

1. 개정이유

코로나19 이후 국제선 완전 정상화에 앞서 국제선 운수권 배분에 관한 사항을 현행화함으로써 국제항공 정책 환경 변화를 반영하고, 기존 평가 기준 중 서로 유사한 내용을 포함하는 지표 등을 정비하고, 국내외 정책 환경 변화에 맞춰 현행화 함으로써 국제항공 운수권 배분의 수용성 및 실효성을 제고하고자 함.

2. 주요내용

가. 운수권 회수 및 회수유예 사유 명확화(안 제13조, 제17조)

「항공사업법」 제16조제3항에 따른 운수권 회수 기준을 명확히 규정하고, 운수권 회수유예 사유에 감염병 관련 사항을 추가함.

나. 운수권 배분을 위한 평가지표 개정(안 [별표]제1~4호)

안전성 및 보안성 관련 평가지표 중 유사 지표를 통폐합하는 등 세부 지표를 간소화 및 평가기준을 현행화(안 [별표]제1호)하고, 항공 교통서비스 평가 지표의 배점을 조정하고 운수권 활용도 지표를 이용자 보호 관련 지표로 변경(안 [별표]제2호)하는 등 이용자 관련 지표를 정비하며, 항공조종인력 양성 노력 지표 및 실제 평가실익이 낮은 불공정 슬롯 교환 지표를 삭제하되 항공사의 경쟁력 강화를 위한 노력을 평가하는 지표로 대체(안 [별표]제3호)하고, 지방공항 활성화 기여도 평가를 위한 세부지표의 평가항목 및 배점 등을 정비(안 [별표]제4호)하여 지방공항 운항의 인센티브를 강화하고, 항공사의 ES

G 경영을 위한 노력을 평가하는 등 국내·외 국제항공 정책 및 환경 변화를 반영함.

3. 주요토의과제

없 음

4. 참고사항

가. 관계법령 : 생 략

나. 예산조치 : 별도조치 필요 없음

다. 합 의 : 해당 없음

라. 기 타 : 신·구조문대비표

국제항공운수권 및 영공통과 이용권 배분 등에 관한 규칙 일 부개정령안

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

제13조 중 “항공사”를 “다음 각 호의 항공사”로 하고, 같은 조에 제1호 및 제2호를 각각 다음과 같이 신설한다.

1. 제12조의 통보일을 기준으로 법 제7조에 따른 국제항공운송사업 면허를 받은 자
2. 제12조의 통보일을 기준으로 「항공안전법」 제90조에 따른 유효한 운항증명을 보유한 자

제17조제1항 중 “제3항제3호에 따라 항공사가 운수권을 배분받은 1년 이내에 취항하지 않거나 취항한 후 매년 1월 1일부터 같은 해 12월 31일까지의 기간 동안 20주 이상 운수권의 전부 또는 일부를 사용하지 않는 경우”를 “제3항에 따라 항공사가 폐업 또는 해당 노선을 폐지한 경우, 항공사가 운수권을 배분받은 1년 이내에 해당 노선을 취항하지 않는 경우, 항공사가 취항한 후 매년 1월 1일부터 같은 해 12월 31일까지의 기간 동안 운수권의 전부 또는 일부를 20주 미만 사용하는 경우”로 하고, 같은

조 제3항 중 “천재지변, 전쟁, 해당공항의 폐쇄, 안전 및 보안문제 등”을 “천재지변, 전쟁, 해당공항의 폐쇄, 안전 및 보안문제, 감염병의 확산 등”으로 한다.

별표를 별지와 같이 한다.

