



## 1. RAPPEL SUR L'ETUDE PRELIMINAIRE

L'étude a eu, dans un premier temps, pour objet de présenter une évaluation du rendement de la couverture " facultés maritimes " et une première proposition de corrections quantitatives et qualitatives à apporter au tarif existant.

L'analyse des ratios sinistres à primes sur les deux périodes retenues (1975-1989 et 1990-1997) a permis de démontrer les conclusions suivantes :

- La détérioration du ratio S/P moyen de la période 1990-1997 n'est pas due à une augmentation de la sinistralité, mais à une réduction du volume de primes, générée par une pratique commerciale non maîtrisée ;
- Le tarif nominal (visé par le Ministère des finances) qui a été importé depuis l'ère colonial n'a pas subi les révisions et réajustements nécessaires à la prise en charge de la réalité actuelle. Sur ce point, l'étude préliminaire a conclu que ce tarif devrait être revu à la baisse globalement de 24% ;
- Le tarif devrait donc être fondé sur des données algériennes de tarification. A ce titre, il doit être recentré sur Alger et tenir compte d'une nomenclature de produits plus adaptée ;
- La révision du tarif devrait s'accompagner d'une démarche prévention à même d'agir sur la qualité du risque " transport facultés maritimes " en encourageant l'application de majorations plus efficaces pour sanctionner les risques les plus onéreux (l'âge du navire, son pavillon, le vol et la disparition ainsi que le séjour à quai, notamment) et encourager les actions de préventions telles que le transport en containers, la surveillance du déchargement ou le séjour des marchandises en magasins au port

## 2. OBJET DE L'ETUDE FINALE

La présente étude a pour objet de produire un nouveau tarif " facultés maritimes " en tenant compte des conclusions citées ci-dessus, tant pour les aspects quantitatifs que qualitatifs de tarification.

A ce titre, L'étude se propose de fournir un tarif de base Fap Sauf et Tous Risques, recentré sur Alger et prenant en compte une nomenclature révisé des produits soumis à tarification.

De même qu'il est prévu dans cette étude de proposer une tarification plus appropriée de certaines garanties annexes pour atteindre des objectifs de prévention et d'amélioration de la sinistralité (notamment celle qui survient dans nos ports de déchargements) et de vérifier son équilibre technique.

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

### 3. HYPOTHESES DE TRAVAIL

Le tarif qui est proposé par cette étude, est basé sur les hypothèses suivantes :

- Les données fournies par les compagnies d'assurances sur la répartition des primes par catégories et par continent sont correctes ;
- Le portefeuille détenu par les compagnies d'assurance dans cette branche est constitué de la totalité des importations, selon les sources de l'ONS (compte tenu de l'obligation passée et présente en la matière) ;
- La sinistralité observée les 5 dernières années constituent les fondements de la vérification de l'équilibre du tarif à élaborer ;
- Le tarif en vigueur est élaboré selon des formes acceptables (la Fap Sauf ne dépend que de la provenance alors que la Tous Risques dépend aussi bien de la provenance que de la nature de la marchandise et de son emballage) que nous retenons pour notre étude.

### 4. SOURCES DE DONNEES

Les sources de données sur lesquelles est basée cette étude sont :

- Le tarif en vigueur
- Les annuaires statistiques de l'Algérie de 1987 à 1994 de l'Office National des Statistiques,
- Les bilans des entreprises d'assurance,
- La situation des primes 1997 par catégorie et continent ( CAAT)
- La liste des zones maritimes dangereuses ( Ministère du Transport)
- L'Atlas Encarta

### 5. NOMENCLATURE DES PRODUITS (TOUS RISQUES)

La nomenclature des produits utilisée par le tarif facultés maritimes en vigueur, appliquée aussi bien en Tous Risques qu'en Vol et Disparition, présente des imperfections qu'on peut résumer dans ce qui suit :

- Le nombre de catégories, de l'avis de tous, serait très élevé, posant ainsi des difficultés d'application de tarif aux producteurs de la branche ;
- La classification des catégories ne suit aucune logique (ni croissante, ni décroissante) ;
- Certaines catégories ne comportent qu'un seul produit ;
- Certaines autres catégories génèrent un chiffre d'affaires très faible, voire insignifiant ;

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

· La nomenclature utilisée ne prend pas en considération la différence d'exposition des produits au risque Vol et Disparition par rapport à la Tous Risques.

