



## L'ASSURANCE DES RISQUES TRANSPORTS (MARINE ET AVIATION)

### Etat des lieux et perspectives

**L**e transport rapide et sûr des marchandises et des passagers présente des risques, quel que soit le moyen utilisé. Les marchandises peuvent subir des dommages lors d'une tempête, d'un incendie ou d'une collision, elles peuvent être volées, ou tout simplement faire l'objet de mauvaises manipulations. De la même manière, des accidents peuvent entraîner la perte ou des dommages aux véhicules eux-mêmes, voire occasionner des dommages corporels pour les passagers et l'équipage.

L'assurance transports, en offrant une protection contre ce type de risques, permet aux transporteurs et aux propriétaires de marchandises de se prémunir contre des pertes potentielles qu'ils ne maîtrisent pas.

En l'absence d'une couverture par l'assurance, les échanges commerciaux et les déplacements seraient beaucoup plus difficiles, car l'incertitude pesant sur les entreprises et les individus quant à l'éventualité de subir des pertes financières du fait d'événements imprévisibles agit comme un frein à l'acte de commercer ou de voyager.

La plupart de ces risques sont couverts par le biais de polices d'assurance transports d'entreprise, alors que d'autres, tels que les accidents personnels, sont suscep-

tibles d'être pris en charge par des contrats d'assurance des particuliers.

Il va sans dire que l'assurance est considérée comme un auxiliaire indispensable dans l'industrie du transport et dans l'économie mondiale, d'une façon générale.

Il est à souligner, que les primes d'assurance maritime et aviation réunies se sont élevées à environ 44 milliards USD en 2012, soit approximativement le double de leur niveau d'il y a une décennie.

Bien que cela ne représente que 2,2 % environ des primes d'assurance non-vie dans le monde, le commerce international et l'activité économique seraient fortement compromis sans cette protection.

La fourniture de l'assurance transports a depuis toujours été internationale, et le marché de Londres y a tenu un rôle de premier plan. Cela reste vrai aujourd'hui, puisque le marché de souscription de Londres constitue un instrument essentiel afin de répartir les risques transports assurables parmi les porteurs les mieux à même de les absorber. L'on estime que le Lloyd's of London et les sociétés d'assurances internationales basées à Londres souscrivent l'essentiel des primes d'assurance maritime et aviation mondiales.

Suite pages 3

## Edito

M.SEBA Hadj Med

PDG de la CCR

**S**ur le plan mondial, l'année 2014 a connu une sinistralité particulièrement importante avec la survenance de cinq crashes importants d'aéronefs sur les continents européen, asiatique et africain. Ces sinistres montrent, si besoin est, combien la continuité des efforts de perfectionnement technique des équipements aéronautiques, est essentielle pour améliorer la sécurité des personnes qui empruntent les transports aériens. Les assureurs ont besoin aussi d'une meilleure maîtrise des risques et auront recours souvent aux experts de l'aviation pour dégager des mesures adéquates des risques encourus.

Sur le plan national, les assurances des facultés maritimes observent depuis trois années une tendance baissière de son taux de pénétration par rapport aux importations, qui passe de 0.14% à 0.07%. Les facteurs réglementaires, techniques (tarifs) et commerciaux peuvent expliquer cette baisse qui inquiète les professionnels de l'assurance algérienne. C'est essentiellement autour de cette problématique de l'évolution des assurances aviation et maritime en Algérie que se sont articulés les travaux du séminaire organisé par la CCR au mois de novembre 2014. Les débats relevés autour des questions aussi bien de responsabilités, d'expertise, de tarification et de législation dans le domaine des assurances transport ont permis d'identifier des idées à mettre en œuvre pour promouvoir les assurances transports dans notre pays. Ceci est particulièrement vrai encore une fois pour la branche des facultés maritimes où des éléments de réforme réglementaire et tarifaire peuvent changer radicalement la situation. Ce numéro du bulletin Algeréas produit une synthèse des principales communications du séminaire pour permettre à un plus grand nombre de lecteurs d'en prendre connaissance.

Bonne lecture.

## Sommaire

Editorial : .....p 1

L'assurance des risques transports état des lieux  
et perspectives.....p1/3

Les assurances transports en Algérie Bilan et Potentiel.....p5/8

Gestion des accidents aériens majeurs.....p9

Expertise aéronautique introduction à la gestion de crise.....p10/11

News.....p12/15

## Suite de la page 1

Toutefois, avec l'essor des échanges commerciaux et des voyages depuis et entre les pays en développement, et la création consécutive de richesse économique dans ces régions, les assureurs locaux sont maintenant mieux placés pour souscrire et prendre en charge les risques de transport. Les réglementations locales des marchés émergents ont contribué à la naissance de secteurs d'assurance domestiques.

La proximité avec les risques sous-jacents et le développement d'une souscription spécialisée et d'une expertise dans le domaine de la gestion des sinistres ont également fait office de catalyseurs. Les assureurs internationaux, à leur tour, se sont développés dans les économies émergentes, soit par le biais de la croissance organique soit de joint-ventures avec des sociétés locales. Ainsi, des centres d'assurance régionaux ont vu le jour. Par exemple, Singapour s'est imposée comme une plateforme pour l'assurance maritime en Asie, réunissant les assureurs régionaux et internationaux dans le cadre d'une activité de souscription à la fois domestique et transfrontalière.

Des avancées sur le plan de la sécurité ont eu une influence positive sur la fréquence des gros sinistres, et ont soutenu l'amélioration de la performance technique de l'assurance maritime et aviation. Mais les bénéfices techniques agrégés sous-jacents de l'assurance maritime et de l'assurance des transporteurs aériens sont restés faibles, bien que le niveau agrégé masque des variations considérables entre assureurs. L'intensification de la pression commerciale sur les compagnies aériennes et les armateurs couplée à une capacité d'absorption des risques toujours abondante a contribué à maintenir des conditions de souscription de SOFTMARKET durant une période prolongée, avec des taux de primes stables voire en baisse au cours de la dernière décennie.

Dans ce contexte, les assureurs transports doivent relever un certain nombre de défis. En premier lieu, vu la taille et la complexité des risques de transport, les aléas en termes de fréquence et d'intensité des dommages sont potentiellement importants.

Dès lors, les assureurs n'ont guère d'autre choix que de renforcer leur gestion des risques en allouant notamment des ressources à la quantification du potentiel de pertes cumulées, et de considérer les implications sur la tarification.

En deuxième lieu et dans la mesure où la persistance de la surcapacité sur les marchés de l'assurance transports s'explique par des raisons structurelles, les assureurs ne peuvent pas compter sur les retournements de cycle à l'échelle du marché pour stimuler leur rentabilité, mais doivent en revanche continuer à privilégier une discipline de souscription permanente.

Mais ces défis ouvrent aussi la voie à des opportunités. La mutation des risques est porteuse d'innovations produits. Les nouvelles menaces qui pèsent sur le secteur du transport amènent les assureurs à proposer de nouveaux types de couverture, des améliorations de police voire des caractéristiques de produit inédites, qui améliorent l'efficacité de l'assurance, tout en restant dans les limites de l'assurabilité. Un autre levier est l'innovation de procédé ; par exemple, l'utilisation des nouvelles technologies pour améliorer la traçabilité du fret maritime et aérien et pour surveiller les changements en matière d'exposition.

Parallèlement, les assureurs sont susceptibles de vouloir explorer d'autres modes de partage des informations et de l'expertise au travers des classes d'assurance.

Les perspectives d'avenir de l'assurance maritime et de l'assurance des transporteurs aériens sont intimement liées aux prévisions de l'activité du transport international. Si la reprise de l'économie mondiale se poursuit et que le commerce international et l'activité du voyage renouent avec les tendances d'avant la crise, les marchés de l'assurance maritime et des transporteurs aériens sont appelés à connaître une expansion vigoureuse.

