



Participation de Tunis Re à
Baden-Baden Reinsurance
Meeting
23 - 26 Octobre 2022



EDITORIAL

Rareté de la capacité de réassurance disponible dans un contexte d'inflation galopante et de multiplication des sinistres climatiques.

Les rendez-vous de Monte Carlo et de Baden Baden ont été, comme d'habitude, l'occasion de discuter les tendances du renouvellement pour l'année 2023 et des solutions nécessaires pour faire face à une forte demande en capacités. Plusieurs facteurs conjoncturels impacteraient les renouvellements de la plupart des branches d'assurance. Il s'agit bien évidemment de la guerre en Ukraine, mais également des autres tensions géopolitiques, et de leurs multiples conséquences, dont la vague d'inflation en cours.

Ces facteurs conjoncturels sont renforcés par des risques liés au changement climatique, la sécurité alimentaire et par la hausse du coût de l'énergie. Tous ces éléments nous conduisent à des nouvelles baisses de capacités et à des hausses aussi bien en tarifs qu'en franchises.

Une inflation galopante

Le grand débat a été lancé autour du phénomène de l'inflation. En effet, d'après les experts économiques, c'est l'inflation qui pourrait avoir l'impact le plus ressenti sur les conditions de renouvellement cette année, vu que le niveau atteint est considéré le plus haut depuis 30 ans. L'impact direct qui n'est pas encore évalué par les réassureurs sera directement répercuté sur le coût des sinistres.

Les troubles géopolitiques

Une forte préoccupation a été aussi ressentie quant à l'évolution de la guerre russo-ukrainienne et ses répercussions sur les échanges d'affaires sur cette zone en termes de couverture de risque et même en termes de conformité, notamment sur les intérêts russes et biélorusses dans l'actionnariat et les relations commerciales des assurés.

Les événements Cat Nat de plus en plus fréquents

D'un autre côté, on constate une augmentation significative de la demande en couverture Cat Nat, expliquée par la fréquence croissante des événements climatiques dans le monde entier, notamment les inondations survenues en Europe en 2021 ayant coûté plus de 33 milliards d'euros, les ouragans en Amérique («lan» estimé à près de 40 milliards US\$). Tous ces facteurs laissent augurer un marché plus dur au 1^{er} janvier prochain annonçant un renouvellement assorti d'une hausse importante des tarifs.

Lamia Ben Mahmoud

Siège Social - Tunis

12, Avenue du Japon Montplaisir - B.P 29 - 1073 Tunis

Tél. : (216) 71 904 911- Fax: (216) 71 904 930

E-mail : tunisre@tunisre.com.tn

www.tunisre.com.tn

f : www.facebook.com/Tunis-Re-178608322175326/

in : www.linkedin.com/company/tunis-re/



Qu'est-ce que l'assurance maritime P&I et quel est son lien avec l'assurance corps et machine (H&M) ?



Par Samir Halila

L'assurance maritime est originaire des anciens Grecs et Romains. Mais ce n'est qu'au début du 18e siècle que les clubs ont commencé à apparaître en Angleterre, en proposant une assurance corps à un prix raisonnable. Au début du XIXe siècle, le nombre de ces clubs a considérablement augmenté et ils sont devenus très abordables. Au fur et à mesure que l'industrie se développait, de plus en plus de réclamations ont commencé à émaner de tiers, en particulier des équipages de navires. Des lois ont été adoptées pour permettre aux gens de mer et aux personnes à leur charge de déposer plus facilement des réclamations contre les armateurs.

Le problème est devenu encore plus aggravé par l'augmentation rapide du flux de passagers d'émigrants inondant l'Amérique et l'Australie.

Dans ce monde en pleine évolution et effervescence, les armateurs ont été confrontés à des réclamations de tiers en cas de collision de navires. L'une des décisions de justice de 1836 stipule qu'en cas de collision, l'assureur de la coque n'était plus responsable du remboursement des dommages dus à la responsabilité du propriétaire du navire.

Les assureurs H&M (Hull and Machinery) ont tenté d'agir rapidement pour résoudre ce problème, mais ils n'ont pu fournir une couverture que pour les 3/4 de ces responsabilités et dépenses, laissant la responsabilité totalement à découvert en ce qui concerne la perte de vie, les dommages corporels et les dommages aux objets fixes et flottants. Cette couverture était limitée à la valeur du navire assuré en raison de la loi de 1745 (The Marine Insurance Act of 1745) qui interdisait aux propriétaires de navires d'assurer des sommes supérieures à la valeur du navire. Ainsi, les armateurs restaient responsables des sommes dues ainsi que de toutes celles dépassant la valeur du navire.

