

BFS 추가 강제리콜시 법정투쟁

이 원 택*

Bridgestone의 渡邊社長은 지난 7월 23일 긴급기자회견을 갖고 Bridgestone/Firestone Inc. (BFS)와 미국 고속도로 교통안전국(NHTSA)과의 회의중 미국 고속도로 교통안전국 측으로부터 Bridgestone/Firestone Inc. 타이어의 추가 리콜이 거론되어 BFS는 이를 거부하였다고 밝혔다. 또 앞으로의 방침으로서 NHTSA가 강제 리콜을 결정할 경우에는 법정투쟁도 고려하고 있다고 밝혔다.

다음에 BFS 渡邊社長の 회견내용을 소개한다.

「와일더네스 AT」 타이어는 안전하다고 하는 사실 데이터가 증명
Firestone은 「익스플러」의 차량조사를 계속 주장한다.

테네시주 내쉬빌 발(2001년 7월 19일) Bridgestone/Firestone Inc.(이하 BFS)는 미국고속도로 교통안전국(이하 NHTSA)에 대하여 「와일더네스 AT」 타이어에 관한 사실과 데이터는 주로 Ford 「익스플러」에 장착되어 있는 것을 포함하여 동 타이어의 리콜 확대라고 하는 결론을 취할 가능성이 있는 당국의 조치를 뒷받침할 증거는 없다고 전하고 「와일더네스 AT」 타이어의 안전성을 재확인 하였다.

「당사는 운전자 여러분의 안전을 보장하기 위해 전력을 다하고 있습니다. 만약 우리 회사의 타이어에 1개라도 안전성을 손상하는

것이 있다면 우리는 그것을 배제하겠습니다. 저희들은 지금까지 그렇게 해왔고 만약 또 필요하다면 지금부터라도 똑같이 행동할 것입니다. 그러나 이번에는 전혀 그 케이스에는 해당되지 않습니다」라고 Bridgestone/Firestone Inc.의 존 랑페 회장·사장 겸 CEO는 말했다.

오늘(7월 19일)까지 NHTSA는 BFS가 분석 결과를 적절히 재조사할 수 있도록 데이터를 제공해오지 않았다. 우리 회사와 타사의 타이어 및 Ford 「익스플러」에 관한 BFS의 독자적인 실험과 평가에서는 분명히 「와일더네스 AT」 타이어는 안전하고 이 이상의 조치는 필요치 않으며, 오히려 그것은 역효과라고 하는 것을 말해주고 있다.

이 사건이 진행됨에 따라 우리 회사는 우리 타이어의 안전성을 증명하기 위하여 공개 청문회 등 모든 가능한 수단을 강구할 예정이다. 필요하다면 법정에서 이 안전을 추궁할 것이다.

「우리 회사는 NHTSA의 이 문제에 관한 진지한 대응에 감사하고 있습니다. 그러나 리콜 조치의 정당성을 시사하는 어떠한 제안에도 단호히 반대하고, 그러한 조치가 향후 운전자 여러분과 타이어업계 전체에 심각하게 관련된 문제가 될지도 모른다고 확신합니다.」라고 랑페CEO는 말하고, Firestone 타이어의 성능은 모든 테스트에서도 업계 수준의 범위내에 있음을 실험이 뒷받침하고 있다.

「이것만큼은 확실합니다. 우리 회사의 타이어는 안전합니다. 그리고 우리들은 이것을 주

*前 대한타이어공업협회 회지차장

장하여 가기 위해서 어떤 기회라도 활용하여 갈 작정입니다.」

「만약 운전자 여러분의 안전이 진정한 문제라면, 정말로 우리 회사는 그렇게 확신하고 있습니다만, 그렇다면 더구나 우리 회사의 많은 타이어를 노상으로부터 배제하여도 그것은 해결되지 않을 것입니다. 그렇게 한다고 하여도 본래의 문제, 요컨대 차량에 관한 문제는 해결되지 않을 것입니다.」라고 랑페 CEO는 덧붙였다.

