

Metal Plating Safety Stats and Facts – Spanish

HECHOS

1. Un importante efecto sobre la salud en el lugar de trabajo de los chapistas es la dermatitis por níquel. Se trata de un fenómeno asociado a los compuestos solubles de níquel o al níquel metal disuelto en el sudor que penetra en la piel provocando una reacción alérgica en individuos genéticamente predispuestos. Como exposición en el lugar de trabajo, éste es probablemente un riesgo mayor que el cáncer de pulmón por inhalación de aerosoles de sulfato, cloruro o sulfamato de níquel.
2. Los trabajadores del chapado metálico están expuestos a multitud de sustancias químicas peligrosas, que pueden provocar intoxicaciones, quemaduras químicas, daños en el sistema respiratorio, alergias, etc. Pueden sufrir lesiones por caídas sobre suelos mojados, cortes y pinchazos con herramientas o plantillas afiladas, y quemaduras con líquidos calientes. Otros peligros habituales son las descargas eléctricas, los incendios y explosiones, las lesiones causadas por la caída de cuerpos, los daños oculares por partículas voladoras, los enredos en maquinaria en movimiento, los altos niveles de ruido, etc.
3. Los trabajadores están expuestos por inhalación de partículas suspendidas en el aire, que pueden permanecer en los pulmones durante muchos años. Las condiciones polvorientas que existían en las primeras operaciones de producción de níquel se han eliminado.
4. En la actualidad, la mayoría de los límites regulados de exposición al níquel son una décima parte de aquellas exposiciones o menos. Aunque algunas operaciones superan ocasionalmente los límites, la mayoría los cumple. En la actualidad existen pocas pruebas de una incidencia elevada de cánceres de pulmón o nasales entre los productores o

usuarios de níquel en relación con las poblaciones locales.

ESTADÍSTICAS

- Cuatro trabajadores de una empresa de chapado metálico de Auburn murieron el martes y otras 20 personas resultaron heridas al mezclarse accidentalmente dos productos químicos, lo que produjo el mortal gas cianuro de hidrógeno, según informaron las autoridades.
-

Metal Plating Safety Fatality File

Worker Dies After Falling into Vat of Acid

The tank contained liquid chromic acid, used for metal plating and coating for different industries.

DAYTON, Ohio (AP) — A worker fell into a chemical vat at a business in Ohio and died, authorities said.

The 60-year-old man from Union fell into the vat at Tecmetals Inc. on Tuesday, Montgomery County Coroner Dr. Kent Hershberger said.

The tank contained liquid chromic acid, Dayton fire officials said. Techmetals works with chemicals that are used for metal plating and coating for different industries.

The man had worked for the company for several years, said Dayton Fire Chief Mike Fasnacht.

The coroner's office and Dayton police were investigating, along

with the Occupational Safety and Health Administration.

A man answering the phone at Techmetals on Tuesday said the company had no immediate comment other than to say “all of the appropriate” people had been contacted.

Metal Plating Safety Fatality File – Spanish

Muere un trabajador al caer en una cuba de ácido

El tanque contenía ácido crómico líquido, utilizado para el chapado y revestimiento de metales para diferentes industrias.

DAYTON, Ohio (AP) – Un trabajador cayó en una cuba de productos químicos en una empresa en Ohio y murió, dijeron las autoridades.

El hombre de 60 años de edad, de Union cayó en la cuba en Tecmetals Inc. el martes, dijo el forense del condado de Montgomery Dr. Kent Hershberger.

La cuba contenía ácido crómico líquido, según los bomberos de Dayton. Techmetals trabaja con productos químicos que se utilizan para el chapado y revestimiento de metales para diferentes industrias.

El hombre había trabajado para la empresa durante varios años, dijo el jefe de bomberos de Dayton, Mike Fasnacht.

La oficina del forense y la policía de Dayton estaban investigando, junto con la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional.

Un hombre que contestaba al teléfono en Techmetals el martes dijo que la empresa no tenía ningún comentario inmediato aparte de decir que se había contactado con “todas las personas apropiadas”.

Poultry Worker Safety Stats and Facts

FACTS

Health hazards in poultry working environments are categorised as accidental, physical, chemical, and biological.

1. **Accidental.** Sprains and strains due to slip and fall while carrying heavy loads.

- Eye and skin irritation resulting from contact with disinfectants, vaccines and medicines.
- Burns from exposure to hot surfaces (e.g. beak-trimmers).

2. **Physical.** Exposure to high levels of noise.

- Long-time exposure to heat and cold due to outdoor work.
- Musculo-skeletal problems resulting from lifting and moving of animals, feed bins (bags), egg collection.

3. **Chemical.** Respiratory problems resulting from exposure to dust, which is composed of feathers, dander, micro-organisms, etc.

- Respiratory, skin, and eye diseases due to exposure to gases including NH₃, H₂S, CO₂, CO, and CH₄.
- Exposure to disinfectants, detergents, formaldehyde and pesticides.

4. **Biological.** Zoonotic infections. These diseases are transmitted between birds and humans.

- Antibiotic-resistant bacteria.

STATS

- The meat and poultry industry's commitment to improving worker and workplace safety is reflected in the significant and consistent decline in illness and injury rates among its 500,000 workers for the past two decades.
- The rate at which injuries and illnesses occur among poultry processing workers in the U.S. has reached its lowest level, and according to the Bureau of Labour Statistics, this level is below the rate found in food manufacturing in general.
- The rate of injury and illness in the poultry processing sector was 6.6 per 100 full-time workers, down from 7.4.
- Musculoskeletal disorders are common among employees at a poultry processing plant. At the time of our evaluation, 81% of the jobs we evaluated were above the limits of hand activity and force where controls are recommended and 34% of participants met our case definition for carpal tunnel syndrome, which likely results from the repetitive and forceful nature of the work.
- According to the Bureau of Labor Statistics, of the total 3,620 occupational injury and illness cases requiring days away from work that were reported among workers in the poultry processing industry, 33% (1,190 cases) were MSDs.

Poultry Worker Safety Stats and Facts – Spanish

HECHOS

Los peligros para la salud en los entornos de trabajo avícolas se

clasifican en accidentes, físicos, químicos y biológicos.

1. **Accidentales.** Esguinces y torceduras debidos a resbalones y caídas al transportar cargas pesadas.

- Irritación ocular y cutánea por contacto con desinfectantes, vacunas y medicamentos.
- Quemaduras por exposición a superficies calientes (por ejemplo, cortapicos).

2. **Físicas.** Exposición a niveles elevados de ruido.

- Exposición prolongada al calor y al frío debido al trabajo al aire libre.
- Problemas músculo-esqueléticos derivados del levantamiento y traslado de animales, comederos (bolsas), recogida de huevos.

3. **Químicos.** Problemas respiratorios derivados de la exposición al polvo, compuesto por plumas, caspa, microorganismos, etc.

- Enfermedades respiratorias, cutáneas y oculares debidas a la exposición a gases como NH₃, H₂S, CO₂, CO y CH₄.
- Exposición a desinfectantes, detergentes, formaldehído y pesticidas.

4. **Biológicos.** Infecciones zoonóticas. Estas enfermedades se transmiten entre aves y humanos.

- Bacterias resistentes a los antibióticos.

ESTADÍSTICAS

- El compromiso de la industria cárnica y avícola con la mejora de la seguridad de los trabajadores y del lugar de trabajo se refleja en el descenso significativo y constante de los índices de enfermedades y lesiones entre sus 500.000 trabajadores durante las dos últimas décadas.
- La tasa de lesiones y enfermedades entre los trabajadores del procesamiento de aves de corral en EE.UU. ha alcanzado su nivel más bajo, y según la Oficina de Estadísticas

Laborales, este nivel está por debajo de la tasa encontrada en la fabricación de alimentos en general.

- La tasa de lesiones y enfermedades en el sector de procesamiento de aves de corral fue de 6,6 por cada 100 trabajadores a tiempo completo, por debajo del 7,4.
- Los trastornos musculoesqueléticos son comunes entre los empleados de una planta de procesamiento avícola. En el momento de nuestra evaluación, el 81% de los puestos de trabajo evaluados estaban por encima de los límites de actividad y fuerza de la mano en los que se recomiendan controles y el 34% de los participantes cumplían nuestra definición de caso para el síndrome del túnel carpiano, que probablemente es consecuencia de la naturaleza repetitiva y de fuerza del trabajo.
- Según la Oficina de Estadísticas Laborales, del total de 3.620 casos de lesiones y enfermedades profesionales que requirieron días de baja laboral que se registraron entre los trabajadores de la industria de procesamiento avícola, el 33% (1.190 casos) fueron TME.

Metal Plating Safety Infographic

The Plating Process

How It Works



Disassembly

Assures all surfaces will be properly plated.



Stripped

Removes particles which can blister or flake a plate-layer.



Polishing

Refines and evens surfaces in preparation for plating. Even the smallest imperfections must be smoothed and polished.



Plate Bath

Plating deposit begins. The longer an object is exposed to a current, the thicker the plating will become.



Set Up

Connect the negative electrical lead of the rectifier to the substrate and place the positive lead directly in the plating solution.



Cleaned

Object is dipped into cleaning solution and electrified.



