



Edito

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa stratégie commerciale, la CCR a organisé au niveau de son Auditorium des workshops et des sessions de formation de haut niveau, destinés aux cadres techniques des cédantes locales, avec la collaboration de plusieurs partenaires étrangers.

Les thèmes sont choisis en relation avec l'actualité de l'industrie des assurances et de la Réassurance, en plus de certains thèmes qui répondent aux besoins des cédantes. Ainsi, la problématique de conception de produits d'assurance destinés aux couches sociales les plus défavorisées a été examinée dans un workshop sur la micro-assurance, organisé en Novembre 2015. En outre, les questions de carence des clients/fournisseurs en matière d'assurance des pertes d'exploitation se posent avec acuité, notamment après les événements majeurs qui ont eu lieu en 2011 (Accident nucléaire de Fukushima, et Inondation de Thaïlande). Les Risques politique sont aussi devenus un sujet de préoccupation des entreprises et des Etats, et ce, depuis le déclenchement de la situation d'instabilité politique, notamment dans la région MENA.

Afin de compléter le tableau, la CCR a tenu à consacrer des workshops pour l'assurance de la responsabilité civile décennale (RCD) et des risques de construction qui présentent un intérêt particulier pour le marché de l'assurance en Algérie, afin de faire bénéficier le maximum de cadres techniques algériens de l'expérience de la CCR, et de celle de ses partenaires étrangers de premier ordre. En matière d'assurance Aviation, on ne peut ignorer les problématiques grandissantes des cyber-risques induites par les développements sans précédents que connaissent les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) et leurs effets sur cette branche. En plus, une attention particulière est accordée à la protection des droits des voyageurs.

Pour plus de détails concernant chaque thème, veuillez visiter le site de l'entreprise www.ccrdz.com, rubrique « Evénements ».

LA MICRO-ASSURANCE EN ALGÉRIE

Par M. Hadj Mohamed Seba

Président Directeur Général de la CCR

Selon le classement retenu par la Banque mondiale, l'Algérie fait partie des pays à revenus intermédiaires. L'économie nationale est dominée par la production des hydrocarbures mais la diversification est inscrite parmi les axes principaux de la politique publique. L'assurance qui est une activité fortement corrélée à l'action économique et sociale, représente un instrument indispensable de protection des patrimoines et revenus générés par la croissance économique. Mais l'assurance peut, également, présenter des solutions d'atténuation des coûts sociaux liés aux difficultés, pour tout processus de croissance, de réaliser le plein emploi.

Suite page 2

Sommaire

La micro-assurance1
L'assurance Maritime3
Pertes d'exploitation : Carences des fournisseurs/clients5
Le rôle du contrôle technique en assurance RC Décennale7
L'assurance des Risques Politiques et des violences politiques9
Les Risques de Construction12
Les Risques de l'Aviation13

Suite de la page 1

En fait, les personnes sans emploi ou à faibles revenus ne remplissent généralement pas les conditions requises pour jouir pleinement des avantages conférés par les systèmes de protection économique (assurances) et sociale (sécurité sociale).

La faiblesse des revenus et le caractère informel de leur statut explique en substance, la marginalisation économique relative de cette couche sociale.

Précisément, la micro-assurance en tant que type de produit d'assurance spécifique destiné aux catégories sociales à faibles revenus, peut constituer une solution pratique pour combler ou compléter les dispositifs existants en vue de mitiger les risques auxquels les personnes à faibles revenus sont assujetties.

Ces risques peuvent être liés à la santé des personnes (invalidité/maladie/décès) ou à la sauvegarde de leurs biens (dommages matériels) ou encore à la garantie de leurs dettes (emprunts).

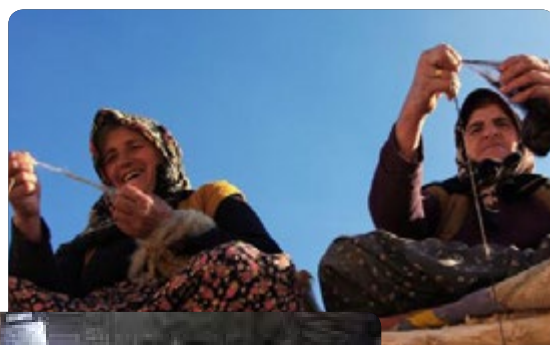
La population ciblée par la micro-assurance se trouve en majorité parmi les jeunes, les paysans et les femmes. Les produits de la micro-assurance offrent des garanties et des prix qui tiennent compte du caractère limité des moyens financiers dont disposent les personnes ciblées.

Au-delà de la limitation des garanties et de la modicité des primes, qui peuvent traduire un effet dissuasif aussi bien sur les assurables que sur les assureurs, le gain social global en termes de réduction des risques est tel que l'autorité publique intervient souvent pour apporter la caution financière ou le support réglementaire et institutionnel nécessaire à la viabilité de ce genre de produit.

En effet, et à l'instar des certains risques dits spécifiques comme les catastrophes naturelles ou la violence politique, la précarité sociale offre une opportunité réelle pour le montage de système d'assurance public-privé.

Les conditions requises pour le montage de produits de micro-assurance doivent être pensées en relation avec le contexte culturelle, sociologique et économique du pays considéré. Il n'existe pas de recette miracle de réussite pour ce type de produits.

Au regard de la réalité algérienne, il est évident qu'aussi bien les risques sociaux (de santé) et économiques (de revenus) existent. Ils se manifestent sous forme de découvertes en matière de couvertures sociales (santé, invalidité, décès, retraite) et de solvabilité.



En même temps, cette demande reste en l'état actuel des structures socioéconomiques du pays difficilement accessible à la sphère marchande officielle, pour deux raisons: le statut informel de la population concernée et les réticences envers l'assurance.

Selon une statistique récente, l'ONS (Office National des Statistiques) estime que 50% de la main d'œuvre est employée par le secteur informel, ce qui représente près de 4 millions de personnes.

