

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1969-1970.

22 SEPTEMBRE 1970.

Projet de loi portant extension du régime institué par la loi du 24 décembre 1968, étendant à titre provisoire les attributions du Fonds commun de garantie agréé par l'arrêté royal du 31 janvier 1957.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ECONOMIQUES (1)
PAR M. **PIERSON**.

MESSIEURS,

Votre Commission a examiné, le 16 septembre 1970, ce projet de loi déjà voté par la Chambre des Représentants et dont l'objet est, ainsi qu'il résulte de son intitulé, de rendre applicables les dispositions de la loi du 24 décembre 1968 aux conséquences nées des faillites de trois sociétés d'assurances survenues depuis son entrée en vigueur.

Le Ministre des Affaires économiques a rappelé que les 5 et 25 mars, il avait exposé devant la Chambre à quelles causes on pouvait attribuer la survenance des deux premières faillites, à savoir celles des sociétés NAVIS et ANTWERP ASSURANCE.

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Moreau de Melen, président; Bricout, Bury, Cugnon, De Baer, De Winter, Hercot, Hulpiau, Magé, Martens, Ramaekers, Roelants, Van Doninck et Pierson, rapporteur.

R. A 8396

Voir :

Document de la Chambre des Représentants :
715 (Session de 1969-1970) : Projet de loi.

Annales de la Chambre des Représentants :
24 et 25 juin 1970.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1969-1970.

22 SEPTEMBER 1970.

Ontwerp van wet houdende uitbreiding van het stelsel dat ingevoerd werd door de wet van 24 december 1968 tot voorlopige uitbreiding van de bevoegdheid van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, toegelaten bij het koninklijk besluit van 31 januari 1957.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
ECONOMISCHE ZAKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. **PIERSON**.

MIJNE HEREN,

Uw Commissie heeft op 16 september 1970 dit ontwerp van wet onderzocht, dat door de Kamer reeds is aangenomen en dat, zoals uit het opschrift blijkt, strekt om de bepalingen van de wet van 24 december 1968 toepasselijk te maken op de gevolgen van het faillissement van drie verzekeringsmaatschappijen die na de inwerkingtreding van die wet failliet zijn gegaan.

De Minister van Economische Zaken heeft eraan herinnerd dat hij op 5 en 25 maart in de Kamer heeft gezegd waaraan de twee eerste faillissementen nl. die van de maatschappijen NAVIS en ANTWERP ASSURANCE, te wijten waren.

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Moreau de Melen, voorzitter; Bricout, Bury, Cugnon, de Baer, De Winter, Hercot, Hulpiau, Magé, Martens, Ramaekers, Roelants, Van Doninck en Pierson, verslaggever.

R. A 8396

Zie :

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :
715 (Zitting 1969-1970) : Ontwerp van wet.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :
24 en 25 juni 1970.

Dans le premier cas, il s'est agi d'opérations financières douteuses qui ont privé la société de ses moyens de paiement et qui ont déséquilibré sa situation financière. La société ANTWERP ASSURANCE avait, quant à elle, à supporter le lourd héritage de la société BELFORT et de son principal actionnaire; les diverses tentatives qui avaient été faites pour effacer ces traces n'avaient pu aboutir dans des délais raisonnables.

La troisième faillite est celle de la société L'OCCIDENT; on se trouve ici en présence d'une entreprise récente qui semble ne pas avoir pu assumer la politique d'expansion à laquelle elle s'était livrée. Lorsque cette société fut agréée, soit au début de 1969, elle apparaissait sous des dimensions modestes; les garanties techniques et financières qu'elle offrait, pouvaient dès lors être jugées suffisantes; elles étaient en tout cas conformes à la réglementation de contrôle.

