



4/01

SPECIAL

VERKEHR / TRANSPORT / TRANSPORTS

2

KAN-Studie beschreibt Normungsbedarf

KAN study describes need for standardization

Étude KAN décrit le besoin en normes

5

Interview mit den Herren / Messrs / MM Grösbrink und Mahr, BG BAHNEN

THEMES

11

DRUCKGERÄTE / PRESSURE EQUIPMENT / ÉQUIPEMENTS SOUS PRESSION

Stand der Normung

Status of standardization

État actuel de la normalisation

14

MASCHINENSICHERHEIT / MACHINERY SAFETY / SÉCURITÉ DES MACHINES

Schnelle Überarbeitung der EN 12999 "Ladekrane"
Early revision of EN 12999 "Loader cranes"

Révision rapide de la norme EN 12999
« Grues de chargement »

17

PRODUKTSICHERHEIT / PRODUCT SAFETY / SÉCURITÉ DES PRODUITS

Neufassung der Richtlinie 92/59/EWG

Revision of the Directive 92/59/EEC

Révision de la directive 92/59/CEE

20

IN BRIEF

Netzwerk für Arbeitsschutzexperten
Network of OH&S experts
Réseau de préventeurs

Eurogip: Mandat verlängert / Mandate extended / Nouveau mandat

SERVICE

22

PUBLICATIONS / INTERNET / EVENTS

Neue Studien zum Stand der Normung

Wenn im europäischen Binnenmarkt der freie Verkehr von Personen und Waren funktionieren soll, sind Verkehrsverbindungen ein wichtiger Baustein. Für Hochgeschwindigkeitszüge wie ICE und Thalys werden derzeit auf der Basis der EG-Richtlinie 96/48 die technischen Grundlagen für ein europaweites Netz geschaffen.

Eine KAN-Studie, die in diesem Heft vorgestellt wird, hat die "Normung im Bereich des Schienenverkehrs" untersucht und beschreibt im Detail, wo es in der europäischen Normung noch Nachholbedarf gibt. Vielleicht können die Anregungen dazu beitragen, die schon jetzt gestiegene Beachtung des Arbeitsschutzes in diesem Normungsfeld weiter zu erhöhen. Mit dem Gutachten "Normung im Bereich der Druckgeräterichtlinie (97/23/EG)" wurde auf Initiative der KAN ein weiterer für den Arbeitsschutz bedeutender Normungsbereich systematisch erschlossen, über den in dieser Ausgabe berichtet wird. Auf der Basis einer Expertenbefragung wird darin ein Überblick über das umfangreiche Normenwerk gegeben und aufgezeigt, wo noch Normungsbedarf besteht.

Ulrich Becker, Vorsitzender der KAN

New studies into the progress of standardization

Transport links have an important role to play if the freedom of movement of goods and people within the European Single Market is to be assured. The technical foundations of a Europe-wide network of high-speed trains such as the ICE and Thalys are currently being laid on the basis of EC Directive 96/48.

A KAN study presented in this issue has examined standardization in the area of rail transport, and describes in detail the areas in which European standardization requires improvement. The status of occupational health and safety, which has already been raised, may be enhanced still further by the proposals. The report entitled "Standardization in the area of the Pressure Equipment Directive (97/23/EC)", a KAN initiative, represents a further

significant area of standardization with implications for occupational health and safety which has now been addressed. Details can be found elsewhere in this issue. Based upon a questionnaire of experts, the report provides a survey of the comprehensive body of standards, and reveals areas still in need of standardization.

Ulrich Becker, Chairman of KAN



De nouvelles études sur l'état de la normalisation

La présence de voies de communication constitue l'un des critères essentiels du bon fonctionnement de la libre circulation des individus et des marchandises à l'intérieur du Marché unique européen. Pour les trains à grande vitesse comme l'ICE et le Thalys, les conditions techniques d'un réseau de dimension européenne sont actuellement mises en place sur la base de la directive CE 96/48.

Une étude KAN, présentée dans ce numéro, avait pour objet d'examiner la « normalisation dans le domaine du trafic ferroviaire ». Elle décrit en détail où il y a encore des retards à rattraper dans la normalisation européenne. Peut-être ces suggestions pourront-elles contribuer à accroître encore la place – déjà élargie – accordée à la prévention dans ce domaine de normalisation. Intitulée « La normalisation basée sur la directive Équipements sous pression (97/23/CE) », une autre étude réalisée sur l'initiative de la KAN a couvert systématiquement un domaine de normalisation important pour le préventeur, dont il est également question dans ce numéro. S'appuyant sur une enquête réalisée auprès d'experts, elle donne un aperçu des importantes collections normatives, et met le doigt sur les domaines où les normes font encore défaut.

Ulrich Becker, Président de la KAN

Großer Bedarf an arbeitsschutz- bezogenen Normen für den Schienen- verkehr

¹Wird in Kürze als KAN-Bericht 27 in Deutsch und 27e in Englisch veröffentlicht, Zusammenfassung auch in Französisch.

KAN-Studie beschreibt Normungsbedarf im Verkehrsbereich

In der europäischen Normung zum Schienenverkehr gibt es noch viel zu tun. Aus der Sicht des Arbeitsschutzes weist das Normenwerk für Eisen- und Straßenbahnen etliche Lücken auf.

Wie eine Studie¹ im Auftrag der KAN festgestellt hat, besteht für Bahnen ein umfangreiches, vielschichtiges Regelwerk, in dem Normen bislang gegenüber dem Reglement des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC eine untergeordnete Rolle spielen. Aspekte des Arbeitsschutzes wurden bei UIC wie auch in den europäischen Normungskomitees für den Schienenverkehr CEN/TC 256 und CENELEC/TC 9X in sehr unterschiedlichem Maße berücksichtigt.

Beratergruppe Arbeitsschutz im CEN/TC 256

Dank der deutschen Bemühungen ist es nunmehr gelungen, eine Beratergruppe Arbeitsschutz im CEN/TC 256 zu verankern. Sie hat bisher z.B. erreicht, dass Forderungen zur Sicherheit beim Rangieren

- zum Schutz bei plötzlichem Bremsruck,
- zur Kennzeichnung heißer Leitungen oder
- zu Standflächen, Handläufen und Absturzsicherungen

in drei europäischen Normentwürfen berücksichtigt wurden.

Eine Fülle an Aufgaben für die Zukunft hat die Studie im Detail aufgezeigt. Zentral und für diesen Bereich weitgehend neu ist die Forderung, in die Eisenbahntechnik den Arbeitsschutz von vornherein als integralen Bestandteil einzubeziehen. Dies gilt speziell für das Zusammenwirken verschiedener Verkehrsmittel bzw. -systeme. Eine grundlegende Verbesserung wäre aber bereits die Vereinheitlichung des bestehenden komplexen Regelwerks, zum einen durch Bereinigung von Doppelregelungen, zum anderen durch Überführung von UIC-Merkblättern in Europäische Normen.

Vorhandene Regelungen sollten zusammengeführt werden

So werden Tritte und Griffe in DIN-Normen, Unfallverhütungsvorschriften und UIC-Merkblättern behandelt. Beschaffheitsanforderungen an Verkehrswege und Laderampen, bei denen besonders die Oberflächen wegen der Sicherheit beim Auf- und Absteigen bzw. beim Gehen zu beachten sind, finden sich in der Arbeitsstättenverordnung, in den UVVen "Allgemeine Vorschriften" (VBG 1) und "Schienenbahnen" (VBG 11), aber auch in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sowie in DIN-Normen für Bauleistungen.

Für die Anforderungen an die Transportkette existieren eine deutsche Normenreihe (DIN 30800), internationale und europäische Normen für Container bzw. Wechselbehälter des kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) sowie das UIC-Mbl 597 für das System Trailerzug – jedoch nahezu ohne Arbeitsschutzbezüge. Es fehlt eine Europäische Norm, die eindeutige Voraussetzungen für kompatible Systeme in Europa und für eine sichere Arbeit an den Schnittstellen schafft.

Für den Flüssiggutumschlag, bei dem der Bediener unmittelbar am Fahrzeug tätig wird, gelten internationale Normen für Container (ISO 9669,9670), europäische Normentwürfe für Kesselwagen (EN 12561 -1 bis -8), die deutschen Normen DIN 26012 bis 26034 für Kesselwagen und das UIC-Mbl 573 (Technische Bauvorschriften für Kesselwagen).

Oft kann auf vorhandene Regelungen zurückgegriffen werden, die zusammengeführt werden müssten. Für Beschaffheitsanforderungen an Schienenfahrzeuge könnten deutsche Normen (für Güterwagen, Kesselwagen, Selbstentladewagen) als Ausgangsdokument bei europäischen Normungsvorhaben genutzt und die entsprechenden UIC-Merkblätter einbezogen werden. Ähnliches gilt für länderübergreifend einheitliche Türsysteme, Kupplungen oder die Geräteausstattung in Reisezugwagen.

Auch das Schutzniveau in den deutschen Normen für den Schüttgutschienenverkehr (DIN 30800-1 bis -3 sowie DIN 30801 und 30802 zur Schnittstellengestaltung und DIN 26572 bezüglich Druckentleerung) könnte Grundlage für europäische Normvorhaben sein. Schließlich wird in der Studie vorgeschlagen, für die Gestaltungsanforderungen an die Arbeitsstätten in Fahrzeugen ein modulares Konzept zu verfolgen, beispielsweise für einen vereinheitlichten Führerstand im Fern- und Nahverkehr oder für den Steuerstand des Rangierers.

KAN study describes the need for standardization in the area of transport

Much remains to be done to improve European standards in the area of rail transport. The occupational health and safety aspects of standards governing railways and tramways are deficient in many areas.

As a study¹ commissioned by KAN has demonstrated, a comprehensive and complex body of regulations exists for the railway sector, in which the role of standards has in the past been subordinate to the regulations of the International Union of Railways (UIC). Occupational health and safety aspects have been dealt with to widely varying degrees by the UIC and also by the European standards committees responsible for rail transport, CEN/TC 256 and CENELEC/TC 9X.



Abb./Fig. BG BAHNEN

OH&S advisory group in CEN/TC 256

As a result of a German initiative, an Advisory Group Labour Health and Safety has now been established within CEN/TC 256. The group has already succeeded in having safety requirements during shunting taken into consideration in three European draft standards:

- for protection in the event of sudden excessive braking;
- for the marking of hot pipes, or
- for gangway/step surfaces, hand-rails and safety harnesses.

The study documents in detail the many tasks which remain. Of central importance, and for the most part new in this area, is the requirement that occupational health and safety be considered from the outset as an integral component in railway technology. This is particularly the case where the interaction of different modes of transport (systems) is concerned. However, even

the harmonization of the existing, complex body of standards, firstly by the elimination of duplicate provisions and secondly by the conversion of UIC leaflets to European Standards, would represent a considerable improvement over the present situation.

Existing regulations should be merged

Steps and handles, for example, are dealt with in DIN standards, accident prevention regulations, and UIC leaflets. Requirements for roads, tracks and loading ramps, upon which particular attention must be paid to surfaces owing to the safety of boarding, alighting and use, can be found in the German Workplaces Ordinance, in the UVV general regulations (VBG 1) and regulations for railways (VBG 11), and also in the EBO (Regulation on Construction and Operation of Railroad Systems) and in DIN standards governing construction work.

Requirements for the transport chain can be found in a series of German DIN standards (DIN 30800), in international and European standards governing containers and swap bodies in combined transport, and in UIC leaflet 597 governing the road-railer system with virtually no reference however, to occupational health and safety. A European Standard laying down clear conditions for compatible systems in Europe and for safe working at the interfaces does not exist.

In respect of the handling of fluid products, which entails operators working directly at the vehicle itself, international standards exist for containers (ISO 9669, 9670), and European draft standards (EN 12561-1 to -8), German standards (DIN 26012 to 26034), and UIC leaflet 573 (Technical conditions for the construction of tank wagons) for tank wagons.

Recourse can often be made to existing regulations, which must however be merged. German standards (governing freight cars, tank wagons, self-discharging wagons) could serve as a starting point for European standards projects, into which the corresponding UIC leaflets could be incorporated. The same applies to internationally harmonized door systems, couplings, or the equipment provided in coaches.

The level of protection in German standards governing bulk freight (DIN 30800-1 to -3, DIN 30801 and 30802 governing interface design; DIN 26572 governing pneumatic discharge) could form a basis for European standards projects. Finally, the study proposes that a modular concept be followed for requirements upon the design of workplaces in vehicles, for example for a harmonized driving compartment in main-line and local services, or for the shunter's riding platform.



Substantial requirement for OH&S standards in rail transport

¹ To be published shortly as KAN Report 27/27e in German and English, with summary also in French

Ulrich Bamberg
 Tel. 02241-231-3451
 bamberg@kan.de



Il existe un besoin important de normes intégrant la prévention pour le trafic ferroviaire

Une étude KAN décrit le besoin en normes dans le domaine des transports

Il reste beaucoup à faire dans la normalisation européenne relative au trafic ferroviaire. Du point de vue des préventeurs, les collections normatives concernant les chemins de fer et les tramways présentent de nombreuses lacunes.

Une étude¹ réalisée à la demande de la KAN a recensé pour les chemins de fer un catalogue de réglementations volumineux et diversifié, dans lequel les normes ne tenaient, jusqu'alors, qu'une place secondaire par rapport au Règlement de l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer). La prévention y est prise en compte de manière très différente, tant par l'UIC que par les comités européens de normalisation pour le trafic ferroviaire CEN/TC 256 et CENELEC/TC 9X.

