

HAFTPFLICHTVERSICHERUNG, INSBESONDERE OBLIGATORISCHE KRAFTFAHRHAFT- PFLICHTVERSICHERUNG IN JAPAN

Von EIICHI KIMURA*

Die Schadensversicherung wird in Japan der Ordnung des Beginns des Geschäfts gemäß in Seeverversicherung, Feuerversicherung und Versicherung von neuer Art klassifiziert. Die Bedeutung der Versicherung von neuer Art im Fall der Schadensversicherung ist allmählich größer geworden. Vor allem haben sich die verschiedenen Haftpflichtversicherungen nach dem zweiten Weltkrieg schnell und groß entwickelt. Die Haftpflichtversicherungen, die in Japan heutzutage als unabhängige Versicherungsart oder als ergänzende Versicherung betrieben werden, kann man nach Art der versicherten Gegenstände und des Anwendungsbereiches wie folgt unterteilen:

- I. Als unabhängige Versicherungsart
 1. Allgemeine Haftpflichtversicherung
 2. Obligatorische Kraftfahrhaftpflichtversicherung
 3. Atomschadenhaftpflichtversicherung
 4. Arbeitsunfallhaftpflichtversicherung
 5. Schiffspassagierunfallhaftpflichtversicherung
- II. Als ergänzende Versicherungsart
 6. Kraftfahrhaftpflichtversicherung
 7. Seeverversicherung
 8. Luftfahrtversicherung
 9. Maschinenversicherung
 10. Montageversicherung
 11. Bauwesenversicherung

Da unter diesen verschiedenen Haftpflichtversicherungen vor allem die Bedeutung und die Funktion der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung und der Atomschadenhaftpflichtversicherung in den letzten Jahren stark zugenommen hat, erörtere ich hier hauptsächlich diese zwei Arten der Haftpflichtversicherung.¹ Bei den anderen Arten beschränke ich mich nur auf eine Skizze des Versicherungsinteresses, des Risikos und der Versicherungssumme.

* Professor der Versicherungswissenschaft.

¹ Vgl. auch Kimura, Möglichkeiten der finanziellen Entlastung der Haftpflichtversicherung-Deckungssumme, Franchise, Prozeßkosten, in: Zweiter Weltkongress für Versicherungsrecht, Bd. 3, Karlsruhe 1967, S. 109 ff.; Atomhaftpflichtversicherung in Japan, in: Probleme der Versicherung Kernenergiegetriebener Schiffe, München 1966, S. 42 ff.; L'assicurazione obbligatoria contro la responsabilità civile automobilistica, Assicurazioni, 1967, S. 315 ff.

I. *Obligatorische Kraftfahrhaftpflichtversicherung*

1) Gesetz über die Sicherung der Haftpflicht für Kraftfahrzeuge

Es ist nicht übertrieben, wenn wir Japaner die furchtbaren Verkehrsunfälle "Verkehrskrieg" nennen. Im Jahre 1966 ereigneten sich in Japan 421,445 Verkehrsunfälle, dadurch wurden 13,895 Personen getötet und 487,490 Personen verletzt, das heißt, 1,155 Verkehrsunfälle an einem Tag mit 38 Toten und 1,363 Verletzten. Alle 74 Sekunden ereignete sich ein Verkehrsunfall, alle 66 Sekunden wurde eine Person verletzt und alle 38 Minuten starb ein Mensch. Es ist erstaunlich, daß die Zahl der Verkehrstopfer im letzten Jahr fast gleich ist mit der Zahl der Toten im Chinesisch-Japanischen Krieg (1894-95). Schlimmer ist, daß der Verkehrskrieg noch nicht beendet ist, sondern daß die Zahl der Verkehrstopfer immer größer wird.

WANDEL DER ZAHL DER VERKEHRUNFÄLLE

	1962	1963	1964	1965	1966
Unfälle	479,825	531,966	552,244	567,286	421,445
Tote	11,445	12,301	13,318	12,484	13,895
Verletzte	313,813	356,089	401,117	425,666	497,490

Als Hilfsmaßnahme gibt es das Wesen der Garantiesummen, des Entschädigungsfonds, der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung usw. Unter ihnen spielt die obligatorische Kraftfahrhaftpflichtversicherung die wichtigste Rolle in Japan wie in den europäischen Staaten. Die obligatorische Kraftfahrhaftpflichtversicherung wurde schon 1918 in Dänemark angefangen und ist schon seit vor dem zweiten Weltkrieg in vielen Ländern betrieben worden, aber sie wurde erst 1955 in Japan eingeführt. Die Daten der Einführung der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung in den verschiedenen Staaten sind wie folgt:²

Dänemark	Gesetz vom 20. März 1918 (ÄndG vom 24. Mai 1955)
Finnland	Gesetz vom 28. April 1925 (ÄndG vom 26. Juni 1959)
Norwegen	Gesetz vom 20. Februar 1926 (ÄndG vom 3. Februar 1961)
Massachusetts (USA)	Seit 1. Januar 1927
Island	Seit 1929
Schweden	Gesetz vom 10. Mai 1929 (ÄndG 1961)
Österreich	Gesetz vom 20. Dezember 1929 (ÄndG 6. Juli 1955)
Neuseeland	Gesetz vom 20. Juli 1930
Grossbritannien	Gesetz vom 10. August 1930 (ÄndG 1960)
Schweiz	Gesetz vom 15. März 1932 (ÄndG vom 19. Dezember 1958)
Luxemburg	Gesetz vom 10. Juni 1932 (ÄndG vom 14. Februar 1955)
Panama	Gesetz vom 23. Juli 1932 (ÄndG vom 19. September 1953)
Tschechoslowakei	Gesetz vom 22. Dezember 1932 (ÄndG Nr. 54, 1953)
Irland	Seit 1934
Kambodscha	Verordnung vom 29. Januar 1935

² Ausserdem ist die obligatorische Kraftfahrhaftpflichtversicherung in Australien, Costa Rica, Dominikanische Republik, Ghana, Griechenland, Kamerun, Madagaskar, Nigeria, Pakistan, Rhodesien, Saskatschewan (Kanada), Südafrika, Taiwan und Türkei aufgenommen, aber die Daten des Beginnes sind mir unbekannt.

Kuba	Gesetz Nr. 800, 1936
Deutschland	Gesetz vom 7. November 1939 (ÄndG vom 5. April 1965)
Marokko	Verordnung vom 6. September 1941
Sudan	Verordnung 1945
Kenia	Seit 1. Oktober 1946
Tanganjika	Seit 1. Oktober 1946
Bulgarien	Seit 1949
Israel	Seit 1950
Nordborneo	Seit 1950
Uganda	Seit 1951
Hong Kong	Seit 1951
Zypern	Gesetz vom 18. März 1954
Japan	Gesetz vom 29. Juli 1955
Ägypten	Gesetz Nr. 652, 1955
Belgien	Gesetz vom 10. Juli 1956
New York (USA)	Seit 1. Februar 1957
Nord Carolina (USA)	Seit 1958
Frankreich	Gesetz vom 27. Februar 1958
Monaco	Gesetz vom 27. Februar 1958
Jordanien	Gesetz 1959
Ungarn	Gesetz vom 10. Juli 1959
Kuwait	Seit 1960
Tunesien	Gesetz vom 30. November 1960
Venezuela	Seit 1. Januar 1962
Polen	Seit 1. Januar 1962
Gabun	Gesetz vom 6. Juni 1962
Spanien	Gesetz vom 19. Dezember 1962 (ÄndG vom 22. März 1965)
Niederlande	Seit 1. Januar 1965
Jugoslawien	Seit 1965

Indem man die Namen der Staaten und die Daten der Ausführung der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung aufzählt, merkt man, daß einige Staaten, die man nicht ohne weiteres fortgeschrittene Länder nennen kann, überraschend früh das System der oben aufgeführten Versicherung aufgenommen haben, und daß in den U.S.A. nur drei Staaten, d.h. Massachusetts, New York und Nord Carolina, und in Kanada nur ein Staat, d.h. Saskatchewan, dies System haben. Warum nehmen die meisten Staaten der U.S.A. und Kanadas, wo die Motorisierung höchst fortgeschritten ist, die obligatorische Kraftfahrhaftpflichtversicherung nicht auf? Außerdem hat Massachusetts schon im Jahre 1927, und zwar als erstes Land nach den Skandinavischen Staaten dies System eingeführt. Der Grund soll darin liegen, daß man in diesen Staaten keine gute Erfahrung damit gemacht hat. Man sagt, daß der Geschädigte durch das gestohlene, nicht versicherte oder "hit-and-run" Fahrzeug nicht von dieser Versicherung geschützt wird, daß die Durchführung dieser Versicherung sehr mühsam und expensiv ist, und daß in diesen Staaten die Ansprüche im Fall des Verkehrsunfalls höher als in anderen Staaten sind, was sicher durch die obligatorische Versicherung kommt. Deshalb nehmen die anderen Staaten das "financial responsibility law" System statt der Pflichtversicherung. Nach diesem System muß derjenige, der einen Verkehrsunfall verursacht hat, beweisen, daß er eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen hat, oder er muß Bargeld oder Wertpapier deponieren. Sonst wird ihm der Führerschein und die Eintragung entzogen. Nur in diesem Fall muß ein Staat die Kosten tragen. Das ist viel günstiger für einen Staat, als die obligatorische Kraftfahrhaftpflichtversicherung.

Wie ich oben erwähnte, wurde in Japan im Jahre 1955 die obligatorische Kraftfahrhaftpflichtversicherung eingeführt. Das ist ziemlich spät im Vergleich zu den anderen Ländern. Daher wurden bei ihrer Einführung verschiedene Maßnahmen, einschließlich des amerikanischen Systems, genau untersucht und endlich die Errichtung der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung mit der Selbstversicherung und dem staatlichen Schadenersatz beschlossen.

Nun wurde in Japan erst 1955 das Gesetz über die Sicherung der Haftpflicht für Kraftfahrzeuge erlassen. Nach diesem Gesetz beruht die Haftung des Kraftfahrzeughalters auf dem Prinzip der fast absoluten Gefährdungshaftung. Der Fahrzeughalter ist ersatzpflichtig für den Personenschaden, der bei dem Betrieb des Kraftfahrzeuges entsteht. Er ist auch dann ersatzpflichtig, wenn ihn selbst hieran kein Verschulden trifft. Um dieses Prinzip der fast absoluten Gefährdungshaftung finanziell zu unterstützen, wurden drei Maßnahmen getroffen.

Erstens, alle Kraftfahrzeughalter müssen obligatorisch den Kraftfahrhaftpflichtversicherungsvertrag abschließen. Der Versicherer dieser Versicherung ist keine besondere Organisation, sondern Privatversicherungsgesellschaften. Sie müssen die Versicherung obligatorisch übernehmen, und dürfen keinen Gewinn für sich aus dieser Versicherung erzielen. Sechzig Prozent des Vertrages werden aber von dem japanischen Staat rückversichert.

Zweitens, einige von den Unternehmen, die eine große Anzahl von Kraftfahrzeugen haben, dürfen ausnahmsweise nicht mit den Privatversicherungsgesellschaften die obligatorische Haftpflichtversicherung abschließen, sondern sich selbst versichern. Die Bedingungen für den Selbstversicherer werden aber im Gesetz genau bestimmt.

Drittens, der Schaden, der durch ein nicht versichertes oder unbekanntes Fahrzeug verursacht wird, wird von dem japanischen Staat ersetzt.

