الشركة المركزية لإعادة التأمين
COMPAGNIE CENTRALE DE RÉASSURANCE

ALGEREASS 2025

1er semestre 2025

www.ccr.dz

Compagnie Centrale de Réassurance

الشركة المركزية لإعادة التأمين
COMPAGNIE CENTRALE DE RÉASSURANCE

Editorial

Pour cette première édition de l'année 2025, la CCR met en lumière des thématiques d'actualité qui suscitent un vif intérêt au sein des milieux de l'assurance et de la réassurance. Cette édition se concentre plus particulièrement sur la branche transport, en proposant une analyse approfondie de deux grandes problématiques qui en façonnent aujourd'hui les enjeux.

1**. Nucléaire et aviation : la course contre la montre des assureurs**
Ce dossier explore l'impact des tensions géopolitiques sur le marché de l'assurance aviation, notamment à travers l'évolution des clauses nucléaires. Il propose une réflexion éclairée tant pour le marché local qu'international, retraçant les origines historiques - de la Guerre Froide aux leçons du 11 septembre - et mettant en lumière la clause IUA 07-001, présentée comme une véritable bouée de sauvetage assurantielle. Il s'agit également d'analyser la résurgence du risque nucléaire tactique et les limites des clauses actuelles.

2**. Le sauvetage maritime face aux défis contemporains : du contrat LOF à la clause SCOPIC**
Ce second dossier s'intéresse à l'évolution du sauvetage maritime, en commençant par le Lloyd's Open Form (LOF), un outil contractuel largement utilisé. Il questionne son efficacité face aux nouveaux défis environnementaux, et présente la clause SCOPIC comme un mécanisme de compensation plus équitable. L'analyse s'élargit aux tendances récentes du secteur, notamment le regain d'activité autour de l'enlèvement des épaves, tout en portant un regard particulier sur le cas algérien et la nécessité de moderniser son cadre juridique.

À travers ces deux dossiers, cette édition vise à fournir des clés de lecture pour mieux appréhender les dynamiques complexes du marché de l'assurance et de la réassurance. Nous espérons que cette lecture saura nourrir vos réflexions et enrichir votre expertise.
Retrouvez l'ensemble de nos publications sur notre site : **www.ccr.dz**

الشركة المركزية لإعادة التأمين
COMPAGNIE CENTRALE DE RÉASSURANCE

Nucléaire et Aviation La Course Contre la Montre des Assureurs

الشركة المركزية لإعادة التأمين
COMPAGNIE CENTRALE DE RÉASSURANCE

Nucléaire et Aviation
La Course Contre la Montre des Assureurs

Que se passerait-il si demain, une arme nucléaire tactique explosait quelque part dans le monde ? Nos avions continueraient-ils à voler ? Et pendant combien de temps ?

Une explosion nucléaire tactique, même localisée, aurait des conséquences immédiates et profondes sur de nombreux aspects de notre société, y compris sur les transports aériens. Si un tel événement survenait demain, les retombées radioactives, les perturbations électromagnétiques (IEM) et le chaos géopolitique pourraient paralyser partiellement ou totalement le trafic aérien. Mais pendant combien de temps les avions pourraient-ils continuer à voler ? Les compagnies aériennes seraient-elles en mesure d'assurer la sécurité des passagers et des équipages face à une contamination potentielle ? Et quelles seraient les mesures d'urgence mises en place par les gouvernements et les organismes de régulation ?

Impact des tensions géopolitiques et évolution des clauses nucléaires en assurance aviation : Une réflexion approfondie pour le marché local et international

Les fantômes de la Guerre Froide (1960-1990)

Tout commence avec la crise des missiles de Cuba (1962). Pour la première fois, les assureurs réalisent que le transport aérien pourrait être victime collatérale d'un conflit nucléaire.

