



INHALT

CONTENT

SOMMAIRE

SPECIAL

- 3 Ein Jahr E-Scooter auf deutschen Straßen – eine Zwischenbilanz
- 6 Mehr Verkehrssicherheit durch automatisiertes Fahren – nicht ohne feste Regelungen

THEMEN

- 9 Hygiene ist Trumpf – neue Norm für die Krankenhausreinigung
- 12 Basiswissen: Schritt für Schritt zur Europäischen Norm
- 18 Smarte Schutzausrüstung für die Feuerwehr: Was ist nötig und sinnvoll?

KURZ NOTIERT

- 21 DIN SPEC: Aus vier mach eins
- 21 EU-Splitter
- 21 Tim Sausen verstärkt die KAN-Geschäftsstelle

SPECIAL

- 4 Electric kick scooters on German roads: observations one year on
- 7 Automated driving technology improves road safety: regulation is needed, however

THEMES

- 10 Hygiene is trumps: new standard for hospital cleaning
- 14 Basic knowledge: creating a European standard, step by step
- 19 Smart protective equipment for the fire services: what is needed, and useful?

IN BRIEF

- 22 DIN SPEC: four into one will go
- 22 EU news flash
- 22 Tim Sausen joins the team at KAN

SPECIAL

- 5 Un an de trottinettes électriques dans les rues allemandes : premier bilan
- 8 Conduite automatisée : une sécurité accrue qui implique des règles strictes

THEMES

- 11 L'hygiène, un atout – une nouvelle norme pour le nettoyage hospitalier
- 16 Bon à savoir : pas à pas, comment naît une norme européenne
- 20 EPI intelligents pour les pompiers : entre l'utile et l'indispensable

EN BREF

- 23 DIN SPEC : de quatre à un
- 23 Brèves de l'UE
- 23 Tim Sausen vient renforcer l'équipe de la KAN

TERMINE / EVENTS / AGENDA



SPECIAL

Neue Mobilität

Autos, die selbst fahren und dem Fahrer oder der Fahrerin die Arbeit abnehmen, E-Roller, die an jeder Straßenecke zur schnellen Nutzung bereitstehen: Was noch vor kurzem nach Zukunftsmusik klang, wird mehr und mehr zur Realität. Werfen Sie mit uns einen Blick auf die Fragen, die sich dabei für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden stellen.

Mobility in our time

Cars that drive themselves and relieve the driver of all the effort? Electric kick-scooters available for immediate hire on every street corner? These ideas, which until quite recently would have sounded utopian, are increasingly becoming reality. Join us in taking a look at the implications of these developments for the safety of all road users.

La nouvelle mobilité

Des voitures qui roulent toutes seules en se chargeant des interventions du conducteur, des trottinettes électriques disponibles à chaque coin de rue pour un usage immédiat : ce qui, hier encore, semblait relever de la science-fiction, devient de plus en plus réalité. Jetez avec nous un coup d'œil sur les questions que cela entraîne quant à la sécurité de tous les usagers de la route.



Peer-Oliver Villwock

Commission Arbeitsschutz
und Normung

Bundesministerium für Arbeit
und Soziales

Die zentrale Rolle des Arbeitsschutzes in besonderen Zeiten

Die aktuelle Pandemie trifft alle Bereiche der Gesellschaft, Beschäftigte und Nichtbeschäftigte. Geschäfte und Schulen wurden geschlossen, Millionen Beschäftigte arbeiten von zu Hause oder in Kurzarbeit, viele Unternehmen haben ihre Produktion und Dienstleistungen eingeschränkt oder komplett heruntergefahren.

Wer in diesen besonderen Zeiten arbeitet, braucht auch besonderen Schutz. Beim Wiederhochfahren der betrieblichen Tätigkeiten hat daher die Sicherheit und der Gesundheitsschutz der Beschäftigten oberste Priorität. Mit dem SARS-CoV-2-Arbeitsschutzstandard, den das Bundesministerium für Arbeit und Soziales unter Beteiligung von BDA, DGB, der DGUV und den Bundesländern erarbeitet hat, wird ein bundesweiter und verbindlicher Rahmen gesetzt und geeignete Schutzmaßnahmen erlassen. Diese werden branchenspezifisch angepasst. Die schnelle Erarbeitung des Arbeitsschutzstandards zeigt, dass im Rahmen der GDA alle Beteiligten an einem Strang ziehen, um die betrieblichen Akteure bei der Umsetzung zu unterstützen.

Ein hohes Maß an Sicherheit und Gesundheit in der Arbeitswelt liegt auch im Interesse der KAN. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, die Voraussetzung zu schaffen, dass Beschäftigte wieder an ihren Arbeitsplatz zurückkehren und die Wirtschaft schrittweise zu ihrer Vorkrisen-Leistung zurückkehren kann.

The key importance of occupational safety and health in unusual times

The current pandemic is affecting all sectors of society, the working and non-working population alike. Businesses and schools have closed; millions of employees are working from home or on reduced hours; many companies have scaled back or completely shut down their production and services.

Those still working in these unusual times need special protection. The safety and health of workers is therefore of utmost priority when commercial activities are resumed. The SARS-CoV-2 OSH standard, which was developed by the German Federal Ministry of Labour and Social Affairs with the support of the Confederation of German Employers' Associations (BDA), German Trade Union Federation (DGB), DGUV and regional authorities, sets out a binding national framework and suitable protective measures. These measures are adapted to specific sectors. The speed with which the OSH standard has been drawn up is indicative of the close cooperation between the parties to the Joint German OSH Strategy (GDA) in supporting stakeholders at company level in its implementation.

High standards of safety and health at work are also a concern of KAN. Let's work together to enable workers to return to work and the economy to be restored – gradually – to its pre-crisis state.

Peer-Oliver Villwock

Commission for Occupational Health and Safety
and Standardization

German Federal Ministry of Labour and Social Affairs

Le rôle central de la SST dans une période d'exception

L'actuelle pandémie touche toutes les catégories de la société, tant les salariés que ceux qui ne le sont pas. Les commerces et les écoles ont été fermés, des millions de personnes pratiquent le télétravail ou sont au chômage partiel, de nombreuses entreprises ont réduit, voire totalement arrêté leur production ou leurs services.

Quiconque travaille dans cette période particulière a aussi besoin d'une protection particulière. C'est pourquoi, lorsque les activités reprendront dans les entreprises, la sécurité et la santé des salariés seront une priorité absolue. Le standard en matière de SST face au SARS-CoV-2, que le Ministère allemand du Travail et des Affaires sociales a élaboré avec la participation de la Confédération des syndicats patronaux allemands (BDA), de la Confédération allemande des syndicats (DGB), de la DGUV et des Länder, définit un cadre contraignant applicable au niveau national et des mesures de protection adéquates. La rapidité avec laquelle a été élaboré ce standard montre que, dans le cadre de la Stratégie allemande commune en matière de SST (GDA), tous les acteurs concernés font bloc pour aider les entreprises à le mettre en œuvre.

Un niveau élevé de sécurité et de santé au travail est également un enjeu pour la KAN. Unissons nos forces pour créer les conditions permettant aux salariés de retrouver leur poste de travail, et à l'économie de renouer progressivement avec ses d'avant la crise.

Peer-Oliver Villwock

Commission pour la sécurité et santé au travail et la normalisation
Ministère fédéral du Travail et des Affaires sociales

Ein Jahr E-Scooter auf deutschen Straßen – eine Zwischenbilanz

In vielen Städten hat man sich inzwischen an den Anblick der Elektrotretroller gewöhnt. Wer sie bereits ausprobiert hat, weiß, dass es gar nicht so leicht ist, mit den kleinen Rädern der Roller über Unebenheiten zu fahren oder Handzeichen zum Abbiegen zu geben. E-Scooter werden zudem oft regelwidrig zu zweit oder auf dem Gehweg genutzt. Die Diskussion über die Sicherheit der Roller im Straßenverkehr muss daher weitergehen.

Seitdem am 15. Juni 2019 die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)¹ in Kraft getreten ist, darf man in Deutschland ab 14 Jahren Elektrotretroller mit Lenkstange im Straßenverkehr benutzen. Bei diesen Rollern handelt es sich um versicherungspflichtige Kraftfahrzeuge, die eine Betriebserlaubnis benötigen.

Elektrotretroller fallen zudem unter die EU-Maschinenrichtlinie. Zur Konkretisierung ihrer Schutzziele bei E-Rollern und anderen Elektroleichtfahrzeugen wird derzeit die harmonisierte europäische Norm prEN 17128² erarbeitet.

Viele Unfallrisiken

Allein in den ersten Wochen, in denen E-Scooter auf deutschen Straßen erlaubt waren, verzeichnete die Polizei viele Regelverstöße und Unfälle. Die Unfallkrankenhäuser in deutschen Großstädten meldeten zudem schwere Kopfverletzungen und Knochenbrüche als Folge von Unfällen mit den Rollern. Was vielen nicht bewusst ist: Für Fahrten mit Elektrotretrollern gelten in Deutschland dieselben Promillegrenzen wie beim Autofahren.

Als Unfallursache spielt neben Regelverstößen auch die Fahrphysik eine Rolle: Aufgrund des geringen Raddurchmessers sind E-Scooter beim Fahren über Unebenheiten oder in Kurven deutlich schwerer zu beherrschen als Fahrräder. Wegen ihrer schmalen Silhouette und ihres hohen Beschleunigungsvermögens können sie zudem leicht übersehen werden.

Wären die Roller mit Blinkern ausgestattet, was bisher nicht vorgeschrieben ist, könnte das Handzeichen vor dem Abbiegen entfallen und beide Hände immer fest am Lenker bleiben. Daher hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)³ Blinker für Elektrokleinstfahrzeuge empfohlen, die im Stehen gefahren werden. Auch in §5 (4) der Entwurfsfassung der eKFV für die Verbändeanhörung war die verpflichtende Ausstattung einspuriger Fahrzeuge mit Blinkern vorgesehen⁴.

Die Gestaltung der städtischen Infrastruktur ist ebenfalls sicherheitsrelevant: In der Regel sollen E-Scooter auf denselben Verkehrsflächen genutzt werden wie Fahrräder. Dadurch wird die Konkurrenz um den knappen Straßenraum und Radverkehrsanlagen weiter verschärft. Wer jedoch regelwidrig mit dem E-Roller auf dem Gehweg fährt, gefährdet zu Fuß Gehende. Zu-

dem drohen nachlässig abgestellte oder umgefallene Roller zur gefährlichen Stolperfalle zu werden.

