타 교통분야의 협력촉진은 물론 경제, 관광, 문화교류에도 커다란 파급효과를 미칠 것이며, 더 나아가 남·북한 동질성 회복 증대로 정치 분야에서의 협조와 남북통일을 이루는 데도 크게 기여할 것이다.

## II. 남북한 항공협력방안

### 1. 항공협력의 필요성

남북한은 분단 이후 50년 동안 독자적인 경제·사회개발로 교통부문에 서로 상호 연관성이 많이 약화되었다. 북한은 경제침체로 사회간접자본에 대한 투자가 부족하여 전반적으로 교통시설이 남한에 비해 크게 열악한 실정이다. 또 교통체계에 있어서도 남한은 그간 고속도로의 건설 등 도로위주의 교통체계를 개발한 반면, 북한은 산악지형에 유리한 철도 중심이어서 향후 연결교통망의 구성시 많은 시간과 노력이 필요할 것으로 보인다.

남북한간 교통망의 원활한 연결은 통일한국의 발전에 기본전제가 됨은 물론 그 이전이라도 남북한 교류와 협력의 추진에 기반이 된다. 따라서 그간 진행되어온 교통부문의 남북한간 협력의 과정을 파악하여 미래를 전망하고, 남북한 교통의 현황과 문제점을 지적하는 것은 항공망을 비롯한 남북한간 교통망 연결구상에 큰 도움이 될 것이다. 남북한간의 원활한 교류를 위한 교통로의 개설에 대해서는 이미 1992년 발효된 「남북간 기본합의서」의 제19조에서 “남과 북은 끊어진 철도와 도로를 연결하고 해로, 항로를 개설 한다”고 명시되어 있다. 이 협정에서는 남북간 자유로운 왕래와 서신거래, 경제교류에 합의하는 등 광범위한 분야에서의 남북간 상호협력의 포괄적인 내용을 담고 있어, 향후 남북관계 발전의 목표가 되고 있다. 이에 따라 남북 정부당국은 2002년 5월7일부터 5월10일 까지 서울에서 제2차 남북경협추진위원회를 개최하고 남북 철도?도로연결 : 경의선?금강산 육로 연결, 동해선 철도 건설공사를 착공하기로 하였으며, 현재 금강산 육로는 2003. 2.14일부터 2.16까지 시범적인 육로관광이 개시된바 있다.

한편, 남북간 항공기 운항은 2000년6월15일 개최된 남북정상 회담 시 서해안 임시 직항 비행로를 최초로 운항한 이후 꾸준히 증가되어 2002년 말 현재 총131회가 운행되었으며, 2000년도에 43회, 2001년도에 19회로 2002년도에는 69회로서 매년 급속히 증가되고 있다. 이는 항공교통의 특성(김맹선 2002)이 타 교통수단에 비하여 비행장 시설만 있으면 손쉽게 이용할 수 있으며, 거리와 시간에 제한을 받지 않는 특성이 있는바, 육상?철도교통이 도로나 철도로 연결되는 선의 교통이라면 항공교통은 해상교통이나 마찬가지로 점을 연결하는 교통이라 할 수 있다. 또한, 항공교통은 트럭이나 철도와 같은 도로나 철도를 필요로 하지 않으며 비교적 자유로이 목적지를 선택할 수 있고 그만큼 노선개설이 상대적으로 자유롭고 용이하

다. 반면에 육상?철도교통의 경우에는 중간에 바다가 있으면 개설이 불가능하며 험악한 산악이나 미개발지역에 대하여도 노선개설이 거의 불가능하다. 설혹 무리하여 이를 건설할 경우에는 건설비가 방대할 뿐만 아니라 건설 후에도 유지?관리하는 것이 매우 어렵다.

그러나 항공교통의 경우에는 양 지점에 적절한 공항시설만 있으면 노선을 쉽게 개설할 수 있으며, 더욱이 양국간 항공로선의 개설은 양국정부의 합의만 있으면 되기 때문에 현재 시행중인 금강산 관광이 백두산 등으로 확대되고 일정 궤도에 도달하면 인적교류는 육상 또는 해상교통보다는 편리하고 신속한 항공기에 의한 운송수단으로 바뀌게 될 것이며 이를 대비한 서해 및 동해 임시항공로의 정기 항로화는 통일 전 항공로로서 활용하는데 최선의 대안이 될 수밖에 없으므로 양국간 항공교통망의 사전 준비는 필수적인 것이다.

## 2. 항공교류의 현황분석과 전망

### 1) 현황분석

#### ① 남·북한 인적교류현황

남북한은 분단이후 1960년대 말까지 상호간 뚜렷한 교류의 노력이 없었다. 그러나 1972년 통일문제의 자주적, 평화적인 해결을 천명한 7.4 남북공동성명?의 발표로 전 국민이 통일에 대해 큰 기대를 갖게 되었다. 이후 소강상태에 접어든 남북한 관계는 1990년의 남북 고위급 회담으로 새로운 전기를 맞이하게 되었으며, 1991년에는 남북한 동시 유엔가입으로 공식화되었다. 고위급회담에서 합의한 대로 1992년부터 ?남북사이의 화해와 불가침 및 교류?협력에 관한 합의서(이하 남북간 교류협정)가 발효되었다.

지금까지의 남북한 인적 교류는 1989년 6월12일 ?남북교류협력에 관한 기본지침?시행 이후 남북한 왕래는 주로 남한주민의 북한방문 위주로 이루어져 왔다. 1998년 이후 2002년 12월말까지 북한을 방문한 남한주민은 총 37,572명으로 1989년부터 1997년까지 9년간 방북인원 2,405명의 15배를 넘어서고 있어 남북간 인적교류 활성화의 단면을 보여준다.

방북시의 교통로는 회담대표와 예술인은 주로 판문점을 통한 육상교통

을, 기업인의 방북 시에는 북경을 경유하는 항공편이 주로 사용되었다. 그러나 1998년 이후 김대중 정부의 남북화해 정책이 시행되고 남북간의 이산가족의 상봉, 남북간 친선 체육대회의 시행 금강산 관광의 시행 등으로 남북한간의 민간인 인적 교류는<표 1 및 2>에서 보는 바와 같이 매년 지속적으로 증가하고 있다.