Le déficit de confiance dont souffre la profession des assurances auprès du public, ajouté aux blocages d'ordre religieux, dresse un mur entre l'assureur et la population ciblée. Ce mur n'est franchissable qu'au prix d'un effort substantiel de réforme du service d'assurance, mais aussi, d'un effort d'adaptation des produits aux besoins et aux mentalités.

Par ailleurs, L'offre de micro-assurance en Algérie est seulement potentielle. L'infrastructure de marché existe (sociétés d'assurance, réassurance, intermédiaires..) mais elle ne fournit, pour le moment, aucune solution assurantielle à la problématique de couverture des risques liés aux couches socialement fragiles.

Dés lors, l'approche du marché de la micro-assurance ne peut pas se résumer, en Algérie comme ailleurs, à une simple opération commerciale. Elle doit impliquer une action coordonnée entre les professionnels de l'assurance et leurs partenaires publics et privés (Etat, organismes publics, banques, associations...) dans un cadre partagé par toutes ces parties, de lutte contre la pauvreté et la précarité sociale. Car la micro-assurance est devenue à la fois un segment de l'activité assurantielle et un levier de politique sociale.

L'action de coordination pourrait se traduire par un exercice conjoint de convergence des besoins aux produits. En somme, il s'agira d'identifier les meilleurs moyens pour capter la demande par des produits adaptés et un dispositif réglementaire et institutionnel, incitatif.

En conclusion, il peut être suggéré que cet effort de convergence soit initié à la faveur d'un programme d'aide ou d'assistance publique identifié, auquel serait rattaché, entre autres, un volet micro-assurance.



ASSURANCE MARITIME

En Février 2016, la CCR a eu l'honneur de recevoir plus de 40 cadres des cédantes nationales pour un Workshop autour des problématiques liées à l'assurance et la réassurance maritimes. En plus de l'encadrement de la CCR, le workshop a vu la participation qualitative de professionnels de haut niveau du courtier de réassurance RFIB et du cabinet d'avocat international CLYDE&CO.

L'importance du thème n'est plus à rappeler tant le commerce par voie maritime, et par voie de conséquence l'assurance des expéditions maritimes, est un maillon fondamental de la chaîne des échanges internationaux et de la croissance économique mondiale.

Monsieur BENSEIDI Abdellah - Directeur Transport à la CCR, commença par une présentation introductive et un rappel des concepts de base de l'assurance maritime. A ce titre, il rappela qu'un contrat ou une police d'assurance maritime est un arrangement selon lequel une personne, dénommée l'assureur, consent, aux conditions du contrat, à indemniser une autre personne, dénommée l'assuré, des pertes ou dommages subis par des biens, navires, marchandises ou autres objets mobiliers, engagés dans une aventure maritime.

En d'autres termes, l'assureur garantit ou souscrit le risque de l'assuré, le mot « risque » étant utilisé pour désigner le risque de perte afférent aux biens assurés et ce risque pouvant comprendre non seulement la perte du bien proprement dit mais éga-

lement des pertes financières, telles que la perte du fret, du prix du voyage, des commissions ou des gains, ainsi que certains types de dommages aux tiers.

Le contrat d'assurance limite généralement les types d'éventualités du sort pouvant causer un préjudice qui donne lieu à une indemnisation de la part de l'assureur. Ces éventualités sont qualifiées de « risques assurés » ou de « périls assurés ». Ainsi, la police peut spécifier que seulement certains risques maritimes, ou « fortunes de mer », sont assurés. Par ailleurs, il existe des polices de risques de guerre, selon lesquelles les seules pertes couvertes sont celles qui sont causées par des actes de guerre ou des événements connexes. La police peut aussi prévoir la couverture des dommages causés par des biens assurés à d'autres biens. Comme dans l'éventualité d'un abordage.

Une des particularités de l'assurance maritime est son caractère éminemment international. La plupart des assurances sur facultés sont par nature internationales car les transports de marchandises par mer sont généralement des transports internationaux.

