

Copy of Declaration by Honda Engineer in Japanese with English Translation

(Names Removed)

7 pages total

アメリカ合衆国地方裁判所
フロリダ州南部地区
マイアミ支部

IN RE:


タカタエアバッグ製品
製造物責任訴訟

MDL No. 2599
マスターファイル番号 15-MD-2599-MORENO
14-24009-CV- MORENO
15-20664-CV- MORENO

本文書はすべての事件に関連する

の宣誓書

私、は以下を宣誓します:

 1. 私は、株式会社ホンダ技術研究所（「HGT」）によって、日本の栃木県にあるHRD施設で、研究員として雇用されています。私は、本宣誓書に記載される事実に関し個人的な知識をもち、それらについて証言する能力をえています。

2. 私は1998年から1999年後期まで、デュアル・ステージ・エアバッグ・インフレーターを含む運転席および助手席エアバッグ・モジュールのエアバッグ・モジュール開発の仕事をしていました。私は1997年から1999年までPSDIインフレーターの開発をしていたグループに配属されていました。私は、2000年に、主にサイド・カーテン・エアバッグ（「SCAB」）のモジュールに関する研究を始めました。およそ2011年からエアバッグ・モジュールのエイジングスペックに関する研究を始めました。現在も継続されている本プロジェクトは、社内で「FDNX」プロジェクトと指定されていました（その後、名前が変わり今はFE3Wになっています）。私は、試験の精度を維持または向上させると同時に、特にエアバッグ・モジュールのプラスチックおよび樹脂の経年保



管試験に必要とされる時間の削減方法に取り組んでいます。

3. エアバッグ・モジュール開発における私の責任の一端として、私は1999年10月16日にHGTにおいてタカタの試作品 PSDI エアバッグ・モジュール・アセンブリーの試験を行いました。

4. 同試験中にエアバッグ・モジュール・アセンブリー試作品内のインフレーター試作品が破裂しました。

5. ホンダの依頼に基づき、タカタは同不具合の原因を調べる根本原因調査を開始しました。タカタは、1999年10月25日付、コントロール番号AJ00893の「P-SDI (ASL 試作品) のバースト問題の原因と対策」と題する報告書をホンダに提出しました。同報告書においてタカタは、製造過程で発生した溶接不良が同不具合の根本原因であることを特定し、その判断根拠の詳細を報告しました。同報告書の時期、私はタカタが原因調査を十分に行ったと思わず、チームの他のメンバーに私が抱いた不確かな思いを表明しました。その時、私はエアバッグ・モジュール・アセンブリー試作品内のインフレーターに使われた推薬の構成成分について知りませんでした。

6. 2009年7月に初めて、米国においてホンダ車でPSDIインフレータの破裂が発生していたことをホンダの社員から聞きました。さらに、その時、私はこれらのインフレーターが硝酸アンモニウムベースの推薬を含んでいることを知りました。私は、硝酸アンモニウムの研究を始め、この研究に基づき、1999年10月に私が目撃した破裂は、市場で発生していた破裂と根本原因が同じであるという結論に達しました。

7. 2013年7月18日に、私は[REDACTED]と「Re:Fw:面談のお願い(8/5)-ITW」と題するEメールを交わしました。私は、同EメールがHON_TAK_INFL_00344941として提



出されていると理解しています。同Eメールで、私はタカタのインフレーターリコールの裏にある開発の真相を知っていると書きました。これは1999年10月16日の試作品破裂に言及したものです。私が[REDACTED]さんに2013年7月18日付のEメールを書いた時、1999年10月16日の破裂の根本原因はタカタのインフレーターリコールの根本原因と関係があり、1999年10月16日の破裂は後に市場で起きたタカタインフレータの破裂を予測するものであると信じていました。しかし現在私は、米国道路交通安全局、タカタ、ホンダ、およびその他OEMが特定した市場事象の根本原因について理解しています。彼らの所見に基づき、今では、私は自分が間違っていたことを、また市場事象の根本原因は1999年10月の試作品破裂の根本原因とは関係がないことを理解しています。市場の事象は、推薬が湿度へ暴露され、含水した同推薬に熱サイクリングが反復して生じたために起きた推薬のエイジング劣化の結果によるものです。1999年10月16日の破裂において問題となった推薬およびインフレータはどちらも環境エイジング劣化はなく、市場の事象に関係づけることはできません。現在入手できる情報に基づき、1999年10月16日の破裂はタカタインフレータのリコールの根本原因とは関係がないと今は信じています。

8. 私は、さらに2013年7月18日付のEメールで、今後4年の間にエイジングをSAE論文にして世界に発信し、全社のエイジングスペックを変えると書きました。

9. 私が[REDACTED]さんへのEメールで言及した「エイジングのSAE論文」は、エアバッグ・モジュール・アセンブリーのエイジングスペック、特に私がFDNXプロジェクトで行っていた作業を指しています。Eメール中の文言は、エアバッグ・インフレータまたは推薬のエイジングスペックに関係しているものでも、それを指しているものでも



ありません。私は、エアバッグ・インフレーターまたは推薬のエイジングスペックに関する仕事または研究に携わったことは今までありません。

10. タカタインフレーターのリコールに関係する米国訴訟の原告が私に証言録取を依頼したことを理解しています。私は、証言録取について承諾いたしません。

2017年6月 1 日署名





UNITED STATES DISTRICT COURT
SOUTHERN DISTRICT OF FLORIDA
Miami Division

IN RE:

**TAKATA AIRBAG PRODUCTS
LIABILITY LITIGATION**

MDL No. 2599
Master File No. 15-MD-2599-MORENO
14-24009-CV-MORENO
15-20664-CV-MORENO

THIS DOCUMENT RELATES TO
ALL CASES

DECLARATION OF [REDACTED]

I, [REDACTED], declare as follows:

1. I am employed by Honda R&D Co., Ltd. ("HGT") as Assistant Chief Engineer in the HRD facility in Tochigi Prefecture, Japan. I have personal knowledge of the facts stated in this Declaration and I am competent to testify to them.