- 1963 : Introduction des premières clauses d'exclusion automatique en cas d'explosion atomique
- 1983 : L'affaire du vol KAL 007 (abattu par l'URSS) précise les règles en zone de conflit
- 1986 : Après Tchernobyl, ajout d'exclusions pour les retombées radioactives

"À l'époque, on imaginait une apocalypse ou rien. Pas de demi-mesure",

Explique Mr Bachir TARIL Directeur des Risques Transports " Marine & Aviation Reinsurance Manager " à la Compagnie Centrale de Réassurance lors du séminaire Aviation du 13 avril 2025 au siège de la CCR.

Le tournant du 11-Septembre (2001-2020)

Les attentats de 2001 font évoluer les polices... mais uniquement sur les risques liés au terrorisme.

- 2002 : Création de TRIA (Terrorism Risk Insurance Act) aux États-Unis
- 2005 : Premières simulations de crise nucléaire à Londres
- 2014 : La crise ukrainienne relance timidement les discussions

Depuis quelques années, le monde assiste à un retour inattendu de scénarios que beaucoup pensaient relégués aux livres d'histoire ou aux pages poussiéreuses des traités militaires de la Guerre Froide. Parmi ces scénarios, le risque nucléaire – qu'il soit civil, militaire ou terroriste – réapparaît au centre des préoccupations stratégiques, économiques et assurantielles. Dans l'univers spécifique du transport aérien, cette menace revêt une acuité particulière : la mobilité permanente des aéronefs, la concentration de passagers, la dépendance aux infrastructures aéroportuaires et la nécessité d'une navigation sans interruption confrontent les assureurs et réassureurs à un dilemme technique majeur.
Au cœur de cette problématique, les clauses nucléaires – ces articles contractuels qui déterminent si, comment et jusqu'à quel point un sinistre lié au nucléaire est pris en charge – apparaissent à nouveau comme un sujet brûlant, tant sur les marchés internationaux qu'au sein des compagnies d'assurance et de réassurance locales.

Les récents développements au Moyen-Orient, en particulier la rivalité persistante entre L'état sioniste et l'Iran, illustrent cette tension : attaques ciblées, sabotage d'infrastructures sensibles, menaces de frappes de représailles, sont autant de facteurs susceptibles de déclencher une crise nucléaire régionale, que ce soit par accident, escalade ou acte prémédité.
Dans ce contexte, comprendre l'historique, le fonctionnement, les limites et les perspectives d'adaptation des clauses nucléaires devient impératif. Cet article propose donc une immersion dans leur genèse, leur évolution, leur application concrète, et surtout, leur pertinence face aux défis actuels et futurs.

Historique : des origines de la Guerre Froide aux enseignements du 11 septembre

Pour saisir le rationnel derrière l'introduction des clauses nucléaires, il faut remonter aux prémices de l'assurance aviation moderne, dans l'immédiat après-guerre. La Seconde Guerre mondiale avait laissé derrière elle non seulement des villes rasées et une population traumatisée, mais aussi une nouvelle ère où l'arme nucléaire s'imposait comme facteur de dissuasion et, par ricochet, de risque de destruction totale.

Les premières polices d'assurance aviation intégraient déjà, de façon implicite ou explicite, l'idée qu'aucun assureur ne saurait supporter seul un sinistre découlant d'un conflit nucléaire. À l'époque, on imaginait une apocalypse ou rien. Pas de demi-mesure. Soit la guerre totale avec annihilation, soit la paix. Cette dichotomie fut renforcée par la doctrine de la destruction mutuelle assurée (MAD) qui excluait toute gradation raisonnable du risque.
Dans les années 60 à 80, cette approche s'affina à la faveur d'accidents civils et d'incidents militaires évités de justesse. L'accident de Tchernobyl, en 1986, bouleversa à nouveau les paradigmes : il démontra qu'une catastrophe nucléaire pouvait survenir en dehors de tout cadre militaire, par simple défaillance technique ou erreur humaine, et engendrer des dommages étendus, différés et parfois inquantifiables.

