# 국제선 승객의 국내선 오유도(誤誘導) 실태와 개선방안

**– 김포공항 오하차 사건을 계기로 본 해외사례와 대응정책 –**

**발행일 2026. 10. 1. | 제2026-12호**

**국제선 승객이 입국심사 전에 국내선 구역으로 잘못 안내되는 '오유도(誤誘導)'는 김포공항 사건(6. 7.)만이 아니라 미국·캐나다·인도네시아·인도에서 반복됐고, 영국에서는 5년간 1만 1천여 명이 공식 집계된 세계 공통의 국경관리 공백임**

**→ 영국은 이를 정식 사고 유형으로 분류해 매년 집계하고, 항공사·공항운영자 대상 과태료 제도까지 추진 (개인의 실수가 아니라 관리·제재 대상으로 접근)**

**→ 이번 김포공항 사건은 내부자와 결탁하면 입국 금지자의 밀입국, 위해물품 반입 통로로 악용될 수 있는 만큼, 단순 해프닝이 아닌 체계적 대응책 마련 필요(예방대책 붙임)**

## 사건 개요

### 가. (발생경위) 6. 7. 일본 하네다발 대한항공 KE2106편, 램프버스 1대가 국제선 대신 국내선 청사로 이동

- 항공기가 오전 김포공항 **원격주기장(리모트)**에 도착해 승객을 램프버스 여러 대에 나눠 국제선 청사로 수송하던 중, **1대(52명)가 국내선 청사 도착장에 하차**
- 당시 국내선 청사에는 국제선 승객의 이동을 통제할 직원이 없어 국내선 도착 승객과 그대로 합류

### 나. (이탈현황) 승객 52명이 국내선 도착 승객과 섞여 입장, 이 중 4명은 공항 밖으로 이탈

* 이탈자 4명은 복귀 후에야 입국심사·세관·검역 절차를 뒤늦게 이행

### 다. (처분내용) 국토교통부, 보안규정 위반으로 대한항공에 과태료 1,000만 원 부과

### 라. (항공사조치) 대한항공, 승객 사과·보상과 함께 현장 운영절차 재점검 착수

- 도착부터 복귀까지의 경과를 보면 **이탈 뒤 2시간 30분 동안 아무도 몰랐던 관리 공백**이 발생

| 시각(6. 7.) | 경과 |
|---|---|
| **도착 직후** | 승객을 램프버스 여러 대에 나눠 태웠으나 **1대(52명)가 국내선 청사에 하차** |
| **11:50** | 4명이 입국심사·세관·검역 없이 국내선 출구로 **공항 이탈** |
| **14:20** | 관계기관 **최초 인지**(이탈 2시간 30분 뒤). 수하물을 기다리던 승객 신고가 계기 |
| **16:22** | 이탈자 3명 공항 복귀 후 입국 절차 진행 |
| **20:45** | 나머지 1명(일본 국적) **약 9시간 만에 복귀** |

