

ALGEREASS

1^{er} Semestre 2020

Bulletin de la Compagnie Centrale de Réassurance (CCR)

www.ccr.dz

Edito

Dans ce premier numero du bulletin ALGEREASS pour l'exercice 2020, la CCR commence par mettre la lumière sur les préoccupations actuelles du secteur des assurances, à savoir la gestion des pertes causées par la pandémie COVID-19 à travers le monde. Cette pandémie est un coup rude à encaisser par le secteur économique même si elle est considérée comme une aubaine pour les sociétés exerçant dans le numérique. En effet, En plus de son impact sanitaire, le Coronavirus aura freiné l'économie mais accéléré la digitalisation.

Ceci bien sûr de façon contrastée puisque l'impact sur le hardware a été négatif, le confinement des usines chinoises ayant réduit la disponibilité des composants et matériels électroniques, dont les Smartphones et ordinateurs, conséquence : la relocalisation devient un objectif.

Mais le télétravail et les achats auprès du e-commerce seront les grands gagnants de l'épidémie. D'ailleurs les GAFAM ne s'y sont pas trompés : appliquant à eux-mêmes ce qu'ils vendent aux entreprises, à savoir le tout-digital.

Par ailleurs et dans la continuité des actions commerciales engagées par la CCR, l'un des thèmes ayant été présenté lors de ses workshops portait sur la transformation digitale tout en mettant le point sur son importance dans la relation assureur/assuré et en mettant en exergue la personnalisation des offres.

Aussi, le thème « Assurance et réassurance maritime » était à l'honneur pour ce 1^{er} semestre tout en rappelant les fondements de l'assurance maritime ainsi que les différents risques principaux à couvrir lors d'un transport de marchandise.

Bonne lecture !

Hadj Mohamed SEBA,
Président Directeur Général

CORONA VIRUS « COVID-19 »

L'année 2020 a été marquée par la survenance de la pandémie du Covid-19, plus communément appelée Coronavirus. La COVID-19 est une maladie infectieuse causée par le dernier coronavirus découvert. Ce nouveau virus était inconnu avant l'apparition de la flambée à Wuhan (Chine) en décembre 2019. La COVID-19 est maintenant pandémie et touche le monde entier.

Durant son pic de contamination, entraînant des décès par millier, notamment en Chine et en Europe (Italie, France, Espagne), l'économie mondiale a vu sa cadence ralentir par la fermeture des sociétés, tous secteurs confondus, de par le monde et par la mise en quarantaine d'une partie de la population mondiale.

La situation actuelle liée au coronavirus a un impact profond sur tous les types d'opérateurs entreprise. Avec l'arrêt temporaire de certaines entreprises et le ralentissement des activités pour beaucoup, les conséquences de la pandémie sont encore pires pour l'économie mondiale que celles qui ont suivi la grande crise financière de 2007-2008.

Le premier pays à souffrir de l'impact du COVID-19 est la Chine, la deuxième économie mondiale. Le confinement drastique, qui a nécessité la fermeture ou la réduction des activités d'un certain nombre de grandes entreprises manufacturières et de commerces de détail, a terriblement ralenti l'économie chinoise.

Suite page 2

Sommaire

CORONA VIRUS « COVID-19 »	1
LA TRANSFORMATION DIGITALE	4
ASSURANCE ET RÉASSURANCE MARITIME	6



Suite de la page 1

Dans de nombreux cas à travers le monde, les assureurs ont déjà commencé à prendre les mesures nécessaires pour protéger leurs entreprises. Mais d'un autre côté, la réputation globale des assureurs est de plus en plus malmenée et pointée du doigt car certaines entreprises n'acceptent pas le fait que la plupart des polices d'assurance, comme la perte d'exploitation, ne couvrent pas les pandémies et ont du mal à percevoir la gravité des choses qui sont telles que si les assurances prenaient la décision d'assurer entièrement un tel sinistre ceci reviendrait à mettre à terre tout le secteur.

Avec une récession menaçant l'économie mondiale et un nombre croissant d'insolvabilités, le secteur de l'assurance et ses investissements subissent des pressions comme jamais auparavant.

