



: 2018-07-17

## 서울남부지방법원

### 결 정

사 건 2014재고단12 출판물에의한명예훼손, 명예훼손  
피 고 인 A  
재심청구인 피고인  
재심대상판결 서울남부지방법원 2010. 11. 11. 선고 2010고단2047 판결

### 주 문

재심대상판결에 대하여 재심을 개시한다.

### 이 유

#### 1. 재심대상판결의 확정

이 사건 기록에 의하면 다음의 사실이 인정된다.

○ 재심청구인 겸 피고인(이하 피고인이라 칭한다)은 2006. 2. 15. 이 법원에서 「사실은 피해자 주식회사 대한항공이 무자격 비행기조종사를 고용·사용한 적이 없음에도 불구하고, '대한항공, 무자격 조종사 사용하다. 시간미달자, 계기비행부자격자, 헬기조종사 불법사용' 등의 허위사실을 공연히 적시함으로써 대한항공의 명예를 훼손하였다」는 등의 사유로 징역 1년의 유죄판결[이 법원 2006. 2. 15. 선고 2003고단5438, 2005고단44(병합) 판결]을 선고받고, 피고인의 항소로 진행된 항소심 재판(이 법원 2006노265)에서 2006. 4. 28. 징역 1년에 집행유예 2년의 유죄판결을 재차 선고받았으며,



2006. 7. 27. 대법원에서 상고기각되어 위 판결이 확정되었다가, 2008. 7. 1. 위 집행유예가 취소되어 2010. 1. 28.부터 영등포교도소에서 위 징역형의 형기를 복역하였다.

○ 한편, 피고인은 위 확정판결 이전인 「2006. 6. 6.부터 2006. 7. 30.경까지 별지 범죄사실 기재와 같이 재차 대한항공에 대하여 무자격 비행기조종사(시간미달자, 계기비행 무자격자, 회전익항공기조종사, 항공기관사)를 고용하여 불법으로 사용해 왔다는 등의 허위사실을 공언히 적시하여 대한항공의 명예를 훼손하였음」을 이유로 기소되어, 2010. 11. 11. 이 법원에서 판시 제1죄에 대해서는 징역 2월에 집행유예 1년을, 판시 제2죄에 대하여는 벌금 500만 원의 각 유죄판결을 선고받았고(이하 재심대상판결이라 칭한다), 위 판결은 2011. 4. 8. 항소심에서 항소기각, 2011. 8. 25. 대법원에서 상고기각되어 그대로 확정되었다.

○ 위 두 사건에서 피고인은 무자격 비행기조종사의 한 유형으로서 모두 '대한항공이 계기비행시간 50시간 미만인 자를 위법하게 실기시험을 치르지 않고 면제해 주었다(계기비행<sup>1)</sup> 무자격자 불법사용)'고 주장하였으나, 이 법원은 위 두 판결에서 공(共)히 「계기비행시간 미달자에게 위법하게 실기시험을 면제하였다는 점은 피고인의 주장만으로 이를 인정하기 부족하다」는 이유로 피고인의 주장을 배척하였다.

## II. 재심청구에 관한 판단

1) 과거에는 특별한 비행방법이 없이 직접 조종사의 '눈'으로 지형 지물을 참조하여 비행하였다. 그리하여 기상 등의 사유로 시정악화로 비행할 수가 없는 경우가 많았다. 따라서 비행에 많은 제약을 받았다. 이러한 <시계(視界)비행>의 한계를 극복하기 위하여 전기의 발달과 함께 전파의 특성을 이용한 방법이 개발되고 항공기의 성능도 증가하면서 계기비행 방식이 도입되어 비행제한 사항을 최소화하기 시작한 것으로 알려져 있다. <계기비행(Instrument flying, Instrument flight, 計器飛行)>이라 함은 항공기의 자세, 고도, 위치 및 비행방향의 측정을 항공기에 장착된 계기에만 의존하여 비행하는 것을 말한다. 그리고 일정한 경우에는 항공법령상 시계비행 자체가 금지되어 있다.



