

## 1. 개정이유

최근 12.29 여객기 참사, 주기 중인 항공기 내 화재 발생 등을 계기로 항공 분야 안전성 강화 등을 위해 발표한 「항공안전혁신방안」(’25.4월)에 따라 사망사고가 발생한 항공사는 사고가 발생한 날로부터 1년간 운수권 배분을 제한하는 한편, 이용자 편의 제고 등을 위해 기업결합 통합사 상호 간 운수권 이전을 허용하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것임.

## 2. 주요내용

가. 사망사고 발생 항공사에 운수권 배분 배제(안 제15조제4항 및 제5항)

항공교통이용자의 안전 확보를 위하여 사망사고가 발생한 항공사에 사고일로부터 1년간 운수권 배분을 배제하는 규정을 신설함.

나. 기업결합 통합사 상호 간 운수권 이전 허용(안 제22조 신설)

항공사 기업결합으로 부과된 국내외 경쟁당국의 시정조치로 인하여 특정 노선의 운항중단 및 축소를 방지하고 이용자 불편을 완화하기 위하여 필요시 기업결합 통합사 상호 간 운수권 이전을 허용함.

다. 운수권 배분을 위한 평가지표 개정(안 별표 제1호부터 제4호)

안전성 및 항공교통이용자 편의성 관련 평가지표를 개선하고, 시의성 있는 평가를 위해 평가지표 적용 기준을 직전 3개년에서 직전 6개 반기로 개정함.

### 3. 참고사항

가. 관계법령 : 생략

나. 예산조치 : 별도조치 필요 없음

다. 합 의 : 해당없음

라. 기 타 : 1) 신·구조문대비표, 별첨

2) 입법예고(9999. 12. 31. ~ 12. 31.) 결과, 특기할 사항  
없음

3) 행정규제 : 규제개혁위원회와 협의 결과, 이견 없음

- 규제 신설·폐지 등, 없음

## 국제항공운수권 및 영공통과 이용권 배분 등에 관한 규칙 일부개정령안

국제항공운수권 및 영공통과 이용권 배분 등에 관한 규칙 일부를 다음과 같이 개정한다.

제15조에 제4항 및 제5항을 각각 다음과 같이 신설한다.

④ 국토교통부장관은 사망사고가 발생한 항공사에게는 그 사고가 발생한 날로부터 1년간 운수권 또는 영공통과 이용권을 배분하지 않을 수 있다. 다만, 테러·천재지변 등으로 사고가 발생하여 항공사의 귀책사유가 없음이 명백한 경우에는 그러하지 아니하다.

⑤ 국토교통부장관은 제4항에 따라 운수권 또는 영공통과 이용권 배분에서 배제된 항공사에 대하여 사망사고가 발생한 날로부터 1년이 되는 시점에 제2항에 따른 항공교통심의위원회의 심의를 거쳐 운수권 또는 영공통과 이용권 배분 배제 연장 여부를 결정할 수 있다. 다만, 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」에 따른 항공·철도사고조사위원회의 조사 결과에 따라 항공사의 귀책사유가 없다는 내용이 담긴 사고조사보고서가 공표된 경우에는 그 즉시 운수권 또는 영공통과 이용권을 배분할 수 있다.

제22조를 다음과 같이 신설한다.

제22조(기업결합 당사회사 간 운수권 또는 영공통과 이용권의 재배분)

① 국토교통부장관은 제21조제1항제1호 또는 제2호에 해당하여 운수권 또는 영공통과 이용권이 반납됨에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 운수권 또는 영공통과 이용권을 제4조부터 제16조까지의 규정에도 불구하고 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제2조제12호에 따른 계열회사의 관계에 있는 항공사 간에 운수권 또는 영공통과 이용권을 별도로 재배분할 수 있다.

1. 국토교통부장관이 해당 항공사 또는 해당 노선을 이용하는 항공교통이용자의 편의가 저하된다고 인정하는 경우
2. 항공협정에서 정하는 바에 따라 운항을 하기 어려운 경우

② 국토교통부장관은 제1항에 따라 운수권 또는 영공통과 이용권을 별도로 재배분하기 위하여 배분방법 및 절차를 정하는 경우와 그에 따른 배분내용을 정하는 경우에는 제15조제2항에 따른 항공교통심의위원회의 심의를 거쳐야 한다.

별표를 별지과 같이 한다.

## 부 칙

이 규칙은 공포한 날부터 시행한다. 다만, 별표 제3호나목의 개정규정은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다.

