

ALGEREASS

1^{er} Semestre 2017

Bulletin de la Compagnie Centrale de Réassurance (CCR)

www.ccr.dz

Edito

Dans ce premier numéro du bulletin ALGEREASS pour l'exercice 2017, la CCR commence par mettre la lumière sur les préoccupations grandissantes de l'industrie africaine des assurances en relation avec la fuite des primes en dehors du continent, et ses conséquences économiques négatives sur les assurances et économies de l'Afrique.

Par ailleurs, et dans la continuité des actions commerciales engagées par la CCR depuis plusieurs années, son Auditorium a abrité plusieurs workshops au profit des cadres techniques des cédantes locales, avec la collaboration de plusieurs partenaires étrangers.

Les thèmes proposés par la CCR représentent des sujets d'actualités dans l'industrie des assurances et de la réassurance, et ont pour but notamment de dégager des projets de produits nouveaux à mettre en place par la CCR et ses partenaires locaux.

Ainsi, à travers un workshop organisé en février 2017, les risques auxquels les transports de marchandises sont confrontés par l'évolution du commerce mondial par voie maritime, ont été mis en avant. A cela, s'ajoute la gestion de sites d'accidents d'aviation, qui devient de plus en plus un sujet de préoccupation depuis quelques années.

En outre, les énergies renouvelables sont encore une fois au cœur de l'actualité. En effet, ce thème ayant déjà été abordé lors du séminaire international organisé par la CCR en Novembre 2016, méritait qu'on y revienne car il s'agit d'un axe de développement essentiel de l'économie algérienne à l'horizon 2030.

Pour finir, la CCR a tenu à consacrer un workshop aux assurances de personnes et plus précisément les assurances Santé en prévision du développement attendu de ce produit sur le marché algérien des assurances.

Bonne lecture !

LA RÉTENTION DES PRIMES, LE DÉFI DE L'ASSURANCE AFRICAINE

Hadj Mohamed SEBA,
Président Directeur Général-CCR

Le marché africain d'assurance et de réassurance est en plein essor, il est aussi considéré comme l'un des marchés les plus prometteurs, en raison, notamment, du faible taux de pénétration de l'assurance estimé par Swiss Ré (revue SIGMA N°03/2017) à 2,7% en 2016 en comparaison avec la moyenne mondiale de 6,28%.

Aussi, la densité d'assurance est d'environ 50 dollars américains en 2016 contre une moyenne mondiale de 638 dollars. La marge de progression trouvera sa source dans l'évolution des taux de croissance économiques en Afrique et l'émergence d'une classe moyenne.

Suite page 2

Sommaire

La rétention des primes, le défi de l'assurance africaine	1
Assurance et réassurance maritimes	4
Les énergies renouvelables	8
Gestion de site d'accidents d'aviation	14
Assurance de personnes	17



Le marché africain d'assurance et de réassurance attire de plus en plus les convoitises des plus grands assureurs et réassureurs internationaux, encouragés par un climat des affaires en nette amélioration suites aux réformes réglementaires engagées par un nombre important d'autorités de contrôle en Afrique, mais aussi, par des gisements d'affaires importants qui demeurent très sous exploités en Afrique, à l'image des risques d'entreprises, et des assurances de personnes.

Cet intérêt prend plusieurs formes : prises de participations dans le capital des assureurs/réassureurs africains, implantation directe de filiales de grands assureurs/réassureurs mondiaux dans le continent africain, offres de couvertures en réassurance sous diverses formes.

Cet intérêt est aussi le résultat de l'évolution constante et de la maturité que connaissent les marchés africains d'assurances depuis un certain nombre d'années. Cependant, le revers de la médaille, c'est le transfert accru des primes d'assurance et de réassurance en dehors du continent africain.

La règle généralement admise dans la majorité des marchés africains d'assurance est l'obligation d'assurance de tout patrimoine ou projets nationaux auprès d'une compagnie locale agréée (même si certaines exceptions existent à cette règle).

Ainsi, le transfert d'une fraction des primes d'assurance originales en dehors du pays d'origine ne devrait se faire qu'à travers les mécanismes de la Réassurance. Celle-ci est, bien entendu, indispensable dans bien de cas : capitaux assurés importants, risques de pointe (Energie), projets de construction de taille importante, risques spéciaux (Aviation), risques émergents (cyber risques), etc.

Cependant, le recours à la réassurance internationale devrait être appréhendé de manière calculée et parcimonieuse pour éviter le risque de transfert de primes qui peuvent être retenues par les assureurs et réassureurs locaux avec des effets néfastes sur l'économie locale, parmi lesquels on peut citer:

- ▶ Réduction de la capacité de protéger les assurés locaux ;
- ▶ Pressions sur la balance des paiements et sur les réserves de changes ;
- ▶ Pertes de fonds qui peuvent être utilisés pour stimuler l'investissement local ;
- ▶ Pertes de potentiel de création d'emploi et d'absorption du chômage à partir de l'investissement de ces fonds ;
- ▶ Baisse éventuelle des bénéfices des sociétés d'assurance et de l'impôt sur les sociétés ;
- ▶ Réduction des capacités de croissances des entreprises d'assurance locales et des économies locales ;
- ▶ Etc.

A coté du transfert « légal » et autorisé des primes à l'étranger, à travers les mécanismes de la réassurance, il existe d'autres formes de transfert de primes à l'étranger par des canaux autre que la réassurance, parmi lesquels on retrouve l'assurance directe d'un patrimoine national à l'étranger, et qui peut prendre diverses formes : Assurance préalablement arrangée dans le cas des IDE (Investissements Directs Etrangers), schémas de type DIC/ DIL (difference in conditions/ difference in limits), Polices d'assurances mondiales (Polices MASTER), création de sociétés écrans pour le transfert d'une partie des primes sous formes de dividendes, Fronting, etc.

Dans une récente étude diligentée par l'OAA (l'Organisation des Assurances africaines), on estime le niveau des primes transférées à l'étranger en 2015 entre 6 et 8 milliards de dollars américains. En dehors des transferts de primes à l'étranger qui sont nécessaires à l'exercice de l'activité d'assurance, en raison du respect des impératifs de répartition et de mutualisation des risques, certains transferts de primes à l'étranger sont inutiles lorsque les assureurs locaux sont privés de la possibilité de couvrir des risques là où la capacité locale existe, pour des raisons qui peuvent être sans

aucun rapport avec les principes fondamentaux de l'assurance.

Même si les régulateurs de la majorité des pays africains semblent être conscients de cette situation, l'Algérie a été parmi les premiers pays à prendre des mesures effectives et efficaces pour optimiser le recours à la réassurance internationale de qualité. Parmi les mesures prises à cet effet, nous pouvons citer : l'obligation d'avoir un rating minimum pour les réassureurs étrangers intervenant directement auprès des cédantes nationales, l'encouragement de la coassurance et de l'utilisation des capacités de réassurance locales, l'augmentation du taux de cession obligatoire au profit du réassureur national et son accompagnement par un allègement des règles de représentation des engagements réglementés par les assureurs locaux, et enfin la mise en place de consortiums pour l'assurance des grands risques dans le domaine énergétique et de la construction.

Ces mesures ont permis de réduire de manière significative le recours au marché de la réassurance internationale par les acteurs du marché algérien de l'assurance et de la réassurance comme le montre le tableau ci-dessous :

Evolution de la Rétention nationale et des cessions à l'étranger en Algérie 2009-2015

U : "000" DA

EXERCICES	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Production globale marché algérien	78 117	82 352	87 494	100 842	115 318	127 026	130 034
Cession en réassurance marché international	29 538	20 111	16 070	19 293	21 319	22 930	24 750
Taux cession marché international	37,81%	24,42%	18,37%	19,13%	18,49%	18,05%	19,03%
Rétention marché algérien	48 579	62 241	71 424	81 549	93 999	104 096	105 284
Taux de rétention marché algérien	62,19%	75,58%	81,63%	80,87%	81,51%	81,95%	80,97%

Enfin, et afin d'arriver à optimiser la rétention locale et le recours à la réassurance internationale, sur le plan national et continental, une approche globale et concertée entre tous les acteurs est nécessaire. Au niveau local, cette concertation devrait impliquer les assureurs, les réassureurs agréés localement, et l'autorité de contrôle. L'objectif étant de renfoncer tous les maillons de la chaîne de l'assurance sur le marché local, de pallier aux éventuelles insuffisances et lacunes, et d'adopter la réglementation et la régulation nationales. Au niveau continental, l'OAA semble être le cadre

idone pour mettre en place une démarche appropriée et mutuellement bénéfique à tous les assureurs et réassureurs africains, afin d'utiliser au mieux toutes les capacités offertes, avant de recourir, en cas de besoin, aux capacités des grands acteurs internationaux. Il est clair qu'il s'agit là d'un objectif très ambitieux, car comment arriver à allier cet objectif de concertation avec les exigences de concurrence induites par un marché de réassurance libéralisé. Tel est le défi qu'assureurs et réassureurs africains devront relever.

