



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2016-01 (29 February 2016)

Close Enough? We Don't Think So.



Lately, at ports up and down the East and Gulf Coasts, we've been observing a higher than normal number of poorly stacked, upper tier containers. That's obviously not good, in that containers that are not stacked corner-fitting-to-corner-fitting have a way of causing serious, life threatening hazards to the people we care the most about: **YOU!**

It should come as no surprise to any of us, that the population of people voicing the most concern about poorly stacked containers are the workers who have to "sweep up after the elephants" and make something right out of somebody else's carelessness.

It's really simple... Being close, only counts when you're tossing horseshoes.

That's why the ILA-USMX Joint Safety Committee would like to earnestly ask all container handling equipment operators who stack containers, to please, please, please make certain that your stacks are uniformly built. Ensure, by checking, that each container you stack is evenly placed; corner-fitting-to-corner-fitting. It'll make life a lot easier (and safer) for you and your fellow workers.

Caring for each other is the single best way to care for ourselves. Here on the waterfront, it's all about caring for one another, pride in our industry, pride in the ILA and pride in our contribution in the furthering of U.S. ocean commerce. It's a unique and impressive position to be in, and it's what we are..... on the job. Own it!

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 2016-01 [29 Febrero 2016]

¿Bastante bien..? ¡No creo!



Recientemente, en puertos a lo largo de la Costa Este y el Golfo, hemos observado un aumento en el número de vagones mal acomodados en las estibas superiores. Obviamente esto es una situación peligrosa ya que los contenedores no están apoyados poste-con-poste, lo que crea un riesgo serio a la seguridad y la vida de las personas más importantes para nosotros: ¡USTEDES!

También, no es de extrañar que las personas que han levantado su voz preocupados por estos contenedores mal acomodados son los trabajadores que tienen que "hacer el trabajo sucio" por el descuido de alguien que no se tomó el tiempo de hacerlo bien la primera vez.

Es muy simple... Quedar cerca o "por poco" no cuenta para ganar.

Es por esta razón que el Comité Conjunto de la ILA-USMX quiere pedirle enfática y encarecidamente a todos los operadores de equipos que acomodan contenedores que *por favor, por favor, por favor*, se aseguren de colocar los vagones correcta y uniformemente. Asegúrense, corroboren, que cada vagón descansa poste-con-poste con los vagones de arriba y abajo. Esto le hace la vida más fácil (y sobretodo segura) a todos, incluyéndoles a ustedes.

El cuidar a nuestros compañeros es la mejor manera de cuidarnos a nosotros mismos. En el frente marítimo, de eso se trata, de cuidarnos, de estar orgullosos de nuestra industria y de lo que hacemos, orgullosos de nuestros patronos y uniones y de nuestra contribución al comercio marítimo de los E.E.U.U. Es una posición única y sumamente importante en la que estamos... es nuestro trabajo. ¡Vamos a hacerlo!

Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



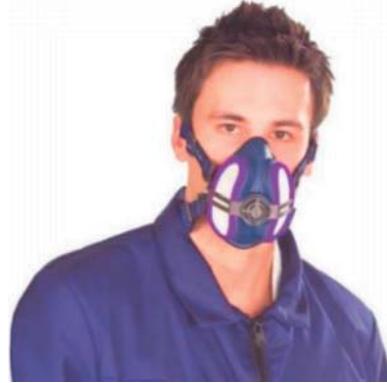
ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2016-02 (21 March 2016)

Wearing a Respirator Voluntarily?

What You Should Know First.

The ILA-USMX Joint Safety Committee has taken notice that there are a growing number of waterfront workers who voluntarily wear a respirator to protect themselves against potential airborne contaminants in the workplace. As a policy matter, the Occupational Safety & Health Administration (OSHA) advocates for workers who wish to protect themselves in that manner, even if the levels of potential contaminants in their breathing zones aren't reaching the levels which require employers to provide mandatory respiratory protection.



When such voluntary respiratory protection is undertaken, however, an employer still has a legal obligation to make the employee aware of the content of **29 CFR 1910.134 [Appendix D]**. It says:

Respirators are an effective method of protection against designated hazards when properly selected and worn. Respirator use is encouraged, even when exposures are below the exposure limit, to provide an additional level of comfort and protection for workers. However, if a respirator is used improperly or not kept clean, the respirator itself can become a hazard to the worker. Sometimes, workers may wear respirators to avoid exposures to hazards, even if the amount of hazardous substance does not exceed the limits set by OSHA standards. If your employer provides respirators for your voluntary use, or if you provide your own respirator, you need to take certain precautions to be sure that the respirator itself does not present a hazard.

You should do the following:

1. Read and heed all instructions provided by the manufacturer on use, maintenance, cleaning and care, and warnings regarding the respirators limitations.
2. Choose respirators certified for use to protect against the contaminant of concern. NIOSH, the National Institute for Occupational Safety and Health of the U.S. Department of Health and Human Services, certifies respirators. A label or statement of certification should appear on the respirator or respirator packaging. It will tell you what the respirator is designed for and how much it will protect you.
3. Do not wear your respirator into atmospheres containing contaminants for which your respirator is not designed to protect against. For example, a respirator designed to filter dust particles will not protect you against gases, vapors, or very small solid particles of fumes or smoke.
4. Keep track of your respirator so that you do not mistakenly use someone else's respirator.

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.



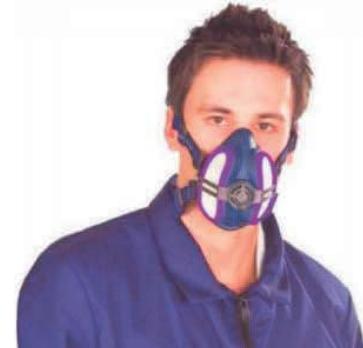
ILA-USMX COMITÉ CONJUNTO DE SEGURIDAD

OSH Circular 2016-02 (21 de marzo del 2016)

¿Utilizar un respirador voluntariamente?

Lo que debes saber primero.

El Comité Conjunto de la ILA-USMX ha venido en conocimiento de que hay un número creciente de trabajadores del frente marítimo que están utilizando voluntariamente algún tipo de respirador para protegerse de potenciales contaminantes en el área de trabajo. Como cuestión de política, la Administración de Salud y Seguridad Ocupacional (OSHA por sus siglas en Inglés), aboga por que los trabajadores que quieran protegerse de esa manera lo hagan, aun cuando los contaminantes potenciales en su zona respiratoria no lleguen a niveles que requieran a los patronos establecer un programa de protección respiratoria.



