



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2019-01 (15 January 2019)

Mandatory OSH Training

From time to time, members of the ILA-USMX Joint Safety Committee receive questions from both labor and management interests as to what mandatory training requirements exist for employers and employees within the marine cargo handling sector. Moreover, many inquire about any policies that OSHA may have with regard to the quality and comprehensibility of OSH training that is provided.

To begin with, OSHA has prepared a publication that identifies each of the regulations the agency administers that require subject-specific training. We are pleased to provide a link to that publication here: <https://www.osha.gov/Publications/osha2254.pdf>. Our industry's OSH training regulations are generally found within 29 CFR Parts 1917 & 1918, and are listed here:

29 CFR 1917.25 (e)(2):	Hazardous atmosphere entry instruction
29 CFR 1917.26 (b):	First aid training
29 CFR 1917.27 (a)(1):	Qualification of powered equipment operators
29 CFR 1917.27 (b) :	Supervisory accident prevention proficiency training
29 CFR 1917.28:	Chemical hazard communication training
29 CFR 1917.30:	Emergency action plan training & review
29 CFR 1917.44 (o)	Wheel rim servicing training
29 CFR 1917.152 (c)(4):	Hot work hazards instruction
29 CFR 1918.1 (b)(4)	Chemical hazard communication training
29 CFR 1918.93 (d)(3):	Hazardous atmosphere entry instruction
29 CFR 1918.94 (b)(3)(v):	Emergency medical treatment training [in re Fumigated Grains]
29 CFR 1918.97 (b):	First aid training
29 CFR 1918.98 (a)(1)	Qualification of machinery operators

It is equally important to understand that OSHA requires all industrial truck operators to be certified and recertified (every three years), consistent with 29 CFR 1910.178 (l).

Also, the United States Department of Transportation requires that all transport industry employees working with or around hazardous cargo must be trained in **hazardous material awareness** (initially, within 90 days of employment; and thereafter provided with refresher training on at least an every three year basis).

Finally, OSHA has provided enforcement policy guidance regarding the ability of employees to comprehend any of the OSH training required by its regulations. We provide a link to that guidance: <https://www.osha.gov/dep/OSHA-training-standards-policy-statement.pdf>

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: 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 2019-01 (15 de Enero de 2019)

Formacion Obligatoria en SST

De vez en cuando, los miembros del Comité Conjunto de Seguridad ILA-USMX reciben preguntas de los intereses laborales y de la administración sobre qué requisitos de formacion obligatorios existen para los empleadores y empleados dentro del sector de manejo de carga marina. Además, muchos preguntan acerca de cualquier política que OSHA pueda tener con respecto a la calidad y comprensibilidad de la formacion en SST que se brinda.

Para empezar, OSHA ha preparado una publicación que identifica cada una de las regulaciones que administra la agencia y que requieren formacion específica para cada materia. Nos complace proporcionar un enlace a esa publicación aquí: <https://www.osha.gov/Publications/osha2254.pdf> Las regulaciones de formacion en SST de nuestra industria generalmente se encuentran dentro de 29 CFR Partes 1917 y 1918, y se enumeran aquí:

- 29 CFR 1917.25 (e) (2): Instrucción de entrada a una atmósfera peligrosa
- 29 CFR 1917.26 (b): entrenamiento de primeros auxilios
- 29 CFR 1917.27 (a) (1): Calificación de operadores de equipos motorizados
- 29 CFR 1917.27 (b): Formacion de supervisión para la prevención de accidentes
- 29 CFR 1917.28: Formacion en comunicación de riesgos químicos.
- 29 CFR 1917.30: Formacion y revisión del plan de acción de emergencia
- 29 CFR 1917.44 (o) Formacion en mantenimiento de llantas
- 29 CFR 1917.152 (c) (4): Instrucción sobre riesgos de trabajo en caliente

- 29 CFR 1918.1 (b) (4) Formacion en comunicación de riesgos químicos
- 29 CFR 1918.93 (d) (3): Instrucción de entrada a una atmósfera peligrosa
- 29 CFR 1918.94 (b) (3) (v): Entrenamiento de tratamiento médico de emergencia [en Granos Re fumigados]
- 29 CFR 1918.97 (b): Formacion en primeros auxilios
- 29 CFR 1918.98 (a) (1) Calificación de operadores de maquinaria

Es igualmente importante entender que OSHA requiere que todos los operadores de camiones industriales estén certificados y recertificados (cada tres años), de conformidad con 29 CFR 1910.178 (l).

Además, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos requiere que todos los empleados de la industria del transporte que trabajan con o alrededor de cargas peligrosas deben recibir formacion sobre concienciación sobre materiales peligrosos (initialmente, dentro de los 90 días de empleo) y luego recibir formacion de actualización por lo menos cada tres años.

