

# MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

**Comitato Direttivo:** *Andrea Dalle Vedove, Lars Lange, Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon, Alessandro Morelli, Claudio Perrella, Neil Smith, Massimo Nicola Spadoni*

**A cura di:** *Cristina Castellini, Responsabile Trasporti e Aeronautica - ANIA Associazione Nazionale tra le Imprese Assicuratrici*



## SOMMARIO

ottobre 2016 - N. 4 anno VI

### Marine

IL CASO HANJIN. RISVOLTI ASSICURATIVI NELLA COPERTURA DELLE MERCI di <i>Paolo Lovatti</i>	3
RIFLESSIONI SUL "CASO HANJIN" di <i>Alfredo Dani</i>	9
THE MARINE INFRASTRUCTURE IN IRAN: A LOOK BEHIND THE SCENE by <i>Max Roger Zaccar</i>	14

### Aviation

LO STATO DELLA SECURITY AEREA NELL'UNIONE EUROPEA DOPO I TRAGICI ATTENTATI DI PARIGI E BRUXELLES di <i>Doriano Ricciutelli</i>	24
AIR CARRIER LIABILITY IN THE EVENT OF ACCIDENTS AND PASSENGERS' RIGHTS: THE EUROPEAN COMMISSION GUIDELINES by <i>Anna Masutti e Isabella Colucci</i>	31

### Transport

FINE ART INSURANCE by <i>Massimo Spadoni</i>	35
---	----



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Il Presidente ANIA, Maria Bianca Farina - qui tra il Presidente dello IUMI, Dieter Berg e il Segretario Generale, Lars Lange - ha dato il benvenuto a tutti i partecipanti alla Conferenza di Genova (18 - 21 settembre) nella splendida cornice di Palazzo Ducale.

### A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION & TRANSPORT WORLD

The idea is to supply and update our associates with the latest legislative juridical developments at a national and European level. Our aim is to present the information in a way that is easy to access and use. We believe that this newsletter will fill an important gap due to the fact that most journals and legal reviews are often complex and it takes a lot of time to find the information required by insurance staff.

#### DISCLAIMER

*The objective of the Review is to inform its readers and not to suggest underwriting practices or other behaviours which may affect competition or restrain from acting accordingly to the applicable national competition and antitrust laws and to the European competition legislation. Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of the papers and articles at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice.*



## **I**L CASO HANJIN. RISVOLTI ASSICURATIVI NELLA COPERTURA DELLE MERCI

*Paolo Lovatti  
Global Marine Consultant*



Il fallimento della più importante compagnia di trasporto di container della Corea del Sud e al settimo posto a livello mondiale, è ormai noto a molti, anche a quelli che hanno poca dimestichezza con lo shipping.

La bancarotta di questa flotta di 141 navi non potrà avere implicazioni soltanto su questo Paese dell'Estremo Oriente ma potrebbe essere in effetti l'inizio di una crisi strutturale e mondiale del settore marittimo che si può sintetizzare in poche parole: troppa capacità di carico rispetto alle merci da trasportare.

Questo fallimento può aver sorpreso molti addetti del settore ma certamente non è da considerare una crisi imprevista. Hanjin Shipping dal 2011 stava chiudendo i suoi bilanci in perdita, accumulando 5,5 miliardi di dollari di debito complessivo in base a quanto resocontato al 31 agosto 2015. La Compagnia aveva confidato su un'ulteriore dilazione del credito delle banche, soprattutto coreane che, per ragioni al momento non chiare, hanno deciso improvvisamente di tagliare tutte le linee di finanziamento.

Questo taglio ha lasciato in mare, senza istruzioni precise, molte navi (si dice dalle 65 alle 85) con tutte le merci caricate stimate in 14 miliardi di dollari. In questo stato di fatto si stanno verificando ora tre diverse situazioni:

- navi sequestrate a vario titolo in porti al di fuori della Corea,
- navi a cui è stato rifiutato il diritto di ingresso nei porti di scalo,
- navi che su ordine di Hanjin sono tenute alla fonda fuori dalle acque territoriali oppure in porti di "rifugio sicuri", al fine di evitarne il sequestro al momento dell'attracco.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Infatti con il fallimento molti porti, già creditori di importi rilevanti, hanno rifiutato l'attracco per ulteriori operazioni di imbarco/sbarco sino a quando non vi saranno garanzie da parte dell'armamento, sul pagamento di tasse portuali, addetti, carburanti e tutto quanto inerente la gestione di una nave.

● Se ci si limita all'Italia, si stimano in 12.000 i container bloccati a vario titolo, di cui 5.000 imbarcati su navi di altre compagnie per accordi di slot chartering. Queste cifre sono indicative e potranno essere oggetto di variazione in tempi più o meno brevi. La situazione è in continua evoluzione con un intreccio di rilevanti interessi economici, legali, politici. Resta il fatto che buona parte delle merci trasportate è costituita dalle provviste natalizie di distributori, centri commerciali e negozi ed è principalmente costituita da elettronica di consumo, elettrodomestici, abbigliamento, beni specifici destinati alle prossime festività, ma senza dimenticare la componentistica meccanica ed elettronica destinata al settore auto e moto. Tutte merci fra l'altro che possono essere oggetto di una rapida evoluzione tecnologica che li può far uscire dal mercato del consumo in pochi mesi per obsolescenza.

● Secondo gli esperti, il fallimento di Hanjin è senza dubbio la punta di una crisi strutturale del trasporto marittimo.

● E' questo il primo fallimento di una grande compagnia di shipping nel trasporto di container, ma in base ad analisi di settore, potenzialmente il 90% delle società di trasporto marittimo potrebbe essere in uno stato pre-fallimentare.

● E' a tutti noto che da anni l'economia mondiale è in sofferenza, la Cina sta rallentando la sua crescita, il traffico marittimo non si sviluppa ma l'offerta di capacità di trasporto è sempre più elevata. Complice anche il gigantismo delle navi, la flotta mondiale e la relativa capacità di carico tra il 2000 e il 2015 si è quadruplicata.

● E' notizia di questi ultimi giorni che Maersk ha bloccato la costruzione di nuove mega-navi container in attesa di comprendere quale potrebbe essere l'evoluzione del mercato a fronte del fallimento Hanjin.

● D'altra parte entrerà a breve in servizio la MSC Eloane, con una capacità di carico di 19.500 teu con un contratto di 15 anni di bareboat charter. E' questa la terza nave di una serie di sei mega portacontainer ordinate a cantieri coreani dall'armatore norvegese Ocean Yield.



Questa breve ma necessaria premessa introduce i diversi argomenti che riguardano gli aspetti assicurativi relativi alle merci che siano affidate a un vettore che possa dichiarare fallimento dopo il loro imbarco.

In questa situazione, il proprietario delle merci si può trovare a dover affrontare diversi problemi:

- ottenere, per quanto possibile, il rilascio del carico valutando l'opportunità di provvedere direttamente al pagamento di quanto dovuto a operatori, terminal, autorità portuali e simili,
- provvedere al pagamento di controstallie per il periodo prolungato di giacenza nel caso in cui le merci siano state scaricate ma, per ragioni diverse, risultino sotto sequestro,
- sottostare a un rischio di deterioramento del carico o di furto durante la giacenza prolungata,
- dover sostenere costi extra per l'inoltro a destinazione nel caso di sbarco in un porto intermedio,

nonché dover sopportare tutti i danni indiretti dovuti alla non disponibilità del carico nei tempi originariamente previsti. In tempi di *just in time* è questo forse l'aspetto che più preoccupa i destinatari delle merci.

Esaminiamo pertanto il contenuto delle Cargo Clauses, specificamente delle Cargo (A), nelle due edizioni attualmente usate sul mercato (1.1.1982 e 1.1.2009), per comprendere qual possa essere l'impatto pratico di un fallimento sulle coperture assicurative.

#### Clause 4.5 - Exclusion for delay

Il contenuto della clausola è identico nelle due edizioni.

E' evidente l'intenzione degli assicuratori di garantire esclusivamente i danni materiali e diretti alle merci assicurate, con esclusione delle perdite derivanti da ritardo, anche nel caso in cui esso sia dovuto a un rischio assicurato. Ciò pone un punto saldo nella questione Hanjin, nel caso in cui, alla riconsegna del carico, non siano riscontrati danni o perdite alle merci.

Oggi il mercato assicurativo internazionale offre coperture per i danni indiretti, ma limitandosi all'assicurazione dei progetti infrastrutturali per i quali sia prevista un'attenta analisi dei suoi enti critici, un esame dei tempi di sostituzione e una valutazione preventiva del danno consequenziale a seguito di un evento assicurato. Analizzeremo in seguito la relativa operatività.



#### ● **Clause 4.6 - Exclusion for insolvency and financial default**

● La portata dei contenuti delle due edizioni è sostanzialmente diverso.

● L'edizione 1982 esclude senza possibilità di diversa interpretazione la copertura dei beni in caso di insolvenza o inadempienza finanziaria di armatori, manager, noleggiatori o conduttori della nave sulla quale essi erano caricati.

