

Assistenzprofessor Kazuyuki Iitsuka, LL.M., Otaru / Japan
 Referendar Ralph Glücksmann, Berlin

VSSR demütlichst
 4/76 vol. 1/77

Die neuseeländische Sozialgesetzgebung zur Entschädigung von Unfallopfern
 - Accident Compensation Act 1972 - *

I. Einleitung

Es ist müßig, an dieser Stelle nochmals die Unzulänglichkeiten unseres derzeitigen Systems zum Schadensausgleich für Unfallopfer aufzuzeigen. Erstmals vor über vierzig Jahren sind bis heute nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern mit entwickelter Sozialgesetzgebung umfangreiche Vorschläge zur Einführung neuer Entschädigungssysteme gemacht worden, wengleich sich einige der Vorschläge nur mit dem Schadensausgleich für Opfer von Verkehrsunfällen beschäftigten.¹ Einige Reformvorstellungen sind in bestimmten Ländern verwirklicht worden. Insbesondere Neuseeland hat ein bisher einzigartiges System zur Entschädigung von Unfallopfern eingeführt.

Der Sinn dieses Artikels ist es, diese neue Gesetzgebung - den Accident Compensation Act 1972² - zu analysieren und die Praxis des seit dem 1. April 1974 arbeitenden Systems zu untersuchen.

* Die folgenden Ausführungen basieren zum Teil auf dem Artikel "New Zealand Ni Okeru Jikohosyohô To Jidoushajiko" (Unfallentschädigungsgesetz und Verkehrsunfälle in Neuseeland) von K. Iitsuka, erschienen in der japanischen Zeitschrift JURISUTO 1976, S. 86

1. Aus der Fülle der Literatur seien genannt:

- Deutschland: Möller, Die Überwindung der Haftpflichtversicherung JW 1934, 1076; von Hippel, Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen, 1968; Weyers, Unfallschäden, 1971; Güllemann, Der Ausgleich von Verkehrsunfallschäden - ein ungelöstes Problem ZRP 1974, 35; Baumann, Soziale Sicherung gegen Unfälle im Straßenverkehr? VSSR 1975, 1;
 Japan: Kiyoshi Igarashi u.a. "Jidoushajiko Ni Yoru Songai No Hoshô" (Schadensersatz bei Verkehrsunfällen), "Hikakuhô Kenkyu" (Study of Comparative Law) No. 35, 1974;
 England: Atiyah, Accidents, Compensation and the Law, 2.ed. 1975;
 USA: Conard u.a., Automobile Accident Costs and Payments, 1964; Keeton/O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim, 1965;
 Frankreich: Tunc, La Sécurité Routière, 1966;
 rechtsvergleichend: Tunc, Traffic Accident Compensation: Law and Proposals, International Encyclopedia of Comparative Law, vol.XI, ch.14 (1971) mwN

2. New Zealand Statutes 1972, vol. 1, S. 521

Zunächst soll jedoch kurz die Tragweite der epochemachenden Änderungen umrissen werden. Das Gesetz schafft die zivilrechtliche Schadensersatzklage ab und ersetzt sie im Rahmen der Sozialversicherung durch ein vom Staat verwaltetes Entschädigungssystem. Dieses behandelt alle Arten von Unfällen gleich, ohne nach der Ursache zu fragen. Der Accident Compensation Act trifft eine vollständige Regelung der Entschädigung und behandelt zusätzlich Fragen der Unfallverhütung und Rehabilitation. Sämtliche Aufgaben werden einer staatlichen Behörde zur Ausübung übertragen. Das neue Gesetz, welches für sich in Anspruch nimmt, eine abschließende Regelung zur Entschädigung von Unfallopfern zu treffen, setzt an die Stelle des vom Schuldprinzip geleiteten bürgerlichen Rechts ein System der sozialen Sicherung.

II. Frühere Ausgleichssysteme und Reformvorschläge

1. Schadensausgleich vor dem 1. April 1974

Vor dem Inkrafttreten des Accident Compensation Act gab es in Neuseeland drei verschiedene Wege, auf denen Unfallopfer einen Schadensausgleich erhalten konnten: Die zivilrechtliche Schadensersatzklage gegen den Schädiger (Common law action for damages), einen Anspruch auf Schadensausgleich aus der Betriebsunfallversicherung und einen Anspruch auf Sozialunterstützung im Falle von Krankheit, Invalidität und Erwerbsunfähigkeit. Die ersten beiden Möglichkeiten haben Bedeutung im Zusammenhang mit der Entstehung des neuen Gesetzes.

a) Zivilrechtlicher Schadensersatzanspruch

Die gerichtliche Geltendmachung einer Entschädigung gegen den Schädiger erfolgte im Fall von Verkehrsunfällen ausschließlich im Wege der "negligence" - Klage, der wohl praktisch bedeutsamsten unerlaubten Handlung des anglo-amerikanischen Rechtskreises.³ Eine Haftung des Schädigers bestand danach nur, wenn er eine gerade dem Verletzten gegenüber bestehende Sorgfaltspflicht verletzt hatte (breach of the duty to take care). Seit 1928 bestand zudem für die Eigentümer von Kraftfahrzeugen Haftpflichtversicherungszwang.⁴ Diese Versicherung deckte berechnete Schadensersatzforderungen im Falle des Todes oder einer Gesundheitsbeschädigung, bei Ansprüchen eines Mitfahrers gegen den Fahrer - Halter jedoch

3. Henrich, Einführung in das englische Privatrecht, 1971, S. 83

4. Motor-Vehicles Insurance (Third-Party Risks) Act 1928, später Transport Act 1962 (Part VI: Motor-Vehicles Insurance (Third Party Risks)); vgl. Robson (Hg.), New Zealand - The Development of its Law and Constitution, 2.ed. 1967, S. 435 ff

nur bis zu einer bestimmten Höchstgrenze. Nicht einbezogen in den Versicherungsschutz waren eventuelle Forderungen von Berufsfahrern gegen ihren Arbeitgeber - Halter. Es erwies sich letztlich, daß die Interessen der Unfallopfer in einem System, welches auf dem Verschuldensprinzip basierte, nicht ausreichend berücksichtigt werden konnten. Man war sich darüber einig, daß Reformen in diesem Bereich notwendig seien.

b) Betriebsunfallversicherung

Eine Betriebsunfallversicherung wurde in Neuseeland im Jahre 1900 eingeführt. Die Gesetzgebung war dem britischen Workmen's Compensation Act 1897 nachgebildet.⁵ Danach war der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer für Gesundheitsschäden haftbar, die letzterer aufgrund eines Unfalles während der Arbeit oder im Zusammenhang mit der Arbeit erlitt. Das Gesetz regelte die Einzelheiten einer Ausgleichszahlung und lief auf eine Zwangsversicherung der Arbeiter durch den Arbeitgeber hinaus, da dessen Haftung unabhängig davon bestand, ob auf seiner Seite oder auf Seiten der Arbeitnehmer Fahrlässigkeit vorlag. Dieses System wies zu viele Mängel auf, sodaß hier Reformen gefordert wurden; das Gesetz war beispielsweise nicht auf sämtliche Arbeitsverhältnisse anwendbar, die Entschädigung war niedrig und wurde maximal sechs Jahre gewährt.

2. Reformvorschläge

a) Das "Committee on Absolute Liability"

Reformbestrebungen begannen im Jahre 1962 mit der Einsetzung des "Committee on Absolute Liability". Dieser Ausschuß hatte die Aufgabe, "zu untersuchen und einen Bericht darüber zu erstellen, ob die Einführung irgendeiner Form von Haftung ohne Verschulden (Absolute Liability) für Todesfälle und Verletzungen durch Verkehrsunfälle wünschenswert sei, einschließlich der Zweckdienlichkeit und Gerechtigkeit des gegenwärtigen Rechts, der Versicherungspraxis, der rechtlichen Verfahrensweisen und anderer damit zusammenhängender Fragen, die der Ausschuß für wesentlich hält".⁶

In seinem Bericht verwarf der Ausschuß die Einführung einer Haftung ohne Verschulden im Straßenverkehr, obwohl die Mehrheit der Mitglieder des Ausschusses zugeben mußte, daß eine Notwendigkeit für die Einführung eines

5. Geltendes Recht vor Einführung des Accident Compensation Act 1972 war der Worker's Compensation Act 1956; vgl. Robson (Hg.), a.a.O., S. 437 ff

6. Report of the Committee on Absolute Liability (1963), § 1

Unfallversicherungssystem vorhanden sei, welches alle Unfallopfer gleich behandle, ohne nach der Unfallursache zu fragen.⁷ Lediglich der Vorsitzende des Ausschusses, Mr. H.R.C. Wild (damals Solicitor-General, heute Chief Justice), äußerte sich abweichend von der Mehrheit des Ausschusses und forderte in seiner "dissenting opinion" die Einführung einer Haftung ohne Verschulden.