<표 1>분야별 방북 현황 (1989.6.12 - 2002.12.31)

구분	이산가족	경제	사회문화	관광사업	경수로	대북지원	기타(남북회담등)	계
인원(명)	1,990	3,798	3,390	9,465	12,311	4,576	4,447	39,977

\* 주: 2003년 통일백서, 제3장 남북교류협력,

<표 2>분야별 남한방문현황 (1989.6.12 - 2002.12.31)

구분	이산가족	경제	체육	문화예술	학술	남북회담	기타	계
인원(명)	427	105	976	369	15	559	135	2,586

\* 주: 2003년 통일백서, 제3장 남북교류협력

한편 1989년 이후 2002년까지 남한을 방문한 북한주민은<표 2>에서 보는바와 같이 총 2,586명이다. 연도별로 보면, 1990년에는 291명이 방문하였으나 1994년부터 1998년까지는 남한방문이 없었다. 1999년에는 62명이 방문하였고 2000년에는 남북정상회담을 계기로 706명으로 증가하였다. 2001년에는 이산가족 상봉의 부진 등으로 인해 191명으로 다소 감소하였으나 2002년에는 남북 당국간회담 및 부산 아시아 경기대회 참가 등 1,052명으로 급격히 늘어났다.

② 남·북간 선박 및 항공기 운항현황

남북간 물적 교류실적은 대부분이 해운을 통해 이루어졌다. 북한에 대한 쌀지원도 남한의 각 선적항으로부터 북한의 남포, 청진 등으로 우리나라 국적 선박편으로 운송되었다. 2002년 12월 현재 남북간에는 남북간 교역물자 수송을 위해 인천-남포간?부산-나진간, 금강산 관광을 위해 속초-장전간, 경수로 인력수송을 위해 속초-양화간 등 4개 항로의 정기선이 운항중에 있다.

2002년 남북간 선박운항 횟수는 <표 3>에서 보는바와 같이 편도기준으

로 총 1,827회로 전년대비 8.4% 증가하였다. 남한에서 북한으로는 798회로 전년대비 4.2% 증가하였고, 북한에서 남한으로는 1,029회로 전년대비 11.8% 증가하였다.

〈표 3〉 남북간 선박운항현황

(단위 : 회)

구분	1994.7~12	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	계
남→북	27	99	101	113	260	731	916	766	798	3,811
북→남	70	208	221	244	342	983	1,157	920	1,029	5,174
계	97	307	322	357	602	1,714	2,073	1,686	1,827	8,985

\* 주: 2003년 통일백서, 제3장 남북교류협력,

남북정상회담 때부터 시작된 남북간 임시 직항로를 이용한 항공기 운항 실적은〈표 4〉에서 보는바와 같이 2002말 현재 129회(편도기준)로서, 2000년에는 남북정상회담, 올브라이트 미 국무장관 일행 등을 포함하여 총 43회, 2001년에는 이산가족 상봉교환행사, 고 정주영회장 조문단 등 19회, 2002년에는 대통령 특사 및 제주도민 방북, 연합예배, KEDO원전 인력수송, 8.15행사 공동개최, 북측 축구 선수단, 태권도 시범단, KBS남북 교류협력단, 이미지 공연, 아시안 게임 등 총67회를 운항하였다. 남북한 당국이 이용한 공항은 남측이 인천, 서울(성남), 김포, 오산, 제주, 부산, 양양 공항이었으며, 북측은 평양, 선덕공항을 사용하고 있다.

〈표 4〉항공기 운항 현황(단위:회)

(2000. ~ 2002.)

구분	2000	2001	2002	계
남→북	20	8	33	61
북→남	23	11	34	68
계	43	19	67	129

주. 2003 통일백서, 제3장 남북간 교류협력

## 2) 남·북간 항공운송사업의 교류전망

정치적 측면에서의 남북한 관계는 화해와 소강상태의 반복을 보여 왔으나 <표 5>에서 보는 바와 같이 경제적 측면의 교류는 꾸준히 증대해 왔다. 한편 남한 기업들의 대북한 투자가 본격화 되면 북한에서의 위탁가공을 위한 원자재의 수출이 급증할 것이며, 반면 전자제품, 의류등 가공된 공

업제품이 북한으로부터 외국 또는 남한으로 운송될 것으로 예상된다.

< 표 5 > 연도별 남북교역 규모

(단위 : 천달러)

연도	반 입			반 출			합 계		
	건수	품목수	금 액	건수	품목수	금 액	건수	품목수	금 액
1989	66	24	18,655	1	1	69	67	25	18,724
1990	79	23	12,278	4	3	1,188	83	26	13,466
1991	300	43	105,719	23	16	5,547	323	57	111,266
1992	510	69	162,863	62	25	10,563	572	92	173,426
1993	601	69	178,167	97	37	8,425	698	103	186,592
1994	827	80	176,298	495	87	18,249	1,322	158	194,547
1995	1,124	109	222,855	2,720	166	64,436	3,844	243	287,291
1996	1,648	128	182,400	2,980	166	69,639	4,628	256	252,039
1997	1,806	142	193,069	2,185	281	115,270	3,991	362	308,339
1998	1,963	135	92,264	2,847	376	129,679	4,810	445	221,943
1999	3,089	171	121,604	3,421	404	211,832	6,510	487	333,437
2000	3,952	204	152,373	3,442	526	272,775	7,394	576	425,148
2001	4,720	200	176,170	3,034	490	226,787	7,754	545	402,957
2002	5,023	202	271,575	3,773	493	370,155	8,796	568	641,730
계	25,708		2,066,292	25,804		1,504,613	50,792		3,570,905

\* 자료: 2003 통일백서, 제3장 남북간 교류협력

\*\* 1995년 교역실적에는 대북 쌀지원 237,213천달러 반출을 제외한 것임.