Groupe conseil sécurité et santé au travail au sein du CEN/TC 256

Grâce aux efforts entrepris du côté allemand, il a été enfin possible de voir un Groupe conseil sécurité et santé au travail siéger au sein du CEN/TC 256. Celui-ci a, par exemple, déjà obtenu que les exigences concernant la sécurité lors de manœuvres, relatives

- à la protection en cas de freinage brusque
- à l'identification des conduites très chaudes et
- aux plates-formes, mains courantes et garde-fous

soient intégrées dans trois projets de normes européennes.

L'étude a identifié une multitude de tâches pour l'avenir. Une revendication centrale – et relativement inédite – pour ce domaine est de faire en sorte que la sécurité et la santé au travail fassent, a priori, partie intégrante de la technique ferroviaire. Ceci vaut en particulier pour l'interaction de différents moyens et systèmes de transport. Une amélioration fondamentale pourrait déjà être apportée par l'harmonisation du catalogue complexe des réglementations existantes, d'une part en éliminant les doublons, et de l'autre en intégrant les fiches de l'UIC dans des normes européennes.

Regrouper les réglementations existantes

C'est ainsi que les marchepieds et poignées sont traités dans des normes DIN, dans des prescriptions de prévention des accidents (UVV) et dans des fiches de l'UIC. L'ordonnance sur les lieux de travail, les UVV « Prescriptions générales » (VGB 1) et « Chemins de fer » (VGB 11), la réglementation pour la construction et l'exploitation ferroviaires (EBO), et les normes DIN pour les travaux de construction contiennent des exigences de qualité pour les voies de

circulation et rampes de chargement dont la surface doit faire l'objet d'un soin particulier en raison de la sécurité des personnes qui y circulent, ou qui montent ou descendent des trains.

Concernant les exigences relatives à la chaîne de transport, il existe une série de normes allemandes (DIN 30800), des normes internationales et européennes sur les conteneurs et caisses mobiles du transport combiné (TC), ainsi que la fiche n° 597 de l'UIC sur le transport combiné rail-route, documents dans lesquels il n'est toutefois pratiquement pas fait allusion à la prévention. Il manque une norme européenne qui crée des conditions sans ambiguïté permettant d'instaurer des systèmes compatibles au niveau européen, et de travailler en toute sécurité aux interfaces.

Le transbordement de marchandises liquides, lors duquel l'opérateur intervient directement sur le véhicule, est soumis à des normes internationales pour conteneurs (ISO 9669, 9670), à des projets de normes européennes pour wagons-citernes (EN 12561-1 à -8), aux normes allemandes DIN 26012 à 26034 pour wagons-citernes, et à la fiche 573 de l'UIC (Conditions techniques pour la construction de wagons-citernes).

Il est souvent possible de recourir à des réglementations existantes, qu'il serait toutefois bon de regrouper. Concernant les caractéristiques des véhicules sur rail, on pourrait utiliser des normes allemandes (pour les wagons, wagons-citernes, wagons auto-déchargeurs) comme documents de base pour les projets de normes européennes, et intégrer les fiches pertinentes de l'UIC. Ceci vaut aussi pour la standardisation internationale des portes, attelages ou appareils équipant les voitures.

Le niveau de protection dans les normes allemandes sur le transport ferroviaire de marchandises en vrac (DIN 30800-1 à -3, ainsi que DIN 30801 et 30802 sur la conception des interfaces, et DIN 26572 sur la vidange sous pression) pourrait servir de base à des projets de normes européennes. L'étude recommande enfin de suivre un concept modulaire pour les exigences sur la conception des postes de travail dans les véhicules, concernant par exemple un poste de conduite standardisé pour les transports à longue et à courte distance, ou pour le poste de commande de l'agent de manœuvre.

¹ Sera publié sous peu en allemand et en anglais sous forme de rapport KAN 27/ 27e, avec un résumé en français.

Präventionsaufgaben der BG BAHNEN

Interview mit Alfons Grösbrink und Andreas Mahr

Wo sehen Sie die speziellen Unfall- und Gesundheitsgefahren im Bereich Rangierbetrieb bei Eisenbahnen?

Unfallschwerpunkte sind das Gehen im Gleisbereich, das Auf- und Absteigen sowie das Mitfahren auf Fahrzeugen auf ungeeigneten Standflächen. Es gibt viele Bagatellunfälle, Stolper- und Sturzunfälle, wie in allen Branchen, nur im Gleisbereich verstärkt durch Schienen, Schwellen und Schotter.

Das Rangieren ist eine Aufgabe, bei der viele Gefährdungen zusammenkommen. Hierzu zählt z.B. das "Zerlegen" von Zügen: Die Wagen werden entkuppelt und von einer Lok über einen Ablaufberg geschoben, so dass die Wagen in verschiedene Gleise rollen. Dort werden sie dann mit Hilfe eines Hemmschuhs wieder angehalten. D.h. ein Mitarbeiter legt den Hemmschuh auf die Schiene und das Bremsen erfolgt durch die Reibung zwischen Hemmschuh und Schiene. Dabei kann es passieren, dass der Hemmschuh weggeschleudert wird und somit den Rangierer gefährdet.

Die Aufgaben von Lokführer und Rangierer werden heute vom "Lokrangierführer" wahrgenommen, der die Lokomotive über Funk fernsteuert. Diese Entwicklung hat zu Personaleinsparungen geführt. Aus Sicht der Unfallverhütung haben wir diese aber sehr unterstützt, weil damit Unfälle durch Missverständnisse zwischen Lokführer und Rangierer vermieden werden.

Um Belastungen des Lokrangierführers durch das häufige Auf- und Absteigen an Weichen oder Bahnübergängen zu vermeiden, haben wir gemeinsam mit den Eisenbahnunternehmen erreichen können, dass elektrisch ortsbetätigte Weichen und Gleissperren (EQW und EOG) installiert wurden. Der Lokrangierführer bleibt auf dem Tritt des Fahrzeuges stehen und betätigt von dort aus einen Schlagtaster, der in Handhöhe angeordnet ist.

Es reicht also nicht aus, sich nur um die Fahrzeuge und den Fahrbetrieb zu kümmern. Die gesamten Bahnanlagen müssen unter Berücksichtigung der Arbeitsschutzbestimmungen gebaut sein. Der Sicherheitsabstand zwischen Fahrzeugen und ortsfesten Gegenständen ist da eine ganz wesentliche Schutzmaßnahme, damit Personen nicht gefährdet werden. Für das Arbeiten im Gleisbereich gibt es inzwischen sehr detaillierte Regelungen. Wir arbeiten an einer Neufassung der relevanten Unfallverhütungsvorschrift, gemeinsam mit der Eisenbahn-Unfallkasse, dem Träger der ge-

setzlichen Unfallversicherung der Deutschen Bahn AG, und der Tiefbau-Berufsgenossenschaft.

Welche Präventionsaufgaben nimmt die BG BAHNEN wahr?

Die BG BAHNEN führt bereits über 12 Jahre bedarfsbezogene Projekte zur Prävention arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren durch. Die Selbstverwaltung hat jüngst nachdrücklich darauf hingewiesen, diesen Weg unbedingt fortzusetzen. Schwerpunkt waren Projekte für den Fahrdienst bei Bahnen und Bussen. Wegen erheblicher Gesundheitsbelastungen scheidet Fahrer auf Grund vorzeitiger Fahrdienstuntauglichkeit im Durchschnitt bereits nach 20 Jahren aus dem Fahrdienst aus! Die "Gestaltung des Fahrer Arbeitsplatzes" war der Einstieg: Wir haben sowohl für die Straßenbahn und Stadtbahn als auch für den Linienbus den Fahrer Arbeitsplatz neu konzipiert. Beide Lösungen sind gemeinsam mit Verkehrsunternehmen, Herstellern, Gewerkschaft und Wissenschaftlern entwickelt und in die Praxis umgesetzt worden.

Weitere Projekte betrafen

- die Dienstplangestaltung: Ein innovativer Ansatz ist der individuelle Dienstplan, d.h. der einzelne Mitarbeiter kann die Verteilung der Dienste nach persönlichen Gesichtspunkten mitgestalten.
- ein Ausbildungskonzept: Die technologiegestützte Ausbildung von Straßenbahnfahrern erfolgt am Fahr- und Verkehrssimulator sowie mit Hilfe von computergestützten (CBT-) Programmen. Ziel der Verkehrsunternehmen ist, möglichst wenige Ausbildungsabschnitte im Fahrschulwagen auf der Strecke durchzuführen, um den Fahrbetrieb nicht zu stören.
- ein CBT-Lernprogramm "Stressprävention im Fahrdienst": Die Fahrer werden mit belastenden Fahrsituationen konfrontiert mit dem Ziel, die Handlungskompetenz so zu verbessern, dass Stress gar nicht erst entsteht.

Darüber hinaus sind wir kontinuierlich tätig in der Beratung der Eisenbahnunternehmen bei der Planung neuer Betriebsanlagen und der Beschaffung von Schienenfahrzeugen für den Güterverkehr und neuerdings verstärkt auch für den Personennahverkehr.

Wir greifen also betriebliche Probleme auf, die es in den Mitgliedsunternehmen gibt, und entwickeln mit wissenschaftlicher Begleitung Lösungsansätze. Die betriebliche Umsetzung wiederum begleiten wir, indem z.B. Fachberater die Unternehmen unterstützen. Wesentlich für alle Präventionsprojekte ist, dass die Ergebnisse jeweils für die ganze Branche von Interesse sind.



Alfons Grösbrink (re.) stellv. Hauptgeschäftsführer und Leiter des Technischen Aufsichtsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen (BG BAHNEN)

Andreas Mahr (li.) Technischer Aufsichtsbeamter der BG BAHNEN, Convenor der Beratergruppe Arbeitsschutz im CEN/TC 256 "Eisenbahnwesen"

Welche Defizite sehen Sie in der Normung und was kann die BG BAHNEN tun, damit diese Defizite bekannt und abgebaut werden?

Bereits vor über 10 Jahren ist bei CEN das TC 256 "Eisenbahnwesen" gebildet worden, in dem Produktnormen für Betriebsmittel der Bahnen erstellt werden. Damals wurde die Meinung vertreten, dass der Arbeitsschutz darin unmittelbar nichts zu suchen hat, weil man nur technische Belange normt. Wir haben uns sehr lange darum bemüht, den Arbeitsschutz in diese Normung einzubringen und deshalb auch die KAN um Unterstützung gebeten. Inzwischen ist auf unser Drängen hin eine europäisch besetzte "Beratergruppe Arbeitsschutz" im TC 256 eingerichtet worden, die auf den Inhalt der Normen, die aktuell erarbeitet werden, Einfluss nehmen kann. Die Beratergruppe kann allerdings nicht selbst Initiativen ergreifen und Normungsanträge stellen. Das können nur die nationalen Normungsinstitute.

Über Jahrzehnte waren nicht Normen, sondern die Merkblätter des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC die "Bibel" des Eisenbahners. In der Fachwelt wird jedoch neuerdings angezweifelt, ob ein UIC-Merkblatt, also eigentlich eine Empfehlung eines Verbandes, überhaupt eine allgemein anerkannte Regel der Technik sein kann. Eine Norm ist eindeutig höherwertig. In einem "Memorandum of Understanding" zwischen CEN und UIC wurde zwar vereinbart, dass in Eisenbahn-Normen sogar normativ auf UIC-Merkblätter verwiesen werden kann. Aber mittelfristig, darauf deuten Entscheidungen im CEN hin, werden die UIC-Merkblätter durch Normen abgelöst – eine weitere Chance, Regelungen für den Arbeitsschutz verstärkt zu integrieren.

Den Schwerpunkt unserer Aktivitäten sehen wir zunächst in der Gestaltung der Fahrzeuge. Typisch für das Verkehrsgewerbe ist ja, dass es Arbeitsstätten gibt, deren Gestaltung rein national nicht zu beeinflussen ist. Ich kann national Regelungen für die Arbeitsorganisation oder die Gleisanlagen treffen, aber die Fahrzeuge werden grenzüberschreitend eingesetzt. Ein deutscher Technischer Aufsichtsbeamter hat kaum eine Handhabe, einen ausländischen Güterwagen aus dem Verkehr zu ziehen, an dem der Rangierertritt fehlt oder zu klein ist. Hier hat die europäische Normung die Aufgabe, einen harmonisierten Standard für die Fahrzeuge zu schaffen.

Welchen Beitrag kann die Normung konkret für die Prävention von Unfällen und Gesundheitsgefahren leisten?

Das Mitfahren des Rangierers auf Fahrzeugen mit ungeeigneten Standflächen ist ein großes Problem. Deshalb ist in der Ver-

gangenheit immer wieder eine vergrößerte Standfläche (Rangierertritt) an Güterwagen und ein ergonomisch angeordneter Handlauf gefordert worden, an dem sich z.B. der Lokrangierführer einhängen kann, wenn er die Funkfernsteuerung zweihändig bedienen muss. Daher haben wir uns an der entsprechenden Normung beteiligt und erreicht, dass es jetzt wenigstens eine deutsche Norm für Tritte und Griffe, die DIN 1588, gibt. Wir achten darauf, dass an neuen Fahrzeugen Tritte und Griffe nach dieser Norm vorhanden sind. Damit reduzieren wir die Belastung des Lokrangierführers, weil er sicherer stehen und sich besser festhalten kann. Und wir vermeiden damit Unfallgefahren: Hat er keinen geeigneten Handgriff zum Festhalten, kann er bei einem Bremsruck vom Tritt fallen und im schlimmsten Fall überrollt werden.

