



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2018-01 (16 January 2018)

What's Your Rush?



Many extremely serious accidents occurring at marine terminals worldwide are vehicular in their nature. Among those accidents, collisions between moving vehicles present some of the most disturbing outcomes; often resulting in death or permanent disability. It's safe to say, that none of us want to be involved in those types of accidents.

In visits to marine terminals along the Atlantic and Gulf Coasts, however, representatives of the ILA-USMX Joint Safety Committee often observe both *labor and management* vehicle operators risking their lives and their families' futures by ignoring stop signs and stop bars.

Some of those operators simply "blow them off", without slowing down at all. Others will artfully reduce their speed a bit and slide through the stop sign/stop bar as if no one's looking. Either way, they're setting themselves (and their fellow workers) up for a potentially deadly outcome.

The ILA-USMX Joint Safety Committee, in the strongest terms, urges the operators of yard tractors, straddle carriers, reach stackers, pickup trucks, automobiles, top loaders, empty handlers, and all other industrial trucks... to make a statement each time they approach a stop sign/stop bar. Let that statement be, "*I care and respect myself, my family and my fellow workers enough to come to a complete stop and proceed again only when I see it's safe to do so.*"

And while we have the utmost respect for industry productivity and efficiency goals, we also appreciate that all vehicle operators truly know what's safe and what's not... and when they're pushing the limits too hard. We also appreciate that most are paid by the hour... So why rush around unsafely, when so many others (including the ones who care for you the most) depend upon you to do the right thing for them... and for yourself?

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 2018-01 (16 January 2018)

¿Cuál es la Prisa?



Muchos gravísimos accidentes que ocurren en las terminales marítimas de todo el mundo están en su naturaleza vehicular. Entre los accidentes, colisiones entre vehículos en movimiento presentes algunas de las más inquietantes resultados; a menudo causa la muerte o invalidez permanente. Es seguro decir, que ninguno de nosotros queremos participar en esos tipos de accidentes.

En las visitas a las terminales marítimas a lo largo de las costas del Atlántico y del Golfo, sin embargo, representantes de la ILA-USMX comité mixtos de seguridad suelen observar tanto trabajo y gestión los operadores de vehículos arriesgando sus vidas y las de sus familias por futuros ignorando señales de stop y barras de stop.

Algunos de esos operadores simplemente "ignoran", sin ralentizar en absoluto. Otros artísticamente reducir su velocidad un poco y deslizarse a través de la señal de stop/stop bar como si nadie está mirando. De cualquier manera, se está estableciendo en sí (y sus compañeros) para un resultado potencialmente letales.

La ILA-USMX Comité de seguridad conjunta, en los términos más enérgicos, insta a los operadores de tractores de jardín, straddle carriers, reach stacker, camionetas, automóviles, toploader, controladores vacíos, y todas las demás carretillas industriales... para hacer una declaración cada vez que se acercan a una señal de stop/stop bar. Deje que esa declaración se "*I cuidado y respeto a mí mismo, a mi familia y a mis compañeros de trabajo lo suficiente como para llegar a una parada completa y proceder de nuevo sólo cuando veo que es seguro hacerlo.*"

Mientras tenemos el máximo respeto por los objetivos de productividad y eficiencia de la industria, también apreciamos que todos los operadores de vehículos realmente saber lo que es seguro y lo que no... y cuando están empujando los límites demasiado duro. También apreciamos el hecho de que la mayoría son pagados por hora... ¿Por qué corretear de forma insegura, cuando tantos otros (incluidos los que se preocupan por usted la mayoría) dependen de usted para hacer la cosa correcta para ellos... y para ti mismo?

¿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 2020-02 (14 February 2020)

Fire Protection at Marine Terminals



ILA-USMX Joint Safety Committee has been made aware of far too many fires occurring during the use of container handling pieces of equipment.

We've explored the potential causes of those fires and have likewise suggested methods and means to prevent them.

Often, we're asked about the presence (or lack thereof) of extinguishers within this equipment. We'll look at the relevant U.S. regulations within this OSH Circular.

To begin with, it's appropriate to understand which department/agency Congress has tasked with regulating fire protection issues at marine terminals. While many would guess that OSHA should be the responsible agency, it turns out that the U.S. Coast Guard, under the broad authority conferred by the Ports and Waterways Safety Act, is responsible for promulgating fire protection regulations that have application at all "Designated Waterfront Facilities."

Those facilities are defined as "[a] waterfront facility designated under 126.13 for the handling, storing, loading, and discharging of any hazardous material subject to the Dangerous Cargoes Regulations (49 CFR parts 170 through 179). So, in sum, any marine terminal that stores, loads or discharges a HazMat [labeled] cargo is properly defined within the term: "Designated Waterfront Facilities."

Within the relevant U.S. Coast Guard regulations, 33 CFR 126.15 (a)(9) provides that:

Material handling equipment, trucks, and other motor vehicles. When dangerous cargo is being transferred or stored on the facility, material handling equipment, trucks, and other motor vehicles operated by internal combustion engines must meet the requirements of NFPA [National Fire Protection Association] 307, chapter 9.