Lassés de telles pertes, les armateurs s'organisèrent en soi-disant Protection Clubs «P» pour répondre aux obligations qui leur incombaient en vertu de la loi britannique de 1854 sur la marine marchande (The British Merchant Shipping Act 1854). Le premier club responsable de ces obligations fut la Britannia Steam Ship Insurance Association, créée en 1855. Depuis un certain temps, parallèlement aux clubs de protection, il existe des clubs d'indemnisation distincts proposant une assurance contre les risques liés au fret.

Avant 1870, les armateurs pouvaient utiliser des exceptions dans leurs connaissements de cargaison pour éviter toute responsabilité pour les réclamations liées à la cargaison. Il y a eu un incident où cela sortait de l'ordinaire et le propriétaire du navire a été tenu responsable, mais les règles du Club ne couvraient pas une réclamation de cargaison. La valeur sans cesse croissante

Ce sont les changements apportés à la loi au XIXe siècle qui ont donné naissance aux clubs P&I.

des cargaisons et la volonté, dans leur intérêt, d'essayer de récupérer les pertes ont contraint les armateurs à reconsidérer une éventuelle indemnisation dans de tels cas.

Afin de couvrir les risques liés à la cargaison, appelés risques d'indemnisation «I», des clubs d'indemnisation ont été créés, et les clubs de protection déjà existants ont modifié leurs règles sur les risques d'indemnisation. Et en 1874, il a été décidé d'unir ces clubs sous la forme dans laquelle ils existent à notre époque «P&I».

Ce sont les changements apportés à la loi au XIXe siècle qui ont donné naissance aux clubs P&I et la croissance et le développement ultérieurs des clubs ont été largement façonnés par l'évolution de la loi. Alors que les responsabilités auxquelles sont exposés les armateurs ont continué d'augmenter en portée et en taille, les clubs P&I se sont développés et développés pour protéger et indemniser leurs membres.

Les Clubs P&I sont des associations conjointes non gouvernementales, à but non lucratif, de fournisseurs d'assurance contre les risques maritimes à leurs membres, composées d'armateurs, d'exploitants, d'affréteurs et de gens de mer travaillant dans des sociétés membres de l'association.

P&I (Protection and Indemnity Insurance) est une police d'assurance souscrite par les armateurs pour protéger et résoudre les problèmes de responsabilité et les réclamations faites par des tiers, l'équipage et les passagers en cas d'accidents, de collisions, de pollution de l'environnement, de perte d'un navire ou d'une cargaison, dommages matériels et moraux, troubles de santé, lésions corporelles et blessures, décès.

IG (Groupe International) des Clubs P&I



P&I (Protection and Indemnity Insurance) est une police d'assurance souscrite par les armateurs pour protéger et résoudre les problèmes de responsabilité et les réclamations faites par des tiers.

Aujourd'hui, il existe un groupe qui est une association non constituée en société de 13 grands clubs et leurs associations affiliées et réassureurs. Le groupe est présidé par un représentant de l'un des membres en exercice, élu par rotation triennale. L'administration et la représentation du groupe sont coordonnées par un secrétariat basé à Londres et dirigé par un secrétaire et un directeur exécutif.

Le travail quotidien du groupe est effectué par le biais d'un grand nombre de sous-comités et de groupes de travail qui traitent d'un large éventail de questions juridiques, réglementaires et d'assurance qui ont un impact direct sur les armateurs, les exploitants et les affréteurs.

