

Страхування вантажів

Страхування вантажів під час транзиту може бути складним завданням для гуманітарних організацій, особливо коли задіяні різні види транспорту через кілька країн і в зони підвищеного ризику, такі як стихійні лиха або затяжні збройні конфлікти. Для багатьох агентств найбільшою статтею витрат на реагування є доставка гуманітарної допомоги постраждалому населенню, тому необхідно належним чином подбати про підтримку цієї системи за допомогою заходів зі зниження ризиків. Зазвичай організації використовують два підходи до страхування вантажів:

- покладаючись на страховку, надану стороннім перевізником
- розробивши власний страховий план

Ризик використання власного або стороннього постачальника транспортних послуг у потрібному регіоні повинен бути оцінений до оформлення відповідного страхування. При переміщенні товарів - особливо в умовах підвищеного ризику - існують потенційні ризики крадіжки або втрати товарів.

Страхування третіми особами-перевізниками

Страхування, що надається перевізником, може бути корисним, оскільки воно забезпечує покриття короткострокових прогалин, специфічних видів діяльності, на які не розраховане власне страхування, або діяльності «останньої милі», яка має підвищені ризики. Вантаж може покриватися загальними умовами доставки за договором зі стороннім перевізником, але настійно рекомендується, щоб всі організації, що покладаються на стороннього перевізника, надали страховку для підтвердження статусу страхування та вимог відправнику/власнику товару, який буде переміщений. Вантажовідправники повинні розуміти рівень страхування, який постачальник запропонує для покриття вантажів, які він перевозить від імені своїх клієнтів; часто, якщо пропонується будь-яке страхове покриття, воно буде досить номінальним і покриватиме лише частину реальної вартості товарів.

Щоб забезпечити належне застосування страхування вантажу, повна реальна вартість вантажу повинна бути заявлена сторонньому перевізнику до відвантаження, а витрати та включення страхування повинні бути прозорими, включені до будь-якого рахунку-фактури та частково виражені через Інкотермс під час використання. Багато вантажовідправників також включають вартість самого перевезення як частину «вартості» товарів, оскільки будь-яка втрата або пошкодження внаслідок нещасного випадку або недбалості від імені перевізника також призведе до втрати вартості самої транспортної послуги. Якщо має статися незворотній збиток, в ідеалі вантажовідправник зможе відшкодувати повну вартість без зовнішнього судового розгляду. Вантажовідправники повинні висловити бажання застрахувати вантаж через перевізника/третю сторону, коли звертаються до брокерів та експедиторів, щоб забезпечити доступність послуг заздалегідь, і зазвичай страхування через третю сторону або перевізника здійснюється через експедитора.

Можливі випадки, коли організації укладають довгострокові транспортні контракти зі сторонніми постачальниками, через що вантажовідправник може не знати повної вартості кожного відправлення протягом контрактного періоду. Такі домовленості можуть бути поширеними в контрактах на наземні вантажні перевезення, які можуть тривати рік або більше через мінливу реакцію. Якщо організації бажають скористатися страхуванням, що надається перевізником у цьому випадку, їм необхідно розробити

стратегію для врахування потенційної вартості майбутнього вантажу. Це може включати визначення максимальної межі покриття для будь-якого перевезення, яка приблизно дорівнює або перевищує будь-яке можливе навантаження, або розробку схеми, за якою вартість вантажу декларується за кожне перевезення, а сторонній перевізник відповідно коригує рахунок-фактуру. Організації ніколи не повинні припускати, що довгострокові підрядники будуть враховувати різні потреби у страхуванні в ціновій пропозиції, і повинні бути прозорими в процесі тендеру, щоб уникнути плутанини пізніше.

На конкретну вартість страхування, що надається третьою стороною, може впливати репутація перевізника. При укладанні контрактів з постачальниками важливо, щоб тип страхування був чітко визначений і включений в умови контракту. Якщо є сумніви щодо наданого покриття, слід звернутися за порадою до офісу страхової компанії, яка займається страхуванням. Якщо витрати на страхування відрізняються для різних перевізників, вони повинні бути включені в загальну матрицю порівняння витрат.

Основні елементи, які організації повинні розглянути:

- Вид страхування: Що покривається і в якому обсязі, а також де починається і закінчується відповідальність перевізника?
- Тривалість страхового покриття
- Загальний процес відшкодування та оплати

Для довгострокових, безстрокових контрактів:

- Сфера застосування: чи покриває страхування всі потенційні сфери діяльності? Що робити, якщо транспорт потребує експлуатації в декількох країнах?
- Чи враховує страхування зміну умов ризику?

Самостійне страхування

Деякі гуманітарні установи вирішили розробити глобальні схеми самостійного страхування у формі самострахування або певної форми «повного страхування».

Схема самостійного страхування вантажів вимагає досить надійної системи обліку, за допомогою якої організації навмисно додають витрати до бюджетів на переміщення вантажів, але просто зберігають невелику частину цих грошей в окремому глобальному банку, який може бути виплачений у разі втрати вантажу. Самостійне страхування корисне тим, що воно швидке та ефективне і не вимагає взаємодії з зовнішніми брокерами, однак вимагає значного внутрішнього контролю та аналізу. Невеликі агентства або агентства, які мають коливання розміру та видів діяльності, можуть бути не в змозі адекватно прогнозувати свої глобальні потреби в страхуванні, і можуть в кінцевому підсумку зіткнутися зі значними глобальними збитками.

Метод отримання глобального повного страхування вантажів може виходити з залучення великих міжнародних страхових брокерських компаній, які можуть бути в змозі забезпечити фіксовану або відносно фіксовану ставку для страхування вантажів на основі їх оцінки ризику діяльності будь-яких окремих агентств. Глобальне страхування вантажів може виявитися трохи дорожчим за кілограм, але заощаджує значну кількість часу, визначаючи страхові рішення для кожного транспорту. Особливості глобального страхового плану будуть обговорюватися на основі потреб заявника. Наприклад, якщо агентство з надання допомоги має великий парк вантажних транспортних засобів, якими воно керує самостійно, у багатьох країнах з високим рівнем ризику, може виникнути необхідність у розробці високої щорічної глобальної премії для покриття всіх ризиків, пов'язаних з рухом вантажів. З іншого боку, якщо агентство з надання допомоги в

основному здійснює лише міжнародні перевезення за допомогою регулярних перевізників, то страхування може бути оформлене в кожному конкретному випадку.