

# Die Kraftfahrtversicherung in Japan

*Nicco Hahn\**

- I. Allgemeine Angaben
  - 1. Statistische Angaben
  - 2. Versicherungsaufsicht
  - 3. Aufgaben der AIRO
- II. Pflichtversicherungssystem
  - 1. Rechtsgrundlage der Kfz-Haftpflichtversicherung
  - 2. Gesetzliche Mindesthöhe der Versicherungssumme
  - 3. Versicherungspflichtiger Personenkreis und Umfang des Versicherungsschutzes
  - 4. Kontrahierungszwang und Ablehnungsgründe
- III. Tarifsysteem
  - 1. Rechtsgrundlage der Tarifierung
  - 2. System der Tarifierung
  - 3. Tarifmerkmale und Tarifsysteem in der Pflichtversicherung
  - 4. Verbot der Gewinnerwirtschaftung in der Pflichtversicherung
  - 5. Rückversicherung der Versicherungsunternehmen
  - 6. Geplante Liberalisierung des Versicherungsmarktes
- IV. Verkehrsofferschutz
  - 1. Entschädigung bei Leistungsfreiheit des Versicherungsunternehmens
  - 2. Entschädigung bei Unbekanntheit des Haftpflichtversicherers
  - 3. Abgabe für den Government Compensation Plan
- V. Vermittlungssystem
- VI. Haftungs- und Schadensersatzrecht
  - 1. Anspruchsgrundlagen
  - 2. Personenschäden
  - 3. Sachschäden
  - 4. Schadensabwicklung
  - 5. Gerichtliche Geltendmachung von Ansprüchen
- VII. Zusammenfassung

---

\* Dieser Beitrag ist die Kurzfassung eines Länderberichtes über Japan, den der Verfasser 1999 für den Bund der Versicherten e.V. (BdV) erstellt hat. Der Länderbericht ist Bestandteil eines Forschungsprojektes, daß von dem BdV und der Europäischen Union durchgeführt wird. Das in Abschnitt I bis V dargestellte Versicherungssystem wurde durch Befragung von Behörden und Verbänden der Versicherungsindustrie untersucht. Das in Abschnitt VI dargestellte Haftungs- und Schadensersatzsystem wurde durch Befragung von Unternehmen erhoben. Auf die Fragebogenaktion der Humboldt-Universität zu Berlin haben zwei Verbände und zwei Unternehmen, nicht aber die Behörde geantwortet. Die Fragebögen werden gesondert durch den BdV veröffentlicht und dienen als Quellenmaterial der vorliegenden Ausführungen. Besonderen Dank schulde ich Herrn *Toji Kaneda* von der Marine and Fire Insurance Association, der mich mit vielen detaillierten Auskünften und zahlreichem Material unterstützt hat. Vgl. allgemein auch die knappe, aber gute Einführung von G. RAHN, Recht und Rechtsmentalität in Japan, in: Baum/Drobnig, Japanisches Handels- und Wirtschaftsrecht (Berlin, New York 1994) 1-15.

Das System der japanischen Kraftfahrtversicherung stellt eine sehr weitreichende Umsetzung einer staatlich regulierten Versicherung dar. Mit der Pflicht der Autofahrer in Japan, eine Versicherung abzuschließen, korreliert in Japan die staatliche Einbindung der Versicherungstarife. Die Versicherungsunternehmen müssen für die Kraftfahrthaftpflicht in Japan ein konkretes Versicherungsprodukt anbieten, bei dem sie gesetzlich verpflichtet sind, weder Gewinne noch Verluste zu machen. Der nachfolgende Beitrag untersucht die Rahmenbedingungen des öffentlichen und privaten Versicherungsrechts sowie die spezifischen Fragen des Schadensersatzes bei Verkehrsunfällen.

## I. ALLGEMEINE ANGABEN

### 1. *Statistische Angaben*

#### a) *Versicherungsunternehmen in der Kraftfahrtversicherung*

Auf dem japanischen Markt waren nach Angaben der Marine & Fire Insurance Association (im Folgenden: MFIA) und der Automobile Insurance Rating Organisation (im Folgenden: AIRO) in den Jahren 1997 und 1998 65 Versicherungsunternehmen tätig. Zum 1.10.1999 haben nach Angaben der AIRO 52 Versicherungsunternehmen eine Kraftfahrtversicherung angeboten.

#### b) *Zugelassene und versicherte Fahrzeuge*

Zum 1. April 1997 waren in Japan 72.856.583 (zum Jahresende 1997 73.218.535) Kraftfahrzeuge zugelassen<sup>1</sup>. Nach Angaben der AIRO und der MFIA waren 38.000.000 Fahrzeuge in der Pflichtversicherung (CALI/CALMA<sup>2</sup>) versichert. Der Anteil der Privat-Pkw in der Pflichtversicherung beträgt nach Angaben der AIRO 63 %. In der freiwilligen Haftpflichtversicherung waren gegen Körperschäden 50.891.251 Fahrzeuge, gegen Sachschäden an fremden Fahrzeugen 50.442.698 Fahrzeuge und gegen Sachschäden am eigenen Fahrzeug 22.991.583 Fahrzeuge versichert<sup>3</sup>. Der Anteil der Privat-Pkw in der freiwilligen Haftpflichtversicherung beträgt nach Angaben der AIRO 73 %.

#### c) *Bruttobeitragseinnahmen aus der Kfz-Haftpflichtversicherung*

Das Bruttoprämieeinkommen aller Versicherungszweige der Kraftfahrtversicherung betrug nach Angaben der MFIA 1997 3.557,2 Mrd. Yen ( $\approx$  35,764 Mrd. Euro<sup>4</sup>)

---

1 Die statistische Erhebung zum 1.4. des Jahres erfolgt wegen des in Japan geltenden Geschäftsjahres, das jeweils zum 1.4. beginnt.

2 CALI: Compulsory Automobile Liability Insurance = Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung als Pflichtversicherung; CALMA: Compulsory Automobile Liability Mutual Aid = Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung als Pflichtversicherung auf Gegenseitigkeit.

3 Vgl. AUTOMOBILE INSURANCE RATING ORGANISATION OF JAPAN (= AIRO; Hrsg.), Automobile Insurance in Japan (Tokyo 1999) 37 Seiten mit statistischem Tabellenanhang.

4 Referenzkurs der EZB vom 19.12.1999: 1 Euro = 100,54 Yen; gerundet auf volle Mio.

(AIRO : 3.776 Mrd. Yen ( $\approx$  34,795 Mrd. Euro). Auf die Pflichtversicherung entfallen 979,7 Mrd. Yen ( $\approx$  9,850 Mrd. Euro), auf die freiwilligen Zusatzversicherungen für Körperschäden 973,2 Mrd. Yen ( $\approx$  9,785 Mrd. Euro) und für Sachschäden 1.604,3 Mrd. Yen ( $\approx$  1,613 Mrd. Euro). Die Einkünfte aus diesen Versicherungen machen einen Anteil von 33 % des gesamten Versicherungsgewerbes und 75 % des Kraftfahrtversicherungsgewerbes aus. Von diesen Zahlen betrug der Anteil der Beitragseinnahmen für PKW in der Pflichtversicherung 67 %. Nach Angaben der AIRO belief sich der Anteil der Beitragseinnahmen für die freiwillige Zusatzversicherung für Körper- und Sachschäden für PKW auf 75 %.

*d) Anzahl der Schadensfälle*

Im Bereich der Pflichtversicherung traten 1997 1,0 Mio. Schadensfälle ein. In der freiwilligen Zusatzversicherung für Körperschäden ereigneten sich nach Angaben der AIRO 360.000 (MFIA: 300.000) Schadensfälle, in der freiwilligen Zusatzversicherung für Sachschäden ereigneten sich 3,3 Mio. Schadensfälle. Der Anteil der Schadensfälle betreffend Privat-Pkw betrug in der Pflichtversicherung 752.000.

