

6・4 貨物の安全な積み付けおよび運送

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 24 (2012) 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 (国際海上危険物規定) 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 37 回改正案に向けた提案文書の審議が行われた。

② 審議結果

主な審議結果は以下のとおり。

➤ 海洋汚染物質の船積書類

陸海空統一の用語として、船積書類への海洋汚染物質の記載方法に「MP/EH」の略語を使用する提案が出されたが、今会合で合意に至らず、来年 4 月開催予定の E&T19 で詳細検討を行うこととなった。

➤ 海洋汚染物質に該当するクラス 7 物質及び物品危険物

放射性物質および物品危険物を海洋汚染物質ならびに水生環境有害物質関連規定の適用から除外する提案について、合意された。

また、当提案が MARPOL 条約の改正を必要とする可能性があり、E&T19 で詳細検討を行うこととなった。

➤ 未申告および誤申告の危険物

危険物を収納したコンテナの未申告および誤申告対策としての IMDG コード等を改正する提案について、小委員会は検討の必要性に合意し、E&T19 で詳細検討を行うこととなった。

(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

・固体化学物質(種別B(危険物に該当するものを除く))の判定基準

前回会合(DSC16(2011年9月開催))から引き続き審議されていた固体化学物質の判定基準案が以下の通り合意された。

これに伴い、今後、IMSBCコードに規定されていない固体ばら積み貨物の安全性評価の際には、同基準に従った危険物の評価が必要になる。

- ・危険物に該当しない可燃性固定
- ・危険物に該当しない自然発火性物質
- ・危険物に該当しない水と作用して引火性ガスを発生する物質
- ・水と作用して毒性ガスを発生する物質
- ・荷役時、運送時に急性毒性のおそれがあるもの、及び、危険物に該当しない毒物
- ・皮膚、目の腐食性又は金属腐食性又は呼吸器感作性のあるもの、及び、危険物に該当しない腐食性物質

③鉄鉍粉のばら積み運送

鉄鉍粉の運送要件について、DSC16で設置されたコレスポンデンス・グループ(CG)の報告をはじめ、複数の国から提案された鉄鉍粉を液状化物質(種別A)とする運送要件や運送許容水分値決定方法等について審議された。

しかし、更なる審議が必要とされ、CGを再設置して、鉄鉍粉の運送許容水分値決定方法を含め、運送要件案(個別スケジュール案)を検討し、次回会合(DSC18(2013年9月予定))において報告、議論されることとなった。

(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 で審議され、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。

②審議結果

審議の結果、有害性の分類基準のひとつである「長期健康被害」については、貨物の分析に時間を要することから、「長期健康被害」の評価を 2014 年末まで完了させる暫定措置案が合意され、平成 24(2012)年 10 月開催の MEPC64 において、同暫定措置案が MEPC 回章として最終化された。

(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。

平成 24(2012)年 9 月開催のばら危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC17)において、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。

また、コンテナ重量計測の修正後のガイドラインを DSC18 に提出するための CG が設置され、同ガイドライン案の検討を行うことになった。

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(DWT)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、20,000DWT 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、20,000DWT 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 5,000DWT と 8,000DWT 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 8,000DWT 以上の新船とすることが合意された。

なお、次回平成 25(2013)年 5 月開催の海上安全委員会 (MSC92)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。