

A la une

ReInsurance BUSINESS

Prolonged Middle East conflict could stretch re/insurers' loss exposure despite exclusions

23/03/2026

A new report from Autonomous has suggested that direct insurance losses should remain relatively contained due to standard war and terror exclusions in many contracts, though the longer the conflict persists, and potentially expands, the greater the tail risk of events that could seep into losses for the re/insurance industry.

Since the resurgence of conflict in the Middle East earlier this year, Autonomous noted that P&C stocks have shown little indication of investor concern around first-order insurance losses.

Instead, attention has centred on second-order macroeconomic effects, notably elevated oil prices and the potential for resulting shifts in monetary policy.

Even so, according to the report, barring a recessionary scenario, the overall impact on re/insurers should remain limited, with insurance brokers potentially seeing modest upside.

"War risk globally is well-tested, especially in the Middle East. Policy wording has been significantly refined and tightened over the last decade, and as such, direct insured losses are likely limited to war exposures on marine and some other lines. In addition, where possible coverage has been restricted or repriced on account of the conflict," Autonomous explained.



Tunis Re repart dans le vert grâce à l'augmentation de capital

[P.03](#)

Tunisie: Vers l'amendement du Code des assurances

[P.03](#)

Refus d'assurer les voitures anciennes : ce que dit la loi et les recours pour les citoyens

[P.05](#)

Le Rendez-vous de Casablanca de l'Assurance revient pour une 12ème édition

[P.06](#)

Inondations meurtrières au Kenya

[P.09](#)

ME conflict: Bahrain, UAE join 20 other countries in pledge to safeguard Strait of Hormuz shipping

[P.09](#)

ME conflict: Oil price could average \$120/bbl if closure of the Strait of Hormuz lasts 6 months

[P.09](#)

Munich Re flags intensifying cyber risk landscape amid geopolitical strain

[P.11](#)

Using the Russia-Ukraine war as a proxy, the firm estimates that total direct insured losses were in the region of \$25 billion, broadly comparable to an average Category 3 hurricane.

SOMMAIRE

Tunis Re repart dans le vert grâce à l'augmentation de capital 03

Tunisie:Vers l'amendement du Code des assurances 03

Mondher Khabcheche (FTUSA) : « L'assurance tunisienne doit passer d'une résilience silencieuse à une croissance qualitative » 04

Refus d'assurer les voitures anciennes : ce que dit la loi et les recours pour les citoyens 05

Le Rendez-vous de Casablanca de l'Assurance revient pour une 12ème édition 06

Maroc: RC automobile : une hausse de %5 attendue en avril 2026, quels contrats concernés ? 06

Cameroun : en 2025, le marché des assurances génère près de 530 millions USD de primes 08

Inondations meurtrières au Kenya 09

ME conflict:Oil price could average \$120/bbl if closure of the Strait of Hormuz lasts 6 months 09

ME conflict:Bahrain, UAE join 20 other countries in pledge to safeguard Strait of Hormuz shipping 09

Prolonged Middle East conflict could stretch re/insurers' loss exposure despite exclusions 10

Munich Re flags intensifying cyber risk landscape amid geopolitical strains 11

TUNISIE**Tunis Re reparti dans le vert grâce à l'augmentation de capital****25/03/2026**

La Bourse de Tunis a clôturé en légère baisse mercredi (-0,17%), la prudence restant de mise. L'indice de référence Tunindex s'est établi à 15 512,32 points dans un volume d'échanges étoffé de 14,5 MDT dont 4,5 MDT sur les titres Sotuver, One Tech Holding et Attijari Bank.

– Après avoir repris aujourd'hui la cotation, le titre Sotuver a cédé 1,90% à 16,520 DT. Le Conseil du Marché Financier poursuit l'instruction du dossier relatif à la demande d'autorisation d'acquisition d'un bloc de titres susceptible de conférer le contrôle majoritaire des droits de vote.

– Le titre One Tech Holding a poursuivi son ascension, s'accordant 1,13% à 8,950 DT. D'après les indicateurs d'activité au 31/12/2025, le chiffre d'affaires global a progressé de 3,1% à 1 080,9 MDT.

– Dans le secteur bancaire, le titre Attijari Bank a grignoté 0,30% à 74,020 DT. Le Conseil d'Administration propose la distribution d'un dividende de 4,2 DT par action au titre de 2025, soit un montant global de 210 MDT même que celui de l'année dernière.

– Le titre Tunis Re est reparti dans le vert, gagnant 2,14% à 14,300 DT. Le Conseil d'Administration a décidé de convoquer une Assemblée Générale Extraordinaire, afin de procéder à une augmentation de capital pour le relever à au moins 200 MDT pour se rapprocher le plus possible des exigences réglementaires imposées aux réassureurs sur le marché étranger. Les modalités de réalisation de cette augmentation seront validées lors du conseil du 26 Mars 2026.