이상과 같이 인적, 물적 및 방문객의 증가추세를 검토한 바와 같이 지속적인 인적교류의 증가, 선박에 의한 화물 및 금강산 관광객의 증가, 이산가족 과 선수단 및 백두산 관광객 수송을 위한 항공기 운항회수의 증가 등을 고려하여 볼 때에 항공기에 의한 남북간 항공운송사업의 증가는 계속 될 것이다. 항공기를 이용한 인적교류의 증가는 북한의 체제유지차원에서조차 왕래 인원의 통제 와 보안관리상의 용이성이 어느 교통수단보다도 유리한 교통수단이기 때문에 남북간 교류확대의 측면에서 보면 남북간 항공운송 시장은 당국간 항공협정의 체결을 전제로 하는 경우 다음과 같은 점에서

그 전망이 매우 밝다고 할 수 있다.<sup>1</sup>

첫째, 북한 영공통과의 항로망 구성이 러시아 영공과 함께 남쪽노선 또는 북극노선을 대체하는 최단거리 단축항로로서 타 항공로보다 경제적이며, 둘째, 북한 경제에 도움이 되는 관광시장개방 및 제한된 산업의 국제화와 남한의 관광객 증가 추이 및 해외직접투자 확대에 따른 여객수요의 증대가 예상되고 있으며, 셋째, 경제협력의 진전에 따른 위탁 가공등화물수송이 지속적으로 증가 하고 있으며, 넷째, 북한 내 관광자원의 개발 및 이에 따라 예상되는 조선민항의 대외 경쟁체제전환에 따른 국제항공노선망의 확대등과 남북간 항공운송수요는 점진적으로 증대되어 안정적인 시장 구조를 갖출 전망이다.

### 3. 정부간 항공 협력방안

남·북한 간에는 아직까지 항공협력 관계 구축을 위한 제반 여건이 충분히 성숙되어 있지는 아니한 상태이다. 그러나 2003년 9월15일부터 백두산 관광객의 항공수송이 서해안 임시 항공로를 통하여 제한적으로 시작되었고, 북한이 악화된 경제난을 타개하기 위하여 관광객 방북 허용 등 제한된 개방화의 조짐을 보이고 있으나 시장개방의 단계에 이르기에는 내외적 여건이 조성되는 일정기간이 필요할 것으로 판단된다. 그러나 획기적인 개방은 예측 불가능한 돌발적인 계기에 의해 이루어질 수도 있고, 꾸준한 준비를 통해 북한의 개방을 유도하는 단계적인 전략에 의해 이루어질 수도 있다. 그 어느 경우이든 항공산업교류의 기본방안을 수립해 두는 것은 인적 및 물적 교류의 확대를 촉진하는 측면에서도 중요한 대비책이 될수 있다고 본다. 특히 항공운송산업의 교류는 시설에 대한 별도의 투자 없이도 가장 신속하게 연결될 수 있는 교류수단이기 때문에 쌍방간의 이해관계를 일치시키는 당국간 항공협정체결을 전제로 할 경우 남·북한 항공협력방안을 위하여 기본적으로 고려되어야 할 사항을 중심으로 방안을 제시하고자 한다.

1. 남북한 민간항공 협력, 홍순길외, 항공대학출판부, 1997. P.149



## 1) 항공운송사업 협력방안

항공운송사업의 교류는 정부간 수교에 따른 공식적인 항공협정의 체결에서 출발할 수 있다(남북한 민간항공협력 1997). 또는 항공운송업자간에 이루어지는 상무협정(Commercial Agreement)으로부터 출발 할 수도 있으나 남북간에는 수차례의 민간 항공기의 피납사건 과 폭파 등을 당한 경험을 갖고 있는 한국으로서는 당국자간의 항공협정에 의한 안전이 사전 보장되지 아니한 상태에서 항공운송사업자간의 상무협정에 의한 남북간 운송사업은 특별한 주의를 요하게 될 수밖에 없다.

항공협정의 기본원칙으로는 상호 공평하고 균등한 기회의 교환, 양자간 교통수요에 기초한 노선구조 및 수송공급량의 결정, 노선구조, 출발지점의 자국내 위치 등이 지켜져야 하며, 이밖에 남북한간의 현실여건을 고려하여야 한다. 특히, 과거 한?미간에 불평등한 항공협정의 경험을 갖고 있는 한국으로서는 무엇보다도 이에 대한 다각적인 내용분석과 신중한 접근방법이 요구되고 있다.

## 2). 남북한간 항공협력 시 필요한 분야

항공분야에 있어서 남북한 정부간 항공협력을 위해서는 ① 항공당국간 민항공 공동위원회(가칭)의 설치가 필요하며, ② 민항공 분야에 대한 협력 추진방안으로는 ● 항공협정을 체결하여 상호 필요한 분야를 명시하고, ● 남북한 직항로의 개설로서 통일 전 항공로와 통일 후의 항공로를 구별하여 신설하되 건설교통부에서 시행한 한국공역체제의 개선 연구결과 보고서(2001.9 30일)에서 제시한 통일 전 남북항공로 구축방안으로는<그림 1>에서 점선으로 표시된 다음 3개 노선이 필요할 것이다. ▶ 서울-평양 간 항공로(통일 후 대비) ▶ 서울-백두산/나진 항공로 ▶ 서울-러시아 항공로이며, 또한, ● 항공 분야인력의 교육훈련지원, ● 국제 민간항공기구 또는 제반 국제항공회의에서의 상호협조 문제가 있을 수 있다.

2. 항공협정을 대신하는 운송협정으로 정치적인 사유로 국가간에는 항공협정이 곤란한 경우 항공사간 운송협정을 체결하고 이 협정을 양국정부가 인정하여 노선 개설후 운수사업을 개시토록하는 협정방식으로.

-1963.4.12 한일간의 항공로개설을 위한 KAL/JAL양사 제휴의 기본구상에 관한 합의서로서 운수협정을 체결하고, 1963.6.25 KAL과 JAL간 서울/동경, 서울/오사카, 부산/후쿠오카간 공동운영협약을 체결하고 1964.3.17부터 운항 개시.

-1965.6.22 대한민국과 일본국간에 기본국교가 수립되자, 1967년 5월16일 정부간에 항공협정을 체결하고,대한공(KAL)과 일본항공(JAL)이 1963년6.23일 맺은 항공사간 공동운영협약을 정식의 상무협정으로 변경 체결.

#### 4. 항공사간 항공협력방안

지역화, 국제화, 세계화 시대를 맞이하여 항공운송산업의 협력방안은 항공사간의 제휴, 다국적화 및 그룹화 등을 통하여 실현되고 있는데 이에 대한 방법 등으로는 다음과 같은 방안이 있다.