En effet :

- la société fut créée en 1963; à partir de 1964 elle pratiqua l'assurance automobile et fut à ce titre agréée d'office provisoirement lors de l'entrée en vigueur, en juillet 1967, de la réglementation de contrôle (A.R. du 5-7-1967); les autres activités de la société concernaient l'assurance Incendie, l'assurance Risques divers et la Réassurance, secteurs actuellement non contrôlés;

- pour l'année 1968, l'encaissement de la société pour la branche R.C. auto avait été d'environ 8 millions de francs;

- ses engagements à l'égard des créanciers R.C. auto atteignaient 4.700.000 francs; des actifs d'un montant équivalent étaient spécialement affectés à leur exécution;

- le patrimoine net de la société ou fonds de garantie minimum pouvait être estimé à 7 millions; à cet égard les exigences de la réglementation de contrôle sont de 20 millions, mais elles ne pourront être imposées aux sociétés en activité qu'à partir du 1^{er} janvier 1971;

- les tarifs appliqués étaient assez proches des maxima autorisés. Toutefois, compte tenu de l'incidence d'un système de bonus pour absence de sinistres, le niveau réel des tarifs se situait à 17 % environ en dessous des tarifs maxima.

La société fut soumise à une étroite surveillance depuis l'octroi de l'agrément.

Les services de contrôle purent ainsi constater la progression des engagements de la société. Pour pouvoir y faire face, la société eût dû pouvoir faire appel à ses moyens propres; or, en raison de la carence des principaux actionnaires, le patrimoine de la société s'est rapidement révélé inconsistent. Les efforts qui ont été faits pour le constituer, notamment par l'appel de capitaux étrangers, ont échoué.

Comme de surcroît l'organisation interne de la société était peu satisfaisante, les chances de redressement s'avèrent rapidement illusoires et le retrait de l'agrément dut être prononcé.

In het eerste geval waren het twijfelachtige financiële verichtingen, waardoor de maatschappij geen betalingsmiddelen meer had en haar financiële toestand verstoord werd. In het geval van de maatschappij ANTWERP ASSURANCE was het de zware nalatenschap van de maatschappij BELFORT en haar voornaamste aandeelhouder; de pogingen om die sporen uit te wissen, konden op redelijke termijn geen resultaat opleveren.

Het derde faillissement is dat van de maatschappij L'OCCIDENT; dit was een jong bedrijf dat niet is geslaagd in de expansiepolitiek die het voerde. Zij was een kleine maatschappij toen zij begin 1969 werd erkend; de technische en financiële waarborgen die zij bood, konden derhalve voldoende worden geacht; zij voldeed in ieder geval aan de controleregeling.

Immers :

- de maatschappij werd opgericht in 1963; vanaf 1964 was zij werkzaam op het gebied van de motorrijtuigenverzekering en zij werd in die hoedanigheid ambtshalve voorlopig erkend toen de controleregeling in juli 1967 in werking trad (K.B. van 5 juli 1967); de andere activiteiten van de maatschappij waren de brandverzekering, de verzekering van diverse risico's en de herverzekering, welke sectoren op dit ogenblik niet gecontroleerd worden;

- voor het jaar 1968 bedroegen de ontvangsten van de maatschappij voor de afdeling B.A. motorrijtuigen ongeveer 8 miljoen frank;

- haar verbintenissen ten opzichte van de schuldeisers B.A. motorrijtuigen bereikten 4.700.000 frank; voor de uitvoering ervan waren bijzondere activa ten belope van een zelfde bedrag aangewend;

- het nettovermogen van de maatschappij of het minimum-waARBorgfonds mocht worden geschat op 7 miljoen; in dit verband eist de controleregeling 20 miljoen, maar deze eis kan aan de werkende maatschappijen slechts worden opgelegd vanaf 1 januari 1971;

- de toegepaste tarieven lagen vrij dicht bij de toegelaten maximum-tarieven. Maar rekening gehouden met de weerslag van het bonusstelsel voor geen ongevallen, lagen de tarieven in werkelijkheid ongeveer 17 % onder de maximum-tarieven.

De maatschappij is sinds haar erkenning aan een streng toezicht onderworpen.

De controlediensten constateerden een verhoging van het aantal verbintenissen. Om hieraan het hoofd te kunnen bieden, had de maatschappij eigen middelen moeten kunnen aanspreken, maar de voornaamste aandeelhouders waren niet kapitaalkrchtig genoeg, zodat het vermogen van de maatschappij spoedig vastheid bleek te missen. De pogingen om het te vermeerderen, o.m. met vreemd kapitaal, mislukten.