■ 국제항공운수권 및 영공통과 이용권 배분 등에 관한 규칙 [별표]

평가지표

(제5조제2항, 제6조제2항, 제8조제2항, 제9조제1항 및 제14조 관련)

평가기준	평가항목	배점	평가방법	비고
1. 안전성 및 보안성	가. 「항공안전법」에 따른 과징금 부과 금액	10.0	<p>○ 배분계획 통보일이 속하는 반기의 직전 반기부터 이전 6개 반기간 10만회 운항 대비 「항공안전법」에 따른 안전 규정 위반 및 항공기사고·항공기준사고에 따라 전체 항공사에 부과된 총 과징금액 중 해당 항공사에 부과된 과징금액이 차지하는 비율에 8을 곱한 값을 10.0점에서 뺀 점수를 준다. 다만, 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 2.0점을 준다.</p> <p>○ 계산식: <math>10 - 8 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i)</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>a_i</math>는 해당 항공사의 10만회 운항 대비 「항공안전법」 위반에 따른 과징금액</li> <li>• <math>\sum_{i=1}^n a_i</math>는 전체 항공사의 10만회 운항 대비 「항공안전법」 위반에 따른 과징금액의 합</li> </ul> <p>※ <math>a_i</math>는 배분계획 통보일이 속하는 반기의 직전 반기부터 이전 6개 반기간을 기준으로 한다.</p>	정량평가
	나. 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」에 따른 항공·철도사고조사위원	10.0	<p>○ 배분계획 통보일이 속하는 반기의 직전 반기부터 이전 6개 반기간 10만회 운항 대비 총 항공기사고 및 항공기준사고 건수 중 해당 항공사의 항공기사고 및 항공기준사고 건수가 차지하는 비율에 4를 곱한 값과 항공기사고에 따른 총 사망자 수 중 해당 항공사의</p>	정량평가

<p>회에서 발표한 항공기 사고 및 항공기준사고 건수, 항공기 사고에 따른 사망자 수. 다만, 항공사의 귀책사유에 따른 항공기 사고 및 항공기준사고만 해당한다.</p>		<p>항공기 사고에 따른 사망자 수가 차지하는 비율에 5를 곱한 값을 10.0점에서 뺀 점수를 준다. 다만, 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 2.0점을 준다.</p> <p>○ 계산식: <math>10 - 4 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i) - 5 \times (b_i / \sum_{i=1}^n b_i)</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>a_i</math>는 해당 항공사의 10만회 운항 대비 항공기 사고 및 항공기준사고 건수</li> <li>• <math>\sum_{i=1}^n a_i</math>는 전체 항공사의 10만회 운항 대비 항공기 사고 및 항공기준사고 건수의 합</li> <li>• <math>b_i</math>는 해당 항공사의 10만회 운항 대비 항공기 사고에 따른 사망자 수</li> <li>• <math>\sum_{i=1}^n b_i</math>는 전체 항공사의 10만회 운항 대비 항공기 사고에 따른 사망자 수의 합</li> </ul> <p>※ <math>a_i</math> 및 <math>b_i</math>는 배분계획 통보일이 속하는 반기의 직전 반기부터 이전 6개 반기간을 기준으로 한다.</p>	
<p>다. 「항공보안법」에 따른 벌금 · 과태료 부과 금액</p>	<p>5.0</p>	<p>○ 배분계획 통보일이 속하는 반기의 직전 반기부터 이전 6개 반기간 10만회 운항 대비 「항공보안법」 위반에 따라 전체 항공사에 부과된 벌금 및 과태료의 총 부과 금액 중 해당 항공사에 부과된 벌금 및 과태료 부과 금액이 차지하는 비율에 4를 곱한 값을 5.0점에서 뺀 점수를 준다. 다만, 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 1.0점을 준다.</p> <p>○ 계산식: <math>5 - 4 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i)</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>a_i</math>는 해당 항공사의 10만회 운항 대비 「항공보안법」 위반에 따른 벌금 및 과태료 부과 금액</li> </ul>	<p>정량평가</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>\sum_{i=1}^n a_i</math>는 전체 항공사의 10만회 운항 대비 「항공보안법」 위반에 따른 벌금 및 과태료 부과 금액의 합</li> <li>※ <math>a_i</math>는 배분계획 통보일이 속하는 반기의 직전 반기부터 이전 6개 반기간을 기준으로 한다.</li> </ul>	
<p>라. 항공기 대수당 정비인력 현황 및 증가율</p>	<p>3.0</p>	<p>○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 직전 반기를 기준으로 전체 항공사의 항공기 대수당 정비인력수 값 중 최댓값과 최솟값의 차에 대한 해당 항공사의 항공기 대수당 정비인력수 값의 최솟값의 차가 차지하는 비율에 1을 곱한 점수에 더하여, 항공기 대수당 전년 대비 정비인력 증가율 값 중 최댓값과 최솟값의 차에 대한 해당 항공사의 항공기 대수당 전년 대비 정비인력 증가율 값과 전체 항공사 중 항공기 대수당 전년 대비 정비인력 증가율 값의 최솟값의 차가 차지하는 비율에 1.0을 곱한 점수를 준다. 다만, 운항실적이 1년 미만인 항공사에는 1.0점을 준다.</p> <p>- 계산식 = <math>1+1 \times (a_i - a_{\min}) / (a_{\max} - a_{\min}) + 1 \times (b_i - b_{\min}) / (b_{\max} - b_{\min})</math></p> <p>* <math>a_i</math>는 해당 항공사의 대수당 정비인력 값  <math>a_{\min}</math>는 전체 항공사의 대수당 정비인력 비율 최솟값 <math>a_{\max}</math>는 전체 항공사의 대수당 정비인력 비율 최댓값</p> <p>** <math>b_i</math>는 해당 항공사의 대수당 정비인력 증가율 값  <math>b_{\min}</math>는 전체 항공사의 대수당 정비인력 증가율 최솟값 <math>b_{\max}</math>는 전체 항공사의 대</p>	

