

## Страхование грузов

Страхование грузов во время транзита может быть сложной задачей для организаций по оказанию помощи, особенно в тех случаях, когда в нескольких странах и в районах повышенного риска, таких, как зоны, в которых имеют место стихийные бедствия или затяжные вооруженные конфликты, задействовано множество видов транспорта. Для многих организаций единственной крупнейшей статьей расходов в рамках их деятельности по реагированию является доставка предметов первой необходимости пострадавшему населению, при этом необходимо уделять должное внимание поддержанию этого потока с помощью мер по снижению рисков. Как правило, существуют два подхода, которые организации используют для страхования грузов:

- Использование страхования, предоставляемого сторонним перевозчиком
- Разработка плана страхования с самостоятельным управлением

Риск использования страхования с самостоятельным управлением или от стороннего поставщика транспортных услуг в требуемом районе необходимо оценить до оформления соответствующего страхования. При перевозке товаров — особенно в контекстах высокого риска — будут возникать потенциальные риски кражи или утраты товаров.

## Страхование от сторонних перевозчиков

Страхование, предоставляемое перевозчиком, может быть полезным, поскольку оно обеспечивает покрытие краткосрочных пробелов для тех конкретных видов деятельности, для которых самостоятельное страхование не предназначено, или для мероприятий «последней мили», которые сопряжены с повышенными рисками. Страхование груза может покрываться общими условиями перевозки по договору со сторонним перевозчиком, но настоятельно рекомендуется, чтобы все организации, полагающиеся на стороннего перевозчика, обеспечили страхование для подтверждения статуса страхования и требований у отправителя/владельца товаров, подлежащих перевозке. Грузоперевозчики должны понимать, какой уровень страхования предложит поставщик для покрытия товаров, которые он перевозит от имени своих клиентов; часто, если предлагается какое-либо страховое покрытие, оно будет довольно номинальным и покроет только часть реальной стоимости товаров.

Чтобы обеспечить надлежащее страхование груза, полная реальная стоимость груза должна быть заявлена стороннему перевозчику до отгрузки, а стоимость и включение страхования должны быть прозрачными, включены в любой счет и частично выражены через Инкотермс при использовании. Многие грузоотправители также включают стоимость самой перевозки в «ценность» груза, поскольку любая утрата или повреждение груза в результате аварии или небрежности со стороны перевозчика также приведет к потере стоимости самой транспортной услуги. Если произойдет катастрофическая потеря, в идеале грузоотправитель сможет получить возмещение полной стоимости без внешних судебных разбирательств. Грузоотправителям должны выразить намерение застраховать груз через перевозчика/третью сторону при запросе на перевозку через брокеров и экспедиторов, чтобы гарантировать доступность услуги заранее, при этом, как правило, страхование третьей стороной или перевозчиком согласовывается через экспедитора.

Могут иметь место случаи, когда организации заключают долгосрочные транспортные контракты с поставщиками, являющимися третьими сторонами, в соответствии с

которыми грузоотправитель по договору может не знать полную стоимость каждой партии груза в течение срока действия договора. Такие договоренности могут быть распространены в контрактах на наземные грузоперевозки, которые могут заключаться на год и более в связи с изменением реагирования. Если организации хотят использовать в данном случае страхование, предоставляемое через перевозчика, им необходимо разработать стратегию учета потенциальной стоимости будущего груза. Сюда может входить определение максимального предела покрытия для любой конкретной перевозки, который примерно равен или превышает любую возможную загрузку, или разработку схемы, при которой стоимость груза объявляется на каждую перевозку, а сторонний перевозчик корректирует счета соответствующим образом. Организациям никогда не следует полагать, что долгосрочные подрядчики будут учитывать различные потребности в страховании при определении цены, и следует быть прозрачными в процессе тендера, чтобы избежать путаницы в дальнейшем.

Индивидуальная стоимость страхования, предоставляемого третьей стороной, может зависеть от репутации перевозчика. При заключении договоров с поставщиками услуг важно, чтобы вид страхования был уточнен и включен в условия договора. При возникновении сомнений относительно предоставляемого покрытия, следует обратиться за консультацией в отдел организации, занимающийся страхованием. Если расходы на страхование различаются у разных перевозчиков, их следует включить в общую матрицу сопоставления затрат.

Ключевые элементы, которые должны учитываться организацией:

- Вид страхования: Что покрывается и в какой степени, и где начинается и заканчивается ответственность для перевозчика?
- Срок действия страхового покрытия
- Общий процесс возмещения и оплаты

Для долгосрочных контрактов без указания срока действия:

- Охватывает ли страхование все потенциальные контексты деятельности? Как действовать, если перевозка осуществляется более чем в одной стране?
- Удовлетворяет ли страхование изменяющимся условиям риска?

## **Страхование с самостоятельным управлением**

Некоторые гуманитарные организации предпочли разработать глобальные схемы страхования с самостоятельным управлением в форме самостоятельного страхования или в некоторой форме «общего страхования».

Схема самостоятельного страхования грузов требует достаточно надежной системы учета, при которой организации намеренно добавляют в бюджет расходы на перевозку грузов, но при этом оставляют небольшую часть этих средств в отдельной глобальной корзине, которую можно использовать для выплат в случае потери груза.

Самостоятельное страхование полезно тем, что оно является быстрым и эффективным и не требует сотрудничества с внешними брокерами, однако требует большого внутреннего контроля и анализа. Небольшие организации или организации с непостоянным размером и видами деятельности могут оказаться не в состоянии соответствующим образом спрогнозировать свои глобальные потребности в самостоятельном страховании и в итоге столкнуться с существенными глобальными убытками.

Метод применения глобального общего страхования грузов в целом может заключаться

в привлечении крупных международных страховых брокеров, которые, возможно, смогут обеспечить фиксированную или относительно фиксированную ставку страхования грузов на основе их оценки риска, связанного с деятельностью любых отдельных организаций. Глобальное страхование грузов может оказаться несколько дороже в расчете за килограмм груза, но позволяет сэкономить значительное количество времени на поиск страховых решений для каждой перевозки. Специфика глобального плана страхования обсуждается на основе потребностей запрашивающего лица. Например, если организация по оказанию помощи имеет большой парк самостоятельно управляемых грузовых транспортных средств во многих странах с высоким риском, может возникнуть необходимость в разработке высокой годовой глобальной премии для покрытия всех рисков, связанных с перевозкой грузов. С другой стороны, если организация по оказанию помощи в основном осуществляет международные перевозки только с использованием обычных перевозчиков, то страховка может оформляться в каждом конкретном случае.