1970년대 포드는 자동차 핀토를 출시했는데, 이는 연료통이 뒤편에 있어 약간의 충격에도 쉽게 폭발하는 결함이 있었다. 포드는 이에 대해 비용/편익 분석을 통해 안전 장치를 부착하는 것이 가치 있는 지에 대해 분석을 시행했고, 비용이 편익보다 크다는 것을 통해 안정장치를 부착하지 않은 채 판매했다. 이에 대한 사고로 인해 포드는 피해자에 소송 당했으며, [포드](https://namu.wiki/w/%ED%8F%AC%EB%93%9C%20%EB%AA%A8%ED%84%B0%20%EC%BB%B4%ED%8D%BC%EB%8B%88)는 피해보상금액  **250만 달러**와 벌금 **350만 달러**를 선고를 받았고, [**1억 2,500만 달러**의 벌금형](https://namu.wiki/w/%EC%A7%95%EB%B2%8C%EC%A0%81%20%EC%86%90%ED%95%B4%EB%B0%B0%EC%83%81)이 내려졌다.

필자는 포드의 판단이 공학윤리에 위배된다고 생각하며 다음과 같은 문제를 제시한다. 첫째, 상품의 위험성을 소비자에게 알리지 않았다. 소비자는 자신이 이용하는 상품에 대해 어떤 위험이 있는지 알고 있어야 하며, 언제든지 이를 대처할 수 있어야 한다. 또 위험에 감수할 것인지를 자유롭게 결정할 수 있어야 한다. 하지만 포드는 핀토의 결함을 소비자에게 알리지 않았다. 이는 소비자의 권리를 침해한 것이며 소비자를 기만한 행위로 볼 수 있다. 둘째, 비용/편익 분석에서 사람 목숨에 가치를 메겼다. 사람의 가치는 돈으로 환산할 수 없다. 사람의 가치를 환산해 기업의 이윤과 비교한 것은 기업의 이익의 극대화를 위해 윤리를 위배한 것으로 볼 수 있다. 만약 사람의 가치를 목숨으로 메길 수 있다고 한다면, 피해자로 인한 가족의 슬픔과 상실감도 가치를 매겼어야 한다고 생각한다. 셋째, 편익을 분석 시 단기적으로 문제를 바라봤다. 포드는 편익을 분석할 때 단기적으로 발생한 사고에 대한 값만 계산을 했다. 핀토가 출시되면 그에 따른 사고가 분명히 발생하게 될 것이며, 연료탱크의 결함에 의한 사고도 있을 것이다. 핀토는 이에 대해 사고가 발생했을 시에 대한 피해자의 배상금만을 고려했다. 기업이 의도적으로 자료를 은폐할 경우에 사기로 고소당할 수 있다. 포드는 고소로 인해 많은 비용을 지불해야 할 수도 있다는 가능성은 전혀 고려하지 않았다. 또 기업은 고객으로부터 만들어지며, 기업이 오래 지속되기 위해서는 고객에 대한 서비스를 통해 신뢰도를 유지해야 한다. 핀토의 결함이 고객에게 알려졌을 때 고객 신뢰도 하락에 의해 기업 이미지가 타격을 입어 기업 가치가 하락하는 것에 대해서 포드는 고려하지 않았다. 실제로 포드는 기업의 이익 때문에 소비자 안전을 뒷전으로 미뤘다는 사실이 폭로되자 소비자로부터 신뢰를 잃고 기업 이미지에 큰 타격을 입었다. 넷째, 이윤을 극대화하기 위해 사회의 안전을 해치는 짓을 의도적으로 감행했다는 점이다. 비용/편익 분석이 아무리 옳았더라도, 기업의 이윤 창출을 위해 사회의 안전을 해치는 것은 윤리에 어긋나는 행동이다.

위의 내용을 종합해 필자는 포드사가 핀토의 결함을 알고 있었다면, 공학윤리 및 기업의 지속적인 이미지 유지를 통한 기업 이익 창출을 위해 안전 장치를 부착했어야 한다고 주장한다.

만약 이런 일이 발생하지 않기 위해서는 어떻게 해야 할까? 핀토 사건 이후 20여년 뒤 포드에서는 타이어 결함으로 인한 문제가 또 발생했다. 이는 포드가 기업의 이윤 창출을 위해 사회의 안전을 또 해쳤다는 것이다. 만약 핀토 사건 이후 기업의 이윤보다 사람의 가치가 더 중요하다는 윤리 교육을 포드에서 실시했다면, 이와 같은 사고는 줄어들지 않았을 것이지 않은가? 또 이에 대한 정부의 대처도 부적절하다. 만약 핀토 사건 이후 정부가 자동차 리콜 강화법을 도입했다면, 기업에서도 아무리 이윤 창출을 위해 결함이 있는 자동차를 출시하려고 하는 것에 대한 거부감이 들었을 것이다. 이후 같은 문제가 발생하지 않게 하기 위해서는 소비자가 자신이 이용하는 상품이 안전한지를 알 수 있게 하는 소비자 안전 인증 제도를 지속적으로 도입해야 한다고 주장한다.