Post Treatment

In order to prevent tarnishing and improve resistance, an anti-tarnish or clear coat treatment may be used.



Waste Disposal

Electroplating can create hazardous material. If processed correctly, this waste can be recycled back into the plating process.

Finished Product!



More information at:
www.americanplating.com

Source: <http://www.americanplatingcompany.com>

Metal Plating Safety Infographic – Spanish

Seguridad en tanques de galvanoplastia

Recomendación	Antes de trabajar en la parte superior, instalar una plataforma sobre los tanques .
Recomendación	Asegurarse de que exista ventilación autónoma y personal capacitado para rescate de emergencia.
Recomendación	Asegurarse de que todo el equipo se encuentre bloqueado y señalado debidamente.
Recomendación	Verificar los tanques y tubería para evitar fugas, corrosión o deformaciones.
Recomendación	Lavar los tanques correctamente.
Evitar	Alzar bolsas o tambores de productos químicos por arriba del nivel superior del tanque.
Evitar	Subirse o ingresar al tanque sin la utilización de un sistema de acompañamiento para asegurar una correcta ventilación.
Evitar	Subirse, inclinar o caminar sobre las orillas de los tanques o sobre las varillas de los ánodos.
Evitar	Dejar sucios los tanques de los derrames.
Evitar	Jugar alrededor de los tanques ya que estos pueden contener materiales peligrosos.

Fuente: <https://sentryairsystemsmexico.blogspot.com>

Poultry Worker Safety Fatality File

TWO WORKER DEATHS IN JANUARY SHOW NEED FOR REFORMS IN U.S. POULTRY SLAUGHTERHOUSES

SAN DIEGO —

On Monday, January 6th, Gabriel Seth Brutley, 35, died at a JBS/Pilgrim's Pride plant in Guntersville, Alabama. He lost his life to a mechanical lift. The company is not releasing more details about this tragedy.

On Wednesday, January 15th, Chit Tuay, 38, died at a Fieldale Farms plant in Murrayville, Georgia. Tuay died while cleaning a scalding – a machine used in poultry processing – when he fell into the equipment and broke his neck.

“Neither of these tragic deaths was an ‘accident,’” said Jessica Martinez, co-executive director of the National Council for Occupational Safety and Health (National COSH). “Poultry is a dangerous industry where workers face injury rates higher than the national average for all private industry. If proper safety protocols had been implemented – with the required safety equipment, the required training, and full worker involvement – these fatalities could have been prevented. Gabriel Brutley and Chit Tuay should be alive and with their families today.”

Both the Fieldale Farms Murrayville plant and the JBS/Pilgrim’s Pride Guntersville plant recently received special waivers from the U.S. Department of Agriculture (USDA) allowing them to increase line speeds from butchering 140 chickens per minute to 175 birds per minute. The waivers were granted by USDA despite an alarming record of recent preventable fractures, lacerations, amputations, and workplace fatalities at both facilities. This includes a dozen serious incidents in both plants since 2015, according to data compiled by the National Employment Law Project (NELP) and National COSH.

“When chicken slaughter plants increase the number of birds they kill per minute, production for every worker – including sanitation workers – ramps up as everyone works harder and faster to process and pack the product and sanitize equipment for the increase in output,” said Debbie Berkowitz, worker health and safety program director at the National Employment Law Project. “This increases the likelihood of serious injuries among poultry workers, who are disproportionately people of color and immigrants. The USDA granted these special waivers despite strong opposition from workers, public health advocates, and consumer groups.”

To prevent future tragedies, two national advocacy organizations – the National Council for Occupational Safety and Health (National

COSH) and the National Employment Law Project (NELP) – called today for USDA to stop issuing waivers for increased line speeds. In addition, the groups said OSHA should conduct wall-to-wall safety inspections in the facilities where the fatalities occurred and increase full inspections throughout the industry.

The deaths of Brutley and Tuay took place over a period of just nine days in January. In 2018, the most recent year for which data is available, there were five worker deaths in the poultry industry during the entire year.

Poultry Worker Safety Fatality File – Spanish

LA MUERTE DE DOS TRABAJADORES EN ENERO MUESTRA LA NECESIDAD DE REFORMAS EN LOS MATADEROS AVÍCOLAS DE EE.UU.

SAN DIEGO –

El lunes 6 de enero, Gabriel Seth Brutley, de 35 años, murió en una planta de JBS/Pilgrim's Pride en Guntersville, Alabama. Perdió la vida a causa de un ascensor mecánico. La empresa no ha dado a conocer más detalles sobre esta tragedia.

El miércoles 15 de enero, Chit Tuay, de 38 años, murió en una planta de Fieldale Farms en Murrayville, Georgia. Tuay murió mientras limpiaba un escaldador -una máquina utilizada en el procesamiento de aves de corral- cuando cayó dentro del equipo y se rompió el cuello.

“Ninguna de estas trágicas muertes fue un ‘accidente’”, afirmó Jessica Martínez, codirectora ejecutiva del Consejo Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (National COSH). “La avicultura es una industria peligrosa en la que los trabajadores se enfrentan a índices de lesiones superiores a la media nacional de toda la industria privada. Si se hubieran aplicado los protocolos de seguridad adecuados -con el equipo de seguridad necesario, la capacitación requerida y la plena participación de los trabajadores- se podrían haber evitado estas muertes”. Gabriel Brutley y Chit Tuay deberían estar vivos y con sus familias hoy”.

Tanto la planta de Fieldale Farms en Murrayville como la de JBS/Pilgrim’s Pride en Guntersville han recibido recientemente exenciones especiales del Departamento de Agricultura de EE.UU. (USDA) que les permiten aumentar la velocidad de la línea de despiece de 140 pollos por minuto a 175 aves por minuto. El USDA concedió las exenciones a pesar del alarmante historial de fracturas, laceraciones, amputaciones y muertes evitables en el lugar de trabajo en ambas instalaciones. Esto incluye una docena de incidentes graves en ambas plantas desde 2015, según datos compilados por el Proyecto Nacional de Derecho Laboral (NELP) y National COSH.

“Cuando las plantas de sacrificio de pollos aumentan el número de aves que matan por minuto, la producción para cada trabajador -incluidos los trabajadores de saneamiento- se dispara a medida que todos trabajan más duro y más rápido para procesar y empacar el producto y desinfectar el equipo para el aumento de la producción”, dijo Debbie Berkowitz, directora del programa de salud y seguridad de los trabajadores en el National Employment Law Project. “Esto aumenta la probabilidad de lesiones graves entre los trabajadores avícolas, que son desproporcionadamente personas de color e inmigrantes”. El USDA concedió estas exenciones especiales a pesar de la fuerte oposición de los trabajadores, los defensores de la salud pública y los grupos de consumidores.”

Para evitar futuras tragedias, dos organizaciones nacionales de defensa – el Consejo Nacional para la Seguridad y Salud

Ocupacional (COSH Nacional) y el Proyecto Nacional de Derecho Laboral (NELP) – pidieron hoy que el USDA deje de emitir exenciones para el aumento de la velocidad de la línea. Además, los grupos señalaron que la OSHA debería llevar a cabo inspecciones de seguridad de pared a pared en las instalaciones donde se produjeron las muertes y aumentar las inspecciones completas en todo el sector.

Las muertes de Brutley y Tuay tuvieron lugar en un período de solo nueve días en enero. En 2018, el año más reciente para el que hay datos disponibles, hubo cinco muertes de trabajadores en la industria avícola durante todo el año.

Put Safety In Gear When Backing Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

Hay varias razones que explican la frecuencia de los accidentes al dar marcha atrás los vehículos. Una de ellas puede ser que el conductor no tome las precauciones habituales, pensando que es improbable que un accidente al dar marcha atrás provoque daños personales.

CUÁL ES EL PELIGRO

RIESGOS/PELIGROS DE LA MARCHA ATRÁS

El campo de visión de un conductor es muy limitado cuando da marcha atrás con un vehículo. Los puntos ciegos son las zonas alrededor del vehículo que no se pueden ver ni mirando directamente con los ojos ni utilizando los retrovisores. Los puntos ciegos varían de un vehículo a otro, pero por lo general se

encuentran a la:

- **Detrás** – directamente detrás del vehículo.
- **Lateral** – el lado del vehículo que no ven los retrovisores.
- **Delante** – directamente delante del vehículo que queda oculto al conductor por el capó y los guardabarros.

El tipo más común de accidente de vehículo es un accidente de marcha atrás. Debido a la visión limitada fuera de las ventanas traseras o alrededor de las camas de camiones largos y cuerpos de equipos, los conductores pueden no ver otros vehículos, obstáculos, o incluso compañeros de trabajo y peatones. Ya sea en un aparcamiento, en la carretera, en una obra o en un campo agrícola, los trabajadores que aprenden las técnicas adecuadas pueden ayudar a prevenir los accidentes de marcha atrás.

COMO PROTEGERSE

PROTECCIÓN AL DAR MARCHA ATRÁS – La forma más segura de dar marcha atrás es no dar marcha atrás

El campo de visión de un conductor es muy limitado cuando da marcha atrás con un vehículo. Intente:

- Diseñar el plano del lugar o el flujo de trabajo/tráfico de manera que sea posible la operación de retroceso.
- Aparcar de forma que pueda avanzar al salir.
- Minimizar el tráfico peatonal designando senderos alejados de las rutas de tráfico o separando la zona de trabajo con cuerdas o barricadas.