b) Die Woodhouse - Kommission

Im Jahre 1966 wurde eine königliche Kommission einberufen, deren Bericht die neue Gesetzgebung wesentlich beeinflusste. Sie hatte den Auftrag, "zu untersuchen und einen Bericht über das Recht der Entschädigung und der Ersatzansprüche wegen Invalidität oder Tod aufgrund eines Unfalls zu erstellen (einschließlich Krankheit), welche Personen in einem Beschäftigungsverhältnis erleiden, sowie über die medizinische Versorgung, Umschulung und Rehabilitation von Personen, die aufgrund eines solchen Vorfalles benachteiligt sind".⁸

Ein Jahr später veröffentlichte die Kommission ihren Bericht, den

Woodhouse-Report (so genannt nach dem Vorsitzenden der Kommission, A.W. Woodhouse). Zwei weitere Berichte, die dem Woodhouse-Report folgten und auf seine Schlussfolgerungen eingingen, hatten ebenfalls Einfluss auf das neue Gesetz, wenn auch nicht in dem Maße wie der Woodhouse-Report: Die Regierungsveröffentlichung "White Paper" (1969)⁹ und der Bericht eines Parlamentsausschusses im Jahre 1970 (Parliamentary Select Committee's Report)¹⁰.

c) Die Leitsätze des Woodhouse-Reports

Der Woodhouse-Report empfahl die Einführung eines neuen, umfassenden Entschädigungssystems. Er ließ sich dabei von folgenden Grundideen leiten:
(1) Dem Prinzip der Verantwortung der staatlichen Gemeinschaft (Community Responsibility), wonach "die Gemeinschaft alle Bürger (einschließlich Freiberufler und Hausfrauen) schützen muß, die ihrer Möglichkeit, durch ihre Arbeit einen Beitrag zum allgemeinen Wohl zu leisten, durch plötzlichen Verlust ihrer physischen Fähigkeiten beraubt werden".¹²
(2) Dem Prinzip der umfassenden Berechtigung (Comprehensive Entitlement), wonach allen verletzten Personen nach den gleichen Grundsätzen Entschädigung zusteht, ohne Unterschied der Ursache der Verletzungen.¹³

7. ebd., § 40

8. Report of the Royal Commission of Inquiry, "Compensation for Personal Injury in New Zealand (1967)", Royal Warrant, 11 ("Woodhouse-Report")

9. Government of New Zealand, Personal Injury - A Commentary on the Report of the Royal Commission of Inquiry into Compensation for Personal Injury in New Zealand (1969)

10. Report of Select Committee on Compensation for Personal Injury in New Zealand (1970)

11. Woodhouse-Report, §§ 4, 55 - 63

12. ebd., § 55

13. ebd., § 55

(3) Dem Prinzip der vollständigen Rehabilitation (Complete Rehabilitation), welches erfordert, daß das neue System geeignet sein muß, die physische Rehabilitation und berufliche Umschulung der Verletzten zu fördern und ein echtes Maß an Entschädigung für die Verluste zu sichern.

(4) Dem Prinzip des tatsächlichen Schadensausgleichs (Real Compensation), der nur erreicht werden kann, wenn einkommensbezogene Unterstützung für die gesamte Zeit der Behinderung gewährt wird.

(5) Dem Prinzip der rationellen Verwaltung (Administrative Efficiency), welches eine rationelle Verwaltung des neuen Entschädigungssystems verlangt.

Um diese Ziele zu verwirklichen, empfahl die Kommission die vollständige Abschaffung der zivilrechtlichen Schadensersatzklage in Fällen der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit. Sie schlug an ihrer Stelle vielmehr vor, ein vereinheitlichtes und umfassendes System der Unfallverhütung, Rehabilitation und Entschädigung durch eine Form der Sozialversicherung unbeachtlich der Verschuldensfrage zu setzen, welches auf alle Personen anzuwenden sei, die einen Unfall erlitten, sei es bei der Arbeit, auf der Straße oder zu Hause, einschließlich der Ehepartner und Kinder des Geschädigten.¹⁴

III. Der Accident Compensation Act 1972¹⁵

Der Accident Compensation Act 1972 (im folgenden: A.C.A.) wurde am 20. Oktober 1972 verabschiedet und sollte ursprünglich am 1. Oktober 1973 in Kraft treten. In der Zeit zwischen Verabschiedung und dem Inkrafttreten ging jedoch die Regierungsverantwortung von der "National Party" auf die "Labour Party" über. Die Labour-Regierung änderte das Gesetz und erweiterte seinen Anwendungsbereich durch Einführung des Teils IV A auf Nichtverdiener. So konnte das neue Entschädigungssystem erst am 1. April 1974 in nunmehr veränderter Form in Kraft treten.¹⁶

Der vollständige Titel des Gesetzes lautet:

"Ein Gesetz, welches Vorkehrungen zur Sicherheit und Unfallverhütung trifft; zur Rehabilitation und Entschädigung von Personen, die aufgrund eines Unfalls an Gesundheitsschäden leiden und deswegen unter dem Schutz dieses Gesetzes stehen; zur Entschädigung bestimmter, finanziell vom Verletzten abhängiger Personen für den Fall des Todes des Unfallopfers;

14. Alexander Szakats, Community Responsibility for Accident Injuries: The New Zealand Accident Compensation Act, 8 U.B.C. Law Review 1 (1973), S.7
15. vgl. auch: Palmer, Compensation for Personal Injury: A Requiem for the Common Law in New Zealand, 21 Am. J. Comp. L. 1 (1973); Harris, Accident Compensation in New Zealand: A Comprehensive Insurance System, 37 M.L.R. 361 (1974); Kinder, New Zealand - A New Approach to Personal Injuries Compensation, 124 N.L.J. 442 (1974); Tunc, L'indemnisation des dommages corporels accidentels les lois Nord-Américaines et Néo-Zélandaise les Commissions Anglaise et Irlandaise, Revue Internationale de Droit Comparé 1973, S.680; Szakats, a.a.O. (FN 14); zum Gesetzesentwurf vgl. Palmer/Lemons, Toward the Disappearance of Tort Law - New Zealand's New Compensation Plan, 1972 U. Illinois L. Forum 693

zur Abschaffung - soweit ausführbar - von Schadensersatzklagen, die sich direkt oder indirekt aus einer Gesundheitsbeschädigung oder einem Todesfall aufgrund eines Unfalls ergeben können, und von gewissen anderen Klagen."

1. Gliederung des Gesetzes

Der A.C.A. setzt sich aus fünf allgemeinen Bestimmungen (sections 1 - 5), acht Teilen und drei Ausführungsvorschriften zusammen. Im einzelnen ist der Aufbau folgendermaßen:

Teil I (Überschrift: The Accident Compensation Commission) behandelt die Aufgaben und Befugnisse der Unfallentschädigungs-Kommission, sowie Vorschriften über Personal, Vertreter, Ausschüsse und Finanzen der Kommission; Teil II (Prevention and Rehabilitation) enthält Vorschriften über Sicherheit, Unfallverhütung und Rehabilitation;

Teil III (Earner' s Scheme) betrifft das Erwerbstätigen-Ausgleichsschema, Teil IV (Motor Vehicle Accident Scheme) das Verkehrsunfall-Ausgleichsschema und Teil IV A (Supplementary Scheme) das Ergänzungsschema für Nichtverdiener;

Teil V (Provisions Relating to Schemes) hat Regelungen zum Inhalt, die für alle Ausgleichsschemata gleichermaßen gelten;

in Teil VI (Compensation) werden der Umfang des möglichen Schadensausgleichs und sonstige Regelungen, die mit der Entschädigung im Zusammenhang stehen, dargestellt;

Verfahren und Rechtsmittel sind in Teil VII (Procedure and Appeals) festgelegt;

in Teil VIII (Miscellaneous Provisions) befinden sich verschiedene, das Gesetz ergänzende Vorschriften;

die Ausführungsvorschriften enthalten Festlegungen über Abgaben, Entschädigung und den Anwendungsbereich (First Schedule: Levies, Compensation and Cover), den Schadensausgleich bei Verlust oder Minderung der körperlichen Funktionsfähigkeit (Second Schedule: Compensation for Permanent Loss or Impairment of Bodily Function) und Änderungen anderer Gesetze (Third Schedule: Consequential Amendments).

2. Ziele des Gesetzes

Die Zielvorstellungen des Gesetzeswerkes ergeben sich aus s. 4 (1) und sind dreifacher Natur:

(a) Förderung von Sicherheit zum Zweck der Verhütung von Unfällen und der Verringerung der Zahl von Verletzungen;

16. Das Gesetz ist bisher viermal geändert worden: Accident Compensation Amendment Act 1973 (No. 1), Accident Compensation Amendment Act 1973 (No. 2), Accident Compensation Amendment Act 1974, Accident Compensation Amendment Act 1975

(b) Förderung der Rehabilitation von Unfallopfern, die unter dem Schutz dieses Gesetzes stehen, sowie der größtmöglichen Wiederherstellung der physischen, geistigen, sozialen, beruflichen und wirtschaftlichen Kräfte dieser Personen;

(c) Treffen von Vorkehrungen zur Entschädigung von Personen,
- die aufgrund eines Unfalls an einem Gesundheitsschaden leiden und unter dem Schutz dieses Gesetzes stehen, und
- (für den Fall des Todes einer solchen Person) die in finanzielle Abhängigkeit zu einer solchen Person stehen.