Les assureurs, eux-mêmes impactés par la COVID-19, sont pleinement mobilisés pour assurer une continuité d'activité durant cette période exceptionnelle et accompagner leurs assurés au quotidien. Dans ce contexte de grande difficulté, les assureurs ont annoncé des mesures exceptionnelles pour protéger les personnes et les entreprises les plus impactées par le virus Covid-19, par exemple à travers la mise en place de mesures extracontractuelles et solidaires à destination des populations et des entreprises les plus exposées

ou encore par la contribution au débat sur la création d'un régime de catastrophes exceptionnelles.

Par ailleurs, les contrats d'assurance complémentaire santé et les contrats de prévoyance peuvent intervenir pour indemniser les assurés en cas d'épidémie comme le coronavirus COVID-19. De même l'annulation de voyage ou le rapatriement sanitaire peuvent être couverts selon les contrats souscrits.

En revanche, la quasi-totalité des contrats couvrant les entreprises (pertes d'exploitation, rupture de la chaîne d'approvisionnement, annulation d'événements, défaut de livraison, etc.) exclut l'événement d'épidémie. En effet, en fonction de sa durée et de son ampleur, une épidémie peut affecter tous les secteurs et avoir un impact sur l'activité économique globale, rendant ainsi ses conséquences économiques inassurables.

Selon John Neal, directeur général du Lloyd's de Londres, « le coronavirus est le plus grand défi jamais affronté par l'industrie de l'assurance. Les coûts estimés du COVID-19 pourraient atteindre des centaines de milliards de dollars.

Ces coûts dépasseraient alors largement ceux de l'Ouragan Katrina de 2005 et les attaques terroristes du 11 septembre 2001, les deux événements les plus marquants des deux dernières décennies.

Les assureurs devraient également rembourser une partie des primes à leurs clients qui souffrent d'une baisse d'activité en raison de la pandémie. »

La majorité des entreprises sont assurées contre **les pertes d'exploitation**, mais sous certaines conditions qui ont déclenché une polémique inédite.

Beaucoup d'entreprises, de différentes tailles, sont couvertes par un **contrat d'assurance** dit de "**dommages aux biens**", qui comprend une couverture en cas de dommage garanti par le contrat, tel que le vol, l'incendie ou le dégât des eaux. La majorité de ces polices d'assurance comportent en outre une **garantie de pertes d'exploitation**, qui couvre les entreprises contre des pertes substantielles de marge brute suite à la survenance d'un sinistre.

La perte d'exploitation est donc couverte à la condition qu'elle soit la **conséquence d'un dommage matériel garanti tel que ceux cités plus haut**. Or, les assureurs ont collectivement communiqué sur le fait que les pertes d'exploitation des entreprises dans le cadre de la crise actuelle ne seraient pas couvertes.

Il existe pourtant deux cas dans lesquels ces pertes sont bien couvertes, malgré l'absence d'un dommage matériel. Le premier est celui de la garantie de pertes d'exploitation sans dommages, qui nécessite l'existence d'une cause contractuelle, par exemple la fermeture administrative de l'entreprise.

Le second, plus fréquent, est celui d'une garantie de pertes d'exploitation présentée comme subordonnée à un dommage, mais dont la rédaction maladroite a détaché la garantie de pertes d'exploitation, qui devient donc une garantie autonome.

Or, généralement, le droit prévoit que le doute en matière contractuelle est toujours interprété au bénéfice de l'assuré. L'assuré peut alors se prévaloir de sa garantie de pertes d'exploitation et ce, même en l'absence de dommage matériel garanti.

Aujourd'hui, les compagnies d'assurance tiennent des avis divergents quant à la gestion des pertes d'exploitation qui découlent de la crise en cours qui sont massives et concernent toutes les tailles d'entreprise.

En Algérie, Les compagnies d'assurance activant sur le marché national ont accepté de reporter les échéances de paiement des primes d'assurance au profit des sociétés économiques confrontées à des difficultés financières pendant cette période de confinement.