Daar bovendien ook de inwendige organisatie van de maatschappij niet al te best was, leken de kansen op herstel aldra denkbeeldig en werd de erkenning ingetrokken.

Au 30 juin 1970, le déficit de la société s'élevait à environ 29 millions de francs; il est vraisemblablement imputable à :

- la sous-évaluation du passif technique R.C. Auto : 10.000.000;
- la surévaluation d'actifs mobiliers et immobiliers : 3.500.000;
- la non-valeur d'actifs tels que : frais de premier établissement, créance sur comptoir de Fragnée : 9.000.000;
- l'insolvabilité de certains actionnaires : 4.000.000;
- la perte de l'exercice : 3.600.000.

**

Pour les trois sociétés précitées, l'action constante du contrôle a permis que soient constituées les sûretés qui doivent servir à garantir les créances spécialement protégées par la loi c'est-à-dire celles des victimes d'accident de la circulation auxquelles le législateur de 1956 a voulu accorder une protection étendue en les dotant d'un privilège spécial sur certains biens des assureurs.

Dès lors, on peut dire que nonobstant l'état de faillite les sûretés constituées au profit des victimes dans les trois cas en cause devraient permettre une indemnisation très satisfaisante.

Voici quelques chiffres :

NAVIS :

passif technique R.C. auto : 47,5 millions;
sûretés (valeurs représentatives) : 46,4 millions;
déficit : 1,1 million.

ANTWERP ASSURANCE :

passif technique R.C. auto : 81,4 millions;
sûretés : 65,8 millions;
déficit : 15,6 millions.

OCCIDENT :

passif technique R.C. auto : 33,1 millions;
sûretés : ± 22 millions;
déficit : 11 millions.

**

Pour résoudre les problèmes posés par la survenance de ces trois faillites et compte tenu du précédent créé lors de la faillite BELFORT par l'intervention de l'Etat, le Gouvernement estime devoir proposer au Parlement une extension du régime institué par la loi du 24 décembre 1968. Celle-ci ouvrit un crédit extraordinaire de 150 millions de francs qui fut mis à la disposition du Fonds Commun de Garantie automobile. Ce dernier a au cours de l'exercice 1969 réglé des sinistres pour un montant de 43 millions de francs; ceux qui restent à régler sont évalués à 82 millions.

Op 30 juni 1970 bedroeg het tekort van de maatschappij ongeveer 29 miljoen frank; het is waarschijnlijk te wijten aan :

- de onderschatting van het technisch passief B.A. motorrijtuigen : 10.000.000;
- de overschatting van de roerende en onroerende activa : 3.500.000;
- niet-invorderbare activa zoals : kosten van eerste oprichting, schuldvordering op « het kantoor van Fragnée » : 9.000.000;
- het onvermogen van bepaalde aandeelhouders : 4.000.000;
- het verlies van het dienstjaar : 3.600.000.

**

De bestendige controle heeft het mogelijk gemaakt voor de drie bovengenoemde maatschappijen zekerheden te vestigen die moeten dienen als waarborg voor de schuldverdringen die speciaal door de wet worden beschermd, d.w.z. die van de slachtoffers van verkeersongevallen waaraan de wetgever van 1956 een ruime bescherming heeft willen geven door ze een bijzonder voorrecht te verlenen op bepaalde goederen van de verzekeraars.

Bijgevolg mag worden gezegd dat, niettegenstaande de staat van faillissement, de gestelde zekerheden ten voordele van de slachtoffers in de drie gevallen een zeer bevredigende schadeloosstelling moeten mogelijk maken.

Hier volgen enkele cijfers :

NAVIS :

technisch passief B.A. motorrijtuigen : 47,5 miljoen;
zekerheden (representatieve waarden) : 46,4 miljoen;
tekort : 1,1 miljoen.

ANTWERP ASSURANCE :

technisch passief B.A. motorrijtuigen : 81,4 miljoen;
zekerheden : 65,8 miljoen;
tekort : 15,6 miljoen.

