

### INHALT

### CONTENT

### SOMMAIRE

#### SPECIAL

- 3 Risiko raus!
- 6 Sehen und gesehen werden – Maschineneinsatz auf Baustellen
- 9 Fußschutzleiste macht Flurförderzeuge sicherer
- THEMEN**
- 12 VDI und DIN – Nur ein kleiner Unterschied für den Arbeitsschutz?
- 15 Die DAkKS – Akkreditierung aus einer Hand
- 18 Arbeitsschutz und Normung in Rumänien
- KURZ NOTIERT**
- 21 Seminar: Normungsarbeit im Arbeitsschutz
- 21 KAN-Studie „Sicherheit von Forstmaschinen“
- 21 Angebot von NoRA erweitert
- 21 Die KAN hat einen neuen Vorsitzenden
- 21 Infoblatt zur Konformitätserklärung

#### SPECIAL

- 4 Fight the Risk
- 7 See and be seen: the use of machinery on construction sites
- 10 Bump strip for foot protection makes industrial trucks safer
- THEMES**
- 13 VDI and DIN – A trivial difference for occupational safety and health?
- 16 The DAkKS: accreditation from a single source
- 19 Standardization and occupational safety and health in Romania
- IN BRIEF**
- 22 Seminar: Standardization work for OSH experts
- 22 KAN study: "Safety of forestry machinery"
- 22 Scope of NoRA extended
- 22 A new Chairman for KAN
- 22 Information sheet on the declaration of conformity

#### SPECIAL

- 5 « Chassez le risque »
- 8 Voir et être vu lors de l'utilisation d'engins de chantier
- 11 Chariots de manutention : gare aux pieds !
- THEMES**
- 14 VDI et DIN – Guère de différence pour la sécurité et santé au travail ?
- 17 La DAkKS – Une seule source pour l'accréditation
- 20 La SST et la normalisation en Roumanie
- EN BREF**
- 23 Séminaire : La normalisation pour préventeurs
- 23 Étude KAN « Sécurité des machines forestières »
- 23 NoRA : une offre élargie
- 23 La KAN a un nouveau président
- 23 Fiche d'information sur la déclaration de conformité

#### 24 TERMINE / EVENTS / AGENDA



## SPECIAL

### Kampagne „Risiko raus!“

Mit ihrer neuen Kampagne will die gesetzliche Unfallversicherung auf die Gefahren beim Fahren und Transportieren aufmerksam machen. Wir haben für Sie einige Themen herausgegriffen, die zeigen, wie auch die Normung einen Beitrag zu mehr Sicherheit im innerbetrieblichen Transport und Verkehr leisten kann.

### The "Fight the Risk" campaign

With this new campaign, the German statutory accident insurance institutions aim to draw attention to risks associated with driving and transport. We have selected some topics which show how standardization is also able to contribute to greater safety in traffic and transport within companies.

### Campagne « Chassez le risque ! »

Par sa nouvelle campagne l'assurance accidents légale allemande vise à sensibiliser le public aux dangers liés à la circulation et aux transports. Nous avons sélectionné à votre intention quelques sujets qui illustrent la manière dont la normalisation peut, elle aussi, contribuer à accroître la sécurité des transports et de la circulation dans l'enceinte des entreprises.



Heinz Fritsche  
Vorsitzender der KAN  
Industriegewerkschaft Metall

## Sicheres Fahren und Transportieren

Unfälle in den Betrieben sowie auf dem Weg zur Arbeit und zur Schule zu reduzieren, ist das Anliegen der aktuellen Präventionskampagne „Risiko raus!“ der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung. Sicheres Fahren und Transportieren steht 2010/2011 im Mittelpunkt einer Vielzahl von Aktionen des vorbeugenden Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Gute Normen mit entsprechenden Beschaffenheitsanforderungen können einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit von Transportmitteln und damit zum Erfolg der Kampagne leisten. Dies bezieht sich sowohl auf Arbeitsmittel als auch auf Fahrzeuge, die beim innerbetrieblichen Transport oder für den Weg zur Arbeit oder Schule genutzt werden. Einige technische Hilfen, die zur Prävention beitragen, sind bereits in Normen verankert, etwa Kamerasysteme für eine verbesserte Sicht an Baumaschinen. Andere Weiterentwicklungen wie die Fußschutzleiste für Flurförderzeuge müsste die Normung aufgreifen. Der Sektor Transport und Verkehr bietet also insgesamt – und das nicht nur in den kommenden zwei Jahren – viele Herausforderungen für neue technische Lösungen, um die Sicherheit zu erhöhen und Unfälle zu vermeiden.

## Safe driving and transporting

Reducing accidents within companies and on journeys to and from work or school is the objective of the “Fight the Risk” prevention campaign currently being conducted by the German statutory accident insurance institutions. In 2010/2011, safe driving and transporting will be the focus of a number of preventive occupational safety and health activities.

Good standards governing transport equipment, with appropriate requirements for their properties, can make an important contribution to their safety and thus also to the success of the campaign. This involves both work equipment and vehicles which are used for transport within companies or for journeys to work or school. Some technical aids which contribute towards prevention have already been set out in standards; these include CCTV systems for improved visibility on construction machinery. Other further developments, such as the bump strip on industrial trucks for foot protection, still await standardization. Altogether, the traffic and transport sector thus presents a number of challenges for new engineered solutions for increased safety and the avoidance of accidents – and not only in the next two years.

Heinz Fritsche  
Chairman of KAN  
German metalworkers' union (IG Metall)

## Conduire et transporter en toute sécurité

Diminuer le nombre d'accidents qui surviennent dans les entreprises et en se rendant au travail ou à l'école : tel est l'enjeu de la campagne de prévention « Chassez le risque » lancée par les organismes de l'assurance accidents légale allemande. En 2010 et 2011, une multitude d'actions s'articulant autour de la prévention auront pour thème la sûreté de la conduite et des transports.

De bonnes normes contenant des exigences de qualité adéquates peuvent contribuer notablement à accroître la sécurité des moyens de transport, et donc à la réussite de la campagne. Ceci concerne aussi bien les équipements de travail que des véhicules utilisés pour se déplacer dans l'enceinte des entreprises ou pour se rendre au travail ou à l'école. Quelques mesures techniques à l'effet préventif sont déjà ancrées dans des normes. C'est le cas notamment des systèmes de caméras améliorant la visibilité sur les engins de chantier. Il serait bon que la normalisation s'attaque à d'autres perfectionnements techniques, comme les barres de sécurité pour les chariots de maintenance. L'ensemble du secteur des transports et de la circulation présente donc encore de nombreux défis à relever en termes de solutions techniques propres à accroître la sécurité et à éviter les accidents, et ce pas seulement pour les deux années à venir.

Heinz Fritsche  
Président de la KAN  
Syndicat allemand de la métallurgie (IG Metall)

# Risiko raus!

**Sicheres Fahren und Transportieren – das Thema der Präventionskampagne 2010/2011 der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung – ist nicht allein eine Frage des richtigen Verhaltens. Die Transportmittel selbst müssen ebenfalls sicher sein. Daher sind Normen mit ihren Beschaffenheitsanforderungen ein wichtiger Ansatzpunkt für die Prävention von Unfällen und Gesundheitsgefahren in diesem Bereich.**

Ein zentrales Thema der Kampagne „Risiko raus!“ ist der innerbetriebliche Transport und Verkehr. Zwei Beispiele sollen die Vielfalt der Risiken verdeutlichen, die mit diesem Schwerpunkt verbunden sind: Ladungssicherung und Fahrräder.

## Ladungssicherung

Ob Wasserflasche oder Werkzeugkasten – die Gefährdung durch ungesicherte Ladung wird häufig unterschätzt. Bei starkem Bremsen können Güter durch das Fahrzeug geschleudert werden, von Ladeflächen herunterfallen oder gar das Fahrzeug umkippen lassen. „Vereinfacht kann man sagen, dass alle Gegenstände im Fahrzeug bei einer Vollbremsung oder einem Crash ihre ursprüngliche Geschwindigkeit beibehalten wollen. Auch harmlos erscheinende Objekte im Fahrzeuginneren können so zu Geschossen und damit zu einer Gefahr für die Insassen werden“, erläutert Dr. Karl Schories vom Institut für Arbeitsschutz der DGUV.<sup>1</sup>

Hinweise, wie man Ladung im LKW, im Kleintransporter oder im PKW sicher verstauen kann, geben verschiedene Broschüren der Unfallversicherung.<sup>2</sup> Oft helfen schon einfache Maßnahmen wie Anti-Rutsch-Matten im Kofferraum oder auf der Ladefläche. Muss jedoch die Ladung fest verzurrt werden, sind je nach der Beschaffenheit des Ladeguts und des Fahrzeugs Zurrketten oder -gurte über die Ladung zu legen bzw. an dieser zu befestigen, mit den Zurrpunkten des Fahrzeugs zu verbinden und mit Spannern oder Ratschen zu straffen. Anforderungen beispielsweise an die Ausstattung der Fahrzeuge (Halterungen, Zurrpunkte, Ösen), an die Zurrmittel (Gurte, Seile, Ketten) sowie an die zulässigen Zurrkräfte werden in den Normenreihen DIN 75410, EN 12195 und EN 12640 geregelt.

Derzeit steht im Zuge der regelmäßigen Normüberprüfung eine Überarbeitung der EN 12195 für die Berechnung von Ladungssicherungskräften an. In Deutschland begleitet der Fachausschuss Verkehr der DGUV diese Normungsarbeit aus Sicht des Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Zuvor hat der Normenausschuss bereits auf Grundlage der DIN 75410-3 die internationale Norm ISO 27956 „Straßenfahrzeuge – Ladungssicherung in Lieferwagen (Kastenwagen) – Anforderungen und Prüfmethoden“ erarbeitet. Damit sind die bewährten Anforderungen der deutschen Norm an Trenn-

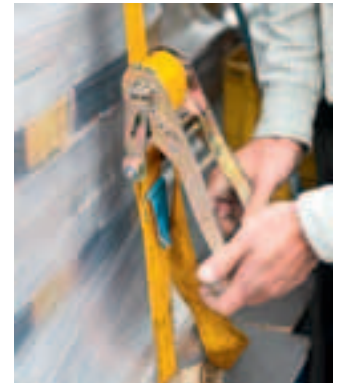
wände und Zurrpunkte nun auch im internationalen Regelwerk verankert.

## Fahrräder

Ein anderer Schwerpunkt der Kampagne „Risiko raus!“ soll dazu beitragen, Fahrradunfälle von Schülern zu reduzieren. Erste Voraussetzung dafür ist ein sicheres Fahrrad.<sup>3</sup> Was Hersteller hinsichtlich der Sicherheit von Rädern zu beachten haben, ist in den Normen DIN EN 14765 (Kinderfahrräder) und DIN EN 14764 (City- und Trekking-Fahrräder) enthalten. Beide Normen waren allerdings bereits bei ihrem ersten Erscheinen 2006 als unzulänglich erachtet worden. Ihre Sicherheitsanforderungen sind so gering, dass sie auch von minderwertiger Billigware problemlos erfüllt werden. Als nicht ausreichend kritisierte der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) damals zum Beispiel die zu geringe Festigkeit von Lenker, Vorbau und Rahmen (beim Beschleunigen, Wiegetritt oder Bergauffahren), die Mindesteinstecktiefe des Lenkers, den vorgesehenen Anbringungsort der Leuchten sowie Bremsprüfungen mit einem viel zu niedrigen Gesamtgewicht (von 100 kg, realistisch wären 150 kg).<sup>4</sup>

Die aktuelle Kampagne startet bei den Jüngsten und legt einen besonderen Schwerpunkt auf die 10- bis 15-Jährigen, da in dieser Altersstufe Unfälle besonders häufig sind. Fahrräder werden aber nicht nur für die Fahrt zur Schule oder zur Arbeit genutzt, sondern auch für innerbetriebliche Wege in großen Betrieben (etwa auf Flughäfen) oder für Transporte im Post- und Kurierdienst. Für diese Fahrradtypen bestehen bisher noch gar keine speziellen Anforderungen in Normen. Die Aufmerksamkeit der Arbeitsschutzvertreter wird sich daher auf die ganze Anwendungsbreite richten müssen, um die Sicherheitsstandards für Schüler- und Berufsfahrräder weiterzuentwickeln und dem Stand der Technik anzupassen.

Ulrich Bamberg  
bamberg@kan.de



Quelle: „Risiko raus!“

<sup>1</sup> DGUV-Forum 3/2010, S. 8.

<sup>2</sup> BG-Informationen 597-21 (PKW und Kleintransporter) und 649 (LKW); „Risiko raus – Ladungssicherung in der Landwirtschaft“, Broschüre der Landwirtschaftlichen Sozialversicherung, 2010, [www.lsv.de/lsv\\_all\\_neu/presse/themenschwerpunkte/risiko\\_raus/risiko\\_raus.pdf](http://www.lsv.de/lsv_all_neu/presse/themenschwerpunkte/risiko_raus/risiko_raus.pdf)

<sup>3</sup> [www.risiko-raus.de](http://www.risiko-raus.de) > Themen > Fahrradunfälle

<sup>4</sup> [www.fa-technik.adfc.de](http://www.fa-technik.adfc.de)

Weitere Informationen zur Präventionskampagne finden Sie unter [www.risiko-raus.de](http://www.risiko-raus.de)

# Fight the Risk

Safe driving and transporting – the topic of the 2010/2011 prevention campaign being run by the German statutory accident insurance institutions – is about more than just proper behaviour. The vehicles themselves must also be safe. Standards, and the requirements for properties formulated within them, are an important aspect in the prevention of accidents and health hazards in this area.



A key aspect of the “Fight the Risk” campaign is transport and traffic within companies. Two examples are intended to illustrate the diversity of the risks associated with this aspect: securing of loads, and bicycles.

## Securing of loads

The hazard presented by an unsecured load, whether a water bottle or a toolbox, is frequently underestimated. Under sharp braking, objects can be flung through the vehicle, fall from the load surface, or even cause the vehicle to tip. “Put simply, during emergency braking or a crash, any object in the vehicle will attempt to remain in motion at its original velocity. Objects within the vehicle, however harmless they may appear, can therefore become projectiles, and present a hazard to the vehicle’s occupants,” explains Dr. Karl Schories of the DGUV’s Institute for Occupational Safety and Health.<sup>1</sup>

Instructions for the safe stowage of loads in trucks, vans or cars can be found in various brochures issued by the German accident insurance institutions.<sup>2</sup> Even simple measures, such as anti-slip mats in the luggage compartment or load area, may be beneficial. If a load is to be firmly lashed down, however, lashing chains or straps, depending upon the load type, must be placed over the load or secured to it, connected with the lashing points on the vehicle, and tensioned by means of tensioners or ratchets. Requirements, for example concerning the equipment of the vehicles (anchorage, lashing points, eyes), the lashing tackle (straps, ropes, chains) and the permissible lashing forces are set out in the DIN 75410, EN 12195 and EN 12640 series of standards.