E-Scooter als Arbeitsmittel

Angestellte, die auf dem Weg zur Arbeit oder auf einem Dienstweg einen Elektrotretroller benutzen, sind über die gesetzliche Unfallversicherung abgesichert. Werden diese als betriebliches Fortbewegungsmittel genutzt, unterliegen sie der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) und der Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge (DGUV Vorschrift 70⁵). Somit müssen Arbeitgeber den Einsatz der Roller in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigen und können dabei in einer Betriebsanweisung auch über die eKFV hinausgehende Sicherheitsmaßnahmen vorschreiben, z.B. eine Helmpflicht oder das Tragen retroreflektierender Kleidung und geeigneter Schuhe. Außerdem müssen Unternehmen ihre Angestellten in der Fahrzeugbedienung theoretisch und praktisch unterweisen und die Funktionstüchtigkeit der Roller ist regelmäßig zu überprüfen.

Mehr Daten zu E-Scootern nötig

Seit Januar 2020 werden Unfälle mit E-Scootern als eigene Kategorie in der Unfallstatistik erfasst. Daneben hat die BASt eine wissenschaftliche Begleitstudie⁶ ausgeschrieben, die u.a. das Verhalten der E-Roller-Nutzenden im Straßenverkehr und die Auswirkungen der eKFV auf die Verkehrssicherheit genauer untersuchen soll. Der Abschlussbericht soll im vierten Quartal 2022 vorliegen.

Basierend auf den Ergebnissen dieser Evaluation soll laut §15 (4) eKFV die Verordnung gegebenenfalls überarbeitet werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur müsste dann bis zum 1. September 2023 einen etwaigen Änderungsvorschlag vorlegen. Dabei sollte aus Sicht des Deutschen Verkehrssicherheitsrats der zentrale Maßstab sein, ob die Auswirkungen der Verordnung mit der Vision Zero vereinbar sind, d.h. mit dem Ziel, die Zahl der im Straßenverkehr schwer Verletzten und Getöteten auf null zu senken.

Tanja Hohenstein
THohenstein@dvr.de



¹ Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr, 6. Juni 2019, www.gesetze-im-internet.de/ekfv

² prEN 17128, Nicht-Typ zugelassene leicht motorisierte Fahrzeuge für den Transport von Personen und Gütern und damit verbundene Einrichtungen – Persönliche leichte Elektrofahrzeuge (PLEV) – Sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren

³ Berichte der BASt F 125, 2018, S. 25f. https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2083/file/F125_Internet_PDF.pdf

⁴ Referentenentwurf einer Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr, Stand 21.09.2018 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/entwurf-verordnung-teilnahme-elektrokleinstfahrzeuge-strassenverkehr.pdf

⁵ <https://publikationen.dguv.de/regelwerk/regelwerk-nach-fachbereich/verkehr-und-landschaft/fahrzeuge/1125/fahrzeuge>

⁶ s.a. Bundesanstalt für Straßenwesen, Jahresbericht 2018, S. 17 www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-a/Downloads/jb-2018.pdf

Electric kick scooters on German roads: observations one year on

Electric kick scooters have become a common sight in many cities. Anyone who has tried riding such a vehicle will confirm the difficulty of negotiating uneven surfaces on the scooter's small wheels, or signalling turns by hand. Electric kick scooters are also often ridden by two riders or on the pavement, despite this being prohibited. Further discussion is therefore needed of the safety of these vehicles in traffic.



Since the German Ordinance on the use of personal light electric vehicles (PLEVs) on public roads (eKfV)¹ came into force on 15 June 2019, it has been legally permissible in Germany for persons aged 14 and over to ride electric scooters with handlebars on public roads. Insurance and type approval are mandatory in Germany for these motor vehicles.

Furthermore, electric kick scooters fall within the scope of the EU Machinery Directive. The harmonized European standard prEN 17128² currently under development will support the directive's safety objectives with respect to electric kick scooters and other light electric vehicles.

Numerous accident risks

Within a few weeks of electric kick scooters being allowed onto German roads, the police had already recorded numerous accidents and violations of the traffic regulations. Hospitals also reported serious head injuries and bone fractures caused by accidents involving these scooters. Many people are not aware that in Germany, riders of electric kick scooters are subject to the same blood alcohol limits as car drivers.

Accidents are caused not only by violations of the regulations, but also by the physics of the moving vehicle: owing to their small wheel diameter, electric kick scooters are much harder to control than bicycles in bends or when ridden over uneven surfaces. Their slim silhouette and rapid acceleration also increase the likelihood of their not being seen.

Were the scooters to be equipped with direction indicators (as yet, not mandatory), riders would no longer have to signal changes in direction by hand and could keep both hands firmly on the handlebars at all times. Germany's Federal Highway Research Institute (BAST)³ has therefore recommended that personal light electric vehicles that are ridden standing should be fitted with indicators. Section 5 (4) of the draft version of the eKfV also made provision for mandatory fitting of direction indicators to single-track vehicles⁴.

The design of urban infrastructure is also relevant to safety: as a rule, electric kick scooters are expected to share the traffic space used by bicycles. This further exacerbates competition for the limited road space and bicycle route in-

frastructure. Electric kick scooters ridden on the pavement in contravention of the regulations present a hazard to pedestrians. Scooters that have been parked carelessly or have fallen over may also constitute a dangerous tripping hazard.

Use of electric kick scooters at work

Employees using an electric kick scooter to commute to or from work or for journeys during work are insured by the German Social Accident Insurance. Where these vehicles are used as a means of transport on a company's premises, they are subject to the German Ordinance on industrial safety and health (BetrSichV) and the accident prevention regulation for vehicles (DGUV Regulation 70⁵). Employers must therefore take use of the scooters into account in the risk assessment; they can also lay down safety measures in a procedure, over and above the requirements of the eKfV. Examples of such measures are the requirement for a helmet, retroreflective clothing or suitable footwear to be worn. In addition, companies must provide their employees with theoretical and practical instruction in operation of the vehicle, and the serviceability of the scooters must be checked regularly.

More data on electric kick scooters needed

Since January 2020, accidents in Germany involving electric kick scooters have been recorded in a dedicated category within the accident statistics. The BAST has also invited tenders for a scientific evaluation study⁶ which is to examine the behaviour of electric kick scooter users in road traffic and the impacts of the eKfV on road safety in more detail. The final report is to be available in the fourth quarter of 2022.

Section 15 (4) of the eKfV makes provision for it to be revised in consideration of the results of this evaluation. Should amendment be required, the German Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure would then have until 1 September 2023 to submit a corresponding proposal. In the view of the German Road Safety Council, the core benchmark here should be whether the impacts of the ordinance are consistent with the Vision Zero, i.e. with the goal of reducing the number of persons seriously injured or killed in road traffic to zero.

Tanja Hohenstein
THohenstein@drv.de

¹ www.gesetze-im-internet.de/ekfv

² prEN 17128, Non-type approved light motorized vehicles for the transportation of persons and goods and related facilities – Personal light electric vehicles (PLEV) – Safety requirements and test methods

³ Berichte der BAST F 125, 2018, pp. 25f. https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2083/file/F125_Internet_PDF.pdf

⁴ Ministerial draft German Ordinance on the use of personal light electric vehicles (PLEVs) on public roads; status as at 21 September 2018 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/entwurf-verordnung-teilnahme-elektrokleinstfahrzeuge-strassenverkehr.pdf

⁵ <https://publikationen.dguv.de/regelwerk/regelwerk-nachfachbereich/verkehr-und-landschaft/fahrzeuge/1125/fahrzeuge>

⁶ See also Bundesanstalt für Straßenwesen, BAST, Annual report 2018, p. 17 www.bast.de/BAST_2017/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-a/Downloads/jb-2018e.pdf

Un an de trottinettes électriques dans les rues allemandes : premier bilan

Dans de nombreuses villes, on s'est habitué à voir circuler les trottinettes électriques. Ceux qui les ont déjà essayées savent qu'il n'est pas si facile, avec les petites roues, de franchir les irrégularités de la chaussée, ou de faire un signe de la main avant de changer de direction. De plus, ces engins sont souvent utilisés à deux ou sur le trottoir, ce qui est interdit. Il faut donc poursuivre la discussion sur la sécurité de la circulation des trottinettes.

Depuis l'entrée en vigueur, le 15 juin 2019, de l'ordonnance sur les petits véhicules électriques (eKFV)¹, les trottinettes électriques avec guidon peuvent être utilisées en Allemagne à partir de 14 ans pour circuler sur la voie publique. En Allemagne, ces véhicules doivent être obligatoirement assurés et homologués.

Les trottinettes électriques tombent en outre sous le coup de la directive Machines de l'UE. Actuellement en cours d'élaboration, la norme européenne harmonisée prEN 17128² est destinée à en concrétiser les objectifs de sécurité pour les trottinettes électriques et autres véhicules électriques légers.

De nombreux risques d'accidents

Rien que durant les premières semaines qui ont suivi l'autorisation pour les trottinettes de circuler en Allemagne, la police a enregistré une quantité d'infractions et d'accidents. Les hôpitaux ont fait état de blessures graves à la tête et de fractures résultant d'accidents de trottinettes. Ce que beaucoup ignorent, c'est qu'en Allemagne, les mêmes règles pour le taux d'alcoolémie s'appliquent aux conducteurs de trottinettes électriques que pour les automobilistes.

Outre le non-respect des règles, les lois de la physique lors de la conduite sont à l'origine des accidents : du fait du faible diamètre des roues, les trottinettes sont beaucoup plus difficiles à contrôler qu'un vélo lorsqu'elles roulent sur des irrégularités de la chaussée ou dans un virage. Du fait de leur silhouette étroite et de leur grande capacité d'accélération, il peut facilement arriver qu'on ne les voie pas venir.

Si les trottinettes étaient équipées de clignotants – ce qui, pour l'instant, n'est pas obligatoire – on n'aurait pas besoin de faire un signe de la main avant de changer de direction, et les deux mains pourraient toujours rester sur le guidon. C'est pourquoi l'Institut fédéral de recherche sur la circulation routière (BASt)³ préconise des clignotants pour les petits véhicules électriques que l'on conduit debout. Dans l'article 5 (4) du projet de l'ordonnance eKFV il était également prévu que les deux-roues soient obligatoirement équipés de clignotants⁴.

Un autre facteur important pour la sécurité est la conception de l'infrastructure urbaine : les trottinettes électriques doivent être utilisées sur les mêmes voies de circulation que les vélos, ce

qui aiguise encore la concurrence entre l'espace routier, déjà insuffisant, et les pistes cyclables. Quiconque, malgré l'interdiction, circule avec sa trottinette sur le trottoir met les piétons en danger. De plus, les engins garés n'importe comment ou laissés par terre constituent des obstacles susceptibles de provoquer des chutes.