## 1. 법령의 규정내용

'사업용조종사'의 자격취득 등에 관한 법령의 규정내용은 다음과 같다.

◆ 구 항공법(1991. 12. 14. 법률 제4435호로 전부개정되기 전의 것)

### 제2조 【정의】

- ① 이 법에서 '항공기'라 함은 사람이 탑승조종하여 민간항공의 용에 공하는 비행기, 비행선, 글라이더, 회전익항공기 기타 대통령령으로 정하는 항공의 용에 공할 수 있는 기기를 말한다.
- ⑫ 이 법에서 '시계비행상태'라 함은 시정 및 구름의 상황을 고려하여 교통부령으로 정하는 시계상의 양호한 기상상태를 말한다.
- ⑬ 이 법에서 '계기비행상태'라 함은 시계비행상태 이외의 기상상태를 말한다.
- ⑭ 이 법에서 '계기비행'이라 함은 항공기 외의 물상을 보고 이에 의존함이 없이 계기만에 의존하여 비행하는 것을 말한다.

### 제22조 【기능증명등】

- ① 교통부장관은 항공업무에 종사하고자 하는 자에 대하여 항공종사자기능증명(이하 기능증명이라 한다)을 행한다.

### 제23조 【자격】

기능증명은 다음에 계기하는 자격별로 한다.

1. 운송용조종사
2. 사업용조종사
3. 자가용조종사
- 4.호 내지 10.호 각 생략

### 제24조 【기능증명의 한정】

- ① 교통부장관은 운송용조종사.사업용조종사.자가용조종사.항공기관사 또는 항공정비사의 자격에 대한 기능증명을 함에 있어서 교통부령이 정하는 바에 의하여 항공기의 종류.등급.형식에 대한 한정을 할 수 있다.

### 제25조 【업무범위】

- ① 항공종사자 기능증명(항공기에 탑승하여 그 운항을 행하는 자 및 항공교통관제사에 있어서는 별표로 정하는 자격 및 업무범위중 자격란에 계기한 자격의 기능증명 및 항공기승무원 신체검사증명서)을 가진 자(민간의 용에 공하는 항공기가 이용하는 군관제시설에서 관제업무에 종사하는 군인을 포함한다)가 아니면 항공업무에 종사하지 못한다.



- ② 기능증명에 있어서 제24조의 규정에 의하여 한정된 항공종사자는 그 한정된 종류, 등급, 형식의 항공기 또는 업무의 종류에 대하여서가 아니면 별표의 업무범위에 계기한 행위를 하여서는 아니된다.

**제26조 【시험의 실시 및 면제】**

- ① 교통부장관은 교통부령이 정하는 바에 따라 항공업무의 종사하는데 필요한 지식과 능력을 판정하기 위한 학과시험과 실기시험을 실시하여 이에 합격한 자에 대하여서만 기능증명을 하여야 한다.
- ② 교통부장관은 제1항의 기능증명을 하기 위한 학과시험과 실기시험 및 제4항의 규정에 의한 기능증명의 한정에 관한 심사업무를 교통안전진흥공단 또는 한국산업인력관리공단 기타 대통령령이 정하는 기관에 위탁하여 실시할 수 있다.
- ③ 교통부장관은 다음 각호의 1에 해당하는 자에 대하여는 교통부령이 정하는 바에 의하여 제1항의 규정에 의한 시험의 일부 또는 전부를 면제할 수 있다.
1. 외국정부가 발행하는 기능증명을 받은 자
  2. 전문교육기관의 교육을 받은 자
  3. 실무경험이 있는 자
  4. 국가기술자격법에 의한 항공기술분야의 자격을 가진 자
- ④ 항공기의 종류·등급 및 형식에 대한 기능증명의 한정(제29조의 계기비행증명 및 조종교육증명을 포함한다)은 교통부령이 정하는 바에 따라 항공기탑승경력 또는 정비경력등에 관한 심사로서 이를 할 수 있다. 다만, 종류 및 등급에 대한 최초의 기능증명의 한정은 제1항의 실기시험만으로 할 수 있다.