– Le titre CIL s'est offert 0,89% à 34 DT. Le Conseil d'Administration propose la distribution d'un dividende de 2,400 DT par action vs 2,200 DT versé en 2025.

Tunisie:Vers l'amendement du Code des assurances**25/03/2026**

Le député à l'Assemblée des représentants du peuple, Hatem Labbaoui, a affirmé que plusieurs compagnies d'assurance dans le gouvernorat de Kasserine refusent de conclure des contrats d'assurance pour les voitures anciennes, indiquant qu'une question écrite a été adressée à ce sujet au ministère des Finances.

Il a précisé, au micro d'Expresso, ce lundi 23 mars 2026, que le ministère des Finances est intervenu à la suite de cette situation en menant des contrôles sur le terrain, lesquels ont révélé plusieurs dépassements. Il a ajouté que le ministère a annoncé le lancement de la préparation d'un projet visant à amender certaines dispositions du Code des assurances, dans le but de traiter les problématiques soulevées et de renforcer la protection des droits des assurés.

Il a insisté sur le fait que le refus de conclure des contrats d'assurance constitue une infraction légale. Toutefois, il a souligné l'absence actuelle de sanctions dissuasives suffisantes pour garantir les droits des citoyens, ce qui a conduit le ministère à envisager une révision des textes juridiques afin de renforcer leur caractère contraignant et d'assurer une meilleure protection des clients.

Le député a également expliqué que les compagnies d'assurance ne sont sanctionnées pour refus d'assurer que si celui-ci persiste après la fixation de la prime par le Bureau central. Dans ce cas, une série de sanctions peut être appliquée, allant de l'avertissement et du blâme à des amendes financières comprises entre 5 000 et 30 000 dinars.

En revanche, il a indiqué que les compagnies d'assurance justifient cette démarche par leur volonté de réduire les accidents de la route et de préserver la sécurité des citoyens, en soumettant les véhicules anciens à une autorisation préalable en raison des risques qu'ils représentent. Il a ajouté que certains refus sont également liés à l'absence de présentation du certificat de contrôle technique par les propriétaires de ces véhicules.

Concernant le cadre juridique, Labbaoui a précisé que le ministère des Finances a rappelé les mécanismes garantissant le droit du citoyen à l'assurance obligatoire. Ainsi, l'absence de réponse d'une compagnie d'assurance dans un délai de dix jours à compter de la demande est considérée comme un refus implicite. Dans ce cas, le citoyen peut saisir le Bureau central de tarification, qui se charge de fixer la prime et d'obliger la compagnie à fournir la couverture.

Et de conclure que le projet d'amendement du Code des assurances, qui sera présenté par le gouvernement, sera examiné par le pouvoir législatif, lequel veillera à combler les éventuelles lacunes afin d'assurer un équilibre entre les droits des assurés et ceux des compagnies d'assurance.



WEBMANAGERCENTER
Depuis 2000

Mondher Khabcheche (FTUSA) : « L'assurance tunisienne doit passer d'une résilience silencieuse à une croissance qualitative »

18/03/2026

Entre innovation bridée, chantiers structurants et urgence de restaurer la confiance, porté par un mandat de transition mais animé par une volonté de continuité et d'efficacité, Mondher Khabcheche, président de la FTUSA dévoile une vision lucide et déterminée pour moderniser l'assurance tunisienne et lui donner les armes et l'espace pour libérer son plein potentiel de croissance.

Comment la FTUSA évalue-t-elle l'évolution du secteur des assurances en Tunisie sur la dernière décennie ?

Malgré une économie atone, le secteur a plus que doublé son chiffre d'affaires, franchissant la barre des 3,8 milliards de dinars, en 2024 contre 1,5 milliard en 2014. Nous avons préservé la solvabilité des compagnies dans un contexte de risque pays croissant.

Toutefois, cette progression reste plus quantitative que qualitative : notre marché demeure trop captif de l'assurance automobile. Si sa part a légèrement reflué (de 43 % à 40 % en dix ans), la saturation est réelle.

Nous sommes restés fortement dépendants de l'évolution du chiffre d'affaires automobile. Certes, nous avons enregistré une croissance importante en volume, mais ce n'était pas une croissance qualitative.

En revanche, au cours des dix dernières années, nous avons assuré quelque chose d'essentiel : la solvabilité de l'ensemble des entreprises du secteur. Toutes les entreprises, sans exception, ont tenu bon malgré les crises successives — la pandémie, la crise énergétique liée à la guerre russo-

Malgré ces chocs, nous avons réussi à préserver les intérêts des assurés. Après tout, notre engagement premier consiste à collecter la prime et à indemniser en cas de sinistre. Et nous avons honoré cet engagement. Nous avons maintenu la solvabilité de toutes les compagnies d'assurance, ce qui témoigne d'une véritable résilience silencieuse.