Les trottinettes utilisées au travail

Les salariés qui utilisent une trottinette électrique pour se rendre au travail ou pour se déplacer pendant le travail sont couverts par l'assurance accidents obligatoire. Si les trottinettes sont utilisées pour se déplacer en entreprise, elles relèvent en Allemagne de l'ordonnance sur la sécurité dans les entreprises (BetrSichV) et de la Règle sur la prévention des accidents pour les véhicules (Règlement 70 de la DGUV)⁵. De ce fait, l'employeur doit prendre en compte l'utilisation des trottinettes dans l'évaluation des risques, et peut prescrire, dans un règlement intérieur, des règles de sécurité allant au-delà de l'eKFV, comme le port obligatoire d'un casque, de vêtements rétro réfléchissants et de chaussures adaptées. De plus, les entreprises doivent instruire leur personnel, en théorie et en pratique, sur l'utilisation des trottinettes et en contrôler régulièrement le bon fonctionnement.

Des données encore insuffisantes

Depuis janvier 2020, les accidents de trottinettes électriques font l'objet d'une catégorie distincte dans les statistiques sur les accidents. Par ailleurs, la BASt a lancé un appel d'offres pour une étude scientifique de suivi⁶ visant notamment à étudier plus précisément le comportement des utilisateurs de trottinettes électriques dans la circulation routière, ainsi que l'impact de l'eKFV sur la sécurité routière. Le rapport final devrait être disponible fin 2022.

Sur la base des conclusions de cette évaluation, l'ordonnance eKFV sera révisée si nécessaire, comme prévu à son article 15 (4). Le Ministère fédéral des Transports et des Infrastructures numériques devra alors soumettre une éventuelle proposition d'amendement d'ici le 1er septembre 2023. Selon le Conseil allemand de la Sécurité routière, le critère décisif devra être de savoir si les effets de l'ordonnance sont en adéquation avec la Vision Zéro, et donc avec l'objectif de réduire à zéro le nombre de blessés graves et de tués lors d'accidents de la route.

Tanja Hohenstein
THohenstein@dvr.de

¹ www.gesetze-im-internet.de/ekfv

² prEN 17128, Véhicules légers motorisés pour le transport de personnes et de marchandises, non homologables pour l'utilisation sur la route, ainsi que les installations d'utilisation – Véhicules électriques personnels légers (PLEV) – Exigences de sécurité et méthodes d'essai

³ Rapports de la BASt F 125 (2018) p. 25 sq.

https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2083/file/F125_Internet_PDF.pdf

⁴ Projet ministériel de l'ordonnance sur la participation des petits véhicules électriques à la circulation routière, version du 21/09/2018 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/entwurf-verordnung-teilnahme-elektrokleinstfahrzeuge-strassenverkehr.pdf

⁵ <https://publikationen.dguv.de/regelwerk/regelwerk-nach-fachbereich/verkehr-und-landschaft/fahrzeuge/1125/fahrzeuge>

⁶ cf. Bundesanstalt für Straßenwesen, Rapport annuel 2018, p. 17 www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-a/Downloads/jb-2018e.pdf

Mehr Verkehrssicherheit durch automatisiertes Fahren – nicht ohne feste Regelungen

Der aktuell laufende Entwicklungsprozess vom teilautomatisierten Fahren hin zum hoch- und vollautomatisierten, letztlich autonomen Fahren soll enorme Fortschritte in der Verkehrssicherheit bringen. Entscheidend für den Erfolg dieser Entwicklung ist eine begleitende Regelsetzung, die es erlaubt, für fahrzeuglenkende Personen europaweit, wenn nicht gar weltweit, sichere und möglichst einheitliche Lösungen zu finden.

Der weitaus größte Teil aller Verkehrsunfälle in Europa geht nicht auf technische Ursachen zurück, sondern beruht auf menschlichem Fehlverhalten, oft durch Ablenkung, Fehleinschätzung oder Überforderung.



Die **Vision Zero** ist in Deutschland Bestandteil des aktuellen Koalitionsvertrages und in den meisten Verkehrssicherheitsprogrammen der Bundesländer und großer Städte wie München¹ festgeschrieben. In Ländern wie Schweden ist sie sogar gesetzlich verankert. Grundsatz der Vision Zero ist, dass Leben nicht verhandelbar ist – auch wenn Menschen Fehler machen. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat dargestellt, dass mit seinen zehn TOP-Maßnahmen die Ursachen von rund 90 Prozent der tödlichen und schweren Verkehrsunfälle adressiert werden können².

Verkehrssicherheit: Der Weg ist das Ziel

In der aktuellen Literatur werden fünf Stufen bis zum autonomen Fahren unterschieden³. In Stufe 2, dem **teilautomatisierten Fahren**, erfolgt eine Unterstützung sowohl bei der Längs- als auch bei der Querführung und eine entsprechende Erfassung des Verkehrsgeschehens. Entsprechende Systeme wie das ACC (Tempomat mit Abstandsregelung) und Spurhalteassistenten sind seit Jahren auf dem Markt und inzwischen auch bei preisgünstigen Neuwagen erhältlich. Durch sie können zum Beispiel fast alle Auffahrunfälle vermieden werden.

Der nächste Schritt (Stufe 3) ist das **hochautomatisierte Fahren**, in dem fahrzeuglenkende erst auf eine Übernahmeaufforderung hin wieder selber tätig werden sollen. Mehrere Fahrzeuge wie der BMW iNext sind für Ende 2020 und Anfang 2021 mit Stufe 3 für bestimmte Situationen wie Fahren auf Autobahnen angekündigt.

Mit der Stufe 4 folgt das **vollautomatisierte Fahren** und mit Stufe 5 das fahrerlose, sogenannte **autonome Fahren**. Wegen der hohen Kosten ist jedoch davon auszugehen, dass die Stufen 4 und 5 auf absehbare Zeit selten für Privatfahrzeuge verfügbar sein werden, sondern auf spezielle Anwendungen begrenzt werden. Das können zum Beispiel Lkw auf Langstrecken

in den USA sein, wo sich der hohe Aufwand für vollautomatisiertes Fahren aufgrund mangelnder Fahrer Verfügbarkeit und durch die eingesparten Lohnkosten rechnet. Ebenso sind Robottaxen und vollautomatisiert fahrende Busse im ÖPNV wahrscheinlich.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist mit jeder höheren Stufe von einer deutlichen Reduzierung der Unfallzahlen auszugehen. Entscheidend ist aber, wie das erreicht wird: durch immer mehr und immer klügere Fahrerassistenzsysteme (FAS). Deren zunehmende und dadurch immer preiswertere Nutzung bringt die großen Gewinne für die Verkehrssicherheit, nicht die auch mittelfristig noch kleine Zahl von Stufe-3-Fahrzeugen.

Die General Safety Regulation (GSR) der EU

Ende 2019 hat die Europäische Union die sehr weitreichende General Safety Regulation (GSR)⁴ verabschiedet, die immer mehr wichtige Fahrerassistenzsysteme schrittweise verbindlich macht: ab 2022 EU-weit in neuen Kfz-Typen und ab 2024 in allen Neuzulassungen. Die Verordnung umfasst Notbrems-, Geschwindigkeits-, Spurhalte-, Müdigkeits- und Abbiegeassistenten, Fußgängererkennung, Unfalldatenspeicher usw. Auch wenn diese Systeme ihre Wirkung in den nächsten Jahren erst schrittweise entfalten, wird die GSR parallel zum automatisierten Fahren einen enormen Gewinn für die Verkehrssicherheit bringen.

Verbindliche Regelsetzung ist wichtig

Die GSR beschreibt die grundlegenden Pflichten der Hersteller und gibt das Ziel für sicherere Fahrzeuge vor. Die konkreten Mindestanforderungen für die Fahrerassistenzsysteme werden derzeit durch Regelungen der UN/ECE⁵ festgelegt, damit alle Fahrzeughersteller weltweit entsprechende Systeme entwickeln und zeitgerecht auf den Markt bringen können. Diese Regelsetzung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit insbesondere wichtig für vorausschauende Notbremsassistenten und Abbiegeassistenten, die Fußgänger und Radfahrer vor und neben den Fahrzeugen entdecken, die Kfz-Fahrer warnen und ggf. Kollisionen vermeiden.

*Prof. Dr. Walter Eichendorf
Präsident des Deutschen
Verkehrssicherheitsrates (DVR)
Walter.Eichendorf@DVR.de*

¹ <https://dvr-cms.de/fileadmin/PDF-Uploads/Praesentation-Muenchen-Vision-Zero-Schreiner.pdf>

² www.dvr.de/dvr/top-forderungen/

³ https://de.wikipedia.org/wiki/Autonomes_Fahren

⁴ https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/safety_de

⁵ Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa / United Nations Economic Commission for Europe

Automated driving technology improves road safety: regulation is needed, however

The current development from partially to highly and fully automated driving, and ultimately to autonomous driving, is expected to deliver huge improvements in road safety. For this development to be successful, it must be supported by a regulatory framework within which solutions can be found that are safe for drivers and, if at all possible, harmonized throughout Europe or indeed worldwide.

The great majority of road accidents in Europe occur not for technical reasons but owing to human error, often as a result of distraction, misjudgement or overextension.

Vision Zero forms part of the agreement reached between the parties in Germany's current coalition government, and has been set out in the road safety programmes of most of the individual states and large cities, such as Munich¹. In some countries (such as Sweden), it is even enshrined in law. The principle of Vision Zero is that human life is non-negotiable – even when people make mistakes. The German Road Safety Council (DVR) has demonstrated that its ten TOP measures are able to address the causes of around 90% of serious and fatal road accidents².

Road safety: getting there is all the battle

The current literature defines five levels in the process leading to autonomous driving³. In level 2, **semi-automated driving**, support is provided in guiding the vehicle both longitudinally and laterally, and the traffic situation is detected for this purpose. Systems implementing this level, such as ACC (adaptive cruise control) and lane departure warning systems, have been on the market for several years and can now also be found in low-priced new cars. They are capable for example of preventing almost all rear-end collisions.

The next level (level 3) is **highly automated driving**, in which the drivers are required to act only when requested to resume control of the vehicle. Several vehicles equipped with level 3 technology for specific scenarios, such as motorway driving, have been announced for late 2020/early 2021. The BMW iNext is one example.

Level 4 is **fully automated driving** and level 5 driverless, **"autonomous" driving**. Owing to the high associated costs, it can however be assumed that levels 4 and 5 will rarely be available for private vehicles in the foreseeable future, and will be limited to special applications. Such applications could for example be trucks on long-haul routes in the USA, where the high cost of fully automated driving is recouped owing to the shortage of drivers and the savings in labour costs. Robot taxis and fully self-driving buses are also likely to emerge in local public transport.

In terms of road safety, it can be assumed that each successive level will significantly reduce the accident numbers. The decisive factor

however is how this will be achieved: namely by driver assistance systems (DASs) growing in number and intelligence. The major gains for road safety will be delivered by the increasing use and resulting reduction in cost of these lower-level systems, rather than by the level 3 vehicles, which are expected to remain few in number even in the medium term.