Diese drei Ziele ergeben das geistige Fundament des A.C.A. und stellen bei genauer Betrachtung die Materialisation der fünf Leitsätze des Woodhouse-Reports dar.

3. Ausschluß des Zivilrechtswegs

Eine der epochemachenden Neuerungen des A.C.A. ist die vollständige Abschaffung der zivilrechtlichen Schadensersatzklage in Fällen der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit.¹⁷ Die einzelnen Voraussetzungen für den Ausschluß sind in s. 5 (1) geregelt. Es ist notwendig, daß eine Person durch einen Unfall in Neuseeland Schaden erleidet oder an den Folgen eines solchen Unfalls stirbt. Unter bestimmten Voraussetzungen gilt dies auch für Unfälle, die jemand außerhalb Neuseelands erleidet. Klagen, die direkt oder indirekt aus einem solchen schädigenden Ereignis resultieren, sind nicht vor einem neuseeländischen Gericht zu verhandeln. Dies gilt unabhängig vom A.C.A. für alle Schadensersatzansprüche, die aufgrund irgendeines Rechtssatzes oder Gesetzes bestehen können, und auch in dem Fall, daß Ansprüche auf eine andere Person übertragen werden.

Von dieser Regelung sind jedoch keine Forderungen betroffen, bei denen das schädigende Ereignis vor dem 1. April 1974 eingetreten ist (s. 5(3)(c)). Ausgleichszahlungen nach dem A.C.A. sind nicht statthaft, wenn der Unfall vor dem 1. April 1974 eingetreten ist (s. 5 (4)).

4. Die Accident Compensation Commission (A.C.C.)

Das Gesetz setzt die Unfallentschädigungs-Kommission (Accident Compensation Commission) zur Verwaltung des neuen Entschädigungssystems ein. Sie soll aus drei Mitgliedern bestehen, die vom Governor-General¹⁸ auf Empfehlung des Arbeitsministers ernannt werden (s. 6 (2)). Ein Mitglied soll ein beim

17. Das Gesetz übernahm nicht ein zweispuriges System (two-tier system), welches Schadensersatzklagen zuläßt, wenn der Schaden durch die Versicherung nicht (vollständig) gedeckt ist, sondern ein einheitliches System (unitary system)
18. Der Generalgouverneur ist Vertreter der britischen Krone in einem britischen Dominion

"Supreme Court" zugelassener Anwalt (Barrister oder Solicitor) mit nicht weniger als sieben Jahren Berufspraxis sein (s. 6 (4)). Die Mitglieder der Kommission werden auf drei Jahre ernannt; eine Wiederernennung ist "von Zeit zu Zeit" möglich (s. 7 (1)). Die Kommission, die Zentralbehörde zur Einziehung der Abgaben und zur Verteilung der Entschädigungsleistungen ist, hat den Status einer Körperschaft des öffentlichen Rechts. Sie kann damit Träger von Vermögensrechten sein und besitzt Aktiv- und Passivlegitimation (s. 10).

Die Kommission handelt unabhängig von der jeweiligen Regierung. Sie ist lediglich dem zuständigen Minister, dem Arbeitsminister, verantwortlich und soll bei der Ausführung ihrer Aufgaben und Befugnisse insoweit die Regierungspolitik berücksichtigen, als ihr dies vom Arbeitsminister durch Schreiben besonders aufgetragen worden ist (s. 20).

Zur rationellen Erledigung ihrer Aufgaben beschäftigt die Kommission Personal (s. 21). Sie kann weiterhin medizinische Sachverständige und AusschüÙe, Fachleute und andere Personen ernennen, die zur Untersuchung des Unfallopfers, zu seiner Umschulung, Rehabilitation, Ausbildung und Stellenvermittlung notwendig sind (s. 23).

Der Woodhouse-Report hatte die Beteiligung privater Versicherungsgesellschaften an der Verwaltung des Entschädigungssystems verworfen¹⁹, aber der Gesetzgeber folgte der Empfehlung des "Parliamentary Select Committee"²⁰ und gestattete die Möglichkeit der Beteiligung der Gesellschaften als Vertreter der Kommission (s. 25).

5. Anwendungsbereich und Finanzierung der verschiedenen Ausgleichsschemata

Das Gesetz räumt der A.C.C. die Befugnis ein, zum Zwecke der Schadensregulierung und der gerechten Verteilung der Finanzierungslasten drei verschiedene Ausgleichsschemata zu schaffen, die jeweils ihren eigenen Fonds unterhalten und aus diesen die Regulierung der ihnen zugewiesenen Schadensgruppen vornehmen.

a) Das "Earner's Scheme"

Nach dem "Earner's Scheme" (Erwerbstätigen-Ausgleichsschema) erhalten alle in Neuseeland erwerbstätigen Personen - einschließlich der freiberuflich Tätigen - Schadensausgleich im Fall eines Unfalls. Außerdem wird Entschädigung im Fall eines Unfalls außerhalb Neuseelands gezahlt, wenn der Ge-

19. Royal Commission Report, § 491

20. Select Committee Report, §§ 36 - 52, 129 - 130

schädigte in Neuseeland angestellt ist und sich der Unfall innerhalb eines Jahres nach dem Zeitpunkt ereignet hat, zu dem der Geschädigte Neuseeland zuletzt zum Zweck der Ausübung seines Berufes vorübergehend verlassen hat (s. 60). Den Schutz des Gesetzes genießen weiterhin: Seeleute und Flugpersonal (s. 61); Eheleute, die in den Diensten ihres Ehepartners stehen (s. 62); Mitglieder der in Neuseeland präsenten diplomatischen und konsularischen Vertretungen (s. 64).

Entschädigung nach diesem Ausgleichsschema wird ausschließlich aus dem Erwerbstätigen-Ausgleichsfonds (Earners' Compensation Fund) gezahlt. Eine Ausnahme besteht dann, wenn ein Angestellter durch einen Verkehrsunfall mit dem Fahrzeug seines Arbeitgebers geschädigt worden ist und sich der Unfall nicht im Zusammenhang mit der Berufsausübung ereignet hat; die Ausgleichszahlung erfolgt in diesem Fall aus dem Kraftfahrzeug-Ausgleichsfonds (s. 97 (2) (b)).

Der "Earners' Compensation Fund" erhält seine Finanzmittel im Wege der Abgabenerhebung. Zahlungspflichtig sind Arbeitgeber und Selbständige (s. 71). Die Höhe der Abgaben wird vom Governor-General im Verordnungswege festgesetzt, wobei nach Einkommensklassen, Industriezweigen und Berufsgruppen unterschieden wird (s. 72). Zur Förderung der Unfallverhütung ist die Kommission ermächtigt, nach dem Bonus-Malus-System höhere Abgaben (penalty rates of levy) zu fordern oder Nachlässe (rebated rates of levy) zu gewähren, wenn die Unfallstatistik eines Zahlungspflichtigen wesentlich von der vergleichbarer Zahlungspflichtiger abweicht (s. 73).

b) Das "Motor Vehicle Accident Scheme"

Das "Motor Vehicle Accident Scheme" (Verkehrsunfall-Ausgleichsschema) gewährt allen Personen Schadensausgleich, die Gesundheitsschäden durch einen Verkehrsunfall in Neuseeland erleiden (s. 92). Die Verletzung muß durch ein Kraftfahrzeug hervorgerufen worden sein, welches amtlich zugelassen ist oder für welches eine Zulassung erforderlich ist (s. 92). Eine Entschädigung wird ebenfalls gewährt, wenn die Verletzung durch das Kraftfahrzeug eines Besuchers von Neuseeland hervorgerufen wurde (s. 93), durch einen landwirtschaftlichen Anhänger, ein abgeschlepptes Fahrzeug (s. 94) oder einen motorbetriebenen Rollstuhl (s. 96).

Die Finanzierung des Kraftfahrzeug-Ausgleichsfonds (Motor Vehicle Compensation Fund) erfolgt durch Abgabenerhebung von Kraftfahrzeughaltern (s. 98) und Führerscheininhabern (s. 100). Die Höhe der Abgabe für die Halter von Kraftfahrzeugen hängt von Größe, Gewicht und Typ des Fahrzeugs ab (s. 99).

Der jährliche Abgabensatz für Führerscheininhaber beträgt zurzeit \$ 2.²¹
Der Governor-General kann anordnen, daß von bestimmten Fahrern oder Klassen von Fahrern, deren Unfallstatistik wesentlich schlechter als der Durchschnitt ausgefallen ist, höhere Abgaben zu zahlen sind (s. 100 (d)). Das Gesetz arbeitet insoweit nach dem Fehlerpunktsystem (demerit points system).