##### 1) IATA등 국제 항공사기구를 통한 협력

국제항공운송협회(IATA : International Air Transport Association)를 통한 협력을 들수 있다. 북한의 고려 민항은 군(인민무력부 산하기관)<sup>3</sup> 1996년 6월 국제항공운송협회에 가입하였기 때문에 회원 항공사로서 본격적인 권리?의무를 이행하게 되면 회원 항공사간 협력이 증진됨은 물론 남북한 항공사간에도 항공사간 연대운송협정(Multilateral Interline Traffic Agreement)이 적용 가능 할 수 있으며 남북한의 관계 개선에도 긍정적으로 기여할 것이다.

##### 2) 상호 총대리점 임명을 통한 영업상의 협조체제 구축

한국의 국적 항공사중 하나와 북한의 고려민항이 영업상의 협조체제를 구축하고 나아가서는 이용자의 편의를 향상시키기 위하여 상호 총대리점(General Sales Agent)을 임명하는 것이다.

##### 3) 공동운항 방식에 의한 직항 정기항로 개설

공동운항방식(Joint Operation)으로 남북한간 직항정기항로 개설방식으로 아래와 같이 세 가지 형태의 공동운항방식을 고려하여 볼 수 있다. ① 남북한 항공사간의 공동운항방식에 의한 직항노선 개설. ② 남북한 2개 항공사와 1개의 외국 항공사를 포함하는 3사간 공동운항방식. ③ 남북한 2개 항공사와 중국, 일본, 각 1개 항공사 등 4개 항공사간 공동운항방식.

##### 4) 남북간 합작회사 또는 다국적 항공사의 설립

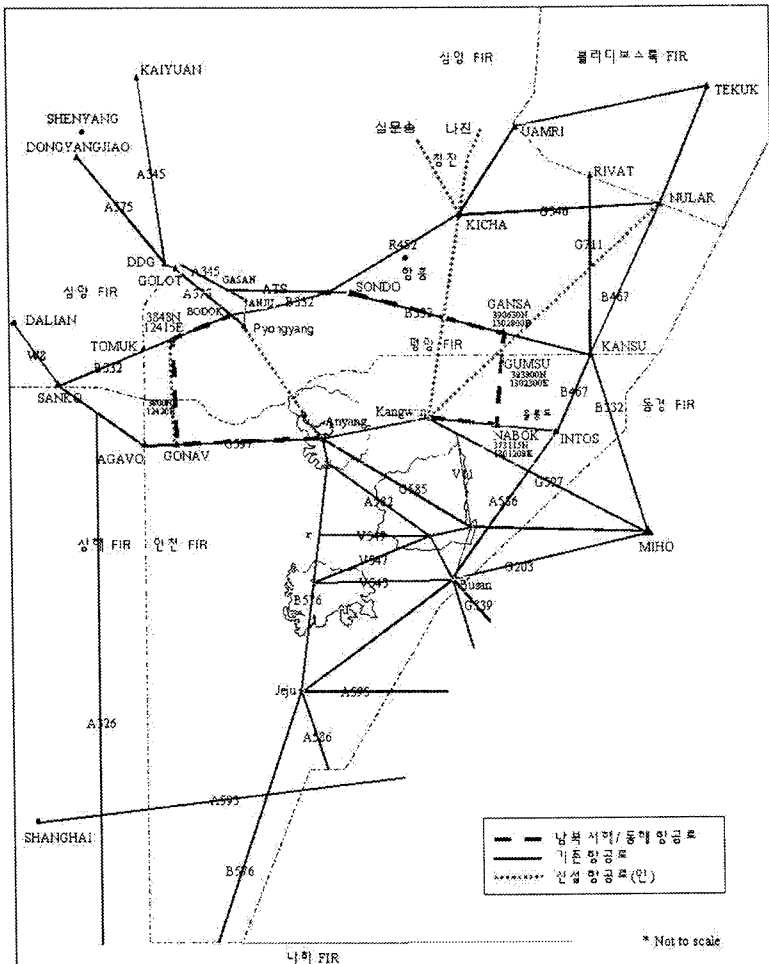
남북한간 합작회사 또는 다국적 항공사로 하여금 특정노선을 운항케 하며 이를 위한 지원을 분담하고 이익을 공유하는 것이다.

3. 북한의 인사조직, (2002), 통일부, P.208

5) 남북한 항공공간 공동위원회 설립

정부간에도 남북 당국간 민항공 공동위원회(가칭)의 설립이 필요하듯이 항공공간에도 공동위원회를 설립하여 상호협력 및 한반도 민항공의 공동 발전 전략을 모색해야 할 것이다. 특히 ①남북한 부정기(전세기) 공동운항의 활성화, ②남북한 항공공간 임직원 상호파견 교류 등으로 상호신뢰 구축과 이해와 협조를 증진시킬 필요가 있다.

<그림 1> 남북간 서해 및 동해 임시직항로



### Ⅲ. 남북간 직항로의 운영상 과제와 개선대안

#### 1. 직항로 설정의 필요성

남북간 직항로가 설정되기 이전에는 남북한간에 종적인 항공로가 공식적으로 설정되어 있지 아니 하였고, 북경과 동경 간에도 서울을 통과하는 직항로는 있으나 평양을 통과하는 직항로는 없었다.

1980년대 후반 국제적인 환경변화와 한반도주변의 긴장완화를 계기로 국제민간항공기구는 ICAO는 동경-서울-평양-대련-북경을 연결하는 새로운 항공로를 제시하고 관련 4개국의 동의를 구하였다. 4개국은 이 안에 대하여 모두 긍정적인 반응을 보였으나 북한의 운항항공기에 대한 안전보장, 정치문제와의 분리 등이 타결되지 않아 이 항공로의 설정이 이루어지지 못하고 있었다.

