

## IMO 第3回ばら積み液体及びガス（BLG）小委員会の結果について

第3回ばら積み液体及びガス（BLG）小委員会は、平成10年6月6日から6月10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、我が国からは運輸省関係者等14名からなる代表団が出席した。本小委員会では、タンカー、ケミカル・タンカー及びガス・キャリアに関するSOLAS、MARPOL、IBCコード、IGCコード等の要件に関する審議を行なっている。今次会合での主な審議事項は以下の通り。

### 1. 有害液体物質の汚染分類の見直し

#### (1) 汚染分類

GESAMP(Group of Experts on the Scientific Aspect of Maritime Pollution)のHP(Hazard Profiles)の見直しに関連して審議されている汚染分類の分類方式の見直しについては、我が国より現行の5分類方式を変更する明確な理由はなく見直しを実施する必要は無い旨発言し、マレーシア、ロシア、中国が支持を表明した。一方、オランダ、ベルギー・米国等は3分類方式への変更を支持し、ドイツは4分類方式を提案した。

審議の結果、現行の分類の代替案を作成して評価するようというMEPC(Marine Environment Protection Committee)からの支持に基づき、BLG小委員会はESPH作業部会(Working Group of The Evaluation of Safety of Chemicals)に対し、それぞれメリット・デメリット等について比較・分析するよう指示した。

また、個別物質の汚染分類の再評価（特にランクアップ）は慎重に行なわれるべきとする日本の意見は大多数の支持を得、特に洗浄水を受け入れ施設に陸揚げしなければならないA類物質の数を出来るだけ少なくするという意見が多数を占めた。

#### (2) 船型要件

GESAMPのHPを変更することに関連し、ばら積み化学薬品の危険度評価の基準パートB（海洋汚染上の危険性の観点からの船型の最低要件）を見直す必要があることから、当該見直し作業をESPH作業部会の作業計画に入れることが合意され、今後検討されることとなった。

また、ノルウェーから、IBCコード17章物質を運送する船舶に対し、MARPOL73/78付属書13F規則を適用する提案については、パナマ、IPTA(International Parcel Tankers Association)が支持した。本提案は今後引き続き検討されることとなった。

#### (3) ストリッピング性能

ストリッピング時の残油量の見直しについて、BLG4で引き続き審議されることとなった。

### 2. 改正されたSOLAS第-2章第59規則のIBCコードへの取入れ

SOLAS 第 -2 章第 59 規則（1998 年 7 月 1 日発効：荷役時に貨物タンク通気装置の故障によるタンクの過圧及び過減圧を防止するために通気装置は二次的手段を追加）の規定を IBC コード 8 章（貨物タンクの通風及びガスフリー装置）に取入れる提案について、新造船に対しては、全ての船舶に適用することが合意された。また、現存船への適用についての審議が行なわれ、我が国より 500 総トン以下の小型船に、改正 IBC コードを適用することの不合理性/非現実性を述べ、かつ、現行 IBC コード上にトン数による適用除外例もあることを指摘したところ、シベリア、ロシア、パナマが我が国を支持した。

この結果、当該規定の現存船への適用について、我が国は、小型船には緩和すべきであるという提案文書を MEPC42 及び MSC70 に提出することとし、今後さらに検討することとなった。

### 3 . GC コード(CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING LIQUIFIED GASES IN BULK)の強制化

GC コードの強制化について、我が国から殆どの外航船が GC コードに適用しているため、今更 GC コードを強制化したとしても、実質的に安全性の改善は何もみられないことから、GC コードの強制化は必要ない旨発言したが、英国を始め、独、ノルウェー、フィンランド、仏等多数の国が GC コードの強制化を支持した。

この結果、GC コードの強制化をすべきか否かについて、MSC70 で審議することとなった。

### 4 . タンカーのポンプルームの安全

MSC69 にて、新造船のタンカーのポンプルームの安全に関する SOLAS 第 -2 章第 41 規則及び第 63 規則の改正案が承認されており、今次会合では、現存船に対しこれらの規則が適用可能かどうかについてグランドファーザーローズに関するガイドラインを考慮して検討することが要請されていた。

冒頭、OCIMF (OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM)は過去数年において 5 隻の爆発事故があることを踏まえて、タンカーのポンプルームの安全に関してこれまで各種の措置を行なってきたことを紹介した上で、現存船への適用拡大を支持し、改正発効後の最初のドックまでを期限とする案を示した。

一方、ギリシャ、INTERTANKO (THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS)は現存船への適用については支持したものの、小委員会に文書が提出されていない現時点ではいかなる決定も行なわず、BLG 4 に適切な提案文書を提出し、審議するよう提案した。

審議の結果、各国に対し、

グランドファーザーローズを考慮し、現存船への適用に関する文書の提出  
更なる安全のための措置としての以下の検討

- 1) 警報及び貨物ポンプの自動停止を要求するためのガス検知
  - 2) 貨物ポンプの自動停止を含む温度監視
  - 3) 手動停止装置の最適な配置
  - 4) 貨物ポンプ室の貨物システム排水装置
  - 5) 貨物ポンプ室からの脱出経路の保護方法の追加
- を要請し、BLG4で検討することとなった。

## 5. MARPOL73/78 での COW(CRUDE OIL WASHING SYSTEMS)システムに関する要求

MARPOL73/78 付属書 /13 規則 F により、ダブルハルトンカーが強制的に要求されていることに関連し、表面が滑らかなタンクに対する COW について、今後も強制要件として MARPOL73/78 付属書 に残すべきかどうか、また、COW の検査についてはどのように取り扱えばよいのか、効果的な COW を行なうための IMOCOW マニュアルの改正などが審議された。

審議の結果、COW の強制化については、INTERTANKO から、スラッジコントロール、海洋環境、腐食防止の観点からも強制要件として残すべきと主張し、ブラジルは荒天時バラストを積載するタンクには強制要件として残すべきであると主張した。

一方、IACS(INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES) は、当初、表面が滑らかなタンクに対する COW を強制要件にすべきでないとの意見を文書により提出していたが、INTERTANKO の提出文書を検討した結果、これらのタンクについてもスラッジコントロールの観点から強制要件として付属書 に残すことに同意した。

また、ノルウェーは、COW を強制要件として残すことには同意するものの、大気汚染の観点からその要件は最小限とするべきと主張した。

審議の結果、COW を強制要件として残すことは合意し、ノルウェーのコメントを考慮し次回 BLG4 でドラフト作業を行なうこととなった。

COW の検査について、INTERTANKO 及びブラジルは初回検査だけに限定するべきと提案し、IACS はタンク内検査を廃止するよう提案した。

審議の結果、COW の検査を最小限とすることについて同意され、詳細については次回検討することとなった。

## 6. 油流出を分析するための確率論を考慮した MARPOL73/78 付属書 /22~24 規則の見直し

WG に対する下記事項を含め MARPOL73/78 付属書 /19 規則案を検討するよう支持された。

5000DW 以下の船舶も対象として MARPOL73/78 付属書 /19 規則の提案を検討すること。

## 19 規則の注釈の開発

### 13 規則 F(5)に関する暫定指針の見直し

審議の結果、引き続き CG を設置し詳細について検討することとなり、我が国も CG に参加することとした。