Sin embargo, cuando se decide voluntariamente utilizar protección respiratoria, es deber del patrono orientar a los empleados sobre los requisitos del estándar de protección respiratoria, **29CFR 1910.134 (Apéndice D)**, que dice:

Los respiradores, cuando son seleccionados y utilizados correctamente, son un método efectivo de protección contra peligros respiratorios. Fomentamos el uso de respiradores aun cuando la exposición esté por debajo del límite de exposición permitido, esto para proveer un nivel adicional de comodidad y protección al trabajador. No obstante, si el respirador es utilizado incorrectamente y no se mantiene limpio, el respirador en sí mismo puede representar un peligro para el trabajador. En ocasiones los trabajadores podrían utilizar un respirador para evitar la exposición a peligros, aun cuando estos no exceden los límites establecidos por OSHA. Si su patrono le ofrece respiradores para uso voluntario, o si usted mismo lo obtiene, debe tomar ciertas precauciones para asegurar que el respirador no represente un riesgo a su salud.

Recomendamos las siguientes prácticas con todos los respiradores:

1. Lea y preste atención a las instrucciones que provee el manufacturero en cuanto al uso, mantenimiento, limpieza y cuidado, tomando en cuenta las limitaciones del respirador.
2. Escoja respiradores certificados para protegerle de los contaminantes en su área de trabajo. El Instituto Nacional de Salud y Seguridad de los EEUU (NIOSH, por sus siglas en Inglés), certifica los respiradores. Una etiqueta o certificación debe aparecer en el respirador o en su empaque. Esta debe mencionar el uso designado del respirador y cuánto le protegerá si lo usa correctamente.
3. No utilice el respirador en lugares de trabajo o atmósferas para las cuales este no esté diseñado para protegerle. Por ejemplo, un respirador para protegerle de partículas no necesariamente le va a proteger contra vapores orgánicos, humo u otros contaminantes. También recuerde que ningún respirador protege en atmósferas deficientes de oxígeno.
4. Mantenga control de su respirador, en todo momento. Este es un equipo que no se debe compartir. Si utiliza un respirador desechable, deshágase de él cuando termine de utilizarlo.

Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2016-03 (07 April 2016)

A Little About OSHA Inspections

Examining the publicly-accessible inspection data that OSHA maintains at its website, here's an empirical snapshot of the agency's **Calendar Year 2015** performance within the U.S. marine cargo handling sector:

Total number of inspections recorded:	116
Total number of inspections with citations issued:	67
Total number of alleged violations of OSHA standards:	165
Total number of "Serious" alleged violations:	55
Total number of "Other Than Serious" alleged violations:	88
Total unadjusted [proposed] civil penalties:	\$320,291
Total adjusted [collected] civil penalties:	\$224,019

Inspections By State/Territory

Alaska:	13	Kentucky:	14	Tennessee:	17
Arkansas:	01	Louisiana:	01	Texas:	01
American Samoa:	02	Maryland:	03	Virginia:	05
California:	09	Minnesota:	01	Washington:	10
Florida:	10	New Jersey:	10	West Virginia:	02
Georgia:	01	New York:	02		
Hawaii:	05	Oregon:	06		
Indiana:	01	Pennsylvania:	03		
Illinois:	01	South Carolina:	03		

In reviewing the data, it's fairly apparent that OSHA has, in **CY 2015**, spread itself fairly thin in relation to its waterfront presence. Furthermore, while we can (and do) rely upon OSHA regulations as a viable benchmark, we should not, as an industry, become reliant upon OSHA to serve as a principal player in our efforts to create and maintain safe workplaces. That is so, with good reason.

While the ILA-USMX Joint Safety Committee clearly understands that workers have a right to file complaints with OSHA about workplace safety and health conditions, all things considered we believe in the principle of keeping our own house in order whenever possible.

Consequently, we urge all industry participants to utilize local resources at your disposal in resolving any perceived workplace safety shortcomings. Work through your stewards and managers. *Clearly document your concerns*. If that process is disappointing, have the issue raised up to your local port's labor/management joint safety committee. Most of them meet at least quarterly. In the event that a local port joint safety committee cannot resolve the issue, the ILA-USMX Joint Safety Committee is empowered to act in a fair, equitable and responsible manner in curing any impasses.

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 2016-03 (07 de abril de el año 2016)

Un poco sobre las inspecciones de OSHA

Examinando la información pública en Internet de inspecciones realizadas por OSHA (*Administración de Salud y Seguridad Ocupacional*) en el sector de carga marítima hemos hecho un resumen de las estadísticas más significativas para el 2015:

Total de inspecciones registradas:	116
Total de inspecciones con citaciones:	67
Total de alegadas violaciones a los estándares de OSHA:	165
Total de violaciones "Serias" expedidas:	55
Total de violaciones "Otras No Serias:	88
Total de penalidades civiles no ajustadas [propuestas]	\$ 320,291
Total de penalidades civiles ajustadas [colectadas]	\$ 224,019

Inspecciones por Estado/Territorio:

Alaska:	13	Illinois:	01	Pennsylvania:	03
Arkansas:	01	Kentucky:	14	South Carolina:	03
American Samoa:	02	Louisiana:	01	Tennessee:	17
California:	09	Maryland:	03	Texas:	01
Florida:	10	Minnesota:	01	Virginia:	05
Georgia:	05	New Jersey:	10	Washington:	10
Hawaii:	05	New York:	02	West Virginia:	02
Indiana:	01	Oregon:	06		

Al revisar estos datos es obvio que para el año calendario 2015 OSHA desplegó y aumentó su presencia en el frente marítimo. Aunque nos regimos y utilizamos las regulaciones de OSHA para medir nuestro cumplimiento, como industria no debemos descansar en que la agencia sea el jugador principal en nuestro esfuerzo de crear y mantener un lugar de trabajo seguro. Eso es así por buenas razones.

Partiendo de la premisa de que el Comité Conjunto ILA-USMX entiende claramente que los trabajadores tienen todo el derecho de presentar ante OSHA sus quejas de salud y seguridad en el área de trabajo, creemos firmemente en el principio de hacer todo lo posible internamente para que nuestra segunda casa (nuestro trabajo) esté en orden y sea seguro.