Finalmente, OSHA ha brindado orientación sobre políticas de aplicación de la ley con respecto a la capacidad de los empleados para comprender cualquiera de los entrenamientos de OSH requeridos por sus regulaciones. Proporcionamos un enlace a esa guía: <https://www.osha.gov/dep/OSHA-training-standards-policy-statement.pdf>

¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: blueoceana@optonline.net

Trabajando Juntos para el Beneficio de Todos

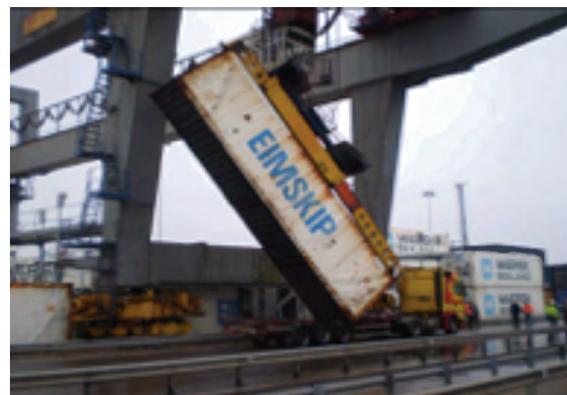
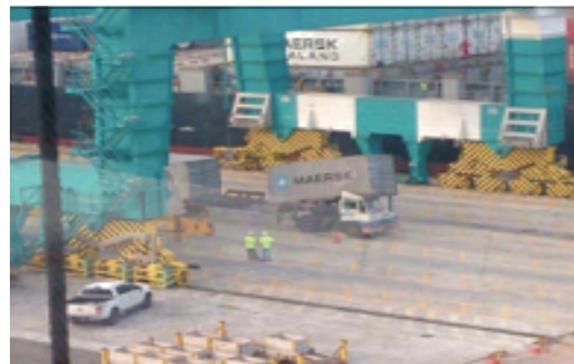
Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son producto de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación se toma como precisa, debido a diversos 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 2019-02 (15 February 2019)

Don't Be Caught Under One of These!



While not necessarily every day occurrences, **hoist wires do break; headblocks do accidentally disconnect** (as do hoisted hatch covers); **on-board crane computer systems sometimes malfunction; human beings make mistakes**, etc., etc., etc.

Why roll the dice? Stay out from under any overhead loads; never move a load over anyone's head!

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: blueoceana@optonline.net

Working Together For The Benefit Of All

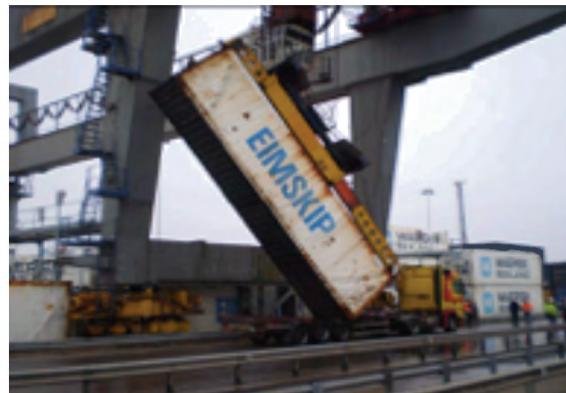
ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey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



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2019-02 (15 February 2019)

¡No seas atrapado bajo uno de estos!



Si bien no necesariamente todos los días ocurren, los cables del polipasto se rompen; bloqueos de cabeza hacer desconecte accidentalmente (al igual que las tapas de escotilla elevadas); grúa a bordo los sistemas a veces funcionan mal; Los seres humanos cometén errores, etc., etc., etc.

¿Por qué tirar los dados? Manténgase alejado de cualquier carga aérea; nunca muevas una carga sobre la cabeza de nadie!

¿Tienes una pregunta relacionada con la SST? Escriba al JSC en: 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 2019-03 (15 March 2019)

Fashion Statement or Deadly Hazard?



Late last year, a longshore worker was backed over and killed in an industrial accident aboard a Ro-Ro vessel. One of the likely contributing factors in his death, was the limited field of vision available to him caused by the side-blinding effect of the hoodie he was wearing. A veteran longshoreman and a great guy, he is very sadly and deeply missed by his friends and his family.

As you can see from the photograph above, some clothing (even if paired with a high-viz vest or jacket) can effectively block out the peripheral vision that longshore workers may desperately need in many potentially life-threatening circumstances.

When working with or around the types and sizes of cargo-moving equipment found in the marine terminal/longshore environment, it's often said by many of us that we could use "***eyes in the back of our heads.***" There's a lot of truth to that wishful observation.

And while that's anatomically impossible right now, we would plead with you to not allow your sense of fashion contribute to the cause of horrible accidents that we and our families can all do without.

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: 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 2019-03 (15 de Marzo 2019)

¿Declaración de Moda o Peligro Mortal?



A fines del año pasado, un trabajador de la costa fue atropellado y asesinado en un accidente industrial a bordo de un buque Ro-Ro. Uno de los factores que probablemente contribuyeron a su muerte fue el limitado campo de visión disponible para él debido al efecto de ceguera lateral de la sudadera que llevaba. Un veterano estibador y un gran tipo, sus amigos y su familia lo extrañan muy triste y profundamente.

Como puede ver en la fotografía de arriba, algunas prendas (incluso si se combinan con un chaleco o una chaqueta de alta visibilidad) pueden bloquear efectivamente la visión periférica que los trabajadores de la costa pueden necesitar desesperadamente en muchas circunstancias potencialmente mortales.