ASSURANCE ET RÉASSURANCE MARITIMES

*Le lundi 22 Février 2017,
s'est tenu au sein de la CCR
un workshop sur l'assurance
maritime en collaboration
avec le courtier de réassurance
RFIB représenté par M. Martyn
LASSMAN ET M. Adam MOYE,
le cabinet d'avocats Clyde & Co
représenté par Maître Grégory
LAVILLE DE LA PLAIGNE.*



M. Abdellah BENSEIDI, Directeur Transport au niveau de la CCR et hôte de cette journée d'information, débuta par une présentation sur l'état et l'évolution du secteur du transport maritime en Algérie tout en donnant quelques chiffres sur l'état du commerce mondial par voie maritime, en effet nous remarquons que les cinq pays, en l'occurrence, la Grèce, l'Allemagne, la Chine, le Japon et le Singapour, détiennent à eux seuls plus de cinquante pourcent (50%) du tonnage mondial.

Aussi, il mit le point sur l'importance et la nécessité de l'assurance maritime : que protège-t-elle ? Quels sont les risques auxquels les transports de marchandises ou autres peuvent être confrontés ?

La gravité des risques inhérents à toute activité en mer a fait de l'assurance maritime l'incontournable auxiliaire de toute opération de transport maritime.

Au service du commerce depuis des siècles – l'assurance maritime est sans doute la première forme d'assurance connue, elle a pour but de permettre au propriétaire du navire, à l'acheteur et au vendeur de marchandises de

mener leurs opérations commerciales en étant dégagés, tout au moins partiellement, des conséquences financières de la perte éventuelle de leurs biens ou des dommages que ceux-ci pourraient subir par suite de risques de mer.

Les divers régimes juridiques en vigueur dans le monde sont influencés pour la plupart par le droit anglais, première puissance mondiale historique en matière maritime.

Entre 1979 et 1984, un « ensemble de clauses type destinées à servir de modèle à usage international, mais n'ayant pas force obligatoire, a été rédigé ». Dorénavant, tous les systèmes juridiques nationaux (même ceux des pays en voie de développement) disposent d'un repère objectif pour s'harmoniser entre eux.

Un résumé sur la différence entre la garantie Tous Risques Corps & Machines, la garantie FAP Sauf et la garantie FAP Absolument fut mis en évidence. A savoir que le FAP Sauf (Franc d'Avaries Particulières sauf celles résultant d'un événement énuméré), est une formule d'assurance qui correspond à une assurance restreinte

couvrant généralement les dommages survenus aux marchandises lors des opérations de chargement, de déchargement ainsi que les dommages qui atteignent la cargaison et le vecteur de transport.

À l'inverse de la garantie « tous risques », la forme « FAP-Sauf » se limite à l'assurance des pertes et dommages causés aux marchandises par l'un des événements énumérés dans le texte de la police : abordage, échouement, explosion.... Quant à la FAP Absolument, elle couvre la perte totale, les avaries communes, le recours des tiers, le délaissement et les dépenses d'assistance et le sauvetage.

S'ajoute à cela, la couverture bonne arrivée, qui comme son nom l'indique, est mise en œuvre seulement si le navire n'est pas bien arrivé à destination. C'est une assurance complémentaire d'un montant déterminé, généralement à 20% ou 25% de la valeur agréée. Selon la définition du marché français, et en se référant à la clause IV « Assurance Bonne Arrivée », le capital assuré sur « Bonne Arrivée » est réglé par les assureurs en cas de perte totale ou de délaissement du navire résultant d'un événement garanti.

Le règlement est effectué sans franchise. Les assureurs ne contribuent pas aux frais de sauvetage et n'ont aucun droit sur les objets sauvés. L'assurance « Bonne Arrivée » est souscrite à forfait sans ristourne pour chômage.

Quant au marché londonien, qui fut représenté par M. Martyn LASSMAN, de la RFIB Group, il offre différentes couvertures d'assurances des terminaux portuaires. Tous les termes sont multi-sectionnels et couvriront:

- ▶ la responsabilité juridique et contractuelle envers des tiers pour décès et lésions corporelles.
 - ▶ la pollution (soudaine et accidentelle) causée par le port.
 - ▶ Tous risques pour propriété propre
 - ▶ Tous les biens portuaires, y compris les entrepôts, les blocs d'hébergement de bureaux, les magasins et les bâtiments connexes.
 - ▶ Tous risques pour l'équipement, par exemple les chariots élévateurs à fourche et tous les véhicules non enregistrés, châssis, grues, convoyeurs ou similaires.
 - ▶ Interruption de l'activité suite au blocage des voies d'eau dans / hors du port et / ou perte physique ou dommages aux biens ou équipements assurés.
 - ▶ Tous risques pour les biens d'embarcations portuaires, généralement de petits bateaux de bord ou des navires-pilotes utilisés dans l'exploitation du terminal.
- Aussi, nous retrouvons les différentes responsabilités civiles maritimes, elles couvrent la responsabilité du propriétaire de navire pour les recours de cocontractants (notamment les passagers) ou de tiers, qui sont en

relation avec la navigation, l'utilisation ou l'exploitation du navire, la responsabilité du transporteur maritime à l'égard des marchandises transportées, la responsabilité de l'affréteur résultant des dispositions du contrat d'affrètement ou de la « charte-partie ».

Pour ce genre de couverture, on en recense deux plateformes qui assurent une offre en la matière :

Les compagnies d'assurance à primes fixes, étant donné qu'elles ne garantissent pas certains risques de responsabilité civile en relation avec l'utilisation et l'exploitation du navire, les armateurs ont créé à Londres, au milieu du XIXe siècle, des associations mutuelles dénommées « Protection and Indemnity Clubs » (P&I Clubs).

Les risques pris en charge par les P&I Clubs concernent essentiellement les recours exercés contre le navire par l'équipage, les cocontractants ou les tiers, ainsi que divers frais et dépenses liés à l'utilisation ou à l'exploitation du navire.

M. LASSMAN clôtura sa présentation sur une analyse du marché maritime algérien qui renferme selon lui un potentiel de développement important.

D'un point de vue juridique, selon Maître Grégory LAVILLE DE LA PLAIGNE, l'assistance maritime qui tantôt est inscrite dans un schéma juridique de véritable contrat (assistance aux biens), tantôt dans un schéma de quasi-contrat (sauvetage de personne), se définit comme « les secours qu'un navire porte à un autre navire, en danger de perte ».

Elle est obligatoire mais bénévole s'agissant des personnes, mais peut donner lieu à une rémunération très élevée concernant les choses.

Une législation est applicable à cette dernière, telle que la convention de Londres ou encore le code du transport.

Lloyd's Standard Open Form of Salvage Agreement (l'Accord de sauvegarde standard de Lloyd's), mais plus communément appelé LOF, est un document juridique standard pour une opération de sauvetage maritime proposée.

Le contrat de deux pages est publié par Lloyd's of London. On l'appelle « ouvert » sans fixation préalable des montants pour le poste de sauvetage: la somme à payer est déterminée plus tard à Londres par un arbitre professionnel.

En haut de la première page du LOF, sous le titre « Accord de sauvetage », il y a un énoncé du principe fondamental du contrat. "PAS DE SAUVETAGE PAS D'ARGENT" (NO CURE NO PAY). La forme est issue de la fin du XIXème siècle, elle constitue la forme d'accord de sauvetage international la plus courante.

Contrat type LOF 2011

LOF 2011 - Plus simple que jamais



Des exemples de clauses composant la LOF ont été présentés, telles que la clause SCOPIC qui est un accord ne liant que l'assistant du navire assisté, établit un barème de prix des prestations pour chaque moyen et opération accomplie par l'assistant.

Elle s'applique à l'intégralité des opérations sans distinctions de la finalité des mesures prises par l'assistant. Elle a aussi pour objet d'améliorer les conditions de calcul de l'indemnité spéciale. Au cas où la rémunération découlant de l'article 13 s'avère inférieure à l'indemnité de la SCOPIC.

Ou encore les clauses LSSA, qui sont mentionnées à l'article 1 de la LOF. Avant la LOF 2000, ces clauses étaient directement intégrées dans le texte de la LOF. Elles se composent d'énoncées des dispositions relatives à des questions plus générales, telles que les privilèges et droit de saisie à l'article 4, les obligations pour les armateurs de mettre en œuvre leurs meilleurs efforts, ou encore, l'obligation de ne pas se dessaisir des biens sans garantie.

L'avarie commune, quant à elle, est une institution très ancienne et originale propre à la navigation maritime et totalement détachée du droit commun.

C'est un mécanisme de répartition des conséquences financières résultant d'une dépense ou d'un sacrifice effectué pour sauver l'ensemble de l'expédition.

La législation applicable à l'avarie commune se trouve dans le code de transports, la convention de Hambourg, les règles de Rotterdam ainsi que dans les règles de York et d'Avers.

M. Adam MOYE, représentant de la RFIB, clôtura cette séance sur l'assurance corps de navire qui fonctionne comme la plupart des autres marchés, sur la base de l'offre et de la demande, nous retrouvons les acheteurs, les intermédiaires et les vendeurs.

