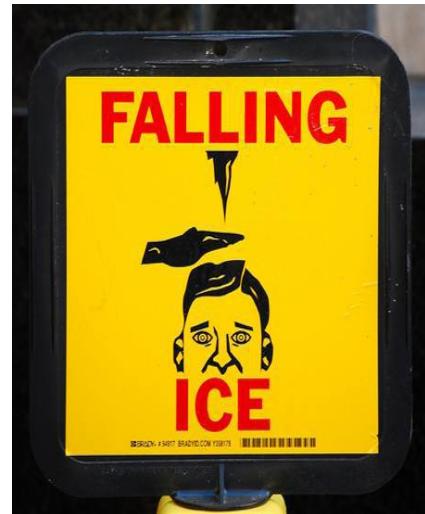




## ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

**OSH Circular 2017-01** (03 January 2017)

### ICE ON DECK! ~ ICE ALOFT!



With Winter upon us, at the more Northern ports it's realistic to foresee ice-occasioned slippery walking and working surfaces (aboard ship and ashore) as well as ice formations aloft that may have a propensity to thaw and fall (also aboard ship and ashore) upon unsuspecting workers and managers.

In relation to those hazards, common law holds that vessels have a (turnover) duty to inspect for and correct hazardous conditions before the vessel is handed over to the contract stevedore. It doesn't require a lot of imagination to conclude that iced-up walking and working surfaces encountered aboard ship can be a hazardous condition. Consequently, ocean carriers have a responsibility to ensure that those hazards are corrected before allowing longshore personnel to conduct work. In OSHA's eyes, marine terminal & stevedore employers share those responsibilities.

#### **OSHA's regulations aboard vessels:**

##### **1918.91(b)**

Slippery surfaces. The employer shall eliminate conditions causing slippery walking and working surfaces in immediate areas used by employees.

##### **1918.91(g)**

Ice aloft. Employees shall be protected from ice that may fall from aloft.

#### **OSHA's regulation on shore:**

##### **1917.12**

The employer shall eliminate, to the extent possible, conditions causing slippery working and walking surfaces in immediate work areas used by employees.

**Got a Winter Weather-related question? Write to the JSC at: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)**

**Working Together For The Benefit Of All**

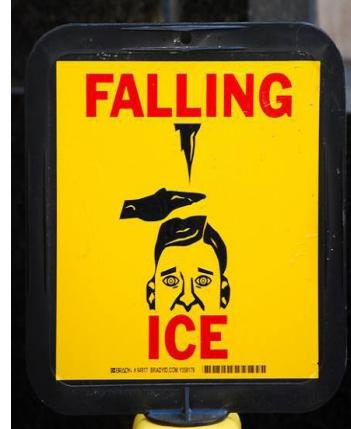
ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey no direct or implied warranty relative to the reliance of parties upon content.



## ILA-USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

OSH Circular 2017-01 (03 de enero del 2017)

### ¡Hielo en el cielo – Hielo en la cubierta!



Con la llegada del Invierno y por ende la nieve, es de esperarse que los puertos del área Norte de los EEUU enfrenten situaciones relacionadas a superficies resbalosas, tanto en las embarcaciones como en el frente marítimo. De igual manera, la presencia de formaciones de hielo en las partes altas de equipos y contenedores tiende a crear el riesgo de golpes por la caída de pedazos de hielo que se van desprendiendo al derretirse. Este peligro de temporada es principalmente importante para los trabajadores, supervisores y gerentes que trabajan barcos bajo estas condiciones.

En general, las embarcaciones tienen la responsabilidad en ley de inspeccionar y corregir cualquier condición peligrosa existente antes de que el barco sea entregado para ser trabajado (por un estibador). No hay que ser un genio para deducir que las superficies de trabajo que se encuentran en los barcos, bajo las condiciones que mencionamos anteriormente, son un peligro existente. De manera que los acarreadores marítimos tienen la responsabilidad de controlar y/o corregir estos peligros previo al inicio de operaciones subcontratadas. Para los ojos de OSHA, tanto los estibadores como el personal del terminal marítimo comparten esta responsabilidad (la de eliminar los peligros) con el acarreador.

#### A continuación las regulaciones de OSHA abordo de las embarcaciones:

**1918.91(b) Superficies resbalosas.** El patrono debe eliminar condiciones que causen superficies de trabajo resbalosas en las áreas utilizadas y de acceso inmediato a los empleados.

**1918.91(g) Hielo en lo alto.** Los empleados deben estar protegidos de hielo que pueda caer de partes altas.

#### A continuación las regulaciones de OSHA para el frente marítimo.

**1917.12.** El patrono debe eliminar hasta donde sea posible, condiciones que creen superficies de trabajo resbalosas en las áreas utilizadas y de acceso inmediato a los empleados.

¿Tienes alguna pregunta de seguridad relacionada a la temporada de Invierno?  
Escríbenos a: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

### Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



## ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

**OSH Circular 2017-02** (06 February 2017)

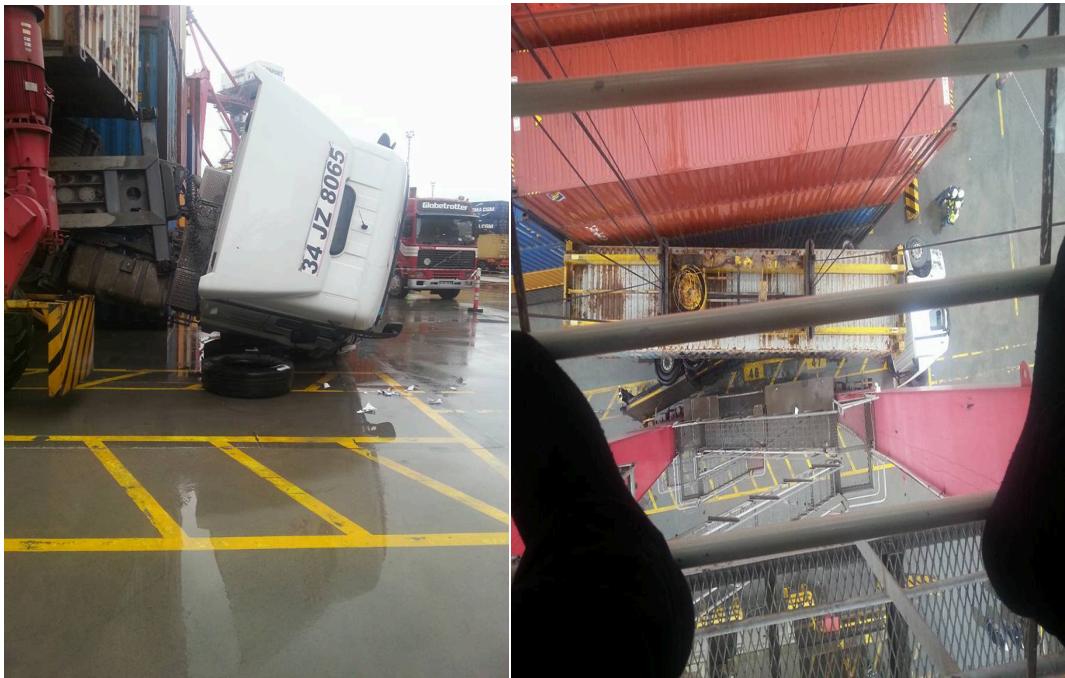
### Who Releases Chassis Twistlocks at Your Terminal?

