

石炭貨物の液状化を対象とした国際海上固体ばら積み貨物コード（IMSBC コード）の新規定

こちらは、英文記事「[NEW IMSBC CODE REQUIREMENTS AIM TO CONTROL LIQUEFACTION OF COAL CARGOES](#)」（2018年11月27日付）の和訳です。

IMSBC コードの改正が2019年1月1日から発効となります。この記事では Brookes Bell LLP 社の Penelope Cooke 氏が、新規定が石炭貨物を輸送する船舶に及ぼす影響について説明します。IMSBC コード改正の詳細については、IMO 決議 [MSC.426\(98\)](#) をご覧ください。



国際海上固体ばら積み貨物コード（IMSBC コード）では、石炭を「天然、固体、可燃性の物質であり、非晶質炭素と炭化水素により構成されるもの」としています。石炭は、燃えやすく自己発熱する性質があることが最もよく知られていますが、石炭貨物の種類によっては液状化する恐れもあります。来たる IMSBC コードの改正では、石炭貨物を、自己発熱やメタン排出といった化学的危険性を有する物質が属する Group B 貨物に加えて、液状化の恐れのある物質が属する Group A 貨物であるとみなす基準が取り上げられます。したがって石炭も、精鉱、ニッケル鉱、微粉鉄鉱石といった Group A に属する他の貨物と同様に、輸送許容水分値（TML）と水分含有量の証明が必要となる可能性があります。

新規定では、別途試験済みの場合を除き、石炭の分類が Group A と B の両方に該当するよう変更されています。これにより石炭貨物は、IMSBC コードで詳細が定められる新基準に適合していない限り、液状化と化学的危険性の両方の可能性があることとみなされることになります。

荷送人が石炭貨物を Group A に該当するものではないと証明する方法として、2つの代替手段があります。

1. 石炭貨物は、粒径分布が「1mm 未満のものが全体の 10%以下で、なおかつ、10mm 未満のものが全体の 50%以下」であれば、Group A の規定が適用されないものとなります。

「なおかつ」という点が重要で、これらの制限のいずれか一つでも超過すると、Group A の規定適用からは除外されません。この基準は、微粉鉄鉱石に関する同様の粒径基準とは異なり、石炭貨物の方がより広範囲な貨物が対象となります。

- 別の手段としては、積出地の国の管轄当局が、ある石炭貨物が Group A に該当する性質のものかどうか判定する評価基準を指定できます。その評価基準は IMSBC コードの付録 2 に記載される Group A 貨物用の試験結果に基づくものとなることが想定されます。

Group A（及び B）に該当する貨物について、荷送人は、新たに策定された石炭用の試験方法で貨物の輸送許容水分値（TML）を試験できます。石炭の TML 試験方法は、既存の Proctor/Fagerberg (PF) 試験手順（たとえば微粉鉄鉱石に適用するために改訂された手順）とは大きく異なる、変更版の PF 試験手順となります。変更版の試験手順では、サンプル内の 50mm を超える塊の取扱方法について新たな手順を定めており、Proctor ハンマーやシリンダーも他の PF 試験方法とは異なります。乾燥炉は、他の TML 試験方法で用いられるものとは異なり、強制循環の設備または不活性ガスの使用が必要となります。これに適した TML 試験設備は、少なくとも当面の間は、民間の石炭分析所では広く利用できる状態にはならないと想定されます。



インドネシアのある地域など、石炭の積み地が不便な場所にある場合、荷送人が船積み港で専門的な分析設備を利用できないことも考えられます。荷積みの開始前に全ての TML 試験と認証を完了する必

要がありますが、何らかの問題が発生した場合には、粒径確認や TML 試験のいずれかを船積み港で実施できない可能性もあります。

全ての固体ばら積み貨物に関して、IMSBC コードでは、船積みの開始前に必要文書を船長に提出することが義務付けられており、今後はこれに石炭の分類に関する情報も含まれることになります。

荷送人が貨物を Group B のみ（または Group A と B）に該当するものとして申告する際には、根拠を明確に記述する必要があります。粒径基準については、貨物の申告書に記載するか、証明書を別途発行することもできます。粒径基準が提示されない場合、その石炭は Group A と B の両方に該当するものと判断され、船積み前に TML と水分含有量の証明が必要となります。Group A の全貨物に適用されることとして、石炭の TML 証明書が提示された際には、ストックパイルやバージでの船積み時に貨物が雨に濡れないよう保護する必要があり、船積み港で雨が降った後には水分含有量を再チェックする必要があります。

これらの内容は、自己発熱やメタン排出といった他の化学的危険性には関連がなく、こういった危険性については、貨物ごとに別途モニタリングと制御が必要になります。

この情報を提供してくれた Brookes Bell LLP 社の Penelope Cooke 氏に感謝するとともに、メンバーの皆様には、貨物の液状化は人命と財産に甚大な被害をもたらす可能性があることを再度念押ししたいと思います。適切な試験規則に従わず、適切な試験結果の証明書を提出しない場合には、航行の遅延やさらなる費用が発生することになります。石炭貨物の輸送に関するさらなる情報は、一般的な内容については Gard ウェブサイトの「[ばら積み貨物](#)」関連ページ、特定の事項については 2015 年 11 月 9 日付の記事「[Loading of coal cargoes \(石炭貨物の船積み\)](#)」と 2010 年 7 月 2 日付のアラート記事「[Self-heating of coal cargoes at Kalimantan, Indonesia \(インドネシア、カリマンタン島における石炭貨物の自己発熱\) \(英文のみ\)](#)」をご覧ください。また、[貨物の液状化](#)に関するロスプリベンションの各種記事で記載されている注意事項についても、ご参照ください。

積荷に関して荷送人が申告した分類に疑義がある場合には、クラブまでご相談ください。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。