● L'esclusione prevista nell'edizione 2009 ha una portata ridotta. Essa prevede infatti:

● *" 4.6 perdite danni o spese causati da insolvenza o inadempienza finanziaria di armatori, manager, noleggiatori o operatori della nave nel caso in cui al momento del carico sulla nave delle merci assicurate, l'Assicurato ne fosse a conoscenza o nel corso ordinario delle sue attività avrebbe dovuto essere consapevole che questa insolvenza o inadempienza finanziaria avrebbe potuto pregiudicare la normale prosecuzione del viaggio. Questa esclusione non si applica nel caso in cui l'assicurazione è stato girata all'avente diritto che reclama il danno che ha acquistato o concordato di acquistare le merci assicurate in buona fede in base a un contratto vincolante".*

● **Con questa clausola si è voluto pertanto tutelare l'avente diritto inconsapevole e in modo ancor più ampio nel caso in cui esso risulti essere il cessionario.**

● E' evidente che in caso di reclamo, questa clausola potrà essere oggetto di diversa interpretazione da parte di assicurato e assicuratore:

● – quali sono i limiti di conoscenza richiesti all'assicurato per stabilire se l'armatore era o non era solvente? Come deve essere considerato l'ordinary course of business? Nel caso Hanjin, cinque bilanci consecutivi in perdita possono essere sottovalutati da parte degli addetti di settore?

● A questo riguardo si potrebbero aprire scenari inattesi riguardo le responsabilità professionali dello spedizioniere incaricato per l'organizzazione del trasporto.

● – per "Assicurato" si devono intendere anche i suoi incaricati (spedizioniere)?

● – il danno indennizzabile sarà comunque limitato, in base alla precedente clausola 4.5 al danno materiale e diretto.

● Ciascun reclamo dovrà pertanto essere valutato nella sua specificità.



● **Clause 8.3 - Continuation of cover during delay beyond control of the Assured**

● Il contenuto della clausola è in pratica identico nelle due edizioni.  
● Siamo nell'ambito della clausola di durata e la sottoclausola precisa che l'assicurazione resta valida durante qualsiasi ritardo al di fuori del controllo dell'assicurato o di modifica del viaggio in base alle facoltà previste dal contratto di trasporto. Nel caso Hanjin, l'assicurato - sebbene a conoscenza dei fatti che stanno portando al ritardo - poco o nulla può evidentemente fare per ottenere la riconsegna del carico. Pertanto la copertura assicurativa resta pienamente operante sino a quando l'armatore non dichiarerà le sue intenzioni relativamente al rilascio o riconsegna del carico. Questa clausola così come le successive non sono rilevanti qualora sia applicata l'edizione 1982, essendo l'esclusione per insolvenza finanziaria di per se stessa risolutiva.

● **Clause 9 - Termination of contract of carriage**

● Per l'applicazione di questa clausola sarà necessario attendere quali saranno le decisioni di Hanjin o più in generale dell'armamento. Nel caso di sbarco in un porto intermedio, in quanto nel porto previsto dalla polizza di carico vi potrebbero essere problematiche, è necessario che l'assicurato per la continuazione della copertura si attivi nei termini previsti dalla clausola. Il proseguimento della copertura non è pertanto automatico ed è soggetto al pagamento di un premio addizionale se richiesto dagli assicuratori. Pertanto generalmente parlando in caso di un grave avvenimento o di un potenzialmente significativo ritardo sarà prudente avvisare immediatamente gli assicuratori piuttosto che attendere gli sviluppi decisi da terzi. Questo aiuterà gli assicuratori a prendere tutte le misure che essi possano ritenere necessarie nel contesto dei rischi assicurati.

● **Clause 12 - Cover for forwarding charges**

● La lettura di questa clausola, pone alcuni interrogativi non risolvibili, se non caso per caso, in funzione dei contenuti della polizza di carico e di come l'armatore si comporterà. Sarà dichiarato viaggio finito precisando che ciò è conseguente al fallimento? Si tratterà di un'effettiva conclusione del viaggio o piuttosto di un ritardo? Cosa sono effettivamente le spese extra e come devono essere considerate? Nel caso Hanjin, in quale parte le spese extra saranno sostenute per limitare le perdite da ritardo? La clausola prevede un rimborso delle spese extra sostenute in un porto di sbarco intermedio a seguito della dichiarazione di viaggio finito da parte dell'armatore, in relazione ad un rischio assicurato.



### ● Clause 16 – Cover for sue and labour expenses

● In relazione all'applicazione della Clausola 12 resta l'obbligo, per l'assicurato o i suoi incaricati, di agire ragionevolmente e propriamente al fine di ridurre e contenere la perdita. Questa clausola è menzionata per ricordare che le spese extra devono essere sostenute propriamente e ragionevolmente affinché se ne possa ottenere il rimborso.

● Ritorniamo al caso Hanjin per individuare possibili conclusioni:

- – se la copertura è presta in base all'edizione 1982 sarà difficile ottenere qualsiasi indennizzo da parte degli assicuratori sia per danni diretti che indiretti;
- – l'edizione 2009 è senza dubbio più favorevole all'assicurato ma la strada per ottenere un indennizzo, sia per gli eventuali danni sia per le spese, potrebbe non essere del tutto facile;
- – i danni indiretti come conseguenza di ritardi sono in entrambe le edizioni esclusi. Attualmente sul mercato internazionale le coperture offerte sono limitate ai progetti infrastrutturali, in base all'ECB wording o alle più recenti clausole JC2009/020.

● Seppure la delimitazione dell'operatività della copertura è chiara, la situazione si può complicare nel caso la perdita o il danno venga fatto risalire al fallimento del vettore. La domanda abbastanza ovvia che ci si potrebbe porre è se in trasporti altamente specializzati, controllati e da condurre in maniera professionale come dovrebbero essere quelli dei progetti infrastrutturali sia ammissibile una mancata valutazione della solidità finanziaria dei vettori principali.

● Il mercato pertanto non è attualmente preparato a garantire questo tipo di rischio e l'unica possibilità per i caricatori resta quella di loss prevention, valutando, fra l'altro, la solvibilità finanziaria dell'armatore prima dell'inizio del trasporto; ciò per prevenire il verificarsi di situazioni analoghe a quelle di Hanjin.

● Eric Bruce (E.C.B.) negli anni '60 ha introdotto sul mercato assicurativo un concetto di copertura e un wording sicuramente innovativo rispetto a quei tempi.

● Forse a oltre cinquant'anni di distanza, in una situazione finanziaria, economica e commerciale profondamente mutata dove gli operatori si trovano a dover fronteggiare nuovi rischi e sfide, underwriters dinamici potrebbero cogliere l'occasione per studiare e proporre al mercato una copertura che garantisca i rischi di ritardo secondo modalità, termini e limiti da analizzare e trasformare in clausole.





Un quadro incerto e da scoprire giorno per giorno per quanto riguarda la parte shipment e per i destinatari dei carichi. L'attuale posizione attendista degli assicuratori cargo, sufficientemente definita e poco allarmata per gli effetti diretti di questo fallimento. Un futuro da riconsiderare sia per quanto riguarda la scelta di vettori solvibili da parte dei caricatori, sia per gli assicuratori che potrebbero essere chiamati a nuove sfide nella formulazione di nuove clausole.

## RIFLESSIONI SUL "CASO" HANJIN

*Professor Alfredo Dani  
Studio Legale BonelliErede  
Genova*



### "Too big to fail"?

La drammatica vicenda del settimo vettore di contenitori del mondo, Hanjin Shipping, è la riprova che nessuna realtà imprenditoriale è troppo grande per fallire. Potrà essere evitato il fallimento "formale" (si veda, ad esempio, la normativa italiana sull'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi) e le insolvenze potranno essere gestite in maniera meno traumatica, ma la sostanza non cambia. Il caso Lehman non ha insegnato abbastanza.

Quando un imprenditore, nel nostro caso un armatore, scommette per anni su una ripresa del mercato che non c'è, e ciò facendo alza la posta acquisendo (relativamente a buon mercato data la crisi dei cantieri) nuove navi sempre più grandi, contando sull'eternità delle fonti di credito e su finanziamenti gli interessi dei quali vengono pagati attraverso nuovi finanziamenti e non grazie all'incasso di noli adeguati, **si realizza una sorta di "schema Ponzi" il cui esito, drammatico, si può avere quando, come nel nostro caso, un importante creditore "chiude il rubinetto".**



E' legittimo temere che gran parte dell'armamento mondiale si stia comportando in questo modo e che il dissesto Hanjin non resterà isolato, dato che non sembra ipotizzabile in tempi prevedibili un aumento dei noli tale da coprire i costi e gli oneri finanziari che gravano su molti. Né le navi, pur modernissime, possono essere considerate un cespite dato il clamoroso eccesso mondiale di capacità di stiva: una nave - da sempre - ha valore solo se guadagna.

#### L'insolvenza nell'assicurazione marittima

Tradizionalmente, l'assicurazione marittima è assicurazione contro i rischi della navigazione, siano essi i *Perils of the Sea* del MIA, 1906 e dei vecchi capitolati inglesi ovvero i rischi della navigazione di cui all'art. 521 cod. nav.

Già nella 15<sup>a</sup> edizione (1961) di Arnould, tuttavia, leggiamo (p. 855): *"In the nineteenth century maritime commerce was revolutionized by the introduction of steam navigation, and the standard policy failed to provide the much more extensive cover required in the new conditions by cargo-owners. The result was the introduction of the "all risks" cargo policy"*.

Nella sua originaria formulazione (1951) la clausola *All Risks* delle Institute Cargo Clauses copriva *"all risks of loss or damage to the subject-matter insured but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expenses proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject-matter insured"*.