A recent (18 January) accident that occurred at a Turkish port (see photographs below) reminds us of similar accidents that have lately been occurring at ports throughout the world; including U.S. ports. In those accidents, entire rigs (tractor/chassis & container) have been hoisted by the lifting appliance (mostly yard gantries). Sometimes, the crane operator is able to then gently lower the lift to the ground; other times the chassis and the tractor abruptly disconnect, drop and then, well..... anything can happen after that.

The ILA~USMX Joint Safety Committee prefers to keep over-the-road truckers in their operator cabs at all times possible while at our terminals. Whenever ILA workers are tasked with chassis twistlock release, they must ensure that all four twistlocks are fully released before the operator of any lifting device is signalled to hoist. When, however, terminal operators choose to allow over-the-road drivers the responsibility of chassis twistlock release, we urge that strict monitoring (and discipline, if necessary) reinforces the proposition that release must be accomplished **before** a hoist signal of any sort is provided to the lifting device operator.

**OSHA's mandatory regulation is worthy of setting out here:**

**1917.71(h) Containers shall not be hoisted unless all engaged chassis twist locks are released.**



**Got an OSH-related question? Write to the JSC at: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)**

**Working Together For The Benefit Of All**

ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey no direct or implied warranty relative to the reliance of parties upon content.



## ILA-USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

OSH Circular 2017-02 (06 de febrero del 2017)

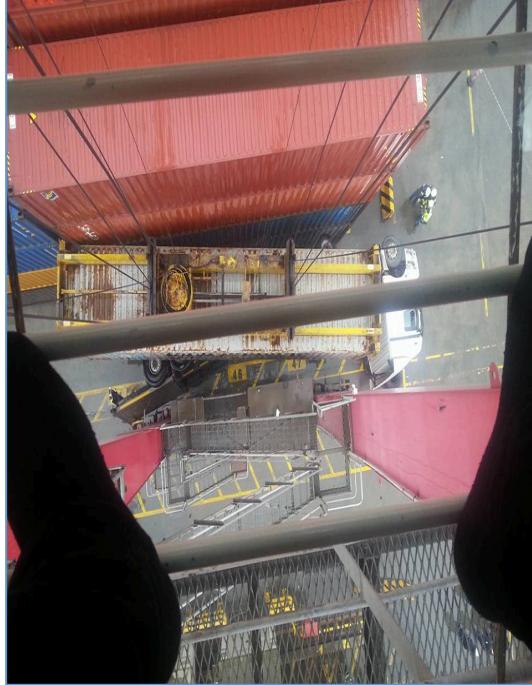
### ¿Quién Suelta los Topos de los Chasis en tu Terminal?

Un accidente ocurrido recientemente (18 de enero) en un puerto de Turquía (ver fotos abajo) nos recuerda eventos similares que han acontecido en puertos a través de todo el mundo; incluyendo puertos en los EEUU. En estos accidentes, equipos completos (tractor/chasis y contenedor) han sido levantados por una grúa (en la mayoría de los casos grúas de puente o “gantry” como se conocen en Inglés). En ocasiones, el operador del equipo puede maniobrar y bajar el equipo al suelo sin mayores contratiempos; en otras ocasiones, menos afortunadas, el chasis y el tractor que han sido levantados se desprenden abruptamente, caen, y de más está decir que cualquier cosa puede pasar luego...

El Comité Conjunto ILA~USMX prefiere que los choferes permanezcan en los tractores en todo momento que se de este tipo de levantamiento en los terminales. Siempre que trabajadores de la ILA tengan la responsabilidad de soltar los topes (“twistlocks”) de los chasis, estos deben asegurarse que se abren completamente los cuatro topes antes de dar la señal al operador de la grúa para que realice el levantamiento. En el caso de operadores de terminales que permiten que el chofer suelte los topes, les pedimos que sean diligentes y estrictos en el cumplimiento de la práctica de soltar los mismos **antes** de dar la señal de levantamiento al operador de la grúa.

**OSHA establece, de manera mandatoria, según lee a continuación:**

**1917.71(h) Contenedores no deben ser levantados a menos que todos los topes sujetándolos al chasis sean soltados.**



¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

**Trabajando Juntos para el Beneficio de Todos**

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son producto de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación se toma como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad del contenido de la misma.



## ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2017-03 (08 March 2017)

### The Benefits of “Floating” The Load

“Floating” the load, simply means taking a few seconds after the initial hoisting of the container(s) by any lifting device, to ensure that:

- A. The load is securely engaged and can move safely to its next location; *and*
- B. The load consists only of the container(s) intended to be hoisted; *not a chassis, bombcart, etc.*



Lifting device operators, workers releasing chassis twistlocks and signal persons each have an obligation to work closely with one another on every lift, in order to ensure that the load is securely engaged before hoisting, and that container-carrying vehicles are not going up with the load.

Floating the load allows time for the signal person to instantaneously communicate with the lifting device operator in the event the load is not properly engaged, or in the event that more than the intended load is being hoisted. **Save a life... Float the load!**

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

Working Together For The Benefit Of All

ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey no direct or implied warranty relative to the reliance of parties upon content.



## ILA~USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

OSH Circular 2017-03 (8 de marzo del 2017)

### Los Beneficios de “Flotar” La Carga

“Flotar” la carga simplemente significa tomar unos cuantos segundos luego del aseguramiento inicial del contenedor, no importa el equipo que se esté usando, y asegurar que:

- A. La carga está bien asegurada y se puede mover sin problemas hasta su próxima localización; y
- B. La carga consiste solamente del contenedor que se quiere levantar; no un chassi, “bombcart”, tractor, etc..



Todo operador levantando cargas, trabajadores soltando los “topos” (“twistlocks”) de los chasis y personal proveyendo señales tienen la obligación de trabajar en equipo en cada movimiento para asegurar que la carga está asegurada adecuadamente antes de ser levantada y que los equipos que cargan la carga no son levantados con esta.