평가지표

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

평가기준	평가항목	배점	평가방법	비고
1. 안전성 및 보안 성	가. 「항공안전법」에 따른 과징금 부과 금액	10.0	○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 10만회 운항 대비 「항공안전법」에 따른 안전규정 위반 및 항공기사고·항공기준사고에 따라 전체 항공사에 부과된 총 과징금액 중 해당 항공사에 부과된 과징금액이 차지하는 비율에 8를 곱한 값을 10.0점에서 뺀 점수를 준다. 다만, 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 2.0점을 준다. ○ 계산식: $10 - 8 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i)$ • a_i는 해당 항공사의 10만회 운항 대비 「항공안전법」 위반에 따른 과징금액 • $\sum_{i=1}^n a_i$는 전체 항공사의 10만회 운항 대비 「항공안전법」 위반에 따른 과징금액의 합(i: 항공사의 수) ※ a_i는 배분계획 통보일이 속하는 전년도부터 이전 3년간을 기준으로 한다.	정량평가
	나. 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」에 따른 항공·철도 사고조사위원회에서 발표한 항공기 사고 및 항공기준사고 건수. 다만, 항공사의 귀책사유에 따른 항공기사	10.0	○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 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 항공기사고에 따른 사망자 수가 차지하는 비율에 5를 곱한 값을 10.0점에서 뺀 점수를 준다. 다만, 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 2.0점을 준다. ○ 계산식: $10 - 4 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i) - 5 \times (b_i / \sum_{i=1}^n b_i)$	정량평가

고 및 항공기준사고만 해당한다.		• a_i는 해당 항공사의 10만회 운항 대비 항공기사고 및 항공기준사고 건수 • $\sum_{i=1}^n a_i$는 전체 항공사의 10만회 운항 대비 항공기사고 및 항공기준사고 건수의 합(i: 항공사의 수) • b_i는 해당 항공사의 10만회 운항 대비 항공기 사고에 따른 사망자 수 • $\sum_{i=1}^n b_i$는 전체 항공사의 10만회 운항 대비 항공기 사고에 따른 사망자 수의 합(i: 항공사의 수) ※ a_i, b_i는 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간을 기준으로 한다.	
다. 「항공보안법」에 따른 벌금·과태료 부과 금액	5.0	○ 「항공보안법」 위반에 따라 전체 항공사에 부과된 벌금 및 과태료의 총 금액 중 해당 항공사가 받은 금액이 차지하는 비율의 합에 4를 곱한 값을 5.0점에서 뺀 점수를 준다. 다만, 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 1.0점을 준다. ○ 계산식: $5 - 4 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i)$ • a_i는 해당 항공사의 10만회 운항 대비 「항공보안법」 위반에 따른 벌금 및 과태료 부과 금액 • $\sum_{i=1}^n a_i$는 전체 항공사의 10만회 운항 대비 「항공보안법」 위반에 따른 벌금 및 과태료 부과 금액의 합(i: 항공사의 수) ※ a_i 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간을 기준으로 한다.	정량평가
라. 항공사의 안전관리를 위한 노력과 투자 정도	10.0	○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도 SMS 이행성숙도 평가결과에 따라 평가점수가 가장 우수한 항공사에는 2.5점을 주고 나머지 항공사에는 그 점수에	정성평가

			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 항공안전투자공시 내용을 바탕으로 항공사별 1만 운항당 안전투자액(이하 투자액이라 한다)이 가장 큰 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 항공교통서비스평가 중 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도 「안전성」 평가결과가 가장 우수한 항공사에게 2.5점을 주고 나머지 항공사에는 평가 결과에 따라 1.5점의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 항공교통서비스평가를 받지 않은 항공사에는 1.0점을 준다. ○ 배분계획 통보일이 속하는 연도부터 이전 3년간 항공사별 안전사고 예방, 안전사고 후속조치 등 기타 항공안전 이슈에 대한 대응 노력을 평가하여, 가장 우수한 항공사에게 2.5점을 주고 나머지 항공사에는 평가결과에 따라 1.5점의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다, 다만, 위 지표에 대한 검토를 위해 항공사에서 제출한 자료가 「항공안전법」에 따른 안전감독 과정에서 사실과 다르다는 사실이 확인될 경우 차기 심사에서 해당 항공사에 최저점을 부여할 수 있다.	
2. 이용자 편의성	가. 해당 항공사의 운항에 따른 이용자 편의제고	5.0	○ 항공사의 운항에 따라 발생하는 해당 노선의 운임 인하 및 인상제한 효과, 해당 노선의 운항일정과 서비스 측면의 다양성, 법 제63조에 따른 항공교통서비	정성평가