ANTES DE RETROCEDER, ¿QUÉ DEBE HACER EL CONDUCTOR? – COMPROBAR LOS PELIGROS

Antes de retroceder, dé una vuelta alrededor del vehículo para comprobar si hay obstrucciones u otras situaciones peligrosas debajo y alrededor del vehículo. Inspeccione las puertas y portones traseros para comprobar que cierran correctamente y que los objetos y materiales se guardan de forma segura. Asegúrese de que hay suficiente espacio libre alrededor del vehículo para dar

marcha atrás.

- pilares
- postes
- edificios
- objetos elevados
- líneas eléctricas
- la trayectoria que seguirá el vehículo
- otros vehículos
- las personas que se encuentran en la zona
- los caminos que recorren las personas

PRÁCTICAS ÓPTIMAS PARA DAR MARCHA ATRÁS – El conductor es siempre responsable al dar marcha atrás

Como no puede ver todo lo que hay detrás de su vehículo, dar marcha atrás siempre es peligroso. Evite dar marcha atrás siempre que pueda. Aparque de forma que pueda tirar hacia delante cuando salga. Siga estas reglas:

- Mire su trayectoria
- Retroceda lentamente
- Retroceda y gire hacia el lado del conductor
- Utilice un ayudante

Protocolo para retroceder un vehículo sin ayudante

- Ponga el freno de estacionamiento.
- Salga del vehículo y observe la zona de retroceso en busca de peligros.
- Compruebe los espacios libres y los obstáculos por encima, por debajo, a los lados, por detrás y por delante del vehículo.
- Entre en la cabina: si no hay ningún guía presente, haga sonar la bocina antes de moverse. Observe ambos retrovisores mientras retrocede.

Si la distancia de retroceso es larga, deténgase a intervalos y vuelva a comprobar por detrás, por encima, por debajo, a los lados y por delante.

En lugar de hacer una maniobra larga de marcha atrás, haga una serie de maniobras cortas.

ESTRATEGIAS SEGURAS PARA DAR MARCHA ATRÁS

Educación/Capacitación

- Los conductores/operadores y los señalizadores deben ser educados y capacitados para:
 - reconocer los peligros.
 - conocer la ubicación de los ángulos muertos.
 - conocer el significado de las señales manuales.
 - saber cómo se comporta el vehículo al dar marcha atrás.
 - detenerse en caso de duda sobre la seguridad de una persona o de un objeto.
 - retroceder siempre lentamente.

- Los conductores deben detenerse inmediatamente si pierden el contacto visual con el señalizador.

Señalizadores/Vigías

- Asigne trabajadores (señalizadores) para dirigir el movimiento y la operación de vehículos y equipos motorizados.
- Eduque y capacite a los señalizadores en las habilidades que necesitan para realizar esta tarea.
- Los conductores y los señalizadores deben conocer las señales manuales y su significado. Un señalizador debe:
 - asegurarse de que tiene contacto visual con el conductor cuando un vehículo está en movimiento,
 - mantener una visión clara de la trayectoria del vehículo, y vigilar el vehículo y la carga mientras se desplaza,
 - estar atento a cualquier otra persona o vehículo que entre en la zona y poder advertirles de cualquier peligro,
 - no tener otras tareas que realizar mientras actúa como señalizador,
 - llevar ropa de alta visibilidad y el equipo adecuado cuando se trabaje en condiciones de poca luz

- no distraerse mientras realiza estas tareas (por ejemplo, no utilizar dispositivos móviles, etc.).

CONCLUSIÓN

Las buenas prácticas y protocolos de marcha atrás no vienen en el vacío con un funcionamiento eficaz del vehículo. Es un hecho que el conductor es siempre responsable al dar marcha atrás.

Put Safety In Gear When Backing Meeting Kit

What's At Stake

There are several reasons for the frequency of accidents when backing up vehicles. One may be that the driver fails to exercise the usual precautions, thinking a backing accident is unlikely to result in personal injury.

What's the Danger

HAZARDS/DANGERS OF BACKING

A driver's field of vision is very limited when backing up a vehicle. Blind spots are the areas around the vehicle that cannot be seen by either looking directly with your eyes or by using your mirrors. Blind spots will vary from vehicle to vehicle, but generally they are to the:

- **Rear** – directly behind the vehicle.
- **Side** – the side of the vehicle that the mirrors do not see.
- **Front** – directly in front of the vehicle that is hidden from

the driver by the hood and fenders.

The most common type of vehicle accident is a backing accident. Due to limited vision out of the back windows or around long truck beds and equipment bodies, drivers may not see other vehicles, obstacles, or even coworkers and pedestrians. Whether in a parking lot, on the road, a construction site, or an agricultural field, workers who learn the proper techniques can help prevent backing accidents.

HOW TO PROTECT YOURSELF

BACKING UP PROTECTION – The Safest Way to Back Up is Not to Back Up

A driver's field of vision is very limited when backing up a vehicle. Try to:

- Design the site plan or work/traffic flow so that drive-through operation is possible.
- Park in a way that allows you to drive forward as you leave.
- Minimize foot traffic by designating walking paths away from traffic routes or separating the work area with ropes or barricades.

BEFORE BACKING UP, WHAT SHOULD THE DRIVER DO? – CHECK FOR HAZARDS

Before you back up your vehicle, do a vehicle walk around to check underneath and all around it for obstructions and other dangerous situations. Inspect the doors and tailgates for proper closing and safe and secure storage for items and materials. Ensure that there is plenty of clearance around the vehicle for backing.

- posts
- poles
- buildings
- overhead objects
- electrical/power lines
- the path the vehicle will travel
- other vehicles

- people in the area,
- the paths the people are walking

BEST BACKING UP PRACTICES – The Driver is Always Responsible When Backing

Because you cannot see everything behind your vehicle, backing is always dangerous. Avoid backing whenever you can. Park so you will be able to pull forward when you leave. Follow these rules:

- Look at your path
- Back slowly
- Back and turn toward drivers side
- Use a helper

Backing A Vehicle Without A Helper Protocol

- Set the park brake.
- Step out of the vehicle and look at the backing area for hazards.
- Check for clearances and obstacles above, below, to the sides, to the rear and to the front of the vehicle.
- Enter the cab: if there is no guide present, sound horn before moving. Observe both mirrors while backing. If the backing distance is long, stop at intervals and re-check behind, above, below, to the side and ahead. Rather than making one long backing manoeuvre, make a series of short backing manoeuvres.

SAFE STRATEGIES FOR BACKING

Education/Training

- Drivers/operators and signallers must be educated and trained to:
 - recognize hazards.
 - know locations of blind spots.
 - know the meaning of the hand signals.
 - know how the vehicle behaves when reversing.
 - stop when they have any doubt about the safety of a person or to an object.

- always back up slowly.
- Drivers must stop immediately if they lose visual contact with the signaller.

Signallers/Spotters

- Assign workers (signallers) to direct the movement and operation of vehicles and motorized equipment.
- Educate and train the signallers in the skills they need to perform this task.
- Drivers and signallers must know the hand signals and their meaning. A signaller must:
 - make sure that (s)he has visual contact with the driver when a vehicle is in motion,
 - keep a clear view of the path the vehicle is travelling, and watch the vehicle and load as it moves,
 - be aware of any other persons or vehicles entering the area and be able to warn them of any hazards,
 - not have other duties to do while acting as a signaller,
 - wear high-visibility apparel and wear appropriate equipment when working at low-light conditions.
 - not be distracted while performing these duties (e.g., no use of mobile devices etc.).

FINAL WORD

Good backing practices and protocols do not come in a vacuum with sound effective vehicle operation. It is a given that the driver is always responsible when backing.

Put Safety In Gear When Backing

Stats and Facts

FACTS

1. Backing accidents occur because operators rely too heavily on their vehicle mirrors. Even with the best of mirrors and mirror arrangements, there still are blind spots to the sides of the vehicle and behind it.
2. One-quarter of all collisions occur while backing. Backing incident rates are even higher among fleet drivers, accounting for up to half of all on-the-job vehicle collisions.
3. Backing carries its own set of driving risks. Backing incident rates and related injuries are expected to decrease as a growing number of vehicles with rear-vision camera systems and other safety technology features hit the road.
4. While this technology still has room for improvement, reverse braking systems currently focused on preventing collisions with obstacles will soon protect against pedestrian crashes. Front automatic braking will become standard in most cars in 2022, but there is currently no plan to make it standard for backing.
5. Until this technology becomes standard on all vehicles, one of the best ways for employers to prevent backing collisions is to create a company-wide vehicle training program that includes the following safe backing practices.

STATS

- Less than 1% of a driver's time is spent behind the wheel, but regularly, year after year, produces approximately 25% of all vehicle-related accidents
- Backing collisions cause over 500 deaths and 15,000 injuries per year, many of which involve children.
- There are at least 500,000 backing accidents of some type

every year in the U.S.

