

1 保険料計算区分

プラントなどの複雑な契約については、契約を枝分けして付保しますので、保険料も枝毎に算出します。枝分けの要否/可否は、以下の通りです。

(1) 船積前危険

船積期日が契約書で定められている案件と、フルターンキーのため船積期日の定めのない案件（「完成納期案件」と言う）とでは計算方法が異なります。

- a 船積期日のある案件で、複数の船積期日が定められている場合は、それぞれの期日毎に枝分けすることができます。分割することにより船前期間が細分化されて保険料が安くなります。（船積回数が複数であっても、期日毎に数量金額が明示されていなければ、枝分けすることはできません。船積期日が複数あっても、分割せずに申込めば最終船積期日に基づき一括で計算されます。）
- b フルターンキー契約は工事請負契約ですから、特別な場合を除いて機器個別の「船積期日」は無いのが一般的です。契約書上に船積スケジュールは載っていますが、当事者を拘束する「期日」ではなく「予定表」であるのが普通ですが、貨物と金額が明示されていれば、それぞれを「船積期日」として枝分けして付保することが認められているようです。しかしながら、拘束されない事項が変わっても相手方と契約内容を変更する訳ではないので、期日管理や保険契約の変更手続きがかなり面倒になります。

フルターンキー案件であっても、スアパーツなど別に船積期日が定められている場合は、船積期日の定めのない部分と船積期日のある部分とに枝分けして付保します。

(2) 船積後危険

- a 基本的には、契約書の表示通りに枝分けします。例えば、貨物の中のプラント機器とスアパーツとか、役務の中の建設工事とトレーニングなどで、決済条件などが異なるものとして契約書上金額が分類されて規定されている場合は枝分けします。
- b 決済条件が同じでも、通貨、国（仕向国・支払国・保証国）、人（支払人・保証人）が部分的に異なる場合は、それぞれに枝分けします。（但し、仕向国と支払国が異なる場合や、契約の相手方と支払人とが異なる場合を含む訳ではない。買相手国、船積国は含まない。L/Cがある部分とない部分がある場合は保証人の有無が異なることになる。）
- c [貨物(輸出+仲介)]と[役務(本邦・第三国・現地を問わない)・現調貨物]とは、契約書で分離されていない場合であっても、自己申告によって枝分けします（例えば、「機器」と表示されている金額に現調貨物が含まれている場合）。但し、現地調達の資機材が工事代金に含まれていても、当該貨物の名称・金額の明示がない場合は「役務」と見做すものとされており。

以上の前提で枝分けした後に、貨物・役務・現調貨物とも最大3つに分けたそれぞれの中での最終決済日をベースに計算されます。

- a 貨物の場合は、
- ①「船積に紐付いた決済」（船積リンクの決済）と、船積に紐ついていない決済とに分け、船積に紐つかない決済を
 - ②「リテンション」と
 - ③「リテンション以外」（マイルストーンペイメント・スケジュールペイメント、完工時一括払などの特殊な決済）とに分ける。
- b 役務・現調貨物の場合は、
- ①「対価確認に紐付いた決済」（出来高リンクの決済）と、対価確認に紐ついていない決済とに分け、対価確認に紐ついていない決済を
 - ②「リテンション」と
 - ③「スケジュールペイメント」とに分ける。

2 保険料計算期間

船積前危険の保険料計算期間は船積期日に基づいて、代金回収危険の保険料計算期間は決済条件に基づいて算出するのがセオリーですが、2007年4月以降の保険料体系は、両者をミックスした設計になっているため、なぜそう分けるかの論理性に欠けていますが、案件の性質を下記(1)～(3)に分類して、保険料計算期間を定めています。（「通常案件」「特殊案件」という言葉はNEXIの規定には使われていません）

(1) 貨物の「通常案件」の保険料計算期間

「通常案件」とは、船積期日のある案件であって、且つ、決済が下記(2)の②③に該当しない決済の案件です（通称”LS案件”と言う）。具体的には、

- ① 船積に紐付いた決済の案件。但し、船積起算の1年超元本均等分割決済を除く。
- ② マイルストーンペイメントなどの船積に紐付かない決済であっても、決済回数が1回の案件。いずれも、他にリテンションがあるか否か、リテンションの決済回数を問わない。

a 船積前は、保険契約日から、船積期日まで。

b 船積後は、

- ① 船積に紐付いた決済は、船積日から最長ユーザンス期間（ユーザンス期間が複数あっても最長ユーザンスで計算される）
リテンション部分については、（船積回数が複数であっても）船積期日からリテンションの決済日まで（リテンションの決済回数が複数の場合は、リテンションの中間決済日まで）。
- ② 船積に紐付かない決済は、船積期日から決済期日まで。