Après le 11 septembre 2001, le spectre du terrorisme nucléaire s'invita de façon plus concrète. Les assureurs aviation, déjà ébranlés par la matérialisation soudaine du risque terroriste à grande échelle, réalisèrent qu'une attaque utilisant des « bombes sales » ou des détournements d'avions pour frapper des centrales nucléaires relevait désormais du domaine du possible. Dès lors, les exclusions nucléaires furent affinées, souvent intégrées à des extensions NBCR (Nuclear, Biological, Chemical, Radiological),

الشركة المركزية لإعادة التأمين
COMPAGNIE CENTRALE DE RÉASSURANCE

Le cas d'école ukrainien

En 2023, des simulations montrent qu'une frappe sur Kiev entraînerait :

Impact	Conséquence
Heure H	Annulation immédiate des couvertures pour 60% des compagnies
H+24	Paralysie des aéroports européens
H+72	Effondrement boursier des compagnies non couverte

Un scénario qui a motivé la création de la clause **IUA 07-001** en 2024.

Résurgence du risque nucléaire tactique et limites des clauses existantes

Le contexte géopolitique de la décennie actuelle réhabilite une inquiétude que d'aucuns jugeaient obsolète : l'emploi ciblé d'armes nucléaires dites « tactiques ». Contrairement aux bombes stratégiques conçues pour anéantir des villes entières, les armes tactiques visent des objectifs militaires spécifiques et sont potentiellement employables sur des théâtres de guerre régionaux.

La Russie, dans sa rhétorique militaire vis-à-vis de l'Ukraine et de l'OTAN, évoque explicitement cette option.

Pour les acteurs de l'assurance aviation, cela signifie que l'espace aérien peut être fermé sans préavis, qu'un aéroport majeur peut devenir inopérant du fait d'une menace nucléaire et que les compagnies doivent prévoir des scénarios de déroutement massif, de rapatriement et de compensation de passagers, tout en gérant l'incertitude contractuelle : quelle portion du risque est assumée ? Quelle portion est exclue ?

La clause IUA 07-001 : une bouée de sauvetage assurantielle

Techniquement, la clause IUA 07-001 ne prétend pas transformer un risque apocalyptique en sinistre gérable. Elle propose un compromis : accepter qu'un événement nucléaire tactique peut ne pas rayer de la carte l'économie mondiale, mais qu'il va la désorganiser profondément pendant plusieurs jours ou semaines. La clause répond donc à une question simple mais essentiel : que fait-on des avions déjà en vol lorsque l'impensable se produit ?

Elle prévoit d'abord que tous les appareils déjà en opération au moment de l'explosion restent couverts jusqu'à leur atterrissage sécurisé, même si le risque nucléaire est formellement exclu par la police standard. Cette garantie temporaire écarte la perspective d'un abandon en vol dû à la perte immédiate de couverture. Ensuite, elle introduit une période de grâce, de quarante-huit heures à sept jours, pendant laquelle la couverture peut être maintenue, le temps pour les compagnies aériennes et les assureurs de renégocier de nouvelles conditions et, le cas échéant, de suspendre ou redéployer le réseau de lignes.

Un troisième élément clé est la limitation géographique : la clause peut restreindre cette réinstauration aux zones directement touchées ou à risque immédiat, afin de ne pas exposer indéfiniment l'ensemble de la flotte mondiale. Sur le papier, cette architecture paraît équilibrée : elle ménage un minimum de continuité opérationnelle, limite l'effet domino sur le réseau aérien et permet aux assureurs de quantifier leur engagement.

Exemple pratique : hub majeur touché

Imaginons un incident nucléaire tactique ou une attaque de type « bombe sale » survenant à l'aéroport de Doha, principal hub pour le trafic intercontinental entre l'Asie et l'Europe. La clause IUA 07-001 permettrait de couvrir les vols en approche ou déjà partis, mais interdirait tout nouveau vol dès la déclaration de l'incident. Des milliers de passagers seraient bloqués ; les compagnies devraient affréter des avions à vide pour rapatrier les équipages ou dépendre de corridors aériens alternatifs engendrant des coûts astronomiques.