Aussi, a-t-on procédé à une révision de cette nomenclature d'abord pour la réserver exclusivement à la garantie Tous Risques (une autre nomenclature devant être élaboré pour le Vol et Disparition), ensuite pour la restreindre à 7 catégories. Le principe directeur dans cette tâche était que les catégories à grands chiffres d'affaires (1, 2, 3) ainsi que les catégories 4 et 6 seraient maintenues telles qu'elles existaient dans l'ancienne nomenclature et qu'il fallait reclasser les catégories à très faibles chiffres d'affaires (la grille CAAT de répartition des primes mentionnée au chapitre 6 fut utilisée) en tenant compte de la nature des produits et de leur emballage à l'effet de les associer aux catégories similaires. La nouvelle nomenclature présentée en annexe 1 est recomposée comme suit :

Nvlle	Ancienne			
1	1			
2	2			
3	3			
4	4	11	13	
5	12			
6	5	6	7	10
7	8	9		

## 6. ELABORATION DE L'EQUATION DE TARIFICATION

### 6.1 MODELE GENERAL

Rien ne remplace un tarif élaboré sur la base de statistiques de sinistres détaillées selon les critères de tarification en vigueur et s'étalant sur une période aussi longue que possible. Néanmoins, en l'absence de statistiques selon ce qui est décrit ci-dessus, une des approches empruntée en matière de tarification utilise le modèle suivant:

$$Tx = [F_1 \times F_2 \times F_3 \times F_4 \times \dots] (T_{\max} - T_{\min}) + T_{\min}$$

F1, F2, F3, F4 ...fonctions de contribution des différents paramètres entrant en ligne de compte dans la tarification, de sorte que:

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

$$0 < F_1 \times F_2 \times F_3 \times \dots \leq 1$$

Tmaxi : taux maximal acceptable sur le marché

Tmini : taux minimal

## 6.2. APPLICATION DU MODELE AU TARIF

### " FACULTES MARITIMES "

Dans le cas du tarif " Facultés maritimes " nous avons retenu que le taux dépend de trois facteurs essentiels :

- la catégorie de la marchandise à transporter (pour la Tous Risques uniquement) ;
- l'itinéraire entre Alger et le port de provenance ;
- le risque pays de provenance, selon que celui-ci est développé ou non.

Pour l'application du modèle à la branche facultés maritimes, le taux de prime est calculé selon la fonction suivante :

$$T_x = [F \times G \times H] \times (T_{\max} - T_{\min}) + T_{\min}$$

Où :

- F: relation entre taux et catégorie
- G: relation entre taux et itinéraire
- H: relation entre taux et risque pays
- Tmax=2,350%
- Tmin=0,008%

En considération de la répartition de la tarification suivant un taux minimum et un taux maximum, et compte tenu de l'expérience internationale, nous avons retenu pour le tarif final (avec arrondi) les taux objectifs suivants :

- Le taux le plus bas de la grille doit être égal à 0,125%, et ceci pour les ports du nord ouest de la Méditerranée, en Fap Sauf
- Le taux le plus élevé de la grille doit être égal à 2,350% pour la catégorie de faculté la plus élevée et pour la provenance la plus éloignée.

De même que pour assurer un rendement équilibré au tarif, nous avons retenu que son application sur un portefeuille simulé sur les 5 dernières années (1993-1997) doit permettre de récolter un niveau de prime tel que, comparé à la sinistralité escompté, nous aurons un S/P moyen de 70% avec un intervalle de confiance de 95%.

Les relations qui lient le taux de prime aux facteurs de risques énumérées ci-dessus ont été étudiées individuellement.