(2) 貨物の「特殊案件」の保険料計算期間

「特殊案件」とは、次のいずれかに該当する案件です。（通称”MS案件”と言う）

- ①「完成納期案件」（＝フルターンキーのため船積期日の定めのない案件）
（決済条件が船積に紐付かない決済か、船積に紐付いた決済かを問わない。）
- ② マイルストーンペイメントなどの船積に紐付かない決済（但し、リテンションを除く。）であって、且つ複数回の決済を持つ案件。
- ③ 1年超元本均等分割決済の案件

(船積期日があり、船積起算の1年超元本均等分割決済であるか、船積に紐付かない完工起算の1年超元本均等分割決済であるかを問わない。1年内分割決済は均等であっても単なる複数ユーザンス案件と扱う。)

a 船積前は、保険契約日から、中間船積日(*1)まで。

b 船積後は、中間船積日から、中間決済日(*2)まで。

(リテンション部分も、船積リンク部分も、中間船積日から中間決済日となる)

(3) 「役務」の保険料計算期間

「役務部分」は、対価確認に紐付いている決済か否かに関係なく、決済回数が複数か否かに関係なく、保険料計算期間はすべて同じです。

a 対価確認前(=コミット期間)は、保険契約日から中間対価確認日(*3)まで。

b 対価確認後は、

① 対価確認日に紐付いた決済は、対価確認日から中間ユーザンス期間

(ユーザンス期間が複数の場合は、最長ではなく、中間ユーザンスで計算される)。

② リテンションを含めて対価確認に紐付かない決済は、中間対価確認日から中間決済期日まで。

(4) コミット期間の保険料計算期間

代金回収の信用危険のコミット期間に係わる保険料計算期間は、上記(1)~(3)の船積前・対価確認前保険料計算期間に、格付毎の調整係数をかけた期間となります。(整合性がないが) 非常危険にはコミット期間保険料はかかりません。

(5) サプル案件の船積前期間の特例

延払(サブクレ)案件の船積前保険料計算期間は、OECD Guiding Principleに基づく延払保険料が「第1回船積日から延払起算点の日(最終船積期日までではない。完成納期とは限らない。)までの中間日」から計算される関係上、船積前保険料の計算も、「保険契約締結日から当該中間日まで」として計算されることになっております。船積期日の定めの有無は問いません。起算点到来後に延払保険料は精算が行われますので、同時に船前保険料も精算されます。

(注)

a 「中間船積日」：(*1)

① 船積期日のある案件は、初回船積予定日と船積期日との中間日

② 完成納期案件は、初回船積予定日と完成納期日との中間日(初回船積予定日と最終回船積予定日との中間日ではない)。

③ サプル案件は、第1回船積日から延払起算点の日(最終船積期日までではない。完成納期とは限らない。)までの中間日

b 「中間対価確認日」：初回対価確認予定日と最終回対価確認日との中間日(*3)

c 「中間ユーザンス」：最短ユーザンス期間と最長ユーザンス期間との中間期間

d 「中間決済日」：各決済条件の中の初回決済期日と最終回決済期日との中間日(*2)

いずれの場合も、加重平均ではなく単純平均。

注釈

(1) 「完成納期案件」

- a 完成納期案件の場合には、船積前保険料は〔保険契約締結日から、期間M/S日(中間船積日)まで〕を徴収することによって、保険責任は〔保険契約締結日から、完成納期まで〕を担保しております。
- b 技術提供包括保険の対象であって、一定の条件に該当する案件に限っては、船積前の保険料計算期間を「保険契約締結日から、自己申告による予定船積終了日まで」とする取扱いがありますが、案件単位ではなく企業単位での選択となります。

(2) 貨物の「船積に紐付いた決済」(=「船積リンクの決済」)