- Of those half-million accidents, 15,000 include some type of injury and approximately 210 deaths – mostly children aged five and under (31% of all fatalities) and elderly people aged 70 and over (26%).
 - Up to two children every week are killed in the U.S. by back over incidents.
 - Most of these events (70%) occur with a parent or family member behind the wheel.
 - According to the Bureau of Labor Statistics, over 70 workers died from back over incidents.
 - One out of every four vehicle accidents can be blamed on poor backing skills, according to the National Safety Council.
-

Put Safety In Gear When Backing Stats and Facts – Spanish

HECHOS

1. Los accidentes de marcha atrás se producen porque los conductores confían demasiado en los retrovisores del vehículo. Incluso con los mejores espejos y disposiciones de estos, sigue habiendo ángulos muertos a los lados del vehículo y detrás de él.
2. Una cuarta parte de las colisiones se producen dando marcha atrás. Las tasas de incidentes por dar marcha atrás son aún mayores entre los conductores de flotas, representando hasta la mitad de todas las colisiones de vehículos en el trabajo.
3. Dar marcha atrás conlleva sus propios riesgos de conducción. Se espera que las tasas de incidentes por dar marcha atrás y las lesiones relacionadas disminuyan a medida que un número

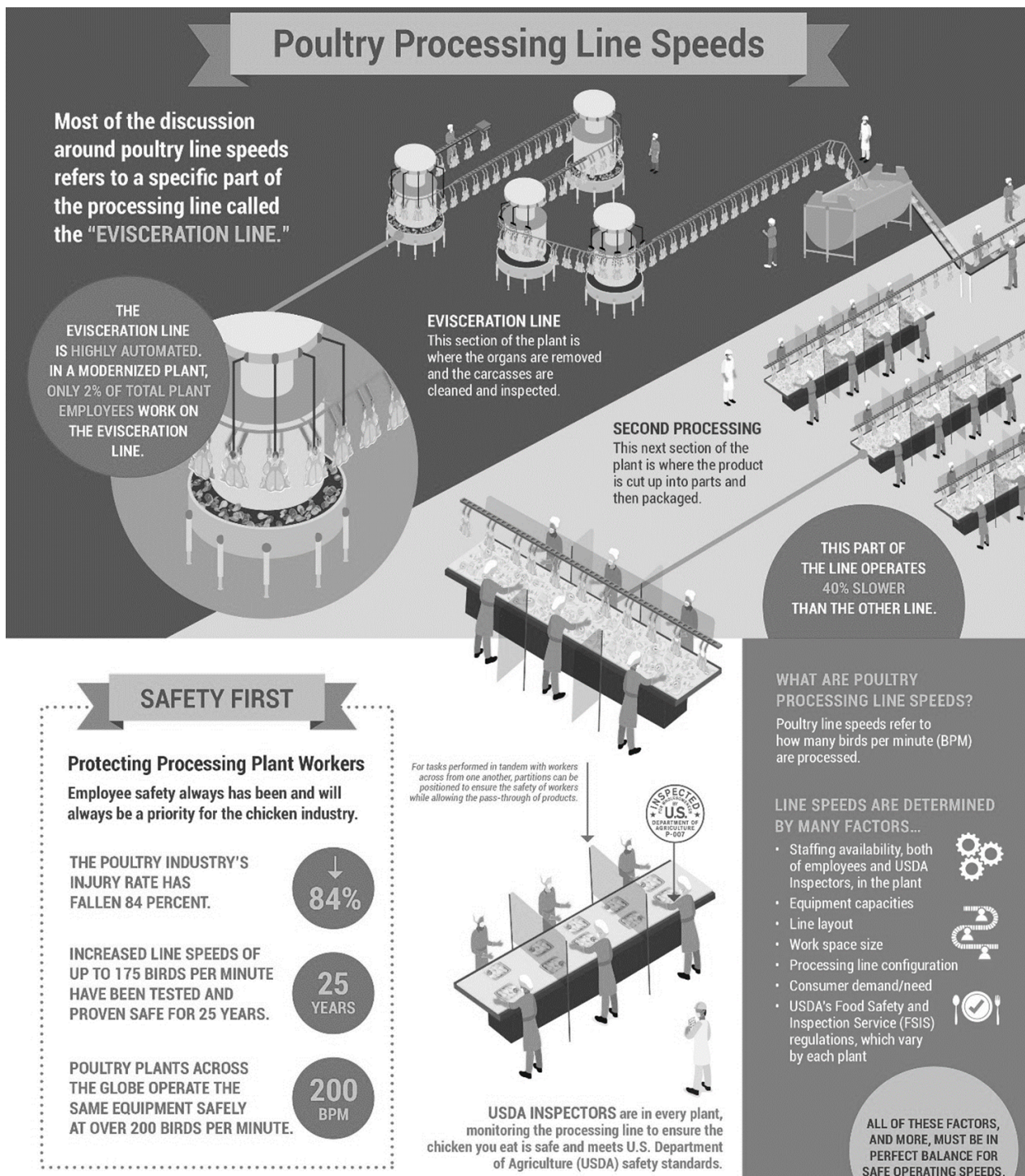
creciente de vehículos con sistemas de cámaras de visión trasera y otras características tecnológicas de seguridad salgan a la carretera.

4. Aunque esta tecnología aún tiene margen de mejora, los sistemas de frenado marchan atrás, que actualmente se centran en evitar las colisiones con obstáculos, pronto protegerán de las colisiones con peatones. El frenado automático delantero se convertirá en estándar en la mayoría de los coches en 2022, pero actualmente no hay ningún plan para que sea estándar para la marcha atrás.
5. Hasta que esta tecnología se convierta en estándar en todos los vehículos, una de las mejores maneras para que los empleadores prevengan las colisiones de retroceso es crear un programa de capacitación de vehículos para toda la empresa que incluya las siguientes prácticas de retroceso seguro.

ESTADÍSTICAS

- Menos del 1% del tiempo de un conductor se pasa al volante, pero regularmente, año tras año, produce aproximadamente el 25% de todos los accidentes relacionados con vehículos.
- Las colisiones por alcance causan más de 500 muertos y 15.000 heridos al año, muchos de ellos niños.
- Se producen al menos 500.000 accidentes por marcha atrás de algún tipo cada año en EE. UU.
- De ese medio millón de accidentes, 15.000 incluyen algún tipo de lesión y aproximadamente 210 muertes, en su mayoría niños de cinco años o menos (31% de todas las víctimas mortales) y ancianos de 70 años o más (26%).
- Hasta dos niños mueren cada semana en EE. UU. por atropellos.
- La mayoría de estos sucesos (70%) se producen con uno de los padres o un familiar al volante.
- Según la Oficina de Estadísticas Laborales, más de 70 trabajadores murieron por atropellos.
- Según el Consejo Nacional de Seguridad, uno de cada cuatro accidentes de tráfico se debe a una deficiente maniobra de

Poultry Worker Safety Infographic



Poultry Worker Safety Infographic – Spanish

BIOSEGURIDAD AVICOLA

Objetivo de la bioseguridad

Disminuir los riesgos de enfermedades en la granja, mediante: la higiene, el orden, la disciplina, el manejo ambiental, el control de plagas y otras acciones preventivas como la vacunación



La limpieza de la granja debe ser total, se debe barrer y limpiar: pisos, paredes, techos, mallas, puertas; hay que remover todo el polvo, telarañas, desechos, restos de abono, etc.



No se debe entrar a la granja con alimentos de origen animal como carne, huevos o pescado.



Al ingreso de los galpones se debe mantener un recipiente desinfectante llamado pediluvio, en el cual se deberá lavar y desinfectar el calzado cada vez que se ingrese.



Desinfección Debe efectuarse cuando el galpón está completamente limpio por dentro y fuera, estén realizadas las reparaciones, y efectuado el control de plagas (insectos y roedores).

Es indispensable que el personal que ejecute las labores de desinfección, use prendas de protección: overol, botas, gorra, guantes, mascarilla y gafas.

Fuente: <https://www.veterinariadigital.com>

Put Safety In Gear When Backing Fatality File – Spanish

Un hombre de 39 años, padre de cinco hijos, murió atropellado por un camión volquete. Era camionero, tenía 12 años de experiencia y llevaba más de dos con su empleador.

En el lugar había dos volquetes de una sola caja y una pala cargadora. El operador de la pala cargadora llenó la parte trasera de uno de los camiones, le dijo a la víctima que podía marcharse y observó cómo subía a la cabina del camión. El segundo conductor observó a la víctima subir a su camión y comprobar su retrovisor izquierdo. A continuación, le vio por el retrovisor derecho mientras retrocedía lentamente para poder seguir la pista del cargador frontal. Sus alarmas de retroceso funcionaban.

El operador de la pala cargadora giró su pala cargadora para poder recoger material y colocarlo en el camión del segundo conductor después de que éste se posicionara. Estaba girando de nuevo la pala cargadora para volcar y vio a la víctima fuera de su camión, detrás del camión del segundo conductor. Antes de que el operador de la pala cargadora pudiera reaccionar, el camión del segundo conductor golpeó a la víctima, derribándola e inmovilizándola bajo las ruedas del camión.

Se solicitó asistencia médica urgente. La víctima fue declarada muerta en el lugar del accidente.

Put Safety In Gear When Backing Fatality File

A 39-year-old father of five was killed when he was run over by a dump truck. He was a truck driver with 12 years of experience and had been with his employer for more than two years.