- | | |
|--|--|
| <p>01  The American Club
Il a été créé à New York en 1917, c'est le seul Mutual P&I Club domicilié aux États-Unis Amériques entières avec une notation « BBB- » par Standard & Poors</p> | <p>08  The Shipowners' Club
Le Shipowners' Club a une connaissance approfondie des risques et des responsabilités qui peuvent en découler et fournit une couverture de P&I. Avec une position financière solide et une notation « A » par Standard & Poors.</p> |
| <p>02  Le Gard
Elle a été fondée en 1907 en Norvège. Et avec une notation « A+ » par Standard & Poors.</p> | <p>09  The Standard Club
Un assureur spécialisé dans les domaines maritime et énergétique avec une position financière solide et une notation « A » par Standard & Poors</p> |
| <p>03  Le Skuld
Il a été créé à Oslo en 1897 en tant que club P&I pour les armateurs scandinaves.</p> | <p>10  The Steamship Mutual
Son objectif est de fournir un service P&I complet de haute qualité soutenu par une souscription solide avec une position financière solide et une notation « A » par Standard & Poors .</p> |
| <p>04  The Britannia P&I
Enregistrée au Royaume-Uni, c'est la plus ancienne association d'assurance mutuelle du monde. Et avec une position financière solide et une notation « A » par Standard & Poors.</p> | <p>11  UK Club
un fournisseur de services d'assurance leaders sur le marché, gère le UK P and I Club. Avec une position financière solide et une notation « A » par Standard & Poors.</p> |
| <p>05  The Japan P&I Club
Le Japan P&I Club est la seule organisation au Japon à souscrire une assurance P&I pour les navires océaniques et les navires côtiers japonais. Et avec une notation « BBB+ » par Standard & Poors.</p> | <p>12  The West of England
Créé à l'origine par la famille d'armateurs Holman dans le port de Tophsham, le Club est au service des armateurs depuis 150 avec une position financière solide et une notation « A- » par Standard & Poors.</p> |
| <p>06  The London P & I Club
London Club, a été fondée et enregistrée en Angleterre en 1866. Et avec une notation « BBB » par Standard & Poors 2021.</p> | <p>13  The Swedish Club
Fondé en 1872, est un assureur mutuel maritime de premier plan, dont le siège est à Göteborg, en Suède et avec une position financière solide et une notation « A- » par Standard & Poors .</p> |

L'un des principaux rôles de l'IG est d'organiser le pool et le programme de réassurance en vertu desquels les Clubs peuvent offrir le plus haut niveau et la plus large gamme de couvertures d'assurance responsabilité civile sur une base rentable.

International Group Reinsurance

Qu'est-ce que le pool IG et le programme de réassurance ?

L'un des principaux rôles de l'IG est d'organiser le pool et le programme de réassurance en vertu desquels les Clubs peuvent offrir le plus haut niveau et la plus large gamme de couvertures d'assurance responsabilité civile sur une base rentable.

Les grandes lignes du pool IG et du programme de réassurance pour l'année d'assurance 2022/2023 sont présentées dans le diagramme ci-après:



Structure du pool IG et du programme de réassurance

- **Rétention individuelle du club : (jusqu'à 10 millions USD)**

Chaque club conserve les premiers 10 millions USD par sinistre au-delà de la franchise de son membre.

- **Pool : (de 10 millions USD à 100 millions USD)**

Les réclamations dépassant la rétention de chaque Club sont partagées par le Pool jusqu'à une limite de 100 millions USD.

- **Programme de réassurance de marché : (de 100 millions de dollars à 2,1 milliards de dollars)**

L'IG organise la réassurance du marché pour fournir une réassurance pour les sinistres allant de 100 millions de dollars à 2,1 milliards de dollars par sinistre. Ce programme de réassurance de marché est divisé en quatre couches et chaque couche est souscrite par différents réassureurs.

- **Overspill : (de 2,1 milliards USD à c. 3,1 milliards USD)**

L'IG organise une protection contre les débordements pour ses membres de 1 milliard USD. Ainsi, le premier milliard de dollars d'un sinistre en cas de débordement, de 2,1 à 3,1 milliards de dollars, est réassuré sous cette couverture.

Les réclamations qui dépassent 3,1 milliards de dollars sont réparties entre tous les clubs IG, chaque club finançant sa part en prélevant un appel supplémentaire sur chaque membre individuel s'élevant à 2,5% de la valeur de chaque navire inscrit, tel que défini dans la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité pour les réclamations maritimes (LLMC). L'application de la formule de 2,5 % à tous les navires inscrits dans tous les clubs du groupe international entraînerait une couverture totale des débordements de c. 8,75 milliards de dollars.

La réassurance pour les sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures est achetée en tant que couverture distincte avec une limite de 1,0 milliard de dollars.

Pourquoi l'assurance P & I est-elle importante ?