In turn, the 1995 edition of NFPA 307 (Fire Protection of Marine Terminals) is the edition that was adopted by reference within 33 CFR 126, and in looking at Chapter 9 the following paragraph appears:

9.1.2 Unless fire extinguishers are readily available, each vehicle shall be provided with an extinguisher approved for class B and class C fires.

In finality, then, it would theoretically be up to each individual U.S. Coast Guard Captain of the Port to determine when such fire extinguishers are "readily available" and when they're not.

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 2020-02 (14 de Febrero de 2020)

Diseñado para la Comunidad de Trabajo de Seguridad Conjunta



En los últimos años, el Comité de Seguridad Conjunta ILA-USMX ha sido informado de demasiados incendios que ocurren durante el uso de equipos de manipulación de contenedores.

Hemos explorado las posibles causas de esos incendios y también hemos sugerido métodos y medios para prevenirllos.

A menudo, se nos pregunta sobre la presencia (o la falta de ella) de extintores dentro de este equipo. Examinaremos las regulaciones relevantes de los EE. UU. Dentro de la Circular OSH.

F

problemas de protección contra incendios en las terminales marítimas. Si bien muchos supondrían que OSHA debería ser la agencia responsable, resulta que la Guardia Costera de los EE. UU., Bajo la amplia autoridad conferida por la Ley de Seguridad de Puertos y Vías Fluviales, es responsable de promulgar las normas de protección contra incendios que tienen aplicación en todas las "Instalaciones Designadas al Waterfront".

Esas instalaciones se definen como "[una] instalación frente al mar designada bajo 126.13 para el manejo, almacenamiento, carga y descarga de cualquier material peligroso sujeto a las Regulaciones de cargas peligrosas (49 CFR partes 170 a 179). Por lo tanto, en resumen, cualquier terminal marítima que almacene, cargue o descargue una carga HazMat [etiquetada] se define adecuadamente dentro del término: "Instalaciones designadas al Waterfront".

Dentro de las regulaciones relevantes de la Guardia Costera de EE. UU., 33 CFR 126.15 (a) (9) establece que:

Equipo de manejo de materiales, camiones y otros vehículos de motor. Cuando se transfiere o almacena carga peligrosa en las instalaciones, el equipo de manejo de materiales, camiones y otros vehículos motorizados operados por motores de combustión interna deben cumplir con los requisitos de la NFPA [Asociación Nacional de Protección contra Incendios] 307, capítulo 9.

A su vez, la edición de 1995 de NFPA 307 (Protección contra incendios de terminales marinas) es la edición que se adoptó por referencia dentro del 33 CFR 126, y al mirar el Capítulo 9 aparece el siguiente párrafo:

9.1.2 A menos que los extintores de incendios estén fácilmente disponibles, cada vehículo debe contar con un extintor aprobado para incendios de clase B y clase C.

En definitiva, entonces, teóricamente, dependería de cada Capitán del Puerto de la Guardia Costera de EE. UU. Determinar cuándo dichos extintores están "fácilmente disponibles" y cuándo no lo están.

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

Trabajando Juntos para el Beneficio de Todos

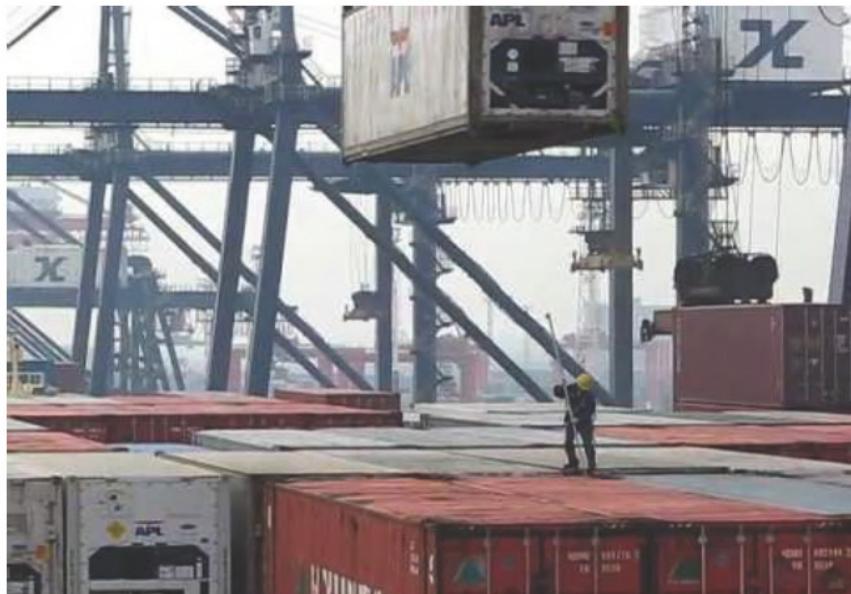
Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son producto de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación se toma como precisa, debido a diversos 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 2018-03 (15 March 2018)

Suspended [Overhead] Loads



The ILA-USMX Joint Safety Committee (JSC) would like to raise a little awareness in the minds of workers and managers, about the very real risks associated with being caught in the footprint of a load passing overhead. OSHA recognizes those risks and has regulated potential exposures to them, both aboard vessels and ashore:

1918.81 (k) & 1917.13 (h) The employer shall require that employees stay clear of the area beneath overhead drafts or descending lifting gear.

