

Haftungsrisiken bei Aufträgen aus dem amerikanischen Rechtsraum

Bei der Prüfung einer Haftung für die Tätigkeit von Ingenieuren muss unterschieden werden zwischen ihrer vertragsgemäßen (contract liability), ihrer deliktsrechtlichen (tort) und ihrer strafrechtlichen Haftung (criminal liability). Die vertragsgemäße Haftung basiert in erster Linie auf dem zwischen dem Auftraggeber und dem Auftragnehmer abgeschlossenen Vertrag. Hier bestehen Gestaltungsmöglichkeiten, die unter II unten im Einzelnen dargestellt werden. Allgemeine juristische Probleme der Rechtsverfolgung in den USA werden unter III dargestellt, bevor die strafrechtliche Haftung am Ende noch unter IV kurz gestreift wird.

Was die vertragsgemäße und die deliktsrechtliche Haftung anbelangt, muss zwischen der Beziehung Auftraggeber und Auftragnehmer, einerseits, und der Beziehung Auftragnehmer zu Dritten, andererseits, unterschieden werden.

In der Beziehung Auftraggeber und Auftragnehmer liegt regelmäßig ein Vertrag vor. In der Beziehung zu Dritten fehlt es an solchen. Die deliktsrechtliche Haftung gilt grundsätzlich gegenüber Dritten. Mit diesen Dritten besteht grundsätzlich kein Vertrag und somit auch keine Möglichkeit, sie einzugrenzen oder auszuschließen. Es bestehen lediglich Möglichkeiten der Schadensbegrenzung. Anders gilt dies für die vertragsmäßige Haftung. Hier bestehen umfangreiche Möglichkeiten der Haftungseingrenzung bzw. –reduktion.

I. Deliktsrechtliche Haftung (tort)

Die Deliktsrechtliche Haftung basiert grundsätzlich auf dem Recht der unerlaubten Handlung (tort law). Sie ist unterschiedlich von Einzelstaat zu Einzelstaat, wobei in den verschiedenen Staaten grundsätzlich dieselben oder annähernd dieselben Prinzipien angewendet werden.

1. Allgemeine Haftung für fahrlässiges Verhalten (negligence)

Haftung für fahrlässiges Verhalten (negligence) muss schließlich von der verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung (strict liability in torts) bei fehlerhaften Produkten unterschieden werden. Bei der Haftung nach allgemeinem Fahrlässigkeitsrecht muss der Geschädigte die folgenden vier Elemente darstellen:

- eine Pflicht (duty) des Ingenieurs
- einen Verstoß dagegen (breach)
- eine adäquate Verursachung (proximate cause) und
- dadurch verursachter Schaden (damages)

Ein Kläger muss all diese vier Kriterien darstellen.

Ein Beklagter ist danach haftbar, wenn er eine Sorgfaltspflicht gegenüber dem Kläger verletzt hat und die Pflichtverletzung die adäquate Ursache des Schadens ist, der beim Kläger eingetreten ist. Die wichtigste Pflicht ist dabei die Pflicht zur Ausübung angemessener Sorgfalt.

Die Pflichtverletzung ist definiert als das der Mangel, die angemessene Sorgfalt nach den von der Gesellschaft entwickelten Standards auszuüben.

Die weitere Voraussetzung des adäquaten Ursachenzusammenhangs (proximate cause) verlangt mehr als bloße Verursachung. Sie erfordert eine annähernde Beziehung der Pflichtverletzung zu dem eingetretenen Schaden.

Die Haftung für fahrlässiges Handeln eines Ingenieurs kann hiervon nicht wesentlich unterschieden werden. Auch hier ist eben eine Pflicht, ihre Verletzung, die adäquate Verursachung und der Schaden maßgebend. Dabei ist die Pflichtverletzung definiert als der Mangel, die professionellen Dienstleistungen so auszuüben, dass der Grad von Geschick und Erfahrung, wie üblicherweise angewendet unter den Mitgliedern der entsprechenden Profession, hier also der Ingenieure, verletzt wird und dies dann eben zu einem Schaden desjenigen führt, der auf diesen Leistungen aufsetzt. Mit anderen Worten: Es liegt ein Verstoß gegen „professionell negligence“ dann vor wenn man nicht den üblichen Standard von Sorgfalt und Kompetenz einhält, der an die Mitglieder einer Berufsgruppe, hier also der Ingenieure anzustellen ist. Letztlich ist dies eine Sachverständigenfrage.

Selbstverständlich kann auch ein Pflichtverstoß dann vorliegen, wenn kein Schaden eintritt. Auch dann kann es sich um ein fahrlässiges Handeln handeln. Es macht das Verhalten dann nicht weniger fahrlässig, sondern lediglich weniger kostenpflichtig.

2. Strict liability in tort (Gefährungs- oder Produkthaftung)

Dieser Haftung für allgemeines fahrlässiges Handeln muss die strikte Gefährungs- oder Produkthaftung (strict liability in torts) gegenübergestellt werden. Diese wird gerade in den USA angewendet für Produkte die „mangelhaft“ sind. Diese Haftung wird dabei angewendet unabhängig davon, ob der beklagte Ingenieur fahrlässig gehandelt hat oder nicht. Hier haben die US-Gerichte folgende Regeln aufgestellt:

- Das Produkt befand sich in einer mangelhaften Zustand (defective condition), wobei der Mangel sowohl durch die Herstellung, den Zusammenbau, aber auch durch das Design oder die Warnhinweise oder sogar durch das Marketing hervorgehoben werden können.

