



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2023-12 (03 December 2023)

Avoiding the “Failure to Communicate!”

In marine cargo handling operations, the ability to effectively communicate your actions and intentions can literally make the difference between life and death.

The relationship between any shore-based or shipboard crane and the signalperson deployed to be the eyes and ears of the load mover cannot be overstated. OSHA requires this:

Shoreside: 29 CFR 1917.45(g)(10)

Communications. Means of communication shall be provided between the operator's cab and the base of the gantry of all rail-mounted cranes. This requirement may be met by telephone, radio, sound-signaling system or other effective methods, but not solely by hand-signaling.

Shipboard: 29 CFR 1918.81(i)

No draft shall be hoisted unless the winch or crane operator(s) can clearly see the draft itself or see the signals of a signalman who is observing the draft's movement.

It's also important to consider the communications between vehicular cargo handling equipment operators, as well. Systems of horn sounding and light signaling are appropriate means to establish and use during the course of most marine terminal operations. Working out and using such signaling systems can and should be a fundamental part of everyday work life. Workers are much better off when they take the time to communicate with one another; in nearly every respect.

The G2 Ocean Group recently published a safety bulletin which focuses upon this important subject and sets out a few case histories wherein appropriate signaling could have made a substantial improvement in the lives of several longshore workers.

Here's a link to that publication: [G2 Ocean Signaling Safety Bulletin](#)

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

Circular de SST 2023-12 (03 de Diciembre de 2023)

Evitar el "¡Falta de Comunicación!"

En las operaciones de manipulación de carga marítima, la capacidad de comunicar eficazmente sus acciones e intenciones puede marcar literalmente la diferencia entre la vida y la muerte.

No se puede subestimar la relación entre cualquier grúa terrestre o de a bordo y el señalizador desplegado para ser los ojos y oídos del transportista de carga. OSHA requiere esto:

En tierra: 29 CFR 1917.45 (g) (10)

Comunicaciones. Se deberán proporcionar medios de comunicación entre la cabina del operador y la base del pórtico de todas las grúas montadas sobre rieles. Este requisito podrá cumplirse mediante teléfono, radio, sistema de señalización sonora u otros métodos eficaces, pero no únicamente mediante señales manuales.

A bordo: 29 CFR 1918.81 (i)

No se deberá izar ningún calado a menos que el operador del cabrestante o de la grúa pueda ver claramente el calado en sí o ver las señales de un señalizador que esté observando el movimiento del calado.

También es importante considerar las comunicaciones entre los operadores de equipos de manipulación de carga de vehículos. Los sistemas de sonido de bocina y señalización luminosa son medios apropiados para establecer y utilizar durante el curso de la mayoría de las operaciones de terminales marítimas. El ejercicio y el uso de estos sistemas de señalización pueden y deben ser una parte fundamental del día a día en el trabajo. Los trabajadores están mucho mejor cuando se toman el tiempo para comunicarse entre sí; en casi todos los aspectos.

El G2 Ocean Group publicó recientemente un boletín de seguridad que se centra en este importante tema y expone algunos casos históricos en los que una señalización adecuada podría haber supuesto una mejora sustancial en la vida de varios trabajadores portuarios.

Aquí hay un enlace a esa publicación [*En English*]: [G2 Ocean Signaling Safety Bulletin](#)

¿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.



COMITÉ MIXTE DE SÉCURITÉ ILA-USMX

Circulaire SST 2023-12 [03 Décembre 2023]

Éviter « le défaut de communication »!

Dans les opérations de manutention de marchandises maritimes, la capacité de communiquer efficacement vos actions et vos intentions peut littéralement faire la différence entre la vie et la mort. La relation entre toute grue à terre ou à bord d'un navire et le signaleur déployé pour être les yeux et les oreilles du transporteur de charge ne peut être surestimée. L'OSHA exige ceci:

Côté rivage: 29 CFR 1917.45 (g) (10)

Communications. Des moyens de communication doivent être prévus entre la cabine de l'opérateur et la base du portique de toutes les grues sur rails. Cette exigence peut être satisfaite par le téléphone, la radio, un système de signalisation sonore ou d'autres méthodes efficaces, mais pas uniquement par la signalisation manuelle.

À bord: 29 CFR 1918.8 1 (i)

Aucun tirant d'eau ne doit être levé à moins que le ou les opérateurs du treuil ou de la grue ne puissent voir clairement le tirant d'eau lui-même ou voir les signaux d'un signaleur qui observe le mouvement du tirant d'eau. Il est également important de prendre en compte les communications entre les opérateurs d'équipements de manutention de marchandises.

Les systèmes de klaxon et de signalisation lumineuse sont des moyens appropriés à établir et à utiliser au cours de la plupart des opérations des terminaux maritimes. L'élaboration et l'utilisation de tels systèmes de signalisation peuvent et doivent constituer un élément fondamental de la vie professionnelle quotidienne. Les travailleurs se portent bien mieux lorsqu'ils prennent le temps de communiquer entre eux; à presque tous égards.

Le Groupe G2 Océan a récemment publié un bulletin de sécurité qui se concentre sur ce sujet important et présente quelques exemples de cas dans lesquels une signalisation appropriée aurait pu améliorer considérablement la vie de plusieurs débardeurs. Voici un lien vers cette publication: [En Anglais] [G2 Ocean Signaling Safety Bulletin](#)

Vous avez une question relative à la SST ? Écrivez au JSC à : blueoceana@optonline.net

Travailler ensemble pour le bénéfice de tous

Les circulaires ILA-USMX OSH sont conçues pour refléter les meilleures informations et conseils possibles, et sont le fruit de recherches assidues et des connaissances les plus récentes sur le sujet. Par conséquent, bien que les informations contenues dans ce document soient considérées comme exactes, en raison d'une multitude de facteurs, ILA-USMX ne peut donner aucune garantie directe ou implicite relative à la confiance des parties dans le contenu.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2023-11 (03 November 2023)

Who's Taking Risks ?

It's perfectly understandable that most waterfront workers take great pride in what they do for a living, and also in how most of those workers conduct their work in the most efficient and productive manner.

No one, however; no matter how much pride is exhibited, is expected to take undue risks in the performance of the job. The example provided within the photograph below shows a vessel's crewmember scaling a four-high deck stow of containers, facing a fall with a certain fatal outcome. There are other examples, of course, such as (but not limited to):

- 1). Operating any vehicle at speeds in excess of posted limits;
- 2). Failing to properly observe and obey stop signs/stop bars;
- 3). Using a cellphone while any vehicle is in motion;
- 4). Avoiding adequate observation of the entire area around your vehicle before moving it;
- 5). Failing to adequately wear your vehicle's seat belt;
- 6). Failing to wear appropriate fall protection when required; *and*
- 7). Failing to wear high visibility personal protective gear when it's required.



Taking an undue risk is not part of the job and should not be attempted by anyone; for any reason....

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

Circular de SST 2023-11 (03 de Noviembre de 2023)

¿Quién Corre Riesgos?

Es perfectamente comprensible que la mayoría de los trabajadores costeros se enorgullezcan de lo que hacen para ganarse la vida y también de cómo la mayoría de esos trabajadores realizan su trabajo de la manera más eficiente y productiva.