EU General Safety Regulation (GSR)

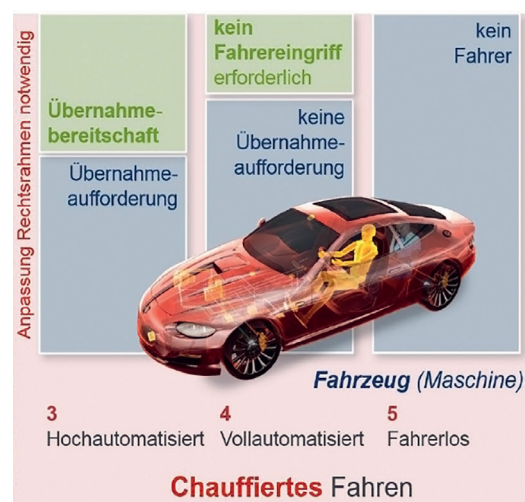
At the end of 2019, the European Union adopted its far-reaching General Safety Regulation (GSR)⁴. This will progressively increase the number of important driver assistance systems that are mandatory: from 2022 onwards throughout the EU in new vehicle models, and from 2024 onwards in all new vehicle registrations. The regulation covers emergency braking systems, speed assistance systems, lane keeping systems, driver drowsiness and attention warning assistants, turning assistants, pedestrian detection systems, accident data recording systems, etc. Even though the effect of these systems over the coming years will be only gradual, the GSR will nevertheless make a tremendous contribution to road safety, parallel to that of automated driving.

Binding regulations are important

The GSR describes the basic obligations of manufacturers and sets the target for safer vehicles. The actual minimum requirements for driver assistance systems are currently defined by UNECE⁵ provisions. These enable all vehicle manufacturers worldwide to develop systems of this kind and bring them to market in good time. From the perspective of road safety, this regulatory activity is particularly important for forward emergency braking and turning assistants, which detect pedestrians and cyclists in front of and alongside vehicles, warn the driver, and where necessary avoid collisions.

*Professor Dr Walter Eichendorf
President of the German Road Safety Council (DVR)*

Walter.Eichendorf@DVR.de



¹ <https://dvr-cms.de/fileadmin/PDF-Uploads/Praesentation-Muenchen-Vision-Zero-Schreiner.pdf>

² www.dvr.de/dvr/top-forderungen/

³ https://en.wikipedia.org/wiki/Self-driving_car

⁴ https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/safety_en

⁵ United Nations Economic Commission for Europe

Conduite automatisée : une sécurité accrue qui implique des règles strictes

L'évolution actuelle, qui va d'une conduite partiellement automatisée vers un mode hautement et entièrement automatisé et, au final vers la voiture autonome, est censée apporter d'énormes progrès en matière de sécurité routière. Pour que ce processus réussisse, il est essentiel qu'il s'accompagne de réglementations permettant de trouver des solutions sûres et aussi uniformes que possible pour les conducteurs de véhicules, et ce au niveau européen, voire mondial.



Régulateur de vitesse adaptatif

Pr Dr Walter Eichendorf
Président du Conseil allemand
de la Sécurité routière (DVR)
Walter.Eichendorf@DVR.de

En Europe, la grande majorité des accidents de la route ne sont pas dus à des causes techniques mais à une erreur de comportement, souvent d'un conducteur distrait, dépassé par une situation ou l'ayant mal jugée.

En Allemagne, la **Vision Zéro** fait partie intégrante de l'actuel contrat de coalition du gouvernement fédéral et est inscrite au programme de sécurité routière de la plupart des Länder et de grandes villes comme Munich¹. Dans des pays comme la Suède, elle est même inscrite dans la loi. Le principe de la Vision Zéro est qu'aucune perte de vie n'est acceptable – même si les humains font des erreurs. Le Conseil allemand de la Sécurité routière a montré que ses dix mesures-phares permettraient de remédier aux causes d'environ 90 % des accidents de la route graves et mortels².

Sécurité routière : le chemin est le but

Dans la littérature actuelle, on distingue cinq étapes débouchant sur la conduite autonome³. À l'étape 2, la **conduite semi-automatique**, une assistance est fournie tant pour la direction longitudinale que transversale, avec une détection correspondante du trafic. Des fonctions telles que l'ACC (régulateur de vitesse adaptatif avec régulation des distances) et les systèmes de maintien de la trajectoire existent depuis des années et équipent même aujourd'hui les voitures neuves bon marché. Ils permettent par exemple d'éviter presque toutes les collisions par l'arrière.

Le niveau suivant (étape 3) est la **conduite hautement automatisée**, pour laquelle le conducteur n'intervient qu'occasionnellement quand le système lui demande de reprendre la main. Plusieurs véhicules tels que la BMW iNext sont déjà annoncés pour la fin 2020 et le début de 2021 avec un niveau 3 pour certaines situations, comme la conduite sur autoroute.

Suivent l'étape 4 : la **conduite entièrement automatisée**, et l'étape 5 : la voiture sans conducteur – la **conduite autonome**. Compte tenu de leurs coûts très élevés, il est toutefois probable que, dans un avenir proche, les niveaux 4 et 5 ne seront que rarement disponibles pour les voitures particulières, et seront réservés à des applications spéciales⁴ : on verra sans doute circuler des robots-taxis et des bus entièrement automatisés dans les transports publics.

En termes de sécurité routière, on peut supposer que chaque niveau supérieur se traduit par une réduction sensible du nombre d'accidents. Le facteur déterminant est toutefois la manière dont on va y parvenir : par des systèmes d'aide à la conduite toujours plus nombreux et toujours plus sophistiqués. C'est leur utilisation croissante – et de ce fait de moins en moins chère – qui aura un impact positif sur la sécurité routière, et non pas les véhicules de niveau 3, dont le nombre restera encore restreint, même à moyen terme.

La « General Safety Regulation » (GSR)

Fin 2019, l'Union européenne a adopté le règlement à très vaste portée, dit « General Safety Regulation » (GSR)⁵ qui rend progressivement obligatoires les systèmes d'aide à la conduite avancés, qui prennent de plus en plus d'importance : à partir de 2022 dans l'ensemble de l'UE dans tous les nouveaux modèles de véhicule, et à partir de 2024 dans tous les véhicules nouvellement immatriculés. Le règlement englobe les systèmes avancés de freinage d'urgence, d'adaptation intelligente de la vitesse, de maintien de la trajectoire, les avertisseurs de somnolence et les assistants de changement de direction, la détection des piétons, l'enregistreur des données d'accident, etc. Même si l'effet de ces systèmes ne se fait sentir que progressivement durant ces prochaines années, la GSR, parallèlement à la conduite automatique, s'avérera extrêmement bénéfique pour la sécurité routière.

Une réglementation contraignante est importante

La GSR décrit les obligations fondamentales imposées aux constructeurs et fixe l'objectif pour des véhicules plus sûrs. Les exigences minimales concrètes applicables aux systèmes d'aide à la conduite avancés sont actuellement définies par des réglementations de la CEE-ONU⁶, afin que tous les constructeurs automobiles du monde entier puissent développer leurs systèmes en conséquence et les lancer sur le marché en temps voulu. Du point de vue de la sécurité routière, ces réglementations sont particulièrement importantes pour les assistants de freinage et de changement de direction, qui anticipent les situations dangereuses et détectent les piétons et cyclistes devant et à côté du véhicule, avertissent le conducteur et évitent éventuellement les collisions.

¹ <https://dvr-cms.de/fileadmin/PDF-Uploads/Praesentation-Muenchen-Vision-Zero-Schreiner.pdf>

² www.dvr.de/dvr/top-forderungen/

³ https://de.wikipedia.org/wiki/Autonomes_Fahren

⁴ Il pourrait s'agir par exemple de camions parcourant de très longues distances aux États-Unis, où les coûts élevés de la conduite entièrement automatique se rentabiliseraient en raison de la pénurie de chauffeurs routiers et des économies de charges salariales.

⁵ https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/safety_de

⁶ Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe

Hygiene ist Trumpf – neue Norm für die Krankenhausreinigung

Die aktuelle Verbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 macht bewusst, wie wichtig gute Hygiene für die Vermeidung von Infektionen ist. Vor allem in Krankenhäusern spielt die Reinigung eine wichtige Rolle, um die Zahl der Mikroorganismen auf Oberflächen zu reduzieren und damit das Infektionsrisiko für Patienten, Beschäftigte und Besucher zu senken. Die DIN 13063 zur Krankenhausreinigung soll künftig einen einheitlichen Standard für das Reinigungsverfahren setzen.

Schon vor der aktuellen Pandemie wurde regelmäßig über die Sauberkeit in Krankenhäusern diskutiert, insbesondere im Zusammenhang mit multiresistenten Keimen. Beschäftigte, Patienten und Besucher müssen vor Infektionen geschützt werden. Vor allem für Patienten mit Vorerkrankungen oder immungeschwächte Personen kann eine regelmäßige effiziente Reinigung und Desinfektion überlebenswichtig sein.

Gut durchgeführte Reinigungen schützen auch das Pflege- und ärztliche Personal vor einer Schmierinfektion und sind daher ein wichtiger Bestandteil des Arbeitsschutzes in Krankenhäusern. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass auch das Reinigungspersonal selbst vor krankmachenden Mikroorganismen und chemischen Gefährdungen durch Reinigungsmittel geschützt wird. Entsprechende Anforderungen zum Schutz der Beschäftigten sind in verschiedenen nationalen Verordnungen und Regeln festgelegt, z.B. in der Biostoffverordnung, der Gefahrstoffverordnung und in technischen Regeln (TRBA 250, TRGS 525).

Im März 2020 wurde der Normentwurf DIN 13063 „Krankenhausreinigung – Anforderungen an die Reinigung und desinfizierende Reinigung in Krankenhausgebäuden und anderen medizinischen Einrichtungen“ veröffentlicht. Die Norm richtet sich an alle Entscheidungsträger und Beteiligten der Gebäudereinigung in Krankenhäusern.

Inhalte des Normentwurfs

Der Normentwurf legt die Struktur-, Prozess- und Ergebnisqualität bei der Reinigung und Desinfektion von Flächen fest. Es werden Anforderungen an die Auftraggeber und die Leistungserbringer aufgestellt. Dazu zählen etwa Leistungsbeschreibung, Informationsfluss/Kommunikation, Verantwortlichkeiten und Befugnisse, Qualitätsmanagement, Materialanforderungen und Hygieneanforderungen. Darüber hinaus werden Anforderungen an die erforderlichen Sachkenntnisse des Personals (Reinigungskräfte und beauftragte Personen zur Hygienesicherung) sowie Prüfmethode zur Prozessüberwachung der Reinigung beschrieben.