다. 항공사의 안전관리를 위한 노력과 투자 정도

12.0

수당 정비인력 증가율 최댓값

정성평가

- 배분계획 통보일이 속하는 반기의 직전 반기부터 이전 6개 반기간 항공사별 안전사고 예방, 안전사고 후속조치, 안전교육, 그 밖에 항공안전 현안에 대한 대응 노력을 평가하여 가장 우수한 항공사에게 3.0점을 주고 나머지 항공사에는 평가결과에 따라 2.0점의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 대응 노력도 평가를 위해 항공사에서 제출한 자료가 사실과 다른 경우에는 차기 심사에서 해당 항공사에 최저점을 부여할 수 있다.
- 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도 안전관리시스템(SMS) 이행 성숙도 평가 결과(「항공안전법」 제58조제1항의 항공안전프로그램에 따라 실시하는 안전관리시스템 구성요소에 대한 이행 성숙도 평가의 결과를 말한다)에 따라 가장 우수한 항공사에 2.5점을 주고, 나머지 항공사에는 평가결과에 따라 1.5점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 1.0점을 준다.
- 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 「항공안전법」 제133조의2에 따른 항공안전투자공시내용을 바탕으로 항공사별 1만회 운항당 안전투자액, 전년대비 투자액 증가율 등을 고려하여 가장 우수한 항공사에게 2.5점을 주고, 나머지 항공사에는 투자 정도에 따라 1.5점의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 운항실적이 1년 미만인 항공사에는 1.0점을 준다.
- 법 제63조에 따른 항공교통서비스 평

			<p>가(이하 “항공교통서비스평가”라 한다) 중 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도 ‘안전성’ 평가결과와 전전년도 안전성 평가결과 개선 정도 등을 고려하여 가장 우수한 항공사에게 2.5점을 주고, 나머지 항공사에는 평가결과에 따라 1.5점의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 항공교통서비스평가를 받지 않은 항공사에는 1.0점을 준다.</p> <p>○ 배분계획 통보일이 속하는 반기의 직전 반기 기준으로 난기류 대응 노력, 각 항공사의 전체보유 항공기 수 중 난기류정보공유기능이 포함된 기상서비스를 제공받는 항공기의 비율 등을 고려하여 가장 우수한 항공사에는 1.5점을 주고 나머지 항공사에는 평가결과에 따라 1.0점의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다.</p>	
2. 이용자 편의성	가. 해당 항공사의 신설 노선 운항에 따른 이용자 편의 제고	3.0	<p>○ 항공사의 운항에 따라 발생하는 해당 노선의 운임 인하 및 인상제한 효과, 해당 노선의 운항일정과 서비스 측면에서 소비자에게 다양한 선택의 기회를 제공하는 효과 등을 검토하여 항공교통 이용자 편의 제고에 기여도가 가장 우수한 항공사에 3.0점을 주고, 나머지 항공사에는 그 기여도에 따라 2.5점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다.</p>	정성평가
	나. 항공기 운항 시간준수율과 항공교통이용자 보호 충족성 및 만족도	7.0	<p>1) 항공기 운항 시간준수율</p> <p>- 항공교통서비스평가 중 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도 항공사 평가결과에 따라 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 항공교통서비스평가를 받지 않은 항공사에는 1.0점을 준다.</p>	정량평가

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 계산식: 법 제63조제2항2제1호의 평가항목에 대한 평가결과 중 ‘시간준수율’ 점수×0.033</li> <li>※ 소수점 둘째자리 이하는 반올림한다.</li> </ul> <p>2) 항공교통이용자 보호 충실성</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 항공교통서비스평가 중 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도 항공사 평가결과에 따라 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 항공교통서비스평가를 받지 않은 항공사에는 1.0점을 준다.</li> <li>- 계산식: 「항공사업법 시행규칙」 제67조제4호의 평가항목에 대한 평가결과 중 ‘항공교통이용자 보호 충실성’ 점수×0.033</li> <li>※ 소수점 둘째자리 이하는 반올림한다.</li> </ul> <p>3) 이용자 만족도</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 항공교통서비스평가 중 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도 항공사 평가결과에 따라 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 항공교통서비스평가를 받지 않은 항공사에는 1.0점을 준다.</li> <li>- 계산식: 「항공사업법 시행규칙」 제67조제1호의 평가항목에 대한 평가결과 중 ‘이용자만족도’ 점수×0.034</li> <li>※ 소수점 둘째자리 이하는 반올림한다.</li> </ul>	
다. 「항공사업법」 상 항공교통이용자 보호 위	5.0	○ 배분계획 통보일이 속하는 반기의 직전 반기부터 이전 6개 반기간 10만회 운항 대비 항공교통이용자 보호위반[법제84조제2항제12호부터 제20호까지의	정량평가

