

# 유럽 드론 교란 확산과 분쟁지역 영공위험

- C-UAS 상시 대응체계와 회피운항 판단기준 정비 -

발행일 2026. 9. 9. | 제2026-5호

유럽 주요 공항은 드론 목격만으로 즉시 운항을 중단하고, 분쟁지역 영공은 오인격추 위험이 상존  
국내도 대드론 국가표준과 공항 C-UAS, 회피운항 기준을 상시 대응체계로 정비할 필요가 있다

## □ 상황 개요

### 가. 유럽 공항 드론 교란의 상시화

- 2025년 하반기 이후 유럽 주요 공항에서 **드론 목격 시 즉시 활주로 운영을 중단**하는 사례가 반복되며, 드론 교란이 일회성 사건이 아닌 **상시적 운항 리스크**로 자리잡음
- 독일 **뮌헨공항**은 2025년 10월 2~3일 이틀 연속 드론 목격으로 운항을 중단해 **약 3,000명의 승객이 발이 묶이고** 17편 결항·15편 회항 발생, 유럽 당국은 러시아 연계 가능성 제기
- 2026년에도 **스페인 말라가공항(8월 24일)**, 벨기에 **브뤼셀·리에주·샤를루아공항** 등에서 활주로 인근 드론 목격으로 운항 중단·회항이 이어지며, 인근 군사기지 상공 드론까지 병행 관측

### 나. ‘하이브리드 위협’ 관점의 부상

- 유럽 각국은 드론 교란을 **사이버·사보타주와 결합된 하이브리드 위협**의 일환으로 평가하며, 덴마크 총리는 “하루는 드론, 다음 날은 사이버, 그다음은 사보타주”라는 복합 양상을 경고
- 드론은 **저비용·비대칭 수단**으로 배후 규명이 어렵고 부인이 용이해, 공항이라는 민간 중요시설을 겨냥한 **회색지대(gray-zone) 압박** 수단으로 활용되는 흐름

## □ 분쟁지역 영공위험 현황

### 가. 비행금지(레벨1) 권역 확대·고착

- 민간 영공위험 평가(OpsGroup, 2026. 9. 8. 기준)는 **러시아·우크라이나·이란·레바논·시리아·예멘·리비아·수단·아이티**를 **레벨1(비행금지)**로 분류하며, 다수 권역이 장기 고착화
- **우크라이나**는 2022년 2월 이후 민간항공 전면 폐쇄가 지속되고, 서부 러시아(동경 60도 이서)는 **드론 요격 급증으로 민항기 오인격추 위험**이 높아 EASA가 회피를 권고
- 7월 **미국·이란 휴전 붕괴** 이후 테헤란 FIR은 부분 개방 상태이나 미사일·드론 활동으로 **전 고도 회피 권고**가 유지되고, 이라크·이스라엘 상공도 레벨2로 위험 잔존

## 나. 한반도 인접 위험요인

- 북한은 레벨2로 분류되며, **미사일 재진입 잔해의 항공기 타격 위험**이 상시 지적되어 미국은 북한 전 영공 진입을 금지 — 국적사 노선·회피경로 관리에 직접적 영향
- 분쟁·미사일 활동은 **사전 통보 없이 NOTAM·영공 상태가 급변**할 수 있어, 운항 전 최신 NOTAM·각국 항공당국 경고 확인이 상시 요구됨

## □ 평가 및 진단

### 가. ‘목적 즉시 중단’의 국제 표준화

- 유럽 사례는 드론 **1건 목적만으로도 활주로를 즉시 폐쇄**하는 대응이 사실상 표준으로 굳어지고 있음을 시사 — 안전은 확보되나 **운항 차질·경제적 손실이 구조적으로 확대**
- 따라서 관건은 **탐지 이후의 판단·복구 속도**이며, ‘탐지 → 식별 → 위협평가 → 운항중단 여부 결정 → 재개’의 **의사결정 체계와 임계값(criteria)** 정비가 핵심 과제로 부상

## 나. 탐지 편중·무력화 공백

- 국내 국가중요시설의 대드론 체계는 시설별로 **탐지 거리·기준이 제각각**이고, 공항은 항공안전상 **탐지 중심으로 운영되며 식별·무력화는 군·경 공조에 의존**하는 구조적 공백이 지적됨
- 통일된 **성능평가 기준·법적 무력화 권한**이 정비되지 않으면, 목적 시 ‘중단 후 대기’ 외 실효적 대응이 어려워 교란에 취약

## □ 항공보안 측면의 시사점

### 가. 대드론 국가표준(KS)의 현장 적용

- 산업통상자원부 국가기술표준원은 2026. 6. 29. **KS W 8100 ‘대드론체계 구성장비 운용 성능 시험방법’**(레이더·RF스캐너·EO/IR카메라·재머)을 제정 — 공항·발전소 등 국가중요시설 방호의 **통일 성능기준** 마련
- 표준 제정에 그치지 않고, **공항별 도입 장비의 성능검증·운용자 교육·유지관리**를 표준과 연계해 **조달·인증의 실질 기준**으로 정착시킬 필요

## 나. 공항 C-UAS 상시체계 및 회피운항 기준

- 인천공항은 반경 약 9 km 드론 탐지 역량을 갖췄으나 **식별·무력화는 유관기관 공조에 의존** — 드론 교란의 상시화에 대비해 **탐지·식별·대응권한을 일원화한 현장 프로토콜** 정비가 시급
- 공항 **C-UAS를 특별행사 임시대책이 아닌 국가 항공보안 기본계획·공항별 보안계획의 상시 과제**로 편입하고, 분쟁지역 **회피운항·NOTAM 확인 절차**를 운항 규정에 명문화할 필요

## 다. 관계기관 합동 교육훈련 정례화

- 공항운영자·관제·경찰·군·항공사가 참여하여 [탐지 → 상황전파 → 운항영향 평가 → 대응권한 확인 → 현장조치 → 증거보존]의 전 과정을 반복 훈련할 필요
- 장비 조작에 그치지 않고 **오경보 판단, 운항중단 여부 결정, 기관별 지휘·보고, 사후평가**를 포함한 도상훈련·현장훈련을 정례화하여 ‘중단 후 복구’ 속도를 단축

## □ 결론

- 유럽의 드론 교란 상시화와 분쟁지역 영공위험 고착은 **항공보안이 ‘테러 대응’을 넘어 ‘영공·회색지대 위협’으로 확장**되고 있음을 보여주는 신호
- 대응의 성패는 탐지 장비 보유가 아니라 **탐지 이후의 식별·판단·대응권한·복구속도**에 달려 있으며, 이는 **표준·권한·훈련**이 유기적으로 연계될 때 확보됨
- 우리나라도 대드론 국가표준(KS)을 현장 조달·인증 기준으로 정착시키고, **공항 C-UAS를 상시 대응체계로 고도화**하며, 분쟁지역 **회피운항 판단기준**을 운항규정에 반영할 필요

## ※ 참고자료

- [Safe Airspace\(OpsGroup\) 분쟁지역 영공위험 요약 \(2026. 9. 8.\)](#)
- [원헨공항 드론 목격 운항중단 \(Newsweek\)](#)
- [말라가공항 드론 목격 운항차질 \(2026. 8. 24., Olive Press\)](#)
- [벨기에 브뤼셀·리에주·샤를루아공항 드론 교란 \(AOL/AP\)](#)
- [대드론 성능시험 국가표준\(KS W 8100\) 제정 \(전자신문\)](#)
- [인천공항 드론 탐지·무력화 대응 현황 \(EBN\)](#)