Les primes des segments maritime et transporteurs aériens devraient, selon certaines études, s'apprécier d'environ 4 à 5,5 % par an, en moyenne, au cours des dix prochaines années. Les variations autour de ces études sont déterminées principalement par deux facteurs : l'impact durable de la récente crise financière sur l'intensité des échanges commerciaux et des déplacements induite par la croissance économique, d'une part, et la sensibilité des primes d'assurance aux changements affectant l'activité du transport, d'autre part.

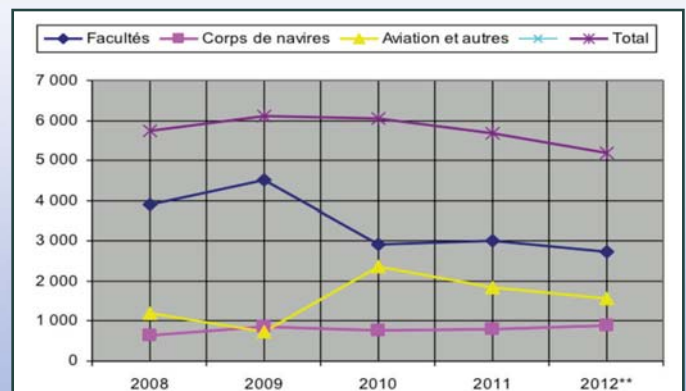
En Algérie, l'évolution des assurances liées aux activités de transport aérien et maritime sur les trois années, 2012 et antérieur, montre une décroissance du chiffre d'affaires global formé par les principales branches qui composent cette catégorie assurantielle, à savoir l'assurance des facultés maritimes, l'assurance des corps de navires et l'assurance de l'aviation.

## Evolution des primes des assurances transport 2008-2012

Tableau N° 1 Millions DZD

Assurances	2008	2009	2010	2011	2012**
<b>Facultés</b>	3 912	4 506	2 927	3 013	2 731
<b>Corps de navires</b>	631	866	766	811	892
<b>Aviation et autres</b>	1 209	737	2 352	1 855	1 577
<b>Total</b>	5 752	6 109	6 045	5 679	5 200

\*\* Estimation de la répartition de l'activité transport 2012 selon la contribution moyenne de chaque branche dans la composition de production globale



Cette tendance concerne aussi bien les primes des branches Aviation que celles des Facultés maritimes. La branche des corps de navires observe, quant à elle, une relative stabilité des primes mais une détérioration notable des résultats techniques. Précisément, l'analyse de chacune de ces branches, dégage les appréciations suivantes:

Pour la branche aviation, dont l'essentiel de son chiffre d'affaires provient des polices d'assurance Air Algérie et Tassili Airlines, les primes de ces risques dépendent du marché international de la réassurance sur lequel les prix sont relativement souples (soft), ces dernières années.

Les efforts déployés par la CCR pour l'amélioration de la démarche commerciale et la présentation de ces risques, ont également contribué à réduire le coût de couverture en réassurance internationale de notre flotte aérienne nationale.

Ainsi et en moyenne annuelle, ce coût a baissé de 25 % sur la période 2010-2012 qui représente le triple de la baisse globale des prix, observée sur le marché mondial (8 %).

Dans la branche corps de navires, la partie majeure du chiffre d'affaires est constituée des primes des navires de commerce. Ce patrimoine assuré est caractérisé par un état de vieillissement avancé.

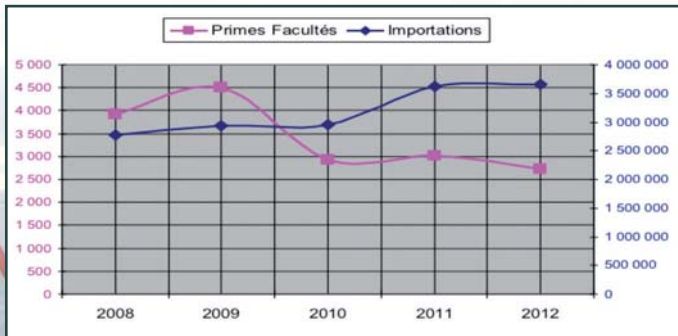
Le défaut de renouvellement de cette flotte a fait passer le nombre des navires en navigation de plus de quatre vingt unités durant les années quatre vingt, à quelque vingtaine de navires, actuellement. Compte tenu des navires retirés de la navigation ces dernières années, cet état de la flotte marchande nationale a produit une augmentation du coût de l'assurance et une relative stabilité du volume des primes. Le mouvement en hausse des prix d'assurance-exprimés en dollars-des navires de commerce, est parallèle à une sinistralité importante et une dégradation continue des résultats techniques.

Le volume des primes de la branche facultés maritimes, est en régression continue en dépit de l'augmentation des volumes des importations, comme le démontre la représentation graphique ci-après :

## Couverture en assurance des importations

Tableau N° 3

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Primes Facultés</b>	3 912	4 506	2 927	3 013	2 731
<b>Importations</b>	2 782 140	2 936 909	2 949 143	3 624 601	3 665 613
<b>Taux de pénétration</b>	0,14%	0,15%	0,10%	0,08%	0,07%



Le graphe ci-dessus met en exergue l'évolution des primes facultés comparativement à la croissance des importations algériennes. A partir de l'exercice 2010, la tendance d'évolution des primes d'assurance sur facultés ne suit plus celle des importations. Le graphe ci-dessous nous renseigne sur l'évolution du taux de pénétration (primes d'assurance/ importations) qui passe de 0.15% en 2009 à 0.07% en 2012 soit une baisse de plus de la moitié.



La sous-assurance des marchandises importées expliquerait, en grande partie, la tendance baissière du chiffre d'affaires de la branche facultés maritimes.

Une analyse «as-if» sur la base du taux de pénétration de 2009, fait apparaître un manque à gagner cumulé en chiffres d'affaires des Facultés maritimes, sur la période 2010-2012, de plus de sept (07) Milliards de dinars.

Tableau N° 4

Millions DZD

	2009	2010	2011	2012
<b>Primes Facultés estimées</b>	4 506	4 525	5 561	5 624
<b>Primes Facultés</b>	4 506	2 927	3 013	2 731
<b>Manque a gagner</b>	0	1 598	2 548	2 893
<b>Taux de pénétration</b>	0,15%	0,15%	0,15%	0,15%

Par ailleurs, nous estimons que la pression exercée sur les tarifs par le jeu concurrentiel, a également contribué dans ce mouvement de baisse des primes. L'observation de la rigueur technique en matière de tarification, nous semble nécessaire pour maintenir l'équilibre à moyen et long terme de cette branche d'assurance.

En conclusion, la réduction de la production en assurances transports est la résultante de la baisse des primes d'assurance des branches «Aviation» et «Facultés maritimes». La tendance des primes d'assurance «Aviation» est positive car elle correspond à une optimisation du coût de la réassurance internationale des flottes de nos compagnies aériennes nationales.

Le séminaire qu'organise la Compagnie Centrale de Réassurance autour du thème des assurances de transport tentera de mettre en exergue, d'une part, les conditions, présentes et à venir, qui caractérisent les marchés des assurances «aviation» et «maritime» dans le monde et en Algérie, et d'autre part, montrer les facteurs qui expliquent la tendance baissière de l'activité d'assurance transport en Algérie. Les débats qui s'ensuivront ne manqueront pas d'aider à identifier des actions correctives des pratiques et des règles actuelles du marché

Pour traiter du thème de L'Assurance des Risques Transports (Marine et Aviation) Etat des lieux et perspectives, des réassureurs et des experts de renom se joignent à la CCR en vue d'apporter un éclairage sur le vécu d'autres espaces de marchés et sur lesquels ces partenaires, jouent un rôle leader.