1918.85 (e) *Suspended containers.* The employer shall prohibit employees from working beneath a suspended container.

As the photo above suggests, in the unlikely (but certainly possible) event of the container passing over the head of the lasher becoming a free-falling object... the worker wouldn't have much of a chance for survival. Moreover, falling semi-automatic twistlocks have occurred more times in the past than we care to remember. For obvious reasons, we urge you to not get hit by one!

And while an empty container crane spreader may not technically qualify as "a draft" or "a load", we all appreciate that spreader components (including flippers) have, in the past, become disconnected and have fallen. They, too, can easily become deadly.

Plan, manage and conduct operations in a way that avoids these overhead hazards.

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 2018-03 (15 March 2018)

Suspendidas (Sobrecarga) Cargas



La ILA-USMX Comité de Seguridad Conjunta (JSC) quisiera plantear un poco de conciencia en las mentes de los trabajadores y de los administradores, acerca de los riesgos muy reales asociados con ser atrapados en la huella de una carga pasando por encima. OSHA reconoce estos riesgos y ha regulado las exposiciones potenciales, tanto a bordo de los buques como en tierra:

1918.81(k)Y 1917.13 (h) El empresario deberá exigir que los empleados mantenganse alejados de la zona de debajo del techo descendente o borradores de elevación.

1918.85(e)contenedores suspendidos. El empleador deberá prohibir a los empleados de trabajar debajo de un recipiente suspendido.

Como la foto de arriba sugiere que, en el improbable (pero posible) Caso del contenedor, pasando por encima de la cabeza del lasher convirtiéndose en un objeto en caída libre... el trabajador no tendría más posibilidades de supervivencia. Además, el descenso de la semiautomática twistlockshave ocurrió más veces en el pasado que hemos cuidado de recordar. Por razones obvias, le urgimos a no ser golpeado por uno!

Y mientras un contenedor vacío grúa esparcidor técnicamente no puede calificar como "Borrador" o "carga", todos nos damos cuenta de que los componentes del esparcidor (incluyendo las aletas), en el pasado, se desconectan y han caído. Ellos, también, pueden fácilmente convertirse en mortal.

Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

¿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 2018-04 (16 April 2018)

Complaints Filed With OSHA

Over the last few months, the ILA-USMX Joint Safety Committee (JSC) has been approached on several occasions by both management and labor interests, with questions about how best to proceed in filing and responding to complaints that are filed with OSHA. Our advice:

While the JSC cannot officially argue against the lodging of an occupational safety or health-related complaint with OSHA, we urge all ILA members and their Local Unions to utilize that option as a very last resort; when all else fails. The historical experience, is that our particular industry's labor and management components can generally resolve most OSH controversies by themselves, locally; without governmental involvement.

Each ILA-USMX port has established a local Joint Safety Committee. Those Committees are made up of representatives of labor and management who are tasked with maintaining fair, honest and protective occupational safety & health conditions at all operations within those local ports. If a particular OSH issue cannot be resolved at the pier/terminal level, it is the responsibility of the local Joint Safety Committee to hear the arguments, research the aspects of the issue and to provide guidance in reaching a clear, consistent and fair solution.

Should it ever be the case wherein the local Joint Safety Committee cannot, for whatever reason, resolve any particular OSH issue, it is that Committee's responsibility to refer that issue to the Coastwide Joint Safety Committee. We will then deal with the matter, and help the local port committee resolve it in a non-political, legally consistent and equitable matter; with only our industry's best interests and the OSH of all its members being considered.

So, if you've got an OSH issue, take it to your local Joint Safety Committee and let them do their work. The Coastwide Joint Safety Committee is always available to them for the purposes of advice, consultation, guidance and research.

In the case of OSHA complaints that have already been filed or are in process, that agency has published a whole chapter within its Field Operations Manual (FOM) that provides an almost-biblical version of how OSHA must handle complaints; on a step-by-step basis. Employers or employees caught up in that web, will find this link useful:

[OSHA FOM \(2016\)](#)

Once the file opens, please refer to Chapter 9 (Page 9-1)

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 2018-04 (16 Abril 2018)

Las Quejas Presentadas Ante OSHA

En los últimos meses, la ILA-USMX Comité de Seguridad Conjunta (JSC) ha sido abordado en varias ocasiones tanto por la gerencia como por los intereses laborales, con preguntas acerca de la mejor forma de proceder en la presentación y responder a las quejas que se presentaron con OSHA. Nuestro consejo:

Mientras el JSC oficialmente no argumentan en contra de la presentación de la seguridad ocupacional o queja relacionada con la salud de OSHA, instamos a todos los miembros de la ILA y sus sindicatos locales a utilizar esa opción como último recurso, cuando todo lo demás falla. La experiencia histórica, es que nuestra industria particular de trabajo y componentes de administración generalmente pueden resolver la mayoría de las controversias en materia de SST por sí mismos, localmente; sin participación gubernamental.