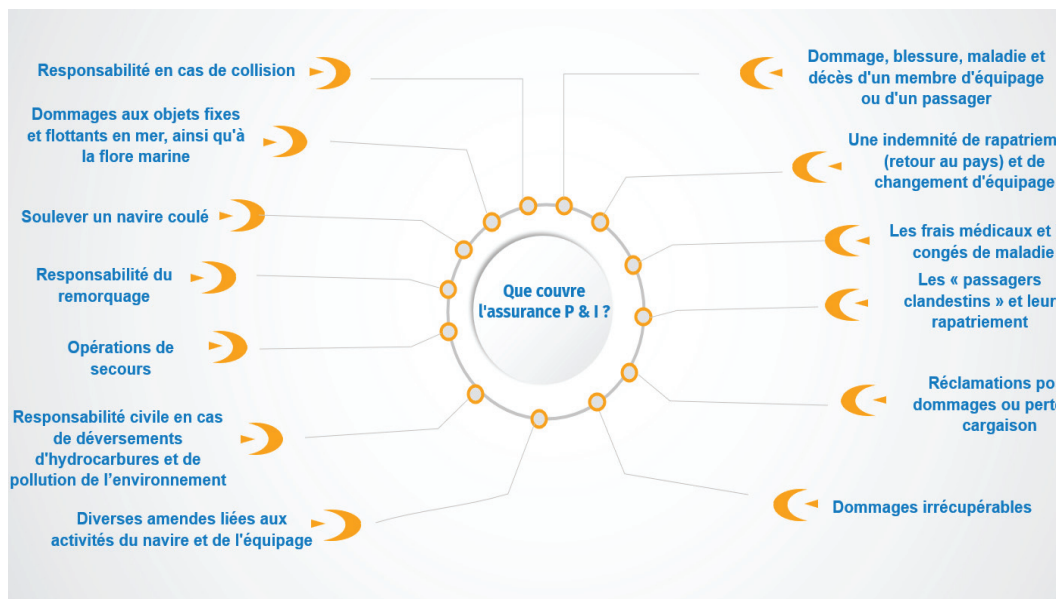
Les trois éléments essentiels de l'industrie maritime sont le navire, les marins et la cargaison. La partie qui est directement liée aux trois éléments mentionnés est le «risque» lié au transport de la cargaison sur un navire par des gens de mer. En raison du facteur de risque, les armateurs peuvent faire face à des pertes énormes si leur navire est impliqué dans un accident impliquant des dommages ou la perte du navire, de la cargaison ou de la pollution marine. Les armateurs doivent s'assurer pour toutes ces réclamations de tiers. Les clubs P&I fournissent une assurance aux propriétaires de navires pour toutes ces réclamations.

Que couvre l'assurance P & I ?

Les réclamations comprennent les éléments suivants :

Les réclamations qui dépassent 3,1 milliards de dollars sont réparties entre tous les clubs IG, chaque club finançant sa part en prélevant un appel supplémentaire sur chaque membre.

La réassurance pour les sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures est achetée en tant que couverture distincte avec une limite de 1,0 milliard de dollars.



Le correspondant agit en tant que représentant local P&I du club, et sa fonction principale est de résoudre les différents problèmes et ceux pouvant survenir à un armateur membre du club.

Correspondant du club P & I et son rôle

Le correspondant agit en tant que représentant local P&I du club, et sa fonction principale est de résoudre les différents problèmes et ceux pouvant survenir à un armateur membre du club. Le correspondant traitera les réclamations et résoudra les problèmes, qu'ils soient ou non couverts par les règles du club P&I respectif. Pour résoudre ces problèmes, il peut avoir besoin de l'aide d'experts locaux, tels que des avocats, des inspecteurs, des auditeurs et d'autres spécialistes.

Cela implique la nécessité pour le correspondant d'être suffisamment familiarisé et compétent dans les matières pertinentes du domaine Maritime. Bon nombre des problèmes qui se posent sont liés aux autorités locales, telles que les autorités portuaires, les agents des douanes et de l'immigration, avec lesquels le correspondant doit entretenir une relation de travail étroite.

Quelle est la différence entre l'assurance P&I et l'assurance corps et machine (H&M) ?

L'assurance P&I est principalement destinée à couvrir la responsabilité d'un armateur ou d'un exploitant envers des tiers et elle exclut généralement les dommages aux biens propres de l'assuré ou la perte directe de la Compagnie.

L'assurance coque et machines est essentiellement une assurance du navire du client en tant qu'actif principal. Les deux types d'assurance interagissent dans le domaine de la responsabilité en cas de collision et de la responsabilité en cas de contact avec les biens de tiers.

L'assurance corps et machines et l'assurance P&I sont souvent complémentaires en matière de responsabilité collision et de responsabilité pour dommages aux quais, grues de chargement et autres biens de tiers, généralement appelés dommages aux objets fixes et flottants (FFO : Fixed & Floating Objects).

L'assurance Hull and Machinery (H&M) peut inclure une couverture pour les responsabilités envers des tiers en fonction du type de police et de l'étendue de

La prévention des pertes est une partie importante de la vie quotidienne d'un club et le correspondant a un rôle inestimable en tant que conseiller sur ces questions.