(c) Das "Supplementary Scheme"

Das "Supplementary Scheme" (Ergänzungsschema) betrifft alle Personengruppen, die nicht nach dem "Earner's Scheme" oder dem "Motor Vehicle Accident Scheme" Schadensausgleich erhalten können (s. 102 B). Dies sind Rentner, Hausfrauen, Kinder und andere, die durch einen Unfall - nicht aber Verkehrsunfall - verletzt werden und nicht erwerbstätig sind.

Der Ergänzungsausgleichsfonds (Supplementary Compensation Fund) wird mit Finanzmitteln ausgestattet, die vom Parlament zu bewilligen sind (s. 102 D). Das bedeutet, daß dieser Ausgleichsfonds aus dem normalen Steueraufkommen unterhalten wird.

Zu beachten ist, daß Beamte unter das "Earner's Scheme" fallen. Die neuseeländische Regierung hat deshalb als Arbeitgeber der Beamten Abgaben an den entsprechenden Fonds zu leisten.²²

6. Umfang des Schadensausgleichs

Die Vorschriften des Gesetzes, die den Umfang des Schadensausgleichs betreffen, gelten gleichermaßen für alle Ausgleichsschemata. Im einzelnen wird für folgende Unfallfolgen Ersatz geleistet:

a) Medizinische Behandlung und ähnliches

Hierunter fallen neben den Kosten der medizinischen Behandlung (s. 111) die Krankentransportkosten (ss. 107-109), die Kosten einer Zahnbehandlung, für Rehabilitationshilfen und der Ersatz der beim Unfall beschädigten Kleidungsstücke (s. 110).

b) Arbeitsunfähigkeit

(1) Verdienstausschlag in der ersten Woche

Einer Person, die aufgrund eines Unfalls ihren Verdienst verloren hat, soll in Intervallen von nicht mehr als einem Monat Verdienstausschlag gezahlt werden (s. 151 (3)). Für die erste Woche besteht jedoch eine Sonderregelung.

21. Devisenbriefkurs am 30.9.1976: 1 N.Z.- Dollar = 2,41 DM

22. Aus einem Brief vom 27.1.1976 des Public Relations Officer der A.C.C., Mr. W. Fleming, an K. Iitsuka

Im Fall von Arbeitsunfällen ist der Arbeitgeber während dieser Zeit verpflichtet, dem Verletzten sein regelmäßiges Einkommen - jedoch nicht die Überstunden - weiter zu bezahlen (s.112 (1)(2)). Kommt ein Arbeitgeber dieser Pflicht nicht nach, so kann die A.C.C. die Summe an den Arbeitnehmer zahlen und nachträglich gegen den Arbeitgeber geltend machen (s.112 (4)(9)).

Stand der Unfall nicht im Zusammenhang mit dem ausgeübten Beruf, so wird für den Tag des Unfalls und die darauf folgenden sechs Tage kein Verdienstausschlag gezahlt (s.112 (8)). Verkehrsunfälle, die unter das "Motor Vehicle Accident Scheme" fallen, Unfälle in der Wohnung, beim Sport oder im Urlaub werden als nicht in Verbindung mit der Berufsausübung stehend angesehen²³, während Unfälle auf dem Arbeitsweg und während einer Pause am Arbeitsplatz als in Verbindung mit der Berufsausübung stehend gelten (ss.85, 86).

(2) Verdienstausschlag nach der ersten Woche

Nach der ersten Woche besteht für die A.C.C. Zahlungspflicht. Hier muß zwischen vorübergehender und dauernder Arbeitsunfähigkeit unterschieden werden.

(a) Im Fall der vorübergehenden Arbeitsunfähigkeit zahlt die Kommission einen Verdienstausschlag in Höhe von 80% des Betrages, der den Verlust der Erwerbsfähigkeit ausmacht (s.113 (1)(a)). Diese Summe ergibt sich nach Abzug des Gesamtverdienstes einer Person in einem bestimmten Zeitraum aus selbständiger und nichtselbständiger Arbeit von dem Betrag des im Sinne des Gesetzes "relevanten" Einkommens dieser Person (s.113 (2)). Das relevante Einkommen einer Person wird von der Kommission nach einer komplizierten Berechnung festgesetzt und entspricht etwa dem tatsächlichen regelmäßigen Einkommen einer Person.²⁴

(b) Der Betrag, der den Umfang der dauernden Arbeitsunfähigkeit ausmacht, wird von der Kommission im Wege der Schätzung bestimmt, sobald sich der Gesundheitszustand des Unfallopfers stabilisiert hat und alle praktischen Schritte zur Ausbildung und Rehabilitation unternommen worden sind. Bei dieser Schätzung berücksichtigt die Kommission Natur und Grad der dauernden Arbeitsunfähigkeit. Sie setzt sodann den Betrag fest, der den Verlust der dauernden Arbeitsunfähigkeit ausmacht. Der zu zahlende Verdienstausschlag beträgt 80% dieser Summe (s.114 (1)(a)(b)).

23. Accident Compensation Commission, Ideas for a Basic Speech on Accident Compensation, S. 18 (19.6.1975)

24. Szakats, a.a.O., S. 22

Weiterhin wird für folgende Vermögensschäden Ersatz geleistet:

(c) Sonstige Vermögensschäden

zur Zeit des Unfalls noch nicht ihre höchste Verdienststufe erreicht haben.²⁵ entspricht vor allem nicht den Interessen jüngerer Erwerbstätiger, die lichen Schadenersatzklage mit in Betracht gezogen werden. Dieser Mangel Faktoren können bei der Schätzung des Schadens im Rahmen einer zivilrechtl mässigen Gehaltserhöhung je nach Alter und Erfahrung berechnet. Diese eine Person sich in einer Gehaltsstaffelung befindet, die sie zur regel ten Karriere steigen wird, und auch die Tatsache unberücksichtigt, daß ten einer Person, die Erwartung, daß der Verdienst in der von ihr gewähl Bei der Berechnung des Verdienstausfalls bleiben die Beförderungsaussich

ermöglichen (s. 118 (1)(2)(5)).

digen Kenntnisse und Berufserfahrung bis zur vollen Erwerbsfähigkeit zu rem Ermassen bis zu 50% erhöhen, um die allmähliche Aneignung der notwen in Höhe von \$ 50. Die A.C.C. kann das relevante Einkommen jedoch nach ih behandelt, als seien sie erwerbstätig und hätten ein relevantes Einkommen der Berufsausbildung vorgesehen. In diesem Fall werden die Unfallpfer eines Schülers der Mittelschule (secondary school) oder einer Person in (b) Besondere Maßnahmen sind beim Unfall einer Person unter 16 Jahren,

(6)).

Höchstbetrag dieses relevanten Einkommens ist \$ 100 wöchentlich (s. 117 (5) endet hat oder 21 Jahre und voll erwerbsfähig ist (s. 117 (1)(2)). Der Personen gilt der wöchentliche Verdienst einer Person, die ihre Lehre be eines Lehrlings oder bestimmter anderer, in der Ausbildung befindlicher (a) Als das relevante Einkommen eines Arbeitnehmers unter 21 Jahren, In diesem Bereich gelten für bestimmte Personenkreise Sonderregelungen:

(3) Verlust potentieller Erwerbsfähigkeit

sicherung.

Darüberhinaus besteht nur die Möglichkeit des Abschlusses einer Privatver den Betrag des relevanten Einkommens dieser Person dar (s. 104 (1)). setze Höchstbetrag von \$ 200 wöchentlich, so stellt dieser Höchstbetrag Ist das relevante Einkommen einer Person höher als der gesetzlich festge

Fähigkeit der Person verbessert (s. 114 (5)).

Der Verdienstausfall wird bei Verschlechterung des Gesundheitszustandes des Unfallpferers erhöht, jedoch nicht herabgesetzt, falls sich die Erwerbs

Angemessene Ausgaben und nachgewiesene Verluste, die notwendigerweise und direkt mit der Verletzung oder dem Tod in Verbindung stehen (§.121 (1)); nachgewiesene Vermögensschäden durch den Verlust der Dienst- oder Hilfeleistung der Verletzten Person und durch angemessene Ausgaben zur Erlangung von Hilfeleistung für den Verletzten (§.121 (2)); die Kosten dauernder Betreuung (§.121 (3)); Verlust von Unterhaltsleistungen an eine vom Unfallopfer finanziell abhängige Person für den Fall, daß durch den Tod des Verletzten eine Rente- oder Pensionszahlung beendet wird (§.121 (4)).

d) Nichtvermögensschäden

Ebenso wie beim Schmerzensgeld im deutschen Recht wird in folgenden Fällen Schadensersatz für Schäden, die nicht Vermögensschäden sind, geleistet:

(a) Dauernder Verlust oder Minderung der körperlichen Funktionsfähigkeit Es werden Pauschalbeträge bis zu einer Höhe von \$ 7000 gezahlt. In Übereinstimmung mit dem Grad der Verletzung, welcher aus der zweiten Ausfüh-rungsvorschrift ersichtlich ist, wird jeweils ein bestimmter Prozentsatz der Höchstsumme gezahlt (§.119).