L'insolvenza del vettore, comunque manifestata, non appariva essere un rischio escluso per quanto, dal 1924 ed in conseguenza della decisione nel caso Harrison, i Lloyd's avessero deciso di non fornire più garanzie a copertura dell'insolvenza di terze parti rispetto al rapporto assicurativo, in precedenza abbastanza frequenti.

Quando, nel 1982, l'Institute of London Underwriters provvide al radicale rinnovamento dei capitolati merci, collegandoli alla sintetica polizza MAR Form dopo l'abbandono nel 1981, senza rimpianti, della arcaica polizza S & G, si avvertì la necessità di chiarire, al di là di ogni dubbio, che non erano coperti *"...loss, damage or expense arising from insolvency or financial default of the owner manager charterers or operators of the vessel"*.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Le clausole italiane del 1983, in verità non molto utilizzate, riecheggiano il capitolato inglese in quanto escludono dalla copertura i danni prodotti da “insolvenza, morosità, mancato adempimento di obbligazioni pecuniarie del proprietario, armatore, noleggiatore o gestore della nave”. Secondo Ferrarini (*Le assicurazioni marittime*, III ed., Milano, 1991, p. 138), “Queste disposizioni sono da interpretare nel senso che escludono la risarcibilità assicurativa delle spese sostenute dall’assicurato per recuperare e avviare a destino le merci assicurate in caso di abbandono del viaggio da parte dell’armatore o operatore della nave per difficoltà economiche relative alla nave stessa”.
- Tuttavia, già allora era disponibile sul mercato una clausola predisposta dal Joint Cargo Committee (JCC) e nota come JC93, che recitava: “... *forwarding charges for cargo shipped on vessels that are arrested or detained would be recoverable in the event of insolvency of the sea carrier, provided the assured is unaware of such insolvency or financial default at the time the cargo is loaded on board the vessel*”.
- Negli anni ottanta del secolo scorso il mercato registrava importanti dissesti armatoriali, che avrebbero dovuto indurre gli interessati al carico - e i loro *brokers* - ad adottare la JC93. Ciò non è avvenuto, a quanto risulta, con la frequenza auspicabile in ragione dell’incremento del premio che l’ampliamento della copertura avrebbe comportato e della percepita improbabilità dei dissesti se comparata ai rischi tradizionali; nonché, forse, per pigrizia (dei *brokers*) nel suggerire varianti *ad hoc* a capitolati assicurativi consolidati.
- Significativamente, il problema venne percepito dalla categoria dei caricatori di *commodities*, raggruppati nella *Federation of Commodities Associations* (trasporti di cacao, caffè, cotone, grassi e oli non alla rinfusa, pelli e cuoio, metalli, semi oleosi, zucchero grezzo o raffinato e thé). Vennero così elaborate e proposte al mercato (provocando la sostanziale scomparsa per disuso della clausola JC 93) nel settembre 1983 le Institute Commodity Trades Clauses (A), (B) e (C) nelle quali il problema veniva gestito dalla clausola 4.6: nella quale l’esclusione dell’insolvenza viene ulteriormente mitigata, in quanto sono esclusi: “*loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage.*”



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

*This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract*'.

La medesima formulazione è stata adottata in via generale, 23 anni più tardi, nella revisione 2009 delle ICC, alla clausola 4.6.

Il commento alle nuove clausole di RICHARD HOGG LINDLEY così si esprime sul punto: *"The exclusion has been reduced in scope so that the innocent Assured or assignee is still protected by the policy in the event of financial default or insolvency bringing the voyage to an end. The wording has been taken from the Institute Commodity Trades Clauses (5/9/83) and subsequent clauses relating to specialized trades. Thus a claim will only fail if, at the time of loading, the Assured was aware or should have been aware that the voyage might be halted by the financial circumstances of the carrier (...)"*.

### Riflessioni

Gli aventi diritto alle migliaia di contenitori caricati sulle navi Hanjin risultano essere assicurati, in prevalenza, sulla base delle ICC (A) nelle due versioni 1982 e 2009. Quelli di loro che hanno adottato il più recente capitolato hanno diritto a recuperare dai loro assicuratori le *forwarding charges* - sovente ingentissime - necessarie per inoltrare i contenitori alla loro destinazione dal diverso porto in cui il vettore ha concluso il viaggio. *Ciò non è possibile per chi, invece, abbia adottato le ICC 1982, dove l'insolvenza del vettore è esclusa tout court.*

Siccome, a quanto è dato comprendere, la differenza di premio fra le due coperture ICC non è troppo rilevante, si può ipotizzare che la scelta delle clausole 1982 sia dovuta anche a pigrizia (viene in mente l'ipotesi di una polizza in abbonamento nata prima del 2009 e successivamente rinnovata tal quale) e/o ad una sottovalutazione del rischio. Non è improbabile che, in seguito al dissesto Hanjin e nel giustificato timore di altre insolvenze, i premi di una copertura ICC 2009 saliranno sensibilmente. *Il mercato dell'assicurazione marittima è sempre stato caratterizzato da fenomeni di vischiosità e di resistenza al nuovo.* Sono stati necessari quasi cinque lustri perché l'intuizione degli operatori di *commodities* - raggruppati in agguerrite associazioni di categoria (contrariamente a chi opera nel settore "merci varie" più meno unitizzate e containerizzate)- in ordine al possibile grave impatto economico, soprattutto in termini di spese di *forewarding*, dell'insolvenza del vettore venisse attuata in un capitolato non settoriale.



Del resto, con l'avvento ormai remoto del container e la sostituzione delle stive e dei bigli con le moderne navi cellulari la "tradizionale" sinistrosità merci, consistente nella perdita o avaria delle cose trasportate, si è grandemente attenuata. Ma i benefici apportati dal fenomeno tecnico in termini di premi meno elevati sono in parte compensati da rischi nuovi (quanto meno nella loro attuale dimensione) qual è l'insolvenza del vettore, incidenti non tanto in termini di danni materiali alle merci quanto in termini di spese, **la cui portata può essere aggravata in maniera esponenziale in conseguenza delle dimensioni dei moderni vettori marittimi di linea.**

**L'insolvenza non è certamente un rischio della navigazione, un *peril of the sea*. Non si verifica sul mare, non proviene dal mare. L'insolvenza è un rischio commerciale privo di qualsiasi carattere di "specialità", di "marittimità".**

Si può concludere che, poco alla volta, il mercato e le sue esigenze stanno erodendo i caposaldi concettuali tradizionali dell'assicurazione marittima, dai quali l'assicurazione marittima e così l'assicurazione *tout court* è nata molti secoli fa; caposaldi già intaccati all'art. 2 del MIA (1906), "*Mixed sea and land risks*" e, più di recente, nell'assicurazione merci, con la copertura del transito intermodale.





## **T**HE MARINE INFRASTRUCTURE IN IRAN: A LOOK BEHIND THE SCENE (\*)

*Max Zaccaro  
Chairman and General Manager  
Commercial Insurance*



### **The geography**

- Iran borders: the Gulf of Oman, the Persian Gulf and the Caspian sea
- The area of the country is 1,650,000km<sup>2</sup> which makes of Iran the 18<sup>th</sup> largest in the world
- Iran is a central point of transit with borders consisting of 7 countries. Via water and land Iran is connected to 15 countries with large populations
- It is a diverse country, with mountain terrain as high as m 5800, deserts, plains and a lowest point of -28m with the Caspian sea
- It is subject to natural hazards of drought, floods, dust storms and earthquake.

### **The political situation**

- Iran (or Persia until 1935) became the Islamic Republic of Iran in 1979
- Iran was at war with Iraq from 1980 to 1988
- There was a cut off in relations with the U.S in 1980 following the seizure of the American Embassy in 1979
- Several sanctions were imposed in 1979, 1995 and 2006.
- Since 2013 President Hassan Ruhani and Chief of State Supreme Leader Ali Khamenei negotiated restrictions on the nuclear program in exchange for relief sanctions known as " The Joint Comprehensive Plan".

(\*) IUMI Genova 18-21 September 2016



### Natural Resources

- Apart from oil, Iran has natural gas, coal, chromium, copper, iron, lead, manganese, zinc, sulphur.

### The population

- 81 million composed of many ethnicities. But 99% of them are Muslims, and among them 95% of Shias and 5% of Sunnis
- The largest cities are: the capital Teheran, Mashhad, Qom, Esfahan, Karaj, Tabriz and Shiraz.

### The economy

- The World Bank estimates that Iran is the second largest economy in the Middle East and North Africa after Saudi Arabia. It has the second largest population after Egypt
- Mostly reliant on oil 38% (output is 3,6 million barrels a day with 1,30 million barrels of export) and gas exports
- With proven reserves of 158 billions of barrels of oil (4th in the world) and 35 trillions of Cubic Meter of Gas (1st in the world)
- Gas export through pipelines is limited as Iran is a great consumer of its production
- It has significant agriculture which account for 19%: wheat, rice, sugar cane, fruits, nuts, cotton, flowers and of course caviar
- Iran specializes in industrial activity linked with the production of oil, petrochemicals, fertilizers, ferrous and non ferrous metal fabrication including armaments, cars and the famous carpet industry
- Budget is \$70 billion with revenues of \$ 56 billions
- Exports to China, India, South Korea, Turkey, Japan amount to \$79 billions
- Imports from UAE, China, Algeria, India, South Korea, Turkey amount to \$70 billion, it was the 1st time that the exports exceeded the imports
- The GDP per habitant is \$6000 which ranks 95th in the world
- Communication is by telephone, internet is extremely modern
- Sanctions are being lifted progressively and international deals worth \$37 billion were signed in the diversified sectors of construction, aviation, carmaker.