Auch die Ergebnisse unserer Fahrerplatzprojekte haben Eingang in die deutsche Normung gefunden: DIN 5566, Teile 1-3 enthalten Anforderungen an Fahrerarbeitsplätze von Schienenfahrzeugen, ein Normentwurf DIN 5566-4 für Rangierlokomotiven ist im Entstehen. Diese Normung haben wir wesentlich mit angestoßen und begleitet.

Auf europäischer Ebene hat sich die Beratergruppe "Arbeitsschutz" im TC 256 z.B. intensiv mit Gleisbaumaschinen beschäftigt, die eine Besonderheit darstellen: Der arbeitstechnische Teil unterliegt der Maschinenrichtlinie, die restliche Gleisbaumaschine unterliegt ihr als Schienenfahrzeug nicht; hier waren spezielle Maßnahmen zur Verhütung von Unfallgefahren aus dem Eisenbahnbetrieb einzubringen. In dieser Beratergruppe wurden außerdem z.B. Normentwürfe für den Brandschutz und für kraftbetriebene Türen von Schienenfahrzeugen, sowie Produktnormen für Kesselwagen behandelt. Kontakt bestand auch zum CENELEC/TC 9X in Bezug auf eine Norm für die Funkfernsteuerung von Lokomotiven, wo die Gruppe ebenfalls Belange des Arbeitsschutzes eingebracht hat.

Unsere Aktivitäten zeigen, dass die BG BAHNEN der Normung einen hohen Stellenwert im Sinne der Prävention einräumt. Normen werden oft auch zugrundegelegt, um vergleichbare Kriterien für eine Ausschreibung zur Beschaffung von Betriebsmitteln zu haben. Gut wäre es deshalb, wenn der Arbeitsschutz in allen Produktnormen als integraler Bestandteil berücksichtigt würde, damit nicht der Abnehmer oder Betreiber jeweils die notwendigen Anforderungen hierzu formulieren muss.

Herr Grösbrink, Herr Mahr, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

Prevention functions of BG BAHNEN

Interview with Alfons Grösbrink and Andreas Mahr

Where, in your view, do particular accident and health hazards exist on railways in the area of shunting?

Particular hazards exist for personnel walking in the immediate vicinity of the track, when boarding and alighting, and when standing on unsuitable surfaces on moving rolling stock. As in any other sector, minor accidents and tripping and falling accidents occur. Such accidents are however more frequent in the vicinity of the tracks owing to the rails, sleepers and ballast.

Shunting is a task in which a number of hazards arise. It includes the breaking up of trains: the freight wagons are uncoupled and pushed over a gravity hump by a locomotive, after which they roll onto different tracks. They are braked there again by means of a drag shoe. i.e. an employee places the drag shoe upon the rail, and the wagon is braked by simple friction between the drag shoe and the rail. In the process, the drag shoe may fly off the rail and hit the employee.

The functions of engine driver and shunter are now performed by an "engine driver/shunter", who controls the locomotive by radio remote control. This development has led to personnel savings. It has nevertheless received our strong support for reasons of accident prevention, as accidents resulting from misunderstandings between the engine driver and the shunter are avoided.

In order to avoid the need for the engine driver/shunter to alight and re-board at points and level crossings, we have reached an agreement with the railway companies that locally operated electric points and derailleurs be installed. The engine driver/shunter stands on the step of the vehicle and presses a mushroom pushbutton, which is located at hand height.

This shows that we cannot simply confine our interests to rolling stock and train operation alone. Complete railway installations must be constructed in consideration of the occupational health and safety regulations. The safety clearance between rolling stock and fixed objects is an important measure for the protection of persons against hazards. Very detailed regulations now exist governing working in the vicinity of the tracks. In conjunction with the statutory accident insurance institution of Deutsche Bahn AG, and the institution for statutory accident insurance and prevention in the civil engineering sector (Tiefbau-BG), we are working on a new version of the relevant accident prevention regulation.

What are the prevention functions of BG BAHNEN?

BG BAHNEN has now been carrying out projects for over twelve years for the prevention of occupational health risks, in areas in which a need is observed. The autonomous administration recently requested expressly that this activity be continued. The focus of activity was upon projects for driving duty on buses and railbound vehicles. Drivers leave driving service after an average of only 20 years, owing to unfitness for this particular duty! We began by addressing the "Design of the driver's workplace": a new design approach has been developed for drivers' workplaces both for service buses, and for trams and urban railways. Both solutions have been implemented in conjunction with transport companies, manufacturers, trades unions and scientists.

Further projects concerned:

- Duty scheduling: the innovation here is a personal duty plan, i.e. each driver can influence the scheduling of his duties according to his personal preferences.
- A training concept: tram drivers are trained by means of driving and traffic simulators and with the aid of computer based technology (CBT) programs. The transport companies' objective is to perform as few training modules as possible in training vehicles on the route, so as not to disturb routine traffic.
- A CBT training programme entitled "Stress prevention in driving duty": the drivers are confronted with stressful driving situations, with the objective of increasing their ability to respond such that stress does not occur in the first place.

Beyond these measures, we are continuously involved in providing advice to the railway companies in the planning of new installations and the purchase of rolling stock for freight transport, and now also increasingly for passenger transport.

We are therefore addressing specific problems encountered within our member companies, and developing solutions with the support of the scientific community. We also support implementation of the solutions, e.g. by supporting the companies concerned with advisors. It is important that the results of any prevention project benefit the sector concerned as a whole.

What deficits do you see in standardization, and what can BG BAHNEN do to reveal and eliminate them?

TC 256, "Railway applications", was formed over 10 years ago within CEN. This technical committee draws up product standards for railway equipment. At that time, occupational health and safety was not considered



Alfons Grösbrink (r.)
 Assistant director of the institution for statutory accident insurance and prevention in the railway, metropolitan railway and tramway sector (BG BAHNEN) and Manager of its Technical Inspection Service

Andreas Mahr (l.)
 Technical Inspector at BG BAHNEN, Convenor of the Advisory Group Labour Health and Safety in CEN/TC 256 "Railway Applications"

to be an immediate concern of the committee – it was felt that standardization should deal only with technical matters. We endeavoured over a long period to introduce occupational health and safety into this area of standardization, and also requested KAN's support for this reason. As a result of pressure on our part, a "Labour Health and Safety" advisory group with Europe-wide representation was set up within TC 256. The advisory group is able to influence the content of standards as they are drafted. It cannot however take the initiative and apply for standardization projects. This is the prerogative of national standards institutes.

For several decades, the railway engineer's Bible consisted not of standards, but of the leaflets issued by the International Union of Railways (UIC). More recently, however, experts have begun to question whether a UIC leaflet, i.e. a recommendation of an industry body, does indeed constitute generally accepted good practice. A standard clearly has greater validity. In a "Memorandum of Understanding" between CEN and UIC, an agreement was reached that normative references to UIC leaflets may in fact be made in railway standards. In the medium term, however – as CEN decisions indicate – the UIC leaflets are to be replaced by standards. This represents a further opportunity for occupational health and safety provisions to be integrated more closely.

The focus of our activities will initially be upon the design of rolling stock. "Workplaces" which cannot be influenced at national level alone are a typical feature of the transport sector. The organization of work activity or the permanent way can be regulated at national level. The rolling stock, however, is also used outside national borders. A German health and safety inspector can hardly remove a foreign freight wagon from service because the shunter's step is too small or missing altogether. In this case, it is the task of European standardization to create a harmonized standard for rolling stock.

What contribution can standardization make to the prevention of accidents and health hazards?

Unsuitable surfaces on which personnel stand on moving rolling stock represent a major problem. For this reason, we have made repeated efforts in the past to promote larger standing areas (shunter's steps) on freight wagons and an ergonomically positioned handrail into which the engine driver/shunter can hook his arm, for example when both hands are needed to operate the radio remote control. We therefore became involved in the corresponding standardization project, with the result that there is now at least a German

standard, DIN 1588, for steps and handles. We ensure that steps and handles complying with this standard are present on new rolling stock. We have thus reduced the stress upon the engine driver/shunter, as he is able to stand more securely and can obtain a better grip. Accident hazards are reduced as a result: should the driver lack a secure handhold, he may fall from the step under sharp braking, and in the worst case may be crushed beneath the wagon.

The results of our driver's workplace projects have also been introduced into German standards: DIN 5566 Parts 1-3 contains requirements upon the drivers' workplaces on railway vehicles. A draft standard for shunting locomotives, DIN 5566-4, is currently being drawn up. We were instrumental in launching and supporting these standards.



The "Labour Health and Safety" advisory group in TC 256 has for example concerned itself closely with track-laying machinery, which represent a particular case: the track-laying equipment itself is subject to the Machinery Directive; the remainder of the machine, being a railbound vehicle, is not. Special measures were required here for the prevention of accident hazards arising from operation of the machine as a railway vehicle. The advisory group has also dealt for example with draft standards for fire protection and for power door systems on rail vehicles, and with product standards for tank wagons. Contact was also made with CENELEC/TC 9X with regard to a standard governing the radio remote control of locomotives. The group has already submitted OH&S concerns regarding this area.

Our active involvement shows that BG BAHNEN attaches great importance to standardization in the interests of prevention. Standards are often used as a basis for the comparison of tenders for the purchase of equipment. It would therefore be advantageous if occupational health and safety were to be considered as an integral element in all product standards. Purchasers or operators would not therefore need to formulate corresponding requirements.

Mr Grösbrink, Mr Mahr, thank you for your time.

Missions de prévention de la BG BAHNEN

Entretien avec Alfons Grösbrink et Andreas Mahr

Quelles sont, à votre avis, les principaux risques d'accidents et de maladies liés au travail dans les gares de triage ?

La plupart des accidents touchent des employés qui circulent sur les voies, montent ou descendent des trains, ou utilisent un support inapproprié comme marchepied. Comme dans d'autres secteurs, il arrive souvent des accidents bénins dus à des chutes, mais ils sont plus fréquents sur les voies, à cause des rails, des traverses et du ballast.

Les risques sont multiples dans les gares de triage, notamment lors du « désassemblage » des trains : les wagons sont dételés et poussés par une locomotive sur une butte de triage, d'où ils roulent vers différentes voies, où ils sont stoppés par un sabot d'enrayage. Cela implique que l'employé doit poser le sabot sur la voie, le freinage résultant de la friction entre sabot et rail. Or, il arrive que le sabot soit projeté en l'air, risquant de blesser l'agent de manœuvre.

Les fonctions de conducteur de locomotives et d'agent de manœuvre sont réunies aujourd'hui en un seul métier : le « conducteur-agent de manœuvre », qui dirige la locomotive à distance, par dispositif radio-commandé. Cette mesure a permis d'économiser du personnel, mais, en tant que préventeurs, nous l'avons aussi fortement favorisée, car elle permet d'éviter les accidents dus autrefois aux problèmes de communication entre le conducteur de locomotive et l'agent de manœuvre.

Pour éviter à l'opérateur de descendre et de remonter dans le train à chaque aiguillage ou passage à niveau, nous avons réussi, avec le concours des exploitants ferroviaires, à faire installer des aiguillages et arrêts mobiles électriques à actionnement local. Debout sur le marchepied, l'opérateur n'a plus qu'à actionner le commutateur coup de poing qui se trouve à sa hauteur.

Il ne suffit donc pas d'intervenir sur les véhicules et leur opération. Toute l'infrastructure doit être conçue selon les règles de prévention. La distance de sécurité entre les véhicules et les objets stationnaires constitue ici une mesure de protection absolument essentielle pour les ouvriers. Il existe aujourd'hui des réglementations très détaillées concernant les interventions effectuées sur voies ferrées. Nous travaillons à une nouvelle version de la prescription de prévention des accidents pertinente, en collaboration avec la caisse d'assurance accidents de la Deutsche Bahn AG et la BG Travaux publics.

Quelles missions de prévention sont assurées par la BG BAHNEN ?

Depuis une douzaine d'années, la BG BAHNEN réalise des projets répondant à des besoins, concernant les risques professionnels pour la santé. La gestion autonome nous a fortement engagés à poursuivre dans cette voie. Nous nous sommes concentrés sur des projets concernant les transports urbains (tramways et bus). Il faut savoir que, du fait de la sollicitation extrême pour leur santé, les conducteurs arrêtent de travailler en moyenne après 20 ans de service, pour cause d'inaptitude précoce à la conduite ! Abordant le problème par le biais de la question de « l'aménagement du poste de conduite » dans les transports urbains, nous en avons modifié la conception, pour les bus et pour les tramway et trains de banlieue. Les deux solutions ont été élaborées et concrétisées en collaboration avec des entreprises de transport, constructeurs, syndicats et chercheurs.

Nous avons d'autres réalisations à notre actif, notamment :

- la conception de l'horaire de service : l'approche innovante consiste à élaborer un horaire individuel, permettant à chaque employé de participer au planning, en prenant en compte ses desiderata individuels ;
- un concept de formation : l'apprentissage de la conduite s'effectue sur simulateur de conduite et de trafic, et à l'aide de programmes d'enseignement assisté par ordinateur (EAO). L'objectif des entreprises de transport est de réduire au maximum les phases d'apprentissage sur véhicules-écoles, afin de ne pas perturber le trafic ;
- un programme d'EAO, intitulé « prévention du stress des agents de conduite » : les conducteurs sont confrontés à des situations stressantes susceptibles de survenir pendant la conduite, l'enjeu étant d'améliorer leur capacité à réagir, de manière à ce que le stress ne se produise pas.