Cuando trabajamos con o alrededor de los tipos y tamaños de equipos de movimiento de carga que se encuentran en la terminal marina / en el entorno costero, muchos de nosotros decimos que podemos usar "**"ojos en la parte de atrás de nuestras cabezas"**". Esa observación ilusoria.

Y aunque eso es anatómicamente imposible en este momento, le rogamos que no permita que su sentido de la moda contribuya a la causa de los horribles accidentes que nosotros y nuestras familias no podemos hacer.

¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud y seguridad? Escríbenos a: 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 2019-04 (15 April 2019)

How To Tell If A Container Is “Extra Wide”

Table 1 - first SIZE-CODE character

Container length	Code character		
Foot	mm	ft	in
2991	1	10	
6 068	2	20	
9 125	3	30	
12 192	4	40	
unassigned	5		
unassigned	6		
unassigned	7		
unassigned	8		
unassigned	9		
7 150	A		
7 315	B	24	
7 430	C	24	6
7 450	D	-	
7 820	E	-	
8 100	F	-	
12 500	G	41	
13 106	H	43	
13 600	K	-	
13 716	L	45	
14 630	M	48	
14 935	N	49	
16 154	P	-	
unassigned	R		

Table 2 - Second SIZE-CODE character

Container height			Code character	Container width		
mm	ft	in (8 ft)	2436 mm	> 2438 mm and ≤ 2500 mm	> 2500 mm	
2438	8		0			
2591	8	6	2	C	L	
2743	9		4	D	M	
2895	9	6	5	E	N	
> 2895	> 9	6	6	F	P	
1295	4	3	8			
< 1219	< 4		9			



The vast majority of intermodal containers are approximately eight feet (2.5 meters) wide. To satisfy the commercial need for containers that could accommodate two European size pallet loads next to one another, there are some “Extra Wide” or “Pallet Wide” containers that are circulating within the global intermodal system. They look the same as a standard ISO container, and the position of their corner posts and corner fittings are exactly the same as a standard ISO container. The only important difference is that they’re a couple of inches wider than the standard ISO container.

That can sometimes cause these containers to get “hung up” within certain bomb cart trailer designs, which can cause a yard tractor to get “hung up” (and go up) with them. That’s why it’s important for yard tractor drivers and dockside staff to understand how to spot those “Extra Wide” containers during the course of vessel loading operations, and to be able to react accordingly. We’ll explain:

On every container built after 1995, the ISO standard dealing with the marking of containers requires a “Size and Type Code” to appear underneath the owner’s identification/container number (See the photo example, above). Each character within the 4 character “Size and Type Code” tells a story. Using the chart that appears above, we can see that this particular container is: because of the 1st character (**the “L”**) a 45 foot box; because of the 2nd character (**the “E”**) a container that is 8’6” high and one that can be as wide as 8.2 feet. Those extra couple of inches can sometimes mean a World of difference. Watch out for them, to the extent you can!

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: blueoceana@optonline.net

Working Together For The Benefit Of All

ILA-USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

OSH Circular 2019-04 (15 de Abril del 2019)

Cómo saber si un contenedor es “Extra Ancho”

Table 1 - first SIZE-CODE character

	Container length			Code character
not	mm	ft	in	
	2 991	10		1
	6 068	20		2
pt	9 125	30		3
	12 192	40		4
	unassigned			5
	unassigned			6
	unassigned			7
	unassigned			8
	unassigned			9
	7 150			A
	7 315	24		B
	7 430	24	6	C
	7 450	-		D
	7 820	-		E
	8 100	-		F
	12 500	41		G
	13 106	43		H
	13 600	-		K
	13 716	45		L
	14 630	48		M
	14 935	49		N
	16 154	-		P
	unassigned			R

Table 2 - Second SIZE-CODE character

Container height			Code character
			Container width
mm	ft	in (8 ft)	
2438	8		0
2591	8	6	2
2743	9		4
2895	9	6	5
> 2895	> 9	6	6
1295	4	3	8
< 1219	< 4		9

C
D
E
F



La gran mayoría de los contenedores intermodales tienen aproximadamente ocho pies (2,5 metros) de ancho. Para satisfacer la necesidad comercial de contenedores que puedan acomodar dos cargas de pallet de tamaño europeo junto a una al otro, hay algunos contenedores “Extra Wide” o “Pallet Wide” que están circulando dentro de la red global sistema intermodal se ven igual que un contenedor ISO estándar, y la posición de su esquina los postes y los accesorios de esquina son exactamente iguales a los contenedores ISO estándar. La única importante diferencia es que son un par de pulgadas más anchas que el contenedor ISO estándar.

A veces, esto puede hacer que estos contenedores se “cuelguen” dentro de ciertos diseños de remolques con carro de bomba, lo que puede hacer que un tractor de patio se “cuelgue” (y suba) con ellos. Por eso es importante para el patio los conductores de tractores y el personal del muelle para entender cómo detectar esos contenedores “Extra Ancho” durante el curso de operaciones de carga de buques, y poder reaccionar en consecuencia. Te explicaremos:

En cada contenedor construido después de 1995, la norma ISO que trata el marcado de contenedores requiere un “Código de Tamaño y Tipo” que aparecerá debajo de la identificación del propietario / número de contenedor (Ver la foto de ejemplo, arriba). Cada personaje dentro del “Código de tamaño y tipo” de 4 caracteres cuenta una historia. Utilizando En el gráfico que aparece arriba, podemos ver que este contenedor en particular es: debido al primer carácter (la “L”) una caja de 45 pies; debido al segundo carácter (la “E”), un contenedor de 8'6 "de alto y uno de que puede ser tan ancho como 8.2 pies. Esos pocos centímetros extra a veces pueden significar un mundo de diferencia. ¡Cuidado con ellos, en la medida que puedas!

¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: 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 2019-05 (15 May 2019)



At least once each year, the ILA~USMX Joint Safety Committee has a self-imposed obligation to provide a friendly but firm reminder that the use of personal electronic devices while operating any vehicular equipment is extremely dangerous... and very reasonably prohibited at all marine terminals!

We greatly value the lives and the well-being of every worker and manager that derives their collective living on the waterfront at our respective ports, and we urge you to do the same. **Respect your fellow workers; respect yourself:**

On the Job or On the Road, Don't Drive Distracted!



Got an OSH-related question? Write to the JSC at: 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 2019-05 (15 de Mayo 2019)



Al menos una vez al año, el Comité Conjunto de Seguridad ILA ~ USMX tiene la obligación autoimpuesta de proporcionar un recordatorio amistoso pero firme de que el uso de dispositivos electrónicos personales al operar cualquier equipo vehicular es extremadamente peligroso ... y está muy razonablemente prohibido en todas las terminales marítimas. !

Valoramos enormemente las vidas y el bienestar de cada trabajador y gerente que deriva su vida colectiva en la costa en nuestros respectivos puertos, y le urgimos a que haga lo mismo.
Respetá a tus compañeros de trabajo; respetarte a ti mismo:

En el trabajo o en la carretera, ¡no conduzca distraído!



¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: 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 2019-06 (15 June 2019)

Beating The Heat



Protecting Workers from Heat Stress

Heat Illness

Exposure to heat can cause illness and death. The most serious heat illness is heat stroke. Other heat illnesses, such as heat exhaustion, heat cramps and heat rash, should also be avoided.

There are precautions that can be taken any time temperatures are high and the job involves physical work.

Risk Factors for Heat Illness

- High temperature and humidity, direct sun exposure, no breeze or wind
- Heavy physical labor
- No recent exposure to hot workplaces
- Low liquid intake
- Waterproof clothing

Symptoms of Heat Exhaustion

- Headache, dizziness, or fainting
- Weakness and wet skin
- Irritability or confusion
- Thirst, nausea, or vomiting

Symptoms of Heat Stroke

- May be confused, unable to think clearly, pass out, collapse, or have seizures (fits)
- May stop sweating

To Prevent Heat Illness:

- Establish a complete heat illness prevention program.
- Provide training about the hazards leading to heat stress and how to prevent them.
- Provide a lot of cool water to workers close to the work area. At least one pint of water per hour is needed.



OSHA 2018-06



For more information:
OSHA Occupational
Safety and Health
Administration
www.osha.gov (800) 321-OSHA (6742)

With Summer nearly here, it's a good time to think about the hot, humid weather conditions that longshore and marine terminal workers must deal with each year.

Depending upon a number of factors, hot weather conditions effect each of us in a different manner. What we share in common, however, is the inability to be continually subjected to high heat and humidity levels without being impacted adversely.

Here in the U.S., OSHA has recognized the associated hazards and while there is no specific standard or regulation that the agency enforces, it has cited employers under the Occupational Safety & Health Act's General Duty Clause whenever Heat Stress hazards are not fully considered and effectively dealt with.

The agency has also published a "Quick Card", designed to provide information to workers and managers that will be useful in protecting each of us working on the waterfront against the sometimes deadly effects of Heat Stress.

Here's a link to it: [Heat Stress Quick Card](#)

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: 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 2019-06 (15 Junio 2019)

Superando el Calor

OSHA® DATOS RÁPIDOS

Protección contra el estrés por calor para trabajadores

Enfermedades causadas por el calor

Estar expuesto al calor puede causar malestares y llevar a la muerte. El más serio de estos males es la insolación. Otros males, como el agotamiento, calambres y erupciones cutáneas causadas por el calor, también deben evitarse.

Hay precauciones que se pueden aplicar cuandoquieras que las temperaturas estén altas y el trabajo exija un esfuerzo físico.

Factores de riesgo para enfermedades por calor

- Temperatura y humedad altas, estar expuesto directamente al sol, falta de brisa o viento
- Mucho esfuerzo físico
- No estar acostumbrado a trabajar en calor
- Poco consumo de líquidos
- Ropa impermeable

Síntomas del agotamiento por calor

- Dolor de cabeza, mareos o desmayo
- Debilidad y piel húmeda
- Irritabilidad o confusión
- Sed, náuseas o vómitos

Síntomas de insolación

- Puede haber confusión, incapacidad de pensar claramente, desmayo, colapso o espasmos
- Puede dejar de sudar

Para evitar una enfermedad a causa del calor:

- Establecer un programa completo para la prevención de enfermedad a causa del calor.
- Proveer capacitación sobre los factores de riesgo que llevan al estrés por calor y cómo evitarlos.
- Poner a disposición de los trabajadores bastante agua fresca cerca del lugar de trabajo. Hay que tomar por lo menos medio litro por hora.
- Modificar los horarios de trabajo y programar descansos frecuentes para tomar agua a la sombra o en aire acondicionado.