L'assurance corps et machines et l'assurance P&I sont souvent complémentaires en matière de responsabilité collision et de responsabilité pour dommages.

Les P&I Clubs présentent de nombreux avantages par rapport aux assureurs traditionnels qui peuvent, également, couvrir ce type de risque.

la couverture de cette police spécifique, par exemple, selon les termes anglais de l'assurance corps (ITC Hulls-Institute Time Clauses Hulls), la couverture de responsabilité en cas de collision a toujours été limitée aux 3/4 de la responsabilité du navire envers l'autre navire en cas de collision.

Quelles sont les considérations qui poussent un armateur à placer les risques de collision auprès des clubs P&I ?

Un facteur essentiel sera toujours le prix, mais il existe également d'autres facteurs importants. Du point de vue du traitement des sinistres, il y a certains avantages à ne pas négliger tel que le fait de confier l'intégralité des responsabilités collision et FFO à un seul assureur.

Lors d'une collision grave ou d'un incident FFO, l'interaction entre le propriétaire du navire et les assureurs concernés est d'une importance vitale. Plusieurs aspects doivent être pris en compte et coordonnés à un stade précoce. L'un de ces aspects est la garantie des créances envers des tiers afin d'empêcher la saisie du navire assuré. Une telle arrestation peut entraîner des pertes matérielles car elle retardera l'inspection et la réparation du navire, ce qui peut augmenter l'exposition des assureurs corps et machines.

Parfois, l'assureur P&I est invité à fournir une lettre d'engagement (LOU) du Club P&I pour couvrir la responsabilité qui devrait incomber aux assureurs corps mais seulement contre une contre-garantie, par exemple, dans un cas de collision où les assureurs corps couvrent une partie de la responsabilité. L'une des raisons est qu'une LOU d'un P&I Club est plus souvent acceptée que les lettres d'engagement des assureurs corps, et peut être obtenue plus rapidement et à moindre coût.

Aujourd'hui, certains armateurs ont placé la responsabilité de collision sous leur assurance P&I. Cette couverture serait la couverture responsabilité civile la plus complète disponible, car toute responsabilité civile découlant de la collision serait en principe couverte.

Cependant, l'armateur aurait toujours besoin de sa couverture Hull and Machinery pour faire face à la perte ou à l'endommagement de son propre navire.

Conclusion :

L'objet de cet article était donc de présenter l'institution des Clubs P&I, essentiels dans la couverture de la responsabilité civile des armateurs, et de présenter les garanties et les services qu'ils offrent.

Les P&I Clubs présentent de nombreux avantages par rapport aux assureurs traditionnels qui peuvent, également, couvrir ce type de risque.

Enfin, l'évolution des problématiques du transport maritime, qui a connu une croissance exponentielle ces dernières années, influence directement les Clubs, d'une part parce que leurs membres sont les principaux acteurs et que ce qui touche l'armateur touche aussi son Club et d'autre part en raison de leur prédominance sur le marché de l'assurance. ■

ACTUALITES

Nationales

Tunis Re Flash Infos

- Renouvellement de la certification de Tunis Re au standard financier MSI 20000. Cette certification, reconduite au mois d'octobre 2022, vient appuyer la crédibilité financière de la société et lui ouvrir de nouveaux horizons à l'international.
- Participation de Tunis Re aux travaux de la 5^{ème} édition de l'université d'été des cadres financiers maghrébins qui s'est déroulée du 23 au 25 septembre 2022 à Hammamet sous le thème «L'industrie de l'assurance face aux risques émergents» qui a fait l'objet d'un débat approfondi dont Mme Monia Ben Saïd, Directeur des acceptations à Tunis Re, a focalisé sur les solutions assurantielles face aux risques émergents.

Indemnisation des victimes des inondations de Nabeul

En vertu de la loi n°2019-24, qui a élargi le champ d'intervention du Fonds de Garantie des Assurés «FGA», à l'indemnisation des dégâts résultant des inondations de 2018, Tunis Re a été chargée de gérer la section dédiée à la réparation des dommages matériels subis par les victimes du gouvernorat de Nabeul.