Revision of EN 12195 governing the calculation of securing forces is currently pending in the course of the regular review of standards. In Germany, the Transport expert committee of the DGUV supports this standardization activity from the perspective of occupational safety and health. The standards committee has already drafted the ISO 27956 international standard, Road vehicles – Securing of cargo in delivery vans – Requirements and test methods, based upon DIN 75410-3. As a result, the proven requirements of the German standard for partitions and lashing points are now also set out within the international body of standards.

## Bicycles

Another focus of the “Fight the Risk” campaign is intended to reduce bicycle accidents among schoolchildren. The starting-point here is a safe bicycle.<sup>3</sup> Requirements to be met by manufacturers with regard to the safety of bicycles can be found in DIN EN 14765 (Bicycles for young children) and DIN EN 14764 (City and trekking bicycles). These two standards were however already considered inadequate when they first appeared in 2006. Their safety requirements are so modest that they are satisfied without difficulty even by cheap products of poor quality. The ADFC (the general German bicycle club) has criticized for example the low strength of handlebars, stem and frame (during acceleration and out-of-saddle or uphill riding), the minimum insertion depth of the handlebar, the intended mounting points of lamps, and brake tests with far too low a total weight (of 100 kg; 150 kg would be realistic).<sup>4</sup>

The current campaign begins with the youngest members of society and particularly targets the 10 to 15 year-olds, since accidents in this age category are particularly frequent. However, bicycles are used for journeys not only to work or school, but also within large company sites (for example at airports) or for transport tasks in postal and courier services. To date, no special requirements have been set out in standards for these bicycle types. OSH representatives must therefore address the full breadth of use, in order for the safety standards for children’s and commercial bicycles to be developed further and adapted to the state of the art.

*Ulrich Bamberg*  
bamberg@kan.de

<sup>1</sup> DGUV Forum 3/2010, p. 8.

<sup>2</sup> BG-Information Nos. 597-21 (concerning cars and vans) and 649 (trucks); “Risiko raus – Ladungssicherung in der Landwirtschaft”, brochure issued by the German agricultural social insurance, 2010, [www.lsv.de/lsv\\_all\\_neu/presse/themenschwerpunkte/risiko\\_raus/risiko\\_raus.pdf](http://www.lsv.de/lsv_all_neu/presse/themenschwerpunkte/risiko_raus/risiko_raus.pdf)

<sup>3</sup> [www.risiko-raus.de](http://www.risiko-raus.de) > Themen > Fahrradunfälle

<sup>4</sup> [www.fa-technik.adfc.de](http://www.fa-technik.adfc.de)

Further information on the “Fight the Risk” prevention campaign can be found at [www.risiko-raus.de](http://www.risiko-raus.de) (in German)



## « Chassez le risque »

**Pour conduire et transporter en toute sécurité – enjeu qui est le thème de la campagne de prévention de 2010/2011 des organismes de l'assurance accidents légale allemande – il ne suffit pas de se comporter correctement : les moyens de transport doivent, eux aussi, être sûrs. Les normes et leurs exigences de qualité sont donc un levier important pour la prévention des accidents et des risques pour la santé dans ce domaine.**

L'un des grands thèmes de la campagne « Chassez le risque » est le transport et la circulation dans l'enceinte des entreprises. Deux exemples visent à illustrer la diversité des risques liés à ces activités : l'arrimage des chargements et les vélos.

### Arrimage de chargements

Qu'il s'agisse d'une bouteille d'eau ou d'une caisse à outils : on sous-estime souvent le danger que représente un chargement mal arrimé. En cas de coup de frein brusque, les objets peuvent se trouver projetés dans le véhicule, tomber de la surface de chargement, voire provoquer le renversement du véhicule. « Pour simplifier, on peut dire, que, lors d'un freinage à mort ou d'une collision, tous les objets qui se trouvent dans le véhicule veulent conserver leur vitesse. Dans l'habitacle, le moindre objet, aussi anodin semble-t-il, peut ainsi devenir un véritable projectile, et donc un danger pour les passagers », explique le Dr Karl Schories, de l'Institut pour la sécurité et la santé au travail de la DGUV.<sup>1</sup>

Diverses brochures publiées par les organismes d'assurance accidents<sup>2</sup> expliquent comment charger en toute sécurité un camion, une fourgonnette ou une voiture. Souvent, des mesures simples suffisent, comme un tapis antidérapant dans le coffre ou sur la surface de chargement. Mais s'il faut attacher la cargaison, celle-ci doit être – en fonction du véhicule et de la marchandise – entourée ou accrochée avec des chaînes ou des sangles qui seront alors fixées aux points d'arrimage prévus à l'intérieur du véhicule, puis tendues, par exemple à l'aide de tendeurs à cliquet. Les exigences applicables par exemple à l'équipement des véhicules (supports, points d'arrimages, œilletons) et aux dispositifs d'arrimage (sangles, cordes, chaînes), ainsi qu'aux tensions d'arrimage sont définies dans les séries de normes DIN 75410, EN 12195 et EN 12640.

Dans le cadre de la révision périodique des normes, il est prévu un remaniement de la EN 12195 pour le calcul des tensions d'arrimage des chargements. En Allemagne, c'est le Comité sectoriel Transports de la DGUV qui accompagne ce travail de normalisation du point de vue de la sécurité et de la santé au travail. S'appuyant sur la DIN 75410-3, le comité de normalisation a déjà élaboré en amont la norme internationale ISO 27956 « Véhicules routiers – Arrimage des charges à bord des camionnettes de livraison – Exigences et méthodes d'essai ». Largement

éprouvées, les exigences des normes allemandes concernant les parois de séparation et les points d'arrimage sont ainsi désormais ancrées dans la collection normative internationale.

### Vélos

Un autre grand thème de la campagne « Chassez le risque » vise à réduire les accidents de vélo des écoliers. La première condition pour y parvenir : la sûreté du vélo.<sup>3</sup> Les règles à respecter par les fabricants de vélos en matière de sécurité sont définies dans les normes DIN EN 14765 : Bicyclettes pour jeunes enfants et DIN EN 14764 : Bicyclettes de ville et tout chemin (trekking). Or, dès leur première parution, en 2006, ces deux normes avaient déjà été considérées comme insuffisantes. Leurs exigences de sécurité sont tellement réduites que même les produits bon marché et de qualité inférieure peuvent y satisfaire sans difficulté. L'ADFC (la fédération allemande des usagers de la bicyclette) avait notamment émis des critiques à propos de la solidité insuffisante du guidon, de la potence et du cadre (en cas d'accélération, de position en danseuse ou de montées), de la profondeur minimum d'enfoncement du guidon, de l'endroit prévu pour fixer les lampes, ainsi que des essais de freins effectués avec un poids total beaucoup trop faible (de 100 kg, le poids réaliste serait de 150 kg).<sup>4</sup>

La campagne actuelle commence par les plus jeunes et vise spécialement ceux de 10 à 15 ans, tranche d'âge pour laquelle les accidents sont particulièrement fréquents. Mais le vélo n'est pas seulement utilisé pour se rendre à l'école ou au travail, mais aussi pour circuler dans l'enceinte des grandes entreprises (par exemple dans les aéroports), ou comme moyen de transport, par les facteurs ou les coursiers. Or, les normes ne contiennent à ce jour aucune exigence particulière applicable à ce type de vélos. Les préventeurs devront donc s'intéresser à tout l'éventail des domaines d'application, afin de rehausser les standards de sécurité des vélos pour écoliers ou utilisés à des fins professionnelles, et adapter ces standards à l'état de l'art.

Ulrich Bamberg  
bamberg@kan.de

Pour en savoir plus sur la campagne de prévention : [www.risiko-raus.de](http://www.risiko-raus.de) (en allemand)



Source: Deutsche Post AG

<sup>1</sup> DGUV-Forum 3/2010, p. 8.

<sup>2</sup> Brochures d'information des BG 597-21 (voitures et camionnettes) et 649 (camions) ; « Risiko raus – Ladungssicherung in der Landwirtschaft », (« Chassez le risque – l'arrimage des chargements dans l'agriculture »), brochure de l'assurance sociale agricole, 2010, [www.lsv.de/lsv\\_all\\_neu/presse/themenschwerpunkte/risiko-raus/risiko\\_raus.pdf](http://www.lsv.de/lsv_all_neu/presse/themenschwerpunkte/risiko-raus/risiko_raus.pdf)

<sup>3</sup> [www.risiko-raus.de](http://www.risiko-raus.de) > Themen > Fahrradunfälle

<sup>4</sup> [www.fa-technik.adfc.de](http://www.fa-technik.adfc.de)

# Sehen und gesehen werden – Maschineneinsatz auf Baustellen

Der Einsatz moderner Baumaschinen hat wesentlichen Anteil daran, dass Bauarbeiten zunehmend produktiver, aber auch ergonomischer ausgeführt werden. Das auf Baustellen oft enge räumliche Zusammenwirken von Mensch und Maschine birgt jedoch auch Gefahren. Mangelnde Sicht ist dabei einer der Aspekte, die immer wieder zu Unfällen führen. Mit Hilfe neuer Anforderungen in Normen und der Präventionskampagne „Risiko raus!“ rückt die BG BAU dem Problem zu Leibe.



**Monitor am Fahrerplatz**

Quelle: BG BAU

Auf Baustellen ist es selbstverständlich, dass der Aufenthalt im Gefahrenbereich um Erdbaumaschinen wie Bagger, Lader, Planiermaschinen oder Verdichtungsgeräte grundsätzlich verboten ist. Sofern dieser Bereich aus arbeitstechnischen Gründen doch betreten werden muss, ist dies nur unter Beachtung besonderer Schutzmaßnahmen zulässig. So muss der Geräteführer die Arbeit unterbrechen, wenn sich Personen im Gefahrenbereich aufhalten.

## Problem: Mangelnde Sicht

Die direkte Sicht vom Fahrerplatz auf den Fahr- und Arbeitsbereich ist bei größeren Baumaschinen konstruktionsbedingt oft eingeschränkt. Bei nach der Normenreihe EN 474 „Erdbaumaschinen – Sicherheit“ ausgerüsteten Maschinen stehen dem Maschinenführer Rückspiegel als Sichthilfen zur Verfügung. Zur Messung des Sichtfeldes verweist die Normenreihe auf die Verfahren, die in der ISO 5006 „Erdbaumaschinen – Sichtfeld – Testverfahren und Anforderungskriterien“ beschrieben werden.

Bei der letzten Überarbeitung der ISO 5006 konnten – in enger Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Arbeitsschutzorganisationen – erstmals Anforderungen an die Sicht im Nahfeld um die Maschine festgelegt werden. Während früher auf einem 12-m-Kreis rings um die Maschine gemessen wurde, wird nun zusätzlich in einem Abstand von 1 m um das Grundgerät gemessen: Ein Probekörper (Stab) mit 1,5 m Höhe muss vom Maschinenführerplatz aus identifiziert werden können, wobei eine maximale Verdeckung von 30 cm akzeptiert wird.

Durch den Verweis der EN 474-1 auf die ISO 5006:2006 gelten die Nahfeld-Anforderungen nun auch für Neumaschinen in Europa. Seit dem 30. November 2008 ist nur die aktualisierte Version EN 474-1:2006 als harmonisierte Norm gültig. Nur sie löst die Vermutungswirkung hinsichtlich der europäischen Maschinenrichtlinie aus, die für das Inverkehrbringen maßgeblich ist.

## Nachrüstung für bessere Sicht

Die neuen Normanforderungen sind maßgebend dafür, dass ca. ab dem Baujahr 2009 größere Erdbaumaschinen mit zusätzlichen Sichthilfen ausgerüstet werden. Derartige Ausrüstungen stehen selbstverständlich auch für

alle Maschinen aus früheren Baujahren zur Verfügung. Manche bisher vorhandene Sichtverdeckung lässt sich durch konstruktive Änderungen beheben, z.B. durch das Abschrägen von Motorhauben, eine andere Anordnung von Auspuffanlagen, usw. Manchmal sind zusätzliche, bedienergerecht angebrachte Rückspiegel geeignet, und in vielen Fällen stellt der Einbau von Kamera-/Monitorsystemen eine sinnvolle Lösung dar. Entscheidend ist, dass die Sicht möglich gemacht wird: Detektionssysteme oder Rückfahrhupen sind kein Ersatz!

Die meist mit überschaubarem Aufwand mögliche Nachrüstung ist dringend zu empfehlen, und dies nicht nur aus Gründen der Arbeitssicherheit: Ein Geräteführer, der nicht „auf Verdacht“ fährt, sondern sieht, was er tut, arbeitet schneller, gezielter, vermeidet Schäden an der Maschine ... es lohnt sich also in jedem Falle.

Im Rahmen der Präventionskampagne „Risiko raus!“ rückt die BG BAU das Thema „Sehen und gesehen werden“ in den Blickpunkt<sup>1</sup>. Es soll deutlich gemacht werden, dass technische Maßnahmen zur Sichtverbesserung für den Geräteführer wichtig sind, aber alleine nicht genügen. Vielmehr wollen wir alle auf der Baustelle Tätigen motivieren, sich so zu verhalten (und so zu kleiden), dass sie jederzeit vom Geräteführer erkannt werden können.

„Man sieht sich“ – ein Motto, das Leben retten kann!

Walter Ensinger  
walter.ensinger@gbg.de

<sup>1</sup> [www.sehen-und-gesehen-werden.de](http://www.sehen-und-gesehen-werden.de)

# See and be seen: the use of machinery on construction sites

The use of modern construction machinery is substantially responsible for construction work becoming increasingly more productive and also more ergonomic. The frequently close proximity of human workers and machinery on construction sites is not without hazards, however. Poor visibility is one of the aspects which repeatedly lead to accidents. BG BAU<sup>1</sup> is tackling the problem by means of new provisions in standards and by the "Fight the Risk" campaign.