Nous intervenons en outre en permanence pour conseiller les entreprises de chemins de fer lors de la planification de nouvelles infrastructures et l'achat de véhicules neufs pour le transport de marchandises et, de plus en plus, pour le transport de voyageurs.

Nous nous attaquons donc à des problèmes qui se posent dans la pratique à nos adhérents, et élaborons des solutions, avec le soutien de scientifiques. Nous accompagnons la réalisation pratique, notamment en faisant intervenir des consultants dans les entreprises. Pour tous les projets de prévention, l'essentiel est que les résultats soient intéressants pour l'ensemble de la branche.



Alfons Grösbrink
 vice-secrétaire général et responsable de l'inspection technique de la BG des tramways, métros et chemins de fer (BG BAHNEN)
Andreas Mahr (à gauche)
 contrôleur technique de la BG BAHNEN, animateur du Groupe conseil sécurité et santé au travail au sein du CEN/TC 256 « Applications ferroviaires »

Quelles sont pour vous les lacunes de la normalisation, et que peut faire la BG BAHNEN pour les identifier et y remédier ?

Il y a déjà plus de 10 ans qu'a été constitué au sein du CEN le TC 256 « Applications ferroviaires », chargé de rédiger les normes de produits pour les équipements ferroviaires. À l'époque, certains étaient d'avis que les préventeurs n'avaient pas à y mettre leur nez directement, les normes étant faites uniquement pour les questions techniques. Longtemps, nous nous sommes efforcés d'intégrer la prévention dans cette normalisation, en sollicitant également le soutien de la KAN. Entre-temps, suite à notre insistance, il a été constitué au sein du TC 256 un Groupe conseil européen sécurité et santé au travail, qui peut influencer le contenu des normes en cours de rédaction. Ce Groupe ne peut toutefois pas soumettre de demandes de normalisation. Seuls les organismes nationaux de normalisation peuvent le faire.

Pendant des décennies, ce n'étaient pas les normes, mais les fiches de l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer) qui étaient le « bréviaire » du cheminot. Mais dans le monde professionnel, on commence à douter qu'une fiche UIC – qui est en réalité une recommandation d'un syndicat professionnel – puisse constituer une règle technique reconnue. Une norme se situe très nettement à un niveau supérieur. Dans un « Memorandum of Understanding » conclu entre le CEN et l'UIC, il a été, certes, convenu qu'une norme relative aux équipements ferroviaire puisse renvoyer aux fiches de l'UIC. Mais à moyen terme, comme le laissent deviner certaines décisions du CEN, les fiches de l'UIC seront remplacées par des normes – une chance supplémentaire d'y intégrer encore davantage les réglementations pour la prévention.

En un premier temps, nos futures activités se concentreront sur l'aménagement des véhicules. L'une des caractéristiques du trafic ferroviaire est en effet qu'il comporte des postes de travail dont la conception ne peut pas être soumise à des règles purement nationales. Je peux réglementer l'organisation du travail, les voies ou les entrepôts à marchandises au niveau national, mais pas les véhicules, qui sont utilisés pour le trafic transfrontalier. Un inspecteur du contrôle technique allemand n'aura guère de pouvoir pour immobiliser un wagon de marchandise étranger sur lequel le marchepied de l'opérateur est soit absent, soit trop petit. La normalisation européenne a ici pour mission de créer une norme harmonisée pour les véhicules.

Comment la normalisation peut-elle contribuer concrètement à prévenir les accidents et les risques pour la santé ?

Les déplacements de l'agent de manœuvre dans des wagons non dotés de surfaces adéquates pour se tenir debout constitue un problème majeur. C'est pourquoi nous avons, à plusieurs reprises, réclamé massivement des marchepieds plus spacieux, ainsi qu'une main courante ergonomique, à laquelle l'opérateur pourra par exemple s'accrocher quand il doit actionner des deux mains sa télécommande radio. Nous avons donc participé à la normalisation correspondante, et avons au moins obtenu l'adoption d'une norme allemande sur les marchepieds et les poignées, la DIN 1588. Nous veillons à ce que les véhicules neufs soient équipés conformément à cette norme. Nous réduisons ainsi la charge du conducteur, qui peut rester plus solidement debout et se tenir plus facilement. Et nous diminuons aussi les risques d'accidents : faute d'avoir une poignée adéquate pour se tenir, il peut tomber lors de tout coup de frein brusque et, dans le pire des cas, se faire écraser. Les conclusions de nos projets sur les postes de conduite ont été intégrées dans la normalisation allemande : la DIN 5566, parties 1 à 3, contient des exigences relatives aux postes de conduite des véhicules sur rails, et un projet de norme DIN 5566-4 concernant les locomotives de manœuvre est en cours de rédaction. Nous avons une part essentielle dans l'initiative et le suivi de ces normes.

Le Groupe conseil sécurité et santé au travail au sein du CEN/TC 256 a étudié de manière intensive le problème des machines de pose de voies, qui présentent une particularité : alors que la technique de pose relève de la directive Machines, le reste de la machine n'y est pas soumis, car étant un véhicule sur rails ; il convenait ici d'intégrer des mesures spéciales de prévention appartenant au secteur ferroviaire. Ce Groupe de conseil a également étudié des projets de norme anti-incendie et concernant les portes à fermeture mécanique de véhicules sur rails, ainsi que des normes de produits sur les wagons-citernes. Un contact a été établi avec le CENELEC/TC 9X au sujet de la télécommande par radio des locomotives. Ici aussi, le Groupe a fait valoir des enjeux de la prévention.

Nos activités illustrent le rôle important que joue pour la BG BAHNEN la normalisation en termes de prévention. On recourt aussi souvent à des normes pour disposer de critères comparables pour un appel d'offre portant sur l'achat d'équipements. C'est pourquoi il serait bon que la prévention soit prise en compte, en tant que partie intégrante de toute norme de produit, afin d'éviter à l'acheteur ou à l'exploitant d'avoir à préciser les exigences à chaque fois.

Monsieur Grösbrink, Monsieur Mahr, nous vous remercions de cet entretien.

Normung im Bereich der Druckgeräterichtlinie

Auf Initiative der KAN wurde ein Gutachten zur Normung im Bereich der Druckgeräterichtlinie (97/23/EG) erstellt, das auf der Grundlage der relevanten Dokumente und einer Befragung der beteiligten Kreise den aktuellen Stand der Normung analysiert¹.

Rechtsgrundlage der europäischen Produktnormung im Bereich der Druckgeräte ist die auf Artikel 95 EG-Vertrag gestützte Richtlinie 97/23/EG, die bereits seit dem 29. November 1999 angewandt werden kann. Nach Ablauf der Übergangsfrist zum 29. Mai 2002 tritt sie uneingeschränkt in Kraft.

Strukturen im Bereich der Druckgerätenormung

Auf europäischer Ebene erstellen 19 Technische Komitees im CEN und 9 Technische Komitees im ECISS (Europäisches Komitee für Eisen- und Stahlnormung) Normen im Bereich der Druckgeräterichtlinie.

Die Normen in diesem Bereich werden nach der folgenden Struktur erarbeitet:

- harmonisierte Produktnormen: Sie beschreiben alle Aspekte eines Produkts/Produkttyps (ca. 100 Normen)
- harmonisierte unterstützende Normen: Sie beschreiben bestimmte Arbeits- oder Prüfmethode (ca. 200 Normen)
- harmonisierte unterstützende Werkstoffnormen: Sie beschreiben die Kennwerte und Eigenschaften von Werkstoffen für Druckgeräte (ca. 250 Normen).

Die Erfüllung einer harmonisierten unterstützenden Norm allein reicht nicht aus, um die Konformitätsvermutung mit der Richtlinie auszulösen. Der Hersteller muss zusätzlich eine harmonisierte Produktnorm oder den Anhang I der Druckgeräterichtlinie heranziehen.

Im nicht harmonisierten Bereich ist die Erstellung von unterstützenden Grundlagen- bzw. Querschnittsnormen vorgesehen, die z.B. beschreiben, wie Werkstoffprüfungen durchgeführt werden (ca. 250 Normen).

Zielstellung des Gutachtens

Mittels einer Expertenbefragung der an der Normungsarbeit beteiligten Kreise (DIN-Normenausschüsse, Hersteller, Betreiber, Behörden, Unfallversicherungsträger, Fachausschüsse des HVBG, Verbände, Prüfstellen und Technische Überwachungsorganisationen) sollte in dem Gutachten

- der aktuelle Stand der Normung festgestellt
- die Konformität mit dem "Gemeinsamen Deutschen Standpunkt" bewertet
- die Überführung des nationalen Regelwerks in die europäische Normung beurteilt

- der gegenüber dem aktuellen Normungsprogramm bestehende Bedarf an Normen aus deutscher Sicht abgeschätzt werden.

Ergebnisse des Gutachtens

Von deutscher Seite wurde keine Normung im Bereich des betrieblichen Arbeitsschutzes initiiert. Dies entspricht dem Gemeinsamen Deutschen Standpunkt (GDS). Einige der europäischen Normen enthalten jedoch auf Grund der europäischen Konsensfindung einzelne Regelungen zum betrieblichen Arbeitsschutz.

Umfangreiche Teile des deutschen Regelwerkes bzgl. der Beschaffenheitsanforderungen an Druckgeräte wurden in die europäische Normung überführt. Zum Teil ergeben sich gegenüber dem bisherigen nationalen Regelwerk sachspezifische Lücken. Beispielsweise ist in der Normenreihe EN 13445 "Unbefeuerte Druckbehälter" nur Stahl als Werkstoff berücksichtigt.

Nach Meinung der Experten bestehen folgende vorrangige Aufgaben für die künftige Normungsarbeit:

- Fertigstellung der notwendigen harmonisierten Normen, vor allem für die Sachgebiete Druckbehälter (prEN 13445 "Unbefeuerte Druckbehälter"), Rohrleitungen (prEN 13480 "Metallische industrielle Rohrleitungen") und Dampfkessel (prEN 12952 "Wasserrohrkessel und Anlagenkomponenten"; prEN 12953 "Großwasser-raumkessel").
- Nach Sammlung ausreichender Erfahrung bei der Anwendung dieser Normen sollte eine Überarbeitung erfolgen. Schon jetzt kann man Probleme erkennen, die aber auf Grund des aktuellen Zeitdrucks und der noch fehlenden Praxiserfahrung derzeit nicht beseitigt werden können. Zudem sollten in Zukunft die einzelnen Normteile besser aufeinander abgestimmt werden, um ein schlüssiges Gesamtkonzept zu gewährleisten und die Praxistauglichkeit und somit die Akzeptanz der Normen sicher zu stellen.
- Mit den Arbeiten für die Erweiterung der Anwendungsbereiche der oben genannten Normenreihen um Themen, die als sachspezifische Lücken erkannt wurden, z.B. Werkstoffe außer Stahl, Regelungen zur Zeitstandsfestigkeit, sollte schon jetzt in den Normungsgremien begonnen werden. Die Erarbeitung gänzlich neuer Normenreihen wird außer im Bereich der Kunststoffrohrleitungen nicht für erforderlich gehalten.



Gutachten zeigt zukünftige Schwerpunkte für die Normung im Bereich der Druckgeräte auf

¹ Das Gutachten ist in Kürze als KAN-Bericht 26 bei der KAN-Geschäftsstelle zu beziehen.

 Dorit Zimmermann
Tel. 02241-231-3474
zimmermann@kan.de



Study reveals future key areas for standardization in the area of pressure equipment

Standardization in the area governed by the Pressure Equipment Directive

As a result of a KAN initiative, a report has been produced on standardization in the area governed by the Pressure Equipment Directive (97/23/EC) which analyses the current state of standardization based upon the relevant documents and consultation of the parties involved¹.

The statutory basis for European product standardization concerning pressure equipment is Community Directive 97/23/EC, which is based upon Article 95 of the EC Treaty and has been in force since 29 November 1999. The restrictions applicable to this Directive will be lifted in full following expiry of the transitional period on 29 May 2002.

Structures in the area of pressure equipment standardization

At European level, 19 Technical Committees in CEN and 9 Technical Committees in ECISS (the European Committee for Iron and Steel Standardization) draw up standards within the area subject to the Pressure Equipment Directive.

The standards in this area are drawn up in accordance with the following structure:

- Harmonized product standards: These standards describe all aspects of a product or product type (approx. 100 standards).
- Harmonized supporting standards: These standards describe specific working or testing methods (approx. 200 standards).
- Harmonized supporting standards for materials: These standards describe the parameters and characteristics of materials employed for pressure equipment (approx. 250 standards).

Compliance with a harmonized supporting standard does not of itself fulfil the requirement for presumption of conformity with the Directive. The manufacturer must also cite a harmonized product standard or Annex I of the Pressure Equipment Directive.

Within the non-harmonized area of standardization, provision is made for the drafting of supporting basic and generic standards. Such standards describe for example how materials tests are to be performed (approx. 250 standards).

Purpose of the report

A report was to be produced by consultation of experts from bodies involved in standardization activity (DIN standardization committees, manufacturers, operators, public authorities, accident insurance institutions, HVBG expert committees, industry associations, test bodies and technical inspection agencies). The report was to:

- establish the current situation regarding standardization
- assess compliance with the "German Consensus Statement"
- evaluate conversion of the national body of standards into European standards
- assess the existing need for standardization from the German perspective in comparison with the current standardization agenda.

Results of the study

No standardization work has been launched by Germany in the area of the health and safety of workers at work. This is in line with the German Consensus Statement. Owing to the European consensus, however, certain European standards contain individual provisions governing the health and safety of workers at work.