Im folgenden werde ich diese Punkte nach den Vorschriften des Gesetzes genauer erläutern.^{3,4}

2) Haftung des Kraftfahrzeughalters

Nach Art. 1 hat dieses Gesetz zum Zweck, "das System, das die finanzielle Haftpflicht für den Tod oder die Verletzung durch den Betrieb des Kraftfahrzeuges sichert, einzurichten, das Verkehrsoffer dadurch zu schützen, und die gesunde Entwicklung der Kraftfahrzeugsindustrie zu fördern." Es muß beachtet werden, daß der Zweck dieses Gesetzes der Schutz des Geschädigten vor dem Personenschaden ist, also weder vor dem Sachschaden noch vor dem Vermögensschaden. Es ist erwünscht, nach der internationalen Tendenz des Kraftfahrhaftpflichtgesetzes den Schutz vor dem Sachschaden zu erweitern. Wir müssen aber auf der anderen Seite an die spanische Erfahrung denken. Obwohl das spanische Gesetz 1962 entweder den Sachschaden oder Personenschaden enthielt, mußte sich das Gesetz 1965 auf den Personenschaden beschränken.

Über die Haftpflicht für Kraftfahrzeuge lautet Art. 3: "Wenn jemand das Fahrzeug für

³ Eine englische Übersetzung des Gesetzes: Eibun-Horei-Sha, Automobile Liability Security Law with Concomitant Laws, Orders, Ordinances and Insurance General Conditions, Tokio 1967. Vgl. Anhang Nr. 1.

⁴ Über den Unterschied zwischen dem japanischen und dem deutschen Gesetz: Vgl. Hans Möller, World-wide Tendency of the Automobile Liability Insurance, in Songaihoken-Kenkyu, Bd. 27, Heft 4, S. 1 ff., Tokio 1965. Über den Vergleich der europäischen Gesetze: Vgl. Emmanuel Claeys, L'assurance obligatoire de la responsabilité des accidents d'automobile, Législations française et étrangère, Paris, 1962; Antigono Donati, L'attuazione della Convenzione europea dell'assicurazione responsabilità civile automobilistica, Assicurazioni, 1964, S. 5 ff.

sich benutzt, und eine andere Person oder andere Personen durch den Betrieb des Fahrzeugs getötet oder verletzt hat, so haftet er für den Schaden. Dies trifft nicht zu, wenn er beweist, daß weder er noch der Fahrer vernachlässigte, das Fahrzeug sorgfältig zu führen, daß es Vorsatz oder Fahrlässigkeit auf der Seite des Geschädigten oder einer dritten Person außer dem Fahrer war, und daß es keinen Konstruktionsmangel oder keine funktionelle Unordnung im Kraftfahrzeug gab." Das Gesetz nennt den Eigentümer des Kraftfahrzeugs oder die andere Person, die das Kraftfahrzeug für sich benutzt, den Halter des Kraftfahrzeugs (Art. 2).

Nach Art. 709 des japanischen Bürgerlichen Gesetzbuches muß der Geschädigte einen Schaden und Verschulden des Schädigers (Vorsatz oder Fahrlässigkeit) nachweisen. Art. 715 des gleichen Gesetzbuches bestimmt, daß jeder für seinen Verrichtungsgehilfen haftet, wenn dieser im Rahmen seiner Beschäftigung einem anderen einen Schaden zufügt. Allerdings besteht die Möglichkeit des Entlastungsbeweises, wenn der Arbeitgeber nachweisen kann, daß er seinen Verrichtungsgehilfen sorgfältig ausgesucht, unterrichtet und überwacht hat. Von diesem reinen Verschuldensprinzip des Bürgerlichen Gesetzbuches weicht das Gesetz über die Sicherung der Haftpflicht für Kraftfahrzeuge erheblich ab. In Art. 1 dieses Gesetzes wird ausgesprochen, daß der Hauptzweck dieses Gesetzes der Schutz des Verkehrsopfers ist. Deshalb ist die Haftung des Kraftfahrzeughalters und Fahrers so streng, daß sie einer absoluten Gefährdungshaftung gleichkommt.

Der Verkehrsteilnehmer, der durch ein Kraftfahrzeug einen körperlichen Schaden erlitten hat (im Falle des Todes des Verkehrsteilnehmers sind es die Berechtigten), muß lediglich seinen Schaden nachweisen und die Kausalität: d.h. daß er den Schaden durch ein bestimmtes Kraftfahrzeug erlitten hat. Ein Verschulden des Fahrzeughalters braucht der Geschädigte nicht nachzuweisen. Der Kraftfahrzeughalter kann sich von seiner Haftpflicht nur befreien, wenn er folgende drei Nachweise bringen kann:

- 1) daß weder er noch der Fahrer das Fahrzeug unsachgemäß geführt haben, d.h. daß sie keine Verkehrsregeln verletzt haben und mit der nötigen Vorsicht gefahren sind,
- 2) daß der Geschädigte sich schuldhaft verhalten hat (Vorsatz oder Fahrlässigkeit) oder daß der Unfall durch die Schuld einer dritten Person außer dem Fahrzeughalter oder dem Fahrer verursacht wurde, und
- 3) daß sich das Fahrzeug in ordnungsgemäßem Zustand befunden hat.

Diese drei Nachweise sind in der Praxis sehr schwer zu bringen, so daß die Haftung zwar theoretisch keine absolute Gefährdungshaftung ist, in der Praxis diesem Prinzip aber nahe kommt. In dieser Beziehung stimmt die japanische Gesetzgebung mit der modernen Tendenz der internationalen Gesetzgebung überein, in der die U.S.A., Großbritannien und Belgien eine Ausnahme machen.

Es ist auch beachtenswert, daß "andere Person oder Personen" im japanischen Gesetz alle Personen außer dem Fahrzeughalter und dem Fahrer bedeutet, d.h. daß es die unentgeltlich transportierten Personen, die Eltern, den Ehepartner, Geschwister usw. einschließt, deren Schaden in meisten europäischen Ländern nicht zum Gegenstand des Haftungsgesetzes gemacht wird oder deren Schaden nur unvollständig ersetzt wird.

3) Obligatorischer Abschluß der Kraftfahrhaftpflichtversicherung

Kein Kraftfahrzeug darf betrieben werden, wenn nicht die Haftpflichtversicherung abgeschlossen worden ist. Art. 5 dieses Gesetzes lautet: "Kein Fahrzeug darf in den öffentlichen Verkehr gebracht werden, bevor eine Haftpflichtversicherung nach den Bestimmungen dieses

Gesetzes abgeschlossen ist."

Nach den Gesetzen von Belgien, Norwegen, Spanien usw. ist es der Eigentümer des Fahrzeugs, der einen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungsvertrag abschließen muß. Auch das Abkommen von Benelux bestimmt, daß die Pflicht, die Versicherung abzuschließen, dem Eigentümer des Kraftfahrzeugs zukomme, und daß die Pflicht des Eigentümers suspendiert sei, wenn der andere den Versicherungsvertrag abgeschlossen habe. Daher muß der Eigentümer die Versicherung abschließen, wenn auch der andere den Schaden ersetzen muß. Andererseits übernimmt nach den Gesetzen von Deutschland, Schweden, Schweiz usw. der Halter eines Kraftfahrzeugs diese Pflicht. Zum Beispiel lautet das neue deutsche Pflichtversicherungsgesetz, daß "der Halter eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers" mit regelmäßigem Standort im Inland verpflichtet sei, für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden nach den folgenden Vorschriften abzuschließen und aufrechtzuerhalten, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen verwendet werde. Dagegen bestimmt das französische Gesetz keinen Haftpflichtigen, der eine Versicherung abschließen muß, sondern bestimmt nur, daß die physikalische und juristische Person, die für den Personenschaden oder den Sachschaden verantwortlich ist, der durch den Betrieb des Fahrzeugs verursacht wurde, versichert sein muß, um das Fahrzeug zu verkehren. Auch das japanische Gesetz bestimmt nicht, wer eine Versicherung abschließen muß. Da der Halter eines Kraftfahrzeugs aber für den Schaden ersatzpflichtig ist, muß er in der Regel für alle Kraftfahrzeuge die Haftpflichtversicherungen abschließen.

Der Kraftfahrhaftpflichtversicherungsvertrag muß für jedes Kraftfahrzeug abgeschlossen werden (Art. 12). Jahr für Jahr ist die Zahl der versicherten Fahrzeuge gestiegen, aber es gibt leider noch Fahrzeuge, die nicht versichert sind. Die folgende Tabelle zeigt die Zunahme der Zahl der Kraftfahrzeuge und den Prozentsatz des Eintrittes in die Kraftfahrhaftpflichtversicherung.

	Kraftfahrzeuge, die sich versichern müssen	Versicherte Kraftfahrzeuge	Prozentsatz
März 1957	1653 Tausend	1228 Tausend	74.3%
„ 1958	1930	1460	75.6
„ 1959	2252	1732	76.9
„ 1960	2760	2063	74.8
„ 1961	3449	2720	78.9
„ 1962	4283	3288	76.8
„ 1963	5346	4661	87.3
„ 1964	5747	5374	93.5
„ 1965	6750	6004	88.9

Der Schaden, der durch ein nicht versichertes Fahrzeug verursacht ist, wird, wie ich später noch erwähne, vom Staat ersetzt. Seit dem 1. Oktober 1966 müssen die Fahrräder mit Hilfsmotor bis 125 ccm Hubraum auch obligatorisch diesen Kraftfahrhaftpflichtversicherungsvertrag abschließen. Die Zahl wird auf 6,722 Tausend geschätzt. Wer ein Fahrzeug gebraucht, obwohl für das Fahrzeug der nach Art. 5 erforderliche Haftpflichtversicherungsvertrag nicht besteht, wird mit Gefängnis bis zu sechs Monaten oder mit einer Geldstrafe von 50,000

Yen (ca. DM 550) bestraft.

Der Versicherer der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung ist keine besondere neu errichtete Organisation, sondern japanische und ausländische Versicherungsgesellschaften, die Haftpflichtversicherungen betreiben dürfen (Art. 6). Nach dem Versicherungsaufsichtsgesetz (Art. 7) darf keine Versicherungsgesellschaft die Schadensversicherung und die Lebensversicherung zugleich betreiben. Deshalb darf nur die Schadensversicherungsgesellschaft die Kraftfahrhaftpflichtversicherung betreiben. In Japan gibt es heute 19 Schadensversicherungsgesellschaften und zwei Schadensrückversicherungsgesellschaften. Zur Zeit übernehmen alle 19 japanischen Schadensversicherungsgesellschaften und 12 ausländischen Versicherungsgesellschaften die obligatorische Kraftfahrhaftpflichtversicherung. Es gab einmal einen Plan, eine besondere Körperschaft für diese obligatorische Versicherung zu errichten, aber schließlich wurde die Erfahrung der Privatversicherungsgesellschaften geschätzt, die seit langem die freiwillige Kraftfahrhaftpflichtversicherung betrieben haben.

Die obligatorische Kraftfahrhaftpflichtversicherung wird erst gültig mit dem Abschluß des Versicherungsvertrages, und nicht automatisch wie in einigen Sozialversicherungen. Der Versicherte wird nicht durch den Vertrag, sondern durch dieses Gesetz bestimmt, nach dem er der Kraftfahrzeughalter und der Kraftfahrzeugfahrer ist.