*e) Schadensaufwand insgesamt*

Der Gesamtschadensaufwand der Kraftfahrtversicherung betrug 1997 2.733,7 Mrd. Yen ( $\approx$  27,19 Mrd. Euro). Davon entfielen auf die Pflichtversicherung ein Schadensaufwand in Höhe von 855,3 Mrd. Yen ( $\approx$  8,507 Mrd. Euro) und auf die freiwillige Versicherung ein Schadensaufwand von 1.878,4 Yen ( $\approx$  18,683 Mrd. Euro). Der Schadensaufwand der Haftpflichtversicherungen mit 2.069 Mrd. Yen ( $\approx$  20,578 Mrd. Euro) betrug am Gesamtschadensaufkommen hieraus 76 %. Der Schadensaufwand für Privat-Pkw an der Pflichtversicherung betrug 69 %.

## 2. *Versicherungsaufsicht*

Die Aufsicht über die Versicherungsunternehmen übt die Financial Supervisory Authority (*Kin'yûchô*)<sup>5</sup> aus. Hinsichtlich der Pflichtversicherung wird eine Aufsicht auch durch das Ministerium für Transport ausgeübt. Die FSA ist eine Regierungsbehörde und untersteht dem Ministerpräsidenten.

---

5 Folgend auch abgekürzt FSA, Anschrift: Financial Supervisory Authority, Kasumigaseki Chiyoda-ku Tokyo, Japan 100-0013, Tel: +81-3-3506-6000, <<http://www.fsa.or.jp>>, 233 Mitarbeiter.

### 3. Aufgaben der AIRO

Die AIRO wirkt bei der Tarifgestaltung der Kraftfahrtversicherung mit. Überdies führt die AIRO Statistiken bezüglich der Pflichtversicherung (CALI/CALMA). Diese Aufgaben sind im Automobile Liability Security Law (im Folgenden: ALSL) und dem Non-Life Insurance Rating Organisation Law (im Folgenden: ROL) festgelegt. Mit Ausnahme der AIRO haben die Versicherungsverbände keine staatlich zugewiesenen Aufgaben<sup>6</sup>.

## II. PFLICHTVERSICHERUNGSSYSTEM

### 1. Rechtsgrundlage der Kfz-Haftpflichtversicherung

Die Rechtsgrundlagen der Kraftfahrthaftpflichtversicherung sind die nachfolgenden Normen:

- Automobile Liability Security Law (ALSL) Gesetz Nr. 97 vom 29.7.1955;
- Enforcement Ordinance of the Automobile Liability Security Law, (Ordinance ALSL) Regierungsverordnung Nr. 286 vom 18.10.1955;
- Enforcement Regulation of the Automobile Liability Security Law, (Regulation ALSL) Verordnung des Ministeriums für Transport Nr. 66 vom 1.12.1955.

Versicherungspflichtige Kraftfahrzeuge sind Autos und Motorräder jeglicher Kubikzahl, Artt. 2 Abs. 2, 3 ROL i.V.m. Art. 2 Abs. 1 ALSL. Diese dürfen nicht ohne Versicherungsschutz gegen Personenschäden in Betrieb genommen werden, Art. 5 ALSL. Die bestehende Haftpflichtversicherung muß bei der Anmeldung eines Fahrzeugs, sowie bei jeder Hauptuntersuchung nachgewiesen werden, Art. 9 ALSL. Die Untersuchungszeiträume betragen erstmals drei, später zwei Jahre, Art. 5-3 Regulation ALSL, und dabei muß jeweils der Nachweis erbracht werden, daß der Versicherungsschutz bis zur nächsten Hauptuntersuchung andauert, Art. 9 Abs. 2 Satz 2 ALSL. Der Versicherungsschutz wird abgesehen vom Versicherungsschein auch durch eine am Fahrzeug gemäß Art. 1-3 Abs. 3 Regulation ALSL angebrachte Vignette nachgewiesen, die auch den Ablauf der Versicherungsperiode anzeigt. Sachlich ausgenommen sind lediglich Kleinnutzfahrzeuge der Landwirtschaft. Eine persönliche Ausnahme gilt ferner für Fahrzeuge, die von japanischen Streitkräften oder Streitkräften der USA und der UNO betrieben werden und die nicht auf öffentlichen Straßen verkehren, Art. 10 ALSL, Art. 1 Ordinance ALSL.

---

6 The Marine & Fire Insurance Association of Japan, Inc., Non-Life Insurance Building, 9 Kanda Awajicho 2-Chome, Chiyoda-Ku, Tokyo 101-8335, Japan, Tel: +81-3-3255-1703, Fax: +81-3-3255-1234, E-Mail: <kokusai@sonpo.or.jp>. Automobile Insurance Rating Organisation of Japan, 9 Kanda-Nishikicho 1-Chome, Chiyoda-ku, Tokyo 101-0054, Japan, Tel: +81-3-3233-4141, Fax: +81-3-3233-7568. Foreign Non-Life Insurance Association of Japan, #204 Azabudai Uni-House, 1-1-20, Azabudai, Minato-Ku Tokyo 106-0041, Japan.

## 2. Gesetzliche Mindesthöhe der Versicherungssumme

Nach Art. 13 Abs. 1 ALSL, Art. 2 Ordinance ALSL muß die Pflichtversicherung (CALI/CALMA) einen gesetzlichen Deckungsschutz gewährleisten. Die Höhe der Versicherungssumme hängt dabei von der Art der Verletzung ab. Die Verletzungen werden in Tod, Behinderung und Körperverletzung eingeteilt. Die Schwere der Behinderung untergliedert sich in 14 Stufen.

Die nachfolgende Tabelle erfaßt die Mindestversicherungssummen für die Schadensfolgen im einzelnen:

Tod	30.000.000 Yen	≈ 300.000,00 Euro
Behinderung 1. Grades	30.000.000 Yen	≈ 300.000,00 Euro
Behinderung 2. Grades	25.900.000 Yen	≈ 259.000,00 Euro
Behinderung 3. Grades	22.190.000 Yen	≈ 221.900,00 Euro
Behinderung 4. Grades	18.890.000 Yen	≈ 188.900,00 Euro
Behinderung 5. Grades	15.740.000 Yen	≈ 157.400,00 Euro
Behinderung 6. Grades	12.960.000 Yen	≈ 129.600,00 Euro
Behinderung 7. Grades	10.510.000 Yen	≈ 105.100,00 Euro
Behinderung 8. Grades	8.190.000 Yen	≈ 81.900,00 Euro
Behinderung 9. Grades	6.160.000 Yen	≈ 61.600,00 Euro
Behinderung 10. Grades	4.610.000 Yen	≈ 46.100,00 Euro
Behinderung 11. Grades	3.310.000 Yen	≈ 33.100,00 Euro
Behinderung 12. Grades	2.240.000 Yen	≈ 22.400,00 Euro
Behinderung 13. Grades	1.390.000 Yen	≈ 13.900,00 Euro
Behinderung 14. Grades	750.000 Yen	≈ 7.500,00 Euro
sonstige Körperverletzung	1.200.000 Yen	≈ 12.000,00 Euro

Als Behinderung 1. Grades ist es beispielsweise anzusehen, wenn das Opfer:

- die Sehkraft auf beiden Augen verliert,
- eine schwere Schädigung des Nervensystems oder der Geistestätigkeit erleidet, die ständige Pflege notwendig werden läßt, oder
- beide Arme auf Höhe der Ellbogengelenke oder darüber verliert.

Als Behinderung 14. Grades ist es anzusehen, wenn das Opfer:

- eine Mißbildung des Augenlids an einem Auge erleidet,
- die Bewegungsfähigkeit des kleinen Fingers einer Hand einbüßt, oder
- eine lokale Störung des Nervensystems erleidet.

### 3. *Versicherungspflichtiger Personenkreis und Umfang des Versicherungsschutzes*

Nach Artt. 3, 5, 11 ALSL darf das Fahrzeug nicht ohne Pflichtversicherung (CALI/CALMA) in Betrieb genommen werden. Ein konkret benannter Versicherungspflichtiger ergibt sich nicht aus dem Gesetz. Da das Fahrzeug aber nur mit Versicherungsnachweis angemeldet werden kann, wird die Versicherung üblicherweise vom Eigentümer oder vom Halter abgeschlossen. Von dem Versicherungsschutz werden der Eigentümer und Fahrer erfaßt, die das Fahrzeug mit Erlaubnis des Versicherten benutzen. Ein objektiver Risikoausschluß besteht bei Fahrten im Ausland für die Pflichtversicherung (CALI/CALMA).