- Das Produkt befand sich in dem Vertriebs- oder Geschäftsbereich (stream of commerce), der das Produkt herstellt oder es vertreibt, also Hersteller, Unterlieferant, Großhändler usw.

- Das Produkt war mangelhaft, als es die Hände des Beklagten verlassen hat. Das Produkt sollte den Kläger ohne größere Änderung erreichen.

- Der Mangel hat Schäden bei dem Kläger verursacht.

Dabei kann die strikte Gefährdungshaftung sogar soweit gehen, dass auch dann gehaftet wird, wenn das Produkt unvorhergesehen missbräuchlich eingesetzt worden oder wenn es geändert worden ist. Hierzu zitiere ich gern folgendes Beispiel:

Für den Einsatz eines Rasenmähers wurde ein Hersteller aufgrund mangelnder ordentlicher Warnhinweise deshalb in Anspruch genommen, weil mit dem Rasenmäher auch eine Hecke geschnitten wurde und sich dabei der Verwender verletzt hat.

In den USA werden diese Prinzipien der Gefährdungshaftung recht strikt eingesetzt. Einer der Gründe hierfür ist die sog. „deterrence“, also die Abschreckung. Die Gefährdungshaftung soll die Produkte sicherer machen.

Ein weiteres Argument ist, dass die Gefährdungshaftung die Verantwortlichkeit für Schäden weiter verteilt, also nicht nur der Hersteller haftbar ist, sondern auch der Großhändler und alle weitere, die in den Vertriebskette eingeschaltet sind. Einer der Gründe, warum die Gerichte hier sehr großzügig sind, ist, dass der Hersteller, aber auch der Ingenieur oder auch der Großhändler sich versichern können.

Die strikte Gefährdungshaftung führt zur Haftung derjenigen, die die Sicherheit des Produktes kontrollieren. Dabei knüpft die Haftung an die Charakteristika des Produktes selbst an, nicht an ein unvernünftiges oder fahrlässiges Handeln des Ingenieurs oder Herstellers.

Die Gefährdungshaftung besteht dabei neben der Haftung wegen Fahrlässigkeit. Ein Vorgehen aufgrund des einen Rechtsinstituts, also z. B. aufgrund fahrlässiger Handlung, schließt ein Vorgehen aus dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung nicht aus.

Viele der vorgenannten Erwägungen gelten in den verschiedensten Gerichtskreisen, u. a. auch in der Bundesrepublik. Etwas weitergehend ist insoweit die doch sehr weitgehende strikte Gefährdungshaftung (strict liability in torts), wie sie in den USA entwickelt worden ist. Die zwei folgenden Beispiele, die ich auch aus einem Aufsatz von Nichols, A Design Engineer's view of liability in engineering: Negligence and other potential liabilities, habe, sollen dies illustrieren.

Das erste Beispiel betrifft einen Automobilhersteller. Ingenieure dieses Herstellers haben eine neue Bremse entwickelt, die sich „der Stopper“ nennt. Die Gesellschaft verlässt sich dabei auf anerkannte Design-Methoden und Herstellungstechniken für ihr Bremsensystem. Dies kostete sie sehr viel Geld, aber die Gesellschaft ging davon aus, dass die erweiterte Sicherheit dies wert ist.

Der Stopper erwies sich auch als ein Erfolg. Nichts desto Trotz fand sich der Automobilhersteller plötzlich in der Rolle der Beklagten wieder, weil in einem Fall die Bremse versagte, obwohl Sachverständige sowohl für den Kläger als auch für den Beklagten aussagten, dass die Ingenieure und andere Verantwortliche bei der Gesellschaft sorgfältig bei dem Entwurf, der Herstellung und der Auslieferung der Bremsen arbeiteten. Die Sachverständigen bekundeten weiterhin, dass unabhängig davon, wie sorgfältig die Gesellschaft arbeitet, eine von 200.000 Bremsen einen Fehler aufweisen wird im Hinblick auf Materialmängel, die eine Gesellschaft weder technisch noch wirtschaftlich ausschließen kann. Die geschickte Entwicklung (clever de-

sign) der Gesellschaft führte zudem dazu, dass nur in einem von fünf Ausnahmefällen dies wirklich zu einem Sicherheitsproblem führen würde.

In diesem Fall wird man eine fahrlässige Haftung der Gesellschaft sicherlich ablehnen können. Die Gesellschaft und ihre Ingenieure handelten sicherlich kompetent und sorgfältig.

Nach den Regeln der strikten Gefährdungshaftung ist das Ergebnis jedoch anders. Die Gesellschaft produzierte ein Produkt, das mangelhaft war (mangelhafte Bremse). Das Produkt („The Stopper“) sollte den Endverbraucher ohne Änderung erreichen (schließlich wurde es als komplettes Automobil und nicht als ein Automobilzubehör verkauft) und der Mangel war die nächstliegende Ursache für die Verletzung des Klägers. Unter Gefährdungshaftungsgesichtspunkten ist die Gesellschaft damit sehr wohl haftbar, obwohl keiner Fahrlässigkeit (negligence), Schlechtleistung (malpractice), berufliches Fehlverhalten (professional misconduct) oder mangelnde Kompetenz geltend machen konnte. Gefährdungshaftung kann auch als „unverschuldetes (no fault) System“ gesehen werden.