Pour la réassurance, cette clause constitue un verrou critique : la portion de risque nucléaire est quasi systématiquement exclue des traités proportionnels ou en excédent de sinistre. Seul le marché facultatif accepte parfois de la couvrir, souvent sous de strictes sous-limites et des primes élevées. La gestion des agrégats — c'est-à-dire la somme des sinistres potentiels simultanés — reste un casse-tête car une explosion nucléaire pouvant affecter plusieurs flottes sur l'ensemble d'une région.

Les experts pointent régulièrement la lenteur de la reconnaissance officielle d'un incident nucléaire, créant une zone grise entre le moment réel de l'explosion et le moment où la clause s'applique. Les améliorations envisageables pour le marché local incluent la création de clauses adaptées aux contextes régionaux, la clarification des délais et l'intégration de déclencheurs automatiques basés sur des alertes satellitaires ou des confirmations indépendantes.

Une mécanique qui repose sur la maîtrise du risque accumulé

Du point de vue du réassureur, la clause IUA 07-001 pose un défi majeur : la gestion de l'accumulation nucléaire. Dans un scénario où plusieurs foyers de tension s'embraseraient simultanément — par exemple, un incident en Iran, suivi d'une escalade en mer Noire — le cumul des engagements pourrait rapidement dépasser les agrégats prévus. Le rôle du réassureur devient alors déterminant : ajuster les rétrocessions, recalculer la capacité financière maximale que l'assureur ou le réassureur alloue pour couvrir ce risque et gérer les flux de sinistres pour éviter une défaillance systémique.

Une étape vers une normalisation mondiale

La clause IUA 07-001 est loin d'être parfaite, mais elle représente un pas majeur vers une prise en compte opérationnelle du risque nucléaire tactique. Elle ouvre un espace de négociation là où, autrefois, seul le silence contractuel régnait. Pour le marché de la réassurance, elle rappelle la nécessité de renforcer la résilience des schémas de rétrocession et d'adopter une approche dynamique du risque extrême. Et pour la Compagnie Centrale de Réassurance, le Séminaire Aviation d'avril 2025 aura permis de poser les bases d'une réflexion collective : anticiper l'impensable pour préserver, autant que possible, la continuité d'un secteur vital pour l'économie nationale.

Conclusion

En définitive, la question des clauses nucléaires en assurance aviation ne peut plus être reléguée au rang de simple détail contractuel hérité de la Guerre Froide. Elle cristallise aujourd'hui un triple enjeu : protéger l'équilibre financier des assureurs et réassureurs face à des scénarios extrêmes, préserver la continuité opérationnelle d'un transport aérien devenu vital pour l'économie mondiale, et affirmer la capacité du marché local à dialoguer d'égal à égal avec ses partenaires internationaux sur un risque hautement sensible.

Ce chantier, à la croisée du droit, de la technique et de la géopolitique, impose aux acteurs du secteur une vigilance sans faille et un engagement constant pour anticiper l'imprévisible. Il en va de leur crédibilité, mais surtout de la confiance des passagers, des compagnies et des États envers un écosystème aérien qui, par nature, transcende les frontières.

Dans ce contexte, la lucidité, la transparence et la coopération resteront les meilleurs alliés pour garantir qu'aucune crise, fût-elle nucléaire ou radiologique, ne vienne jamais compromettre durablement la sécurité et la fluidité du ciel mondial. L'adaptabilité sera toujours le plus solide bouclier face aux risques de demain.