الشركة المركزية لإعادة التأمين

COMPAGNIE CENTRALE de REASSURANCE

*Assurance des Risques Transports  
Marine et Aviation Etat des lieux et Perspectives*

Sous le Haut Patronage de  
Monsieur le Ministre des Finances

**Hôtel Sheraton\_Alger**

**05 Novembre 2014**



# LES ASSURANCES TRANSPORTS EN ALGERIE BILAN ET POTENTIEL

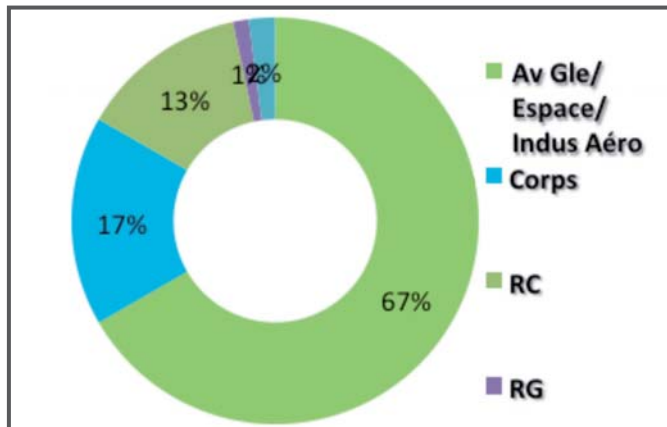
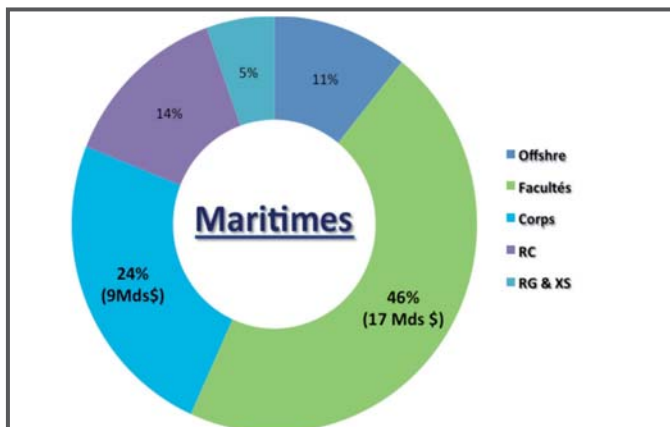


Présenté par  
**Mr ABDELLAH BENSEIDI**  
 (Directeur Transport CCR)

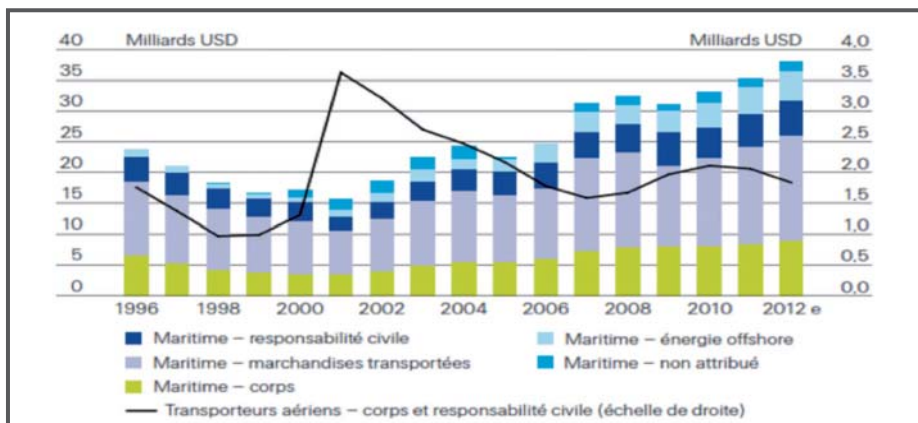
## LES ASSURANCES TRANSPORTS ETAT DES LIEUX :

Les assurances transport dans le monde durant l'exercice 2012 s'élèvent à 44 MDS /USD soit 2.2% primes totales non vie.\*\*\*

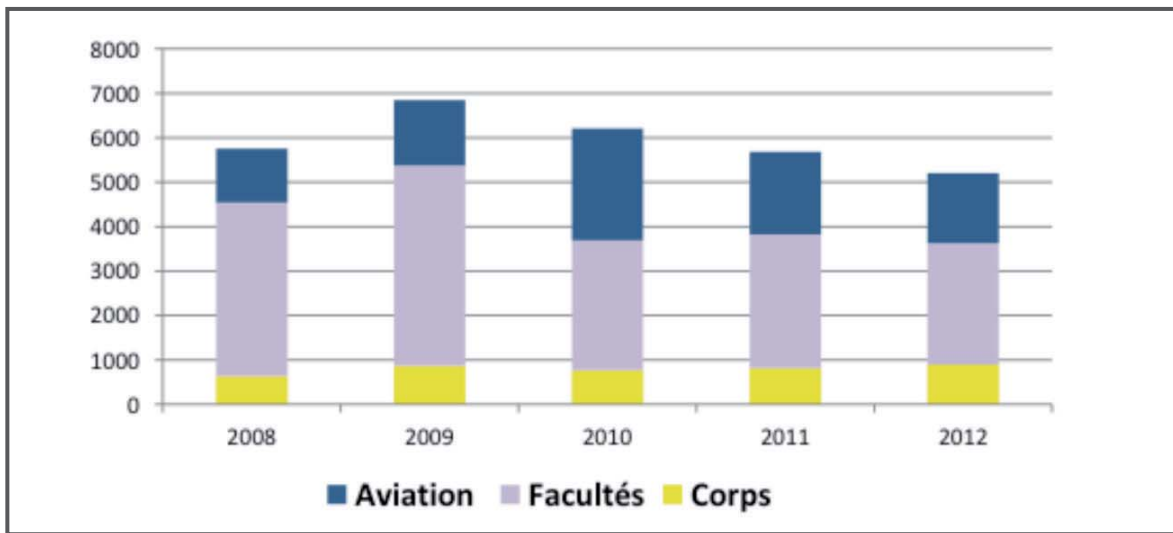
- Les primes sont réparties comme suit :
- 38 MDS/ USD en MARITIMES
- 06 MDS/ USD en Aviation