Substantial parts of the German body of standards governing the characteristics of pressure equipment have been converted into European standards. Certain areas previously covered by national standards are not addressed by European standards. In the EN 13445 "Unfired pressure vessels" series of standards, for example, steel is the only material considered.

In the experts' opinion, the following tasks should be addressed as a matter of priority in future standardization work:

- Completion of the required harmonized standards, in particular for the areas of pressure vessels (prEN 13445 "Unfired pressure vessels"), piping (prEN 13480 "Metallic industrial piping") and steam boilers (prEN 12952 "Water-tube boilers and auxiliary installations"; prEN 12953 "Shell boilers").
- These standards should be revised when sufficient experience has been gained in their application. Problems are already evident at this stage which cannot, however, be resolved at present owing to time constraints and the lack of practical experience. In addition, greater harmony is required between the various parts of standards, in order to assure a cohesive overall concept and suitability for practical application, thus ensuring acceptance of the standard.
- Work should be started at this stage in the standardization committees on supplementing the scope of the standards series listed above by specific subjects identified as lacking, such as materials other than steel, provisions governing creep-rupture strength, etc. Other than in the area of plastic piping, the drafting of completely new series of standards is not considered necessary.

¹ The report will be available shortly from the KAN Secretariat in the form of KAN Report 26.

La normalisation basée sur la directive Équipements sous pression

Sur l'initiative de la KAN, une étude a été réalisée au sujet de la normalisation basée sur la directive Équipements sous pression (97/23/CE). S'appuyant sur les documents pertinents et sur une enquête effectuée auprès des cercles concernés, elle analyse l'état actuel de la normalisation¹.

Le texte juridique auquel se réfèrent les normes européennes de produits portant sur les équipements sous pression est la directive 97/23/CE, elle-même basée sur l'article 95 du Traité CE. Depuis le 29 novembre 1999, cette directive peut déjà être appliquée. Le 29 mai 2002, au terme de la période transitoire, elle entrera en vigueur sans restriction.

Les structures de la normalisation relative aux équipements sous pression

Au niveau européen, les normes basées sur la directive 97/23/CE sont rédigées par 28 Comités techniques : 19 du CEN et 9 de l'ECISS (Comité européen de la normalisation du fer et de l'acier). Les normes de ce secteur sont élaborées selon la structure suivante :

- normes de produits harmonisées : elles décrivent tous les aspects d'un produit/type de produit (env. 100 normes)
- normes d'assistance harmonisées : elles décrivent certaines méthodes de travail ou d'essais (env. 200 normes)
- Normes d'assistance harmonisées de matériaux : elles décrivent les paramètres et caractéristiques des matériaux utilisés pour les équipements sous pression (env. 250 normes)

La conformité avec une norme d'assistance harmonisée ne suffit pas, à elle seule, à déclencher une présomption de conformité avec la directive. Le constructeur doit, en outre, se référer à une norme de produit harmonisée ou à l'annexe I de la directive Équipements sous pression. Dans le domaine non-harmonisée, il est prévu de rédiger des normes de base et des normes génériques d'assistance, décrivant par exemple les méthodes d'essai des matériaux (env. 250 normes).

Objectif de l'étude

Par le biais d'une enquête d'experts appartenant à des cercles participant à la normalisation (comités de normalisation DIN, fabricants, exploitants, administrations, organismes d'assurance accidents, commissions sectorielles du HVBG, fédérations, organismes d'essais et instituts de surveillance technique), l'étude avait pour objet:

- de faire un état des lieux de la normalisation

- d'évaluer la conformité avec la « Déclaration commune allemande »
- de juger de la transposition de la réglementation nationale dans la normalisation européenne
- d'estimer les besoins en normes, du point de vue allemand, par rapport au programme actuel de normalisation.

Résultats de l'étude

Côté allemand, aucune normalisation n'a été initiée dans le domaine de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail, ce qui va dans le sens de la Déclaration commune allemande. Or, du fait de la recherche de consensus au niveau européen, quelques normes européennes contiennent néanmoins certaines dispositions concernant ce domaine.

Des parties importantes des réglementations allemandes sur les caractéristiques des équipements sous pression ont été transposées dans la normalisation européenne. Certaines lacunes apparaissent toutefois par rapport aux réglementations nationales appliquées à ce jour. Un exemple: dans la série de normes EN 13445 « Récipients sous pression non soumis à la flamme », le seul matériau pris en compte est l'acier. Selon l'avis des experts, le travail de normalisation devra se concentrer en priorité sur les tâches suivantes :

- Achèvement des normes harmonisées nécessaires, surtout pour les secteurs Équipements sous pression (prEN 13445 « Récipients sous pression non soumis à la flamme »), tuyauteries (prEN 13480 « Tuyauteries industrielles métalliques ») et chaudières (prEN 12952 « Chaudières à tubes d'eau et installations auxiliaires » ; prEN 12953 « Chaudières à tubes de fumée »).
- Après avoir acquis une expérience suffisante dans l'application de ces normes, il conviendra de procéder à un remaniement. D'ores et déjà, des problèmes apparaissent, auxquels on ne peut toutefois pas remédier actuellement, par manque de temps et d'expérience pratique. Pour l'avenir, il conviendra en outre de mieux harmoniser les parties de normes entre elles, afin d'obtenir un concept global cohérent et de garantir ainsi l'applicabilité des normes – et donc leur acceptation.
- Il faut déjà commencer à travailler sur l'élargissement des domaines d'application des séries de normes évoquées plus haut à propos des aspects identifiés comme lacunes sectorielles : par exemple matériaux autres que l'acier, réglementations relatives à la résistance au fluage pour une durée déterminée. Il n'est pas considéré comme nécessaire d'élaborer des séries de normes entièrement nouvelles, sauf pour le secteur des tuyauteries en plastique.

Une étude révèle les points sur lesquels devra se concentrer la normalisation dans le domaine des équipements sous pression

¹ L'étude sera disponible prochainement, comme Rapport KAN 26, auprès du Secrétariat de la KAN



Arbeitsschutz-
interessen bei Lade-
kranen erfolgreich
vertreten

Schnelle Überarbeitung von EN 12999 angestoßen

Die Europäische Norm EN 12999 "Krane – Ladekrane" enthält Sicherheitsanforderungen für die Gestaltung, Berechnung und Prüfung von hydraulisch angetriebenen Ladekränen. Nachdem sie die Schlussabstimmung bei drei Enthaltungen (Deutschland, Portugal, Schweiz) erfolgreich passiert hatte, wurde die Norm am 8. März 2001 bei CEN ratifiziert.

Die Enthaltung des deutschen Normeninstituts DIN gründete sich auf ein geschlossenes Votum des Arbeitsschutzes: Bereits im Jahr 2000 hatte die deutsche Arbeitsschutzseite sicherheitstechnische Bedenken geäußert, da die Norm nach ihrer Auffassung in einigen Punkten im Widerspruch zu den Anforderungen der Maschinenrichtlinie stand. Dabei ging es u.a. um die Möglichkeit des Kranführers, den Lastmomentbegrenzer zu überbrücken, was möglicherweise zu einem Bauteilver-sagen oder dem Umsturz des Krans führen kann.

Warnung vor Schutzklauselverfahren

Da EN 12999 zwar von CEN ratifiziert, ihre Fundstelle aber noch nicht im EG-Amtsblatt veröffentlicht worden war, wurde zunächst kein formelles Schutzklauselverfahren gegen die Norm eingeleitet (zum Schutzklauselverfahren vgl. KANBRIEF 3/01). Auf Basis der Bedenken des berufs-genossenschaftlichen Fachausschusses "Hebezeuge" hat die Bundesregierung jedoch eine Schutzklauselwarnung gegen die Norm ausgesprochen und in den Ständigen Ausschuss zur Maschinenrichtlinie bei der Europäischen Kommission eingebracht. Als Reaktion haben sich zunächst im Mai 2001 auf nationaler Ebene Vertreter des Arbeitsschutzes und der Hersteller mit Unterstützung des CEN-Rapporteurs für Maschinen auf Änderungen in der Norm verständigt.

Auf europäischer Ebene wurde im August eine Sitzung der zuständigen CEN-Arbeitsgruppe einberufen, in der sich die Experten auf eine Änderung (Amendment) der EN 12999 geeinigt haben, die die deutschen Bedenken berücksichtigt. Um die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass darüber in einem beschleunigten Abstimmungsverfahren (UAP-Verfahren) entschieden werden kann, hat die Plenarsitzung des CEN/TC 147 Anfang Oktober 2001 beschlossen, die Änderung als neues Projekt in das Arbeitsprogramm aufzunehmen. Ausführliche Infos zum UAP- und anderen Verfahren enthalten die Internetseiten des CEN unter dem Stichwort BOSS¹.

Deutsche Position im Ständigen Ausschuss bestätigt

In der Sitzung des Ständigen Ausschusses am 9. Oktober 2001 hat sich Deutschland

für eine Veröffentlichung der Fundstelle von EN 12999 im EG-Amtsblatt mit einem Warnvermerk ausgesprochen. Dies bedeutet, dass die Norm die Vermutungswirkung für den weitaus größten Teil ihres Inhalts erhält, aber die beanstandeten Punkte davon ausgenommen werden. So kann die Auswirkung eines formellen Einwandes, d.h. die fehlende Vermutungswirkung, auf die beanstandeten Teile der Norm begrenzt werden. Aus Sicht des Arbeitsschutzes lassen die übrigen Teile der Norm eine Verbesserung des Schutzniveaus erwarten. Vor dem Hintergrund, dass sich die Fachwelt im Vorfeld der Sitzung auf eine Modifizierung der EN 12999 geeinigt hatte und CEN die ersten Schritte in diese Richtung unternommen hatte, wurde diese Position von den übrigen Mitgliedstaaten und der EU-Kommission grundsätzlich mitgetragen. Eine offizielle Entscheidung steht allerdings noch aus. Es ist zu hoffen, dass CEN sich für eine möglichst schnelle Veröffentlichung des Amendments einsetzt, damit der Warnvermerk zurückgezogen werden kann.



Können Bedenken nationaler Behörden besser transparent gemacht werden?

Dieses Beispiel zeigt, dass durch eine solche Schutzklauselwarnung und die konstruktive Arbeit der Beteiligten relativ zügig eine Lösung entwickelt werden konnte. Unabhängig davon sollte auf normungspolitischer Ebene darüber nachgedacht werden, wie Bedenken nationaler Behörden oder der Kreise, die das öffentliche Interesse vertreten, auf europäischer (und zunehmend internationaler) Ebene besser wahrgenommen werden können. Da bei den Abstimmungen zu Europäischen Normentwürfen in der Regel eine gemeinsame nationale Stellungnahme an das europäische Normungsgremium abgegeben wird, ist nicht immer erkennbar, ob diese gleichzeitig die Position der nationalen Behörden darstellt. Eine Möglichkeit zur Schaffung von mehr Transparenz wäre, abweichende Positionen beim nationalen Votum (z.B. bei der öffentlichen Umfrage und bei der Schlussabstimmung) in der Stellungnahme zu vermerken. Entsprechende Ansätze enthält ein Bericht zur Normung der Europäischen Kommission vom 26. September 2001².

¹ <http://www.cenorm.be/boss/pp000.htm>

² Nr. 27 in KOM(2001)527 engültig; [http://europa.eu.int/comm/enterprise/standards_policy/document/comm_report/com\(2001\)527_de.pdf](http://europa.eu.int/comm/enterprise/standards_policy/document/comm_report/com(2001)527_de.pdf)

Impetus for early revision of EN 12999

European standard EN 12999 "Cranes – Loader cranes" contains safety requirements for the design, analysis and testing of loader cranes with hydraulic drives. After successfully passing the final vote with three abstentions (those of Germany, Portugal and Switzerland), the standard was ratified by CEN on 8 March 2001.

The abstention by the German standardization body (DIN) was the consequence of a unanimous vote by occupational health and safety representatives: German OH&S representatives had already expressed reservations in 2000 regarding safety aspects of the standard, certain provisions of which ran contrary in their view to the requirements of the Machinery Directive. One aspect concerned the facility for the crane operator to bridge the load torque limiter, which could potentially lead to component failure or tipping of the crane.



Abb./Fig. BG für Fahrzeughaltung

Intention to invoke safeguard clause

As EN 12999 had been ratified by CEN, but its reference not yet published in the Official Journal of the EU, the safeguard clause had not initially been invoked formally against the standard (refer to KANBRIEF 3/O1 regarding the safeguard clause procedure). Owing to reservations on the part of the BG expert committee "Lifting Gear", the German Federal government nevertheless signalled its intention to invoke the safeguard clause against the standard, doing so in the Machinery Directive Standing Committee of the European Commission. The initial response was for OH&S representatives and manufacturers at national level to reach agreement in May 2001, with the support of the CEN Rapporteur for Machinery, upon amendments to the standard.

At European level, a session of the responsible CEN working group was convened in August in which the experts reached agreement on an amendment of EN 12999 which took the German reservations into account. In order to enable the amendment to be adopted by way of a Unique Accept-

ance Procedure (UAP), the plenary session of CEN/TC 147 decided at the beginning of October 2001 to include it on the programme of work as a new project. Detailed information on the UAP and other procedures can be found on the CEN's Internet pages under the heading "BOSS"¹.