It goes without saying that on construction sites, standing within the danger zone around earth-moving equipment such as excavators, loaders, tracked bulldozers or compaction equipment is prohibited. Should workers nevertheless need to enter this zone for work-related reasons, they may do so only in observance of special safety measures. For example, the operator of the machine must interrupt work when persons are present in the danger zone.

## Problem: poor visibility

Direct visibility of the machine's path and working area from the operator's seat is often obstructed on large construction equipment, owing to its design. On machines equipped in accordance with EN 474, Earth-moving machinery – Safety, rear-view mirrors aid the operator's visibility. For measurement of the field of view, this series of standards refers to the methods described in ISO 5006, Earth-moving machinery – Operator's field of view – Test method and performance criteria.



## Protective clothing – right and wrong

During the most recent revision of ISO 5006, requirements were formulated for the first time concerning visibility of the area immediately surrounding the machine. Manufacturers and OSH organizations worked closely together for this purpose. Whereas previously, a 12-metre radius was measured around the machine, measurement is now also performed at a distance of 1 m from the periphery of the main machine body. For this purpose, a test body (rod) with a height of 1.5 m must be visible from the operator's workplace; no more than 30 cm of this rod may be obscured.

Owing to the reference in EN 474-1 to ISO 5006:2006, the requirements for the close field

of view now also apply to new machines in Europe. Since 30 November 2008, only the updated version, EN 474-1:2006, has had the status of a valid harmonized standard. It alone gives rise to the presumption of conformity with the EU Machinery Directive, which governs placing upon the market.

## Retrofitting for better visibility

As a result of the new provisions of the standard, larger earthmoving machines have been equipped with additional aids to visibility since around 2009. Such equipment is of course also available for all machines manufactured earlier. Many an existing obstruction to visibility can now be eliminated by design changes, for example by sloping engine covers, relocation of exhaust systems, etc. Additional rear-view mirrors which are more appropriate to users' needs are in some cases a suitable solution, and in many cases, the fitting of CCTV systems is an intelligent alternative. Of decisive importance is that visibility is made possible. Detection systems and reversing horns are not adequate substitutes.

Upgrading, the cost of which is usually moderate, is urgently recommended, and not only for reasons of occupational safety. A machine driver who can actually see what he is doing rather than merely driving "blind" is able to work faster and more accurately and to avoid damage to the machine. The investment therefore really pays off.

In the context of the "Fight the Risk" prevention campaign, BG BAU (the German Social Accident Insurance Institution for the building sector) is drawing attention to the subject of "seeing and being seen"<sup>2</sup>. The campaign aims to make clear that engineered measures for improving visibility for machine operators are important, but not sufficient on their own. Instead, the aim is for everyone working on a construction site to be motivated to behave (and to dress) in such a way that they are visible to machine operators at all times.

"We'll be seeing you" – a motto that may save lives.

Walter Ensinger  
walter.ensinger@bgbau.de



## Rear-view camera

Source: BG BAU

<sup>1</sup> German Social Accident Insurance Institution for the building sector

<sup>2</sup> [www.sehen-und-gesehen-werden.de](http://www.sehen-und-gesehen-werden.de)

# Voir et être vu lors de l'utilisation d'engins de chantier

L'utilisation d'engins de chantier modernes contribue pour une part essentielle à rendre l'exécution des travaux de construction à la fois plus productive et plus ergonomique. Mais l'interaction de l'homme et de la machine, sur un espace souvent réduit, est aussi source de dangers, le manque de visibilité étant l'un des facteurs qui provoquent fréquemment des accidents. La BG Bâtiment a décidé de s'attaquer au problème, avec de nouvelles exigences dans les normes et la campagne de prévention baptisée "Chassez le risque".



Dipl.-Ing. Walter Ensinger

BG Bâtiment Prévention

Dirige l'unité Terrassement, voies de circulation et ingénierie

Sur les chantiers, il va sans dire qu'il est absolument interdit de se trouver dans la zone de danger d'engins de terrassement (pelles hydrauliques, chargeuses, bulldozers ou compacteurs). Si, pour effectuer certaines interventions, il s'avère néanmoins indispensable de pénétrer dans cette zone, ceci ne peut se faire qu'en respectant des mesures de protection particulières. Le conducteur de l'engin doit notamment interrompre son travail lorsque des personnes se trouvent dans la zone de danger.

## Un problème : le manque de visibilité

De par leur conception, les gros engins de construction n'offrent souvent qu'une visibilité directe restreinte à partir du poste de conduite sur la zone de circulation et de travail. Sur les engins équipés selon la série de normes EN 474 "Engins de terrassement – Sécurité", l'opérateur dispose de rétroviseurs pour se guider. Pour mesurer le champ de visibilité, cette série de normes renvoie aux méthodes décrites dans la norme ISO 5006 "Engins de terrassement – Visibilité du conducteur – Méthode d'essai et critères de performance".

Lors de la dernière révision de la norme ISO 5006, il a été pour la première fois possible, en étroite collaboration entre constructeurs et organisations de prévention, de définir des exigences concernant la visibilité dans une zone de proximité directe de l'engin. Alors que les mesures portaient autrefois sur un cercle d'essai de 12 mètres entourant l'engin, on mesure aussi dorénavant à une distance de 1 mètre autour de l'engin de base : une éprouvette (un bâton) de 1,5 mètre de hauteur doit pouvoir être identifié à partir du poste de conduite, étant toléré que 30 cm au maximum peuvent rester invisibles.

Du fait que la norme EN 474-1 renvoie à l'ISO 5006:2006, les exigences relatives à la zone de proximité directe s'appliquent désormais également aux nouveaux engins en Europe. Depuis le 30 novembre 2008, la version actualisée EN 474-1:2006 est valable en tant que norme harmonisée. Elle est la seule à déclencher la présomption de conformité au regard de la directive européenne Machines, texte applicable pour la mise sur le marché.

## Le rééquipement, pour une meilleure visibilité

En vertu des nouvelles exigences de la norme, les gros engins de terrassement construits à partir de 2009 environ sont équipés de dispositifs supplémentaires destinés à améliorer la visibilité. Il va sans dire que ces systèmes sont également disponibles pour tous les engins plus anciens. Dans de nombreux cas, il est ainsi possible de remédier aux entraves à la visibilité par des modifications conceptuelles, par exemple en abaissant le capot du moteur, en disposant différemment le système d'échappement, etc. Des rétroviseurs supplémentaires adaptés au conducteur s'avèrent parfois adéquats, et dans de nombreux cas l'installation de systèmes de caméras et de moniteurs constituent une solution judicieuse. Ce qui est décisif, c'est que le machiniste puisse voir : les systèmes de détection d'obstacles ou avertisseurs de recul ne sont pas une solution de remplacement !

Généralement possible à un coût raisonnable, un rééquipement est vivement recommandé, et ce pas seulement pour des raisons inhérentes à la sécurité au travail : un opérateur qui ne conduit pas son engin "au feeling", mais voit ce qu'il fait, travaille plus vite et de manière plus ciblée, évite d'endommager l'engin... une démarche qui se rentabilise donc dans tous les cas.

Dans le cadre de la campagne de prévention baptisée "Chassez le risque", la BG Bâtiment braque les projecteurs sur le problème de "voir et être vu"<sup>1</sup>. L'objectif : faire comprendre que, bien qu'importantes pour le conducteur de l'engin, les mesures techniques visant à améliorer la visibilité ne suffisent pas à elles seules. Ce que nous voulons en outre, c'est inciter tous ceux qui travaillent sur le chantier à se comporter (et à se vêtir) de manière à pouvoir toujours être reconnus par le conducteur.

Voir et être vu – un principe qui peut sauver des vies.

Walter Ensinger  
walter.ensinger@bgbau.de

<sup>1</sup> [www.sehen-und-gesehen-werden.de](http://www.sehen-und-gesehen-werden.de)



# Fußschutzleiste macht Flurförderzeuge sicherer

**Mitgängerflurförderzeuge sind in vielen Betrieben täglich im Einsatz. Gerade beim Rangieren mit den schweren Transportgeräten passieren immer wieder Unfälle. In 50 Prozent aller Fälle kommt es dabei zu Fußverletzungen. Eine neu entwickelte Fußschutzleiste kann diese wirksam verhindern. Sollte sich dieser Schutzmechanismus in der Praxis bewähren, soll er auch Eingang in die einschlägigen Normen finden.**

Die Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution (BGHW) dokumentiert in einer Unfalldatenbank sämtliche Unfälle im Bereich Großhandel und Lagerei (frühere Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft, GroLa BG), von denen sie aufgrund der Meldepflicht oder anderweitig erfährt. Um den häufigsten Unfallursachen gezielt entgegenwirken zu können, wurden alle meldepflichtigen Unfälle der Jahre 2006, 2007 und 2008 ausgewertet, die unter dem Arbeitsmittel „kraftbetriebene Flurförderzeuge“ in der Datenbank abgelegt sind. Dabei wurde unterschieden nach Fahrzeugtyp (Fahrersitz-, Fahrerstand- und Mitgängerflurförderzeuge) sowie nach Unfallhergang, z. B. Anfahren, Absturz der Last. etc.

Die Ergebnisse der Auswertung sind in der Abbildung rechts dargestellt. Deutlich an erster Stelle des Unfallgeschehens stehen mit rund 50 % Fußverletzungen des Bedieners. Diese entstehen typischerweise dadurch, dass das Mitgängerflurförderzeug mit seiner hinteren Rahmenkante die Füße des Bedieners überfährt, z.B. beim Rangieren auf engem Raum. Dabei wird der Fuß eingeklemmt oder gequetscht.

## Füße nur unzureichend geschützt

Als technische Maßnahme zur Vermeidung solcher Unfälle war bisher nur die Möglichkeit bekannt, die hintere Rahmenkante des Mitgängerflurförderzeugs möglichst weit abzusenken. Gemäß der relevanten europäischen Norm (EN 1726-1, künftig EN ISO 3691-1) darf der Abstand zwischen Fußboden und Rahmenkante höchstens 35 mm betragen. Das Schutzziel ist hier allerdings primär der Schutz der Füße vor den Antriebsrädern, weniger vor der Rahmenkante. Wird die Kante bis auf wenige Millimeter über Flur abgesenkt, besteht die Gefahr, dass der Fahrzeugrahmen bei Bodenunebenheiten wie Toreinfahrten oder Schlaglöchern aufsetzt oder hängen bleibt. Auch das Befahren von Hubladebühnen und Ladeblechen würde nahezu unmöglich.

Der Abstand von maximal 35 mm stellt insofern einen Kompromiss zwischen Unfallverhütung und praktischem Einsatz dar. Dabei gilt als Voraussetzung, dass der mitgehende Fahrer Sicherheitsschuhe trägt. Der Vorderfuß ist dadurch geschützt. Die Praxis zeigt jedoch, dass dieser Kompromiss häufig nicht ausreicht, um Verletzungen im Fersen- und Mittelfußbereich wirksam

zu verhindern. Lange Ausfallzeiten der verletzten Mitarbeiter, die auch dem Unternehmen erhebliche Kosten verursachen, sind die Folge.

## Technische Neuerungen für mehr Sicherheit

Eine neu entwickelte Fußschutzleiste (siehe Abbildung S. 10) kann hier Abhilfe schaffen. Die pneumatisch-elektrische Schaltleiste wird unten an der Rahmenkante des Mitgängerflurförderzeugs angebracht. Ihre Betätigung löst die gleiche Funktion aus wie der Deichselschalter: Das Flurförderzeug stoppt und reversiert ggf. um eine kleine Strecke. Die Schaltleiste ist vom Hersteller so konzipiert, dass sie mit geringem Aufwand auch an bereits im Betrieb vorhandenen Mitgängerflurförderzeugen nachgerüstet werden kann. Bei Neugeräten sollte der Betreiber die Fußschutzleiste gleich mitbestellen.

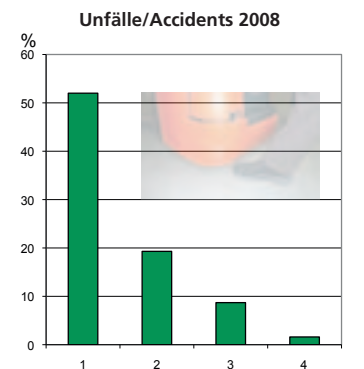
Eine weitere Möglichkeit, Fußverletzungen beim Umgang mit Mitgängerflurförderzeugen entgegenzuwirken, ist die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit des Gerätes mit zunehmend steiler stehender Deichsel. Je näher der Bediener mit seinen Füßen an der Rahmenkante des Gerätes steht, desto langsamer wird das Flurförderzeug. Eine solche Lösung wird mittlerweile auch am Markt angeboten.

Sollten sich die beiden beschriebenen technischen Verbesserungen im praktischen Einsatz bewähren, wird sich die BGHW dafür einsetzen, sie auch in den einschlägigen Normen zu verankern.

Die Auswertung des Unfallgeschehens mit Mitgängerflurförderzeugen zeigt, dass es auf Grund räumlicher Enge beim Rangieren oder Fahren auch an den Beinen, Händen und im Bauchbereich zum Anfahren oder Quetschen kommt. Hier können vor allem organisatorische Maßnahmen wie z.B. eine gute Schulung der Bediener und geeignete, frei gehaltene Verkehrswege helfen, die Zahl der Unfälle zu reduzieren.

*Dr. Hans-Peter Kany*

*hp.kany@bghw.de*



1. Fußverletzung (Mitgänger)  
Foot injury (operator)  
Blessure du pied (cariste)
2. Anfahren des Fahrers (außer Fuß)  
Collision with operator (excluding foot)  
Cariste heurté (hors pied)
3. Anfahren Dritter  
Collision with other person  
Autre personne heurtée
4. Stolpern  
Tripping (operator)  
Trébuchement (cariste)

<sup>1</sup> BGHW aktuell, Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution, April 2009, Seite 14

# Bump strip for foot protection makes industrial trucks safer

Pedestrian-controlled industrial trucks are in everyday use in many companies. Accidents continue to occur, particularly when this heavy transport machinery is being manoeuvred. 50 percent of all accidents involve injuries to the feet. A newly developed bump strip for foot protection is able to prevent such accidents effectively. Should it prove equally effective in practice, it should be included in the relevant standards.



The German Social Accident Insurance Institution for the trade and distribution industry (BGHW) documents in a database all accidents in the wholesale/warehouse sector which come to its attention owing to mandatory reporting or for other reasons. In order for the most frequent causes of accidents to be tackled effectively, the BGHW has evaluated all reportable accidents from the years 2006, 2007 and 2008 which were classified in the database in association with powered industrial trucks. The accidents were distinguished according to vehicle type (sit-on, stand-on or pedestrian-controlled industrial truck) and accident type, e.g. collision, falling of the load, etc.