Le marché a subi des pertes épouvantables au cours des années 1997-2002 avec, notamment, les événements du 11 septembre 2001, considéré comme le catalyseur ultime du changement.

Cela a entraîné une réduction du nombre de syndicats et/ou compagnies de réassurance induisant la contraction de l'offre (la capacité).

Plusieurs types de risques existent dans l'assurance corps de navire, tels que la construction du navire, Corps et machines, la bonne arrivée, risques portuaires, perte de revenus, réparation du navire ...etc.

L'assurance navire couvre habituellement 12 mois, mais peut être basée sur un voyage. Elle couvre la coque, la machinerie et l'équipement du navire et peut inclure le 3/4 de tout dommage causé au tiers en cas de collision. La couverture ne concerne que les risques identifiés, la plus grande perte enregistrée à ce jour est celle du " COSTA CONCORDIA " estimée à plus de 565 Millions d'euros.

Un autre type de risque a aussi été mis en avant, il s'agit du risques de guerre. En effet, presque toutes les assurances de risques de guerre de navires sont placées au niveau de la Lloyd's Insurance Market. L'assurance risques de guerre de navire est normalement achetée par des assurés en raison des exigences imposées par les banques et les créanciers.

Dans le cas des navires hauturiers, une banque ou une institution financière exigera la couverture de la coque "tout risque", mais en même temps insiste sur la même couverture à acheter en cas de risques de guerre.

D'une manière générale, les tarifs facturés de la couverture de guerre est extrêmement faible environ 0,010% par an sur la somme totale assurée.

D'autres cas de risques existent, tel que le piratage. Selon l'article 101 de la convention des nations unies

STATISTIQUES DE LA LOF

2007

Rémunération totale = \$58.167 million
 4 Rémunérations = \$45.0 million
 (dont)
 2 Rémunérations = \$28.0 million

2009

Rémunération totale = \$116.766 million
 3 Excès de rémunération = \$12 million
 Et totalisé = \$100 million
 (dont)
 2 Rémunération totalisée = \$89 million

NB: Les 2 plus grandes rémunérations de tous les temps !



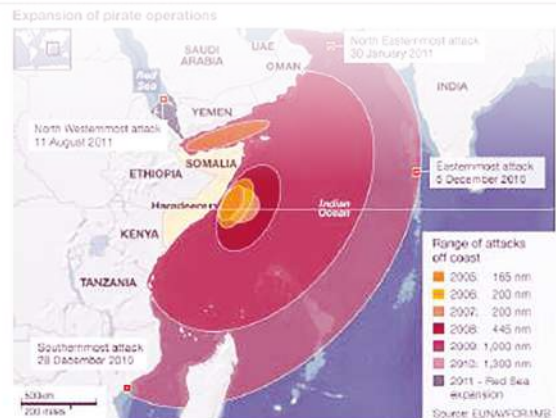
- ◆ En haute mer, contre un autre navire, ou contre des personnes ou des biens à bord de ce navire.
- ◆ Contre un navire, des personnes ou des biens situés en dehors de la juridiction de tout Etat.
- (B)** Tout acte de participation volontaire à l'exploitation d'un navire ayant connaissance des faits devient un bateau pirate ;
- (C)** Ainsi que tout acte incitant ou facilitant intentionnellement un acte décrit à l'alinéa (A) ou (b).



Current hot spots- Yemen



- ➔ Les statistiques montrent qu'il y a plus de 60 000 transits dans l'océan Indien chaque année.
 - ➔ La redevance de rançon la plus élevée versée à ce jour était de 15m \$ pour le navire « SMYRNI ».
 - ➔ La moyenne des rançons versée à ce jour est de 7 500 000\$.
 - ➔ Le plus long temps où un navire a été en mains des pirates était de 465 jours.
 - ➔ La durée moyenne de capture est de 9 mois.
- Des attaques sont maintenant menées de plus en plus loin des côtes somaliennes.



de 1982 sur la loi de la mer (UNCLOS : United Nations Convention on the Law Of the Sea) :

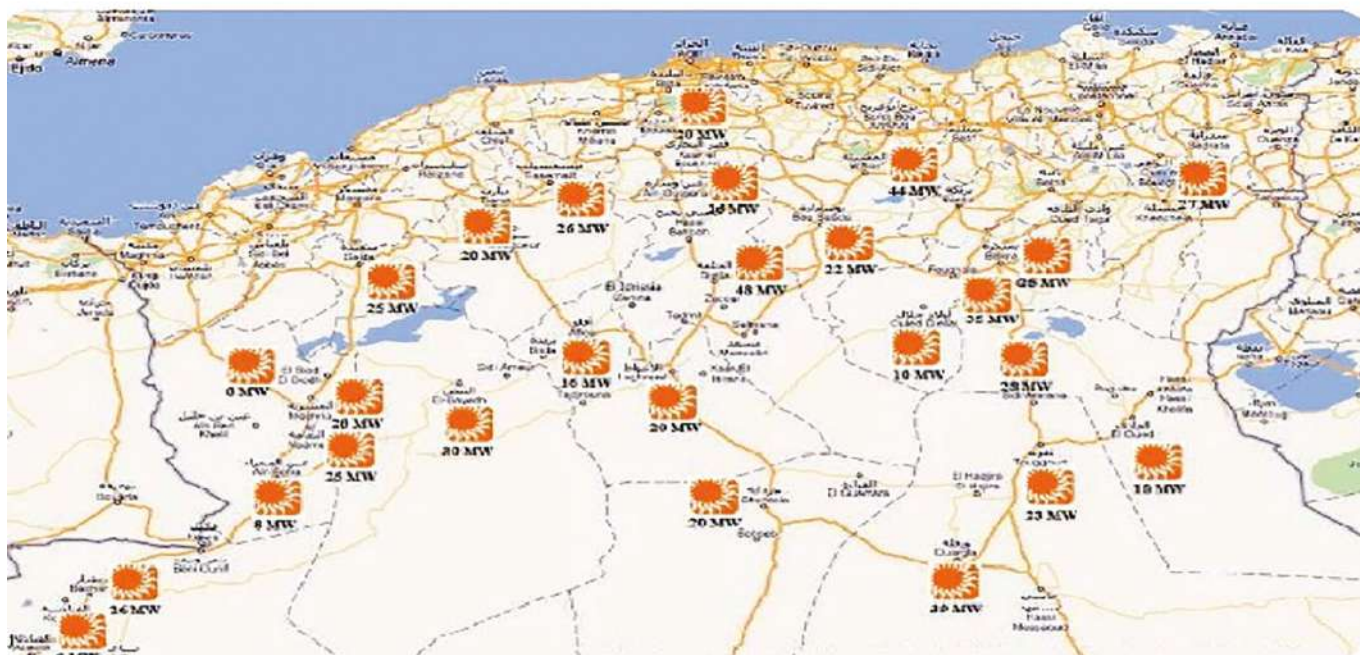
Le piratage se compose des actes suivants:

A) Tout acte illégal de violence de détention ou tout acte de déprédation commis à des fins privés par l'équipage ou les passagers d'un navire privé et dirigé :

LES ÉNERGIES RENOUVELABLES

C'est le Lundi 06 Mars que s'est tenu au sein de la CCR le workshop sur les énergies renouvelables. Sous la coupe de la Direction des Risques Industriels et Engineering, la séance fut introduite par une présentation des différents projets en cours d'installation en Algérie et dont la finalisation est prévue pour 2030. En effet, l'Algérie est l'un des pays les mieux placés, bénéficiant des différentes ressources naturelles sur l'ensemble du territoire de par sa largesse mais aussi par les différents climats qui recouvrent le territoire.

L'Algérie réalisera plus de 60 projets en énergies renouvelables d'ici 2020



Asavoir que les avantages des énergies renouvelables sont que tout d'abord, leurs contributions à la sécurité d'approvisionnement et à l'indépendance énergétique, elles permettent aussi une maîtrise à long terme des prix de l'énergie, puis elles contribuent à limiter les impacts de la production d'énergie sur l'environnement et enfin elles offrent un potentiel considérable de développement industriel pour nos entreprises.

Suite à cette introduction, M. Gilbert Flepp, représentant de la compagnie d'assurance CHUBB, vint avec une présentation encore plus détaillée, tout en mettant en avant les trois types d'énergies renouvelables tels que l'énergie solaire, l'énergie hydraulique et enfin, l'énergie éolienne.

Cette présentation s'ensuivit de différents exemples de sinistres qu'ont connu ces installations ainsi que les risques qu'elles peuvent engendrer.