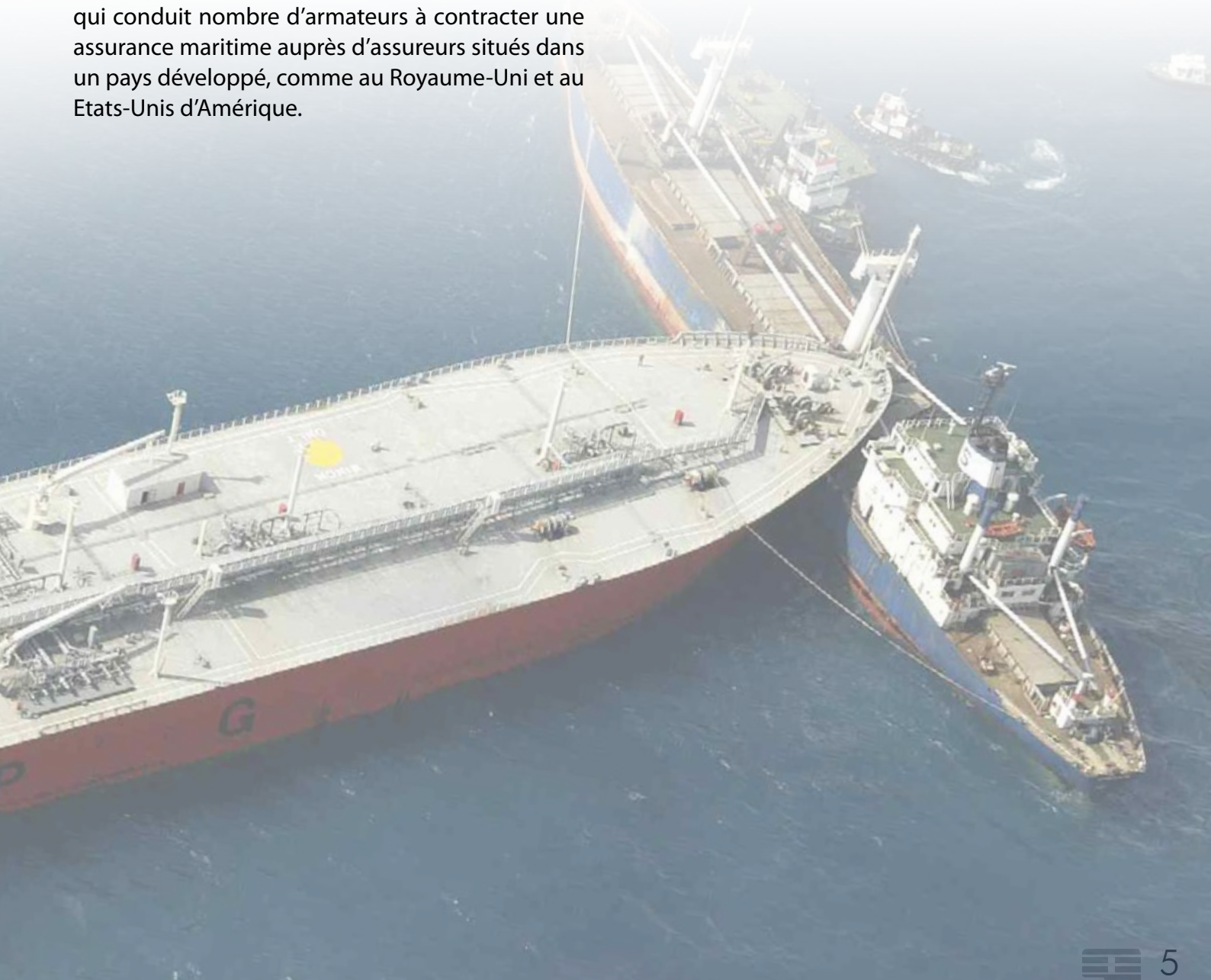


Ainsi, l'expéditeur/vendeur des marchandises et le destinataire/acheteur sont souvent des personnes différentes qui ne sont pas soumises aux mêmes lois et qui ne parlent pas la même langue.

L'assureur des marchandises peut avoir son siège dans le pays de l'expéditeur, dans le pays du destinataire ou dans un pays tiers n'ayant d'autre rapport avec le transport que le contrat d'assurance. L'assurance sur corps est internationale du fait que les pertes ou avaries subies par les navires risquent de se produire à l'étranger et du fait aussi de la tendance de nombreux armateurs à s'assurer totalement ou partiellement dans un pays autre que celui où ils sont établis. Une des raisons de cette tendance est l'augmentation du nombre des navires appartenant à des armateurs de pays, y compris des pays en développement, qui ne sont pas en mesure d'assurer leur propres navires, ce qui conduit nombre d'armateurs à contracter une assurance maritime auprès d'assureurs situés dans un pays développé, comme au Royaume-Uni et aux Etats-Unis d'Amérique.

Il n'est donc pas rare que des armateurs assurent leurs navires, pour tout ou partie de leur valeur, directement dans un autre pays, même s'ils n'ont aucun autre lien avec ce pays que le contrat d'assurance.

L'expression « régimes juridiques » est utilisée pour désigner l'ensemble des règles et des procédures qui régissent les relations contractuelles entre l'assureur maritime et l'assuré. Elle englobe les clauses des polices, les dispositions législatives et d'autres éléments tels que les décisions judiciaires et les « pratiques du marché ». Pour mieux illustrer les conditions internationales dans lesquelles fonctionne l'assurance maritime, les deux éléments principaux des divers régimes juridiques régissant l'assurance maritime à savoir les clauses des polices et les dispositions législatives nationales, sont examinées brièvement ci-dessous.



A l'heure actuelle, il n'existe pas en matière d'assurance maritimes de clauses de police uniformes sur le plan international. C'est pourquoi diverses clauses de police en usage, ont été mises au point par des marchés d'assurance maritime nationaux comme : la Lloyds's S.G. Form (S.G. : Ship and Goods) et les Institutes Clauses émanant de l'institut des assureurs de Londres, et les Conditions Générales de l'assurance sur corps émises par l'Union Japonaise des assureurs sur corps, etc.

Néanmoins, en dépit de la diversité des clauses de polices nationales d'assurance maritime, on peut dire que l'utilisation des formules d'assurance du marché britannique s'est tellement répandue que ces clauses font presque office de clauses internationales d'assurance. Environ les deux tiers des pays du monde qui ont recours à l'assurance sur corps et à l'assurance sur facultés, respectivement, utilisent les clauses britanniques exclusivement ou en alternance, ou encore quelques fois concurremment avec des clauses nationales. Si on ne compte que les pays en développement, cette proportion passe à environ trois quarts.

En ce qui concerne l'assurance sur facultés, certains pays utilisent les clauses britanniques pour leurs exportations et les clauses nationales pour leurs importations.

Les clauses françaises d'assurance maritime ont également inspirés certains pays en développement ayant des liens historiques avec la France ou la Belgique. wMonsieur John MORLEY – Directeur Marine International de RFIB GROUP, présenta les risques liés à la construction navale, ainsi que les précautions à prendre en matière d'assurance des chantiers de construction navale, en terme de choix du Wording, de tarification, et de détermination des franchises.

Par la suite, Monsieur Martyn LASSMAN - Directeur P&I de RFIB GROUP, traita de l'assurance de Responsabilité Civile en matière maritime, et notamment celles relatives à la construction navale et aux opérations portuaires. Suivi par la contribution de Maître YAICI Boualem, Avocat agréé auprès de la cour suprême et enseignant universitaire, en matière de réglementation algérienne, et celle de Maître Gildas ROSTAIN et de Maître Franck LE CALVEZ de CLYDE & CO PARIS sur, respectivement, les avaries communes et l'assistance en mer, et les conditions des polices françaises d'assurance maritime sur corps de tous navires.



PERTES D'EXPLOITATION : CARENCES DES FOURNISSEURS/CLIENTS

Avec la participation du Réassureur Swiss Ré, la CCR a organisé en date du 16 Mars 2016 un workshop sous le thème « dommage d'action réciproque/dommage de répercussion et carence fournisseur ». Le Workshop a vu la participation de 24 cadres techniques des cédantes nationales.