**제29조 【계기비행증명 및 조종교육증명】**

- ① 항공기의 조종사는 교통부장관이 행하는 계기비행증명을 받지 아니하면 교통부령으로 정하는 항공기 이외의 항공기의 계기비행을 하여서는 아니된다.
- ④ 제26조 및 제27조의 규정은 제1항과 제2항의 계기비행증명 또는 조종교육증명에 관하여 준용한다.

**제31조 【명령에의 위임】**

기능증명서, 항공기승무원신체검사증명서, 항공기조종련습허가서의 서식, 교부, 재교부 및 반납에 관한 사항 기타 기능증명, 항공기승무원신체검사증명서, 계기비행증명, 조종교육증명 및 전조의 허가에 관한 사항과 제26조 제1항의 시험과목, 수험절차 기타 시험에 관한 사항은 교통부령으로 정한다.



◆ 항공법 시행규칙(1993. 2. 13. 부령 제999호로 전부개정되기 전의 것)

**제51조 【응시자격】**

법 제26조 제1항의 규정에 의한 시험에 응시할 수 있는 자는 별표 2에 규정된 경력을 가진 자로서 다음 각호의 1에 해당하는 자이어야 한다.

1. 연령이 다음 각 목의 것 이상일 것  
가.목 및 나.목 각 생략  
다. 사업용 조종사의 자격에 있어서는 만 20세  
라.목 및 마.목 각 생략
2. 법 제22조 제3항 제1호 내지 제4호에 해당되지 아니할 것

**제54조 【비행경력등의 증명】**

제53조의 규정에 의한 비행경력 기타의 경력은 다음 각호의 방법에 의하여 증명된 것이라야 한다. 다만, 법 시행전의 것은 예외로 한다.

1. 기능증명을 받은 자의 비행경력은 매 비행의 종료마다 당해기장이 인정한 것.
2. 법 제30조 제1항의 허가를 받은 자(이하 "조종 또는 조작연습생"이라 한다)는 그 때마다 그 조종교관이 증명한 것.
3. 제1호 및 제2호 외의 것에 있어서는 그 때마다 그 사용자, 지도자 기타에 준하는 자가 증명한 것.

**제73조 【계기비행증명과 조종교육증명】**

법 제29조의 규정에 의한 계기비행증명 또는 조종교육증명을 받고자 하는 자는 별지 제28호 서식에 의한 계기비행(조종교육) 증명신청서 1통에 제54조의 규정에 의한 비행경력이 있음을 증명하는 서류를 첨부하여 공단이사장(해외에서 심사를 행하는 경우에는 교통부장관)에게 제출하여야 한다.

**제74조 【증명의 방식】**

제73조의 계기비행증명 또는 조종교육증명은 당해기능증명서에 그 뜻을 기재함으로써 행한다.

**제75조 【항공기의 지정】**

법 제29조 제1항의 규정에 의한 교통부령으로 정하는 항공기는 활공기로 한다.

**제161조 【계기장치】**

- ① 항공기는 다음의 계기를 장비하지 아니하면 운중 비행 기타의 계기비행을 행하여서는 아니 된다.
  1. 항공 운송사업용에 공하는 경우에는 정밀고도계, 외기온도계, 경시계부 자이로식 선회계 자이로식 전후 좌우 경시 지시기 자이로식 방향지시기, 초각시계, 에토포관동격방장치부,



#### 속도계와 승강계

2. 항공기 운송사업 이외의 용에 공하는 경우에는 정밀고도계, 외기온도계, 경시계부 자이로식 선회계, 초각시계 비-도관동결방지장치부 속도계와 승강계
- ② 항공운송사업용에 공하는 최대이륙중량 5,700킬로그램 이상인 터-보 프롭 및 터-보젯트식 항공기와 최대이륙중량 30,000킬로그램 이상인 피스톤식 항공기에는 비행경로 기록계 및 지상충돌경보장치(FLI-GHT DATA RECORDER)를 장비하여야 한다.