Nach Angaben der MFIA können hinsichtlich der freiwilligen Haftpflichtversicherung Obliegenheiten frei vereinbart werden. Bezüglich der Pflichtversicherung (CALI/CALMA) sind solche Vereinbarungen nicht möglich, jedoch entfällt in den bestimmten gesetzlichen Fällen der Artt. 14, 82-2 ALSL bei Obliegenheitsverletzungen des Fahrers die Haftung. Das Opfer kann von dem Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers vorläufige Deckung von Schäden verlangen, Art. 17 Abs. 1 ALSL.

### 4. *Kontrahierungszwang und Ablehnungsgründe*

In Japan besteht ein genereller Kontrahierungszwang aller lizenzierten Versicherungsunternehmen, Artt. 10, 24 ALSL. Nach Art. 91 Abs.1 ALSL ist die Umgehung des Kontrahierungszwangs strafbewehrt. Im Falle der Ablehnung ist das Organ der Versicherungsgesellschaft persönlich mit einer Geldstrafe bis zu 300.000 Yen ( $\approx$  3.000,00 Euro) bedroht.

Ein Antrag auf Abschluß der Pflichtversicherung (CALI/CALMA) kann nur bei Vorliegen von gesetzlich normierten Gründen abgelehnt werden, Art. 24 ALSL, 11 Ordinance ALSL. Nach Art. 24 ALSL, 11 Ordinance ALSL darf das Versicherungsunternehmen einen Antrag abweisen, wenn:

- der Antrag ein nicht versicherungspflichtiges Fahrzeug betrifft,
- der Versicherungsnehmer falsche Angaben über das versicherte Fahrzeug macht, vgl. auch Art. 644 HG,
- der Versicherungsnehmer die Versicherungsprämie nicht bezahlt, oder
- der beantragte Versicherungszeitraum über den Pflichtzeitraum hinausgeht.

Eine spätere Auflösung des Vertrages ist ebenfalls nur in gesetzlich festgeschriebenen Fällen möglich, Art. 20-2 ALSL. Nach Art. 20-2 ALSL kann ein bestehender Versicherungsvertrag nur aufgelöst werden:

- wenn das versicherte Fahrzeug nachträglich von der Versicherungspflicht frei wird,
- bei Rücktritt des Versicherungsunternehmens nach Art. 644 HG bei falschen Angaben des Versicherungsnehmers über das versicherte Fahrzeug,

- sofern eine anderweitige Kraftfahrthaftpflichtversicherung besteht, deren Zeitraum über den der gegenständlichen Versicherung hinausreicht, Artt. 14, 82-2 ALSL, oder
- in den Fällen des Art. 5-2 Regulation ALSL durch den Versicherungsnehmer, wenn der Gebrauch des Fahrzeug aufgegeben wird oder nicht mehr versicherungspflichtig ist.

### III. TARIFSYSTEM

#### 1. Rechtsgrundlage der Tarifierung

Rechtsgrundlage der Tarifierung sind Gesetze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften und Verwaltungsakte. Neben dem ALSL und den Verordnungen sind insbesondere zu nennen:

- Law Concerning Non-Life Insurance Rating Organizations (ROL), Gesetz Nr. 193 vom 29.7.1948;
- Insurance Business Law (IBL), Gesetz Nr. 105 vom 1.4.1996<sup>7</sup>.

Die meisten Rechtsquellen liegen in englischer Sprache nur auf dem Stand von 1990<sup>8</sup> vor. Die letzten Novellierungen von 1995 und 1998 konnten größtenteils über Befragungen und Sekundärliteratur<sup>9</sup> eingearbeitet werden.

#### 2. System der Tarifierung

##### a) Festlegung des Tarifs durch den Staat und die Unternehmen

Die Festlegung der Tarife erfolgt in einem Zusammenspiel von Unternehmen und Staat. Die Festsetzung der Tarife ist vom Kartellverbot ausgenommen<sup>10</sup>. Die Tarife der Pflichtversicherung (CALI/CALMA) werden von der AIRO berechnet. Die AIRO ist ein Zusammenschluß von Unternehmen auf dem Sektor der Kraftfahrthaftpflichtversicherung, Artt. 3, 6 ROL. Die AIRO berechnet als Empfehlung für ihre Mitgliedsunternehmen die Standardtarife für die Pflichtversicherung (CALI/CALMA)<sup>11</sup>. Eine weitere Tarifierungsorganisation ist die Property & Casualty Rating Organisation of Japan.

---

7 Vgl. hierzu JANSSEN/LUTZ, Das neue Gesetz über das Versicherungsgewerbe: ZJapanR 1 (1996) 51 ff.

8 THE NON-LIFE INSURANCE INSTITUTE OF JAPAN (Hrsg.), Japanese Insurance Laws, Ordinance ALSL and Regulation ALSL (Translations by T. Koike) (Tokyo 1990).

9 Vgl. insbesondere AIRO (Fn. 3).

10 Vgl. AIRO (Fn. 3) 7.

11 Vgl. oben III.2.

Die Tarife der Pflichtversicherung müssen wie alle Versicherungstarife nach den allgemeinen Regeln der Sachversicherung vernünftig und angemessen und dürfen nicht diskriminierend sein, Art. 9 ROL. Die Pflichtversicherung darf zudem nicht mit Selbstbeteiligung abgeschlossen werden. Die Festsetzung der Tarife ist für die Unternehmen unmittelbar nicht bindend. Die AIRO schreibt auch ihren Mitgliedern die Verwendung der Standardtarife nicht vor, noch gebietet oder verbietet sie die Verwendung oder Nichtanwendung bestimmter Tarifmerkmale. Verwendet ein Versicherungsunternehmen (also auch solche, die nicht im AIRO zusammengeschlossen sind) jedoch einen gewinnorientierten Tarif, so wird die Verwendung des Tarifs seitens der FSA untersagt und eine Anpassung angeordnet, Art. 27 ALSL.

*b) Genehmigungspflicht von Tarifen*

Die von der AIRO errechneten Tarife werden öffentlich bekannt gemacht und nach einem „File and Use“-System<sup>12</sup> der Finanzaufsichtsbehörde FSA angezeigt. Errechnen die Unternehmen die Tarife selbst, so müssen sie die Tarife ebenfalls der FSA anzeigen. Die FSA zieht im Fall einer Tarifanzeige zudem das CALI-Council hinzu. Das CALI-Council setzt sich aus fünf staatlichen Mitgliedern, vier Professoren, zwei Experten für Verkehr sowie zwei Experten für das Versicherungswesen zusammen. Es hat eine überwachende und beratende Funktion ohne echte Eingriffsbefugnisse. Erhebt die FSA binnen einer Frist von 90 Tagen keinen Einspruch, können die Tarife von den Mitgliedsunternehmen verwendet werden<sup>13</sup>.

*3. Tarifmerkmale und Tarifsysteem in der Pflichtversicherung*

Der Versicherungstarif ist unterteilt in Fahrzeugklassen, die nach Typ, Größe und Gebrauch des Fahrzeugs differenzieren<sup>14</sup>. Die Prämie wird nach der Dauer der Versicherungsperiode von 12 bis 36 Monaten unterschiedlich bemessen. Daraus ergeben sich rund 30 verschiedene Tarifmerkmale. Zudem ergibt sich aus historischen Gründen eine regionale Differenzierung. Für private Kraftfahrzeuge sind vier Regionalklassen zu unterscheiden. Die größte Regionalklasse umfaßt die vier Hauptinseln, eine weitere die nicht an die Hauptinseln angebundenen kleinen Inseln, eine weitere die Provinz Okinawa und die vierte die kleinen Inseln um Okinawa.