Monsieur Laribi Yacine, Directeur Des Risques Industriels et Engineering à la CCR commença par rappeler les notions fondamentales avant de céder la parole à Messieurs Olivier Kuhn et Abdel Mouchahid de Swiss Re, qui se sont focalisés sur l'explication des dommages d'Action Réciproque, des dommages de Répercussion, et de la Carence Fournisseur.

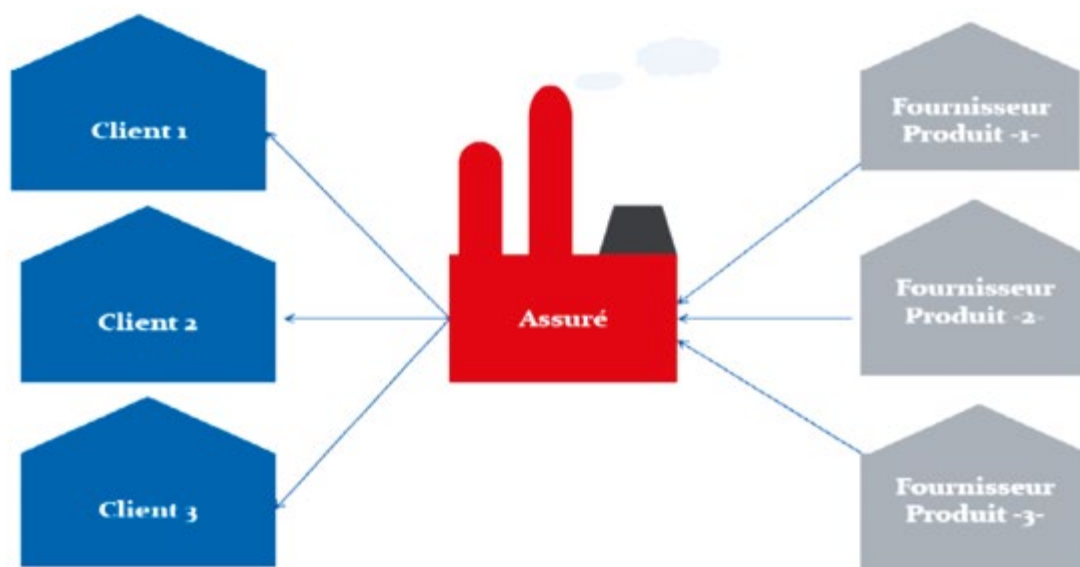
La majorité des entreprises ont des liens d'interdépendance avec des fournisseurs en amont, pour des biens ou des services qu'elles ne produisent pas elles-mêmes, et une clientèle en aval. Selon la banque mondiale, 75% du commerce international est constitué par les biens intermédiaires.

Cette interdépendance accrue entre les acteurs économiques est au Cœur de la problématique de la carence des fournisseurs et/ou clients.

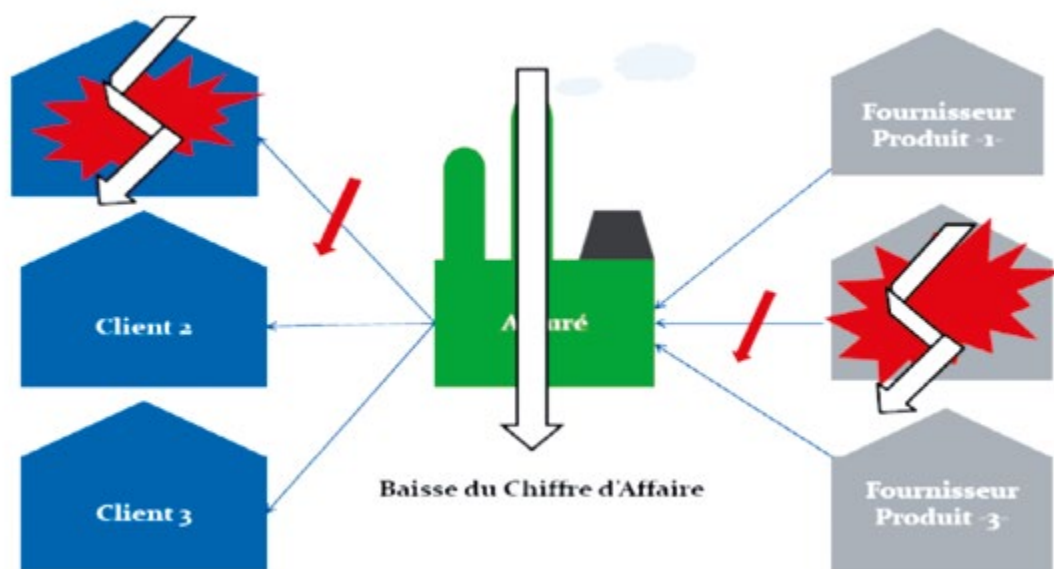
En effet, celle-ci se révèle comme un véritable enjeu de risque. Suite aux événements survenus en Mars 2011 au Japon, les assureurs ont été sollicités pour la mise en application de certaines garanties accordées dans les contrats d'assurance dommages notamment les extensions de garantie Pertes d'Exploitation.

LA CARENCE FOURNISSEUR

Il s'agit des pertes d'exploitation de l'assuré résultant, pendant la période d'indemnisation, de la baisse du bénéfice brut causé par l'interruption ou la réduction de l'activité de l'assuré, et de l'engagement de frais supplémentaires d'exploitation, qui sont la conséquence directe de dommages matériels causés par un événement couvert par la police dommage et non exclu par ailleurs, et survenant dans les locaux des fournisseurs, stockeurs, sous-traitants ou tout opérateur de prestations (électricité, gaz, etc.) dans le cadre de l'interconnexion des activités. Les dommages et pertes subis par ces derniers restent toujours exclus.



Dès lors qu'elle est souscrite, la couverture Perte d'Exploitation est appliquée à partir du moment où un client ou un fournisseur subit un dommage matériel garanti qui interrompt, suspend ou réduit l'activité et impacte le chiffre d'affaires de l'assuré.