### 마. (현행 확인방식) 램프버스 출발을 도착 청사에 무전으로 통보하는 방식이 전부

- 오하차·미도착을 자동으로 잡아내는 시스템은 없어, **사람의 무전과 확인에 국경관리선이 걸려 있는 구조**

## 해외 유사사례

### 가. 주요 국가의 발생 사례

ㅇ 국제선 승객이 국내선 쪽으로 잘못 안내된 사고는 **미국·캐나다·인도네시아·인도**에서도 반복

| 국가(시기) | 사고 내용 | 후속 조치 |
|---|---|---|
| **미국 뉴욕 (2015·2016)** | 아메리칸항공 칸쿤발 승객 일부가 JFK공항 **국내선 출구로 퇴장** | 세관국경보호청(CBP)이 항공사 과실 지목(**두 달 새 재발**) |
| **캐나다 밴쿠버 (2015)** | 에어캐나다 베이징발 승객이 탑승교 문 전환 착오로 **국내선 수하물 구역 진입** | 경찰 동원해 200여 명 복귀 조치, 항공사 자체조사 |
| **인도네시아 자카르타(2016. 5.)** | 라이온에어 싱가포르발 승객 약 40명을 버스가 **국내선 터미널에 하차** | 정부 합동조사, **지상조업 정지 통보**(이후 권고 이행 조건부 경고로 전환) |
| **인도 델리 (2023. 11.)** | 에어인디아 두바이발 승객을 버스 1대가 **제3터미널 국내선 도착장에 하차** | 조업사(AISATS) 조치, **버스 기사 직무정지** |
| **인도 뭄바이 (2024. 2.)** | 비스타라 두바이발 승객을 버스가 **국내선 수하물 벨트 앞까지 이송** | 항공보안국(BCAS) 경위 설명 요구 |
| **캐나다 오타와 (2026. 1.)** | 에어캐나다 칸쿤발 192명이 국제·국내 겸용 **스윙게이트 설정 오류**로, **10명이 세관 없이 이탈** | 국경청(CBSA), **항공사의 승객 인도 의무 조문 명시** |

### 나. 해외 사례에서 확인된 공통점

ㅇ 원인은 **버스 기사·조업 직원·통로 설정 등 다양**, 다만 한 번의 실수가 곧바로 입국심사 누락으로 연결

* 자카르타는 버스 기사 교대 과정에서 인근에 주기한 같은 항공사 국내선 여객기와 혼동
* 오타와는 국제선과 국내선이 같이 사용하는 겸용 통로의 방향을 잘못 설정하여 발생

ㅇ 문제는 **공항당국과 항공사가 모르는 상태에서, 승객의 신고나 SNS로 사고 발생을 인지**하고 있는 점

* 밴쿠버는 탑승했던 타 항공사 승무원이 신고했고, 뭄바이는 승객의 SNS 게시글이 계기

ㅇ 책임은 **항공사(운송사업자)**에 귀속. 특히, 캐나다 국경청은 이민·관세 법률에 **'승객 인도 의무' 조문**까지 들어있어 항공사 책임과 제재를 명확하게 구체화

* 인도네시아는 사고를 당국에 보고하지 않은 점까지 제재 사유에 포함, 델리는 조업사와 버스 기사를 직접 문책

### 다. 영국 : 이런 유형의 사건을 '오유도 승객'으로 유형화하고 과태료 제도까지 추진

ㅇ 영국은 잘못된 안내로 입국심사를 거치지 않은 승객을 **'오유도 승객(misdirected passengers)'**이라는 정식 사고 유형으로 분류해 국경청(Border Force)이 **매년 건수를 집계**

* 2013~2017년 5년간 **1만 1천여 명**이 오유도로 여권심사 없이 입국(2013년 2,394명 → 2017년 2,328명). 심사대로 복귀시키거나, 복귀가 어려우면 보안·출입국 감시명단과 사후 대조

ㅇ 내무부는 "승객을 올바른 경로로 인도할 책임은 항공사·공항운영자에 있다"며, 오유도 발생 시 **최대 5만 파운드의 민사 과태료 제도 도입을 추진**(2017년 협의안·2018년 내무부 발표 기준)

* 사고를 개인의 실수가 아니라 **집계·공표·제재가 따르는 관리 대상**으로 만든 접근이 핵심

## 평가 및 진단

### 가. 도착 동선의 구조적 취약점

- 버스는 운전자 판단에 따라, 탑승교·겸용(스윙) 게이트는 문·통로 설정에 따라 **한 번의 조작으로 목적지가 바뀌는 구조**
  - * 실제로 버스(김포·자카르타·델리), 탑승교(밴쿠버), 스윙게이트(오타와) 세 경로 모두에서 사고 발생
- 김포는 국제선·국내선 청사가 나란히 있고 계류장을 함께 써 **버스 한 번의 방향 착오가 곧 오하차**로 이어짐

### 나. '누락'을 잡지 못하는 확인 방식에 의존

- 현행 무전 통보는 '오기로 한 버스가 안 오면 알아챈다'는 가정이 있지만, 실제로는 **도착 청사가 미도착을 알아채지 못함**
- 국내선 청사에는 도착 승객의 국제선 여부를 가려낼 장치가 없어, **한번 섞이면 구별 불가**

