

货物保险

对于援助机构来说，为运输途中的货物投保可能很复杂，尤其是在涉及跨越多个国家和进入高风险地区（例如自然灾害或旷日持久的武装冲突地区）的多种运输形式中。对许多机构而言，其人道主义响应活动的最大单一支出是通向受影响人口的救济物资通道，因此应通过风险缓解措施来适当地维护这条通道。通常，组织可通过两种方法为货物投保：

- 依赖第三方运输商提供的保险
- 制定自行投保计划

在购买适当的保险之前，必须评估在所需区域自行运输或使用第三方运输提供商的风险。运输货物时，尤其是运至高风险环境及在高风险环境中运输时，存在货物被盗或丢失的潜在风险。

第三方运输商保险

运输商提供的保险可用于为短期缺口、自行投保时未考虑到的特定活动或风险增高的最后一英里活动提供保险。虽然在与第三方运输商签订的合同中，其运输条款可涵盖货物，但强烈建议所有依赖第三方运输商保险的组织都要向待运输货物的发件人/所有人确认保险状态和要求。托运人应了解运输服务商为其代表客户承运的货物所提供的保险范围；如果提供了保险，其保额通常相对有限，且仅可涵盖货物实际成本的一部分。

为了确保适当运用运费保险，必须在运输前向第三方运输商声明货物的实际总价值，且保险费用及对保险的包含必须透明、列在发票中并通过可用的 Incoterms 进行部分说明。许多托运人还将运输本身的价值作为货物“价值”的一部分。这是因为因运输商的意外或疏忽而造成的任何损失或损坏，也将导致运输服务本身成本的损失。如果发生灾难性损失，在理想情况下，托运人将能够无需外部诉讼即收回全部价值。在请求经纪人和货运代理人运输时，托运人应表达通过承运人/第三方为货物投保的愿望，以预先确认服务的可提供性，而第三方或承运人提供的保险通常通过货运代理人协商。

有些情况下，组织可与第三方服务商签订长期运输合同。此时，托运人可能不知道合同期内每批货物的全部价值。这种安排在陆路卡车运输合同中很常见，且随着人道主义响应的变化，合同期可达一年或以上。在这种情况下，如果组织希望由运输商提供保险，则需要制定相应的策略以计入未来货物的潜在价值。这可包括为任何既定运输指定一个大致等于或高于任何可能货运量的最大承保上限，或者制定一项按次声明货物价值并由第三方运输商相应地调整账单的方案。组织不应假设长期承包商会在报价中考虑到不同的保险需求，且应在投标过程中保持透明，以免日后造成混淆。

第三方所提供保险的单次成本可能受到运输商声誉的影响。与服务商签订合同时，必须明确保险类型并将其纳入合同条款。如果对所提供的保险有任何疑问，应向组织中处理保险事宜的办公室寻求建议。如果不同运输商的保险费用不同，则应将其纳入总体成本对比矩阵中。

组织应考虑的关键要素包括：

- 保险类型：承保内容有哪些，承保范围有多大，运输商责任的起止点在哪里？
- 保险期限
- 赔偿和付款的总体流程

长期开放式合同：

- 范围：保险是否涵盖所有潜在的运营条件？如果运输过程涉及多个国家该怎么办？
- 保险是否能适应不断变化的风险条件？

自行投保

一些人道主义机构选择以自行投保或某种形式的“一揽子保险”来制定全球自行管理保险方案。

货物的自行投保方案需要一个相当健全的会计制度，可由组织有意地在货运预算中增加成本，但只需将其中一小部分放在一个单独的总预留资金中，能够在发生货物损失时获得赔偿。自行投保之所以有用是因为它既快速又高效，不需要与外部经纪人打交道，但是需要大量的内部控制和分析。规模较小或者活动规模和类型均不稳定的机构，可能无法充分预测其全球自行投保需求，最终可能会面临巨大的全球损失。

获得全球一揽子货物保险的方法之一是招募大型国际保险经纪机构，该机构会根据其对任何个体机构活动风险的估计，为货物保险提供统一或相对固定的费率。全球货物保险最终可导致每千克单价略微升高，但可省去每次运输时确定保险解决方案所花费的大量时间。全球保险方案的具体内容可基于请求者的需求进行协商。例如，如果一家援助机构在许多高风险国家拥有一支自行管理的庞大货车车队，则可能需要支付高额的年度全球保费，才能涵盖所有货物运输相关风险。另一方面，如果援助机构在很大程度上只依赖常规承运人进行国际运输，则可逐例投保。