반에 따른  
과태료 및  
사업계획  
위반에 따  
른 과징금  
부과 금액

규정(같은 법 제60조제10항부터 제13항  
까지에서 준용하는 경우는 제외한다)에  
해당하는 경우를 말한다. 이하 이 목에  
서 같다]으로 전체 항공사에 부과된 총  
과태료 부과 금액 중 해당 항공사에 부  
과된 과태료 부과 금액이 차지하는 비  
율에 2을 곱한 값과, 사업계획 위반[법  
제28조제1항제5호부터 제6호까지의 규  
정에 해당하는 경우를 말한다. 이하 이  
목에서 같다]으로 전체 항공사에 부과  
된 총 과징금 부과 금액 중 해당 항공  
사에 부과된 과징금 부과 금액이 차지  
하는 비율에 2를 곱한 값을 5.0점에서  
뺀 점수를 준다. 다만, 운항 실적이 1년  
미만인 항공사에는 1.0점을 준다.

○ 계산식:  $5 - 2 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i) - 2 \times (b_i / \sum_{i=1}^n b_i)$

•  $a_i$ 는 해당 항공사의 10만회 운항 대비  
항공교통이용자 보호위반에 따른 과태  
료 부과 금액

•  $\sum_{i=1}^n a_i$ 는 전체 항공사의 10만회 운항대  
비 항공교통이용자 보호위반에 따른 과  
태료 부과 금액의 합

•  $b_i$ 는 해당 항공사의 10만회 운항 대비  
사업계획 위반에 따른 과징금 부과 금  
액

•  $\sum_{i=1}^n b_i$ 는 전체 항공사의 10만회 운항 대  
비 사업계획 위반에 따른 과징금 부과  
금액의 합

※  $a_i$  및  $b_i$ 는 배분계획 통보일이 속하  
는 반기의 직전 반기부터 이전 6개  
반기간 을 기준으로 한다.

라. 이용자 편

5.0

○ 예비기 확보, 대체편 보상 등 항공기

정성평가

	의 개선 노력		<p>의 지연 또는 결항을 예방하기 위한 항공사의 노력 및 대응 현황을 평가하여 가장 우수한 항공사에 2.0점을 주고 나머지 항공사에는 1.5점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다.</p> <p>○ 신규항공기 도입, 운항·객실승무원 채용 등 항공사의 해당 노선 취항 준비 노력을 평가하여 가장 우수한 항공사에 2.0점을 주고 나머지 항공사에는 1.5점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다.</p> <p>○ 항공사의 운송약관, 고객서비스, 교통약자 지원서비스 등 개선 실적 등을 검토하여 가장 우수한 항공사에 1.0점을 주고 나머지 항공사에는 0.5점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다.</p>	
3. 항공 산업 경쟁력 강화	가. 해당 노선에 대한 시장개척 기여도, 노선활용도 및 국제항공운송시장 개척 기여도	4.0	<p>1) 시장개척 기여도</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해당 노선에 대한 부정기편 운항 실적, 영업소 설치 현황, 해당 노선 운항을 위한 인력·항공기 투입계획, 해당 노선 운항이 국내선 감편에 미치는 영향 등을 검토하여 시장개척 기여도가 가장 우수한 항공사에 1.0점을 주고, 나머지 항공사에는 그 기여도에 따라 1.0점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다.</li> </ul> <p>2) 노선활용도</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해당 노선에 대한 좌석공급, 수익구조 개선, 항공사의 운항경쟁력 등에 미치는 효과를 검토하여 노선활용도가 가장 우수한 항공사에 1.0점을 주고, 나머지 항공사에는 그 노선활용도에 따라 1.0점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다.</li> </ul>	정성평가