**Motto of the Government: Think Internationally and Act Locally**



### The Ministry of Roads and Urban development

- They are in charge of the construction of seaways, airways, railways and roads along with its regulations
- When construction is terminated the facilities are transferred to the controlled affiliated organizations of ports, airways railways and roads.

### The Transport infrastructure

- There are 11 main ports
- The National flag: 40 tankers NITC (National Iranian Tanker Company) and 80 bulk carrier IRSL (Islamic Republic of Iran Shipping Line). Iran will need 500 ships in the next two decades
- There are 54 major airports of a total of 319 (paved and unpaved); 8 airports are international, with 26 heliports
- There are 12000km of railway and 200000km of roads.

### The Ports and Maritime Organization PMO

- There are 8 major Southern Ports in the Persian Gulf and 3 major Northern ports in the Caspian sea
- New ports are under development like the Chabahar port with a joint investment from Iran, India and Oman
- Largest ports are Shahid Rajae Port with 35 berths
- Imam Khomeini with 37 berths on the Persian Gulf
- and Bandar Anzali Port with 10 berths on the Caspian sea serves the North with 10 berths.
- Ports have 4 million of open storage and 1,2 million of covered area
- About 9300 vessels are calling to Iran with 36000 port calls in 2015
- Most Iranian ports have private terminal operator
- During the sanctions traffic was almost made with feeders from the UAE. Nowadays most international lines are calling to Iranian ports and the feeder traffic will reduce
- Some of the shipping lines which are now calling: CMA CGM, NYK, Messina, Hyundai, MSC, UASC which is merging soon with Hapag Lloyd.

### Yearly Traffic

- Non Oil: 102 million tons
- Oil : 45 million tons
- Total traffic import and export of 147 million tons





## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- – Containers: 2,4 millions
- – Passengers: 17 millions mostly internal tourism to the different islands.
- Imports are mostly constituted of equipment for the industry, raw material, foodstuffs, consumer goods, vehicles; exports are oil and petrochemicals, agriculture products ( fresh fruits, dried fruits, saffron etc.) , commodities (copper, zinc, ceramic, sulphur, clay etc.), manufactured products, passengers cars, building material.
- In total the two largest ports, Shahid Rajae and Imam Khomeini account for 80% of the port traffic. Kharg Island oil terminal is handling 80% of oil exports because it is near the oilfields and can accept high tonnage vessels.
- Finally it is important to mention the following on the ports:
  - They are very well equipped but because it is old, much of the equipment breaks down often
  - The housekeeping is very good and the warehouses well maintained
  - Monthly, the government orders new equipment to replace the old machines.
- **Free Trade Zones**
  - These are free zones with many exemptions, situated in 9 of the ports.
  - The advantages may slightly differ from one place to the next:
    - 20 year tax exemptions for economic activities
    - Free entry visas
    - Full freedom of capital transfer. No limitations for buying and selling currencies.
    - Entry and exit of cargo without being charged any dues: ports, customs
    - Exemption of importing charges for goods produced inside these zones into the mainland
    - Employment opportunities for foreign residents.
- **Special Economic Zones (SEZ)**
  - Established on land near borders in particular to stop smuggling
  - They have similar incentives as Free Zones although Free Zones are more interesting than SEZ where tax exemption is limited to 10 years and there are no free visas.



### The Importance of Iran Transit

- All the government organizations are obliged to remove obstacles and facilitate the transit of goods which are benefiting of 5 days free storage and 30% discount fees up to one month
- The North South Transport Corridor (NSTC) was established in the year 2000 by Iran, Russia and India to promote their transport cooperation. This corridor connects the Indian Ocean and Persian Gulf to the Caspian Sea. Unfortunately it did not materialize up to now despite discussions in 2008. Now an agreement has lately been signed with Azerbaijan and Russia to develop the railway infrastructure. The voyage between the South and the North will be 3 times shorter and cheaper
- Other corridors cross through Iran, the East West corridor (the ancient silk road), linking China and South Asia to the Caucasus
- It is interesting to mention the financial requirements from customs authorities when cargo transits through the country:
  - When cargo travels from the port to another mainland custom destination a guarantee of 3 times the CIF value is required and this to avoid smuggling
  - When cargo travels to the border for another country the guarantee is only one time the value of the customs fee
  - Because of the complications of bank guarantees the customs authorities in agreement with the shipping industry and the insurance companies established an online open Bond insurance policy which covers the cargo as soon as it leaves the customs. The cover is then released when the cargo arrives at destination.

### Iran and the IMO

- Iran is regarded as one of the major and most active member states since 1958. Iran has signed all International conventions on maritime security
- Iran ranks 20 over the 140 members IMO members. As such it has applied to become a council member
- With regard to Port State Control activities Iran has developed centers in all ports and Islands as well. As such the Ports and Maritime Organization has established a list of ships which are banned to enter Iranian waters. This list is constantly updated. A number of vessels are actually seized



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Iran has an Iranian Classification Society (ICS) with 150 qualified flag state surveyors. Although not a member of IACS they collaborate with some of the members KR, BV, Reina...They hope to become IACS member in the near future
- To control and monitor Iran waters 5 helicopters, 1 patrol plane and 2 hovercrafts are on patrol and available for rescue operations.

### Transport by air

- Iran Air has 2 dedicated cargo planes, but most of the passenger planes have a space for cargo
- There are 17 domestic airlines including Iran air with a total of 202 planes
- Transport of cargo is from and to international destinations as well as domestic ones
- There are about 35 local agencies to deal with air cargo
- Iran air is buying 200 new planes from Boeing and Airbus.

### Transport by railway

- In October 1927 began the construction of the trans-Teheran railway
- The railways of Iran have 12000 km of rail lines. 7500 km of new lines are under construction
- The target being 25000 km in 2025. These lines will connect Asia to Europe developing also the transit with the Middle East
- Cargo transported by railways between import and export for oil and non oil amounts to about 33 million tons
- The railway represents only 5% of cargo transported in land.

### Transport by road

- The internal road network linking the main towns (excluding rural roads) is 80000 of km. All in all it has km 220000 of roads.

### The Insurance market

It is interesting to mention that despite Iran being an Islamic country, there is no Takaful insurance. This is due to the fact that Shias do not believe in Takaful as opposed to Sunnis.

- The non life insurance market amounts to \$ 6 billion which is the 29<sup>th</sup> in the world with a loss ratio of 85%
- Marine is 6% of the total income i.e: \$330 million



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- The insurance market was nationalized in 1979. But it was liberated in 2001
- There are in the mainland
- 21 insurance companies including the state owned Bimeh Iran. One state reinsurer Bimeh Markazi and one private reinsurer
- There are in the free zones: 4 licensed insurers one reinsurer and two P&I Mutuals Kish P&I Club and Qeshm International Alliance which are owned by the two largest Iranian Fleets NITC National Iranian Tanker Company , and IRSL The Islamic Republic of Iran Shipping Line. The Iranian P&I clubs were accepted in neighbouring countries
- They employ about 20000 employees and receive business through about 40000 brokers and agents
- The principal line of business is motor
- There is a defacto obligation to insure import of cargo locally due to letter of credits.

### Marine Cargo Insurance

- They use the Institute Cargo Clauses
- There is no obligation to insure imports locally but banks as well as customs require a marine policy from an Iranian insurance company
- The cargo premium amounts to \$ 60 million i.e.1% of the total income, with a loss ratio that has varied for the last 5 years between 20 and 30%
- One of the reasons of this good loss ratio is that all imports of more than \$25000 must be accompanied with a certificate of inspection before loading. Behind this reason was the quality check of cargo
- Exports are 73% of oil, chemicals and petrochemicals followed by fresh and dry fruits 2%. Most Export destinations are : China 29%, India 12%, Turkey 11%, Japan7%
- Imports are 27% machinery, chemicals 11%. The source of import are: UAE: 34%, China: 8%, India and South Korea 10%
- You will be amazed by the Bazar in Teheran where a great number of commercial transactions are being effected. Here is a branch of the largest national Bank Saderat Iran inside the Bazar.
- But of course all these transactions end up in the head office.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

### ● The Insurance Surveyors

- – There are a great number of marine surveyors
- – They must be registered with the regulatory authority of Bimeh Markazi
- – Most of them make preloading inspections for exports.

### ● SGS Societe Generale de Surveillance

- – Is established in Iran with 300 employees
- – The employees inspect pre shipments; this is their main activity
- – You might as well ask them to issue for you a certificate of originality for the carpet you would like to buy!

### ● IGS ( Iran Group of Surveyors)

- – They have the same activity as SGS
- – In addition they do: damage survey loss assessment and claims handling.

### ● Irano German Insurance Services IGIS

- – They do only cargo surveys
- – They are the correspondents of Lloyd's, the French survey organization Cesam and Webster.

### ● The recoveries of claims

- – Yes there are some recoveries through international lawyers and the courts. It remains to be seen how and when these recoveries will be paid.

### ● The reinsurance Market Bimeh Markazi

- – Most of the reinsurance is in the hands of Bimeh Markazi to which there is a legal cedance of 15% on each and every policy in the market i.e. on 50 million policies
- – In addition insurance companies can cede on a first refusal another 30%. But in this case the premium is imposed by Bimeh Markazi playing its additional role of regulator. If the rate is not accepted the business can be placed abroad or locally
- – The total reinsurance premium is 1,4 billion
- – In addition there are two private reinsurers Iranian Reinsurance in the mainland and Amir Re in the free zone



- Apart from the local reinsurance market, certain international reinsurers wrote business like GIC in India. How they managed in the event of a claim was probably through compensation of premium and claims.