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

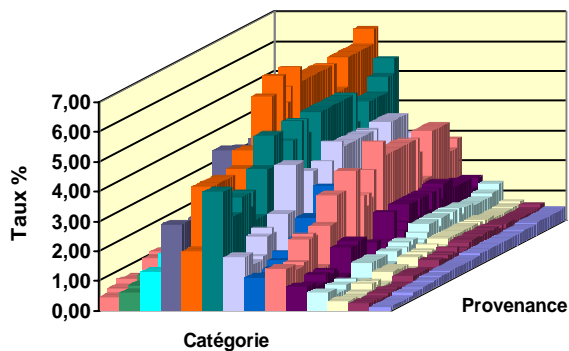
MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

### 6.2.1 RELATION ENTRE TAUX ET CATEGORIES : F

Pour établir cette relation, nous avons étudié le tarif en vigueur, qui nous semble avoir été établi durant les années 50 sur des bases correctes de données statistiques de l'époque. Néanmoins, il semblerait que de nouvelles catégories ont été ajoutées de telle sorte que le tarif actuel est organisé horizontalement en 13 catégories dont l'évolution des taux horizontalement ne suit pas une allure croissante, tel que nous le montre le graphe qui suit :



PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

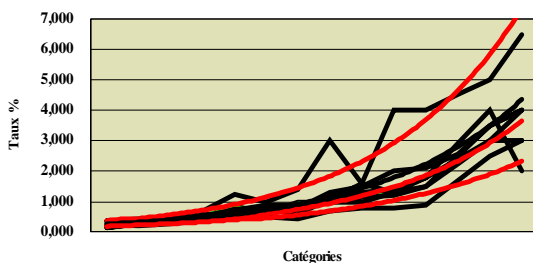
Nous avons réordonné les colonnes pour une meilleure observation, en reclassant les colonnes (catégories) par ordre croissant du taux.

Suite à ce triage, nous avons essayé de déterminer la forme de relation reliant le taux aux catégories dans le tarif actuel.

Nous portons sur graphe des séries de taux actuels pour différentes provenances listées au tableau qui suit :

EUROPE	FAP SAUF	TOUS RISQUES (Catégories)												
		1	2	3	13	4	12	6	11	5	7	10	8	9
URSS	0,350	0,43	0,50	0,70	1,25	1,00	1,40	3,00	1,60	4,00	4,00	4,50	5,00	6,50
Finlande	0,350	0,35	0,45	0,53	0,85	0,65	1,00	1,00	1,15	1,20	1,50	2,25	3,00	4,00
Suède (nord) Ballique	0,350	0,38	0,48	0,60	0,85	0,75	1,00	1,00	1,25	1,30	1,80	2,40	3,00	3,00
Allem. Suède (sud) Norv. Danemark	0,300	0,25	0,30	0,45	0,75	0,60	0,90	1,00	1,00	1,30	1,80	2,40	3,00	3,00
Pays-Bas UK	0,225	0,20	0,25	0,35	0,40	0,50	0,45	0,70	0,80	0,80	0,90	1,70	2,50	3,00
Espagne Portugal France (Atlant.)	0,200	0,25	0,50	0,50	0,70	0,80	0,80	1,30	1,50	2,00	2,10	2,55	3,50	4,00
Espagne France (Med.)	0,125	0,25	0,30	0,55	0,75	0,90	0,90	1,10	1,60	1,30	1,50	2,50	3,50	4,00
Italie	0,125	0,25	0,33	0,60	0,45	0,80	0,60	1,10	1,30	1,40	1,80	2,90	4,00	2,00

Le graphe ci-dessous qui reproduit les données du tableau précédent nous montre la forme d'évolution du taux par rapport aux catégories. La forme exponentielle semble la plus appropriée (courbes de couleur rouge).



PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

La fonction de ce type de courbe est :

$$F=a \times \text{EXP}(b \times \text{Cat})$$

Il s'agira de déterminer les valeurs de " a " et " b " qui satisferont nos conditions de taux maxi et mini, et de S/P moyen simulé de 70%.

