



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

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 temporariamente y sin ajustar las varas de amarre. Estas tienden a caerse, isiempre 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

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.