

Assurance de la cargaison

Assurer des marchandises en transit peut s'avérer complexe pour les organismes d'aide, en particulier lorsque de multiples formes de transport interviennent dans plusieurs pays et dans des zones à risque accru, comme les catastrophes naturelles ou les conflits armés prolongés. Pour de nombreux organismes, la dépense la plus importante de leurs activités d'intervention est l'acheminement d'articles de secours aux populations touchées, et il convient d'investir dans le maintien de cet acheminement par des mesures d'atténuation des risques. Les organisations utilisent généralement deux approches pour assurer la cargaison :

- S'appuyer sur l'assurance fournie par le transporteur tiers
- Élaborer un plan d'assurance autogéré

Le risque de recourir à un prestataire de transport autogéré ou tiers dans la zone requise doit être évalué avant de souscrire l'assurance appropriée. Lors du transport de marchandises, notamment vers et dans des contextes à haut risque, il existe des risques potentiels de vol ou de perte des marchandises.

Assurance du transporteur tiers

L'assurance fournie par le transporteur peut être utile dans la mesure où elle permet de couvrir les lacunes à court terme, les activités spécifiques pour lesquelles l'auto-assurance n'est pas conçue, ou encore les activités du dernier kilomètre qui présentent des risques accrus. La cargaison peut être couverte par les conditions générales d'expédition d'un contrat avec le transporteur tiers, mais il est fortement conseillé à toutes les organisations qui comptent sur une assurance fournie par un transporteur tiers de confirmer le statut et les critères de l'assurance avec l'expéditeur/le propriétaire des marchandises à transporter. Les expéditeurs doivent comprendre le niveau d'assurance que le prestataire offrira pour couvrir les marchandises qu'il transporte au nom de ses clients ; souvent, si une couverture d'assurance est proposée, elle sera plutôt modique et ne couvrira qu'une partie du coût réel des articles.

Pour que l'assurance du fret soit correctement appliquée, la valeur réelle totale de la cargaison doit être déclarée au transporteur tiers avant l'expédition, les coûts et l'inclusion de l'assurance doivent être transparents, compris dans toute facturation et partiellement exprimés par les Incoterms lorsqu'ils sont utilisés. De nombreux expéditeurs incluent également la valeur du transport lui-même dans la « valeur » des marchandises, car toute perte ou tout dommage dû/due à un accident ou à une négligence de la part du transporteur entraînera aussi la perte du coût du service de transport lui-même. En cas de perte catastrophique, l'idéal serait que l'expéditeur puisse récupérer la totalité de la valeur sans avoir à recourir à des procédures judiciaires externes. Les expéditeurs doivent exprimer leur désir d'assurer la cargaison par l'intermédiaire du transporteur/d'un tiers lorsqu'ils sollicitent un transport auprès de courtiers et de transitaires, afin de s'assurer que le service est disponible dès le départ ; normalement, l'assurance fournie par le tiers ou le transporteur est négociée par l'intermédiaire du transitaire.

Il peut arriver que des organisations élaborent avec des prestataires tiers des contrats de transport à long terme dans le cadre desquels l'expéditeur peut ne pas connaître la valeur totale de chaque expédition au cours de la période sous contrat. De tels accords peuvent être courants dans les contrats de camionnage terrestre, qui peuvent durer un an ou plus dans le cadre de l'évolution d'une intervention. Si des organisations souhaitent recourir à l'assurance fournie par le transporteur dans ce cas, elles devront élaborer une stratégie pour tenir compte de la valeur potentielle des futures cargaisons. Il peut s'agir de définir un plafond de

couverture pour tout déplacement donné, qui soit à peu près égal ou supérieur à toute charge possible, ou de mettre au point un système dans lequel la valeur de la cargaison est déclarée pour chaque déplacement et le transporteur tiers ajuste la facturation en conséquence. Les organisations ne doivent jamais supposer que les contractants à long terme incluront les différents besoins d'assurance dans leur devis, et doivent être transparentes dans le processus d'offre pour éviter toute confusion ultérieure.

Le coût individuel de l'assurance fournie par un tiers peut être influencé par la réputation du transporteur. Lors de la mise en place des contrats avec les prestataires, il est important que le type d'assurance soit précisé et intégré dans les termes du contrat. En cas de doute sur la couverture proposée, il convient de demander conseil au bureau de l'organisation chargé de l'assurance. Si les coûts d'assurance diffèrent selon les transporteurs, ils doivent être inclus dans la matrice de comparaison des coûts totaux.

Éléments clés à prendre en compte par les organisations :

- Type d'assurance : Qu'est-ce qui est couvert et dans quelle mesure, où commencent et s'arrêtent les responsabilités pour le transporteur ?
- Durée de la couverture d'assurance
- Processus global de remboursement et de paiement

Pour les contrats à long terme et à durée indéterminée :

- Champ d'application : l'assurance couvre-t-elle tous les contextes potentiels d'intervention ? Que faire si un transport nécessite d'opérer dans plus d'un pays ?
- L'assurance tient-elle compte de l'évolution des conditions de risque ?

Assurance autogérée

Certains organismes humanitaires ont choisi de mettre en place des systèmes d'assurance autogérés à l'échelle mondiale, sous forme d'auto-assurance ou d'un certain type d'« assurance globale ».

Un régime d'auto-assurance de la cargaison nécessite un système comptable assez solide, dans lequel les organisations ajoutent intentionnellement des coûts aux budgets consacrés au transport de marchandises, mais conservent simplement une petite partie de cet argent dans une cagnotte séparée et globale qui peut être versée en cas de perte de la cargaison. L'auto-assurance est utile dans la mesure où elle est rapide, efficace et ne nécessite pas de faire appel à des courtiers extérieurs, mais elle exige beaucoup de contrôle et d'analyse internes. Les petits organismes ou les organismes dont la taille et les types d'activités fluctuent peuvent ne pas être en mesure de prévoir de manière adéquate leurs besoins d'auto-assurance au niveau mondial, et peuvent se retrouver confrontés à des pertes globales substantielles.

Une méthode pour obtenir une assurance globale de la cargaison au niveau mondial pourrait consister à solliciter de grandes sociétés de courtage en assurances internationales, qui pourraient être en mesure de proposer un tarif forfaitaire ou relativement fixe pour l'assurance de la cargaison sur la base de leur estimation du risque des activités de chaque organisme. L'assurance mondiale de la cargaison peut s'avérer légèrement plus chère par kilogramme, mais elle permet de gagner un temps considérable dans la recherche de solutions d'assurance pour chaque transport. Les spécificités d'un plan d'assurance mondial seraient négociées en fonction des besoins du demandeur. Par exemple, si un organisme d'aide entretient une vaste flotte de véhicules de transport de marchandises autogérés dans de nombreux pays à haut risque, il peut être nécessaire de mettre en place une prime annuelle mondiale élevée pour couvrir tous les risques associés au déplacement des marchandises. En

revanche, si un organisme d'aide ne fait essentiellement que du transport international en recourant à des transporteurs réguliers, l'assurance peut être fournie au cas par cas.