

Forklift safety

SUPERVISOR TALK

Forklifts can be dangerous. They have a high center of gravity, which makes them susceptible to tipping over. If forklift operators are not careful, they could also drop a load, collide with other objects (vehicle, equipment or people) or even fall off a loading dock.

Forklifts are much different than automobiles. Automobiles have a four-point suspension system while most forklifts use a three-point suspension system. This enables the forklift's center of gravity to shift dramatically, making it more apt to tip over than an automobile. Forklifts may weigh two to three times more than an automobile. An automobile steers using the front wheels, while most forklifts steer using the rear wheels. This allows a forklift to turn in a tighter radius and allows the rear of a forklift to swing considerably more than an automobile.

A forklift can be compared to a teeter-totter. When one person on a teeter-totter is significantly heavier than the other person, the heavier person stays on the ground and the lighter person stays in the air.

This also is true with forklifts. They have a pivot or fulcrum point (often the front wheels) and two significant weights: the weight of the load and the weight of the vehicle (counterbalance). In the case of forklifts, the forklift/counterbalance must remain heavier than the load to ensure the forklift stays firmly on the ground. If the load is of equal or greater weight than the vehicle, the forklift may tip over.

To complicate matters further, the weight of the load is not the only factor that may push the center of gravity (COG) outside of the stable area. The factors listed below may shift the center of gravity and cause the forklift to tip over:

- Traveling with an elevated load
- Carrying too heavy a load
- Turning at high speeds
- Operating on a hill or incline
- Starting or stopping too quickly
- Jerky operation of the hydraulic system

A data plate with valuable information, such as model and serial number, engine information and weighted capacity, is located on each forklift. This plate indicates to the operator exactly how much weight the forklift can safely lift.

The Occupational Safety and Health Administration (OSHA) general industry regulations require forklift operators to be trained and certified by their employer. Anyone who does not have the proper training should not operate a forklift.

Before an operator gets behind the wheel, he or she should inspect the vehicle. This important safety measure analyzes the general condition of the forklift and determines if it can be safely operated. If a problem is discovered during pre-shift inspection or during operation, the forklift should be immediately taken out of service and the supervisor informed of the problem. It also might be necessary to report the problem to appropriate maintenance personnel.

The forklift should not be operated until the problem is repaired. Therefore, it should be locked out using the company's lockout/tagout program specific for that lift. The individual locking out the equipment must be an authorized employee in the company's lockout/tagout program.

Forklift operators must obey all traffic rules and signs, travel with the load 4 to 6 inches off of the ground and tilted back. If the load blocks the operator's view, he or she should travel in reverse. Operators should always avoid driving over materials and slow down on rough terrain or uneven ground.

If the forklift has a seat belt, the operator should wear it at all times. This is an important safety feature that may protect the operator in case of an accident. A seat belt will hold the driver in the frame of the safety cage. A person who falls out of a forklift may become trapped underneath the forklift or under any load being carried.

Forklift safety

The horn of a forklift is an important warning and communication device. It alerts others to its presence and should be sounded before backing up, crossing blind intersections, passing through doorways and anywhere the operator's vision may be blocked or restricted.

If you are driving an empty forklift, travel in reverse up an incline and forward down an incline. Conversely, if you are driving a loaded forklift, travel forward up an incline and in reverse down an incline. NEVER turn while driving up or down a ramp or incline. NEVER drive across a ramp or incline. Because lift trucks are built "narrow," the center of gravity can quickly shift outside the stability area, causing the forklift to tip over.

Discussion topics:

- Identify how much weight forklifts at your facility can safely lift and how to determine the weight of various loads.
- Discuss special considerations regarding terrain, cargo, etc.

Note: A supervisor talk record form can be found on the last page.