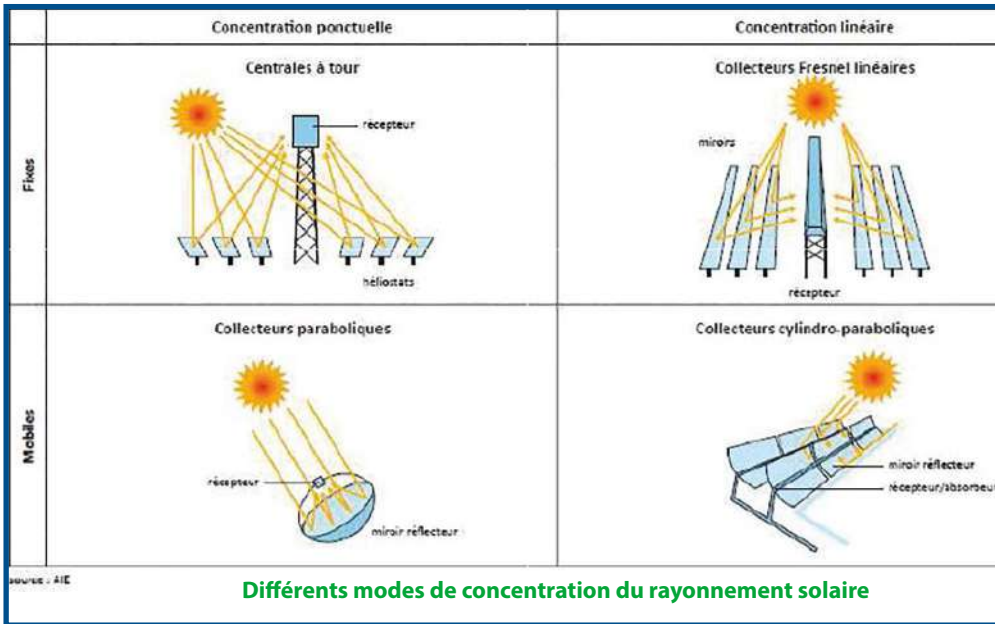
L'énergie solaire thermodynamique consiste à concentrer le rayonnement solaire à l'aide de collecteurs pour chauffer un fluide à haute température et produire ainsi de l'électricité ou alimenter en énergie des procédés industriels.

Le marché mondial de l'énergie solaire thermodynamique ne cesse de se développer. En effet, en fin 2015, la capacité de production d'origine solaire thermodynamique s'élève à 4 700 MW dont 2 300 MW en Espagne et 1 700 MW aux USA.

Aussi, plus de 3 000 MW sont en cours de construction. Près de 13 700 MW en développement - à court et moyen termes - à travers le monde.

Enfin, l'Agence Internationale de l'Energie prévoit ainsi une contribution du solaire thermodynamique à hauteur de 11,3% de la production d'élec-

tricité mondiale à l'horizon 2050, soit l'équivalent de la consommation électrique des Etats-Unis.

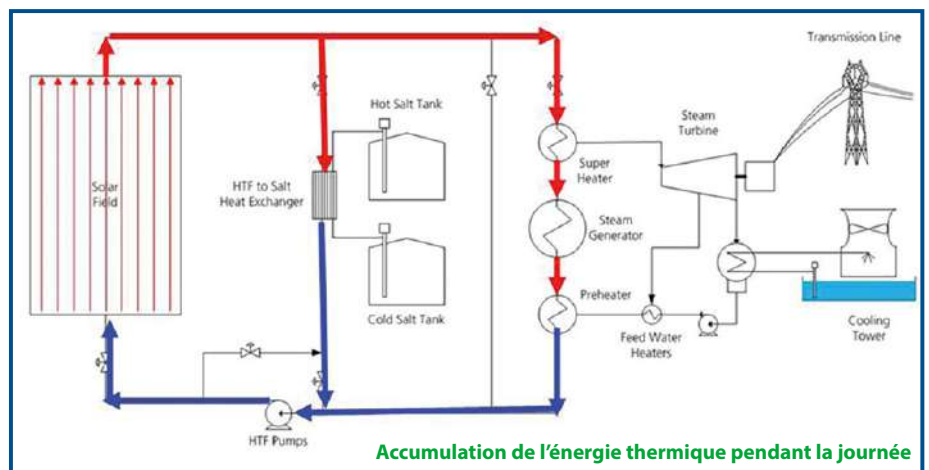


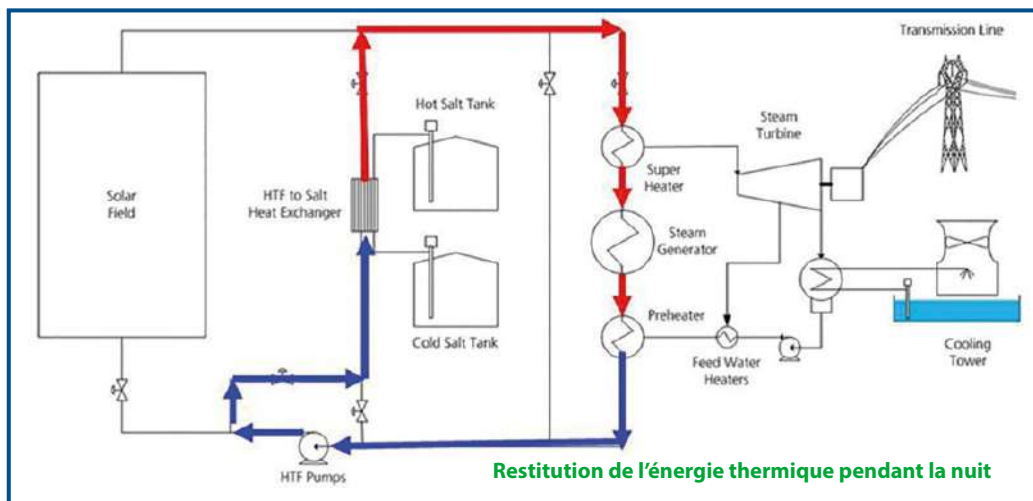
- Des miroirs rectangulaires, en forme de cylindre parabolique,
- un tube absorbant à double enveloppe sous vide (tube Dewar) qui court sur toute sa longueur le long de la droite focale
- Des modules, qui regroupent 3 miroirs et tubes alignés sur 12m environ
- Des boucles d'absorbants qui regroupent généralement 2 longueurs de 8 modules
- Le fluide caloporteur qui accumule l'énergie captée au niveau du tube, est le plus souvent une variété d'huile,
- Les vérins hydraulique pour suivre la course du soleil
- L'échangeur thermique où le fluide caloporteur réchauffe un circuit secondaire eau/vapeur
- La turbine à vapeur et son générateur
- Le stockage d'énergie thermique, souvent du sel fondu, pour réalimenter le fluide caloporteur la nuit

Miroir cylindro-parabolique - Eléments constitutifs

Différents risques sont liés à la technologie des miroirs cylindro-paraboliques :

- Qualité de la vapeur ;
- Contraintes thermiques ;
- Problèmes Assurances Qualité (AQ) des soudures ;
- Surchauffe des tubes ;
- Non suivi des tests hydrauliques ;
- Fuite de fluide caloporteur ;
- Solidification des sels ;
- Risques incendie du fluide Caloporteur.

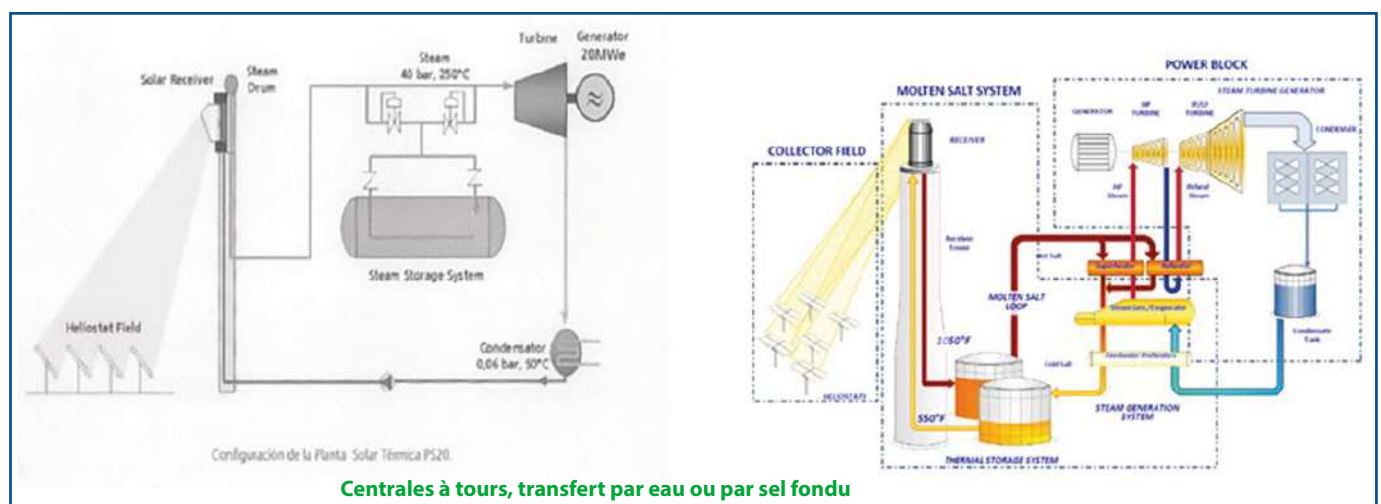




Des centaines de miroirs suivant la course du soleil (les «héliostats») réfléchissent et concentrent le rayonnement solaire sur un récepteur central situé au sommet d'une tour.