Nous incitons les compagnies à faire évoluer le marché à travers des campagnes de communication, des actions commerciales, des incentives. Mais cela ne se fait pas naturellement. Le Tunisien reste marqué par un blocage psychologique, profondément culturel : il privilégie la pierre. L'immobilier demeure son premier réflexe. Sans règles claires, sans orientation, sans avantages — notamment fiscaux et parafiscaux — il ne se tourne pas spontanément vers les produits d'assurance.

Quels sont les principaux défis institutionnels et réglementaires pour les compagnies membres aujourd'hui ?

Le secteur fait face à l'émergence de risques systémiques : climat (inondations, sécheresse, ...), cybercriminalité et catastrophes naturelles (Tremblements de terre, etc.). Pour y répondre, nous devons actionner quatre leviers, je cite : le renforcement de nos capacités techniques via l'IA et l'actuariat pour une meilleure estimation des risques climatiques, l'innovation produit (assurances indicielles, offres cyber, extension de garantie Cat-Nat), la prévention active (programmes avec les collectivités locales pour réduire l'exposition, etc.) et, surtout, un partenariat public-privé (PPP) solide pour un cadre national de gestion des catastrophes.

Ce partenariat public-privé devrait pouvoir encadrer les risques catastrophiques. C'est indispensable. Le schéma envisagé repose sur une première couche de couverture assurée par l'État, complétée par une seconde couche mutualisée entre les compagnies d'assurance. Plusieurs modèles existent, et un projet de loi est d'ailleurs en préparation au niveau du régulateur, avec des avancées attendues à l'horizon mi-2026.

Refus d'assurer les voitures anciennes : ce que dit la loi et les recours pour les citoyens

25/03/2026

Suite à la polémique suscitée ces derniers jours autour du refus d'assurance de certaines voitures anciennes, Hatem Amira, directeur de la Fédération tunisienne des sociétés d'assurance, est intervenu sur Jawhara FM, mardi 24 mars 2026, afin d'apporter des éclaircissements et de rassurer les automobilistes.

D'emblée, le responsable a tenu à rappeler que l'objectif des compagnies d'assurance rejoint celui des citoyens : réduire les accidents de la route et leurs conséquences humaines et économiques. « Les sinistres coûtent cher à la collectivité. Les ressources mobilisées pour indemniser les accidents pourraient être réorientées vers l'investissement et le développement », a-t-il souligné.

Un secteur strictement encadré, loin de l'arbitraire. Sur le fond de la controverse, Hatem Amira a insisté sur un point central : l'assurance automobile en Tunisie est strictement encadrée par la loi. Les compagnies ne disposent donc pas d'une liberté absolue. « Le secteur est parmi les plus régulés, avec un contrôle en amont et en aval », a-t-il affirmé, rappelant l'intervention rapide des autorités, notamment du ministère des Finances, dès l'émergence de la polémique soulevée par un député.

Dans un document daté du 12 mars, adressé au président de l'Assemblée des représentants du peuple, la ministre des Finances a indiqué que son département avait mené des missions de contrôle sur le terrain afin de comprendre les raisons du refus de couverture pour des véhicules âgés de plus de 20 ans, suite à des cas signalés dans le gouvernorat de Kasserine.

Les investigations ont permis de confirmer des cas de refus ou de conditionnement de l'octroi de l'assurance à une validation préalable des services techniques, afin de limiter les accidents de la route et de préserver la sécurité des usagers, surtout que certains véhicules anciens présentent des risques accrus. Dans d'autres cas, le refus était dû à l'absence de certificat de visite technique.

Des refus justifiés par l'évaluation du risque

Notant que les assureurs disposent d'un droit de refus dans des cas précis, conformément à la législation en vigueur, notamment l'article 110, Hatem Amira a réitéré que le refus n'est jamais arbitraire mais repose sur une évaluation du risque.

Il a expliqué que certaines voitures anciennes peuvent poser problème, en particulier lorsqu'elles présentent des défaillances techniques importantes ou ne disposent pas d'équipements de sécurité adéquats. L'âge du véhicule, parfois supérieur à 30 ans, ainsi que son état général (freinage, châssis, pneus, etc.) peuvent ainsi justifier des réserves de la part des assureurs.

Il a également avancé que la visite technique, bien qu'obligatoire, ne peut constituer à elle seule une garantie suffisante. « Une voiture peut être conforme lors du contrôle annuel, mais se dégrader entre deux visites », a-t-il expliqué, justifiant ainsi la vigilance des compagnies.

Pour autant, il a tenu à relativiser l'ampleur du phénomène : les cas de refus restent « très rares » et ne traduisent pas une politique généralisée d'exclusion des véhicules anciens.