There were two single-bed dump trucks and a front-end loader on site. The loader operator filled the back of one of the trucks, told the victim that he could leave and observed the victim getting into the cab of the truck. The second driver observed the victim getting into his truck and checking his left-hand mirror. He then was seen in the right-hand mirror while slowly backing up

so he could keep track of the front-end loader. His back-up alarms were working.

The loader operator rotated his loader so he could scoop material to put in the second driver's truck after it was positioned. He was rotating the loader back to dump, and saw the victim out of his truck, behind the second driver's truck. Before the loader operator could respond, the second driver's truck struck the victim, knocking him down and pinning him under the wheels of the truck.

Emergency medical assistance was called. The victim was pronounced dead at the scene.

Railway Operations Safety Meeting Kit

What's At Stake

The passenger and freight railroad industry has a long history of hard work, long hours, and strict timelines. Railroad worker injuries and fatalities have dropped over time, but they still occur at higher rates than many other industries.

What's the Danger

Without the proper controls and railway safety training in place, it's easy to walk on the wrong track or have a piece of heavy machinery backfire. It doesn't matter if you're a track laborer, an excavator operator or a thermite welder – every railway employee faces these challenging conditions at work every single day.

DANGERS OF RAILWAY OPERATIONS

Maintaining and improving safety in the railway industry requires the expertise of many professional disciplines including: engineers, operators, safety managers and human factors experts.

1. **Train Collisions.** Collisions can occur between two or more trains or between trains and infrastructure. Collisions between passenger trains travelling in opposite directions at high speed are very rare but the consequences are usually serious. More common occurrences include low speed accidents in stations, depots and yards. Train collisions can have a number of causes: drivers passing signals at danger, faulty routing, speeding, division of trains, poor wheel-rail adhesion and technical and human errors in the signaling system.
2. **Derailments.** Derailments are often related to technical failures such as poor track geometry, damaged or defective switches and crossings, wear and fatigue in the wheel-rail interface, and vehicle suspension faults. Operator errors such as incorrect setting of points, excessive speed and poor driving behaviour can also result in derailments.
3. **Level / Grade Crossings and Trespass.** There is a multitude of scenarios in which accidents occur including road users who are unaware of the level crossing, distraction / inattention, failure of level crossing equipment or a second train unexpectedly approaching the crossing. The most common accidents result from violations by road users ignoring the warning of approaching trains. Accidents at user worked crossings in rural areas are common. Trespassers present a common risk, particularly in densely populated areas.
4. **Railway Staff Risks.** Track workers are especially vulnerable due to their exposure to moving trains and high voltage electricity, the use of heavy plant and equipment, exposure to poor environmental conditions and frequent need for working anti-social hours.
5. **Stations.** The key risks which require management at stations are typically slips, trips and falls (particularly on stairs and escalators) and boarding and alighting incidents at the

interface between the train and the platform.

6. **Suicides.** It is not uncommon for the railways to be used by those wishing to end their own lives. Due to the nature of these incidents, the industry has found it difficult to influence significant reductions in the rate of railway suicides.
7. **Dangerous Goods.** Due to its comparative safety as a mode of transport, railways are often used for the carriage of dangerous goods such as chemicals, petrol, liquefied gasses and nuclear waste.

HOW TO PROTECT YOURSELF

PROTECTION/PRECAUTIONS TO PREVENT RAIL WORKER INJURIES

- Keep the rail yard clear of debris and garbage to prevent slips, trips, and falls. Clean and maintain walking surfaces of stations and trains. Place guards and warning signs around elevated openings of trains and platforms. Never jump from railcars; the impact of hitting the ground can cause strains and sprains. Wear protective footwear with a heel and non-slip sole.
- Railroad work is strenuous. It involves 24-hour, outdoor work all year. Maintain your level of fitness to adapt to changing seasons, your work schedule, and stress. Follow guidelines for hours-of-service rest. Eat high-energy foods, drink plenty of fluids, and exercise to maintain energy and alertness on shift work. Use good lifting techniques and keep a straight back when moving cars or freight to avoid strains and sprains. Never use drugs or alcohol before or during a work shift. Fatigue and lack of attention can cause serious errors, leading to injury or a fatal mistake.
- Railcars and tankers carry hazardous materials and wastes that pose spill and fire hazards. Be prepared for emergencies; know what materials are being transported and stored in the yard and cars. Safety data sheets (SDS) provide information on material properties and emergency procedures for firefighting and spill cleanup. Get training on chemical safety, emergency response, and emergency

equipment you may need to use.

- Railway security such as vandalism, workplace violence, and terrorism are concerns due to remote locations and 24-hour work in all types of neighborhoods. Restrict access and maintain adequate lighting in rail yards. Worker identification (badge) systems help identify authorized workers. Secure trains and control centers from the inside to prevent intruders and trespassing. Use radios and cell phones to communicate during operations and in case of emergency.
- Caught/crush injuries are hazards during coupling, switching, operating doors and hatches, and loading cars. Wear sturdy work gloves for these tasks. Check railcar doors for damage and stability. Open doors slowly to ensure that the load has not shifted. Do not walk between cars unless they are secured (apply brakes, chock and block, derail, or use bumper blocks). If winches or capstans are being used to move cars, don't stand between them.

TRAINING, TRAINING, TRAINING

You can see from the mantra of training and how vital it is for worker railroad safety training.

When a worker hits the property, no matter what their role is, they need a basic working knowledge of how to stay safe, how to handle tools and equipment.

To work safely, know your safety program and how to identify and report hazards.

COACHING/MENTORING – Another Layer of Worker Safety Protection

The railway is a unique environment where it can be tough to address all the different scenarios employees will be faced with. Once new hires have completed initial training program, they are paired with senior railroaders for something that is often overlooked: coaching and mentorship. They have an enormous amount of expertise in the field and are able to transfer that knowledge to the newer employees on the job.

FINAL WORD

Track work and rail yard work are the most dangerous in the industry with the highest fatality rates. Workers can get struck by trains when working on active tracks, there is miscommunication with control centers and operators, and/or limited line of sight. Plan maintenance work and limit it to inactive tracks. For routine and emergency repairs, communicate with the yard, controller, and operators about where and when you work.

Railway Operations Safety Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

La industria ferroviaria de pasajeros y mercancías tiene una larga historia de trabajo duro, largas horas y plazos estrictos. Las lesiones y muertes de trabajadores ferroviarios han disminuido con el tiempo, pero siguen siendo más frecuentes que en muchos otros sectores.

Sin los controles y la capacitación en seguridad ferroviaria adecuados, es fácil pisar la vía equivocada o que una pieza de maquinaria pesada falle. No importa si eres un peón de vía, un operador de excavadora o un soldador de termita: todos los empleados ferroviarios se enfrentan cada día a estas difíciles condiciones en el trabajo.

CUÁL ES EL PELIGRO

PELIGROS DE LAS OPERACIONES FERROVIARIAS

Mantener y mejorar la seguridad en el sector ferroviario requiere la experiencia de muchas disciplinas profesionales: ingenieros, operadores, gestores de seguridad y expertos en factores humanos.

1. Colisiones de trenes. Las colisiones pueden producirse entre dos o más trenes o entre trenes e infraestructuras. Las colisiones entre trenes de pasajeros que circulan en direcciones opuestas a alta velocidad son muy poco frecuentes, pero sus consecuencias suelen ser graves. Son más frecuentes los accidentes a baja velocidad en estaciones, cocheras y patios. Las colisiones de trenes pueden deberse a varias causas: conductores que se saltan las señales en situaciones de peligro, trazado defectuoso, exceso de velocidad, división de trenes, mala adherencia rueda-carril y errores técnicos y humanos en el sistema de señalización.
2. Descarrilamientos. Los descarrilamientos suelen estar relacionados con fallos técnicos como una geometría deficiente de la vía, interruptores y cruces dañados o defectuosos, desgaste y fatiga en la interfaz rueda-carril y fallos en la suspensión del vehículo. Los errores de los operadores, como el ajuste incorrecto de las agujas, la velocidad excesiva y un comportamiento de conducción deficiente, también pueden provocar descarrilamientos.
3. Cruces a nivel y pasos a desnivel. Hay multitud de escenarios en los que se producen accidentes, incluidos los usuarios de la carretera que no son conscientes del paso a nivel, distracción / falta de atención, fallo del equipo del paso a nivel o un segundo tren que se acerca inesperadamente al paso. Los accidentes más comunes se producen por infracciones de los usuarios de la carretera que ignoran la advertencia de trenes que se aproximan. En las zonas rurales son frecuentes los accidentes en cruces en los que han trabajado los usuarios. Los intrusos representan un riesgo común, sobre todo en zonas densamente pobladas.
4. Riesgos para el personal ferroviario. Los trabajadores de las vías son especialmente vulnerables debido a su exposición a los trenes en movimiento y a la electricidad de alta tensión, al uso de maquinaria y equipos pesados, a la

exposición a malas condiciones ambientales y a la necesidad frecuente de trabajar en horarios antisociales.