For more information, log in to the Risk Control Customer Portal at travelers.com/riskcontrol. (Need help? Read our [Registration Quick Guide](#).) You also can contact your Risk Control consultant or email Ask-Risk-Control@travelers.com



travelers.com

The Travelers Indemnity Company and its property casualty affiliates. One Tower Square, Hartford, CT 06183

The information provided in this document is intended for use as a guideline and is not intended as, nor does it constitute, legal or professional advice. Travelers does not warrant that adherence to, or compliance with, any recommendations, best practices, checklists, or guidelines will result in a particular outcome. In no event will Travelers or any of its subsidiaries or affiliates be liable in tort or in contract to anyone who has access to or uses this information. Travelers does not warrant that the information in this document constitutes a complete and finite list of each and every item or procedure related to the topics or issues referenced herein. Furthermore, federal, state or local laws, regulations, standards or codes may change from time to time and the reader should always refer to the most current requirements. This material does not amend, or otherwise affect, the provisions or coverages of any insurance policy or bond issued by Travelers, nor is it a representation that coverage does or does not exist for any particular claim or loss under any such policy or bond. Coverage depends on the facts and circumstances involved in the claim or loss, all applicable policy or bond provisions, and any applicable law.

© 2008-2013 The Travelers Indemnity Company. All rights reserved. Travelers and the Travelers Umbrella logo are registered trademarks of The Travelers Indemnity Company in the U.S. and other countries. 54302

Montacargas

PLÁTICA DE SUPERVISOR

Los montacargas pueden ser peligrosos. Tienen un alto centro de gravedad, que los hace susceptibles a los vuelcos. Si los operadores de montacargas no tienen cuidado, podría caer la carga, chocar objetos (vehículos, equipos o personas), o incluso caerse de un muelle de carga.

Montacargas son muy diferentes a los automóviles. Los coches tienen un sistema de cuatro puntos de suspensión, mientras que la mayoría de los montacargas utiliza un sistema de tres puntos de suspensión. Esto permite que el centro de gravedad del montacargas cambie dramáticamente, lo que hace más propensos a caerse que un automóvil. Un montacargas puede pesar dos o tres veces más que un automóvil. Un automóvil se dirige utilizando las ruedas delanteras, mientras que la mayoría de los montacargas se dirigen utilizando las ruedas traseras. Esto permite que un montacargas gire en un radio más estricto y permite que la parte trasera de un montacargas a oscilar mucho más que un automóvil.

Un montacargas se puede comparar a un balancín. Cuando una persona en un balancín es mucho más pesada que la otra persona, la persona permanece más pesada en el suelo y la persona se queda más claro en el aire.

Esto también es cierto con montacargas. Tienen un punto de giro o de punto de apoyo (a menudo las ruedas delanteras) y dos pesos importantes: el peso de la carga y el peso del vehículo (contrapeso). En el caso de montacargas, el montacargas/ contrapeso debe seguir siendo más pesado que la carga para garantizar que el montacargas se mantenga firmemente en el suelo. Si la carga es de igual o mayor peso que el vehículo, el montacargas puede volcar.

Para complicar más las cosas, el peso de la carga no es el único factor que puede impulsar el centro de gravedad (CDG), fuera de la zona estable. Los factores que se enumeran a continuación puede desplazar el centro de gravedad y causar el montacargas volcar:

- Viajar con una carga elevada
- Llevar una carga demasiado pesada
- Ocilar a las altas velocidades
- Operación en una colina o inclinación
- Iniciar o detener el funcionamiento demasiado rápido
- Operación de repente del sistema hidráulico

Una placa de datos con información valiosa, como el modelo y número de serie, la información del motor y la capacidad de carga, se encuentra en cada una carretilla elevadora. Esta placa indica al operador el peso exactamente cuánto el montacargas puede levantar.

Las reglas industriales generales de la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (OSHA) requieren los operadores de montacargas para ser entrenados y certificados por su empleador. Cualquier persona que no tiene la formación adecuada no debe operar una carretilla elevadora.

Antes de que un operador se ponga detrás del volante, él o ella debe inspeccionar el vehículo. Esta medida de seguridad importante analiza el estado general de montacargas y determina si puede funcionar de manera segura. Si un problema se descubre durante la inspección previa a turnos o durante la operación, el montacargas debe ser inmediatamente puesto fuera de servicio y el supervisor informado del problema. También podría ser necesario para informar del problema al personal de mantenimiento adecuado.