1994년 한중간 항공협정이 타결되어 양국간 정기항공편이 공식적으로 개설되자 북한은 1994년 12월 22일을 기해 자국의 영공을 개방한다는 발표를 하였으며 1995년 1월에는 국제항공업무통과협정에 가입하였다. 또 1996년 8월초에는 국제항공운송협회(IATA)와 협력각서를 교환하고 IATA 회원항공사에 대한 영공개방을 다시 천명하였다. 이에 따라 국제민간항공기구는 중국, 북한, 한국 및 일본에 한반도 상공을 통과하는 항공로의 설정에 관한 회의를 1996년 9월 10일부터 13일까지 국제민간항공기구 아시아 태평양 지역 사무소의 주선으로 태국 방콕에서 개최한 「대구-평양 비행정보구역(FIR) 통과 항로개설 특별회의」에서 남북간 직항로를 설정키로 하고 운영에 대한 기술적인 검토를 거쳐 1997년 11월 17일 남북간 직통선에 대한 시험통화를 정부당국자간에 실시하였고, 1998년 2월28일 남북간 항공관제협정을 체결한후, 1998년 4월23일부터 남북간 직항로인 B 467 항

〈표 6〉남북간 직항로(B467)의 이용실적(월별) (1998-2002)

구분	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	계
'98	-	-	67	75	151	132	162	172	151	164	193	178	1445
'99	179	160	181	186	212	193	190	172	196	237	293	308	2,507
'00	230	221	243	239	250	240	252	255	246	270	294	299	3039
'01	294	241	343	323	299	277	275	253	231	277	231	337	3,381
'02	328	275	341	241	284	314	294	298	263	327	352	404	3,721

공로를 <표 6>에서 보는 바와 같이 정상적으로 운영하고 있다.

\* 주: 건설교통부(항공안전본부자료)

2000년6월15일에는 남북정상회담을 위하여 임시로 설정한 서해안 임시 항공로 와 2002년7월20일에는 경수로사업을 위해 양양-함흥 간 임시로 설정한 동해안 항공로의 운영으로 1997년 이후 이산가족의 상봉, 체육행사 관련 인사의 왕래 등 수많은 인원의 수송을 선박대신 항공기를 이용하여 운송하고 있다.

남북한간 항공망 구성의 필요성은 북한자체의 필요성 과 남북한 교류협력 시 가장 효과적인 교통수단이라는 두 가지 측면에서 살펴볼 수 있다. 그러나 개방이 이루어지는 시기에 항공과 같은 신속한 교통수단을 가지지 못할 경우 정치, 경제협력, 외교, 관광 등 모든 분야에서 적극적인 대응을 못 하게 되어 결국 개방정책이 그 실효성을 거두지 못하게 된다. 또한 북한의 이러한 대외개방을 위한 항공운송의 개발은 남북한간 항공망 구성을 그 전제조건으로 하지 않으면 안 된다. 그 이유는

첫째, 북한으로부터 동남아 및 태평양지역으로 향한 국제항공로를 개설 할 때 지형상 남한의 영공통과가 최단거리이며, 둘째, 개방초기 외국항공사의 취항을 유치하기 힘든 북한으로서는 이미 많은 서방항공사가 취항하고 있는 남한에 대한 연계항공망을 구성하여 활용하는 것이 효율적이기 때문이며, 셋째, 남북한간 인적 교류 및 경제협력 시에도 철도와 도로 등 지표교통은 제반 시설의 개보수를 포함하여 보안의 유지 등 많은 문제를 내포하고 있으나 항공교통은 별다른 보완 조치 없이 비교적 쉽게 개설될 수 있는 이점이 있다. 따라서 다른 교통수단에 앞서서 통일이전에 남북한간에 항공교통망부터 구성해 놓는 것이 우선 수월할 뿐더러 양당사자가 다 필요하기도 한 것이다.

1992년9월 체결된 남북간 경제교류 협력합의서 제3조에서는 철도, 도로 는 물론 해로와 항공로의 개설을 규정하고 있다. 특히 항공로부문에서는 김포공항과 순안공항 사이의 항공로 개설과 이에 필요한 정보교환 및 기술 협력에 합의하였다. 그러나 직항로 개설을 위해 필요한 항공기 안전보장, 관제이양지점, 휴전선지역 군사공역개방 등 필수사항에 대한 구체적 언급이 없어 현재로서는 내륙영공을 통과하는 직항로의 개설은 불가능한 상태이며, 통일 전까지는 임시로 설정한 서해 및 동해 직항로를 당국자간 상호 합의하에 사용하고 있는 실정이다.

## 2. 직항로의 개설 운영상 법적 정책적 과제

남북 정상회담(2000.6.15)이후, 많은 분야의 남북한 교류가 시작되었다. 남북한 교류의 증대는 인적, 물적 자원의 이동이 수반되었고, 인적 물적 자원의 수송은 장소와 시간 그리고 성격에 따라 선택될 수 있겠으나, 항공수송의 특성상 신속하고, 편리하며, 주민들의 통제가 용이한 항공수송을 이용하는 것이 북한체제에 유리할 것 이므로 양국은 현행의 남북간 직항로인 B467(1998년 설정)항로 대신에 단거리의 임시 동해 및 서해 직항로를<그림 1>에서 보는바와 같이 2000년6월15일 및 2002년7월 20일에 설정한 후 운영하고 있다. 남북간 항공기 운항은<표 3>에서 보는바와 같이 2000년 6월 남북정상회담 때부터 남북간 임시 직항로를 이용하기 시작하여 2002.말 현재 총129회로서, 2000년에는 43회, 2001년에는 19회, 2002년에는 67회를 운항하였다.

항공로(Airway)는 국제민간항공협약 부속서 11<sup>4</sup> 에서 “ 항공로란 무선항행 안전시설을 이용하여 회랑상으로 설치한 관제구 또는 그 일부” 라고 규정하고 있다. 따라서 항공로는 항공기의 항행에 적합하여야 하고 동협약 부속서 부록 A에서 정한 기술상의 기준에 충족되어야만 한다.

특히, 항공로는 같은 비행정보구역내의 관제 기관 간에도 상호 항공기의 인수 인계를 위한 관제협정을 체결하여 그 협정에서 정한 기준을 근거로 인수 시기, 인수 지점 등은 물론 유사시 필요한 상호지원을 하여 주도록 협정으로 명시하고 있다. 따라서 국가간의 설정된 항공로의 경우에는 협약 부속서 제11, 제3.6항 에서 정한 관제 책임의 이양의 장소와 시간? 규정에 따라 당사국 관제 기관 간에 협정을 체결하여<sup>5</sup> 기술상의 기준인 인수인계지점, 인수방법, 사전 통보하여야 할 사항, 통신망의 운영과 유지, 유사시 지원사항등 과 각종 적용 절차등을 양국간에 체결한 항공관제협정서에 명시 되어있어야 한다.