Un constat sur la situation du secteur a été dressé, et malgré les difficultés rencontrées sur le terrain, les compagnies se sont mobilisées pour accompagner leurs clients, et se sont organisées en conséquence, en priorisant la numérisation des activités qui devient une nécessité absolue.

Y. BAKI / Chef de service communication CCR



LA TRANSFORMATION DIGITALE

La journée du 10 Mars 2020 a été caractérisée par l'organisation d'un workshop portant sur la digitalisation des assurances. Cette journée fut animée par M. Taha EL YOUSSEFI, Manager Conduite de Changement et représentant de LENDY'S AFRICA, ainsi que leurs partenaires M. Job GOSHI, Directeur Général et M. Mustapha NAJEM, Operations Manager à LIFERAY et enfin M. Mohamed LAHLOU, Customer Success and Sale Specialist à REFINITIV.

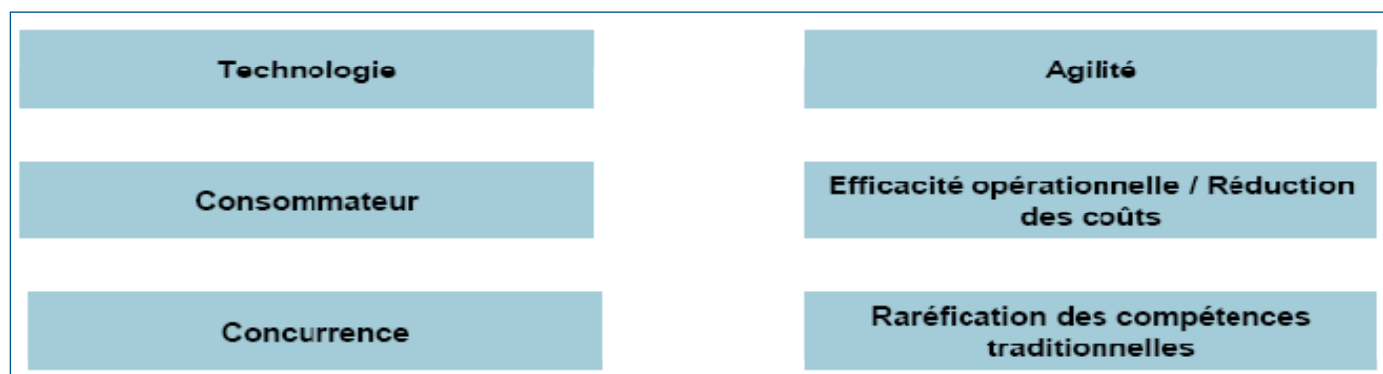
La technologie et les nouvelles sources de données modifient fondamentalement notre économie et notre société et promettent également de transformer l'industrie de l'assurance. La numérisation modifie le rôle de l'assurance, de la pure protection contre les risques à la prévision et à la prévention des risques. Les risques couverts par les assureurs et la manière dont ils souscrivent, distribuent et gèrent les réclamations évoluent également. Dans un monde de plus en plus digitalisé, certains risques deviendront moins fréquents, tandis que d'autres, comme le cyber, gagneront en importance, et là encore d'autres pourraient cesser d'exister. Plus de 80% des consommateurs projettent d'interagir

misé pour le recueil des informations nécessaires à l'établissement du contrat adéquat. Aussi, pour éviter toutes les démarches papier, une signature électronique peut être proposée en ligne et même à travers un agent de call center.

Ceci reste vrai également tout au long de la durée de vie du client pour le fidéliser et réduire le taux d'attrition. Lors de la déclaration de sinistre par exemple, la mise en place de processus automatisés et simples pour le recueil des informations et le versement des remboursements vont renforcer la satisfaction de l'utilisateur.

Offrir la bonne méthode de paiement est un enjeu important à la fois pour l'acquisition client et pour assurer la pérennité des revenus de l'assureur. Selon les scénarios et les offres proposées, il est indispensable d'adapter le moyen de paiement aux différents cas d'usages.