Cada ILA-USMX puerto ha establecido un Comité de Seguridad Conjunto local. Los comités están compuestos por representantes de los trabajadores y management que se encargan de mantener justo, honesto y protectora de las condiciones de salud y seguridad ocupacional en todas las operaciones en los puertos locales. Si un problema no puede resolverse particular OSH al muelle/terminal, es la responsabilidad de la seguridad local conjunta Committee para escuchar los argumentos, la investigación de los aspectos de la cuestión y proporcionar orientación para llegar a un claro, coherente y justa solución.

Nunca debería ser el caso en el cual el Comité de Seguridad Conjunto local no puede, por cualquier razón, resolver cualquier problema de SST, es que la Comisión tiene la responsabilidad de remitir la cuestión al Comité de Seguridad Conjunta Coastwide. A continuación, vamos a tratar el asunto, y ayudar al Comité del puerto local resolverlo en no político, jurídicamente coherente y equitativa en cuestión; sólo con los mejores intereses de nuestra industria y de los miembros de la SST todo a siendo considerada.

Por lo tanto, si usted tiene un problema de SST, llévelo a su Comité de Seguridad Conjunto local y dejarlos hacer su trabajo. El Comité de Seguridad Conjunta Coastwide está siempre a su disposición para fines de asesoramiento, consulta, orientación e investigación.

En el caso de quejas de OSHA que ya han sido archivados o están en proceso, que la Agencia ha publicado un capítulo entero dentro de su Manual de Operaciones de Campo (FOM), que proporciona casi una versión bíblica de OSHA cómo debe manejar quejas; paso por paso. Los empleadores o trabajadores atrapados en ese sitio web, encontrará este enlace útil:

[OSHA FOM \(2016\)](#)

Una vez que el archivo se abre, por favor, consulte el capítulo 9 (página 9-1)
Tienes una pregunta relacionada con la SST? Escribir en el JSC: blueoceana@optonline.net

¿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 2018-05 (21 May 2018)

Backing Up [In-Reverse] Hazards



Over a period of many years, the marine cargo handling industry in the United States has experienced dozens of fatal/serious accidents wherein industrial trucks (forklifts, top loaders, reach stackers, empty handlers, pickup trucks, etc.) have, when being operated in reverse, struck pedestrian workers.

The ILA~USMX Joint Safety Committee offers this advice:

- Get to know your vehicle's blind spots. In a medium-sized vehicle, blind spots can extend up to 160 feet to the rear. Drivers need to remember that mirrors can never give the whole picture while backing up. If the circumstance is permissive, use a spotter to guide you.
- Think in advance. Drivers should not put themselves into unnecessary backing situations.
- Pedestrian activities should be discouraged/minimized. Workers should be provided transport to work stations or, alternatively, be restricted to dedicated pedestrian walkways
- Conduct a walk-around. Walking around a vehicle gives a driver firsthand view of the backing area and any limitations. They can check for pedestrians, uneven road surfaces, potholes, tire hazards, and other dangers.
- Every backing situation is new and different. Sometimes a driver visits the same location several times a day/hour and must be watchful each visit for changes and any new obstacles.
- In some large volume operations, consider exploring the possibility of rear view cameras and/or early warning Laser/RFID pedestrian sensing devices.

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 2018-05 - 21 de Mayo 2018

Respaldo de Riesgos [In-Reverse]

RECUERDE

NO RETROCEDER
ESTE VEHÍCULO A MENOS
QUE ESTÉ SEGURO
DE QUE ES SEGURA Y
VISIBLE

A lo largo de un período de muchos años, la industria de la manipulación de carga marítima en los Estados Unidos ha experimentado decenas de accidentes graves o mortales en carretillas industriales (carretillas elevadoras, palas cargadoras superior, reach stacker, controladores vacíos, camionetas, etc.), cuando se trabaja con la marcha atrás, golpeó a los trabajadores peatonal.

La ILA-USMX Comité de Seguridad Conjunto ofrece este consejo:

* Conozca sus puntos ciegos del vehículo. En un vehículo de tamaño mediano, puntos ciegos pueden ampliar hasta 160 pies en la parte trasera. Los conductores deben recordar que los espejos nunca puede dar toda la imagen mientras se realiza la copia de seguridad. Si la circunstancia es permisivo, utilice una guía para guiarlo.

* Pensar de antemano. Los conductores no deben ponerse en situaciones respaldo innecesarios.

* Actividades peatonales deben desalentarse/minimizada. Los trabajadores deben ser proporcionados a las estaciones de trabajo de transporte o, en su defecto, se limita a zonas peatonales

* Peatones deben realizar una vuelta a su alrededor. Caminar alrededor de un vehículo proporciona un controlador experimentar de primera mano el área de respaldo y cualquier limitación. Ellos pueden verificar para peatones, las irregularidades de la calzada, baches, peligros, neumáticos y otros peligros.

* Cada situación de retrocedimiento es nueva y diferente. A veces, un controlador visita el mismo lugar varias veces al día/hora y deben estar vigilantes cada visita para cambios y nuevos obstáculos.