Es werden weder Schadensfreiheitsrabatte gewährt, noch grundsätzlich Schadenszuschläge verlangt<sup>15</sup>. Eine Ausnahme besteht allerdings bei einem Unfall mit Todesfolge, Art. 19-2 ALSL, Art. 8-2 Ordinance ALSL. In diesem Fall kann das Versicherungsunternehmen von dem Versicherungsnehmer für den Rest der Versicherungsperi-

---

12 Vgl. Art. 123 ff. IBL.

13 Vgl. AIRO (Fn. 3) 7.

14 AIRO (Fn. 3) 7.

15 Vgl. AIRO (Fn. 3) 7.



oder eine zusätzliche Prämie verlangen. Der grundsätzliche Verzicht auf das international sehr häufig anzutreffende bonus/malus-Prinzip erklärt sich daraus, daß dies eine fahrerbezogene Differenzierung bedeutet. Für die Pflichtversicherung (CALI/ CALMA) werden jedoch lediglich fahrzeugbezogene Risikofaktoren zur Tarifierung herangezogen. In der freiwilligen Kraftfahrthaftpflichtversicherung wird das *bonus/malus*-Prinzip hingegen zur Tarifierung herangezogen.

Die durchschnittliche CALI-Prämie auf den Hauptinseln beträgt zwischen 12.470 und 16.950 Yen ( $\approx$  125,00 bis 160,00 Euro<sup>16</sup>) jährlich je nach Versicherungsdauer<sup>17</sup>.

#### 4. Verbot der Gewinnerwirtschaftung in der Pflichtversicherung

In der Pflichtversicherung (CALI/CALMA) gilt die No-Loss-No-Profit-Rule, Art. 25 ALSL. Dabei werden die Prämien anhand des Gesamtschadensaufkommens unter Hinzurechnung eines Dienstleistungsanteils festgesetzt, ein Gewinn soll nicht erwirtschaftet werden. Ergeben sich in einem Versicherungsjahr gleichwohl Überschüsse, so können diese von dem einzelnen Versicherungsunternehmen auch vorerst zurückgestellt werden, um in Folgejahren entsprechende Verluste auszugleichen oder für bestimmte Dienstleistungen, z.B. Aufwendungen für Verkehrssicherheit, zu dienen<sup>18</sup>.

#### 5. Rückversicherung der Versicherungsunternehmen

Ein weitere japanische Besonderheit stellt die staatliche Rückversicherung zu 60 % und der ergänzende Pool der Versicherungsunternehmen zu 40 % dar. Nach Art. 40 ALSL muß die Regierung eine öffentlich-rechtliche Rückversicherung (Government Reinsurance) für die Schäden aus der CALI-Versicherung gewährleisten. Diese Rückversicherung unterliegt dem Ministerium für Transport. Die Deckungssumme der Rückversicherung beläuft sich auf 60 % des Schadensaufkommens, Artt. 42, 44 ALSL<sup>19</sup>.

Hinsichtlich des übrigen Schadensaufkommens von 40 % haben die Versicherungsunternehmen einen gemeinsamen Rückversicherungsfonds (Mutual Reinsurance Pool) gebildet. Durch den gemeinsamen Fonds sollen die Verluste einzelner Versicherungsunternehmen ausgeglichen und damit die Risiken der CALI-Versicherung gleichmäßig auf alle versicherungspflichtigen Versicherungsunternehmen verteilt werden. Seit der Novelle des ALSL von 1995 ist die Rückversicherung der Versicherungsunternehmen in dem gemeinsamen Fonds Pflicht.

---

16 Gerundet auf volle Euro.

17 AIRO (Fn. 3) 31.

18 Vgl. AIRO (Fn. 3) 8; Bei einem Gesamtprämienaufkommen von 7,969 Billionen Yen (73,547 Milliarden Euro) ergab sich 1996 eine Verlustquote von 117,2 %, vgl. AIRO (Fn. 3) 32 Tabellenanhang.

19 Die Versicherungsprämie wird in Abhängigkeit der CALI-Prämie von der Brutto- und Nettoprämie ermittelt, Art. 43 ALSL, Art. 12 Ordinance ALSL.

## 6. *Gep plante Liberalisierung des Versicherungsmarktes*

Der japanische Gesetzgeber plant nach Verbandsangaben derzeit keine Veränderung des Versicherungsaufsichtsrechts. Nach einer Presseerklärung der FSA vom 2.7.1998 soll jedoch im Rahmen von Vereinbarungen zwischen Japan und den USA bis Januar 2001 die Liberalisierung im Versicherungsmarkt fortgesetzt werden<sup>20</sup>. Konkrete Maßnahmen mit Auswirkung auf die CALI/CALMA Versicherung sind jedoch nicht ersichtlich.

## IV. VERKEHRSOPFERSCHUTZ

### 1. *Entschädigung bei Leistungsfreiheit des Versicherungsunternehmens*

Das Unfallopfer erhält auch bei Leistungsfreiheit des Versicherungsunternehmens eine Entschädigung, Art.16 ALSL. Die Entschädigung erhält das Unfallopfer gleichwohl von der Versicherung des Unfallverursachers. Wenn das Versicherungsunternehmen einen Schaden ersetzt, ohne dazu verpflichtet zu sein, kann es den Schaden vom Staat ersetzt verlangen.

### 2. *Entschädigung bei Unbekanntheit des Haftpflichtversicherers*

Das Unfallopfer erhält eine Entschädigung seitens des Staates, wenn der Haftpflichtversicherer, beispielsweise wegen Unfallflucht des Schädigers, unbekannt ist, Art. 72 ALSL. Diese Entschädigung wird durch den Staat nach dem Government Compensation Plan geleistet, Artt. 71 ff. ALSL.

---

20 Vgl. <[http://www.fsa.go.jp/danwa/danwae/dan-e-702\\_1.html](http://www.fsa.go.jp/danwa/danwae/dan-e-702_1.html)>: „Financial Supervisory Agency, Statement by the Commissioner:

“1. Japan has been faithfully implementing the Japan-U.S. insurance arrangement. It is clear that all the criteria set out in the '96 Supplementary Measures for terminating measures to avoid radical change in the third sector have been met, upon implementation of the insurance rating organization reform yesterday based on the financial system reform bill approved by the Diet. Therefore, liberalization in the third sector will be completed in January 2001 as an integral part of the financial system reform.

2. The Financial Supervisory Agency (“the Agency”, as the authorities concerned, intends to faithfully observe the Japan-U.S. arrangement, steadily implement the financial system reform law, establish fair and transparent financial supervision, and implement strict and effective inspection as well as enhance off-site monitoring of financial institutions. Through these efforts, the Agency will continue to secure the stability of the financial system, carry out post-checking supervision based on clear rules rather than pre-guidance supervision, and make steady progress in the financial system reform.”

### 3. *Abgabe für den Government Compensation Plan*

Die staatliche Entschädigung wirkt sich auch auf die Tarifierung aus. Für den Government Compensation Plan wird von den Versicherern sowie von Vereinigungen und Personen, die nicht versicherungspflichtige Fahrzeuge betreiben<sup>21</sup>, eine Abgabe erhoben, die die Entschädigungsleistungen abdeckt, Art. 78 ALSL.

## V. VERMITTLUNGSSYSTEM

Rechtsgrundlage für die Vermittlung von Versicherungsleistungen ist Art. 276 IBL. Die Versicherungsvermittler müssen nach Art. 276 IBL registriert werden. Diese Registrierung erfolgt durch die Financial Revitalization Commission. Ein bestimmtes Vermittlungssystem ist nicht vorgeschrieben. Den Versicherungsvermittlern ist weder verboten noch vorgeschrieben, nur für ein Versicherungsunternehmen tätig zu werden. Den Versicherungsvermittlern ist es jedoch nach Art. 300 Abs. 1 Ziffer 5 IBL untersagt, die für den Vertragsabschluß erhaltene Vergütung ganz oder zum Teil an den Versicherungsnehmer weiterzugeben.

## VI. HAFTUNGS- UND SCHADENSERSATZRECHT

### 1. *Anspruchsgrundlagen*

#### a) *Art. 3 ALSL*

Als Anspruchsgrundlage für den Ersatz von Schäden aus einem Verkehrsunfall kommt zunächst die straßenverkehrsrechtliche Sondervorschrift des Art. 3 ALSL in Betracht. Bei einem Unfall muß der Fahrzeughalter im Falle der Tötung oder Körperverletzung den daraus entstehenden Schaden ersetzen. Diese Haftung des Fahrzeughalters ist unabhängig von einem Verschulden. Der Unfallverursacher kann sich aber exkulpieren, wenn er nachweist, daß er und der Fahrer sorgfaltsgerecht gehandelt haben. Eine Haftung scheidet weiter aus, wenn er nachweist, daß das Unfallopfer oder ein Dritter den Unfall vorsätzlich oder fahrlässig verursacht hat. Überdies muß der Halter in jedem Fall nachweisen, daß kein Defekt und keine Fehlfunktion des Fahrzeugs vorliegt.