Différents types d'extensions de garanties complètent cette couverture par des pertes d'exploitation consécutives et peuvent être mises en jeu lorsque le sinistre survient chez des tiers. Parmi ces extensions on peut citer :

❖ La garantie carence de services

Vise à indemniser les pertes d'exploitation découlant de dommages matériels garantis survenant dans les installations des fournisseurs de services (eau, gaz, électricité, vapeur, réfrigérant, fuel).

❖ La garantie carence de fournisseurs et / ou de clients de l'assuré

Vise à indemniser les pertes d'exploitation découlant de dommages matériels garantis survenant dans les installations des fournisseurs et/ou des clients de l'assuré.

❖ La garantie impossibilité matérielle d'accès

Vise à indemniser les pertes d'exploitation subies par l'assuré du fait d'une interruption totale ou partielle de son activité consécutive à un sinistre garanti survenant, chez l'assuré ou chez un tiers, et rendant impossible, y compris du fait d'une interdiction des autorités, l'accès de tout ou partie des établissements assurés.

Au regard de la problématique assurancière, dans la mesure où une extension de garantie est quasi systématiquement assortie de sous-limites largement inférieures à la limite de la garantie principale

Pertes d'Exploitation, la question essentielle sera d'évaluer le SMP (Sinistre Maximum Possible) des Pertes d'Exploitation dans le cadre d'une carence, en identifiant le ou les fournisseurs indispensables à la continuité de l'activité. Suite aux événements japonais, les assureurs et les réassureurs sont devenus particulièrement vigilants au suivi de leurs cumuls en carence de fournisseur, consécutifs à un événement.

GESTION DE RISQUE

La gestion des risques en matière de carence de fournisseur et de carence client est donc essentielle. L'approche de la gestion de la Supply Chain se doit d'être holistique et non par raisonnement à risque unique, impliquant toutes les parties prenantes – Supply Chain externe amont (fournisseurs, sous-traitants), Supply Chain externe aval (clients/utilisateurs finaux) et Supply Chain interne de l'entreprise et prise en compte de leur environnement.

GESTION DES CUMULS

Un sinistre est susceptible d'influer sur l'entreprise (pertes d'exploitation liées à la carence) et sur son fournisseur, qui subit un dommage à l'origine de la carence. Il y a donc potentiellement un risque de cumul pour l'assureur, si celui-ci est engagé à la fois au titre de la perte d'exploitation de l'assuré, et au titre de la garantie dommages aux biens de son fournisseur.

LE RÔLE DU CONTRÔLE TECHNIQUE EN ASSURANCE RC DÉCENNALE

Le rôle du contrôle technique en assurance RC Décennale est le thème abordé lors du workshop organisé le 28 Avril 2016 par la CCR, avec la participation du réassureur SCOR ainsi que celle du cabinet d'expertise international SOCOTEC. Cet événement a été rehaussé par la présence de 40 cadres représentant les compagnies d'assurances nationales.

LES FONDAMENTAUX DU CONTRÔLE TECHNIQUE

- ❖ Les assureurs ont besoin d'informations techniques sur les risques pour les couvrir.
- ❖ Les risques relevant de l'assurance décennale sont des risques techniques à long terme (10 ans après réception des travaux) et non résiliables.
- ❖ L'assurance décennale prend en charge les travaux d'amélioration. De ce fait, le contrôle technique doit éviter les économies abusives du maître d'ouvrage.

❖ Les missions de contrôle technique contribuent à la prévention et à normalisation des risques il est « l'œil technique » de l'assureur :

- ◆ Il identifie les risques techniques, émet des avis et alerte ainsi l'assureur;
- ◆ Ses avis permettent de corriger des erreurs de conception ou des malfaçons avant la réception

CARACTÉRISTIQUES DES GRANDS PROJETS

- ❖ Architecture complexe par des architectes renommés.
- ❖ Calculs de dimensionnement complexes réalisés par des spécialistes.
- ❖ Méthodes de construction spéciales par constructeurs spécialisés.
- ❖ Les intervenants sont tous spécialistes travaillant à l'international.
- ❖ Le coût des projets est élevé.

RISQUES IDENTIFIÉS

SUR LES GRANDS PROJETS

❖ Dimensionnement de la structure/enveloppe :

- ◆ Règlements donnant les sollicitations extérieures (vent, dilatations thermiques) non applicables.
- ◆ Descentes de charges complexes à calculer.
- ◆ Comportement respectif de chaque matériau utilisé difficile à évaluer.
- ◆ Règles de calcul simples des éléments structuraux (poutres, poteaux, murs, dalles) non applicables.

❖ Exécution de la structure/enveloppe :

- ◆ Méthodes opératoires innovantes
- ◆ Liaisons entre matériaux non usuelles

❖ Contrôles renforcés de conception :

- ◆ Etude pour déterminer les effets du vent (étude en soufflerie ou étude numérique).
- ◆ La 2ème étude de conception.
- ◆ Missions d'études géotechniques spécifiques complémentaires.
- ◆ Missions spécifiques complémentaires réalisées par des experts (structure, façades).

Exécution de la mission de contrôle technique :

❖ Examen du dossier de conception :

Le contrôleur technique examinera la faisabilité du projet et la pertinence des choix techniques développés. Un rapport de définition des risques destiné aux assureurs sera rédigé à la suite de cet examen (rapport RD0).

Des rapports complémentaires éventuels pourront être nécessaires :

- ◆ Rapport RD1 dans le cas de fondations spéciales.
- ◆ Rapport RD2 pour les procédés non traditionnels et matériaux nouveaux.
- ◆ Rapport RD4 dans le cas de travaux neufs sur existants.

❖ Examen des plans d'exécution et spécifications techniques :

Le contrôleur technique procédera à l'examen du dossier d'exécution suivant un plan de contrôle arrêté lors de l'analyse des risques réalisée en phase conception. Chaque examen de documents donnera lieu à un rapport spécifique.