(b) Verlust von Annehmlichkeiten und Möglichkeiten des Lebens (einschließ-lich körperlicher Entstellung), Ausgleich von tatsächlichen körperlichen und geistigen Leiden (einschließlich Nervenschock und Neurose) Hierfür werden ebenfalls Pauschalbeträge bis zu einer Höhe von \$ 10.000 gezahlt. Die Zahlungen werden geleistet, wenn - unter Berücksichtigung von Natur, Intensität, Dauer und anderer erheblicher Umstände - nach Meinung der Kommission der Verlust und die Leiden ein solches Ausmaß erreicht ha-ben oder erreichen werden, daß eine Zahlung gerechtfertigt erscheint. Der Schadensausgleich soll sobald wie möglich gezahlt werden, nachdem sich der Gesundheitszustand der Person hinreichend stabilisiert hat, um eine Schätzung vorzunehmen, nicht jedoch später als zwei Jahre vom Tag des Un-falles (§.120 (1)).

e) Ausgleich im Todesfall

Wird durch den Unfall der Tod des Unfallopfers hervorgerufen, können un-terhaltsberechtigzte Personen Beerdigungskosten, Einkommensausfall und ein-malige Abfindungsbeträge verlangen.

(1) Beerdigungskosten

Stirbt eine Person an den Folgen eines Unfalls, so hat die Kommission die Beerdigungskosten zu tragen, nicht jedoch über den Betrag hinaus, den die Kommission als in Neuseeland üblich ansieht (§.122).

(2) Geldzuwendungen an Unterhaltsberechtigte (Dependants)

Ausgleichsbeträge können an den Ehepartner des Verstorbenen, seine Kinder oder eine andere finanziell abhängige Person gezahlt werden (s.123 (1)). Die Zahlungen sollen die Einkommensverluste dieser Person kompensieren und werden nach folgender Gruppierung geleistet:

(a) Vollständig abhängiger Ehepartner

Der Schadensausgleich beträgt 50% des Verdienstaufalles, den das Unfall=opfer erhalten haben würde, wenn es am Leben geblieben wäre und einen voll=ständigen Verlust der Erwerbsfähigkeit erlitten haben würde.

(b) Vollständig abhängiges Kind

Der Schadensausgleich beträgt 1/6 bzw. 1/3 für den Fall, daß kein Eltern=teil mehr am Leben ist, des Verdienstaufalles, den das Unfallopfer unter den oben dargelegten Voraussetzungen erhalten haben würde.

(c) Teilweise abhängiger Ehepartner oder abhängiges Kind

Der Ausgleichsbetrag erhöht sich mit dem Grad der Abhängigkeit. Die Kom=mission kann nach ihrem Ermessen einen geeigneten Betrag festsetzen, wo=bei der Grad der Abhängigkeit zu berücksichtigen ist.

(d) Sonstige abhängige Personen

Eine vom Verstorbenen finanziell abhängige Person (nicht aber Ehepartner oder Kind) kann eine Entschädigung erlangen, deren Höhe und Zahlungsdauer die Kommission nach ihrem Ermessen festsetzen kann; sie hat dabei den Grad der Abhängigkeit, den Höchstbetrag einer möglichen Ausgleichszahlung an Ehepartner und Kinder und alle sonstigen erheblichen Umstände zu berück=sichtigen.

Bestimmte abhängige Personen erhalten im Todesfall als Entschädigung zu=sätzlich einen Pauschalbetrag. Ein vollständig abhängiger Ehepartner er=hält \$ 1000 bzw. eine nach dem Ermessen der Kommission herabgesetzte Summe im Fall der teilweisen Abhängigkeit. Ein vollständig abhängiges Kind des Verstorbenen oder eine andere abhängige Person im Kindesalter erhält \$ 500 bzw. eine entsprechend niedrigere Summe bei teilweiser Abhängigkeit. Der an Personen im Kindesalter zu zahlende Höchstbetrag darf die Summe von \$ 1500 nicht übersteigen (s.124).

An dieser Stelle muß darauf hingewiesen werden, daß der Grad der Abhängig=keit von dem Verstorbenen der wichtigste Faktor bei der Entscheidung über die Höhe des Schadensausgleichs im Todesfall ist. Es entscheidet die tat=sächliche Beziehung zu dem Unfallopfer, unabhängig von formeller Heirat oder dem Bestehen einer Lebensgemeinschaft zum Zeitpunkt des Unfalls.²⁶ Dies ist ein weiterer Hinweis darauf, daß das Gesetz in das System der sozialen Sicherung einzuordnen ist.

f) Sonstige Regelungen im Zusammenhang mit Ausgleichszahlungen

(1) Wiederverheiratung und Altersgrenze

Mit dem Tag der Wiederverheiratung verliert der Ehepartner eines verstorbenen Unfallopfers sein Anrecht auf Schadensausgleich. Er erhält jedoch eine Abfindung in Höhe des Schadensausgleichs, welcher ihm in einem Zeitraum von zwei Jahren gezahlt worden wäre (s.125).

Es gibt keine einheitliche Altersgrenze bei Ausgleichszahlungen wegen Arbeitsunfähigkeit. Sie hängt von dem Alter ab, in dem die Person Opfer des Unfalls geworden ist.²⁷ Generell werden die Zahlungen jedoch mit dem 65. Lebensjahr beendet; danach ist die betreffende Person auf das allgemeine Sozialversicherungssystem angewiesen (s.128).

(2) Umwandlung der periodischen Ausgleichszahlungen in einen Pauschalanspruch

Der Schadensausgleich wegen Erwerbsunfähigkeit wird normalerweise durch periodische Zahlungen gewährleistet. In besonderen Fällen kann die Kommission nach ihrem Ermessen und mit bestimmten Auflagen der Umwandlung der periodischen Zahlungen in einen Pauschalbetrag zustimmen. Möglich ist auch die Umwandlung eines Teils der Ausgleichsleistungen. Erforderlich ist in jedem Fall ein "dringender Bedarf" des Unfallopfers (s.133).

(3) Vorauszahlungen und Übertragbarkeit

Die Kommission kann Vorauszahlungen leisten, wenn sie Grund zu der Annahme hat, daß das Unfallopfer seinen Anspruch auf Schadensausgleich glaubhaft machen kann. Wird der Anspruch später nicht glaubhaft gemacht, hat die Kommission die Möglichkeit der Rückforderung des ausgezahlten Betrages (s.134).

Ansprüche auf Ausgleichszahlungen sind nicht übertragbar, belastbar oder pfändbar; sie sind nicht der Aufrechnung fähig und werden nicht Teil der Konkursmasse der anspruchsberechtigten Person (s.135).

(4) Ausschluß der Leistungen

Ein Entschädigungsanspruch besteht nicht im Falle der vorsätzlichen Selbstschädigung oder eines Selbstmords. Die Beweislast für das Vorliegen eines Selbstmords trägt die A.C.C. Ist der Unterhaltsberechtigte in besonderer Weise unterstützungsbedürftig, kann die A.C.C. ihm nach Ermessen Schadensausgleich gewähren (s.137).

Die Zahlung einer Entschädigung ist ferner ausgeschlossen, wenn der Unterhaltsberechtigte einer vorsätzlichen Tötung oder vorsätzlichen Körperver-

letzung mit Todesfolge an dem Verstorbenen überführt ist. Diese Regelung beruht auf dem "common law"-Grundsatz, daß niemand aus seinem eigenen Verbrechen Nutzen ziehen darf. In Ausnahmefällen, in denen die Kommission der Meinung ist, daß der Täter nicht den Tod oder eine schwerwiegende Körperverletzung des Opfers herbeiführen wollte, kann trotzdem eine Entschädigung gewährt werden, es sei denn, es handelt sich um einen Mord (s.138).

Diese Regelung ist kritisiert worden, weil damit einer Verwaltungsbehörde die Befugnis eingeräumt werde, ein abgeschlossenes Strafverfahren dem Wesen nach wieder aufzunehmen.²⁸ Sie verdeutlicht jedoch nur den humanitären Charakter des Gesetzes.

7. Verfahren und Rechtsmittel

Teil VII des A.C.A. enthält Vorschriften über das Verfahren der Anzeige von Unfällen und der Anspruchstellung, sowie der Einlegung von Rechtsmittel. Besonders bedeutsam ist, daß Ansprüche innerhalb eines Jahres nach dem Unfalltag bzw. im Falle des Todes innerhalb eines Jahres nach dem Tag des Todes gestellt werden müssen.