2. From 1998 until late 1999, I worked in airbag module development for driver and passenger airbag modules containing dual stage airbag inflators. From 1997 until 1999, I was assigned to a group that worked on PSDI inflator development. In 2000, I began research primarily related to side curtain airbag ("SCAB") modules. In approximately 2011, I began research related to the aging specifications for airbag modules. This project, which continues today, was internally designated as the "FDNX" project (later the name was changed and currently it is called "FE3W"). Specifically, I am working on ways to reduce the time required for aging conditioning testing of the plastics and resins of the airbag module while maintaining or increasing the accuracy of the testing.

3. As part of my responsibilities in airbag module development, I conducted a test of a Takata prototype PSDI airbag module assembly that occurred at HGT on October 16, 1999.



4. During that test, the prototype inflator within the prototype airbag module assembly ruptured.

5. At Honda's request, Takata initiated a root cause investigation into the cause of this failure. Takata submitted a report to Honda entitled "Causes of the Burst Problem of P-SDI (ASL Prototype) and Countermeasures," Control No. AJ00893, dated October 25, 1999. In this report, Takata identified the root cause of this failure as a welding deficiency that occurred during manufacturing and detailed the basis for the determination. At the time of the report, I did not believe that Takata adequately investigated the cause and expressed my uncertainty to others on the team. At that time, I did not know the composition of the propellant used in the inflator within the prototype airbag module assembly.

6. In July 2009, I first heard through a Honda associate that ruptures of PSDI inflators were occurring in the United States in Honda vehicles. I also learned at that time that these inflators contained ammonium nitrate-based propellant. I began researching ammonium nitrate and concluded that, based on my research, the ruptures I had witnessed in October 1999 had the same root cause as the ruptures occurring in the field.

7. On July 18, 2013, [REDACTED] and I exchanged emails entitled "Fw: Meeting Request (8/5) - ITW," which I understand was produced as HON_TAK_INFL_00344941. In the email, I wrote that I knew the truth about the development behind Takata's inflator recalls. This is a reference to the October 16, 1999, prototype rupture. At the time I wrote my July 18, 2013, email to [REDACTED], I believed that the root cause of the October 16, 1999, rupture related to the root cause of the Takata inflator recalls, and that the October 16, 1999, rupture was predictive of later field ruptures of Takata inflators. However, I now have an understanding of the root cause of the field events as determined by the National Highway Traffic Safety Administration,



Takata, Honda, and the other OEMs. Based on their findings, I now understand that I was incorrect and the root cause of the field events is not related to the root cause of the October 1999 prototype rupture. The field events result from degradation of the propellant over a period of years due to exposure to moisture and repeated thermal cycling of the moist propellant. Neither the propellant nor the inflator at issue in the October 16, 1999, rupture had experienced any environmental aging, and so the events cannot be related. Based on the information currently available, I now believe that the October 16, 1999, rupture is not related to the root cause of the Takata inflator recalls.

8. I also wrote in the July 18, 2013 email, that in the next four years, I would have written an SAE paper on aging, disseminated it throughout the world, and changed the aging specifications of all companies.

9. My reference in my email to [REDACTED] to an "SAE paper on aging" refers to aging specifications for the airbag module assembly, specifically the work that I was doing on the FDNX project. The language in the email does not refer or relate to aging specifications related to the airbag inflator or propellant. I have never done any work or research related to airbag inflator or propellant aging specifications.

10. I understand that plaintiffs in the U.S. litigation related to the Takata inflator recalls have requested my deposition. I do not consent to give a deposition.

Executed on: June 1, 2017

By: [REDACTED]



平成 29 年 登簿 第 8 号
認 証

囑託人 [REDACTED] は、法定の手続に従って、本公証人の面前で、この証書の記載が真実であることを宣誓した上、これに署名した。

よって、これを認証する。

平成 29 年 6 月 1 日、本公証役場において

宇都宮市大通り4-1-18 宇都宮大同生命ビル7階
宇都宮地方法務局所属

公 証 人

佐藤孝明



Notary

Takaaki Sato

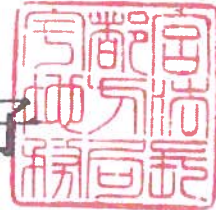
総公証 No. H29- 0185 号

証 明

この認証の付与は、在職中の公証人がその権限に基づいてしたものであり、かつ、その押印は、真実のものであることを証明する。

平成 29 年 6 月 1 日

宇都宮地方法務局長 境野智子



CERTIFICATE

This is to certify that the annexed Notarial Certificate has been executed by Notary, duly authorized and practising in Tochigi, Japan, and that the Official Seal appearing on the same is genuine.

Date June 1, 2017.

Tomoko Sakaino

Director of the Utsunomiya District Legal Affairs Bureau



Registered No. 8

CERTIFICATE

This is to certify that [REDACTED], residing at [REDACTED]
[REDACTED], swore
before me, in accordance with the legal procedure, that the
statement in the attached document is truthful, and he signed
the attached document in my very presence on this 1st day of
June 2017.

Notary

Takaaki Sato



TAKAAKI SATO

Utsunomiya-Daidoseimei Bldg. 7fl, 1-18,
Odori 4 chome Utsunomiya-shi, Tochigi-ken,
Japan

Utsunomiya District Legal Affairs Bureau



宣 誓 書

良心に従ってこの証書の記載が真実であることを誓います。

平成 29 年 6 月 1 日

氏名