Nadie, sin embargo; No importa cuánto orgullo se muestre, se espera que asuma riesgos indebidos en el desempeño del trabajo. El ejemplo proporcionado en la fotografía a continuación muestra a un miembro de la tripulación de un barco escalando una estiba de contenedores de cuatro pisos de altura, enfrentándose a una caída con un desenlace fatal seguro. Por supuesto, hay otros ejemplos, como (pero no limitados a):

- 1). Operar cualquier vehículo a velocidades que excedan los límites publicados;
- 2). No observar y obedecer adecuadamente las señales/barras de alto;
- 3). Usar un teléfono celular mientras cualquier vehículo está en movimiento;
- 4). Evitar una observación adecuada de toda el área alreedor de su vehículo antes de moverlo;
- 5). No usar adecuadamente el cinturón de seguridad de su vehículo;
- 6). No usar protección contra caídas adecuada cuando sea necesario; y
- 7). No usar equipo de protección personal de alta visibilidad cuando sea necesario.



Asumir un riesgo indebido no es parte del trabajo y nadie debe intentarlo; por alguna razón....

¿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.



COMITÉ MIXTE DE SÉCURITÉ ILA-USMX

Circulaire SST 2023-11 [03 Novembre 2023]

Qui Prend des Risques ??

Il est tout à fait compréhensible que la plupart des travailleurs riverains soient très fiers de ce qu'ils font dans la vie, ainsi que de la manière dont la plupart d'entre eux effectuent leur travail de la manière la plus efficace et la plus productive.

Personne cependant ; peu importe le degré de fierté dont il fait preuve, on s'attend à ce qu'il prenne des risques excessifs dans l'exercice de son travail. L'exemple fourni dans la photographie ci-dessous montre un membre d'équipage d'un navire escaladant un chargement de conteneurs sur quatre ponts de hauteur, confronté à une chute avec une issue fatale certaine. Il existe bien sûr d'autres exemples, tels que (mais sans s'y limiter):

- 1). Conduire un véhicule à des vitesses dépassant les limites affichées;
- 2). Ne pas observer et obéir correctement aux panneaux d'arrêt/barres d'arrêt;
- 3). Utiliser un téléphone portable lorsqu'un véhicule est en mouvement;
- 4). Éviter une observation adéquate de toute la zone autour de votre véhicule avant de le déplacer;
- 5). Ne pas porter adéquatement la ceinture de sécurité de votre véhicule;
- 6). Ne pas porter une protection antichute appropriée lorsque cela est nécessaire; *et*
- 7). Ne pas porter d'équipement de protection individuelle haute visibilité lorsque cela est nécessaire.



Prendre un risque excessif ne fait pas partie du travail et ne devrait être tenté par personne; pour quelque raison que ce soit....

Vous avez une question relative à la SST ? Écrivez au JSC à : blueoceana@optonline.net

Travailler ensemble pour le bénéfice de tous

Les circulaires ILA-USMX OSH sont conçues pour refléter les meilleures informations et conseils possibles, et sont le fruit de recherches assidues et des connaissances les plus récentes sur le sujet. Par conséquent, bien que les informations contenues dans ce document soient considérées comme exactes, en raison d'une multitude de facteurs, ILA-USMX ne peut donner aucune garantie directe ou implicite relative à la confiance des parties dans le contenu.



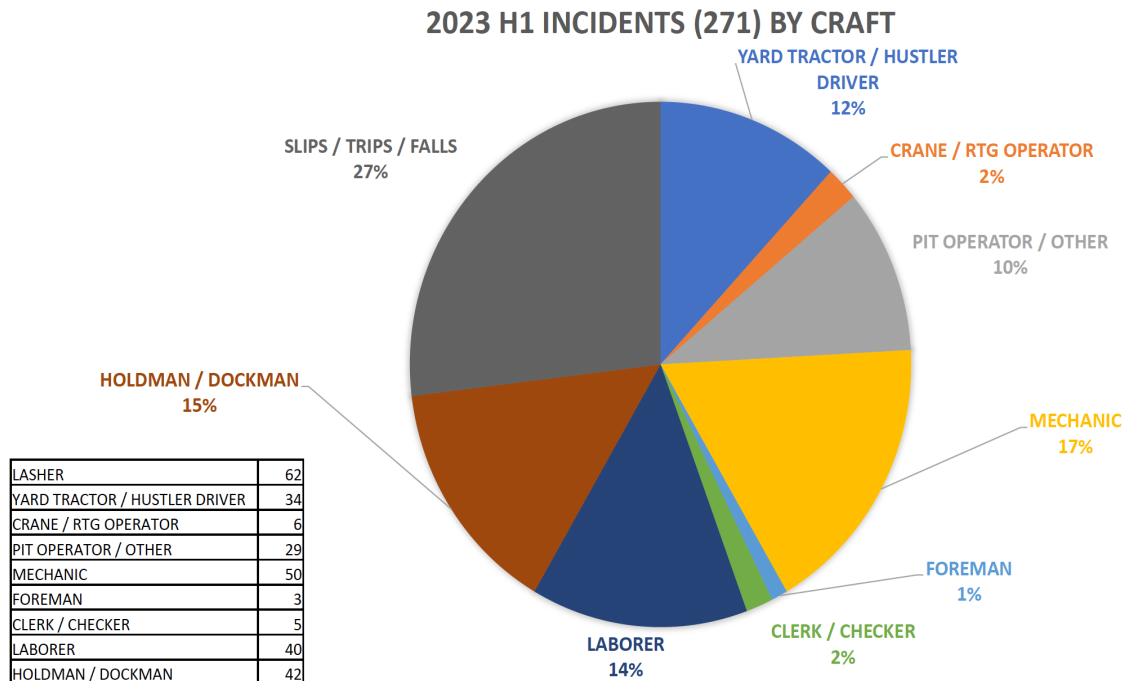
ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2023-10 (04 October 2023)

Who's Getting Hurt ?

The refined lost time injury data for 1st Half (January-June) 2023 for combined ILA-USMX ports has become available and is presented in pie graph format below.

From such data, we see that of the 271 lost time accidents experienced the top five (5) categories of workers included were: **Lashers**, who accrued 62 of those 271 accidents (29 percent); **Mechanics**, who accrued 50 of those 271 accidents (17 percent); **Holdmen/Dockmen**, who accrued 42 of those 271 accidents (15 percent); **Laborers**, who accrued 40 of those 271 accidents (14 percent); and **Yard Tractor Operators**, who accrued 34 of those 271 accidents (12 percent).



Source: ILA-USMX Joint Safety Committee Bi-Annual Survey of Direct Employers

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.