Das Gesetz gewährt einer Person maximal vier Rechtsmittel einschließlich der Rechtsmittel an die ordentlichen Gerichte.²⁹ Dabei handelt es sich ausschließlich um das Rechtsmittel der Appellation (Appeal), womit im anglo-amerikanischen Recht zunächst nur die durch Gesetz eingeräumte Möglichkeit der Überprüfung/-^{einer Entscheidung} in der Regel durch die nächsthöhere Instanz bezeichnet wird.³⁰

28. Szakats, a.a.O., S. 31

29. An dieser Stelle empfiehlt sich ein kurzer Blick auf die Organisation des Gerichts- und Rechtswesens in Neuseeland. Die "Magistrate Courts" sind in Zivil- und Strafsachen erstinstanzlich zuständig. Die Einlegung eines Rechtsmittels an den "Supreme Court" ist möglich. In bestimmten Fällen ist der "Supreme Court" erste Instanz. Der oberste Gerichtshof in Neuseeland ist der "Court of Appeal". Aus historischen Gründen trägt er nicht den Namen "Supreme Court"; denn der "Court of Appeal" ist eine spätere Schöpfung. Zusätzlich besteht immer noch die Möglichkeit der Einlegung eines Rechtsmittels von den neuseeländischen Gerichten an das "Judicial Committee of the Privy Council", dem britischen Kronrat. Es gibt - wie in England - zwei Arten von Rechtsanwälten, die "Barristers" und die "Solicitors". Anders als in England üben die meisten Anwälte jedoch beide Berufe aus; sie haben aber beide Qualifikationen zu erlangen.

30. vgl. Bunge, Das englische Zivilprozeßrecht, 1974, S. 109

Im einzelnen bestehen folgende Appellationsmöglichkeiten:

(1) Eine Person, die mit einer Entscheidung der A.C.C. unzufrieden ist, kann einen Antrag auf Überprüfung dieser Entscheidung an die Kommission stellen (s.153). Über diese "application for review" entscheidet die Kommission selbst oder ein für diesen Zweck eingesetzter "Hearing Officer" (s.154).

(2) Ist eine Person mit der Entscheidung der Kommission oder des "Hearing Officers" aufgrund der "application for review" nicht zufrieden, kann sie die "Accident Compensation Appeal Authority" (Unfallentschädigungs-Appellationsbehörde) anrufen (s.162). Die Appellationsbehörde besteht aus einer Person, die ein beim "Supreme Court" zugelassener Anwalt (Barrister oder Solicitor) mit mindestens sieben Jahren Berufspraxis sein soll und vom Governor-General auf Empfehlung des Justizministers ernannt wird. Die Amtszeit der "Appeal Authority" beträgt drei Jahre; eine Wiederernennung durch den Governor-General ist aber möglich (s.155 (1-3)).

(3) Ist eine Partei mit dem Beschluß oder einer sonstigen Entscheidung der "Accident Compensation Appeal Authority" nicht einverstanden, kann sie - nach Zulassung durch die Appellationsbehörde (with leave) - die "Administrative Division" (Verwaltungsabteilung) des "Supreme Court" anrufen (s.168).

(4) Gegen eine Entscheidung der "Administrative Division of the Supreme Court" besteht als letztes Rechtsmittel - nach Zulassung durch die Verwaltungsabteilung - die Möglichkeit der Anrufung des "Court of Appeal" im Wege des "case stated". Der "Court of Appeal" beurteilt dabei nur Rechtsfragen, nachdem ihm die rechtserheblichen Tatsachen mündlich vorgebracht worden sind.

Einerseits hat der A.C.A. die zivilrechtliche Schadensersatzklage abgeschafft, um das Verfahren der Anspruchstellung und -durchsetzung einfacher und schneller abschliessen zu können. Dies sollte dem Unfallopfer zugute kommen. Andererseits sichert das Gesetz die Rechtmässigkeit des Verfahrens, indem es die letzte Kontrolle den ordentlichen Gerichten überlässt. Es ist nunmehr unsicher, ob die Gerichte nicht dieselbe Flut von Klagen treffen wird, wie vor Einführung des neuen Entschädigungssystems.³¹

31. Gelegentlich befürchtete Kritik aus den Reihen der Anwälte an einem solchen System würde in diesem Fall gegenstandslos (vgl. No Fault on the Roads, A Report by JUSTICE, 1974, S. 52).

IV. Praxis des neuen Ausgleichsystems

Die neuen Regelungen sind auf Unfälle anwendbar, die seit dem 1. April 1974 eingetreten sind. Das Entschädigungssystem arbeitet nunmehr also mit 2 1/2jähriger Erfahrung und es ist an der Zeit, anhand der Tätigkeit der Accident Compensation Commission die Funktionsweise des neuen Ausgleichsystems zu erforschen.

1. Zusammensetzung der Kommission

Die Mitglieder der A.C.C. sind gegenwärtig K.L. Sandford (Vorsitzender), J.L. Fahy und L.M. Graham.³²

2. Verwaltung

Die Kommission gründete sechs Abteilungen - die "Medical and Rehabilitation Division", die "Safety Division", "Compensation Division", "Finance Division", "Legal Division" und die "Administration Division" - vor der Aufnahme ihrer Arbeit³³ und die "Research and Planning Division" im Jahre 1974.³⁴ Jede Abteilung hat einen Direktor. Die Kommission beschäftigte am 31. März 1975 176 Personen als Mitarbeiter.³⁵

3. Änderungen des Gesetzes

Seit der Verabschiedung des A.C.A. im Jahre 1972 sind bis 1975 vier Änderungsgesetze ergangen³⁶, von denen zwei sehr wichtige Einzelregelungen enthalten.

Durch den Accident Compensation Amendment Act 1973 (No.2) wurde das "Supplementary Scheme" eingeführt, welches den Anwendungsbereich des Gesetzes auf alle Opfer von Unfällen - einschließlich der Nichtverdiener - erweiterte.

Der Accident Compensation Amendment Act 1974 leistete zwei größere Beiträge zu dem neuen Ausgleichssystem. Zum einen lieferte das Änderungsgesetz eine Definition des Begriffes "personal injury by accident" und beseitigte damit zum Teil die Rechtsunsicherheit darüber, welche Körper-

32. A.C.C., Second Annual Report (1974), S. 2

33. Ebda., S. 3

34. A.C.C., Third Annual Report (1975), S. 3

35. Ebda.

36. s.o. FN 16

und Gesundheitsbeschädigungen als Unfall im Sinne des A.C.A. anzusehen sind.³⁷ Zum anderen enthält es Vorschriften im Zusammenhang mit der Entschädigung für Opfer eines Verbrechens. So übertrug das Änderungsgesetz - indem es Section 1 des Criminal Injuries Compensation Act 1963 aufhob - die Aufgaben des für Entschädigungen dieser Art zuständigen "Crime Compensation Tribunal" auf die A.C.C.

4. Schadensausgleich

Die Bearbeitung von Fragen des Schadensausgleichs ist Aufgabe der "Compensation Division".

Die Zahl der Anträge auf Entschädigung betrug im ersten Jahr (vom 1. April 1974 bis zum 31. März 1975) 105.018. Die folgende Tabelle enthält hierzu weitere Einzelheiten:³⁸

Tabelle: Zahl der Anträge bis zum 31. März 1975

	Earners' Comp. Fund	Motor Vehicle Comp. Fund	Supplementary Comp. Fund	total
Zahl der Anträge	91.337	9.405	4.276	105.018
erledigt in Bearbeitung	48.896	4.047	1.786	54.729
mehr als 3 Mon. mehr als 6 Mon.	12.560	1.847	870	15.277
Zahl der zurückgewiesenen Anträge (einschl. teilweise zurückgewiesener)	617	71	96	784
Dauer der Bearbeitung	4.522	1.847	870	15.277
	42.441	5.358	2.490	50.289

37. Vgl. D.J. Cochrane, "Personal Injury by Accident" with Regard to the Accident Compensation Act, 1972, 7 V.U.W. Law Review 277; der Begriff "Personal Injury by Accident" beinhaltet: Physische und geistige Folgen eines Unfalls oder der durch ihn verursachten Verletzungen; medizinische, chirurgische und Kunstfehler bei Erste-Hilfe-Leistungen; Invaliddität hervorgerufen durch Berufskrankheiten; Folgen einer Körperverletzung im strafrechtlichen Sinne, z.B. Schwangerschaft, Nerven-schock (s. 105 B); nicht erfaßt sind: Schädigungen des Körpers oder des Geistes, die ausschließlich durch Krankheit, Infektion oder den Altersprozeß verursacht worden sind.

38. Quelle: A.C.C. Third Annual Report, S. 15

Die teilweise aufgetretene Verzögerung in der Behandlung der Anträge soll auf die Unerfahrenheit des Personals mit der Materie zurückzuführen sein. Unzulänglichkeiten dieser Art sollten jedoch mit wachsender Erfahrung und Übung überwunden werden.³⁹

Als Vertreter der Kommission in Angelegenheiten der Anspruchstellung ist das "State Insurance Office", eine staatliche Versicherungsbehörde mit 45 über das Land verteilten Zweigstellen, bestellt worden. Hinsichtlich der Ersatzansprüche von Seeleuten wurde die Firma P & I Service Ltd mit der Vertretung der Kommission beauftragt.⁴⁰

5. Rechtsmittel

Die "Compensation Division" und die "Legal Division" sind mit der Entscheidung über die Anträge auf Überprüfung an die Kommission (application for review) beauftragt; bis zum 31. März 1975 lagen 446 solcher Anträge vor.