Das zweite Beispiel hat einen realen Hintergrund. Während das erste Beispiel einen Materialfehler betraf, betrifft das zweite Beispiel einen Designfehler. Die Frage war hier, ob ein Beklagter haftbar gemacht werden kann aufgrund eines Designs, das dem Stand der Technik entsprach.

In dem Fall verkaufte ein Boothersteller ein 16-Fuß-Boot (ein sog. „bass boat“) an den verstorbenen Ehemann der Klägerin. Der Ehemann fuhr mit dem Boot über einen Baumstumpf und die Änderung der Geschwindigkeit warf ihn aus dem Boot. Das Boot lief aber weiter, fuhr eine Kurve und der Propeller des Bootes traf und tötete den Fahrer. Die Witwe machte nun unter anderem geltend, dass das Boot mangelhaft entworfen worden war, weil es nicht einen „kill-switch“ hatte, der den Motor des Bootes automatisch abdrehte, wenn der Fahrer sich nicht auf dem Sitz befand.

Dies ist auch ein gutes Beispiel, wie Verfahren in den USA verlaufen.

Die Jury (besetzt aus Laienrichtern) in dem Trial Court fand nicht, dass das Boot mangelhaft war, weil ein kill-switch fehlte. Für mich ist dies etwas erstaunlich, weil die mit Laien besetzten Gerichte häufig dazu tendieren, eher die Verantwortlichkeit des Herstellers oder Entwicklers anzunehmen. Im gegebenen Fall war es aber so.

Das Berufungsgericht (Court of Civil Appeals) entschied, dass das Fehlen eines kill-switch zwar nicht dazu führte, ein fahrlässiges Verhalten anzunehmen, aber nicht ausreichte, um festzustellen, ob das Boot wirklich im Sinne der Regeln über die strikte Gefährdungshaftung fehlerfrei war. Das Gericht entschied, dass das erstinstanzliche Gericht, also der Trial Court, einem Irrtum unterlag, als es entschied, dass die Beklagte darstellen und beweisen durfte, dass keine kill-switches für ähnliche Boote existierten, als das Boot hergestellt und verkauft wurde, mit anderen Worten also das Boot dem Stand der Technik entsprach. Die Kläger wiesen insoweit nach, dass es nämlich bei Rennbooten üblich war, einen solchen automatischen Abschalter (kill-switch) einzubauen. Sie konnten auch nachweisen, dass zwischenzeitlich selbst der Beklagte diesen automatischen Abschalter einbaute. Demgemäß entschied das Berufungsgericht, dass das Boot einen Design-Fehler hatte und hob die Entscheidung

der 1. Instanz auf und entschied, dass das Design des Bootes unangemessen gefährlich nach den Regeln der strikten Herstellerhaftung war.

Der texanische Supreme Court wiederum hob das Urteil des Berufungsgerichts auf und bestätigte das erstinstanzliche Gericht. Der Supreme Court entschied, dass Üblichkeit („Custom“) von „Stand der Technik“ oder „state of the art“ unterschieden werden muss. Der Stand der Technik im Hinblick auf ein spezielles Produkt bezieht sich auf die technischen Gegebenheiten zum Zeitpunkt seiner Herstellung. Diese technischen Gegebenheiten schließen die wissenschaftlichen Erkenntnisse, die wirtschaftliche Machbarkeit und die praktische Umsetzbarkeit zum Zeitpunkt der Herstellung des Produktes ein. Obwohl automatische Abschalter (kill-switches) technisch möglich waren (Rennboote), wurden deshalb der Hersteller und die Entwickler nicht für haftbar angesehen.

Dieser in Texas 1980 entschiedene Fall ist ein gutes Zeichen dafür, dass Ingenieure nicht nur für die Praxis unterhalb der üblichen beruflichen Standards verantwortlich gemacht werden können, sondern dass sie auch rechtlich haftbar gemacht werden können, die mangelhaft sind („unreasonably dangerous“; unangemessen gefährlich) selbst bei Fehlen von Fahrlässigkeit.

Haftung unter Fahrlässigkeitsgesichtspunkten setzt voraus, dass ein Ingenieur einer Pflicht unterliegt, angemessene Sorgfalt walten zu lassen und dass er entsprechend für die Verletzung dieser Pflicht verantwortlich gemacht werden kann, wenn dies der adäquate Grund für den Eintritt von Schäden bei Anderen ist. Nach den Grundsätzen der strikten Produkthaftung können jedoch Ingenieure auch ohne Fahrlässigkeit (negligence) haftbar gemacht werden für mangelhafte Produkte (unangemessen gefährlich: unreasonably dangerous), wenn sie einen Schaden bei Dritten hervorriefen.