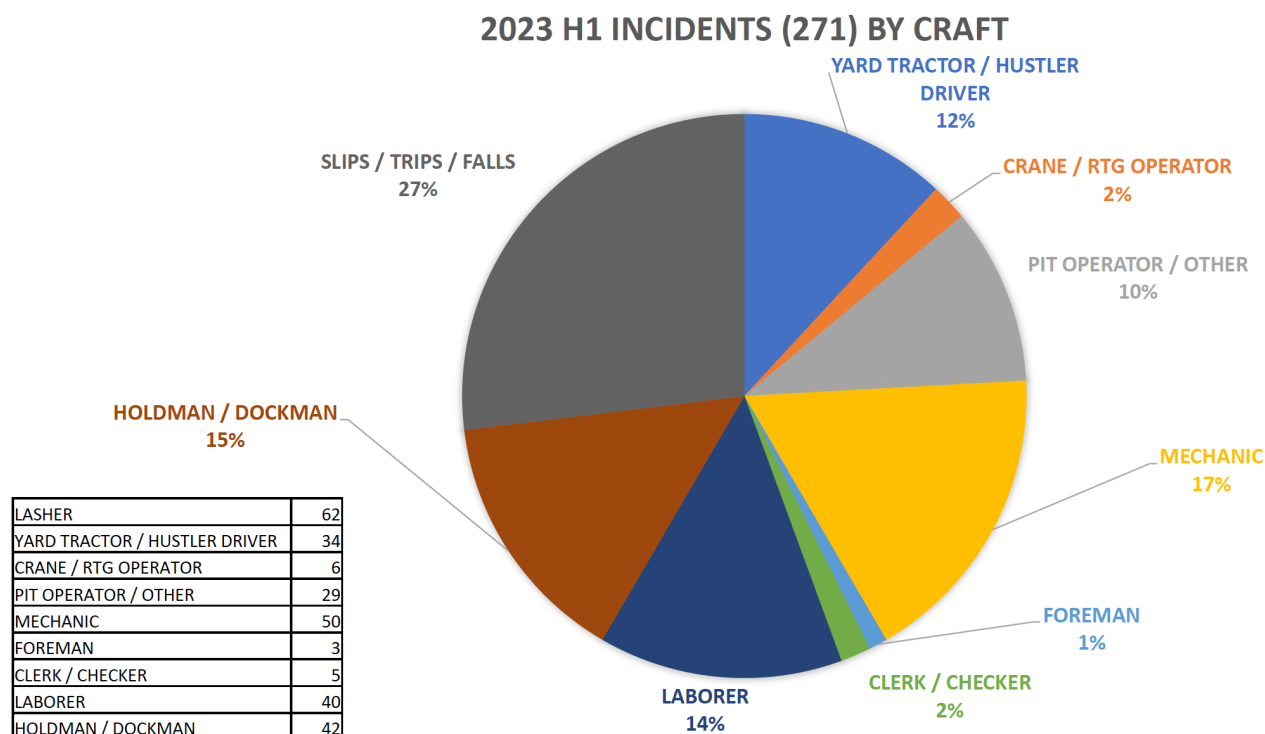
ILA-USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

Circular de SST 2023-10 (04 de Octubre de 2023)

¿Quién Sale Lastimado?

Los datos refinados de lesiones con tiempo perdido para la primera mitad (enero-junio) de 2023 para los puertos combinados ILA-USMX ya están disponibles y se presentan en formato de gráfico circular a continuación.

A partir de dichos datos, vemos que de los 271 accidentes con tiempo perdido experimentados, las cinco (5) categorías principales de trabajadores incluidas fueron: azotadores, que acumularon 62 de esos 271 accidentes (29 por ciento); Los mecánicos, que acumularon 50 de esos 271 accidentes (17 por ciento); retenedores/estibadores, que acumularon 42 de esos 271 accidentes (15 por ciento); Los trabajadores, que acumularon 40 de esos 271 accidentes (14 por ciento); y operadores de tractores de jardín, que acumularon 34 de esos 271 accidentes (12 por ciento).



Fuente: Encuesta Bianual de Empleadores Directos del Comité Conjunto de Seguridad ILA-USMX

¿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.



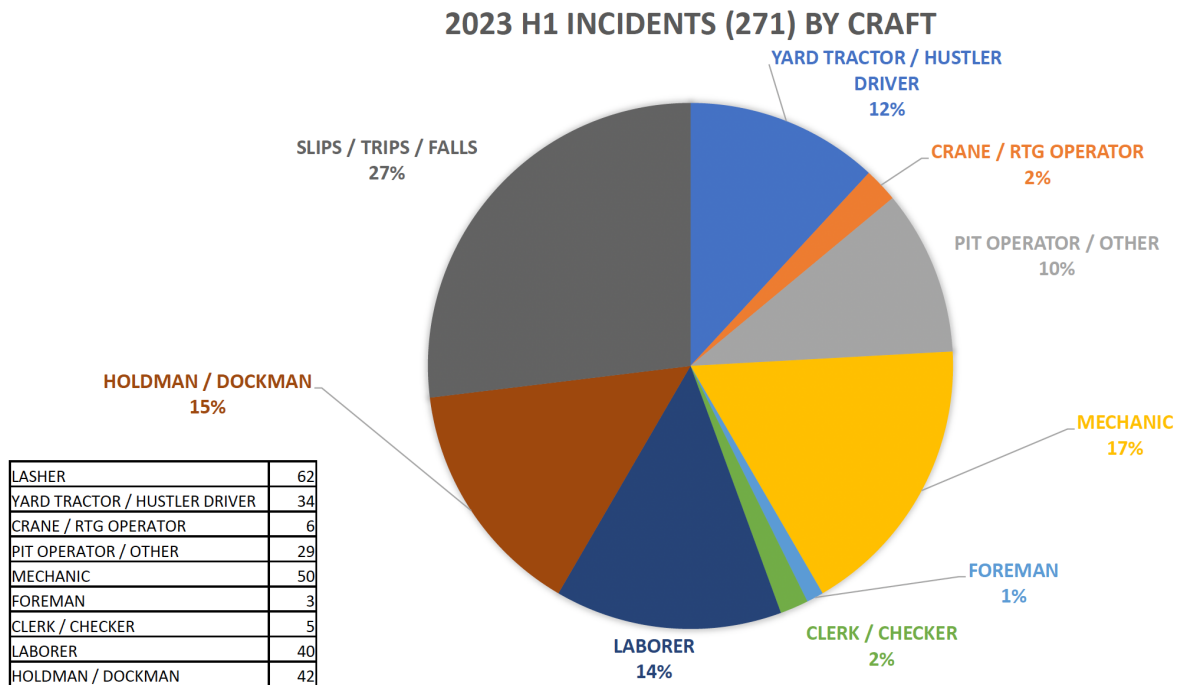
COMITÉ MIXTE DE SÉCURITÉ ILA-UMX

Circulaire SST 2023-10 [04 Octobre 2023]

Qui est Blessé ?

Les données affinées sur les accidents avec arrêt de travail pour le 1er semestre (janvier-juin) 2023 pour les ports combinés ILA-USMX sont devenues disponibles et sont présentées sous forme de graphique circulaire ci-dessous.

À partir de ces données, nous constatons que sur les 271 accidents avec arrêt survenus, les cinq (5) principales catégories de travailleurs incluses étaient : les lashers, qui ont enregistré 62 de ces 271 accidents (29 %) ; Les mécaniciens, qui sont à l'origine de 50 de ces 271 accidents (17 %) ; Holdmen/Dockmen, qui sont à l'origine de 42 de ces 271 accidents (15 %) ; Les ouvriers, qui sont à l'origine de 40 de ces 271 accidents (14 pour cent) ; et les opérateurs de tracteurs de chantier, qui sont à l'origine de 34 de ces 271 accidents (12 %).



Source: Enquête semestrielle du Comité mixte de sécurité ILA~USMX auprès des employeurs directs

Vous avez une question relative à la SST ? Écrivez au JSC à : blueoceana@optonline.net

Travailler ensemble pour le bénéfice de tous

Les circulaires ILA-USMX OSH sont conçues pour refléter les meilleures informations et conseils possibles, et sont le fruit de recherches assidues et des connaissances les plus récentes sur le sujet. Par conséquent, bien que les informations contenues dans ce document soient considérées comme exactes, en raison d'une multitude de facteurs, ILA-USMX ne peut donner aucune garantie directe ou implicite relative à la confiance des parties dans le contenu.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2023-09 (04 September 2023)

On-Dock/CY Hand Injuries

At U.S. [and at some foreign] ports, we've begun to see another surge in accidents where workers sustain hand/finger injuries of the “*caught-between*” variety. Often, it's the case where a worker on the dock or in the container yard will get his/her hand caught between a descending container and one of a chassis' twistlocks or a bombcart deck/cutaway. The photograph below illustrates the outcome of one such chassis event.