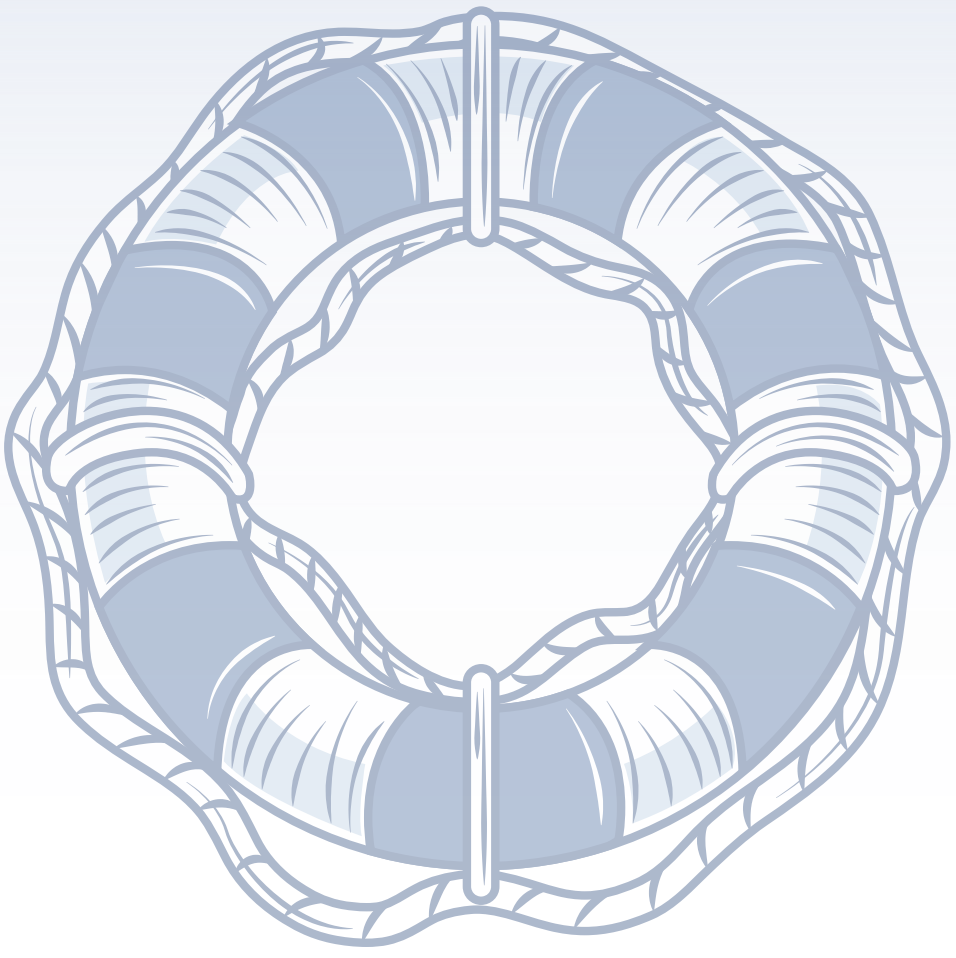
Meriem BABOU

Head of Marine Hull & Liabilities Division

الشركة المركزية لإعادة التأمين
COMPAGNIE CENTRALE DE RÉASSURANCE

Le sauvetage maritime à l'épreuve des enjeux contemporains : du contrat LOF à la clause SCOPIC

Le sauvetage maritime est une opération par laquelle une tierce partie, le sauveteur intervient pour venir en aide à un navire, sa cargaison ou ses passagers en situation de danger. Cette assistance est régie historiquement par un principe fondamental : le « no cure, no pay », autrement dit « pas de résultat, pas de rémunération ». Ce système a permis pendant des siècles de fixer un cadre simple : si le sauveteur réussit à sauver le navire ou sa cargaison, il est récompensé, souvent proportionnellement à la valeur des biens sauvés. En revanche, si l'opération échoue, aucune rémunération n'est due, peu importe les efforts, le temps ou les moyens engagés. Cette logique incitative a contribué à l'efficacité du système et a encouragé de nombreux professionnels à s'équiper pour intervenir rapidement sur des incidents en mer. Toutefois, elle montre ses limites dès lors que l'objectif n'est plus seulement de sauver des biens matériels, mais aussi de protéger l'environnement marin.



