



ニック・プラット、40年以上にわたる海上保険業界での経験から学んだ教訓を語る

こちらは、英文記事「[Nick Platt passes on lessons learned from more than 40 years in marine insurance](#)」
(2019年6月20日付)の和訳です。



Gardでの40年以上にわたる職務経験を持つニック・プラットが、退職のときを迎えようとしています。私たちは、彼のクレーム処理の経験と、その過程で学んだ教訓について話を聞く機会を得ました。私たちの周囲のテクノロジーは変化を遂げ、今も変化し続けていますが、人、環境、財産を守る上でロスプリベンションと海難事故対応の人的要素が最も重要な接点であることに変わりはありません。

ニックは、1970年代初めに、ロイズ・オブ・ロンドンの貨物クレーム担当者として職業人生をスタートさせました。彼はそこで、当時ロンドンでGardのコレスポンデントとしてクレームの防御に携わっていたO. Kverndal & Co.のジョン・ケンドリック氏に出会いました。ニックはこの出会いについて次のように語っています。「ジョンは私に素質があると思ったのでしょうか。Kverndals社に移らないかと誘ってくれました」。それが1978年のことで、ニックはこの年、P&Iクレーム分野のキャリアをスタートさせました。

Kverndal社での勤務の開始からわずか数カ月後、ニックは一般貨物船の事故に関わりました。この船は、航海の途中の船積みの際に安定を失い、発電機の故障に見舞われたため共同海損を宣言したのですが、その後、座礁して再び共同海損を宣言し、最終的に衝突に巻き込まれました。残念なことに、その貨物船の船長（その航海で4番目の船長でした）は座礁後に、自殺しました。

「大変幸運なことに、ジョン・ケンドリック氏が多くの複雑な興味深い訴訟事件に私を参加させてくれたおかげで、私は法廷での傍聴を通して多くのことを学ぶことができました」。大型海難事故が減っている現在は、こうした学び方をまねるのは難しいということをニックも認めています。それでも複雑な訴訟事件が起こった場合には、Gardは若手を参加させることを優先させ、訴訟期間を通じて彼らが参加できるようにすべきである、とニックは強調します。また、机に向かっているだけでは得難い経験が積めるという理由から、若手のクレームハンドラーを経験豊富なクレームハンドラーと共に派遣し、事故現場に立ち会わせるようにすべきであるとも推奨しています。「仕事を始めたとき、私は専門的な資格など一切持っていませんでした。実際にやって学ぶことで自分のスキルを高めてきたのです。法律を学び理解することは重要ですが、それを実際に使いこなす方法を理解することも同じくらい重要です」

1980年代に入ると、GardがKverndal社の敷地の隣に英国法人を設立したことで変化が訪れました。その4年後、Kverndal社はGard UKに売却され、それに伴いGard UKの従業員は一挙に8名に倍増しました。現在、ロンドン事務所には50人近い従業員が在籍しています。ノルウェーのアーレンダールにあるGard本社では、これと同期間に従業員が22名から260名に増えています。

私たちは、ニックにインタビューする機会を利用して、彼が気付いた重要な事柄や海運業で働く次の世代へのアドバイスを聞くことができました。

海運業は高度に規制された産業です。あなたが仕事において注意を払っていた事柄が規制によってどのように変わりましたか。

海運業は30年前よりもはるかに厳しく規制されています。こうした規制の強化は、船主による船舶の運航の水準が格段に向上しているという点で良いことかもしれません。近年重大事故の発生件数が減少していることもその表れでしょう。

規制は船主の賠償責任に影響を与えます。各クラブは規制に関する知識を持ち、規制を理解する必要があります。規制に違反しないようにするため、メンバーにも同じことが当てはまります。理想的には、各クラブが規制に影響を及ぼすことが望ましいと思います。例えば、私は国際P&Iクラブの水質汚濁小委員会に10年間参加し、油濁問題に影響を与える新たな規制に関して意見を述べる機会を得ました。国際P&Iクラブは、油濁事故対応の際に契約者が使用する標準契約書式（通称「RESPONSECON」）の作成・導入に関与しました。中国における新たな油濁関連法の導入に関する中国当局との協議に参加したクラブもあります。