Des recours pour les automobilistes et une réforme en préparation

Le directeur de la Fédération a insisté sur l'existence de recours légaux pour les citoyens. En cas de refus d'assurance, le propriétaire du véhicule peut saisir le Bureau central de tarification via la Fédération. Si aucune compagnie n'accepte d'assurer le véhicule dans un délai de dix jours, ce mécanisme permet d'imposer à un assureur de couvrir le risque, avec une prime fixée par une instance indépendante.

Au-delà de la polémique autour de l'assurance des véhicules anciens, le ministère des Finances a annoncé le lancement d'un projet de révision de plusieurs dispositions du Code des assurances. Cette initiative vise à surmonter les difficultés pratiques observées sur le terrain et à renforcer la protection des assurés.



Le Rendez-vous de Casablanca de l'Assurance revient pour une 12ème édition

25/03/2026

Dans une contribution publiée dans un média aCasablanca s'apprête à accueillir les 15 et 16 avril 2026 la 12^{ème} édition du Rendez-vous de Casablanca de l'Assurance, organisée sous le Haut Patronage de Sa Majesté le Roi Mohammed VI par la Fédération Marocaine de l'Assurance (FMA).

Placée sous le thème «Nouveaux services et couvertures : l'assurance à la conquête de nouveaux territoires», cette édition ambitionne d'explorer les transformations profondes que connaît le secteur, notamment à la lumière de l'émergence de nouveaux risques, des avancées technologiques et des attentes croissantes des assurés, selon un communiqué de presse.

Selon la même source, le Sultanat d'Oman sera mis à l'honneur lors de cette édition, qui réunira pendant une journée et demie des experts et décideurs de renom, aux niveaux national, régional et international. Ces derniers débattront des enjeux du secteur à travers des sessions plénières, des interventions keynote et des panels thématiques.

Les discussions porteront notamment sur le développement de nouvelles offres d'assurance, l'adaptation des services à des besoins émergents, ainsi que l'élargissement de la couverture assurantielle. L'accent sera également mis sur le rôle du secteur dans le renforcement de la résilience des économies et des sociétés face à des risques croissants, en particulier climatiques, cybernétiques et liés au vieillissement de la population.

Par ailleurs, la question de la régulation occupera une place importante dans les échanges, en tant que levier d'accompagnement et de stimulation des évolutions que connaît le secteur.

une plateforme privilégiée de rencontres et de networking, favorisant le partage d'expériences, la découverte d'initiatives inspirantes et le développement de partenariats stratégiques.

RC automobile : une hausse de %5 attendue en avril 2026, quels contrats concernés ?

24/03/2026

Les tarifs de la responsabilité civile automobile devraient augmenter d'environ 5% à partir d'avril 2026, dans le sillage de la révision du barème d'indemnisation. Plusieurs assurés ont déjà reçu des notifications. Tous ne seront toutefois pas impactés au même moment, ni de la même manière.

Les tarifs de la responsabilité civile (RC) automobile devraient augmenter d'environ 5% à partir d'avril 2026, dans le sillage de la révision du barème d'indemnisation des accidents de la circulation. Plusieurs assurés ont déjà reçu des notifications de la part de leur compagnie d'assurance annonçant cette hausse. Sur les réseaux sociaux, certains expriment leur inquiétude face à cette augmentation, tandis que d'autres confondent la hausse de la RC avec celle de la prime. Voici ce qu'il faut comprendre.

Comme l'a expliqué le vice-président de la Fédération marocaine de l'assurance (FMA), Bachir Baddou, dans un précédent échange avec Médias24 : «Les estimations d'impact de ce changement réglementaire sur le tarif sont de l'ordre de 5% par an, appliquées progressivement sur la période 2026-2030, ce qui représenterait, au terme de cinq ans, une augmentation cumulée de l'ordre de 24% à 25% de la prime de responsabilité civile».

Cette évolution concerne un segment central du marché. En 2025, la branche automobile a généré 16,4 milliards de dirhams de primes, dont 13,4 milliards au titre de la responsabilité civile, qui en constitue la composante dominante.

Qui est réellement concerné par cette hausse ?

Contactée par Médias24, une autre source professionnelle connaissant bien le secteur de l'assurance explique que cette augmentation de 5% «est une hausse, disons, consécutive, qui découle du changement et de l'augmentation du barème d'indemnisation des accidents de la circulation. L'évaluation de cette majoration, ou ajustement technique, a été faite sur la base des données du marché».

«En principe, toutes les compagnies seront amenées à appliquer cette majoration à partir d'avril. Normalement, cela devait être appliqué à partir du 1^{er} février, la publication de l'arrêté ayant été faite le 29 janvier».