#### 제170조 【계기비행의 경험】

- ① 계기비행을 행하는 항공기 승무원은 다음 각호의 1에 해당하는 비행경험이 있어야 한다.
  1. 조종하는 날로부터 소급하여 180일까지의 사이에 6시간 이상의 계기비행을 행한 경험
  2. 조종하는 날로부터 소급하여 180일까지의 사이에 6시간 이상의 모의계기 비행을 행한 경험
- ② 제1항의 규정에 불구하고 조종자는 교통부장관이 전항 각호에 계기하는 비행경험과 동등이상의 비행경험이 있다고 인정하는 경우에는 계기비행을 행할 수 있다.

#### 제220조 【계기비행과 그 예】

- ① 항공기가 계기 기상 상태에 있어서 비행하거나 항공교통 관제구 또는 항공교통관제권중 교통부장관의 공고로써 지정한 공역을 비행할 때에는 계기비행방식에 의하여야 한다. 다만, 교통부장관의 허가를 받은 경우에는 예외로 한다.
- ② 항공기가 계기 기상 상태에서 비행할 경우(제3항의 경우를 제외한다)로서 제1항 단위의 규정에 의한 허가를 받은 경우에는 다음 기준에 따라 비행하여야 한다.
  1. 허가에 관한 관계권 내를 비행할 것.
  2. 구름에서 떠러져서 비행할 것.
  3. 비행규정을 1,500미터 이상을 유지하여 비행할 것.
  4. 지표면 또는 수면을 계속하여 시인할 수 있는 상태로 비행할 것.
- ③ 항공기는 제1항의 규정에 의하여 교통부장관이 공고로써 지정한 공역을 비행하는 경우에 있어서 동항 단서의 규정에 의한 허가를 받았을 때에는 다음 기준에 따라 비행하여야 한다.
  1. 제7조 제4호에 기재하는 기상상태를 유지하여 비행할 것.
  2. 당해 공역을 신속히 통과할 것.



◆ 항공법 시행규칙 [별표 2]

법 제26조 제1항의 규정에 의한 시험응시자가 갖추어야 할 경력(제51조 관련)

| 자격 또는 증명 | 비행경력 기타의 경력                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 사업용조종사   | <ol style="list-style-type: none"> <li>비행기에 대하여 기능증명을 신청하는 경우 다음의 경력을 포함한 200시간 이상의 비행시간을 갖고 있는 자(다만, 지정전문교육기관 이수자는 150시간 이상의 비행시간을 갖고 있는 자로 한다) <ol style="list-style-type: none"> <li>100시간 이상의 기장으로서의 비행시간</li> <li>20시간 이상의 야외비행시간(550킬로미터의 구간에서 2회 이상의 이착륙비행을 포함한 비행경력이 1회 이상 포함되어야 한다)</li> <li><b>10시간 이상의 계기비행시간</b>(5시간 이내의 범위에서 교통부장관이 인정한 모의비행훈련장치로 시행한 비행시간을 포함할 수 있다)</li> <li>10시간 이상의 야간비행시간(5시간 이상의 기장으로서의 비행시간과 10회 이상의 이착륙비행경력이 포함되어야 한다)</li> </ol> </li> <li>회전익에 대하여 기능증명을 신청하는 경우 다음의 경력을 포함한 200시간 이상의 비행시간을 갖고 있는 자(다만, 지정전문교육기관 이수자는 150시간 이상의 비행시간을 갖고 있는 자로 한다) <ol style="list-style-type: none"> <li>가.목 이하 생략(이하 같다)</li> </ol> </li> <li>상급 활공기에 대하여 기능증명을 신청하는 경우 다음의 경력을 포함한 15시간 이상의 활공경력이 있는 자</li> <li>비행선에 대하여 기능증명을 신청하는 경우 다음의 비행선 조종경력을 포함한 200시간 이상의 비행시간을 가지고 있는 자</li> </ol> |

## 2. 인정사실

위 항공법령의 규정내용에 비추어 보면, 일정 시간 이상의 계기비행경력을 갖추지 못한 사람은 비행기에 대하여 '사업용조종사'의 자격증명을 신청할 수 없음을 알 수 있다.