#### The regulator Bimeh Markazi

- The supervision authority is Bimeh Markazi which acts as the Market's compulsory reinsurer as well as the insurance market supervisor
- In 2014 Bimeh Markazi adopted the requirements of the EU Solvency 2
- Insurance companies are not allowed to retain sums insured in excess of 20% of their capital
- They also provide a solvency rating to the insurance companies which goes from 50% to 100% in 5 levels. Meaning that they are publishing the notation of each companies according to their financial levels. It was mentioned that 90 % of insured ignore this notation
- Bimeh Markazi in addition to AmiRe (which is established on the trade free zone of Kish island) are allowed to accept inward reinsurance from abroad
- Minimum capital required for insurance companies IN THE MAINLAND is \$100 million and for reinsurers \$200 million. But this should be reduced in future.

#### The Dual Role of Bimeh Markazi

- The dual role of Bimeh Markazi will stop in future.

#### The Sanctions

- Despite asking more than 25 people from different sector of the economy I could not figure out how the merchants managed to import and export in this environment:
  - was it barter
  - was it through money exchanger
  - was it through banks
  - probably a mix of above
  - what is certain is that it took longer time to bring the cargo and it was more expensive



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- The Joint Comprehensive Plan of Action known as JCPOA was implemented on 16 January 2016 to ease the sanctions
  - The lifting of sanctions will enable the government to maintain oil production despite the low oil prices
  - The banking channels are still not operational. The paranoia from bankers is worsened by the penalties that were applied lately
  - The insurance companies continue to be reluctant to cover Iran since most reinsurers if not all are excluding Iran from their treaty contract
  - The EU has eased sanctions pertaining to the insurance/reinsurance market. However some US sanctions are still in place and payments in US Dollars may not be possible
  - Amid talk of global recession and declining trade volumes, Iran holds tremendous potential but the climate fear of heavy handed sanctions is difficult to dissipate. The Economy is expected to expand at a rate of 5% in future.
- All in all for those who would like to visit Iran
- There are more than 12 international airlines visiting Iran
  - They have a special service at the airport to facilitate entry and exit, called CIP (Commercial Important Person). But they also can provide other services during your stay
  - First class hotels are available at reasonable prices
  - You must take with you cash money as Iran is presently not linked to the swift system
  - Traffic jams are extremely heavy at certain times of the day
  - Teheran has imported the congestion charge from London. It costs \$1000 a year in certain areas of the town
  - In the Free Trade Zone one can :
    - Open an Insurance company with a capital of: \$500000
    - A reinsurance company with a capital of: \$2,5 Million
    - A P&I Mutual with a capital of: \$6000
  - Tehran is a modern and clean city and the Iranian people extremely friendly
  - The beautiful natural areas of Iran are ideal for a holiday.



## L'LO STATO DELLA SECURITY AEREA NELL'UNIONE EUROPEA DOPO I TRAGICI AT- TENTATI DI PARIGI E BRUXELLES

*Doriano Ricciutelli*  
Istruttore certificato dell'ENAC



L'8 luglio 2016 la Commissione ha pubblicato la relazione annuale per il Parlamento europeo e il Consiglio sull'attuazione del regolamento (CE) 300/08, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile (COM(2016)454 final).

Nel novero dei punti salienti riferiti dalla nota introduttiva del documento, preme preliminarmente evidenziare la segnalazione circa l'elevato numero di allerta registrati a seguito dell'incidente aereo della Compagnia Metrojet sul Sinai e dei tragici attacchi terroristici di Parigi nonché, in parallelo, le scelte strategiche unionali mirate a potenziare le metodologie per il rilevamento degli esplosivi nel corso dei controlli di passeggeri e delle merci.

Orbene, allo scopo di bilanciare gli interessi condivisi della comunità, per un verso, connessi alla sfera delle facilitazioni aeroportuali, della ottimizzazione dell'efficienza operativa e della protezione della privacy e, per altro verso, orientati a migliorare gli standard di security, si conferma la tendenza dell'UE, attraverso il suo esecutivo, a sostenere una policy volta a privilegiare un approccio basato sulla analisi (permanente) del rischio. Del resto, i rapporti sinora stilati dagli ispettori comunitari riguardanti il vaglio delle "Autorità competenti" dei paesi membri e degli "scali aerei" ribadiscono la notevole crescita del grado complessivo di *compliance* raggiunto dagli Stati nell'esecuzione dei programmi nazionali di sicurezza mediante la messa in atto di misure assolutamente in linea con la normativa europea vigente (si vada MAT, ottobre 2013, infra pag. 45).





## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In proposito, va precisato che sulla scorta dell’iniziativa “Legiferare meglio” (COM(2015) 216 final) <sup>(1)</sup>, le regole di settore sono state recentemente aggiornate con l’adozione di “atti giuridici consolidati”, segnatamente, il regolamento (UE) 2015/1998 e la decisione (C) 2015/8005 (in vigore dal 1° febbraio 2016) in sostituzione della precedente disciplina ripetutamente emendata e rettificata (discendente, rispettivamente, dal regolamento (UE) 2010/185 e dalla decisione (C) 2010/774).

Sul piano dell’ordinamento interno l’ENAC ha provveduto, conseguentemente, ad emanare la seconda edizione (1° emendamento) del programma nazionale di sicurezza, suddividendo l’articolato nella parte A esplicativa delle disposizioni del regolamento 2015/1998 e nella parte B (controllata non classificata) riferibile ai contenuti della decisione 2015/8005.

Focalizzando ancora il lavoro della Commissione notiamo che, pur avendo accertato il pieno rispetto dell’obbligo di garantire “una frequenza minima” di visite delle suddette “Autorità” presso i rispettivi aeroporti, si continua a riscontrare qualche lieve “difficoltà” da parte di alcuni Stati nell’attività di monitoraggio sull’implementazione dei piani di security relativi ai “vettori stranieri” e agli “organismi regolamentati”.

Al riguardo, giova peraltro rappresentare che la banca dati dell’Unione sulla sicurezza della catena di forniture (UDSCS), contando ben quattordicimila voci concernenti agenti regolamentati, mittenti conosciuti, validatori indipendenti e organismi ACC3, costituisce l’unico strumento “legale primario” utilizzabile per la consultazione in caso di accettazione via aerea delle spedizioni.

Quanto invece alle ispezioni (in totale 20) sugli aeroporti svolte dalla Commissione nel periodo in esame (2015), attese alcune, seppur modeste, perduranti carenze - dovute principalmente al fattore umano - nell’assolvimento dei compiti di screening di bagagli a mano dello staff e di merci, nonché del search degli aeromobili, si invitano gli Stati interessati a perseguire un virtuoso percorso nell’affinamento dei procedimenti del controllo di qualità all’interno dei singoli comparti maggiormente deficitari, sulla base dei dettami del regolamento (UE) 2010/18.

(1) L’accordo interistituzionale è in vigore dal 13 aprile 2016.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Qui, si annoti che accanto al processo di correzione dei gap accertati, la Commissione svolge in via continuativa un ruolo fondamentale di supporto tramite il previsto sistema di “valutazione inter pares”, teso ad assistere le pertinenti autorità nazionali nella ricerca di ogni utile soluzione alle diverse problematiche sollevate in sede ispettiva.

In relazione alle azioni correttive è bene rammentare che si sono definiti trentasette fascicoli (ventotto per gli aeroporti e nove inerenti alle autorità nazionali) e, a riprova comunque della soddisfacente osservanza in generale della normativa di security, non è stato avviato dalla Commissione alcun iter sanzionatorio ai sensi dell’art.15 del regolamento (UE) 2010/72, applicabile nelle circostanze in cui le carenze siano da reputarsi gravi nella misura da compromettere i parametri di sicurezza dell’aviazione civile nell’Unione.

Si soggiunga che sono stati altresì raggiunti significativi risultati in termini di innovazione tecnologica impiegabile alle metodiche dei controlli di sicurezza. In particolare rileva, inter alia, la sperimentazione circa l’utilizzo di una nuova tipologia di proiezione dell’immagine di articoli pericolosi (*threat image projection*), nonché l’uso di software per apparati di screening capaci di consentire il passaggio automatico dei bagagli a mano non contenenti articoli proibiti (auto-clear software).

Si ricava, poi, dalla relazione in oggetto - rispetto ai precedenti dossier - un elemento del tutto inedito che sta nell’esame dello studio di fattibilità della esternalizzazione ad “agenzie nuove o esistenti” delle ispezioni UE nel campo della sicurezza aerea e marittima (per quest’ultima si veda il recente regolamento (UE) 2016/462 del 30 marzo 2016).

Invero, sembra acclarato che, dal confronto con le possibili alternative allo “status quo” delle odierne procedure ispettive poste in essere dai funzionari europei incaricati di tali incombenze, il predetto studio tenda a certificare l’attendibilità dell’attuale sistema avvalorando la competenza, l’organizzazione e la supervisione della Commissione europea.