「사실은 다음과 같은 것이라고 이해할 수 있습니다. 모든 『익스플로러』에서 Firestone 타이어를 모두 제거하여도 전복사고나 치명적인 사고는 앞으로도 계속 발생할 것입니다. 우리 회사는 베네수엘라에서 이러한 문제를 경험하였고, 이번에는 미국내에서 똑같은 경험을 하고 있습니다.」

BFS가 주장하는 포인트는 다음과 같다.

• 「와일더네스 AT」는 타사의 타이어에 필적한다.

엄격한 테스트 결과에서 전면적으로 Firestone 타이어의 성능은 현재 「익스플로러」를 포함하여 Ford 자동차에 장착되어 있다. 유사한 타사 타이어와 비교하여도 뛰어나다고까지는 할 수 없어도 동등한 성능을 발휘하고 있다고 할 수 있다. 실시되었던 테스트로서는 剝離(박리)力, 벨트 edge 온도 테스트, SAE(미국자동차기술자협회) 고속 테스트, 홀로그래피, 시어로그래피 등이 포함되어 있다.

• 「와일더네스 AT」 타이어의 크레임률은 대단히 낮다.

타이어의 성능이나 안전성은 많은 요인으로서 판단하지 않으면 안된다. 크레임률만이 타이어의 정확한 측정 기준인 것은 아니다. 그렇기는 하지만, 가령 크레임률이 결정적 요인으로 이용된다고 하더라도 「와일더네스 AT」에 관한 지금까지의 크레임 상황을 보면 동 타이어가 실제 노면에서 대단히 우수

한 성능을 발휘하고 있다는 것을 알 수 있다.

• 트레드 세퍼레이션은 타이어의 결함이라고는 할 수 없다.

오히려 트레드 세퍼레이션은 타이어의 사용에 관한 여러 가지 요인에 의한 결과로서 발생하는 경우가 있다. 브랜드에 관계없이 낮은 공기압, 부적절한 수리, 서서히 공기 빠짐을 일으키는 노상 장애물, 무엇인가의 충격으로 인한 갈라진 곳, 혹은 이와 비슷한 대수롭지 않은 일에서 어떤 타이어에도 트레드 세퍼레이션은 일어날 수 있다. 브랜드와는 관계없이 어떤 스틸벨트 래디알 타이어에도 공통되는 불합리한 현상의 하나이다.

• 차량을 조사하여야 한다.

완전히 같은 「와일더네스 AT」 타이어에 있어서도 Ford 「렌차」에 장착되었을 때보다도 Ford 「익스플로러」에 장착된 경우에는 매우 다른 성능을 발휘한다. 동시에 Ford차 이외의 차량에 장착된 유사한 「와일더네스·AT」 타이어는 거의 완벽한 레벨로서 기능하고 있다.

공표되어 있는 리포트에서도 어느 브랜드의 타이어가 장착되어 있어도 전복으로 이어지는 트레드 세퍼레이션이나 기타 사고는 계속 발생하고 있음을 알 수 있다.

데니스 간서 박사가 발표한 보고서에서는 Ford 「익스플로러」가 설계상의 결함에 의한 중대한 안전상의 문제를 안고 있음을 시사하고 있다.

Bridgestone의 渡邊 사장은 7월 23일 긴급기자회견 석상에서 「Firestone타이어와 타사의 타이어를 각종 테스트로서 비교하였는데 성능상의 큰 차이는 없었다」는 요지를 그림과 표로 설명한 다음 기자와 애널리스트의 질문에 대하여 대강 다음과 같이 답했다.

- NHTSA와의 교섭에서 다시 한번 리콜 타이어 40만개라고 하는 숫자가 나온 것처럼 전해지고 있지만 그것은 사실이 아니며 또 분명하지도 않다.

- 1~6월의 미국에 있어어의 Bridgestone 브랜드 타이어는 시판용으로 8% 증가하였다. 그러나 Firestone 브랜드 타이어는 40%나 감소하였다.

- NHTSA의 Ford 「익스플러」 조사는 여름이 끝나갈 무렵에 실시된 것이라고 생각하고 그것을 주시하고 있다. 이에 대한 우리들의 주장은 옳다고 생각하고 있다.