Flotar la carga le provee tiempo al amanero para que se comunique inmediatamente con el operador del equipo de levantamiento para que baje la carga si hay algo incorrecto en el aseguramiento de la carga. **Salva una vida..., ¡Flota la carga!**

¿Tienes alguna pregunta de seguridad relacionada a la temporada de Invierno?  
Escríbenos a: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

### Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



## ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

**OSH Circular 2017-04** (07 April 2017)

### A Little About OSHA Inspections

Each April, the ILA~USMX Joint Safety Committee looks back on our industry's previous year's experience with OSHA. Here's an empirical snapshot of the agency's **Calendar Year 2016** performance within the U.S. marine cargo handling sector:

	<b>CY 2016</b>	<b>CY 2015</b>
Total number of inspections recorded:	113	116
Total number of inspections with citations issued:	59	67
Total number of alleged violations of OSHA standards:	165	143
Total number of "Serious" & "Repeated" alleged violations:	115	55
Total number of "Other Than Serious" alleged violations:	50	88
Total unadjusted [proposed] civil penalties:	\$750,605	\$320,291
Total adjusted [collected/pending] civil penalties:	\$655,594	\$224,019

#### Inspections By State/Territory

Alaska:	<b>15 (13)</b>	Illinois:	<b>00 (01)</b>	Oregon:	<b>12 (06)</b>
Alabama	<b>04 (00)</b>	Kentucky:	<b>04 (14)</b>	Pennsylvania:	<b>01 (03)</b>
Arkansas:	<b>01 (01)</b>	Louisiana:	<b>04 (01)</b>	South Carolina:	<b>00 (03)</b>
Western Pacific:	<b>01 (02)</b>	Maryland:	<b>01 (03)</b>	Tennessee:	<b>02 (17)</b>
California:	<b>13 (09)</b>	Minnesota:	<b>01 (01)</b>	Texas:	<b>06 (01)</b>
Florida:	<b>14 (10)</b>	Mississippi:	<b>02 (00)</b>	Virginia:	<b>11 (05)</b>
Georgia:	<b>01 (01)</b>	New Jersey:	<b>02 (10)</b>	Washington:	<b>09 (10)</b>
Hawaii:	<b>00 (05)</b>	New York:	<b>02 (02)</b>	West Virginia:	<b>00 (02)</b>
Indiana:	<b>04 (01)</b>	North Carolina	<b>01 (00)</b>	Delaware:	<b>01 (00)</b>

In reviewing the data, it's fairly apparent that OSHA has, in **CY 2016**, increased the size of its civil penalties substantially while only marginally increasing its waterfront presence.

Furthermore, while we can (and do) rely upon OSHA regulations as a viable benchmark, we should not, as an industry, become reliant upon OSHA to serve as a principal player in our efforts to create and maintain safe workplaces. That is so, with good reason.

While the ILA~USMX Joint Safety Committee clearly understands that workers have a right to file complaints with OSHA about workplace safety and health conditions, all things considered we believe in the principle of keeping our own house in order whenever possible.

Consequently, we urge all industry participants to utilize local resources at your disposal in resolving any perceived workplace safety shortcomings. Work through your stewards and managers. *Clearly document your concerns*. If that process is disappointing, have the issue raised up to your local port's labor/management joint safety committee. Most of them meet at least quarterly. In the event that a local port joint safety committee cannot resolve the issue, the ILA~USMX Joint Safety Committee is empowered to act in a fair, equitable and responsible manner in curing any impasses.

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

### Working Together For The Benefit Of All

ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey no direct or implied warranty relative to the reliance of parties upon content.



# ILA-USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

**OSH Circular 2017-04** (7 de abril del 2017)

## Un Poco Sobre Inspecciones de OSHA

Cada mes de abril, el Comité Conjunto de Seguridad de la ILA~USMX le hace un vistazo a la experiencia de nuestra industria con OSHA (Administración de Salud y Seguridad) durante el pasado año. A continuación presentamos un resumen de las estadísticas de OSHA para el sector de carga marítima durante el [Año Fiscal 2016](#):

	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Total de inspecciones realizadas:	113	116
Total de inspecciones con señalamientos citados:	59	67
Total de alegadas violaciones a estándares de OSHA:	165	143
Total de alegadas violaciones “Serias” y “Repetidas”:	115	55
Total de alegadas violaciones “Otras No Serias”:	50	88
Total de penalidades civiles no ajustadas [propuestas]:	\$ 750,605	\$ 320,291
Total de penalidades civiles [colectadas/pendientes]:	\$ 655,594	\$ 224,019

### Inspecciones por Estado / Territorio:

Estado/Territorio	2016	2015	Estado/Territorio	2016	2015	Estado/Territorio	2016	2015
Alaska	15	13	Illinois	00	01	Oregon	12	06
Alabama	04	00	Kentucky	04	14	Pennsylvania	01	03
Arkansas:	01	01	Louisiana	04	01	South Carolina	00	03
Pacífico Oeste	01	02	Maryland	01	03	Tennessee	02	17
California	13	09	Minnesota	01	01	Texas	06	01
Florida	14	10	Mississippi	02	00	Virginia	11	05
Georgia	01	01	New Jersey	02	10	Washington	09	10
Hawaii	00	05	New York	02	02	West Virginia	00	02
Indiana	04	01	North Carolina	01	00	Delaware	01	00

Al revisar estos datos es evidente que en el **2016** OSHA aumentó el número de penalidades civiles sustancialmente mientras que aumentó mínimamente su presencia en el frente marítimo. Aunque confiemos en las actividades de verificación de cumplimiento de OSHA (y lo hacemos) como una medida viable, como industria, no debemos depender de que OSHA sea quien siente las pautas en nuestros esfuerzos de crear y mantener lugares de trabajo seguros. Todo por una muy buena razón.

Aunque el Comité Conjunto ILA~USMX entiende claramente que los trabajadores tienen el derecho a radicar querellas ante OSHA sobre condiciones de salud y seguridad, creemos en el principio primordial de mantener la casa en orden, siempre que sea posible.

Es por esto que le pedimos a todos los participantes de la industria que utilicen los recursos locales disponibles para resolver cualquier aparente deficiencia en la seguridad. Trabajen con sus supervisores y gerentes. Documenten claramente sus preocupaciones. Si el proceso es frustrante, lleven sus preocupaciones ante los representantes de seguridad de la comisión conjunta de trabajadores y gerencia al nivel local del puerto. Estos se reúnen al menos trimestralmente. Si el comité local no puede resolver la situación, el Comité Conjunto ILA~USMX tiene la potestad de actuar de manera justa, equitativa y responsable para resolver cualquier impasse.

**¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)**

## Trabajando Juntos para el Beneficio de Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son producto de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación se toma como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad del contenido de la misma.



## ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2017-05 (05 May 2017)

### Lashing Safety



In analysis of the data collected by USMX reflecting the industry's OSH experience for CY 2016, injuries to lashers accounted for 23 percent of all reported accidents at ILA~USMX Master Contract ports. That's a big number, and comprises a total of 165 reportable injuries.