Sul versante della policy europea per la lotta al terrorismo e ai reati di carattere internazionale a protezione del traffico aereo, è possibile ravvisare un notevole progresso nella istituzione del regime per l’analisi delle informazioni anticipate sul carico (merci e posta aerea) ACI, grazie soprattutto all’impegno collaborativo della Commissione con gli Stati membri e alla stretta cooperazione delle autorità doganali nell’ambito del gruppo di lavoro internazionale congiunto ICAO/WCO.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Inoltre, sull'analogo fronte di intervento di salvaguardia dell'aviazione civile, rappresenterà, a nostro avviso, un ulteriore rafforzamento dell'intelligence tramite verifiche avanzate di frontiera nei confronti dei passeggeri, l'applicazione della direttiva (UE) 2016/681 del 27 aprile 2016 sull'uso dei dati del codice di prenotazione PNR (*passenger name record*) ai fini di prevenzione, accertamento, indagine e azione penale nei confronti dei reati di terrorismo e dei gravi delitti.

In virtù del nuovo strumento le compagnie aeree dovranno fornire i PNR per i voli in arrivo o in partenza (extra-UE) alle autorità nazionali di contrasto delle attività illecite connesse ai citati fenomeni criminali e il cui trattamento consentirà di individuare persone ancora non sospettate di attività delittuose o di valutare i passeggeri prima dell'arrivo o della partenza in relazione a criteri di rischio prestabiliti o di utilizzare i dati in indagini specifiche.

Nell'ottica di tutelare i diritti fondamentali alla protezione dei dati personali, al rispetto della vita privata e alla non discriminazione, la direttiva in questione prescrive una serie di limitazioni al trasferimento, al trattamento e alla conservazione dei dati stessi.

Nello specifico, circostanziate disposizioni vietano la raccolta e l'uso di dati sensibili, dettano i termini temporali per lo *storage* delle informazioni (cinque anni) prevedendone la mascheratura (dopo sei mesi), obbligano alla puntuale informazione dell'utenza e all'istituzione di "unità d'informazione sui passeggeri" (PIU) responsabile della gestione e della protezione dei dati.

Si consideri che la direttiva contempla anche l'opzione per gli Stati membri di estendere ai voli intra-UE l'applicazione delle norme in essa contenute, previa formale notifica alla Commissione, nonché di procedere all'assunzione e al trattamento dei dati PNR provenienti da operatori economici diversi dalle vettori aerei, come le agenzie di viaggio, i tour operator che forniscono allo stesso modo servizi di prenotazione dei voli o, entro certi limiti di compatibilità legislativa, da imprese di trasporto diverse da quelle previste nella direttiva.

Inoltre, tenuto conto che la maggior parte degli Stati membri fa già uso dei dati PNR trasmessi alla polizia o ad altre autorità ai sensi del diritto nazionale, il sistema PNR dell'UE permetterà, come assoluto valore aggiunto, di uniformare le disposizioni nazionali e, dunque, di evitare l'incertezza giuridica e le lacune nella sfera della sicurezza.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Non ha evidentemente stupito la constatazione tratta dalla relazione de qua, secondo cui “l’aviazione civile continua ad essere un bersaglio interessante per i gruppi terroristici” allorché l’aeroporto belga di Zaventem (Bruxelles) il 22 marzo 2016 è stato fatto oggetto di un attacco armato da parte di un gruppo di kamikaze che ha devastato la sala partenze internazionali, uccidendo diciassette persone e ferendone più di ottanta.

Vero è che il 28 luglio 2016 un simile assalto terroristico suicida perpetrato con ordigni esplosivi ha avuto luogo nello scalo aereo internazionale Ataturk di Istanbul (Turchia), provocando il decesso di quarantatré persone e il ferimento di ben duecentoquaranta.

Si tratta, riflettendoci, degli ennesimi esempi di una preferenza delle attuali formazioni terroristiche per le incursioni contro soft target localizzate anche nei terminal aeroportuali <sup>(2)</sup>, ambiti rispetto ai quali la legislazione europea della security non dedica alcun capitolo ad hoc e la cui materia è codificata soltanto dai piani riservati dei singoli Stati.

Pertanto, visto il carattere globalizzato della minaccia, riteniamo convenientemente che sia giunto il momento di armonizzare i modus operandi nazionali di law-enforcement e, nel contempo, di ampliare la gamma delle plausibili misure di difesa, includendo un apposito spazio normativo, in primis, nel regolamento (CE) n. 300/08, rivolto a prevenire la commissione di azioni di interferenza illecita nei luoghi pubblici delle aerostazioni comunitarie.

A tale riguardo - sebbene da una visuale internazionale - ci soccorre un documento (A39-WP/3101 EX/113 del 9/8/16) promosso dalla Federazione Russa, giustappunto, sul tema delle misure per la sicurezza da implementare nelle zone di *landside* e ricompreso nell’agenda (item 16) del Comitato esecutivo della 39<sup>a</sup> sessione dell’Assemblea dell’ICAO, che si è tenuta dal 27 settembre al 7 ottobre 2016.

Ebbene, suscita sicuro interesse per gli addetti ai lavori la circostanza che il predetto “working paper” potrà offrire, in prospettiva, uno spunto programmatico rilevante per una futura decisione del citato Alto Consiglio di innalzare il livello degli attuali Standards e Raccomandazioni del paragrafo 4.8.1 e 4.8.2 dell’Annesso 17 della Convenzione di Chicago, nonché di introdurre un rinnovato Standard 4.8.3 sugli equipaggiamenti finalizzati ai controlli preliminari dei passeggeri, dello staff e degli altri soggetti che accedono nei terminal.

(2) In precedenza: 24 gennaio 2011 Domodedovo Airport (Russia) e 18 luglio 2012 aeroporto di Burgas (Bulgaria).



- Sul terreno più squisitamente pratico, osserviamo che, nella sostanza, le informazioni del documento russo potranno senza dubbio contribuire anche alla produzione di *guidance material* da inserire nel Manuale di sicurezza per l'aviazione (Doc.8973, restricted) giunto alla nona edizione, aggiornata all'emendamento n. 14 del 14 novembre 2014 del summenzionato Annesso 17.
- Nel dettaglio, vale perciò la pena di riportare i **passaggi salienti del documento WP/310 che richiama i requisiti di base nella security aerea, adottati nella fattispecie dalla Federazione Russa, vale a dire l'Ordinanza n. 40 del ministro dei Trasporti.**
- **In una logica di minimizzazione dei possibili rischi derivabili da siffatte aggressioni terroristiche non coinvolgenti le zone sterili, si raccomanda testualmente un regime di security con posti di controllo iniziali (ovverosia i punti di entrata dei terminal) attrezzati con installazioni televisive X-ray, metal detectors e rilevatori di esplosivi per passeggeri, personale e pubblico per l'effettuazione di uno screening preliminare di tutti coloro che entrano all'interno delle facility, le cui porte d'ingresso vengono sorvegliate in via continuativa a mezzo di video-camere e sistemi software/hardware di elevato profilo tecnologico.**
- Dal punto di vista operativo e di ottimizzazione dei servizi, si apprende, per tabulas, una procedura intesa a stabilizzare il carico di lavoro di ciascuna postazione di controllo nell'ordine di 180 passeggeri all'ora, onde contenere la congestione del traffico alle partenze. Ciascuna persona è anticipatamente informata sull'obbligo di posizionare i propri apparati elettrici trasportati (i.e. computer, tablet, apparati video-fotografici, ecc.) all'interno del proprio bagaglio in guisa da poter essere rimossi agevolmente in caso di necessità.
- In conclusione, l'elaborato della Federazione Russa intende proporre una ricetta per prevenire potenziali atti di interferenza al trasporto aereo presentando moduli di condotta e protocolli sempre correlati al suindicato Ordine ministeriale n. 40, in cui si legge, verbatim: categorizzazione degli aeroporti, valutazione della relativa vulnerabilità e approvazione delle competenti autorità dei piani contenenti l'esatta individuazione delle aree di *landside* abbinata al corrispondente pacchetto di misure tecniche e di difese fisiche.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Si è del parere che queste misure potrebbero essere combinate con ulteriori provvedimenti altrettanto vantaggiosi in termini di contrasto, come la riduzione della prevedibilità dei controlli incrementando la varietà e la randomizzazione dei metodi di screening (e.g. checkpoint iniziali non solo in sostituzione di quelli centrali ma anche semplicemente aggiunti a quest'ultimi), il potenziamento del pattugliamento (non di routine), anche con unità cinofile anti-esplosivo, su strade e presso le stazioni ferroviarie, i posteggi taxi e i parcheggi adiacenti ai terminal), il *profiling* incentrato sull'etnia (e non soltanto) dei viaggiatori e l'analisi comportamentale svolta mediante tecniche d'avanguardia di rilevamento (*behaviour detection techniques*).

Pertanto, può infine affermarsi che ferma restando, beninteso, l'indubbia validità dell'apporto che il documento ICAO testé commentato sarà in grado di fornire, non può sottacersi - come dianzi detto - l'urgenza di addivenire a un serio approfondimento dell'intera questione nelle opportune sedi comunitarie e di esplorare ogni possibile via per scongiurare drammatici eventi simili a quelli vissuti <sup>(3)</sup>.



(3) Si veda AVSEC Doc 9001/S8604 del Comitato Avsec del 21-22 settembre 2016 (Agenda item 1: "Landside security") sul cui tema la Commissione ha preannunciato un evento il 26 ottobre 2016.