		<p>3) 국제항공운송시장 개척 기여도</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 정기노선 신규 취항실적과 국제항공운수권이 설정되어 있지 않은 지역에 대한 부정기편 취항실적 등을 검토하여 국제항공운송시장 개척 및 확대 노력이 가장 우수한 항공사에 2.0점을 주고, 나머지 항공사에는 1.5점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 운항실적이 1년 미만인 항공사에는 0.5점을 준다.</li> </ul>	
<p>나. 항공사의 재무건전성 및 수익성</p>	<p>5.0</p>	<p>○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 전체 항공사의 자기자본비율 평균값의 합 중 해당 항공사의 자기자본비율의 평균값이 차지하는 비율에서 전체 항공사의 부채비율 평균값의 합 중 해당 항공사의 부채비율 평균값이 차지하는 비율을 뺀 후 0.5를 곱한 값에 2점을 더한 점수를 준다. 다만, 해당 기간 중에 자기자본이 0 미만인 사실이 있었던 항공사에는 1.5점을 주고, 「항공사업법」 제27조제8호에 따른 재무구조 개선을 위한 사업 개선 명령 이후 2분의 1 이상 자본잠식 상태가 지속되고 있으나 그 기간이 2년 이내인 경우 1.0점, 2년이 경과한 경우에는 0.5점으로 반영한다.</p> <p>○ 계산식: <math>2+0.5 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i - b_i / \sum_{i=1}^n b_i)</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>a_i</math>는 해당 항공사의 자기자본비율의 평균값</li> <li>• <math>\sum_{i=1}^n a_i</math>는 전체 항공사의 자기자본비율 평균값의 합</li> <li>• <math>b_i</math>는 해당 항공사의 부채비율의 평균값</li> </ul>	<p>정량평가</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>\sum_{i=1}^n b_i</math>는 전체 항공사의 부채비율 평균값의 합</li> <li>※ <math>a_i</math> 및 <math>b_i</math>는 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간을 기준으로 한다.</li> <li>○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 전체 항공사의 영업이익률 평균값의 합 중 해당 항공사의 영업이익률의 평균값이 차지하는 비율에 전체 항공사의 당기순이익률 평균값의 합 중 해당 항공사의 당기순이익률 평균값이 차지하는 비율을 더한 후 0.5를 곱한 값에 1.5점을 더한 점수를 준다. 이 경우 해당 기간 동안 항공사의 영업이익률의 평균값 또는 당기순이익률의 평균값이 0 미만인 경우에는 0으로 하여 계산한다.</li> <li>○ 계산식: <math>1.5+0.5 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i + b_i / \sum_{i=1}^n b_i)</math></li> <li>• <math>a_i</math>는 해당 항공사의 영업이익률의 평균값</li> <li>• <math>\sum_{i=1}^n a_i</math>는 전체 항공사의 영업이익률 평균값의 합</li> <li>• <math>b_i</math>는 해당 항공사의 당기순이익률의 평균값</li> <li>• <math>\sum_{i=1}^n b_i</math>는 전체 항공사의 당기순이익률 평균값의 합</li> <li>※ <math>a_i</math> 및 <math>b_i</math>는 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간을 기준으로 한다.</li> </ul>	
다. 공정한 경쟁 시장 확	3.0	○ 다음 사항을 검토하여 공정한 경쟁시장 확립을 위한 기여도가 가장 우수한	정성평가

<p>립 기여도</p>		<p>항공사에게 3.0점을 주고 나머지 항공사에는 그 기여도에 따라 2.0점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 운항실적이 1년 미만인 항공사에는 1.0점을 준다.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도에 정부와 항공사 간 항공 정비지원 및 부품 공동 활용 촉진 협약에 따른 장비·공구·부품 임대실적</li> <li>• 국토교통부 위험기상공유체계 참여 및 타 항공사에 난기류 정보 공유 실적</li> <li>• 타 항공사의 불가피한 비운항에 따른 대체기 지원 실적</li> <li>• 외국과의 항공협정에 따라 국가별 1개 항공사만 운항하는 노선에서의 운임 수준이 비행거리가 유사한 다른 노선과 비교하여 과도하게 높은 운임을 설정했는지 여부</li> <li>• 법 제14조에 따라 신고·인가된 운임 수준의 관리를 위한 노력</li> </ul>	
<p>라. 항공사의 경쟁력 강화를 위한 노력</p>	<p>3.0</p>	<p>○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 항공사의 신규 투자 유치 노력, <del>신규 항공기 도입</del>, 재무건전성 및 수익성 개선 등 항공사의 경쟁력 강화를 위한 노력을 평가하여 가장 우수한 항공사에 3.0점을 주고, 나머지 항공사에는 평가결과에 따라 2.0점의 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다.</p>	<p>정성평가</p>
<p>마. 항공온실가스 감축 노력</p>	<p>5.0</p>	<p>○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도(이하 이 목에서 “이행연도”라 한다)에 해당하는 국제항공 탄소 감축·상쇄실적에 따라 연료효율(E1), 연료효율 개선율(E2) 및 자발적 SAF(지속가능항공유) 사용률(S)을 평가하여 점수</p>	<p>정량평가</p>

를 준다.

○ 계산식 :  $E1+E2+S$

1) 연료효율(E1)

- 전체 항공사의 연료효율 값[수송실적 (Revenue Ton Kilometers) 대비 연료 소비량 값을 말한다. 이하 같다] 중 최저값과 최우수값의 차에 대한 전체 항공사 중 연료효율 최저값과 해당 항공사의 연료효율 값의 차가 차지하는 비율에 0.5를 곱한 점수를 준다.

