

## Seguro de carga

Asegurar la carga en tránsito puede resultar complejo para las organizaciones humanitarias, sobre todo cuando intervienen múltiples formas de transporte a través de varios países y hacia zonas de mayor riesgo, como catástrofes naturales o conflictos armados prolongados. Para muchos organismos, el mayor gasto de sus actividades de respuesta es el envío de artículos de socorro a las poblaciones afectadas, por lo que debe prestarse la debida atención a este aspecto mediante medidas de mitigación de riesgos. En general, las organizaciones utilizan dos enfoques para asegurar la carga:

- Confiar en el seguro proporcionado por el transportista tercero
- Desarrollar un plan de seguro gestionado de forma propia

El riesgo de utilizar un transportista propio o ajeno en la zona requerida debe evaluarse antes de contratar el seguro correspondiente. En el traslado de mercancías -especialmente hacia y dentro de contextos de alto riesgo- existirán riesgos potenciales de robo o pérdida de las mismas.

## Seguro de transporte proporcionado por terceros

El seguro proporcionado por el transportista puede ser útil porque ofrece cobertura para lagunas a corto plazo, para actividades específicas para las que no está diseñado el autoseguro o para actividades de última milla que tienen riesgos mayores. La carga puede estar cubierta por las condiciones generales de envío de un contrato con el transportista tercero, aunque se recomienda encarecidamente a todas las organizaciones que confíen en dicho seguro que confirmen el estado y los requisitos de éste con el remitente o propietario de las mercancías correspondientes. Los expedidores deben conocer el nivel de seguro que ofrecerá el proveedor para cubrir las mercancías que transporta en nombre de sus clientes; a menudo, si se ofrece alguna cobertura de seguro, ésta será simbólica y sólo cubrirá una parte del coste real de los artículos.

Para garantizar que el seguro de transporte se utilice correctamente, el valor real total de la carga debe declararse al transportista tercero antes del envío y los costes y la inclusión del seguro deben ser transparentes e incluirse en cualquier facturación, así como estar expresados parcialmente a través de los Incoterms cuando se utilicen. Muchos expedidores también incluyen el valor del transporte en sí como parte del "valor" de las mercancías, ya que cualquier pérdida o daño por accidente o negligencia del transportista también supondrá la pérdida del coste del propio servicio de transporte. Si se produce un siniestro catastrófico, lo ideal es que el expedidor pueda recuperar todo el valor sin litigios externos. Los expedidores deben expresar su deseo de asegurar la carga a través del transportista o de terceros cuando soliciten el transporte a agentes y transitarios a fin de asegurarse de que el servicio esté disponible por adelantado; normalmente los seguros proporcionados por terceros o por el transportista se negocian a través del transitario.

Puede haber casos en los que las organizaciones establezcan contratos de transporte a largo plazo con terceros proveedores, a través de los cuales el expedidor puede no conocer el valor total de cada envío durante el periodo contratado. Este tipo de acuerdos puede ser habitual en los contratos de transporte terrestre, que pueden tener una duración de un año o más durante una respuesta que va evolucionando con el tiempo. Si en este caso las organizaciones desean utilizar el seguro proporcionado a través del transportista, tendrán que desarrollar una estrategia para tener en cuenta los valores potenciales de la carga futura. Esto podría incluir la designación de un límite máximo de cobertura para cualquier movimiento dado que sea

aproximadamente igual o superior a cualquier carga posible, o desarrollar un esquema a través del cual el valor de la carga se declare por movimiento y el transportista tercero ajuste la facturación en consecuencia. Las organizaciones nunca deben asumir que los contratistas a largo plazo tendrán en cuenta las diferentes necesidades de seguro en el presupuesto, por lo que deben ser transparentes en el proceso de oferta para evitar confusiones posteriores.

El coste individual del seguro proporcionado por terceros puede tener en cuenta la reputación del transportista. Al establecer contratos con los proveedores, es importante aclarar el tipo de seguro e incorporarlo a las condiciones contractuales. En caso de duda sobre la cobertura ofrecida, deberá solicitarse asesoramiento a la oficina de seguros de la organización. Si los costes del seguro difieren según el transportista, deben incluirse en la matriz de comparación de costes globales.

Elementos clave que las organizaciones deben tener en cuenta:

- Tipo de seguro: ¿Qué está cubierto y en qué medida, y dónde empiezan y terminan las responsabilidades para el transportista?
- Duración de la cobertura del seguro
- El proceso general de reembolso y pago

Para contratos indefinidos de larga duración:

- Alcance: ¿cubre el seguro todos los contextos potenciales de funcionamiento? ¿Y si un transporte requiere operar en más de un país?
- ¿Se adapta el seguro a la evolución de las condiciones de riesgo?

## **Seguros gestionados de forma propia**

Algunos organismos humanitarios han optado por desarrollar un sistema global de seguros gestionados por ellos mismos en forma de autoseguro o alguna forma de "seguro general"

Un sistema de autoseguro para la carga requiere un sistema de contabilidad bastante sólido, por el que las organizaciones añaden de forma intencionada costes a los presupuestos para el desplazamiento de la carga, pero reservan una pequeña parte de dicho dinero en un fondo global separado que puede utilizarse en caso de pérdida de la carga. El autoseguro es útil porque es rápido y eficaz y no requiere tratar con agentes externos, aunque exige un gran control y análisis internos. Los organismos más pequeños o los que tienen un tamaño y tipos de actividades fluctuantes pueden no ser capaces de predecir adecuadamente sus necesidades globales de autoseguro, por lo que pueden acabar enfrentándose a pérdidas globales sustanciales.

Un método para obtener un seguro de carga global podría consistir en solicitarlo a grandes corredurías de seguros internacionales, que podrían ofrecer una tarifa plana o relativamente fija para el seguro de carga en función de la estimación que hagan del riesgo de las actividades de cada organismo. El seguro de carga global puede acabar siendo ligeramente más caro por kilogramo, pero ahorra una cantidad sustancial de tiempo a la hora de identificar soluciones de seguro para cada transporte. Los detalles de un plan de seguro global se negociarían en función de las necesidades del solicitante. Por ejemplo, si un organismo de ayuda mantiene una gran flota de vehículos de carga gestionados de manera propia en muchos países de alto riesgo, puede ser necesario desarrollar una prima global anual elevada para cubrir todos los riesgos asociados al desplazamiento de cargas. Por otro lado, si un organismo de ayuda sólo se dedica en gran medida al transporte internacional utilizando transportistas regulares, entonces el seguro puede emitirse caso por caso.