



# ILA-UMX JOINT SAFETY COMMITTEE

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

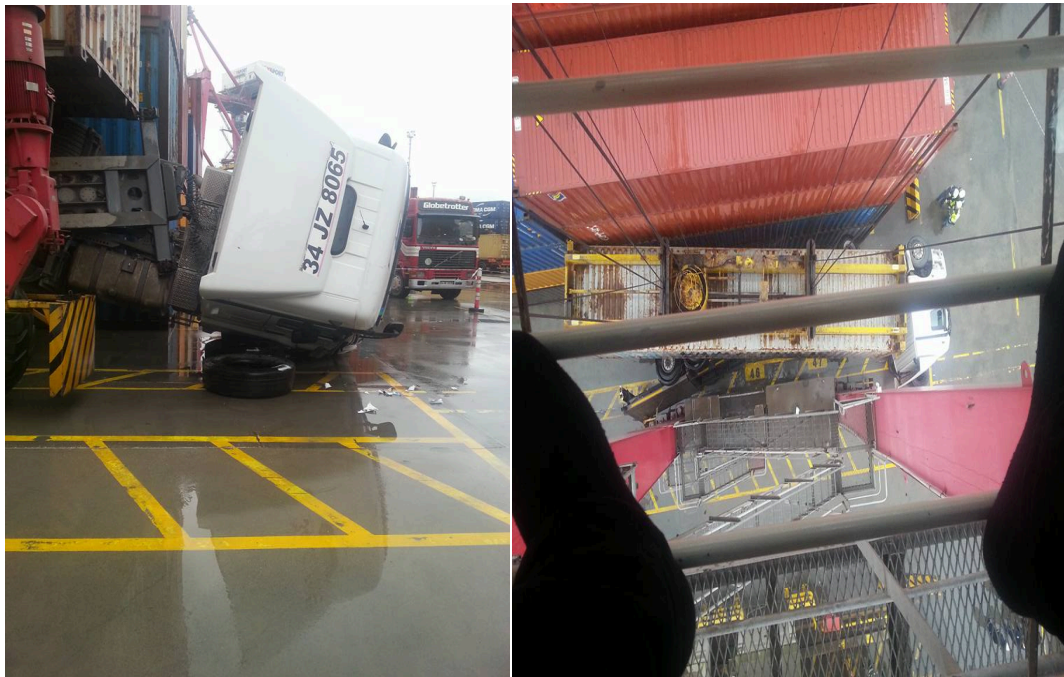
## **Who Releases Chassis Twistlocks at Your Terminal?**

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~UMX 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-UMX 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-UMX 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)

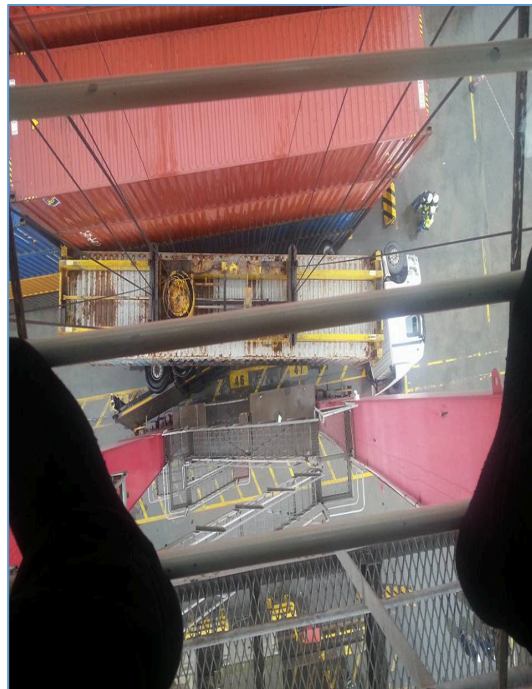
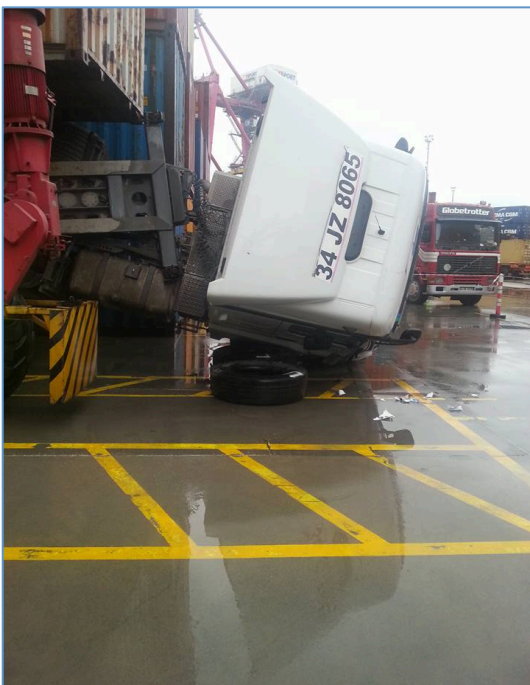
## ¿Quién Suelta los Topos de los Chasis en tu Terminal?

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.