Le fluide caloporteur circule dans le récepteur, la chaleur du fluide est alors transférée à un cycle classique à vapeur pour générer de l'électricité.

Avantage de la tour solaire :
 - Le fluide ne circule pas dans l'ensemble du champ de miroirs,
 - Réduction significative des pertes thermiques.



Centrales à tours, transfert par eau ou par sel fondu

Parmi les risques liés à la technologie des Centrales à tours nous retrouvons :

- La qualité de la vapeur ;
- Mêmes contraintes thermiques que dans les MCP ;
- Miroirs Héliostat ;
- Risques Incendie.

Le générateur solaire photovoltaïque est composé de modules photovoltaïques eux même composés de cellules photovoltaïques connectées entre elles.

La cellule photovoltaïque est le composant électronique de base. Elle utilise l'effet photoélectrique pour convertir les ondes électromagnétiques

émises par le soleil en électricité. Plusieurs cellules reliées entre elles forment un module solaire photovoltaïque.

Les modules produisent du courant continu qui est converti en courant alternatif pour être injecté dans le réseau.

Sur les grandes installations outre les onduleurs, il y a un ou plusieurs transformateurs éleveurs de tension.

Les principales catégories de centrales photovoltaïques sont les panneaux montés sur toiture de type fixe et les panneaux fixés au niveau du sol (panneaux fixes et panneaux avec dispositifs d'orientation pour suivre la course du soleil selon 1 ou 2 axes.)

Les risques liés aux installations photovoltaïques peuvent être dus aux dispositifs d'inclinaisons, aux transformateurs ou encore à la maintenance qui est confiée à des compagnies peu qualifiées.

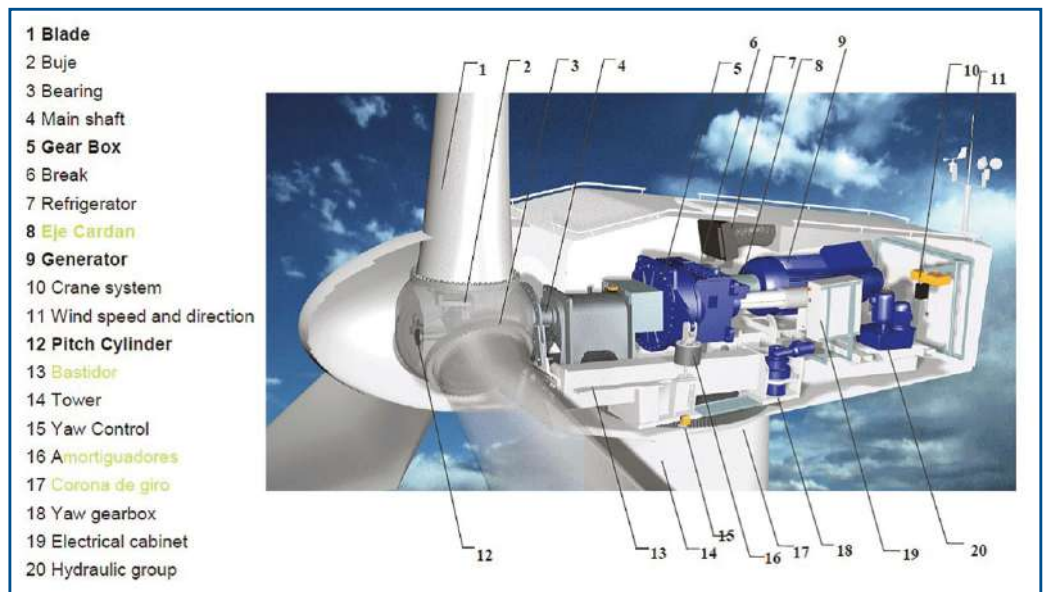
Aussi, elles sont fortement exposées aux risques d'incendie qui peuvent être engendrés par les câbles, les convertisseurs, la lutte contre l'incendie retardée, etc.

Ou encore, les risques peuvent être liés à l'exposition aux événements naturels tels que l'inondation, le tremblement de terre, le vent, la grêle, et le feu de brousse.

Les garanties d'assurances disponibles durant la phase construction :

- ▶ Transport des équipements depuis les ateliers du fabricant d'origine ;
- ▶ Tous risques montages essais.
- ▶ Durant la phase exploitation, nous retrouvons les tous risques y compris Bris de Machine.

Suite à la présentation détaillée sur l'énergie so-



laire, M. Gilbert Flepp passa à l'énergie éolienne qui elle est créée grâce au vent.

Une éolienne produit de l'électricité grâce au vent. Sa force actionne les pales d'une hélice, qui met en mouvement un alternateur.



Les effets de la foudre sur les éoliennes

Fréquence des atteintes de la foudre
 Les éclairs frappent l'extrémité des pales et peuvent remonter vers la boîte de vitesse et les équipements électriques. Il n'est pas rare qu'un incendie soit provoqué par la foudre.
 Il existe une normalisation (IEC61400-21) spécifiant la conception des dispositifs de protection contre la foudre pour les éoliennes
 La disponibilité de pales de secours influence le temps de reprise. Les accords de services (LTSA) ne couvre pas la foudre mais réduit la période d'immobilisation.



Eolienne, exemples de sinistre

Bien qu'un bon niveau de maturité ait été atteint ces dernières années, il convient pour l'assureur de distinguer les modèles non éprouvés ou prototypes, les modèles éprouvés ou certifiés, la boîte de vitesse, les transformateurs, le contrat de maintenance, la télésurveillance, le vol, les fondations et enfin l'accès des grues.

Les risques peuvent aussi être liés dus à des catastrophes naturelles telles que la foudre et les tempêtes de vent.

Cette séance de travail et d'informations fut close par une présentation sur l'énergie hydraulique qui est une énergie fournie par le mouvement de l'eau, sous toutes ses formes : chutes d'eau, cours d'eau, courants marin, marée, vagues.

Ce mouvement peut être utilisé directement, par exemple avec un moulin à eau, ou plus couramment être converti, par exemple en énergie électrique dans une centrale hydroélectrique.

L'énergie hydraulique est en fait une énergie cinétique liée au déplacement de l'eau comme dans les courants marins, les cours d'eau, les marées, les vagues ou l'utilisation d'une énergie potentielle comme dans le cas des chutes d'eau et des barrages.

On retrouve deux types de barrages :

- ▶ Le barrage en béton (barrage poids, barrage voute, barrage en béton compacté au rouleau) ;
- ▶ Le barrage terre (barrage en terre avec noyau imperméables, barrage en enrochements avec masque imperméable, batardeau et dérivation).



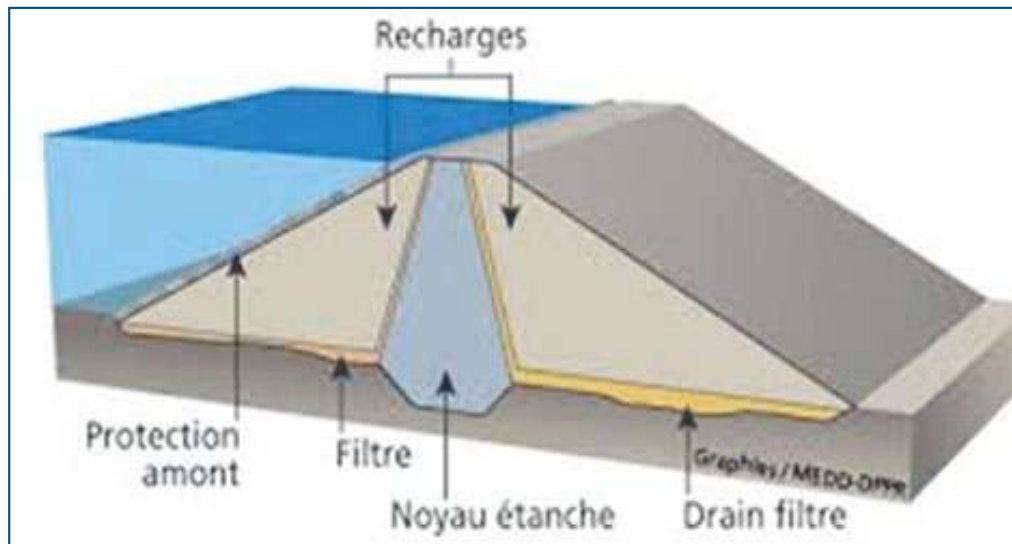
Construction d'un barrage en béton

Le risque le plus fréquent rencontré avec la construction des barrages et la rupture du barrage

et dont les dégâts causés ne sont pas négligeables.