또한 항공로를 설정 하는 경우, 건설 교통부장관은 항공로의 설정내용을

4 부속서 제11, 2.11(ATS Route의 설정 및 명칭부여), 2.11.1:ATS 비행로가 설정될 경우, 각각의 ATS비행로의 보호공역과 인접 ATS비행로간의 안전분리가 제공되어야 한다.

5 부속서 11, 3.6.1(항공기 관제의 이양의 장소 또는 시간), 3.6.1.1: 항공기의 관제에 대한 책임은 한 항공교통관제기관으로부터 다른 항공교통관제기관으로 다음과 같이 이양해야 한다. 지역관제업무를 제공하는 두 개의 기관간 항공기의 관제에 대한 책임은 동 항공기에 대한 관제권을 가지고 있는 지역관제센터가 예상하는 관제지역경계선 통과시간에, 또는 두 기관간에 합의한 지점 또는 시간에, 동 관제지역에 대하여 지역관제 업무를 제공하는 기관으로부터 인접 관제지역에 대하여 지역관제업무를 제공하는 기관으로 이양하여야 한다.

항공정보 간행물에 공고하고 있으며, 항공로의 폭은 일반적으로 항행 안전 시설을 이용하여 지점 간을 연결하여 설정하고, 항공로상 시설의 간격이 100NM이내의 경우에는 육상에서는 전폭이 10NM(18km)이다. 그러나 해상 경우에는 수상에 적정한 항행안전시설을 설치하기가 매우 어렵기 때문에 항공로의 폭을 양측에 각각 25NM이상, 양쪽의 폭을 50NM(90km) 이상까지로 하고 있다. 또한 현행 협약 부속서 11, 부록(Attachment A.)에서 항공로를 설정 시, VOR로 구성되는 ATS Route의 설정에 관한 지침을 제시하고 전 세계가 공통적으로 적용토록 하고 있는바, 이 경우에는 ICAO Doc 8071에서 명시한 시설기준이 적정수준의 정밀도를 유지하고 있다는 전제하에서 항공로 중심선 주위에 보호공역을 설정하도록 하고 있다.

그리고, 관계 ATS당국이 금지구역, 제한구역 또는 위험구역, 군용기의 상승, 또는 강하구역 등에 가깝기 때문에 보다 넓은 보호공역이 필요하다고 인정할 경우, 더 넓은 폭을 항공로의 폭으로 설정할 수 있다. 따라서 항공로란 안전상의 요건과 기술적 요건이 충족되어야 하고 이를 공표 한 후 관련 항공교통관리기관에서 항로를 이용하는 항공기들에게 안전에 대한 보장을 하여 주어야 한다.

따라서, 서해 및 동해에 설정된 남북간 임시항공로가 국제기준에 의하여 설정 및 운영되지 못하고 있어 항공로로서 다음과 같은 문제점을 내포하고 있다.

임시 항공로가 남북간 항공관제협정에 의거 보호받지 못하고 있다. 현재 남북간에 설정운영중인 항공로는<표 7>에서 보는바와 같이 B467항공로와 서해 및 동해 직항로가 있다. 동해에 설정된 B467항공로는 국제민간항공기구의 협조 하에 관련 4국가가 국제민간항공기구 아태지역 사무소에서 관계국 대표들이 참여하여 1996년 9월10일부터 13일까지 회의결과 설정한 항공로로서 국제적으로 공인되어있고, 1997년 11월17일에는 양국간 직통통신망을 시험통화하고,

1998년2월28일에는 양국간 항공관제협정을 체결한 후, 1998년4월23일부터 민간항공기가 사용하기 시작한 항공로이다. 따라서 항공관제협정에

---

6. 4. Coordination and Communcation, 4.1.1: Coordination between the Pyongyang ACC and Taegu ACC shall be effected in accordance with the standards, Recommend Practices and Procedures prescribed by ICAO.

의거 사용하고 있는 B467 항공로는 모든 절차가 국제민간항공기구에서 정한 기술상의 기준을 적용할 수 있도록 협정문 제4조<sup>6</sup>에 명시되어 있으므로 유사시에도 국제민간항공기구가 정한 각종기술상의 기준을 적용하여 안전을 보장 받을 수 있는 항공로이다.

〈표 7〉남북간 직항로 설정 및 운영현황

항공로명	비행 구간	설정시기	기타
B467항공로	브라디보스톡/NTOS/제주/동남아 -평양/NTOS/강릉/서울 -평양/NTOS/오사카/동경	1998.2.28	1998.4.23부터 운용
서해 임시직항로	인천/G597/GONAVO/3848N 12415E/평양	2000.6.15	남북 정상회담시부터 운용
동해 임시직항로	양양/B467/NABOK/GUMSU/ GANSAN/B332/함흥	2002.7.20	경수로사업단및물자수송시

그러나, 서해에 설정된 임시항공로는 2000년 6월15일 남북간 정상회담과 이산가족등 남북간의 교류증대에 사용코자 당국자간 편의상 합의에 의하여 설정된 임시 항공로이며, 동해에 설정된 임시항공로는 2002년7월20일 동해 경수로 사업의 원활한 교류지원을 위하여 설정한 항공로로서 항공법 제2조에 의한 건설교통부장관이 공식적으로 인정하고 대외적으로 공고한 항공로가 아니다,

또한 국제민간항공협약 부속서 제11, 부록A에서 정한 기술상의 기준요건을 충족하고 있지 아니하여, 비상상황 발생시(수색구조, 사고조사, 정비지원 또는 공법 및 사법상의 적용사례가 발생시)는 상호지원과 참여가 가능할 수 있는 관제협정의 근거 하에 운영되고 있는 항공로가 아니므로 안전성과 국제기준을 충족시키지 못하고 있는 상태에서 이산가족의 상봉, 관광객의 수송 등이 동 항공로를 이용하여 지속적으로 이루어지고 있는 실정이다.

따라서, 동 임시항공로에 대한 항공법상 항공로로서의 대외 공시 등의 조치와 양국 관계당국간의 정책적인 합의를 바탕으로 하는 정상화가 필요한 실정이다.

7. 서울-평양 여객기 사업 운항 15일부터 12.27일까지. 조선일보, 사회면, 2003.9.9



그러나 다행이도, 관광객의 항공운송사업이 9월 15일부터 금강산 관광객을 대상으로 개시되었고, 금년 12월 27일까지 계속 될 것이라는 언론보도가 있어 늦은감이 있으나 조속한 정상화를 기대하여 본다.