1-Le Lloyd's Open Form (LOF) : un outil contractuel pratique et répandu

Dans la pratique moderne du sauvetage, l'un des instruments les plus utilisés est le Lloyd's Open Form (LOF). Il s'agit d'un contrat-type anglo-saxon, standardisé, élaboré sous l'égide du Lloyd's de Londres, qui permet d'encadrer rapidement une opération de sauvetage. Le LOF présente deux avantages majeurs : Dans la pratique moderne du sauvetage, l'un des instruments les plus utilisés est le Lloyd's Open Form (LOF). Il s'agit d'un contrat-type anglo-saxon, standardisé, élaboré sous l'égide du Lloyd's de Londres,

qui permet d'encadrer rapidement une opération de sauvetage. Le LOF présente deux avantages majeurs :

a.Il peut être signé sans négociation préalable sur le prix, ce qui permet une réponse rapide face à une situation urgente en mer.

b.Cette indemnité tient compte de la valeur des biens sauvés, des risques encourus, des moyens mobilisés et du succès de l'opération. Mais encore une fois, la logique reste celle du « no cure, no pay », c'est-à-dire que le sauveteur n'est rémunéré que s'il obtient un résultat positif. Ce contrat favorise la rapidité de l'intervention, en évitant les négociations préalables trop longues. Il permet ensuite de soumettre le litige, s'il existe, à l'arbitrage de Lloyd's à Londres.

2-L'insuffisance du système face aux enjeux environnementaux

Or, les accidents maritimes modernes posent souvent un risque majeur pour l'environnement, notamment en cas de pollution par hydrocarbures. Dans certains cas, les sauveteurs mobilisent des moyens considérables pour éviter une marée noire ou contenir un incendie à bord, sans parvenir pour autant à sauver le navire ou sa cargaison. Selon la logique du « no cure, no pay », ces efforts restent non rémunérés, ce qui soulève un problème d'équité, mais aussi de politique publique: comment encourager les sauveteurs à intervenir pour protéger l'environnement si la loi ne leur garantit aucun soutien financier en cas d'échec matériel ? C'est dans ce contexte qu'est apparue la nécessité d'un filet de sécurité financier, indépendant de la réussite matérielle de l'opération. La solution ne pouvait venir uniquement des assurances « corps » et « facultés », mais devait impliquer aussi les assurances de responsabilité civile maritime, en particulier les Clubs de Protection and Indemnité (PI), qui garantissent les dommages environnementaux.

3-La clause SCOPIC : un mécanisme de compensation équitable

La clause SCOPIC (Special Compensation PI Clause) a été introduite en 1999 à la suite d'un consensus entre les sauveteurs, les assureurs et les PI Clubs. Elle peut être activée lorsqu'un contrat LOF est utilisé. La SCOPIC modifie partiellement le régime du LOF en permettant au sauvetreur, s'il le souhaite, de renoncer à la rémunération traditionnelle au titre de l'Article 13 et de bénéficier à la place d'une compensation calculée sur la base de tarifs fixes préétablis, pour chaque type de moyens et de personnel mobilisé. Les principaux avantages de la clause SCOPIC sont les suivants :

- Elle permet une rémunération même en cas d'échec matériel, dès lors qu'une menace environnementale est avérée.
- Elle clarifie les règles de calcul, avec une grille tarifaire publique, réduisant le risque de litiges.
- Elle sécurise les paiements au profit du sauveteur, car la clause impose à l'armateur la constitution d'une garantie financière spéciale, en général émise par un PI Club.

Ce dispositif permet ainsi d'encourager les salvors à intervenir rapidement, même lorsque les perspectives de sauvetage de la cargaison ou du navire sont faibles, mais où la protection de l'environnement justifie leur mobilisation.

4-Tendances récentes du secteur du sauvetage maritime : un regain d'activité axé sur l'enlèvement des épaves