* En algunas operaciones de gran volumen, considere la posibilidad de cámaras retrovisoras y/o Láser de alerTrabajando juntos por el beneficio de todosta temprana/RFID, dispositivos de detección de peatones.

¿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 2018-06 (15 June 2018)

The Summer Season Nears



Each year at this time, the ILA~USMX Joint Safety Committee (JSC) customarily alerts workers, managers and employers in our industry to the seemingly hidden hazards associated with working in high temperatures/high humidity. We advise the following:

1. Get educated about the symptoms of heat stress (see link below)
2. Watch out for symptoms in yourself and in fellow workers
3. Wear sunscreen, a hat and lightweight/loose fitting clothing
4. Drink water (hydrate) often; avoid excessive caffeine
5. Ask for, know and follow your workplace's procedure in dealing with heat stress

The Occupational Safety & Health Administration (OSHA) publishes an informative webpage that deals exclusively with Heat Stress and provides essential education and advice that employees, managers and employers should consider. Here's a link: [OSHA Heat Stress Page](#)

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 2018-06 (15 de Junio de 2018)

Se Aproxima la Temporada de Verano



Cada año por esta época, la ILA-USMX Comité de Seguridad Conjunta (JSC) alerta habitualmente los trabajadores, directivos y empresarios de nuestro sector a la aparentemente peligros ocultos asociados con trabajar en altas temperaturas y alta humedad. Le recomendamos los siguientes:

1. Infórmese acerca de los síntomas del estrés térmico (ver enlace abajo)
2. Observe los síntomas en sí mismo y en sus compañeros
3. Use bloqueador solar, un sombrero y ropa suelta y ligera
4. Beba agua (hidrato) a menudo; evitar el consumo excesivo de cafeína
5. Pedir, conozca y siga el procedimiento de su lugar de trabajo en relación con el estrés térmico

de la Administración de Salud y Seguridad Ocupacional (OSHA, por sus siglas en inglés) publica una página web informativa que trata exclusivamente con el estrés térmico y proporciona educación esencial y asesoramiento que los empleados, directivos y empresarios deberían considerar. Aquí está un enlace: [OSHA Heat Stress Page](#)

¿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 2018-07 (09 July 2018)

Hurricane Season Begins



Each year at this time, the ILA~USMX Joint Safety Committee (JSC) customarily alerts workers, managers and employers in our industry about the importance of being alert and conscientious in adhering to the local port heavy weather/hurricane plans. Accordingly, we advise the following:

1. Get educated about the existence and content of heavy weather/hurricane plans
2. Closely adhere to those plans
3. Take no chances in protecting yourself and your facility

The United States Coast Guard publishes and regularly updates mandatory heavy weather/hurricane plans for each individual port sector. Several marine terminal operating firms maintain their own such plans, which should always complement those published by the Coast Guard.

A friend and colleague of the ILA~USMX Joint Safety Committee maintains a current version of each U.S. Coast Guard Sector's Heavy Weather/Hurricane plan, which are available through this hyperlink: http://www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/HCP/HCP_170602.pdf

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

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 2018-07 (09 Julio 2018)

Comienza La Temporada de Huracanes



Cada año en este momento, el Comité de Seguridad Conjunta (JSC) de ILA-USMX habitualmente advierte a los trabajadores, gerentes y empleadores de nuestra industria sobre la importancia de estar alerta y ser concienzudos al adherirse a los planes de clima pesado / huracanes del puerto local. En consecuencia, aconsejamos lo siguiente:

1. Infórmese sobre la existencia y el contenido de los planes de clima pesado / huracanes
2. Seguir de cerca esos planes
3. No correr riesgos de protegerse a sí mismo y a su instalación

La Guardia Costera de los Estados Unidos publica y actualiza periódicamente los planes obligatorios de clima pesado / huracanes para cada sector portuario individual. Varias empresas operadoras de terminales marinas mantienen sus propios planes, que siempre deberían complementar los publicados por la Guardia Costera.

Un amigo y colega del Comité de Seguridad Conjunta ILA-USMX mantiene una versión actual de cada plan de Huracanes / Clima Pesado del Sector de la Guardia Costera de EE. UU., Que están disponibles a través de este hipervínculo:

http://www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/HCP/HCP_170602.pdf

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

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 2018-08 (09 August 2018)

OSHA ENFORCEMENT ACTIVITY

As is our practice, the ILA-USMX Joint Safety Committee (JSC) provides an annual frame of data reference that takes a look at OSHA's activity within the marine cargo handling industry for the previous year:



	CY 2016	CY 2017
Total number of inspections recorded:	113	77
Total number of inspections with citations issued:	59	43
Total number of alleged violations of OSHA standards:	165	95
Total number of "Serious" & "Repeated" alleged violations:	115	62
Total number of "Other Than Serious" alleged violations:	50	30
Total unadjusted [proposed] civil penalties:	\$750,605	\$506,369
Total adjusted [collected/pending] civil penalties:	\$655,594	\$347,570

Inspections By State/Territory (CY 2017)

Alaska:	08	Maryland:	02	Tennessee:	02
Alabama	01	Missouri:	04	Texas:	03
Arkansas:	02	Mississippi:	00	Virginia:	03
California:	07	New Jersey:	01	Washington:	04
Connecticut:	01	New York:	00	West Virginia:	01
Florida:	08	South Carolina	06	Puerto Rico/VI	02
Georgia:	02	Ohio:	01	Western Pacific	02
Hawaii:	01	Oregon:	07		
Indiana:	01	Pennsylvania:	04		
Louisiana:	03	Rhode Island	01		

The foregoing data is extracted from OSHA's online database and provides a basic analysis of OSHA's enforcement activity for CY 2017, contrasting that activity with that of CY 2016. Persons interested in "drilling down" into more particularized information in relation to CY 2017 activities may contact the ILA-USMX Joint Safety Committee at the email address below.