❖ Inspections techniques sur site en phase travaux :

Des visites périodiques d'inspection sur site ont pour but de vérifier que les travaux réalisés sont conformes aux plans d'exécution et spécifications techniques validés. Ces visites consisteront :

- ◆ En une inspection visuelle en priorité des ouvrages identifiés lors de l'analyse de risque comme nécessitant une vigilance particulière.
- ◆ En une évaluation périodique des travaux à travers l'examen du plan de contrôle qualité de l'entreprise.

Ces visites feront l'objet de rapports en phase réalisation contenant les observations formulées par le contrôleur technique, ils seront adressés au maître d'ouvrage et aux différents intervenants sous réserve de l'accord du maître d'ouvrage.

A la fin des travaux, le contrôleur technique rédigera un rapport final RD6 destiné aux assureurs qui conclura sur le niveau de risque estimé.

❖ Un an après la réception des travaux :

Dans le cas où la garantie étanchéité serait demandée pour les ouvrages de clos et couvert, le contrôleur technique effectuera les prestations suivantes un an après la réception des travaux :

- ◆ Inspection visuelle du clos et couvert.
- ◆ Etablissement du rapport RD3 aux assureurs.

L'ASSURANCE DES RISQUES POLITIQUES ET DES VIOLENCES POLITIQUES

Le 03 Mai 2016, et en collaboration avec le Courtier partenaire WILLIS, la CCR a organisé un workshop sur l'assurance des risques politiques et des violences politiques avec la présence 23 cadres des compagnies d'assurances algériennes.

LES VIOLENCES POLITIQUES

Le nouveau champ d'application et les dimensions du terrorisme présentent une énorme et durable menace pour la société et son économie, et ce, quelque soit sa situation géographique et sa religion.

Les violences politiques ressemblent beaucoup aux risques catastrophes naturelles, dans les deux cas, l'assureur est confronté au cumul des risques, la seule différence est que : les catastrophes naturelles se produisent de façon aléatoire et leur probabilités et les conséquences peuvent être modélisées et quantifiées sur la base des méthodes scientifiques, contrairement aux violences politiques qui se produisent par une décision d'une seule personne ou d'un groupe organisé, c'est une

action humaine comme l'élément déclencheur clé. C'est pour cette raison qu'il y a eu des débats entre les experts internationaux sur l'assurabilité des violences politiques ou non, et dont les principaux sont :

- ◆ Acte de terrorisme et sabotage ;
- ◆ Grèves, émeutes et mouvements populaires ;
- ◆ Révolution, rébellion et insurrection, coup d'Etat mutinerie ;
- ◆ Guerre civile ;
- ◆ Guerre étrangère.

Après avoir défini l'ensemble des violences politiques, on peut les regrouper en trois types de risques en fonction de leur fréquence et de leur gravité :

- 1- Les risques sociaux tels que grève, émeutes et mouvements populaires, qui sont les moins sévères et les plus fréquents.
- 2- Le risque terrorisme est un péril à une grande sévérité qui peut causer des dommages considérables.
- 3- Le risque de guerre et guerre civile, sont des périls à faible fréquence, mais la gravité plus élevée.



Assurance des violences politiques avant le 11 septembre 2001

Le risque politique a été généralement couvert par l'Assurance Incendie dans la plupart des pays, sauf dans quelques pays qui ont connus des attentats importants, tels que le Royaume Uni, Espagne, Afrique du Sud, et l'Irlande, le gouvernement a mis en place des solutions pour couvrir ce genre de risque en créant des groupements ou des Pools d'assurance et de réassurance tels que :

- ◆ Espagne : Consorcio de Compensacion de Seguros (CCS) en 1954,
- ◆ Irlande : Gouvernement en 1978,
- ◆ Afrique du Sud : South African Special Risks Insurance Association (SASRIA) en 1979,
- ◆ Arab War Risks Insurance Syndicate (AWRIS) : en 1980 constitué de 168 membres des compagnies d'assurance et de réassurance de 17 pays (la CCR Algérie en fait partie),
- ◆ Namibia : National Special Risks Association (NASRIA) en 1987,
- ◆ Royaume Uni : Pool Re en 1993.

Assurance des risques politiques après le 11 septembre 2001

Le total des pertes d'assurance et de réassurance suite à l'attentat du 11 septembre 2001 contre le World Trade Center était de 36 Milliards USD.

Cet attentat, qui a donné une dimension totalement nouvelle au risque terrorisme, a entraîné une forte augmentation des demandes de couverture contre ce type de menace, dans le même temps les assureurs et réassureurs étaient obligés

de revoir leurs positions d'acceptation des risques politiques, de limiter les garanties accordées et de savoir si le risque terrorisme de cette ampleur pourrait être assuré.

Pour cette raison, plusieurs pays ont décidé de trouver des solutions en créant des pools d'assurance et de réassurance tels que :

- ◆ USA : Terrorism Risk Insurance Act (TRIA) en 2002
- ◆ France : Gestion de l'Assurance et de la Réassurance des Risques Attentats et Actes de Terrorisme (GAREAT) en 2002
- ◆ Allemagne : Extremus en 2002
- ◆ India: Indian Market terrorism Risk Insurance Pool en 2002
- ◆ Autriche : Terrorpool en 2003
- ◆ Australie : l'Australian Reinsurance Pool Corporation (ARPC) en 2003.
- ◆ Belgique : Terrorism Reinsurance and Insurance Pool (TRIP) en 2008.
- ◆ Danemark : en 2010

LES RISQUES POLITIQUES

Le risque politique peut se définir comme l'ensemble des événements, actions ou décisions d'ordre politique ou administratif, nationales ou internationales, pouvant entraîner une perte pour l'entreprise exportatrice ou importatrice.

Il concerne :

- ◆ Des actifs situés dans un autre pays;
- ◆ Des contrats internationaux.

Il implique un risque « cross border » entre deux pays.

RISQUES POLITIQUES SUR ACTIFS

On peut distinguer 3 catégories d'actifs à couvrir :

- ◆ Investissements (filiales, succursales, usines, stocks) ;
- ◆ Actifs mobiles (équipements de BTP, de transport, divers) ;
- ◆ Actifs incorporels (prêts, licences, accords de concession).