The results of the evaluation are shown in the Figure "Accidents" on Page 9. Top of the list of accident types by a clear margin and accounting for around 50% are injuries to the operators' feet. Such accidents typically occur when the rear frame edge of a pedestrian-controlled truck runs over the operator's feet, for example during manoeuvring in confined spaces. As a result, the foot is trapped or crushed.

## Feet inadequately protected

To date, the only known engineered measure for the avoidance of such accidents has been that of lowering the rear frame edge of the pedestrian-controlled industrial truck as far as possible. In accordance with the relevant European standard (EN 1726-1, to become EN ISO 3691-1), the clearance between the floor and the edge of the frame must not exceed 35 mm. The purpose of this form of protection is however primarily that of protecting the feet against the driving wheels, and less so against the frame edge. If the edge is reduced to just a few millimetres above ground level, the risk exists of the vehicle frame grounding or becoming stuck on uneven surfaces such as gate entrances or potholes. It would also be virtually impossible for the trucks to negotiate elevating platforms and ramps.

The maximum permitted clearance of 35 mm thus represents a compromise between accident prevention and practicality. A condition for accident prevention is that the operator must wear safety footwear; this protects the front of the foot. Practical experience shows however that this compromise is frequently not sufficiently effective to prevent injury to the heel and midfoot

regions. Employees consequently suffer injuries which result in long periods of absence from work and also considerable cost to the company.

## Technical developments for greater safety

A newly developed pneumatic-electrical bump strip for foot protection (see Figure Page 10) is effective in preventing such injuries. The bump strip is fitted to the lower frame edge of the pedestrian-controlled industrial truck. When activated, the switch has the same effect as the tiller switch: the truck halts, and may reverse direction a short distance. The pressure-sensitive edge is designed by the manufacturer to be retrofitted at low cost to pedestrian-controlled industrial trucks already in operation. Operators should order the bump strip for foot protection at the same time when purchasing new trucks.

A further measure for preventing pedestrian-controlled industrial trucks from injuring the feet is reduction of the truck's speed with increasingly steep tiller angle. The closer to the edge of the truck frame operators stand with their feet, the more the truck's speed is reduced. A solution of this kind is now also available on the market.

Should these two engineered improvements prove effective in practical use, the BGHW will lobby for them to be incorporated into the relevant standards.

Evaluation of the frequency and severity of accidents involving pedestrian-controlled industrial trucks shows that manoeuvring or driving in confined spaces results in addition in collision with or crushing of the legs, hands and lower torso region. The number of accidents caused in this way can be reduced above all by organizational measures, such as good training of operators and suitable transport paths which are kept clear.

*Dr. Hans-Peter Kany*  
hp.kany@bghw.de

<sup>1</sup> BGHW aktuell, Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution, April 2009, Page 14

# Chariots de manutention : gare aux pieds !

**Dans de nombreuses entreprises, les chariots de manutention à conducteur à pied sont tous les jours en service. Or, des accidents surviennent fréquemment lors de manœuvres effectuées avec ces lourds engins de transport. Dans 50 % des cas, ce sont les pieds qui sont atteints. Une nouvelle barre de sécurité peut prévenir efficacement ces accidents. Si ce dispositif de protection fait ses preuves dans la pratique, il est prévu qu'il soit repris dans les normes pertinentes.**

L'organisme d'assurance accidents obligatoire du secteur du commerce et de la distribution des marchandises (BGHW) consigne dans une base de données tous les accidents survenus dans le commerce de gros et les entrepôts, et dont elle a connaissance, soit parce que leur déclaration est obligatoire, soit à partir d'autres sources. Afin de combattre de manière ciblée les causes les plus fréquentes d'accidents, il a été procédé à une analyse de tous les accidents à déclaration obligatoire des années 2006, 2007 et 2008, classés dans la base de données à la rubrique des équipements de travail « chariots de manutention automoteurs ». Une distinction a été faite en fonction du type de chariot (à conducteur assis, debout et à pied), ainsi que des circonstances de l'accident (personne heurtée par l'engin, chute de la cargaison, etc.).

Les résultats de cette analyse sont représentés à la page 9 (fig. « Accidents »). Le type d'accidents arrivant nettement en première position (environ 50 %) concerne les blessures aux pieds du cariste. Celles-ci sont généralement provoquées par le fait que, par exemple lors d'une manœuvre dans un espace étroit, le bord arrière du châssis du chariot manuel passe sur les pieds du cariste, qui se trouvent alors coincés ou écrasés.

## Les pieds ne sont pas assez protégés

La seule mesure technique connue jusqu'à présent pour éviter ce type d'accident était d'abaisser au maximum le bord arrière du châssis du chariot manuel. Selon la norme européenne pertinente (EN 1726-1, future EN ISO 3691-1), la distance entre le sol et le bord du châssis doit être de 35 mm au maximum. Cette règle vise toutefois surtout à protéger les pieds contre les roues motrices, plutôt que contre le bord du châssis. Or, en abaissant le bord jusqu'à quelques millimètres seulement au-dessus du sol, on risque de voir ce bord toucher le sol ou rester coincé dans le cas d'irrégularités, comme le passage d'une porte ou des trous dans le sol. Il serait en outre quasiment impossible de faire monter le chariot sur un hayon élévateur ou sur des tôles de chargement.

La distance maximum de 35 mm représente ainsi un compromis entre la prévention d'accidents et l'usage pratique. On part du principe, à ce propos, que le cariste porte des chaussures de sécurité. Le pied avant est ainsi protégé. Or,

il s'avère souvent dans la pratique que ce compromis ne suffit pas à prévenir efficacement des blessures au niveau du talon et du pied moyen. Ceci se traduit par de longs arrêts de maladie des employés blessés, et donc par des coûts considérables pour l'entreprise.

## Des innovations techniques, pour plus de sécurité

Une nouvelle barre de sécurité (voir fig. page 10) peut contribuer à résoudre le problème. Sensible à la pression, cette barre de commutation électropneumatique est montée dans le bas du chariot manuel, sur le bord du châssis. En l'activant, on déclenche la même fonction que celle du dispositif d'arrêt du timon : le chariot de manutention s'arrête et part en sens inverse, éventuellement sur une petite distance. Le fabricant a conçu la barre de commutation de manière telle qu'on peut en équiper sans problème des chariots manuels existants. Dans le cas de chariots neufs, il est conseillé à l'exploitant de commander la barre de protection des pieds en même temps que l'engin.

Une autre possibilité de prévenir les blessures des pieds lors de l'utilisation de chariots de manutention manuels consiste à réduire la vitesse d'avancement de l'engin, plus la position du timon est inclinée : plus les pieds du cariste se rapprochent du bord du châssis de l'engin, plus celui-ci ralentit. Une telle solution existe d'ailleurs déjà aujourd'hui sur le marché.

Si les deux améliorations techniques décrites ci-dessus font leurs preuves dans la pratique, le BGHW interviendra pour qu'elles soient également ancrées dans les normes pertinentes.

Il ressort de l'analyse des accidents survenus avec des chariots de manutention manuels que, du fait de l'étroitesse des espaces dans lesquels ils doivent manœuvrer ou circuler, il arrive aussi souvent qu'ils heurtent ou écrasent les jambes, les mains ou la région abdominale. Ce sont ici surtout des mesures organisationnelles – comme une bonne formation des caristes et des voies de circulation adéquates et dégagées – qui peuvent contribuer à réduire le nombre d'accidents.

*Dr Hans-Peter Kany*  
hp.kany@bghw.de



**Dr. Hans-Peter Kany**

**BGHW**

<sup>1</sup> BGHW aktuell, Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution, avril 2009, page 14

# VDI und DIN – Nur ein kleiner Unterschied für den Arbeitsschutz?

Nicht nur klassische DIN-Normen beschreiben den Stand der Technik, z.B. in Bezug auf die Sicherheit von Produkten. Auch mehr als 1 800 nationale Richtlinien des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) sind anerkannte Regeln der Technik, die u.a. den Arbeitsschutz betreffen. DIN-Normen und VDI-Richtlinien unterscheiden sich jedoch sowohl in der Erarbeitung als auch in ihrem Stellenwert. Dies bleibt für den Arbeitsschutz nicht folgenlos.



Die Regelungsbereiche von internationalen, europäischen und nationalen Normen des DIN und VDI-Richtlinien können sich überschneiden, z.B. bei der Messung von Schadstoffen in der Luft. Um diese Schnittstellen besser koordinieren zu können und Doppelarbeit zu vermeiden, stimmen gemeinsame Ausschüsse des DIN und des VDI ihre Arbeitspläne ab. Neben den etablierten Normenausschüssen „Akustik, Lärm-minderung und Schwingungstechnik im DIN und VDI (NALS)“ sowie der „Kommission Reinhaltung der Luft im VDI und DIN (KRdL)“ haben sich weitere Gemeinschaftsausschüsse gebildet, z.B. im Bereich von „Qualitätsmanagement, Statistik und Zertifizierungsgrundlagen (NQSZ)“. Ob am Ende der Arbeiten eine DIN-Norm oder eine VDI-Richtlinie stehen wird, sollten die Experten der Gemeinschaftsausschüsse frühzeitig entscheiden.

Für den Arbeitsschutz stellen DIN-Normen eine bewährte Arbeitsgrundlage dar. Ein gutes Beispiel ist die facettenreiche Normung zur Maschinensicherheit. Aber auch VDI-Richtlinien befassen sich mit technischen Sachverhalten des Arbeitsschutzes, z.B. mit Vibrationen oder Lärm. Darüber hinaus dringen VDI-Richtlinien auch in Themen des betrieblichen Arbeitsschutzes vor. So gibt es VDI-Richtlinien zur Organisation der betrieblichen Sicherheit oder zu Befähigten Personen für Arbeitsmittel wie Krane, Leitern oder Flurförderzeuge. Im Bereich des betrieblichen Arbeitsschutzes ist es jedoch unerlässlich, alle interessierten Kreise, insbesondere die Sozialpartner, in die Erarbeitung der Regeln einzubeziehen. Dies begründet den Vorrang des technischen Regelwerks von Staat und Unfallversicherungsträgern im betrieblichen Arbeitsschutz.

## DIN-Normen: die bessere Alternative für den technischen Arbeitsschutz

Aus Sicht des Arbeitsschutzes ist die Überschneidung von DIN-Normen und VDI-Richtlinien mit Skepsis zu betrachten. Zwar werden beide nach festen Regeln erarbeitet, allerdings stellt die mehrteilige Normenreihe DIN 820<sup>2</sup> wesentlich detailliertere Anforderungen an das Normungsverfahren, als es die 16-seitige VDI 1000<sup>3</sup> für das Richtlinienverfahren vermag.

Entscheidend aber ist, dass sich die interessierte Öffentlichkeit in die Erarbeitung von VDI-Richtlinien nicht in gleicher Weise wie bei DIN-

Normen einbringen kann. Drei Punkte machen das deutlich:

- VDI-Gremien kennen keine „interessierten Kreise“ (Arbeitsschutz, Verbraucher, Hersteller etc.). Diesen fehlt damit die Möglichkeit, sich nötigenfalls geschlossen gegen eine Norm auszusprechen und damit deren Veröffentlichung zu verhindern oder auf europäischer Ebene den Ausschuss zumindest zu einer Enthaltung zu bewegen<sup>4</sup>.
- Wer einen Einspruch zu einer Norm formuliert, kann das Gremium erfahrungsgemäß eher überzeugen, wenn er seine Argumente auch persönlich erläutert. Nach DIN 820 ist ein Einsprecher zur Einspruchsberatung einzuladen. Laut VDI 1000 braucht ein Gremium dem Einsprechenden jedoch nur „gegebenenfalls Gelegenheit [zu] geben, persönlich vor dem Ausschuss die Einsprüche zu vertreten“ – ein deutlicher Nachteil für die Experten, die ihr Wissen im Zuge der öffentlichen Umfrage einbringen wollen.
- Bei VDI-Richtlinien kann der Arbeitsschutz sich nicht auf den Gemeinsamen Deutschen Standpunkt berufen, der Normung im Bereich des betrieblichen Arbeitsschutzes vom Grundsatz her ausschließt.

Die Veröffentlichung nach den Regeln der DIN 820 ermöglicht dem Arbeitsschutz somit deutlich mehr Einfluss. Nicht ohne Grund erkennt auch die Bundesregierung die zentrale Rolle des DIN für die Normung und deren besonderen Stellenwert für öffentliche Belange wie Sicherheit und Gesundheit an – so beispielsweise in ihrem Normenvertrag mit dem DIN oder ihrem aktuellen normungspolitischen Konzept.

Die KAN empfiehlt, insbesondere in DIN/VDI-Gemeinschaftsausschüssen dafür zu votieren, Dokumente mit Arbeitsschutzbezug nach den DIN-Regeln zu erarbeiten. Eine Veröffentlichung als VDI-Richtlinie sollte gründlich überlegt werden.

Angela Janowitz  
janowitz@kan.de

<sup>1</sup> [www.kan.de/uploads/tx\\_kekandocs/2009-2-Spezial-2-de\\_01.pdf](http://www.kan.de/uploads/tx_kekandocs/2009-2-Spezial-2-de_01.pdf)

<sup>2</sup> VDI 1000:2006 „Richtlinienarbeit – Grundsätze und Anleitungen“, neue Fassung im Juni 2010

<sup>3</sup> DIN 820 ff zur Normungsarbeit

<sup>4</sup> „Geschlossenes Votum“ siehe [www.kan.de/uploads/tx\\_kekandocs/2008-4-Geschlossenes-Votum-de.pdf](http://www.kan.de/uploads/tx_kekandocs/2008-4-Geschlossenes-Votum-de.pdf)



# VDI and DIN – A trivial difference for occupational safety and health?

**Traditional standards are not the only documents describing the state of the art, for example with regard to the safety of products; over 1,800 national guidelines of the VDI (Association of German Engineers) are approved codes of practice which also affect occupational safety and health. DIN standards and VDI guidelines differ however both in how they are created, and in their status. These differences have implications for occupational safety and health.**

The scope of international, European and national standards published by DIN may overlap with that of VDI guidelines, for example those governing measurement of atmospheric pollutants. In order to co-ordinate these interfaces more effectively and to avoid duplication of effort, joint DIN/VDI committees co-ordinate their work programmes. Besides the established standards committee for acoustics, noise reduction and vibration engineering in DIN and VDI (NALS) and the commission on air pollution prevention of VDI and DIN (KRdL), further joint committees have been formed, for example in the area of quality management, statistics and certification standards (NQSZ). The experts in the joint committees should decide at an early stage whether the result of the work is to be a standard or a VDI guideline.