It's well known that lashers have one of the most difficult jobs on the waterfront. They also face some on-the-job safety hazards that other crafts working on the waterfront do not face. Some of those lasher-unique hazards can be downright dangerous, but can be effectively guarded against by following some simple rules:

- Always work with a partner (never try to connect/disconnect lashing rods alone)
- Never pre-hang lashing rods (they have a way of coming loose when you least expect it)
- Never work in a workspace that's cluttered with lashing gear, ice or snow
- Make certain you're protected against potential falls of 8 feet or more
- Never work under a live spreader (stay at least three container widths away)

Historically, in designing container vessels naval architects have not devoted a lot of attention to the safety of lashers. Thus, lashers have been obliged to conduct their work in extremely tight spaces, in spaces that leave them exposed to significant falls; using gear that's heavy and cumbersome. In combination, these shortcomings can be extremely dangerous.

The International Maritime Organization (an agency of the United Nations) has recognized this lack of attention, and has taken action by issuing **mandatory** guidance in designing containerships that are more "lasher friendly." The guidance is not retroactive, so existing (pre-2015) containerships are not required to be redesigned. Newer vessels, however, must conform with the mandatory design requirements set out within the IMO's Safe Cargo Securing-related guidance. Here's a link to that guidance: [MSC.1-Circ.1352-Rev.1.pdf](#)

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

**Working Together For The Benefit Of All**

ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey no direct or implied warranty relative to the reliance of parties upon content.



## ILA-USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

OSH Circular 2017-05 (5 de mayo del 2017)

### La Seguridad de los Amarres



Analizando los datos estadísticos recopilados por la ILA-USMX que reflejan el historial de nuestra industria para el año Fiscal 2016, las lesiones relacionadas a los Amarradores totalizaron la cantidad del 23 por ciento de todos los accidentes reportados en puertos donde la ILA-USMX tiene contratos. Esto es un número alarmantemente alto, compuesto de 165 casos de lesiones reportables.

Es de todos conocido que los Amarradores tienen uno de los trabajos más difíciles en el frente marítimo. Este grupo enfrenta peligros ocupacionales que otras especialidades en los muelles no enfrentan. Algunos de estos peligros únicos son simplemente monumentales pero el seguir las reglas a continuación puede ayudar a proteger a los trabajadores en una manera efectiva:

- Trabaja siempre con un compañero. Nunca trates de conectar o desconectar varas de amarre solo.
- Nunca coloques temporeramente y sin ajustar las varas de amarre. Estas tienden a caerse, siempre mientras menos lo esperas!
- Nunca trabajes en un área apiñada con materiales de amarre o en áreas cubiertas de hielo o nieve.
- Asegúrate de que estás protegido o utilizas equipo de protección de caídas mientras trabajas en alturas de 8 pies o más.
- Nunca trabajes debajo de un esparcidor ("spreader"). Mantente a una distancia de al menos 3 contenedores.

Históricamente, al diseñar los barcos, los arquitectos navales no han dedicado la mayor de las atenciones a la seguridad de los Amarradores. Tanto así que los Amarradores se han visto obligados a realizar su trabajo en espacios extremadamente reducidos, expuestos a alturas significativas, requiriendo usar equipos de protección pesados e incómodos. Estas limitaciones abonan a los peligros que hemos discutido.

La Organización Internacional Marítima (agencia de las Naciones Unidas) ha reconocido esta falta de atención y ha tomado acción emitiendo una guía mandatoria para el diseño de barcos de carga para ser más "amigables" a los Amarradores. La guía no es retroactiva, de modo que los barcos existentes no tienen que ser arreglados. Sin embargo, barcos nuevos tienen que cumplir con la misma. A la derecha, un enlace a la misma.



¿Tienes alguna pregunta de seguridad relacionada a la temporada de Invierno? Escríbenos a:  
[blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

### Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



## ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

**OSH Circular 2017-06** (01 June 2017)

# SUMMERTIME APPROACHES!

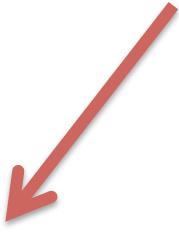
It's getting to be that time again.... **To prevent heat related illness:**

- Drink water well *before* your work shift begins, and every 15 minutes thereafter. Hydrate! Hydrate! Hydrate!
- Rest in the shade to cool down.
- Wear a hat and light-colored clothing.
- Learn the [signs of heat illness](#) and what to do in an emergency.
- Keep an eye on fellow workers. Make sure your brothers & sisters are OK.
- "Easy does it" on your first days of work in the heat. You need to get used to it.

If workers are new to working in the heat or returning from more than a week off, and for all workers on the first day of a sudden heat wave, implement a work schedule to allow them to get used to the heat gradually.

**Remember these three simple words: Water, Rest, Shade.** Taking these precautions can mean the difference between life and death.

Drink water often  
Rest in the shade  
Report heat symptoms early  
Know what to do in an emergency



[\*\*Link to OSHA's Heat Safety Smartphone App \(Click Here\)\*\*](#)

**Working Together For The Benefit Of All**

ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey no direct or implied warranty relative to the reliance of parties upon content.



## ILA-USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

OSH Circular 2017-06 (01 de junio de 2017)

### ¡ENFOQUES de VERANO!

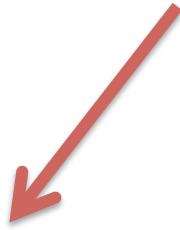
Se acerca esa época nuevamente.... **Para prevenir condiciones relacionadas al calor:**

- Bebe agua antes de comenzar el turno de trabajo y cada 15 minutos después de haber comenzado. ¡Hidratar! ¡Hidratar! ¡Hidratar!
- Busca un lugar con sombra en los periodos de descanso.
- Utiliza un sombrero y vestimenta de colores claros.
- Aprende a reconocer los signos y síntomas de la sofocación por calor y qué debes hacer en caso de una emergencia.
- Mantente atento a tus compañeros de trabajo. Asegúrate de que están bien.
- "Tómalo con calma" en los primeros días trabajando en el calor. Debes de acostumbrarte.

Si los trabajadores son nuevos en trabajos expuestos al calor o si regresan luego de más de una semana afuera, y para todos los trabajadores en el primer día de una ola de calor, se debe implementar un itinerario de trabajo que les permita acostumbrarse gradualmente al calor.

**Recuerda estas tres sencillas palabras: Agua, Descanso, Sombra.**  
Tomar estas precauciones puede ser la diferencia entre la vida y la muerte.