In assessment of such an accident's “*root cause*”, the conclusions are often varied and sometimes include: *complacency*, *inattention* and *increased speed of the operation*. Like many dock and container yard accidents, the wisdom of “floating the load” combined with effective communication between the dock and the lifting device operator at critical moments during hoisting and lowering appears to make a lot of sense. What do you think?



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

Circular de SST 2023-09 (04 de Septiembre de 2023)

Lesiones en las Manos en el Muelle/CY

En los puertos de EE. UU. [y en algunos extranjeros], hemos comenzado a ver otro aumento en los accidentes en los que los trabajadores sufren lesiones en las manos o los dedos de la variedad "atrapados". A menudo, es el caso en el que un trabajador en el muelle o en el patio de contenedores se queda con la mano atrapada entre un contenedor que desciende y uno de los cierres giratorios de un chasis o una cubierta/corte de un carro bomba. La siguiente fotografía ilustra el resultado de uno de esos eventos de chasis.

En la evaluación de la "causa raíz" de un accidente de este tipo, las conclusiones a menudo son variadas y, a veces, incluyen: complacencia, falta de atención y mayor velocidad de la operación. Al igual que muchos accidentes en muelles y patios de contenedores, la sabiduría de "hacer flotar la carga" combinada con una comunicación efectiva entre el muelle y el operador del dispositivo de elevación en momentos críticos durante la elevación y el descenso parece tener mucho sentido. ¿Qué opinas?



¿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.



COMITÉ MIXTE DE SÉCURITÉ ILA-USMX

Circulaire SST 2023-07 [04 Septembre 2023]

Blessures aux Mains sur le Quai/CY

Aux États-Unis [et dans certains ports étrangers], nous avons commencé à voir une nouvelle augmentation des accidents où les travailleurs subissent des blessures aux mains/doigts de type « pris entre les deux ». Souvent, c'est le cas où un travailleur sur le quai ou dans le parc à conteneurs se coince la main entre un conteneur en descente et l'un des verrous tournants d'un châssis ou un pont/pan coupé de bombcart. La photographie ci-dessous illustre le résultat d'un tel événement de châssis.

Dans l'évaluation de la « cause profonde » d'un tel accident, les conclusions sont souvent variées et incluent parfois : la complaisance, l'inattention et l'augmentation de la vitesse de l'opération. Comme dans de nombreux accidents de quai et de parc à conteneurs, la sagesse de « faire flotter la charge » combinée à une communication efficace entre le quai et l'opérateur de l'appareil de levage à des moments critiques pendant le levage et l'abaissement semble avoir beaucoup de sens. Qu'en penses-tu?



Vous avez une question relative à la SST ? Écrivez au JSC à : blueoceana@optonline.net

Travailler ensemble pour le bénéfice de tous

Les circulaires ILA-USMX OSH sont conçues pour refléter les meilleures informations et conseils possibles, et sont le fruit de recherches assidues et des connaissances les plus récentes sur le sujet. Par conséquent, bien que les informations contenues dans ce document soient considérées comme exactes, en raison d'une multitude de facteurs, ILA-USMX ne peut donner aucune garantie directe ou implicite relative à la confiance des parties dans le contenu.

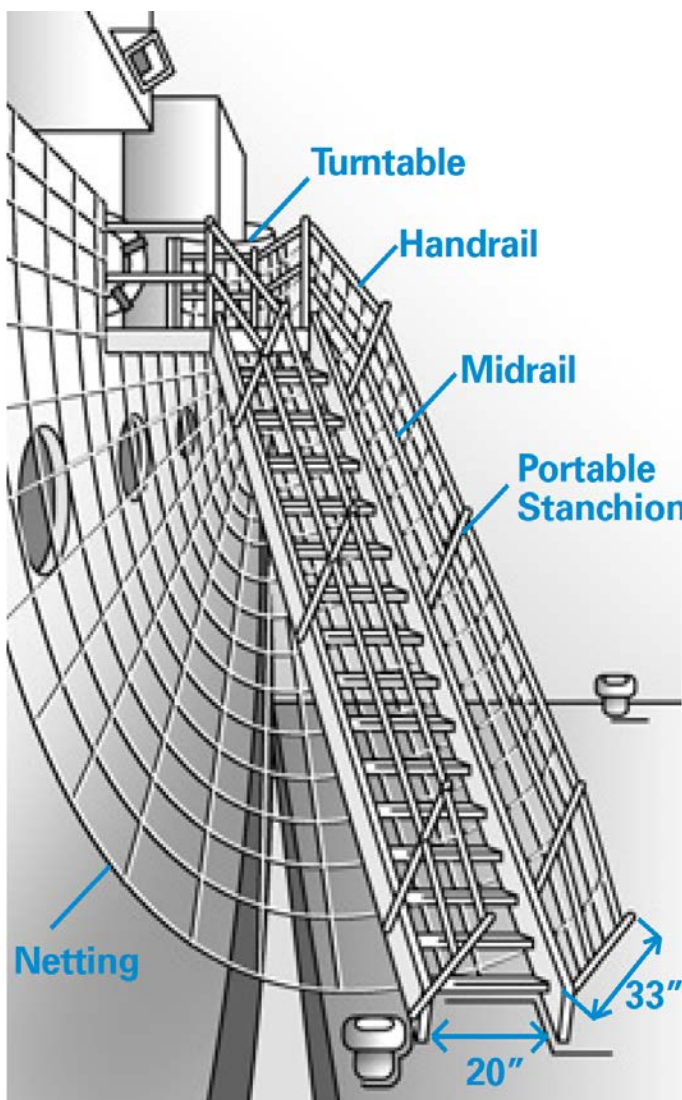


ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2023-08 (04 August 2023)

Vessels' Means of Access/Egress

With vessels' accommodation ladders [gangways] growing in their length in direct proportion to the container carrying capacity of many ships calling at our ports, it's extremely important to ensure that these means of access/egress are well designed and deployed. Here are some established rules meant to safeguard longshore workers who are obliged to utilize them.



- Whenever possible, a gangway must be at least 20 inches wide;
- Each side of the gangway and its turntable must be fitted with handrails (minimum of 33" high) and midrails;
- Railings must be made of wood, pipe, chain, wire, rope or other materials of equal strength;
- Chain, wire or rope railings must be kept taut (tightly strung);
- Removable stanchions that provide support for railings must be secured to prevent displacement;
- A net shall be provided to protect workers from falling into the water;
- If there is more than a one foot gap between the foot of the gangway and the apron, the space must be bridged with a firm walkway fitted with a toprail and a midrail;
- Gangways must be kept unobstructed, with clear passage maintained from top to bottom;
- If, of necessity, a gangway's supporting bridle provides an overhead obstruction its presence must be clearly marked.

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.