### 3. 임시 직항로의 개선 대안

#### 1) 임시 직항로에 대한 당국간 항공관제협정의 체결이 필요하다.

앞에서 기술한바와 같이 임시 비행로는 법적근거도 없고, 기술적으로도 검증되지 아니한 상태에서 사용하고 있는 비행로이다. 특히 남북간 대치상태에서 운영중인 임시비행로의 안전확보는 당국간 관제협정이 필수적임으로 유사시를 대비한 상호 지원과 유사시 각종 국제 기준이 적용되도록 양국간에 조속한 항공관제협정이 체결되어야 한다.

항공관제협정의 체결 방안으로는 첫째, 기존의 남북간 직항로인 B467 항로설정시 체결한 항공관제협정(1998.2.28 체결)에 동해 및 서해의 임시 직항로의 내용을 포함하는 방안, 둘째, 서해 및 동해에 설정한 임시직항로만을 별도로 항공관제협정을 체결하는 방안이 있다. 그러나 국제적으로 공인되고, 주변국가가 참여한바 있는 남북간 직항로인 B467 항공로와 관련된 항공관제협정서에 임시 항공로의 내용을 포함시키는 것이 대내외 신용도를 고려할 때 더 바람직하다고 본다.

#### 2) 장단기 남북간 직항로의 추가신설이 필요하다.

통일 전 남북간에 신설이 고려될 수 있는 항공로(건설교통부, 한국공역체계개선연구, 2001)는 남북간의 정치, 문화, 통상, 관광 등 남북간 교류 정도에 따른 항공수요를 예측하여 항공로 구축방안을 검토해야 하나 사실을 정확하게 예측하기란 어려운 일이다. 따라서 통일전이라도 항공기가 남북한을 왕래할 정도로 교류가 활발해질 때를 대비한 최소한의 정책적으로 신설되어야 할 항공로(Airway)로는 <그림 1>에 도시한 바와 같이 3개의 항로를 검토할 수 있다. ▶ 서울 - 평양간 서해 우회 항공로(현행 임시항공로), ▶ 서울- 백두산/나진 항공로, ▶ 서울- 러시아 항공로이다.

그러나, 남북간의 대치상태에서는 동해 및 서해의 임시 항공로의 활용방안 이외에는 대안이 없어 부득이 정책적으로 남북간의 대치상태가 완화되

고 왕래가 자유로워질 때까지는 임시 직항로의 운영이 정상화되도록 항공 관제협정을 체결하여야 하여야 할 것이며, 백두산 관광의 활성화 및 인적 물적 교류의 증대가 이루어진다면 통일전이라도 항공수요에 따라 점진적으로 필요한 항공로를 신설하고 활용할 수 있을 것으로 본다.

#### IV. 결론

남북한 민간항공의 협력과 직항로 운영상의 과제로서 북한의 민간항공 현황을 살펴보고, 민간항공분야 중에서 정부간 협력가능분야와 항공사간 협력가능분야를 구분하여 살펴보고, 남북간 직항로의 운영상 과제로서 현행 직항로에 대하여, 그리고 이산가족의 상봉 등 인적물적 교류증대로 인한 임시 직항 비행로에 대하여 살펴보는바, 한국의 항공정책 특히 남북한 민항공협력과 직항로 운영상의 개선방안을 요약 정리하면 다음과 같다.

첫째, 남북한 민항공협력방안으로는,

남북통일은 예측 불가능한 돌발적인 계기에 의해 이루어 질 수도 있고, 꾸준한 준비를 통해 북한의 개발을 유도하는 단계적인 전략에 의해 이루어 질 수도 있다. 그 어느 경우에도 남북간 교통로의 연결은 인적 및 물적 교류의 확대를 위한 가장 중요한 전제조건이다.

남북간 교통로의 연결은 어느 한 순간에 이루어질 수 있는 일이 아니다. 시설에 대한 별도의 투자 없이 가장 신속하게 연결될 수 있는 교통수단은 항공운송사업이므로 한국의 항공정책 특히 남북한 민항공 협력을 위한 방안을 요약 정리하면 다음과 같다.

##### 1) 정부간 항공협력 방안으로는

(1) 남북한 당국간 민항공 공동위원회의(가칭) 설치, (2) 남북한에 이득이 되는 민항공 분야의 협력 추진, (3) 남북한 공동항공 정책의 연구이며,

##### 2) 항공사간 협력 방안으로는

(1) IATA 등 국제항공사 기구를 통한 항공사간 협력, (2) 상호 총대리점

임명 등 협조체제의 구축, (3) 공동운항방식에 의한 직항 정기노선의 개설, (4) 남북한간 합작회사 또는 다국적 항공사의 설립을 들 수 있다.

둘째, 임시 직항로의 개선대안으로는,

국제항공로는 양국간 관계협정에 의거 안전성이 확보되고, 유사시엔 국제기준에 의거 수색구조, 사고조사 및 정비지원 등이 항공기 등록국으로서 참여될 수 있어야 한다. 따라서 서해 및 동해 임시항공로는 공식적으로는 건설교통부 장관의 지정을 받아 공고된 노선이라 볼 수 없고, 항공관제협정으로 정부간 공식적으로 합의된 항공로가 아니기 때문에 안전성이 확보되지 못하고 있다. 따라서 항공기가 서해 및 동해 임시 항공로를 법적 기술적으로 안전하게 이용할 수 있도록 하기 위 하여는 ①남북간 항공관제협정에 의거 뒷받침되어야 하며, ②남북간 직항로의 추가 신설이 필요하게 될 것이며, ③ 기타 항행 안전시설, 항공정보간행물의 발간지원, 운항, 관제요원의 교육훈련분야에 대한 지원도 필요하게 될 것이다.

이상과 같이 남북한 민간항공 협력은 전반적인 남북한 관계발전에 영향을 받게 되며, 특히 북한의 정치·경제적인 내부불안 요인으로 한반도 긴장상태가 조성되는 경우도 요인으로 볼 수 있다.

