

MARINE SAFETY ADVISORY No. 10-26J

To: Owners/Operators, Masters, Nautical Inspectors, Recognized Organizations

SUBJECT: INCIDENTS INVOLVING CARGO GRABS

Date: 21 August 2026

弊局は、弊船籍のばら積み貨物船において発生した、貨物グラブ (cargo grab) に関連する複数の死亡労働災害について調査を実施しました。

これらの事故は、貨物荷役設備およびその関連作業の保守・整備活動に重大な危険が伴うことを示しています。そのため、このような作業を計画する際には、これらの危険要因を十分に考慮する必要があります。

1.0 事故の共通点

1.1 弊局が実施した海上安全調査により、以下の点が明らかになった:

- .1 ツールボックス・トークが十分な内容で実施されていなかった、情報が不十分なまま行われた、または全く実施されなかったことにより、乗組員は実施される作業、その関連危険要因、および設備の運転状態について十分な認識を有していなかった;
- .2 作業に従事した乗組員は、重要な安全機能および設備の異常状態への対応を含むグラブ操作手順について十分な知識・習熟を有していなかった;
- .3 メーカーが提供する文書および船内手順書には、保守・整備作業ならびにトラブルシューティングを安全に実施するために必要な具体的な指示やガイダンスが十分に含まれていなかった;
- .4 危険な状況または危険な行為を認識した乗組員が、作業中止権限 (Stop-Work Authority) を行使して作業を停止させる措置を講じなかった;
- .5 全ての事例において、乗組員は貨物グラブ構成部品による圧壊、挟圧・巻き込まれ、または予期せぬ動作・移動に伴う危険にさらされており、これらの危険に対するリスク低減措置は十分ではなかった。

本船舶安全通知は、毎年弊局によって審査され、特段の記載が無い限り、また置き換え、取り消しが無い限り、発行・更新から1年後に失効します。

MSA No. 10-26J

注) 本和訳はご参照頂き易い様に用意されたものでマーシャルアイランド海事局発行の公式文書ではありません。本和訳とマーシャルアイランド海事局発行の公式英語版内容に齟齬が生じた場合は常に英語版を正とします。

2.0 推奨

2.1 弊局は以下の事項を強く推奨:

- .1 貨物グラブおよび関連揚貨装置に係る非定常作業、故障時対応およびトラブルシューティング作業についてリスクアセスメントを実施し、蓄積エネルギー、設備の異常な構成状態、ならびに意図しない設備の動作に起因するものを含む、合理的に予見可能なすべての危険要因を特定すること;
- .2 船主および運航者は、安全管理システム (SMS) の手順を再確認し、貨物グラブ関連の保守・整備作業について、作業内容および作業場所に応じた安全リスク評価が確実に実施されるようにするとともに、必要な場合には作業許可制度 (Permit to Work System) を厳格に適用・運用すること;
- .3 計画保守システム (PMS) を見直し、重要な安全機能の検証および作動試験を含む、メーカー等が規定するすべての保守・点検項目が適切に反映されるようにすること;
- .4 貨物荷役設備の操作、保守・修理、トラブルシューティングおよび点検に従事する全ての乗組員に対し、当該設備固有の危険要因および作動原理について十分な教育・習熟訓練を提供すること;
- .5 作業中止権限 (Stop-Work Authority) が設定されている場合は、その方針および手順を再確認し、乗組員がいかなる不利益な扱いや報復を懸念することなく当該権限を行使できる環境を確保すること。

2.2 弊局は船長に対し以下の事項を強く推奨:

- .1 貨物グラブの製造者マニュアルを精査するとともに、現行の船上設備の構成および運用実態との整合性を確認すること。さらに、修理、検査または保守・整備作業に必要な情報が不足している場合は、製造者から追加の指示書または技術資料を入手すること;
- .2 最近発生した貨物グラブ関連事故の経緯および教訓を共有するための安全会議を実施し、作業許可制度 (Permit-to-Work System)、リスクアセスメント、危険源特定プロセスならびにツールボックス・トークの遵守の重要性について乗組員への周知徹底を図ること;
- .3 作業中止権限 (Stop-Work Authority) は、船内のすべての乗組員に等しく付与されていることを再認識させ、階級、職責または勤続年数に関係なく、必要な場合には誰もが当該権限を行使できることを周知徹底すること;
- .4 定常・非定常を問わず保守・整備作業を開始する前に、当該作業が十分に計画されていることを確認するとともに、合理的に予見可能なすべての危険要因が特定され、適切なリスク低減措置が講じられていることを確認すること。また、作業に従事するすべての乗組員が対象設備および操作手順について十分な習熟を有していることを確認すること;
- .5 保守・整備作業および故障診断 (トラブルシューティング) 作業について適切な監督体制を確保すること。特に、乗組員が蓄積エネルギーを含む危険エネルギー、可動機械、圧壊危険箇所、または挟まれ・巻き込まれの危険にさらされる可能性がある場合には、十分かつ継続的な監督を実施すること。

MSA No. 10-26J