

Rolnummer 3180
Arrest nr. 193/2005 van 21 december 2005

A R R E S T

In zake : de prejudiciële vraag over de artikelen 1 en 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gesteld door de Vrederechter van het kanton Nijvel.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters M. Melchior en A. Arts, en de rechters M. Bossuyt, A. Alen, J.-P. Snappe, E. Derycke en J. Spreutels, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter M. Melchior,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. Onderwerp van de prejudiciële vraag en rechtspleging

Bij vonnis van 24 november 2004 in zake J. Rits tegen E. Arnaert en de n.v. Naviga, waarvan de expeditie ter griffie van het Arbitragehof is ingekomen op 6 december 2004, heeft de Vrederechter van het kanton Nijvel de volgende prejudiciële vraag gesteld :

« Houden de bepalingen van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, en meer bepaald de artikelen 1 en 29bis ervan, geen discriminatie in die strijdig is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, tussen de slachtoffers van een ongeval dat zich op de grond heeft voorgedaan en de slachtoffers van een ongeval dat zich te water heeft voorgedaan, doordat zij alleen betrekking hebben op de schadevergoeding van de eerste categorie van slachtoffers door de verzekeraars die de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van de betrokken motorrijtuigen dekken ? ».

Memories zijn ingediend door :

- de n.v. Naviga, waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd te 1050 Brussel, Louizalaan 222;

- de Ministerraad.

Op de openbare terechtzitting van 16 november 2005 :

- zijn verschenen :

- . Mr. M. Mahieu, advocaat bij het Hof van Cassatie, voor de n.v. Naviga;

- . Mr. M. Vanderelst *loco* Mr. P Hofströssler, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Ministerraad;

- hebben de rechters-verslaggevers J.-P. Snappe en A. Alen verslag uitgebracht;

- zijn de voornoemde advocaten gehoord;

- is de zaak in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

II. De feiten en de rechtspleging in het bodemgeschil

Op 20 september 1997 raakt J. Rits, als passagier van een rubberen motorboot waarvan zij mede-eigenaar is, gewond door een botsing tussen haar boot en een jacht. De verwijzende rechter wijst de aansprakelijkheid van de bestuurder van de jacht af en oordeelt bijgevolg dat de vordering tot schadevergoeding die het slachtoffer tegen hem instelt, niet gegrond is.

Subsidiair vraagt J. Rits, op grond van artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dat de n.v. Naviga die op het ogenblik van de feiten haar boot verzekerde inzake burgerlijke aansprakelijkheid, zou worden veroordeeld tot vergoeding van de schade die zij heeft geleden.

Vanuit de vaststelling dat die bepaling niet de vaartuigen beoogt, beslist de verwijzende rechter ambtshalve het Hof de bovenvermelde vraag te stellen.

III. *In rechte*

- A -

Wat de in het geding zijnde bepalingen betreft

A.1. De n.v. Naviga is van mening dat de in het geding zijnde bepalingen artikel 1, eerste tot derde lid en vijfde tot zesde lid, artikel 2, § 1, eerste lid, en artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen zijn.

Volgens de Ministerraad gaat het om artikel 1 en artikel 29bis, § 1, eerste lid, en § 3, van die wet.

Wat de vergelijkbare categorieën betreft

A.2.1. De n.v. Naviga voert aan dat de vraag betrekking heeft op het verschil in behandeling tussen de slachtoffers van een verkeersongeval en de slachtoffers van een scheepvaartongeval, doordat de slachtoffers van de eerste categorie de regeling genieten van automatische schadevergoeding, waarin het voormelde artikel 29bis voorziet, terwijl de slachtoffers van de tweede categorie schadevergoeding kunnen verkrijgen op grond van de gemeenrechtelijke regels van de burgerlijke aansprakelijkheid.

Zij is in hoofdorde van mening dat die twee categorieën van personen zich niet in een vergelijkbare situatie bevinden. Zij wijst in dat verband op vijf fundamentele verschillen tussen het wegverkeer en de binnenscheepvaart. Het wegverkeer houdt meer risico's in dan de binnenscheepvaart. Het gaat overigens bijna de gehele bevolking aan, terwijl de binnenscheepvaart een beperkt en zelfs marginaal transportmiddel blijft. De twee types van verkeer zijn niet aan dezelfde gedrags- en veiligheidsvoorschriften onderworpen. De twee types van voertuigen bewegen zich niet op dezelfde manier voort. Ten slotte is het beheer van de verkeersongevallen gebaseerd op een verzekeringsplicht inzake burgerlijke aansprakelijkheid en op het bestaan van een gemeenschappelijk waarborgfonds dat betaalt wanneer een effectieve verzekering ontbreekt, terwijl voor de binnenscheepvaart geen verplichte verzekering bestaat.

