

6・4 貨物の積付けおよび安全輸送

6・4・1 危険物の運送

国際海上固体ばら積み貨物の海上輸送については国際海上固体ばら積み貨物規則(IMSBC コード)、個品危険物の海上輸送については国際海上危険物規程(IMDG コード)に詳細な要件が規定されており、定期的に IMO 危険物・固体貨物・コンテナ小委員会(DSC)においてその見直しが行われている。平成 23(2011)年 9 月の DSC16 では概要以下のとおり審議が行われた。

(1)IMDG コード改正の検討

①背景・経緯

同コードは、危険物運送の実態等に対応して 2 年毎に改正が行われている。今回、第 36 回改正案として新たな危険物の指定に関する改正等の審議が行われた。

②審議結果

平成 23 年(2011)4 月の Editorial and Technical Group(以下、E&T グループ)において取りまとめられた第 36 回改正案については、危険物に関する個別の運送要件の改正等が合意された。

主な審議結果は以下のとおり。

➤ 新たな品目

クリルミール、電気二重層キャパシタ等、11 品目が追加された。

➤ 規定違反に関する他の締約国への通知

外国法人が当コードの規定違反をした場合、その法人が本社を置く国の主管庁に通知する提案が合意された。

➤ 海洋汚染物質の専門的名称の記載

少量危険物の場合、容器への名称の表示は不要であるが、輸送書類への記載は必要であることが合意された。

なお、今回合意された改正案については、平成 24(2012)年 5 月に開催される第 90 回海上安全委員会(MSC90)において採択される予定である。

(2)IMSBC コード(国際海上固体ばら積み貨物規則)改正の検討

①背景・経緯

同コードは、固体ばら積み貨物輸送時の危険性を踏まえ、より安全な海上輸送を目的に、平成23(2011)年1月1日に強制化された。

発効時、176種類の貨物について個別スケジュール(*)が採用され、これらの貨物については輸送要件が定められているが、まだ多数の貨物の個別スケジュールが未採用である。未採用の貨物を運送するには、積み地主管庁の承認が必要であることから、今次会合に向け、個々の固体ばら積み貨物に掛かる詳細要件についての提案がわが国を中心に多数出された。

また、前回会合より、安全対策等が検討されていた鉄鋼粉やニッケル鉍の液状化問題や液状化貨物の判定基準に関する提案について検討が開始された。

(*)「個別スケジュール」貨物の特性・性質および適切な積載方法などの情報として同コードの付録1に掲載

②審議結果

今回多数の提案があった新規貨物の個別スケジュールについては、他の提案の審議が優先されたため、今次会合では審議されずに、平成24(2012)年3月開催のE&Tグループで審議されることとなった。

鉄鋼粉に関しては、個別スケジュールに関するわが国提案を含む複数の提案に基づいて審議が行われたが、今次会合では合意に至らなかった。今後、Correspondence Group (以下、CG)のを設置し、検討を行う。

また、ブラジル提案により、DSC15で出された鉄鉍粉の運送に関するDSC Circularの一部改正が行われることとなった。

一方、ニッケル鉍を含む液状化貨物の安全対策について審議が行われ、ニッケル鉍についてはGroup “A”に分類することで基本合意が得られ、来春のE&Tグループで詳細について審議が行われることとなった。

なお、ニッケル鉍に関しては、フランスからニューカレドニア産ニッケル鉍についての新しい運送許容水分値決定方法を来年早々に公表できる見通しとの発表があった。

(3) MARPOL 条約附属書 V における環境有害物質の分類基準

①背景・経緯

平成23(2011)年7月のMEPC62において、船舶からの廃物の洋上への廃棄が原則禁止となる改正MARPOL条約が承認された。これに伴い、環境有害物質である貨物の残渣およびホールド洗浄水は海洋へ排出することが禁止される。また、環境有害物質の分類基準については、DSC16で審議することとされた。

②審議結果

今次会合において、急性毒性および慢性毒性を有する貨物ならびにプラスチックを含む貨物を環境有害物質とすることで合意された。しかし、急性毒性および慢性毒性以外の毒性等についての基準については意見が別れたため、平成24(2012)年3月のMEPC63にて引き続き審議されることとなった。

(4)コンテナ損失防止策

①背景・経緯

MSC89において、コンテナの損失防止に関する提案の検討がされ、その際、船積み前のコンテナ実重量の確実な証明行為が行われるようSOLAS条約の具体的な改正案についてDSCで検討することとなった。

今般、World Shipping Council(WSC)およびInternational Chamber of Shipping(ICS)等より「船積み前のコンテナの実重量の証明を確実に証明することが可能であり、また、SOLAS改正に取り入れるべき具体的な計測方法や要求される書類」についての提案が提出され、今次会合で当該提案について各国に意見が求められた。

②審議結果

わが国は、「陸上輸送での事故防止や安全性向上にも必要であり、今後の進展に向けた積極的な取り組みに期待する」旨をコメントした他、ドイツ、オランダ、アメリカ等11カ国が同提案を支持した。これを受け、WSCおよびICS等は次回会合に具体的なSOLAS条約改正案を提示するよう要請された。

6・4・2 ケミカル/プロダクトタンカーの爆発防止対策

近年、20,000重量トン(D/W)未満の小型タンカーの爆発事故が多発していることから、その防止対策について、IMOで検討が行われている。

平成21(2009)年2月の第52回防火小委員会(FP52)では、20,000D/W以上のタンカーに搭載が義務付けられているイナートガスシステム(IGS)*を、20,000D/W未満のタンカーへ拡大適用することについて審議が行われるとともに、現存タンカーには適用しないことが確認された。

また、新造タンカーのIGS搭載義務付けの適用範囲の下限については引き続き審議することとされたが、平成22(2010)年2月のFP54において5,000D/Wと8,000D/Wの2つの案で意見が分かれて結論が出ず、平成23(2011)年7月開催のFP55にて継続審議された。

審議の結果、IGSの搭載義務付け範囲を8,000D/W以上の新船とすることが合意された。

なお、次回会合において、IGSに関連する規則(海上人命安全条約(SOLAS条約)、国際火災安全コード(FSSコード)、国際バルクケミカルコード(IBCコード))の改正案の最終化に向けた審議が行われる。

* IGS(Inert Gas System): 燃焼に必要な酸素を含まないガスを供給することにより、貨物タンク内の酸素濃度を制御し、爆発を防止するシステム。一般に、油タンカーでは燃料をボイラーで燃焼させた排ガスが、ケミカルタンカーでは空気中から抽出した窒素が用いられる。