Standards are a proven instrument for occupational safety and health. A good example is the multi-faceted body of standards governing machine safety. VDI guidelines, however, also address technical OSH-related issues, such as vibration and noise. In addition, they are also encroaching into the area of the health and safety of workers at work. VDI guidelines exist for example on the organization of plant safety and on competent persons for equipment such as cranes, ladders and industrial trucks. In the area of the health and safety of workers at work, it is however essential for all stakeholders, particularly the social partners, to be involved in development of the provisions. This is the reason for the priority enjoyed in this area by the body of technical regulations of the state and the accident insurance institutions.

## Standards: the better alternative for engineered occupational safety and health

From the OSH perspective, the overlap of standards and VDI guidelines is less than satisfactory. Both are developed in accordance with strict rules. The multi-part DIN 820<sup>2</sup> series of standards, however, describes the standardization procedure in much greater detail than the 16-page VDI 1000<sup>3</sup> is able to describe the procedure for development of guidelines.

The crucial difference however is that the interested public does not have the same opportunities for involvement in the development of VDI guidelines as they do in DIN standards. Three points illustrate this difference:

- VDI committees do not acknowledge the concept of “stakeholders” (the OSH lobby, consumers, manufacturers, etc.). These groups consequently lack formal recognition and the ensuing right to object by block vote to a standard, and thus to force the committee not to publish the standard or at least to abstain from voting at European level<sup>4</sup>.
- Experience shows that anyone who formulates a comment concerning a standard will increase their chances of convincing the committee if they also present their arguments personally. In accordance with DIN 820, a person submitting a comment must be invited to the comments resolution meeting. Under VDI 1000, however, a committee is not obliged to provide those who have submitted comments with the opportunity to present the objections in person to the committee – a major drawback for experts wishing to present their knowledge in the course of the public inquiry.
- VDI guidelines also allow the OSH lobby no recourse to the German Consensus Statement, which rules out standardization as a matter of principle in the area of the health and safety of workers at work.

Publication under the rules of DIN 820 thus accords the OSH lobby considerably greater influence. Not without reason, the German government also recognizes the key role of DIN in standardization and its particular status for issues in the public interest, such as safety and health – for example, through the government’s standards agreement with DIN and its current framework policy on standardization.

KAN recommends that, particularly in joint DIN/VDI committees, committee members vote for documents of relevance to OSH to be developed in accordance with the DIN rules. Very careful consideration should be given before documents are published in the form of VDI guidelines.

Angela Janowitz  
janowitz@kan.de

<sup>1</sup> [www.kan.de/uploads/tx\\_kekandocs/2009-2-Spezial-2-en.pdf](http://www.kan.de/uploads/tx_kekandocs/2009-2-Spezial-2-en.pdf)

<sup>2</sup> VDI 1000:2006, Establishing guidelines – Principles and procedures; new edition to appear in June 2010

<sup>3</sup> DIN 820 ff, governing standardization

<sup>4</sup> For the “block vote”, see [www.kan.de/uploads/tx\\_kekandocs/2008-4-Geschlossenes-Votum-en.pdf](http://www.kan.de/uploads/tx_kekandocs/2008-4-Geschlossenes-Votum-en.pdf)

# VDI et DIN – Guère de différence pour la sécurité et santé au travail ?

Les normes classiques ne sont pas les seules à décrire l'état de l'art, par exemple concernant la sécurité des produits. Plus de 1800 directives nationales publiées par l'Association des ingénieurs allemands (VDI) sont des règles reconnues de la technique qui concernent, entre autres, la sécurité et la santé au travail (SST). Les normes DIN et les directives VDI se différencient toutefois, tant par la manière dont elles sont élaborées que par leur statut. Ceci n'est pas sans avoir une incidence sur la SST.

Il arrive que certains domaines réglementés par les normes internationales, européennes et nationales du DIN et par les directives VDI se chevauchent. C'est le cas par exemple pour la mesure des substances nocives dans l'air. Afin de mieux coordonner ces interfaces et d'éviter les doublons, des comités communs du DIN et de la VDI se concertent sur leurs plans de travail. Outre les deux comités de normalisation établis « Acoustique, réduction du bruit et technique de vibration dans le DIN et la VDI (NALS) » et la « Commission pour la lutte contre la pollution de l'air dans la VDI et le DIN (KRdL) », d'autres comités communs se sont constitués, par exemple dans le domaine de la « Gestion de la qualité, de la statistique et des bases de certification (NQSZ) ». Il serait bon que les experts de ces comités communs décident à un stade précoce si les travaux déboucheront sur une norme DIN ou sur une directive VDI.

Pour les préventeurs, les normes représentent une base de travail éprouvée. On en citera pour exemple la normalisation aux multiples facettes relative à la sécurité des machines. Mais les directives VDI traitent, elles aussi, d'aspects techniques de la SST, notamment des vibrations ou du bruit. Les directives VDI investissent en outre également des domaines concernant l'organisation de la prévention en entreprise. Il existe ainsi des directives VDI consacrées à l'organisation de la sécurité en entreprise, ou au personnel habilité pour des équipements comme les grues, les échelles ou les engins de manutention. Or, lorsqu'il s'agit de l'organisation de la prévention en entreprise, il est toutefois indispensable de faire participer tous les cercles intéressés – et en particulier les partenaires sociaux – à l'élaboration des règles. C'est ce qui explique la place prépondérante des réglementations techniques de l'État et des organismes d'assurance accidents pour l'organisation de la prévention en entreprise.

## Les normes: la meilleure option pour la prévention technique

Du point de vue de la prévention, c'est avec un certain scepticisme qu'il convient de considérer les chevauchements entre les normes DIN et les directives VDI. Bien que ces deux types de documents soient élaborés selon des règles bien établies, la série de normes DIN 820<sup>2</sup>, qui comporte plusieurs parties, définit pour la procédure de normalisation des exigences beaucoup plus détaillées que ce que peuvent le faire les 16 pages

de la VDI 1000<sup>3</sup> consacrées à la procédure d'élaboration des directives.

L'élément décisif est toutefois le fait que le public intéressé ne puisse pas participer à l'élaboration des directives VDI de la même manière que c'est le cas pour les normes DIN, comme l'illustrent les trois points suivants :

- Les comités du VDI ne connaissent pas la notion de « cercles intéressés » (préventeurs, consommateurs, fabricants, etc.). Ceux-ci n'ont donc pas la possibilité de se prononcer unanimement, si besoin est, contre une norme, et d'inciter ainsi le comité au minimum à ne pas publier la norme, ou à s'abstenir lors du vote au niveau européen<sup>4</sup>.
- L'expérience montre que quiconque émet un commentaire à une norme sera mieux en mesure de convaincre le comité s'il explique personnellement ses arguments. La norme DIN 820 prévoit que tout opposant doit être convié à la séance de délibération des commentaires. Selon la VDI 1000, en revanche, un comité ne doit que donner, *le cas échéant*, la possibilité à l'opposant de défendre personnellement les commentaires devant le comité – un net désavantage pour les experts désireux de faire l'apport de leur savoir dans le cadre de l'enquête publique.
- Dans le cas des directives VDI, les préventeurs ne peuvent pas invoquer la Déclaration commune allemande, qui exclut par principe toute normalisation dans le domaine de l'organisation de la prévention en entreprise.

La publication selon les règles de la norme DIN 820 permet ainsi aux préventeurs d'exercer une influence nettement supérieure. Ce n'est pas par hasard si le gouvernement allemand reconnaît le rôle central du DIN pour la normalisation, et son importance particulière pour les enjeux publics comme la sécurité et la santé – comme en témoigne notamment le contrat conclu avec le DIN, ou le concept politique actuel en matière de normalisation.

La KAN recommande de se prononcer, en particulier dans les comités communs DIN/VDI, pour que les documents concernant la SST soient élaborés selon les règles du DIN, et d'examiner soigneusement l'opportunité de les publier sous forme de directive VDI.

Angela Janowitz  
janowitz@kan.de

<sup>1</sup> [www.kan.de/uploads/tx\\_kekandocs/2009-2-Spezial-2-fr.pdf](http://www.kan.de/uploads/tx_kekandocs/2009-2-Spezial-2-fr.pdf)

<sup>2</sup> VDI 1000:2006 „Richtlinienarbeit – Grundsätze und Anleitungen“, nouvelle version en juin 2010

<sup>3</sup> DIN 820 sq. sur le travail de normalisation

<sup>4</sup> « Vote unanime » voir [www.kan.de/uploads/tx\\_kekandocs/2008-4-Geschlossenes-Votum-fr.pdf](http://www.kan.de/uploads/tx_kekandocs/2008-4-Geschlossenes-Votum-fr.pdf)

# Die DAkKS – Akkreditierung aus einer Hand

Am 1. Januar 2010 nahm die DAkKS Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH<sup>1</sup> ihre Arbeit auf. Mit der Einrichtung dieser nationalen Akkreditierungsstelle erfüllt Deutschland die europäische Forderung nach einer Vereinheitlichung des Akkreditierungssystems. Dieser Schritt schlägt ein neues Kapitel im deutschen Akkreditierungswesen auf und bündelt die langjährigen Erfahrungen und Kompetenzen der zuvor rund 20 Stellen in einer neuen Struktur.

Angesichts der Angebotsvielfalt des globalisierten Weltmarktes wird es für Verbraucher immer schwieriger, die Qualität von Produkten und Dienstleistungen zu beurteilen. In nahezu allen Bereichen des Wirtschaftslebens sind daher objektive Bewertungen durch Prüf-, Kalibrier-, Zertifizierungs- und Inspektionsstellen von großer Bedeutung. Diese „Konformitätsbewertungen“ garantieren die Übereinstimmung der überprüften Produkte, Prozesse und Dienstleistungen mit wichtigen Gesetzen, Normen und Standards und vermitteln sowohl der Wirtschaft als auch den Verbrauchern Sicherheit. Doch nur wenn diese Einrichtungen selbst ihre Kompetenz nachweisen können, erzeugen sie Vertrauen in die Qualität und Sicherheit. Die formale Akkreditierung dieser Konformitätsbewertungsstellen durch die DAkKS als zentrale Serviceeinrichtung ermöglicht diese Vertrauensbildung.



## Qualität prüfen, Kompetenz bestätigen, Vertrauen sichern

Die DAkKS begutachtet als unabhängige Stelle die Fachkompetenz und Dienstleistungsqualität der bundesweit über 4.200 anerkannten Konformitätsbewertungsstellen. Sie überprüft deren Managementsystem und die Kompetenz des eingesetzten Personals, überwacht die Stellen regelmäßig und sichert so die Vergleichbarkeit von Konformitätsbewertungsergebnissen.

## Europäische Harmonisierung und Entstehung der DAkKS

Auf europäischer Ebene entschloss man sich im Jahr 2008 dazu, den Rechtsrahmen der Akkreditierung und die Marktüberwachung an die Erfordernisse des rasch wachsenden internationalen Waren- und Dienstleistungsverkehrs anzupassen und das Akkreditierungswesen zu harmonisieren. Die Verordnung (EG) Nr. 765/2008<sup>2</sup> forderte unter anderem die Benennung einer einzigen nationalen Akkreditierungsstelle. Für Deutschland hatte dies weitreichende Folgen, denn anders als bei vielen europäischen Nachbarn gab es hier statt einer rund zwanzig pri-

vate und öffentlich-rechtliche Akkreditierungsstellen, die teilweise in sich überschneidenden Bereichen tätig waren.

Der deutsche Gesetzgeber setzte die europäische Verordnung mit der Verabschiedung des Akkreditierungsstellengesetzes (AkkStelleG) vom 31. Juli 2009 um und gründete Ende 2009 die DAkKS Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH. Diese ist Mitglied in der Europäischen Kooperation für Akkreditierung (EA), eine Aufgabe, die zuvor die Deutsche Gesellschaft für Akkreditierung mbH (DGA) und der Deutsche Kalibrierdienst (DKD) wahrgenommen haben.

Die DAkKS wurde per Rechtsverordnung mit den Aufgaben einer nationalen Akkreditierungsstelle beliehen. Sie ist damit hoheitlich tätig und unterliegt dem deutschen Verwaltungsrecht. Anteilseigner der nicht gewinnorientierten Gesellschaft sind der Bund und zu einem Drittel die durch den Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI) vertretene Wirtschaft. Bestehende Akkreditierungen der bisherigen Akkreditierungsstellen in Deutschland behalten bis zum Auslaufen ihre Gültigkeit, werden jedoch fortan durch die DAkKS überwacht.

Alle bei den bisherigen Akkreditierungsstellen bestehenden Fachgebiete wurden in die internen Strukturen und Abläufe der DAkKS integriert. Ihre sechs Abteilungen sind in insgesamt 85 Fachbereiche untergliedert.

## DAkKS fördert deutsche Wettbewerbsfähigkeit

Durch die Neuordnung des deutschen Akkreditierungswesens verfügt Deutschland nun über ein für Hersteller, Verbraucher und Konformitätsbewertungsstellen transparentes System. Die DAkKS bietet für alle Bereiche der Konformitätsbewertung Akkreditierungen aus einer Hand und steigert so die internationale Akzeptanz deutscher Konformitätsnachweise. Damit leistet die DAkKS einen wichtigen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft.

Norbert Barz  
kontakt@dakks.de



**Norbert Barz**  
Geschäftsführer der  
DAkKS

<sup>1</sup> www.dakks.de

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 765/2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten, in: Amtsblatt der EU Nr. L 218 vom 13.08.2008, S. 30-47

# The DAkKS: accreditation from a single source

On 1 January 2010, the DAkKS<sup>1</sup> assumed its functions. With the formation of this national accreditation body, Germany has met the European requirement for harmonization of the accreditation system. This step begins a new chapter in German accreditation, and focuses the many years of experience and competence of what were formerly 20 separate institutions within a new structure.