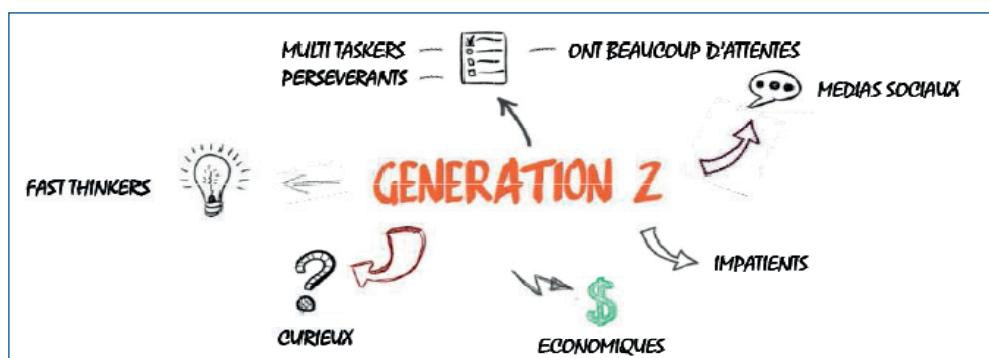
Pour une offre d'assurance (habitation, automobile, responsabilité civile, etc.), les modalités de paiement peuvent varier. Il est possible de proposer des paiements échelonnés mensuellement ou en une fois. Pour une offre à la de-



avec leur assurance à travers des canaux digitaux (web, applications mobiles, chatbot, vidéo ou téléphone).

mande, comme dans le cas d'un dépannage, il faut également pouvoir proposer les moyens de paiement adaptés à un règlement ponctuel.

Ainsi, il est très important de pouvoir proposer une expérience client optimale et multicanaux afin de stimuler l'acquisition client à l'étape de la souscription. À cette étape critique du parcours client, les assureurs devront proposer un tunnel de conversion opti-



Le secteur de l'assurance connaît aujourd'hui une montée en puissance de la **pression concurrentielle** due à la multiplication des comparateurs d'assurance et l'émergence de nouveaux concurrents ayant des approches nouvelles. Les **GAFA** (Google, Apple, Facebook, Amazon) représentent eux aussi une menace tant ils seront capables de vendre demain des contrats d'**assurance ultra personnalisés**, grâce à l'analyse des données de leurs utilisateurs.

En parallèle, le secteur de l'assurance doit s'adapter aux nouveaux comportements de ses clients qui ont parfaitement intégré le **digital** dans leurs modes de consommation au quotidien. Cela s'illustre par la volonté de bénéficier d'une meilleure expérience client grâce à la personnalisation des offres et l'omnicanalité.

Il est donc nécessaire pour les assureurs d'optimiser à la fois la qualité de leurs services mais également l'**expérience client**, qui devient un véritable moteur de croissance pour les acteurs économiques.

Pour cela, le secteur de l'assurance a recours au Big Data.

Le Big Data désigne à la fois l'abondance des données personnelles qui se multiplient grâce aux réseaux, à internet et les techniques utilisées pour traiter les données.

Les assureurs investissent dans le Big Data pour **différentes raisons** :

Des raisons socioculturelles :

La digitalisation s'est largement répandue. Elle est naturellement adoptée par la génération Y (les 13-34 ans) pour consommer, communiquer et travailler. Le comportement d'achat évolue : Le consommateur, plus volatil, sollicite désormais plusieurs canaux de distributions avant de passer à l'acte d'achat. L'évolution du taux d'équipement des ménages offre des opportunités.

Des raisons technologiques :

De nouvelles techniques et outils (flash codes, tablettes numériques etc.) permettent de collecter et de traiter un nombre exponentiel de données numériques et de multiplier les contacts client.

Des raisons commerciales :

Faciliter les contacts avec les clients, saisir des opportunités, améliorer la connaissance des clients et mieux cibler les besoins et ainsi développer les ventes, la productivité commerciale et la fidélisation des clients, préservation des parts de marché.

Des raisons techniques :

Grâce à l'amélioration de la connaissance des clients, ils ont une meilleure analyse des risques et donc peuvent attendre un équilibre technique grâce à une tarification adaptée.