El montacargas no debe ser operado hasta que se repare el problema. Por lo tanto, debe ser bloqueado usando el programa de etiquetado/bloqueo de seguridad de la empresa. El individuo de bloqueo a cabo el equipo debe ser un empleado autorizado en el programa de etiquetado/cierre de la empresa.

Montacargas

Operadores de montacargas deben obedecer todas las reglas y señales de tráfico, los viajes con la carga de 4 a 6 pulgadas arriba del suelo y hacia atrás. Si la carga bloquea la vista del operador, él o ella debe viajar en sentido inverso. Los operadores siempre deben evitar la conducción sobre los materiales y disminuir en terrenos difíciles o superficies desniveladas.

Si el montacargas dispone de un cinturón de seguridad, el operador debe llevar en todo momento. Esta es una importante característica de seguridad que pueda proteger al operador en caso de accidente. Un cinturón de seguridad llevará a cabo el conductor en el marco de la jaula de seguridad. Una persona que se cae de un montacargas puede quedar atrapado debajo de el montacargas, o de cualquier carga que se transporta.

El claxonde un montacargas es una advertencia importante y dispositivo de comunicación. Alerta a los demás a su presencia y se debe sonar antes de retroceder, cruzando intersecciones ciegas, pasando por las puertas y en cualquier parte del operador de la visión puede ser bloqueado o restringido.

Si usted está conduciendo un montacargas vacío, de viaje en sentido contrario por una pendiente y por un plano inclinado hacia adelante. Por el contrario, si usted está manejando un montacargas cargado, los viajes hacia adelante por una pendiente y en sentido contrario por una pendiente. NUNCA gire mientras se conduce hacia arriba o abajo de una rampa o pendiente. NUNCA conduzca a través de una rampa o pendiente. Debido a que los montacargas se construyen "estrecha", el centro de gravedad puede cambiar rápido fuera de la zona de estabilidad, haciendo que el montacargas volcarse.

Los temas de discusión:

- Identificar cuánto peso cada montacargas en su instalación puede levantar y cómo determinar el peso de las diferentes cargas.
- Discutir sobre las consideraciones especiales sobre el terreno, de carga, etc

Nota: Una forma de expediente de plática del supervisor se puede encontrar en la última página.

Para más información, visite nuestro Website en travelers.com/riskcontrol, póngase en contacto con su consultor de control de riesgo por e-mail a Ask-Risk-Control@travelers.com.



travelers.com

The Travelers Indemnity Company and its property casualty affiliates. One Tower Square, Hartford, CT 06183

La información proveída en este documento es para ser usada como guía. En ningún momento debe ser utilizada como ayuda y/o consejo legal. Travelers no garantiza ningún tipo de consecuencia que se pueda originar en cualquier situación como resultado de alguna recomendación para mejorar la práctica o los listados de la empresa. En ningún momento Travelers o cualquiera de sus subsidiarios o afiliados podrán ser responsables legalmente por daños intencionados, o por negligencia de cualquier persona que tenga acceso y/o uso a esta información. Travelers no garantiza que la información escrita en este documento sea parte de una lista completa y determinada de cada uno de los temas y procedimientos relacionados con el mismo. Como última instancia, recuerde que las leyes Federales, Estatales, locales, regulaciones, estándares, y códigos pueden cambiar en cualquier momento y el cliente debe referirse a información actualizada. Este material no puede enmendar o de lo contrario afectar, las provisiones o cobertura de cualquier póliza de seguro o cualquier vínculo emitido por Travelers, ni es una representación que cobertura existe o no existe para una petición en particular o pérdida bajo tal póliza de seguro o vínculo. Cobertura es dependiente a los hechos y circunstancias envueltas en la petición o pérdida, todas las provisiones de la norma de seguro o las provisiones del vínculo, y cualquier ley que sea aplicable.

© 2008-2013 The Travelers Indemnity Company. Todos los derechos reservados. Travelers y el logo de paraguas de Travelers son marcas registradas de Travelers Indemnity Company en los EE.UU. y otros países. 54302