### 다. 국경관리·항공보안 측면의 악용 가능성

- 이번 승객은 일반 여행객이었으나, 같은 경로가 **내부자(버스 기사·조업원 등)와의 결탁**과 만나면 다음과 같은 악용 통로로 전환될 수 있음

| 악용 유형 | 내용 |
|---|---|
| **입국 금지자 밀입국** | 테러분자·수배자 등 **입국 금지 대상자가 심사 없이 입국** |
| **무기록 입국** | 입국 기록 자체가 없어 **체류 추적·출국 관리가 원천 불가능** |
| **위해물품·밀수품 반입** | 안보 위해물품·마약 등이 **세관 검사 없이 반입** |
| **검역 회피** | 전염병 보유자·생물학 위험물질이 검역선 우회 → 보건안보 문제로 확장 |
| **고의 오유도** | 내부자가 **사고를 가장해 고의로 재현** → 사고와 범죄의 구별이 어려움 |
| **적대적 정찰** | 테러조직이 인지까지 걸리는 시간·대응 절차를 **시험**해 후속 공격 준비 |

- 이와 같은 유형의 사고는 **불순의도를 가진 사람에게는 재현 가능한 우회로** → 보안 문제로 인식할 필요

### 라. 보안검색 실패 여부에 대한 진단

- 오하차 승객도 출발지 공항에서 보안검색은 받았으므로, 이번 사건의 본질은 **입국심사·세관·검역의 누락**
  - * 다만 도착 승객이 출발 대기 구역과 섞이는 경우(2026. 1. 싱가포르 창이공항 T4)에는 보안검색을 마친 출발 승객에게 물품이 전달될 수 있어 **보안검색 영향까지 별도 검토** 필요

## 항공보안 측면의 시사점

### 가. 예방·탐지·대응 3단계 방어체계로 설계

- 한 사람의 착오가 곧바로 입국심사 누락으로 이어지지 않도록 **세 겹의 방어선**이 필요(상세 대책은 붙임)

**① 예방**
**오류 자체를 차단**
행선지 잠금·전용 표지
탑승교·주기장 배정 원칙

→

**② 탐지**
**시스템이 누락 확인**
하기·심사 인원 자동 대조
버스 전자 확인

→

**③ 대응**
**이탈 즉시 추적**
관계기관 동시 통보
이탈자 특정·복귀 안내

- 대책 대부분은 **이미 있는 정보·절차·상용 기술의 조합**으로 설계 가능하나, 표지·절차 개선과 시스템 연계·출입문 제어는 **비용·준비 조건이 달라 단계적으로 추진**

### 나. 제도·교육으로 뒷받침

- 공항운영자·항공사 자체 보안계획에 **'국제선 도착승객 이동 관리' 항목을 신설**하고 정기 점검 대상에 포함
- 지상조업체 직원에 대한 **기존 보안교육의 이행을 확인**하고, 오유도 예방 직무교육·실기평가를 강화

## 결론

- 오하차는 버스 한 대의 실수가 아니라 **국경관리선이 한 사람의 판단에 걸려 있는 구조**의 문제임
- 영국처럼 오유도를 **정식 사고 유형으로 분류해 집계·점검**하는 것이 관리의 출발점 → 유형이 없으면 통계도, 개선 목표도 없음
- 선결 조건은 항공사 명단과 출입국 심사 정보를 잇는 **기관 간 정보 연계 근거**와, 조업사까지 포함한 **책임 체계 정비**
- 우리 협회는 지상조업사 요원 등 공항 종사자 보안교육에 이번 조사 사례를 반영하고, **국제선 도착동선 불시점검 모델**을 연구·지원할 방침