Es por esto que le pedimos a todos los participantes que utilicen los recursos locales disponibles para trabajar cualquier preocupación u oportunidad de mejora, percibida o real, en el área de trabajo. Habla con tu supervisor, con tu gerente, y claramente documenta tus preocupaciones. Si ese proceso falla, eleva el asunto a la junta de seguridad de tu localidad. Si la junta no puede resolver la situación, esta se puede elevar al Comité Conjunto el cual tiene el poder de ayudar en una forma responsable, justa y equitativa. ¡Contamos contigo!

Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2016-04 (15 April 2016)

Windy Out There?



Recently, a couple of U.S. North Atlantic ports experienced some strong wind gusts and sustained high wind speeds. While no container cranes were displaced, several marine terminals experienced dozens of tiered containers blown from their stacks.

Those events prompted lots of questions in the direction of the ILA-USMX Joint Safety Committee. The answers to those questions were generally found within the applicable OSHA regulations dealing with container handling gantry cranes. **Here's a link:**

<https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/CFR-2015-title29-vol7/pdf/CFR-2015-title29-vol7-sec1917-45.pdf>

The wind-relevant regulations are found at 1917.45 (g) (3) (4) & (5) [See page 233]

Perhaps the most pivotal subparagraph within that section appears here:

(iii) *Instructions.* The employer shall post operating instructions for high wind conditions in the operator's cab of each crane. Operators shall be directed to comply with these instructions. The instructions shall include procedures for responding to high wind alerts and for any coordination necessary with other cranes.

The stability of stacked containers (against windy conditions) is addressed nowhere within the OSHA regulations. Just the same, that lack of stability is fairly characterized as "*a recognized hazard*" within our industry. That being the case, OSHA is free to cite the OSH law's General Duty Clause when requiring employers to take affirmative action.

Working Together For The Benefit Of All

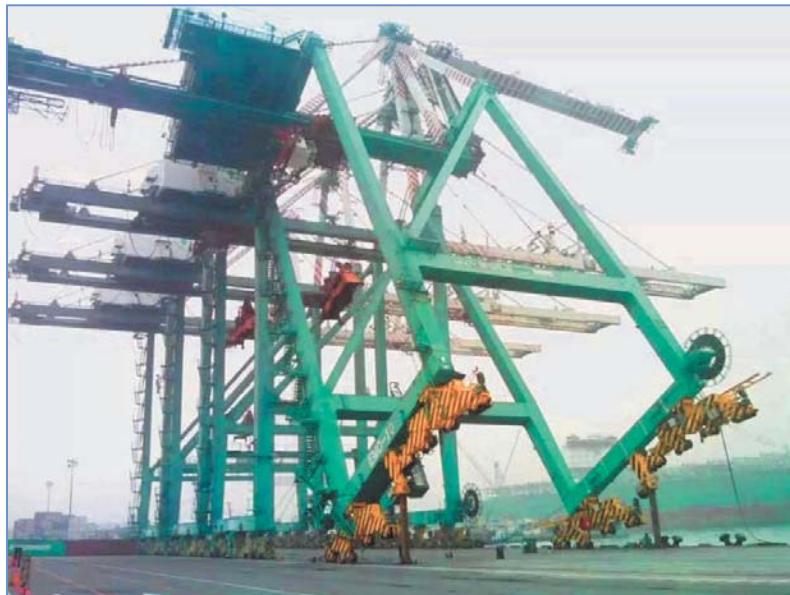
ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey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



ILA~USMX Comité Conjunto de Seguridad

OSH Circular 2016-04 (15 de abril del 2016)

El Viento



Recientemente, un par de puertos en la costa Atlántica Norte experimentaron fuertes vientos, en ráfagas y sostenidos. Aunque no se reportaron grúas colapsadas, varios terminales marítimos informaron contenedores caídos de las estibas.

Estos eventos trajeron un tornado de preguntas hacia la directiva de la Comisión de Seguridad de la ILA~USMX. Las respuestas a estas preguntas se pueden encontrar usualmente en las regulaciones aplicables de OSHA; aquellas que tienen que ver con grúas de puente ("Gantry") que manejan contenedores. A mano derecha un enlace a esta regulación.



Otras regulaciones relevantes al viento pueden ser encontradas en el CFR 1917.45(g)(3)(4) & (5) [Ver página 233].

Quizás el párrafo más importante de esta sección es el que mencionamos a continuación:

(iii) *Instrucciones.* *El patrono debe desplegar instrucciones de operación para condiciones de fuertes vientos en la cabina de operación de cada grúa. Los operadores deben ser compelidos a cumplir con estas instrucciones. Las instrucciones deben incluir procedimientos para responder a alertas de fuertes vientos y cualquier coordinación que sea necesaria en esos momentos.*

La estabilidad de contenedores en estibas, en caso de fuertes vientos, no se toca en las regulaciones de OSHA. Sin embargo, el "**peligro de la inestabilidad**" es ampliamente reconocido en nuestra industria. Siendo este el caso, OSHA puede citar la cláusula de responsabilidad general al momento de requerir a los patronos tomar acción afirmativa.

Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

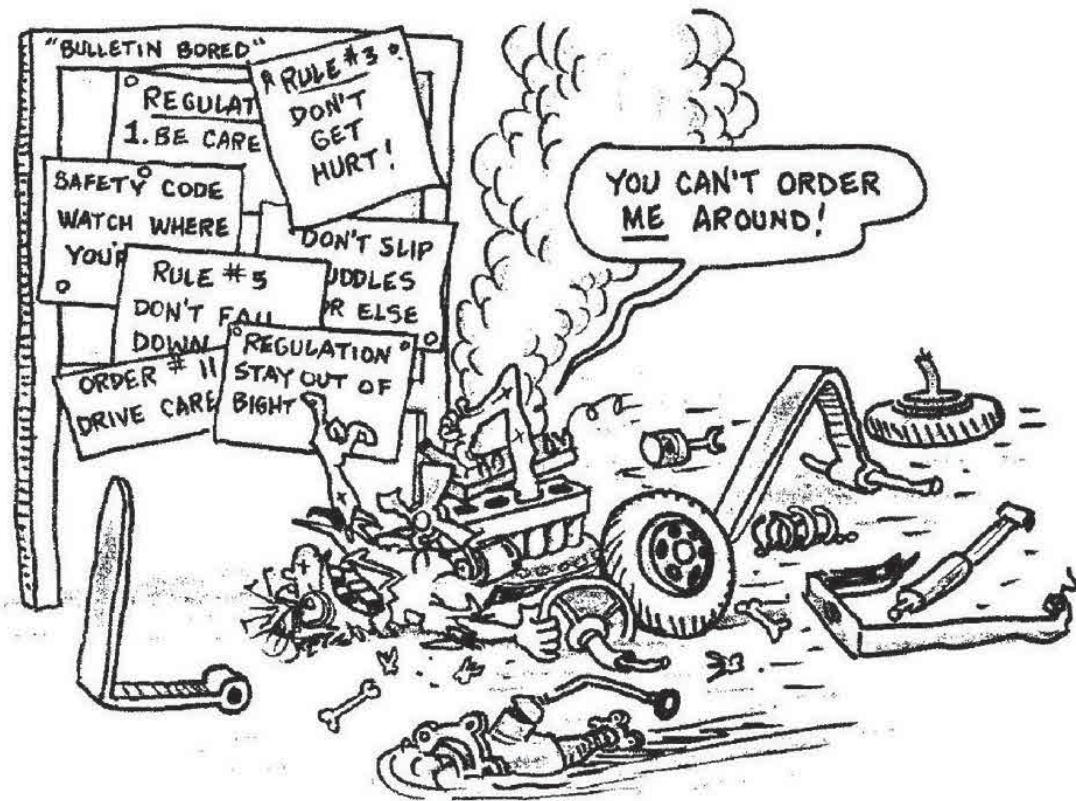
Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2016-05 (01 May 2016)

Cat On A Leash Syndrome?



Back in the Early 1980's, a Portland, Oregon longshore worker (Bob Nixon) produced a series of OSH-related posters that received wide distribution at West Coast ports. The image above represents one of them.

The ILA-USMX Joint Safety Committee would be the first to admit that in today's world the poster's meaning could go in several different directions. Just the same, we invite you to interpret it any way you choose. The bottom line, however, is beyond dispute.

Here on the waterfront, being properly trained, knowing, respecting and observing OSH regulations save lives. The regulations provide us with a good foundation to do just that. All the regulations become meaningless, however, unless we all work together in creating and maintaining safe workplaces. If you're truly interested in saving some lives, take the time to ensure that labor and management are doing their part... by doing yours.

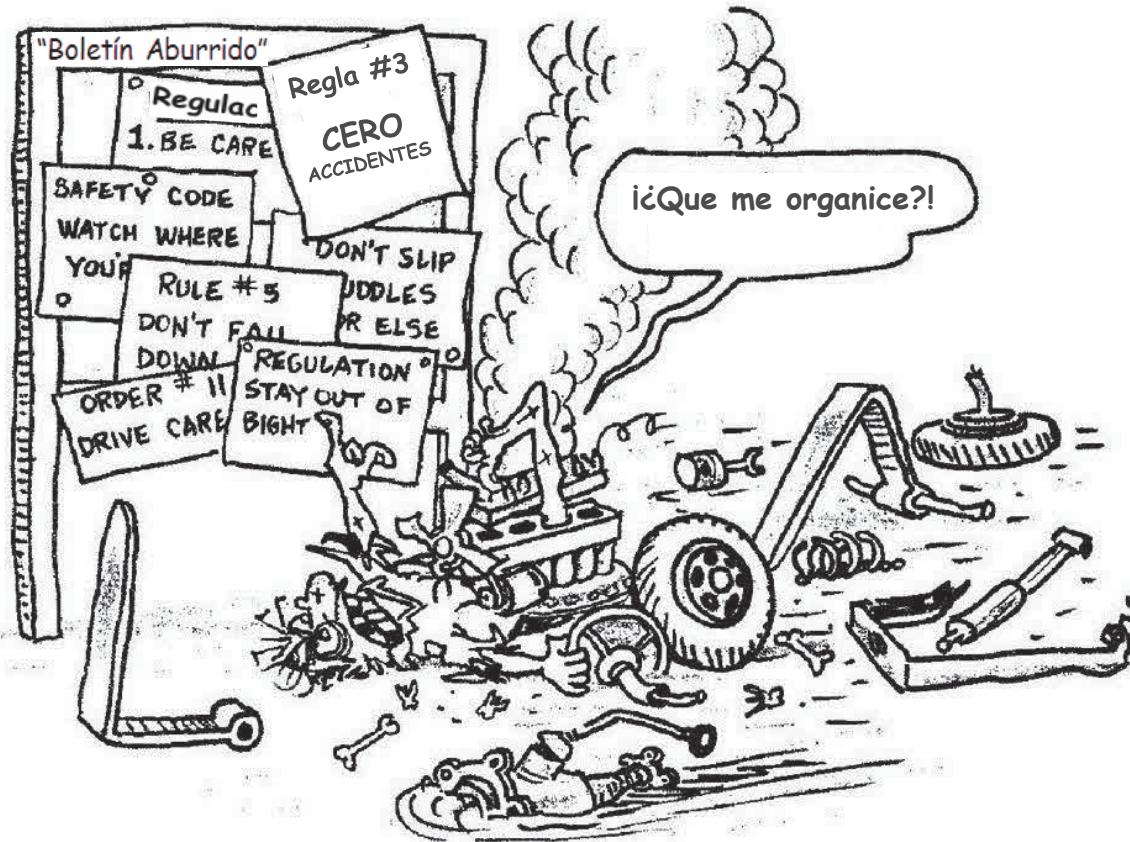
Training; Knowledge; Respect for the regulations; Respect for one another.... It works!

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 2016-05 (1 de mayo del 2016)

¿El Síndrome del Gato Encerrado?



Allá para los 80's, en Portland, Oregón, un trabajador muellero (Bob Nixon) produjo una serie de pancartas relacionadas a temas de Salud y Seguridad Ocupacional que fueron ampliamente distribuidas en puertos de la costa Oeste. La imagen arriba es una de ellas.