Die Versicherungsgesellschaft darf den Abschluß des Haftpflichtversicherungsvertrages nicht ablehnen, es sei denn, es gibt einen gerechten Grund, der in der Verordnung des Kabinetts festgelegt ist (Art. 24). Nach der Verordnung des Kabinetts darf der Antrag nur abgelehnt werden, wenn der Versicherungsnehmer bei der Schließung des Vertrages die ihm bekannten Umstände, die für die Übernahme der Gefahr erheblich sind, dem Versicherer unrichtig angezeigt hat, oder der Versicherungsnehmer bei der Schließung des Vertrages die Prämie nicht zahlt. Die erheblichen Umstände sind die Nummer und die Art des Fahrzeugs. Wenn die Versicherungsgesellschaft ohne einen gerechten Grund den Abschluß des Haftpflichtversicherungsvertrages ablehnt, wird der Direktor der Versicherungsgesellschaft mit Geldstrafe bis zu 300,000 Yen (ca. DM 3,300) bestraft. Wie oben erwähnt, ist die japanische Versicherungsgesellschaft verpflichtet, Versicherung gegen Haftpflicht zu gewähren. Dieses System ist eigentlich gleich mit dem dänischen, deutschen, französischen und schwedischen System, wo der Versicherer unmittelbar oder mittelbar gezwungen ist, die Versicherung zu übernehmen. Dagegen ist im belgischen, luxemburgischen und schweizerischen Recht der Versicherer nicht dazu verpflichtet. Sowohl beneluxische als auch europäische Abkommen haben keine solche Vorschrift, aber es ist in Japan zweckmäßig, das gegenwärtige System noch zu erhalten, um den Geschädigten immer ohne Unterbrechung mit der Versicherung zu schützen.

4) Mindestversicherungssummen

Die Versicherungssummen sind durch die Verordnung des Kabinetts festgelegt (Art. 13). Sie wurden seit 1955 schon viermal erhöht, besonders diesmal am 1. August 1967 nach nur einem Jahr seit der letzten Erhöhung. Sie betragen heutzutage 3,000,000 Yen (ca. DM 33,000) für den Todesfall und höchstens 500,000 Yen (ca. DM 5,500) für Körperverletzungen. Sie betragen auch für die Nachkrankheit von 110,000 Yen (ca. DM 1,210) bis 3,000,000 Yen (ca. DM 33,000) gemäß dem Grad der Krankheit. Daher wird für einen Geschädigten, der nach der ärztlichen Behandlung doch gestorben ist, oder der trotz der ärztlichen Behandlung noch lange an der Nachkrankheit leidet, 3,500,000 Yen (ca. DM 38,500) gezahlt.

Jeder Verletzte wird bis zu dieser Höhe entschädigt. Die in Europa übliche Begrenzung der Gesamtleistung bei einem Unfallereignis ist in Japan ausgeschlossen. Die Gesamtleistung der Versicherungsgesellschaft kann bei einem schweren Verkehrsunfall also sehr hoch sein. Bei jedem weiteren Verkehrsunfall während der Dauer des Versicherungsvertrages haftet die Versicherungsgesellschaft erneut zu den gleichen Bedingungen. Da die Versicherungssummen im Vergleich zu der europäischen Regelung sehr niedrig sind, ist es in Japan notwendig, daß man sich freiwillig zu wesentlich höheren Summen versichert. Im folgenden nehme ich den Wechsel der Mindestversicherungssummen in Japan und die Mindestversicherungssummen in den europäischen Ländern und in den U.S.A. auf.

WECHSEL DER VERSICHERUNGSSUMMEN IN JAPAN

(Yen)

	Tod	Verletzung	Nachkrankheit
Dez. 1955	300,000	schwere	100,000
Sept. 1960	500,000	leichte	30,000
Feb. 1964	1,000,000	300,000	Gemäß dem Grad 50,000-1,000,000
Juli 1966	1,500,000	500,000	70,000-1,500,000
August 1967	3,000,000	500,000	110,000-3,000,000

*Mindestversicherungssummen in den europäischen
Ländern und in den U.S.A.*

Belgien

Keine Mindestversicherungssumme

Ausgenommen für Sachschaden durch Feuer oder Explosion:

Per UnfallereignisBfrs 5,000,000 (ca. DM 400,000)

Dänemark

Für PersonenschadenDkr 150,000 (ca. DM 85,800)

Für SachschadenDkr 60,000 (ca. DM 34,320)

Deutschland

Für PersonenschadenDM 250,000

Für SachschadenDM 50,000

Für VermögensschadenDM 10,000

Finnland

Für PersonenschadenKeine Mindestversicherungssumme

Für SachschadenFkr 2,500,000 (ca. DM 330,000)

Frankreich

Per UnfallereignisFr 500,000 (ca. DM 400,000)

Großbritannien

Nur für Personenschaden:

Bei dem öffentlichen KraftfahrzeugL 25,000 (ca. DM 275,000)

Bei den anderen KraftfahrzeugenL 5,000 (ca. DM 55,000)

Jugoslawien

Keine Mindestversicherungssumme

Luxemburg

Fahrzeug bis 6 Plätze: Per UnfallereignisLfr 6,000,000 (ca. DM 475,200)
 Motorrad: Per UnfallereignisLfr 4,000,000 (ca. DM 316,800)

Niederlande

Für PersonenschadenHfl 20,000 (ca. DM 22,000)
 Für SachschadenHfl 5,000 (ca. DM 5,500)
 Per UnfallereignisHfl 250,000 (ca. DM 275,000)

Norwegen

Für PersonenschadenNkr 200,000 (ca. DM 110,000)
 Für Sachschaden: Per UnfallereignisNkr 1,000,000 (ca. DM 550,000)

Österreich

Für PersonenschadenÖs 200,000 (ca. DM 30,400)
 Für SachschadenÖs 60,000 (ca. DM 9,130)
 Per UnfallereignisÖs 600,000 (ca. DM 91,300)
 Mindestversicherungssumme bei dem Bus: anders festgesetzt

Polen

Keine Mindestversicherungssumme

Schweden

Für PersonenschadenSkr 1,000,000 (ca. DM 770,000)
 Für SachschadenSkr 1,000,000 (ca. DM 770,000)
 Per UnfallereignisSkr 25,000,000 (ca. DM 1,925,000)

Schweiz

Für PersonenschadenSfr. 150,000 (ca. DM 138,600)
 Per UnfallereignisSfr. 500,000 (ca. DM 462,000)
 Für SachschadenSfr. 10,000 (ca. DM 9,240)
 Bei Motorrädern
 Bei leichten MotorwagenSfr. 20,000 (ca. DM 18,480)
 Bei schweren MotorwagenSfr. 30,000 (ca. DM 27,720)

Spanien

Nur für Personenschaden
 Bei dem TodP'tas 300,000 (ca. DM 20,000)
 Bei der VerletzungP'tas 30,000 (ca. DM 2,000)

Tschechoslowakei

Keine Mindestversicherungssumme

U.S.A.

Staat Massachusetts
 Für Personenschaden\$ 5,000 (ca. DM 20,000)
 Für Sachschadenkeine Pflicht
 Per Unfallereignis\$ 10,000 (ca. DM 40,000)

Staat New York
 Für Personenschaden\$ 10,000 (ca. DM 40,000)
 Für Sachschaden\$ 5,000 (ca. DM 20,000)
 Per Unfallereignis\$ 20,000 (ca. DM 80,000)

Staat North Carolina
 Für Personenschaden\$ 5,000 (ca. DM 20,000)
 Für Sachschaden\$ 5,000 (ca. DM 20,000)

Wie schon oben angegeben wurde ist die Kraftfahrhaftpflichtversicherung in den U.S.A. nur in drei Staaten obligatorisch, die anderen Staaten nehmen das Sicherungssystem nach dem "financial responsibility laws" an, unter dem die Versicherungssummen wie folgt sind.

1 Staat

Für Personenschaden\$ 20,000 (ca. DM 80,000)
 Für Sachschaden\$ 1,000 (ca. DM 4,000)
 Per Unfallereignis\$ 20,000 (ca. DM 80,000)

2 Staaten	
Für Personenschaden	\$ 15,000 (ca. DM 60,000)
Für Sachschaden	\$ 5,000 (ca. DM 20,000)
Per Unfallereignis	\$ 30,000 (ca. DM 120,000)
37 Staaten	
Für Personenschaden	\$ 10,000 (ca. DM 40,000)
Für Sachschaden	\$ 20,000 (ca. DM 80,000)
Per Unfallereignis	\$ 20,000 (ca. DM 80,000)
7 Staaten	
Für Personenschaden	\$ 5,000-10,000 (ca. DM 20,000-40,000)
Für Sachschaden	\$ 1,000-20,000 (ca. DM 4,000-80,000)
Per Unfallereignis	\$ 10,000-20,000 (ca. DM 40,000-80,000)

Während in anderen Haftpflichtversicherungen in der Regel die Prozeßkosten gedeckt werden, werden sie in dieser obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung nicht ersetzt (Art. 8 der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrhaftpflichtversicherung). Das kommt daher, daß der Zweck dieser Versicherung nicht nur der Schutz des Versicherten, sondern auch der Schutz des Geschädigten ist, während in anderen Haftpflichtversicherungen eigentlich nur der Versicherte geschützt wird.

Die Versicherungsgesellschaft darf den Abschluß des Haftpflichtversicherungsvertrages nicht ablehnen, es sei denn, daß es einen hinreichenden Grund gibt, der in der Verordnung des Kabinetts festgelegt ist (Art. 24). Außerdem soll die Versicherungsgesellschaft aus der Zwangsversicherung des Kraftfahrzeugs keinen Gewinn erzielen, und die Versicherungsprämie soll möglichst niedrig sein, sonst wird ihr keine Gewerbeerlaubnis gegeben (Art. 25). Wenn der Finanzminister der Ansicht ist, daß die Versicherungsprämie die angemessenen Kosten in einem erfolgreichen Betrieb übersteigt, kann er von der Versicherungsgesellschaft oder dem Institut für Tarifierung der Schadensversicherung die Änderung des Prämientarifs fordern (Art. 27).

Die Prämien werden gemäß der Art des Kraftfahrzeugs berechnet. Es gibt weder die Beitragsermäßigung bei unfallfreiem Verlauf noch die Beitragserhöhung bei Unfall. Zur Zeit betragen die Prämien für ein Jahr wie folgt:

Privatwagen	9,030 Yen (ca. DM 99)
Taxi	12,950-50,040 Yen (ca. DM 142-550)
Güterfahrzeug	39,010 Yen (ca. DM 429)
Kleines Güterfahrzeug	10,620 Yen (ca. DM 117)
Fahrräder mit Hilfsmotor	2,660 Yen (ca. DM 29)

Die Einführung der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung hat aber die Lagen der verschiedenen Schadensversicherungsarten verändert. Wie die folgende Tabelle zeigt, hat sich die Proportion der Prämieinkommen aus dieser Versicherung in allen Versicherungsarten jedes Jahr vergrößert und ist in den vergangenen zehn Jahren von 3.9% zu 23.8% aufgestiegen, während die Proportion der Feuerversicherung sich von 60.6% auf 37.6% vermindert hat.

