

IMO 第 6 回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会 (DSC 6) の結果について

標記会合は、平成 13 年 7 月 16 日から 7 月 20 日まで、ロンドンの国際海事機関 (IMO) 本部において開催された。

今次会合における主な審議結果は以下のとおり。

1. 国際海上危険物規程 (IMDG コード) の強制化について

経緯及び概要

IMDG コードは、船舶により個品危険物を運送する際の容器及び包装、積載方法等を定めた SOLAS 条約の参照コードであり、我が国を含む多数の国で採用されている。

従来から危険物の国際輸送の安全確保の重要性に鑑み、海上安全委員会 (MSC) 及び DSC で議論されてきた。

昨年開催された MSC73 において、2004 年 1 月 1 日を目標日として IMDG コードを強制化することが合意され、今次会合において、IMDG コードを強制化するための SOLAS 条約附属書第 章及び第 章の改正案及び将来の改正手続き並びに勧告ベースの規則の取扱について、検討した。

審議結果

IMDG コードを強制化するための SOLAS 条約附属書第 章及び第 章改正案が承認され、来年開催される MSC 75 に採択のため送られることとなった。また、コード中、教育訓練要件、非常時の指針等一部の規定は強制化せず、勧告ベースにとどめることとなり、その旨コードに規定することとなった。

また、IMDG コードは、「危険物輸送に関する国連勧告 (通称：オレンジブック)」の 2 年後の改正に伴い、今後も SOLAS 条約第 8 条の規定にしたがって、2 年ごとに改正が行われるが、強制化後の各改正の実施については、MSC での採択を経て、奇数年の 1 月 1 日から改正されたコードをボランティアベースで実施し、次年の 1 月 1 日から義務化されることとなった。

さらに、コードの第 31 回改正案の内容について、原則合意し、一部編集的な修正作業を作業部会である E & T グループ (本年 9 月開催) に付託した。同改正は、2003 年 1 月 1 日に施行され、1 年間の移行期間を経て、強制化の開始となる 2004 年 1 月 1 日より実施される予定である。

2. BC コード (固体ばら積み貨物の安全実施規則) の見直し

経緯及び概要

コレスポンデンスグループがまとめた改正 BC コード案によると、シードケーキの消火設備については、炭酸ガス放出管の船倉底部までの延長に関する注意事項が記載されており、このままでは、特別な炭酸ガス放出管を有しないばら積み貨物船でこれらの貨物を運送することが禁じられる。我が国は、本注意事項は、SOLAS 条約第 2 章の固定式消火設備に関する要件の解釈とも見なせるものであり、FP で審議し、FP の審議結果がでるまでは、BC コードに取り入れるべきではないと提案した。

審議結果

シードケーキの消火設備については、我が国の提案が認められ、「炭酸ガス消火設備の排出口を船底底部付近に設ける」旨の注意事項は、BC コードから削除されることとなった。

3 部分風雨密ハッチカバーを有するコンテナ船による危険物コンテナの運送要件について

経緯及び概要

近年建造されるようになった部分風雨密ハッチカバーを有するコンテナ船に対する要件として、MSC67 でフランスがオープントップコンテナ船と同一要件とする旨の提案を行った。前回会合において、我が国は部分的であるとはいえ風雨密ハッチカバーを有するものであるから、新たに適切な要件を策定すべき旨指摘したところ、今次会合で審議することとなった。

我が国は、在来型のコンテナ船に適用される積載・隔離要件に加え、甲板上積載及び隔離要件を次の通り提案した。

甲板積載については、液体危険物を収納したコンテナを、部分風雨密ハッチカバー上に積載する場合には、当該ハッチカバー下の船倉が当該危険物に応じた防火要件を満たしていること。また、隔離要件については、ハッチカバー間の隙間からコンテナスペース以内の鉛直線上については、隔離要件に関し、特別な制限が必要であることを提案した。

審議結果

フランスは、我が国提案を概ね支持するが、部分風雨密ハッチカバーを有する船倉の防火要件については、FP 小委員会における審議内容を考慮すること、また、隔離要件については、より簡素化した要件が好ましいと指摘し、コレスポンデンスグループを設置して検討する事を提案した。また、オランダは、コンテナより漏洩した危険物がハッチカバー間の隙間から船倉内に浸入する量は、ハッチカバー端にあるコーミングにより十分に最少化できることから、追加的な隔離要件は不要であると述べた。

また、ICS は部分風雨密ハッチカバーを有するコンテナ船はすでに 7 年間以上運航され

ているが、ハッチカバーの隙間に起因した事故は発生しておらず、特別な積載・隔離要件の必要性について詳細な検討が必要であると述べ、コレスポンドンスグループを設置し、継続して審議することとなった。