5. Estaciones. Los principales riesgos que requieren gestión en las estaciones suelen ser los resbalones, tropiezos y caídas (sobre todo en escaleras y escaleras mecánicas) y los incidentes de subida y bajada en la interfaz entre el tren y el andén.
6. Suicidios. No es infrecuente que los ferrocarriles sean utilizados por quienes desean poner fin a su propia vida. Debido a la naturaleza de estos incidentes, a la industria le ha resultado difícil influir en reducciones significativas de la tasa de suicidios ferroviarios.
7. Mercancías peligrosas. Debido a su seguridad comparativa como medio de transporte, el ferrocarril se utiliza a menudo para el transporte de mercancías peligrosas como productos químicos, gasolina, gases licuados y residuos nucleares.

COMO PROTEGERSE

PROTECCIÓN/PRECAUCIONES PARA EVITAR LESIONES DE LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS

- Mantenga el patio ferroviario limpio de escombros y basura para evitar resbalones, tropiezos y caídas. Limpie y mantenga las superficies transitables de las estaciones y trenes. Coloque protecciones y señales de advertencia alrededor de las aberturas elevadas de los trenes y andenes. No salte nunca de los vagones; el impacto contra el suelo puede causar torceduras y esguinces. Utilice calzado de protección con tacón y suela antideslizante.
- El trabajo ferroviario es agotador. Implica trabajar 24 horas al día al aire libre durante todo el año. Mantenga su nivel de forma física para adaptarse a los cambios de estación, a su horario de trabajo y al estrés. Siga las directrices sobre horas de descanso en el servicio. Consuma alimentos de alto valor energético, beba mucho líquido y haga ejercicio para mantener la energía y el estado de alerta en el trabajo por turnos. Utilice buenas técnicas de levantamiento y mantenga la espalda recta cuando mueva

coches o carga para evitar torceduras y esguinces. No consuma nunca drogas ni alcohol antes o durante el turno de trabajo. La fatiga y la falta de atención pueden causar errores graves, que pueden provocar lesiones o un error fatal.

- Los vagones de ferrocarril y los camiones cisterna transportan materiales y residuos peligrosos que plantean riesgos de derrame e incendio. Esté preparado para emergencias; sepa qué materiales se transportan y almacenan en el patio y en los vagones. Las hojas de datos de seguridad (FDS) proporcionan información sobre las propiedades de los materiales y los procedimientos de emergencia para la extinción de incendios y la limpieza de derrames. Capacítese en seguridad química, respuesta a emergencias y equipos de emergencia que pueda necesitar.
- La seguridad ferroviaria, como el vandalismo, la violencia en el lugar de trabajo y el terrorismo, es motivo de preocupación debido a la ubicación remota y al trabajo las 24 horas del día en todo tipo de barrios. Restrinja el acceso y mantenga una iluminación adecuada en los patios de maniobras ferroviarias. Los sistemas de identificación de los trabajadores (credenciales) ayudan a identificar a los trabajadores autorizados. Asegure los trenes y los centros de control desde el interior para evitar intrusos. Utilice radios y teléfonos móviles para comunicarse durante las operaciones y en caso de emergencia.
- Las lesiones por atrapamiento o aplastamiento son peligrosas durante las operaciones de acoplamiento, cambio de agujas, accionamiento de puertas y escotillas y carga de vagones. Utilice guantes de trabajo resistentes para estas tareas. Compruebe si las puertas de los vagones están dañadas y si son estables. Abra las puertas lentamente para asegurarse de que la carga no se ha desplazado. No camine entre los vagones a menos que estén asegurados (aplique los frenos, calce y bloquee, descarrile o utilice bloques de parachoques). Si se utilizan cabrestantes para mover los vagones, no se sitúe entre ellos.

CAPCITACIÓN, CAPACITACIÓN, CAPACITACIÓN

Usted puede ver en el mantra de la capacitación y lo vital que es para la capacitación de seguridad ferroviaria de los trabajadores. Cuando un trabajador llega a la propiedad, no importa cuál sea su papel, que necesitan un conocimiento básico de trabajo de cómo mantenerse a salvo, cómo manejar las herramientas y equipos. Para trabajar con seguridad, hay que conocer el programa de seguridad y saber cómo identificar e informar de los peligros.

ENSEÑANZA Y TUTORÍA – Otra capa de protección de la seguridad de los trabajadores

El ferrocarril es un entorno único en el que puede resultar difícil abordar todas las situaciones a las que se enfrentan los empleados. Una vez que los nuevos empleados han completado el programa de capacitación inicial, se les empareja con ferroviarios veteranos para algo que a menudo se pasa por alto: el entrenamiento y la tutoría. Tienen una enorme experiencia en el campo y son capaces de transferir ese conocimiento a los empleados más nuevos en el trabajo.

CONCLUSIÓN

El trabajo en vías y áreas ferroviarias es el más peligroso del sector, con las tasas de mortalidad más elevadas. Los trabajadores pueden ser arrollados por los trenes cuando trabajan en vías activas, hay mala comunicación con los centros de control y los operadores, y/o la línea de visión es limitada. Planifique los trabajos de mantenimiento y límitelos a las vías inactivas. Para las reparaciones rutinarias y de emergencia, comuníquese con el patio, el controlador y los operadores sobre dónde y cuándo trabajar.

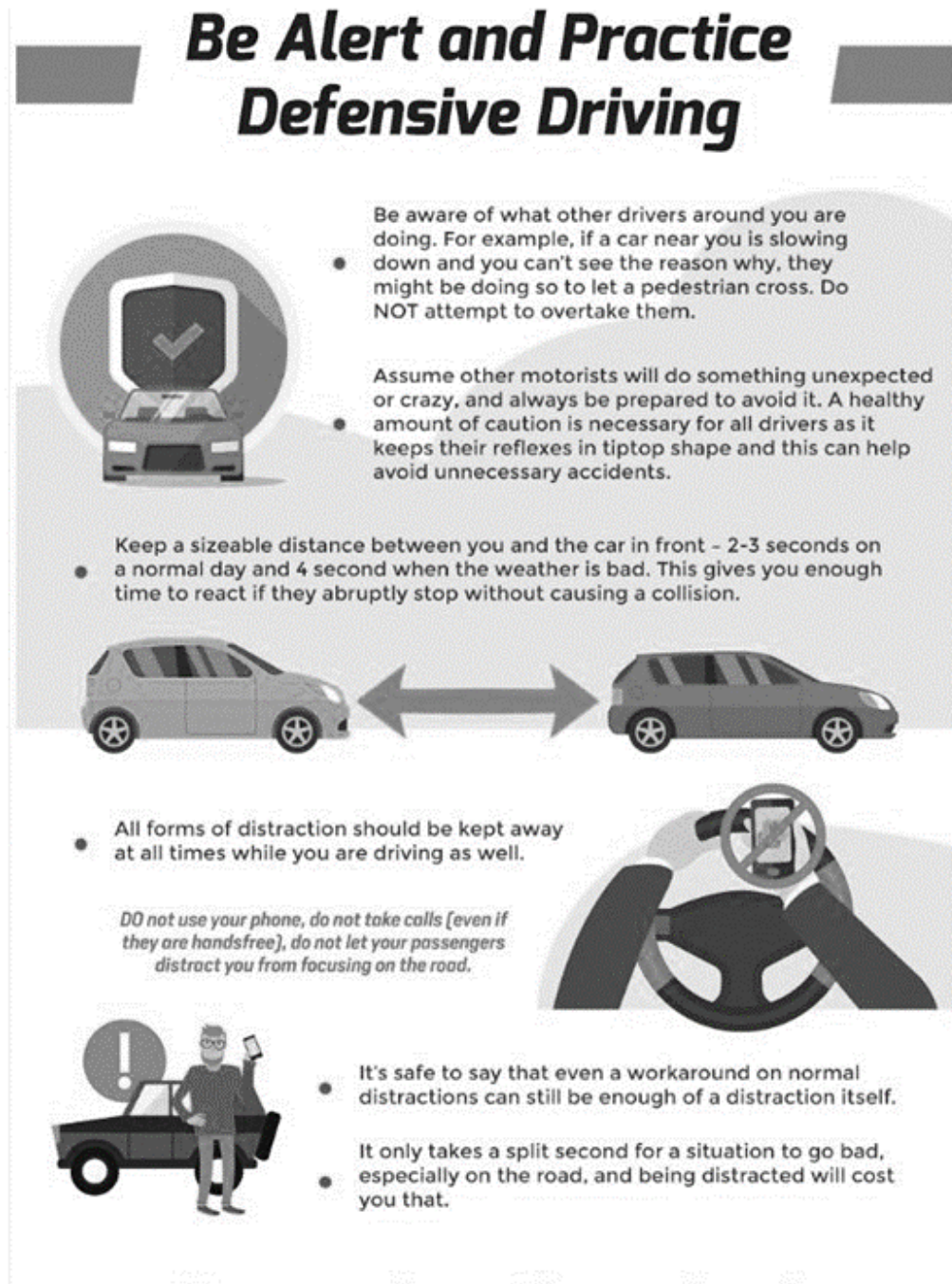
Put Safety In Gear When Backing Infographic

Be Alert and Practice Defensive Driving

- Be aware of what other drivers around you are doing. For example, if a car near you is slowing down and you can't see the reason why, they might be doing so to let a pedestrian cross. Do NOT attempt to overtake them.
- Assume other motorists will do something unexpected or crazy, and always be prepared to avoid it. A healthy amount of caution is necessary for all drivers as it keeps their reflexes in tiptop shape and this can help avoid unnecessary accidents.
- Keep a sizeable distance between you and the car in front - 2-3 seconds on a normal day and 4 second when the weather is bad. This gives you enough time to react if they abruptly stop without causing a collision.
- All forms of distraction should be kept away at all times while you are driving as well.