## ※ 참고자료


- 국제선 승객 '국내선 청사'에 내려준 대한항공 (경향신문, 2026. 9. 8.)
- 김포공항 국내선에 잘못 내린 국제선 승객, 9시간 바깥 활보 (시장경제신문, 2026. 9. 18.)
- Mexico flight passengers didn't go through customs at JFK (Fox News, 2016. 1. 26.)
- Air Canada customs breach at Vancouver airport after arrival from Beijing (CBC, 2015)
- Airport authority slams Lion Air for immigration gaffe (The Jakarta Post, 2016. 5. 15.)
- Regulator BCAS seeks explanation from Vistara on Mumbai airport incident (Business Standard, 2024. 2. 6.)
- International Passengers Dropped At Domestic Arrivals: Air India Suspends Coach Driver (Simple Flying, 2023. 12.)
- 'Misdirected' passengers skipped customs after international flight landed in Ottawa (CBC, 2026. 1. 17.)
- Home Office in the Media : Misdirected passengers (영국 내무부, 2018. 6. 1.)
- 「항공보안법 시행규칙」 제3조의3~제3조의6(자체 보안계획) (국가법령정보센터)
- Domestic and International Passenger Integration Program(DIPIP) (IATA, 2025. 11., 출발 승객 통합 연구·장기 참고)

**붙임**

# 국제선 도착승객 오하차 예방대책 검토 방향(협회 제안)

## 1. 예방 : 버스 행선지 오류의 원천 차단

### 가. 행선지 잠금(Destination Lock) 도입

- 국제선에 배정된 버스는 운행 시작 때 단말에 목적지(국제선 하차장)를 자동 지정하고, 지정 구역 밖 하차장에 서면 **문이 열리기 전 차내·상황실 경보**가 울리도록 설계
  - * 지상조업 차량용 GPS 위치관제·지오펜싱(가상 울타리) 장비는 상용화돼 있으나, 건물 주변에서는 GPS 정확도가 저하될 수 있어 **출입문 제어 적용 전 현장 검증 필요**

  → 버스 위치는 공항 통합관제에 실시간 표출, 경로 이탈 시 상황실이 무전으로 즉시 개입

### 나. 승객을 보조 감시자로 : 전용 표지와 안내방송

- 국제선 운행 버스에 **전용 색상 표지**를 부착하고, 출발 시 **차내 다국어 자동방송**(“이 버스는 입국심사장으로 이동합니다”)을 시행
- 국내외 사례 모두 승객이 가장 먼저 이상을 알아챈 점을 역이용 → **승객 스스로 잘못된 하차를 거부**할 수 있게 정보 제공
  - * 하차장 입구에도 ‘국제선 도착 전용’ 표지를 병행해 기사·승객·지상직원 3자가 같은 정보를 공유

### 다. 주기장·탑승교·겸용 통로 관리

- 국제선 편은 **탑승교를 우선 배정**하고, 원격주기장 사용이 불가피하면 국제선 청사 쪽 주기장으로 한정
- 같은 항공사의 국제선·국내선 기체가 **인접 주기장에 나란히 서지 않도록** 배정 기준에 반영
  - * 자카르타 사례의 직접 원인이 인접 주기장의 같은 항공사 국내선 기체와의 혼동이었음
- 국제·국내 겸용(스윙) 통로와 게이트는 **개방 전 목적지 설정을 확인하고 변경·예외 개방을 기록**(오타와 사고의 직접 원인 유형)
  - * 국제선·국내선을 한 청사에서 함께 처리하는 청주·대구 등 지방공항은 도착 통로를 전환 운영하므로 같은 유형의 위험이 존재

## 2. 탐지 : 사람이 아닌 시스템으로 확인

### 가. 하기 인원–입국심사 인원 자동 대조

- 항공사가 법무부에 이미 제출하는 **사전승객정보(API) 인원과 입국심사 통과 인원을 자동 대조**해, 도착 후 일정 시간 안에 차이가 나면 출입국·공항 상황실에 경보

  → 새 장비 없이 기존 정보의 연계만으로 ‘승객 신고 없는 탐지’를 구현하는 현실적 방안. 다만 **사후 탐지(백업) 수단**이며, 하차 전 확인(아래 3)이 1차 방어선
  - * 환승·심사 지연 등 예외 처리는 국토부·법무부가 협의해 확정하되, **인원 차이만으로 이탈을 확정하지 않고** 확인 절차를 거쳐 판단