- 계산식  $E1 = 0.5 \times (a_{\min} - a_i) / (a_{\min} - a_{\max})$

- $a_i$ 는 해당 항공사의 이행연도 연료효율 값
- $a_{\min}$ 는 전체 항공사 중 연료효율 최저값
- $a_{\max}$ 는 전체 항공사 중 연료효율 최우수값

2) 연료효율 개선율(E2)

- 전체 항공사의 연료효율 개선율 값(전년도 대비 이행연도 연료효율 개선 비율 값을 말한다. 이하 같다) 중 최댓값과 최솟값의 차에 대한 해당 항공사의 연료효율 개선율 값과 전체 항공사 중 연료효율 개선율 값의 최솟값의 차가 차지하는 비율에 1.0을 곱한 점수를 준다.

- 계산식  $E2 = 1.0 \times (b_i - b_{\min}) / (b_{\max} - b_{\min})$

- $b_i$ 는 해당 항공사의 연료효율 개선율 값
- $b_{\min}$ 는 전체 항공사 중 연료효율 개선

을 최솟값

- $b_{\max}$  는 전체 항공사 중 연료효율 개선  
을 최댓값

### 3) 연료절감률(E3)

— 전체 항공사의 연료절감률 값(연료소비  
량 대비 연료절감량의 비율 값을 말한  
다. 이하 같다) 중 최댓값과 최솟값의  
차에 대한 해당 항공사의 연료절감률  
값과 전체 항공사 중 연료절감률의 최  
솟값의 차가 차지하는 비율에 0.9를 곱  
한 점수를 준다.

$$\text{계산식 E3} = \frac{0.9 \times (c_i - c_{\min})}{(c_{\max} - c_{\min})}$$

- $c_i$  는 해당 항공사의 이행연도 연료절감률  
값

- $c_{\min}$  는 전체 항공사 중 연료절감률 최솟  
값

- $c_{\max}$  는 전체 항공사 중 연료절감률 최댓  
값

### 4) CORSIA 보고의무 이행실적(C1)

— ICAO(국제민간항공기구) 부속서 16  
제4권 CORSIA에서 정한 국제항공 탄  
소배출량이 연간 1만톤 이상인 항공사  
가 국토교통부장관으로부터 승인받은  
모니터링 계획에 따라 작성한 배출량  
보고서와 환경부장관이 지정한 검증기  
관에서 검증받은 검증보고서를  
CORSIA에서 정한 제출기한까지 제출  
한 경우 0.5점, 제출기한 후 7일 이내  
제출한 경우 0.25점, 제출기한 후 7일이  
경과하여 제출하거나 제출하지 않은  
경우에는 0점을 준다. 다만, 국제항공  
탄소배출량이 연간 1만톤 미만인 항공

사는 0.5점을 준다.

5) CORSIA 상쇄의무 이행실적(C2)

~~국토교통부장관이 항공사에게 통보한 상쇄의무량을 CORSIA 이행기현까지 모두 상쇄한 항공사는 0.5점, 일부만 상쇄한 항공사는 0.25점, 상쇄하지 않은 항공사는 0점을 준다. 다만, 다음의 경우에는 0.5점을 준다.~~

~~가) 국토교통부장관으로부터 상쇄의무량을 통보받지 않은 항공사의 경우~~

~~나) 국토교통부장관으로부터 상쇄의무량을 통보받은 항공사로서 최초 이행기현이 도래하지 않은 경우~~

~~CORSIA 이행기현은 최초 이행기현인 2025년 4월 30일을 기준으로 매 3년 단위로 재설정된다. 이 경우 직전 이행기현의 상쇄의무 이행점수는 다음 상쇄의무 이행기현까지 유지된다.~~

3) 자발적 SAF 사용률(S)

- 전체 항공사가 국내 출발 국제노선에 의무급유량을 초과하여 급유하거나 자발적으로 급유한 SAF 증량값 중 최댓값과 최솟값의 차에 대한 해당 항공사의 자발적 SAF 급유 값과 전체 항공사 중 자발적 SAF 급유 최솟값의 차가 차지하는 비율에 3.5점을 곱한 점수를 준다.