## DISTRIBUTION DES MARCHÉS DES ASSURANCES TRANSPORTS

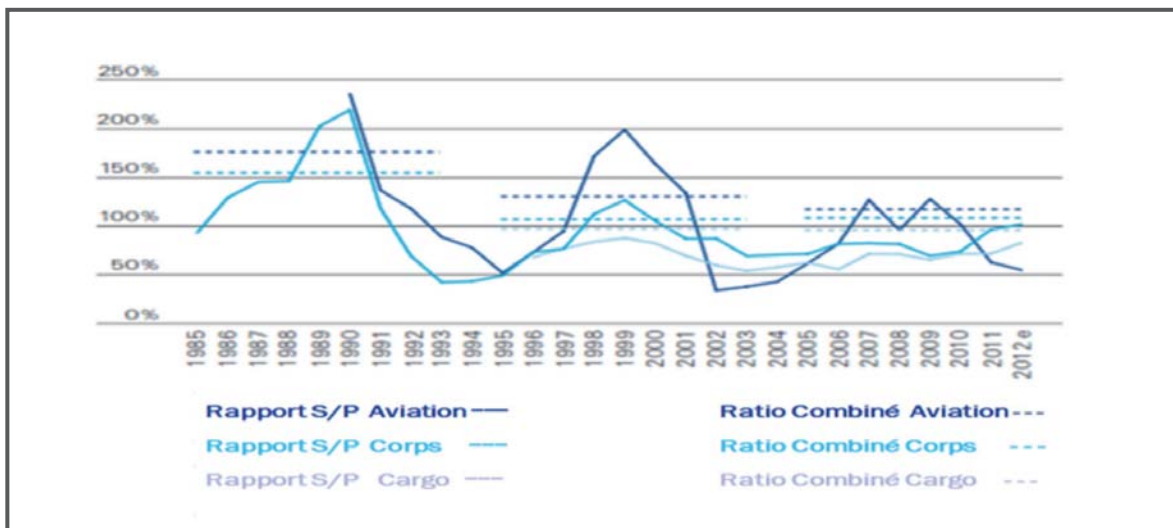
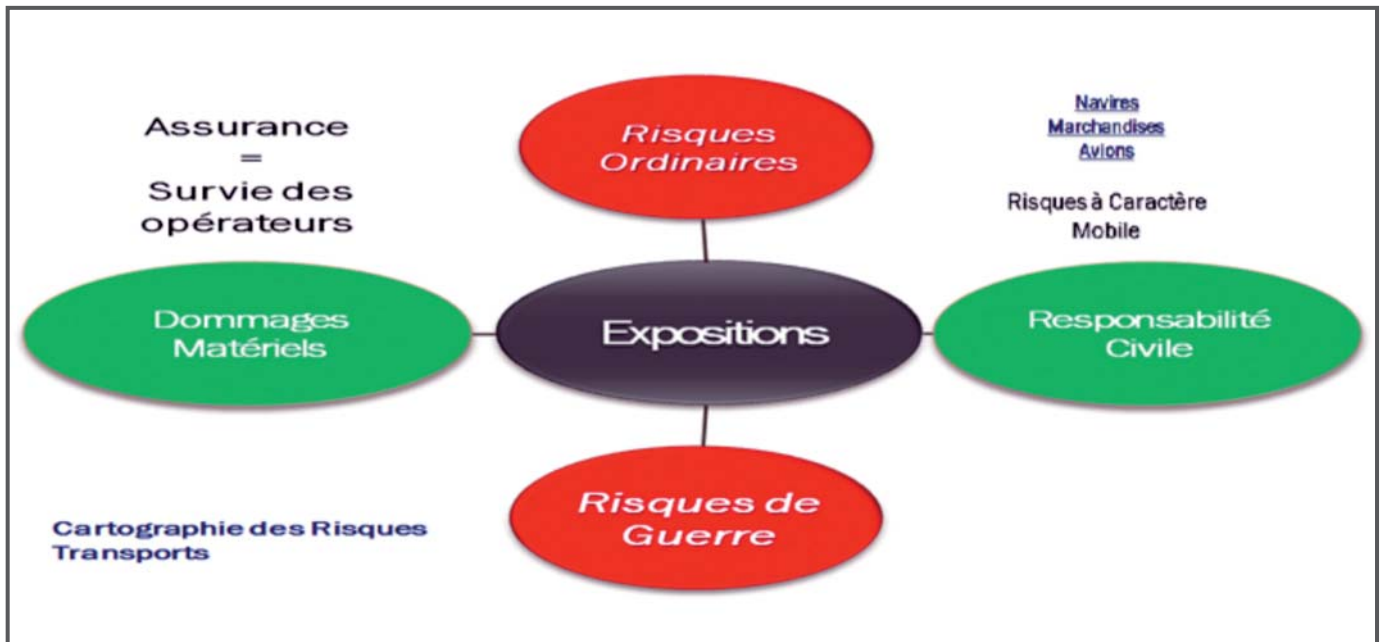