El Comité Conjunto ILA~USMX es el primero en admitir que hoy día el significado de la pancarta arriba presentada está sujeto a interpretación. Pero así mismo te invitamos a que lo interpretes a tu manera; al fin y al cabo, el resultado final no tiene discusión alguna.

Aquí en nuestro ambiente de trabajo, en el frente marítimo, conocer, respetar y seguir las leyes, regulaciones y buenas prácticas de salud y seguridad ocupacional, es crucial para evitar accidentes y mantenernos vivos. Las leyes, regulaciones y prácticas seguras nos proveen el fundamento. Estos documentos son letra muerta si no trabajamos juntos para crear y mantener un ambiente de trabajo seguro. Si de verdad te interesa salvar vidas, haz tu parte y verás que estás contribuyendo a que tus compañeros y la gerencia hagan la suya.

Adiestramiento; Conocimiento; Respeto a las reglas; Respeto mutuo... ¡Claro que funciona!

Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2016-06 (10 May 2016)

Speed Kills!



The sign shown above was observed at a marine terminal in Oakland, California recently. It reflects an awareness that excessive vehicular speed is dangerous and has no place on the waterfront.

Whether it's a terminal bus transporting marine terminal workers to various locations inside the facility, an over-the-road truck driver in a hurry to get in and out of a marine terminal, or perhaps a terminal service pickup being driven down a long stretch of a crane backreach area, allowing the operators to travel at an excessive speed threatens the lives of every other nearby member of our waterfront workplace. That's unacceptable...

A worker's ability to go home, safe and sound, at the end of his/her shift should not be put in question or in jeopardy by anyone! Complying with speed limits shows you care for yourself and for your fellow workers. Don't be afraid to show you care!

Marine terminal speed limits should be established, posted and enforced.

Anyone observed violating the posted speed limit, should be taken to task by terminal management immediately.

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 2016-06 (10 de mayo del 2016)

¡La Velocidad Mata!



El letrero que se muestra arriba fue observado recientemente en un terminal marítimo en Oakland, California. Este refleja la conciencia sobre la peligrosidad de la alta velocidad, la cual no tiene cabida en el frente marítimo.

Ya sea un autobús transportando trabajadores dentro de una facilidad, o un camión de arrastre conduciendo de prisa por entrar y salir de un terminal, o quizás una guagua de servicio que es conducida rápidamente debajo del trayecto de una grúa; guiar a velocidad excesiva atenta contra la vida de todos y cada uno de los trabajadores y las personas que diariamente están presentes en el frente marítimo. Esta conducta es ¡simplemente inaceptable!

Nadie debe poner en riesgo el derecho de sus compañeros o cualquier persona en el área de trabajo, a llegar sano y salvo a su casa, luego de la jornada de trabajo. ¡Nadie! Cumplir con los límites de velocidad demuestra tu conciencia y preocupación por ti mismo, por tus compañeros y por todas las personas que te rodean. ¡No tengas miedo en demostrar que te preocupas!

**Se tienen que establecer, mantener y hacer cumplir límites de velocidad
en los Terminales Marítimos.**

Cualquier violación a estos límites debe ser atendida inmediatamente y medidas tomadas.

Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2016-07 (13 May 2016)

OSHA's New Rules For Injury & Illness Reporting

Yesterday, the U.S. Occupational Safety & Health Administration (OSHA) issued a Final Rule that requires most employers to electronically submit their workplace injury and illness records to the agency once each year. OSHA feels that having such information sent directly to them will allow the agency to concentrate its resources in a more efficient way. Within the FEDERAL REGISTER notice that accompanied the Final Rule, OSHA has also indicated its intention to publish the employer-specific data they receive at the agency's website.

Here's a link to yesterday's Final Rule: [Recordkeeping Final Rule \(051216\)](#)

The actual text of the regulation begins at Page 29691. The preceding pages (the regulation's preamble) serve as an explanation of the agency's rationale and intentions. Both parts of the notice are very important.

Within the regulations, employers have a responsibility to establish a reasonable procedure for employees to report work-related injuries and illnesses promptly and accurately. OSHA notes that "*A procedure is not reasonable if it would deter or discourage a reasonable employee from accurately reporting a workplace injury or illness.*"

The ILA-USMX Joint Safety Committee can assist employers and employees in making determinations about individual accident reporting procedures.

Employers also have an obligation to inform employees of the following:

- 1). That all workplace injuries or illnesses must be reported to supervisory personnel immediately;
- 2). That, under the Occupational Safety & Health Act, employees have the right to make such reports; and
- 3). That employers are prohibited from discharging or discriminating against employees for reporting workplace injuries or illnesses.

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 2016-07 (13 de mayo del 2016)

Nueva Regla de OSHA - Informes Electrónicos de Lesiones y Enfermedades

Ayer, 12 de mayo del 2016, la Administración de Salud y Seguridad Ocupacional (OSHA) publicó la Regla Final que requiere a la mayoría de los patronos someter electrónicamente los registros de lesiones y enfermedades, a base anual. OSHA entiende que recibir esta información de primera mano de los patronos les puede ayudar a concentrar sus esfuerzos en una manera más efectiva y eficiente. En la notificación del REGISTRO FEDERAL que acompaña esta Regla Final, OSHA también ha indicado su intención de hacer públicos los datos específicos de patronos que tendrán que someter esta información a la página electrónica de la agencia.

A la derecha el enlace a la página que contiene la Regla Final.



El texto de la regulación comienza en la página 29691. Las páginas que anteceden la regulación (el preámbulo) explican la intención y el razonamiento de la agencia detrás de esta nueva iniciativa. Ambos, el preámbulo y la regulación, son muy importantes.

En la regulación se establece la responsabilidad que tienen los patronos de establecer procedimientos razonables para que los empleados puedan informar lesiones y enfermedades ocupacionales de una manera fácil y precisa. OSHA hace hincapié en que “Un procedimiento no es razonable si desalienta o disuade a un empleado de informar una lesión o enfermedad ocupacional.”

El Comité Conjunto ILA-USMX puede asistir a los patronos a determinar si los procedimientos de informe de lesiones y enfermedades que poseen son adecuados.

Los patronos tienen la obligación de informar a sus empleados lo siguiente:

- 1. Que todas las lesiones y enfermedades ocupacionales tiene que ser reportadas inmediatamente al supervisor;**
- 2. Que bajo Ley de Salud y Seguridad Ocupacional, los empleados tienen el derecho de hacer tales reportes; y**
- 3. Que se le prohíbe a los patronos suspender, despedir o discriminar contra los empleados por reportar lesiones y enfermedades ocupacionales.**

Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2016-08 (04 August 2016)

How Not To Get Hit By One Of These!