PRINCIPAUX RISQUES COUVERTS

❖ **Risque de confiscation et/ou dépossession :**

Impossibilité définitive d'exercer ses droits au titre de son investissement dans l'entité étrangère et/ou privation de la jouissance de ses droits ou actifs, suite à un acte ou une décision du gouvernement étranger.

❖ **Risque de destruction :**

Destruction volontaire de tout ou partie des actifs de l'entreprise étrangère de par la loi, l'ordre, décret ou règlement, ou suite à une émeute, une révolution ou une guerre.

❖ **Risque d'empêchement définitif de fonctionnement + discrimination sélective :**

Empêchement définitif de fonctionner suite à la modification discriminatoire de la législation ou

mesure d'effet équivalent pris par le gouvernement étranger, ou suite à une guerre, une émeute ou une révolution.

❖ **Risque de désinvestissement forcé :**

Obligation de céder sa participation dans l'entité étrangère suite à la modification discriminatoire de la législation du pays étranger ou mesure d'effet équivalent.

❖ **Risque de Non transfert :** Impossibilité ou retard de recouvrer les créances revenant à l'assuré suite à une mesure législative ou administrative prise par le gouvernement étranger.

LES PREMIERS CONCERNÉS

- ◆ Les filiales étrangères de grands groupes internationaux (nouvelles acquisitions et investissements existants) ;
- ◆ Equipements en locations / lease purchase agreement ;
- ◆ Investissement ;
- ◆ Projets énergétiques privés ;
- ◆ Construction ;
- ◆ Contrat de Joint Venture ;
- ◆ Contrat de Concession ;
- ◆ Biens immobiliers physiques : Bâtiments, citernes, raffinerie, usines...

RISQUES POLITIQUES SUR CONTRAT

Les contrats qui peuvent être couverts :

- ◆ Contrat d'exportation avec Acheteur / Garant privé ou public ;
- ◆ Crédit Fournisseur avec emprunteur ou garant public ou privé ;
- ◆ Build Operation Transfer, licence d'exploitation, accords de concession ;
- ◆ Contrat d'importation avec fournisseur public ou privé.

LES ASSURANCES DE CONSTRUCTION

Le 04 Mai 2016, et en collaboration avec le courtier GRAS SAVOYE (Willis Group), Monsieur Eric KLINGER - Technical and Commercial Director /International Construction chez GRAS SAVOYE, a animé un workshop dont le sujet portait sur les assurances de Construction TRME/TRC (Tous Risques Montage Essai/Tous Risques Chantier). Les compagnies d'assurances nationales ont fortement participé à cet événement avec pas moins de 24 cadres de 8 compagnies.

La police TRME/TRC, est une police de dommage qui indemnise l'assuré en transférant les risques liés au Chantier de construction/ Montage à l'assureur:

- ◆ Le coût de réparation ou de remplacement des pertes et dommages matériels subis pas l'ouvrage et les équipements (biens assurés) ;
- ◆ Quelle qu'en soit la cause (sauf exclusions spécifiques) ;
- ◆ Sans recherche de responsabilité et donc sans recours contre les assurés (attention aux fournisseurs pour leur activités hors site) ;
- ◆ Pendant la période de construction, montage-essais, jusqu'à la réception par le Maître d'Ouvrage ;
- ◆ Et pendant une période de maintenance, qui suit

cette réception.

Elle couvre tous les intervenants du projet :

- ◆ Le Maître d'Ouvrage ;
- ◆ Les architectes et ingénieurs ;
- ◆ Les contractants et sous-traitants ;
- ◆ Les fournisseurs (pour leurs activités sur le site de construction).

La Valeur assurée est égale au coût total du projet, et les Biens assurés sont composés de tous les travaux de construction d'ouvrages de bâtiment (permanent ou temporaire) ainsi que les matériaux et équipements destinés à être incorporés ou installés.

En matières de souscription des polices TRME/TRC, on doit tenir compte de tous les aspects liés au projet, et notamment :

Equipements et processus

❖ Concentration de valeurs

- ◆ Fort SMP ;
- ◆ Choix des franchises.

❖ Des technologies :

- ◆ Couvertures de l'erreur de conception ;
- ◆ Impact sur la tarification ;
- ◆ Impact sur les clauses ;
- ◆ Impact sur les sous limites

Période de commissioning et d'essais

❖ Risque accrue en bris et en incendie

- ◆ Clause d'erreur de conception ;
- ◆ Clause particulière ;
- ◆ Impact sur la tarification.

❖ Test de performance

❖ Réception partielle ou unique

- ◆ Durée des essais, impact sur la tarification ;
- ◆ Impact sur le déclenchement de la PEA et de la maintenance

❖ Présence possible d'hydrocarbures

- ◆ Impact SMP et clause particulière



La responsabilité civile pendant les travaux est une assurance qui couvre les conséquences financières de la responsabilité civile de l'assuré pour les dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs, subis par des tiers, pour lesquels la responsabilité de l'assuré serait recherchée, et qui surviennent au cours et du fait de l'exécution des travaux.

Quant à la perte d'exploitation anticipée (PEA), il s'agit d'une garantie qui couvre les pertes d'exploitation consécutives à un retard de réception du chantier suite à un sinistre matériel couvert au titre de la section dommages matériels de la police TRME. Elle garantit également les frais supplémentaires engagés dans l'objectif de limiter les pertes d'exploitation.

- ❖ **Assurés** : le maître d'ouvrage ;
- ❖ **Durée de la garantie** : pendant la couverture TRME avant la réception ;
- ❖ **Période d'indemnisation** : 12 à 24 mois (en fonction du temps de réparation à partir de la date de prévisionnelle de réception) ;
- ❖ **Montant de la garantie** : perte de marge brute (ou frais fixe) déterminée selon le business plan pendant la période indemnisation voulue.

LES RISQUES DE L'AVIATION

Dans la journée du 19 Mai 2016, un workshop portant sur les Risques de l'Aviation, et principalement sur la protection des voyageurs, et des implications des cyber-risques sur le domaine de l'Aviation, a eu lieu tenu au niveau de siège de la CCR, vu sous l'œil des représentants du cabinet d'avocat international CLYDE & CO, et du courtier Aon Risks Solutions.