- **Toma agua frecuentemente**
- **Descansa en la sombra**
- **Informa síntomas inmediatamente**
- **Conoce qué hacer en una emergencia**



[Enlace a Aplicación de OSHA para Seguridad en El Calor \(Presiona Aquí\)](#)

**Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos**

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



## ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2017-07 (21 July 2017)

# Operational Safety Aboard Ships

## Whose Responsible; For What?

The ILA~USMX Joint Safety Committee often receives questions from both management and labor interests concerning the apportionment of responsibilities as they relate to the operational safety duties of the stevedoring employer, the vessel owner/operator and the worker himself or herself. The answers aren't always easy, in that some responsibilities are defined by the relevant labor contract while others are strictly legal in nature.

Generally speaking, however, the employer of the employees has the legal responsibility of complying with the applicable OSHA regulations. Section 5 (a)(2) of the OSH Act provides that:

**(a) Each employer --**

**(2) shall comply with occupational safety and health standards promulgated under this Act.**

Section 5 (b) of the law, on the other hand, sets out workers' responsibilities:

**(b) Each employee shall comply with occupational safety and health standards and all rules, regulations, and orders issued pursuant to this Act, which are applicable to his own actions and conduct.**

So, in sum, employers must comply with OSHA's regulations and employees must comply with OSHA regulations and the rules/policies that the employer puts in place in order to come into compliance with OSHA's regulations. There's a mutual responsibility.

To a certain extent, the ship owner/operator has responsibilities, too. Any gear that the ship owner/operator provides (lifting appliances, lashing rods, turnbuckles, twistlocks, etc.) must be in good and serviceable condition. Moreover, structural parts of the vessel that are to be used by longshore workers (lashing bridges, catwalks, reefer-related installations, etc.) must also be safe to use. In April's OSH Circular, we addressed the phased-in responsibilities that ship owners/operators have in providing safe physical environments for lashers.

In general, ship owners and operators are very aware of their "*turn-over*", "*active control*" and "*duty to intervene*" responsibilities they have toward longshore workers who come aboard their ships. That awareness is reinforced by Section 905 (b) of the Longshore & Harborworkers' Compensation Act, which provides that a worker injured by a ship owner's/operator's negligence can file an independent cause of action (a lawsuit) seeking compensation and damages for the results of the alleged negligence.

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

**Working Together For The Benefit Of All**

ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey no direct or implied warranty relative to the reliance of parties upon content.



## ILA-USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

OSH Circular 2017-07 (21 de julio del 2017)

# Seguridad Operacional A Bordo

## ¿Quién es responsable y de qué?

El Comité Conjunto ILA-USMX recibe frecuentemente preguntas, tanto de la gerencia como de los trabajadores, sobre la distribución de las responsabilidades en relación a las tareas operacionales de seguridad de los estibadores, los dueños u operadores de barcos y los propios trabajadores. Las respuestas no son tan sencillas dado que algunas responsabilidades están definidas por los convenios colectivos mientras que otras son estrictamente legales en su naturaleza.

En general, el patrono es responsable de cumplir con todas las regulaciones aplicables de OSHA. La sección 5 (a) (2) de la Ley de Salud y Seguridad establece que:

**(a) Cada patrono --**

**(2) deberá cumplir con los estándares de salud y seguridad promulgados bajo esta Ley.**

Por otra parte, la sección 5 (b) de la ley, establece responsabilidades para los trabajadores:

**(b) Cada empleado deberá cumplir con los estándares y reglas, regulaciones y órdenes publicadas como parte de esta Ley, las cuales sean aplicables a sus propias acciones y conducta.**

Con lo anterior confirmamos que los patronos deben cumplir con las regulaciones de OSHA y los empleados también deben cumplir con las regulaciones de OSHA además de cumplir con las reglas y políticas que el patrono establezca para mantener un lugar de trabajo seguro y saludable, en cumplimiento con OSHA. Es decir, la responsabilidad es mutual.

Hasta cierto punto, los dueños u operadores de barcos también son responsables. Todo equipo que sea provisto a los trabajadores, por ejemplo, grúas, montacargas, aparejos, amarres, topos, etc., deben estar en óptimas condiciones para ser utilizados. De igual forma, toda estructura que albergue o sea utilizada por los operadores, tales como estantes de neveras, pasarelas o puentes, tienen que ser seguros y estar en buenas condiciones. Si recuerdan, en la edición de Abril de esta circular, tocamos el tema de la responsabilidad compartida que tienen tanto los dueños de embarcaciones así como los operadores o estibadores de proveer un ambiente de trabajo seguro para los amarradores.

En general, los dueños y los operadores de embarcaciones deben ser conscientes de sus responsabilidades de "entregar", "controlar activamente" y "deber de intervenir" siempre que los trabajadores del frente portuario aborden sus barcos. Esta conciencia es reforzada por la Sección 905 (b) de la Ley de Estibadores y Trabajadores del Frente Portuario, la cual establece que un trabajador que se lesioné dada la negligencia de un dueño u operador, tiene causa de acción legal (demandar) buscando compensación por los daños sufridos por la alegada negligencia.

Si tienes alguna pregunta de seguridad relacionada a este o cualquier otro tema, escríbenos a:

[blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

### Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



## ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2017-08 (14 August 2017)

### A Reminder About Distracted Driving



#### Because We Care About You and About Your Families

Unless the use of a cell phone is directly related to the operations being conducted, their use by anyone operating any vehicle is not permitted at our marine terminals.

When a cell phone (or any other personal electronic device) must be used; for any reason, the vehicle must be completely stopped in a designated area and taken out of gear.

The opportunities for serious accidents, accompanied by life-changing results, multiply greatly when vehicle operators are even mildly preoccupied by electronic distractions.

Don't allow a small electronic device that you pay a monthly bill for become and object responsible for claiming your life or the life of a fellow worker!

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

Working Together For The Benefit Of All

ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey no direct or implied warranty relative to the reliance of parties upon content.



## ILA-USMX Comité Conjunto de Seguridad

**OSH Circular 2017-08** (14 de agosto del 2017)

### Un Recordatorio Sobre las Distracciones al Manejar



#### Porque nos preocupamos por Ti y por tu Familia

A menos que el uso del celular esté relacionado directamente a las operaciones que se están llevando a cabo, el uso de este dispositivo por cualquier persona operando un vehículo no está permitido en nuestros terminales marítimos.

Cuando se tenga que utilizar un teléfono celular (o cualquier otro aparato electrónico personal), por cualquiera que sea la razón, el vehículo debe estar detenido completamente en un área designada o segura y puesto fuera de marcha.

Las oportunidades de que haya un accidente de carácter serio, acompañado de resultados que cambien la vida por completo, se multiplican exponencialmente cuando los operadores de vehículos están preocupados, por mínimo que sea, por las distracciones que crean los equipos electrónicos.

No permitas que un pequeño dispositivo electrónico por el cual pagas una mensualidad se convierta en el objeto que termine con tu vida o peor aún con la vida de un compañero de trabajo.

**¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)**

#### Trabajando Juntos para el Beneficio de Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son producto de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación se toma como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad del contenido de la misma.



## ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

**OSH Circular 2017-09** (06 September 2017)

### Hurricane Season Begins!



The start of hurricane season prompts the ILA~USMX Joint Safety Committee to alert all waterfront management and labor interests to the importance of being aware and adhering to in-house and relevant regulatory agency preparedness policies.

As an aide, we attach a link (see below) to a webpage prepared by a friend and colleague who continuously updates accessibility to all mandatory U.S. Coast Guard “Hurricane and Heavy Weather Contingency Plans.”

Simply find your port sector, read the plan..... and follow it.

[http://www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/HCP/HCP\\_170602.pdf](http://www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/HCP/HCP_170602.pdf)

**Got an OSH-related question? Write to the JSC at: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)**

**Working Together For The Benefit Of All**

ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey no direct or implied warranty relative to the reliance of parties upon content.



## ILA-USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

OSH Circular 2017-09 (06 de septiembre del 2017)

# ¡Comenzó la Temporada de Huracanes!



El comienzo de la parte más activa de la temporada de huracanes lleva al Comité Conjunto de Seguridad ILA~USMX a alertar la gerencia del frente marítimo y también a los trabajadores, en la importancia de estar conscientes y seguir las políticas de preparación internas así como las de agencias reguladoras relevantes.

Como una ayuda en esta encomienda, abajo incluimos el código y el enlace a una página preparada por un colega y amigo que continuamente actualiza el acceso a todos los planes mandatorios de la Guardia Costanera en relación a huracanes y planes de contingencia para condiciones climáticas adversas.

Es simple; busca tu sector de puerto, lee el plan..., y síguelo.

[http://www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/HCP/HCP\\_170602.pdf](http://www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/HCP/HCP_170602.pdf)



¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

**Trabajando Juntos para el Beneficio de Todos**

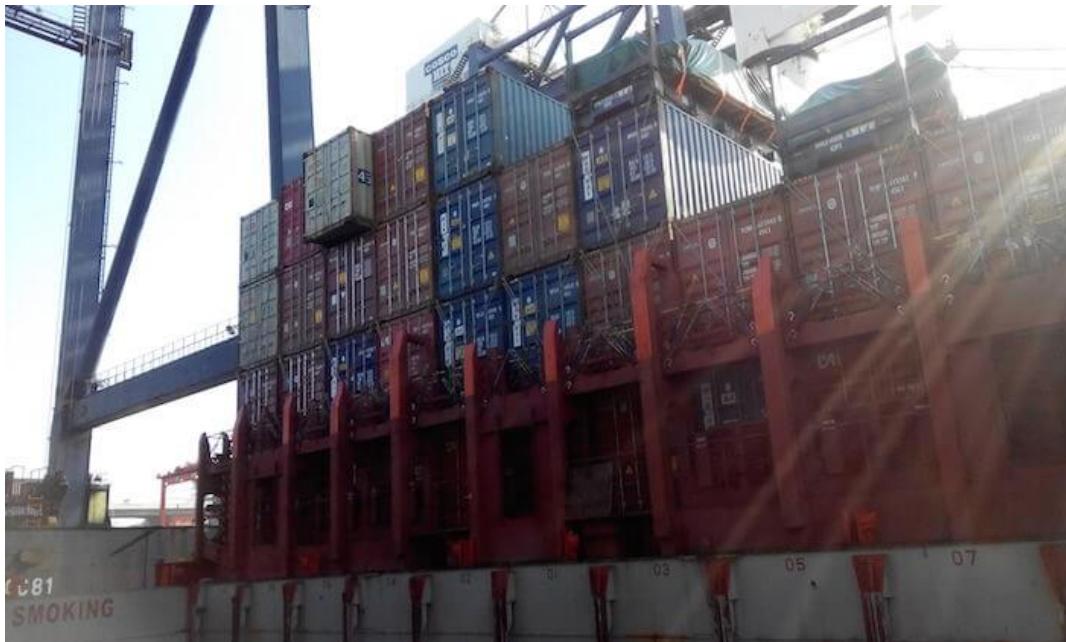
Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son producto de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación se toma como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad del contenido de la misma.



## ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

**OSH Circular 2017-10** (12 October 2017)

### 45' Containers Atop On-Deck Tiers



A recent incident at a South Atlantic port, prompts the ILA-USMX Joint Safety Committee to devote some attention to a hazard that will likely have some commonality at all container ports.

45' containers are often subject to on-deck stowage, generally at the top of a stack; high off the weather deck. When such stowage occurs, it's important for the vessel and stevedoring supervision/foremen to consider the potential for the excess 2.5' of the containers' that overhang lower stows (see photo above) to come into contact with the structure of the container crane working the adjacent stack.

In the incident mentioned above, the crane operator's access stairway made contact with a 45' overhanging container and suffered some significant damage. The operator had to be rescued by a local fire company, and endured a good deal of stress throughout the process. Moreover, the situation could have been worse had there been more significant contact.

Bay plans typically disclose such stows present on incoming vessels. Moreover, a good physical eyeballing of the stows planned to come off the ship will reveal what sort of proximity they may have in relation to cranes that are designated to work the ship. Keep informed! Stay Alert!

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

**Working Together For The Benefit Of All**

ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey no direct or implied warranty relative to the reliance of parties upon content.



## ILA-USMX COMITE CONJUNTO DE SEGURIDAD

**OSH Circular 2017-10** (12 de Octuber del 2017)

### 45' Contenedores Encima de los Niveles de Cubierta



Un incidente reciente en un puerto del Atlántico Sur, incita al Comité de seguridad conjunto ILA-USMX a dedicar cierta atención a un peligro que probablemente tendrá alguna similitud en todos los puertos de contenedores.

Los contenedores de 45' suelen estar sujetos a estiba en cubierta, generalmente en la parte superior de una pila; alto en la cubierta meteorológica. Cuando se produce tal estiba, es importante que el buque y la supervisión de estiba/capataces consideren el potencial del exceso de 2,5' de los contenedores ' que sobrepasan las estibas inferiores (ver foto arriba) para entrar en contacto con la estructura de la grúa de contenedores trabajando en la pila adyacente.

En el incidente mencionado anteriormente, la escalera de acceso del operador de la grúa hizo contacto con un contenedor de 45' que sobrecogaba y sufrió algunos daños significativos. El operador tuvo que ser rescatado por una compañía local del fuego, y soportó una buena cantidad de tensión a través del proceso. Además, la situación podría haber sido peor si hubiera habido un contacto más significativo.