		스평가 중 이용자보호 충실성 중 피해구제성 평가 결과 등 항공교통 이용자 편의 제고에 기여도가 가장 높은 항공사에 5.0점을 주고, 나머지 항공사에는 그 기여도에 따라 4.0점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다.	
나. 항공기 운항의 정시성과 이용자 보호 및 만족도	10.0	1) 항공기 운항의 정시성 ○ 법 제63조에 따른 항공교통서비스평가 중 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도 항공사 평가결과에 따라 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 항공교통서비스평가를 받지 않은 항공사에는 1.0점을 준다. ○ 계산식: 평가결과 중 「정시성」 점수 $\times 0.033$ ※ 소수점 둘째자리 이하는 반올림한다. 2) 이용자 보호 ○ 법 제63조에 따른 항공교통서비스평가 중 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도 항공사 평가결과에 따라 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 항공교통서비스평가를 받지 않은 항공사에는 1.0점을 준다. ○ 계산식: 평가결과 중 「항공교통이용자 보호 충실성」 점수 $\times 0.033$ ※ 소수점 둘째자리 이하는 반올림한다. 3) 이용자 만족도 ○ 법 제63조에 따른 항공교통서비스평가 중 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도 항공사 평가결과에 따라 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 항공교통서비스평가를 받지 않은 항공사에는 1.0점을 준다. ○ 계산식: 평가결과 중 「이용자만족도」 점수 $\times 0.034$ ※ 소수점 둘째자리 이하는 반올림한다.	정량평가
다. 「항공사업법」 제5장 위반에 따라 전	5.0	○ 「항공사업법」 제5장 위반에 따라 전	정량평가

	법」 제5장에 따른 과태료 부과 금액		제 항공사에 부과된 과태료의 총 금액 중 해당 항공사가 받은 금액이 차지하는 비율의 합에 4를 곱한 값을 5.0점에서 뺀 점수를 준다. 다만, 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 1.0점을 준다. ○ 계산식: $5 - 4 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i)$ • a_i는 해당 항공사의 「항공사업법」 제5장 위반에 따른 과태료 부과 금액 • $\sum_{i=1}^n a_i$는 전체 항공사의 「항공사업법」 제5장 위반에 따른 과태료 부과 금액의 합(i: 항공사의 수) ※ a_i 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간을 기준으로 한다.	
3. 항공산업 경쟁력 강화	가. 해당 노선에 대한 시장개척 기여도, 노선활용도 및 국제항공운송시장 개척 기여도	5.0	1) 시장개척 기여도 ○ 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 1.5점을 주고, 나머지 항공사에는 그 기여도에 따라 1.0점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 2) 노선활용도 ○ 해당 노선에 대한 좌석공급, 수익구조 개선, 항공사의 운항경쟁력 등에 미치는 효과를 검토하여 노선활용도가 가장 우수한 항공사에 1.5점을 주고, 나머지 항공사에는 그 노선활용도에 따라 1.0점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 3) 국제항공운송시장 개척 기여도 ○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 정기노선 신규 취항 실적과 국제항공운수권이 설정되어 있지 않은 지역에 대한 부정기편 취항실적 등	정성평가