Standing Committee confirms German position

In the session convened by the Standing Committee on 9 October 2001, Germany pronounced itself in favour of publication of the reference of EN 12999 in the EU Official Journal accompanied by a warning. This means that presumption of conformity is granted for the overwhelming majority of the standard's content, but not for the points in respect of which objections were raised. The effect of a formal objection, i.e. the absence of a presumption of conformity, can thus be limited to the parts of the standard to which objections remain. In the view of the OH&S experts, the unaffected parts of the standard represent an improvement in the level of protection. In view of the agreement reached by the experts upon an amendment to EN 12999 prior to the session and the initial steps taken in this direction by CEN, this position was supported in principle by the other member states and by the European Commission. An official decision has yet to be reached, however. It is to be hoped that CEN will press for publication of the amendment at the earliest possible opportunity, in order to enable the warning to be withdrawn.

Can greater transparency be accorded to reservations on the part of national authorities?

As the case described above shows, notice of the intention to invoke the safeguard clause in this manner and the constructive efforts of the parties involved enabled a solution to be reached relatively quickly. This example notwithstanding, parties to the standardization process should give consideration to means by which the reservations of national public authorities or bodies representing the public interest can be accorded greater prominence at European (and, increasingly, international) level. Since voting upon European draft standards generally involves a common national position being passed to the European standardization committee, it is not always clear whether this position also represents that of the authorities of the country concerned. One means for the provision of greater transparency would be for deviating standpoints at national voting level (e.g. during the public enquiry and the final vote) to be noted within the position statement. An approach of this kind can be found in the European Commission's report dated 26 September 2001².

Loader cranes:
OH&S interests
successfully
defended

¹ <http://www.cenorm.be/boss/pp000.htm>

² No. 27 in KOM(2001)527final; [http://europa.eu.int/comm/enterprise/standards_policy/document/comm_report/com\(2001\)527_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/enterprise/standards_policy/document/comm_report/com(2001)527_en.pdf)



Werner Sterk
Tel. 02241-231-3460
sterk@kan.de

Les intérêts des préventeurs repré- sentés avec succès pour les grues de chargement

Suggestion d'une révision rapide de la norme EN 12999

La norme européenne EN 12999 « Appareils de levage à charge suspendue – Grues de chargement » contient des exigences de sécurité pour la conception, le calcul et les essais de grues de chargement à commande hydraulique. Après avoir passé avec succès l'épreuve du vote final, avec trois abstentions (Allemagne, Portugal, Suisse), la norme a été ratifiée le 8 mars 2001 par le CEN.

L'abstention de l'Institut allemand de normalisation (DIN) se basait sur un vote unanime des préventeurs allemands : dès 2000, ceux-ci avaient émis des réserves à propos de la sécurité, certains points de la norme étant, à leur avis, en contradiction avec les exigences de la directive Machines. L'un des aspects évoqués dans ce contexte était la possibilité, pour le conducteur de la grue, de court-circuiter le limiteur de couple de charge, cette manœuvre risquant de provoquer la défaillance de certains éléments de la grue, voire son renversement.

Un avertissement annonçant la clause de sauvegarde

La norme EN 12999 ayant été, certes, ratifiée, mais ses références n'ayant pas encore été publiées dans le J.O. de la CE, aucune procédure de sauvegarde n'avait été formellement introduite – en un premier temps – contre la norme (concernant la clause de sauvegarde, cf. KANBRIEF 3/01). Mais s'appuyant sur les objections du comité sectoriel des BG « Appareils de levage », le gouvernement allemand a cependant émis contre la norme un avertissement annonçant la clause de sauvegarde, avertissement qu'il a soumis au Comité permanent sur la directive Machines auprès de la Commission européenne. La première réaction à cette démarche a été que, en mai 2001, préventeurs et constructeurs se sont concertés au niveau national, avec l'assistance du rapporteur du CEN pour les machines, au sujet de modifications de la norme.

À l'échelle européenne, une réunion du groupe de travail compétent du CEN a été convoquée en août, réunion durant laquelle les experts se sont mis d'accord sur un remaniement (amendement) de la norme EN 12999, prenant en compte les objections allemandes. Afin de faire en sorte que la décision à ce sujet puisse être prise par une procédure de vote accélérée (UAP – Unique Acceptance Procedure), l'assemblée plénière du CEN/TC 147 a décidé début octobre 2001 d'intégrer l'amendement comme nouveau projet dans son programme de travail. Le site du CEN fournit des informations détaillées sur la procédure

UAP et sur d'autres procédures, à la rubrique BOSS¹.

La position allemande confirmée par le Comité permanent

Lors de la réunion du Comité permanent le 9 octobre 2001, l'Allemagne s'est prononcée en faveur d'une publication de la référence de la norme EN 12999 dans le J.O. de la CE, avec une mention d'avertissement. Cela revient à dire que la norme reçoit la présomption de conformité pour la majeure partie de son contenu, à l'exception des points contestés. L'effet d'une objection formelle, et donc l'absence de présomption de conformité, peuvent être ainsi limités aux passages contestés de la norme.

Du point de vue des préventeurs, les passages restants devraient apporter une amélioration du niveau de protection. Compte tenu du fait que les experts s'étaient mis d'accord, en amont de la réunion, sur un amendement de la norme EN 12999, et que le CEN avait entrepris les premières démarches dans ce sens, cette position a reçu le soutien de principe des autres États membres et de la Commission de l'UE. La décision officielle reste toutefois à prendre. Reste à espérer que le CEN s'engagera en faveur d'une publication aussi rapide que possible de l'amendement, afin que la mention d'avertissement puisse être retirée.

Peut-on rendre plus transparentes les objections des autorités nationales ?

Cet exemple montre qu'un tel avertissement annonçant la clause de sauvegarde, et le travail constructif de toutes les parties concernées ont permis de développer une solution relativement rapidement. Indépendamment de cela, il faudrait réfléchir, au niveau de la politique de normalisation, de quelle manière les objections d'autorités nationales ou des cercles qui représentent l'intérêt public peuvent être mieux perçus à l'échelle européenne (et, de plus en plus, internationale).

Étant donné que, lors des votes portant sur des projets de normes européens, c'est généralement une prise de position commune qui est remise à l'organisme de normalisation européen, on ne peut pas toujours reconnaître s'il s'agit à la fois de la position des autorités nationales. Une solution permettant d'accroître la transparence serait de consigner, dans la prise de position, les avis divergents exprimés lors du vote national (p.ex. lors de l'enquête publique et lors du vote final). Une telle approche se trouve dans un rapport de la Commission européenne sur la normalisation, en date du 26 septembre 2001².

¹ <http://www.cenorm.be/boss/pp000.htm>

² N° 27 dans KOM(2001)527 définitif ; [http://europa.eu.int/comm/enterprise/standards_policy/document/comm_report/com\(2001\)527_fr.pdf](http://europa.eu.int/comm/enterprise/standards_policy/document/comm_report/com(2001)527_fr.pdf)

Neufassung der Produktsicherheitsrichtlinie

Die Richtlinie (92/59/EWG) über die allgemeine Produktsicherheit ist seit 1992 auf europäischer Ebene rechtsgültig. Die Umsetzung erfolgte in Deutschland durch verschiedene Gesetze, u.a. das Produktsicherheitsgesetz und das Gerätesicherheitsgesetz. Die Richtlinie gilt nur für Produkte, die von privaten Verbrauchern benutzt werden. Ihre Vorschriften greifen nur dann, wenn für das betreffende Produkt keine spezifischen Regelungen in Binnenmarktrichtlinien, wie z.B. der Maschinenrichtlinie, vorliegen.

Eine Überprüfung der bestehenden Richtlinie bezüglich ihrer rechtlichen und praktischen Anwendung ergab, dass zukünftig noch Lücken im Verbraucherschutz zu schließen sind, die Durchsetzungsbefugnisse der Marktüberwachung verstärkt werden sollten und die Bestimmungen der Richtlinie klarer zu definieren sind. Im Jahr 2000 begannen daher die Arbeiten an einer Neufassung. Am 27. September 2001 hat der EU-Rat schließlich die geänderte Produktsicherheitsrichtlinie formell angenommen. Das Europäische Parlament stimmte am 04. Oktober 2001 in zweiter Lesung der überarbeiteten Richtlinie zu. Die Richtlinie dürfte noch im Jahr 2001 veröffentlicht und damit in Kraft gesetzt werden.



Aus Sicht der KAN sind folgende Regelungen der Neufassung besonders bedeutsam:

- Die Vorschriften der Produktsicherheitsrichtlinie gelten ergänzend zu gemeinschaftlichen Spezialrichtlinien (z.B. Maschinenrichtlinie), sofern dort keine spezifischen Bestimmungen mit dem gleichen Ziel vorgesehen sind. Dies gilt allerdings nur für eine Teilmenge der Produkte der Spezialrichtlinie, nämlich solche, die für den Endverbraucher bestimmt sind, nicht aber z.B. für Arbeitsmittel im ausschließlich gewerblichen Einsatz. Dies kann zu Abgrenzungsproblemen für die Rechtsanwender und für die Marktaufsichtsbehörden führen.

- Die Verpflichtungen der Richtlinie gelten nicht nur für Hersteller, sondern auch für Händler.
- Rolle und Funktionsweise der Marktaufsicht werden genauer definiert. Die Befugnis der Behörden, Maßnahmen zu veranlassen, wird erweitert. Sie können zukünftig u.a. den Rückruf von Produkten vom Kunden sowie die Vernichtung von Produkten anordnen.
- Dienstleistungen fallen entgegen vorhergehenden Entwürfen nicht unter die Richtlinie, sondern ausschließlich "dienstleistungsbezogene Produkte", das heißt Produkte, die im Rahmen einer Dienstleistung für Verbraucher bestimmt sind oder von Verbrauchern benutzt werden könnten. Zur Klarstellung dieser Unterscheidung wurde die EU-Kommission beauftragt, einen Leitfaden zu erstellen. Ein Beispiel zum besseren Verständnis: Der Föhn in der Hand des Friseurs fällt nicht in den Anwendungsbereich der neuen Richtlinie, da nur der Friseur eine Verfügungsgewalt über ihn hat. Überlässt ihn der Friseur jedoch dem Kunden zum Selbstföhnen, fällt der Föhn in den Anwendungsbereich der Richtlinie.
- Mit der Einführung einer Konformitätsbewertung werden Elemente, wie sie bislang von Binnenmarktrichtlinien bekannt sind, jetzt auch für den Bereich der Produktsicherheitsrichtlinie genutzt. Zur Konformitätsbewertung sollen harmonisierte Normen herangezogen werden können. Allerdings enthält die Produktsicherheitsrichtlinie keine grundlegenden Sicherheitsanforderungen. Es fehlt also die Basis für die Erstellung von Normungsaufträgen (Mandaten) und die Messlatte für die Schutzklausel gegen mangelhafte Normen oder mangelhafte Produkte. Die Richtlinie weist dafür einen neuartigen Lösungsvorschlag auf: Ein Regelungsausschuss soll die Kommission bei der Erstellung von ausführlichen Mandaten sowie der Anerkennung von harmonisierten Normen unterstützen. In den Mandaten werden die grundlegenden Sicherheitsanforderungen für bestimmte Produkte festgelegt.

Die KAN wird eine Abschätzung des Umfangs der Produkte vornehmen, die nicht nur verbraucher-, sondern auch arbeitsschutzrelevant sind, aber von keiner spezifischen Binnenmarktrichtlinie erfasst werden und deshalb in den Anwendungsbereich der Produktsicherheitsrichtlinie fallen. Auf dieser Basis könnte untersucht werden, welche dieser Arbeitsmittel ein signifikantes Gefährdungspotential aufweisen und wie groß der Bedarf an europäischen Normen mit sicherheitstechnischen Festlegungen für diese Produktgruppen ist.



Verbesserter Schutz der Verbraucher durch die Neufassung der Richtlinie zur allgemeinen Produktsicherheit

Corado Mattiuzzo
Tel. 02241-231-3450
mattiuzzo@kan.de



New version of the Directive on General Product Safety enhances consumer safety

Revision of the General Product Safety Directive

Community Directive (92/59/EEC) on General Product Safety has been in force at European level since 1992. It has been transposed in Germany by a number of acts, including the Product Safety Act and the Equipment Safety Act. The scope of the directive extends only to products used by private consumers. Its provisions apply only where specific provisions for the product in question do not exist in Single Market Directives such as the Machinery Directive.

A review of the existing directive with regard to its statutory and practical application revealed that deficiencies in consumer protection remain and must be eliminated, that greater powers must be granted to the bodies responsible for market surveillance, and that the provisions of the directive must be defined more clearly. Work therefore began in 2000 on a revised version of the directive. The European Council finally adopted the revised General Product Safety Directive formally on 27 September 2001. The European Parliament approved the revised directive in a second reading on 4 October 2001. The directive is expected to be published and thus brought into force before the end of 2001.

The new version contains the following provisions which KAN considers of particular relevance:

- The provisions of the General Product Safety Directive supplement the Community special directives (e.g. the Machinery Directive), except where the latter contain specific provisions with the same objective. This applies, however, only to a subset of the products governed by the relevant special directive, i.e. those intended for the end user, and not for example to work equipment used exclusively in the context of commercial activity. This may lead to problems of demarcation for those intending to apply the directive and for the authorities charged with the task of market surveillance.
- The obligations set forth by the directive apply not only to manufacturers, but also to distributors.
- The role and mode of market surveillance are defined more closely. Authorities have been granted greater powers to require the performance of measures. They may, for example, require that products be recalled from customers, or be destroyed.
- Contrary to previous drafts, services do not fall within the scope of the directive, but only "products related to services", i.e. products which are intended for or could be used by consumers in the course of a service. In order to clarify this

distinction, the European Commission has been charged with the task of drafting a guide. The example below serves as an illustration: a hairdresser's hairdryer does not fall within the scope of the new directive, as only the hairdresser is entitled to use it. Should the hairdresser allow a customer to dry his or her own hair with the dryer, however, the dryer then falls within the scope of the directive.