Evolution de primes dans le Monde

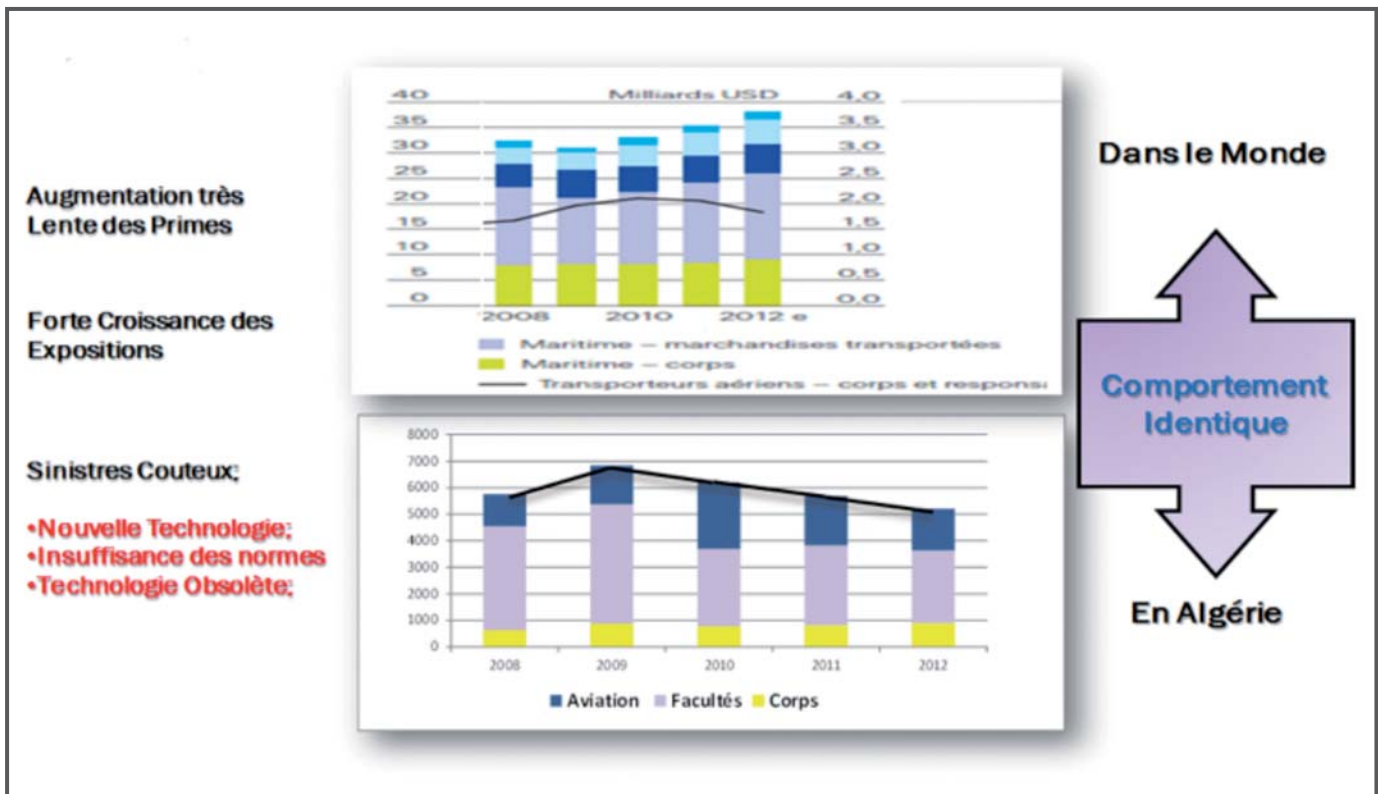


Evolution des primes en Algérie

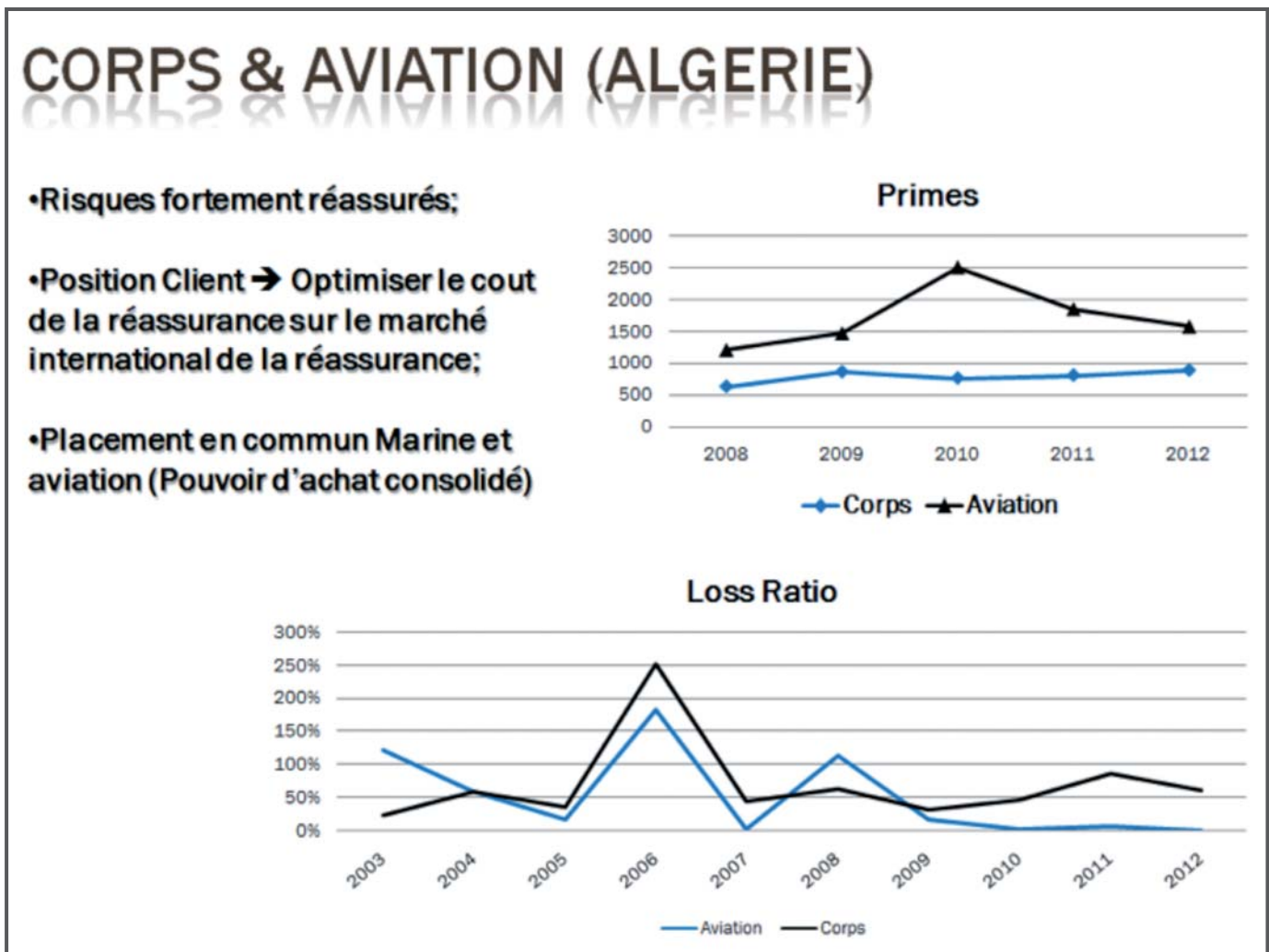
## QUELLE TYPE DE COUVERTURE ?



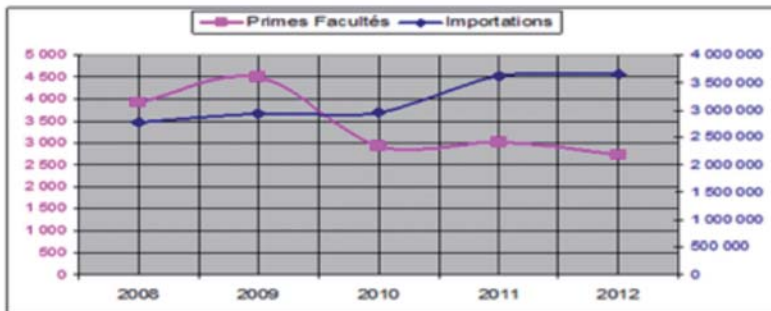
Les Assurances transports contraintes et perspectives



## Defis



## FACULTÉS (ALGERIE)



-Position: Capacité Provider & Market Maker;

-Baisse Continue des tarifs;

-Couverture des **IMPORTATIONS** en assurance  
 - (sous assurances/ Assurance change de domicile/ Polices Masters).

### LES APPETITS & CAPACITES DEMEURANT INTACT- POURQUOI

- ASS Transports → Produits d'Appel ;
- Coûts Fixes Maîtrisés (Frais de personnel) ;
- Réaction des Concurrents ;
- Soucis de diversification et économie du capital associés ;
- Wait and See.

## Mesures de Régulation

- Retour à la Rigueur tarifaire
- Rétablir l'obligation d'assurance sur les importations (cas du Brésil)
- Police Masters

En l'absence d'une catastrophe majeure que faire?

## Mesures Marchés

- Innovation produits et procédés

### INNOVATION

- Apporter une réponse aux risques émergents ;
- Concevoir de nouvelles caractéristiques de produits ;
- Perfectionner les méthodes de souscription ;
- Mettre à profit l'expertise et favoriser la polyvalence (synergie).



# GESTION DES ACCIDENTS AÉRIENS MAJEURS



Présenté par  
M<sup>me</sup> MAYLIS CASATI-OLLIER  
«CLYDE&CO»

## LES DEVOIRS DU TRANSPORT AÉRIEN

- 1- Préalablement à tout accident : Mettre en place un plan de gestion de crise
- 2- Postérieurement à l'accident : le traitement des victimes ainsi que, le cas échéant, de leurs familles
- 3- Mettre en place une coordination efficace avec les autorités impliquant une participation et un soutien des assureurs
- 4- Indemniser

## FAMILY ASSISTANCE ACT (1996)

En 1996, le « Aviation Disaster Family Assistance Act », a été adopté à la suite de plusieurs accidents aériens (Vol TWA 800) notamment après reproche aux transporteurs aériens, autorités locales et agences fédérales un manque de coordination dans la réponse aux besoins des familles de victimes et survivants.

### ICAO Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (Circulaire 285 de 2001)

Basée sur la «Family Assistance Act» américain, elle a influencé les législations de nombreux Etats qui s'en sont largement inspirés pour définir leurs propres exigences en matière d'assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles.

## AUTRES LEGISLATIONS

A l'instar du gouvernement Américain, et dans la foulée de la recommandation OACI, plusieurs Etats ont étudié des lois très similaires, voir notamment :

### Family Assistance code (Australie)

#### Des législations Impératives :

Le Brésil, la République de Corée et la Chine, ont adopté des mesures législatives sur l'assistance à apporter aux survivants et familles des victimes lors d'un accident aérien.

## Règlement UE N° 996/2010 du parlement européen et du conseil du 20 Octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile. Art. 21

-2. : Le règlement met une obligation d'établir un plan d'urgence à la charge des compagnies aériennes.

## LA RECOMMANDATION DE L'OACI (2001/2013)

### Les mesures dont les coûts pour un grand nombre sont couvertes par la police :

- Information sur l'événement
- Réponse d'urgence à l'accident
- Coordination du déplacement et du logement à un centre d'assistance aux familles, ainsi qu'assistance à ceux qui ne voyagent pas.
- Coordination des visites sur le site de l'accident, sous réserve que l'accès y soit possible
- Assistance financière pour les besoins immédiat
- Information sur la localisation et le statut des victimes et des recouvrements, identification et rapatriement des dépouilles
- Information concernant la récupération, la gestion et le retour des effets personnels
- Support social, émotionnel et psychologique
- Information sur les progrès de l'enquête et ses objectifs.