		을 검토하여 국제항공운송시장 개척 및 확대 노력이 가장 우수한 항공사에 2.0점을 주고, 나머지 항공사에는 1.0점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 다만, 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 1.0점을 준다.	
나. 항공사의 재무건전성 및 수익성	5.0	○ 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 값에 0.5를 곱한 값을 2점에 더한 점수를 준다. 다만, 해당 기간 중에 자기자본이 0 미만인 사실이 있었던 항공사에는 1.5점을 준다. ○ 계산식: $2 + 0.5 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i - b_i / \sum_{i=1}^n b_i)$ • a_i는 해당 항공사의 자기자본비율의 평균값 • $\sum_{i=1}^n a_i$는 전체 항공사의 자기자본비율 평균값의 합(i: 항공사의 수) • b_i는 해당 항공사의 부채비율의 평균값 • $\sum_{i=1}^n b_i$는 전체 항공사의 부채비율 평균값의 합(i: 항공사의 수) ※ a_i 및 b_i는 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간을 기준으로 한다. ○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 전체 항공사의 영업이익률을 평균값의 합 중 해당 항공사의 영업이익률의 평균값이 차지하는 비율에 전체 항공사의 당기순이익률 평균값의 합 중 해당 항공사의 당기순이익률 평균값이 차지하는 비율을 더한 값에 0.5를 곱한 값에 1.5점을 더한 점수를 준다. 이 경우 해당 기간 동안 항공사의 영업	정량평가

		이익률의 평균값 또는 당기순이익률의 평균값이 0 이하인 경우에는 0으로 하여 계산한다. ○ 계산식: $1.5 + 0.5 \times (a_i / \sum_{i=1}^n a_i + b_i / \sum_{i=1}^n b_i)$ • a_i는 해당 항공사의 영업이익률의 평균값 • $\sum_{i=1}^n a_i$는 전체 항공사의 영업이익률 평균값의 합(i: 항공사의 수) • b_i는 해당 항공사의 당기순이익률의 평균값 • $\sum_{i=1}^n b_i$는 전체 항공사의 당기순이익률 평균값의 합(i: 항공사의 수) ※ a_i 및 b_i는 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간을 기준으로 한다.	
다. 항공사의 경쟁력 강화를 위한 노력	5.0	○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도부터 이전 3년간 항공사의 신규 투자 유치 노력, 신규 항공기 도입, 재무건전성 및 수익성 개선 등 기타 경쟁력 강화를 위한 노력을 평가하여 가장 우수한 항공사에게 5.0점을 주고, 나머지 항공사에는 노력 정도에 따라 4.0점의 차이의 범위에서 소수점 첫째자리 까지 점수를 준다.	정성평가
라. 공정한 경쟁 시장 확립 기여도	5.0	○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도에 정부와 항공사간 항공 정비지원 및 부품 공동활용(part pooling) 촉진 협약에 따른 장비·공구·부품 임대실적, 타 항공사의 불가피한 비운항에 따른 대체기 지원 실적, 외국과의 항공협정에 따라 국가별 1개 항공사만 운항하는 노선에서의 운임수준 비교하여 과도하게 높은 운임을 설정 했는지(비행거리가 유사한 다른 노선과 비교), 법 제14조에 따라 신고·인가된 운임 수준의 관리를 위한 노력 등 공정한 경쟁시장 확립을 위한 기여도를	정성평가

		평가하여 가장 우수한 항공사에게 2.0점을 주고 나머지 항공사에는 3.0점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다. 운항실적이 1년 미만인 항공사에는 2.0점을 준다.	
마. 항공운실가스 감축 노력	5.0	○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년도에 해당하는 국제항공 탄소 감축·상쇄실적에 따라 연료효율(E1), 연료효율 개선율(E2), 연료절감율(E3), CORSIA 보고의무 이행실적(C1), 상쇄의무 이행실적(C2) 및 자발적 SAF 사용률(C3)을 평가한 점수를 준다. ○ 계산식 : $E1 + E2 + E3 + C1 + C2 + C3$ 1) 연료효율(E1) ○ 전체 항공사의 연료효율 값[수송실적(RTK) 대비 연료소비량 값을 말한다. 이하 같다] 중 최저조값과 최우수값의 차에 대한 전체 항공사 중 연료효율 최저조값과 해당 항공사의 연료효율 값의 차가 차지하는 비율에 0.9를 곱한 점수를 준다. ○ 계산식 $E1 = 0.9 \times (a_{\min} - a_i) / (a_{\min} - a_{\max})$ • a_i는 해당 항공사의 이행연도 연료효율 값, $a_{\min}$는 전체 항공사 중 연료효율 최저조값, $a_{\max}$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 최대값과 최소값의 차에 대한 해당 항공사의 연료효율 개선율 값과 전체 항공사 중 연료	정량평가