- The introduction of a conformity assessment results in elements familiar from the Single Market Directive now also being exploited within the scope of the General Product Safety Directive. It is intended that harmonized standards be made available for the purpose of conformity assessment. The General Product Safety Directive contains no essential safety requirements, however. No basis therefore exists for the creation of standardization mandates, or for a yardstick for invoking the safeguard clause against deficient standards or deficient products. The solution proposed by the directive takes a new form: a regulatory committee is to support the Commission in the creation of detailed mandates and in the recognition of harmonized standards. The mandates will define the essential safety requirements for certain products.



KAN will assess the scale of the products which are relevant both to consumer protection and to occupational health and safety, but which are not covered by a specific Single Market Directive and which therefore fall within the scope of the General Product Safety Directive. The assessment will identify which of these products exhibit a significant hazard level, together with the scale of the requirement for European standards containing safety provisions for these product groups.

Nouvelle version de la directive Sécurité des produits

La directive (92/59/CEE) sur la sécurité générale des produits est applicable depuis 1992 au niveau européen. En Allemagne, sa transposition s'est faite par différentes lois, notamment celle sur la sécurité des produits et celle sur la sécurité des machines et des appareils. La directive concerne uniquement les produits de consommation. Ses dispositions ne s'appliquent que s'il n'existe pas, pour le produit en question, de réglementations spécifiques dans des directives Marché Unique, par exemple dans la directive Machines.

Il ressort d'un examen de la directive existante du point de vue de son application juridique et pratique qu'il faudra encore combler un certain nombre de lacunes concernant la protection du consommateur, qu'il conviendrait de renforcer les pouvoirs de contrôle des autorités chargées de la surveillance du marché, et que les dispositions de la directive doivent être définies plus clairement. C'est pourquoi la rédaction d'une nouvelle version a été mise en chantier en 2000. Le 27 septembre 2001, le Conseil de l'UE a finalement adopté formellement la version modifiée de la directive Sécurité des produits. Le 4 octobre 2001, la directive révisée a été avalisée par le Parlement européen, en deuxième lecture. Sa publication – et donc son entrée en vigueur – devraient intervenir avant la fin de cette année.

Du point de vue de la KAN, les dispositions suivantes de la nouvelle version revêtent une importance particulière :

- Les dispositions de la directive Sécurité des produits viennent compléter des directives communautaires spéciales (p.ex. la directive Machines), sauf si celles-ci contiennent des dispositions spécifiques visant le même objectif. Ceci ne s'applique toutefois qu'à une partie des produits de la directive spéciale, à savoir ceux destinés au consommateur final, mais ne concerne pas, par exemple, les équipements de travail utilisés exclusivement pour une activité professionnelle. Une distinction qui pourrait s'avérer difficile pour ceux qui appliquent la directive, et pour les autorités chargées de la surveillance du marché.
- Les obligations définies dans la directive ne s'appliquent pas seulement aux producteurs, mais aussi aux distributeurs.
- Le rôle et les modalités de fonctionnement de la surveillance du marché sont précisés. Les autorités se voient conférer un pouvoir élargi pour prendre des mesures : elles pourront notamment ordonner désormais le rappel de produits de chez le client, voire la destruction de produits.

- Contrairement à des projets précédents, la directive n'inclura pas les services, mais uniquement les « produits liés aux services », et donc des produits fournis aux consommateurs ou utilisés par eux dans le cadre d'une prestation de services. Afin de préciser cette distinction, la Commission européenne a été chargée de rédiger un guide. Un exemple, pour mieux comprendre : un séchoir à cheveux dans la main du coiffeur n'appartient pas au champ d'application de la nouvelle directive, le coiffeur étant le seul à pouvoir en disposer. Mais si le coiffeur le confie au client pour que celui-ci se sèche lui-même les cheveux, le même séchoir est alors visé par la directive.
- Avec l'introduction d'une évaluation de conformité, des éléments que l'on connaissait jusqu'alors car ils apparaissaient dans les directives Marché Unique, sont dorénavant également utilisés pour le domaine visé par la directive Sécurité des produits. Il est prévu que l'on puisse se référer à des normes harmonisées pour l'évaluation de conformité. La directive Sécurité des produits ne contient toutefois aucune exigence essentielle de sécurité. On manque donc à la fois de base pour des mandats de normalisation, et d'échelle à laquelle mesurer la justification de la clause de sauvegarde contre les normes ou produits médiocres. La directive propose en revanche une solution inédite : un comité de réglementation assistera la Commission pour l'élaboration de mandats détaillés et pour la reconnaissance de normes harmonisées. Dans les mandats, les exigences essentielles de sécurité pour des produits donnés seront définies.

La KAN procédera à une estimation de la quantité de produits qui ont une incidence non seulement sur la protection des consommateurs, mais aussi sur la sécurité et la santé au travail, mais qui, n'étant pas visés par une directive spécifique Marché Unique, tombent dans le champ d'application de la directive Sécurité des produits. En se basant sur les résultats de cette estimation, on pourrait chercher à déterminer quels appareils et équipements de travail présentent un risque potentiel significatif, et quelle est, pour ces groupes de produits, l'ampleur des besoins en normes européennes définissant des exigences de sécurité.

La nouvelle version de la directive sur la sécurité générale des produits améliorera la protection des consommateurs



Europäische Kon-
ferenz in Dresden
ein Erfolg

European conferen-
ce in Dresden
declared a success

La conférence euro-
péenne de Dresde :
un succès

Auf dem Weg zu einem europäischen Netzwerk für Arbeitsschutzexperten

Am 11./12. Oktober fand in Dresden die Europäische Konferenz "Normung, Prüfung und Zertifizierung – ein Beitrag zum Arbeitsschutz" statt. Veranstalter waren die beiden französischen Institutionen Eurogip und INRS, der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG) und die KAN.

150 Gäste aus 20 Staaten Europas haben an der Konferenz teilgenommen, darunter hochrangige Vertreter der Europäischen Kommission, der europäischen Normung und des Arbeitsschutzes in Europa. Die Teilnahme von Repräsentanten aus den Beitrittsstaaten wurde von der EU-Kommission im Rahmen des Phare-Programms unterstützt.

Das wesentliche Ziel der Konferenz, ein Europäisches Netzwerk von Arbeitsschutzexperten, die in Normung, Prüfung und Zertifizierung tätig sind, zu initiieren, ist gelungen. Schon heute, wenige Wochen nach der Konferenz haben zahlreiche Arbeitsschutzexperten aus ganz Europa ihre aktive Teilnahme im Netzwerk erklärt. Die Veranstalter werden nun weitere Institutionen und Arbeitsschutzexperten zur Mitwirkung einladen. Parallel werden die technischen Voraussetzungen geschaffen, damit das Expertennetzwerk arbeitsfähig wird. Dazu soll eine internetgestützte Kommunikationsplattform eingerichtet werden, die eine problemlose Kontaktaufnahme und Abstimmung unter den Experten erlaubt.

Die Konferenzvorträge sowie die Zusammenfassungen der Workshops sind im Volltext auf der Homepage der KAN (www.kan.de) eingestellt. Im nächsten KANBRIEF folgt ein ausführlicher Bericht.

Towards a European network of OH&S experts

The European conference "Standardization, testing and certification – a contribution to occupational health and safety" was held in Dresden on 11/12 October. The event was organized by the two French institutions Eurogip and INRS, the HVBG and KAN.

150 participants from 20 different European countries attended the conference, including high-ranking representatives from the European Commission, European standards bodies, and of European OH&S interests. The attendance of representatives from candidate countries for EU membership was sponsored by the European Commission within the framework of the Phare programme.

The essential objective of the conference, namely to initiate a European network of occupational health and safety experts involved in standardization, testing and certification, was achieved. Only a few weeks after the conference, numerous OH&S experts from throughout Europe have already committed themselves to active involvement in the network. The organizers will now invite further institutions and OH&S experts to participate. At the same time, the technical facilities will be put in place which will enable the network of experts to function. An Internet-based communication platform is to be set up for this purpose which will enable the experts to contact each other and co-ordinate their activities in a straightforward manner.

The papers presented at the conference and summaries of the workshops have been published in full-text form on KAN's web site (www.kan.de), from where they can be downloaded. A comprehensive report is to follow in the next KANBRIEF.

Le réseau européen de pré-venteurs sur la bonne voie

Les 11 et 12 octobre dernier a eu lieu à Dresde la conférence européenne « Normalisation, essais et certification – contribution à la santé et à la sécurité au travail », conférence organisée par les deux organismes français Eurogip et INRS, le HVBG et la KAN.

150 participants venus de 20 pays européens s'étaient donné rendez-vous à Dresde, parmi eux des représentants de haut niveau de la Commission européenne et des organismes européens de normalisation et de prévention. La participation des pays candidats à l'adhésion a été favorisée par la Commission de l'UE dans le cadre du programme Phare.

Le principal objectif de la conférence, qui était de poser les fondements d'un réseau européen de préventeurs engagés dans les activités de normalisation, d'essais et de certification, a été atteint. D'ores et déjà, quelques semaines seulement après la manifestation, de nombreux préventeurs originaires de toute l'Europe ont déclaré vouloir participer activement à ce réseau. Les organisateurs comptent maintenant inviter d'autres organismes et préventeurs à s'engager dans le projet. Parallèlement, les conditions techniques sont mises en place pour permettre au réseau d'être pleinement opérationnel. Il est prévu à cet effet de créer une plate-forme de communication sur Internet, qui permettra aux experts de prendre contact et de se concerter sans problèmes.

Rita Schlüter
Tel. 02241-231-3475
schlueter@kan.de



Les exposés de la conférence et le résumé des workshops sont disponibles dans leur version intégrale sur le site de la KAN (www.kan.de). Un rapport plus détaillé suivra dans le prochain numéro de la KANBRIEF.

Eurogip-Mandat um 10 Jahre verlängert

Eurogip war 1991 als öffentliche Interessengemeinschaft von der nationalen französischen Krankenkasse¹ und dem Nationalen Institut für Arbeitssicherheit² gegründet worden mit dem Ziel, die Arbeitsschutzaktivitäten der französischen Sozialversicherung auf europäischer Ebene zu koordinieren und auszubauen (siehe auch KANBRIEF 4/00). Die Arbeitsgrundlage für Eurogip ist nun für weitere 10 Jahre gesichert.

Auch nach der Erneuerung des Mandats werden sich die Tätigkeiten von Eurogip um fünf Schwerpunkte gruppieren: europäische Normung, Koordinierung der gemeldeten Stellen für die Zertifizierung von Maschinen und persönlichen Schutzausrüstungen, Information/Kommunikation, Erhebungen und Auslandsbeziehungen. Nachdem in der Vergangenheit nur die Prävention in den Aufgabenbereich von Eurogip fiel, soll nun die Entschädigung und Tarifgestaltung in Bezug auf Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten hinzukommen. Auch die Vorbereitungen zur Aufnahme neuer Mitglieder in die EU und die Internationalisierung der Normung stellen eine neue Herausforderung dar. Deshalb wurde der Aktionsradius von Eurogip nun über den europäischen Rahmen hinaus erweitert. Die Öffnung gegenüber mittel- und osteuropäischen Beitrittskandidaten wird zur offiziellen Aufgabe von Eurogip.

Weitere Informationen finden Sie unter www.eurogip.fr

Eurogip's mandate extended a further ten years

Eurogip was founded in 1991 as a public interest grouping by the French National Health Insurance Fund for Salaried Workers¹ and the French National Research and Safety Institute². Its mission is to coordinate and develop the OH&S activities of the French Social Security Institution at European level (see also KANBRIEF 4/00). The basis for Eurogip's activities is now assured for a further ten years.

The activities of Eurogip will continue to have five main foci following renewal of the mandate: European standardization, coordination of notified bodies for the certification of machinery and personal protective

equipment, information/communication, surveys, and international contacts. Whereas in the past, the scope of Eurogip's activities was limited to prevention, they are now to extend to compensation and the setting of rates in the area of occupational accidents and diseases. Preparation for the acceptance of new member states into the EU and the internationalization of standards also represent a new challenge. Eurogip is now extending its activities beyond the borders of the European Union, and is opening up to candidate countries for EU membership in central and eastern Europe.

Further information can be found at www.eurogip.fr

Eurogip : un nouveau mandat de 10 ans

Eurogip a été constitué en 1991, sous la forme d'un groupement d'intérêt public entre la CNAMTS¹ et l'INRS², pour coordonner et développer au niveau européen les actions de la Sécurité sociale française en matière de sécurité et de santé au travail (cf. aussi KANBRIEF 4/00). Le mandat d'Eurogip vient d'être reconduit pour une période de dix ans.

Eurogip continuera à exercer ses activités autour de cinq pôles : la normalisation européenne, la coordination des organismes notifiés pour la certification des machines et des équipements de protection individuelle, l'information et la communication, les enquêtes et les relations extérieures. Alors que le champ d'action d'Eurogip était jusqu'alors limité à la prévention, il englobera désormais la réparation et la tarification des accidents du travail et des maladies professionnelles. La préparation de l'adhésion de nouveaux États à l'UE, et l'internationalisation croissante des normes constituant également un nouveau défi, le rayon d'action d'Eurogip a été élargi au-delà d'un cadre purement européen. L'ouverture aux pays d'Europe centrale et orientale candidats à l'Union européenne devient une mission officielle d'Eurogip.