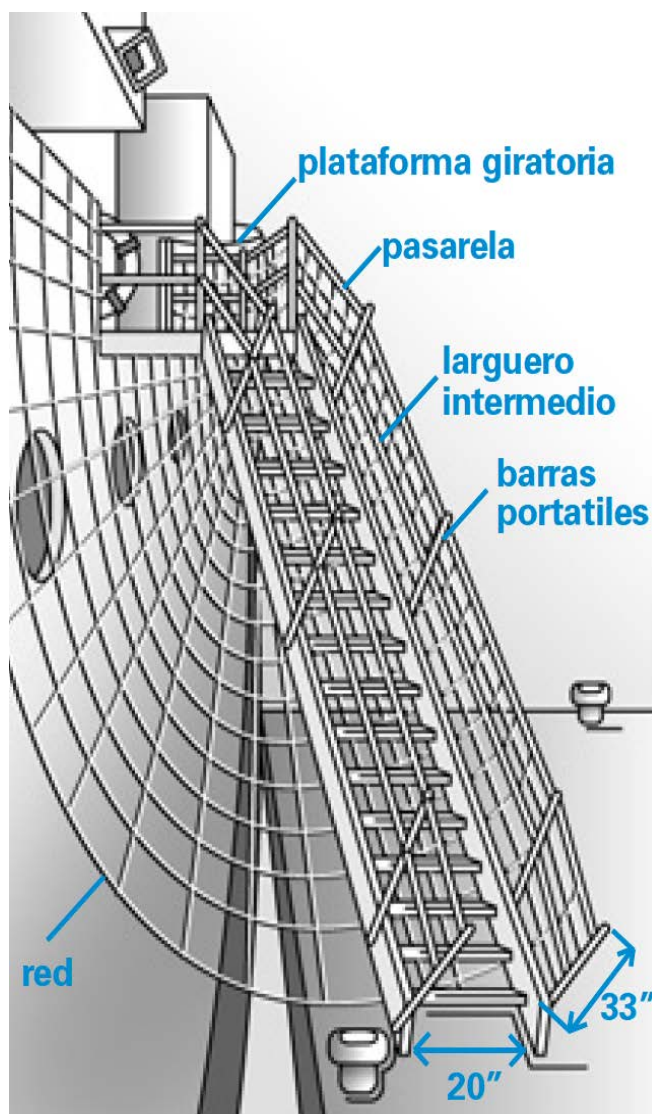


ILA-USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

Circular de SST 2023-08 (04 de Agosto de 2023)

Medios de Acceso/Egreso de Embarcaciones

Dado que las escalas de alojamiento de los buques [pasarelas] crecen en longitud en proporción directa a la capacidad de carga de contenedores de muchos buques que hacen escala en nuestros puertos, es extremadamente importante asegurarse de que estos medios de acceso/egreso estén bien diseñados y desplegados. Aquí hay algunas reglas establecidas destinadas a salvaguardar a los trabajadores portuarios que están obligados a utilizarlos.



- Siempre que sea posible, una pasarela debe tener al menos 20 pulgadas de ancho;
- Cada lado de la pasarela y su plataforma giratoria deben estar equipados con pasamanos (mínimo de 33" de altura) y barandas intermedias;
- Las barandas deben estar hechas de madera, tubería, cadena, alambre, cuerda u otros materiales de igual resistencia;
- Las barandillas de cadenas, alambres o cuerdas deben mantenerse tensas (bien atadas);
- Los puntales removibles que brindan apoyo a las barandas deben asegurarse para evitar que se desplacen;
- Se proveerá una red para proteger a los trabajadores de caídas al agua;
- Si hay más de un pie de espacio entre el pie de la pasarela y la plataforma, el espacio debe cerrarse con una pasarela firme equipada con una baranda superior y una baranda intermedia;
- Las pasarelas deben mantenerse despejadas, con un paso despejado de arriba a abajo;
- Si, por necesidad, la brida de soporte de una pasarela proporciona una obstrucción superior, su presencia debe estar claramente marcada.

¿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.

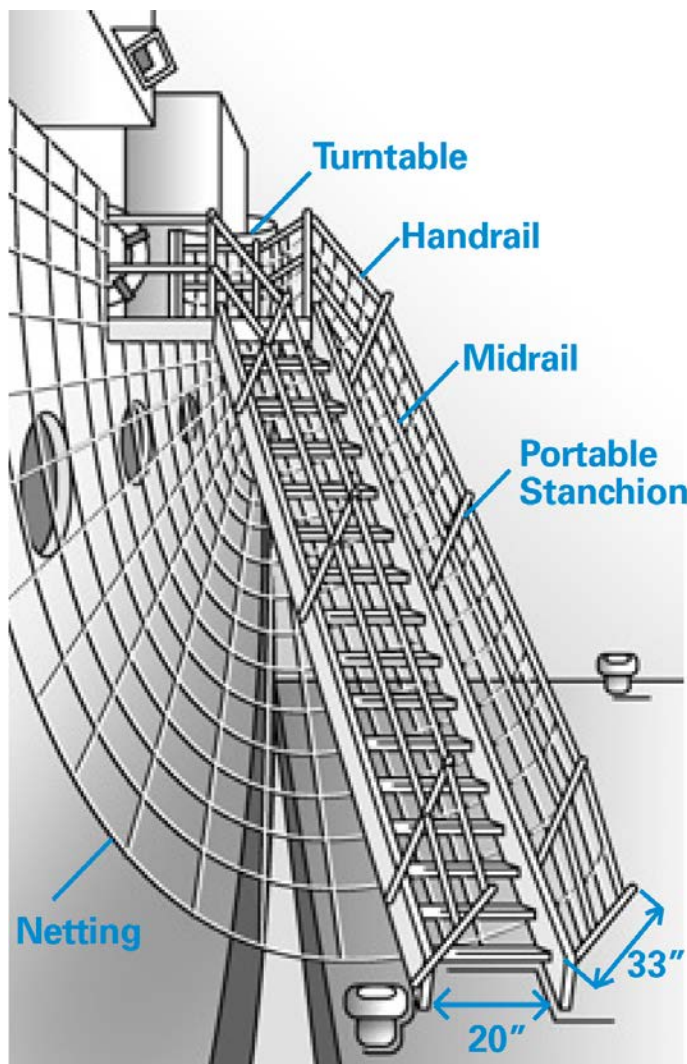


COMITÉ MIXTE DE SÉCURITÉ ILA-USMX

Circulaire SST 2023-08 [04 Août 2023]

Moyens d'Accès/de Sortie des Navires

Avec les échelles de coupée des navires [passerelles] dont la longueur augmente en proportion directe de la capacité de transport de conteneurs de nombreux navires faisant escale dans nos ports, il est extrêmement important de s'assurer que ces moyens d'accès/de sortie sont bien conçus et déployés. Voici quelques règles établies destinées à protéger les débardeurs qui sont obligés de les utiliser.



- Dans la mesure du possible, une passerelle doit avoir une largeur d'au moins 20 pouces;
- Chaque côté de la passerelle et de sa plaque tournante doit être muni de mains courantes (minimum de 33" de haut) et de lisses médianes;
- Les garde-corps doivent être faits de bois, de tuyau, de chaîne, de fil de fer, de corde ou d'autres matériaux de résistance égale;
- Les garde-corps en chaîne, en fil ou en corde doivent être maintenus tendus (tendus);
- Les poteaux amovibles servant de support aux garde-corps doivent être sécurisés pour éviter tout déplacement ;
- Un filet doit être fourni pour empêcher les travailleurs de tomber à l'eau;
- S'il y a plus d'un pied d'écart entre le pied de la passerelle et le tablier, l'espace doit être comblé par une passerelle solide munie d'une traverse supérieure et d'une traverse médiane;
- Les passerelles doivent être dégagées, avec un passage libre maintenu de haut en bas ;
- Si, par nécessité, la bride de support d'une passerelle constitue une obstruction aérienne, sa présence doit être clairement signalée.