Barrage en terre

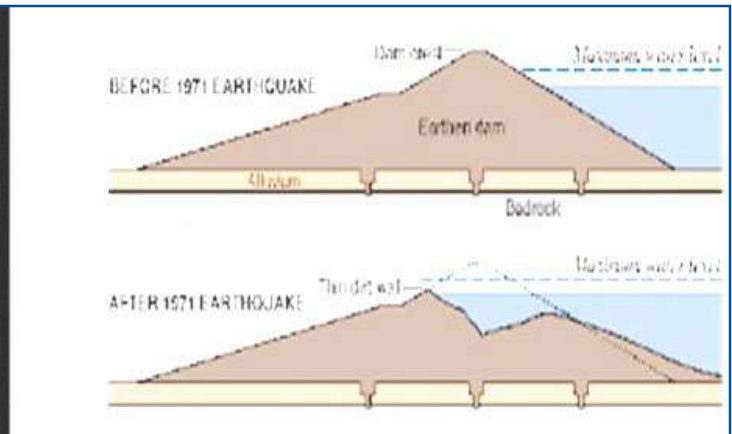


Barrage en terre compactée, hétérogène



Barrage voute en béton Construit en 1959

- Année de la mise en eau soulèvement de la rive gauche
- Rupture du barrage
- Plus de 400 victimes en aval
- Plus de 3 ans pour comprendre la cause
- La conception de tous les barrages fût ensuite modifiée avec drainage des rives en aval



Rupture du barrage de San Fernando (USA), en 1971
Liquéfaction du remblai hydraulique au cours d'un tremblement de terre

Rupture du barrage de Saint Francis

- Problème géologique de la Fondation**
- Un conglomérat micro fracturé se désintégrait après immersion dans l'eau.
 - La roche perdait toute résistance.
 - Dès la première mise en eau, la rupture se produisit.



GESTION DE SITE D'ACCIDENTS D'AVIATION

La gestion des catastrophes aériennes dans le cadre de l'assurance Aviation est le sujet auquel s'est intéressé la CCR dans la journée du 25 Avril 2017 lors du workshop organisé à l'attention des cadres des différentes cédantes. Ce workshop, en partenariat avec la BLAKES EMERGENCY SERVICES, la cabinet d'expertise MC LARENS tous deux spécialisés dans la gestion des accidents aéronau-



tiques, et du cabinet d'avocats CLYDE & CO, fut introduit par M. Noël POLLAND, représentant de la BLAKES EMERGENCY SERVICES, qui après avoir fait une brève présentation de cette dernière, présenta leur expérience dans la gestion des accidents majeurs (Crash d'avion).

Le mode opératoire de la BLAKES EMERGENCY SERVICES est tel que, en cas de sinistre la première chose à faire est de chercher conseil auprès du siège social quant à la réponse à donner et au soutien à apporter.

Puis, aider au processus décisionnel. Ensuite, conseiller et soutenir sur le lieu de l'incident. Après, assurer la liaison avec les tiers au nom des assurés (lignes aériennes). Et enfin, fournir un soutien et des conseils au centre d'appel d'urgence.

Pour cela, l'équipe du centre d'informations publique doit être prête à accepter tous les appels après 45 minutes après l'activation. A savoir qu'il est possible de recevoir de 8000 à 10000 appels en 24 heures que ce soit sur la plateforme téléphonique ou internet.

Tous les agents sont des professionnels du centre d'appel, ils sont formés et exercés pour gérer des appels spécifiques suite à un accident d'avion. Il est, dans ce cas, nécessaire d'avoir accès à trois traductions simultanées.

Après cela, plusieurs points sont à gérer, dont :

- ◆ Medias et réseaux sociaux :
- ◆ Transportation et accès au site :
- ◆ Travail avec les autorités :
- ◆ Familles et proches des victimes :
- ◆ Survivants :
- ◆ Dépouilles :
- ◆ Décès :
- ◆ Processus d'identification :
- ◆ Rapatriement :
- ◆ Commémoration :
- ◆ Gestion des effets personnels :
- ◆ Soutien thérapeutique :

Suite à cette présentation, Maître Gregory LAVILLE DE LA PLAIGNE, représentant du cabinet d'avocats CLYDE & CO, prit la parole afin de mettre en évidence le rôle de l'avocat lors d'un sinistre majeur.

Lors d'un accident majeur, dès l'activation du plan d'urgence, une équipe, comprenant courtiers, assureurs, experts et avocats, se met en place et travaillera de concert avec la compagnie.

Préparation et activation des Centres de Crise (CCC)

Do You Have A Disaster-Response Plan?



➤ Où? Quand? Comment?
Avec qui? Quel budget?

STANDARD FIRE ORDERS

1. NOTIFY AIR OPERATOR OR AIRCRAFT OWNER (ONLY IF YOU DO NOT KNOW)
2. SOUND THE ALARM
3. CALL THE FIRE SERVICE ON 999
4. OFFER TO HELP IF YOU CAN DO SO SAFELY
5. REMAIN AT THE SCENE UNTIL TOLD TO LEAVE
6. REMAIN AT THE SCENE UNTIL TOLD TO LEAVE

mcLarenaviation.com

- McLaren active son CCC,
- L'opérateur active son CCC,
- Les CCCs opèrent en symbiose,



M. Marc BESSE, représentant du cabinet d'expertise en aéronautique, MC LARENS, conclut cette journée d'information avec une présentation sur la gestion des sites d'accident d'aviation.

Les missions de MC LARENS se présentent comme suit :

- Mandat des assureurs dans le cadre des « Additional Provisions » ;
- Contacter l'opérateur (ERP) et les équipes d'enquêteurs ;
- Coopérer avec les organismes officiels (BEA, SRTGTA, QUAI D'ORSAY) ;
- Organiser le déploiement et sé-

L'avocat doit être contacté dès le départ, afin qu'il apporte son aide dans :

→ La gestion de crise

- ▶ Saisie immédiate de l'avocat ;
- ▶ Mise en place de la cellule de crise ;
- ▶ Analyse préliminaire du risque juridique ;
- ▶ Conseil dans les relations avec les familles ;
- ▶ Conseil dans les relations avec les autorités.

→ La gestion non contentieuse des réclamations passagers et des autorités

- ▶ Gestion non contentieuse des réclamations des familles ;
- ▶ Gestion non contentieuse des éventuelles réclamations des autorités

→ La gestion des contentieux

- ▶ Contentieux civils avec les familles :
 - Analyse des risques et compétences ;
 - Conduite du Contentieux.
- ▶ Risque pénal

→ Les recours contre tiers responsables

- ▶ Détermination de ces tiers ;
- ▶ Détermination des régimes de responsabilités ;
- ▶ Exercice du recours contre les tiers responsables.

Validité des contacts / Simulations

- Intégrer les assureurs, courtiers et experts dans la chaîne de contacts du plan d'urgence,
- Tester la chaîne de contact par des exercices de simulations, (Min 2 fois par an)



curiser le site ;

- Gestion des prestataires de service ;
- Préserver les preuves, organiser la récupération et le stockage ;
- Permettre l'identification des tiers et le traitement des réclamations ;
- Décontaminations environnementale.

Suite à cela, vient le protocole d'intervention qui se présente comme suit :

- ▶ Définir le planning et les responsabilités (Qui fait quoi ?) ;
- ▶ Evaluer les risques d'accès au site et de travaux sur ce site ;

- Obtenir l'accord des autorités pour accéder au site ;
- Définir les besoins logistiques (sécurisations, collecte, stockage) ;
- Rédiger des contrats de service avec les prestataires ;
- Evaluer l'impact sur l'environnement ;

- Définir le protocole de décontamination en fonction des contraintes locales et des usages du site ;
- Identifier les dommages aux tiers (propriétaire du terrain) ;
- Préparer les attestations de remise en état du site.

Ou ? Quand ? Comment ?

Maritime

Urban

Topographie

Altitude

Géographie

Jungle

'Isolé'