## AIR CARRIER LIABILITY IN THE EVENT OF ACCIDENTS AND PASSENGERS' RIGHTS: THE EUROPEAN COMMISSION GUIDELINES

*Anna Masutti*  
Professore Università di Bologna  
Partner LS Lexjus Sinacta

*Isabella Colucci*  
LS Lexjus Sinacta Bologna



- On June 2016, the European Commission issued a Notice containing interpretative guidelines on European Regulations no. 261/2004 and no. 2027/1997, on passengers' rights and on air carrier liability in case of accidents, respectively.

### Passengers' rights

- Over time, passengers' rights have been regulated by different rules and documents <sup>(1)</sup>. This regulation has led to an unclear legal scenario in which airlines companies contested all the claims filed against them before Courts. Given these circumstances, the possibilities for passengers to affirm their individual rights, as the need to clarify them, have been restricted.

- **In order to ensure a better application of Regulation no. 261/2004 and to clarify passengers' rights, the European Commission developed a proposal for a new amendment to the over mentioned Regulation.** The proposal, which is currently subject to the scrutiny of the EU Parliament, also takes into account the financial impact on the aviation sector and therefore includes some measures aimed at capping costs.
- **Specifically, the interpretative guidelines contain many case laws which are intended to facilitate the interpretation of regulatory framework in order to reduce the number of future controversies.**

- (1) Regulation 261/2004/EC, Regulation 295/1991/EC, Commission White Paper on Transport adopted on 28 March 2011, Commission Interpretative Guidelines on Regulation 1371/2007/EC, Commission Communication of 11 April 2011.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- In establishing the territorial application of the over mentioned Regulation, the guidelines highlight that it refers to passengers departing from an airport located in the territory of a Member State (to which the Treaty applies) and, as long as the operating air carrier is an EU carrier, to passengers departing from an airport located in an extra-UE country to an airport situated in the territory of a Member State (to which the Treaty applies) <sup>(2)</sup>.
- Furthermore, the main purpose of Regulation no. 261/2004 is to protect passengers against denied boarding, flight cancellation, flight delay, upgrading and downgrading (actually, it's operating carrier's duty to ensure the protection of these rights).
- Given the importance of this protection the guidelines provide a detailed analysis on any single right.
- Concerning the concept of "denied boarding", the Commission highlights that it doesn't include only those cases of overbooking but also cases where boarding is denied on other grounds, such as operational.
- The denial of boarding gives the passenger the right, in accordance with Article 7 of the Regulation, to receive "compensation" and also the right "to care" (i.e. meals, refreshment and accommodation), the right to choose between reimbursement, re-routing or rebooking at a later stage, as provided by Articles 8 and 9.
- The guidelines specify that cancellation occurs where the planning of the flight is abandoned and passengers of that flight are boarded on another flight. In this case it's important to distinguish cancellation from delay. Usually, a flight is considered cancelled when its flight number changes, but this isn't a decisive criterion. In fact, the flight may have the same number even if it departs the day after with a major delay and, in this case, it could be considered as a delayed flight and not a cancellation.
- The European Court of Justice ruled that a long delay, especially at least three hours, gives the passengers the same right in terms of compensation as a cancellation of the flight.
- Another important part of the guidelines concerns the duty to inform passengers about their rights.
- (2) For the transport of disabled persons or persons with reduced mobility reference is made to Article 4 of Regulation (EC) No. 1107/2006 and the relevant guidelines.





## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Information have to be provided in case of denied boarding, cancellation or delay in order to allow passengers to decide how to reach their destination. In fact, Article 8 of Regulation no. 261/2004 provides that air carriers have the obligation to offer passengers three options: 1) reimbursement of the ticket price and, in case of connections, a return flight to the airport of departure at the earliest opportunity; 2) re-routing to their final destination either at the earliest opportunity or; 3) re-routing at a later date at the passengers' convenience under comparable transport conditions, subject to availability of seats.

Furthermore, if the air carrier doesn't comply with its obligation to offer re-routing or return under comparable transport conditions at the earliest opportunity, it also have to bear the costs or reimburse the costs borne by the passenger. Nevertheless, passengers can't refuse the offer of re-routing otherwise they will lose their right of compensation<sup>(3)</sup>.

As mentioned above, the denial of passengers' rights legitimates them to receive compensation whose amount is determined according to Commission guidelines, which provide the proper interpretation.

For example, chapter 5 of the guidelines provides interpretation of "Extraordinary circumstances", establishing that *"in accordance with Article 5(3) of the Regulation, an air carrier is exempted from paying compensation in the event of cancellation or delay at arrival if it can prove that the cancellation or delay is caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken"*.

Furthermore, the guidelines specify that *"extraordinary circumstances" can't be invoked in case of technical problem, which is one of the most common case of delay*.

In fact, the guidelines quote the European Court of Justice which established that *"technical problem, which comes to light during aircraft maintenance or is caused by failure to maintain an aircraft cannot be regarded as extraordinary circumstances"*.

The guidelines also provide how to complain about the violation of passengers' rights.

(3) The assistance for people with disabilities or reduced mobility should equally be available on the alternative route.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

If an air carrier infringes the over mentioned rights, the Commission suggests passengers first submit a complaint to the airline operating the flight concerned and, in case of dissatisfaction, complain to a national enforcement body (nominated or created by Member States) <sup>(4)</sup>.

In conclusion, it's important to highlight that the International Air Transport Association (IATA) has welcomed the publication of Interpretative Guidelines on Regulation 261/2004 as it brings greater clarity to the European Union's passengers' rights regulation. However, IATA complains about the ambiguities which resulted in inconsistencies in the application of the regulation across Europe. For this reason, IATA affirms that, in order to have a balance between passengers' rights and airlines obligations, a revision of Regulation no. 261/2004 is needed.

### **Air carrier liability in case of accidents**

The Regulation (EC) no. 2027/1997 on air carrier liability in case of accidents implemented in Union Law some provisions of the "Montreal Convention" of which the European Union is a contracting party. This Regulation, along with the over mentioned Regulation no. 261/2004, aims to protect air passengers' rights in the European Union.

The compatibility of Regulation no. 2027/1997 with the Montreal Convention has been confirmed by the European Court of Justice. The Court established that compatibility of the Regulation is confirmed since the requirements provided for compensation and assistance for delay are compatible with Montreal Convention. At the same time, the Court considered that the loss of time caused by a flight delay constitutes an "inconvenience" rather than a "damage" as provided by the Montreal Convention.

This different approach leads to a different kind of compensation. In fact, while Regulation provides for standardised and immediate compensation the Montreal Convention foresees compensation requiring a case-by-case assessment based on the extent of the damage caused.

In conclusion, the guidelines examine concrete situations that may refer either to Regulation 261/2004 or to the Montreal Convention, despite both apply to different stages of the compensation process.

4) Chapter 8 of the guidelines specifies the jurisdiction under which actions can be brought according to the Regulation and the time for bringing such actions. A list of National Enforcement Bodies and further information on EU passenger rights may be found at: <http://www.apr.europa.eu/>.



## FINE ART INSURANCE

*Massimo Spadoni*  
*Responsabile sviluppo commerciale SIAT*



Why is fine art in our Cargo workshop?

Italy is the homeland of art: it is part of our culture and history.

One of the amazing thing of this country is that if you visit for example a church, in the smallest village or in a big city, getting inside you will find, for sure, a painting, a statue 3/4 centuries old, so normally.

But even if it is use to present a topic relating the country hosting IUMI conference this is not the main reason.

The reason or better the reasons why we are talking about fine art insurance is: first because fine art risks are underwritten in many markets around the insurance world by the cargo underwriter (someone also in the London market).

The second reason is because in the questionnaires filled at the end of IUMI conferences there is the strong and live request for education and this topic, so particular and part of cargo insurance, is a good subject of learning.

So first of all we have to identify **which kind of fine art risk is underwritten under cargo. They are not part of cargo pure stay risk, meaning annual or multi-year stay risk policies in favor for example of museums like Louvre, Hermitage or Vatican museum.**

You can imagine what huge amount and sum insured is required for this subjects and this risks, not recoverable under cargo insurers capacity.

**To the cargo underwriter can be submitted a fine art risk named "from nail to nail", intended as insurance which covers works of art against physical loss or physical damage occurring during the period of insurance from the moment the insured items are removed from the location they are normally kept to go temporarily somewhere (usually another place of exhibition), while at the exhibition and they come back to the ordinary location.**



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

The reason why they are considered cargo risks is because they include a transfer, a transit, a shipment from a place to another.

And usually this transfer is excluded by the stay risk covered by non marine underwriters.

And yes, in this case subjects as Louvre, Hermitage and Vatican museum could ask for a quotation to the cargo underwriter.

And this is not unusual also because an artwork when goes on exhibition from location to location increases its value in the art market.

So let's define the range of "nail to nail" cover.

The coverage attaches from the moment the insured items are removed from the location they are normally kept to be prepared and packed for transit (shipment) to the exhibition location.

Insurance continues during loading, the ordinary course of transit, including any storage in transit, the arrive at the place of exhibition, unloading, unpacking, the placement of the items in the exhibition location, stay while at the exhibition, their removal after the exhibition, preparation and packing of the items, including incidental storage, loading, the journey back to the original location, unloading, the unpacking and it terminates with the repositioning at the usual placement.

So you can see how many times insured good is moved in respect of a usual cargo shipment and how many actors take part in a fine art risk.

Actors of different nature:

- packers (they have to be competent packers) and they are different - one at the origin site to the ones at place of exhibition,

### FINE ART INSURANCE

ACTORS: - PACKERS



Genova  
18-21 September 2016

IUMI



08 09 2016

7



MARINE AVIATION & TRANSPORT  
INSURANCE REVIEW

- **carriers** which have to be specialized carriers (but they are not many and in countries with no tradition for art but where works of art may go for exhibition it is not easy to find a reliable one).