«Maintenant, pour assurer un déploiement sur les systèmes d'information, selon le processus de renouvellement de l'ensemble des compagnies d'assurance, je pense que les compagnies n'étaient ni en mesure ni préparées pour appliquer cette augmentation avant le 1^{er} avril», ajoute-t-il.

«Donc j'imagine que cela devrait être d'ordre général chez tout le monde. Et s'il y a une compagnie qui risque de rater cette échéance, ce sera davantage lié à une capacité de mise en œuvre qu'à une volonté de ne pas le faire, parce que c'est un ajustement technique direct découlant de l'application de ce nouveau barème».

En principe, toutes les compagnies seront amenées à appliquer cette majoration à partir d'avril

«Pour l'instant, on a reçu le terme d'une compagnie qui applique une hausse de 4,9%. Pour les autres, je n'ai pas encore de visibilité précise, mais globalement, on s'oriente vers des niveaux proches sur le marché», explique un courtier d'assurances.

«Les compagnies d'assurances (cies) n'ont pas encore activé l'augmentation même s'ils ont envoyé un courrier pour l'annoncer. À priori, cette augmentation prend effet le 01/04 mais n'est pas encore déployée à ce jour sur les extranet des compagnies même pour les contrats du 01.04».

Est-ce que cela concerne tous les portefeuilles ?

«Oui, cela concerne tous les usages automobiles couverts par la responsabilité civile automobile», précise notre interlocuteur. «Par contre, les contrats en cours ne sont pas concernés. Cela veut dire qu'à chaque prochaine échéance d'un contrat, le renouvellement ou la souscription d'un nouveau contrat se fera avec cette majoration», poursuit notre source du secteur d'assurance.

Les contrats en cours ne sont pas concernés

Par exemple, un contrat qui évolue en cours de 2026 ne sera concerné qu'à son échéance, par exemple au 1^{er} janvier 2027. À ce moment-là, lors du renouvellement, l'assuré constatera l'application du nouveau tarif.

«On prend aussi une bonne partie du portefeuille automobile entreprise, les flottes. Leur échéance est souvent au 1^{er} janvier. Il se trouve que ce portefeuille est déjà renouvelé, donc il ne sera concerné par l'augmentation qu'au prochain renouvellement», explique-t-il.

«Concernant la différence entre les compagnies d'assurance, il n'y a pas un tarif unique. Combien cela va coûter ? Pour avoir une estimation, l'Autorité

a évalué l'impact du nouveau barème sur la base des données du marché. Elle a considéré que l'impact serait d'environ 5%».

«C'est donc une évaluation moyenne d'impact, qui a été reprise par les compagnies d'assurance. Maintenant, il n'existe pas un tarif unique. Le tarif dépend de plusieurs paramètres : l'usage, le carburant, la puissance fiscale, la cylindrée, le poids total en charge, etc.»

Donc, plusieurs paramètres définissent le tarif. Mais en moyenne, ces tarifs seront ajustés selon ce taux d'évaluation marché.

«On s'attend aussi à ce que les critères de tarification soient un peu plus ouverts, parce qu'aujourd'hui il y a une limitation en termes de paramètres. Probablement que l'on verra des tarifs varier davantage d'une compagnie à une autre, en fonction des paramètres de tarification qui seront définis par le régulateur», conclut-il.

Une réforme qui agit sur les indemnisations

La loi n°70-24, publiée au Bulletin officiel fin janvier 2026, modifie en profondeur le barème d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, en revalorisant les bases de calcul. Le texte relève notamment le revenu de référence utilisé pour indemniser les victimes, qui passe progressivement d'environ 9.270 DH à 14.270 DH, et augmente le plafond des revenus pris en compte, désormais fixé à 1 million de dirhams contre 640.000 DH auparavant. Par ailleurs, le tableau d'indemnisation a été entièrement revu, en croisant l'âge de la victime, son revenu et un capital de référence actualisé.

Concrètement, ces changements se traduisent par des indemnisations plus élevées en cas de sinistre corporel. Cette hausse des indemnités alourdit mécaniquement la charge des sinistres pour les assureurs. Or, ces coûts doivent être couverts par les primes de responsabilité civile automobile afin de maintenir l'équilibre technique du système. En conséquence, sans que la loi ne le mentionne directement, son application conduit à un ajustement des tarifs, supporté in fine par les assurés.

Afrique

Financial Afrik

Cameroun : en 2025, le marché des assurances génère près de 530 millions USD de primes

16/03/2026

Au Cameroun, selon des données officielles mais provisoires, le marché des assurances a généré des primes globales d'environ 300 milliards de FCFA (environ 530 millions USD) en 2025. Ce chiffre d'affaires est tiré vers le haut par des segments en forte croissance, notamment l'assurance automobile et la couverture santé. Ce dynamisme reflète une consolidation progressive du secteur mais aussi l'émergence de nouvelles opportunités économiques au cœur d'une économie encore sous-assurée.