We have all heard the phrase "Statistics don't Lie." When it comes to lost time accidents, deck crafts like lashers, deckman and even some mechanics are at or near the top of the most often injured waterfront workers. In fact, recent data compiled by USMX shows that 20% of all injuries on the waterfront were to lashers working on deck and one of the biggest hazards they face is that of dislodged, falling twistlocks. Some of these injuries can be severe, leading to long term disabilities and, as happens from time to time, some end up in court as the subject of third party litigation.

The ILA-USMX Joint Safety Committee, as a matter of policy, takes no sides in such legal matters. We are an unbiased, non-political group, and we focus only on furthering the occupational safety & health of people (both labor and management people) who work within the marine cargo handling industry.

We do recognize, however, that there have been several incidents over the years wherein longshore workers have been struck (or nearly struck) by twistlocks that have been knocked out or have fallen out of lower corner fittings. There's no perfect twistlock we know of that is failsafe, in terms of its ability to "stay put." Some are merely better than others.

As exponents of marine cargo handling safety, we have the unique ability to widely disseminate and advocate for meaningful safe practices in our industry. Thus, we believe it's important for us to prevail again upon those who we advise and represent, that lashers, reefer mechanics (and other personnel who require a presence on deck) should be trained to **stay well clear of bays that are being actively worked**. Enforcing that proposition is equally as important. Yes, we understand the economics and the priorities of this situation. We hope you do, too.

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 2016-08 (4 de agosto del 2016)

¡Como NO ser golpeado por uno de estos!



Todos hemos escuchado la frase “las estadísticas no mienten”. Cuando hablamos de accidentes con tiempo perdido, los obreros de cubierta tales como amarradores y mecánicos están en el tope de la lista de los trabajadores marítimos que más frecuentemente se lesionan. De hecho, según datos recopilados por la ILA-USMX, 20% de las lesiones en el frente marítimo le ocurren a amarradores trabajando en cubierta y uno de los mayores peligros que estos enfrentan es la caída de cierres giratorios (“twist locks”) sueltos o mal instalados. Como podrán imaginar, el contacto con estos dispositivos al caer resulta en lesiones severas que en muchos casos culminan en discapacidad a largo plazo y litigios.

Como parte de sus políticas, el Comité Conjunto ILA-USMX no forma parte de esos litigios. Somos un grupo independiente, no-político, no prejuiciado, que se enfoca principalmente en mejorar la seguridad y la salud de todas las personas que trabajan en la industria de manejo de carga marítima.

Sin embargo, reconocemos que ha habido varios incidentes donde trabajadores han sido golpeados (o “*por poco*” golpeados) por cierres giratorios que se han sido golpeados o han caído de postes de contenedores. No conocemos de un cierre giratorio que sea *a prueba de fallas* y que virtualmente no pueda zafarse. Como todo, hay unos mejores que otros.

Como exponentes de la seguridad en el área marítima, tenemos la responsabilidad de diseminar las prácticas seguras en nuestra industria. Es por esta razón que exhortamos a todos los trabajadores, tanto en cubierta como en cualquier posición donde haya exposición a caída de cierres giratorios que **se mantengan alejados de bahías que se estén trabajando (carga y descarga)**, y que utilicen en todo momento el equipo de protección personal requerido (capacete y calzado de seguridad). Hacer cumplir esta práctica es super importante y puede salvar vidas. Esperamos que todos entiendan la prioridad que amerita esta situación.

Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2016-09 (28 September 2016)

Wave of Shipboard & Shoreside Fires!



Over the last several months, there has been a noticeable increase in the number of fires aboard commercial trading vessels and marine terminals, globally. Most often, such fires are the result of improper HazMat packaging or stowage. Other times, the result of hot work being conducted too close to cargo stows. Whatever the case, it's important for longshore workers and stevedore managers to appreciate that in the United States there are established regulations that are meant to ensure appropriate emergency plans and procedures are in place with which to reliably react to such emergencies... and that workers and managers are trained in how to effectuate those plans and procedures.

In sum, OSHA's regulations at [29 CFR 1917.30](#) and [29 CFR 1918.100](#) require marine cargo handling employers to "...develop and implement..." written emergency plans that address "... actions employers and employees must take to ensure employee safety from fire and other emergencies."

In those plans, there should be adequate procedures dealing with reporting emergencies, establishment of alarms, evacuation routes, counting of heads after an emergency, identification and contact information of action plan administrators..... and, very importantly: the training of workers who are assigned emergency coordination duties and of all those workers to whom the plan applies.

Use the [blue links](#) above to access the full text of the relevant OSHA regulations, and be in touch with the ILA-USMX JSC if you require assistance in understanding them.

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 2016-09 (28 de septiembre del 2016)

¡Ola de Incendios a Bordo y en los Muelles!



En meses recientes ha habido un incremento en el número de incendios a bordo de barcos comerciales y en terminales marítimos, a nivel global. Frecuentemente, estos fuegos son causados por el manejo y almacenamiento inadecuado de materiales peligrosos. En otras ocasiones, son el resultado de trabajos calientes muy cerca de carga y sin seguir las debidas precauciones. En cualquiera de los casos, es sumamente importante para los trabajadores del muelle y los estibadores saber que hay regulaciones en los EEUU cuyo propósito es asegurar que existen planes de prevención y de respuesta a emergencias para reaccionar a este tipo de evento, una vez ocurre... y que los trabajadores y personal gerencial debe estar adiestrado en cómo llevar a cabo las medidas de respuesta establecidas en estos planes y procedimientos.

En esencia, las regulaciones de OSHA, contenidas en el [29 CFR 1917.30](#) y el [29 CFR 1918.100](#), requieren a los patronos que manejan carga marítima "...desarrollar e implementar..." planes escritos de emergencia para atender "...las acciones que tanto el patrono como los empleados deben de tomar para garantizar la seguridad de los empleados en un incendio y otras emergencias."

