

□ 輸入貨物に対する海上貨物保険の手配

(質問)

当社は東南アジア諸国からアルミニウム製品や部品を輸入していますが、以前到着した貨物にダメージがあり、保険求償手続きで難渋した経験があります。この保険は CIF 条件で輸出者が手配した海外の保険会社のもので、日本の代理店が杓子定規で融通が利きませんでした。今後は FOB や FCA(運送人渡し)契約に切り替えたいと思いますが、日本で保険手配する際に注意すべき点を教えてください。

(回答)

海上貨物保険の仕組みや保険求償手続きを理解するには、他社に頼らず自社で直接保険手配を行うことが有効です。まずは契約条件を FOB や FCA に変更して自社で保険手配を行うことで、リスク管理の精度を高め、輸送時の不測の事態に備え安心感が向上します。

保険手配する側

2010 年版インコタームズでは貨物の危険負担の分岐点が細かく規定されています。輸出者側から見て危険負担が一番短い順に、EXW(工場渡し)→FCA(運送人渡し)→FAS(船側渡し)→FOB(本船渡し)となり、これらの契約では輸入者がその受取り場所から海上貨物保険を付保する必要があります。

実務上少し厄介なのは、危険負担の分岐点と保険の手配者が異なる CPT(輸送費込み)・CFR(運賃込み)契約です。仕向地までの運賃は輸出者が支払うけれど、貨物の所有権は輸出国で輸入者に移転しているので輸入者が保険手配する必要があります。

従い EXW・FCA・CPT・FAS・FOB・CFR 条件の場合は、輸入者が自らの利益を守るために貨物海上保険を付保します。

保険の申し込みー予定保険

輸入者は保険会社に輸入案件を示して保険料の見積りを取り、契約成立後保険を申し込みます。損害保険では、原則として危険の開始前に保険の申し込みが必要ですが、実際に船積みされた時点では荷受人には知らされず、事後通知となります。そのため海上貨物保険では船積み予定を先に保険会社に通知して**予定保険**を付保します。危険の開始後にこれを確定するという形を取ります。確定保険の申し込みには積載船名、出航日、確定数量などが必要ですが、輸入取引では、船積みが行われてからその通知を受けることになります。この場合、危険が開始してから保険を申し込むことになりますので、予定保険が必須となるわけです。

確定保険

CIF、CIP 以外の条件での輸入に際しては、多くの場合、輸入通関時に CIF 価格算出のため、税関より海上保険料請求書 (Debit Note) の提示を求められます。輸出者は貨物を船会社等に引渡し後 B/L 等を入手し、船積書類のコピーを輸入者に送るなどして、船積みが完了したことを輸入者に通知する義務があります。輸入者はそれに基づき**確定保険**を申し込みます。

FOB や CFR 条件での輸出では積載船の船上に置かれるまでは、FCA や CPT 条件での輸出ではコンテナ・ヤードへの搬入までは輸入者に危険が移転しませんので、輸出者は倉庫内から船積みまでの間の自らのリスクをカバーするために輸出 FOB 保険 (内航貨物海上保険) を手配します。輸入者は保険カバーがシームレスになるよう保険の開始時点を確認して付保します。保険カバーの範囲としては通常 Warehouse to Warehouse 条件が一般的です。

包括予定保険

継続的に輸出入の取引がある場合は、予定保険を船積みごとではなく、取引すべてを包含する形で**包括予定保険**を、保険会社と契約することも可能です。これにより保険の掛け忘れを防止することができます。

なお一般の損害保険では、保険料支払後に保険が有効になりますが、海上貨物保険では保険会社との協議により一定期間の後払いも可能です。また、海上貨物保険は自由料率ですので、複数会社から見積を取って比較することもできます。さらに、特定のリスクが無事故で終わった場合は、あらかじめ高い料率で支払った保険料を、後で値引きするという条件で保険契約を結ぶことも可能です。勿論、過去一定期間の事故実績に応じて将来の料率の引き下げを保険会社と交渉することもできます。保険料も海外取引の大きなコスト要因ですので、保険会社と交渉し最適な条件を引き出す努力が必要です。