Vous avez une question relative à la SST ? Écrivez au JSC à : blueoceana@optonline.net

Travailler ensemble pour le bénéfice de tous

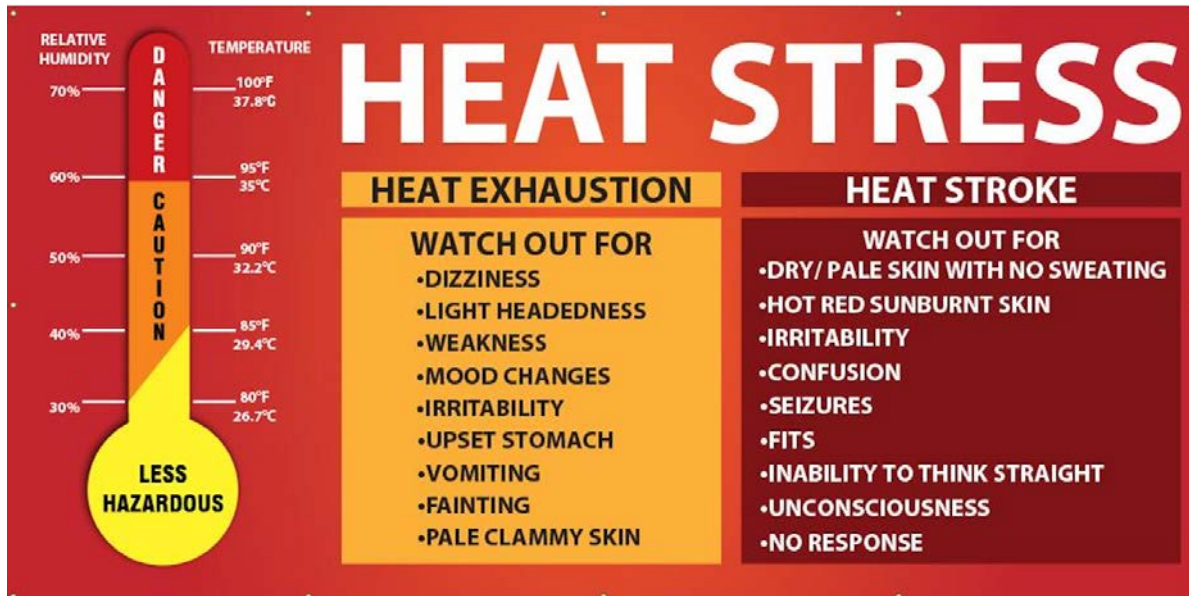
Les circulaires ILA-USMX OSH sont conçues pour refléter les meilleures informations et conseils possibles, et sont le fruit de recherches assidues et des connaissances les plus récentes sur le sujet. Par conséquent, bien que les informations contenues dans ce document soient considérées comme exactes, en raison d'une multitude de facteurs, ILA-USMX ne peut donner aucune garantie directe ou implicite relative à la confiance des parties dans le contenu.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2023-07 (02 July 2023)

ON-THE-JOB HEAT STRESS



As the Summer months approach, the ILA~USMX Joint Safety Committee (JSC) publishes its annual heat stress reminder to our labor and management constituents and reminds all our colleagues that the most effective ways to combat excessive workplace heat remain:



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 2023-07 (02 de Julio de 2023)



A medida que se acercan los meses de verano, el Comité Conjunto de Seguridad (JSC, por sus siglas en inglés) de ILA~USMX publica su recordatorio anual de estrés por calor para nuestros constituyentes laborales y gerenciales y les recuerda a todos nuestros colegas que las formas más efectivas de combatir el calor excesivo en el lugar de trabajo siguen siendo:



¿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.



COMITÉ MIXTE DE SÉCURITÉ ILA-USMX

Circulaire SST 2023-07 [02 Juillet 2023]



À l'approche des mois d'été, le comité mixte de sécurité ILA~USMX (JSC) publie son rappel annuel sur le stress dû à la chaleur à nos constituants syndicaux et patronaux et rappelle à tous nos collègues que les moyens les plus efficaces de lutter contre la chaleur excessive sur le lieu de travail restent:



Eau, Repos, Ombre.

Vous avez une question relative à la SST ? Écrivez au JSC à : blueoceana@optonline.net

Travailler ensemble pour le bénéfice de tous

Les circulaires ILA-USMX OSH sont conçues pour refléter les meilleures informations et conseils possibles, et sont le fruit de recherches assidues et des connaissances les plus récentes sur le sujet. Par conséquent, bien que les informations contenues dans ce document soient considérées comme exactes, en raison d'une multitude de facteurs, ILA-USMX ne peut donner aucune garantie directe ou implicite relative à la confiance des parties dans le contenu.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2023-06 (02 June 2023)

HURRICANE SEASON BEGINS!



The Atlantic Hurricane Season runs from June through November, and each year the ILA~USMX Joint Safety Committee is persistent in reminding our labor and management constituents about the importance of being informed and prepared to handle the necessities that may arise as a consequence. This year is no exception

The United States Coast Guard, through its individual port sector commands, has developed heavy weather plans that must be employed at graduated intervals ("Conditions") that are set by the respective Captain of the Port. It's important to monitor those local USCG-issued imperatives. **Here are links to each relevant U.S. Coast Guard Sector:**

[USCG Boston Sector](#); [USCG Northern New England Sector](#); [USCG Southeastern New England Sector](#); [USCG New York Sector](#); [USCG Delaware Bay Sector](#); [USCG Maryland Sector](#); [USCG Virginia Sector](#); [USCG North Carolina Sector](#); [USCG Charleston \(SC\) Sector](#); [USCG Jacksonville Sector](#); [USCG Miami Sector](#); [USCG San Juan \(PR\) Sector](#); [USCG St. Petersburg Sector](#); [USCG Mobile Sector](#); [USCG New Orleans Sector](#); [USCG Houston-Galveston Sector](#); [USCG Corpus Christi Sector](#)

Also, stevedores and marine terminal operators typically design their own emergency action plans that often incorporate hurricane contingency measures that help ensure successful outcomes in weathering any potential storm. It's important that all personnel are trained in the contents of such plans. Beginning-of-the-season drills should be considered to better familiarize workers and managers.

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 2023-06 (02 de Junio de 2023)

Comienza la Temporada de Huracanes



La Temporada de Huracanes del Atlántico se extiende de junio a noviembre, y cada año el Comité Conjunto de Seguridad ILA~USMX insiste en recordar a nuestros constituyentes laborales y empresariales la importancia de estar informados y preparados para manejar las necesidades que puedan surgir como consecuencia. Este año no es la excepción

La Guardia Costera de los Estados Unidos, a través de sus comandos del sector portuario individual, ha desarrollado planes para condiciones climáticas adversas que deben emplearse en intervalos graduados ("Condiciones") que establece el Capitán del Puerto respectivo. Es importante monitorear esos imperativos locales emitidos por USCG. **Aquí hay enlaces a cada USCG Sector relevante:**

[USCG Boston Sector](#); [USCG Northern New England Sector](#); [USCG Southeastern New England Sector](#); [USCG New York Sector](#); [USCG Delaware Bay Sector](#); [USCG Maryland Sector](#); [USCG Virginia Sector](#); [USCG North Carolina Sector](#); [USCG Charleston \(SC\) Sector](#); [USCG Jacksonville Sector](#); [USCG Miami Sector](#); [USCG San Juan \(PR\) Sector](#); [USCG St. Petersburg Sector](#); [USCG Mobile Sector](#); [USCG New Orleans Sector](#); [USCG Houston-Galveston Sector](#); [USCG Corpus Christi Sector](#)

Además, los estibadores y los operadores de terminales marítimas suelen diseñar sus propios planes de acción de emergencia que a menudo incorporan medidas de contingencia para huracanes que ayudan a garantizar resultados exitosos para capear cualquier tormenta potencial. Es importante que todo el personal esté capacitado en el contenido de dichos planes. Se deben considerar simulacros de comienzo de temporada para familiarizar mejor a los trabajadores y gerentes.

¿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.