Los planes de la bahía típicamente divultan tales estibas presentes en los recipientes entrantes. Además, un buen ojo físico de las estibas planeadas para salir de la nave revelará qué tipo de proximidad pueden tener en relación a las grúas que se designan para trabajar la nave. ¡Manténgase informado! ¡Manténgase alerta!

¿Tienes una pregunta relacionada con OSH? Escríbenos a la JSC en: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

**Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos**

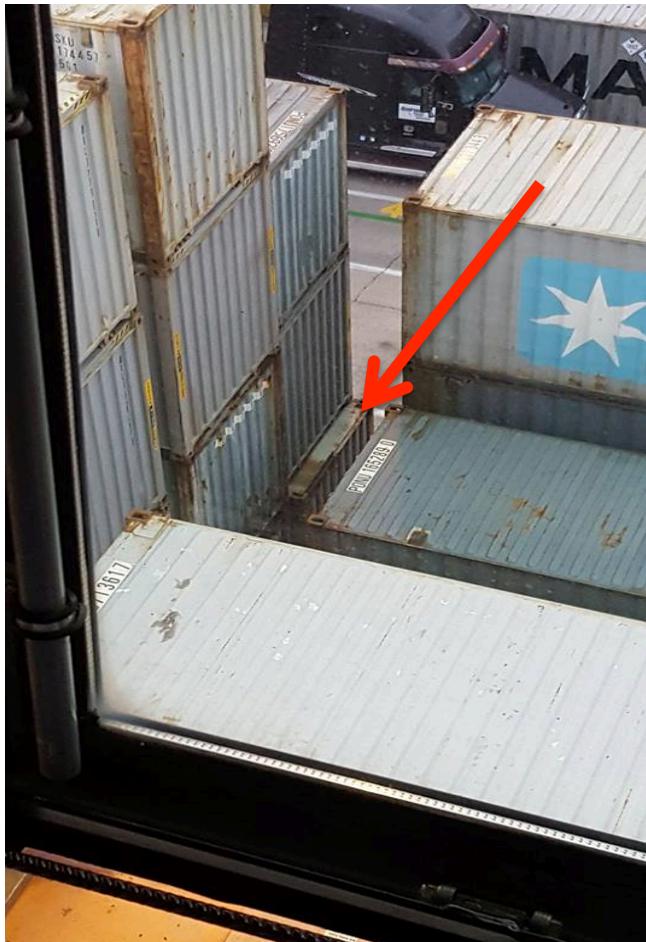
Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



## ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2017-11 (10 November 2017)

### Safe Stacking of Containers



Intermodal containers are designed and constructed to conform to the specifications set out within global (international) standards. They're known as ISO standards. Those ISO standards build a great deal of strength into a container's floor and corner posts, but not nearly as much strength into its sides, ends or top (roof).

As a result, when containers are stacked it's extremely important to arrange them in a way that allows the forces imposed by their weight(s) to be distributed vertically, through the corner posts down through the floor. Relying upon top rails (*see photo to the left*) to support the loads imposed by any number of stacked containers will eventually lead to collapse, accidents and injuries to longshore workers.

Those consequences can be avoided by stacking corner-fitting-to-corner-fitting at each of the four corners; each and every time.

With the arrival of ships carrying many thousands of containers, the likelihood of transitioningally taller and taller container stacks at marine terminals becomes almost inevitable.

On their own, the heights of those stacks increase the potential for accidents and make it so that workers and managers must ensure that stacks are constructed **carefully and professionally**. Build those stacks with great care, taking the time that's necessary to do it right; each and every time. Lives depend upon it!

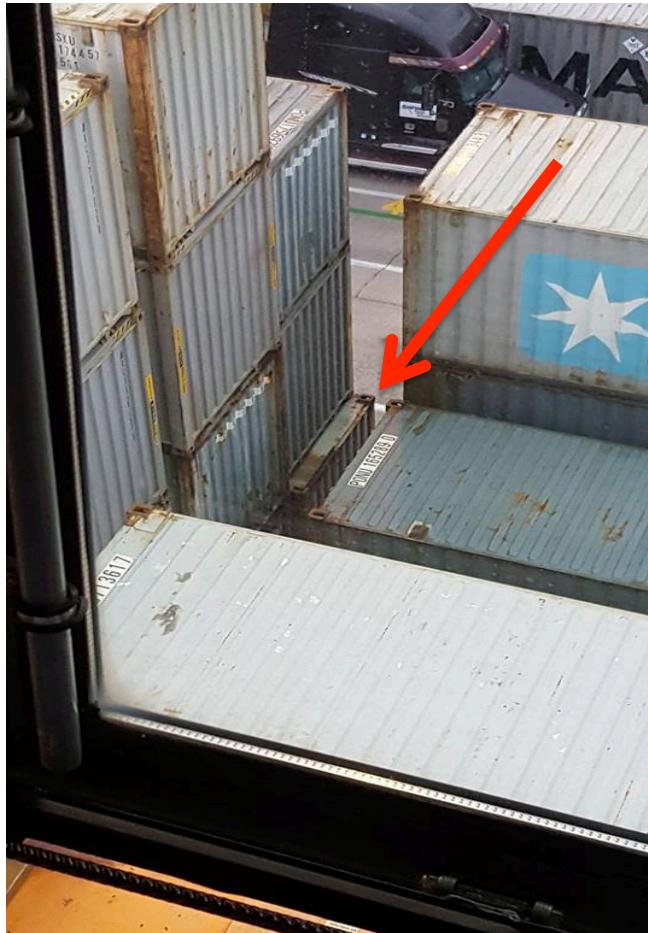
Got an OSH-related question? Write to the JSC at: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

**Working Together For The Benefit Of All**

ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey no direct or implied warranty relative to the reliance of parties upon content.

**OSH Circular 2017-11** (10 de Noviembre del 2017)

### Apilado Seguro de Contenedores



Contenedores Intermodales están diseñados y construidos para ajustarse a las especificaciones establecidas en los estándares mundiales (internacional). Se la conoce como normas ISO. Esas normas ISO construir una gran fuerza en un piso del contenedor y postes de esquina, pero no tanta fuerza en sus costados, extremos o superior (techo).

Como resultado, cuando los contenedores están apilados es extremadamente importante para organizarlos en una forma que permite que las fuerzas impuestas por su peso(s) para ser distribuido verticalmente, a través de los postes de la esquina hacia abajo a través del suelo. Confiar en los rieles superiores (*ver foto a la izquierda*) para soportar las cargas impuestas por cualquier número de contenedores apilados eventualmente llevará al colapso, accidentes y lesiones a los trabajadores portuarios.

Esas consecuencias pueden evitarse mediante el apilamiento de esquina a esquina montaje-apenas en cada una de sus cuatro esquinas; cada vez.