Betrieblicher Arbeitsschutz

In Dienstleistungsnormen werden häufig nicht nur Anforderungen an die Durchführung der Dienstleistung selbst aufgestellt, sondern auch

an die Qualifikation des Personals, die Ausstattung der Räume, an bauliche Voraussetzungen und an den betrieblichen Arbeitsschutz. Der betriebliche Arbeitsschutz fällt nach EU-Recht¹ in den Regelungsbereich der Mitgliedsstaaten. Damit es nicht zu Doppelregelungen oder gar Widersprüchen kommt, soll vom Grundsatz her keine Normung im Bereich des betrieblichen Arbeitsschutzes erfolgen².

Gerade im medizinischen Bereich ist es bei Dienstleistungsnormen manchmal schwierig, den betrieblichen Arbeitsschutz (Eigenschutz des Reinigungspersonals) klar vom Patientenschutz zu trennen. Dies ist z.B. bei der Nutzung von Persönlicher Schutzausrüstung der Fall. Auch Anforderungen an die Qualifikation können beiden Zielen dienen: dem Schutz der Arbeitnehmer, aber auch der Qualität der Dienstleistung.

Die KAN-Geschäftsstelle hat die Erarbeitung des Normentwurfs begleitet. Der betriebliche Arbeitsschutz wurde aus dem Anwendungsbereich des Normentwurfs ausgeschlossen. Im Dokument selbst wird an verschiedenen Stellen auf die einschlägigen Verordnungen und Regeln des Staates und der Unfallversicherungsträger verwiesen. So wird in dem aktuellen Entwurf nicht die technische und bauliche Ausgestaltung der Wäschereien beschrieben, sondern auf die entsprechende Regel und Information der DGUV verwiesen. Für die Bereitstellung der erforderlichen Umkleide-, Aufenthalts-, Pausenräume, Waschgelegenheiten wird auf die Arbeitsstättenverordnung verwiesen.

Sie können kommentieren!

Da die SARS-CoV-2 Pandemie bei vielen betroffenen Fachleuten zu einem hohen Arbeitsaufkommen geführt hat, wurde die öffentliche Umfrage zum Normentwurf verlängert. Der Entwurf der DIN 13063 steht bis zum 6. August 2020 allen interessierten Fachleuten zur Kommentierung über das DIN-Normentwurfsportal³ zur Verfügung.

Dr. Anna Dammann
dammann@kan.de



¹ Artikel 153, Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT>

² www.kan.de/fileadmin/Redaktion/Dokumente/Basisdokumente/de/Deu/Grundsatzpapier_GMBI-Ausgabe-2015-1.pdf

CEN Guide 15, Guidance document for the development of service standards, https://boss.cen.eu/ref/CEN_15.pdf

³ Normentwurfsportal von DIN: www.din.de/de/mitwirken/normenausschuesse/nark/entwuerfe/wdc-beuth:din21:320868468
→ Schaltfläche „Entwurf kommentieren“

Hygiene is trumps: new standard for hospital cleaning

The current spread of the SARS-CoV-2 coronavirus underscores the importance of good hygiene for the prevention of infections. In hospitals in particular, cleaning has an important function in reducing the number of microorganisms on surfaces and thus lowering the risk of infection for patients, workers and visitors. The new DIN 13063 standard governing hospital cleaning is intended to set uniform standards for the cleaning process.



Even before the current pandemic, cleanliness in hospitals was a regular topic of discussion, particularly with regard to multi-resistant bacteria. Workers, patients and visitors must be protected against infections. For patients with underlying conditions or immunocompromised persons, in particular, regular and efficient cleaning and disinfection can be vital.

When performed properly, cleaning also protects nursing and medical staff against smear infection, and is therefore an important part of occupational safety and health in hospitals. At the same time, it must be ensured that the cleaning personnel themselves are also protected against pathogenic microorganisms and chemical hazards caused by cleaning agents. Corresponding requirements for the protection of workers are set out in various national rules and regulations in Germany. Examples are the Ordinances on biological substances (BioStoffV) and hazardous substances (GefStoffV), and technical rules (TRBA 250, TRGS 525).

The draft DIN 13063 standard, Hospital cleaning – Requirements for cleaning or disinfection cleaning in hospitals and other health care facilities, was published in March 2020. The standard is intended for all decision-makers and parties involved in cleaning services in hospitals.

Content of the draft standard

The draft standard defines the quality of the structure, process and results for the cleaning and disinfection of surfaces. It sets out requirements to be met by the customers and service providers. These requirements include, for example, specification of the service, information channels/communication, responsibilities and competencies, quality management, material requirements and hygiene requirements. Requirements concerning the expertise to be possessed by the personnel (cleaners and persons tasked with ensuring hygiene) and test methods for monitoring of the cleaning process are also described.

Safety and health of workers at work

Standards for services frequently set out requirements not only for performance of the service itself, but also for the qualifications of the personnel, requirements concerning the building structure, room equipment, and the safety and health of workers at work. Under EU law¹, the

safety and health of workers at work falls within the regulatory scope of the Member States. In order for duplication of provisions or for that matter contradiction between them to be avoided, issues concerning the safety and health of workers at work should as a matter of principle not be the subject of standardization².

Service standards in the healthcare sector are a good example of where it may be difficult to separate the safety and health of workers at work (protection of cleaning personnel themselves) clearly from the protection of patients. This is the case for example when personal protective equipment is used. Requirements for qualifications can also serve both objectives, i.e. they may enhance the quality of the service, besides having the purpose of protecting the workers.

The KAN Secretariat monitored development of the draft standard. The safety and health of workers at work was excluded from the draft standard's scope. In the document itself, reference is made at various points to the relevant state rules and regulations and those of the accident insurance institutions. For example, the current draft does not describe the technical and structural design of laundries, referring instead to the relevant rule and informative document published by the DGUV. For provision of the necessary changing rooms, staff rooms, break rooms and washing facilities, reference is made to the German Ordinance on workplaces (ArbstättV).

Your comments are welcome!

Since the SARS-CoV-2 pandemic has resulted in a high workload for many of the experts involved, the public enquiry phase for the draft standard has been extended. The draft of DIN 13063 is available to all interested experts, who may submit comments through the DIN draft standards portal³ until 6 August 2020.

Dr Anna Dammann
dammann@kan.de

¹ Article 153, Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU)
<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:en:PDF>

² www.kan.de/fileadmin/Redaktion/Dokumente/Basisdokumente/en/Deu/Grundsatzpapier_GMBI-Ausgabe-2015-1-en.pdf
CEN Guide 15, Guidance document for the development of service standards, https://boss.cen.eu/ref/CEN_15.pdf

³ DIN draft standards portal:
www.din.de/de/mitwirken/normenausschuesse/mark/entwuerfe/wdc-beuth:din21:320868468
→ „Entwurf kommentieren“ button

L'hygiène, un atout – une nouvelle norme pour le nettoyage hospitalier

L'actuelle propagation du Coronavirus SARS-CoV-2 met en évidence l'importance d'une hygiène rigoureuse pour la prévention des infections. Dans les hôpitaux, en particulier, le nettoyage joue un rôle important dans la réduction de la quantité de micro-organismes sur les surfaces, et donc du risque d'infections pour les patients, le personnel et les visiteurs. La norme DIN 13063 sur le nettoyage hospitalier vise à établir un standard unique pour la procédure de nettoyage.

Bien avant la pandémie actuelle, la propreté dans les hôpitaux faisait couramment l'objet de discussions, notamment à propos des germes multirésistants. Le personnel, les patients et les visiteurs doivent être protégés contre les infections. En particulier pour les patients présentant des pathologies préexistantes ou un déficit immunitaire, un nettoyage et une désinfection effectués régulièrement et efficacement peuvent être un facteur de vie ou de mort.

Protégeant aussi le personnel soignant et médical contre une infection par contact, un nettoyage effectué correctement constitue donc un élément important de la SST dans les hôpitaux. En même temps, il faut veiller à ce que les agents de nettoyage soient eux-mêmes protégés contre les micro-organismes pathogènes et les risques chimiques causés par les produits détergents. En Allemagne, les exigences correspondantes pour la protection du personnel sont définies dans diverses ordonnances et règles, notamment les ordonnances sur les substances biologiques et sur les substances dangereuses, et des règles techniques (TRBA 250, TRGS 525).

En mars 2020 a été publié le projet de norme DIN 13063 « Le nettoyage d'hôpital – Exigences relatives au nettoyage et nettoyage désinfectant dans les hôpitaux et autres établissements de soins de santé ». Cette norme s'adresse à tous les décideurs et acteurs concernés par le nettoyage hospitalier.

Les contenus du projet de norme

Le projet de norme définit la qualité de la structure, de la procédure et des résultats du nettoyage et de la désinfection de surfaces. Il précise les exigences auxquelles doivent se conformer les donneurs d'ordre et les prestataires. Il s'agit notamment de la description des prestations, du flux d'informations/de la communication, des responsabilités et des pouvoirs, du management de la qualité et des exigences relatives au matériel utilisé et à l'hygiène. Le projet décrit en outre les compétences professionnelles requises de la part du personnel (agents de propreté et responsables Hygiène), ainsi que les méthodes de surveillance des procédures de nettoyage.

Sécurité et santé des travailleurs au travail

Les normes de service définissent souvent les exigences concernant non seulement l'exécution

de la prestation proprement dite, mais aussi la qualification du personnel, l'agencement des lieux, l'équipement des locaux et la sécurité et santé des travailleurs au travail. Selon le droit de l'UE¹, la sécurité et santé des travailleurs au travail relève du domaine réglementaire des États membres. Afin d'éviter les doublons, voire les réglementations contradictoires, la sécurité et santé des travailleurs au travail ne devrait pas, par principe, être normalisée².

Précisément dans le cas des normes de service dans le domaine de la santé, il est parfois difficile de séparer clairement la sécurité et santé des travailleurs au travail (autoprotection du personnel de nettoyage) et la protection des patients. C'est par exemple le cas pour l'utilisation d'équipements de protection individuelle. Les exigences de qualification peuvent également servir les deux objectifs : protéger les employés et favoriser en même temps la qualité du service.

Le Secrétariat de la KAN a participé à l'élaboration du projet de norme. La sécurité et santé des travailleurs au travail a été exclue du domaine d'application du projet de norme. Dans le document, il est fait référence à différents endroits aux ordonnances et réglementations pertinentes de l'État et des organismes d'assurance Accidents. Le projet actuel ne décrit pas par exemple la manière dont doivent être conçues et équipées les blanchisseries, mais renvoie à la règle et information pertinente de la DGUV. Concernant la mise à disposition des vestiaires, des salles communes et salles de pause et des possibilités pour le personnel de se laver, le texte renvoie à l'ordonnance sur les lieux de travail (ArbStättV).

Vous pouvez commenter !