Gerade der Bootsfall zeigt, dass Ingenieure eine Eigenverantwortlichkeit haben jenseits einfacher und akzeptierter Praktiken. Ingenieure sind verpflichtet, wissenschaftliche Kenntnisse, wirtschaftliche Machbarkeit und die Praktikabilitäten der Umsetzung bei der Verbesserung der Produktsicherheit unter einen Hut zu bringen. Die Frage ist, wie weit geht diese Verantwortlichkeit bei der Entwicklung von Konstruktionen. In dem Bootsfall war der Mangel nicht ein Produktfehler, der dazu führe, dass das Produkt nicht so wie entwickelt funktionierte. Der behauptete Fehler war vielmehr, dass das Boot genau so funktionierte wie entwickelt (allerdings ohne den automatischen Absteller).

In den vergangenen 20 Jahren ist der Bootsfall heftig kritisiert worden. Er würde heute mit großer Wahrscheinlichkeit in den USA nicht mehr so entschieden werden. Die Verpflichtung eines Ingenieurs geht dabei nicht nur so weit, Praktiken unterhalb des allgemein Üblichen zu vermeiden, sondern ein Ingenieur wird heute auch als verpflichtet angesehen, den Stand der Technik zu verbessern, insbesondere im Hinblick auf Sicherheit unter den gegebenen technologischen und wirtschaftlichen Beschränkungen.

In den vergangenen 20 Jahren ist die Entwicklung gerade vor dem Hintergrund sozialer Erwartungen vor allem im Hinblick auf Produktsicherheit und sichere Leistungen sowohl unter der Fahrlässigkeitstheorie als auch unter der Theorie der Produkthaftung vorangeschritten. Das Recht in den einzelnen Bundesstaaten der USA ist

zunehmend geprägt von einer sozialen Intoleranz gegenüber Entwicklungsfehlern, die Schäden bei denen verursachen, die ein entworfenes (engineered) Produkt benutzen. So schließt z. B. Motorola den folgenden Wortlaut in seinen Entwicklungsprozess mit ein:

„Identify the physical and functional requirements of the end product, which are necessary to satisfy the requirements of:

- customer's intended use of the product;
- foreseeable misuse of the product;
- environment in which the product is used.“

Oder in meiner Übersetzung:

„Zu identifizieren sind die physikalischen und funktionellen Erfordernisse des Endproduktes, die notwendig sind um den folgenden Bedürfnissen zu genügen:

- beabsichtigte Benutzung des Endproduktes durch den Verbraucher;
- vorhersehbarer Missbrauch des Produktes;
- Umweltbedingungen, unter denen das Produkt genutzt wird.“

Mit anderen Worten muss also ein Ingenieur heute auch ein Produkt so entwerfen, dass es nicht vorhersehbar missbraucht werden kann; mein ganz anfangs – mehr Spaß halber - erwähnter Rasenmäherfall ist scheinbar immer weniger fernliegend. Die Frage ist nicht, ob ein Ingenieur verantwortlich ist, weniger gefährliche Entwicklungscharakteristiken eines Produktes zu reduzieren, die Frage ist vielmehr, wie weit diese Verantwortlichkeit geht. Im Zweifel in den USA eher weitgehend.

3. Keine Haftungsbeschränkung gegenüber Dritten

Anders als bei der Haftung gegenüber seinem Auftraggeber, kann man hinsichtlich der Haftung gegenüber Dritten nicht viel tun. Sinnvoll ist es auf jeden Fall aber, eine Kapitalgesellschaft zwischenschalten, die – auch wegen des besseren Standings auf dem US Markt – sinnvollerweise als US-Gesellschaft gegründet wird. Dies kann sowohl im Form einer Incorporated (Inc.) als auch einer LLC erfolgen. Häufig sind LLCs, also Limited Liability Corporations, aus Sicht deutscher Investoren vorzugswürdig, wobei US Anwälte eher zur Gründung einer Incorporated raten.

Eine LLC findet keine Entsprechung im deutschen Gesellschaftsrecht. Je nach vertraglicher Ausgestaltung kann die Ähnlichkeit mit einer Kommanditgesellschaft oder mit einer GmbH überwiegen. Seit 1997 können die Gesellschafter der LLC, die sog. „members“ wählen, ob die Gesellschaft für Zwecke der US-Besteuerung als Personengesellschaft oder als Körperschaft behandelt wird. Wird nicht ausdrücklich für die Einordnung als Körperschaft optiert, gilt die LLC als Personengesellschaft.

Nicht unkritisch sind allerdings unsere bisherigen Erfahrungen mit US-Beteiligungen mittelständischer deutscher Firmen. Sie belegen eher ein frustrierendes Ergebnis, nämlich:

- Enttäuschte Erwartungen;
- Vertrauensverlust;
- Streitigkeiten, die wegen der hohen US-Anwaltskosten auf deutscher Seite nicht abschließend erfolgreich verfolgt werden konnten

Dies gilt aber speziell für 50%-Beteiligungen. Von der Aufnahme eines US-Partners würden wir Ihnen daher eher abraten.