A.2.2. De Ministerraad merkt in hoofdorde op dat de verkeersongevallen en de regels inzake verzekering die ervoor gelden, niet vergelijkbaar zijn met de ongevallen die zich te water voordoen.

Wat de objectieve en redelijke verantwoording betreft

A.3.1.1. Subsidiair is de n.v. Naviga van oordeel dat het voormelde verschil in behandeling objectief en redelijk verantwoord is.

A.3.1.2. Zij gaat ervan uit dat het begrip « verkeersongeval waarbij een of meer motorrijtuigen betrokken zijn » een objectief criterium van onderscheid vormt.

A.3.1.3. Zij voert vervolgens aan dat de regeling van automatische schadevergoeding van de zwakke weggebruikers werd uitgewerkt om rekening te houden met de eigen kenmerken van het wegverkeer. Zij merkt in dat verband op dat het doel van de wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen - waarbij het voormelde artikel 29bis werd ingevoegd - tweevoudig was : een betere bescherming waarborgen voor de « zwakke weggebruikers », en de last van een groot aantal ongevallen geheel of gedeeltelijk verschuiven van de

overheidssector naar de privé-sector. Zij voegt eraan toe dat, in de geest van de wetgever, het systeem van automatische schadevergoeding past in een aansprakelijkheidsregeling die gebaseerd is op een veroorzaakt risico, terwijl de waarborg van schadevergoeding op een verzekering van aansprakelijkheid berust.

De n.v. Naviga voert aan dat het redelijk is de slachtoffers van scheepvaartongevallen uit te sluiten van de specifieke schadevergoedingsregeling van artikel 29*bis*, omdat de scheepvaart niet dezelfde kenmerken vertoont als het wegverkeer. Zij wijst in dat verband, enerzijds, erop dat, door het ontbreken van zwakke weggebruikers, geen equivalente regeling nodig is en, anderzijds, dat het kleine aantal scheepvaartongevallen niet een dermate grote financiële last vormt voor de Staat dat het noodzakelijk zou zijn de schadevergoeding van de slachtoffers van die ongevallen op de privé-sector te laten wegen.

De n.v. Naviga verantwoordt de uitsluiting van de slachtoffers van ongevallen die zich te water hebben voorgedaan, uit de voormelde regeling van automatische schadevergoeding, eveneens door de fundamentele verschillen tussen het wegverkeer en de binnenscheepvaart, onder andere wat de gedrags- en veiligheidsvoorschriften betreft die voor elk type van verkeer gelden.

Zij voegt eraan toe dat het begrip « bestuurder » niet kan worden toegepast op de scheepvaart wegens het feit dat andere personen dan de kapitein vaak manoeuvres uitvoeren om het voertuig te besturen. Met verwijzing naar de overwegingen B.4.3 en B.4.4 van het arrest nr. 23/2002, merkt de n.v. Naviga echter op dat de grondprincipes van de burgerlijke aansprakelijkheid uitsluiten dat een persoon die aan de basis ligt van een risico, zoals de bestuurder van een voertuig dat zich over de grond voortbeweegt, een automatische schadevergoeding kan genieten.

Daarnaast wijst de n.v. Naviga erop dat de in het geding zijnde bepalingen de slachtoffers van een scheepvaartongeval niet hun fundamentele recht op schadevergoeding ontnemen, dat zij kunnen uitoefenen met toepassing van de klassieke regels inzake burgerlijke aansprakelijkheid of andere rechtsregels met een equivalente werking.

Zij merkt ten slotte op dat vaartuigen niet onderworpen zijn aan een stelsel van verplichte verzekering die de burgerlijke aansprakelijkheid dekt waartoe zij aanleiding kunnen geven.

A.3.1.4. De n.v. Naviga is ten slotte van mening dat het in het geding zijnde verschil in behandeling niet discriminerend is om de redenen die het Hof heeft aangegeven in de overwegingen B.4 en B.5 van het arrest nr. 158/2002.