하지만 역사의 방향은 사회주의, 전체주의의 퇴색과 분단국가의 통합이며 남북통일도 시간의 문제로 평가되고 있다. 따라서 독일연방(서독)이 통일 전 20여 년 전부터 전 분야에 걸쳐 꾸준히 점진적인 협력과 교류를 해왔듯이 우리도 인내를 갖고 사전에 만반의 준비를 하고 한 단계씩 점진적으로 나아가야 할 것이다. 따라서 항공관련 정부당국, 군, 산업계, 학계는 중지를 모으고 일치단결해 힘을 기르면서 제반 과제들을 하나씩 풀어가는 데 국내적, 국제적으로 최선의 노력을 다해야 할 것이다.

#### 참고문헌

- 건설교통부, (2002), 「항공정보간행물」, 건설교통부.  
 건설교통부, (2001), 「한국공역체계개선연구」, 건설교통부. PP.155-159.  
 교통개발연구원, (1994), 「21세기 동북아시아 한반도의 교통: 기본구상과 정책과제」  
 박오화, (1994), 「우리나라의 공역관리제도」, 항공진흥 제 4호, 한국항공진흥협회

- 북한, (2002), 「항행통보집」, 북한 민용항공총국
- 이영혁, (1995), 「21세기를 대비한 남북한 민항공 협력방안」, 항공산업정책연구소
- 홍순길, 양한모, 이영혁, 허희영, (1997), 「남북한 민간항공협력」, 한국항공대학교
- 홍순길, (1992), 「주요국가의 국제항공관계」, 한국항공대학교
- 홍순길 · 양한모 · 김철영 · 신흥균, 김맹선 (2002), 「항공법 이론과 실무」, 한국항공대학교,
- 김맹선, (2002), 「항공교통론」, 한국항공대학교, pp.86-99.
- 조선일보사, (2003), 서울-평양 여객기 상업운항 15일부터, 조선일보, 사회면. 2003.9.9

< 국외 문헌 >

- ICAO, (2001), Annex 2, Rules of the Air.
- ICAO, (2001), Annex 11, Air Traffic Service.
- ICAO, (2001), Doc 4444, Air Traffic Management.
- ICAO, (1997), Doc 807, Manual on testing of radio navigation.
- Ashford, N., Stanton, M and Moore, Clifton A. (1984), Airport Operation. New York: John Wiley and Sons, Inc.,
- Bauer, Raymond A. and Gergen, Kenneth J. ed. (1986), The Study of Policy Formation. New York: The Free Press,
- Caw son, Alan. (1986), Corporatism and Political Theory. Oxford: Basil Blackwell Ltd.,
- Cheng, Chia-Jui, (1996), "Transportation Development Plan and Strategy between ROC and PRC," 항공산업정책연구 제 3집, 한국항공대 항공산업정책연구소,
- Dallin, Alexander, (1985), Black Box, KAL 007 and the Superpowers, Berkely: University of California Press.
- Koeller, Wilhard von, (1995), "Lufthansa, A World of Aviation," 제4차 국제항공학술세미나 발표자료, 한국항공대 항공산업정책연구소,
- Lindblom, (1980), Charles E. The Policy Making Process, Eaglewood Cliffs: Princeton-Hall, Inc.,

## 초 록

김맹선, 홍순길  
(Kim, Maeng Sern, Hong, Soon Kil)

항공운송산업은 그 성격상 국가간 인적 교류의 수단으로서의 중요성이 가장 높다. 항공에 의한 국가간 교류가 이루어지면 이에 따르는 파급효과 및 그 지속성이 타 산업에 비해 월등하기 때문에 항공운송산업에 대한 연구는 국제협력 또는 통합과 관련한 국가 정책은 물론 관련 산업분야의 측면에서 매우 중요하고 가치가 있다.

특히 최근 북한과의 경제교류가 활발해 짐에 따라 북한과의 연결교통망으로서 항공운송의 역할이 더욱 중요해지고 있다. 남북 정상회담이후 급격하게 증가되고 있는 남북간 항공기 운항이 정상적이 아닌 임시 직항로를 설정하여 운영하고 있고, 그 운항회수도 매년 증가하고 있는 점을 고려할 때, 남북한 임시 직항로의 운영상 과제를 국제적으로 정한 기준으로 해결하지 아니한 상태에서 지속적으로 운영하는 것은 바람직하지 않다고 본다.

따라서, 본 연구는 남북한 민간항공의 협력이라는 큰 틀위에서 국가적 과업과 효과적인 항공정책의 수립을 위한 기초자료의 제공을 위해 굳이 통제하는 북한의 민항공에 대한 현황을 분석해 보고, 현재 남북 양국간에 진행중인 “남?북한간 민간항공기에 의한 협력 방안”으로서 “정부의 협력 방안과 항공사간 협력방안”을 제시하였고, 남북한간에 설정운영중인 “임시 직항로의 운영상 과제”에 대한 개선 대안으로서 임시직항로의 안전확보를 위해서 양국간에 항공관제협정을 체결하여 운영할 것을 제시하였고, 낙후된 기술 요원과 시설에 대한 지원도 하여줄 것을 제시하였다.

## Abstract

The air transport industry is the most important as means of human exchange between the countries. Because the spread effect

and the durability by aviation cooperation between the countries are much higher than any other industry, a research about air transport industry is very important to allied industry field as well as national policy about International cooperation and integration.

Specially, according to the economic interchange with North Korea becomes active, the role of air transport as related traffic network with North Korea becomes more important.

The number of flights is increasing sharply after South-North summit meeting, and two sides established and are using temporary direct route between South-North Korea.

When we consider that the number of flights utilizing temporary direct route is increasing every year, It is not desirable to use temporary routes continuously because the current agreement between South and North can't be reliable far the case of unexpected circumstance. In addition, the current agreement is not based on the international standards.

The paper is to study the condition to promote the coordination of civil aviation in the whole Korean peninsula. As known, the aviation system in North Korea is mainly operated by military unit. The study will review the current status of air transport system of South and North and the effective way of cooperation of civil aviation between both sides. The cooperation between governments as well as between airlines is studied.

The establishment of Air Traffic Service Agreement is going to be handled heavily because the stable air traffic service is the most required base for the operation of air transport. The authors also try to find a way to support the development of infrastructure of aviation industry in North Korea.

\* Kim, Maeng Sern, Assistant professor, Graduated school of aviation and information industry, Hankuk Aviation University.

\* \* Hong, Soon-kil, Professor & President, Hankuk Aviation University.

주제어 : 남북간 민간항공협력, 직항로 개설, 남북간 임시직항로, 정부간 항공협력, 항공관제협정