Pour les besoins de calcul, la catégorie Fap sauf a été assimilée à une catégorie " 0 ". Comme nous verrons plus loin, les catégories seront réduites à 7. Ainsi les valeurs 0 à 7, ont été normalisées entre 0 et 1 afin d'être utilisées comme variables de la fonction Exp. comme suit :

	0	1	2	3	4	5	6	7
Cat	0,00	0,14	0,29	0,43	0,57	0,71	0,86	1,00

### 6.2.2.RELATION ENTRE TAUX ET ITINERAIRE : G

Dans un souci d'élaborer un tarif centré sur Alger, les paramètres caractérisant l'itinéraire que nous avons retenus sont :

- la distance séparant le port d'Alger des différents ports de provenance
- les zones dangereuses à la navigation maritimes traversées

Nous avons quantifié ces deux paramètres comme suit :

#### 6.2.2.1.DISTANCES

Nous avons estimé les distances séparant le port d'Alger de tous les ports importants du monde. Pour cela, nous avons utilisé un atlas informatisé, en l'occurrence celui d'Encarta qui tient compte de la forme sphérique de la Terre.

Le nombre de ports que nous avons pu lister est de 173.

#### 6.2.2.2. ZONES MARITIMES A RISQUES

Avec l'aide de la Direction de la Sécurité Maritime du Ministère du Transport, nous avons pu lister les zones maritimes dangereuses traversées par les navires.

La liste des zones maritimes dangereuses est la suivante :

Ouest de la Méditerranée  
Déroit de Gibraltar  
Mer Adriatique  
Mer Egée  
Déroit de Bosphore  
Mer Noire  
Canal de Suez

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

Mer Rouge  
Detroit d 'Ormuz  
Mer de Chine  
Côtes japonaises  
Côte Est de l'Amérique du Nord  
Mer des Caraïbes  
Golf de Mexique  
Canal de Panama  
Fleuve Saint-Laurent  
La Manche  
Mer du Nord  
La Baltique  
Mer de Norvège

A cette liste, nous avons ajouter le critère tiré de l'absence de côtes comme étant un facteur de zones dangereuses.

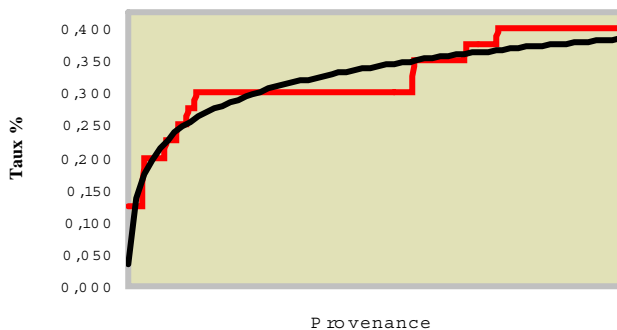
Par ailleurs, nous avons considéré que la zone à risques traversée est une aggravation de la distance ou un retardement du voyage. Sa prise en compte se fait par l'application sur la distance d'un facteur aggravant " z " à déterminer. L'hypothèse sur la valeur de " z " est qu'elle doit être suffisante pour distinguer les taux finaux de deux provenances équivalentes par ailleurs i.e. même distance, même marchandise, même risque pays.

Le facteur " z " s'est avéré en fin de simulation égal à 10%.

· Etude de la fonction reliant le taux à l'itinéraire

Pour établir cette relation, nous avons étudié, comme pour la fonction F, le tarif en vigueur. Pour les ports dont nous avons déterminé les distances, nous avons reporté les taux de la garantie FAP SAUF que nous avons triés et mis en graphe.

Comme le montre le graphe ci-après, la forme logarithmique de la fonction serait la plus appropriée.



