

2011年1月

メンバー各位

インドネシアとフィリピン – ニッケル鉱貨物の安全輸送 (Indonesia and the Philippines – Safe Carriage of Nickel Ore Cargoes)

はじめに

お聞き及びかも知れぬが、2010年の10月と11月には、中国向けのニッケル鉱をインドネシアから輸送中の船舶三隻 (Jian Fu Star号、Nasco Diamond号およびHong Wei号) が転覆・沈没し、船員44名の命が失われた。これらの事故の原因が完全に究明されたわけではないが、ニッケル鉱は、微粉鉄鉱石や多くの精鉱類と同様、船積みの際の水分値が「運送許容水分値」(TML)を上回っていれば液状化しかねない貨物だ。このような貨物の液状化は本船の不安定化につながりかねず、その結果、本船を転覆せしめる可能性がある。したがって、上記三隻の沈没が貨物の液状化によるものである可能性はきわめて高い。

その他にも、インドネシアとフィリピンの両方で船積みされたニッケル鉱の貨物が液状化して本船の安定性を損なったものの、幸いにも本船の喪失には至らずに済んだ最近の事例がいくつかある。その中の一件には、本船が座礁してかなりの船体損傷を受けたものがある。今のところニッケル鉱の積み地はフィリピンの次の4カ所のみだ。すなわちサンタ・クルス(ルソン島)、スリガオとトゥバイ(ミンダナオ島)、およびリオ・トゥバ(パラワン島)の4カ所だ。

一部の鉱石貨物の液状化は、外洋での船体の動きや、主機その他の船内の機械類の作動による振動により、航海中に起こる可能性がある。

国際グループは、2010年11月24日から12月3日まで開かれた第88回IMO「海上安全委員会」(MSC)において、インドネシアとフィリピンの代表団に対し、インドネシアおよびフィリピンから出荷されるニッケル鉱の船積みと運送に関する懸念を非公式に表明した。同委員会には国際乾貨船主協会(Intercargo)が参加し、ニッケル鉱など、液状化し得る貨物の運送にかかわる危険要素やリスクについての懸念を表明している。さらにIntercargoの指摘によれば、一部の用船者や船長は、荷送人からの申告書や報告を独自に検証する機会を与えられぬままに、その申告書と試験報告を容認するようにとの極めて大きな圧力を受けていた。マーシャル諸島共和国はIntercargoの介入を支持し、インド代表団は、インドで船積みする微粉鉄鉱石の輸送安全向上のためにインド当局が講じている措置について概説した。

ニッケル鉱の船積みと運送にかかわる具体的懸念

インドネシアとフィリピンからのニッケル鉱貨物の船積みと輸送については、以下に述べる具体的懸念が生じている。

(a) 鉱山の多くは人里離れたところにあり、荷役・港湾設備はまったくないか非常に限られたもので、荷役の装備や方法も幼稚なものだ。貨物は浜辺に野ざらしで山積みされ、結果としてその時の天候に左右されることになる。

(b) 伝統的には、ニッケル鉱貨物の船積みは、過去数年にわたり降雨がごくわずかな2月から5月・6月にかけての乾季に行われてきた。しかしここ数年では雨季と乾季の明確な区別が大きく崩れ、今や乾季においても激しい降雨が見られるようになった。したがって貨物の堆積山は、予想可能であった過去数年の気象パターンにより(降雨から)保護されることはなくなった。

(c) 鉱山は遠隔地にあることから容易に行くことはできず、したがって本船側の選任する独立したサーベイヤー・専門家が鉱山に赴いて船積み予定の貨物の試料採取を行うのは困難がともなう。