Estos planes deben contener procedimientos para manejar y reportar emergencias, establecer alarmas, rutas de desalojo, planes de conteo de personal luego de la emergencia, identificación e información de contacto para los administradores del plan..., y muy importante, adiestramiento a los trabajadores asignados a responder ante este tipo de evento y también adiestramiento a todo trabajador impactado por el plan.

Utiliza los enlaces arriba (en azul) para obtener acceso al texto completo de la regulación de OSHA y mantente en contacto con la ILA~USMX, Comité Conjunto, si requieres asistencia con estos requisitos.

Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2016-10 (25 October 2016)

Container-Over-Container Clearance



Globally, The ILA-USMX Joint Safety Committee has observed an increased incidence of stowed/stacked containers that are knocked out of position (toppled) by another container being trolleyed along the bridge of ship to shore or yard gantry cranes (RTGs).

In nearly every such case, the root cause ended up being the operator's failure to ensure that the container he/she was moving horizontally had sufficient enough height to clear the adjacent, stationary stack(s).

While there are different means to limit the risk in such operations, such as artificial intelligence software programs; procedures to prevent vehicles and individuals from positioning themselves "in the bright", and planning the stacks to minimize hoisting up and over... they are not, in our experience, always effective or practical. In all cases, however, the operator should exercise caution when hoisting, lowering, trolleying and gantrying... and should always move at a safe, controlled speed regardless of any other controls that may be in place.

Vehicle operators and workers & managers obliged to be in close proximity to hazards such as those shown in the photographs above, should always be alert to those potentials and should exercise the wisdom of staying at least one container length in front of (or behind) the potential path of an upset,

There are lives to be saved.....!

Let's all do our part in protecting our selves, our friends and our families.

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 2016-10 (25 de octubre del 2016)

Distancia de Contenedor Sobre Contenedor



El Comité de Seguridad de la ILA~USMX ha observado que a nivel mundial ha habido un incremento en la incidencia de contenedores almacenados en estibas que son golpeados y derribados fuera de su posición por otro contenedor siendo movido por una grúa a través de la cubierta del barco, especialmente con grúas del tipo puente o “rubber tire gantry” (RTGs).

En cada uno de los casos analizados la causa raíz resultó ser una falla del operador de la grúa en asegurarse que el contenedor siendo movido horizontalmente tenía la suficiente altura para sobrepasar los contenedores adyacentes a este en la ruta de su travesía.

Mientras que existen diferentes métodos para limitar este riesgo en las operaciones, tales como el uso de programas computadorizados, procedimientos para prevenir que personal y/o vehículos estén cerca de los puntos ciegos o de peligro y la planificación de las estibas, entre otros... nada de esto es completamente efectivo o práctico en todas las situaciones. Sin embargo, en todos los casos, el operador del equipo puede tomar las debidas precauciones al levantar, bajar, trasladar y pasar contenedores por encima de otros, realizando movimientos seguros, controlados, calculados, a una velocidad moderada; todo esto sin obviar los demás controles que deben existir.

Los operadores de equipos, los trabajadores, supervisores y gerentes que por la naturaleza de su trabajo se ven obligados a estar cerca de los puntos de peligro, como en las fotos arriba, siempre deben estar alerta y ejercer su sano juicio, guardando una distancia prudente de al menos un contenedor de largo, de frente o de espaldas al peligro (este es el paso potencial del contenedor...).

¡Hay vidas que salvar! Vamos todos a hacer nuestra parte para protegernos, proteger a nuestros compañeros y a nuestra familia!

Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

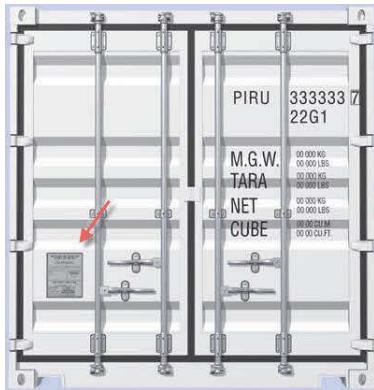
Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2016-11 (20 November 2016)

The Convention for Safe Containers



Have you ever noticed the tag riveted to the door end of the vast majority of intermodal containers? If you answered "No", you're not alone. Most workers (and managers) within the global marine cargo handling community haven't got a clue as to what it is; nor what it does. This OSH Circular would like to provide some answers and hopefully prompt some questions.

The Convention for Safe Containers (CSC) is, essentially, an intermodal container-specific international treaty administered by an agency of the United Nations (The International Maritime Organization [IMO]). The United States is signatory to the CSC, and compliance in our country is overseen by the U.S. Coast Guard. The CSC sets out mandatory design and operational requirements for all containers being carried on nearly every ship moving in international trade. Here's a link to the original (1972) Convention:

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/containers1972.html>

The ILA-USMX Joint Safety Committee (JSC) advocates for our industry's workers and managers learning all they can about the CSC Convention, and we encourage shipping associations, companies and unions to include components of CSC-related instruction within their local training curriculums.

As a baseline for that purpose, the JSC would like to provide some informational material that will allow workers and managers a broader understanding of some of the CSC Convention's more meaningful requirements. Here's a link:

<http://containerownersassociation.org/downloads/418/CSC%20Presentation%205April15.pdf>

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

Working Together For The Benefit Of All

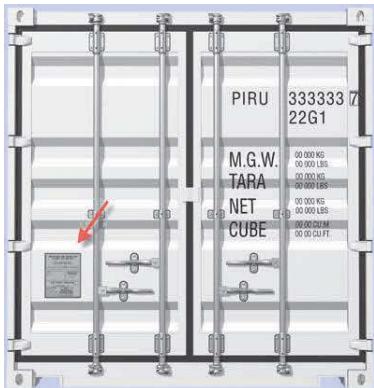
ILA-USMX OSH Circulars are devised to reflect the best possible information and guidance, and are products of diligent research and the most up to date subject matter knowledge. Consequently, while the information contained herein is believed to be accurate, owing to a host of factors ILA-USMX can convey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



ILA~USMX Comité Conjunto de Seguridad

OSH Circular 2016-11 (20 de noviembre del 2016)

La Convención de Contenedores Seguros



¿Has notado alguna vez la placa remachada a la parte inferior de la puerta de los contenedores intermodales? ¿Sabes qué significa? Si la contestación es “No”, no eres el único. Muchos trabajadores y personal gerencial en el ámbito de la comunidad marítima no tienen idea de qué se trata esta placa, ni lo que implica. En esta circular te vamos a proveer información para que puedas contestar esta y otras preguntas.