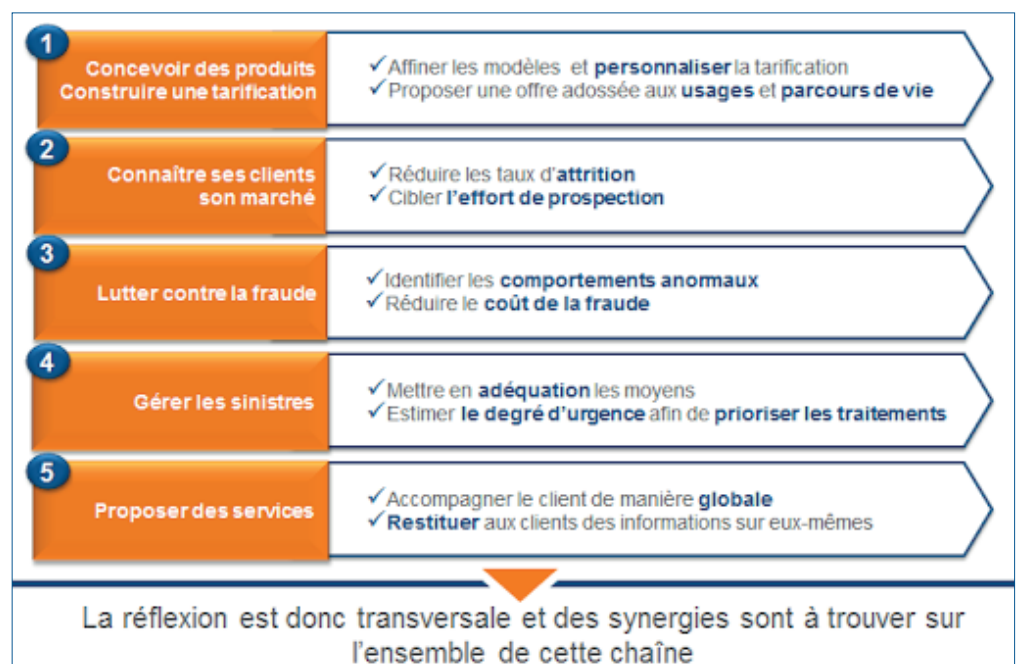
Au final, les objectifs sont : Productivité et rentabilité.

Toutefois, l'exploitation des données numériques recueillies sur les clients pose le problème de la protection de la vie privée.

Par ailleurs, Le Big Data va nécessiter de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement par les entreprises d'assurances en matière de ressources humaines : La gestion prévisionnelle des emplois et des compétences : A l'avenir, les spécialistes des Big Data seront convoités et une pénurie d'effectifs est donc à anticiper.

Cela se traduira dans :

- **Le recrutement** : Les assureurs vont devoir recruter des profils de plus en plus pointus (développeurs web par exemple).
- **La formation**
- **La motivation et la fidélisation** des salariés car ces « proies » recherchées seront rares et les investissements en formation coûteux.



ASSURANCE ET RÉASSURANCE MARITIME

« L'Assurance et Réassurance Maritime » fût le thème choisi pour la journée du 27 Février 2020 et fût présenté par des représentants du Groupe EYSSAUTIER, à savoir « Mr Mathieu Berrurier, Mr Alexandre Rocher et M^{me} Souaad Achour Tani », et ce en partenariat avec les membres de la Direction

Transport de la CCR.

A travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie, les échanges mondiaux ont réalisé une forte expansion, du fait, de l'évolution des techniques de production et de financement.



Ces échanges se développent grâce aux différents modes de transports, que ce soit terrestre, ferroviaire, maritime ou aérien, et les marchandises transportées sont exposées à de nombreux périls, détériorations, manquants, casses, vols, guerres, émeutes etc.

Les assurances ont répondu à la nécessité de protection et ont pris une place importante dans la vie économique contemporaine. Outre les garanties fournies aux agents économiques, elle procure à l'économie une épargne importante favorable à son développement, où leur essor est lié aussi à des investissements importants et l'existence d'institutions financières modernes.