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 2018-08 (9 de agosto del 2018)



ACTIVIDAD DE EJECUCIÓN DE LA OSHA

Como es nuestra práctica, el Comité Conjunto de Seguridad ILA-USMX (JSC) brinda una marco de referencia de datos que da un vistazo a la actividad de OSHA dentro de la carga marina industria de manipulación para el año anterior:

	CY 2016	CY 2017
Número total de inspecciones registradas:	113	77
Número total de inspecciones con multas emitidas:	59	43
Número total de presuntas violaciones de las normas de OSHA:	165	95
Número total de supuestas violaciones "serias" y "repetidas":	115	62
Número total de presuntas violaciones "distintas de las serias":	50	30
Total de sanciones civiles [propuestas] no ajustadas:	\$ 750,605	\$ 506,369
Total de sanciones civiles ajustadas [recaudadas / pendientes]:	\$ 655,594	\$ 347,570

Inspecciones por estado / territorio (CY 2017)

Alaska:	08	Maryland:	02	Tennessee:	02
Alabama:	01	Missouri:	04	Texas:	03
Arkansas:	02	Mississippi:	00	Virginia:	03
California:	07	New Jersey:	01	Washington:	04
Connecticut:	01	New York:	00	West Virginia:	01
Florida:	08	South Carolina:	06	Puerto Rico/VI:	02
Georgia:	02	Ohio:	01	Pacífico Occidental	02
Hawaii:	01	Oregon:	07		
Indiana:	01	Pennsylvania:	04		
Louisiana:	03	Rhode Island:	01		

Los datos anteriores se extraen de la base de datos en línea de OSHA y proporcionan un análisis básico de la actividad de cumplimiento de OSHA para CY 2017, contrastando esa actividad con la de CY 2016. Personas interesado en "profundizar" en información más particular en relación con CY 2017 las actividades pueden contactarse con el Comité de Seguridad Conjunta ILA-USMX en la dirección de correo electrónico a continuación .

¿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 2018-09 (12 September 2018)

Slips, Trips & Falls



For as long as OSH observers within our industry can remember, Slips, Trips & Falls (on the same level) have been way up there among the types of accidents that are experienced annually by our workers and managers¹. And while those types of accidents may sound comparatively tame, their effects can be persistently painful, long lasting and costly in a number of different ways.

Here are some tips that may be helpful to all workers & managers in avoiding those hazards:

- Wear OSHA-compliant safety footwear while at work;
- Be mindful of the surface you're walking on (Watch your step!);
- Always make sure you maintain at least three points of contact (2 legs and a hand/2 hands and a leg), especially when climbing on or off equipment;
- Terminal operators must make good housekeeping practices a top priority, clearing away spills, ice, snow & clutter promptly; and
- Ensure that the work area is well illuminated, consistent with OSHA regulations

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

¹ In the period Jan 2014 through June 2018, slip/trip/fall accidents at ILA-USMX ports have totaled 1,056 or 28.5% of all lost time incidents [Source: ILA-USMX Lost Time Incidence Database]

Working Together For The Benefit Of All



ILA-USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

OSH Circular 2018-09 - 12 DE Septiembre del 2018

Resbalones, Tropiezos y Caídas



Mientras los observadores de OSH en nuestra industria puedan recordar, Resbalones, Tropiezos & Caidas (en el mismo nivel) han estado a la altura de los tipos de accidentes experimentados anualmente por nuestros trabajadores y gerentes¹. Y aunque esos tipos de accidentes pueden sonar comparativamente dóciles, sus efectos pueden ser persistentemente dolorosos, duraderos y costosos de diferentes maneras.

Aquí hay algunos consejos que pueden ser útiles para todos los trabajadores y gerentes para evitar esos riesgos:

- Use calzado de seguridad que cumpla con OSHA mientras trabaja;
- Sea consciente de la superficie sobre la que camina (¡Mire su paso!);
- Siempre asegúrese de mantener al menos tres puntos de contacto (2 patas y una mano / 2 manos y una pierna), especialmente al subir o bajar del equipo;
- Los operadores de terminales deben hacer de las buenas prácticas de limpieza una prioridad principal, despejando los derrames, el hielo, la nieve y el desorden rápidamente; y
- Asegúrese de que el área de trabajo esté bien iluminada, de acuerdo con las regulaciones de OSHA

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

¹ En el período de enero de 2014 a junio de 2018, los accidentes por resbalones / tropiezos / caídas en los puertos ILA-USMX totalizaron 1,056 o 28.5% de todos los incidentes de tiempo perdido [Fuente: ILA-USMX Base de datos de incidencias de tiempo perdido]

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 2018-10 (12 October 2018)

Signaling



Communicating with the operators of all hoisting/cargo moving equipment is an important part of marine cargo handling activities. OSHA permits crane operators to perform their work without the use of a signal person, *provided that* whenever the operator's view of the load is obstructed a signal person must be utilized to assist the operator. Also, in container crane operations, there must be an instantaneous means of communication (other than hand signaling) between the base of the crane and the operator's cabin.