La pandémie du SARS-CoV-2 ayant provoqué une surcharge de travail pour de nombreux experts concernés, l'enquête publique sur le projet de norme a été prolongée. Le projet de la norme DIN 13063 est, jusqu'au 6 août 2020, à la disposition de tous les experts intéressés désireux de le commenter via le portail des projets de norme du DIN³.

Dr Anna Dammann
dammann@kan.de



¹ Article 153, Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (AEUV)
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT>

² www.kan.de/fileadmin/Redaktion/Dokumente/Basisdokumente/en/Deu/Grundsatzpapier_GMBL-Ausgabe-2015-1-en.pdf
CEN Guide 15, Guidance document for the development of service standards, https://boss.cen.eu/ref/CEN_15.pdf

³ Portail des projets de norme du DIN:
www.din.de/de/mitwirken/normenausschuesse/nark/entwuerfe/wdc-beuth:din21:320868468
→ Rubrique « Entwurf kommentieren »

Basiswissen: Schritt für Schritt zur Europäischen Norm

Sie haben eine Idee oder einen Vorschlag für eine Norm? Sie möchten eine bestehende Norm ändern, z. B. weil die Sicherheitstechnik sich weiterentwickelt hat? Prima, doch wie funktioniert die europäische Normung eigentlich? Wir zeigen Ihnen die einzelnen Schritte und geben Ihnen Tipps, an welcher Stelle Sie in welcher Weise Einfluss auf das Verfahren nehmen können.

Am Anfang jeder Norm steht ein Normungsantrag bei der jeweiligen nationalen Normungsorganisation, in Deutschland bei DIN¹. Dort kann der Antrag über ein Onlineformular² eingereicht werden.

→ *Bereits im Vorfeld kann man aus Arbeitsschutzsicht einiges tun, um das Normungsvorhaben positiv zu beeinflussen. Je ausgereifter und detaillierter der Vorschlag ist, desto besser ist die Diskussionsgrundlage im Normenausschuss.*

Weitere Informationen zur Normung:

Europäische Normungsinstitutionen **CEN und CENELEC**: www.cencenelec.eu

Webinare zu verschiedensten Normungsthemen: www.cencenelec.eu/aboutus/ourservices/Training/webinars1010/Pages/default.aspx

DIN, das deutsche Normungsinstitut: www.din.de

Grundsätze der Normungsarbeit: www.din.de/de/ueber-normen-und-standards/din-norm/grundsaeetze

Internationale Normungsorganisation **ISO**: www.iso.org

Der Antrag wird bei DIN zunächst geprüft. Falls das Projekt als europäische Norm umgesetzt werden kann oder eine internationale Norm angestrebt wird, leitet DIN den Antrag an die europäische Normungsorganisation CEN oder die internationale Normungsorganisation ISO weiter.³ Damit ein Normungsantrag auf europäischer Ebene angenommen werden kann, müssen sich unter anderem mindestens fünf Länder bereiterklären, an der Norm mitzuarbeiten.

→ *Wenn man Kontakte zu Arbeitsschutzfachleuten in anderen europäischen Ländern hat, sollten diese bereits im Vorfeld aktiviert werden. So kann man die Chance deutlich erhöhen, dass der Normungsantrag angenommen wird. Bei der Vermittlung von Kontakten kann die KAN unterstützend zur Seite stehen.*

Ist das Projekt angenommen, wird es dem thematisch zuständigen Normungsgremium zugeordnet. Gibt es kein passendes Gremium, muss ein neues ins Leben gerufen werden.

Die Arbeiten der europäischen Ebene werden von nationalen Normenausschüssen, die als sogenannte Spiegelgremien fungieren, begleitet. Das bedeutet, dass der zuständige nationale Ausschuss über die Arbeiten informiert wird und über die entsandten Experten und Delegierten seine Position an die Arbeitsgruppe (WG) und den technischen Ausschuss (TC) auf europäischer Ebene weitergeben kann. Die europäische Arbeitsgruppe besteht aus Experten, die ihre Fachmeinung frei vertreten und für die eigentliche Arbeit am Text der Norm zuständig

sind. Der technische Ausschuss hat im Wesentlichen koordinierende Aufgaben und fasst Beschlüsse. Hierhin entsenden alle nationalen Normungsorganisationen Delegierte, die an die national abgestimmte Meinung des Spiegelgremiums gebunden sind.

→ *Die Mitarbeit in den Gremien ist die beste Möglichkeit, den Inhalt einer Norm mitzugestalten. Auch wenn sie zeit- und kostenaufwändig sein kann, zahlt sich die persönliche Mitwirkung oftmals aus.*

Hat das Dokument einen Status erreicht, den die Experten der Arbeitsgruppe für konsensfähig halten, entscheidet der technische Ausschuss darüber, ob nun die öffentliche Umfrage zum **Normentwurf (prEN)** eingeleitet werden kann. Das Konsensprinzip ist in der Normung essentiell. Es besagt, dass eine Norm nur veröffentlicht werden soll, wenn es keinen anhaltenden Widerstand gegen ihre Inhalte gibt. Im Ausnahmefall kann es auch zu Abstimmungen kommen.

Entstehung einer Europäischen Norm



→ Während der öffentlichen Umfrage steht der Text des Normentwurfes bei DIN auf Deutsch frei zur Einsicht im Internet⁴ zur Verfügung und jede Person kann innerhalb von 2 Monaten dazu Stellung nehmen. Bei einer Stellungnahme zum Arbeitsschutz kann die KAN die Fachleute wirkungsvoll unterstützen. Der Vorteil einer KAN-Stellungnahme ist, dass sie für die gebündelte Meinung aller am Arbeitsschutz interessierten Kreise in Deutschland steht und somit gegenüber einzelnen Stellungnahmen ein höheres Gewicht hat.

Nach Ablauf der öffentlichen Umfrage findet zunächst national eine Einspruchsberatung statt, bei der die Einsprecher ihre Stellungnahmen erläutern können. Die Ergebnisse der anschließenden internen Beratung gibt das nationale Spiegelgremium dann an die europäische Ebene weiter. Dort beraten die Experten die eingegangenen Stellungnahmen aus allen Ländern und entscheiden im Konsens oder in Einzelfällen nach Mehrheit über Annahme oder Ablehnung der vorgeschlagenen Textänderungen.

Im Anschluss arbeitet die Arbeitsgruppe die angenommenen Kommentare in den Normentwurf ein. Das neue Dokument wird als **Schlussentwurf (FprEN)** erneut an die CEN-Mitglieder verteilt. Während dieser Umfrage können keine neuen fachlichen Kommentare eingebracht werden, sondern jedes nationale Normungsinstitut kann nur mit Zustimmung, Ablehnung oder Enthaltung stimmen. Ist eine ausreichende Zustimmung⁵ erreicht, wird die Norm als **Europäische Norm (EN)** veröffentlicht.

→ Alle Normungsorganisationen, die Mitglied von CEN sind, müssen jede europäische Norm unverändert in ihr nationales Normenwerk übernehmen. Gibt es nationale Gesetze, die dem Inhalt der Norm widersprechen, muss in einer sogenannten A-Abweichung im Anhang der Norm auf diese hingewiesen werden. Auf sonstige nationale Vorschriften kann in einem separaten Vorwort, in Anmerkungen oder im Anhang der jeweiligen nationalen Fassung verwiesen werden.

Eine besondere Stellung nehmen **harmonisierte europäische Normen** ein. Sie werden von der Europäischen Kommission in Auftrag gegeben und konkretisieren EU-Richtlinien oder -Verordnungen. Nach Veröffentlichung ihrer Fundstelle im Amtsblatt der EU lösen harmonisierte Normen

Lernen Sie spielend die Normung kennen, indem Sie die Ritter von KANelot auf dem Weg von der Idee zur fertigen europäischen Norm begleiten – online oder als Brettspiel.

www.kan.de/publikationen/kanelot-das-spiel



eine Konformitätsvermutung aus. Das bedeutet, dass ein Hersteller, der ein Produkt nach einer harmonisierten Norm produziert, davon ausgehen kann, dass er die von der Norm abgedeckten geltenden EU-Rechtsvorschriften einhält.

→ Die Listung der Norm im Amtsblatt der EU kann, z.B. bei schwerwiegenden Sicherheitsbedenken, durch einen formellen Einwand über die Regierungen der Mitgliedstaaten angegriffen werden. Für den Bereich Arbeitsschutz unterstützt die KAN das Bundesministerium für Arbeit und Soziales bei formellen Einwänden.

Bei bestehenden Normen wird alle fünf Jahre überprüft, ob eine Überarbeitung notwendig ist. Mit Begründung ist ein Antrag auf Überarbeitung auch dazwischen möglich. Der gesamte Normungsprozess dauert in der Regel drei Jahre, vorbereitende Arbeiten nicht eingerechnet.

Wenn Sie noch Fragen zum Normungsablauf und zu Ihren Einflussmöglichkeiten haben oder sich strategische Unterstützung bei der Mitarbeit im Normungsgremium wünschen, wenden Sie sich an die KAN-Geschäftsstelle. Wir unterstützen Sie gerne!

Katharina von Rymon Lipinski
vonrymonlipinski@kan.de

¹ Der Artikel beschreibt die Abläufe am Beispiel von Deutschland. Bis auf kleinere Abweichungen läuft das Normungsverfahren bei den übrigen CEN-Mitgliedern genauso ab.

² www.din.de/de/mitwirken/normungsantrag

³ Für die Bereiche Elektrotechnik und Telekommunikation gibt es eigene Normungsorganisationen, die hier ausgeklammert werden.

⁴ www.din.de/de/mitwirken/entwurfe

⁵ Mindestens 55 % der abgegebenen Stimmen müssen Ja-Stimmen sein; die zustimmenden Länder müssen außerdem mindestens 65 % der Gesamtbevölkerung aller abstimmenden Mitgliedsländer repräsentieren (siehe CEN/CENELEC-Geschäftsordnung Teil 2, https://boss.cen.eu/ref/IR2_D.pdf)

Basic knowledge: creating a European standard, step by step

Do you have an idea or proposal for a standard? Would you like to amend an existing standard, for example to take account of developments in safety technology? You can! But how does the European standardization process actually work? This article describes the individual steps and shows you the points at which you can influence the procedure, and how.

Every standard begins with submission of an application for standardization to the respective national standards organization. In the case of Germany, this means to DIN¹, and an online form is available for the purpose².