A.3.2. In meer ondergeschikte orde oordeelt de n.v. Naviga dat een eventuele discriminatie die voortvloeit uit de niet-toepassing van de in het geding zijnde bepalingen op de scheepvaartongevallen, geen gevolg zou zijn van die bepalingen, maar van een lacune in de wet, waardoor de vraag ontkennend zou moeten worden beantwoord.

A.3.3.1. Subsidiair is de Ministerraad van mening dat het verschil in behandeling tussen, enerzijds, de « zwakke weggebruikers » die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval op de openbare weg, op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, en, anderzijds, de « zwakke weggebruikers » die het slachtoffer zijn van scheepvaartongevallen die zich te water hebben voorgedaan – een verschil dat voortvloeit uit de uitsluiting van de binnenschepen uit het toepassingsgebied van de wet van 21 november 1989 – op een objectief en pertinent criterium berust, aan redelijke en rechtmatige doelstellingen beantwoordt en evenredig is met die doelstellingen.

A.3.3.2. De Ministerraad wijst in de eerste plaats erop dat de wet van 21 november 1989 een aanvullende en specifieke regelgeving is ten opzichte van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, dat de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen een landverzekering is in de zin van die wet, en dat die wet betrekking heeft op de landverzekeringen, in tegenstelling tot de zee- en binnenvaartverzekeringen die door het Wetboek van Koophandel zijn gereguleerd. Hij preciseert dat die laatste twee regelgevingen, door het toepassingsgebied, de aard en de draagwijdte ervan, totaal verschillend zijn.

A.3.3.3. De Ministerraad is van mening dat het verkeer op de openbare weg, op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, een objectief criterium is.

Hij voegt eraan toe dat dit criterium pertinent is. Hij voert in dat verband aan dat de verplichte verzekering ertoe strekt de gemeenschap te beschermen tegen de risico's die inherent zijn aan het wegverkeer dat, door de aard, de politieregels en de risico's ervan, verschilt van het verkeer over het water. De Ministerraad citeert overweging B.5 van het arrest nr. 92/98 en oordeelt dat het dus niet verantwoord is om voor de twee types van verkeer in een identieke schadevergoedingsregeling te voorzien. Hij merkt op dat, volgens de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, de verzekeringsplicht – die ertoe strekt de personen op de weg te beschermen – betrekking heeft op alle plaatsen waar men zich redelijkerwijs eraan kan verwachten dat personen en motorrijtuigen elkaar kruisen. Hij onderstreept dat de binnenschepen om die reden niet zijn onderworpen aan een verplichte verzekering, en dat de wet van 21 november 1989 geen fundamentele wijzigingen aanbrengt aan de wet van 1 juli 1956. De Ministerraad merkt ten slotte op dat ongevallen met gemotoriseerde binnenschepen zich zelden voordoen, dat die vaartuigen geen groot risico inhouden, noch een risico dat vergelijkbaar is met dat van het wegverkeer, en dat het dus redelijk is, rekening houdend met het doel van bescherming van de gemeenschap, om voor die pleziervaartuigen niet in een verzekeringsplicht te voorzien.

A.3.3.4. De Ministerraad herinnert vervolgens aan de doelstellingen die werden nagestreefd met de verzekeringsplicht – die werd ingevoerd door de wet van 1 juli 1956 – en met de schadevergoedingsregeling van artikel 29bis van de wet van 21 november 1989.

Wat die laatste bepaling betreft, wijst hij erop dat zij past in het algemene kader van de wet die, rekening houdend met de ontstaansgeschiedenis en het aanvullende karakter ervan ten opzichte van de voormelde wet van 25 juni 1992, de ongevallen uitsluit die zich te water hebben voorgedaan. De Ministerraad verwijst naar overweging B.5.1 van het arrest nr. 158/2002. Uit de arresten nrs. 26/97, 58/97 en 60/97 leidt hij overigens af dat de bekommernis om de levensvatbaarheid van het socialezekerheidsstelsel te waarborgen – de budgettaire doelstelling die met artikel 29bis werd nagestreefd – pertinent is.