Here are some tips that may be helpful to all longshore workers:

- Whenever possible, communicate clearly through the use of radios
- There are no "mandatory" OSHA hand signals. The only requirement is that both the operator and the signal person must clearly understand the signals being given. We recommend the posting of the signals being used,
- In any one given activity, *only one worker should be providing signals* to the operator
- Before giving any hoist signal, make sure that the load/container is correctly engaged/disengaged to allow free and safe movement
- If using hand signals, make sure that your hand movements are clear and uncomplicated
- Keep your eyes on the load and on the landing area; be ready to signal "STOP" at a moment's notice if and when necessary

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 2018-10 (12 de Octubre de 2018)

Señalización



La comunicación con los operadores de todos los equipos de elevación / movimiento de carga es una parte importante de las actividades de manejo de carga marítima. OSHA permite que los operadores de grúas realicen su trabajo sin el uso de una persona de la señal, siempre que cada vez que se obstruya la vista de la carga del operador, se debe utilizar una persona de la señal para ayudar al operador. Además, en las operaciones de grúa de contenedores, debe haber un medio de comunicación instantáneo (que no sea la señalización manual) entre la base de la grúa y la cabina del operador.

Aquí hay algunos consejos que pueden ser útiles para todos los trabajadores de la costa:

- * Siempre que sea posible, comuníquese claramente a través del uso de radios.
 - * No hay señales de mano OSHA "obligatorias". El único requisito es que tanto el operador como la persona de la señal deben entender claramente las señales que se dan.
- Recomendamos la publicación de las señales utilizadas.
- * En una actividad determinada, solo un trabajador debe proporcionar señales al operador
 - * Antes de dar una señal de elevación, asegúrese de que la carga / el contenedor estén correctamente acoplados / desconectados para permitir un movimiento libre y seguro
 - * Si usa señales con las manos, asegúrese de que los movimientos de sus manos sean claros y sencillos.
 - * Mantenga sus ojos en la carga y en el área de aterrizaje; Esté listo para señalar "STOP" en cualquier momento, si es necesario.

¿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 2018-11 (13 November 2018)

Emergency Response Services



While emergency response services and their comparative quality of care, response times, costs, etc. vary from port to port, we can all agree that whenever emergency medical care is required we all want the delivery of those services to take place as soon as humanly possible.

At some ports, those services are based nearby and are in locations that experience few, if any, complications (i.e., traffic, competing emergencies). Consequently, response times will average 15 minutes or less. At other ports, the complications are seemingly endless (i.e., distance, traffic, a large number of competing emergencies). There, the response times can average 30 minutes or more. In an emergency, that's too long.

Facing challenges that directly impacted these very important concerns, the Port of Los Angeles, The Los Angeles Fire Department, the International Longshore and Warehouse Union, the Los Angeles Port Police and several marine terminal operators tackled the problem together and devised a "Waterside Emergency Action Plan." The plan finds ways to facilitate a quicker, water-based route for emergency response personnel to access port facilities in a more direct way.

Here's a link to a relevant press release: [Right Click Here](#)

Now, while the ILA~USMX Joint Safety Committee is not suggesting that a one-size-fits-all approach will effectively serve each East and Gulf Coast port, we are asking all stakeholders at those ports to soberly assess their emergency response circumstance and to take whatever actions that are appropriate to ensure that these life-saving services can be efficiently and effectively delivered to all members of their respective port communities.

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 2018-11 (13 November 2018)

Servicios de respuesta de emergencia



Si bien los servicios de respuesta de emergencia y su calidad de atención comparativa, tiempos de respuesta, costos, etc. varían de puerto a puerto, todos podemos estar de acuerdo en que siempre que se requiera atención médica de emergencia, todos queremos que la prestación de esos servicios se realice tan pronto como sea humanamente posible.

En algunos puertos, esos servicios se basan en lugares cercanos y se encuentran en ubicaciones que experimentan pocas complicaciones (por ejemplo, tráfico, emergencias concurrentes). En consecuencia, los tiempos de respuesta serán de 15 minutos o menos. En otros puertos, las complicaciones parecen no tener fin (es decir, distancia, tráfico, un gran número de emergencias que compiten entre sí). Allí, los tiempos de respuesta pueden promediar 30 minutos o más. En una emergencia, eso es demasiado largo.