4. Berufshaftpflichtversicherung

Ein ganz wichtiger Aspekt ist schließlich die Frage der ausreichenden Vermögensschadenshaftpflichtversicherung. Diese sollte natürlich auch Produkthaftungsansprüche umfassen, soweit die Produkthaftung auf einem fehlerhaften Ingenieurdesign oder einer fehlerhaften Ingenieurentwicklung beruht. In erster Linie würden wir Ihnen empfehlen, dies mit Ihrer hausüblichen Berufshaftpflichtversicherung abzuklären. Darüber hinaus gibt es einige, allerdings wenige, Versicherer, die gerade im internationalen Bereich entsprechende Kenntnisse und Erfahrungen haben. Dies sind vor allem die Gerling Versicherungen, aber auch HDI und Allianz.

II. Vertragsgemäße Haftung

Anders als die deliktsrechtliche Haftung lässt sich die vertragsmäßige Haftung eher regeln und daher eingrenzen.

Konstruktionsaufträge von amerikanischen Auftraggebern neigen dabei dazu, sehr ausführlich zu sein. Dies liegt im Wesentlichen an den Grundprinzipien des sog. „Common law“, wonach das Recht im Wesentlichen durch Richterrecht geprägt ist und man deshalb immer nach Bezugsfällen sucht, und viel weniger auf das Gesetzesrecht zurückgreift. Da dann doch umfangreicher Regelungsbedarf besteht, zeichnen sich Verträge im anglo-sächsischen Bereich dadurch aus, dass sie eben wesentlich detaillierter sind als vergleichbare Verträge nach deutschem Recht. So ist es nicht untypisch, zunächst mehrere Seiten Definitionen vorzufinden, bevor dann die Pflichten des Auftraggebers und des Auftragnehmers näher spezifiziert werden. Auch hier gilt ähnlich wie in deutschen Aufträgen, dass vor allem großer Wert gelegt wird auf die Leistungsbeschreibung und die nach Möglichkeit zu erzielenden Ziele. Hier sollte man sehr viel Wert auf sehr genaue und detaillierte Regelungen setzen. Umgekehrt sollten nach Möglichkeit Garantien, auch Beschaffenheitsgarantien vermieden werden, wenn dies möglich ist.

Neben diesen Fragen der Leistungsbeschreibung und der Zieldefinition, sollten aus meiner Sicht in den Vertrag vor allem folgende Regelungen verhandelt werden bzw. nach Möglichkeit aufgenommen werden:

1. Haftungsbeschränkung

Es sollte versucht werden, das Haftungsrisiko gegenüber dem Auftraggeber soweit als möglich einzuschränken. In Verträgen ist entsprechend der amerikanischen Rechtspraxis die Vertragsfreiheit noch wesentlich größer als nach deutschem Recht. Wenn ich insoweit von amerikanischer Rechtspraxis spreche, dann muss erwähnt werden, dass es keine einheitliche amerikanische Rechtspraxis gibt, sondern dass die jeweiligen 50 Bundesstaaten ihr jeweils eigenes Gesetzesrecht haben und daher auch insoweit durchaus unterschiedliche Praktiken bestehen. Im Grundsatz wird man jedoch sagen können, dass das Recht der Vertragsfreiheit durchaus umfassend ist und daher auch durchaus umfassend zur Geltung kommt, während nach deutschem Recht es nicht ausgeschlossen ist, dass der Wirksamkeit einer Klausel dann plötzlich

der Sittenwidrigkeitseinwand oder der Einwand des Verstoßes gegen Treu und Glauben entgegengehalten wird.

In amerikanischen Verträgen finden sich nicht selten Klauseln wie diese, die zum Teil noch wesentlich weitergehend gestaltet und ausgebaut werden können:

“Neither party shall be liable to the other party for loss of use of any works, loss of profit, loss of any contract or for any indirect or consequential loss or damage which may be suffered by the other party in connection with this contract. The total liability of the contractor to the employer in order or in connection with the contract are not to exceed \$. Employer shall indemnify and hold Contractor and its employees harmless against all such claims. This sub-clause shall not limit liability in case of fraud, reckless misconduct by the defaulting party.”

Haftungsbeschränkungen werden vom Unternehmen wegen der schweren Überschaubarkeit mittelbarer Schäden (auch Folgeschäden) und der Grenzen der Versicherbarkeit grundsätzlich angestrebt. Andererseits gibt es durchaus wichtige Argumente auf Seiten des Auftraggebers, zurückhaltend beim Zugeständnis solcher Haftungsbeschränkungen zu sein. In dem Beispiel wird grundsätzlich die Haftung für indirekte oder Folgeschäden ausgeschlossen. Problematisch bleibt bei einer derartigen Regelung zur Haftungsbeschränkung die Frage der Abgrenzung von direkten und indirekten Schäden, sogenannte Mangelschäden und Mangelfolgeschäden. Eine abschließende Regelung sämtlicher Zweifelsfragen durch eine Definition im Vertrag erscheint ebenso unmöglich wie bei dem Begriff der höheren Gewalt.

Inwieweit eine entsprechende Klausel allerdings durchgesetzt werden kann, ist in erster Linie eine Frage der Marktmacht. Wenn sie jedoch durchgesetzt werden kann, ist dies sicherlich im Verhältnis zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer, also ihrer Gesellschaft.

2. Rechtswahl

Grundsätzlich tendieren US-Auftraggeber dazu, die Geltung US-Rechts zu vereinbaren, wobei dann wieder unterschieden werden muss, zwischen dem Bundesrecht und dem Recht des einzelnen Bundesstaates. Aus Sicht eines deutschen Auftragnehmers wird dem in der Regel mit großem Misstrauen begegnet. Der deutsche Auftragnehmer ist versucht, die Geltung deutschen Rechts zu vereinbaren.