De Ministerraad voert verder nog aan dat de regeling van automatische schadevergoeding oorspronkelijk bedoeld was voor de voetgangers en fietsers, die niet voorkomen in de binnenscheepvaart, en dat het ontbreken van een schadevergoeding voor de slachtoffers van een ongeval, voor de pleziervaart geen risico vormt dat vergelijkbaar is met het risico dat het wegverkeer in dat opzicht inhield vóór de invoering van artikel 29bis.

De Ministerraad merkt ten slotte op dat de pleziervaart, ten opzichte van het wegverkeer, niet een dermate groot risico inhoudt, een risico dat groter is voor de zwakke weggebruikers en dat wordt bepaald door de drukte en de snelheid van het verkeer.

A.3.3.5. De Ministerraad besluit dat de slachtoffers van ongevallen die zich te water hebben voorgedaan, niet op onevenredige wijze worden uitgesloten uit het toepassingsgebied van de in het geding zijnde bepalingen. Hij voert in dat verband het risico aan dat motorrijtuigen inhouden voor andere weggebruikers en op grond waarvan de pleziervaart kan worden uitgesloten uit het toepassingsgebied van de wet van 21 november 1989.

- B -

B.1. Uit de feiten die aan de verwijzende rechter zijn voorgelegd en uit de motivering van de verwijzingsbeslissing blijkt dat het Hof wordt ondervraagd over de bestaanbaarheid, met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, van een verschil in behandeling tussen twee categorieën van passagiers van een voertuig dat door een mechanische kracht kan worden aangedreven, die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval op de openbare weg, waarbij een ander voertuig van hetzelfde type is betrokken.

De passagier die het slachtoffer is van een ongeval waarbij twee voertuigen zijn betrokken die bestemd zijn om zich over de grond voort te bewegen, kan, in principe, voor zijn lichamelijke schade vergoeding eisen van de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar, de bestuurder of de houder van het voertuig waarin hij had plaatsgenomen.

De passagier die het slachtoffer is van een ongeval waarbij twee voertuigen betrokken zijn die bestemd zijn om zich over het water voort te bewegen, geniet dat recht niet.

B.2. Het Hof dient zich derhalve uit te spreken over de grondwettigheid van artikel 29bis, § 1, eerste lid, in samenhang gelezen met artikel 1, eerste en tweede lid, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Uit de motivering van de verwijzingsbeslissing blijkt dat de verwijzende rechter artikel 29bis, § 1, eerste lid, beoogt, zoals het werd vervangen door artikel 2, A), van de wet van 19 januari 2001 « tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake automatische vergoeding van de schade geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen », dat bepaalt :

« Bij een verkeersongeval waarbij een of meer motorrijtuigen betrokken zijn, op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, wordt, met uitzondering van de stoffelijke schade en de schade geleden door de bestuurder van elk van de betrokken motorrijtuigen, alle schade geleden door de slachtoffers en hun rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, met inbegrip van de kledischade, hoofdelijk vergoed door de verzekeraars die de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van de motorrijtuigen overeenkomstig deze wet dekken. Deze bepaling is ook van toepassing indien de schade opzettelijk werd veroorzaakt door de bestuurder ».

Artikel 1, eerste en tweede lid, van de voormelde wet van 21 november 1989, bepaalt :

« Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

Motorrijtuigen : rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt ».

B.3. Het verkeer van voertuigen over de grond verschilt in heel wat opzichten van het verkeer over het water. Het Hof wijst meer bepaald erop dat het eerste type van verkeer een veel groter deel van de bevolking aangaat en het gevolg is van het gebruik van transportmiddelen die veel gangbaarder zijn dan die welke aan de basis liggen van het tweede type van verkeer.

De regels voor vergoeding van de schade die is geleden door de passagiers van voertuigen die zich over de grond voortbewegen, wijken af van de gemeenrechtelijke regels van de schadevergoeding, om rekening te houden met de kenmerken van het wegverkeer en met de specifieke risico's die het wegverkeer meebrengt.

De situaties van de twee voormelde categorieën van passagiers zijn in die omstandigheden niet voldoende vergelijkbaar.

B.4. De vraag dient ontkennend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

In zoverre de in de prejudiciële vraag vermelde categorieën van personen niet vergelijkbaar zijn, schendt artikel 29*bis*, § 1, eerste lid, in samenhang gelezen met artikel 1, eerste en tweede lid, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet.

Aldus uitgesproken in het Frans en het Nederlands, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, op de openbare terechtzitting van 21 december 2005.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

M. Melchior