La fonction de ce type de courbe est :

PRECEDENT 3  
SUIVANT 4  
MENU  
MENU CD  
IMPRIMER  
QUITTER

$$G=c \times \text{Ln}[\text{Dist} \times (1+nz)] + d$$

Avec: Dist = distance

z = 10%

n = nombre de zones traversées par provenance considérée

Mais comme nous le verrons plus loin, dans le cadre de la simulation, nous devons modifier les constantes " c " et " d " pour satisfaire nos conditions de limites supérieures et inférieures du tarif et un S/P de 70%.

Cette fonction logarithmique s'avère en pratique très rigide. Il a fallu donc la multiplier par une autre fonction linéaire, les deux portées à des puissances " p " et " q " compléments dans 1, i.e. p+q =1.

La fonction devient:

$$G=[c \text{Ln}(\text{Dist} \times (1+nz)) + d]^p \times [e(\text{Dist} \times (1+nz)) + f]^q$$

Cette fonction permet, en modifiant les différentes constantes, de modifier sa convexité, c'est à dire gonfler ou aplatis les taux situés à l'intérieur de nos limites maximum et minimum, et ceci à volonté.

### 6.2.3. RELATION ENTRE TAUX ET RISQUE-PAYS : H

Nous avons établi une échelle subjective de risque-pays de 4 degrés pour la classification des pays, selon qu'ils soient développés ou non. L'échelle est la suivante:

- pays développé : 1
- pays plutôt développé : 2
- pays plutôt non développé : 3
- pays non développé : 4

La fonction risque-pays est du type linéaire, comme suit:

$$H=1+(m-1) \times r$$

avec:

m = degré de classification (1, 2, 3 ou 4)

r = facteur risque-pays

Comme pour le facteur " z ", l'hypothèse sur le facteur " r " est que pour deux provenances équivalentes par ailleurs, la différence entre les taux finaux doit être apparente. En fin de simulation la valeur de " r " s'est avérée égale à 5%.

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

#### 6.2.4 FONCTION GENERALE

Ayant arrêté les fonctions F, G, et H, la fonction générale devient :

$$T_x = [F \times G \times H] \times (T_{\max} - T_{\min}) + T_{\min}$$

avec:

$$F = a \times \text{EXP}(b \times \text{Cat})$$

$$H = 1 + (m - 1) \times r$$

et

$$G = [c \times \text{Ln}(\text{Dist} \times (1 + nz) + d)]^p \times [e \times (\text{Dist} \times (1 + nz)) + f]^q$$

$$T_{\max} = 2,350\%$$

$$T_{\min} = 0,008\%$$

$$z = 10\%$$

$$r = 5\%$$

Connaissant la fonction de tarification, nous pouvons établir plusieurs tarifs par itérations, avec différentes valeurs des paramètres, a , b , c , d , e , f , p et q .

Ces tarifs ont été appliqués sur un portefeuille à l'effet de procéder à des simulations de revenus de primes qui en combinaison avec les montants de sinistres tirés des bilans de 1993 à 1997, nous donnent les S/P moyens correspondants.

Les valeurs des paramètres a, b, c, d, e, f, p, et q, qui nous donnent un S/P moyen de 70%, un taux maximal de 2,350%, et un taux minimal de 0,125% (destinations Gênes, Marseille, ...), seront retenues pour le tarif final.

## 7. SIMULATION DE PORTEFEUILLES

Mais évidemment il fallait disposer des portefeuilles pour les années 1993 à 1997, qu'il était impossible d'avoir par le biais des compagnies d'assurances. Pour palier à ce déficit, nous avons eu recours aux données de l'ONS pour constituer ces portefeuilles.

Des annuaires de l'ONS, nous avons tiré les montants des importations par pays pour les années 1987 à 1997, comme le montre le tableau en annexe 2.