## IATA

**IATA Emergency Response Plan :** Pour guider les opérateurs aéroportuaires, les transporteurs et les constructeurs

- IATA peut fournir une assistance pour la mise en place de plan d'urgence
- Possibilité de sous-traitance à des entreprises spécialisées.

Deux Principes :

- Une seule personne doit communiquer : le responsable de la communication du transporteur, ou un spécialiste.

-Nécessité absolue de consulter les avocats et assureurs sur la communication :

- **IATA 2012** : l'Organisation recommande explicitement d'éviter de communiquer sur les causes possibles de l'accident, de désigner un responsable (quel qu'il soit), la possibilité d'une erreur,....
- Coopération et concentration avec l'assureur.

**MESURES COMPLEMENTAIRES :  
PAIEMENT D'AVANCE AUX VICTIMES  
ET A LEURS FAMILLES :**

Les compagnies Aériennes sont tenues, dans leur plan d'urgence, de prévoir et d'offrir une indemnisation aussi rapide que possible aux familles des victimes d'accidents aériens pour leur permettre de faire face aux couts liés immédiat. Cette obligation se retrouve dans la plupart des Etats, dont certains (Etats-Unis en tête) imposent aux compagnies aériennes de présenter un plan d'urgence, sous peine de ne pas recevoir de droit de trafic sur leur territoire.

**- Recommandation de l'OACI (2013), Section 1 :**

La fourniture d'une assistance aux familles inclue l'assistance financière nécessaire à la couverture des frais immédiats.

**- Convention de Montréal (1999), art. 28 :**

*«En cas d'accident d'avion entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiat. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement. ».*

**- Convention de Montréal (1999), art. 35 :**

*«1. L'Action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport. 2. Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.».*

**-Règlement (CE) N° 889/2002 du parlement européen et du conseil du 13 Mai 2002, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident :**

*«En cas de décès ou de blessure d'un passager, le transporteur aérien doit verser une avance pour couvrir les besoins économiques immédiats dans un délai de 15 jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à l'indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 16 000 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale). ».*

Les analyses des experts sont indispensables pour apprécier le plus tôt possible les responsabilités potentielles de tiers.

Le premier objectif doit être de procéder, dans la mesure du possible, à l'indemnisation amiable des victimes ou à défaut, de gérer le contentieux.

Le contentieux doit être coordonné par l'assureur au niveau international afin qu'une stratégie globale soit respectée.

**EXPERTISE AÉRONAUTIQUE  
INTRODUCTION À LA  
GESTION DE CRISE**



Présenté par  
**M<sup>r</sup> Marc BESSE**

**GÉNÉRALITÉS DES TACHES D'UN CABINET D'EXPERT:**

- Expertise
- Récupération d'épave
- Evaluation et répartition
- Traitement de l'épave
- Nettoyage de site
- Impact sur l'environnement
- Investigation
- Aspect Juridique

**PROCÉDÉS D'EXPERTISES ET ACTIVITÉS SUR SITE :**

- Inspection détaillée de l'aéronef, des moteurs et équipage, enregistrement à l'aide de croquis et d'images digitales,
- Examiner et photographier le site de l'accident,
- Rechercher les circonstances du sinistre, par exemple en communiquant avec la compagnie aérienne / l'autorité, les enquêteurs,
- Obtenir des informations concernant la navigabilité de l'aéronef, l'équipage,
- Prise en compte des dommages au tiers – (exemple auprès de l'autorité de l'aéroport),

- Prise en charge des difficultés du site en temps réel et mise en place immédiate d'actions correctives,
- Assister l'assuré et rappeler les principes de base de l'Assurance / Indemnisation dès le début des opérations.
- Evaluer de manière préliminaire les coûts, le choix du scénario de recovery sur la réparabilité, la mise au rebut, le sauvetage.
- Coordonner les besoins logistiques d'évacuation de l'épave, identifier les ressources locales, préparer des contrats de service.

## GESTION DES SINISTRES MAJEURS

### Planification des opérations.

Extraction puis, préservation de l'aéronef pour les besoins de l'enquête.

### Contraintes d'exploitations d'aéroports internationaux.

Evaluer les actions possibles et les risques associés afin de préserver au mieux la valeur de l'appareil et d'éviter d'aggraver les dommages.

Urgence Environnementale.

Extraction en vue de réparation majeure.

## RÉPARATION MAJEURE / EVALUATION

- Les réparations majeures nécessitent l'intervention d'un ou de plusieurs sous-traitants, elles nécessitent une immobilisation prolongée de l'aéronef (plusieurs mois).
- Les carences en moyens industriels des sites de sinistre peuvent nécessiter des investissements (ex: hangar mobile réparation temporaire, vols de convoyage).
- Les dommages aux moteurs ne sont souvent identifiés que lors de leur inspection en atelier.
- Prendre en compte les exigences des autorités locales

## Gestion de risque, Système de Gestion de la Sécurité des vols (SGS/SMS), Analyse des vols, Systèmes qualité.....

- Identifier la probabilité, la survenance d'événements défavorables, néfastes au bon déroulement des opérations, et potentiellement dangereux.
- Risk Management = Preventing bad things to happen!
- Mise en place d'outils d'analyse et de contrôle des risques.
- Les accidents aériens sont fortement médiatisés, la maîtrise des risques l'est bien moins.

## Faire face dès les premières heures à une perturbation extrême et soudaine des opérations :

### Effet de surprise

- Emotion
- Pression des medias
- Charge de travail
- Continuité des opérations
- Mise en place d'activités d'investigations
- Considération, impact juridique
- Image/réputation de la compagnie
- Effet sur les stocks options
- VIP / Aviation d'affaire, augmentent la couverture médiatique
- Une organisation non préparée ou sous-dimensionnée se

voit rapidement dépassée

- La survie d'une organisation dépend de la manière dont sont gérées les premières heures

## Prendre le contrôle

1. Etre apte à faire face à la situation très critique dès les premières heures suivant l'accident.
2. Disposer de personnel décisionnaire pouvant être secondé par des adjoints formés, préparés à chaque étape du plan d'urgence.
3. Etablir un programme rigoureux d'exercice (Emergency Drills) de simulation et définir des procédures sous la forme de check List.

Communiquer – En Interne et à l'extérieur.

## Les 3 Piliers du plan de réponse d'urgence

- Etablir un manuel du plan de réponse d'urgence,
- Définir un programme de formation (Initial et récurrent)
- Etablir des campagnes de test (Emergency drills) aux scénarios multiples: (Efficacité du Plan Vs Conformité)

# Intégrer l'assureur et ses experts dans l'ERP

## CONCLUSION

Les sociétés d'assurance, de courtage, les cabinets d'experts, disposent d'une grande expérience dans la gestion de risque et des plans de réponse d'urgence car ils sont exposés régulièrement à des situations de crise.

- Un opérateur, exploitant, CEO d'une compagnie aérienne ou responsable d'un département sécurité des vols ne sera sans doute jamais exposé à une situation de crise majeure au cours de sa carrière.
- L'assureur et ses experts doivent être impliqués dès les premiers instants dans le plan de réponse d'urgence.
- Des exercices de simulation «Emergency Drills» doivent être effectués régulièrement pour valider la chaîne de communication et l'efficacité du plan de réponse d'urgence.