	효율 개선율 값의 최소값의 차가 차지하는 비율에 0.7을 곱한 점수를 준다. ○ 계산식 $E2 = 0.7 \times (b_i - b_{\min}) / (b_{\max} - b_{\min})$ • b_i는 해당 항공사의 연료효율 개선율 값, $b_{\min}$는 전체 항공사 중 연료효율 개선을 최소값, $b_{\max}$는 전체 항공사 중 연료효율 개선을 최대값 3) 연료절감률(E3) ○ 전체 항공사의 연료절감률 값(연료소비량 대비 연료절감량의 비율 값을 말한다. 이하 같다) 중 최대값과 최소값의 차에 대한 해당 항공사의 연료절감률 값과 전체 항공사 중 연료절감률의 최소값의 차가 차지하는 비율에 0.9를 곱한 점수를 준다. ○ 계산식 $E3 = 0.9 \times (c_i - c_{\min}) / (c_{\max} - c_{\min})$ • c_i는 해당 항공사의 이행연도 연료절감률 값, $c_{\min}$는 전체 항공사 중 연료절감률 최소값, $c_{\max}$는 전체 항공사 중 연료절감률 최대값 4) CORSIA 보고의무 이행실적(C1) ○ ICAO 부속서 16 제4권 CORSIA(이하 “CORSIA”라 한다)에서 정한 국제항공 탄소배출량이 연간 1만톤 이상인 항공사가 국토교통부장관으로부터 승인받은 모니터링 계획에 따라 작성한 배출량 보고서와 환경부장관이 지정한 검증기관에서 검증받은 검증보고서를 CORSIA에서 정한 제출기한까지 제출한 경우 0.5점, 제출기한 후 7일 이내에 제출한 경우 0.25점, 제출기한 후 7일이내에 제				출하지 않은 경우에는 0점을 준다. ○ 다만, 국제항공 탄소배출량이 연간 1만톤 미만인 항공사는 0.5점을 준다. 5) CORSIA 상쇄의무 이행실적(C2) ○ 국토교통부장관이 항공사에게 통보한 상쇄의무량을 CORSIA 이행기간까지 모두 상쇄한 항공사는 0.5점, 일부만 상쇄한 항공사는 0.25점, 상쇄하지 않은 항공사는 0점을 준다. ○ 이 경우 2021년부터 2023년까지 배출한 탄소를 상쇄하여야 하는 CORSIA 최초 이행기한은 2025년 4월 30일이며, 이 날을 기준으로 매 3년 단위로 이행기한이 재설정된다. ○ 직전 이행기한의 상쇄의무 이행점수는 다음 상쇄의무 이행기한까지 유지된다. ○ 다만, 국토교통부장관으로부터 상쇄의무량을 통보받지 않은 항공사 또는 CORSIA 최초 이행기한이 도래되는 2025년 4월 30일까지는 0.5점을 준다. 6) 자발적 SAF 사용률(C3) ○ 전체 항공사가 국제노선에 자발적으로 급유한 CORSIA 적격 지속가능항공유(이하 “SAF”라 한다) 중량값 중 최대값과 최소값의 차에 대한 해당 항공사의 자발적 SAF 급유 값과 전체 항공사 중 자발적 SAF 급유 최소값의 차가 차지하는 비율에 1.5점을 곱한 점수를 준다. ○ 계산식 $C3 = 1.5 \times 1.5 \times (d_i - d_{\min}) / (d_{\max} - d_{\min})$ • d_i는 해당 항공사의 이행연도 자발적 SAF 급유 값, $d_{\min}$는 전체 항공사 중
--	--	--	--	--	--