Con el verano casi aquí, es un buen momento para pensar en las condiciones climáticas cálidas y húmedas que los trabajadores de las terminales marítimas y de la costa deben enfrentar cada año.

Dependiendo de una serie de factores, las condiciones climáticas cálidas afectan a cada uno de nosotros de una manera diferente. Sin embargo, lo que compartimos en común es la incapacidad de ser sometidos continuamente a altos niveles de calor y humedad sin sufrir un impacto adverso.

Aquí en los EE. UU., OSHA ha reconocido los peligros asociados y, si bien no existe una norma o regulación específica que la agencia aplique, ha citado a los empleadores bajo la Cláusula de Deber General de la Ley de Salud y Seguridad Ocupacional cada vez que los riesgos de estrés por calor no se consideran completamente y se tratan de manera efectiva con.

La agencia también ha publicado una "Tarjeta rápida", diseñada para proporcionar información a los trabajadores y gerentes que será útil para proteger a cada uno de nosotros que trabajamos en la costa frente a los efectos a veces mortales del estrés por calor.

Link: [La Tarjeta Rapida](#)

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: 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 2019-07 (16 July 2019)

Safe Access for Lashers

Lashers are often obliged to undertake gymnastic-like maneuvers in accessing a suitable place and position for carrying out their lashing/unlashing work. It's not unusual to see lashers hanging off the edges of walkways or standing on a guardrail in order to access a location wherein they may be able to effectively place or remove a lashing rod or gain some required leverage in tightening a turnbuckle. In doing so, they take on some unwanted (and dangerous) risks.

The International Maritime Organization (IMO), an agency of the United Nations, recognized those risks several years ago and in response provided some valuable direction to shipowners and ship designers that would serve to offset the inherent dangers that were presented.

MSC.1/Circular 1353/Revision 1 sets out “**Guidelines for the Preparation of Cargo Securing Manuals**” (all IMO registered container vessels must have a **CSM**). Here’s a link to that guidance document: [MSC.1/Circ.1353/Rev.1](https://www.imo.org/en/maritime-safety-and-security/codes-and-guidelines/guidelines-for-the-preparation-of-cargo/securing-manuals)

The Circular’s Chapter 5 is set out in this manner:

“Chapter 5 Cargo Safe Access Plan (CSAP)

5.1 Ships which are specifically designed and fitted for the purpose of carrying containers should be provided with a Cargo Safe Access Plan (CSAP) in order to demonstrate that personnel will have safe access for container securing operations. This plan should detail arrangements necessary for the conducting of cargo stowage and securing in a safe manner.

It should include the following for all areas to be worked by personnel:

1. Hand rails; 2. Platforms; 3. Walkways; 4. Ladders; 5. Access covers; 6. Location of equipment storage facilities; 7. Lighting fixtures; 8. Container alignment on hatch covers/pedestals; 9. Fittings for specialized containers, such as reefer plugs/receptacles; 10. First aid stations and emergency access/egress; 11. Gangways; and 12. any other arrangements necessary for the provision of safe access.”

5.2 Guidelines for specific requirements are contained in Annex 14 of the CSS Code.”

http://www.axelzone.ro/storage/ttm/_lessons/stowage%20&%20securing/CSS%20Code%202011.pdf

Stevedoring managers and foremen should become familiar with each visiting vessels’ CSM; in particular the contents of the Cargo Safe Access Plan. Once familiar with that plan, they should ensure that all lashers are instructed accordingly and politely insist, to the extent necessary for the safety of lashing personnel, that the vessels’ officers and crew give compliant meaning to the plan.

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: 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 2019-07 (16 de Julio 2019)

Acceso Seguro para Lashers

Con frecuencia, los colonos están obligados a realizar maniobras de tipo gimnástico para acceder a un lugar adecuado y para realizar su trabajo de amarre / desbarbado. No es raro ver las pestañas que cuelgan de los bordes de los pasillos o de pie sobre una barandilla para acceder a una ubicación en la que puedan colocar o quitar una barra de amarre de manera efectiva u obtener un apalancamiento necesario para apretar un torniquete. Al hacerlo, asumen algunos riesgos no deseados (y peligrosos).

La Organización Marítima Internacional (OMI), una agencia de las Naciones Unidas, reconoció esos riesgos hace varios años y, en respuesta, brindó una dirección valiosa a los armadores y diseñadores de barcos que servirían para compensar los peligros inherentes que se presentaron.

MSC.1 / Circular 1353 / Revisión 1 establece las “Pautas para la preparación de manuales de seguridad de la carga” (todos los buques de contenedores registrados en la OMI deben tener un CSM). Aquí hay un enlace a ese documento guía: [MSC.1/Circ.1353/Rev.1](#)

Rev.1 El Capítulo 5 de la Circular se establece de esta manera:

“Capítulo 5 Plan de Acceso Seguro de Carga (CSAP)

5.1 Los buques que están diseñados y equipados específicamente para transportar contenedores deben contar con un Plan de Acceso Seguro de Carga (CSAP) para demostrar que el personal tendrá acceso seguro para las operaciones de aseguramiento de contenedores. Este plan debe detallar los arreglos necesarios para llevar a cabo el almacenamiento de la carga y asegurarla de manera segura.