그런데 이 사건 기록(특히, 피고인에 대한 2015. 12. 21.자 신문결과 및 당일 제출한 자료)에 의하면, ① 피고인에 대한 재심대상판결의 확정 이후 피고인에 대하여 별도로 재판이 현재 진행 중인 서울중앙지방법원 『2013고단4466』 사건에서, 피고인이 육군본부에 대하여 신청한 사실조회회신 결과에 따라 2015. 12. 7.경 피고인 및 피고인의 대한항공 입사동기들인 K, C에 대한 각 「장교자력표」가 법정에 제출된 사실, ② 위 「장교자력표」에 따르면, ㉠ 당시 군인 신분이었던 피고인은 계기비행훈련 제9기로서 1978. 9. 17.부터 1978. 12. 29.까지, ㉡ K은 계기비행훈련 제11기로서 1979. 7. 14.부터 1979. 10. 25.까지 각 3개월 동안 계기비행훈련을 이수하였다는 내용이 기재되어 있는 반면, ㉢ C의 경우 계기비행훈련 이수에 관하여 어떠한 내용도 기재되어 있지 않은 채 1987. 10. 31. 예비군으로 편입된 사항만 기재되어 있는 사실(C에 대한 장교자력표 중 예비군 편입항목 다음 칸에 '항공보직장교 L' 및 '이하야백'이라는 고무인이 각 날인되어 있는 점에 비추어, C에 대한 장교자력표 일체가 서울중앙지방법원에 제출된 것으로 보아야 한다), ③ C는 1986. 5. 12. 회전익항공기에 대한 사업용조종사 기능증명을, 1988. 11. 15. 비행기(고정익)에 대한 사업용조종사 기능증명을 각 취득한 후, 비행기의 부기장으로 탑승한 사실, ④ 한편, 대한항공 내부전산자료(기종별 총비행시간 현황, 피고인은 자신이 대한항공을 퇴사하면서 이 전산자료를 유출하였다고 주장한다)에 의하면 C에 대한 계기비행시간(INS)<sup>2)</sup>은 '0'(zero) 시간인 반면, C에 대한 육군항공학교장 명의의 비행경력증명서에는 계기비행시간이 총 '52시간'으로 다르게 기재되어 있는 사실[피고인에 대한 1991. 7. 8.자 육군참모총장 명의의 비행경력증명서에는 계기비행시간이 총 '43시간'으로 기재되어 있고, 대한항공 전산자료에도 이와 마찬가지로

2) 대한항공 입사 이전의 외부(External) 계기비행시간을 말한다(대한항공 전산자료에도 기록날짜가 C의 예비군 전역 직후인 '1988. 1. 20.'로 기재되어 있다). 이하 같다.



계기비행시간이 총 '43시간'으로 기록되어 있는 반면에, 1992. 9.경 작성된 피고인에 대한 육군참모총장 명의의 비행경력증명서에는 계기비행시간이 총 '53시간'으로 달리 기재되어 있다. 위와 같은 사정에 비추어 보면, 대한항공 전산자료에 기록된 C의 계기비행 '0'시간은 대한항공 입사 당시까지의 사실관계를 정확히 반영하여 기록된 것으로 보아야 한다. 한편, 피고인에 대한 육군참모총장 명의의 각 비행경력증명서상 계기비행시간이 서로 다른 점에 대하여, 피고인은 당시 군인 출신 중 '군(軍)에서의 해당항공기 종류에 대한 계기비행시간이 50시간 이상인 자'<sup>3)</sup>에 한해서만 비행기에 대한 계기비행 증명을 신청할 수 있었기 때문에, 육군에서의 계기비행시간이 부족했던 피고인과 K, M은 물론 아예 계기비행훈련을 이수하지 않은 C까지 대한항공의 묵인 하에 육군에서의 계기비행을 마치 50시간 이상 이수한 것처럼 비행경력증명서상의 계기비행시간을 위·변조한 후 비행기에 대한 '사업용조종사'의 자격증명을 신청하게 된 것이라고 주장한다.]이 인정된다.

