

前回、日本には「マリンサーベイヤー」という業種に位置づけられていますが「プレジャーボートのサーベイヤー」という業種は存在していないと申し上げました。所謂マリンサーベイヤーという業種は、もともと大型船舶の損害調査を行うことでした。そして、それらは日本語でいうと「海事鑑定人」となります。海事鑑定人が行える業務は「港湾運送事業法」という法律で定められている業務を前提としていましたが、近年ではその知識を生かした業種も多岐にわたっています。つまり、マリンサーベイヤーはその個人が持っている海に関わる色々な知識を活用して、損害の大きさやその発生の原因を第三者に理解をしてもらう証明事業という業種となります。

もともと何故このような業種が必要になったのかというと、かなり昔のことに遡ります。元々国外との取引手段として「船舶」が使用されてきました。その際、出港地では確かに注文を受けた商品を搭載したのに荷受港で船倉を開けてみると壊れていたとか、数が足りなかったとかいうことが起きていました。元々は口約束で商品を買って代金を支払っていたのがだんだんと契約書(注文書)という書類に変わり、その書類にもし商品が届かない場合の「罰則」なども記載されるようになりました。出港地で船舶に搭載したはずなのに遠く離れている荷受港で壊れていた、数が足りなくなった場合の罰則規定では、誰かがその事実を証明しなければいけません。それがそもそもの証明事業であり、マリンサーベイヤーの始まりと言われています。この歴史は古く「保険」という業種の発祥の歴史にもつながってきます。

保険はそもそも商品を運搬する「船舶」を所有している船主が、自分たちのお客様(荷主)との関係を守る上で相互扶助の考えから始まっています。所謂ロイズ保険組合です。商品を積んだ船舶が航海中、海難事故に遭い水没してしまった場合、船主は船を失い荷主は売買できるはずであった商品を失い、又はそれを購入できるはずであった買主は商品を失うこととなります。これを「保険」という相互扶助の考えで、互いに事前に蓄えていた貯金箱のお金を流用することで互いの損害を軽減しました。「船舶」であれば船舶保険、「商品」であれば貨物保険といったように保険の種類も細分化され、その商品や使用の目的、さらにはリスク(危険)の度合いによって色々な保険商品が開発されています。今ではほとんど全ての動産に対して保険が設計されています。

動産という言葉聞いてもピンと来ないと思いますが、不動産と聞くと「土地」というイメージがすぐにくわくと思います。動産とは不動産以外の「物」を指しています。つまり、不動産以外の形ある所有権が存在している「物」のほぼ全てに対して損害保険という物が何らかの形で開発されています。いまや保険という制度は私達の生活の中では切っても切れない程、深く浸透をしています。そして、その保険制度の根底には「損害に対して相互扶助」

という考えがありますので、保険という貯金箱のお金を利用する場合には公平性が求められます。公平性を保つ上で必要なのが、中立的な立場で損害を判断することであり、それがサーベイヤーという仕事です。船舶に関わる損害に対してはマリンサーベイヤー、自動車に対してはアジャスター、家屋に対しては火災鑑定人と表現はそれぞれ異なりますが、行っている証明は、発生してしまった損害を中立的な立場で判断し、証明をすることです。

私の生業はマリンサーベイヤーです。しかし、私は損害(事故)が不幸にして発生してしまった後の損害の証明をしますが、それ以前に、損害が発生しないようにすることが最も重要であると考えています。

では、どうしたら事故は未然に防ぎ得るのか、次回からは事例に基づき紹介をしてゆきます。