Im September 1974 wurde Richter A.P. Blair als "Accident Compensation Appeal Authority" eingesetzt. Bis zum 31. März 1975 waren von ihm zwei Fälle zu entscheiden, wovon der erste in dieser Instanz endgültig abgeschlossen wurde.⁴¹

Im folgenden sollen einige der eingelegten Rechtsmittel einer genaueren Betrachtung unterzogen werden:

a) "Application for Review"

(1) Hier stand die Frage der Abhängigkeit eines Ehemanns im Mittelpunkt.⁴² M war wegen Mordes an seiner Ehefrau angeklagt, wurde aber aufgrund seines Geisteszustandes für schuldunfähig erklärt und in eine Anstalt eingewiesen. Der Vormund des M beantragte die Zahlung einer pauschalen Entschädigung gemäß s. 124 an die Unterhaltsberechtigten der getöteten Ehefrau, den M und seine drei Kinder im Alter von drei, sieben und acht Jahren. Die Kommission lehnte den Antrag in Bezug auf M ab, entsprach ihm aber bezüglich der Kinder:

(a) Da keine gesetzliche Unterhaltspflicht auf der Seite der Ehefrau bestanden habe und sie auch tatsächlich nicht für Unterhalt gesorgt habe, sei der Ehemann nicht abhängig im Sinne des Gesetzes.

(b) Bis zum Beweis des Gegenteils seien die Kinder gemäß s. 127 als vollständig von ihrer Mutter abhängig anzusehen.

(c) Ansprüche wegen Verlustes der Haushaltsdienste der Ehefrau könnten nicht im Rahmen der Entschädigung wegen Abhängigkeit geltend gemacht werden, sondern nur im Rahmen des Schadensausgleichs für entgangene Dienste nach s. 121 (2)(a).

39. A.C.C., Third Annual Report, S. 3

40. Ebda., S. 4

41. Ebda., S. 8

42. A.C.C., ACC Report 17 (Januar 1976)

Diese Begründung enthält als obiter dictum die Aussage, daß in bestimmten Fällen ein ärztlicher Kunstfehler als Unfall im Sinne des A.C.A. gewertet werden kann. Eine solche Begriffsbestimmung ist auch außerhalb Neuzeulands von Interesse, so in Deutschland und Japan, wo es des Öfteren zu Prozessen um die Haftung für ärztliche Kunstfehler kommt. Ein ärztlicher Kunstfehler liegt danach vor, wenn das Ergebnis der Operation den Grad an nicht beabsichtigtem Ausgang übersteigt, mit dem im Normalfall und vernünftigerweise bei der entsprechenden Operation gerechnet werden muß.

einem Blutstau komme.
chirurgischen Operation an den unteren Extremitäten bekanntermaßen zu auch nicht als ärztlicher Kunstfehler zu betrachten, weil es nach einer (b) Das Auftreten einer Embolie nach der Operation sei in diesem Fall wenn es an einer ursächlichen Verletzungshandlung fehle.

(a) Das Auftreten einer Embolie sei dann nicht als Unfall zu betrachten, wurde aus folgenden Gründen abgelehnt:

W, der nach einer Krampfaderoperation eine Lungenembolie erlitt, stellte einen Antrag auf Schadensausgleich wegen Arbeitsunfähigkeit. Der Antrag wurde aus folgenden Gründen abgelehnt:

(4) Dieser Fall behandelte die Frage, ob ein ärztlicher Kunstfehler ein Unfall im Sinne des A.C.A. sei.⁴⁵
Rehabilitationshilfen, Ersatz der beschädigten Kleidungsstücke) falle.
unter den Anwendungsbereich der s. 110 (Kosten einer Zahnbehandlung, Die Kommission lehnte den Anspruch ab, weil ein derartiger Ersatz nicht Loren und verlangte die Kosten für den neuen Zahnersatz.⁴⁴
(3) In diesem Fall hatte ein Schärer während der Arbeit sein Gebiss verloren und verlangte die Kosten für den neuen Zahnersatz.⁴⁴

Grund für die entstandenen Mehrkosten.
vorbereitung geeignet sei. Die Examenovorbereitung sei kein ausreichender nicht ersichtlich sei, daß ein öffentliches Krankenhaus weniger zur Examenovorbereitung geeignet sei. Die Kommission wies den Antrag mit der Begründung ab, daß Krankenhaus aus Gründen der Vorbereitung auf das Wirtschaftsprüferexamen Der Antragsteller gab an, er habe von einem öffentlichen in das private und Krankenhauskosten für ein privates Krankenhaus geltend gemacht.⁴³
(2) Der Fall betraf das Opfer eines Verkehrsunfalls, das die Behandlungs-

Kurz nach dieser Entscheidung wurde durch den Accident Compensation Amendment Act 1974 der Begriff "personal injury by accident" definiert und der ärztliche Kunstfehler in diese Definition mit einbezogen.⁴⁶ Es bleibt jedoch weiterhin das Problem der Tatsachenfindung bestehen, ob eine Handlung einen ärztlichen Kunstfehler darstellt. Schwierig werden die Fälle einer Fehldiagnose oder Verweigerung der Diagnose zu beurteilen sein. Eine Einstufung als Unfall ist hier nicht zwingend. Der Geschädigte hat dann nur einen Anspruch aus unerlaubter Handlung oder Vertrag, weil es nach Meinung der Kommission an einer Verletzungshandlung fehlt.⁴⁷ Der Geschädigte muß auch weiterhin die Beweislast für den Eintritt einer "personal injury by accident" tragen.

b) Appellation an die "Accident Compensation Appeal Authority"

Der erste Fall, der von der Appellationsbehörde zu entscheiden war, betraf den Ersatz von Beerdigungskosten.⁴⁸

Ein Maori-Mädchen war bei einem Verkehrsunfall im Taupo-Distrikt ums Leben gekommen. Ein Tangi (oder Tangihanga) wurde nach dem Tod des Mädchens abgehalten, dessen Kosten in Höhe von \$ 450 von den Hinterbliebenen als Beerdigungskosten beansprucht wurden. Tangi ist die traditionelle und übliche Beerdigungszeremonie der Ureinwohner Neuseelands; es werden allen Teilnehmern und Besuchern Getränke und Essen während der drei oder vier Tage dauernden Zeremonie gereicht.

Der Antrag auf Schadensausgleich und der Antrag auf nochmalige Überprüfung wurden bezüglich der Tangi-Ausgaben von der Kommission verworfen.⁴⁹ Auch die Appellationsbehörde lehnte den Anspruch ab. Richter Blair gab folgende Begründung:

- (a) Der A.C.A. beabsichtige nicht den vollen Ausgleich des wirtschaftlichen Schadens.
- (b) Bei der Auslegung des A.C.A. sei der Zweck seines Erlasses zu berücksichtigen.
- (c) Der Zweck der Einführung der s. 122 (Beerdigungskosten) sei es gewesen, sicherzustellen, daß alle üblichen Beerdigungskosten gezahlt werden könnten. Die Üblichkeit richte sich nach dem durchschnittlichen neuseeländischen Standard. Die Kosten des Begräbnisses seien nach denselben Grundsätzen zu zahlen, unabhängig von Glauben oder Rasse.

46. s.o. FN 37

47. vgl. FN 22

48. A.C.C., ACC Report, S. 10

49. zur "Application for Review" vgl. (1974) New Zealand Law Journal 570

(d) Es sei nicht möglich, indirekte Kosten eines Begräbnisses - wie die Kosten der Bewirtung für Teilnehmer der Feier - ersetzt zu bekommen.

Neben den Besonderheiten im Zusammenhang mit den Sitten der eingeborenen Bevölkerung Neuseelands wurden in dieser Entscheidung auch grundsätzliche Fragen des Gesetzes berührt. In den Gründen äußert sich Richter Blair über den Charakter des Gesetzes: ⁵⁰ Das weite Feld der Möglichkeiten des Ausgleichs nach dem A.C.A. habe den Zweck, die wirtschaftlichen Verluste der Geschädigten zu mindern. Das Gesetz gehe in seinen Ersatzleistungen weiter als frühere Gesetze. Es sei aber nicht beabsichtigt, einen vollen wirtschaftlichen Ausgleich zu gewährleisten.

Hierdurch ist es möglich, das Gesetz als eine Sozialgesetzgebung zu charakterisieren, die zugleich die Sicherung eines bestimmten Existenzminimums zum Ziel hat.