- NHTSA 간부 베리 씨가 Ford에 들어간 것은 「미국에서는 이런 일도 있는 것이다。」라고 하는 느낌이다. 그리고 그 결과가 공정하지 않다고 한다면 유감스러운 일이다.

- 앞으로는 실험의 분석이 문제가 되는 것이라고 생각하지만 우리쪽의 해명을 받아들일 수 없다고 한다면 법정투쟁도 불사하겠다고 생각하고 있다.

- 300~700만개라고 미디어는 말하고 있지만 명확하지 않다. 「익스플러」 이외의 차에 크레임은 나오지 않고 있으므로

- Firestone 브랜드는 100년의 역사를 가진 브랜드로서 판매채널도 갖추어져 있다. 이 브랜드가 어떻게 될지는 시장이 결정한다고 생각한다. OE쪽에서는 Bridgestone 브랜드가 증가할 것이다.

〈渡邊 사장의 기자회견 인사말〉

오늘 (7월 23일)은 휴가직후의 바쁘신 중에도 이렇게 참석해 주셔서 대단히 감사합니다.

그런데 오늘 여러분에게 와주십사고 한 것은 현지 시간인 19일 미국 자회사인 BFS가 NHTSA와 Firestone 타이어의 조사에 관한 회의를 열었기 때문에, 그 회의내용에 대해서는 NHTSA와의 약속 때문에 상세히 말씀드릴 수 없습니다만, 이미 당일 현지에서 발표한 BFS로서의 생각을 다시 한번 여러분에게 설명해 드리고 이해를 구하고 싶습니다.

더구나 오늘의 이 설명은 지금까지의 반복입니다만, BFS가 여러 가지 분석 조사를 토대

로 종전부터 일관되게 주장하여 온 것입니다.

그것은 「타이어는 안전입니다. 결함은 없습니다. 차량과 일체화한 시스템으로서 차의 조사가 필요합니다.」고 하는 것입니다. 우리들의 주장은 변함없습니다.

1. 먼저 NHTSA와 BFS의 회의와 생각할 수 있는 앞으로의 스케줄에 대해서 설명하겠습니다.

NHTSA와의 회의는 NHTSA가 6월 19일 하원 공청회장에서 1개월 이내에 조사결과를 공표하기로 약속하였던 Firestone 「와일더네스 AT」의 안전성에 관하여 BFS와 서로 이야기하기 위하여 개최되었고, NHTSA로 부터는 BFS에 대하여 추가 리콜이 필요하다는 의지 표시가 되었다고 듣고 있습니다.

그러나 「와일더네스 AT」는 안전하고 타이어에 결함은 없기 때문에 NHTSA의 주장은 BFS로서는 결코 받아들일 수 없습니다. BFS가 NHTSA의 주장에 동의할 수 없음은 당연합니다.

더욱이 우리가 여기에서 강조하여 두고 싶은 것은 NHTSA로부터 BFS에 대하여 타이어 규격이나 대상범위 등을 구체적으로 특정한 정식 추가 리콜의 요청이 있었던 것은 아니라고 하는 것입니다.

그런데 앞으로의 NHTSA의 움직임에 대해서입니다만, 어떻게 될지는 모르지만 우선 「초기인정(Initial Decision)」이 나올 수 있을 것이라고 생각합니다.

「초기인정」이 나오면 그때부터 1개월 이내에 NHTSA 주최 「공개청문회(Public Hearing)」가 열립니다. NHTSA가 주최한 것이지만 BFS에도 항변의 기회가 주어진다고 듣고 있습니다.

공개청문회가 열린 후 약 1개월 후 NHTSA 내부의 검토가 이루어진 다음에 「최종인정(Final Decision)」이 나옵니다. 여기에서 강제 리콜이란 최종결정이 내려질 가능성이

있습니다. 만약 BFS에 대하여 이와같은 강제 리콜의 명령이 있었을 경우에는 이 문제는 법정에서 다투게 될 것입니다.