Ci-après la situation au 15 Octobre 2022:

Nombre de Dossiers :	
- Déposés	877
- Traités	207
- Acceptés	163
Montants approuvés en DT	6 090 351,059
Montants réglés en DT	6 075 361,531

La Tunisie retirée de la liste de l'UE des juridictions fiscales non coopératives

Après avoir «satisfait à son engagement concernant la norme minimale relative aux déclarations pays par pays (action 13 du Cadre inclusif sur le BEPS) la Tunisie vient d'être retirée de l'annexe II liée à la liste de l'Union européenne des juridictions fiscales non coopérative selon le Conseil de l'Union européenne.

La Tunisie obtient le certificat pour la sécurité de l'aviation décerné par l'OACI

La Tunisie vient d'obtenir, pour la première fois de son histoire, un certificat pour la sécurité de l'aviation décerné par le conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale «OACI» lors de son 41^{ème} Assemblée Générale.

Centrale des risques auto

La Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurances «FTUSA» a conclu une convention de partenariat avec le Comité Général des Assurances «CGA» lui accordant le droit d'accès aux données de la centrale des risques auto.

Convention cadre entre le Ministère de l'agriculture et la «CTAMA»

Une convention cadre a été signée, le 10 octobre 2022, entre le ministère de l'agriculture et la «CTAMA». Cette convention s'insère dans le cadre du programme d'autonomisation économique des femmes actives dans les secteurs de l'agriculture et de la pêche mis en œuvre par le ministère.

Partenariat entre l'AMI Assurances et SOMPO Japan Insurance

En marge de la 8^{ème} édition de la TICAD, la compagnie tunisienne AMI Assurances a signé un accord de partenariat stratégique avec SOMPO Japan Insurance.

Wifak Bank acquiert plus de 95% du capital d'assurances Attakafulia

Wifak International Bank a annoncé en août 2022 l'acquisition de 95,9% du capital de la société d'assurances Attakafulia. Cette acquisition a eu lieu après que Wifak Bank ait obtenu l'accord du Comité Général des Assurances et du ministère des Finances.

Maturité des Entreprises d'Assurance Tunisiennes

- La «CTAMA» fête cette année son 110^{ème} anniversaire au service de l'assurance agricole.
- La «MAE» qui fête son 60^{ème} anniversaire a organisé un symposium international portant sur le rôle des mutuelles dans le financement de l'économie et l'investissement solidaire.

Maghreb Vie

L'Assemblée Générale Extraordinaire de Maghreb Vie tenue le 26 août 2022 a approuvé l'introduction en bourse de la compagnie sous réserve de l'accord des autorités compétentes.

Hommage posthume

- M. Abderrahmen FATMI, un grand professionnel du secteur des assurances en Tunisie a tiré sa révérence le mardi 23 août 2022. Paix à son âme.
- M. Mounir Hachicha, ancien Chef du département financier et comptable à Tunis Re nous a quitté le dimanche 14 août 2022. Paix à son âme.

ACTUALITES

Internationales

Le Marché des Assurances Algérien

Dans sa dernière note de conjoncture, le Conseil National des Assurances «CNA» a annoncé que les primes émises cumulées par le marché national des assurances, toutes activités confondues, s'élevaient durant le premier trimestre 2022, à 45,8 milliards de DA, contre 43,5 milliards de DA, au 31/03/2021, soit une hausse de 5,2% au 1^{er} trimestre 2022.

Il convient de noter que le chiffre d'affaires de la branche incendie a atteint 1.610 milliards de centimes au 31 mars 2022 enregistrant une évolution de 17,2 % par rapport à 2021 et de 16,5 % en terme de nombre de contrats.

CCR Alger: obtention d'un agrément Re -Takaful

La compagnie Centrale de Réassurance «CCR» a obtenu en août 2022 l'agrément pour effectuer les opérations de Re-Takaful sous forme de fenêtre.

Arabie Saoudite : Création d'un régulateur d'assurance indépendant et unifié

Les autorités saoudiennes ont approuvé en septembre 2022 la création d'une autorité de régulation indépendante et unifiée chargée de superviser le secteur de l'assurance.

Oman Insurance Company devient Sukoon

Oman Insurance Company adopte une nouvelle dénomination et devient Sukoon. Sukoon signifie «paix de l'esprit» en anglais, en urdu et en hindi, qui sont les trois langues les plus parlées dans la région. Sukoon incarne également la diversité de la clientèle de la compagnie, le dynamisme de l'entreprise et sa résilience avérée, indique l'assureur dans un communiqué.

La Banque Nationale d'Éthiopie «NBE» révisé à la hausse le capital libéré minimum des assureurs

La Banque Nationale d'Éthiopie «NBE» a multiplié par six le capital libéré minimum des sociétés d'assurance. Le nouveau capital requis est comme suit :

- 400 millions ETB au lieu de 60 millions ETB pour les sociétés non vie.
- 100 millions ETB au lieu de 15 millions ETB pour les entités vie.

