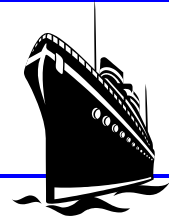


MSI Marine News

トピックス

海上保険の総合情報サイト **MARINE@vi** もぜひ、ご覧ください。(https://www.ms-ins.com/marine_navi/)

IMSBC コード 第五次改正について

国際海事機関（IMO）において定められた「国際海上固体ばら積み貨物コード（International Maritime Solid Bulk Cargoes Code: IMSBC コード）」は、船舶による固体ばら積貨物の積み付けおよび運送の安全を促進することを主な目的として、2011年1月1日から SOLAS 条約の下、すべての船舶に対して強制適用とされてきました。

IMSBC コードは2011年1月の適用開始以降、IMO において2年ごとに内容が見直されており、2021年1月1日より第五次の改正が発効となりますが、今回の改正における主な追加・変更点は以下の通りです。

貨物	追加・変更点
BAUXITE FINES	グループC→グループAと変更(*1)
FLUE DUST, CONTAINING LEAD AND ZINC	FFEA(*2)の搭載免除
MATTE CONTAINING COPPER AND LEAD	FFEA(*2)の搭載免除
METAL SUPPHIDE CONCENTRATES, SELF HEATING	DG 証明書(*3)が新たに必要
SEED CAKES AND OTHER RESIDUES OF PROCESSED OILY VEGETABLES	DG 証明書(*3)が新たに必要
ZINC OXIDE ENRICHED FLUE DUST	FFEA(*2)の搭載免除

(*1) IMSBC コードでは、積載貨物の性状・特徴から以下の貨物グループ分けが行われております。

グループ A：許容水分値を超えると液状化する恐れのある貨物

グループ B：発火など化学的危険性を有する貨物

グループ C：上記 A, B 以外の貨物

(*2) 固定ガス消火装置 (Fixed gas Fire Extinguishing Arrangement)

(*3) 危険物運搬船適合証書：船級協会により発行される船舶の危険物運搬の適合性についての証書

今回の改正においてポーキサイトの一部が従来のグループ C からグループ A に変更となっておりますが、これは2015年1月にポーキサイトを満載した貨物船“BULK JUPITER”がベトナム沖で転覆・沈没した事故において、ポーキサイトが多く含むと液状化を起こし、船舶の安定性を損う危険性があるとの指摘を受けて、検討されたものです。

その後の分析によって、一部のポーキサイトについては水分を多く含んだ場合に船内で貨物上層部に水とポーキサイトが混ざった泥状の層が形成され、それが船艙内で移動することにより船舶の復元性を損なう恐れがあることが報告されております。（この現象は「動的分離 (Dynamic Separation)」と呼ばれております。）

このように船舶事故やトラブルを契機にして、積載貨物の積付けのあり方について継続的な見直しと検討を行うことは、船舶の安全運航と事故防止において非常に重要と思われます。この点に関連して、過去の**弊社マリニューズ (2017年12月6日号)**でのニッケル鉱の輸送についてのトピックスも併せてご参照ください。

また、リスク形態に応じた貨物のカテゴリー分けや定義についても、将来の物流や貨物性状の変化に対応する形で国際的な枠組みでの継続的な検討、見直しが引き続き重要と思われます。

<参考文献一覧>

国土交通省HP <https://www.mlit.go.jp/>

日本海事協会HP <https://www.classnk.or.jp/hp/ja/>