**Norbert Barz**  
**Managing Director of**  
**the DAkKS Deutsche**  
**Akkreditierungsstelle**  
**GmbH**

The diversity of products and services available on the world market makes it increasingly difficult for consumers to evaluate their quality. Objective evaluations conducted by testing, calibration, certification and inspection bodies are therefore of great importance in virtually all areas of business. These “conformity assessments” guarantee that the tested products, processes and services comply with important laws and standards, and provide assurance to businesses and consumers alike. Only if the conformity assessment bodies are able to furnish proof of their own competence, however, can they engender confidence in quality and safety. The formal accreditation of such bodies by a central service facility in the form of the DAkKS permits such confidence-building.

### Checking quality, confirming competence, assuring confidence

Acting as an independent body, the DAkKS assesses the expertise and quality of services of the recognized conformity assessment bodies in Germany, which number over 4,200. It examines their management systems and the skills of their personnel, monitors the bodies regularly, and in doing so assures that the results of conformity assessments are comparable.

### European harmonization and creation of the DAkKS

A decision was taken in 2008 at European level to adjust the statutory framework of accreditation and market surveillance to the needs of the rapidly growing international trade in goods and services, and to harmonize accreditation systems. Among the requirements of Regulation (EC) No 765/2008<sup>2</sup> is that a single national accreditation body be appointed. This had far-reaching consequences for Germany since, in contrast to many other European countries, the country had not one, but around twenty private and public-law accreditation bodies, the activities of which overlapped in some cases.

The German legislator transposed the EU regulation by adopting the German Accreditation Body Act (AkkStelleG) on 31 July 2009, and at the end of 2009, founded the DAkKS Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH. The DAkKS is a member of the European co-operation for Accreditation (EA), a function previously assumed by the DGA (Deutsche Gesellschaft für

Akkreditierung mbH) and the DKD (Deutscher Kalibrierdienst).

The DAkKS was assigned the tasks of a national accreditation body by means of a statutory instrument. It thereby acquires sovereign functions and is subject to German administration legislation. Shareholders of the not-for-profit association are the German federal government and German industry. The latter, represented by the Confederation of German Industries (BDI), holds a one-third stake. Existing accreditations issued by the former accreditation bodies in Germany remain valid until they expire, but will henceforth be monitored by the DAkKS.

All areas covered by the former accreditation bodies have been integrated into the internal structures and procedures of the DAkKS. Its six departments are divided into a total of 85 sections.



### DAkKS promotes German competitiveness

Through the restructuring measure, Germany now possesses an accreditation system which is transparent for manufacturers, consumers and conformity assessment bodies. The DAkKS offers accreditation from a single source for all areas of conformity assessment, thereby raising the international acceptance of German conformity certificates. The DAkKS thus makes an important contribution to the competitiveness of German industry.

*Norbert Barz*  
*kontakt@dakks.de*

<sup>1</sup> Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH, [www.dakks.de](http://www.dakks.de)

<sup>2</sup> Regulation (EC) No 765/2008 setting out the requirements for accreditation and market surveillance relating to the marketing of products, in: Official Journal of the EU No. L 218, 13 August 2008, pp. 30-47



# La DAkkS – Une seule source pour l'accréditation

Le 1er janvier 2010, la DAkkS<sup>1</sup> a pris ses fonctions. Par la mise en place de cet organisme national d'accréditation, l'Allemagne s'est mise en conformité avec une consigne européenne portant sur l'harmonisation du système d'accréditation. Ouvrant un chapitre nouveau dans le système d'accréditation allemand, cette démarche permettra de concentrer dans une structure nouvelle l'expérience et les compétences accumulées pendant de nombreuses années par la vingtaine d'organismes qui opéraient jusqu'alors.

Face à la diversité de l'offre sur un marché mondial globalisé, le consommateur a de plus en plus de mal à juger de la qualité des produits et des services. C'est pourquoi, dans la quasi-totalité des secteurs de la vie économique, il est très important de pouvoir obtenir des évaluations objectives de la part d'organismes d'essai, de calibrage, de certification et d'inspection. Garantissant que les produits, procédés et prestations de services sont en conformité avec des lois, normes et standards importants, ces "évaluations de la conformité" sont une source de sécurité, aussi bien pour les acteurs économiques que pour les consommateurs. Mais ce n'est que s'ils peuvent eux-mêmes prouver leur compétence que ces institutions pourront générer la confiance envers les produits, ainsi qu'un sentiment de sécurité. L'accréditation formelle de ces organismes d'évaluation de la conformité par l'organisme central de services qu'est la DAkkS permet d'établir cette confiance.

## Contrôler la qualité, confirmer la compétence, assurer la confiance

Intervenant en tant qu'organisme indépendant, la DAkkS émet un avis sur la compétence professionnelle et la qualité des services des plus de 4.200 organismes d'évaluation de la conformité reconnus, répartis sur tout le territoire allemand. Elle contrôle leur système de gestion et la compétence de leur personnel, effectue chez eux des contrôles réguliers et garantit ainsi la comparabilité des résultats d'évaluation de la conformité.

## L'harmonisation européenne et la création de la DAkkS

C'est en 2008 qu'il a été décidé, au niveau européen, d'adapter le cadre juridique de l'accréditation et de la surveillance du marché aux contraintes nées de l'accroissement rapide de la circulation internationale des marchandises et des services, et d'harmoniser le système d'accréditation. Le règlement (CE) n° 765/2008<sup>2</sup> prescrivait, entre autres, de désigner un organisme national d'accréditation unique. Pour l'Allemagne, l'impact de cette décision a été important car, contrairement à de nombreux autres pays voisins européens, on n'y comptait pas un, mais une vingtaine d'organismes d'accréditation de droit privé et public, qui opéraient dans des domaines qui se recoupaient partiellement.

Le législateur allemand a transposé le règlement européen en adoptant la loi sur l'organisme d'accréditation (AkkStelleG) du 31 juillet 2009, et en fondant à la fin de 2009 la DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH. Cet organisme est membre de la Coopération européenne d'Accréditation (EA), rôle qu'exerçaient auparavant la Deutsche Gesellschaft für Akkreditierung mbH (DGA) et le Deutscher Kalibrierdienst (DKD).

La DAkkS s'est vu confier, par ordonnance, les missions d'un organisme national d'accréditation. Elle opère ainsi en tant qu'organe de la puissance publique et est soumise au droit administratif allemand. Les actionnaires de cette société sans but lucratif sont l'État allemand (la Fédération) et, à hauteur d'un tiers, le secteur économique, représenté par la Fédération allemande de l'industrie (BDI). Les accréditations délivrées par les anciens organismes allemands restent valables jusqu'à leur expiration, mais seront dorénavant supervisées par la DAkkS.

Tous les secteurs techniques couverts par les anciens organismes d'accréditation ont été intégrés dans les structures internes et dans les opérations de la DAkkS, dont les six services sont divisés en 85 secteurs techniques au total.

## La DAkkS favorise la compétitivité allemande

Grâce à la réorganisation de son système d'accréditation, l'Allemagne dispose désormais d'une structure transparente, à la fois pour les fabricants, pour les consommateurs et pour les organismes d'évaluation de la conformité. La DAkkS offrant, en tant que source unique, des accréditations pour tous les domaines de l'évaluation de la conformité, elle accroît ainsi, au niveau international, l'acceptation des certificats de conformité délivrés en Allemagne. La DAkkS contribue ainsi pour une part importante à la compétitivité de l'économie allemande.

Norbert Barz  
kontakt@dakks.de



Norbert Barz

Directeur de la DAkkS  
Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH

<sup>1</sup> Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH,  
www.dakks.de

<sup>2</sup> Règlement (CE) n° 765/2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits, dans :  
Journal officiel de l'UE, n° L 218 du  
13-08-2008, p. 30-47

# Arbeitsschutz und Normung in Rumänien

In Vorbereitung auf den Beitritt zur EU am 1. Januar 2007 hat Rumänien auch seine Arbeitsschutzgesetzgebung an die europäischen Rechtsvorschriften angeglichen. Zentrale Bedeutung kommt dem Gesetz 319/2006 über die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz zu, das die europäische Arbeitsschutz-Rahmenrichtlinie 89/391/EWG in rumänisches Recht umsetzt und die Zuständigkeiten von Behörden, Institutionen und Arbeitgebern regelt.



Die federführende Zuständigkeit für den Bereich Arbeitsschutz liegt beim **Ministerium für Arbeit, Familie und Soziale Sicherung**<sup>1</sup>. Es legt die nationale Politik fest, erarbeitet Gesetzesvorlagen zur Umsetzung der nationalen Strategien und überwacht die Anwendung der Rechtsvorschriften. Zudem erstellt das Ministerium branchenbezogene Forschungsprogramme und unterstützt diese gegebenenfalls finanziell. In Form von Verordnungen gibt das Ministerium die Übernahme der im EU-Amtsblatt veröffentlichten europäischen Normen als rumänische Normen (standard român, SR EN) bekannt. Außerdem benennt es der Europäischen Kommission die nationalen Zertifizierungsstellen für Maschinen, PSA, Explosivstoffe für zivile Zwecke und ATEX.

Das **Gesundheitsministerium**<sup>2</sup> ist für die Erarbeitung nationaler Regelungen zum betrieblichen Gesundheitsschutz und für den Bereich Arbeitsmedizin zuständig. Ihm untersteht als Fachbehörde das **Institut für öffentliche Gesundheit Bukarest**<sup>3</sup>, das auch Aufgaben im Bereich der Prävention wahrnimmt. Es erforscht beispielsweise gesundheitsbezogene Risikofaktoren am Arbeitsplatz und erstellt das nationale Register für Berufskrankheiten.

Das **Nationale Institut für Forschung und Entwicklung im Arbeitsschutz „Alexandru Darabont“ (INCDPM)**<sup>4</sup> ist das nationale Arbeitsschutzinstitut in Rumänien. Es hat 90 Mitarbeiter (davon 37 Wissenschaftler) und verfügt über Fachlabors für eine Vielzahl von Themen: mechanische und elektrische Risiken, Lärm und Vibrationen, Ergonomie, Risikobeurteilung, Arbeitsmittel (Maschinen, Niederspannungsgereäte, etc.) und Persönliche Schutzausrüstung (PSA). Das Institut ist als Zertifizierungsstelle für Maschinen und PSA notifiziert. Seine Finanzierung wird zu ca. 60 % durch Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten und zu ca. 40 % durch Dienstleistungen wie Prüfung und Zertifizierung sichergestellt.

Das INCDPM ist dem Ministerium für Arbeit, Familie und Soziale Sicherung unterstellt. Auf der Grundlage wissenschaftlich abgesicherter Erkenntnisse berät es die Entscheidungsträger zu Maßnahmen und Weiterentwicklungen auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes. Der Öffentlichkeit stellt es im Internet, in seiner Fachzeitschrift „Risc și securitate în Munca“ und in Weiterbildungskursen umfangreiche Informationen be-

reit. Als Focal Point der Arbeitsschutzagentur in Bilbao organisiert das INCDPM jedes Jahr Veranstaltungen im Rahmen der Europäischen Woche für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit.

Die **Gewerbeaufsicht**<sup>5</sup> arbeitet auf Grundlage eines Gesetzes von 1999. Sie überwacht die Einhaltung der Rechtsvorschriften vor Ort und trägt durch Inspektions- und Informationskampagnen zur Prävention bei. Sie ist in 42 Bezirksstellen mit über 1.900 Aufsichtspersonen gegliedert. Im Jahre 2008 wurden 99.698 Unternehmen, überwiegend aus Industrie und Gewerbe, inspiziert<sup>6</sup>. Besondere Abteilungen der Gewerbeaufsicht befassen sich zudem mit den Arbeitsbeziehungen.

Seit 2004 gibt es eine für alle Arbeitgeber verpflichtende Unfallversicherung, die beim **National House of Pensions and Other Social Insurance Rights (CNPAS)**<sup>7</sup> angesiedelt ist. Sie steht unter der Führung eines tripartistischen Rates (Staat, Arbeitgeber, Arbeitnehmer) und des Vorsitzenden des CNPAS. Zu ihren Aufgaben zählen die Rehabilitation, Wiedereingliederung und Entschädigung nach Arbeitsunfällen und bei Berufskrankheiten.

Sämtliche Normungsaktivitäten werden vom **Rumänischen Normungsinstitut ASRO**<sup>8</sup>, einer gemeinnützigen privatwirtschaftlichen Einrichtung, organisiert. Es spiegelt die Aktivitäten von CEN, CENELEC, ISO, IEC und ETSI in insgesamt 368 nationalen Gremien. Das INCDPM stellt als Vertreter des Arbeitsschutzes den Vorsitz und/oder das Sekretariat der nationalen Normenausschüsse Ergonomie, Elektrische Installationen in Gebäuden, Maschinensicherheit, PSA, Lichttechnik, Lärm und mechanische Vibrationen und Elektromagnetische Felder in der Umgebung des Menschen. Es ist zudem Mitglied weiterer nationaler Normenausschüsse.

*Dipl. Eng. Ionel Iorga PhD  
iiorga@protectiamuncii.ro*

<sup>1</sup> Ministerul Muncii, Familiei și Protecției Sociale, [www.mmuncii.ro/ro](http://www.mmuncii.ro/ro)

<sup>2</sup> Ministerul Sanatatii, [www.ms.ro](http://www.ms.ro)

<sup>3</sup> Institutul de Sanatate Publica Bucuresti, [www.ispb.ro](http://www.ispb.ro)

<sup>4</sup> Institutul Național de Cercetare – Dezvoltare pentru Protecția Muncii „Alexandru Darabont”, [www.inpm.ro](http://www.inpm.ro)

<sup>5</sup> Inspectia Muncii, [www.inspectmun.ro](http://www.inspectmun.ro)

<sup>6</sup> Raport de activitate a Inspectiei Muncii – 2008

<sup>7</sup> [www.cnpas.org](http://www.cnpas.org)

<sup>8</sup> [www.asro.ro/engleza2005/default\\_eng.html](http://www.asro.ro/engleza2005/default_eng.html)

# Standardization and occupational safety and health in Romania

Among the preparations for its accession to the EU on 1 January 2007, Romania also adapted its occupational safety and health legislation to the European legislative framework. Law 319/2006 on safety and health at work plays a key role in this context. It transposes the European OSH Framework Directive 89/391/EEC into Romanian law and governs the responsibilities of authorities, institutions and employers.

Overall responsibility for occupational safety and health lies with the **Ministry of Labour, Family and Social Protection**<sup>1</sup>. This ministry formulates national policy, draws up draft legislation for implementation of the national strategies, and monitors the enforcement of regulations. In addition, the ministry elaborates sectoral research programmes and may support them financially. It issues regulations announcing the adoption as Romanian standards (Standard român, SR EN) of European standards published in the Official Journal of the EU. It also designates the national certification bodies to be notified to the European Commission for the machinery, PPE, explosives for civil uses and ATEX directives.