Auch hier gilt wiederum, dass nicht einfach grundsätzlich gesagt werden kann, US-Recht oder das Recht eines US-Bundesstaates ist für den Auftragnehmer ungünstiger als deutsches Recht. Im Einzelfall kann dies durchaus unterschiedlich sein. Ich hatte den Fall eines Vertriebsvertrages, bei dem der deutsche Konzern auf der Geltung deutschen Rechts bestand. Dies war dann wesentlich ungünstiger, als wenn US-Recht vereinbart worden wäre, weil es eben nach US-Recht z. B. keinen Ausgleichsanspruch für Handelsvertreter oder Vertriebshändler gibt. Auch hier muss deshalb im Einzelfall geprüft werden, welches Recht zu vereinbaren ist.

Grundsätzlich wird sich jedoch US-Recht deswegen nicht anbieten, weil es im US-Recht möglich ist, Strafschadensersatz (sog. punitive damages) zu gewähren. Danach kann Strafschadensersatz von einem US-Gericht zugesprochen werden, der „wesentlich“ weitergeht als zum Ersatz des Schadens erforderlich ist.

3. Schiedsgericht oder ordentliche Gerichtsbarkeit

Es ist dann eine Frage, ob in einem Vertrag besser Schiedsgerichtsbarkeit oder ordentliche Gerichtsbarkeit vorzusehen ist. Erfahrungsgemäß ist es aus unserer Sicht sinnvoller, in internationalen Verträgen die Vereinbarung der Entscheidung durch ein Schiedsgericht vorzusehen als sich auf die nationalen Gerichte zu verlassen. Dies gilt insbesondere dann, wenn es sich um komplizierte Sachverhalte handelt. Es ist dann die Chance größer, zu erreichen, dass das Schiedsgericht mit entsprechenden Experten besetzt werden kann.

Eine weitere Frage ist dann, wie dieses Schiedsverfahren beschaffen sein soll. Hier ist daran zu denken, dass man eine der üblichen Schiedsgerichtsordnungen wählt, also der ICC, der DIS oder der AAA. Während es sich bei ICC um eine eher internationale Institution handelt, ist die DIS eine eher deutsche Institution und ist umgekehrt AAA eine rein amerikanische Institution.

Ein weiteres Problem ist sodann die Frage, an welchem Sitz das Schiedsgericht zu tagen hat. Häufig würde ich auch darauf abstellen, ob der Platz des Schiedsgerichts und das anwendbare Recht auseinanderfallen bzw. homogenisiert werden können. Es ist aus meiner Sicht nämlich nicht sinnvoll, z. B. ein Schiedsverfahren mit Sitz in England vorzuschreiben, wo deutsches Recht oder Schweizer Recht gilt. Das macht die Rechtsanwendung auch durch die Schiedsrichter unnötig schwierig. Sie müssen die entsprechende Rechtskunde gegebenenfalls durch Universitätsgutachten einholen. Hier würde ich eher auch im Interesse der Zügigkeit des Verfahrens dazu tendieren, Sitz des Schiedsgerichts und die Rechtswahl parallel laufen zu lassen, auch wenn dies nicht unbedingt nicht immer einer der Aspekte ist, der im Vordergrund der Verhandlungen steht. Häufig genießen diese sogenannten „boiler plate“-Bestimmungen ja auch ein „Stiefmütterchensein“. Sie werden in den letzten Minuten von Vertragsverhandlungen verhandelt und häufig wird dabei diese Thematik nicht genügend vertieft.

Falls der US-Kunde nicht bereit ist, einer Schiedsgerichtsvereinbarung zuzustimmen, und auf der Vereinbarung eines US-Gerichtsstandes besteht, sollte man darauf achten, dass man zumindest das Gericht in einer Stadt wählt, die mit internationalen Fällen Erfahrung hat, also z. B. New York City. Dort hat man doch eine bessere Chance auf ein vernünftiges Urteil als bei einem kleinen Gericht in einer kleinen Stadt irgendwo in den USA, vor allem wenn es sich um ein Jury-Trial handelt.

4. Mediation

Aus diesem Grund kommen auch häufig Mediationsklauseln durchaus zu kurz in entsprechenden Verträgen. Dies sollte eine nicht geringe Rolle spielen. Meine Erfahrung mit Mediationsverfahren sind zunehmend auch in Wirtschaftssachen positiver. Es wäre also durchaus sinnvoll, eine Mediationsklausel aufzunehmen, wonach eine Mediationsverfahren zwingend einem Gerichts- oder Schiedsgerichtsverfahren vorzuschalten ist.

III. Gerichtsverfahren in den USA

Das letzt erwähnte Mediationsverfahren macht speziell auch deshalb Sinn, weil dadurch ein Gerichtsverfahren eventuell ganz vermieden werden kann.