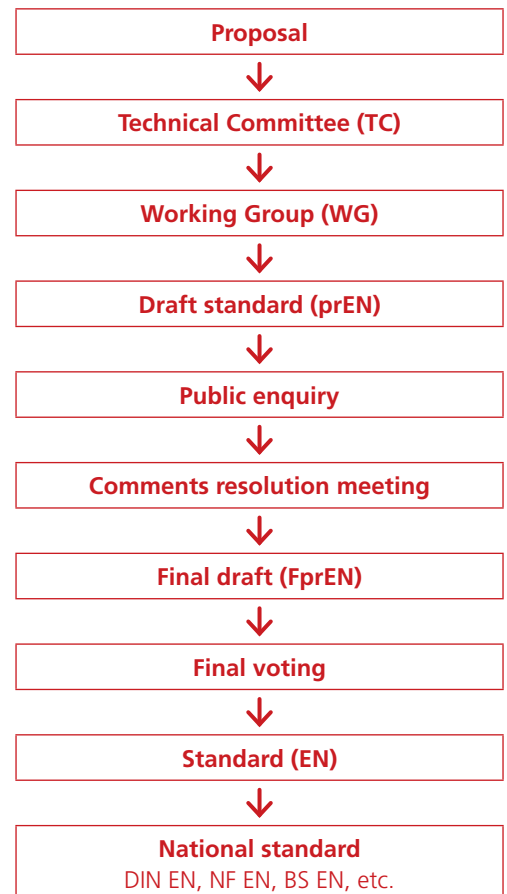
→ *There is a great deal that the OSH lobby can do in advance in order to have a positive influence on the standardization project. The more thought-through and detailed the proposal, the better it will serve as a basis for discussion in the standards committee.*

and are responsible for the actual work on the text of the standard. The technical committee is essentially responsible for coordination and for passing resolutions. All national standards organizations post delegates to the technical committee. The delegates are bound by the agreed opinion of their respective mirror committees.

→ *Participation on the committees is the best way to help shape the content of a standard. Although it may entail time and expense, participation in person often pays off.*

Once the document has reached a status which the experts of the working group believe can attract a consensus, the technical committee decides whether the public enquiry on the **draft standard (prEN)** can now be launched. The consensus principle is essential in standardization. It means that a standard should be published only in the absence of sustained opposition to its content. In exceptional cases, votes may also be taken.

Development of a European standard



The application is first reviewed by DIN. If the project can be implemented in the form of a European standard, or an international standard is the objective, DIN forwards the application to the European standards organization (CEN) or the International Standards Organization (ISO)³. For an application for standardization to be accepted at European level, at least five countries must declare their willingness to work on the standard

(in addition to other requirements).

→ *Where contacts already exist to OSH experts in other European countries, they should be recruited to the effort before the project is launched, as this considerably improves the likelihood of the application being accepted. KAN can provide assistance in forging contacts.*

Once the project has been adopted by the standards organization, it is assigned to the standards committee responsible for the topic. Should no suitable committee exist, a new one must be created.

The work conducted at European level is supported by national standards committees functioning as “mirror committees”. This means that the competent national committee is informed of the work, and can present its position to the working group (WG) and the technical committee (TC) at European level through the experts and delegates posted to these committees. The European working group is made up of experts who express their professional opinion freely

Further information on standardization:

European standardization institutions **CEN and CENELEC:**
www.cencenelec.eu

Webinars on a range of standardization topics:
www.cencenelec.eu/aboutus/ourservices/Training/webinars1010/Pages/default.aspx

DIN, the German standards institute:
www.din.de

Principles of standardization work:
www.din.de/en/about-standards/din-standards/principles-of-standards-work

International Standards Organization **ISO:**
www.iso.org

→ During the public enquiry stage, the text of the draft standard is freely available (in German) for inspection on the Internet at DIN⁴, and anyone may comment on it during a two-month period. KAN is able to provide effective support to the experts when comments are submitted on occupational safety and health aspects. The advantage of a KAN comment is that it reflects the consensus among all stakeholders in OSH in Germany, and thus carries greater weight than comments from individual stakeholders.

After the end of the public enquiry, a national comments resolution meeting is first held at which parties who have submitted objections have the opportunity to explain their comments. This is followed by an internal discussion, the results of which are forwarded by the national mirror committee to the European level. There, the experts discuss the comments received from all countries and decide by consensus or, in individual cases, by majority vote whether to accept or reject the proposed amendments to the text.

The comments that are accepted are then incorporated by the working group into the draft standard. The **final draft** of the new document (**FprEN**) is distributed again to the CEN members. No new technical comments can be submitted during this enquiry; each national standards institute can vote only to approve or disapprove the draft, or abstain. Should a sufficient majority exist for approval⁵, the standard is published as a **European standard (EN)**.

→ All standards bodies which are members of CEN are obliged to incorporate each European standard in unamended form into their national body of standards. Where national legislation conflicts with the content of the standard, reference must be made to this legislation in an "A deviation" in the annex of the standard. Reference to other national provisions may be made in a separate foreword, notes or the annex of/to the relevant national version.

Harmonized European standards have a special status. They are produced in response to a mandate from the European Commission and support EU directives or regulations. Once the reference of a harmonized standard has been published in the Official Journal of the EU, it gives rise to a presumption of conformity. This means

Have fun learning about standardization by following the knights and ladies of KANelot on their journey from the idea to the final European standard – online or as a board game.

www.kan.de/en/publications/kanelot-the-game



that a manufacturer who produces a product in accordance with a harmonized standard can be presumed to be in compliance with the applicable EU legislation covered by the standard.

→ Where for example serious safety concerns exist, the listing of the standard in the Official Journal of the EU can be challenged by a formal objection submitted through the governments of the Member States. In the area of occupational safety and health, KAN supports the German Federal Ministry of Labour and Social Affairs in the submission of formal objections.

Existing standards are reviewed at intervals of five years for the need for revision. Reasoned requests for revision may also be submitted in the interim. The standardization process usually lasts three years in total, not including preparatory work.

Should you have any further questions concerning the standards development process and your means of influencing it, or would appreciate strategic support in your work in the standards committee, please contact the KAN Secretariat. We will be happy to assist you.

Katharina von Rymon Lipinski
vonrymonlipinski@kan.de

¹ The article describes the procedures with reference to the example of Germany. Minor differences aside, the standards development procedure for the other CEN members is the same.

² www.din.de/de/mitwirken/normungsantrag

³ Dedicated standards organizations exist for the fields of electrical engineering and telecommunications; these have been disregarded here.

⁴ www.din.de/de/mitwirken/entwuerfe

⁵ At least 55% of the votes cast must be in favour, and must also represent at least 65% of the total population of all member countries having voted (see CEN/CENELEC Internal Regulations Part 2, https://boss.cen.eu/ref/IR2_E.pdf)

Bon à savoir : pas à pas, comment naît une norme européenne

Vous avez une idée ou une proposition de norme ? Vous aimeriez modifier une norme existante, par exemple parce que la technique de sécurité a évolué ? Parfait, mais – au fait – comment fonctionne la normalisation européenne ? Nous vous en montrons les différentes étapes et vous donnons quelques conseils pour savoir où et comment vous pouvez influencer sur le processus.

À l'origine de toute norme, il y a une demande de normalisation adressée à l'organisme de normalisation national – en Allemagne le DIN¹. Cette demande peut être déposée par le biais d'un formulaire en ligne².

→ *Du point de vue de la SST, on peut déjà agir en amont afin d'influer de manière positive sur le projet de norme. Plus la proposition est aboutie et détaillée, meilleure est la base de discussion au sein du comité de normalisation.*

Pour en savoir plus sur la normalisation :

Organismes européens de normalisation **CEN et CENELEC**:

www.cencenelec.eu

Webinaires sur divers sujets liés à la normalisation :
www.cencenelec.eu/aboutus/ourservices/Training/webinars1010/Pages/default.aspx

DIN, l'institution allemande de normalisation :
www.din.de

Principes du travail de normalisation :
www.din.de/en/about-standards/din-standards/principles-of-standards-work

Organisation internationale de normalisation **ISO**:
www.iso.org

La demande est d'abord examinée par le DIN. Si le projet est susceptible de déboucher sur une norme européenne ou si l'on vise une norme internationale, le DIN transmet cette demande à l'organisme européen de normalisation CEN ou à l'organisation internationale de normalisation ISO.³ Pour qu'une demande de normalisation puisse être acceptée au niveau européen, il faut, entre autres, que cinq pays au moins se déclarent disposés à participer à l'élaboration de la norme.

→ *Si l'on a des contacts avec des préventeurs dans d'autres pays européens, c'est le moment de les activer en amont. Cela peut accroître notablement les chances d'acceptation de la demande de normalisation. La KAN peut aider à établir des contacts.*

Une fois que le projet a été accepté, il est confié au comité de normalisation compétent. S'il n'existe pas de comité en charge du sujet en question, un nouveau doit être créé.

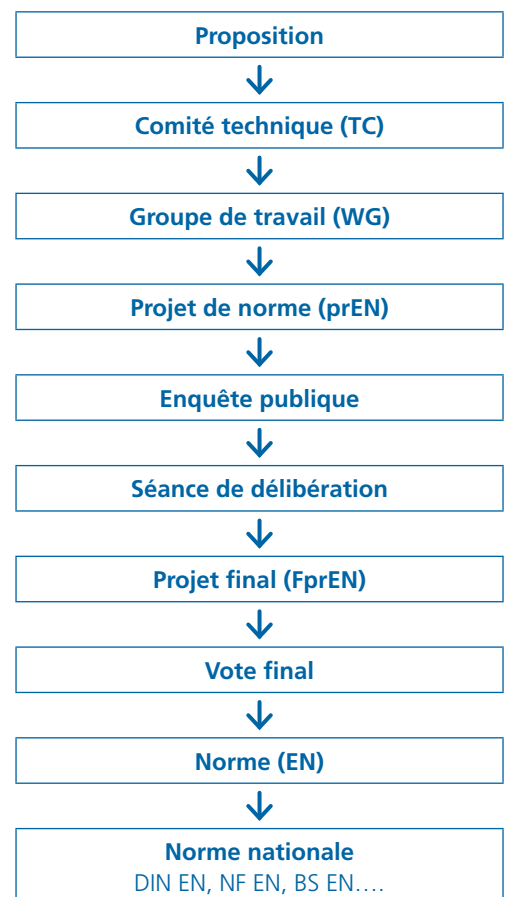
Le travail mené au niveau européen est suivi par des comités de normalisation nationaux, qui font office de groupes miroirs. Cela signifie que ce comité national compétent est informé des travaux et peut faire connaître sa position au groupe de travail (WG) et au comité technique (TC) au niveau européen par l'intermédiaire des experts et délégués qu'il y a envoyés. Le groupe de travail européen se compose d'experts qui expriment librement leur avis professionnel et sont en charge du travail proprement dit sur le texte de la norme. Le comité technique exerce

essentiellement des tâches de coordination et prend des décisions. Tous les organismes de normalisation nationaux y envoient des délégués, qui sont tenus de se conformer à l'avis, concerté au niveau national, du comité miroir.