La Convención para Contenedores Seguros (CSC por sus siglas en Inglés) es un tratado internacional administrado por la Organización Internacional Marítima (IMO por sus siglas en Inglés) la cual es una agencia de las Naciones Unidas. Los Estados Unidos de América son signatarios de este tratado y el cumplimiento con el mismo es verificado por la Guardia Costanera. La CSC establece los requisitos de diseño y operación para los contenedores que se mueven en la mayoría de los barcos que operan en el comercio internacional. A continuación un enlace a la Convención o sigue el código:

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/containers1972.html>



El Comité Conjunto de la ILA~USMX defiende y aboga para que los trabajadores de la industria y el personal gerencial conozcan todo lo posible sobre esta convención y es por esto que les animamos a que incluyan componentes de instrucción relacionada a los requisitos establecidos por la CSC en sus programas de educación y adiestramiento.

Como base para este propósito, a continuación el Comité Conjunto les provee un enlace a información que les ayudará a tener un conocimiento y comprensión más amplio en los requisitos de la Convención.

<http://containerownersassociation.org/downloads/418/CSC%20Presentation%205April15.pdf>



Si tienen alguna pregunta se pueden comunicar con nosotros a: blueoceana@optonline.net

Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.



ILA-USMX JOINT SAFETY COMMITTEE

OSH Circular 2016-12 (20 December 2016)

Enclosed/Confined Space Testing Before Entry

In the United States, OSHA's regulations for marine terminals (29 CFR Part 1917) and OSHA's regulations for longshoring aboard vessels (29 CFR Part 1918) both contain mandatory requirements designed to ensure a worker's safety when he/she is obliged to enter a workspace that has contained (or may contain) a dangerous atmosphere.

Here are links to those respective regulations:

https://www.osha.gov/pls/oshaweb/owadisp.show_document?p_table=STANDARDS&p_id=10365

https://www.osha.gov/pls/oshaweb/owadisp.show_document?p_table=STANDARDS&p_id=10482

In principal sum, when employers know or believe (with the exercise of actual and/or constructive knowledge) that a workspace has contained or may contain a hazardous atmosphere (an atmosphere that is or may be toxic, explosive, flammable or oxygen deficient) there is an obligation to test the atmosphere before employees are allowed to enter. There is an accompanying obligation that records reflecting the outcomes of atmospheric testing must be maintained.

Take, for example, the opening up of a hatch and then requiring workers to enter and perform their activities. If an employer has actual or constructive knowledge that would allow it to believe a hazardous atmosphere does or may exist within that hatch, there is a responsibility for a designated and appropriately equipped person to conduct atmospheric testing.

What's a "*designated person*?"

Here's OSHA's definition: *Designated person* means a person who possesses specialized abilities in a specific area and is assigned by the employer to do a specific task in that area.

What's a shipboard "*enclosed space*?"

Here's OSHA's definition: *Enclosed space* means an interior space in or on a vessel that may contain or accumulate a hazardous atmosphere due to inadequate natural ventilation. Examples of enclosed spaces are holds, deep tanks and refrigerated compartments.

Got an atmospheric test-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 2016-12 (20 de diciembre del 2016)

Espacios Confinados – Verificación y Pruebas antes de Entrada

Las regulaciones para los terminales marítimos en los EEUU, contenidas en el 29 CFR Parte 1917 y las regulaciones para los estibadores trabajando abordo, que aparecen en el 29 CFR Parte 1918, ambas contienen requisitos mandatorios diseñados para garantizar la seguridad de los empleados que están en la obligación de entrar en espacios confinados que, entre otras características, hayan tenido o tengan una atmósfera peligrosa.

A continuación incluimos enlaces a las dos respectivas regulaciones:

https://www.osha.gov/pls/oshaweb/owadisp.show_document?p_table=STANDARDS&p_id=10365

https://www.osha.gov/pls/oshaweb/owadisp.show_document?p_table=STANDARDS&p_id=10482

En resumen, cuando un patrono conoce de primera mano o sospecha que un espacio de trabajo estuvo expuesto o contiene una atmósfera peligrosa, lo cual significa que presenta uno o más de los siguientes peligros; tóxico, explosivo, inflamable o deficiente de oxígeno, este tiene la obligación de hacer pruebas en ese espacio de trabajo antes de que a cualquier empleado se le permita o pueda entrar al mismo. Esta obligación incluye documentar formalmente el proceso de pruebas a la atmósfera del área de trabajo y mantener estos documentos disponibles.

Tomemos el ejemplo de una escotilla de un tanque que se abre para que trabajadores realicen una tarea adentro. El patrono debe haber realizado un análisis de peligros de ese espacio de trabajo y debe saber si el mismo contiene o no una atmósfera peligrosa. De haberse identificado una atmósfera peligrosa en ese espacio, el patrono tiene la responsabilidad de asegurarse que solamente **personal designado** y debidamente adiestrado lleva a cabo las tareas en el mismo, antes habiendo realizado pruebas atmosféricas para verificar la atmósfera y habiendo establecido los controles (ingeniería, administrativos, equipos de protección personal) para garantizar la entrada y salida segura.

¿Quién está catalogado como **personal designado**?

OSHA lo define como una persona con el conocimiento especializado y las habilidades en un área específica de trabajo, asignado por el patrono para realizar una tarea en particular en esa área de trabajo.

¿Qué es un “**espacio cerrado o confinado**” en un barco?

OSHA lo define como un espacio interior en o adentro de una embarcación que pueda contener o acumular una atmósfera peligrosa debido a ventilación natural no adecuada. Otros ejemplos de espacios confinados son: tanques, bodegas y compartimientos refrigerados.

¿Tienes alguna pregunta relacionada a este tema? Escríbenos a: blueoceana@optonline.net

Trabajando Juntos Por El Beneficio De Todos

Las circulares de la ILA-USMX OSH están creadas para reflejar la mejor información y guías posibles, y son productos de la búsqueda diligente y el conocimiento más actualizado en la materia. Consecuentemente, mientras que la información contenida en esta comunicación es tomada como precisa, debido a diversos factores, la ILA-USMX no expresa, directa o indirectamente, garantía alguna respecto a la confiabilidad de las partes contenidas.