#### b) *Art. 709 Zivilgesetz (ZG)*

Als Anspruchsgrundlage für einen Schadensersatzanspruch kommt auch Art. 709 ZG in Betracht (unerlaubte Handlung).

---

21 Art. 78 ALSL spricht von „insurers, cooperatives and persons who operate automobiles provided in the government ordinance out of those provided in Article 10”.

*c) Höchstgrenzen*

Zwei der befragten Versicherungen haben in ihren Antworten die versicherungsrechtlichen Erstattungsbeiträge dargelegt. Diese Beträge spiegeln nur den Umfang des Versicherungsschutzes des Haftungspflichtigen wider. Die Höchstsumme der Haftung für den Unfall wird davon nicht zwingend erfaßt.

Fraglich ist, wie sich die Versicherungssummen auf die Anspruchsgrundlage des Art. 3 ALSL auswirken. Wie bereits ausgeführt<sup>22</sup>, sind die Versicherungssummen der Pflichtversicherung (CALI/CALMA) gesetzlich in Art. 13 Abs. 1 ALSL i.V.m. Art. 2 Ordinance ALSL Nr. 286 festgelegt. Die Pflichtversicherung (CALI/CALMA) sieht beispielsweise für einfache Körperschäden ohne bleibende Behinderungen einen Höchstbetrag von 1.200.000 Yen ( $\approx$  12.000 Euro) vor<sup>23</sup>.

Nach der Konstruktion des ALSL werden in dem Gesetz sowohl Art und Umfang der Pflichtversicherung (CALI/CALMA), als auch die Gefährdungshaftung im Straßenverkehr geregelt. Legt man Art. 3 ALSL gesetzssystematisch aus, wird der Umfang der Gefährdungshaftung durch den Umfang der durch das Gesetz gewährleisteten Versicherungsdeckung bestimmt. Es ist anzunehmen, daß die Versicherungssummen zugleich die Haftungshöchstbeträge für die Anspruchsgrundlage des Art. 3 ALSL bilden. Belege für diese Auslegung konnten weder in der Rechtsprechung noch in der Literatur gefunden werden.

In der Praxis der Gerichte werden weit höhere Ansprüche infolge von Unfällen zuerkannt<sup>24</sup>. Es ist nicht ersichtlich, ob diese Ansprüche auf Art. 3 ALSL oder, was anzunehmen ist, auf die allgemeine Verschuldenshaftung gestützt werden. Für die allgemeine Verschuldenshaftung, wie etwa nach Art. 709 ZG, sind Höchstgrenzen nicht ersichtlich.

*d) Haftungsrechtliche Besonderheiten*

Der tatsächlich geschuldete Schadensersatz kann gegebenenfalls weit über die Mindestversicherungssumme hinausgehen. Anders als im deutschen Recht umfaßt der ersatzfähige Schaden neben dem Nichtvermögensschaden grundsätzlich auch den Vermögensschaden, Art. 710 ZG. Die weitreichenden Schadensfolgen mögen zwei Besonderheiten des japanischen Schadensrechts verdeutlichen: so wird der entgangene Verdienst der Lebenszeit als Schaden erfaßt. Bei der Tötung des Unfallopfers entsteht der Schaden nach der Konstruktion des japanischen Ersatzrechts zunächst bei dem Getöteten

---

22 Vgl. oben II. 2.

23 Vgl. oben II.2.

24 Die hohen Anspruchssummen resultieren zumeist aus dem Schadensposten des bei Tötung oder dauernder Behinderung entgangenen Lebenszeitverdienstes, vgl. unten VI.2.a)(2)(cc) mit Tabelle.

und vererbt sich sodann auf die Nachkommen<sup>25</sup>. Dabei kann der entgangene Verdienst leicht die Grenze von 30.000.000 Yen ( $\approx$  300.000,00 Euro) überschreiten. Zwar ist diese Praxis umstritten, jedoch stützt sie sich auf der Vorstellung, es sei unbillig, den Schädiger im Falle der Tötung geringer als im Falle einer Verletzung haften zu lassen<sup>26</sup>.

e) *Freiwillige Zusatzversicherung*

Die Versicherungsdeckung der CALI und CALMA umfaßt, wie auch nachfolgend aus der Tabelle der zugesprochenen Beträge ersichtlich wird, bei weitem nicht den Schadensumfang, der durch einen Unfall ausgelöst werden kann. Darüber hinaus sind Sachschäden gar nicht abgedeckt. Für weitergehende Haftungsrisiken bestehen daher zu rund 70 % private Zusatzversicherungen (Voluntary Automobile Insurance). Durch die private Zusatzversicherung ist es möglich, das eigene Haftungsrisiko, wie auch das eigene Schadensrisiko zu versichern. Im wesentlichen werden vier verschiedene Versicherungsprodukte<sup>27</sup> der freiwilligen Versicherung angeboten<sup>28</sup>.

Auch im Bereich der freiwilligen Kraftfahrtversicherung besteht eine Aufsicht der FSA über die von den Unternehmen verwendeten Prämien<sup>29</sup>. Seit 1998 berechnet die AIRO für die freiwillige Kraftfahrtversicherung die Nettoprämien, die von den Mitgliedern zur Grundlage der eigenen Kalkulation gemacht werden können<sup>30</sup>. Seit 1997 sind neun Tarifmerkmale für die freiwillige Kraftfahrtversicherung gesetzlich zugelassen<sup>31</sup>: Alter des Fahrers, Geschlecht, Verkehrsgeschichte, Gebrauch des Fahrzeugs, Art des Gebrauchs, Region, Fahrzeugtyp, Anzahl der versicherten Fahrzeuge, Sicherheitsausstattung. In der freiwilligen Kraftfahrtversicherung ist ein bonus/malus-Prinzip zugelassen, Art. 12 Regulation IBL. In der freiwilligen Kraftfahrtversicherung können auch Selbstbeteiligungsraten frei vereinbart werden<sup>32</sup>.

---

25 Vgl. H. P. MARUTSCHKE, Einführung in das japanische Recht (München 1999) 189 f. mit Berechnungsformel für den Lebenszeitverdienst; A. KUBOTA, Sanktionen im Deliktsrecht – Deliktsrecht als Sanktionsrecht, ZJapanR 7 (1999) 100, der ausführt, daß die 50jährigen Eltern das Vermögen erben können, das ihr im Alter von 20 Jahren verstorbener Sohn bis zu seinem 75. Lebensjahr hätte erwerben können. Unberücksichtigt bleibt dabei etwa, daß die Eltern dann bereits 105 Jahre alt wären.

26 Vgl. KUBOTA (Fn. 25) 100.

27 Neben drei verschiedenen fahrzeugbezogenen Versicherungspaketen wird auch eine private Fahrerversicherung angeboten: Special Automobile Policy (SAP), Package Automobile Policy (PAP), Basic Automobile Policy (BAP), Automobile Drivers Liability.

28 AIRO (Fn. 3) 13 ff.

29 AIRO (Fn. 3) 23 f.; Artt. 3, 4, 5, 123, 124, 125 IBL, 26, 26-3 ALSL.

30 Die nach dem alten System von der AIRO berechnete Tarife wurden bis längstens 30.6.2000 angewendet.

31 AIRO (Fn. 3) 23 f.

32 AIRO (Fn. 3) 22.

## 2. Personenschäden

Hinsichtlich der Personenschäden wurde als Grundfall untersucht, daß der Versicherungsnehmer A einen Unfall verursacht, bei dem B verletzt wird. Den befragten Versicherungsunternehmen wurde unterstellt, daß sie zum Ersatz verpflichtet sind. Die befragten Versicherungsunternehmen sollten Art und Umfang der Ersatzpflicht erläutern.