2. 그것은 「와일더네스 AT」가 안전한 타이 어라고 하는 것에 대하여 BFS의 랑페 CEO가 기자회견에서 주장한 요지에 대해서 포인트 를 압축하여 설명하겠습니다.

더욱이 이 설명만으로는 이해하기 어렵 다고 생각하기 때문에 다음부터는 데이터를 사용한 설명도 해드리겠습니다.

(1) 우선 실험실이나 노상에서의 엄격한 시험결과로서 판단하여 모든 면에서 「와일더 네스 AT」는 경합하고 있는 다른 회사 타이 어 와 비교하여 손색이 없습니다.

(2) 다음으로 「와일더네스 AT」의 크레임 률은 매우 낮은 것을 알 수 있습니다.

크레임률에서 분명한 것은 「와일더네 스 AT」가 안전상 문제가 없다고 하는 것입니다.

(3) 또 이번에 문제가 된 트레드의 세퍼레 이션에 대해서입니다만, 트레드·세퍼레이션 은 타이 어 사용상의 여러 가지 요인 때문에 일어납니다. 낮은 공기압, 노상의 위험물, 충 격에 의한 균열 등으로 인해 어떤 타이 어 매 이커의 어떤 타이 어에서도 트레드 세퍼레이 션은 일어날 수 있습니다.

타이 어 브랜드와는 관계없이 어떤 매 이커의 스틸 래디알 타이 어에도 공통으로 일 어날 수 있는 것입니다. 이것은 Ford나 Goodyear도 언급하고 있는 것입니다.

(4) 그리고 6월 1일에도 이야기한 적이 있 습니다만, 차량의 문제입니다. Ford 「익스프롤 러」에 장착되어 있는 타이 어의 사고는 타이 어 한 가지만을 조사하여도 설명이 되지 않 습니다. 차량과타이어는 일체화된 시스템이 며, Ford 「익스프롤러」가 전복한 원인을 올바 르게 이해하기 위해서는 차량도 조사할 필요 가 있습니다.

완전히 동일한 「와일더네스 AT」라도

Ford 「익스프롤러」에 장착된 경우와 Ford 「렌 자」에 장착된 경우와 Ford 「렌자」에 장착된 경우에는 다른 성능을 발휘합니다. 또 Ford 차 이외에 장착된 「와일더네스 AT」는 충분한 수준에서 성능을 발휘합니다.

간서 박사의 보고에 따르면 Ford 「익 스프롤러」는 설계상의 결함으로 인한 중대한 안전상의 문제를 안고 있음을 시사하고 있 습니다.

3. 마지막으로 우리의 생각을 말씀드리겠 습니다.

NHTSA가 BFS의 조사결과나 주장을 고 려하지 않고 BFS에 대하여 일방적인 요구를 하고 있는 것에 대하여는 우리들로서는 매우 유감스럽게 생각하며 결코 받아들일 수 없 습니다.

BFS의 랑페 CEO는 「BFS 타이 어를 노 상으로부터 배제한다고 하여도 차량문제를 해결하지 않으면 진정한 문제해결은 될 수 없다. 『익스프롤러』에서 Firestone 타이 어를 모두 빼내더라도 전복사고는 앞으로도 일 어날 수 있을 것이고, 실제로 베네수엘라에서도 이러한 일이 일어났었고, 미국내에서도 같은 일이 일어날 수 있다.」고 말하고 있습니다.

거듭 말씀드립니다만, BFS로서는 타이 어의 안전성을 증명하기 위해 모든 수단을 강구하여 주장할 것은 명확히 주장할 생각입 니다. 만약 BFS에 대하여 강제적인 추가 리 콜명령이 내려질 경우에는 법정투쟁도 마다 하지 않을 각오입니다.

모회사인 우리도 이러한 BFS의 생각을 지지하고 전면적을 지원해나갈 것입니다.

이러한 일이 진정한 원인규명으로 이어 져 최종적으로는 미국 소비자들의 안전으로 이어질 것이라고 확신하고 있기 때문입니다.

앞으로 NHTSA가 공정기관으로서 공평 한 판단을 내릴 것을 우리는 기대하고 있 습니다. <자료 : 일본 「월간타이어」 9월호>