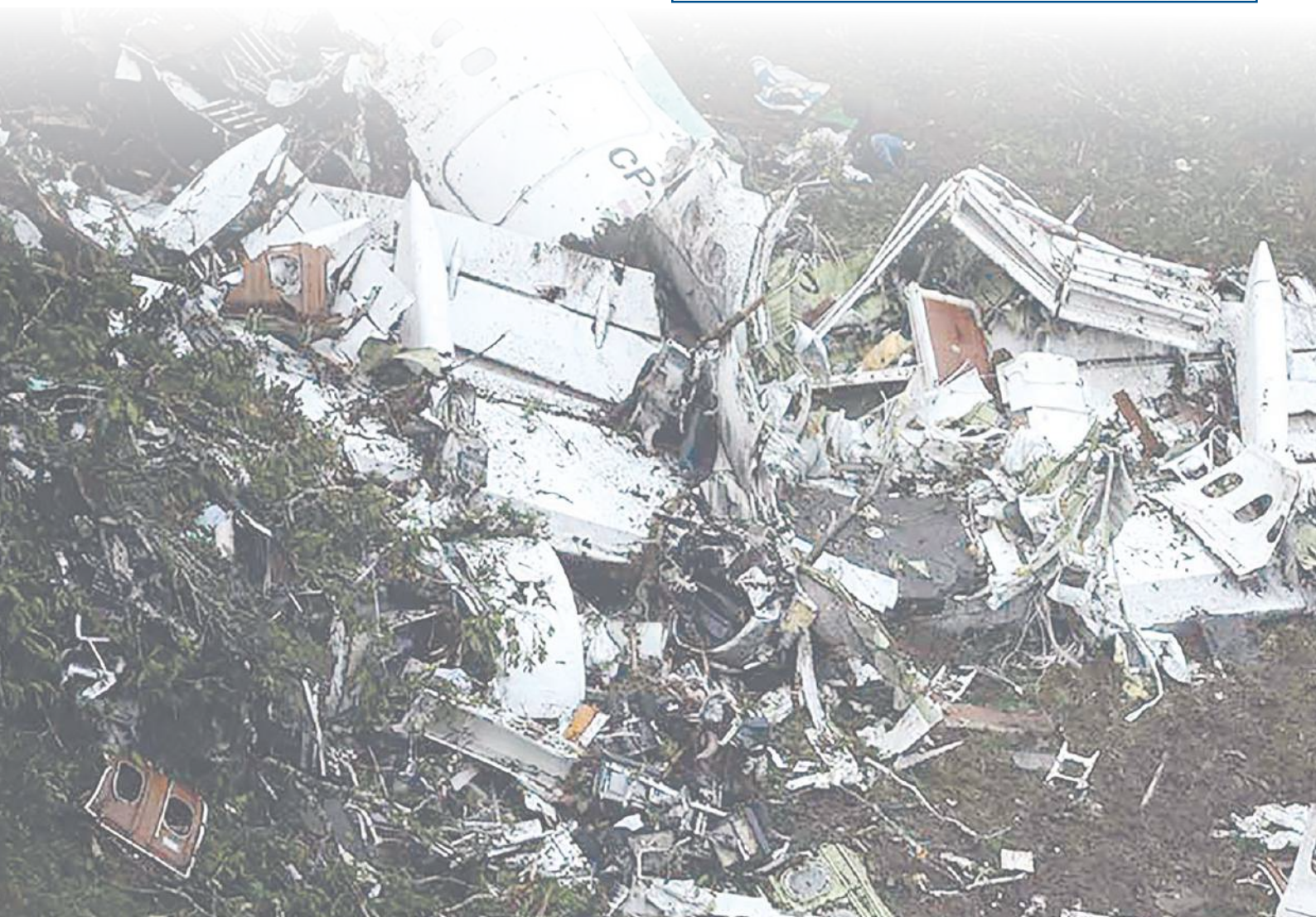
Eloigné

McLarens

Prestataires, contrats et financements

- Rédaction de « Service Agreements »,
- Collecte de fonds,
- Faciliter des transferts internationaux souvent dans l'urgence,
- Flexibilité, réactivité,

McLarens



ASSURANCE DE PERSONNES

En partenariat avec la compagnie de réassurance suisse, SWISS RE, un workshop fut organisé durant la journée du 22 Mai 2017, sur le développement de produits en assurance de personnes, sous la supervision de M. Abdelmadjid OULMANE, Directeur des Risques Divers et Assurance de Personnes.

Cette journée fut ouverte par M. Abdelmadjid OULMANE, qui a mis en avant le caractère stratégique du segment de marché des assurances de personnes pour la CCR, et a mis en exergue le partenariat récent conclu avec le réassureur SWISS RE, qui permettra à la CCR d'accompagner davantage les compagnies d'assurance de personnes dans le développement du marché. M. Mohamed SEGHIR, Senior Client Manager, chez SWISS RE, a également pris la parole, pour mettre en relief la coopération CCR / SWISS RE dans le développement des assurances de personnes en Algérie.

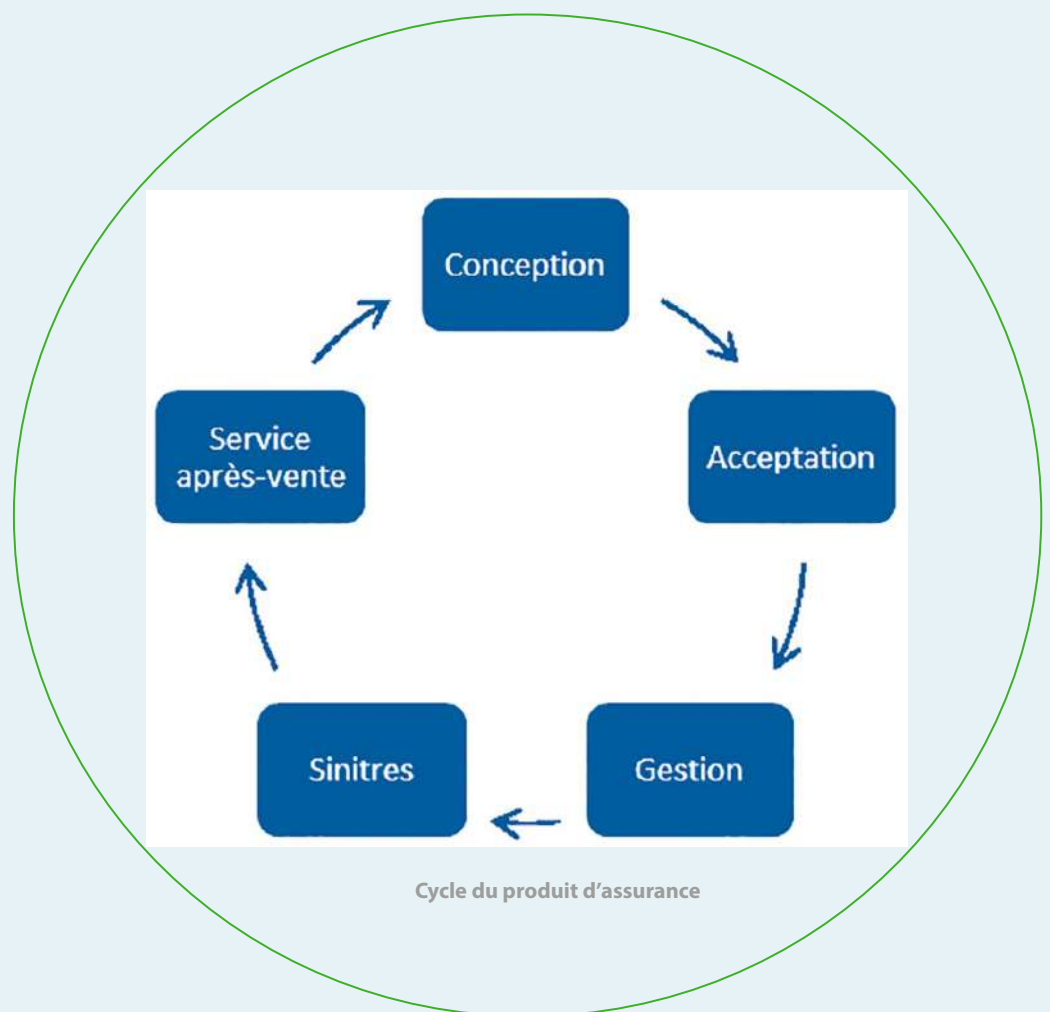
La parole a ensuite été donnée à M^{lle} Hanane AIT CHIKH, chef de département assurance de personnes au niveau de la CCR, qui a présenté un état chiffré du marché algérien des assurances de personnes. Par la suite, un focus sur le projet de création d'une société TPA et les perspectives de développement de l'assurance santé nationale ont été mis en exergue, comme introduction de la thématique du workshop.

Dans la continuité de ce qui a été déjà développé, M. Mohamed SEGHIR a présenté une communication sur le rôle du développement de produits dans l'implémentation d'une stratégie en assurance de personnes.

Ainsi, ce dernier a mis en

relief l'importante connexion entre les objectifs stratégiques d'une compagnie d'assurance les offres d'assurance qui en découlent, sans oublier les canaux de distribution qui doivent être multiples, en relation avec la stratégie de l'entreprise, leur coût doit être considéré sans omettre l'adaptation de ces canaux avec les besoins des consommateurs qui ne cessent d'évoluer avec le temps. Pour cela, il faut que la stratégie soit proactive, dynamique puis mesurable/quantifiable et enfin réalisable.