SCG-Ré ouvre un bureau régional au Rwanda

La Société commerciale gabonaise de réassurance «SCG-Ré» vient d'avoir son agrément pour exercer ses activités au Rwanda avec ouverture dans les pays des Grands lacs.

Coût assurantiel de l'ouragan Ian

La facture des dommages matériels assurés pourrait atteindre entre 30 et 40 milliards US\$ avance S&P. Sa concurrente Fitch table sur 25 à 40 milliards US\$. Les réassureurs les plus exposés sont l'américain Gen Re (Berkshire Hathaway), et les européens Lloyd's, Munich Re et Swiss Re, selon les données des agences de notation.

Des grandes entreprises européennes lancent leur mutuelle de cyberassurance

Face à l'explosion des risques et des entreprises touchées par les ransomwares, des grandes multinationales européennes (Airbus, Michelin, BASF Veolia, Adeo, Sonepar et Solvay) ont créé leur assurance mutuelle, baptisée «Miris insurance», pour les systèmes d'information. Cette mutuelle constituée en Belgique, «détenue par les membres et opérant pour les membres» n'assure que les cyber-risques.

France : Le gouvernement va autoriser l'indemnisation des rançons de cyberattaques

Les assureurs pourront indemniser les victimes de cyber-rançon, ces rançons versées par les entreprises piratées sur internet à condition que ces dernières portent plainte. Jusqu'à présent, une zone grise subsistait.

Fusions & Acquisitions

- SABB Takaful a reçu l'approbation de «SAMA» pour la fusion avec l'assureur Wala Insurance, à la suite à l'accord entre les deux parties en février dernier. La transaction reste soumise à l'approbation réglementaire et aux votes des assemblées générales extraordinaires, selon un dossier de bourse.
- Islamic Arab Insurance Company «SALAMA» a obtenu l'approbation initiale des autorités compétentes pour fusionner avec Takaful Emarat. L'opération se fera à travers l'émission d'actions supplémentaires de «SALAMA» au profit des actionnaires de Takaful Emarat.
- Allianz a finalisé l'acquisition de 66% de Jubilee Insurance Mauritius auprès de Jubilee Holdings Limited (JHL) et du fonds Aga Khan pour le développement économique (AKFED).

Nominations

- M. Denis Kessler a été élu Président de l'association des Rendez-Vous de Septembre (RVS) de la réassurance.
- Mme Oumou Niang Touré a été élue présidente de l'Association des Assureurs du Sénégal «AAS».
- Jawad Mohammed Khair Janeb a été nommé Directeur Général de Jordan Insurance Company.

Indicateurs Clés du Marché des Assurances en Tunisie Au 30.06.2022

en MDT

Au 30 Juin 2022
Le secteur des assurances
en Tunisie a été caractérisé par :

- Le marché a généré un chiffre d'affaires global de 1 750 MDT, en hausse de 15% par rapport à la même période de l'année dernière.
- Le cumul des indemnisations a atteint 809 MDT en hausse de 14% par rapport au 30.06.2021.
- Le nombre total de contrats souscrits a atteint 1 674 898 soit une évolution de 6%.
- Le nombre total de sinistres déclarés a atteint 725 898 en hausse de 14% par rapport à la même période de l'année dernière.
- Les placements ont atteint 8 069 MDT, soit une évolution de 14% par rapport au 30.06.2021.

	2020	2021	EVOL 21/20	30/06/2021	30/06/2022	EVOL 22/21
Chiffre d'Affaires	2 572	2 776	8%	1 522	1 750	15%
Auto	1 112	1 207	9%	660	712	8%
Vie	624	694	11%	343	474	38%
Autres	836	876	5%	519	564	9%
Indemnisations	1 349	1 497	11%	711	809	14%
Auto	636	671	5%	310	376	21%
Vie	204	312	53%	152	127	-16%
Autre	509	515	1%	250	306	23%
Nbre de contrats souscrits	2 712 722	2 840 709	5%	1 577 820	1 674 898	6%
Auto	1 577 387	1 669 971	6%	988 342	1 038 607	5%
Vie	693 918	728 331	5%	325 325	336 847	4%
Autre	441 417	442 407	0%	264 153	299 444	13%
Nbre de sinistres déclarés	1 209 783	1 307 867	8%	637 060	725 898	14%
Auto	216 966	249 111	15%	134 896	151 345	12%
Autre	992 817	1 058 756	7%	502 164	574 553	14%
Placements	6 843	7 513	10%	7 063	8 069	14%