(d) インドネシアとフィリピンには、独立した試験所はたとえあってもごくわずかだ。鉱山には一般に独自の試験所があるが、そこに適切な試験設備が十分な状態であるかどうか、あるいはそこが「国際海上固体ばら積み貨物規程」(IMSBCコード)に定められた手順に従って貨物試料の検査を行っているかどうかを判断するのはしばしば不可能だ。鉱山の設備および試験・試料採取の手順について可能な限り行われた複数の監査からすれば、そのような判断は不可能であることがわかる。したがって、特に注意すべき「運送許容水分値」(TML)の証明書や「流動水分値」(FMP)など、IMSBCコード(2011年1月1日より国際的に強制化された)のもとで荷送人に提供が求められる情報や証拠書類の信頼性には問題がある。

(e) ニッケル鉱の組成や物理的性質は産地によって大きく異なる。この貨物が同質でないことから、貨物全体のTMLや含水率を正確に測定するのは困難だ。荷送人は、しばしばいくつかの異なる産地から持ち込まれる同質でない貨物に対し、唯一のTML証明書を提供することがあるが、これはコードに違反している。

(f) ニッケル紅土(Nickel Laterite)は粘土含有量が高い。そのため通常のフロー・テーブル試験法によるFMPの試料測定は主観的なものになりかねず、その測定値には問題がある。フロー・テーブル試験法が適切でない場合は、「コード」(付録2)第1.1.1項は、「寄港国」(Port State)の主管庁が認めた手順に従うべきことを定めている。

(g) 各船は停泊中、たいていの場合、浜辺に積み上げられた堆積山から積み込んだはしけや揚陸艇の貨物を船積みすることになる。その貨物は、おそらく鉱山から浜辺までの輸送中、および浜辺に山積みされている間、試料の採取と試験が終わった後で雨水で濡れていることもあろう。「コード」は水分値の測定と船積みの間隔は7日を越えてはならないと定めているものの、多くの場合、この期間は守られていない。

(h) 貨物試料を採取して独自の測定を行うべく船側が選任したサーベイヤーからは、鉱山側の実施した試験の結果を認めさせようと、かなりの圧力を受けたという報告がいくつかある。場合によっては、この「圧力」はまったくの身体的脅迫にほかならぬものであった。

国際海上固体ばら積み貨物規程(IMSBCコード)

IMSBCコードは、1974年SOLASとその議定書のもとで公布される。IMSBCコードは、ニッケル鉱など、液状化し得る貨物を含む固体ばら積み貨物の安全な積み付けと船積みに関する、国際的合意に基づく規定を定めている。同コードに特に記載されていない貨物については(第1節)第1.3項の規定に従う。コードは2011年1月1日より強制となった。

1974年SOLAS第VI章第2規則は、荷送人に対し、貨物の適切な積み付けおよび安全な運送のために必要となり得る予防手段を船積みには十分先立って実施することができるよう、貨物に関する適切な情報をすべて船長またはその代理人に提供すべきことを求めている。

IMSBCコード第4節では、貨物情報の提供に関する荷送人の義務と責任を定めている。

液状化するおそれのある貨物(種別Aの貨物)に関して最も重要なことは、その船積みの際の水分値、および「運送許容水分値」(TML)を示す証明書を提供すべきことだ。このTMLは、IMSBCコードの中で「流動水分値」(FMP)の

90%と定められている。FMPは、試験所での貨物試料の分析によってのみそれを決定し得る。このTMLを越える水分値を持つ貨物は(そのために特別に建造されたか、そのための装備を備えた船舶以外は)船積みを認めてはならない。ニッケル鉱は、貨物別表(個別スケジュール)には入っていないが、種別Aの貨物と見なして然るべきだ。

(A) 船長の責務

船長またはその代理人は、船積み作業の開始時から終了時に至るまでこれをモニターしなければならない。船積みは、船長またはその代理人が上述のような必要貨物情報をすべて文書で受け取るまでそれを開始すべきではない。

船長はSOLASのもと、貨物の状態につき、それが本船の安全に影響を及ぼす懸念があれば、その貨物を船積みせぬこと、または船積みを中止することを命ずる決定権を有する。