M. Khalil MECHAHOUGUI, actuaire pricing chez SWISS RE, exposa par la suite, les spécificités

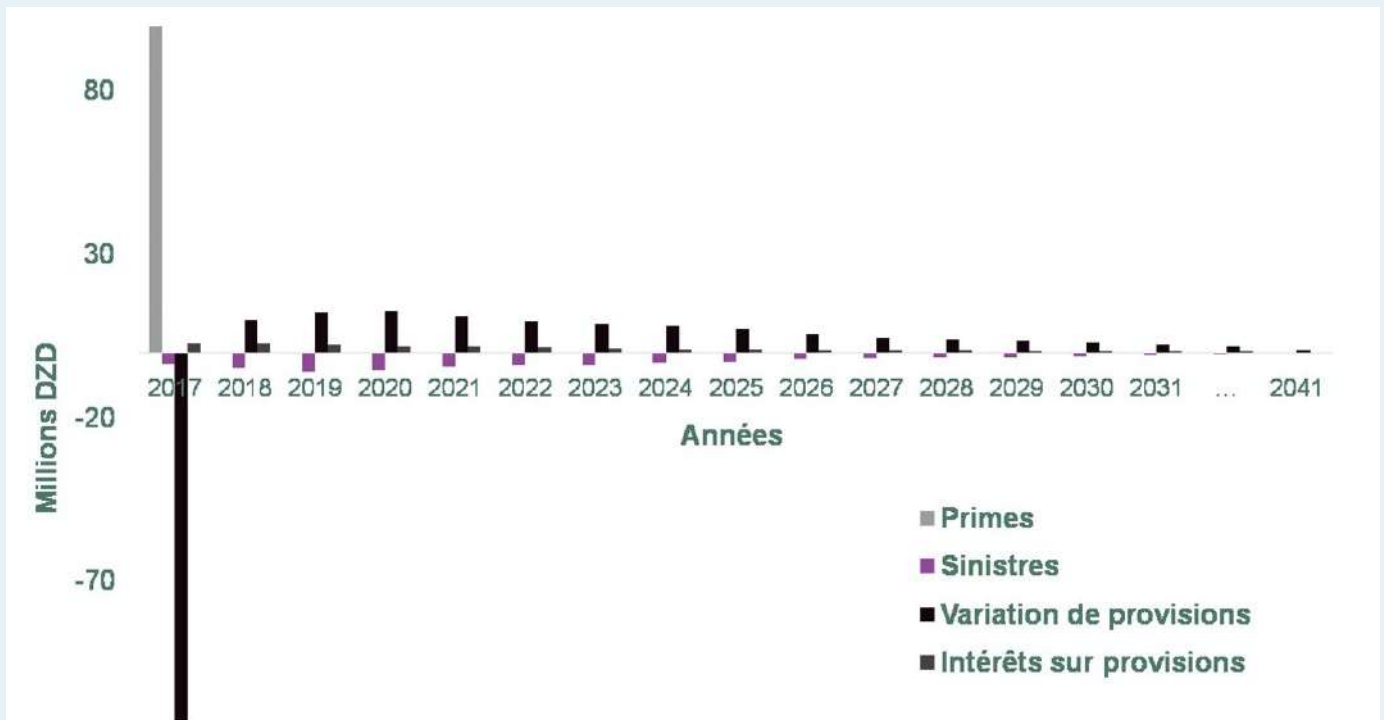


techniques du marché algérien des assurances de personnes, avec comme principaux points développés : les lignes d'affaires en assurance de personnes en Algérie (périmètre de couverture, adhésion, somme assurée, la durée du contrat, les risques couverts et la segmentation), les méthodes

de tarification (historique de la sinistralité, burning cost, cost-fitting, table de mortalité et les hypothèses best estimate) et l'impact du provisionnement dans la tarification (IBNR, provision mathématique).

Ligne d'affaire	Prévoyance collective	Prévoyance individuelle
Périmètre de couverture	Groupe de salariés (>15)	Individu
Adhésion	Obligatoire	Facultative
Niveau de somme assurée	Indexée sur le salaire	Libre ou indexée sur le capital restant dû
Durée du contrat	Annuelle	Long terme
Risques couverts	- Décès - Invalidité - Maladies redoutées - Santé	- Décès - Invalidité
Segmentation	Aucune	Age, sexe

Principales lignes d'affaires en assurance de personnes



Flux de trésorerie en assurance emprunteur

Impact du provisionnement dans la tarification / prévoyance individuelle

M^{me} Soumya KOUIDRI, manager underwriting chez le réassureur SWISS RE, a présenté une dernière communication sur l'équilibre entre enjeux techniques et opportunités d'affaires.

Cette présentation a porté sur trois (03) points essentiels :

→ Pourquoi sélectionner ?

La sélection est un traitement équitable selon le risque. Elle sert à se protéger de l'anti-sélection et à garder un portefeuille sain. Elle offre des tarifs compétitifs, donne à l'assureur/réassureur l'assurance de fournir une capacité et permet d'honorer le paiement des sinistres dans le futur.

→ Comment sélectionner ?

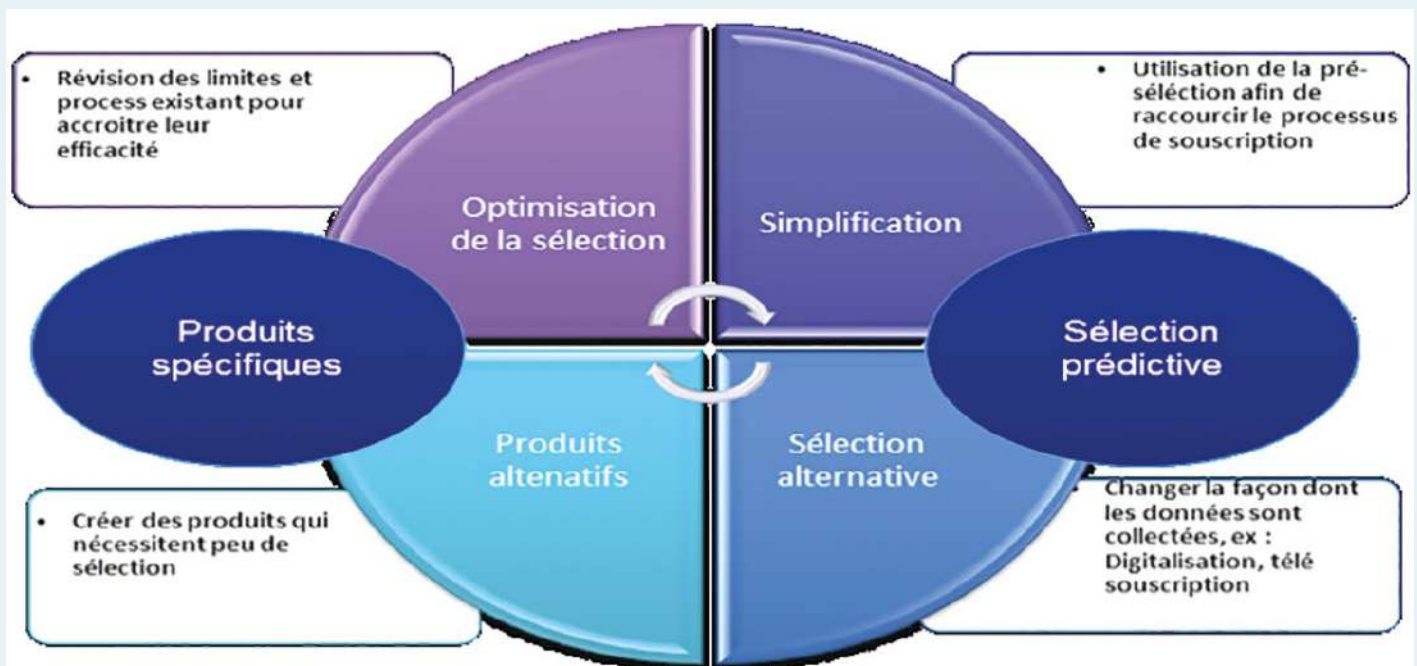
En se servant de l'outil de tarification de SWISS RE (Life Guide), que la CCR peut également mettre à la disposition de ses compagnies partenaires, grâce

à la collaboration en vigueur entre la CCR et SWISS RE. Ce guide en ligne est riche de l'expertise des souscripteurs, des médecins et des actuaires de SWISS RE. Il est également régulièrement mis à jour grâce à une surveillance des dernières avancées médicales, de la législation, des développements technologiques, et à une meilleure compréhension du risque. La première version de ce guide remonte à 1962, en 2012 il a été mis en ligne.

→ Automatisation / Innovation

M^{me} KOUIDRI a mis en avant l'outil de SWISS RE (Magnum), qui est un système basé sur des règles, fournissant l'expertise de SWISS RE sur la gestion des risques, accessible via une plateforme électronique.

Les points clés sont le système de souscription automatique qui permet une prise de décision basée sur les spécificités du produit et des règles de souscription personnalisées, et un outil de suivi qui permet de collecter et d'analyser des données entrées par le proposant ainsi que la décision finale.



Conseil en souscription : Faciliter la vie du client et accroître les besoins

En conclusion du workshop, M. OULMANE a réitéré la totale disponibilité de la CCR à accompagner l'ensemble des cédantes partenaires dans le développement de produits en assurance de personnes.

Pour plus de détails, merci de visiter notre site www.ccr.dz à la rubrique « Évènements ».



الشركة المركزية لإعادة التأمين
COMPAGNIE CENTRALE DE REASSURANCE

SERVING YOUR CHALLENGES, SUPPORTING YOUR ACTIVITY



Îlot 135, N°2, Cité Administrative Plateau. Ouled Fayet. Alger 16035

Tél : +213 0 21 38 25 08

Fax : +213 0 21 38 26 16

E-mail : contact@ccr.dz

Site Web : www.ccr.dz