Selon les statistiques sectorielles publiées par l'Union internationale de sauvetage (ISU), les membres de cette organisation ont enregistré une nette progression de leurs revenus en 2023, atteignant 398 millions de dollars, contre 241 millions en 2022. Cette hausse résulte principalement de la reprise marquée des opérations d'enlèvement d'épaves, un domaine longtemps resté en retrait durant les années précédentes. Fait marquant, l'activité liée au Lloyd's Open Form (LOF)- instrument historique des opérations de sauvetage en mer - a atteint un niveau historiquement bas. En 2023, seuls 16 cas de LOF ont été signalés par les membres de l'ISU, générant 29 millions de dollars, soit le chiffre le plus faible en plus de 30 ans. Ces affaires ne représentent plus que 15. Dans le même temps, les revenus associés au mécanisme SCOPIC- destiné à assurer une compensation des efforts déployés pour protéger l'environnement - ont connu un recul, passantde 21 millions USD à 9 millions en 2023. Ce déclin témoigne à la fois de la raréfaction des cas LOF (car SCOPIC ne s'applique que dans ce cadre) et d'un recentrage des activités sur d'autres segments du sauvetage maritime. Toutefois, le président de l'ISU, John Witte, relativise ces données en soulignant une reprise modeste mais encourageante, notamment grâce à la forte hausse des revenus issus de l'enlèvement des épaves, passés de 55 millions USD en 2022 à 193 millions USD en 2023. Ce regain a permis de rééquilibrer la répartition des revenus de l'industrie, retrouvant un ratio proche de 50 :50 entre les interventions d'urgence et les opérations d'enlèvement d'épaves, considéré comme un équilibre structurel sain pour le secteur. Ces chiffres illustrent non seulement les mutations en cours dans le domaine du sauvetage maritime, mais également les ajustements économiques opérés par les assureurs, les PI Clubs et les sauveteurs eux-mêmes. Face à la complexité croissante des sinistres et aux défis environnementaux, le modèle classique du sauvetage rémunéré exclusivement selon le principe du "no cure, no pay" laisse progressivement place à des mécanismes plus structurés et transparents, notamment via SCOPIC, et à des contrats ciblés comme ceux portant sur l'enlèvement d'épaves.

5-Le cas algérien : vers une modernisation du cadre juridique

Le sauvetage maritime en Algérie repose sur un cadre juridique encadré par le Code de la marine marchande algérien (ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976, modifiée et complétée), qui s'inspire largement des conventions internationales, notamment de la Convention de Bruxelles de 1910 sur l'assistance et le sauvetage en mer, et dans une moindre mesure de la Convention de Londres de 1989. En droit algérien, les opérations de sauvetage sont définies comme toute assistance apportée à un navire, à sa cargaison ou aux personnes en péril en mer. Le principe fondamental qui gouverne ces opérations est également celui du "no cure, no pay" : l'assistance ne donne lieu à rémunération que si elle a permis un résultat utile. L'article 212 du Code de la marine marchande prévoit ainsi que : « Tout acte de sauvetage accompli pour éviter la perte d'un navire ou d'une cargaison en danger donne droit à une rémunération équitable, même si l'intervention a été partiellement infructueuse. » L'État algérien, à travers la marine nationale et les unités de recherche et de sauvetage en mer (SAR)relevant de la Garde-côtes, joue un rôle central dans les opérations d'assistance et de sauvetage, notamment pour les missions humanitaires (ex. sauvetage de migrants), ou en cas de sinistre majeur survenant dans les eaux territoriales. Cependant, l'application des mécanismes comme la LOF ou à la clause SCOPIC n'est pas encore généralisée dans les contrats locaux, qui reposent souvent sur des accords ad hoc ou sur des pratiques traditionnelles. Il y aurait un intérêt pour les acteurs algériens du secteur maritime à s'approprier davantage ces outils internationaux modernes, afin de mieux anticiper les risques environnementaux et de sécuriser juridiquement et financièrement les opérations de sauvetage sur nos côtes.

Conclusion

Le sauvetage maritime reste une opération essentielle à la sécurité du commerce international. Le développement du contrat LOF et de la clause SCOPIC illustre l'adaptation du droit aux nouvelles réalités, notamment environnementales. Si les assureurs et réassureurs financent en grande partie ces opérations, leur intérêt est également de limiter les coûts et d'encourager des interventions efficaces. En Algérie comme ailleurs, le cadre juridique évolue vers une meilleure reconnaissance de ces enjeux, à la croisée du droit maritime, de l'assurance et de la protection de l'environnement.

LAMINE ABDELHADI

Head Of Marine Division