Le transport maritime de marchandises est le mode de transport le plus économique pour l'acheminement de grandes quantités sur de longues distances, et donc le plus pratiqué. Pour cela, l'assurance a joué un rôle capital dans ce domaine, du fait qu'elle répond au besoin des transporteurs dans la sécurité de leurs personnes, de leurs biens, et de leurs situations financières.

Pour se protéger contre les multiples avaries et dommages pouvant toucher les marchandises transportées,

le recours aux assurances maritime est une protection efficace, une garantie des risques et une sécurité plus qu'indispensable aux entreprises, elle permet même de couvrir l'assuré contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou découler de tout risque terrestre résultant d'un voyage en mer.

L'assurance maritime couvre les marchandises transportées par voie maritime depuis leur sortie des magasins de l'expéditeur jusqu'à leur entrée dans les magasins du destinataire final, et la couverture des risques auxquels sont exposés les marchandises au cours de leur transport maritime peuvent être garantis par les deux modes d'assurance, soit en souscrivant des conditions relativement larges dénommées (tous risques), soit en choisissant des conditions plus restreintes dites (FAP SAUF) selon lesquelles l'assurance ne couvre que les pertes et les dommages résultant d'événement majeur.

Si la solution du transport pour compte propre est exclue, l'expédition entre dans le cadre d'un contrat de transport, ou éventuellement d'un contrat d'affrètement.

Dès lors que le chargeur s'engage à payer le fret, c'est-à-dire le prix à payer pour le transport d'une marchandise, et que le transporteur s'engage à acheminer d'un point A à un point B convenus, par voie maritime la marchandise qui lui a été confiée, il y a formation d'un contrat de transport maritime.

Le contrat de transport de marchandises est passé entre un chargeur et un armateur. Le chargeur représente la marchandise. Ce peut-être :

- ▶ L'expéditeur réel, un mandataire de celui-ci (transitaire).
- ▶ Le destinataire de la marchandise ou son représentant, l'armateur, propriétaire ou affréteur du navire, est représenté en général par son agent. Les obligations réciproques des parties prenantes au contrat de transport de marchandises à l'international.

Le contrat de transport fait naître des obligations pour le chargeur qui est, selon les cas, (l'expéditeur, le destinataire ou un transitaire) et le transporteur.

Le chargeur a pour obligation :

- ▶ Une déclaration écrite de la marchandise transportée.
- ▶ Le marquage des colis avec une indication du poids de façon précise et lisible, le numéro du colis, le port de destination, l'identification du destinataire.
- ▶ Le calage et l'arrimage à l'intérieur des conteneurs.

Le transporteur a pour obligations :

- ▶ L'émission du connaissement.
- ▶ La mise en état de navigabilité du navire.
- ▶ La prise en charge de la marchandise.
- ▶ Le chargement et les opérations de calage, d'arrimage à bord, puis le transport, de façon convenable.
- ▶ L'avis d'arrivée à transmettre au destinataire de la marchandise et le déchargement du moyen du transport.
- ▶ La livraison de la marchandise au destinataire.

Le fret est généralement établi au poids ou au volume en fonction de la nature de la marchandise et de sa destination. L'unité de taxation est appelée « unité payante » et s'applique toujours à l'avantage du navire compte tenu d'un rapport 1 tonne=1m3.

A ce fret de base, il faut ajouter la prise en compte des frais de manutention portuaire. Ils sont supportés par le navire (inclus dans le fret) ou par la marchandise (à la charge du vendeur ou de l'acheteur en fonction de l'incoterm), la ré-

partition dépendant des conditions «Liner terms» ou « Conditions de lignes régulières » : règles de répartition des frais et des risques liés aux opérations de chargement et de déchargement des navires.

Il existe deux documents de base en transport maritime qui sont :

Le connaissement

Bien qu'il existe, dans la pratique, une grande variété de titres de transport maritime (ordres, notes ou avis d'expédition, récépissés, titres de mouvement de véhicules commerciaux, Seaway bill ou LTM, etc.), le connaissement (bill of lading) est le document le plus utilisé pour prouver l'existence du contrat de transport maritime.