### a) Ansprüche der/des Verletzten

#### (1) Heilungskosten/Pflegekosten

Im Ausgangsfall erleidet das Unfallopfer schwere Verletzungen und muß zwei Monate stationär behandelt werden. Hier werden die Behandlungs- und Arztkosten ersetzt. Für ersetzte Arzt- und Behandlungskosten kann kein Rückgriff genommen werden. Die Transportkosten des Verletzten vom Unfallort in ein Krankenhaus und vom Krankenhaus nach Hause werden ersetzt. Hinsichtlich der Rehabilitationskosten sind die Antworten uneinheitlich. Nach Aussagen einer Versicherung werden die Kosten übernommen, nach Aussagen einer anderen Versicherung nicht. Sofern das Unfallopfer eine dauernd entstellende Narbe erleidet, werden auch die Kosten einer Schönheitsoperation ersetzt. Dabei ist es unerheblich, ob die Narbe in einem gewöhnlich sichtbaren Bereich liegt. Bei Querschnittslähmung werden dem Opfer auch die Kosten für einen Umzug oder einen Umbau der Wohnung ersetzt. Zudem werden auch anfallende Pflegekosten, ein straßenverkehrstauglicher Rollstuhl sowie ein Haushaltsroboter ersetzt.

#### (2) Verdienstausschlag

##### (aa) Zeitweiser Verdienstausschlag von Erwerbstätigen

Hinsichtlich eines Verdienstausschlages ist zunächst der Fall zu untersuchen, daß das Unfallopfer B für zwei Monate nicht seiner bzw. ihrer Erwerbstätigkeit nachgehen kann und auch für Tätigkeiten im Haushalt ausfällt, die neben der Berufstätigkeit erledigt werden. In diesem Fall wird der Verdienstausschlag des Unfallopfers ersetzt. Weiter kann das Unfallopfer den Ersatz der Kosten für eine Haushaltshilfe und ggf. ein Kindermädchen verlangen. Ob die fiktiven Kosten einer Haushaltshilfe auch dann ersetzt werden müssen, wenn Familienmitglieder die Arbeit übernehmen, ist umstritten.

##### (bb) Zeitweiser Verdienstausschlag von Selbständigen

Im nächsten untersuchten Fall ist das Unfallopfer B selbständig und kann für zwei Monate nicht arbeiten. In diesem Fall werden die Kosten einer Ersatzkraft ersetzt. Wie schon bei der Frage einer Haushaltshilfe im vorhergehenden Fall, ist auch bei der Ersatzkraft umstritten, ob auch die fiktiven Kosten ersetzt werden, wenn eine Ersatzkraft nicht eingestellt wird.

## (cc) Dauernde Erwerbsunfähigkeit

Als nächster Fall soll untersucht werden, welche Posten ersetzt werden, wenn das Unfallopfer dauernd erwerbsunfähig ist. Bei der dauernden Erwerbsunfähigkeit erhält das Unfallopfer eine pauschalisierte Entschädigung. Die Pauschale berechnet sich nach dem Zeitraum beginnend mit dem Lebensalter des Unfallopfers bis zu seinem 67. Lebensjahr als Ruhestandsalter<sup>33</sup>. In einem Urteil vom 19.07.1974 hatte der Oberste Gerichtshof (OGH) über den fiktiven Verdienstausschlag eines bei einem Unfall getöteten Mädchens zu entscheiden<sup>34</sup>. In der Vorinstanz wurde bei der Berechnung des Verdienstausschlages lediglich eine Verdienstzeit bis zu einem Alter von 25 Jahren zugrunde gelegt, weil Frauen in diesem Alter üblicherweise heirateten und hauptberuflich Hausfrauen würden. Der OGH hob diese Entscheidung auf und erkannte auf einen Verdienstzeitraum bis zum 67. Lebensjahr<sup>35</sup>. Da auch die Hausarbeit einer Ehefrau einen Vermögenswert besäße, sei auch für die Zeit nach dem durchschnittlichen Heiratsalter ein zumindest durchschnittlicher Lohnbetrag für die Berechnung eines angemessenen entgangenen Gewinns anzuerkennen. Bei der Berechnung des entgangenen Verdienstes wird für die Lebenshaltungskosten ein Anteil von 30-40 % zum Abzug gebracht. Hier von werden als Pauschal- oder Zinsabzug nochmals weitere 5 % abgezogen<sup>36</sup>.

Als Beispiel für die Erstattungspraxis wird nachfolgend eine Tabelle über die in der Praxis erkannten Erstattungsbeträge wiedergegeben, wobei die Beträge allerdings auch Anwaltskosten beinhalten<sup>37</sup>:

---

33 MARUTSCHKE (Fn. 25) 190 f.

34 *Minshû* 28, 872, zitiert nach MARUTSCHKE (Fn. 25) 190.

35 Ständige Rspr. OGH, Urteil vom 18.2.1983, *Hanji* 1073, 65; Urteil vom 4.11.1986, *Hanji* 1216; Urteil vom 23.3.1990, *Hanji* 1354, 85; zitiert nach MARUTSCHKE (Fn. 25) 190.

36 Den Fall bespricht MARUTSCHKE (Fn. 25) 190.

37 AIRO (Fn. 3) 35.

Verletzung	Gericht	Urteilsdatum	Unfallsdatum	Alter	Beruf	Zugesprochene Beträge <sup>38</sup>
Dauernde Behinderung	DG Tokyo	30.3.1995	7.8.1984	40 Jahre männlich	Leitender Angestellter	¥ 297.370.000 ≈ € 2.974.000
Dauernde Behinderung	OG Tokyo	22.10.1996	10.7.1990	20 Jahre männlich	Student	¥ 250.500.000 ≈ € 2.505.000
Dauernde Behinderung	DG Ôsaka	29.9.1994	4.12.1989	17 Jahre männlich	Elektriker	¥ 237.000.000 ≈ € 2.370.000
Dauernde Behinderung	DG Hiroshima	21.1.1998	2.9.1990	18 Jahre männlich	Student	¥ 233.770.000 ≈ € 2.338.000
Dauernde Behinderung	DG Tokyo	7.12.1995	2.8.1990	17 Jahre männlich	Student	¥ 224.180.000 ≈ € 2.242.000
Tödliche Verletzung	DG Kushiro	5.8.1986	3.3.1984	39 Jahre männlich	Arzt	¥ 221.620.000 ≈ € 2.216.000
Dauernde Behinderung	OGH	3.12.1993	20.11.1987	11 Jahre männlich	Schüler	¥ 203.030.000 ≈ € 2.030.000
Tödliche Verletzung	DG Tokyo	26.1.1995	10.10.1990	46 Jahre männlich	Leitender Direktor	¥ 202.000.000 ≈ € 2.020.000
Tödliche Verletzung	DG Nagoya	30.10.1996	24.5.1992	32 Jahre männlich	Klempner	¥ 200.490.000 ≈ € 2.005.000
Dauernde Behinderung	DG Yokohama	20.8.1992	11.8.1987	19 Jahre männlich	Student	¥ 193.550.000 ≈ € 1.936.000

#### (dd) Berufsunfähigkeit

Als letzter Fall zum Verdienstaufschlag wird untersucht, welche Schadensposten das Unfallopfer geltend machen kann, wenn es seinen bisherigen Beruf nicht mehr ausüben kann. Zu diesem Fall gehen die Antworten auseinander. Nach Aussagen eines Versicherungsunternehmens werden die Kosten von Umschulungsmaßnahmen sowie die Differenz zwischen jetzigem und vorherigem Einkommen ersetzt. Nach Aussagen eines anderen Versicherungsunternehmens wird der Verdienstaufschlag bereits voll im Rahmen der unter (aa) und (bb) dargestellten Schadensposten kompensiert, demgegenüber seien derart spezielle Kosten nicht ersetzbar.

#### (3) Schmerzensgeld

##### (aa) Tatbestände

Bei der Verletzung der Gesundheit wird auch durch Schmerzensgeld eine Kompensation für erlittene Schmerzen und die Verminderung des Wohlbefindens gewährt. Der Anspruch auf Schmerzensgeld setzt ein Verschulden des Schädigers voraus. Das deutet

<sup>38</sup> Die Beträge setzen sich aus der reinen Schadenssumme ohne Berücksichtigung von Mitverschulden und/oder Versicherungsleistungen sowie den Anwaltskosten zusammen.



darauf hin, daß es nicht im Rahmen des Art. 3 ALSL geschuldet wird. Vielmehr ist anzunehmen, daß ein Schmerzensgeld nur auf der Grundlage der allgemeinen zivilrechtlichen Verschuldenshaftung gewährt wird.