DO not use your phone, do not take calls (even if they are handsfree), do not let your passengers distract you from focusing on the road.

- It's safe to say that even a workaround on normal distractions can still be enough of a distraction itself.
- It only takes a split second for a situation to go bad, especially on the road, and being distracted will cost you that.



The infographic features several illustrations: a car with a checkmark above it, two cars with a double-headed arrow between them, a hand holding a phone with a prohibition sign, and a person standing next to a car with an exclamation mark.

Source: <https://carinsurance.arrivealive.co.>

Put Safety In Gear When Backing Infographic – Spanish

¿Cuándo está permitida?

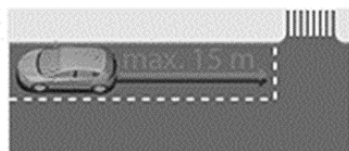
- 1 Siempre que no sea posible:
- 2 Como maniobra complementaria de:



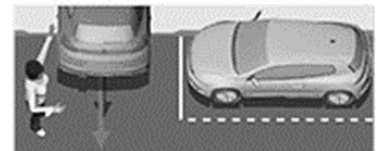
¿Cómo se hace?

Antes de ejecutarla, observe alrededor de su vehículo y señalice engranando la marcha atrás (luces traseras).

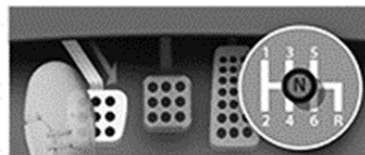
revista
Seguridad Vial



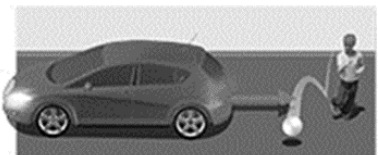
En estacionamientos, no recorra más de 15 metros ni invada intersecciones.



Con mala visibilidad, bájese para ver mejor o siga indicaciones de otra persona.



Nunca marche hacia atrás con el pedal de embrague a fondo o en punto muerto.



Usar los pedales de acelerador y freno con agilidad puede ser vital ante un imprevisto.

Fuente: <https://www.65ymas.com>

School Worker Safety Meeting Kit

What's At Stake

School staff are all too frequently exposed to risks whilst in the

workplace. These risks include accidental injuries such as slips, trips and falls and burns, shocks or strains from lifting or operating improperly maintained equipment. A large proportion of the risks that school staff are exposed to derive from pupils and their parents, with physical assault perpetrated by students or their parents being a common cause of injury to staff members.

What's the Danger

COMMON SCHOOL SAFETY CONCERNS

Stairs. Students and staff are often in a rush during the school day. They move from classroom to classroom, from the cafeteria to the gym. If they use the stairs, then they often forget to use the handrails. A trip or fall on steps can result in a serious injury.

Snow and ice. Wet weather creates wet floors indoors. A scraper mat can help reduce risk. But many slip incidents happen in the first 15-20 feet past the mat.

Ladders. Students staff face the risk of falling from ladders on older playgrounds. Staff may use older ladders that aren't in good condition. A few even opt not use a ladder when working at height, unsafely using a chair or desk instead.

Elevation. It only takes one quarter of an inch difference between surfaces to trip. Uneven sidewalks, doorways or carpeting can cause people to trip between thresholds.

Slick surfaces. Cafeterias are home to food-related spills. Slip risks include oily floors in a kitchen, spilled food and even squashed ketchup and mayo packets.

CANCER CONCERNS FOR STAFF AND STUDENTS

Cancer caused by UV rays from the sun is easily preventable. Schools play an important role in providing environments that protect, children, teachers, volunteers and staff. They also have a role in sharing sun protection knowledge and skills. Exposure to UV radiation is a recognised hazard for people who spend all or part of their working days outside – including teachers.

BULLYING

A behavior policy about bullying must be in place so all staff should be informed that certain forms of bullying is illegal and be reported to police which include:

- violence or assault
- theft
- hate crimes
- repeated harassment or intimidation (name calling, threats, and abusive phone calls, emails)

HOW TO PROTECT YOURSELF

HOW SCHOOL WORKERS AVOID INJURIES

Encourage staff to “Play with Purpose”. Participating in physical activities puts teachers, paraprofessionals and coaches at risk for serious injuries. Instruct staff to focus on demonstrating and teaching skills versus actively participating. Remind them that they are responsible for their own safety.

Promote an approach to deal with school violence. School violence is a broad term that includes overt aggressive behaviors such as physical fights on campus, bullying (including online bullying or cyber-bullying), physical assault, bombing, arson, or other deliberate means of causing harm to the staff and students. Sadly, it includes rare, tragic, devastating school shootings. In addition, school violence includes more covert behaviors that diminish school safety such as threats of injury at school, weapons possession, and harassment.

Prepare your body with stretches – Get Fit and Exercise. Repetitive stress injuries from writing on white boards, grading papers, reading and bending down are common among school staff. Taking just 10 minutes to stretch your wrists, shoulders, and back before the workday can prepare your muscles and provide stress relief!

Tell staff to get up and move. Employees who stay in a static

position all day long put themselves at greater risk for strain and sprain injuries. Encourage them to take short breaks throughout the day to move around. They can use this warm up and stretching poster for ideas of movements that will help them avoid strains.

Prevent slips and falls. Snow- and ice-related slips and falls are a leading cause of school employee injuries. Remind your employees about the increased risk of slips and falls in winter, and how to prevent them with an educational campaign throughout the season.

School Employee Wellness. Fostering the physical and mental health of school employees also helps to support students' health and academic success. Every school employee, no matter the role they play, contributes to a school's mission.

SCHOOL EMPLOYEE WELLNESS PROGRAMS

- Improve staff retention and productivity.
- Decrease employee absenteeism.
- Decrease employee health care costs.

Strategies schools can use to create an employee wellness program.

- Gather data and information to determine the nutrition and physical activity needs of school staff members and assess the availability of existing school employee wellness activities and resources.
- Encourage administrative support for staff involvement in school employee wellness.
- Develop, carry out, and evaluate healthy eating and physical activity programs for all school employees.

TAKEAWAY SUMMARY OF SCHOOL WORKER SAFETY

- Be aware of potential slips, trips, and falls at school.
- Practice good ergonomics.
- Use proper lifting techniques when lifting supplies and other materials.
- Practice good hygiene to control potential infections.
- Be prepared for accidents and emergencies while you are on

the job.

- Workplace violence at schools is a concern for all school workers.

FINAL WORD

School workers including administrators, teachers, aides, secretaries, food service, and maintenance workers keep schools safe and enriching for school-age children. Know the potential hazards of your school workplace.

School Worker Safety Meeting Kit – Spanish

QUÉ ESTÁ EN RIESGO

Con demasiada frecuencia, el personal escolar está expuesto a riesgos en el lugar de trabajo. Estos riesgos incluyen lesiones accidentales como resbalones, tropiezos y caídas, así como quemaduras, golpes o torceduras por levantar o manejar equipos en mal estado. Una gran parte de los riesgos a los que se expone el personal de los centros escolares proceden de los alumnos y sus padres, siendo las agresiones físicas perpetradas por alumnos o sus padres una causa frecuente de lesiones a los miembros del personal.

CUÁL ES EL PELIGRO

PROBLEMAS COMUNES DE SEGURIDAD ESCOLAR

Escaleras. Los alumnos y el personal suelen tener prisa durante la jornada escolar. Pasan de una clase a otra, de la cafetería al

gimnasio. Si utilizan las escaleras, a menudo se olvidan de usar los pasamanos. Un tropiezo o una caída en los escalones pueden provocar lesiones graves.

Nieve y hielo. El tiempo húmedo crea suelos mojados en el interior. Una alfombrilla rascadora puede ayudar a reducir el riesgo. Sin embargo, muchos resbalones se producen en los primeros 4 ó 5 metros después de la alfombrilla.

Escaleras. Los alumnos y el personal corren el riesgo de caerse de las escaleras en los patios de recreo más antiguos. El personal puede utilizar escaleras antiguas que no están en buenas condiciones. Algunos incluso optan por no utilizar una escalera cuando trabajan en altura, utilizando en su lugar una silla o un escritorio de forma insegura.

Elevación. Basta un cuarto de pulgada de diferencia entre superficies para tropezar. Las aceras, puertas o moquetas irregulares pueden hacer que la gente tropiece entre umbrales.

Superficies resbaladizas. En las cafeterías se producen derrames de alimentos. Los riesgos de resbalar incluyen suelos aceitosos en una cocina, comida derramada e incluso paquetes de ketchup y mayonesa aplastados.