	Feuerversicherung	Seeversicherung	Freiwillig. K-Versicherung	Obligat. K-Haftpf.-Vers.	Sonstige Versicherung
1955	60.6%	27.3%	6.9%	3.9%	1.3%
1956	60.6	27.2	6.9	4.0	1.3
1957	57.8	28.9	7.6	4.3	1.4
1958	56.6	28.1	8.7	4.9	1.7
1959	53.4	28.5	10.2	6.1	1.8
1960	50.0	27.6	12.9	7.2	2.3
1961	46.9	26.9	15.7	7.4	3.1
1962	46.6	25.0	15.1	9.6	3.7
1963	44.3	22.4	16.7	12.2	4.4
1964	38.5	18.0	15.5	23.9	4.1
1965	37.6	17.0	17.3	23.8	4.3

Das Prämieeinkommen hat sich vergrößert, dagegen ist aber auch die Zahl und der Schadensbetrag der Verkehrsunfälle gestiegen. Der Betrieb dieser Versicherung hatte bis 1960 jedes Jahr Verluste erlitten. Die Prämien mußten 1959, 1960, 1962, 1964 und 1967 fünfmal erhöht werden, obwohl sie als die einer Pflichtversicherung möglichst niedrig bleiben sollten. Erst seit 1964 wurde die Bilanz verbessert, trotzdem kann niemand dafür bürgen, daß dieser gute Stand dauern wird. Sicher wird die Geschäftsleistung der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung das zukünftige Schicksal der japanischen Versicherungsgesellschaften bestimmen.

	Prämieeinkommen (Million Yen)	Schaden (Million Yen)	Saldo (Million Yen)	Schadens-Koeffizient (%)
1955	1,806	2,137	-331	118.3
1956	2,272	3,148	-867	138.5
1957	2,644	3,892	-1,248	147.2
1958	3,035	4,815	-1,780	158.6
1959	4,437	5,565	-1,128	125.4
1960	6,399	6,929	-530	108.3
1961	8,191	7,632	559	93.2
1962	11,180	9,507	1,673	85.0
1963	17,718	12,002	5,716	67.7
1964	22,430	7,574	14,856	33.8
Gesamtbetrag	80,117	63,206	16,911	78.9

5) Der unmittelbare Anspruch des Geschädigten

Der Zweck der Kraftfahrhaftpflichtversicherung ist der finanzielle Schutz des Geschädigten, deshalb soll die Befreiung des Versicherers von der Haftung möglichst beschränkt sein. Daher lautet Art. 14 des Gesetzes: "Die Versicherungsgesellschaft ist nur für den Schaden von der Verpflichtung zur Leistung frei, den der Versicherungsnehmer oder der Versicherte vorsätzlich herbeiführt." Es kann gefordert werden, daß die Versicherungsgesellschaft auch im Fall des

Vorsatz Entschädigung leisten müßte, weil der Kraftfahrzeughalter oder der Kraftfahrzeugfahrer daraus nicht gewinnen könnte. Da diese Versicherung aber von den Privatversicherungsgesellschaften betrieben wird, würde das vom herrschenden Begriff der Versicherung abweichen. Wenn auch die Versicherungsgesellschaft von der Verpflichtung zur Leistung für den vorsätzlich herbeigeführten Schaden frei ist, kann der Geschädigte bei der Versicherungsgesellschaft die Entschädigung beanspruchen. In diesem Fall bezahlt der Staat der Versicherungsgesellschaft die Entschädigungssumme, die der letzte dem Geschädigten gezahlt hat.

Nach Art. 15 des Gesetzes kann der Versicherte von der Versicherungsgesellschaft erst dann eine Entschädigung aus dem Versicherungsvertrag verlangen, wenn er selbst Zahlung an den Geschädigten geleistet hat, und soweit er geleistet hat. Damit soll für den Geschädigten die Gefahr beseitigt werden, daß zwar die Versicherungsgesellschaft an den Versicherten zahlt, der Versicherte das Geld aber nicht an den Geschädigten weiterleitet. Dieses Verfahren (Art. 15) kann recht schwierig werden, wenn nämlich der Versicherte sich das notwendige Geld erst leihen muss, um es an den Geschädigten zu zahlen. Deshalb bestimmt Art. 16 Abs. 1 des Gesetzes wie alle modernen Gesetzgebungen, daß dem geschädigten Verkehrsteilnehmer ein direkter Anspruch gegen die Versicherungsgesellschaft des Versicherten zustehen soll. Selbstverständlich hat der Geschädigte nicht mehr den unmittelbaren Anspruch gegen die Versicherungsgesellschaft, wenn diese nach Art. 15 dem Versicherten die Versicherungssumme gezahlt hat (Art. 16 Abs. 2).

Wenn die Versicherungsgesellschaft gemäß Art. 16 Abs. 1 dem Geschädigten unmittelbar Schadenersatz geleistet hat, ist es so, als ob sie den Versicherten auf Grund des Versicherungsvertrages für den Schaden entschädigt hätte (Art. 16 Abs. 3), es sei denn, daß der Schaden nicht durch den Vorsatz des Versicherten oder des Versicherungsnehmers verursacht wurde (Art. 16 Abs. 3).

Wenn die Versicherungsgesellschaft auf Grund der direkten Klage des Geschädigten gegen sie den Geschädigten entschädigt hat, obwohl sie dem Versicherten gegenüber dazu nicht verpflichtet war, weil Versicherungsnehmer oder Versicherte den Schaden vorsätzlich herbeigeführt hatten (Art. 14), kann sie in Höhe der geleisteten Zahlungen Entschädigung vom Staat verlangen (Art. 16 Abs. 4). Wenn die Versicherungsgesellschaft nach Art. 17 Abs. 1 an den Geschädigten einen Vorschuß gezahlt hat, obwohl keine Haftpflicht des Fahrzeughalters bestand, kann die Versicherungsgesellschaft ebenfalls vom Staat eine Entschädigung in Höhe der geleisteten Zahlung verlangen (Art. 17 Abs. 4).

Die unmittelbaren Ansprüche gegenüber dem Versicherer verjähren in kürzerer Zeit als die anderen allgemeinen Schadenersatzansprüche in den europäischen Ländern. Und zwar verjähren sie in einem Jahr vom Tag des Unfalles im spanischen Recht, in zwei Jahren vom Tag des Unfalles im europäischen Abkommen, in zwei Jahren vom Tag, an dem der Geschädigte Kenntnis vom Schaden hat—jedenfalls aber mit dem Ablauf von zehn Jahren vom Tag des Unfalles an—, oder in drei Jahren vom Tag des Unfalles. Ebenfalls verjähren sie im japanischen Gesetz in zwei Jahren vom Tag an, an dem der Geschädigte Kenntnis vom Schaden hat.

Der Geschädigte kann außerdem nach Art. 17 Abs. 1 des Gesetzes der Versicherungsgesellschaft die vorläufige Zahlung der Versicherungssumme für vorläufige Ausgaben beanspruchen. Die Summen der vorläufigen Zahlung sind für jede Person 500,000 Yen (ca. DM 5,500) für den Todesfall, 10,000 Yen, 50,000 Yen oder 100,000 Yen (ca. DM 110, DM 550 oder DM 1,100) nach dem Grad der Verletzung für den Verletzungsfall. Die Summe wird gewöhnlich in einer Woche nach dem Anspruch bezahlt. Ferner kann der Geschädigte die

Anzahlung der Versicherungssumme beanspruchen. Wenn die ärztliche Behandlung lange dauert und die Arztgebühren mehr als 100,000 Yen (ca. DM 110) betragen, kann der Geschädigte 100,000 Yen als Anzahlung der Versicherungssumme beanspruchen, jedesmal wenn sie 100,000 Yen übersteigen.

6) Staatliche Rückversicherung

Wie oben erwähnt, muß die japanische Versicherungsgesellschaft obligatorisch die Haftpflichtversicherung übernehmen, und sie soll aus dieser Versicherung keinen Gewinn erzielen. Aus diesem Grunde unterstützt der Staat die Versicherungsgesellschaft auf dem Wege der Rückversicherung. Bei jedem Abschluß eines Versicherungsvertrages zwischen der Versicherungsgesellschaft und einem Fahrzeughalter muß in Höhe von sechzig Prozent der Mindestversicherungssumme eine Rückversicherung zwischen dem Staat und der Versicherungsgesellschaft abgeschlossen werden (Art. 40, 41 u. 42). Das ist die sogenannte obligatorische Quotenrückversicherung. Im Schadensfall zahlt der Staat dann sechzig Prozent der erbrachten Versicherungsleistung an die Versicherungsgesellschaft zurück (Art. 44). Es gibt kein Land, wo der Staat die Versicherungsgesellschaft der Kraftfahrhaftpflichtversicherung mit der Rückversicherung wie in Japan unterstützt. Man kann sagen, daß die japanischen Versicherungsgesellschaften so gut geschützt sind, daß ihnen auf der anderen Seite ihre Unabhängigkeit verloren geht.

7) Selbstversicherung

Die oben erwähnte obligatorische Kraftfahrhaftpflichtversicherung ist sicherlich die Hauptsäule, die das Gesetz über die Sicherung der Haftpflicht für Kraftfahrzeuge stützt, aber sie ist doch nicht die einzige Säule. Zum Beispiel sind in den U.S.A. außer der Versicherung Trust, Bond oder Selbstversicherung benutzt worden. Das japanische Gesetz gewährt auch, aber nur ausnahmsweise, die Selbstversicherung. Nach Art. 55 des Gesetzes kann die Person, der von dem Verkehrsminister erlaubt wird, sich selbst zu versichern, ihre Kraftfahrzeuge ohne die obligatorische Versicherung nutzbar machen. Der Maßstab für die Erlaubnis zum Selbstversicherer ist in Art. 56 des Gesetzes wie folgt festgesetzt.

a) Der Selbstversicherer muß mehr Kraftfahrzeuge haben als in der Verordnung des Kabinetts bestimmt sind.

b) Er muß die finanzielle Grundlage und das System besitzen, um den in Art. 3 des Gesetzes festgestellten Schadenersatz leisten zu können.

c) Es muß gewährleistet sein, daß die von ihm benutzten Kraftfahrzeuge immer verkehrssicher sind.

Da die Selbstversicherung nur ausnahmsweise erlaubt wird, muß der Selbstversicherer streng beaufsichtigt werden. Er muß in jedem Rechnungsjahr eine bestimmte Summe in den Reservefonds für die Kraftfahrhaftpflichtversicherung zurücklegen (Art. 57). Dieser Reservefonds darf nicht für fremde Zwecke, sondern nur für Schadenersatzleistungen benutzt werden (Art. 59). Der Verkehrsminister kann dem Selbstversicherer auferlegen über die Benutzung seiner Kraftfahrzeuge, die Häufigkeit seiner Unfälle und seine Finanzlage zu berichten, oder Beamte im Betrieb in die Kontobücher usw. Einsicht nehmen zu lassen (Art. 69). Im Falle der Selbstversicherung wie in der obligatorischen Haftpflichtversicherung kann der Geschädigte die vorläufige Zahlung des Schadensgeldes beanspruchen (Art. 61). Heutzutage sind 54 Gesellschaften und Körperschaften als Selbstversicherer genehmigt.