1. Contingent fee

Gerichtsverfahren in den USA können sehr teuer sein. Häufig sind die Geschädigtenanwälte nämlich bereit auf einer sogenannten „contingent fee“-Basis zu arbeiten, während die beklagten Gesellschaften oft gezwungen sind, renommierte Kanzleien zu nehmen, die nur auf Stundensatzbasis tätig werden. Contingent fee bedeutet: „Erfolgshonorar“, etwas was nach Deutschem Anwaltsrecht noch immer nahezu unzulässig ist. In den USA aber ist es so, dass vor allem Geschädigtenanwälte häufig auf dieser Basis tätig werden, was dann dazu führt, dass sie immens hohe Schäden geltend machen in der Hoffnung dass in einem von mehreren Fällen schon etwas hängen bleibt und sie damit auch Ausfälle in den anderen Verfahren finanzieren können.

2. Pre-trial discovery

US Zivilprozesse zeichnen sich durch die Durchführung eines pre-trial discovery aus. Die ist ein Beweis- und Beweisermittlungs-Verfahren zwischen Klagerhebung und mündlicher Verhandlung. Es unterliegt weitgehender Parteiherrschaft in den USA. Dabei werden z. T. exzessive Fragenlisten von den jeweiligen Gegenanwälten vorgelegt, die den Charakter von Ausforschungsbeweisen haben, die aber beantwortet werden müssen. Mit diesen Fragen und den Antworten darauf wird man dann in dem Gerichtsverfahren, also insbesondere im Verfahren vor einer Jury konfrontiert.

3. Stundensätze

Den Unternehmen bleibt häufig nichts anderes übrig, als mit ihrer Verteidigung renommierte Kanzleien zu beauftragen. Diese werden in aller Regel aber nur auf der Basis des Zeitaufwandes tätig.

Die Stundensätze in den USA schwanken zwischen 150 \$ für einen Anfängeranwalt bis hin zu nahezu 1000 \$ pro Stunde für entsprechend erfahrene Anwälte. Da häufig dann bei Besprechungen und Gerichtsverhandlungen mehrere Anwälte für die beklagte Partei tätig werden, kann ein Verfahren entsprechend teuer werden. Insoweit ist auch hier mit der Haftpflichtversicherung bereits im Vorfeld abzuklären, inwieweit diese bereit ist, hier die entsprechenden Verfahrenskosten zu übernehmen.

4. Kostenerstattung

Insoweit ist auch darauf hinzuweisen, dass üblicherweise in den USA jede der Parteien die Kosten ihrer eigenen Anwälte trägt, also auch dann, wenn sie im vollem Umfang gewinnen sollte. Auch in diesem Fall ist grundsätzlich eine Kostenerstattung somit nicht möglich. Ausnahmen gelten in verschiedenen Einzelstaaten dann, wenn eine Klage oder eine Verteidigung besonders rechtsmissbräuchlich (abuse) war. Ein Ausnahmefall ist allerdings nur in den wenigsten Fällen darstellbar. Es ist umso bitterer als die Prozesskosten, die im US-amerikanischen Zivilprozess entstehen, erfahrungsgemäß weit über denjenigen liegen, die nach deutschem Recht für einen vergleichbaren Prozess anfallen würden.

5. Durchsetzung von US-Urteilen in Deutschland

Ein US-Urteil muss, um in Deutschland vollstreckbar zu sein, anerkannt und für vollstreckbar erklärt werden. Dies ist in der Regel ein eigenes Verfahren an dem für den Sitz der beklagten Gesellschaft zuständigen Landgericht, also in Ihrem Fall in Augsburg. Es handelt sich hier um ein ordentliches zivilprozessuales Verfahren, bei dem allerdings der Rechtsstreit nicht völlig neu aufgerollt wird. Das Gericht prüft im wesentlichen nur mehr folgendes:

- Zuständigkeit des US-amerikanischen Gerichts für den Rechtsstreit
- liegen Anhaltspunkte dafür vor, dass eine unzureichende Verteidigungsmöglichkeit bestand
- Unvereinbarkeit mit einem hier erlassenen oder einem anzuerkennenden früheren ausländischen Urteil
- Verbürgung der Gegenseitigkeit (im Fall der USA unproblematisch gegeben)
- Unvereinbarkeit mit dem inländischen ordre public (§328 (1) Nr. 4 ZPO)

Die Möglichkeit für Einwendungen der beklagten Gesellschaft sind daher sehr beschränkt.

Nichts desto Trotz hat die Anerkennung und Vollstreckbarkeit von US-Urteilen, die auf Strafschadenersatz (punitive damages) lauteten, in Deutschland immer wieder für Probleme gesorgt. Eine der letzten Entscheidungen, die hierzu ergangen ist, ist das Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 27.07.2009. Dort hatte die Klägerin den Beklagten in den USA wegen Patentrechtsverletzung auf Schadensersatz in Höhe von 9 Mio. USD verklagt. Zugesprochen wurde ein Betrag von 100.000 USD, der unstrittig 60.000 USD als sogenannte „punitive damages“ enthielt. Das OLG Stuttgart hat hierzu ausgeführt, dass punitive damages als weiterer Geldbetrag über den reinen ausgleichenden Schadensersatz von den Gerichten der meisten Einzelstaaten der USA zugesprochen werden, wenn dem Täter als erschwerender Umstand zu einem allgemeinen Haftungstatbestand ein absichtliches, bösesartiges oder rücksichtsloses Fehlverhalten zur Last fällt. Die Verhängung steht regelmäßig im freien Ermessen des Gerichts. Täter und Allgemeinheit sollen präventiv von künftigem sozial-schädlichen Verhalten abgeschreckt werden.