			자발적 SAF 급유 최소값, $d_{\max}$ 는 전체 항공사 중 자발적 SAF 급유 최대값					가중치를 적용한 지방공항 국내선·국제 선 여객노선 수가 차지하는 비율의 합 대비 해당 항공사의 국내선·국제선 여 객노선 수 중 지방공항별 운항횟수에 따 른 가중치를 적용한 국내선·국제선 여 객노선수가 차지하는 비율에 5를 곱한 값에 2.5점을 더한 점수를 준다. 다만, 운항실적이 1년 미만의 항공사에게는 2.5점을 준다.	
4. 국가 정책 기 여도	가. 지방공항 활 성화 기여도	15.0	1) 지방공항에 유치한 여객 수 ○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년 도부터 이전 3년간 전체 항공사별 국내 선·국제선 여객수 중 지방공항별(인천, 김포 공항 제외) 운항횟수에 따른 가중 치를 적용한 여객 수가 차지하는 비율의 합 대비 해당 항공사의 여객 수 중 지방 공항별 운항횟수에 따른 가중치를 적용 한 여객 수가 차지하는 비율에 5를 곱 한 값에 2.5점을 더한 점수를 준다. 다 만, 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 2.5점을 준다. ○ 계산식: $2.5+5\times(a_i/\sum_{i=1}^na_i)$ · a_i 는 해당 항공사의 전체 여객 수 중에 서 지방공항별 운항횟수에 따라 가중치 를 적용한 지방공항 여객 수가 차지하는 비율 · $\sum_{i=1}^na_i$ 는 전체 항공사의 전체 여객 수 중 에서 지방공항별 운항횟수에 따라 가중 치를 적용한 지방공항 여객 수가 차지하 는 비율의 합(i: 항공사의 수) $a_i=\sum_{k=1}^nb_k\times c^i_k/(i\text{ 항공사의 최근 3년간}$ 전체 여객 수) 주: b_k 는 지방공항 k 의 가중치, c^i_k 는 i 항 공사의 지방공항 k 에 대한 여객 수를 의미한다.(k: 공항) ※ 가중치: $1/(\text{해당 공항의 3년간 운항횟수}/$ 전체공항 3년간 운항횟수) 2) 지방공항에서 운항 중인 국제노선 수 ○ 배분계획 통보일이 속하는 연도의 전년 도부터 이전 3년간 전체 항공사별 국내 선·국제선 여객노선 수 중 지방공항별 (인천, 김포공항 제외) 운항횟수에 따른	정량평가		나. 국가간 교류 협력, 사회적 기여 등	5.0	○ 국가간 사회·문화·경제적 교류협력 촉 진을 위한 노력, 위급시 교민 보호 및 사 회적 약자 배려 등 기타 ESG(환경보호, 사회공헌, 윤리경영) 경영을 위한 노력을 검토하여 가장 우수한 항공사에 5.0점을	정성평가

			주고 나머지 항공사에는 5.0점 차이의 범위에서 소수점 첫째자리까지 점수를 준다.	
5. 인천공항 환승기여도(인천공항 출도착 국제항공노선 배분시 적용한다.)	가. 항공사별 환승여객 대상 공급력 제공 노력	4.0	○ 배분계획 통보일의 전년도부터 계산하여 이전 3년간 해당 항공사의 인천공항 국제선 여객수 중 환승여객 수(통과 여객 및 내항기를 통한 환승여객은 제외한다)가 차지하는 비율의 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. ○ 계산식 : $1 + 2 \times \sum_{k=\text{배분년도}-3}^{\text{배분년도}-1} (a_{ik}/b_{ik})$ • a_{ik}는 특정년도(k년도) 해당 항공사(i국적항공사)의 환승여객 수* * 통과 여객 및 내항기를 통한 환승여객은 제외 • b_{ik}는 특정년도(k년도) 해당 항공사(i국적항공사)의 인천공항 국제선 여객수 • 다만, $2 \times \sum_{k=\text{배분년도}-3}^{\text{배분년도}-1} (a_{ik}/b_{ik})$의 값이 3.0보다 클 경우 3.0을 적용	정량평가
	나. 환승여객 증가량 및 증가율	4.0	○ 배분계획 통보일의 전년도부터 계산하여 이전 3년간 전체 항공사의 전년 대비 인천공항 환승여객(외국항공사 환승여객, 통과여객, 내항기를 통한 환승여객은 제외한다. 이하 같다) 증가량 대비 개별 항공사 환승여객 증가량이 차지하는 비율의 3개년 산술 평균값과 전체 항공사의 전년대비 인천공항 환승여객 증가율 중 해당 항공사의 환승여객 증가율이 차지하는 비중의 3개년 산술 평균값을 합한 후 2.0을 더한 값을 준다. 다만, 운항 실적이 1년 미만인 항공사에는 2.0을 준다. ○ 계산식	정량평가