8) Staatlicher Schadenersatz

Der Schutz des Verkehrsopfers ist mit der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung und mit der Selbstversicherung noch nicht ganz vollkommen. Der Schaden, der durch ein nicht versichertes Fahrzeug verursacht wird, was geschehen kann, oder der Schaden, der durch ein unbekanntes Fahrzeug, d.h. durch den "hit and run" Fahrer entsteht, wird von diesen beiden Maßnahmen nicht ersetzt. Deshalb übernimmt der Staat den Ersatz dieser Schäden. Nach Art. 72 des Gesetzes ersetzt der Staat den Schaden, wenn das Fahrzeug, durch dessen Gebrauch der Schaden verursacht worden ist, nicht ermittelt werden kann, oder wenn die auf Grund des Gesetzes erforderliche Haftpflichtversicherung zugunsten des Halters des Fahrzeugs nicht besteht.

Der Staat, der zuerst geeignete Maßnahmen für den Geschädigten ergriff, der von der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung nicht geschützt wird, ist wahrscheinlich die Schweiz. Nach dem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug und Fahrradverkehr vom 15. März 1932 (Art. 55) schloß der Bund bei Versicherungsunternehmungen, die zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz zugelassen waren, eine Versicherung ab zugunsten von Personen, die getötet oder verletzt werden durch den eigenmächtigen, vom Halter nicht verschuldeten Gebrauch eines Motorfahrzeugs durch einen Dritten. Ferner deckt der schweizerische Bund, gemäß den Vorschriften des Bundesgesetzes über den Straßenverkehr vom 19. Dezember 1958, im Rahmen der Mindestversicherung nach dem Gesetz die Ersatzansprüche für Personenschäden, die von unbekanntem Motorfahrzeugen oder Radfahrern verursacht werden. Ebenso deckt der Bund die Ersatzansprüche für Personenschäden, die von nichtversicherten und mit nicht gültigen Kontrollschildern oder Kennzeichen versehenen Motorfahrzeugen oder Fahrrädern verursacht werden. Wenn auf der anderen Seite ein Kanton Fahrzeugausweise und Kontrollschilder für Motorfahrzeuge oder Kennzeichen für Fahrräder abgibt, ohne daß die vorgeschriebene Versicherung besteht, haftet er im Rahmen der gesetzlichen Mindestversicherung für den Schaden, für den die Halter der Motorfahrzeuge oder die Radfahrer aufzukommen haben. Er haftet in gleicher Weise, wenn er es versäumt, Fahrzeugausweis und Kontrollschilder binnen 60 Tage nach der Meldung des Versicherers einzuziehen.

Allgemeinbekannt ist die Maßnahme des Entschädigungsfonds, der zuerst in Frankreich, danach in Belgien, Deutschland, Niederlande und Spanien aufgenommen wurde, und dessen Errichtung vom europäischen Abkommen geraten wurde. Auf der anderen Seite ersetzt in Großbritannien das Motor Insurers' Bureau diesen Schaden nicht nach den Vorschriften eines Gesetzes sondern nach der freiwilligen Vereinbarung mit dem Verkehrsministerium. In Japan wird dieser Schaden, wie ich schon oben sagte, vom Staat ersetzt. Da der unter diesen Maßnahmen ersetzte Schaden durch den Gebrauch des nicht versicherten Kraftfahrzeugs entstanden ist, soll der Schaden nicht von den Versicherungsgesellschaften sondern vom Staat ersetzt werden.

9) Vergleichende Bemerkung

In Europa, wo viele Länder an andere Länder angrenzen, ist ein Verkehrsunfall im internationalen Verkehr eine wichtige Frage. Ein Kraftfahrzeughalter, der ins Ausland reisen will, muß den Versicherungsschutz beantragen, der für das Land, in das er reist, zur Haftung genügt, während ein Geschädigter vor dem ausländischen Kraftfahrzeughalter genau so wie vor dem inländischen Kraftfahrzeughalter durch die Kraftfahrhaftpflichtversicherung geschützt sein soll. Daher wurde die Grenzversicherung und die grüne Karte in Europa entwickelt und

im Jahre 1956 das Benelux-Abkommen und im Jahre 1962 das europäische Abkommen geschlossen. Aber umgekehrt liegt Japan isoliert im Fernen Osten, umgeben von Meer. Es ist undenkbar, daß ein Japaner mit dem Fahrzeug nach dem Ausland fährt, oder daß er von einem ausländischen Reisenden durch den Gebrauch des Kraftfahrzeugs geschädigt wird. Deshalb sind sowohl die Grenzversicherung, als auch die grüne Karte unnötig in Japan. Aber die wichtigen wesentlichen Punkte des Benelux-Abkommens und des europäischen Abkommens wurden schon, wie oben angegeben, in Japan aufgenommen; die Gründung der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, der unmittelbare Anspruch des Geschädigten an die Versicherungsgesellschaft, die Errichtung des Entschädigungsfonds usw.

Durch die obligatorische Kraftfahrhaftpflichtversicherung ist ein Kraftfahrzeughalter vor dem wirtschaftlichen Verlust aus dem Verkehrsunfall geschützt. Nun erleidet er den Verlust, nicht weil er einen Verkehrsunfall verursacht hat, für dessen Schaden er haftet, sondern weil er keine Kraftfahrhaftpflichtversicherung abgeschlossen hat oder nicht genug versichert ist. Daher bildete sich eine Ansicht, nach der ein Polster der Haftpflicht beseitigt werden soll. Sie behauptet, jeder müßte die obligatorische Unfallversicherung abschließen, anstatt daß der Kraftfahrzeughalter die obligatorische Kraftfahrhaftpflichtversicherung abschließen müßte. Sicher ist erstere die unmittelbare und wirksamere Maßnahme als letztere. Aber man kann nicht ohne weiteres dieser Meinung zustimmen, denn sie wirft den Individualismus um, der das heutige Sozialsystem unterstützt.

II. *Atomhaftpflichtversicherung*

1) Atomhaftpflichtgesetz

Die Entwicklung der Industrie in den kommenden Zeiten hängt von der friedlichen Verwertung der Atomenergie ab. Aber die Gefahr der Atomenergie ist furchtbar groß im Verhältnis zu ihrer Wirksamkeit. Das Atomunglück entsteht sicherlich nicht so oft wie der Verkehrsunfall, trotzdem ist sein Schaden unvergleichbar und unermesslich größer, wenn es einmal entsteht. Deshalb ist es eine der wichtigsten Fragen, die wir lösen müssen, wie wir den Geschädigten vor Atomunglück schützen können.

1962 wurden zwei japanische Gesetze über den Atomschaden erlassen: Das Atomhaftpflichtgesetz und das Gesetz über den staatlichen Atomschadenersatzvertrag. Ich erläutere zunächst die wichtigsten Punkte dieser Gesetzgebung.

Erstens, die Haftung des Atombetreibers ist absolut und besteht unabhängig davon, ob ein Verschulden mitgewirkt hat, d.h. sie beruht auf dem Prinzip der absoluten Gefährdungshaftung. Sonst müßte der Geschädigte den Vorsatz oder die Fahrlässigkeit des Betreibers oder den inneren Mangel nachweisen, um von dem Betreiber entschädigt zu werden.

Zweitens, die Haftung des Betreibers der Atomanlage ist exklusiv. Nur er trägt die Haftung für den Atomschaden, die anderen, die den Schaden verursacht haben, sind von der Haftung frei. Außerdem verzichtet er auf den Regressanspruch gegen die haftbare Person wie, zum Beispiel, den Fabrikanten oder den Lieferanten des Reaktors oder des Atombrennstoffs. Das ist die sogenannte rechtliche Kanalisierung der Haftpflicht des Atombetreibers.

Drittens, die Haftung des Betreibers muß durch eine Haftpflichtversicherung gedeckt werden. Nach Artikel 6. des Atomhaftpflichtgesetzes darf der Betreiber keinen Kernreaktor

betreiben bzw. Atomenergie verwenden, ohne nicht finanzielle Sicherheit in Form einer Haftpflichtversicherung zu leisten. Also ist die Atomhaftpflichtversicherung eine obligatorische Versicherung.

Der Betrag der finanziellen Sicherheit ist im Gesetz von ein hundert Millionen Yen (ca. DM 110,000) bis zu fünf Milliarde Yen (ca. DM 55,000,000) nach der Leistungabgabe des Reaktors festgelegt. Der Versicherer ersetzt den Atomschaden bis zur Versicherungssumme, aber die Versicherungssumme vermindert sich um jeden Schaden, den der Versicherer ersetzt hat. Und zwar wird der Schadenersatz nicht für das einzelne Atomunglück geleistet, sondern für die Anlage. Wenn die Versicherungssumme aber sehr klein geworden ist, so kann die Behörde für Wissenschaft und Technik die Wiederherstellung der alten Versicherungssumme verlangen.

In der allgemeinen Atomhaftpflichtversicherung ersetzt der Versicherer den Haftpflichtschaden durch das Atomunglück in der Atomanlage. Der Atomschaden, der während des Transportes entsteht, wird von der Atomtransporthaftpflichtversicherung ersetzt. Der Haftpflichtschaden, der auf der Schädigung eines Arbeiters der Atomanlage beruht, muß von der sozialen Arbeitsunfallhaftpflichtversicherung ersetzt werden. Der Schaden, der durch höhere Gewalt oder den gewöhnlichen Gebrauch des Atomreaktors entsteht, oder der Schaden, der erst nach zehn Jahren festgestellt wird, wird auch nicht von dieser Versicherung ersetzt. Diese Schäden werden auf Grund des Atomschadenersatzvertrages vom Staat ersetzt. Daher muß der Betreiber der Atomanlage unbedingt die Haftpflichtversicherung mit dem Privatversicherer und den Ersatzvertrag mit dem Staat abschließen.

2) Gegenwärtige Probleme

Im folgenden erwähne ich einige der gegenwärtigen Probleme des Atomhaftpflichtgesetzes und der Atomhaftpflichtversicherung.

Erstens, nach dem japanischen Atomhaftpflichtgesetz gehört der Schaden des Arbeiters der Atomanlage nicht zu dem Atomschaden. Aber er ist sicher ein Atomschaden. Der Schaden des Arbeiters wird durch die soziale Arbeitsunfallversicherung aber unvollständig ersetzt, weil man bei der Schaffung dieser Vorschriften das Atomrisiko noch nicht kannte. Die Regelung der Atomhaftpflichtversicherung und der Arbeitsunfallversicherung ist notwendig.

Zweitens, wer muß für den Atomschaden, der während des internationalen Transportes entsteht, eintreten? Der Spediteur, der Absender oder der Empfänger?

Nach Art. 3 des japanischen Atomhaftpflichtgesetzes wird die Haftung für den Atomschaden, der durch den Transport oder während des Transportes des Kernbrennstoffs entsteht, von dem Betreiber der Atomanlage, der der Empfänger des Kernbrennstoffs ist, übernommen. Im Gegenteil kanalisiert die O.E.C.D. Konvention die Haftung auf den Absender, weil die mangelhafte Verpackung die Hauptursache des Schadens sein kann. Andererseits haftet nach der Wiener Konvention die Person, die im Hold-Harmless-Agreement festgesetzt wird, oder der Spediteur, es sei denn, daß es nicht gegen die bisherigen internationalen Seekonventionen verstößt. Obwohl die Anordnung mit den Bestimmungen der bisherigen traditionellen Konventionen über den internationalen Seetransport sehr schwierig ist, kann das Hold-Harmless-Agreement auch in das japanische Gesetz aufgenommen werden.

Drittens, die Haftung des Betreibers ist im japanischen Gesetz nicht beschränkt. Seine Haftung ist sowohl absolut, als auch unbeschränkt. Das ist eine zu schwere Belastung für den Betreiber der Atomanlage. Die Wiener Konvention sowie die Brüsseler Konvention über

die Haftung des Betreibers des Atomschiffs beschränken dagegen seine Haftung. Insoweit ist die japanische Regel zu ändern.