## AM BEST NOTATION 2014

## La position de leader de la CCR renforcée

**A**.M. Best a confirmé la note de solidité financière de B+ (bonne) et la notation de l'émission de crédit de "BBB-" de la Compagnie Centrale de Réassurance (CCR) (Algérie). Les perspectives pour les deux notes restent stables.

Les notes reflètent un bon profil d'affaires domestique de CCR, forte capitalisation des risques et la performance de souscription.

La CCR a une bonne position sur le marché autant que réassureur national Algérien.

La position de leader de la CCR a été renforcée à la suite du mandat de réglementation Septembre 2010 qui a augmenté le taux de cession obligatoire à 50%.

Depuis le changement de réglementation, couplé avec l'expansion de ses activités internationales, les primes brutes de la CCR (GWP) a plus que doublé. En 2013, la CCR a enregistré un chiffre d'affaires brut de 20,3 milliards DZD (261,4 millions USD).

La CCR a enregistré un excellent résultat technique de 2,5 milliards DZD (32,2 millions USD) en 2013, se traduisant par un ratio combiné de 76%.

La société produit toujours des bénéfices techniques solides, avec un ratio combiné moyen de cinq ans de 77%. La performance opérationnelle a en outre été soutenue par un revenu de placement solide de 993,2 millions DZD (12,8 millions USD) qui a contribué à l'impôt lucratif, après-record de la CCR de 2,7 milliards DZD (34,7 millions USD) en 2013.

La capitalisation ajustée au risque de la CCR reste forte malgré l'augmentation significative de la prime nette écrite au cours des trois dernières années.

Malgré une réduction attendue de la rétention des bénéfices, avec un payout le ratio dividende devrait augmenter de 25% à environ 35%. Le mouvement à la hausse dans les notes de la CCR pourrait se produire si il ya des améliorations suffisantes dans des environnements socio-politiques et économiques de l'Algérie, ou la société démontre une diversification internationale maîtrisée et rentable.

Une Pression à la baisse dans les notes de la CCR pourrait se produire si l'expansion internationale échoue ou les conditions politiques et économiques en Algérie venaient à se détériorer.



## GAIF : création d'un comité pour aider à résoudre les litiges entre les compagnies d'assurance arabes

**L**e comité exécutif du (GAIF), a proposé la création d'un comité pour aider à résoudre les litiges entre les compagnies d'assurance arabes.

La proposition a été soulevée lors d'une récente réunion du comité exécutif GAIF qui a également suggéré que la coopération soit promu avec les associations régionales d'échanger des informations sur les nouveaux types de couverture d'assurance, a rapporté Al Mal Nouvelles.

La réunion a décidé que M. Alaa El-Zoheiry, président du GAIF et directeur général de Misr Egypt's Arab Insurance Group-concert, de présenter au Conseil GAIF un programme pour le travail qui

devrait être effectué par la Fédération. Il s'agirait notamment des plans de formation de l'assurance et de l'éducation. En particulier, la formation aurait un aspect pratique tel que l'organisation de visites à des établissements tels que les usines, les hôtels et les banques pour les stagiaires d'avoir une meilleure compréhension des exigences d'assurance de ces entités.

La formation sera assurée non seulement par des experts de l'industrie de l'assurance, à la fois locaux et étrangers, mais aussi par un personnel expérimenté dans d'autres industries. Le déménagement serait contribué au renforcement des aspects techniques de l'assurance.

M. El-Zoheiry a également suggéré l'adoption accrue de la technologie de communication entre GAIF et les assureurs arabes de manière à accroître la coopération de l'industrie, faciliter la formation et de stimuler l'échange de connaissances de diverses opérations d'assurance et les défis des marchés d'assurance arabes. Cela comprend une banque de données qui a été lancée en collaboration avec la Fédération jordanienne des assurances de servir les membres GAIF.

Le comité exécutif a également discuté de la promotion de rétention plus élevé dans le marché de l'assurance arabe et la coordination entre les courtiers arabes.



## Les principales catastrophes aériennes de 2014

**L**e 8 mars, le vol MH 370 de Malaysia Airlines disparaît mystérieusement entre Kuala Lumpur et Pékin avec 239 personnes à son bord. Selon une compagnie d'assurance, apériteur de la police aviation, le coût des pertes assurables est estimé à près de 480 millions USD. Le 17 juillet, un deuxième sinistre majeur implique Malaysia Airlines. Le Vol MH17, probablement abattu par un missile, s'écrase dans l'Est de l'Ukraine, faisant 298 morts. Les pertes assurables sont estimées entre 500 et 600 millions USD.

Six jours plus tard soit le 23 juillet, un ATR- 72-500 de la compagnie taiwa-

naise TransAsia Airways, rate son atterrissage sur une île touristique de l'archipel. Le crash coûte la vie à 48 personnes.

Le 24 juillet, le lendemain même du crash de Taiwan, les assureurs aviation se réveillent avec une nouvelle catastrophe aérienne.

Dans la nuit du 23 au 24 juillet, le vol AH 5017 d'Air Algérie reliant Ouagadougou (Burkina Faso) à Alger s'écrase au dessus du Mali avec 116 personnes à son bord.

Pour noircir encore le tableau, les assureurs aviation apprennent que 11 aéronefs ainsi que les installations de l'aérogare de Tripoli (Libye) sont dé-

truits au courant du mois de juillet par les combats qui opposent des milices rivales pour le contrôle de l'aéroport. L'ensemble des dommages, estimé à plus de 400 millions USD, serait à la charge exclusive des assureurs risques de guerre.

Selon l'agence de notation américaine AM Best, le marché aviation, qui n'a pas connu un nombre d'accidents aussi élevé depuis 2001, est capable d'absorber la sinistralité actuelle. Toutefois, il doit reconstituer ses réserves sous peine de graves difficultés futures. D'où la forte croissance attendue des primes.

## CAT NAT 2003-2013

# Dommmages assurés et nombre de victimes des catastrophes naturelles dans le monde

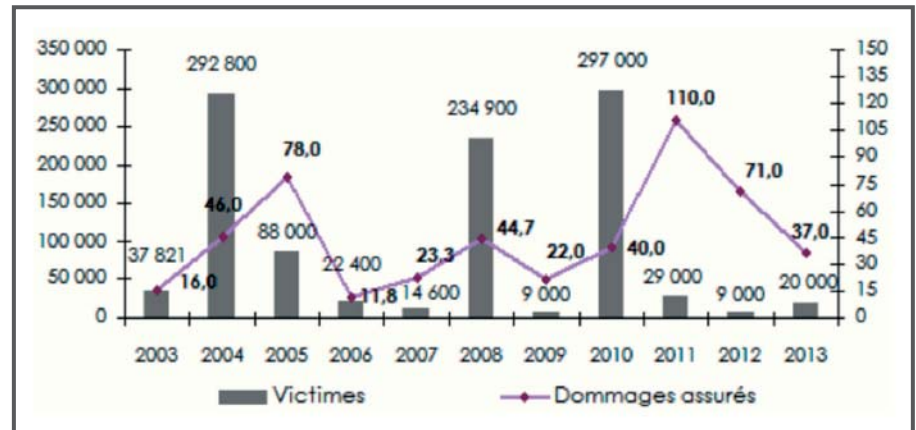
En milliards USD

### Impact sur la réassurance

Les traités de réassurance comportent généralement une clause qui définit l'événement catastrophique. Constituent un événement, au sens des réassureurs, tous les sinistres résultant d'une seule et même cause. Ces sinistres sont délimités dans le temps et dans l'espace. Exemple: sinistre survenu dans une région définie durant une période maximum de 72 heures consécutives.