OCCIDENT :

technisch passief B.A. motorrijtuigen : 33,1 miljoen;
zekerheden : ± 22 miljoen;
tekort : 11 miljoen.

**

Ten einde de problemen op te lossen die deze drie faillissementen doen rijzen en rekening gehouden met het precedent dat bij het faillissement BELFORT is geschapen door de tussenkomst van de Staat, meent de Regering aan het Parlement een uitbreiding te moeten voorstellen van de regeling ingesteld door de wet van 24 december 1968. Deze wet trok een buitengewoon krediet van 150 miljoen frank uit dat ter beschikking werd gesteld van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds inzake motorrijtuigen. Dit fonds heeft in de loop van het dienstjaar 1969 schadegevallen geregeld voor een bedrag van 43 miljoen frank; er moet naar schatting nog 82 miljoen frank worden uitbetaald.

Afin de permettre au Fonds Commun de Garantie de prendre en charge les obligations des sociétés NAVIS, OCCIDENT et ANTWERP ASSURANCE un crédit supplémentaire de 100 millions paraît nécessaire. Celui-ci servira en fait d'avance, puisque par l'exercice des droits de subrogation qu'il possède, le Fonds pourra agir contre les sociétés faillies pour se faire attribuer le produit des sûretés constituées.

Certains commissaires, tout en reconnaissant les effets désastreux entraînés par la faillite de compagnies d'assurances, tant à l'égard des victimes qu'à l'égard des assurés exposés à des recours contre lesquels ils se croyaient prémunis, ont cependant déploré que la collectivité se voit amenée à devoir nationaliser les pertes d'entreprises privées, incapables de respecter les engagements qu'elles avaient contractés.

Un commissaire a déploré que l'article 4 du projet abroge le deuxième alinéa du § 2 de l'article 2 de la loi du 24 décembre 1968 qui accordait au Fonds une action directe. Il se dit non convaincu par les considérations développées à l'exposé des motifs pour justifier cette abrogation.

Votre Commission a néanmoins adopté l'article 4 à l'unanimité, moins une abstention, pour ne pas retarder le vote du projet, mais en se réservant de reconsidérer la question dans le cadre d'une législation annoncée sur le contrôle des assurances.

L'ensemble du projet a été adopté à l'unanimité.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
M.A. PIERSON.

Le Président,
J. MOREAU DE MELEN.

Ten einde het Gemeenschappelijk Waarborgfonds in staat te stellen de verbintenissen op zich te nemen van de maatschappijen NAVIS, OCCIDENT en ANTWERP ASSURANCE, schijnt een bijkomend krediet van 100 miljoen noodzakelijk te zijn. Dit zal in feite als voorschot dienen, aangezien het Fonds door de uitoefening van zijn recht van indeplaatsstelling, zal kunnen optreden tegen de maatschappijen in failliet, om zich de gestelde zekerheden te doen toekennen.

Alhoewel sommige commissieleden de rampspoedige gevolgen inzien van het faillissement van verzekeringsmaatschappijen, zowel ten opzichte van de slachtoffers als ten opzichte van de verzekerden tegen wie eisen tot schadevergoeding kunnen worden ingesteld waartegen zij zich beveiligd achten, hebben zij toch betreurd dat de gemeenschap zich gedwongen ziet de verliezen te nationaliseren van privé-ondernemingen die onbekwaam zijn hun verbintenissen na te komen.

Een commissielid heeft het betreurd dat artikel 4 van het ontwerp het tweede lid van § 2 van artikel 2 van de wet van 24 december 1968 opheft, dat aan het Fonds een rechtstreekse vordering toekende. Hij is niet overtuigd door de overwegingen in de memorie van toelichting ter verantwoording van die opheffing.

Uw commissie heeft artikel 4 op 1 onthouding na met algemene stemmen aangenomen ten einde de stemming over het ontwerp niet te vertragen, maar zij zal het probleem opnieuw in studie nemen in het raam van de aangekondigde wetgeving betreffende de controle op de verzekeringen.

Het ontwerp is in zijn geheel met algemene stemmen aangenomen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
M.A. PIERSON.

De Voorzitter,
J. MOREAU DE MELEN.