- a 「船積リンク」の決済条件とは、**貨物の船積毎に**、その一定期間後に決済される場合を言います。(「貨物サト到着後 30 日払い」のように貨物到着を起点とする場合であっても、船積単位毎に、船積日から一定期間後に払われるものは、「船積リンク」の範疇です)。
- b 2 (1)①に該当する「船積リンク」の決済で、例えば、70%：船積時 at sight、30%：180 days after B/L のように船積リンクのユーザンス期間が複数ある場合には、最も長い 180 日が全体の保険料計算期間となります。(同じ決済条件でも、2 (2)①完成納期案件の場合には、30 日と 180 日の単純平均の 105 日が保険料計算期間となります。実際には、完成納期案件でユーザンス期間が複数のケースは殆どないと思われるが、整合性はありません。)
- c [at sight: D/P、180days: L/C] の場合は支払人/保証人が異なるので枝分けできるのですが、枝分けせずに申込むと、船積リンク同士のため最長で計算されてしまいますので注意してください。
- d なお、貨物代金の場合であって、**複数の船積を束ねて一定期間毎に決済する場合**(規定では「プログレスペイメント」と称されている)は、束ねた期間の半分の期間(3ヶ月毎の船積金額を纏めて支払う場合は 1.5ヶ月分。月末締め翌月〇日払いの場合は 15日分)をユーザンス期間に加えた期間となるとされております。(貨物代金は船積から填補対象になるので、束ねた期間の半分を加えますが、役務代金は「確認対価」という捉え方をするので、3ヶ月毎の出来高払いであっても、出来高として確認された日から決済日までの期間となります。)
- e 船積起算であっても「**1年超元本均等分割決済**」(均等分割とは半年賦より短いサイクルでの分割を言う。例えば、[180, 360, 540, 720 days after B/L 各 25%払]。[at sight: 10% + 180, 360, 540, 720 日各 22.5%]の契約も 4分割払部分は均等払いと扱われます。[at sight, 180, 360, 540: 各 15% + 720: 40%]や[720 日一括]は不均等です。)の場合は、2 (2)③ b に該当するので「中間決済日」が適用されます。
(なお、1年超の元本不均等の分割決済及び1年超1回払いは、ベルンエニオンルールにより引受不可とされておりましたが、現在は規制が撤廃されております。)
- f 各船積起算「1年超元本均等分割決済」の場合であって、且つ複数船積の場合は、2 (2)③ b に従って船積後期間は「期間M/S日から」となりますが、例外として「船積日から」とすることができるとされております。

(3) 役務の「対価確認に紐付いた決済」(＝「出来高リンクの決済」)

- a 「出来高リンク」の決済条件とは、役務提供の**対価の確認毎**に、その一定期間後に決済される場合を言います。「毎月の出来高払」などのような進捗毎の決済だけでなく、「役務提供終了時払」も対価の確認が役務提供終了時に1回だけ行われる出来高払いと看做します。「マイルストーンペイメント」も、マイルストーンイベント達成毎に当該イベント見合の対価が確認されて支払われるので、**役務のマイルストーンペイメントは「出来高払い」の範疇**です。
 - b 貨物が船積から填補されるのに対して、役務は提供から填補が開始されるのではなく、対価として確認された時から開始することが、貨物と役務の根本的な違いです。出来高払いの対価確認日とは、相手方が対価として確認した日、即ち、出来高証明書が発給された日ということになります。
 - c 対価確認日からしか保険料を取っていないので、途中で契約が中断して、マイルストーンイベントが達成できないなど、対価の確認が行なわれない部分については、既に提供した役務であっても、填補の対象にはなりません。但し、リテンション部分は、一旦対価として確認されたものが留保されているだけであり、保険料も対価確認時点から徴収しているので、契約が中断してPACが発行されなくても填補の対象になります。
 - d 対価の確認が行なわれない部分について填補を要する場合には、「支出費用特約」を付保することにより填補可能です。
 - e 「現地調達貨物」の取扱いは、明確でない面がありますが、基本的には「役務」と同様、「対価として確認された日から決済期日まで」とされておりま
 - f 複数のユーザンス期間がある場合(役務の場合は極めて稀ですが)は、最長ユーザンス期間ではなく、中間ユーザンス期間とされておりま
- 例えば、70%:各出来高確認後30日、30%:各出来高確認後180日の場合は、30日と180日の単純平均の105日が保険料計算期間となります。「船積リンク」との整合性はありません。(2)b参照。