L'intensité et l'accroissement des événements météorologiques peuvent s'expliquer par certains facteurs humains et naturels:

- Le réchauffement climatique dû aux émissions de gaz à effet de serre,
- La fonte des glaces,



- Le développement économique,
- La forte croissance démographique,
- La progression d'une urbanisation non maîtrisée.

Ces facteurs continuent à générer des

pertes économiques record et font peser sur les populations, les pouvoirs publics et les assureurs des charges de plus en plus lourdes.





## MENA REINSURANCE CoS RANKED BY PREMIUM WRITTEN 2013

مراتب شركات الاعادة في منطقة «مينا» وفقاً للاقساط المكتتبة خلال العام ٢٠١٣

(US\$000)

Rank	Company Name	Country	Premium 2013	Premium 2012	Assets 2013	Assets 2012	Shareholders Equity 2013	Shareholders Equity 2012	Net Profit 2013	Net Profit 2012	Capital 2013	Rating
01	TRUST RE	BAHRAIN	389,100	343,600	1,000,000	1,016,300	305,100	232,800	18,900	17,840	140,000	A- (AMBest)
02	QATAR RE	QATAR	336,580	103,225	711,675	324,630	166,180	120,940	N/A	3,310	152,500	A (S&P)
03	SCR	MOROCCO	263,260	333,970	1,745,990	1,763,000	263,620	232,180	49,910	36,760	184,035	B++ (AMBest)
04	ARIG	BAHRAIN	262,000	224,300	1,256,600	1,046,100	249,200	235,200	18,600	17,600	220,000	B++ (AMBest)
05	CCR	ALGERIA	261,450	210,990	626,110	550,490	278,740	249,865	34,015	26,030	205,920	B+(AM Best)
06	IGI	UAE	240,000	225,200	672,000	608,800	246,000	232,100	31,000	25,250	143,375	A-(AM Best)
07	CEDAR RE	BERMUDA	159,360	156,910	285,940	279,560	81,500	68,370	14,960	7,710	17,000	
08	KUWAIT RE	KUWAIT	143,200	129,100	374,140	337,800	145,335	140,200	6,470	10,185	53,040	A-(AM Best)
09	SAUDI RE	KSA	112,020	65,340	461,460	343,715	219,130	250,340	-26,575	7,720	266,670	BBB+ (S&P)
10	ARAB RE	LEBANON	86,020	72,600	259,120	235,230	96,150	104,160	4,920	7,770	75,000	B+(AM Best)
11	EMIRATES RE	KUWAIT	70,000	67,500	255,000	307,500	121,000	165,700	1,100	10,600	120,000	B++ (AMBest)
12	GULF RE <sup>(1)</sup>	UAE	56,400	56,400	301,100	301,100	216,100	216,100	400	400	400,000	A- (AMBest)
13	TUNIS RE	TUNISIA	52,150	49,700	248,850	270,700	81,190	84,800	4,660	4,000	45,550	B+(AM Best)
14	NATIONAL RE	SUDAN	23,500	22,000	33,000	32,665	3,500	3,400	1,500	1,500	1,885	
15	OMAN RE <sup>(1)</sup>	OMAN	22,100	22,100	62,620	62,620	33,710	33,710	250	250	52,000	
16	TAKAFUL RE	UAE	21,550	37,900	120,000	182,000	92,000	123,000	-	-	125,000	BBB (S&P)
17	ACR RETAKAFUL	BAHRAIN	21,535	39,700	402,425	447,170	218,620	217,580	1,040	7,705	200,000	A- (AMBest)
18	ARAB UNION RE	SYRIA	19,200	27,610	120,590	105,960	66,110	56,430	2,455	1,880	50,000	
19	IRAQ RE	IRAQ	16,200	15,000	43,230	35,000	14,625	13,000	1,000	-	12,500	
20	BEST RE (NON LIFE) <sup>(2)</sup>	MALAYSIA	-	N/A	-	N/A	-	N/A	-	N/A	-	
21	BEST RE FAMILY (LIFE) <sup>(2)</sup>	MALAYSIA	-	N/A	-	N/A	-	N/A	-	N/A	-	
<b>TOTAL (US\$ 000)</b>			<b>2,555,625</b>	<b>2,203,145</b>	<b>8,979,850</b>	<b>8,250,340</b>	<b>2,897,810</b>	<b>2,779,875</b>	<b>164,605</b>	<b>186,510</b>	<b>2,464,475</b>	
N/A=NOT AVAILABLE			<sup>(1)</sup> Results 2012 / 2011		<sup>(2)</sup> stopped Operation							

## MENA REINSURANCE CoS BY CAPITAL

(US\$000)

Rank	Company Name	Country	Capital 2013
01	GULF RE <sup>(1)</sup>	UAE	400,000
02	SAUDI RE	KSA	266,670
03	ARIG	BAHRAIN	220,000
04	CCR	ALGERIA	205,920
05	ACR RETAKAFUL	BAHRAIN	200,000
06	SCR	MOROCCO	184,035
07	QATAR RE	QATAR	152,500
08	IGI	UAE	143,375
09	TRUST RE	BAHRAIN	140,000
10	TAKAFUL RE	UAE	125,000
11	EMIRATES RE	KUWAIT	120,000
12	ARAB RE	LEBANON	75,000
13	KUWAIT RE	KUWAIT	53,040
14	OMAN RE <sup>(1)</sup>	OMAN	52,000
15	ARAB UNION RE	SYRIA	50,000
16	TUNIS RE	TUNISIA	45,550
17	CEDAR RE	BERMUDA	17,000
18	IRAQ RE	IRAQ	12,500
19	NATIONAL RE	SUDAN	1,885
20	BEST RE (NON LIFE) <sup>(2)</sup>	MALAYSIA	-
21	BEST RE FAMILY (LIFE) <sup>(2)</sup>	MALAYSIA	-
<b>TOTAL (US\$ 000)</b>			<b>2,464,475</b>

## MENA REINSURANCE CoS BY PROFIT

(US\$000)

Rank	Company Name	Country	Net Profit 2013	Net Profit 2012
01	SCR	MOROCCO	49,910	36,760
02	CCR	ALGERIA	34,015	26,030
03	IGI	UAE	31,000	25,250
04	TRUST RE	BAHRAIN	18,900	17,840
05	ARIG	BAHRAIN	18,600	17,600
06	CEDAR RE	BERMUDA	14,960	7,710
07	KUWAIT RE	KUWAIT	6,470	10,185
08	ARAB RE	LEBANON	4,920	7,770
09	TUNIS RE	TUNISIA	4,660	4,000
10	ARAB UNION RE	SYRIA	2,455	1,880
11	NATIONAL RE	SUDAN	1,500	1,500
12	EMIRATES RE	KUWAIT	1,100	10,600
13	ACR RETAKAFUL	BAHRAIN	1,040	7,705
14	IRAQ RE	IRAQ	1,000	-
15	GULF RE <sup>(1)</sup>	UAE	400	400
16	OMAN RE <sup>(1)</sup>	OMAN	250	250
17	QATAR RE	QATAR	N/A	3,310
18	SAUDI RE	KSA	-26,575	7,720
19	TAKAFUL RE	UAE	-	-
20	BEST RE (NON LIFE) <sup>(2)</sup>	MALAYSIA	-	N/A
21	BEST RE FAMILY (LIFE) <sup>(2)</sup>	MALAYSIA	-	N/A
<b>TOTAL (US\$ 000)</b>			<b>164,605</b>	<b>186,510</b>



الشركة المركزية لإعادة التأمين  
COMPAGNIE CENTRALE de REASSURANCE



TOGETHER LET'S MAKE THE DIFFERENCE

[www.ccr.dz](http://www.ccr.dz)  
email: [contact@ccr.dz](mailto: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](mailto:contact@ccr.dz) - Site web: [ccrdz.com](http://ccrdz.com)