COMITÉ MIXTE DE SÉCURITÉ ILA-USMX

Circulaire SST 2023-06 [02 Juin 2023]

La Saison des Ouragans



La saison des ouragans dans l'Atlantique s'étend de juin à novembre, et chaque année, le comité mixte de sécurité ILA ~ USMX persiste à rappeler à nos constituants syndicaux et patronaux l'importance d'être informés et prêts à faire face aux nécessités qui peuvent en résulter. Cette année ne fait pas exception

La Garde côtière des États-Unis, par l'intermédiaire de ses commandements de secteur portuaire individuels, a élaboré des plans de gros temps qui doivent être utilisés à des intervalles gradués (« conditions ») qui sont fixés par le capitaine du port respectif. Il est important de surveiller ces impératifs locaux émis par l'USCG. **Voici les liens vers chaque USCG secteur concerné :**

[USCG Boston Sector](#); [USCG Northern New England Sector](#); [USCG Southeastern New England Sector](#); [USCG New York Sector](#); [USCG Delaware Bay Sector](#); [USCG Maryland Sector](#); [USCG Virginia Sector](#); [USCG North Carolina Sector](#); [USCG Charleston \(SC\) Sector](#); [USCG Jacksonville Sector](#); [USCG Miami Sector](#); [USCG San Juan \(PR\) Sector](#); [USCG St. Petersburg Sector](#); [USCG Mobile Sector](#); [USCG New Orleans Sector](#); [USCG Houston-Galveston Sector](#); [USCG Corpus Christi Sector](#)

En outre, les débardeurs et les exploitants de terminaux maritimes conçoivent généralement leurs propres plans d'action d'urgence qui intègrent souvent des mesures d'urgence en cas d'ouragan qui aident à garantir des résultats positifs pour résister à toute tempête potentielle. Il est important que tout le personnel soit formé au contenu de ces plans. Des exercices de début de saison devraient être envisagés pour mieux familiariser les travailleurs et les gestionnaires.

Vous avez une question relative à la SST ? Écrivez au JSC à : blueoceana@optonline.net

Travailler ensemble pour le bénéfice de tous

Les circulaires ILA-USMX OSH sont conçues pour refléter les meilleures informations et conseils possibles, et sont le fruit de recherches assidues et des connaissances les plus récentes sur le sujet. Par conséquent, bien que les informations contenues dans ce document soient considérées comme exactes, en raison d'une multitude de facteurs, ILA-USMX ne peut donner aucune garantie directe ou implicite relative à la confiance des parties dans le contenu.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2023-05 [08 May 2023]

DISTRACTED DRIVING ALERT

The ILA~USMX Joint Safety Committee (JSC) would like to take the time to remind all in-house and outside drivers of all vehicles operating at our marine terminals, that distracted driving can easily get to be a life-threatening activity.

In our industry-specific global research, and in our considerable interactions with occupational safety practitioners who are deeply involved in day-to-day marine terminal operations, the most significant hazards being observed are those related to the use of cellphones (for voice and/or texting) during the operation of vehicular equipment.

It's important to the JSC that the workplace lives and wellbeing of our labor and management constituents be protected to the greatest possible extent. One way to help ensure that outcome, is to continually reinforce the proposition that cellphones must not be used during the operation of vehicles. If it's necessary to use a cellphone, pull over to a safe location, set your brakes and make it quick.



Use Personal Electronic Devices Safely; Or Not at All!

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 2023-05 [08 de Mayo de 2023]

ALERTA DE CONDUCCIÓN DISTRAÍDA

El Comité Conjunto de Seguridad (JSC) de ILA~USMX quisiera tomarse el tiempo para recordar a todos los conductores internos y externos de todos los vehículos que operan en nuestras terminales marítimas, que la conducción distraída puede convertirse fácilmente en una actividad potencialmente mortal.

En nuestra investigación global específica de la industria, y en nuestras considerables interacciones con los profesionales de la seguridad ocupacional que están profundamente involucrados en las operaciones diarias de las terminales marítimas, los peligros más significativos que se observan son los relacionados con el uso de teléfonos celulares (para voz y/o o mensajes de texto) durante la operación de equipos vehiculares.

Es importante para el JSC que la vida en el lugar de trabajo y el bienestar de nuestros constituyentes laborales y gerenciales estén protegidos en la mayor medida posible. Una forma de ayudar a garantizar ese resultado es reforzar continuamente la proposición de que los teléfonos celulares no deben usarse durante la operación de vehículos. Si es necesario usar un teléfono celular, deténgase en un lugar seguro, ponga los frenos y hágalo rápido.



Usar dispositivos electrónicos personales de manera segura; ¡O en absoluto!

¿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 2023-04 (03 April 2023)

ATTENTION DRIVERS:
Stay Back One Full Container Stack!

An illustration showing a yellow container handler crane on the left, a stack of red and blue containers in the center, and a semi-truck on the right. A grey container is shown falling from the top of the stack, with a yellow arrow pointing down to the ground. A small explosion icon is at the point of impact. The text 'Don't Get Caught In The Bight!' is written below the illustration.

ILA~USMX Joint Safety Committee
Working Together For The Benefit Of All

The ILA~USMX Joint Safety Committee (JSC) would like to take the time to remind all in-house and outside drivers using yard stack service lanes to stay back at least one full container length when lining up for the receipt or delivery of containers.

In our global research, the JSC has found that stacking errors (overlaps) and problematic operation of container handling equipment have combined to cause serious accidents that have killed or severely injured drivers who were struck by falling containers.

Stay Back a Little; Live a Lot!

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.

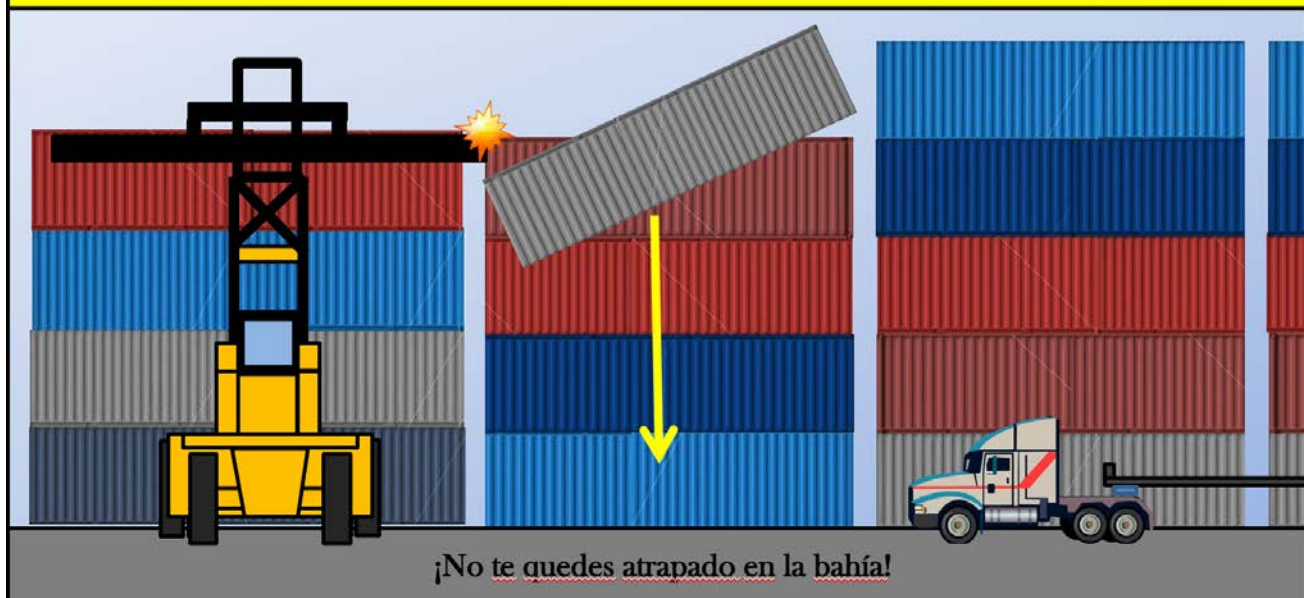


ILA-USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

OSH Circular 2023-04 (03 de Abril de 2023)

ATENCIÓN CONDUCTORES:

¡Quédese atrás una pila de contenedores completa!