**Meilleurs Voeux de Bonne Continuation à notre Chère Collègue
Mme Ibtissem Krichene, Employée Exemple de l'Année 2021**



Directeur Responsable de la Publication : Mme Lamia Ben Mahmoud

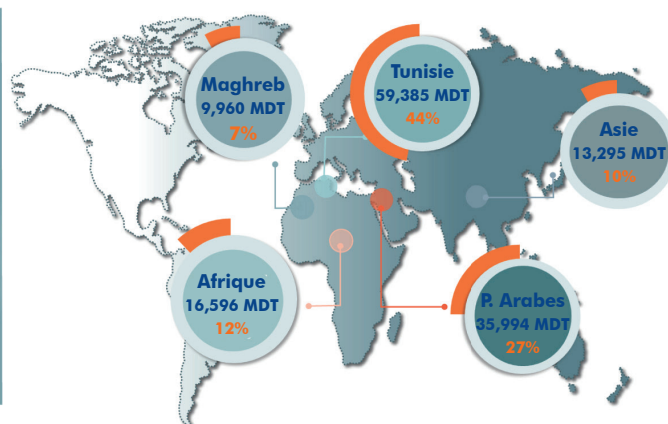
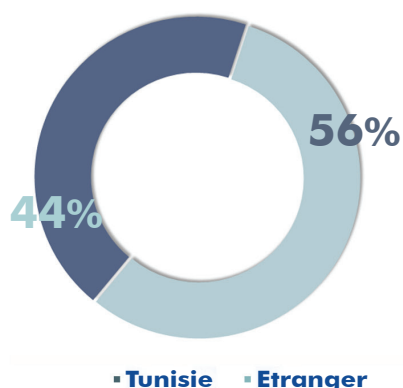
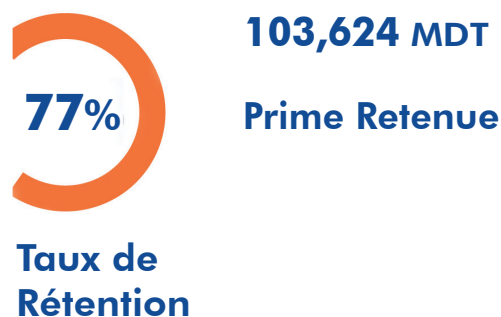
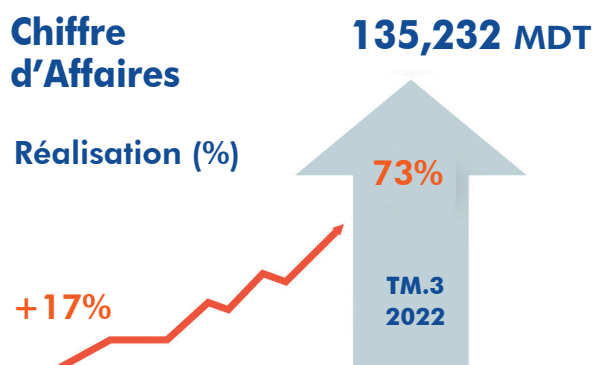
Contact : Direction Marketing Site web : www.tunisre.com.tn Email : mark@tunisre.com.tn

Société Tunisienne de Réassurance

12, Avenue du Japon Montplaisir - B.P 29 - 1073 Tunis - Tél : (216) 71 904 911 Fax: (216) 71 904 930 R.C. : B1115971996

Indicateurs d'Activité Trimestriels de Tunis Re

3^{ème} Trimestre 2022



BOURSE : Indicateurs Au 30.09.2022 des Sociétés d'Assurances Cotées en Bourse (En M DT)

Compagnie	Primes Émises			Charge Sinistres Brute			Produits de Placements		
	Sept-22	Sept-21	Var%	Sept-22	Sept-21	Var%	Sept-22	Sept-21	Var%
STAR	296,943	286,867	4%	209,477	181,262	16%	73,213	70,792	3%
ASTREE	192,764	148,680	30%	69,334	55,146	26%	27,558	27,689	-
BH Assurance	124,678	110,770	13%	70,584	59,558	19%	15,967	11,851	35%
Assurances Maghrebia*	175,685	158,561	11%	82,423	78,485	5%	18,429	15,291	21%
Tunis Re	135,232	115,798	17%	75,132	63,183	19%	19,859	17,849	11%

* Charge sinistres nette