(B) 荷送人の責務

(1) 貨物情報

荷送人は、貨物の安全な船積みと運送および荷揚げを確実に可能ならしめるため、船積みに十分先立って、IMSBCコードのもとで求められるすべての情報と証拠書類を文書で船長またはその代理人に提供しなければならない(第4節4.2.1項)。

(2) 証拠書類

証拠書類は次のものを含む。

(a) 各船艙に船積みされる貨物ごとの水分値を証明する証明書・申告書、ならびに同水分値が、荷送人の知る限りにおいて、同貨物の平均水分値であるとの(荷送人の)陳述書。貨物が複数の貨物区画に船積みされる場合、適正な試料採取と試験の実施により、各区画に船積みされる貨物ごとの成分が全体的に均一であることが明らかでなければ、水分値の証明書または申告書は形状や性状が異なる貨物ごとに作成されたものでなければならない。

(b) 貨物のTMLを証明する証明書、および資格ある試験所の作成したFMPの試験結果。

IMSBCコードでは、「流動水分値」(FMP)の試験間隔については、(均一的でばらつきのない)通常物質については生産過程に変化のない限り6か月以内にこれを行うこととし、水分値の試験から船積みまでの間隔は7日を越えてはならないとしている。しかしながら、ニッケル鉱などのように(形状や性状が)不ぞろいな物質については、船積みごとにそれを確認する必要がある。船長は、荷送人の試験所が提供する水分値証明書やTMLに非常に近い含水率には用心すべきだ。測定と船積みの間に著しい降雨があった場合は、荷送人は、貨物の水分値が依然としてTML未満であることを確認するための照合試験を実施しなければならない(第4節4.5.2項)。

(3) 試験所

荷送人は、試料試験を実施する試験所を特定せねばならない。しかし、上述のように、鉱山側の試験所が行った試験結果はほとんど信用できないため、試料は船側のために選任されたサーベヤーおよび専門家による独立した試験に付すべきである。

(4) 貯鉱場の堆積山

荷送人は、船積みされる貨物の堆積山を特定し、試験の対象(であり、かつそれに対し証明書・申告書が発行された)試料がその堆積山から採取されたものであることを文書で確認せねばならない。

(5) はしけ

本船までの貨物輸送にはしけが使われた場合、それらのはしけは船長・本船・担当サーベヤーが個別に特定し得るものでなくてはならない。

推奨される予防措置

1. 船積み作業は、船長が、IMSBCコードおよび同コードの要件に相反しない現地規則で荷送人に提供義務を課している必要貨物情報および書類・証明書のすべてを入手し、当該貨物が船積みおよび運送を行うのに安全であることを確認するまでは、それを開始すべきではない。

2. クラブと相談の上、船長を援助するために、船積み作業に先立って本船のためにサーベヤーを選任すべきこと。しかし、本船によるサーベヤーの選任は、それによりIMSBCコードおよび現地規則で課せられた荷送人の義務を免除することを意図するものではなく、現に免除もしていないことを主管庁（フィリピンでは鉱山局であると考えられる）、荷送人および用船者に対して明らかにしておくべきだ。

サーベヤー選任の条件には以下の事項を含めるべきだ。

(a) IMSBCコードおよび同コードの要件に相反しない現地規則で船長に課せられている義務を果たすため、船長を援助すること。

(b) 荷送人に連絡をとり、本船に船積みされる貨物の堆積山を確認し、代表試料がIMSBCコード第4節4.4項および4.6項に従い正しく採取されていることを確認すること。

(c) 有能で独立した、おそらく海外にありそうな試験所に試験を委託するため、船主独自の代表試料を採取すべきこと。

(d) 独立した専門家に連絡を取り、試験所が確実にIMSBCコード付録2に従った試験を実施するよう措置させること。

(e) TMLおよび水分値については、船主独自の試験結果と、荷送人が提供した証明書のそれとを比較すべきこと。船長は、鉱山側の試験所が作成した水分値証明書やTMLに非常に近い含水率には用心すべきだ。また、測定と船積みの間に著しい降雨があった場合は、荷送人は照合試験を実施せねばならない。