Con la llegada de los buques que transportan miles de contenedores, la probabilidad de que transitoriamente más alto y más alto las pilas de contenedores en las terminales marítimas se vuelve casi inevitable.

Por sus propios medios, las alturas de esos montones aumentan la posibilidad de accidentes y hacer que los trabajadores y los gerentes deben asegurarse de que las pilas son construidos **cuidadosamente y profesionalmente**. Construir estos paquetes con gran cuidado, tomando el tiempo necesario para hacerlo bien; cada vez. Vidas dependen de ella!

**¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a:** [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

**Trabajando Juntos para el Beneficio de Todos**

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son producto de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación se toma como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad del contenido de la misma.



## ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

**OSH Circular 2017-12** (14 December 2017)

### IMO Convention For Safe Containers

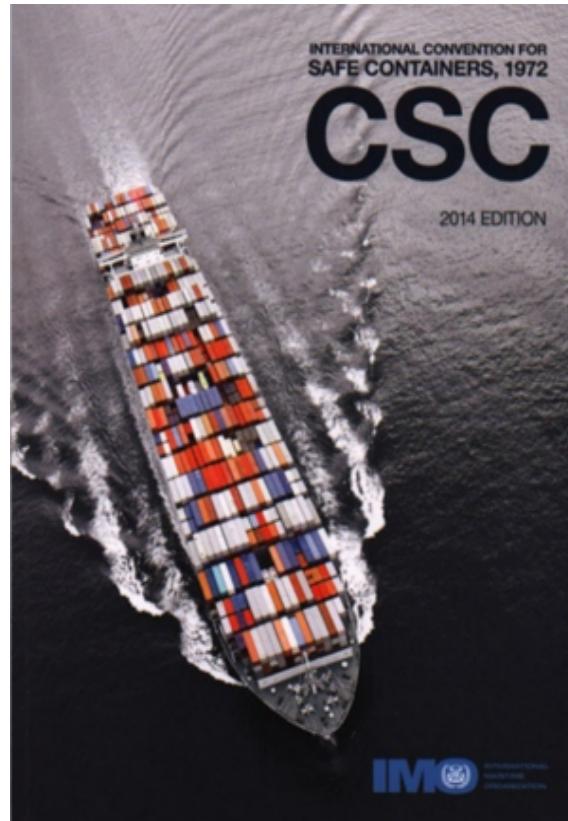
In 1972, convinced that there was a need to ensure that all containers circulating in International trade were of sound design, construction and maintenance, the United Nation's International Maritime Organization (IMO) published the Convention for Safe Containers (CSC).

Within it, are mandatory requirements that all container owners must adhere to, in order to have their containers carried aboard most vessels engaged in the container trades.

For instance:

- Each container's design must be approved by the national authority (in the case of U.S owned containers, the U.S. Coast Guard);
- Each container must be fitted with a Safety Approval Plate, which sets out the container's safe working tolerances;
- Each container must be enrolled within a program that either provides for a complete structural examination of the container at least once in every 30 months, or be enrolled in a continuous examination program (ACEP) that is approved by the national authority.

Within Annex II of the CSC, there are mandatory structural safety requirements and tests which must be observed and undertaken for each such container.



The required tests deal with:

- Lifting from corner fittings
- Lifting by additional methods
- Stacking
- Concentrated floor/roof loads
- Transverse racking
- Longitudinal restraint
- End wall strength
- Side wall strength
- One door off operation

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

**Working Together For The Benefit Of All**

ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey no direct or implied warranty relative to the reliance of parties upon content.



## ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

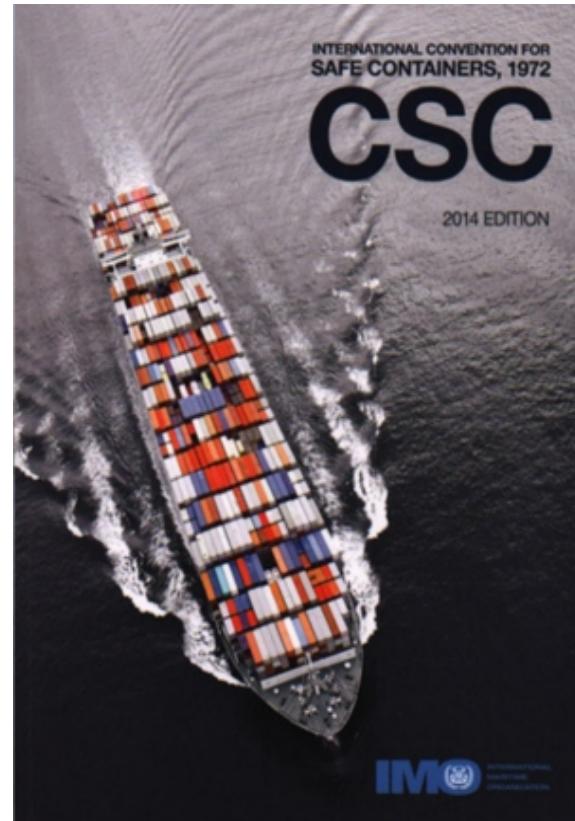
**OSH Circular 2017-12** (14 Diciembre 2017)

### IMO Para la Seguridad de los Contenedores

En 1972, convencidos de que era necesario asegurarse de que todos los contenedores que circulan en el comercio internacional eran de sonido de diseño, construcción y mantenimiento de las Naciones Unidas, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha publicado el Convenio para la seguridad de los Contenedores (CSC). Dentro de ella, son requisitos obligatorios que todos los contenedores deben adherir a los propietarios, a fin de tener sus contenedores transportados a bordo de la mayoría de los buques de contenedores. Por ejemplo:

- Cada contenedor de diseño debe ser aprobado por la autoridad nacional (en el caso de contenedores propiedad de EE.UU., el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos);
- Cada contenedor debe estar equipado con una placa de aprobación de Seguridad, que establece las tolerancias de trabajo seguras del contenedor;
- Cada contenedor debe estar inscrito en un programa que proporciona un completo examen estructural del contenedor al menos una vez cada 30 meses, o estar inscrito en un programa de examen continuo (ACEP), que ha sido aprobada por la autoridad nacional.

En el Anexo II de la CSC, no son obligatorios los requisitos de seguridad estructural y pruebas que deben ser observadas y realizadas para cada contenedor.



Las pruebas necesarias abordar:

- Conexiones desde la esquina de levantamiento
- Levantamiento por métodos adicionales
- Apilar
- Cargas concentradas piso/techo
- Estantería trasversales
- Retención longitudinal
- Pared ultima la resistencia
- Resistencia pared lateral
- Una puerta fuera de operación

¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: [blueoceana@optonline.net](mailto:blueoceana@optonline.net)

**Trabajando Juntos para el Beneficio de Todos**

ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey no direct or implied warranty relative to the reliance of parties upon content.