The **Ministry of Health**<sup>2</sup> is the competent authority for the drafting of national legislation on workplace health and occupational medicine. It supervises the **Bucharest Institute of Public Health**<sup>3</sup>, which also assumes tasks in the area of prevention. The latter conducts research into health-risk factors in the working environment and compiles the national register of occupational diseases.

The **“Alexandru Darabont” National Institute of Research and Development on Labour Protection (INCDPM)**<sup>4</sup> is the national OSH institute in Romania. It has 90 members of staff (of whom 37 are researchers) and maintains specialized laboratories for a wide range of subjects: mechanical and electrical risks, noise and vibration, ergonomics, risk assessment, work equipment (machinery, low-voltage equipment, etc.) and personal protective equipment (PPE). The institute is a notified body for machinery and PPE. 60% of the institute's revenues comes from research and development activities, with 40% being ensured through services such as testing and certification.

The INCDPM is coordinated by the Ministry of Labour, Family and Social Protection. On the basis of sound scientific expertise, it advises policymakers on measures and developments in the area of occupational safety and health.

Besides its technical work, the INCDPM also has an important function in public relations by providing web-based information, the specialist magazine **“Risc și Securitate în Munca”** and initial and further training courses. The INCDPM is the national Focal Point of the Bilbao OSH Agency and organizes annual events dedicated to the

European Week of Safety and Health at Work.

The activities of the **Labour Inspection**<sup>5</sup> are based upon a law adopted in 1999. It monitors observance of legislation in the field and contributes to prevention through inspection and information campaigns. It includes 42 district inspectorates and employs more than 1,900 inspectors. In 2008, 99,698 companies were inspected, most of them in trade and industry<sup>6</sup>. The Labour Inspection also manages labour relations through specialized employment departments

Compulsory accident insurance was introduced for all employers in 2004. It is part of the **National House of Pensions and Other Social Insurance Rights (CNPAS)**<sup>7</sup> and is governed by a tripartite council (government, employers, trade unions) and the president of the CNPAS. Its tasks include medical and vocational rehabilitation and compensation of the victims of workplace accidents and occupational diseases.

All standardization activities are organized by the **Romanian Standards Association ASRO**<sup>8</sup>, a private public-interest body. ASRO mirrors the activities of CEN, CENELEC, ISO, IEC and ETSI in a total of 368 national committees. Representing the interests of occupational safety and health, the INCDPM holds the chairmanship and/or secretariat of a series of ASRO committees: Ergonomics, Electrical installation in buildings, Safety of machinery, Personal protective equipment, Lighting technique, Human protection against noise and mechanical vibration and Electromagnetic fields in the human environment. INCDPM is also a member of other national standards committees.

*Dipl. Eng. Ionel Iorga PhD*  
*iiorga@protectiamuncii.ro*



**Dipl. Eng. Ionel Iorga PhD**

**General Director of  
INCDPM**

<sup>1</sup> Ministerul Muncii, Familiei și Protecției Sociale, [www.mmuncii.ro/ro](http://www.mmuncii.ro/ro)

<sup>2</sup> Ministerul Sanatatii, [www.ms.ro](http://www.ms.ro)

<sup>3</sup> Institutul de Sanatate Publica Bucuresti, [www.ispb.ro](http://www.ispb.ro)

<sup>4</sup> Institutul Național de Cercetare – Dezvoltare pentru Protecția Muncii “Alexandru Darabont”, [www.inpm.ro](http://www.inpm.ro)

<sup>5</sup> Inspekția Muncii, [www.inspectmun.ro](http://www.inspectmun.ro)

<sup>6</sup> Raport de activitate a Inspekției Muncii – 2008

<sup>7</sup> [www.cnpas.org](http://www.cnpas.org)

<sup>8</sup> [www.asro.ro/engleza2005/default\\_eng.html](http://www.asro.ro/engleza2005/default_eng.html)

## La SST et la normalisation en Roumanie

Dans l'optique de son adhésion à l'Union européenne, le 1er janvier 2007, la Roumanie a ajusté aussi sa législation en matière de sécurité et de santé au travail (SST) au regard des réglementations européennes. Un texte essentiel dans ce contexte est la loi 319/2006 sur la sécurité et la santé au travail, qui transpose la directive cadre européenne 89/391/CEE sur la SST dans le droit roumain et définit les compétences des administrations, des institutions et des employeurs.



Dipl. Eng. Ionel Iorga PhD  
Directeur général de  
l'INCDPM

C'est le **Ministère du Travail, de la famille et de la protection sociale**<sup>1</sup> qui détient la compétence générale en matière de SST. C'est lui qui définit la politique nationale, élabore les projets de loi visant à la mise en œuvre des stratégies nationales, et surveille l'application des réglementations. Le ministère élabore en outre des programmes de recherche adaptés à différents secteurs, en les subventionnant si besoin est. Le ministère annonce, sous forme d'ordonnances, la transposition en normes roumaines (standard român, SR EN) des normes européennes publiées au Journal officiel de l'UE. C'est également lui qui fait connaître à la Commission européenne les organismes nationaux chargés de la certification des machines, EPI, explosifs à usage civil et ATEX.

C'est au **Ministère de la Santé**<sup>2</sup> qu'il incombe d'élaborer des règles nationales pour les domaines de la sécurité et la santé des travailleurs au travail et de la médecine du travail. C'est de lui que dépend l'**Institut de santé publique de Bucarest**<sup>3</sup>, administration spécialisée investi également de missions dans le domaine de la prévention. Il mène notamment des recherches sur les facteurs de risque au travail ayant une incidence sur la santé, et gère le registre national des maladies professionnelles.

L'**Institut national de R&D pour la sécurité et la santé au travail "Alexandru Darabont" (INCDPM)**<sup>4</sup> est l'institut national dédié à la SST en Roumanie. Il emploie 90 personnes (dont 37 chercheurs) et dispose de laboratoires spécialisés pour une multitude de domaines : risques mécaniques et électriques, bruit et vibrations, ergonomie, évaluation du risque, équipements de travail (machines, appareils basse tension, etc.) et équipements de protection individuelle (EPI). L'institut est notifié comme organisme de certification pour les machines et les EPI. 60 % de son financement provient de ses activités de R&D, les 40 % restants étant assurés par des prestations de services (essais et certifications).

L'INCDPM dépend du Ministère du Travail, de la famille et de la protection sociale. S'appuyant sur des connaissances scientifiques avérées, il conseille les décideurs sur les mesures à prendre et les améliorations à apporter dans le domaine de la SST. Il met une vaste documentation à la disposition du public, sur le web, dans sa revue spécialisée intitulée « Risc și securitate în Munca » et dans des cours de formation. En sa

qualité de point focal de l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail de Bilbao, l'INCDPM organise chaque année des manifestations dans le cadre de la semaine européenne de la sécurité et de la santé au travail.

L'**Inspection du travail**<sup>5</sup> opère sur la base d'une loi de 1999. Elle surveille sur le terrain le respect des réglementations, et contribue à la prévention, par des campagnes d'inspection et d'information. Elle est structurée en 42 agences régionales et emploie plus de 1.900 inspecteurs. En 2008, 99.698 entreprises, majoritairement industrielles et artisanales, ont été inspectées<sup>6</sup>. Des services spécialisés de l'Inspection du travail se consacrent en outre aux relations du travail.

Depuis 2004, il existe une assurance accidents obligatoire, que les employeurs doivent contracter auprès de la **Maison nationale de Pensions et d'autres droits d'assurance sociale (CNPAS)**<sup>7</sup>. L'assurance accidents est dirigée par un conseil tripartite (État, employeurs, employés) et par le président du CNPAS. Ses missions portent sur la rééducation, la réinsertion et le dédommagement après des accidents du travail et en cas de maladies professionnelles.

Toutes les activités de normalisation sont organisées par l'**Institut roumain de normalisation ASRO**<sup>8</sup>, organisme d'utilité public du secteur privé. Il reflète les activités du CEN, du CENELEC, de l'ISO, du CEI et de l'ETSI dans 368 comités nationaux. En sa qualité de représentant de la SST, l'INCDPM assure la présidence et/ou le secrétariat des comités nationaux de normalisation dédiés à l'ergonomie, aux installations électriques dans les édifices, à la sécurité des machines, aux EPI, à la technique d'éclairage, au bruit et vibrations mécaniques et aux champs électromagnétiques dans l'environnement humain. Il est en outre membre d'autres comités de normalisation nationaux.

Dipl. Eng. Ionel Iorga, Ph D  
iiorga@protectiamuncii.ro

<sup>1</sup> Ministerul Muncii, Familiei și Protecției Sociale, [www.mmuncii.ro/ro](http://www.mmuncii.ro/ro)

<sup>2</sup> Ministerul Sanatatii, [www.ms.ro](http://www.ms.ro)

<sup>3</sup> Institutul de Sanatate Publica Bucuresti, [www.ispb.ro](http://www.ispb.ro)

<sup>4</sup> Institutul Național de Cercetare – Dezvoltare pentru Protecția Muncii "Alexandru Darabont", [www.inpm.ro](http://www.inpm.ro)

<sup>5</sup> Inspectia Muncii, [www.inspectmun.ro](http://www.inspectmun.ro)

<sup>6</sup> Raport de activitate a Inspectiei Muncii – 2008

<sup>7</sup> [www.cnpas.org](http://www.cnpas.org)

<sup>8</sup> [www.asro.ro/engleza2005/default\\_eng.html](http://www.asro.ro/engleza2005/default_eng.html)





## Seminar: Normungsarbeit im Arbeitsschutz

Im Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IAG) in Dresden findet vom **20. bis 22. Oktober 2010** in einer Gemeinschaftsveranstaltung mit der Kommission Arbeitsschutz und Normung (KAN) das Seminar **„Grundlagen der Normungsarbeit im Arbeitsschutz“** statt.

Das Seminar richtet sich sowohl an schon aktive als auch an zukünftige Mitglieder von Normungsgremien. Den Teilnehmern werden die Strukturen der Normungsorganisationen und der Ablauf der Erarbeitung von Normen vermittelt. Sie lernen das Wechselspiel unterschiedlicher Regelungsformen (Normen, Gesetze, Europäische Richtlinien) und die Einflussmöglichkeiten des Arbeitsschutzes bei der Erarbeitung von Normen kennen. Zudem werden langjährig in der Normung tätige Experten über ihre Erfahrungen berichten und dabei besonders auf Strategien eingehen, wie in Normungsgremien Arbeitsschutzinteressen eingebracht werden können.

Informationen und Anmeldung: Dr. Hanna Zieschang (IAG), Tel.: +49 351 457 1610, hanna.zieschang@dguv.de

## KAN-Studie „Sicherheit von Forstmaschinen“

Die KAN hat im Februar 2010 eine Studie in Auftrag gegeben, in der Normen für Forstmaschinen (Selbstfahrer, Seilwinden und Buschholzhacker) daraufhin untersucht werden, ob die in ihnen formulierten Anforderungen der europäischen Maschinenrichtlinie entsprechen. Erforderlichenfalls wird der Projektnehmer Änderungsvorschläge erarbeiten, die dann über das DIN in die Normung eingebracht werden können.

Projektnehmer ist das Kuratorium für Waldarbeit und Forsttechnik (KWF) in Groß-Umstadt. Es ist geplant, die Studie bis Ende 2010 abzuschließen.

## Angebot von NoRA erweitert

Das Normenrecherche-Tool „NoRA“ ([www.nora.kan.de](http://www.nora.kan.de)) bietet Informationen zu über 6.600 Normen mit arbeitsschutzrelevanten Inhalten. Kürzlich hat die KAN das Angebot noch erweitert. Nutzer finden nun auch Angaben zu folgenden Dokumentarten:

1. ISO- und IEC-Normen, die in Deutschland nicht national umgesetzt wurden
2. Dokumente, die von Normungsorganisationen veröffentlicht wurden, aber keine Normen darstellen, z. B. ISO Technical Reports (TR), CEN Workshop Agreements (CWA) oder DIN-Fachberichte.

## Die KAN hat einen neuen Vorsitzenden

Im März 2010 hat Heinz Fritsche (IG Metall) den Vorsitz der Kommission Arbeitsschutz und Normung übernommen. Stellvertretende Vorsitzende sind Michael Koll (BMAS) und Norbert Breutmann (BDA). Der Vorsitz der KAN wechselt alle zwei Jahre zwischen dem Staat, den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern. Die 17 Mitglieder der KAN (je fünf Vertreter von Staat, Arbeitgebern und Arbeitnehmern sowie je ein Vertreter des DIN und der DGUV) kommen halbjährlich zusammen. Die fachliche Vorbereitung und Umsetzung der von der KAN gefassten Beschlüsse ist Aufgabe der KAN-Geschäftsstelle.

## Infoblatt zur Konformitätserklärung

Die EG-Maschinenrichtlinie 2006/42/EG verpflichtet den Hersteller von Maschinen oder seinen Bevollmächtigten, eine EG-Konformitätserklärung auszustellen, bevor das Produkt in Verkehr gebracht wird. Hersteller einer unvollständigen Maschine müssen eine Einbauerklärung ausstellen. Diese Erklärungen sind eine rechtliche Aussage, dass die Maschine alle relevanten Anforderungen der Richtlinie erfüllt.

Ein neues Infoblatt der BG-PRÜFZERT erläutert, was ein Hersteller berücksichti-

gen muss, wenn er eine EG-Konformitätserklärung erstellt, welche Anforderungen an Form und Inhalt es gibt und welche Informationen Käufer aus den Erklärungen ziehen können. Je ein Muster einer Konformitäts- und einer Einbauerklärung runden die Information ab.

Das Infoblatt ist kostenlos verfügbar unter [www.dguv.de](http://www.dguv.de), Webcode: d101592

## Internet

### [www.gefaehrdungsbeurteilung.de](http://www.gefaehrdungsbeurteilung.de)

Das Arbeitsschutzgesetz verpflichtet den Arbeitgeber dazu, für alle Arbeitsplätze eine Gefährdungsbeurteilung durchzuführen. Die von der BAuA betreute Plattform führt Schritt für Schritt durch das Verfahren. Darüber hinaus bietet sie eine Vielzahl von Handlungshilfen und Informationen zu verschiedenen Gefährdungsarten.

