

Tank-Konstruktion unterm Kofferraum: "Probleme" bei Heckunfall?

Post by "aggiepack" of May 12th 2010, 1:11 pm

Fakt ist zunächst einmal, daß der zuständige Richter in erster Instanz das Votum der Geschworenen teilweise korrigiert hat. Nachdem die Ausgangsentscheidung auf allen Titelseiten zu finden war, fand die anschließende Entscheidung des Ausgangsgerichtes kaum noch Beachtung <http://articles.latimes.com/2000/dec/07/local/me-62370>. Danach wurde die Verurteilung zu USD 107 Millionen zugunsten der Opfer durch den Richter bestätigt. Den Anteil der punitive damages, den die Geschworenen auf USD 4,8 Milliarden festgesetzt hatten, reduzierte der Richter auf USD 1,09 Milliarden. Wenig überraschend ging GM gegen dieses Urteil in die Berufung. Dort wurde der Fall dann im Juli 2003 zu nicht bekannten Konditionen verglichen. Dies ist nicht unüblich. Riesenbeträge in der ersten Instanz, in der Berufung geht es dann für die betroffenen Hersteller in der Regel dann glimpflicher aus.

Der ähnlich gelagerte Ford Pinto-Fall aus dem Jahre 1972 war vergleichsweise "billig". Erstinstanzlich wurde den Klägern ein Schadensersatz von rund USD 3 Millionen zugesprochen, außerdem setzte die Jury punitive damages von USD 125 Millionen fest. Auch hier hat der erstinstanzliche Richter dann den Betrag der punitive damages radikal reduziert, und zwar auf USD 3,5 Millionen. Ford ging hiergegen in Berufung, die erfolglos blieb (**Grimshaw v. Ford Motor Company** 119 Cal.App.3d 757)

Auch strafrechtlich spielte der Pinto dann Jahre später noch einmal eine Rolle im Fall State v. Ford Motor Co., Cause No. 11-431 (1980).