L'analyse de ces données provisoires, relayées par la presse spécialisée, révèle que « les compagnies d'assurances opérant dans le pays ont enregistré une hausse significative des primes émises pour l'exercice en cours, confortant l'idée que les Camerounais et les entreprises accordent une importance croissante à la gestion des risques ». Cette tendance haussière intervient dans un contexte où, après une production de primes d'environ 288,7 milliards de FCFA (près de 510 millions USD) en 2024, le secteur affiche une trajectoire ascendante vers l'exercice 2025.

Traditionnellement dominé par les produits d'Incendie-Accidents-Risques divers (IARD), qui comprennent les branches automobile et dommages aux biens, le marché camerounais des assurances a vu ces dernières années une progression notable de l'assurance automobile. La montée du parc automobile, stimulée par l'urbanisation, la croissance démographique et l'augmentation du pouvoir d'achat, alimente naturellement la demande de couvertures obligatoires et facultatives pour les véhicules. Les primes liées à l'automobile représentent désormais une part substantielle des revenus des assureurs non-vie, confirmant la voiture comme un moteur de croissance essentiel du secteur.

Parallèlement, l'assurance santé gagne du terrain. La demande de protection

médicale s'accroît sous l'effet d'une prise de conscience accrue face aux aléas sanitaires, l'émergence de nouvelles classes moyennes et les lacunes persistantes des systèmes publics de santé. Dans ce contexte, les produits santé contribuent à élargir l'assiette des assurés, diversifient les revenus des compagnies et participent à une meilleure résilience financière des ménages. Les acteurs du marché orientent ainsi leurs stratégies vers des offres plus attractives, innovantes et adaptées aux besoins locaux.

Ce double levier (automobile et santé) fonctionne comme un accélérateur de performance pour l'ensemble du marché. Les segments attirent non seulement de nouveaux souscripteurs, mais incitent également à une refonte de l'offre en assurance, intégrant davantage de digitalisation des services, de facilités de souscription et de produits modulables. Cette évolution est d'autant plus stratégique que le taux de pénétration de l'assurance au Cameroun reste relativement faible par rapport à d'autres marchés africains, offrant un important potentiel de croissance futur.

Toutefois, la progression vers les 300 milliards FCFA masque des défis persistants : le faible taux de bancarisation, la réticence de certaines populations à souscrire des couvertures, et la nécessité d'améliorer la culture financière. Autant de freins à lever si les assureurs veulent transformer ce potentiel latent en dynamisme durable. Les autorités de régulation et les compagnies multiplient les initiatives pour renforcer la confiance, notamment via la sensibilisation, la simplification des procédures et l'introduction de produits adaptés aux réalités locales.

En définitive, l'assurance au Cameroun se place à un tournant. L'essor des segments automobile et santé ne se contente plus de soutenir le chiffre d'affaires ; il redéfinit les contours d'un marché appelé à jouer un rôle croissant dans la stabilité économique du pays. Pour les opérateurs comme pour les investisseurs, les opportunités sont là, à condition de conjuguer innovation, inclusion et performance financière.

Inondations meurtrières au Kenya

25/03/2026

Depuis début mars 2026, le Kenya fait face à des pluies diluviennes entraînant des crues soudaines dans plusieurs régions du pays.

Le bilan humain au 22 mars 2026 fait état de 81 décès dont 37 recensés à Nairobi. Des milliers de personnes ont été déplacées et accueillies dans des centres d'évacuation.

Les inondations ont également causé de lourds dommages aux biens et aux infrastructures.

On compte parmi les dégâts, nombreuses habitations submergées, des milliers d'hectares de terres agricoles détruits et des routes inondées. Certains habitants ont dû évacuer leur domicile avec leur bétail.

Monde Arabe

**MIDDLE EAST
INSURANCE REVIEW**
 Member: Beacon International Group, Ltd.

ME conflict: Oil price could average 120\$/bbl if closure of the Strait of Hormuz lasts 6 months

23/03/2026

The Brent oil price could average \$120/bbl in 2026 if the Strait of Hormuz remains effectively closed for six months, or \$100/bbl if closed for three months, Fitch Ratings (Fitch) says in a new report. This compares to the 2026 average of \$70/bbl in Fitch's base case.

The report, titled "Global Oil: Potential Price Impacts if Hormuz Effective Closure Prolonged", said, "Under a three-month closure, we would expect an average Brent price of \$100/bbl in 2026, with a spike to a \$130/bbl average for the duration of the closure, before declining to around \$90/bbl by year-end. Under a six-month closure, we would expect an average Brent price of \$120/bbl in 2026, with a spike to a \$130-170/bbl average for the duration of the closure, falling to \$90/bbl by year-end.