### 나. 버스 운행 시스템 확인 체계 도입

- 무전 통보를 **출발·도착 시스템 확인(단말 스캔)**으로 대체 → 출발 기록이 있는데 도착 확인이 없으면 상황실에 자동 알림

o ‘도착하지 않은 버스’를 사람이 알아채길 기다리는 구조에서 **시스템이 미도착을 먼저 묻는 구조**로 전환

→ 조업사 배차시스템에 국제선 편명-버스-하차장 배정을 미리 등록해 두면 스캔 기록과 자동 대조 가능

o 또한 도착 스캔 확인을 하차장 출입문과 연동(인터락)해, **편명·하차장이 일치해야 일반 개방**되도록 고도화

* 비상 대피는 언제나 가능해야 하며, 통신·전원 장애 시에는 책임자 확인·기록을 갖춘 대체 절차로 운영

## 3. 인계 표준절차 : 자체 보안계획에 공통 반영

o 예방·탐지 장치가 실제로 작동하려면, 도착 승객 인계의 **다섯 단계를 공통 절차로 문서화**해 기관별 자체 보안계획에 같은 내용으로 반영

| 통제 단계 | 공통 절차 | 이행 주체 |
|---|---|---|
| ① **운송 지시** | 편명·국제/국내 구분·주기장·인계 지점과 변경사항을 버스별로 전달, 운전자가 **복창 또는 전자 확인** | 항공사·조업사 |
| ② **하차 직전** | 운전자와 인수 담당자가 편명·도착구역을 **서로 독립적으로 확인**, 다르면 하차 보류 후 책임자 확인 | 조업사·인수 담당자 |
| ③ **통로 개방** | 도착 승객이 **입국심사 동선으로만 이동**하도록 개방 상태 확인, 겸용 통로의 설정 변경·예외 개방은 기록 | 공항운영자 |
| ④ **인계 완료** | 버스별 인원·인계 완료를 기록, **마지막 버스까지 확인한 뒤** 해당 편 운송 종결, 차이가 나면 즉시 확인 | 항공사·조업사 |
| ⑤ **사고 대응** | 관계기관 공동 통보, 승객 확인과 **후속 심사 완료까지 추적**(아래 4) | 사전 지정 책임자 |

* 인수 담당자는 공항별 인력·위탁 구조에 맞춰 지정하며, 위 표는 역할 분담의 제안임

## 4. 대응 : 이탈 발생 시 즉시 추적

### 가. 관계기관 동시 통보

o 오하차 인지 즉시 **출입국·세관·검역·공항경찰·공항공사에 동시 통보**하는 표준 절차를 명문화

* 이번 사건은 인지까지 2시간 30분, 통보·추적 절차도 그때그때 협의로 진행된 것으로 판단됨

### 나. 이탈자 특정과 복귀 안내

o 항공사는 탑승객 명단·연락처로 이탈자를 특정해 복귀를 안내하고, 불응 시 **출입국당국이 법적 조치**

o 항공사의 **당국 즉시 보고 의무**를 함께 규정 → 인도네시아는 미보고를 제재 사유에 포함

### 다. 기록과 환류

o 오하차·미도착 경보·경로 이탈 기록을 데이터로 축적해 **반복되는 시간대·구간·조업사 유형을 분석**하고, 합동훈련 시나리오와 교육 내용에 반영

## 5. 제도·교육 : 지속적인 관심 필요

### 가. 보안계획 반영과 점검

- 공항운영자·항공사 자체 보안계획에 **'국제선 도착승객 이동 관리' 항목을 신설**하고 정기 점검 대상에 포함
  - * 「항공보안법 시행규칙」 제3조의3~제3조의6이 규정하는 자체 보안계획(책임 조직·교육훈련·정보 전달과 보고 등) 체계에 연결 → 별도 입법 없이 반영 가능
- 오유도를 **보고·점검 체계의 정식 사고 유형으로 분류**해 하차 직전 차단 사례(준사고)까지 집계 → 영국 국경청의 연간 집계 방식 참고
- 항공보안협회 등 외부 전문가가 **모의 오하차 시험(불시 점검)**으로 절차가 실제로 작동하는지 주기적으로 검증