### 3. 판단

1988. 11. 15.경 이래 대한항공에 소속된 비행기 조종사로 근무 중인 C 등에 대한 육군본부의 「장교자격표」는 재심대상판결의 소송절차에서 발견되지 못하였던 증거로서 '새로 발견된 증거'에 해당하고, 그 소송절차 중에 그러한 증거를 제출하지 못한 것에 피고인의 과실이 있다고 할 수 없다(피고인이 법원의 사실조회 등 증거조사절차를 거치지 않은 채 개인적으로 정보공개청구 등을 통해 위 자료를 쉽게 입수할 수 있었으리라고는 보이지 않는다).

3) 현행 항공법 시행규칙 [별표 11]의 '2. 한정심사' 중 '계기비행증명'란 1의 다.목 참조



또한, 위 「장교자력표」는 재심대상판결의 재판절차에 제출된 '대한항공의 내부전산 자료'와 함께 고려할 때, C는 물론 피고인과 K 등 육군 출신의 비행기 조종사들이 소정의 계기비행경력을 갖추지 못하자 육군참모총장 또는 육군항공학교장 명의의 비행경력증명서 등을 위·변조하였고 이에 더 잡아 비행기에 대한 '사업용조종사'의 자격증명을 신청하여 그 기능증명을 받았을 개연성이 상당히 높다<sup>4)</sup>. 나아가, 위 각 자료에 의하면 대한항공 역시 이러한 사정을 모두 알고도 묵인하였을 가능성을 배제하기 어렵다. 따라서 대한항공이 그동안 무자격 비행기조종사를 고용·사용해 왔다는 피고인의 주장 중 적어도 '계기비행 부자격자' 부분에 한해서는 허위사실을 적시한 것이 아니라는 점을 입증할 수 있는 새로운 설득력 있는 증거가 백일하에 드러나고 이에 따라 새로운 재판을 진행해야 할 정당성과 필요성을 모두 인정할 수 있으므로, C 등에 대한 위 「장교자력표」는 재심대상판결을 그대로 유지할 수 없을 정도의 고도의 개연성이 인정되는 '명백한 증거'에도 해당한다고 봄이 상당하다(설령, 피고인이 적시한 내용이 진실한 사실이라 하더라도 대한항공이 그동안 '계기비행 부자격자'를 비행기 조종사로

4) C에 대한 '항공종사자 자격증명 교부대장'에는 C에 대하여 1988. 11. 15.자로 비행기에 대한 계기비행 증명이 이루어진 것으로 기재되어 있다. 그런데, C가 1987. 10. 31.자로 육군에서 전역한 이후 달리 계기비행경력을 갖추었다는 어떠한 사정도 엿보이지 않는 이 사건에서, 대한항공 내부전산자료에 기록된 1988. 1. 20. 기준 C의 외부(External) 계기비행경력이 전무하다는 내역 및 그 근거자료가 될 수 있는 '장교자력표'의 기재내용은 모두 정확하다고 볼 수밖에 없고, 결국 이러한 자료는 이와 상반되는 육군참모총장 또는 육군항공학교장 명의의 비행경력증명서가 위조 또는 변조되었을 개연성이 농후하다는 점을 반증하는 결정적인 증거가 된다. 다른 한편으로, 육군에 근무할 당시 계기비행훈련을 전혀 이수하지 않은 C가 대한항공에 입사한 후 불과 몇 개월 사이인 1988. 11. 15. 이전까지 소정의 계기비행경력을 갖추었다면 굳이 군사자료인 육군참모총장 또는 육군항공학교장 명의의 비행경력증명서를 사실과 다르게 위·변조하여 제출할 필요성이 없었을 것이므로, C로서는 1988. 1. 20. 이후 1988. 11. 15. 이전까지 대한항공 외부 또는 내부(Internal)에서 소정의 계기비행경력 또한 전혀 갖추지 못한 것으로 볼 수밖에 없다. 그렇다면 위 C에 대한 '항공종사자 자격증명 교부대장'에 기재된 계기비행증명 역시 위와 같이 위·변조된 자료에 더 잡아 그 증명이 이루어졌을 개연성이 상당히 높다.