規制には国内規制と（IMOを通じた）国際規制があります。国家レベルのみで規制する国もあります。最大の課題は、例えば米国のように、ほとんど国際条約に調印しないばかりか、各州が独自の、時には国際条約と異なる法律を課すことを州に認めている国があることです。これは国際的に船舶を運航している船主にとって悩みの種であり、コンプライアンスを困難にしています。1990年米国油

濁法（OPA 90）がその典型的な例です。OPA は、油濁に関する国際条約である「油濁民事責任条約」といくつかの点で矛盾する連邦法です。米国では同じ問題について各州が独自に法律を制定することが連邦法で認められており、そのことが法律に対する船主の理解を混乱させる原因になっています。

クレームの観点からすると、規制や条約が増加することで仕事が容易になりましたか、それとも逆に難しくなりましたか。

世界の大部分に適用される一貫した規制枠組みが設けられるわけですから、理屈の上では国際条約によって容易になるはずですが、ただ、締約国間で条約の解釈や適用が一貫しないことが課題です。例えば、スペイン最高裁が油濁民事責任条約を誤って解釈適用したことで不幸な判決に至ったプレステイージュ号事件を思い出してください。国際 P&I クラブが、油濁民事責任条約の一貫した解釈のための指針書を発行できないか調査するよう IMO 加盟国に働きかけた背景には、おそらくこの事件の存在があります。

Gard のアウトリーチプログラムはあなたの（優れた）アイデアですね。どのようなプログラムなのか、また、どのような経緯で導入されたのか説明していただけませんか。

Gard やその他のクラブが直面した大型海難事故を調査したところ、事故における最も重要な関係者は救助や油濁防止に関わる当局であることが分かりました。今日、当局は 30 年前よりもはるかに強い関心を示しており、多くの場合、当局と建設的に協働することで、より効果的な、かつ（率直に言って）費用を抑える結果がもたらされます。

例えば、英国の SOSREP との関わり合いです。SOSREP というポジションが設けられたのは 1996 年の（Skuld が保険カバーを提供していた）シーエンプレス号事件の後でした。SOSREP 制度は、設立当時は目新しいものでしたが、後にその有効性が証明されました。このことから私は、当局関係者と協働し、関係を築くことにメリットがあると気付きました。一般的に、人々は早い段階での関与に対して前向きに反応します。ふんぞり返って何もしなければ、効果的・協力的な仕事上の関係を築くことはほぼ不可能です。

アウトリーチプログラムは 6 年前に開始されてから、着実に発展しています。プログラムの参加者、すなわち Gard の仲間や外部関係者からのフィードバックはこれまでのところ常に良好なものでした。ギリシャとブラジルで発生した海難事故の際、私たちはこのプログラムの有効性を評価することができました。財務上の利益を正確に測ることは難しいですが、Gard が関与していることで結果的に仕事が容易になったという満足感と信頼を関係当局から得られたのではないのでしょうか。

退任に際して思うこと

勇退するニックを送り出すにあたり、若手の P&I クレームハンドラーに向けてアドバイスをお願いしたところ、彼は次のようなメッセージを寄せてくれました。「一緒に働いた人たちが私から何か（良いこと？）を学んでくれたのであれば嬉しく思います。私の職業生活をなぞることは難しいと思いますが、原則のいくつかは今でも重要です。テクノロジーへの依存が増すにつれて、人的要素が重要性を増しています。対面して話し合うことのメリットを生かすことです。常にすべての訴訟事件に当てはまるというわけではありませんが、それでも私は、早い段階での和解の話し合いが極めて有益であり、Gard とメンバーに有利な結論をもたらし得ると認識することが重要であると考えます。早期に会い、早期に解決することをためらわないでください。リスクは常に存在しています。電子メールや電話も良いですが、いずれも対面とは違い、直接の接触を実現することはできません。私の一番のアドバイスは、とにかく互いに話し合いなさいということです。」

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。