Hierzu hat das Gericht sodann ausgeführt, dass die Zuerkennung von punitive damages in den USA in dem entsprechenden Ausspruch nicht vollstreckbar ist. Dies widerspricht deutschem ordre public. Das Gericht konnte sich insoweit auf eine Entscheidung des BGH vom 04.06.1992 berufen. Dies gilt aber nur für den Ausspruch hinsichtlich der punitive damages. Es gilt nicht für die Kostenbelastung.

IV. Strafrechtliche Verantwortlichkeit

Am Ende noch ein paar Takte zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit. Auch hier ist zunächst einmal voranzustellen, dass früher Ingenieure nur selten strafrechtlich belangt wurden. Dies hat sich allerdings mittlerweile geändert. Gerade im Bereich von fehlgeschlagenen Entwicklungen stehen Ingenieure immer häufiger auch strafrechtlichen Vorwürfen gegenüber. Sie sind immer häufiger verantwortlich für fahrlässige Entwicklungsplanungen, soweit diese zu Verletzungs- oder Todesfolgen geführt haben.

1. Bereiche der strafrechtlichen Verantwortlichkeit

Entwicklungsingenieure können strafrechtlichen Vorwürfen begegnen, wenn

- jemand getötet oder ernstlich verwundet worden ist aufgrund eines Entwicklungsfehlers
- die menschliche Gesundheit gefährdet worden ist (vor allem im Bereich von Verletzung von Umweltbestimmungen)
- Betrug oder Missbrauch von Mitteln (Bestechungsgelder; Schmiergelder)
- Verletzung von speziellen öffentlichen Vorschriften (foreign corrupt practices act; Schmiergelder)

Im Entwicklungsbereich ist ein strafrechtlicher Vorwurf vor allem dann eher wahrscheinlich, wenn eine Gesellschaft und die mit ihr verbundenen Ingenieure Verantwortlichkeit für die Sicherheit eines Produktes ganz speziell übernommen haben, vor allem in Fällen von vorwerfbaren Entwicklungen (blameworthy design)

2. „Be a manager, go to jail laws“

Einige Staaten haben die strafrechtliche Verantwortung auf die Geschäftsführer und Vorstandsmitglieder gerade in Fällen von Umwelts- und Sicherheitsverletzungen gelegt. Nach allgemeiner Ansicht, speziell z. B. für den Fall des Staates Californien, kann dies auch auf Ingenieure, die im Bereich des Umweltschutzes oder von Sicherheitsstandards tätig sind, erstreckt werden.

3. Strafrahmen

Ein kleiner Trost soll sein, dass diese Fahrlässigkeitsverstöße als misdemeanor bzw. felony angesehen werden, d. h. als Übertretung oder Vergehen. Der Strafrahmen geht üblicherweise bis zu 10.000 USD oder Gefängnis bis zu zwei Jahren. Sonderregeln gelten in Fällen von Verletzungen von Umweltbestimmungen. Bei großen Projekten ist auch die Frage des Missbrauchs von Konstruktionsmitteln, insbesondere wiederum die sogenannten „kick-backs“ strafrechtlich bewehrt.

V. Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzuhalten:

1. Die Standards für Ingenieurtätigkeit in den USA sind, was die Haftung für allgemeine Fahrlässigkeit anbelangt, durchaus den Standards in Deutschland gleichzusetzen. Darüber hinaus sind aber die Standards gerade für die Produkthaftung deutlich höher als in Deutschland und Europa und können hier zu deutlich höheren Risiken führen.
2. Dies gilt besonders im Verhältnis zu Dritten. Im Verhältnis zum Auftraggeber lässt sich nämlich durch geschickte vertragliche Gestaltung das eine oder andere Risiko in den Griff bekommen.
3. Dies ist besonders notwendig, weil Gerichtsverfahren in den USA sehr teuer sind und selbst für die obsiegende Partei mit z. T. existenzgefährdenden Kostenbelastungen verbunden sein können.

4. Daneben gibt es sicherlich die strafrechtliche Verantwortung, die ich aber nicht weitergehend als hier bzw. in Europa einschätzen möchte, obwohl ich selbst kein Strafrechtler bin.

5. Insgesamt sind die USA weiterhin ein Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Die mit der Annahme von Aufträgen aus dem US Raum verbundenen Risiken sollte man nach entsprechender – auch anwaltlicher – Beratung, versuchen, etwas einzugrenzen. Hierzu gehört sicherlich eine geschickte Vertragsgestaltung. Im Bereich der Produkthaftung hilft dies allerdings nur wenig. Hier kann man die existenzbedrohenden Risiken nur dadurch reduzieren, dass man möglichst ein, wenn nicht sogar zwei Kapitalgesellschaften versucht zwischenschalten. Eine Gewähr bietet aber auch dieses Vorgehen nicht.

Gerne steht Ihnen für Rückfragen Her Dr. Theodor Seitz, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Handels- und Gesellschaftsrecht, und Steuerberater, zur Verfügung.

Augsburg, den 31.03.2010