V. Schlußbetrachtung

Nach der Lektüre des A.C.A. stellt sich zunächst die Frage, ob in Neuseeland besondere Voraussetzungen zur Einführung einer derart weitgehenden Sozialgesetzgebung vorgelegen haben. Einige Tatsachen verlangen in diesem Zusammenhang Aufmerksamkeit: Für die praktische Durchführbarkeit eines solchen Ausgleichssystems ist wesentlich, daß Neuseeland nur etwa 3 Millionen Einwohner hat und die Strukturierung der Gehälter sehr homogen ist. Zudem wurde in Neuseeland seit jeher konsequent an der sozialen Sicherung der Bevölkerung gearbeitet; schon vor Verabschiedung des A.C.A. wies das Land ein gutes Sozialversicherungssystem auf. Auch das politische Klima mag entscheidend gewesen sein; die Arbeit an der Gesetzgebung wurde von den beiden großen Parteien des Landes (National Party und Labour Party) unterstützt, ohne daß der Geist der "Sozialisierung" beschworen wurde.

Aus der Sicht des neuseeländischen Gesetzgebers erscheinen die herkömmlichen Entschädigungssysteme als historisch notwendige Übergangslösungen auf dem Wege zu einer vollständigen sozialen Sicherung von Unfallopfern. Diese Betrachtungsweise öffnet den Blick für zukünftige Anwendungsbereiche des neuen Ausgleichssystems: Unzureichende Entschädigungsregelungen bestehen unter anderem im Bereich der Produzentenhaftung, für Personenschäden, die durch Umweltverschmutzung verursacht worden sind, und für den bereits angesprochenen Bereich der ärztlichen Kunstfehler. Wie schon das Änderungsgesetz

50. A.C.C., ACC Report, S. 13 f

von 1974 werden sich wohl auch künftige Änderungen des A.C.A. mit der Verschmelzung der Begriffe "Unfall" und "Krankheit" beschäftigen. Am Ende könnte die Gleichbehandlung aller Arten von Körper- und Gesundheitsbeschädigungen stehen, ohne Rücksicht auf die Art der Ursache.

Es bleibt abzuwarten, ob das neuseeländische Gesetz eine ähnliche Verbreitung finden wird wie das Unfallversicherungsgesetz von 1884, welches sich gegen alle Bedenken nicht nur in Deutschland, sondern in der ganzen Welt durchgesetzt hat. Der A.C.A. ist keine typische Schöpfung des "Common Law", die eine Übertragung auf die kontinentalen Rechtssysteme verbieten würde. Einstweilen ist sein Einfluß nur im anglo-amerikanischen Rechtskreis spürbar. In Australien erarbeitete eine Kommission unter dem Vorsitz von A.W. Woodhouse den "Report of the National Committee of Inquiry into Compensation and Rehabilitation in Australia"⁵¹, der erwartungsgemäß zu ähnlichen Ergebnissen führte wie der Woodhouse-Report. Aus diesem Bericht ist inzwischen ein Gesetzesentwurf hervorgegangen (National Compensation Bill, 1974), der auf seine Verabschiedung wartet. In England wurde eine Königliche Kommission unter dem Vorsitz von Lord Pearson ins Leben gerufen, die die Möglichkeit der Einführung eines neuen Ausgleichssystems begutachten soll.⁵² Ihr Bericht ist aber noch nicht veröffentlicht. Der Verwirklichung eines dem A.C.A. ähnlichen Systems wird momentan aber aus finanziellen Gründen keine große Chance gegeben. Dieselben Gründe dürften für die hinausgeschobene Verabschiedung des australischen Gesetzesentwurfs maßgeblich sein.

Der Stand der Reformbemühungen in Deutschland ist gekennzeichnet durch die Diskussion um den Ausgleich von Verkehrsunfallschäden. Dabei konzentrieren sich die Beiträge auf die Frage, ob das bestehende Haftpflichtsystem weiterentwickelt oder durch ein System der sozialen Sicherung ersetzt werden sollte.⁵³ In der Mehrheit wird in der Literatur eine Reform unter Beibehaltung

51. Australian Government Printing Service, 1974, Vol. I, II und Kompendium; vgl. dazu auch J.F. Keeler, Report of the National Committee of Inquiry into Compensation and Rehabilitation in Australia, The Adelaide Law Review 1975, S. 121; Keeler verweist auch auf einen weiteren Bericht, den "Report of the Law Reform Committee of Tasmania" (1972).

52. Royal Commission on Civil Liability and Compensation for Personal Injuries (1973)

53. Zur Einführung in die Problematik sei an Literatur genannt:
von Hippel, Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen - mögliche Wege einer Reform ZRP 1973, 27;
Soziale Sicherung gegen Unfälle im Straßenverkehr? Schriftenreihe des Deutschen Sozialgerichtsverbandes, Band XIII, Bonn-Bad Godesberg 1975;
Baumann, Soziale Sicherung gegen Unfälle im Straßenverkehr? VSSR 1975, 1.

des privatversicherungsrechtlichen Systems befürwortet.⁵⁴ Es wird angeführt, daß die Mängel des gegenwärtigen Unfallsystems nicht so schwerwiegend seien, daß eine radikale Änderung notwendig wäre.⁵⁵ Die Reformvorschläge beschränken sich hier naturgemäß auf die Lösung von Einzelproblemen des gegenwärtigen Entschädigungssystems. Gleiches gilt für die Bemühungen auf europäischer Ebene.⁵⁶

Vor allem unter dem Eindruck der neuseeländischen Gesetzgebung mehren sich die Stimmen, die ein umfassendes System der sozialen Sicherung von Unfallopfern aller Art für unausweichlich halten.⁵⁷ Es fällt auf, daß die als Kritik an einem solchen System vorgebrachten Argumente von der Woodhouse-Kommission ebenfalls erkannt und größtenteils widerlegt worden sind.⁵⁸ Tatsächlich

-
54. Borgmann, Soll unser System der Zuteilung von Unfallschäden reformiert werden? ZRP 1973, 53; Güllemann, Der Ausgleich von Verkehrsunfallschäden - ein ungelöstes Problem ZRP 1974, 41 ff; Baumann, a.a.O., S. 30 ff; vgl. außerdem die Beiträge von Sieg, Winter, Deutsch, Gitter, Köhler und Klingsporn in: Band XIII der Schriftenreihe des Deutschen Sozialgerichtsverbandes
 55. so ausdrücklich Sieg, S. 31, und Klingsporn, S. 117 ff, in: Band XIII der Schriftenreihe des Deutschen Sozialgerichtsverbandes;
 56. vgl. das Europäische Übereinkommen über die Kraftfahrhaftpflicht vom 14.5.1973 (European Convention on Civil Liability for Damage caused by Motor Vehicles), European Treaty Series Nr. 79; sowie hierzu Bartsch, Die Harmonisierung des Kraftfahrhaftungsrechts - ein Beispiel europäischer Rechtspolitik ZRP 1975, 240
 57. Hein Kötz, Sozialer Wandel im Unfallrecht, Karlsruhe u. Heidelberg 1976; von Hippel, S. 45, in: Band XIII der Schriftenreihe des Deutschen Sozialgerichtsverbandes;
Schäfer, Soziale Schäden, soziale Kosten und soziale Sicherung. Argumente für ein Modell zur Integration aller Ausgleichsleistungen für Personenschäden in das soziale Sicherungssystem, Berlin 1972
 58. Zur Kritik vgl. die Diskussionsbeiträge der Verbandstagung in: Band XIII der Schriftenreihe des Deutschen Sozialgerichtsverbandes, S. 95 ff, sowie die entsprechenden Darstellungen Baumanns, a.a.O., S. 9 ff

59. vgl. hierzu A.A.P. Willy, The Accident Compensation Act and Recovery for Losses arising from Personal Injury and Death by Accident, New Zealand Universities Law Review 1975, Vol. 6, S. 250, 261

*

würde bei der Einführung eines dem A.C.A. ähnlichen Systems die zivilrechtliche - jedoch nicht die strafrechtliche - Verantwortlichkeit des Schädigers entfallen. Der privaten Versicherungswirtschaft bliebe das Geschäft mit den Sachschäden sowie die zusätzliche Versicherung der die Höchstgrenze der sozialen Entschädigung überschreitenden Verluste. Hinsichtlich der Beweislastverteilung für das Vorliegen einer Unfallschädigung sieht auch die neuseeländische Gesetzgebung keine Änderung des gegenwärtigen Rechtszustandes vor. Hier muß auf die langjährige Erfahrung mit der gesetzlichen Unfallversicherung zurückgegriffen werden.

Der Accident Compensation Act weist in seiner derzeitigen Fassung - wie beinahe jedes neue Gesetz - einige kleinere Mängel auf. So erscheinen Fälle denkbar, in denen ein Schadensausgleich nach dem A.C.A. nicht gewährt wird, der Zivilrechtsweg aber Gleichwohl gemäß s. 5 ausgeschlossen ist.⁵⁹ Im großen und ganzen sind die Lösungen des A.C.A. jedoch ein Wegweiser und werden bei der Planung zukünftiger Gesetzesvorhaben zu beachten sein.