Pour plus d'informations, on pourra consulter le site www.eurogip.fr

¹ Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)

² Institut national de recherche et de sécurité (INRS)



Veröffentlichungen / Publications

• Druckgeräte:

Der KAN-Bericht 26 "Normung im Bereich der Druckgeräterichtlinie" (2001) gibt die Ergebnisse einer Studie wieder, die sich zum einen auf die Analyse von Dokumenten (Normen, Norm-Entwürfen, CEN-Dokumenten etc.) und zum anderen auf Expertenbefragungen stützt. Befragt wurden DIN-Sekretäre sowie Experten von Herstellerseite, von Technischen Überwachungsorganisationen, Benannten Stellen, Betreiberprüfstellen, Unfallversicherungsträgern, Betreibern und Behörden. Der Bericht wird im Januar 2002 erscheinen.

Bezugsadresse: KAN-Geschäftsstelle, s. Impressum (kostenlos).

• Produkthaftung:

Die Veröffentlichung "Rechtliche Bestimmungen über Produkthaftung in Europa" (1994, ORGALIME; deutsch und englisch) in der Reihe "Entscheidungshilfen 2000" des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. (VDMA) erläutert die Definitionen und Bestimmungen der EG-Richtlinie zur Produkthaftung und bietet einen Überblick über die unterschiedliche Handhabung des Produkthaftungsrechts in den Ländern der EU und der EFTA.

Bezugsadresse: VDMA Verlag GmbH, Postfach 71 08 64, 60498 Frankfurt/M. (31,70 €). Fax: (069) 6603-1611, Internet: www.vdma.org/ (Stichwort "Produkthaftung" in die Suchmaske eingeben).

• Grundlagen des Arbeitsschutzes:

Die Publikation "Handbuch Arbeitsschutz: Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz" (2001, Hrsg. Pieper/Vorath; deutsch), die sich speziell an Betriebs- und Personalräte wendet, liefert Informationen zu den Grundlagen und Rahmenbedingungen des Arbeitsschutzes, zu Rechten und Pflichten der Beschäftigten und ihrer Interessenvertretungen, zu Fragen der betrieblichen Arbeitsschutzorganisation sowie zur Gefährdungsbeurteilung.

Bezugsadresse: Bund-Verlag, Pf 90 01 68, 60441 Frankfurt/M. (98 DM), Fax: (069) 7950-1010, E-Mail: service@bund-verlag.de

• Pressure vessels:

KAN Report 26, "Standardization in the area governed by the Pressure Equipment Directive" (2001), contains the results of a study based upon both a survey of documents (standards, draft standards, CEN documents, etc.) and consultation of experts. DIN secretaries were consulted, as were experts from industry and technical inspection agencies, notified bodies, operators' test bodies, accident insurance institutions, operators, and public authorities. The report will be published in January 2002.

Available from: KAN Secretariat (see Impressum). Free of charge.

• Product liability:

"Rechtliche Bestimmungen über Produkthaftung in Europa" (Legislative provisions on product liability in Europe) (1994, ORGALIME; published in German and English) in the series of guides published by the VDMA, explains the definitions and provisions of the EC Product Liability Directive, and surveys the different approaches to product liability law among countries in the EU and EFTA.

Available from: VDMA Verlag GmbH, Pf 71 08 64, 60498 Frankfurt/Main, Germany (31.70 €). Fax: +49-69-6603-1611; Internet: www.vdma.org/ (enter "Produkthaftung" in the search form).

• Principles of OH&S:

The manual "Handbuch Arbeitsschutz: Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz" (2001, published by Pieper/Vorath; in German only), which is intended particularly for members of works and personnel committees, provides information on the principles and terms of reference of occupational safety, on the rights and duties of employees and their representative bodies, on issues of in-plant OH&S organization, and upon risk evaluation.

Available from: Bund-Verlag, Pf 90 01 68, 60441 Frankfurt/Main, Germany (98 DM), Fax: +49-69-7950-1010, E-Mail: service@bund-verlag.de

• Équipements sous pression :

Intitulé « La normalisation basée sur la directive Équipements sous pression », le Rapport KAN 26 (2001) reprend les conclusions d'une étude basée d'une part sur l'analyse de documents (normes, projets de normes, documents CEN, etc.), et de l'autre sur une enquête effectuée auprès d'experts : secrétaires du DIN, experts appartenant à des fabricants, des organismes de contrôle technique, des organismes notifiés, des services d'essais chez les exploitants, des organismes d'assurance accidents, des exploitants et des administrations. Le rapport sera publié en janvier 2002.

À commander auprès de : Secrétariat de la KAN, cf. p. 24 (gratuit)

• Responsabilité civile Produits :

La publication « Rechtliche Bestimmungen über Produkthaftung in Europa » (La législation sur la RC Produits en Europe) (1994, ORGALIME, en allemand et anglais) de l'association allemande des constructeurs de machines et équipements (VMDA) commente les définitions et dispositions de la directive CE sur la Responsabilité du fait des produits défectueux, et offre un aperçu des différentes approches légales de cette question dans les pays de l'UE et de l'AELE.

À commander auprès de : VDMA Verlag GmbH, Postfach 71 08 64, D-60498 Frankfurt/M. (31,70 €). Fax: +49-69-6603-1611, Internet: www.vdma.org/

(Entrez le mot-clé « Produkthaftung » dans la case de recherche).

- **Principes de la prévention:**

La publication « Handbuch Arbeitsschutz : Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz » (2001, éd. Pieper/Vorath; allemand), qui s'adresse plus spécialement aux comités d'entreprise et représentants du personnel, fournit des informations sur les principes et conditions générales de la prévention, sur les droits et obligations des salariés et de leurs représentants, sur les questions relatives à l'organisation de la prévention en entreprise et sur l'appréciation des risques.

À commander auprès de : Bund-Verlag, Postfach 90 01 68, D-60441 Frankfurt/M. (98,00 DM), Fax: +49-69-7950-1010, e-mail: service@bund-verlag.de

INTERNET

- www.baua.de/prax/ags/ags.htm

Der Ausschuss für Gefahrstoffe (AGS), dessen Geschäftsführung bei der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) liegt, berät das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung (BMA) bei allen Fragen und Problemstellungen zum Thema Gefahrstoffe und beschließt das entsprechende technische Regelwerk. Auf der Website des AGS können die Volltexte von neuen bzw. überarbeiteten Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) kostenlos heruntergeladen werden (TRGS 500, 519 und 710 auch in Englisch).

- www.hvbg.de/d/bia/pub/rep/rep.htm

Ausführliche Berichte zu aktuellen Forschungsthemen im Bereich Arbeitsschutz werden in Form von BIA-Reports und Reports anderer Unfallversicherungsträger veröffentlicht. Auf der Homepage des Berufsgenossenschaftlichen Instituts für Arbeitssicherheit (BIA) stehen mittlerweile 35 solcher Berichte als Ganzes oder kapitelweise zum Download zur Verfügung. Weitere Berichte können über die Publikationsdatenbank, in der über Tausend Veröffentlichungen gespeichert sind, recherchiert und kostenlos bestellt werden.

- www.thueringen.de/Arbeitsschutz

Die Homepage der Arbeitsschutzverwaltung des Freistaates Thüringen verschafft einen guten Überblick über verschiedene Informationsquellen zum Arbeitsschutz. Zusätzlich findet man dort u.a. Handlungshilfen für die betriebliche Praxis, Beiträge zu verschiedenen Themen und Veranstaltungshinweise.

- www.baua.de/prax/ags/ags.htm

The Committee on Hazardous Substances (AGS), responsibility for which lies with the German Federal Institute for OH&S (BAuA), advises the German Ministry of Labour and Social Affairs on all issues related to hazardous substances, and passes the corres-

ponding body of technical regulations. New and revised Technical Rules for Hazardous Substances (TRGS) can be downloaded free of charge from the AGS' web site (TRGS 500, 519 and 710 in English and German).

- www.hvbg.de/d/bia/pub/rep/rep.htm

Comprehensive reports on topical research subjects in the area of OH&S are published as BIA Reports and by other accident insurance institutions. Thirty-five such reports are now available for downloading, as complete reports or by chapter (some also in English), on the web site of the BG Institute for Occupational Safety (BIA). Other reports can be searched for in the publications database, which contains over a thousand publications, and ordered free of charge.

- www.thueringen.de/Arbeitsschutz

The web site of the OH&S authority of the Region of Thuringia provides a clear overview of a number of sources of information on OH&S. Guides for in-plant application, technical papers on a range of subjects, and a diary of forthcoming events can also be found on the site.

- www.baua.de/prax/ags/ags.htm

Le Comité pour les substances dangereuses (AGS), dont l'administration est aux mains de l'Institut fédéral de la Sécurité et de la médecine du travail (BAuA), conseille le Ministère fédéral du Travail et des Affaires sociales (BMA) pour l'ensemble des questions relatives aux substances dangereuses, et décide de l'adoption des réglementations techniques pertinentes. Sur le site de l'AGS, on peut télécharger gratuitement les Règles techniques sur les substances dangereuses (TRGS) (les TRGS 500, 519 et 710 existent aussi en anglais).

- www.hvbg.de/d/bia/pub/rep/rep.htm

Des rapports détaillés concernant des thèmes actuels de la recherche sur la sécurité et la santé au travail sont publiés sous forme de BIA-Reports ou de rapports d'autres organismes d'assurance accidents. Sur le site de l'Institut pour la sécurité au travail auprès des Berufsgenossenschaften (BIA), 35 rapports sont actuellement disponibles, intégralement ou par chapitres (certains en anglais), prêts à être téléchargés. D'autres rapports peuvent être recherchés et commandés gratuitement dans la base de données, qui contient plus d'un millier de publications.

- www.thueringen.de/Arbeitsschutz

Le site des autorités en charge de la sécurité et de la santé au travail pour le Land de Thuringe fournit (en allemand) un aperçu complet des différentes sources d'information concernant ce sujet. On y trouve notamment des aides pour la pratique en entreprise, des articles rédigés par des experts sur différents thèmes, et le calendrier de manifestations.

SERVICE**VERANSTALTUNGEN****EVENTS****ÉVÉNEMENTS**

Datum/Ort	Thema	Information
21.01. – 22.01.2002 Dresden	Seminar "Effiziente Normenrecherche – Datenbanken und Internet"	Berufsgenossenschaftliches Institut Arbeit und Gesundheit (BGAG) Tel.: (0351) 571-1918 www.hvbg.de/d/bgag/ seminar.htm
04.06. – 05.06.2002 Dortmund	Frühjahrstagung 2002 "Recycling - Alles im Griff?"	Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) Tel.: (0231) 9071-346 www.baua.de/news
05.06. – 07.06.2002 Berlin	ICOLIM 2002 6. Internationale Konferenz "Arbeiten unter Spannung"	VDE Tagungs- und Seminarorganisation Tel.: (069) 6308-275 www.vde.com/VDE/de/ veranstaltungen/

Date/Place	Subject	Information
21.01. – 22.01.2002 Dresden	Seminar "Efficient standards research – databases and the Internet"	Berufsgenossenschaftliches Institut Arbeit und Gesundheit (BGAG) Tel.: +49-351-571-1918 www.hvbg.de/d/bgag/ seminar.htm
04.06. – 05.06.2002 Dortmund	Spring conference 2002 "Recycling – everything under control?"	Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) Tel.: +49-231-9071-346 www.baua.de/news
05.06. – 07.06.2002 Berlin	ICOLIM 2002 6th international conference on live maintenance	VDE Tagungs- und Seminarorganisation Tel.: +49-69-6308-275 www.vde.com/VDE/de/ veranstaltungen/

Dates/Lieu	Thème	Information
21.01. – 22.01.2002 Dresde	Séminaire « Rechercher efficacement les normes – Bases de données et Internet »	Berufsgenossenschaftliches Institut Arbeit und Gesundheit (BGAG) Tel.: +49-351-571-1918 www.hvbg.de/d/bgag/ seminar.htm
04.06. – 05.06.2002 Dortmund	Congrès de printemps 2002 « Le recyclage – un problème maîtrisé ? »	Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) Tel.: +49-231-9071-346 www.baua.de/news
05.06. – 07.06.2002 Berlin	ICOLIM 2002 6e conférence internationale « Travailler sous tension »	VDE Tagungs- und Seminarorganisation Tél.: +49-69-6308-275 www.vde.com/VDE/de/ veranstaltungen/

IMPRESSUM

Herausgeber/publisher/éditeur
Verein zur Förderung der
Arbeitssicherheit in Europa e.V.
(VFA)

mit finanzieller Unterstützung
des Bundesministeriums für
Arbeit und Sozialordnung /
with the financial support of
the German Ministry of Labour
and Social Affairs /
avec le soutien financier
du Ministère allemand du
Travail et des Affaires sociales

Redaktion/editor/rédaction
Kommission Arbeitsschutz
und Normung (KAN) –
Geschäftsstelle
Dr. Olaf Gémesi, Birgit Hartmetz

Schriftleitung / responsible /
responsable
Dr.-Ing. Joachim Lambert
Alte Heerstr. 111
D - 53757 Sankt Augustin

Übersetzung/translation/
traduction
Odile Brogden, Marc Prior

Erscheinungsweise: vierteljährlich/
mode of appearance: quarterly/
parution trimestrielle
Verbreitungsweise unentgeltlich/
distributed free of charge/
distribué gratuitement

Tel. +49 (0) 2241 - 231 3455
Fax +49 (0) 2241 - 231 3464

Internet: www.kan.de
E-Mail: info@kan.de