Pour constituer nos portefeuilles, il fallait répartir ces montants, par provenance et par catégorie. Pour cela, nous avons utilisé la grille ci-après de la CAAT indiquant la répartition de la production de la branche par catégorie et continent

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

Fonction	Fap sauf	TOUS RISQUES (CATEGORIES)												
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
AFRIQUE	40,0%	36,2%	1,0%	2,4%	0,5%	18,9%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,4%	0,2%	0,4%	0,2%
AMERIQ	40,0%	7,2%	25,3%	16,8%	2,5%	0,1%	2,6%	0,1%	0,2%	0,9%	0,4%	0,1%	2,2%	1,3%
ASIE	40,0%	23,7%		36,3%										
EUROPE	40,0%	3,6%	8,7%	40,3%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	4,5%	0,0%	0,0%	2,7%	0,1%	
OCEANIE	40,0%	3,1%	33,0%	5,7%	2,7%			0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%	11,4%	

facultés  
maritimes  
étude  
& tarification

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

La grille d'origine incluait la Fap Sauf dans les autres catégories.

Aussi, compte tenu des informations recueillies auprès de la succursale CAAT Amirouche qui faisait ressortir un volume de prime Fap Sauf de l'ordre de 30% environ, nous avons considéré du fait de la différence du degré de tarification dans les deux modes principaux en assurance facultés maritimes, que la Fap Sauf représenterait 40% de la grille (soit une majoration de 33%).

La combinaison des tableaux de capitaux (ONS) et de répartition (CAAT) nous donne la répartition des capitaux par provenance, par catégorie et par année. Un exemple de tableau de ce type pour l'année 1997 est présenté en annexe 3.

Ce type de tableau sera utilisé pour simuler des revenus de primes en appliquant le tarif actuel, à des fins de comparaison avec le nouveau tarif.

Provenance	Fap sauf	TOUS RISQUES (CATEGORIES)					
	0	1	2	3	4	5	6
AFRIQUE	40,0%	36,2%	1,0%	2,4%	0,5%	0,4%	19,2%
AMERIQUE	40,0%	7,2%	25,3%	16,8%	2,9%	2,2%	4,6%
ASIE	40,0%	23,7%	0,0%	36,3%	0,0%	0,0%	0,0%
EUROPE	40,0%	3,6%	8,7%	40,3%	0,2%	2,7%	0,1%
OCEANIE	40,0%	3,1%	33,0%	5,7%	2,7%	4,0%	11,5%

Pour la simulation des revenus de primes que pourra générer le nouveau tarif, nous avons appliqué une autre grille qui reprend la même combinaison mais qui tient compte de la nomenclature à 7 catégories. La réduction du nombre de catégories entraîne une nouvelle grille de répartition de capitaux avec sept catégories + la Fap sauf.

La nouvelle grille résultant de la compression des catégories est présentée ci-après :

Cette grille va nous permettre de sortir de nouveaux tableaux de répartition de capitaux (à 7 colonnes), sur lesquels le nouveau tarif sera appliqué pour tirer les revenus de primes. Un exemple de tableau de ce type pour l'année 1997 est présenté en annexe 4.

## 8. SIMULATION DE PRIMES ET DETERMINATION DU TARIF FINAL

A cet instant, nous appliquons le tarif, avec la formule générale, comme présentée dans le chapitre 5. Nous obtenons ainsi des revenus de primes par année, fonction des différents

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

paramètres a, b, c, d, e, f et p.

De même que nous calculons le S/P moyen ( avec 95% d'intervalle de confiance) sur les 5 années (1993 à 1997), fonction des différents paramètres a, b, c, d, e, f et p.

Nous avons ainsi un problème compliqué de résolution d'équations non linéaires à plusieurs inconnus, ou de programmation non linéaire avec comme contraintes :

- S/P moyen = 70%
- Taux maxi = 2,325%
- Taux mini = 0,125% (pour les ports de la Méditerranée nord occidentale).

Nous avons résolu ce problème selon la méthode " trial and error ", à l'aide de l'outil informatique qui permet de réaliser un grand nombre d'itérations.

Nous avons abouti au tarif Fap Sauf et Tous risques à 7 catégories suivant présenté par zone géographique de provenance.