- 계산식: 
$$S = 3.5 \times (c_i - c_{\min}) / (c_{\max} - c_{\min})$$

- $c_i$ 는 해당 항공사의 이행연도 자발적 SAF 급유 값
- $c_{\min}$ 는 전체 항공사 중 자발적 SAF 급유 최솟값

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>c_{\max}</math> 는 전체 항공사 중 자발적 SAF 급유 최댓값</li> </ul>	
4. 국가 정책 기여도	가. 지방공항 활성화 기여도	15.0	<p>1) 지방공항에 유치한 국내 및 국제 여객 수</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 전체 항공사의 총 여객 수 중 지방공항별(인천 및 김포 공항은 제외한다. 이하 같다) 운항횟수에 따른 가중치를 적용한 지방공항 여객 수가 차지하는 비율의 합 대비 해당 항공사의 총 여객 수 중 지방공항별 운항횟수에 따른 가중치를 적용한 지방공항 여객 수가 차지하는 비율에 5를 곱한 값에 2.5점을 더한 점수를 준다. 다만, 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 2.5점을 준다.</li> <li>- 계산식: <math>2.5+5 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i)</math></li> <li>• <math>a_i</math> 는 해당 항공사의 총 여객 수 중 지방공항별 운항횟수에 따른 가중치를 적용한 지방공항 여객 수가 차지하는 비율</li> </ul> $a_i = \sum_{k=1}^n b_k \times c_k^i / (\text{해당 항공사의 최근 3년간 총 여객 수})$ <p>주: <math>b_k</math> 는 지방공항 <math>k</math> 의 가중치, <math>c_k^i</math> 는 해당 항공사의 지방공항 <math>k</math> 에 대한 여객 수를 의미한다.</p> <p>※ 가중치: 전체공항의 3년간 운항횟수 / 해당 공항의 3년간 운항횟수</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>\sum_{i=1}^n a_i</math> 는 전체 항공사의 총 여객 수 중 지방공항별 운항횟수에 따른 가중치를 적용한 지방공항 여객 수가 차지하는 비율의 합</li> </ul>	정량평가

2) 지방공항에서 운항 중인 국내 및 국제 노선 수

- 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 전체 항공사의 총 여객노선 수 중 지방공항별 운항횟수에 따른 가중치를 적용한 지방공항에 대한 총 여객노선 수가 차지하는 비율의 합 대비 해당 항공사의 총 여객노선 수 중 지방공항별 운항횟수에 따른 가중치를 적용한 총 여객노선 수가 차지하는 비율에 5를 곱한 값에 2.5점을 더한 점수를 준다. 다만, 운항실적이 1년 미만의 항공사에는 2.5점을 준다.

- 계산식:  $2.5+5 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i)$

•  $a_i$ 는 해당 항공사의 총 여객노선 수 중 지방공항별 운항횟수에 따른 가중치를 적용한 지방공항의 총 여객노선수가 차지하는 비율

$$a_i = \sum_{k=1}^n b_k \times c_k^i / (\text{해당 항공사의 최근 3년간 총 여객노선 수})$$

주:  $b_k$ 는 지방공항  $k$ 의 가중치,  $c_k^i$ 는 해당 항공사의 지방공항  $k$ 에 대한 총 여객노선 수를 의미한다.

※ 가중치: 전체공항의 3년간 운항횟수 / 해당공항의 3년간 운항횟수

•  $\sum_{i=1}^n a_i$ 는 전체 항공사의 총 여객노선 수 중 지방공항별 운항횟수에 따른 가중치를 적용한 지방공항에 대한 총 여객노선 수가 차지하는 비율의 합

※  $a_i$ ,  $b_k$  및  $c_k^i$ 는 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년

			간을 기준으로 하며, 1년(1월 1일부터 12월 31일까지를 말한다)에 8주 이상 연속하여 매주 1회 이상 운행한 부정기편이 있는 경우에는 해당 부정기편을 1개의 노선으로 본다.	
	나. 국가간 교류 협력, 사회적 기여 등	3.0	○ 국가간 사회·문화·경제적 교류협력 촉진을 위한 노력, 위급시 교민 보호 및 사회적 약자 배려 등 ESG(Environment, Social, Governance)경영을 위한 노력을 검토하여 가장 우수한 항공사에 5.0점을 주고 나머지 항공사에는 5.0점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다.	정성평가
	다. 해외 외주 정비 국내 유턴	2.0	○ 국내 항공 MRO 산업 활성화 및 수요 창출을 위하여 국내에서의 기체정비 및 부품정비 실적을 아래와 같이 평가하여 점수를 준다.  - 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도 국내 MRO 정비 실적 대비 직전년도 국내 MRO 정비 실적이 10%p 이상 증가하거나 직전년도의 국내 정비실적이 85% 이상인 항공사에는 2.0점을 부여하고, 국내 정비실적 증가율이 5%p 이상 10%p 미만인 항공사에는 1.0점, 국내 정비 실적 증가율이 5%p 미만인 항공사에는 0점을 준다. 다만, 해당 지표를 처음으로 평가하는 배분연도에는 해당 연도의 전년도 및 전전년도 정비실적을 합산하여 국내 실적이 있는 항공사에 1점, 국내 정비실적이 없는 항공사에는 0점을 준다.	정성평가
5. 인천 공항 환승기여도 (인천	가. 항공사별 환승여객 대 상 공급력 제공 노력	4.0	○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 해당 항공사의 인천공항 국제선 여객 수 중 환승여객 수(통과 여객 및 내항기를 통한 환승 여객은 제외한다)가 차지하는 비율의	정량평가