: 2018-07-17

고용·사용하여 비행기를 운항해 왔다는 점은 대한항공 소속 비행기를 애용하는 우리 국민들의 생명·신체에 직결되는 '공공의 이익'에 관한 것이므로, 형법 제310조의 위법성조각사유에 해당할 여지가 많다).

### Ⅲ. 결론

그렇다면 이 사건 재심청구는 형사소송법 제420조 제5호의 재심사유를 갖추어 이유 있으므로 형사소송법 제435조 제1항에 따라 재심대상판결에 대한 재심을 개시하기로 하여 주문과 같이 결정한다.

2016. 1. 6.

판사 서영효



(별지)

## [재심대상판결의 범죄사실]

### 1. 명예훼손

피고인은 2006. 6. 6. 08:30경부터 같은 날 12:30경까지 미합중국 로스앤젤레스 공항 청사에 있는 탑승수속 카운터 앞 등에서, 다수의 대한항공 승객 등을 포함한 행인들이 있는 가운데, '대한항공은 30년 동안 무자격 비행기 조종사를 고용해 왔다. 대한항공의 불법을 고발한다. 한국의 과학자, 공무원, 검사, 판사 모두가 조작한다. 언론은 침묵한다. 한국의 법원과 검찰은 재벌 사기업의 하수인이다. 한국에서는 인권과 언론이 죽었다. 나는 이것을 알리고자 여기에 왔다.'는 취지의 영문문구가 기재된 광고판을 끈에 묶어 목에 걸고, '대한항공이 30년 동안 무자격조종사를 불법으로 사용해온 것을 고발하니, 대한항공은 나를 고발했고, 경찰조사에서 확인이 되었는데도 검사는 조사도 없이 나를 기소했고, 판사는 매수된 공무원의 말만 인용하여 나를 구속시켰다. 대한항공 B는 검사, 판사 공무원을 매수하였다. 대한항공은 30년 동안 건설교통부와 결탁하여 무자격조종사(시간미달자, 계기비행 무자격자, 회전익항공기조종사, 항공기관사)를 사용하여 수많은 사고를 내왔다. 건설교통부 공무원은 대한항공의 협박에 굴복하여 회전익항공기조종사도 비행기 자격증 없이 비행기를 조종할 수 있다고 허위 답변을 하였다.'는 등의 취지가 포함된 영문 유인물을 행인들에게 배포하였다. 계속하여 피고인은 그 다음 날인 2006. 6. 7.부터 같은 달 9.까지도 같은 장소에서, 다수의 행인들이 있는 가운데, 위와 같은 내용의 광고판을 목에 걸고, 유인물을 배포하였다.

그러나 피해자인 주식회사 대한항공이 무자격 비행기 조종사를 고용한 사실도 없고,



법원, 검찰, 건설교통부 소속 공무원에게 금품 등을 제공하여 공무원을 매수한 사실도 없었다.

이로써 피고인은 공연히 허위사실을 적시하여 피해자의 명예를 훼손하였다.

## 2. 출판물에의한명예훼손

피고인은 2006. 7.경 미합중국 시카고 이하 불상의 장소에서, 대한민국 주간지인 'D 언론'의 기자 E에게, 위와 같이 '대한항공이 그동안 무자격 항공기 조종사를 고용해 운항하여 왔다. 헬리콥터 면허자에게 비행기 조종을 맡겼다. 1993년 이후는 물론 그 이전에도 헬리콥터 조종사와 비행기 조종사의 자격증은 엄연히 구분돼 있었음에도 사업용 조종사 자격증이 구분없이 사용됐다.'는 취지의 내용을 제보하여, 2006. 7. 30.자 D 언론 제741호 제20면 내지 제21면에 위 제보와 같은 내용의 기사가 게재되고, 그 신문이 다수의 불특정 구독자들에게 발행·배포되게 하였다.

그러나 피해자인 주식회사 대한항공은 무자격 항공기 조종사를 고용해 항공기를 운항하게 한 사실이 없었다.

이로써 피고인은 비방할 목적으로 신문에 의하여 공연히 허위사실을 유포하여 피해자의 명예를 훼손하였다. 끝.