### 나. 조업사 책임의 실질화

- 현행 제재는 항공사(과태료) 중심이나 사고의 기점은 조업 현장 → 중장기적으로 **중대 오유도에 대한 조업사 직접 제재 근거**를 법령에 마련하는 방안 검토
  - * 델리는 조업사(AISATS) 조치와 기사 직무정지로, 영국은 최대 5만 파운드 과태료 제도 협의(2017)로 대응
- 다만 조업을 맡겨도 **항공사·공항운영자의 관리 책임은 유지**된다는 원칙을 함께 명시

### 다. 조업사 요원 직무교육 강화

- 지상조업체 직원은 이미 교육훈련지침상 교육 대상 → **기존 교육의 이행을 확인**하고, 오유도 사례·목적지 확인 절차 중심의 **직무교육·실기평가**를 강화
  - * 목적지 변경·마지막 버스·담당자 교대·통신 장애 상황을 평가에 포함해, 이수 여부가 아니라 **잘못된 하차를 실제로 멈출 수 있는지**를 확인
- 특히 이번 사고를 계기로 공항 종사자가 연 2시간 의무적으로 받아야 하는 **항공보안 교육의 내실화(대면교육 필수) 필요성 검토**
- 항공사–조업사 계약에 교육·인계 기록·사고 즉시 통보·기록 보존을 명시해 **계약과 보안계획의 내용을 일치**시켜 관리

## 6. 단계별 추진 일정(안)

- 비용·협의 부담이 작은 것부터 착수하되, **탐지 체계(2)를 최우선 과제**로 추진

| 단계 | 주요 대책 | 실현 기반 | 추진 주체 |
|---|---|---|---|
| **단기** | 전용 표지·안내방송, 버스 전자 확인, 동시 통보 절차, 조업사 교육 | 기존 절차 개선·표지 제작 수준의 저비용 | 국토부 지침, 항공사·조업사 |
| **중기** | 하기–심사 인원 자동 대조, 행선지 잠금, 보안계획 반영·불시 점검 | 이미 제출되는 API 정보 연계, 상용 지오펜싱 장비 | 국토부·법무부 협의, 공항공사 |
| **장기** | 주기장 배정 원칙, 탑승교 확충, 생체정보 기반 승객 동선 관리 | 시설 투자 수반, 국제 동향과 연계 검토 | 국토부·공항공사 |

- 위 대책은 김포만이 아니라 **원격주기장을 쓰는 김해·제주 등 국제선 취항 공항과 인천공항**에도 같은 원리로 적용 가능
  - * 생체정보 기반 동선 관리(IATA가 연구 중)는 장기 검토 과제로 추진할 필요

## 7. 성과 평가지표(안)

ㅇ 시범 운영의 성과는 **사고 건수가 아니라 절차의 작동 여부**로 평가 → 현장 보고가 위축되지 않도록 유의

| 평가 항목 | 측정 방법 | 활용 목적 |
|---|---|---|
| **인계 기록 완결률** | 대상 운송 중 마지막 버스까지 인계가 기록된 비율 | 확인 누락 지점 파악 |
| **인지·통보 시간** | 최초 오류→인지, 인지→공동 통보까지의 시간 | 감지와 보고 지연 구분 |
| **후속 심사 완료** | 영향 인원 중 심사 완료·미완료 인원 | 이탈 승객 후속조치 관리 |
| **불일치·예외 승인** | 경보·오경보·수동 예외 승인 건수와 사유 | 설비와 절차 보완 |

ㅇ 협회가 검토한 위 방향은 관계기관 협의를 위한 기초자료이며, 세부 기준·일정은 **시범 운영 결과를 반영해 확정**