Le connaissement est considéré comme le seul document de transport qui a une triple fonction :

- Preuve du contrat de transport.
- Titre représentatif de la marchandise : s'il est émis sous forme négociable, sa transmission transfère la possession de la marchandise qu'il représente.

Le manifeste

Tous les connaissements sont repris de manière résumée dans un document récapitulatifs appelés le manifeste. Celui-ci voyage avec les marchandises. Il permet au capitaine du navire de connaître rapidement la composante de sa cargaison. Ainsi, il permet aux autorités de police et de douane d'exercer leurs contrôles réglementaires.

Ces deux documents sont les plus importants car ils déterminent le mouvement de la marchandise. Ils servent de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution d'un transport de marchandises sur un navire donné. Ils sont émis par l'agent maritime à l'issue d'une longue chaîne administrative qui fait intervenir divers prestataires. Dans ce titre en parle plus précisément sur le connaissement maritime.

L'assurance maritime couvre les marchandises transportées et les navires assurés durant tout le trajet maritimes, malgré la présence de certains cas particuliers ralentissant la fourniture de ce service de sécurité.

« L'assurance maritime est un contrat, la police d'assurance, par lequel un assureur consent à indemniser un assuré du préjudice subi dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce, dans la proportion de la somme assurée et moyennant le paiement d'une prime d'assurance. Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et a pour but unique de compenser un dommage la valeur agréée dont peut être déduite une franchise ».

Dans le cadre juridique algérien, le code maritime algérien « CMA », définit l'assurance maritime comme étant : « une assurance couvrant les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navires résultant d'événements fortuits, de force majeure, aux conditions fixées au contrat ».

L'assurance maritime répartit les risques entre ceux qui pratiquent une activité d'intérêt maritime (armateurs, chargeurs) et garantit à chacun l'aléa de cette profession pour eux-mêmes, comme à l'égard de ceux qui en seraient victimes.

On distingue généralement deux types d'assurance maritime :

Assurance corps de navire :

La souscription d'une assurance corps permet de :

- ▶ Indemniser l'assuré des dégâts et dommages matériels subis par les navires lors de la navigation maritime.
- ▶ Couvrir les frais encourus par la compagnie d'armement préservant le navire d'un risque décisif ou à terme les conséquences d'un risque survenu,
- ▶ Garantir à la compagnie d'armement les contributions aux avaries communes et les rémunérations d'assistance ;
- ▶ Egalement la responsabilité civile et contractuelle des propriétaires de navires et des transporteurs maritimes et fluviaux.

Assurance faculté

L'assurance sur faculté est une assurance qui prend en charge l'ensemble des risques pouvant survenir aux marchandises transportées : disparitions, vols, avaries diverses, pertes de poids, dépréciation, etc. La prise en

charge des risques est mise en œuvre depuis le port d'embarquement jusqu'au port de destination.

L'assurance faculté a pour objet de garantir les risques et les dommages auxquels sont exposées les marchandises lors de leurs transports maritimes et permet une indemnisation en cas de perte ou d'avarie, en outre elle les couvre pendant les périples préliminaires ou complémentaires du transport maritime, dont la durée des risques au lieu de destination ne peut dépasser 60 jours depuis la fin de déchargement, ce délai peut être modifié par un accord commun des partis.

De nos jours, le transport maritime de marchandises est le principal mode de transport utilisé pour le transit intercontinental des marchandises. Sachant que plus de 90% du commerce extérieur de l'Algérie se réalise par voie maritime. Il est considéré comme le mode le moins consommateur d'énergie (deux fois moins que le transport ferroviaire et jusqu'à dix fois moins que le routier) et le moyen le moins coûteux.

L'assurance maritime occupe la première place dans la branche assurance transport ceci est dû à l'utilisation régulière de la voie maritime dans le commerce extérieur algérien, Ainsi pour se couvrir contre le risque d'avarie, trois types de couvertures et contrats sont proposés à l'assuré selon la nature de la marchandise.

Cependant il est important de savoir que l'assurance ne couvre pas tous types de risque à savoir les conséquences liées aux activités pénales, le retard de livraison, mauvais emballage, les fautes de l'assuré.