## 9. COMPARAISON DES TARIFS (ANCIEN ET NOUVEAU) - PRIMES REALISEES

Les importations tirées des données ONS, les primes réalisées par le marché, les primes issues de l'application de l'ancien tarif sur le portefeuille simulé à 13 catégories, et celles issues de l'application du tarif proposé sur le portefeuille simulé à 7catégories se présentent comme suit :

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

1989	372	359	227	70 072 000
	718	045	553	000
	624	608	471	
1990	456	518	281	87 018 000
	518	430	443	000
	700	608	989	
1991	751	765	454	139 241
	471	560	755	300 000
	628	208	587	
1992	1 016	796	609	188 547
	552	511	589	100 000
	680	179	574	
1993	1 116	712	680	205 034
	458	354	183	600 000
	101	042	620	
1994	1 836	849	1 117	341 106
	047	509	933	300 000
	132	033	929	
1995	2 755	1 373	1 677	505 771
	325	392	665	500 000
	863	936	140	
1996	2 451	1 461	1 492	450 000
	495	169	668	000 000
	662	492	750	
1997	1 987	1 160	1 209	364 740
	018	914	857	000 000
	951	825	778	

La mise en graphe de ce tableau nous enseigne ce qui suit :

- Jusqu'en 1992, la courbe des primes acquises réalisées par les compagnies d'assurances suit de très près celle des primes estimées par l'application du tarif actuel sur le portefeuille simulé ;
- La courbe des primes estimées par application du tarif proposé sur le portefeuille à 7 catégories se situe à un niveau inférieur par rapport à celle du tarif, en accord avec les conclusions de l'étude préliminaire ;
- A partir de l'année 1993 la courbe des primes du nouveau tarif dépasse celle des primes réalisées, dénotant un manque à gagner estimé à 670 000 000 DA , sur les années (1993 à 1997), et ce, sans compter l'aliment de primes généré par l'application du tarif des garanties annexes.

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

## 10 GARANTIES ANNEXES

### 10.1 VOL ET DISPARITION (NOMENCLATURE ET TARIFICATION )

Comme nous l'avons annoncé au chapitre 3, une nomenclature Vol et Disparition doit être élaborée distinctement de celle de la Tous Risques.

La nomenclature que nous présentons en annexe 5, divisée en 4 classes, a été établie selon les critères de classification suivants :

- Catégorie 1 : matière brute, matériaux ou équipements lourds, non consommable en l'état, nécessitant des moyens de levage et de transport importants, dont la quantité ou partie qui pourrait en être volée est insignifiante en matière de vol ;
- Catégorie 2 : matériaux ou équipements de taille petite ou moyenne tels que pièces détachées, pouvant relativement être facilement transportés ;
- Catégorie 3 : matériaux ou équipements de petite taille pouvant facilement être transportés, consommables en petite quantité en l'état ;
- Catégorie 4 : matière, matériaux ou équipements directement consommable, facile à transporter et à " revendre ".

Quant à la tarification du Vol et Disparition qui, actuellement ne respecte pas le caractère d'exposition au risque et qui présente des taux très faibles (entre 0,03% et 0,10%) par rapport à la sinistralité observée dans les ports algériens, nous proposons des taux allant de 0,05% pour la catégorie la moins exposée au risque à 0,20% pour la catégorie la plus exposée comme le montre le tableau suivant :

Catégorie	1	2	3	4
Taux	0,05 %	0,10 %	0,15 %	0,20 %

### 10.2 PROLONGATION DE SEJOUR A QUAI

Le tarif actuel présente un taux unique de 0,10% applicable par quinzaine commencée qui est doublement critiquable :

- Le taux est applicable quelque soit la garantie de base qu'il prolonge, provoquant ainsi une injustice entre les assurés ;
- L'application d'un même taux pour toutes les quinzaines n'encourage pas à la prévention par l'enlèvement rapide des marchandises.