Viertens, wenn ein die finanzielle Sicherheit übersteigender großer Schaden entsteht, wird der Staat dem Betreiber der Atomanlage den notwendigen Beistand geben, trotzdem ist dieser Beistand im japanischen Gesetz keine Pflicht des Staates. Es ist erwünscht, nach der internationalen Tendenz den obligatorischen Beistand gesetzlich zu bestimmen.

Fünftens und zum Schluß weise ich darauf hin, daß in Japan in den Versicherungsbedingungen eine Haftung pro Anlage festgehalten ist und nicht eine Ereignisdeckung wie in den internationalen Konventionen. Selbstverständlich wird der Betreiber der Atomanlage bei einer Ereignisdeckung umfassender geschützt. Obwohl es vielleicht die finanzielle Fähigkeit der japanischen Versicherer übersteigt, wäre die automatische Wiederherstellung der Versicherungssumme wünschenswert.

III. *Sonstige Haftpflichtversicherungen*

Nun komme ich kurz auf die anderen Haftpflichtversicherungsarten zu sprechen.

- 1) Die allgemeine Haftpflichtversicherung schützt den Versicherten vor Belastungen, die dadurch entstehen, daß Dritte von ihm auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen Schadenersatz verlangen. Für die Haftpflicht (a) des Inhabers eines Grundstücks, (b) des Inhabers eines Fahrstuhls, (c) des Bauers, (d) des Erzeugers, (e) des Individuums, (f) des Sportlers, (g) des Verwalters, (h) des Depositors und (i) des Golfspielers werden jeweils besondere Bedingungen neben den Allgemeinen Haftpflichtversicherungsbedingungen angewandt. Die höchsten Deckungssummen in der allgemeinen Haftpflichtversicherung werden pro Personenschaden und pro Ereignis in dem Versicherungsschein vereinbart. Es gibt keine Haftpflichtversicherungspolice, in der alle Schäden ohne Grenze ersetzt werden können.
- 2) Die Arbeitsunfallhaftpflichtversicherung ist eine Privatversicherung mit dem Zweck, den Arbeitgeber, der keiner Pflicht unterliegt, die obligatorische soziale Versicherung abzuschließen, gegen die Haftung für den Unfall des Arbeiters zu schützen. Wegen der Entwicklung der Sozialversicherung wird diese Versicherung wenig genutzt.
- 3) In der Schiffspassagierunfallhaftpflichtversicherung deckt der Versicherer die Haftpflicht des Schiffshalters für Schäden der im regelmäßig fahrenden Schiff beförderten Passagiere.

Außer diesen Haftpflichtversicherungen in der unabhängigen Versicherungsart gibt es einige Versicherungsarten, in denen die Haftpflichtversicherung mit anderen Aktiven-oder Passivenversicherungen verbunden worden sind.

- 4) In der freiwilligen Kraftfahrzeugversicherung sind eine Versicherung für die Beschädigung und den Verlust des Fahrzeugs (Kaskoversicherung), eine Versicherung für die Unfälle von versicherten Personen (Unfallversicherung) und eine Versicherung für die gesetzliche Haftpflicht des Fahrzeughalters (Haftpflichtversicherung) kombiniert. Obwohl bis 1964 der Versicherte von jedem Schaden ein Viertel selbst zu tragen hatte, gibt es seit 1965 kein Selbstbeteiligungssystem mehr. Bei der Haftpflicht durch Personenschäden hat der Versicherer aber nur zu leisten, wenn der Schaden eine in der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung geleistete Summe übersteigt, und in der Höhe, in der er sie übersteigt.
- 5) In der Schiffskaskoversicherung ersetzt der Seeverversicherer mit den Sonderbedingungen, der F.P.A.-Klausel, die Haftungsschäden des Schiffsführers bei einem Zusammenstoß des

versicherten Schiffs. Die Deckungssumme ist gleich der Versicherungssumme in der Schiffskaskoversicherung. Daher kann es geschehen, daß der Seeversicherer unter diesen Sonderbedingungen das Zweifache der Versicherungssumme leisten muß, wenn das Schiff total zerstört wird.

6) Die Luftkaskoversicherung und die Lufthaftpflichtversicherung sind gewöhnlich in der Luftfahrtversicherung kombiniert. Die Haftpflichtversicherung wird weiter unterteilt in (a) Haftpflichtversicherung für Schäden an nicht im Luftfahrzeug beförderten Personen und Sachen, (b) Haftpflichtversicherung für Schäden an im Luftfahrzeug beförderten Personen und an ihren persönlichen Sachen, (c) Haftpflichtversicherung für Schäden an im Luftfahrzeug beförderten Sachen und (d) Haftpflichtversicherung für den Flugzeugschuppenhalter.

7) Als Ergänzungsversicherung zur Maschinenversicherung, in der alle stationären und fahrbaren Maschinen, maschinellen Einrichtungen und Apparate versichert werden, erstreckt sich der Versicherungsschutz mit den Sonderbedingungen auf die gesetzliche Haftpflicht, die für den in der Maschinenversicherung gedeckten Schaden besteht.

8) Wie in der Maschinenversicherung wird auch in der Montageversicherung, in der Stahlkonstruktionen jeder Art, Maschinen und alle maschinellen Einrichtungen und Apparate, soweit sie überhaupt zum Zweck der Arbeitsaufnahme irgendwo montiert werden müssen, versichert werden, der Versicherungsschutz mit den Sonderbedingungen auf die gesetzliche Haftpflicht erstreckt, die aus dem in der Montageversicherung gedeckten Schaden entsteht.

9) In der Bauwesenversicherung, die die Versicherung gegen alle Schäden durch unvorhergesehene Bauunfälle an der versicherten Bauleistung und an der dazugehörigen Baustelleneinrichtung umfasst, wird die Haftpflicht für die aus diesem Bau entstehenden Schäden an Personen und Sachen unter den Sonderbedingungen mitversichert.

10) Außer den obenerwähnten Versicherungen ist die Haftpflichtversicherung auch in der Boilerversicherung und in der Unfallversicherung kombiniert worden, und diese Tendenz der Kombination wird in Zukunft immer stärker werden.

VI. *Eigenarten und moderne Tendenz der Haftpflichtversicherung*

Zum Schluß möchte ich die Eigenarten und die moderne Tendenz der Haftpflichtversicherung in Japan erwähnen.

Erstens, die Haftpflichtversicherung ist eine Passivenversicherung, in der es keinen Versicherungswert gibt. Das ist einerseits günstiger für den Versicherten, weil es unnötig ist, daß er die Unterversicherung bzw. die Überversicherung überlegt. Aber andererseits kann man nicht sagen, daß er vollkommen versichert wird, weil niemand die Höchstsumme des in Zukunft entstehenden Schadens schätzen kann. In der Regel wird man den eventuell entstehenden Schaden niedrig schätzen. Daher ist es zum Schutz des Geschädigten notwendig, daß der Staat die Mindestdeckungssumme mit dem Gesetz feststellt. Wir haben diese Beispiele in der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung und in der Atomhaftpflichtversicherung gesehen.

In der Haftpflichtversicherung kann die Haftung des Versicherers sehr groß sein, weil es keine Grenze des Schadens gibt, und weil gewöhnlich die versicherte Summe immer festgehalten ist, wenn auch der Versicherer einen Schaden entschädigt hat. Deshalb beschränkt der Versicherer seine Haftung in der Haftpflichtversicherung per Person oder/und per Unfall. In

der Kraftfahrhaftpflichtversicherung ist sie nur per Person, und in der Atomhaftpflichtversicherung ist sie umgekehrt per Anlage beschränkt.

Jedenfalls ist es denkbar, daß der Schaden die Mindestdeckungssumme oder die von dem Versicherer gedeckte Summe übersteigt. Für den Schutz des Versicherten bzw. des Geschädigten in diesen Fällen muß man zusätzlich eine freiwillige Versicherung wie in der Kraftfahrzeugversicherung abschließen, oder um den staatlichen Beistand wie in der Atomversicherung bitten.

Zweitens, in der Haftpflichtversicherung wird der Haftpflichtschaden des Versicherten ersetzt, der von seiner Fahrlässigkeit verursacht wird. Aber der Versicherte soll dadurch nicht unachtsam werden, daß er versichert ist. Deshalb hat der Versicherte in der Haftpflichtversicherung meistens einen Teil des Schadens selbst zu tragen. Es war bis heute in der Haftpflichtversicherung üblich, daß der Versicherer nur 3/4 des Schadens ersetzt, oder daß er nach Abzug eines bestimmten Betrages von der Schadenssumme, den der Versicherte zu übernehmen hat, d.h. der Franchise, den Schaden ersetzt. Aber wir sehen die neue Tendenz, z.B. in der Kraftfahrhaftpflichtversicherung oder in der Atomhaftpflichtversicherung, besonders in den neuen Allgemeinen Bedingungen für die freiwillige Kraftfahrzeugversicherung, 4/4 des Schadens, d.h. die ganze Schadenssumme zu entschädigen, obwohl es noch das Selbstverteilungssystem in der Luftfahrhaftpflichtversicherung und in der allgemeine Haftpflichtversicherung usw. gibt.

Drittens, in der Haftpflichtversicherung gibt es den Geschädigten außer dem Versicherten, während in den normalen Sachversicherungen der Geschädigte zugleich der Versicherte ist. Vom Standpunkt des Versicherungsvertrages ist der Geschädigte, der Dritte außer dem Versicherten, der Außerseiter, der mit dem Versicherungsvertrag keine unmittelbare Beziehung hat. Daher darf er eigentlich keinen Anspruch gegen den Versicherer haben, trotzdem, wie ich schon erwähnt habe, kann er das in der obligatorischen Kraftfahrhaftpflichtversicherung tun. Soll der unmittelbare Anspruch des Dritten gegen den Versicherer als eine moderne Tendenz auch in andere Haftpflichtversicherungen eingehen? Ist das in solchem Fall dann noch eine Versicherung? Ich muß zögern, das ohne weiteres zu bejahen.

Anhang Nr. 1

Auszug aus dem Gesetz über die Haftpflicht für Kraftfahrzeuge vom 29. Juli 1955*

Chapter I General Provisions

(Object of this Law)

Article 1. The object of this Law is to establish a system to secure the financial liability for death or bodily injury of the person arising from the operation of automobiles and thereby protect the victim and promote a sound development of the automobile traffic business.

(Definition)

Article 2. The term "automobiles" as used in this Law shall mean the motor vehicles (excluding small-size special motor vehicles manufactured with the purpose of using for agricultural work) as defined in Article 2 paragraph 2 of the "Vehicles for Road Transportation Law" (Law No. 185 of 1951), and the motor-bike as defined in paragraph 3 of the said Article.

2. The term "operation" as used in this Law shall mean to use the automobiles in compliance with

* Übersetzt vom Japanischen Verband der Schadensversicherung.

the proper use of the devices thereof, regardless of serving them for transportation of persons or goods.

3. The term "holder" as used in this Law shall mean the owner of the automobiles or any other person authorized to use the automobiles, who makes the automobiles available for operation for his benefit.

4. The term "driver" as used in this Law shall mean the person who drives or assists to drive the automobiles for the benefit of other person.