<p>공 항 출도착 국제항 공노선 배분시 적용한 다)</p>		<p>연도별 합에 2를 곱한 값에 1.0을 더한 값을 준다. 다만, 그 값이 4.0을 초과할 경우에는 4.0점을 주고 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 1.0점을 준다.</p> <p>○ 계산식: <math>1 + 2 \times \sum_{k=배분년도-3}^{배분년도-1} (a_{ik}/b_{ik})</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>a_{ik}</math>는 특정년도(k년도) 해당 항공사의 환승여객에서 통과 여객 및 내항기를 통한 환승여객을 제외한 수</li> <li>• <math>b_{ik}</math>는 특정년도(k년도) 해당 항공사의 인천공항 국제선 여객수</li> </ul>	
	<p>나. 환승여객 증가량 및 증가율</p>	<p>4.0</p> <p>○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 전체 항공사의 전년 대비 인천공항 환승여객(외국항공사 환승여객, 통과여객, 내항기를 통한 환승여객은 제외한다. 이하 같다) 증가량 대비 해당 항공사의 전년 대비 인천공항 환승여객 증가량이 차지하는 비율의 3개년 산술 평균값과 전체 항공사의 전년 대비 인천공항 환승여객 증가율 중 해당 항공사의 전년 대비 인천공항 환승여객 증가율이 차지하는 비중의 3개년 산술 평균값을 합한 후 2.0을 더한 값을 준다. 다만, 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 2.0을 준다.</p> <p>○ 계산식</p> $2 + \frac{1}{3} \sum_{k=배분년도-3}^{배분년도-1} (a_{ik} / \sum_{i=1}^n a_{ik}) + \frac{1}{3} \sum_{k=배분년도-3}^{배분년도-1} (b_{ik} / \sum_{i=1}^n b_{ik})$ <ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>a_{ik}</math>는 특정년도(k년도) 해당 항공사의 전년 대비 인천공항 환승여객 증가량</li> <li>• <math>\sum_{i=1}^n a_{ik}</math>는 전체 항공사의 전년 대비 인천공항 환승여객 증가량</li> </ul>	<p>정량평가</p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>b_{ik}</math>는 특정년도(k년도) 해당 항공사의 전년 대비 인천공항 환승여객 증가율</li> <li>• <math>\sum_{i=1}^n b_{ik}</math>는 전체 항공사의 전년 대비 인천공항 환승여객 증가율</li> <li>• 개별항공사의 <math>a_{ik}</math> 또는 <math>b_{ik}</math>가 0 미만인 경우에는 0으로 적용하여 계산</li> </ul>	
	다. 인천공항 환승 증대 노력도	2.0	○ 인천공항 환승상품 개발, 항공사간 연계 협력 강화, 환승 항공권 가격경쟁력 확보 방안 등 인천공항 환승여객 증대를 위한 노력도를 검토하여 가장 우수한 항공사에 2.0점을 주고 나머지 항공사에는 1.0점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다.	정성평가
총점		110.0		

## 신 · 구조문대비표

현 행	개 정 안
<p>제15조(배분내용 결정 등) ① ~ ③ (생략) <u>&lt;신설&gt;</u></p> <p><u>&lt;신설&gt;</u></p>	<p>제15조(배분내용 결정 등) ① ~ ③ (현행과 같음) ④ <u>국토교통부장관은 사망사고가 발생한 항공사에게는 그 사고가 발생한 날로부터 1년간 운수권 또는 영공통과 이용권을 배분하지 않을 수 있다. 다만, 테러·천재지변 등으로 사고가 발생하여 항공사의 귀책사유가 없음이 명백한 경우에는 그러하지 아니하다.</u> ⑤ <u>국토교통부장관은 제4항에 따라 운수권 또는 영공통과 이용권 배분에서 배제된 항공사에 대하여 사망사고가 발생한 날로부터 1년이 되는 시점에 제2항에 따른 항공교통심의위원회의 심의를 거쳐 운수권 또는 영공통과 이용권 배분 배제 연장 여부를 결정할 수 있다. 다만, 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」에 따른 항공·철도 사고조사위원회의 조사 결과에 따라 항공사의 귀책사유가 없다는 내</u></p>

<신 설>

용이 담긴 사고조사보고서가 공표된 경우에는 그 즉시 운수권 또는 영공통과 이용권을 배분할 수 있다.

제22조(기업결합 당사회사 간 운수권 또는 영공통과 이용권의 재배분) ① 국토교통부장관은 제21조제1항제1호 또는 제2호에 해당하여 운수권 또는 영공통과 이용권이 반납됨에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 운수권 또는 영공통과 이용권을 제4조부터 제16조까지의 규정에도 불구하고 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제2조제12호에 따른 계열회사의 관계에 있는 항공사 간에 운수권 또는 영공통과 이용권을 별도로 재배분할 수 있다.

1. 국토교통부장관이 해당 항공사 또는 해당 노선을 이용하는 항공교통이용자의 편의가 저하된다고 인정하는 경우
2. 항공협정에서 정하는 바에 따라 운항을 하기 어려운 경

우

② 국토교통부장관은 제1항에 따라 운수권 또는 영공통과 이용권을 별도로 재배분하기 위하여 배분방법 및 절차를 정하는 경우와 그에 따른 배분내용을 정하는 경우에는 제15조제2항에 따른 항공교통심의위원회의 심의를 거쳐야 한다