### [www.eu-china-standards.eu](http://www.eu-china-standards.eu)

Auf dieser Plattform finden Unternehmen, die daran interessiert sind, auf dem chinesischen oder europäischen Markt tätig zu werden, kostenlose Informationen zu europäischen und chinesischen Normen und Normentwürfen. Die EU, EFTA und das chinesische Normungsinstitut SAC finanzieren das Projekt gemeinsam.

### [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/guidance/machinery/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/guidance/machinery/index_en.htm)

Die zweite Ausgabe des Leitfadens zur neuen Maschinenrichtlinie ist seit kurzem verfügbar. Auf 404 Seiten bietet der Leitfaden Erläuterungen zur Richtlinie und sämtlichen Anhängen. Ein Stichwortverzeichnis erleichtert die Suche nach bestimmten Themen.

### [www.youtube.com/Arbeitsschutzkanal](http://www.youtube.com/Arbeitsschutzkanal)

Arbeitsschutz im Videoformat: Kleine Filmsequenzen vermitteln auf anschauliche Art Grundlagenwissen z.B. zu Lärm, PSA, Gefahrstoffen, Umgang mit elektrischen Geräten.



## Seminar: Standardization work for OSH experts

A seminar entitled **“Principles of standardization work in occupational health and safety”** is to be held from **20 to 22 October 2010**. It will be hosted by the Institute for Work and Health (IAG) of the German Social Accident Insurance (DGUV) in Dresden as a joint event with the Commission for Occupational Health and Safety and Standardization (KAN).

The seminar is intended for both existing and future members of standards committees. Participants will learn about the structures of standards organizations and the process by which standards are developed. Topics covered include the interaction between different forms of regulatory instrument (standards, acts, EU directives) and the OSH lobby's scope for influence upon the development of standards. Experts who have been involved for many years in standards development will also share their experience, and will in particular describe strategies by which OSH concerns can be submitted to standards committees.

Information and registration: Dr. Hanna Zieschang (IAG), Tel.: +49 351 457 1610, hanna.zieschang@dguv.de

## KAN study: “Safety of forestry machinery”

In February 2010, KAN commissioned a study into standards governing forestry machinery (self-propelled machinery, cable winches and wood chippers), in order to ascertain whether their provisions adequately support the European Machinery Directive. Where necessary, the project partner is to draw up proposals for changes which could then be contributed through DIN to the standardization process.

The project partner is the KWF, the German Centre for Forest Work and Technology (KWF), in Gross-Umstadt. The study is scheduled for completion by the end of 2010.

## Scope of NoRA extended

The “NoRA” standards search tool ([www.nora.kan.de/en](http://www.nora.kan.de/en)) provides information on over 6,600 standards with content relevant to OSH. KAN recently extended the scope of NoRA. Users will now also find information on the following types of document:

1. ISO and IEC standards that have not been adopted as German national standards
2. Documents published by standards organizations but which do not constitute standards, such as ISO Technical Reports (TRs), CEN Workshop Agreements (CWAs) and DIN Technical Reports

## A new Chairman for KAN

In March 2010, Heinz Fritsche (IG Metall) assumed the chair of the Commission for OH&S and Standardization. His deputies are Michael Koll (BMAS) and Norbert Breutmann (BDA). The chair of KAN rotates every two years between the state, employers' and employees' representatives. The 17 members of KAN (five representatives each from the state, employers' and employees' bodies, and one each from DIN and the DGUV) meet twice a year. Expert preparation and implementation of the decisions formulated by KAN is the task of the KAN Secretariat.

## Information sheet on the declaration of conformity

Under the EU Machinery Directive, 2006/42/EC, manufacturers of machinery or their authorized representatives are obliged to issue an EC declaration of conformity before the product is placed on the market. Manufacturers of partly completed machinery must issue a declaration of incorporation. These declarations constitute a legal statement that the machine concerned satisfies all relevant requirements of the directive.

A new information sheet issued by BG-PRÜFZERT explains the points that a manufacturer must observe when producing an EC declaration of conformity, the requirements concerning its form and content, and what information purchasers are able to obtain from the declarations. Finally, the information includes a sample declaration of conformity and declaration of incorporation.

The information sheet is available free of charge from [www.dguv.de](http://www.dguv.de), Webcode: e101872

## Internet

### [www.gefaehrungsbeurteilung.de](http://www.gefaehrungsbeurteilung.de)

The German Occupational Health and Safety Act obliges employers to conduct hazard assessments for all workplaces. The platform maintained by the BAuA guides them step-by-step through the assessment procedure. It also offers a range of information and guides on topics concerning the various forms of hazard.

### [www.eu-china-standards.eu](http://www.eu-china-standards.eu)

This platform provides enterprises interested in doing business on the Chinese or European markets with free information on European and Chinese standards and draft standards. The project is funded jointly by the EU, EFTA and the SAC, the Chinese standards institute.

### [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/guidance/machinery/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/guidance/machinery/index_en.htm)

The second edition of the Guide to application of the new Machinery Directive has been published. Comprising 404 pages, the Guide now contains comments on the directive and all annexes. A thematic index facilitates consultation of the Guide.

### [www.youtube.com/Arbeitsschutzkanal](http://www.youtube.com/Arbeitsschutzkanal)

OSH on video: short, illustrative video clips communicate basic knowledge on subjects such as noise, PPE, hazardous substances and issues concerning electrical appliances.



## Séminaire : La normalisation pour préventeurs

L'Institut pour la Santé au Travail (IAG) de l'Assurance accidents légale allemande et la KAN organisent conjointement un séminaire intitulé « Les bases du travail de normalisation dans la prévention ». Cette manifestation aura lieu du 20 au 22 octobre 2010 à Dresde.

Ce séminaire s'adresse aux membres – actuels et futurs – d'instances de normalisation. Les participants découvriront les structures des organisations de normalisation, ainsi que les étapes de l'élaboration d'une norme. Ils se familiariseront avec l'interaction de différentes formes de réglementation (normes, lois, directives européennes), et avec l'influence que peuvent exercer les préventeurs lors de l'élaboration des normes. Des experts de longue date dans le domaine de la normalisation parleront de leur expérience, en évoquant particulièrement les stratégies à mettre en œuvre pour faire valoir les enjeux de la prévention auprès des instances de normalisation.

Pour en savoir plus et s'inscrire : Dr Hanna Zieschang (IAG), tél. : +49 351 457 1610, hanna.zieschang@dguv.de

## Étude KAN « Sécurité des machines forestières »

En février 2010, la KAN a mandaté une étude dont l'objet sera d'examiner les normes relatives aux machines forestières (automotrices, treuils, déchiqueteuses), afin de déterminer si les exigences qu'elles contiennent sont conformes à la directive européenne Machines. Si nécessaire, le mandataire élaborera des propositions de changements, qui pourront être soumis à la normalisation par l'intermédiaire du DIN.

Le projet a été confié au KWF, le centre allemand du travail et de la technologie forestiers de Gross-Umstadt. Il est prévu d'achever l'étude d'ici la fin de 2010.

## NoRA : une offre élargie

“NoRA”, l'instrument de recherche des normes ([www.nora.kan.de/en](http://www.nora.kan.de/en)) propose des informations sur plus de 6.600 normes dont les contenus concernent la SST. La KAN vient d'élargir encore cette offre. Les utilisateurs trouveront désormais également des indications sur les types de documents suivants :

1. Normes ISO et CEI qui n'ont pas été adoptées en Allemagne au niveau national
2. Documents publiés par les organismes de normalisation, mais qui ne sont pas des normes, par exemple les Rapports techniques (TR) de l'ISO, les Accords d'atelier (CWA) du CEN ou les Rapports techniques du DIN.

## La KAN a un nouveau président

En mars 2010, Heinz Fritsche (syndicat IG Metall) a pris la présidence de la KAN. Les vice-présidents sont Michael Koll (BMAS) et Norbert Breutmann (BDA). La présidence de la KAN alterne tous les deux ans entre l'État, les employeurs et les employés. Les 17 membres de la KAN (respectivement cinq représentants de l'État, des employeurs et des employés, et un représentant du DIN et de la DGUV) se réunissent deux fois par an. La préparation technique et la mise en œuvre des décisions prises par la KAN sont confiées à son Secrétariat.

## Fiche d'information sur la déclaration de conformité

La directive européenne Machines 2006/42/CE oblige le fabricant de machines ou son mandataire à établir une déclaration CE de conformité avant la mise sur le marché du produit. Les fabricants d'une quasi-machine doivent établir une déclaration d'incorporation. Par ces documents, les fabricants déclarent légalement que la machine est conforme à toutes les exigences pertinentes de la directive.

Une nouvelle fiche d'information de la BG-PRÜFZERT explique à quoi doit veiller le fabricant lorsqu'il établit une déclaration CE de conformité, quelles sont les exigences au niveau de la forme et du contenu, et quelles informations l'acheteur peut tirer des déclarations. L'information est complétée par un modèle de la déclaration de conformité et de la déclaration d'incorporation.

La fiche est téléchargeable gratuitement (en allemand et anglais) sur le site [www.dguv.de](http://www.dguv.de), webcode : e101872

## Internet

[www.gefahrungsbeurteilung.de](http://www.gefahrungsbeurteilung.de)

La loi allemande sur la sécurité et la santé au travail oblige les employeurs à procéder à une évaluation des risques pour tous les postes de travail. Gérée par la BAuA, cette plate-forme guide tout au long de cette procédure, étape par étape. Elle propose en outre une multitude d'instruments et d'informations sur les différentes catégories de risques.

[www.eu-china-standards.eu](http://www.eu-china-standards.eu)

Sur cette plate-forme, les entreprises désireuses d'opérer sur le marché chinois ou européen pourront se renseigner gratuitement sur les normes et projets de normes européens et chinois. Ce projet est financé conjointement par l'UE, l'AELE et l'institut chinois de normalisation SAC.

[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/guidance/machinery/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/guidance/machinery/index_en.htm)

La deuxième édition du Guide pour l'application de la nouvelle directive Machines vient d'être publiée. Ce guide de 404 pages contient des commentaires sur la directive et sur toutes ses annexes. Un index thématique facilite la consultation.

[www.youtube.com/Arbeitsschutzkanal](http://www.youtube.com/Arbeitsschutzkanal)

La prévention en format vidéo : de courtes séquences fournissent de manière imagée des connaissances fondamentales par exemple sur le bruit, les EPI, les substances dangereuses ou l'utilisation des appareils électriques.

# TERMINE EVENTS / AGENDA



Info	Thema / Subject / Thème	Kontakt / Contact
09.-13.08.10 I 13.-17.09.10 II Dresden	Seminar <b>Rechtsgrundlagen der Prävention</b>	IAG – Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV Tel.: +49 351 457 1912 <a href="https://app.ehrportal.eu/dguv/webmodul/index.jsp">https://app.ehrportal.eu/dguv/webmodul/index.jsp</a> > Suche: 700885
09.-13.08.10 Duisburg	Sommer-Universität <b>Studienwahlorientierung für Frauen in Natur- und Ingenieurwissenschaften</b>	Universität Duisburg-Essen Tel.: +49 203 379 2404 <a href="http://www.uni-due.de/abz/suni">www.uni-due.de/abz/suni</a>
25.-27.08.10 Dresden	Seminar <b>Gewerbliche Arbeitsplätze ergonomisch gestalten</b>	IAG – Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV Tel.: +49 351 457 1918 <a href="https://app.ehrportal.eu/dguv/webmodul/index.jsp">https://app.ehrportal.eu/dguv/webmodul/index.jsp</a> > Suche: 520002
24.08.10 Berlin	Seminar <b>Basiswissen Normung</b>	DIN-Akademie Tel.: +49 30 2601 2518 <a href="http://www.beuth.de/DIN-Akademie">www.beuth.de/DIN-Akademie</a> > Normung... > Normung national und international
07.-10.09.10 Røros (N)	Conference <b>5th International Conference Workingonsafety.net</b>	Workingonsafety.net <a href="http://www.wos2010.no">www.wos2010.no</a>
20.-22.09.10 Dresden	Seminar <b>Die neue EG-Maschinenrichtlinie und ihre Anforderungen</b>	IAG – Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV Tel.: +49 351 457 1918 <a href="https://app.ehrportal.eu/dguv/webmodul/index.jsp">https://app.ehrportal.eu/dguv/webmodul/index.jsp</a> > Suche: 500033
11.-15.10.10 Dresden	Seminar <b>Mensch und Arbeit: Grundlagen der Ergonomie</b>	IAG – Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV Tel.: +49 351 457 1970 <a href="https://app.ehrportal.eu/dguv/webmodul/index.jsp">https://app.ehrportal.eu/dguv/webmodul/index.jsp</a> > Suche: 700010
19.-21.10.10 Leipzig	Kongress und Fachmesse <b>Arbeitsschutz aktuell</b>	FASI Tel.: +49 721 93133 730 <a href="http://www.arbeitsschutz-aktuell.de">www.arbeitsschutz-aktuell.de</a>
20.-22.10.10 Dresden	Seminar <b>Grundlagen der Normungsarbeit im Arbeitsschutz</b>	KAN, IAG Tel.: +49 351 457 1610 <a href="https://app.ehrportal.eu/dguv/webmodul/index.jsp">https://app.ehrportal.eu/dguv/webmodul/index.jsp</a> > Suche: 700044
01.-03.12.10 Köln	Konferenz <b>Maschinenbautage 2010</b>	MBT Mechtersheimer Tel.: +49 228 9456522 <a href="http://www.maschinenbautage.de">www.maschinenbautage.de</a>

## IMPRESSUM

**Herausgeber / publisher / éditeur:** Verein zur Förderung der Arbeitssicherheit in Europa e.V. (VFA) mit finanzieller Unterstützung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales / 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 – Sonja Miesner, Michael Robert

**Schriftleitung / responsible / responsable:** Werner Sterk, Alte Heerstr. 111, D - 53757 Sankt Augustin

**Übersetzung / translation / traduction:** Odile Brogden, Marc Prior

**Abbildungen / pictures / photos:** Abbildungen ohne Angaben: privat

**Erscheinungsweise:** vierteljährlich / published quarterly / parution trimestrielle

**Verbreitungsweise:** unentgeltlich / distributed free of charge / distribué gratuitement

**Tel.** +49 (0) 2241 - 231 3463 **Fax** +49 (0) 2241 - 231 3464 **Internet:** [www.kan.de](http://www.kan.de) **E-Mail:** [info@kan.de](mailto:info@kan.de)



Verein zur  
Förderung der  
Arbeitssicherheit  
in Europa