Chapter II Automobile Liability

(Automobile liability)

Article 3. When a person who makes the automobiles available for operation for his benefit gave an injury to life or body of other person or persons arising out of the operation of the automobiles, he shall be obligated to pay the claims. This shall not apply when it was proved that he and the driver as well did not neglect to take care of the operation of the automobiles and there was a wilful act or negligence on the part of the victim or the third party other than the driver and there were no structural defects or functional disorders in the automobiles.

Chapter III Automobile Liability Insurance

Section 1

Compulsory Conclusion of Automobile Liability Insurance

(Compulsory conclusion of liability insurance)

Article 5. No automobiles shall be made available for operation unless the automobile liability insurance as provided for in this Law (hereinafter referred to as the "liability insurance") has been effected thereupon.

(Insurer)

Article 6. The insurer of the liability insurance (hereinafter referred to as the "insurance company") shall be the person who is authorized to carry on the liability insurance business under the Insurance Business Law (Law No. 41 of 1931) or the Law concerning Foreign Insurers (Law No. 184 of 1949).

(Exclusion of application)

Article 10. The provisions of Article 5 and Article 7 to the preceding Article inclusive shall not apply to the automobiles which are served for operation by the State, the Japan Monopole Public Corporation, the Japan National Railways, the Nippon Telegraph and Telephone Public Corporation, Atomic Fuel Public Corporation, To, Do, Fu or prefectures, designated cities under Article 252-19 paragraph 1 of the Local Autonomy Law (Law No. 17 of 1947) and other persons as prescribed by Cabinet Order, and the automobiles to be made available for operation only at the places other than roads (meaning the road as defined in the Road Law (Law No. 180 of 1952) and the motor roads and other places served for general traffic as defined in the Road Transportation Law (Law No. 183 of 1951); hereinafter the same).

Section 2

Automobile Liability Insurance Contract

(Contract of liability insurance)

Article 11. A contract of liability insurance shall become effective when the insurance company agreed to indemnify the holder's loss when the holder becomes liable in accordance with the provisions Article 3 and the driver's loss if he assumed the liability to the victim and the person effecting the insurance agreed to pay the premium to the insurance company.

Article 12. The contract of the liability insurance shall be effected for each automobile.

(Insurance amount)

Article 13. The insurance amount of the liability insurance shall be prescribed by Cabinet Order.

(Exemption from liability)

Article 14. The insurance company shall be exempted from the liability for indemnification only for the loss caused through bad faith of the person effecting the insurance or the insured.

(Request for insurance money)

Article 15. The insured may request the insurance company to pay the insurance money to the extent of the amount which he paid as regards the damages to the victim.

(Claims for insurance company)

Article 16. In the event of the holder becoming liable in accordance with the provisions of Article

3, the victim may request the insurance company to pay the damages to the extent of the amount of insurance in accordance with the provisions of Cabinet Order.

2. When the insured has paid for damages to the victim and the insurance company has indemnified the loss to the insured, the insurance company shall be exempted from the responsibility for payment to the victim under the preceding paragraph to the extent of the amount so indemnified.

3. When the insurance company has paid the damages to the victim in accordance with the provisions of paragraph 1, the insurance company shall be deemed as having indemnified the loss to the insured under the contract of the liability insurance, except when the loss was caused through bad faith of the person effecting the insurance or the insured.

4. When the loss has been caused through bad faith of the person effecting the insurance or the insured and the insurance company has paid the damages to the victim in accordance with the provisions of paragraph 1, the insurance company may request the Government to indemnify the amount so paid.

(Provisional payment to victim)

Article 17. When the holder gave injuries to life or body of other person or persons by operation of the automobiles under the liability insurance, the victim shall request the insurance company, in accordance with the provisions of Cabinet Order, to pay the amount as prescribed by Cabinet Order as a provisional payment for the claims to be paid in accordance with the provisions of paragraph 1 of the preceding Article.

2. Upon receiving the request of the preceding paragraph, the insurance company shall pay the amount so requested without delay.

(Prohibition of seizure)

Article 18. The right to claim to be given in accordance with the provisions of Article 16 paragraph 1 of the preceding Article shall not be seized.

(Prescription)

Article 19. The right to claim to be given in accordance with the provisions of Article 16 paragraph 1 and Article 17 paragraph 1 shall cease to exist by prescription after the lapse of two years.

Section 3

Automobile Liability Insurance Business

(Obligation to conclude liability insurance contract)

Article 24. The insurance company shall not refuse to conclude the liability insurance contract without proper reasons as prescribed by Cabinet Order.

(Premium rates)

Article 25. When the Minister of Finance received an application for the following dispositions concerning the liability insurance, he shall not make such dispositions if the premium rates applied do not cover the proper cost under the efficient management or if there is any intention to make profit in the computation of the premium rate:

- (1) The license as provided for in Article 1 paragraph 1 of the Insurance Business Law or the approval as provided for in Article 10 paragraph 1 of the said Law;
- (2) The approval as provided for in Article 10 paragraph 1 of the Law concerning Non-Life Insurance Rating Organizations (Law No. 193 of 1948);
- (3) The license as provided for in Article 3 paragraph 1 of the Law concerning Foreign Insurers and the approval for in Article 5 of the said Law, or the approval as provided for in Article 10 paragraph 1 of the Insurance Business Law which is applicable mutatis mutandis in Article 19 of the said Law.

Article 27. When the Minister of Finance finds that the premium of the liability insurance exceeds the proper cost under efficient management, he may request the insurance company or the non-life insurance rating organizations established in accordance with the provisions of Article 2 paragraph 2 of the Law concerning Non-life Insurance Rating Organizations to change the premium rates of the liability insurance.

Section 4

Compulsory Automobile Liability Insurance Council

(Establishment)

Article 31. The Compulsory Automobile Liability Insurance Council shall be established in the Ministry

of Finance.

(Authorization)

Article 32. The Council shall, in accordance with the inquiry of the Minister of Finance, investigate and deliberate the important matters on the liability insurance and make a recommendation to the competent Minister about the matters deemed necessary with respect to the same.

Section 5

Government's Automobile Liability Reinsurance Business

(Reinsurance)

Article 40. The Government shall reinsure the insurance liability which the insurance company assumes under the liability insurance (excluding those pertaining to motor bike) business.

(Establishment of reinsurance relationship)

Article 41. The reinsurance relationship between the Government and the insurance company shall be established in accordance with and at the time of the establishment of the liability insurance relationship between the insurance company and the person effecting the insurance.

(Reinsurance amount)

Article 42. The reinsurance amount shall be sixty per cent of the amount of the liability insurance.

(Reinsurance premium rates)

Article 43. The reinsurance premium rates shall be the premium rates of liability insurance multiplied by the rate as prescribed by Cabinet Order.

(Amount of reinsurance money to be paid by the Government)

Article 44. The amount of the reinsurance money to be paid by the Government shall be sixty per cent of the amount of the insurance money to be paid by the insurance company.

Chapter IV

Automobile Liability Self-insurance

(Permission for automobile liability self-insurance)

Article 55. A person who is permitted by the Minister of Transportation to carry on an automobile liability self-insurance (hereinafter referred to as the "self-insurance") may make the permitted automobiles available for operation irrespective of the provisions of Article 5.

(Standards for permission)

Article 56. When the Minister of Transportation gives the permission of the preceding Article, he shall observe the following standards:

- (1) A person who intends to obtain the permission shall be a person who has more numerous automobiles than that prescribed by Cabinet Order;
- (2) A person who intends to obtain the permission shall be the person who has a financial foundation and organization sound enough to pay the damages as provided for in Article 3;
- (3) There is no fear of frequent accidents about the automobiles used by a person who intends to obtain the permission;
- (4) A person who intend to obtain the permission shall not be the person with respect to whom the permission as provided for in Article 66 paragraph 1 has been cancelled and one year has not elapsed after the day of the cancellation.

(Setting aside of liability reserve for automobile liability insurance)

Article 57. The self-insurer shall set aside the amount as prescribed by Ministry of Transportation Ordinance as a liability reserve for automobile liability insurance every business year.

(Use of liability reserve for automobile liability insurance)

Article 59. The liability reserve shall not be used unless the self-insurer appropriates it to payment for liability as provided for in Article 3 concerning the automobiles he uses.

(Provisional payment)

Article 61. When the self-insurer has injured the life or body of other person or persons by operation of the automobiles permitted under Article 55, the victim may demand the self-insurer to pay the sum as prescribed by Cabinet Order as a provisional payment for the claims in accordance with the provisions of Cabinet Order.

2. The provisions of Article 17 paragraph 2 shall apply mutatis mutandis to the self-insurer, and the provisions of paragraphs 3 and 4 of the said Article shall apply mutatis mutandis when the self-insurer

has made the provisional payment in accordance with the provisions of the preceding paragraph.

(Collection of reports, and entry and inspection)

Article 69. The Minister of Transportation may make the self-insurer report on the uses of the automobiles concerned or the outline of the automobile accidents or the financial standings, or make officers under his jurisdiction enter the business place or other places of the self-insurer and inspect the books, documents and articles, or question the persons concerned, to such extents as would be necessary to attain the object of Article 1.

Chapter V

Government's Automobile Liability Security Business

(Automobile liability security business)

Article 71. The Government shall conduct the automobile liability security business in accordance with the provisions of this Law.

(Business)

Article 72. When a person whose life or body was injured by operation of an automobile cannot claim for the damages as provided for in Article 3 on account of the fact that the holder of the automobile concerned is unknown, the Government shall indemnify the loss to the extent of the amount as prescribed by Cabinet Order upon request of the victim. Also when a person who is not the insured of liability insurance (except the State, the Japan Monopoly Public Corporation, the Japan National Railways, the Nippon Telegraph and Telephone Public Corporation, Atomic Fuel Public Corporation, To, Do, Fu or prefectures, designated cities under Article 252-19 paragraph 1 of the Local Autonomy Law, persons to be prescribed by Cabinet Order under Article 10, mutual-aided of liability mutual-aid, or self-insurer) became liable for damages in accordance with the provisions of Article 3, the Government shall indemnify the loss to the extent of the amount as prescribed by Cabinet Order upon request of the injured.

(Entrust of business)

Article 77. The Government may entrust a part of the business as provided for in Article 72 paragraph 1 to the insurance company or the Association in accordance with the provisions of Cabinet Order.

2. The insurance company may carry on the business entrusted in accordance with the provisions of the preceding paragraph, notwithstanding the provisions of Article 5 of the Insurance Business Law (including the case applicable mutatis mutandis in Article 19 of the Law concerning Foreign Insurers).

Anhang Nr. 2

Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrhaftpflichtversicherung**

(Scope of Liability)

Article 1. The Company shall be liable, subject to the provisions of these Conditions, to indemnify the Insured against loss incurred by the Insured by reason of becoming legally liable to pay damages in respect of death of or bodily injury to other person arising out of the operation of the motor vehicle described in the Automobile Liability Insurance Certificate (hereinafter referred to as "the Certificate").

(Definitions)

Article 2. The terms motor vehicle, operation, holder and driver as used in these Conditions, shall mean respectively such motor vehicle, operation, holder and driver as defined in Article 2 of the Automobile Liability Security Law (hereinafter referred to as "the Law").

2. The term Insured as used in these Conditions, shall include the holder and the driver of the motor vehicle.

(Extent of Loss and Limit of Liability)

Article 3. The term loss as used in Article 1, shall include the damages which the Insured has paid to the injured and such expenses as the Insured has incurred for the injured in respect of first-aid treatment, transportation, medical or surgical examination or treatment, or nursing services.