(f) 船積み作業は、その開始時から終了時に至るまで、これをモニターすること。その際、天候およびはしけ・揚陸艇で持ち込まれる貨物に湿気を含んだものがないかどうかにつき特別な注意を払うべきこと。

(g) 船積みのために提供された貨物の一部について、必要に応じてさらなる水分試験および缶検査のいずれか、または両方を行う場合は、船積み作業を停止すべきこと（IMSBCコード第4節4.5.2項および第8節8.4項）。

(h) 船積みのために提供された貨物が、指定された堆積山およびはしけのいずれか、または両方からのもので、かつ試験済みのものであることを確認するため、その堆積山およびはしけのいずれか、または両方をモニターすべきこと。これには、船積みのために提供されたはしけ・揚陸艇の検数と確認を慎重に行うことを含む。

(i) 降雨時の船積み作業は必ず停止すべきこと。

(j) はしけ・揚陸艇から船積みのために提供された貨物は慎重に検査することとし、水分値に何らかの疑念があれば

ば、とりわけ降雨があった場合には「缶」検査を行うべきこと。「缶」検査は、IMSBCコード第8節では、貨物の状態に疑念を持つ船長が実施できる補完試験とされているが、それは荷送人の責任で行われるべき試験所の試験に代替するものではなく、またそれに優越するものでもない。第8節は、試料に流動状態が認められるとき、すなわち遊離水が表面に現れたときは、船積みを容認する前に試験所で追加試験を行う手配をしなければならないとしている。したがって、「缶」検査の結果だけに基づいて当該貨物を容認すべきではない。缶の中の試料の反応の態様と、その原因としての水分値の大小を正確に理解することは困難だからだ。試験結果から当該貨物が運送に適さぬことがわかるとしても、それにより同貨物が船積みに適しているか否かを決定することはできない。それができるのは試験所の試験によるのみだ。

3. 船長または船長の選任したサーベヤーは、貨物が運送に適していることの確認を求める書類が提供された場合、それへの署名は拒否すべきだ。貨物が運送に適していることを宣言するIMSBCコード上の義務は荷送人にあり、そのような書類への署名は、万一事故が生じた場合、荷送人に対して賠償を求めるメンバーの権利を損なう恐れがあるからだ。

4. 船長、サーベヤーまたは専門家に対してビジネス上の圧力がかけられたり、それらの者が脅迫された場合は、クラブにご報告いただきたい。国際グループ全体の問題として取り上げ、インドネシア・フィリピン当局と検討することになる。

5. メンバー各位は、ニッケル鉱の運送に同意する前に、例えば用船契約書中に適切な保護約款を含めるなど、自らの立場を契約上保護する措置を検討すべきだ。同様に、メンバー各位は、IMSBCコード上の諸規定を全面的に適用する権利、および独立したサーベヤーを自己の裁量で選任する権利、ならびに貨物の試料を採取しこれを試験する権利を制限する用船契約の締結を強いられるべきではない。

6. メンバー各位は、インドネシア積みまたはフィリピン積みのニッケル鉱貨物に関し、契約上の懸念および安全運送上の懸念のいずれか、または両方をお持ちの場合は、クラブにご連絡いただきたい。

IMSBCコードを遵守せぬメンバーはどうなるか

人命喪失、環境損害、財物滅失のリスクについては言うまでもないが、もしメンバー各位がIMSBCコードおよび同コードの要件に相反しない現地規則のいずれか、または両方を遵守せぬ場合、クラブの保険担保を受ける権利が損なわれ得ることにまたご注意いただきたい。

P&I国際グループ加盟のすべてのクラブが同様のサーキュラーを発行する。

以上

(翻訳) コーンズ・ピー・アンド・アイ株式会社

本サーキュラーは英語版の日本語訳です。日本語訳と英語版の間に齟齬がある場合は英語版の内容を優先下さいますようお願い申し上げます。

本サーキュラーは専用バインダー Section 2. Cargoにお綴じ下さい。