Nach dem japanischen Zivilrecht ist der Ersatz von Nichtvermögensschäden grundsätzlich Bestandteil des zu ersetzenden Schadens<sup>39</sup>. Bei einer Schädigung durch unerlaubte Handlungen wird Schmerzensgeld in sehr weitem Umfang gewährt<sup>40</sup>. Der Anspruch auf Schmerzensgeld setzt nicht notwendig die Verletzung absoluter Rechtsgüter voraus<sup>41</sup>. Schmerzensgeld kommt auch in Betracht, wenn reine Vermögensinteressen des Geschädigten verletzt werden und dadurch ein psychischer Schaden entsteht. Die Rechtsprechung hat z.B. auch dem Halter eines Haustieres, das er über alles liebte und das bei einem Unfall getötet wurde, Schmerzensgeld zuerkannt<sup>42</sup>.

Die Kriterien für die Bemessung des Schadens sind nach Aussagen der befragten Versicherungsunternehmen das Ausmaß und die Schwere der Verletzung, die Dauer der Behandlung und das Ausmaß der Lebensbeeinträchtigung. Für den Fall, daß das Unfallopfer B unfallbedingt dauerhaft im Koma liegt, erhält B trotz fehlender Wahrnehmungsfähigkeit gleichwohl ein Schmerzensgeld.

#### (bb) Höhe des Schmerzensgeldes

Die gewöhnliche Höhe des Schmerzensgeldes für einzelne Schädigungen wird von den befragten Versicherungsunternehmen unterschiedlich beziffert: Bei einer Gehirnerschütterung des Opfers beträgt das Schmerzensgeld zwischen 10.000 Yen ( $\approx$  100,00 Euro) und 2.000.000 Yen ( $\approx$  20.000,00 Euro) bzw. 4.100 Yen ( $\approx$  41,00 Euro) multipliziert mit dem Doppelten der Krankenhaustage. Für einen gebrochenen Arm beträgt das Schmerzensgeld zwischen 10.000 Yen ( $\approx$  100,00 Euro) und 2.000.000 Yen ( $\approx$  20.000,00 Euro) bzw. 4.100 Yen ( $\approx$  41,00 Euro) multipliziert mit dem Doppelten der Krankenhaustage. Für die Amputation eines Beines beträgt das Schmerzensgeld zwischen 6.780.000 Yen ( $\approx$  67.800 Euro) und 11.000.000 Yen ( $\approx$  110.000,00 Euro) bzw. den versicherten Betrag. Für eine Querschnittslähmung beträgt das Schmerzensgeld zwischen 10.500.000 Yen ( $\approx$  105.000,00 Euro) und 28.000.000 Yen ( $\approx$  280.000,00 Euro) bzw. den versicherten Betrag.

#### (cc) Strafcharakter des Schmerzensgeldes in Ausnahmefällen

Das japanische Deliktsrecht hat grundsätzlich keine Sanktionsfunktion, d.h. das Deliktsrecht soll eigentlich eine reine Kompensation des eingetretenen Schadens gewähr-

---

39 MARUTSCHKE (Fn. 25) 188, mit dem Hinweis, daß eine dem deutschen § 253 BGB entsprechende Regelung nicht in das ZG aufgenommen wurde.

40 Auf eine zunehmende Dominanz des Schmerzensgeldanspruchs im Deliktsrecht weist G. RAHN, *Rechtsdenken und Rechtsauffassung in Japan* (München 1990) 386 hin.

41 MARUTSCHKE (Fn. 25) 188, der von der Verletzung persönlicher Interessen spricht.

42 MARUTSCHKE (Fn. 25) 188 ohne Quellenangabe.

leisten<sup>43</sup>. Sofern der Schädiger allerdings besonders bössartig gehandelt und sich dadurch einen Vorteil verschafft hat, kommt dem Schmerzensgeld neben der reinen Kompensation auch eine Genugtuungsfunktion mit Strafcharakter zu (punitive damages)<sup>44</sup>. Die Bemessung des Schmerzensgeldes ist grundsätzlich dem Richter überlassen. Die Praxis verwendet das Schmerzensgeld bei Verletzung von Vermögensinteressen auch als Regulierungsfaktor, der Unzulänglichkeiten bei der Berechnung des Ersatzes von Vermögensschäden ausgleichen soll<sup>45</sup>. Nach ständiger Rechtsprechung werden bei Berechnung des Schmerzensgeldes sämtliche Umstände des betreffenden Falles in einer Gesamtschau berücksichtigt<sup>46</sup>. Dabei werden auch die Vermögenslage, das Alter und die soziale Stellung des Schädigers berücksichtigt.

#### (4) Entgangener Urlaub

Sofern das Unfallopfer einen bereits gebuchten Urlaub wegen des Unfalls nicht antreten kann, werden die entstandenen Reise- oder Stornokosten ersetzt. Die entgangene Urlaubsfreude kann im Rahmen der Berechnung von Schmerzensgeld berücksichtigt werden.

#### *b) Ansprüche Dritter*

##### (1) Berechtigter Personenkreis

Die Angaben über den Personenkreis, der berechtigt ist, Schadensersatz für die Verletzung des Unfallopfers zu verlangen, sind uneinheitlich. Die Berechtigung ist nach Angaben eines Unternehmens auf den jeweiligen materiellen Schadensposten bezogen.

##### (2) Materielle Schadensersatzposten allgemein

Nach Ansicht eines Versicherungsunternehmens sind die Aufwendungen Dritter grundsätzlich nicht erstattungsfähig. Nach Ansicht eines anderen Versicherungsunternehmens werden demjenigen Ehegatten, Haushaltspartner, Elternteil, Kind, Geschwister oder Freund, dem Kosten für eine Haushaltshilfe tatsächlich entstanden sind, diese Kosten erstattet.

Bei Tötung des Unfallopfers werden die Bestattungskosten demjenigen ersetzt, dem sie tatsächlich entstanden sind. Für die Begräbniskosten wird jedoch nicht immer der tatsächliche Kostenbetrag erstattet, sondern nur die im Hinblick auf den gesellschaftlichen Status des Opfers als angemessen angesehenen Kosten<sup>47</sup>.

---

43 KUBOTA (Fn.25) 98 f.; S. HIROWATARI, Sanktionen in Recht und Gesellschaft, ZJapanR 7 (1999) 17.

44 RAHN (FN. 40) 386; MARUTSCHKE (Fn. 25) 189; eingehend KUBOTA (Fn. 25) 96 ff.

45 MARUTSCHKE (Fn. 25) 189.

46 MARUTSCHKE (Fn. 25) 191.

47 MARUTSCHKE (Fn. 25) 190.

Sofern das Unfallopfer unterhaltspflichtig war, werden die Unterhaltskosten bei Tötung grundsätzlich nicht ersetzt. Der entgangene Lebenszeitverdienst und ein Schmerzensgeld werden den Erben des Unfallopfers jedoch ersetzt. Der Ersatz dieses entgangenen Verdienstes ist davon unabhängig, ob das Opfer unterhaltspflichtig und die Erben unterhaltsberechtigten waren. Bei dem entgangenen Lebenszeitverdienst handelt es sich um einen „eigenen“ Anspruch des getöteten Unfallopfers, der im Unfall-, bzw. Todeszeitpunkt auf die Erben übergeht.

### (3) Schmerzensgeld

Ein Schmerzensgeld wird dem Ehegatten des Unfallopfers nur im Falle der Tötung zuerkannt. Das Schmerzensgeld im Falle der Tötung des Unfallopfers können auch der nichteheliche Partner, die Eltern sowie die Kinder des Opfers verlangen.

## 3. *Sachschäden*

Nachfolgend wird die Erstattungspraxis der Versicherungsunternehmen für Sachschäden untersucht. Die Angaben der Versicherungsunternehmen beziehen sich auf die freiwillige Zusatzversicherung (Voluntary Automobile Insurance).