2. The amount to be indemnified by the Company shall be limited to the amount of insurance as

** Übersetzt vom Japanischen Verband der Schadensversicherung.

provided in Article 2 of the Enforcement Order of the Automobile Liability Security Law (hereinafter referred to as "the amount of insurance").

(Commencement and Termination of Liability)

Article 4. The Company's liability shall commence at the time the insurance contract is concluded and terminate at 12:00 noon of the last day of the period of insurance. However, if any other time of commencement is specified in advance at the request of the person effecting the insurance, the Company's liability shall commence at such time and terminate at 12:00 noon of the last day of the period of insurance.

(Obligation of Disclosure)

Article 5. If at the time the insurance contract is effected the person effecting the insurance, with wrongful intent or through gross negligence, fails to disclose facts or makes misrepresentation regarding the matters set forth in Article 20 of the Law, the Company may cancel the insurance contract. However, this shall not apply when the Company is aware of or through its negligence not aware of such facts.

2. The provision of the first sentence of the preceding paragraph shall not apply after the person effecting the insurance or the Insured has made an application in writing for rectification in order to obtain endorsement of approval on the Certificate and the Company has given approval thereto or after 30 days have elapsed without the insurance contract being cancelled by the Company in spite of the cause for cancellation having come to its knowledge.

3. The cancellation as referred to in the first paragraph shall take effect for the future as from the eighth day reckoned from the date on which the person effecting the insurance received notice of cancellation.

4. When the Company has indemnified the loss caused by an accident which occurred prior to the date on which the cancellation takes effect pursuant to the provision of the preceding paragraph, the Company may demand the person effecting the insurance to repay the amount so indemnified.

5. If in the event of endorsing the Certificate under the provision of the second paragraph it is necessary to adjust the premium, the Company may collect the balance thereof.

6. If the person effecting the insurance fails to disclose facts or makes misrepresentation regarding the matters set forth in Article 20 of the Law without negligence on his part but through wrongful intent or gross negligence on the part of the driver in case the holder is the person effecting the insurance or through wrongful intent or gross negligence on the part of the holder in case the driver is the person effecting the insurance, the provisions of the preceding paragraphs shall apply *mutatis mutandis*. If the person effecting the insurance fails to disclose facts or makes misrepresentation regarding the matters set forth in Article 20 of the Law without negligence on his part but through wrongful intent or gross negligence on the part of the holder or the driver in case a person other than the holder or the driver is the person effecting the insurance, the aforesaid provisions shall apply likewise.

(Obligation of Notification)

Article 6. If any of the following circumstances arises after the insurance contract has been effected, the person effecting the insurance or the Insured shall without delay give notice thereof in writing to the Company:

- (1) If any change take place in the matters as provided in Article 20 of the Law.
- (2) If the motor vehicle be assigned to other person.
- (3) If the motor vehicle become a motor vehicle provided in Article 10 of the Law or the one permitted of self-insurance under Article 55 of the Law.
- (4) If any change take place in the matters described on the Certificate.

2. In the event of the change mentioned in (1) of the preceding paragraph having been notified to the Company or having come to the knowledge of the Company without notification, if the risks are increased or decreased the Company shall charge or refund the difference between the *pro rata* premium for the unexpired period calculated from the date on which the risks are increased or decreased and the *pro rata* premium for the same number of days as the aforesaid period in respect of the premium on a liability insurance contract for the new risks for the same period of insurance (if the premium is altered after the commencement of the period of insurance, then the premium charged before the alteration).

3. In case an accident happens after the risks were increased during the period of insurance and the Company has paid for the loss, if the person effecting the insurance or the Insured be found to be in default of giving notice of the change mentioned in (1) of the first paragraph, the Company may

demand repayment of the amount so paid. However, this shall not apply when the premium provided in the foregoing paragraph had been paid prior to the happening of the accident at the request of the Company.

(Happening of Accident Insured Against)

Article 7. When the happening of the accident insured against or any fact which may cause an accident insured against comes to his knowledge, the person effecting the insurance or the Insured shall:

- (1) Give without delay notice in writing to the Company of the date and time, place and circumstances of the fact which may cause the accident insured against, the addresses, names, ages and occupations of the injured, the addresses and names of available witnesses, and, if claimed for damages, particulars of such claim.
- (2) Deliver without delay, in addition to those stated in the preceding item, all such documents or evidences as the Company may specifically require.
- (3) If damages are recoverable from any other person, take the necessary steps to preserve or exercise the right of recovery and also take all the necessary measures to avoid or reduce loss.
- (4) Give immediate notice in writing to the Company of a suit either to be brought by the Insured or having been brought against the Insured in respect of liability for damages.

2. The Company shall be liable to indemnify for the total of the amount of such loss as defined in the first paragraph of Article and the expenses necessitated in the case of item (3) of the preceding paragraph but up to the amount of insurance.

(Costs of Lawsuit etc.)

Article 8. In the case of dispute arising between the Insured and the injured as to the loss defined in Article 1, the Company shall not bear any costs incurred by the Insured regarding lawsuit, arbitration or transaction.

(Invalidity)

Article 9. If the person effecting the insurance or the Insured commits a fraud respecting the insurance contract at the time of effecting the insurance contract, the insurance contract shall be void.

(Cancellation)

Article 10. The person effecting the insurance may cancel the insurance contract only in any of the following cases:

- (1) As to the registered motor vehicle, in case its chassis is changed or such registration is cancelled as a result of the motor vehicle having ceased to be put in operation.
- (2) As to the light motor vehicle or two-wheeled small-size motor vehicle, in case its use is relinquished and the car number plate is surrendered to the prefectural governor.
- (3) As to the small-size special motor vehicle or the bicycle with motor, in case its use is relinquished and the indication plate is surrendered to the chief executive officer of the special ward, city, town or village concerned.
- (4) As to the motor vehicle with a permit for temporary operation, in case the temporary-operation-permit-number-plate is returned to the administrative agency concerned.
- (5) As to the motor vehicle provided with a temporal driving number plate, in case the number plate is restored to the prefectural governor.
- (6) In case the motor vehicle is licensed to be exported under Article 67 of the Customs Law.
- (7) If there be any other liability insurance contract or liability mutual aid contract for a period of insurance or of mutual aid which coincides with the whole period of insurance hereunder or the period of automobile inspection, subsequent to the day on which the cancellation of this insurance contract takes effect.
- (8) If any further liability insurance contract or liability mutual aid contract be effected, following an alteration of the amount of insurance, for a period of insurance or of mutual aid which coincides with the whole period of insurance hereunder, subsequent to the date on which the cancellation of this insurance contract takes effect.

2. The Company or the person effecting the insurance may cancel the insurance contract in case the circumstances mentioned in (3) of the first paragraph of Article 6 occur.

3. The cancellation mentioned in the foregoing paragraphs shall take effect for the future.

4. In case of cancellation under the provisions of the first and second paragraphs hereof or of the first or sixth paragraph of Article 5, the person effecting the insurance shall return to the Company the

Certificate and the insurance sticker in the case of the motor vehicle being provided with an insurance sticker, or the Certificate in the case of other motor vehicle.

(Succession of Rights and Duties of Person effecting Insurance)

Article 11. In case the motor vehicle is assigned and the Company is notified by both the person effecting the insurance and the assignee or his nominee of the fact that the assignee or his nominee has agreed with the person effecting the insurance to succeed the rights and duties of the person effecting the insurance, such assignment shall be deemed to be approved by the Company as from the time the aforesaid notice is received by the Company.

(Alteration of Premium)

Article 12. If an alteration of premium relative to the insurance contract takes place after the insurance contract has been concluded but before the period of insurance commences, the Company shall charge or refund the difference between the original premium and the altered premium.

(Refund and Charge of Premium)

Article 13. In case of invalidity of the insurance contract on account of a cause for which the person effecting the insurance or the Insured is responsible, the Company shall neither lose the right to demand the payment of the premium in full for the whole period of insurance nor refund the premium already received.

2. In case of lapse of the insurance contract on account of a cause for which the person effecting the insurance or the Insured is responsible or in case of cancellation mentioned in the first paragraph of Article 5 and Article 10 (excluding the cancellation made by the Company under the provision of the second paragraph of Article 10), the Company shall refund to the person effecting the insurance any remaining amount after deduction of the premium calculated in accordance with the Company's Cancellation Rate Table for the expired period from the premium for the whole period of insurance.

3. Except for the cases mentioned in the preceding two paragraphs, the Company shall refund, in the case of invalidity of the insurance contract, the whole premium and, in the case of lapse, the pro rata premium for the unexpired period counting from the date following the date of such lapse.

4. In case the insurance contract is cancelled on account of a cause for which the Company is solely responsible or in case the Company cancels the insurance contract under the provision of the second paragraph of Article 10, the Company shall refund to the person effecting the insurance the premium calculated under the provision of the preceding paragraph.

(Claim for Indemnity)

Article 14. In making a claim for indemnity under the insurance contract, the Insured shall within 30 days after the date on which the amount of loss as provided for in the first paragraph of Article 3 is agreed between the Insured and the injured or within such further time as the Company may allow, render to the Company a written notice of claim, together with documents showing the payment of damages and such other documents as the Company may require.

(Payment of Indemnity)

Article 15. The Company will pay the loss within 30 days after the date on which the notice of claim mentioned in the foregoing Article is received. However, this shall not apply if the Company cannot complete the necessary investigations within the aforesaid period.

(Contribution)

Article 16. If in the case of there being other liability insurance contract and/or liability mutual aid contract covering the same Insured's loss for which indemnity shall be payable under this insurance contract, the total amount of liabilities under all liability insurance contracts and/or liability mutual aid contracts which would have been payable but for the existence of such other liability insurance contracts and/or liability mutual aid contracts exceeds the amount of the loss, the Company shall be liable to pay the loss in such proportion as the amount of liability under this insurance contract bears to the aforesaid total.

(Appraisers and Umpire)

Article 17. If any difference arises between the Company and the Insured as to the amount of loss payable by the Company, such difference shall be referred to the decision of appraisers, of whom one shall be selected in writing by each of the parties and in case of disagreement between the appraisers, to the decision of an umpire who shall be selected by them.

2. The parties shall each bear the expenses (including the fee) of the appraiser selected by him and

shall bear all other expenses (including the umpire's fee) equally.

(Subrogation)

Article 18. In case the Insured is entitled to recover damages for loss against other person and the Company indemnified the Insured against loss as provided for in Article 1 or pays the amount of damages to the injured under the provision of the first paragraph of Article 16 of the Law, the Company shall be subrogated to the extent not to prejudice the right of the Insured to the right which the Insured may have against such other person but only to the extent that indemnity or payment therefor is made by the Company.

2. The Insured shall furnish the Company with all documents necessary for the exercise of the right of recovery mentioned in the foregoing paragraph in case the loss has been indemnified or damages have been paid to the injured.

(Reissue of Certificate etc.)

Article 19. The Company shall reissue the Certificate or the insurance sticker in the following cases: provided that in case the person effecting the insurance requires reissuance of the insurance sticker, he shall show the Certificate to the Company:

- (1) Upon delivery of the Certificate or insurance sticker which was damaged or became indiscernible.
- (2) Upon delivery of a document showing that the Certificate or insurance sticker is stolen, burnt, destroyed, lost, etc.

(Governing Laws)

Article 20. Any matters not provided for in these Conditions shall be governed by the Japanese Laws and regulations.