Comité Conjunto de Seguridad ILA~USMX
Trabajando juntos para el beneficio de todos

El Comité Conjunto de Seguridad (JSC, por sus siglas en inglés) de ILA~USMX quisiera tomarse el tiempo para recordar a todos los conductores internos y externos que utilizan los carriles de servicio de pilas en el patio que se mantengan atrás al menos un contenedor completo cuando hagan fila para recibir o entregar contenedores.

En nuestra investigación global, el JSC descubrió que los errores de apilamiento (superposiciones) y la operación problemática del equipo de manejo de contenedores se combinaron para causar accidentes graves que causaron la muerte o lesiones graves a los conductores que decidieron jugar con las probabilidades.

¡Retrocede un poco; vive mucho!

¿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 2023-03 (04 March 2023)

Entry Into Shipboard Enclosed Spaces

OSHA's current standards addressing this subject look like this:

29 CFR 1918.93(a)

Purpose and scope. This section covers areas in which the employer knows, or has reason to believe, that a hazardous atmosphere or substance may exist, except where one or more of the following sections apply: § 1918.94(a), Carbon monoxide; § 1918.94(b), Fumigated grains; § 1918.94(c), Fumigated tobacco; § 1918.94(d), Other fumigated cargoes; § 1918.94(e), Catch of menhaden and similar species of fish.

29 CFR 1918.93(b)

Determination of the hazard. When the employer knows, or has reason to believe, that a space on a vessel contains or has contained a hazardous atmosphere, a designated and appropriately equipped person shall test the atmosphere prior to employee entry to detect whether a hazardous atmosphere exists.

The meaning of the terms, “...knows, or has reason to believe,...” has been periodically debated since the time OSHA finalized the current standards (1997). At that time, the final rule's explanatory preamble offered very little clarity as to those terms:

“Final section 1918.93 requires protection from atmospheric hazards that are not addressed specifically in other sections of part 1918. A list of those sections is included in paragraph (a) for ease of reference. This section establishes requirements for the determination of the hazard, testing for the hazard when ventilation is being applied, and procedures for entry into hazardous atmospheres. In addition, the hazards associated with emergency entry and asbestos spills are also addressed. This section remains essentially the same as the parallel section of the proposal. The types of atmospheric hazards likely to be encountered by shipboard employees are much the same as those found in shoreside operations. Consequently, this section of the final rule contains provisions that are essentially identical to those found in the Marine Terminals Standard (see § 1917.23). This approach will provide consistent requirements that appropriately address both aspects of marine cargo transport operations.”

Looking at the potential circumstances responsibly, a reasonable view would conclude that given the enormous variety of cargoes carried ... coupled with the almost inevitable opening and closing of ships spaces that can easily entertain atmospheres that are contaminated, toxic or oxygen deficient, the testing of all spaces before employee entry is permitted makes perfect sense.

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 2023-03 (04 de Marzo de 2023)

Entrada en Espacios Cerrados a Bordo

Los estándares actuales de OSHA que abordan este tema se ven así:

29 CFR 1918.93(a)

Propósito y alcance. Esta sección cubre las áreas en las que el empleador sabe, o tiene motivos para creer, que puede existir una atmósfera o sustancia peligrosa, excepto donde se aplican una o más de las siguientes secciones: § 1918.94(a), Monóxido de carbono; § 1918.94(b), Granos fumigados; § 1918.94(c), Tabaco fumigado; § 1918.94(d), Otros cargamentos fumigados; § 1918.94(e), Captura de lacha y especies similares de peces.

29 CFR 1918.93(b)

Determinación del peligro. Cuando el empleador sabe, o tiene razones para creer, que un espacio en una embarcación contiene o ha contenido una atmósfera peligrosa, una persona designada y debidamente equipada deberá probar la atmósfera antes de que entre el empleado para detectar si existe una atmósfera peligrosa.

El significado de los términos, "...sabe, o tiene razones para creer,..." se ha debatido periódicamente desde el momento en que OSHA finalizó las normas actuales (1997). En ese momento, el preámbulo explicativo de la regla final ofrecía muy poca claridad en cuanto a esos términos:

"La sección final 1918.93 requiere protección contra riesgos atmosféricos que no se abordan específicamente en otras secciones de la parte 1918. Se incluye una lista de esas secciones en el párrafo (a) para facilitar la referencia. Esta sección establece los requisitos para la determinación del peligro, la prueba del peligro cuando se aplica ventilación y los procedimientos para entrar en atmósferas peligrosas. Además, también se abordan los peligros asociados con la entrada de emergencia y los derrames de asbesto. Esta sección sigue siendo esencialmente la misma que la sección paralela de la propuesta. Los tipos de peligros atmosféricos que probablemente encuentren los empleados a bordo son muy parecidos a los que se encuentran en las operaciones en tierra. En consecuencia, esta sección de la regla final contiene disposiciones que son esencialmente idénticas a las encontradas en la Norma de Terminales Marítimos (véase ' 1917.23). Este enfoque proporcionará requisitos consistentes que aborden adecuadamente ambos aspectos de las operaciones de transporte marítimo de carga".

Mirando las posibles circunstancias de manera responsable, una visión razonable concluiría que dada la enorme variedad de cargamentos transportados... junto con la casi inevitable apertura y cierre de los espacios de los barcos que pueden albergar fácilmente atmósferas contaminadas, tóxicas o deficientes en oxígeno, la prueba de todos espacios antes de que se permita la entrada de empleados tiene mucho sentido.

¿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 2023-02 (03 February 2023)

Vessels' Cargo Gear



Follow all OSHA regulations that apply to lifting gear supplied by vessels. In example:

1918.51(a)

The safe working load specified in the cargo gear certification papers or marked on the booms shall not be exceeded. Any limitations imposed by the certificating authority shall be followed.

1918.51(b)

All components of cargo handling gear, including tent gantlines and associated rigging, shall be inspected by the employer or a designated person before each use and at appropriate intervals during use. Any gear that is found unsafe shall not be used until it is made safe.

1918.51(c)

The employer shall determine the load ratings shown on the vessel's wire rope certificates for all wire rope and wire rope slings comprising part of ship's gear and shall observe these load ratings.

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 2023-02 (03 de Febrero de 2023)

Equipo de Carga de los Buques



Siga todas las normas de OSHA que se aplican a los equipos de elevación suministrados por embarcaciones. Por ejemplo:

1918.51(a)

No se debe exceder la carga de trabajo segura especificada en los documentos de certificación del equipo de carga o marcada en las plumas. Se seguirán las limitaciones impuestas por la autoridad certificadora.

1918.51(b)

Todos los componentes del equipo de manipulación de la carga, incluidas las cuerdas de las carpas y los aparejos asociados, deberán ser inspeccionados por el empleador o una persona designada antes de cada uso y en los intervalos apropiados durante el uso. Cualquier equipo que se considere inseguro no se utilizará hasta que sea seguro.

1918.51(c)

El empleador deberá determinar las capacidades de carga que se muestran en los certificados de cable de acero del buque para todos los cables de acero y las eslingas de cable de acero que formen parte del equipo del barco y deberá observar estas capacidades de carga.

¿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.