

Gard Alert: 米国コーストガード - 低硫黄燃料問題



こちらは、英文記事「[Gard Alert: US Coast Guard - low sulphur fuel issues](#)」（2015年3月4日付）の和訳です。

米国コーストガード (USCG) は、燃料切替え作業を行う際に推進力を失うおそれのある船舶が増加していることに懸念を表明しています。

MARPOL 条約附属書 VI によってますます厳しくなっている大気排出制限の一環として、2015年1月1日以降、排出規制水域 (Emission Control Areas [ECAs]) を運航する船舶は、承認済みの排出ガス清浄システムを装備しない限り、硫黄分が0.10%を超過する燃料を使用することができなくなっています。多くの船舶においては、機器システムが低硫黄燃料での運転に対応するよう設計されていないため、燃料の切替えに伴い、実際の切替え作業時と切替え後の低硫黄燃料での運航面の双方で問題が発生する可能性があります。

最近の動き

2015年3月3日付の「[USCG Safety Alert 2-15](#)」によると、北米 ECAs 要件の遵守を目的とする燃料の切替え作業中に船舶から相当量の燃料漏れが発生した事案がいくつか報告されています。これらの事案においては燃料漏れを食い止められたものの、USCG は、どんな燃料であれ、放出があれば、汚染・機関室火災・負傷者を伴うより深刻な事故に繋がる可能性があるとして強調しています。

USCG は、燃料切替えのプロセスと手順に関連して、推進力を喪失するという事案が複数の港において多数発生していることも報告しています。燃料切替え作業の際に船舶が推進力を失うケースが増加しているその懸念を表明したのはUSCGのニューオーリンズ管区です。¹ 同報告によると、多数の船舶が、十分な適合燃料の備えなしにミシシッピ川下流の船舶交通サービス (Vessel Traffic Service [VTS]) エリアに進入しているとのこと。それらの船舶は、ニューオーリンズ付近の港に到着後、適合燃料を入手し、その港での停泊中またはミシシッピ川の下流に向けての航行途中で燃料切替え作業を行ったとのこと。このよう事態を受けて、ニューオーリンズのUSCG港長 (Captain of the Port [COTP]) は、ミシシッピ川下流VTSエリアでの燃料切替え作業は、コーストガードに報告すべき「危険な状態」に

¹ USCG の Marine Safety Information Bulletin の [XV-011](#) および [XV-019](#) を参照してください。

該当するとの判断を示しました。²

アドバイス

ECA 進入前に適合低硫黄燃料への切替え行い、新しい硫黄分排出制限を遵守するには、計画の立案と分析が不可欠です。ISM コードのセクション 1.2.2.2 では、船主と管理者に対して、高硫黄燃料と低硫黄燃料の切替えに伴うリスクについて、船舶・人員・環境に対する潜在的危険性を組織的に特定・分析し、そのリスク評価を実施することを要求しています。加えて、リスク分析の結果に基づいて、適切な保守整備 (ISM コードセクション 10) と作業手順 (ISM コードセクション 7) を策定し、運用経験に基づいてそれを更新していくことが推奨されます。

1) いずれかの ECA を航行する場合 (現行では、北米エリア、米国カリブ海エリア、バルト海エリアおよび北海エリア)、下記を再確認するようにしてください。

- ECA を航行する際には、入港中だけでなく、入港・出港のための通過時も含めて、常に低硫黄燃料を使用しなければなりません。
- 各船舶は、ECA 境界線を通る前に十分な余裕をもって燃料切替えが完了できるように、MARPOL 条約附属書 VI 第 14.6 規則に従って、適切な燃料切替え手順を策定し、実施しなければなりません。

高硫黄燃料と低硫黄燃料の切替えに伴う運航上の影響とその潜在的リスクについては、Gard の Loss Prevention Circular No.06-14 「[低硫黄燃料による運航に備える](#)」でも詳しく取り上げていますので、そちらもご覧ください。

2) 米国で運航し、ミシシッピー川下流に寄港を予定している場合、上記に留意した上で、ニューオーリンズ COTP が求めている、下記事項を実施するようにしてください。

- MARPOL 適合低硫黄燃料の使用の結果として操縦性の低下が生じることが分かっているか、予想される場合には、それらをすべて USCG に報告すること。
- ミシシッピー川の水先案内人を手配する際に、MARPOL 適合低硫黄燃料を使用した結果として、パイロットカードに記載された情報とは異なる運航状態が発生した場合、パイロット船にそのことを報告すること。同情報は、乗船する水先案内人にも直ちに伝達しなければならない。

何らかの理由によりミシシッピー川下流 VTS エリアへの進入後に燃料切替え作業を実施しなければならない場合の選択肢として、COTP は、「航行中は非適合燃料を継続使用する」、「燃料切替え作業中はタグボートを利用する」、「着岸中もしくは停泊中に燃料切替え作業を実施する」という 3 つを提示しています。ただし、これら 3 つの選択肢は、安全性の向上と、エリア内での推進力喪失事故の発生リスクの低減の手段として提示されているにすぎないことに留意してください。非適合燃料を使用する船舶がミシシッピー川下流 VTS エリアに進入することを選択した場合には、COTP は、環境保護庁に通告し、非適合燃料の使用に関するコーストガードの現行方針に従って「適切な実施措置を講じる」こととなります。³

² 33CFR 160 によると、「危険な状態」とは、船舶、ブリッジ、構造物もしくは陸上エリアの安全、または米国の商港、港湾もしくは航行可能水路の環境の質に対して悪影響を与える可能性のある状態をいいます。船上で発生したものか、または船舶もしくは船舶の運航によって発生したものかを問わず、「危険な状態」が存在する場合には、船主、船舶代理店、船長、運航者、担当者は、速やかに最寄りの USCG オフィスに通知しなければなりません

³ 2015 年 1 月 22 日付の Gard Alert 「[ECA での違反に対する米国の罰則方針](#)」 もご覧ください。

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。