Enfrentando desafíos que impactaron directamente estas preocupaciones tan importantes, el Puerto de Los Ángeles, el Departamento de Bomberos de Los Ángeles, el International Longshore y Warehouse Union, la Policía Portuaria de Los Ángeles y varios operadores de terminales marítimos abordaron el problema juntos e idearon una "Acción de Emergencia junto al agua" Plan". El plan encuentra maneras de facilitar una ruta más rápida y basada en el agua para que el personal de respuesta a emergencias pueda acceder a las instalaciones portuarias de una manera más directa.

Aquí hay un enlace a una cuenta de prensa relevante: Haga clic derecho aquí: [Link](#)

Ahora, mientras que el Comité Conjunto de Seguridad ILA ~ USMX no está sugiriendo que un enfoque único sirva para todos los puertos del Este y la Costa del Golfo, estamos pidiendo a todos los interesados en esos puertos que evalúen sobriamente sus circunstancias de respuesta de emergencia y tomar las medidas apropiadas para garantizar que estos servicios que salvan vidas se puedan entregar de manera eficiente y efectiva a todos los miembros de sus respectivas comunidades portuarias.

¿Tienes una pregunta relacionada con OSH? Escribe al JSC en: 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 2018-12 (14 December 2018)

Intermodal Twist Locks



Working safety with and around container securing twistlocks [the proper technical name: "Interbox Connectors"] is a subject worth considering, given that a good number of accidents experienced worldwide in this age of containerization include twistlocks within their causal aspect(s).

Some facts about intermodal twistlocks:

- ⊕ They come in an assortment of profiles, sizes, shapes and applications. Above (from left to right), are examples of a "Manual" twistlock; a "Semi-automatic" twistlock (SATL) and a "Fully-automatic" twistlock (FATL). Each model will behave a little differently, and both the SATL and the FATL offer operational and safety advantages (and some disadvantages) when in practical use.
- ⊕ Their dimensions and strength characteristics are standardized within Annex A of the ISO standard 3874 <https://www.iso.org/obp/ui/-iso:std:iso:3874:ed-6:v1:en>
- ⊕ They are classified as "Cargo Securing Gear", and as such their existence and maintenance must be set out within each IMO vessel's Cargo Securing Manual (CSM). [IMO Revised Guidelines for the Preparation of CSM](#)
- ⊕ Owing, in part, to poor cargo securing gear maintenance practices on some (not all) vessels, and poor practices often (not always) associated with the identification and isolation of bad order twistlocks during the container loading/discharge processes, some twistlocks that are in use simply shouldn't be.
- ⊕ Those substandard twistlocks can (and do) fail to operate correctly and have a way of sometimes falling from the bottom apertures of containers being handled by container gantry cranes.
- ⊕ Workers should avoid being below containers that are being loaded or discharged, whether aboard ship or ashore. When aboard ship, in particular, workers should stay well clear of the bay being worked <http://www.blueoceana.com/?p=2637>

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 2018-12 (14 de Diciembre de 2018)

Cerraduras de Giro Intermodales



Seguridad en el trabajo con y alrededor del contenedor asegurando cierres giratorios [el nombre técnico apropiado: "Conectores Interbox" es un tema que vale la pena considerar, dado que un buen número de Los accidentes experimentados en todo el mundo en esta era de contenedorización incluyen cierres giratorios dentro desu(s) aspecto(s) causal(es)].

Algunos datos sobre los twislocks intermodales:

- Vienen en una variedad de perfiles, tamaños, formas y aplicaciones. Encima (de izquierda a derecha), son ejemplos de un twistlock "Manual"; un "semiautomático" twistlock (SATL) y un twistlock "completamente automático" (FATL). Cada modelo se comportan de manera un poco diferente, y tanto el SATL como el FATL ofrecen operativa y Ventajas de seguridad (y algunas desventajas) en uso práctico
- Sus dimensiones y características de resistencia están estandarizadas en el Anexo A de la norma ISO 3874 <https://www.iso.org/obp/ui/-iso:std:iso:3874:ed-6:v1:en>
- *Están clasificados como "Equipo de sujeción de carga" y, como tal, su existencia y El mantenimiento debe establecerse dentro del Manual de Aseguramiento de Carga de cada barco de la OMI (CSM). [IMO Revised Guidelines for the Preparation of CSM](#)
- Debido, en parte, a la mala carga que garantiza las prácticas de mantenimiento del arte en algunos (no todos los buques, y las prácticas deficientes a menudo (no siempre) asociadas con la identificación y aislamiento de cierres giratorios de mal orden durante la carga / descarga del contenedor.procesos, algunos retorcidos que están en uso no deberían ser.
- Esos giros de torsión deficientes pueden (y no lo hacen) no funcionar correctamente y tienen una manera de caer a veces desde las aberturas inferiores de los contenedores que son manejados por Grúas pórtico de contenedores.
- Los trabajadores deben evitar estar debajo de los contenedores que se están cargando o descargando, Ya sea a bordo de un barco o en tierra. Cuando a bordo del barco, en particular, los trabajadores deben manténgase alejado de la bahía en la que se está trabajando <http://www.blueocean.com/?p=2637>

¿Tienes una pregunta relacionada con la SST? Escriba al JSC en: blueocean@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.