

Seguro de carga

O seguro da carga em trânsito pode ser complexo para as agências de auxílio, especialmente quando estão envolvidas múltiplas formas de transporte em vários países, e em áreas de risco acrescido, tais como catástrofes naturais ou conflitos armados prolongados. Para muitas agências, a maior despesa das suas atividades de resposta é a canalização de artigos de socorro para as populações afetadas, devendo ser investido o devido cuidado na manutenção desta canalização através de medidas de mitigação do risco. Geralmente há duas abordagens que as organizações utilizam para o seguro da carga:

- Confiar no seguro fornecido pela transportadora terceira
- Desenvolver um plano de seguro autogerido

O risco de utilizar um fornecedor de transporte autogerido ou terceiro na área requerida deve ser avaliado antes de se fazer o seguro adequado. Na movimentação de bens - especialmente para e dentro de contextos de alto risco - haverá riscos potenciais de roubo ou perda dos bens.

Seguro de transportadora terceira

O seguro fornecido pela transportadora pode ser útil na medida em que fornece cobertura para lacunas de curto prazo, para atividades específicas para as quais o seguro próprio não foi concebido, ou para atividades de etapa final que tenham riscos aumentados. A carga pode estar coberta pelas condições gerais de transporte de um contrato com a transportadora terceira, mas é fortemente aconselhado que todas as organizações que dependem de seguro fornecido pela transportadora terceira confirmem o estatuto de seguro e os requisitos com o remetente/proprietário das mercadorias a transportar. Os expedidores devem compreender o nível de seguro que o fornecedor irá oferecer para cobrir os bens que transporta em nome dos seus clientes; muitas vezes, se for oferecida alguma cobertura de seguro, esta será bastante nominal e cobrirá apenas uma parte do custo real dos bens.

Para assegurar que o seguro de frete é devidamente aplicado, o valor real total da carga deve ser declarado à transportadora terceira antes do envio, e os custos e a inclusão do seguro devem ser transparentes, sendo incluídos em qualquer faturação, e parcialmente expressos através dos Incoterms, quando em uso. Muitos expedidores também incluem o valor do próprio transporte como parte do "valor" das mercadorias, pois qualquer perda ou dano devido a acidente ou negligência em nome da transportadora também resultará na perda do custo do próprio serviço de transporte. Se ocorrer uma perda catastrófica, idealmente o expedidor será capaz de recuperar o valor total sem litígios externos. Os expedidores devem expressar o desejo de segurar a carga através da transportadora/terceiro quando solicitam o transporte a despachantes e transitários, para assegurar que o serviço está disponível antecipadamente, e normalmente o seguro fornecido por terceiros ou pela transportadora será negociado através do transitário.

Pode haver casos em que as organizações desenvolvem contratos de transporte a longo prazo com fornecedores terceiros, através dos quais o expedidor pode não saber o valor total de cada remessa durante o período contratado. Tais disposições podem ser comuns em contratos de transporte em camião, que podem durar um ano ou mais durante uma resposta em mudança. Se as organizações desejarem utilizar o seguro fornecido através da transportadora neste caso, terão de desenvolver uma estratégia para contabilizar os valores potenciais da carga futura. Isto pode incluir a designação de um limite máximo de cobertura para qualquer movimento que seja aproximadamente igual ou superior a qualquer carga possível, ou desenvolver um esquema através do qual o valor da carga seja declarado por movimento e a

transportadora terceira ajuste a faturação em conformidade. As organizações nunca devem assumir que os contratantes a longo prazo terão em conta necessidades de seguro diferentes na cotação, e devem ser transparentes no processo de licitação para evitar confusões mais tarde.

O custo individual do seguro fornecido por terceiros pode ser influenciado pela reputação da transportadora. Ao estabelecer contratos com fornecedores, é importante que o tipo de seguro seja clarificado e incorporado nos termos do contrato. Em caso de dúvida quanto à cobertura fornecida, deve ser solicitado o parecer do escritório da organização que trata do seguro. Se os custos de seguro diferirem para diferentes transportadoras, estes devem ser incluídos na matriz de comparação de custos globais.

Elementos-chave que as organizações devem considerar:

- Tipo de seguro: O que está coberto e até que ponto, e onde é que as responsabilidades começam e acabam para a transportadora?
- Duração da cobertura do seguro
- O processo global de reembolso e pagamento

Para contratos de longo prazo, por tempo indeterminado:

- Âmbito: o seguro cobre todos os potenciais contextos de operação? E se um transporte necessitar de operar em mais do que um país?
- O seguro acomoda condições de risco em mudança?

Seguro autogerido

Algumas agências humanitárias optaram por desenvolver um esquema de seguro global autogerido sob a forma de autosseguro ou alguma forma de "seguro geral"

Um esquema de autosseguro para a carga requer um sistema de contabilidade bastante robusto, pelo qual as organizações adicionam intencionalmente custos aos orçamentos de movimentação de carga, mas simplesmente mantêm uma pequena parte desse dinheiro separado, que pode ser utilizado em caso de perda da carga. O autosseguro é útil na medida em que é rápido e eficiente e não requer lidar com corretores externos, contudo requer um grande controlo e análise interna. As agências de menor dimensão ou que têm dimensões e tipos de atividades variáveis podem não ser capazes de prever adequadamente as suas necessidades globais de autosseguro, e podem acabar por enfrentar perdas globais substanciais.

Um método de obtenção de um seguro global de carga pode vir da solicitação de grandes corretores de seguros internacionais, que podem ser capazes de fornecer uma taxa fixa ou relativamente fixa para o seguro de carga, com base na sua estimativa do risco das atividades de qualquer agência individual. O seguro global de carga pode acabar por ser ligeiramente mais caro por quilograma, mas poupa um tempo substancial na identificação de soluções de seguro para cada transporte. As especificidades de um plano de seguro global seriam negociadas com base na necessidade do requerente. Como exemplo, se uma agência de auxílio mantém uma grande frota de veículos de carga autogeridos em muitos países de alto risco, pode haver necessidade de desenvolver um prémio global anual elevado para cobrir todos os riscos associados à movimentação de carga. Por outro lado, se uma agência de auxílio só efetua transportes internacionais utilizando transportadoras regulares, então o seguro pode ser emitido caso a caso.