PROBLEMAS DE CÁNCER PARA EL PERSONAL Y LOS ALUMNOS

El cáncer causado por los rayos UV del sol se puede prevenir fácilmente. Las escuelas desempeñan un papel importante en la creación de entornos que protejan a los niños, los profesores, los voluntarios y el personal. También tienen un papel que desempeñar en la difusión de conocimientos y técnicas de protección solar. La exposición a la radiación UV es un riesgo reconocido para las personas que pasan la totalidad o parte de su jornada laboral al aire libre, incluidos los profesores.

BULLYING

Debe existir una política de comportamiento sobre el acoso, por lo que todo el personal debe estar informado de que ciertas formas de acoso son ilegales y deben denunciarse a la policía, entre las que

se incluyen:

- violencia o agresión
- robo
- delitos motivados por el odio
- acoso o intimidación repetidos (insultos, amenazas y llamadas telefónicas o correos electrónicos abusivos)

COMO PROTEGERSE

CÓMO EVITAN LAS LESIONES LOS TRABAJADORES ESCOLARES

Anime al personal a “jugar con propósito”. Participar en actividades físicas expone a profesores, paraprofesionales y entrenadores al riesgo de sufrir lesiones graves. Instruya al personal para que se centre en demostrar y enseñar habilidades en lugar de participar activamente. Recuérdeles que son responsables de su propia seguridad.

Promueva un enfoque para hacer frente a la violencia escolar. La violencia escolar es un término amplio que incluye comportamientos agresivos manifiestos como peleas físicas en el campus, acoso escolar (incluido el acoso en línea o ciberacoso), agresión física, atentado con bomba, incendio provocado u otros medios deliberados de causar daño al personal y a los alumnos. Tristemente, incluye los raros, trágicos y devastadores tiroteos escolares. Además, la violencia escolar incluye comportamientos más encubiertos que disminuyen la seguridad escolar, como amenazas de lesiones en la escuela, posesión de armas y acoso.

Prepare su cuerpo con estiramientos – Póngase en forma y haga ejercicio. Las lesiones por esfuerzo repetitivo derivadas de escribir en pizarras, corregir trabajos, leer y agacharse son frecuentes entre el personal escolar. Tomarse sólo 10 minutos para estirar las muñecas, los hombros y la espalda antes de la jornada laboral puede preparar los músculos y aliviar el estrés.

Dígale al personal que se levante y se mueva. Los empleados que permanecen en una posición estática durante todo el día corren un mayor riesgo de sufrir lesiones por distensiones y esguinces.

Anímalos a hacer pequeñas pausas a lo largo del día para moverse. Pueden utilizar este póster de calentamiento y estiramientos para obtener ideas de movimientos que les ayudarán a evitar torceduras.

Prevenir resbalones y caídas. Los resbalones y caídas relacionados con la nieve y el hielo son una de las principales causas de lesiones entre los empleados escolares. Recuerde a sus empleados el mayor riesgo de resbalones y caídas en invierno, y cómo prevenirlos con una campaña educativa durante toda la temporada.

Bienestar de los empleados escolares. Fomentar la salud física y mental de los empleados de los centros escolares también contribuye a la salud y el éxito académico de los alumnos. Cada empleado escolar, independientemente de la función que desempeñe, contribuye a la misión de un centro escolar.

PROGRAMAS DE BIENESTAR PARA EMPLEADOS ESCOLARES

- Mejoran la retención y la productividad del personal.
 - Disminuir el absentismo laboral.
 - Reducir los costes sanitarios de los empleados.
- Estrategias que las escuelas pueden utilizar para crear un programa de bienestar para los empleados.
- Recopilar datos e información para determinar las necesidades de nutrición y actividad física de los miembros del personal escolar y evaluar la disponibilidad de actividades y recursos existentes para el bienestar de los empleados escolares.
 - Fomentar el apoyo administrativo a la participación del personal en el bienestar de los empleados escolares.
 - Desarrollar, llevar a cabo y evaluar programas de alimentación saludable y actividad física para todos los empleados de la escuela.

RESUMEN PARA LLEVAR DE LA SEGURIDAD DEL TRABAJADOR ESCOLAR

- Esté atento a posibles resbalones, tropiezos y caídas en la escuela.
- Practique una buena ergonomía.
- Utilice técnicas adecuadas para levantar suministros y otros materiales.

- Practique una buena higiene para controlar posibles infecciones.
- Esté preparado para accidentes y emergencias mientras esté en el trabajo.
- La violencia laboral en las escuelas es una preocupación para todos los trabajadores escolares.

CONCLUSIÓN

Los trabajadores escolares, incluidos administradores, profesores, ayudantes, secretarias, personal de servicios de alimentación y mantenimiento, mantienen las escuelas seguras y enriquecedoras para los niños en edad escolar. Conozca los peligros potenciales de su lugar de trabajo en la escuela.

Railway Operations Safety Stats and Facts

FACTS

The most common causes of train accidents include:

1. Negligence
2. Human error
3. Reckless pedestrians and drivers
4. Mechanical failure
5. Speedy trains
6. Defective tracks
7. Derailments
8. Unprotected railroad crossings
9. Stalled cars on the track
10. Suicides

STATS

- In 2019, 1246 rail accidents were reported to the TSB.
 - Freight trains accounted for 33% of all trains involved in rail accidents in 2019. Three percent (47 in total) were passenger trains, with the remaining 64% comprising mainly single cars/cuts of cars, locomotives, and track units.
 - The largest proportion of reported rail accidents comprised non-main-track derailments (48%). Typically, most non-main-track accidents are minor, occurring during switching operations at speeds of less than 10 mph.
 - In 2019, 14% of rail accidents involved vehicles or pedestrians at rail crossings, below the 16% average of the previous 10 years.
 - In 2019, 169 accidents involved dangerous goods up from 125 in 2018 and above the 10-year average of 127. Eight accidents resulted in a dangerous goods release in 2019, compared with 4 in 2018, and the 10-year average of 4.
 - Rail fatalities totalled 72 in 2019, up from 57 reported last year and approximately the same as the previous 10-year average of 73. Crossing fatalities totalled 28 in 2019, up from 19 in 2018 and above the 10-year average of 22.
 - A total of 64 serious injuries resulted from rail occurrences in 2019, down from 91 in 2018 but above the 10-year average of 59. Trespasser injuries totalled 17 in 2019, down from 30 last year and below the 10-year average of 20. Fifteen railway employees were seriously injured in 2019, down from 17 in 2018 but above the 10-year average of 11. Crossing accidents resulted in 31 serious injuries, down from 42 in 2018 but above the 10-year average of 27.
 - There were 4 main-track collisions in 2019, down from the 2018 total of 5 and down from the 10-year average of 5. No fatalities or serious injuries resulted from main-track collisions in 2019.
-

Railway Operations Safety Stats and Facts – Spanish

HECHOS

Entre las causas más comunes de los accidentes de tren se encuentran:

1. Negligencia
2. Error humano
3. Peatones y conductores imprudentes
4. Avería mecánica
5. Trenes rápidos
6. Vías defectuosas
7. Descarrilamientos
8. Cruces de ferrocarril desprotegidos
9. Vagones detenidos en la vía
10. Suicidios

ESTADÍSTICAS

- En 2019, se notificaron 1246 accidentes ferroviarios a la TSB.
- Los trenes de mercancías representaron el 33% de todos los trenes implicados en accidentes ferroviarios en 2019. El 3% (47 en total) fueron trenes de pasajeros, y el 64% restante comprendió principalmente vagones individuales/cortes de vagones, locomotoras y unidades de vía.
- La mayor proporción de accidentes ferroviarios notificados comprendió descarrilamientos fuera de la vía principal (48%). Típicamente, la mayoría de los accidentes fuera de la vía principal son menores y ocurren durante las operaciones de conmutación a velocidades de menos de 10 mph.
- En 2019, el 14% de los accidentes ferroviarios involucraron vehículos o peatones en cruces ferroviarios, por debajo del promedio del 16% de los 10 años anteriores.

- En 2019, 169 accidentes involucraron mercancías peligrosas, por encima de 125 en 2018 y por encima de la media de 10 años de 127. Ocho accidentes resultaron en una liberación de mercancías peligrosas en 2019, en comparación con 4 en 2018, y el promedio de 10 años de 4.
- Los accidentes mortales ferroviarios ascendieron a 72 en 2019, por encima de los 57 notificados el año pasado y aproximadamente igual que la media anterior de 10 años de 73. Las víctimas mortales en cruces ascendieron a 28 en 2019, frente a 19 en 2018 y por encima de la media de 10 años de 22.
- Un total de 64 lesiones graves resultaron de sucesos ferroviarios en 2019, por debajo de 91 en 2018, pero por encima de la media de 10 años de 59. Las lesiones por intrusión ascendieron a 17 en 2019, por debajo de las 30 del año pasado y por debajo de la media de 10 años de 20. Quince empleados ferroviarios resultaron heridos graves en 2019, por debajo de los 17 de 2018, pero por encima de la media de 10 años de 11. Los accidentes de cruce provocaron 31 heridos graves, por debajo de los 42 de 2018, pero por encima de la media de 10 años de 27.
- Hubo 4 colisiones en vía principal en 2019, por debajo del total de 2018 de 5 y por debajo de la media de 10 años de 5. No hubo víctimas mortales ni heridos graves como resultado de colisiones en la vía principal en 2019.