

수 신 각 언론사 정치부 · 사회부

발 신 참여연대 공익제보지원센터 (담당 : 유동림 간사 02-723-5302 dryou@pspd.org)

제 목 [논평] 현대차 엔진 결함 알린 공익제보자 해임은 부당해

날 짜 2016. 11. 3. (총 2 쪽)

논 평

현대차 엔진 결함 알린 공익제보자 해임은 부당해 공익신고자보호법상 공익신고 위한 비밀 공개는 규정 위반 아냐 현대자동차, 사회적 책무 느낀다면 공익제보자 탄압 멈춰야

1. 현대차 엔진 결함 문제를 공익제보한 현대자동차(주) 직원 김광호 씨가 11월 2일 해고처분을 받았다. 현대자동차는 김광호 씨가 언론기관 등 제3자에게 유출한 내용이 회사 영업비밀에 해당하여 김광호 씨가 보안규정을 위반했다는 것을 주요 해임사유로 들었다. 그러나 공익신고자보호법(제14조제3항)에서는 공익신고자가 신고한 내용은 직무상 비밀이 포함된 경우라도 비밀준수 의무를 위반하지 않은 것으로 보고 있으므로, 현대자동차의 주장은 타당하지 않다.

참여연대 공익제보지원센터(소장 : 박홍식 중앙대 교수)는 현대자동차의 징계 처분이 김광호 씨의 공익제보 행위에 대한 보복성 징계라고 보며, 현대자동차에 김광호 씨에 대한 징계를 당장 취소할 것을 요구한다. 또 김광호 씨가 제보한 내용이 공익신고자보호법상 공익침해행위인 자동차관리법 위반사항에 해당하는 만큼, 국민권익위원회는 김광호 씨의 신분 회복을 위해 공익신고자 보호조치 결정을 조속히 이행해야 할 것이다.

2. 자동차관리법(제31조제1항)에 따르면, 자동차제조사가 제작 결함을 알게 된 경우 이를 공개하고 시정조치(리콜) 하도록 되어 있으며, 결함을 알고도 시정하지 않을 경우 해당 자동차 매출액의 1% 이내에서 과징금이 부과된다(법 제74조제2항). 이에 따라 2015년 2월부터 9월까지 리콜 관련

업무를 최종적으로 결정하고 시행하는 품질전략팀에서 근무했던 김광호 씨는 현대차가 엔진 결함으로 인한 안전 문제를 인지하고도 이를 관련 기관에 신고하지 않고 은폐하거나 축소해온 사실을 국토교통부와 언론, 그리고 미국 도로교통안전국(NHTSA) 등에 제보했다.

김광호 씨가 제보한 대표적인 문제는 세타II 엔진 결함이다. 2010년부터 해당 엔진을 장착한 차량에서 엔진 소음, 시동 꺼짐 등의 문제가 발생했으나 현대차는 불량이 발생한 차량에 대해서만 수리를 해주는 등 엔진 자체 결함으로 인정하지 않았다. 그러다가 2015년 9월 미국에서 세타II 엔진을 장착한 소나타YF의 엔진 결함이 인정되면서 리콜이 실시되었는데, 현대차는 같은 엔진을 장착한 국내 소나타YF에 대해서는 리콜조치를 하지 않았다. 엔진 결함은 안전과 직결되는 문제임에도 불구하고 제대로 시정조치를 않은 것이다. 이외에도 에어백 제어 유닛(ACU) 불량 문제 등이 김광호 씨 제보를 통해 알려졌다.

김광호 씨는 품질전략팀 근무 당시 사내 감사실에 공정한 조사를 통해 시정조치해줄 것을 요청했으나 감사실에서는 아무런 조치가 없었다. 결국 김광호 씨는 2015년 8월 국토교통부에 엔진 결함 문제 및 리콜 은폐 사실을 제보하고, 미국 도로교통안전국(NHTSA)에도 공식 조사를 요청했다. NHTSA에서는 지난 10월 초 김광호 씨에게 공식 조사에 착수한다는 방침을 밝혔고, 국토교통부도 언론 보도를 통해 문제가 공론화 되면서 정식으로 조사에 착수했다. 국민권익위원회도 지난 10월 21일 김광호 씨가 공익신고한 제작결함 시정(리콜) 미신고 사례 31건을 바탕으로 공익신고자보호법상 공익침해행위 여부를 조사 중이다.

3. 김광호 씨가 제보한 내용은 운전자 뿐 아니라 다른 시민들의 생명도 위협할 수 있는 심각한 문제다. 특히 현대자동차는 국내 자동차 시장의 약 40%를 점유하고 있는 만큼 예상 피해 범위도 광범위하다. 김광호 씨는 기업의 불법적인 관행을 알려 더 큰 사고를 방지하는 안전핀 역할을 한 것이나 다름없다. 현대자동차가 대기업으로서 사회적 책무를 느낀다면, 공익제보자를 부당하게 탄압하는 일은 멈춰야 할 것이다. 끝.