Le tarif que nous proposons pour cette garantie tient compte de ces deux remarques en ce qu'il constitue une majoration de

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

la prime de base augmentée le cas échéant de celle du vol et disparition, et qu'il est progressif dans le temps, comme le montre le tableau suivant :

Quinzaine	1 <sup>ère</sup>	2 <sup>ème</sup> et 3 <sup>ème</sup>	4 <sup>ème</sup> et 5 <sup>ème</sup>	6 <sup>ème</sup> et plus
Taux de Majoration	25 %	40 %	60 %	100 %

## 11. SURPRIMES

### 11.1 VOYAGE COMPLEMENTAIRE

Cette garantie est une extension de la garantie de base et comme pour le séjour à quai, le taux de prime doit être une majoration du taux de base. Nous proposons pour la couverture de cette extension une majoration de 25% de la prime de base augmentée le cas échéant de celle du vol et disparition.

Par ailleurs nous proposons que la distance du trajet supplémentaire, aujourd'hui arrêtée à 25 Km, soit étendue à 50 Km et ce, pour tenir compte du développement urbain et de l'extension du réseau " autoroutier ".

### 11.2 TRANSBORDEMENT

Le tarif en vigueur prévoit deux taux de primes différents selon qu'il s'agisse de ports africains et proches méditerranéens (0,05%) ou autres ports (0,10%). Une telle distinction ne nous paraît pas opportune du fait qu'elle favorise des ports pouvant être classés " haut risque ".

Nous proposons pour cette surprime, compte tenu du fait que les opérations de chargement et déchargements constituent le plus culminant du risque transport, un taux unique de 0,10% quelque soit le port de transbordement (à défaut d'une tarification basée sur une classification des pays en fonction du degré de professionnalisme de leurs entreprises de manutention ou de la sinistralité observée dans leurs ports).

### 11.3 CHARGEMENT EN PONTEE

Le tarif actuel prévoit une majoration de 25% de la prime de base (Fap Sauf ou Tous Risques) que nous proposons de maintenir en l'état.

### 11.4 AGE ET PAVILLON

Le tarif existant prévoit un tableau de primes additionnelles applicables dans les cas de dépassement de l'âge de 15 ans et de recours à des navires immatriculés dans des pavillons de complaisance (que les agences d'assurances n'appliquent pas

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER

faute de disposer de registres de classification).

Pour ces surprimes, nous estimons qu'elles demeurent valables à condition qu'elles soient appliquées par les entreprises d'assurance.

### 11.5 RISQUE DE GUERRE

Le tarif actuel prévoit une tarification unique pour le risque de guerre fixée à 0, 05% en précisant que des fluctuations peuvent intervenir " en fonction des zones dites de guerre empruntées par le navire transporteur ".

Pour notre part, compte tenu du fait que ce risque est très surveillé par les réassureurs, nous proposons de maintenir la tarification en vigueur.

## 12. REDUCTIONS TECHNIQUES

Le tarif que nous préconisons (ayant été plutôt sévère pour les aggravations de risque) doit comporter des réductions techniques pour encourager les assurés à entreprendre des actions de prévention.

### 12.1 TRANSPORT EN CONTAINERS

La conteneurisation constitue un facteur d'amélioration de risque très important en ce qu'il équivaut à une protection de grande qualité contre les aléas du transport maritime.

A l'inverse de l'aggravation du chargement en pontée, le transport en container doit profiter d'une réduction de la prime de base de 25%.

### 12.2. SURVEILLANCE DU DECHARGEMENT

Pour inciter les assurés à faire surveiller le déchargement de leurs marchandises à l'effet d'amener les manutentionnaires à plus de prudence et à identifier les responsables de sinistres éventuels ainsi qu'à préserver les recours, nous proposons de prévoir une ristourne en cas d'absence de sinistres équivalente aux frais et honoraires de l'expert dues pour cette opération à concurrence de 5% de la prime de base.

### 12.3. SEJOUR EN MAGASIN

Nous proposons, pour encourager à la location de magasin fermé pour le séjour des marchandises au port, une réduction de 50% du taux de la garantie séjour à quai.

PRECEDENT 3

SUIVANT 4

MENU

MENU CD

IMPRIMER

QUITTER