Debe incluir lo siguiente para todas las áreas en las que debe trabajar el personal:

1, pasamanos; 2. Plataformas; 3. Pasarelas; 4. Escaleras; 5. Cubiertas de acceso; 6. Ubicación de las instalaciones de almacenamiento de equipos; 7. Accesorios de iluminación; 8. Alineación de contenedores en cubiertas de escotilla / pedestales; 9. Accesorios para contenedores especializados, tales como enchufes / receptáculos de refrigeración; 10. Estaciones de primeros auxilios y acceso / egreso de emergencia; 11. Pasarelas; y 12. cualquier otro arreglo necesario para la provisión de acceso seguro ”.

5.2 Las directrices para requisitos específicos se encuentran en el Anexo 14 del Código CSS. ”

http://www.axelzone.ro/storage/ttm/_lessons/stowage%20&%20securing/CSS%20Code%202011.pdf

Los gerentes y capataces de estibadores deben familiarizarse con el CSM de cada barco visitante; En particular, los contenidos del Plan de Acceso Seguro de Carga. Una vez que estén familiarizados con ese plan, deben asegurarse de que todos los lanzamientos sean instruidos en consecuencia e insisten cortésmente, en la medida necesaria para la seguridad del personal de amarre, de que los oficiales y la tripulación de los buques den un significado acorde al plan.

¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: 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 2019-08 (29 August 2019)

Some Praise (and Appreciation)



The ILA~USMX Joint Safety Committee has taken notice that a growing number of marine terminal employers have opted to have air conditioning installed in yard tractors and other pieces of vehicular equipment regularly operated within our jurisdiction. We're grateful and appreciative, particularly in these Summer months of ever-increasing heat.

We believe that a worker's relative comfort in performing his/her tasks has a direct relationship to not only the operation's safety performance, but also to the operation's overall efficiency and productivity. Consequently, we applaud the sound reasoning of marine terminal operators who have also made that connection and we earnestly hope that this trend continues. We know that our industry will benefit from it.

We recognize, however, that any such initiative embarked upon by marine terminal employers is not a one way street.

As progressive marine terminal employers make the good faith effort to provide the desired level of comfort associated with safer and more efficient operations, there must also be a corresponding level of good faith extended by workers in terms of the reasonable care and utilization of this equipment. To that end:

- 1).** Workers should operate the cargo moving equipment put in their care with great respect for the machine, for themselves and for fellow workers;
- 2).** Workers should keep in mind that air conditioning equipment will sometimes fail, and that the simple lack of air conditioning on a given day does not mean that the equipment must be sidelined. The expectation is that workers and Local Union leadership will honor and abide with that understanding;
- 3).** Employers must appreciate that air conditioning systems have been installed for a purpose, and that such purpose is effectively abandoned if those systems are allowed to remain inoperative. They're an investment, made with an anticipated return.

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: 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 2019-08 (29 de Agosto de 2019)

Algunos Elogios (y Apreciación)



El Comité Conjunto de Seguridad ILA ~ USMX ha tomado nota de que un número creciente de Los empleadores de terminales marítimas han optado por tener aire acondicionado instalado en tractores de jardín y otras piezas de equipo vehicular que operan regularmente dentro de nuestra jurisdicción. Estamos agradecidos y agradecidos, especialmente en estos meses de verano de calor cada vez mayor.

Creemos que la relativa comodidad de un trabajador en el desempeño de sus tareas tiene una relación directa no solo con el desempeño de seguridad de la operación, sino también con la eficiencia y productividad general de la operación. En consecuencia, aplaudimos el sólido razonamiento de los operadores de terminales marítimas que también han hecho esa conexión y esperamos sinceramente que esta tendencia continúe. Sabemos que nuestra industria se beneficiará de ello.

Sin embargo, reconocemos que cualquier iniciativa de este tipo emprendida por los empleadores de las terminales marítimas no es una calle de sentido único.

A medida que los empleadores de terminales marítimas progresivas hacen el esfuerzo de buena fe para proporcionar el nivel deseado de comodidad asociado con operaciones más seguras y más eficientes, también debe haber un nivel correspondiente de buena fe extendido por los trabajadores en términos del cuidado razonable y la utilización de este equipo. Con ese fin:

- 1) Los trabajadores deben operar el equipo de movimiento de carga bajo su cuidado con gran respeto por la máquina, por sí mismos y por sus compañeros de trabajo;
- 2) Los trabajadores deben tener en cuenta que el equipo de aire acondicionado a veces fallará, y que la simple falta de aire acondicionado en un día determinado no significa que el equipo deba dejarse de lado. La expectativa es que los trabajadores y el liderazgo del Sindicato local honren y cumplan con ese entendimiento;
- 3) Los empleadores deben apreciar que los sistemas de aire acondicionado se han instalado con un propósito, y que tal propósito se abandona efectivamente si se permite que dichos sistemas permanezcan inoperantes. Son una inversión, realizada con un rendimiento anticipado.

¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: 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 2019-09 (22 September 2019)

Complying With Marine Terminal Rules of the Road



The photograph at left, shows a terminal vehicle at a Mid-Atlantic port turned on its side after being hit by an over-the-road commercial vehicle operator's rig earlier this year. We understand that the operator of the terminal vehicle (a mechanic) was not seriously injured.... But he certainly could have been!

With gathering frequency, the ILA~USMX Joint Safety Committee has been made aware of more than a handful of similar incidents wherein visiting truckers, in their haste to get in and out of terminals as quickly as humanly possible, are involved in similar collisions and near misses (with terminal vehicles and other over-the-road vehicles).

It's appropriate that some additional priority be devoted by all of us, in creating and maintaining marine terminal workplaces that are safe; for everyone on site.

First, let's recognize that commercial vehicle operators are our valued partners in the movement of international commerce. Cargo would not move out of our terminals efficiently without them. Next, let's acknowledge that economic circumstances have not been kind to that population of workers. They work long hours and drive in sometimes arduous conditions, Moreover, to meet their financial obligations they are dependent upon making as many round trip visits to our terminals during the course of a day as possible.

And to the extent that we can, we should do everything we safely can to make their turn times as brief as possible. That would include efficient routing, servicing and, to the extent possible, the roadable condition of equipment they call for; when they call for it.

We, as an industry, however, cannot allow those otherwise welcome visitors uncontrolled and life-threatening movement within our marine terminal workplaces simply to satisfy their time considerations. Accordingly, management and labor should act together to formulate a plan that will give ironclad and absolute meaning to already-established terminal rules of the road.

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: 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 2019-09 (22 de Septiembre de 2019)

Cumpliendo con la Terminal Marina Reglas de la Calle



La fotografía de la izquierda muestra un vehículo terminal en un puerto del Atlántico Medio volcado de lado después de ser golpeado por un aparato de operador de vehículos comerciales en la carretera a principios de este año. Entendemos que el operador del vehículo terminal (un mecánico) no resultó gravemente herido ... ¡Pero ciertamente podría haberlo sido!

Con una frecuencia cada vez mayor, el Comité de Seguridad Conjunta ILA ~ USMX se ha dado cuenta de más de un puñado de incidentes similares en los que los camioneros visitantes, en su prisa por entrar y salir de las terminales lo más rápido posible, están involucrados en colisiones similares y cerca fallos (con vehículos terminales y otros vehículos de carretera).

Es apropiado que todos dediquemos alguna prioridad adicional a la creación y mantenimiento de lugares de trabajo de terminales marinas que sean seguros; para todos en el sitio.

Primero, reconoczamos que los operadores de vehículos comerciales son nuestros valiosos socios en el movimiento del comercio internacional. La carga no se movería de nuestras terminales de manera eficiente sin ellas. A continuación, reconoczamos que las circunstancias económicas no han sido amables con esa población de trabajadores. Trabajan largas horas y conducen en condiciones a veces arduas. Además, para cumplir con sus obligaciones financieras, dependen de realizar tantas visitas de ida y vuelta a nuestras terminales durante el transcurso de un día como sea posible.

Y en la medida de lo posible, debemos hacer todo lo posible para que sus turnos sean lo más breves posible. Eso incluiría un enrutamiento eficiente, servicio y, en la medida de lo posible, la condición transitable del equipo que solicitan; cuando lo piden.

Nosotros, como industria, sin embargo, no podemos permitir que aquellos que de otra manera reciban a los visitantes movimientos incontrolados y que amenazan la vida dentro de nuestros lugares de trabajo de terminales marítimas simplemente para satisfacer sus consideraciones de tiempo. En consecuencia, la gerencia y la mano de obra deben actuar juntos para formular un plan que otorgue un significado irresistible y absoluto a las reglas terminales del camino ya establecidas.

¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: 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 2019-10 (17 October 2019)

The “E” Stop



We should all be aware that ship to shore cranes, container yard rubber-tired gantry cranes and container yard rail-mounted gantry cranes are typically fitted out with one or more emergency stop buttons that can be accessed at ground level..

It's a good idea to know where those “E Stop” buttons are located, and that workers and managers are empowered to activate an emergency stop whenever prevailing conditions warrant that activation.

Members of the ILA~USMX Joint Safety Committee can attest that ‘E Stop’ activation has, in the past, saved more than one life at marine terminals within our jurisdictions.

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: 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 2019-10 (17 de Octubre 2019)

La parada "E"



Todos debemos tener en cuenta que las grúas de barco a tierra, las grúas de pórtico con contenedores de caucho y las grúas de pórtico montadas en rieles de contenedores están equipadas con uno o más botones de parada de emergencia a los que se puede acceder a nivel del suelo.

Es una buena idea saber dónde se encuentran esos botones de "Parada E", y que los trabajadores y los gerentes están facultados para activar una parada de emergencia siempre que las condiciones prevalecientes lo justifiquen.

Los miembros del Comité de Seguridad Conjunta ILA ~ USMX pueden dar fe de que la activación de "E Stop" ha salvado, en el pasado, más de una vida en terminales marítimas dentro de nuestras jurisdicciones.

¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: 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 2019-11 (22 November 2019)

Distracted Driving Kills!