"Our base-case average Brent oil price of \$70/bbl in 2026 incorporates a spike to \$100/bbl on average for March, \$90/bbl on average for 2Q26, and drop to around \$60/bbl by year-end. Our pre-war 2026

average forecast was \$63/bbl, reflecting an oversupplied market."

Fitch says that it assumes no demand destruction in its base case of the temporary Hormuz closure as current supply, along with the IEA's (International Energy Agency) announced release of 400m bbl from reserves, is more than sufficient to meet demand.

The report also said, "We assume demand destruction of about 2.5% and 5.5% in our three- and six-month cases, respectively. In both these cases, we also assume a further release of oil reserves or a supply response, otherwise greater demand destruction would be required to balance the market." In all three cases, Fitch assumes the Strait closure incurs a loss of 15m barrels per day (MMbpd) in oil transit volumes, although very small volumes continue to transit the strait.

"Regardless, oil prices will remain highly volatile. The geopolitical risk premium is substantial, and there is high uncertainty over the duration of the conflict, strait closure and oil transit disruption," Fitch added.

**ASIA
INSURANCE REVIEW**
 Member: Beacon International Group, Ltd.

ME conflict: Bahrain, UAE join 20 other countries in pledge to safeguard Strait of Hormuz shipping

23/03/2026

Bahrain and the United Arab Emirates have joined 20 other countries in expressing readiness to help secure shipping through the vital waterway, the Strait of Hormuz, the UAE's Foreign Ministry has said.

The other countries are France, Germany, Italy, the Netherlands, Japan, Canada, South Korea, New Zealand, Denmark, Latvia, Slovenia, the UK, Estonia, Norway, Sweden, Finland, the Czech Republic, Romania, Lithuania and Australia.

The 22 countries issued a joint statement condemning attacks by Iran on unarmed commercial vessels in the Gulf, attacks on civilian infrastructure, including oil and gas installations, and the de facto closure of the Strait of Hormuz by Iranian forces. They also expressed their readiness to contribute to appropriate efforts to ensure safe passage through the Strait. "We welcome the

commitment of nations who are engaging in preparatory planning," the statement added.

On 2 March, Iran announced restrictions on navigation in the Strait of Hormuz, warning that ships attempting to pass without coordination would be targeted in response to ongoing US-Israeli attacks. The US-Israeli strikes on Iran began on 28 February, with Iran retaliating with repeated drone and missile strikes targeting Israel and Gulf countries hosting US military assets.

Joint statement by 22 countries

We condemn in the strongest terms recent attacks by Iran on unarmed commercial vessels in the Gulf, attacks on civilian infrastructure, including oil and gas installations, and the de facto closure of the Strait of Hormuz by Iranian forces.

We express our deep concern about the escalating conflict. We call on Iran to cease immediately its threats, laying of mines, drone and missile attacks and other attempts to block the Strait to commercial shipping, and to comply with UN Security Council Resolution 2817.

Freedom of navigation is a fundamental principle of international law, including under the United Nations Convention on the Law of the Sea.

The effects of Iran's actions will be felt by people in all parts of the world, especially the most vulnerable.

Consistent with UNSC Resolution 2817, we emphasise that such interference with international shipping and the disruption of global energy supply chains constitute a threat to international peace and security. In this regard, we call for an immediate comprehensive moratorium on attacks on civilian infrastructure, including oil and gas installations.

We express our readiness to contribute to appropriate efforts to ensure safe passage through the Strait. We welcome the commitment of nations who are engaging in preparatory planning. We welcome the International Energy Agency decision to authorise a coordinated release of strategic petroleum reserves. We will take other steps to stabilise energy markets, including working with certain producing nations to increase output.

We will also work to provide support for the most affected nations, including through the United Nations and the IFIs. Maritime security and freedom of navigation benefit all countries. We call on all states to respect international law and uphold the fundamental principles of international prosperity and security.

Prolonged Middle East conflict could stretch re/insurers' loss exposure despite exclusions

23/03/2026

A new report from Autonomous has suggested that direct insurance losses should remain relatively contained due to standard war and terror exclusions in many contracts, though the longer the conflict persists, and potentially expands, the greater the tail risk of events that could seep into losses for the re/insurance industry.

Since the resurgence of conflict in the Middle East earlier this year, Autonomous noted that P&C stocks have shown little indication of investor concern around first-order insurance losses.

Instead, attention has centred on second-order macroeconomic effects, notably elevated oil prices and the potential for resulting shifts in monetary policy.

Even so, according to the report, barring a recessionary scenario, the overall impact on re/insurers should remain limited, with insurance brokers potentially seeing modest upside.