### a) *Schäden am Pkw des Unfallopfers*

#### (1) Reparaturschäden

Der Ersatz von Reparaturschäden ist anhand des Beispielsfalls zu untersuchen, daß die Beifahrertür durch den Unfall so beschädigt wird, daß sie sich nicht mehr öffnen läßt. Ersetzt werden hier die Kosten für den Einbau einer neuen Tür inklusive der anfallenden Umsatzsteuer. Diese Kosten werden auch erstattet, wenn die Reparatur nicht durchgeführt wird, oder der Geschädigte die Reparatur selbst vornimmt.

#### (2) Totalschaden

Im Falle eines Totalschadens wird der Wert des Fahrzeugs vor dem Unfall ersetzt. Der Wert des Fahrzeugs bestimmt sich dabei nach dem Marktwert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Unfalls. Eine Reparatur des Fahrzeugs wird nicht mehr erstattet, sobald die Reparaturkosten den Wert des Fahrzeugs übersteigen.

#### (3) Bagatellschäden

Für die Rechtslage bei Bagatellschäden wurde der Fall untersucht, daß die Stoßstange des Fahrzeugs durch den Unfall leicht zerkratzt wird. Eines der befragten Unternehmen ersetzt nach Wahl des Geschädigten die erforderlichen Reparaturkosten oder einen Pauschalbetrag. Ein anderes Versicherungsunternehmen ersetzt nur die erforderlichen Reparaturkosten.

(4) Wertminderung

Neben den Reparaturkosten wird auch die unfallbedingte Wertminderung des Fahrzeugs erstattet (merkantiler Minderwert).

(5) Mietwagenkosten/Nutzungsausfall

Für den Ausfall des Fahrzeugs während der Reparatur werden auch die Kosten eines Mietwagens erstattet. Diese Kosten werden jedoch in den meisten Fällen nicht ersetzt, wenn den Geschädigten ein Mitverschulden trifft. Eines der befragten Unternehmen ersetzt diese Kosten, auch wenn der Geschädigte einen Mietwagen tatsächlich gar nicht mietet.

*b) Sonstige zu ersetzende Sachschäden (an anderen Rechtsgütern)*

Hinsichtlich der Schäden an anderen Rechtsgütern wurde der Fall untersucht, daß der Schädiger mit seinem Fahrzeug von der Fahrbahn abkommt und - etwa durch Brand - einen hohen Sachschaden verursacht. Eine Höchstgrenze für die Haftpflicht des Verursachers besteht dabei nicht.

Weiter wurde der Fall untersucht, daß bei einem Unfall Treibstoff und Öl in das Erdreich geraten sind und in das Grundwasser einzudringen drohen. Eines der befragten Versicherungsunternehmen erstattet für diesen Fall die Kosten der Abfuhr des verunreinigten Erdreiches zur Verhinderung einer Verunreinigung des Trinkwassers. Ein anderes befragtes Versicherungsunternehmen ersetzt im Rahmen der Versicherungsdeckung die Kosten der vollständigen Wiederherstellung des vorherigen Zustandes, inklusive der Beseitigung des ausgelaufenen Treibstoffs und Öls sowie der Abfuhr des verunreinigten Erdreiches.

Umweltschäden haben in Japan eine große Bedeutung, seit in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts fünf Massenprozesse unter großer Anteilnahme der Öffentlichkeit geführt worden sind<sup>48</sup>.

*c) Gutachterkosten*

Sofern ein Sachverständigengutachten erstellt wird, werden diese Kosten nach Angaben eines Versicherungsunternehmens nur ersetzt, wenn das Gutachten von einem unternehmenseigenen Gutachter erstellt wird. Ein anderes Versicherungsunternehmen ersetzt die Gutachterkosten, die von dem Unternehmen jeweils genehmigt werden.

---

48 RAHN (Fn. 40) 358 mit Fundstellen; K. IGARASHI, Einführung in das japanische Recht (Darmstadt 1990) 114 f.

*d) Anwalts- und Gerichtskosten*

Für den Fall, daß der Geschädigte mit dem Unfallverursacher ohne Beteiligung der Versicherung einen Prozeß führt, bei dem der Schädiger unterliegt, werden dem Opfer die Anwalts- und Gerichtskosten ersetzt.

*4. Schadensabwicklung*

*a) Action directe*

Hinsichtlich der Ansprüche, die durch die Pflichtversicherung (CALI/CALMA) abgedeckt sind, hat der Geschädigte einen Direktanspruch in Höhe des versicherten Betrages gegen das Versicherungsunternehmen, Art. 16 ALSL i.V.m. Art. 3 Enforcement Ordinance ALSL. Ein Direktanspruch hinsichtlich aller Schäden gegen einen Sachversicherer besteht nicht.

*b) Mitverschulden des Geschädigten*

Ein Mitverschulden des Geschädigten führt zu einer anteiligen Minderung der Ersatzpflicht des Schädigers. Diese Minderung betrifft jedoch nicht die Verantwortlichkeit des Versicherungsunternehmens nach Art. 16 ALSL.

*c) Ablehnung einer Schadensregulierung*

Die Ablehnung einer Schadensregulierung wird gegenüber dem Versicherungsnehmer häufig auf Handelsrecht und gegenüber dem Geschädigten auf Zivilrecht gestützt. Allgemein werden Ablehnungsgründe der Schadensregulierung auch in den Versicherungsverträgen vorgesehen.

*d) Schadensersatz für die eigenen Versicherungsnehmer (als Unfallopfer)*

Eines der befragten Versicherungsunternehmen erstattet den eigenen Versicherungsnehmern vorab die entstandenen Schäden und nimmt gegenüber dem Schädiger im eigenen Namen Regreß. Ein anderes befragtes Versicherungsunternehmen erstattet hingegen den eigenen Versicherungsnehmern keine Schäden vorab.

*5. Gerichtliche Geltendmachung von Ansprüchen*

Der Prozentsatz der gütlich beigelegten Schadensfälle beträgt etwa 99 %. Die Verfahrensdauer von Verkehrsrechtsstreitigkeiten im Zivilrecht beträgt nach Angaben eines Versicherungsunternehmens etwa ein halbes Jahr.

## VII. ZUSAMMENFASSUNG

In Japan ist die Kraftfahrthaftpflichtversicherung als Pflichtversicherung ausgestaltet. Die Unternehmen unterliegen einem Kontrahierungszwang. Das Rechtssystem gibt den Rahmen für die Kraftfahrthaftpflichtversicherung durch Gesetze und Verordnungen vor.

Die Festlegung der Tarife für die Kraftfahrthaftpflichtversicherung erfolgt in einem Zusammenspiel von Unternehmen und Staat. Der Versicherungstarif ist unterteilt in Fahrzeugklassen, die nach Typ, Größe und Gebrauch des Fahrzeugs differenzieren. Diese Prämie wird nach der Dauer der Versicherungsperiode von 12 bis 36 Monaten unterschiedlich bemessen. Daraus ergeben sich rund 30 verschiedene Tarifmerkmale.

Die Tarife werden nach der *No-Loss-No-Profit-Rule* ohne Gewinnanteil gebildet. Zentrale Bedeutung kommt der Berechnung von unverbindlichen, aber gebräuchlichen Standardtarifen durch die Automobile Insurance Rating Organisation zu. Die Berechnung und Verwendung der Tarife wird durch die Financial Services Authority überwacht.

Die Haftung für Verkehrsunfälle kann auf ein Verschulden oder auf die bloße Gefährdung durch das Kraftfahrzeug gegründet werden. Das Schadensrecht soll eine Kompensation des erlittenen Unrechts bieten. In Ausnahmefällen wird ein Strafschadensersatz gewährt.

### *Hinweis der Redaktion:*

Zum Schmerzensgeld jüngst ausführlich GRUBER, Die Ergänzungsfunktion des Isharyô (Schmerzensgeldes) im japanischen Zivilrecht, ZJapanR 9 (2000) 81-96, und DIESELBE, Die Ergänzungsfunktion des Isharyô (Schmerzensgeldes) im japanischen Zivilrecht, Veröffentlichung der DJJV Bd. 12, Hamburg (2000).