FINE ART INSURANCE

ACTORS:

- CARRIERS



We have not spoken yet about two basic characters of a fine art risk: one is the **place of exhibition**. Hopefully a museum or a place where usually take place exhibitions.

FINE ART INSURANCE

ACTORS: - EXHIBITION SITE



In this case, hopefully, antitheft system, surveillance at night and during exhibition, sound alarm should be in good standing and operating.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Not always works of art go from a museum to a museum: exhibition could be held in location like town halls, old churches, schools, open air fairs.
- In this case it should be recommended the intervention of a surveyor as loss prevention.
- But not a cargo surveyor but more properly a property surveyor because he has to verify the entries, closing means, antitheft and antifire systems, windows, roofs etc.
- Due to the fact that usually premium is cheap mostly if insured value is small as usually happens in exhibition not in proper location, there is no space to pay for a survey report (unless at assured charge). In this case insurer could ask for a facility report and may apply warranties and clauses from property insurance (for example for entries and closing means).
- We mentioned about two primary characters in a fine art risk: first one we said the place of exhibition, and the second one is.....**the visitor**.
- The visitor who is the most important player but also the most devastating. Visitor of any race, any religion, any culture, any interest in the exhibition.
- It could be the husband who promised the wife to spend the Sunday at the museum but who does not care about art and you can recognize him because he is at the museum wearing the earphone listening football matches on the radio.
- It could be the girl, student of art who drags her boyfriend in chewing gum who looks the painting like a cow looks the passage of the train or a whole family; in this case if the museum has free wifi connection is perfect so parents can park somewhere sons and rescue them at the end of the visit. Perfect!
- But if parents have a child (3/4 years old) and this child like every child, he put his finger in the nose and then touch the painting (from here the real origin of the word crust for a painting).
- For this and many other reasons strict condition is visitor can not use, move, touch or handle the works of art. So that measures as surveillance not only at night but also during the opening time, tv cc and sound alarm if visitor is too close are necessary.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Sometimes also a creasing rope is enough.
- But not every museum, including famous museums, has them; but they are important also because is a great deterrent for example against vandalism.
- Since we are talking about warranties, as regards transport, warranties usually applied for precious cargo or high value cargo could be applied also for fine art transportation.
- But what is fine art?
- Wikipedia tells: "Fine art: one definition of fine art is "a visual art considered to have been created primarily for aesthetic and intellectual purposes and judged for its beauty and meaningfulness, specifically, painting, sculpture, drawing, watercolor, graphics, and architecture.
- For much of the modern era, the perception of aesthetic qualities required a refined judgment usually referred to as having good taste.
- The word *fine* does not so much denote the quality of the artwork in question".
- This last part of Wikipedia definition is very important.
- I would say crucial mainly for contemporary and modern art.
- Contemporary modern art is a matter also for insurers.
- Why? because while for classic art the value of the painting, sculpture, etc. is officially defined and recognized by catalogues, books, specialized magazines, experts and art critics, different is the issue for modern art where in most of the cases the value to the work of art is given directly by the author of the work, the artist itself.
- In modern and contemporary art when is the artist itself to give the value to the work, in case of insurance for us, insurers, it means insured value.
- In this case the insurer is obliged to accept the value of the work as declared by the artist.
- It is so named accepted valuation clause. It becomes agreed value between the parties.
- Let us talk about claims.
- Usually statistical results for fine art are good.
- But, generally, claims are mostly small partial physical damages to item insured.



MARINE AVIATION & TRANSPORT  
INSURANCE REVIEW

FINE ART INSURANCE

CLAIMS



Genova  
18-21 September 2016

IUMI



The insurers pay cost and expense of restoration plus any resulting depreciation (when covered) but not exceeding the agreed value of that item. In case of claim if a surveyor is required, rather than a surveyor it is necessary an expert of art. So another professional, different from the property surveyor mentioned participating before who is different again from the cargo surveyor eventually entrusted to assist packing, loading and unloading operations as loss prevention for transportation. Theft is the less likely cause of claim because it is very very difficult to sell the stolen work of art. And usually during the attempted sale after theft, thieves are arrested. Of course theft is the glaring claim, especially when stolen work is famous.

FINE ART INSURANCE

FBI: ART CRIME TEAM



Genova  
18-21 September 2016

IUMI







## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- FBI has established a dedicated art crime team composed by special agents which receive specialized training in art and cultural property investigations and assist in art related investigations worldwide.
- FBI has a up-dated index of worldwide stolen art properties and issued top ten art crimes:

### FINE ART INSURANCE

#### FBI TOP TEN ART CRIMES:

- IRAQI LOOTED AND SYRIAN STOLEN ARTIFACTS
- ISABELLA STEWART GARDNER MUSEUM THEFT
- THEFT OF CARAVAGGIO'S NATIVITY WITH SAN LORENZO AND SAN FRANCESCO
- DAVIDOFF / MORINI STRADIVARIUS THEFT
- THE VAN GOGH MUSEUM ROBBERY

### FINE ART INSURANCE

#### FBI TOP TEN ART CRIMES:

- THEFT OF CEZANNE'S VIEW OF AUVERS SUR OISE
- THEFT OF GERTRUDE VANDERBILT WHITNEY MURALS
- THEFT FROM THE MUSEU CHACARA DO CEU
- THEFT OF VAN MIERIS' A CAVALIER
- THEFT OF RENOIR PAINTING



- As you can see from the chart and as a matter of fact **over the past decade we have seen an increasing trend of illicit trade in works of art and cultural objects from countries in the Middle East affected by armed conflict or in countries with political instability.**

- **The black market in works of art is becoming as lucrative as those for weapons and drugs.**



Summarizing these are the **information required for a right assessment of a "nail to nail" fine art risk:**

- **Assured (usually different from contractor):**  
museum, foundation, entity like bank or ministry, public or private lender, collector, exhibition and fair organizer, art dealer, art gallery, auction house, restorer, art specialized carrier.  
You can see how many and different professionals may be interested in a fine art policy.
- **Nature and kind of the works:**  
we do not have to think about painting only. It could be every kind of item. Any item with artistic, historical and archaeological interest. such as works and artistic objects, archaeological finds, music sheets, musical instruments, photos, historical documents, literary, numismatic or cultural interests generally; any item for collection, antique objects, furnishings, vintage cars, any item as modern art and of course paintings, pictures, statues etc.  
Get to know the nature of the work: one painting is different by another one. A picture could be contained by a precious frame also. An item made of chalk is different by an item made of porcelain even if they are both fragile.
- **List of each insured work with any single value (description, title and value for any item) and total insured value:**  
it is important to define the total sum insured but it is also important the single value to identify item with top value - highest value which could be subject to particular warranty and condition at underwriter's discretion
- **Arrangement of the conveyance (roundtrip):**  
way, means, route, limit for conveyance, how is moved top value item, single forwarding or more, transit storage etc.
- **"Moving players":**  
who are packers, loading/unloading, carriers (they have to be all specialized)
- **Security measures during transport (including transit storage) and exhibition**
- **Exhibition period and insurance period (remember they are different):**



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

“from nail to nail”: from day “a” to day “z” (coverage attaches from the moment the insured items are removed from the location they are normally kept, transportation, exhibition and back)

○ **Exhibition location:**

site where usually take place exhibitions or not

○ **Guarantees extensions / cover extensions:**

extension could be simple general average and salvage costs during transit, war and strikes.

It could be a particular extension like “pairs and set clause” (the pair and set clause is a clause which states that if one half of a pair or a partial set is damaged, the insurer is required to pay for the single/partial item only or for the complete pair/set).

It could be the today more requested extension that is terrorism (for which we need to involve specific insurer with specific conditions and quotations).

● Anyway, to conclude ..... fine art risks is an international risk more of what is believed.

● Works of art are everywhere and may go everywhere.

● It is a market involving millions of dollar: it should be smart underwrite its risk under cargo insurance as much as possible, with right competence and offsetting failings of non marine insurance.

● Especially in a period like today lacking of new pure cargo risks.

● But also marine insurers are artist because



# MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

## IN EVIDENZA



*"Il futuro dei droni tra sfide giuridiche e tecnologiche"*

Palazzo Incontri - Via de' Pucci, 1  
Firenze, 11 novembre 2016



*Taxation of the shipping and air transport industries in  
domestic law, EU law and tax treaties*

Hotel Four Season, via Gesù 6/8  
Milano, 21 novembre 2016



*"Shipping meet Industry"*

Milano, 2-3 febbraio 2017  
<http://www.shippingmeetsindustry.it/>



## COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove  
Lars Lange  
Anna Masutti  
Pablo Mendes de Leon  
Alessandro Morelli  
Claudio Perrella  
Neil Smith  
Massimo Nicola Spadoni

## HANNO COLLABORATO

Isabella Colucci  
Alfredo Dani  
Paolo Lovatti  
Doriano Ricciutelli  
Max Roger Zaccar

## SEGRETERIA DI REDAZIONE

via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano  
tel. 027764.290 - 027764.272  
E-mail: [matinsurancereview@ania.it](mailto:matinsurancereview@ania.it)

## A CURA DI

Cristina Castellini  
ANIA Direzione Generale Assicurazioni e Distribuzione  
Responsabile Trasporti e Aeronautica