"War risk globally is well-tested, especially in the Middle East. Policy wording has been significantly refined and tightened over the last decade, and as such, direct insured losses are likely limited to war exposures on marine and some other lines. In addition, where possible coverage has been restricted or repriced on account of the conflict," Autonomous explained.

Using the Russia-Ukraine war as a proxy, the firm estimates that total direct insured losses were in the region of \$25 billion, broadly comparable to an average Category 3 hurricane.

Notably, a significant share of those losses, around \$10-15 billion, related to stranded aircraft, a driver that does not appear to be a factor at this stage of the Middle East conflict.

Echoing the views of other rating agencies and analytical firms, Autonomous noted that any losses arising from the conflict are likely to be concentrated in specialty lines, segments that are typically highly syndicated and benefit from substantial reinsurance protection.

"To-date losses have been felt most in PVT lines, with several claims arising from strikes on energy assets in the region. But in our view, loss uncertainty remains greatest on marine war lines, with accumulation likely

being the greatest risk. Losses on other specialty lines — aviation, BI, cyber, and trade credit — are possible but unlikely to break the bank,” the firm’s report concluded.

ReInsurance BUSINESS

Munich Re flags intensifying cyber risk landscape amid geopolitical strains

25/03/2026

With cyber insurance growing ever more relevant and cyber risks intensifying amid powerful geopolitical, technological and economic pressures, Munich Re has urged companies to place equal emphasis on resilience and protection, highlighting the need to deepen insurance penetration and strengthen collaboration to better support insureds and safeguard global economies and societies.

The global reinsurer’s “Cyber Insurance: Risks and Trends 2026” report highlighted a world shaped by geopolitical tensions, armed conflicts, and intensifying competition in future-focused industries, alongside an increasingly complex cyber threat landscape that reportedly demands decisive and proactive risk management.

From Munich Re’s perspective, the main drivers of insured losses are Ransomware, Data Breach, Business Email Compromise (BEC) and Distributed Denial of Service (DDoS). Munich Re’s data on segments affected by cyberattacks in 2025 shows that government entities are the most targeted by a wide margin, followed by manufacturing and technology, underscoring the focus on critical infrastructure and high-value digital assets. Financial services, telecommunications, and education also rank among the most impacted sectors, reflecting their reliance on data and connectivity.

A second tier—including energy and utilities, legal and professional services, and healthcare—continues to face substantial exposure, where disruption can have significant economic and societal consequences.

Meanwhile, sectors such as media and entertainment, aerospace and defence, transportation, and construction experience moderate levels of attacks, with retail, oil and gas, pharma, and automotive appearing comparatively less affected.

According to Munich Re’s report, both hindsight and foresight on the cyber threat landscape and trends indicate that threat scenarios will develop further, reportedly going far beyond ransomware.

Munich Re continued, “Especially against the

backdrop of current geopolitical tensions and technological innovations, cyber threats are likely to become more diverse and far-reaching.

“This may further strengthen awareness for cyber risks and the substantial impacts on organisations’ reputation and core business activities. However, awareness alone can’t prevent financial losses; resilience and insurance can.”

Munich Re emphasised that anticipating exposures and future threat developments is essential for adapting underwriting, risk modelling and management, as well as for refining cyber insurance coverage and solutions.

The reinsurer also stated that, while cyber threats are not always malicious, they must consistently be treated as a priority. Effective cyber risk management, it said, should be holistic, integrated and subject to continuous review.

Munich Re further highlighted that, despite public attention focusing on large corporates, most cyber incidents and claims it records involve micro-companies and SMEs. In its view, cyber protection is therefore a concern for organisations of all sizes and across all industries.

Finally, the company stressed that deep-dive data analytics on cyberattacks and losses are critical to improving the understanding and quantification of cyber risk.

The firm concluded, “The cyber insurance industry’s goal is to support clients recognise, understand, and optimally mitigate their risks. Insurance doesn’t just provide compensation after a loss; it also helps to raise exposure awareness, increase cybersecurity, and protect companies and organisations of all sizes from the potentially massive disruptions that incidents can entail.

“Looking ahead, Munich Re remains focused on challenges and opportunities in the strategic field of cyber insurance, working hand in hand with partners and clients. By increasing cyber insurance penetration and collaborating globally on this task, players can support insureds and protect global economies and societies.”

Thomas Blunck, CEO Reinsurance, Munich Re, commented, “Cyber insurance is more relevant and cyber risks are more vibrant than ever. From the outset, Munich Re has been a strong pillar of the cyber insurance market. Our strategic approach allows us to weather uncertain times because we can rely on our extensive underwriting expertise, discipline and a long-term business orientation aimed at supporting a sustainable market.

“Munich Re continually invests in robust in-house modelling and regularly monitors and quantifies cyber threats, allowing us to adapt our risk assumptions and solutions. Our unchanged goal: to help clients secure their business opportunities in a hyper-connected world.”