(4) 「リテンション」

- a 「リテンション」とは、プラント契約などで、Contractorの責任が履行されたことが確認されるまでの期間、代金の一部の支払が保留されるものを言いますが、保険上は、「以下のすべてに該当するもの」と定められております。(「コミッション」以降に決済されるもので、金額割合がマイナーなもの」といったイメージで、取引上のリテンションよりは範囲が広く設定されておりますが、広いことが有利に働くか不利に働くかは、案件毎に異なります。)
- ① 仮引渡時(PA)または検収テスト終了時(Commissioning)を起算点とする案件
 - ② 起算点以降に到来するDueであること
 - ③ 金利の支払を要しないDueであること
 - ④ 起算点以降に船積または役務提供が開始されるDueは除く
 - ⑤ 契約額(前受金を含む)の50%未満であること
- 但し、PA時払いがマイルストーンの一つである場合は「マイルストーンペイメント」に含めるとされているものの、契約書の書き振りにも依りますので、マイルストーンかリテンションかを明示するようにしてください。

- b リテンションの保険料計算期間の終期は、貨物のリテンションであっても役務のリテンションであっても、決済期日が複数ある場合（例えば、P A (Provisional Acceptance)時とF A (Final Acceptance)時の2回）には、中間決済日が適用されますが、P A時払とF A時払の金額が異なっても、P A時払の決済期日とF A時払の決済期日の単純平均値を採ります。
- c 既に船積した貨物に係わるリテンション相当額、および既に出来高として確認された役務に係わるリテンション相当額は、途中で契約が中断してプラントが完成しなかった場合であっても、填補事由による中断であれば填補の対象になります。

(5) 貨物の「リテンション以外の船積に紐つかない決済」

- a 船積に紐つかない決済条件のうち「リテンション以外」とは、マイルストーン・イベント・スケジュール・イベント・完工時一括払い・完工起算分割払など、特定の日または特定の事象が達成された日を基準とした決済を言います。
- b マイルストーン・イベントの場合、前金を除く初回マイルストーン決済期日と最終回マイルストーン決済期日との中間日です。初回船積前に存在するマイルストーンは除きます。
- c 船積に紐つかない決済を、船積したときから填補対象としているのですから、保険料計算期間の始期は、[中間船積日から]となるのが基本です。
- d 船積の中間日から決済の中間日までの期間となることから、ケースによっては中間日が逆転することもありえますが、最短保険料計算期間は、コミット期間(ハイヤー格付毎の調整係数を掛けた期間)とリスク期間との合計最短期間で30日となります。
- e 「マイルストーン・イベント」の中で、特定貨物の船積をマイルストーン・イベントとしている決済部分(「船積マイルストーン」)については、「船積リンクの決済」として切り分けて取扱うことが一般化しておりますが、全体を「マイルストーン・イベント」として取扱うこともできます(取扱いは流動的です)。
- f 技術提供包括保険の対象であって、一定の条件に該当する案件に限っては、貨物代金であって船積に紐つかない決済の場合の保険料計算期間の始期を「対価の確認日から」とする取扱いがありますが、案件単位ではなく企業単位での選択となります。(俗に「技提スペシャル」と言われるもの)

(6) 役務の「対価確認に紐付かない決済」(＝「スケジュール・イベント」)

(貨物の場合と同様の考え方をしますが、斯かる案件は殆どないので省略します)

(7) コミットメント期間(「●3 現行保険料体系の考え方」を参照ください)

(8) 最短日数

- a 保険料は1日刻みで計算しますが、船積前後とも最短期間は30日と定められております。(仮に、保険申込日が船積後になっても30日分の船積前保険料は徴収されます。船積時at sight払いの決済期間は30日となります。)
- b なお、コミット期間の保険料計算期間は、船積前保険料計算期間と同じですが、貨物の船積前保険料計算が30日未満のため最短期間の30日として計算された場合であっても、コミット期間もそのまま30日となる訳ではありません。コミット期間(ハイヤー格付毎の調整係数を掛けた期間)とリスク期間との合計最短期間が30日となります。

以 上