			$2 + \frac{1}{3} \sum_{k=\text{배분년도}-3}^{\text{배분년도}-1} (a_{ik}/\sum_{i=1}^n a_{ik}) + \frac{1}{3} \sum_{k=\text{배분년도}-3}^{\text{배분년도}-1} (b_{ik}/\sum_{i=1}^n b_{ik})$ • a_{ik}는 특정년도(k년도) 해당 항공사의 전년대비 인천공항 환승여객 증가량 • $\sum_{i=1}^n a_{ik}$는 전체 항공사의 전년대비 인천공항 환승여객 증가량 • b_{ik}는 특정년도(k년도) 해당 항공사의 전년대비 인천공항 환승여객 증가율 • $\sum_{i=1}^n b_{ik}$는 전체 항공사의 전년대비 인천공항 환승여객 증가율 • 개별항공사의 a_{ik}, b_{ik}가 각각 (-)인 경우 각각 $a_{ik}=0$, $b_{ik}=0$으로 적용	
	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

부 칙

제1조(시행일) 이 규칙은 공포한 날부터 시행한다.

현행	개정안
제13조(배분신청) 운수권 또는 영공통과 이용권을 배분받으려는 항공사는 운수권의 노선 및 횡수를 적은 별지 제1호서식의 신청서 또는 영공통과 이용권 대상 항공로 및 배분희망횡수 등을 적은 별지 제2호서식의 신청서를 제12조에 따라 통보받은 자료제출기한까지 국토교통부장관에게 제출해야 한다.	제13조(배분신청) ----- ----- <u>다음 각 호의 항공사</u> ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
<신설>	1. 제12조의 통보일을 기준으로 법 제7조에 따른 국제항공운송사업 면허를 받은 자
<신설>	2. 제12조의 통보일을 기준으로 「항공안전법」 제90조에 따른 유효한 운항증명을 보유한 자
제17조(전부 또는 일부를 사용하지 않은 운수권 및 영공통과 이용권) ① 국토교통부장관은 법 제16조제3항제3호에 따라 항공사가 운수권을 배분받은 1년 이내에 취항하지 않거나 취항한 후 매년 1월 1일부터 같은 해 12월 31일까지의 기간 동안 20주	제17조(전부 또는 일부를 사용하지 않은 운수권 및 영공통과 이용권) ① ----- ----- 제3항에 따라 항공사가 폐업 또는 해당 노선을 폐지한 경우, 항공사가 운수권을 배분받은 1년 이내에 해당 노선을 취항하지 않는 경우, 항공사가

<u>이상 운수권의 전부 또는 일부를 사용하지 않는 경우에는 해당 미사용 운수권을 회수할 수 있다.</u> ② (생 략) ③ 국토교통부장관은 제1항 및 제2항에도 불구하고 <u>천재지변, 전쟁, 해당공항의 폐쇄, 안전 및 보안문제 등 불가항력적인 사유</u>가 있다고 인정되는 경우에는 해당 미사용 운수권 또는 영공 통과 이용권을 회수하지 않을 수 있다.	<u>취항한 후 매년 1월 1일부터 같은 해 12월 31일까지의 기간 동안 운수권의 전부 또는 일부를 20주 미만 사용하는 경우-----</u> -. ② (현행과 같음) ③ ----- ----- <u>천재지변, 전쟁, 해당공항의 폐쇄, 안전 및 보안문제, 감염병의 확산 등</u> ----- ----- ----- ----- -----.
---	--