Please, Put Phones Away When Behind the Wheel



No one wants to be responsible for causing the death or serious injury of themselves or their fellow workers. Yet, marine terminals are still places where the use of cell phones by some of us operating motor vehicles can be seen with alarming frequency!

Don't be caught short (and culpable) by being the Guy or the Gal found to be responsible for your own or someone else's workplace fatal/serious injury as a consequence of distracted driving.

Put your phone away while you're behind the wheel. If you've got to use it in an emergency, pull over to a safe area and concentrate on one thing at a time. The life you save, may be your own.



Got an OSH-related question? Write to the JSC at: 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 2019-11 (22 de Noviembre de 2019)

Conducir Distraído Mata!

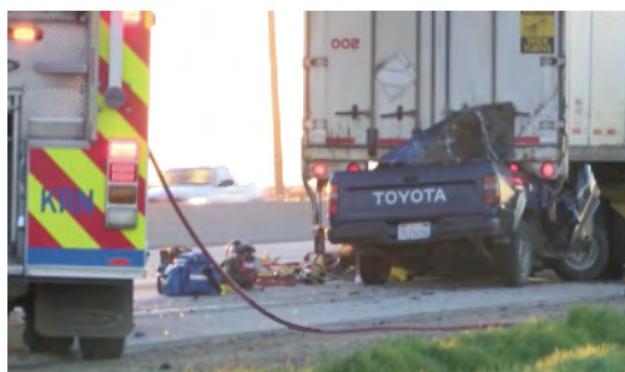
Por favor, guarde los teléfonos cuando esté detrás del volante



Nadie quiere ser responsable de causar la muerte o lesiones graves de sí mismos o de sus compañeros de trabajo. ¡Sin embargo, las terminales marinas todavía son lugares donde el uso de teléfonos celulares por parte de algunos de nosotros que manejamos vehículos motorizados se puede ver con una frecuencia alarmante!

No se deje atrapar (y culpable) por ser el tipo o el galón responsables de las lesiones fatales / graves en el lugar de trabajo propias o ajenas como consecuencia de la conducción distraída.

Guarda tu teléfono mientras estás detrás del volante. Si tiene que usarlo en una emergencia, deténgase en un área segura y concéntrese en una cosa a la vez. La vida que salves puede ser la tuya.



¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: 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 2019-12 (13 December 2019)

Commercial Vehicle Operators at Terminals



The most important principle underscoring the safety of commercial vehicle operators calling at marine terminals, is that they must stay in their tractor cabs unless instructed otherwise. That policy should be ironclad at every marine terminal. Moreover, it's a policy that requires circumspect enforcement on a constant, continuing basis.

Active RTG runways are not good places to casually walk upon. Container stacks, with the inevitable presence of RTGs, straddle carriers, top loaders, empty handlers, reach stackers, are not pedestrian truck driver friendly. As welcome guests at our facilities, commercial vehicle operators are recognized to be a necessary part of the intermodal transport chain. They are guests, however, and as such must abide by the safety policies designed, established and communicated by each marine terminal in their individual efforts to preserve life and limb.

Many progressive marine terminals have taken the time, effort and expense to establish "safe areas", wherein commercial motor vehicle operators may attend to chassis twist lock necessities and other securing issues. Similarly, many have established safety zones wherein commercial motor vehicle operators may stand in an isolated, protective environment while container handling equipment service their rigs. In each case, it is the commercial vehicle operator's responsibility to comply with those policies and the marine terminal operator's responsibility to effectively enforce them.

Got an OSH-related question? Write to the JSC at: 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 2019-12 (13 de diciembre de 2019)

Operadores de Vehículos Comerciales en Terminales



El principio más importante que subraya la seguridad de los operadores de vehículos comerciales que llaman a las terminales marítimas es que deben permanecer en las cabinas de sus tractores a menos que se les indique lo contrario. Esa política debe ser blindada en todas las terminales marítimas. Además, es una política que requiere la aplicación circunspecta de manera constante y continua.

Las pistas RTG activas no son buenos lugares para caminar casualmente. Las pilas de contenedores, con la presencia inevitable de RTG, transportadores de carga, cargadores superiores, manipuladores vacíos, apiladores de alcance, no son amigables para los conductores de camiones peatonales. Como invitados bienvenidos en nuestras instalaciones, se reconoce que los operadores de vehículos comerciales son una parte necesaria de la cadena de transporte intermodal. Sin embargo, son invitados y, como tales, deben cumplir con las políticas de seguridad diseñadas, establecidas y comunicadas por cada terminal marítima en sus esfuerzos individuales para preservar la vida y las extremidades.

Muchas terminales marítimas progresivas se han tomado el tiempo, el esfuerzo y los gastos para establecer "áreas seguras", en las que los operadores de vehículos comerciales pueden atender las necesidades de bloqueo del chasis y otros problemas de seguridad. Del mismo modo, muchos han establecido zonas de seguridad en las que los operadores de vehículos comerciales pueden permanecer en un entorno aislado y protector mientras el equipo de manejo de contenedores da servicio a sus equipos. En cada caso, es responsabilidad del operador del vehículo comercial cumplir con esas políticas y la responsabilidad del operador de la terminal marítima de hacerlas cumplir de manera efectiva.

¿Tienes alguna pregunta relacionada a salud o seguridad? Escríbenos a: 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.