Protection des droits des voyageurs

Les représentants du cabinet d'avocat international CLYDE & CO ont présenté les dispositions prévues par la réglementation européenne en matière de protection des voyageurs dans le domaine des transports aériens, qui vise à garantir un niveau élevé de protection des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol entraînant des difficultés et des désagréments sérieux pour les passagers (règlement CE N° 261/2004).

La protection est accordée aux passagers partant d'un aéroport situé dans un État membre, et elle est étendue à ceux qui quittent un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé dans un État membre de la Communauté

Européenne, lorsque le vol est assuré par un transporteur communautaire. Ainsi, ce système permet de réduire le nombre de passagers refusés à l'embarquement contre leur volonté en exigeant des transporteurs aériens qu'ils fassent appel à des volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en contrepartie de certains avantages, au lieu de refuser des passagers à l'embarquement, et en assurant l'indemnisation complète des passagers finalement refusés à l'embarquement.

Les passagers refusés à l'embarquement contre leur volonté auront la possibilité d'annuler leur vol et de se faire rembourser leur billet ou de le poursuivre dans des conditions satisfaisantes, et devraient bénéficier d'une prise en charge adéquate durant l'attente d'un vol ultérieur.

En ce qui concerne la prise en charge, le passager a droit à :

- ❖ Des repas et rafraîchissements en suffisance compte tenu du délai d'attente ;
 - ❖ Un hébergement à l'hôtel si nécessaire ;
 - ❖ Un transport depuis l'aéroport jusqu'à l'hôtel ;
 - ❖ Deux appels téléphoniques, télécopies ou emails
- Afin d'atténuer les difficultés et les désagréments

pour les passagers, occasionnés par les annulations de vols, le règlement incite les transporteurs à informer les passagers des annulations avant l'heure de départ prévue et en outre, leur proposer un réacheminement raisonnable, de sorte que les passagers puissent prendre d'autres dispositions. S'ils n'y parviennent pas, les transporteurs aériens devraient indemniser les passagers, sauf lorsque l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Les passagers dont le vol est annulé devraient avoir la possibilité de se faire rembourser leur billet ou d'obtenir un réacheminement dans des conditions satisfaisantes, et devraient bénéficier d'une prise en charge adéquate durant l'attente d'un vol ultérieur.

Tout comme dans le cadre de la convention de Montréal, les obligations des transporteurs aériens devraient être limitées ou leur responsabilité exonérée dans les cas où un événement est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. De telles circonstances peuvent se produire, en particulier, en cas d'instabilité politique, de conditions météorologiques extrêmes, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, ainsi que de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien.

Les passagers dont le vol est retardé d'un laps de temps défini bénéficient d'une prise en charge adéquate et de la possibilité d'annuler leur vol et de se faire rembourser le prix de leur billet ou de le poursuivre dans des conditions satisfaisantes.

Les transporteurs aériens doivent veiller aux besoins particuliers des passagers à mobilité réduite et toutes personnes qui les accompagnent.

Les passagers doivent être pleinement informés de leurs droits en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, afin d'être en mesure d'exercer efficacement ces droits.

L'AVIATION ET LES CYBER-RISQUES

Les risques liés à Internet deviennent une réalité tangible de nos jours. D'après certaines estimations, il y'aurait 50 milliards d'appareils connectés à Internet d'ici 2010, soit en moyenne 8 appareils par personne. Ceci crée de nouveaux défis en matière de protection contre les risques d'attaques malveillantes, d'erreurs humaines, et de défaillances de systèmes informatiques.



Malheureusement, plus de 46% des cas de défaillances recensées à ce jour proviennent d'actions malveillantes, d'où l'impératif de protection contre ces risques, en raison des leurs couts importants sur les entreprises principalement, suite à une interruption de l'activité, et des pertes d'exploitations consécutives.

Cependant, force est de constater que peu de compagnies à travers le monde consacrent un budget conséquent pour se prémunir contre les conséquences des cyber-risques.

Les cyber-risques peuvent affecter le secteur de l'Aviation de différentes manières, notamment à travers :

- ◆ Le défacement
- ◆ Les attaques contre les systèmes de réservation en ligne, ou les systèmes d'information des passagers.
- ◆ Les interférences avec les communications
- ◆ Le blocage de la navigation
- ◆ Le piratage de l'avionique de bord ou d'autres composants critiques
- ◆ etc.

Même si les cyber-risques ne peuvent pas être éliminés complètement, ils peuvent, néanmoins, être réduits sensiblement par des mesures proactives et par la mise en œuvre d'une politique de Risk Management appropriée. En outre les produits d'assurance Aviation peuvent aussi apporter des solutions assurancielles, notamment en matière des couvertures suivantes :

Les sections RC : le défaut de la sécurité du réseau, le défaut de protection ou la divulgation illicite d'informations, y compris concernant, les employés, etc. En plus des dommages causés en raison de défaillances au niveau des sous-traitants.

Les sections dommages matériels : les pertes d'exploitations induites par les cyber-risques, les frais supplémentaires et les dommages matériels induits par les cyber-risques, etc

Les sections frais supplémentaires: les cellules de crises, les frais des conseillers juridiques, et les enquêtes médico-légales, etc.



SECURITY

الشركة المركزية لإعادة التأمين
COMPAGNIE CENTRALE DE REASSURANCE



08 MARDI
NOVEMBRE 2016

SÉMINAIRE

LES RISQUES ÉMERGENTS ET L'ASSURANCE



HÔTEL
SHÉRATON



الشركة المركزية لإعادة التأمين
COMPAGNIE CENTRALE de REASSURANCE



TOGETHER LET'S MAKE THE DIFFERENCE

www.ccr.dz
email: contact@ccr.dz



lot 133, N°02, cité administrative, Plateau Ouled Fayet, Alger, Algérie.
Tél. : +213 (0) 21 38 25 08 - Fax: +213 (0) 21 38 26 16
E-mail: contact@ccr.dz - Site web: ccrdz.com