→ *Participer au travail des comités est le meilleur moyen de contribuer à façonner le contenu d'une norme. Même si cela peut être coûteux, en temps et en argent, l'implication personnelle s'avère souvent payante.*

Une fois que le document a atteint un statut dont les experts estiment qu'il peut faire l'objet d'un consensus, le comité technique décide si l'enquête publique sur le **projet de norme (prEN)** peut alors être lancée. Le principe du consensus est essentiel dans la normalisation. Selon ce principe, une norme ne peut être publiée que si son contenu ne se heurte à aucune opposition durable. Dans des cas exceptionnels, cela peut être soumis au vote.

L'élaboration d'une norme européenne



→ Pendant l'enquête publique, le DIN met le texte allemand du projet de norme gratuitement à disposition pour consultation sur Internet⁴, et chacun a possibilité de prendre position sur son sujet dans les deux mois. S'il s'agit d'un avis concernant la SST, la KAN peut assister efficacement les experts. L'avantage d'une prise de position de la part de la KAN est le fait qu'elle représente l'avis concerté de tous les cercles impliqués dans la SST en Allemagne, ce qui lui donne davantage de poids par rapport à des avis individuels.

L'enquête publique une fois terminée, une séance de délibération a lieu, d'abord au niveau national, lors de laquelle les personnes ayant fait objection peuvent commenter leur position. Après concertation interne du comité miroir, celui-ci transmet ses conclusions à l'instance européenne. Les experts y examinent les avis provenant de tous les pays et décident ensuite par consensus – ou dans certains cas par vote à la majorité – d'accepter ou de rejeter les modifications proposées pour le texte.

Le groupe de travail intègre ensuite les commentaires acceptés dans le projet de norme. Le nouveau document est de nouveau distribué aux membres du CEN, en tant que **projet final (FprEN)**. Durant cette nouvelle enquête, aucun nouveau commentaire sur le contenu ne peut plus être apporté. L'organisme de normalisation national ne peut plus voter que par oui ou par non, ou en s'abstenant. Si le projet réunit une majorité suffisante⁵, la norme est publiée en tant que norme européenne (EN).

→ Tous les organismes de normalisation qui sont membres du CEN doivent reprendre chaque norme européenne sans aucune modification dans leur collection normative nationale. S'il existe des lois nationales en contradiction avec le contenu de la norme, ce fait doit être signalé dans une « divergence A » dans l'annexe de la norme. La référence à d'autres réglementations nationales peut s'effectuer dans un avant-propos séparé, dans des notes ou dans l'annexe de la version nationale respective.

Les normes européennes harmonisées ont un statut particulier. Elles sont mandatées par la Commission européenne et concrétisent des directives ou des règlements de l'UE. Après publication de leur référence au Journal officiel de

Une manière ludique de découvrir la normalisation : accompagnez les chevaliers de KANelot sur le chemin allant de l'idée à la norme terminée. À jouer en ligne ou comme jeu de dés.

www.kan.de/en/publications/kanelot-the-game



l'UE, les normes harmonisées déclenchent une présomption de conformité. Cela signifie que quiconque fabrique un produit conformément à une norme harmonisée peut partir du principe qu'il respecte la législation européenne en vigueur couverte par la norme.

→ L'inscription de la norme au Journal officiel de l'UE peut être contestée par une objection formelle de la part des gouvernements des États-membres, par exemple en cas de graves réserves en matière de sécurité. Pour le domaine de la SST, la KAN aide le Ministère allemand du Travail et des Affaires sociales à introduire des objections formelles.

Les normes existantes sont réexaminées tous les cinq ans pour déterminer s'il y a lieu de les réviser. Une demande circonstanciée de révision est également possible avant ce délai. En règle générale, le processus d'élaboration d'une norme s'étend sur trois années, sans compter les travaux préparatoires.

Si vous avez encore des questions sur le processus de normalisation et sur les possibilités que vous avez de l'influencer, ou si vous avez besoin d'un soutien stratégique dans votre participation au travail de l'organisme de normalisation, n'hésitez pas à contacter le Secrétariat de la KAN. Nous serons heureux de vous apporter notre aide !

Katharina von Rymon Lipinski
vonrymonlipinski@kan.de'

¹ L'article décrit le processus à l'exemple de l'Allemagne. Mis à part quelques différences minimes, la procédure se déroule exactement de la même manière chez les autres membres du CEN.

² www.din.de/de/mitwirken/normungsantrag

³ Les domaines de l'électrotechnique et des télécommunications possèdent leurs propres organismes de normalisation, dont il n'est toutefois pas question ici.

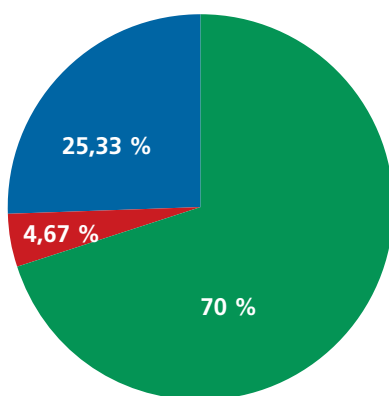
⁴ www.din.de/de/mitwirken/entwuerfe

⁵ Au moins 55 % de votes positifs, qui doivent en outre représenter au moins 65 % de la population totale des tous les pays-membres votants (voir le règlement intérieur du CEN/ CENELEC Partie 2, https://boss.cen.eu/ref/IR2_F.pdf)

Smarte Schutzausrüstung für die Feuerwehr: Was ist nötig und sinnvoll?

Persönlicher Schutzausrüstung mit integrierten intelligenten Funktionen (smarte PSA) wird eine erhöhte Schutzwirkung zugesprochen. Damit smarte PSA jedoch erfolgreich entwickelt werden und den Eintritt in den Markt finden kann, ist es im Rahmen eines nutzerzentrierten Designs notwendig, die Anwender in den Entwicklungsprozess einzubeziehen. Eine deutschlandweite Nutzerumfrage zu smarter PSA für den Feuerwehreinsatz hat wertvolle Hinweise geliefert.

Halten Sie eine PSA mit intelligenten Funktionen für sinnvoll? / Do you consider PPE with intelligent functions to be useful?



- Ja / Yes
- Nein / No
- Unter bestimmten Voraussetzungen / Yes, if certain conditions are met

Einsatzkräfte der Feuerwehr sind besonders kritischen Umgebungsbedingungen ausgesetzt. Daher eignet sich eine smarte PSA vor allem für die Feuerwehr. 150 Feuerwehrleute aus der Freiwilligen Feuerwehr, der Werk- und der Berufsfeuerwehr haben deutschlandweit an einer Umfrage teilgenommen, die die RWTH Aachen in Zusammenarbeit mit der KAN und dem Institut für Feuerwehr- und Rettungstechnologie Dortmund durchgeführt hat. Ca. 95 % der Teilnehmer empfinden eine PSA mit intelligenten Funktionen als sinnvoll. Allerdings hatte der Großteil der Feuerwehrleute bislang keinen Kontakt zu smarter PSA.

Die Einsatzkräfte sind der Ansicht, dass insbesondere ihre Position (Ortung und Lokalisierung; 85 %) sowie ihr Puls (70 %) mit Hilfe von Sensoren überwacht werden sollten. Als weitere nützliche Funktion wurde die Überwachung der Körperkerntemperatur erwähnt. Hinsichtlich der Umgebungsparameter halten die Umfrageteilnehmer die Bestimmung der Umgebungstemperatur (85 %) und die Erfassung von schädlichen bzw. giftigen Substanzen in der Luft für sinnvoll.

Um die Feuerwehrbediensteten vor Gefahren während eines Einsatzes zu warnen, sind verschiedene Methoden möglich. Die Befragten konnten zwischen haptischen (Vibration), optischen (Leuchten) und akustischen Signalen wählen. Alle drei Möglichkeiten erhielten mit Werten zwischen 60 und 70 % in etwa den gleichen Zuspruch. Zudem wurde von den Feuerwehrleuten eine Anzeige in der Atemschutzmaske vorgeschlagen.

Knapp 60 % der Befragten halten das Absetzen eines automatischen Notrufs in einer Gefahrensituation für sinnvoll. Lediglich 15 % sehen diese Funktion als kritisch an. Als Grund wurde zum einen der Datenschutz genannt, zum anderen die Tatsache, dass die Vitalfunktionen der Menschen individuell sind. Somit sei eine Pauschalisierung kritischer Werte nicht oder nur schwer möglich. Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass es an einem Einsatzort häufig keine andere Möglichkeit gebe, als zu bleiben und zu helfen. Ein Auswechseln käme daher nicht in Frage. Den intelligenten Funktionen würden rund 55 % der Umfrageteilnehmer mehr

vertrauen als ihrer eigenen persönlichen Wahrnehmung. Über die Erfassung, Auswertung und Weiterleitung der entstehenden personenbezogenen Daten möchte die Mehrheit (etwa 60 %) selbst entscheiden. Einer Langzeitauswertung durch Dritte, wie z.B. Versicherungen oder Unfall- und Krankenkassen, stimmen nur ca. 10 % zu.

Insgesamt ergibt sich aus der Nutzerumfrage, dass ein Interesse bzgl. smarter PSA für den Feuerwehreinsatz besteht. Da die Mehrheit der Befragten jedoch noch nie Kontakt zu smarter PSA hatte, ist es notwendig, Informationsveranstaltungen durchzuführen. Im Rahmen von Workshops können Prototypen vorgestellt und die Bediensteten hinsichtlich der Vorteile aufgeklärt werden. Dadurch kann eine erhöhte Nutzerakzeptanz entstehen. Auch Brandübungen mit smarter PSA können die Akzeptanz steigern. Die Benutzerfreundlichkeit und der Tragekomfort können damit überprüft und Optimierungen durchgeführt werden. Die Verarbeitung der personenbezogenen Daten stellt eine Herausforderung dar. Daher ist es erforderlich, diese Fragestellungen vorab zu klären.

Aus der Umfrage wird der Wunsch nach Ortungs- und Lokalisierungsmöglichkeiten ersichtlich. Durch Rauch und Nebel wird die Sicht der Einsatzkräfte erheblich erschwert und ein Orientierungsverlust kann die Folge sein. Durch eine Ortungsfunktion können die Feuerwehrleute ihre Position und die ihrer Kollegen feststellen. Mit den derzeitigen Technologien ist es jedoch nur bedingt möglich, Einsatzkräfte im Innenbereich zu orten. Deswegen sollte bei der Entwicklung smarter PSA insbesondere hierauf der Fokus liegen. Ein weiterer wichtiger Punkt ist der Tragekomfort der PSA. Dieser darf durch die integrierten intelligenten Funktionen nicht weiter eingeschränkt werden.

Die Ergebnisse der Umfrage werden in Forschungsvorhaben aufgegriffen. So soll ein Orientierungswerkzeug für die Entwicklung smarter PSA entstehen. Die identifizierten Anforderungen könnten zudem direkt für aktuelle Entwicklungen genutzt werden. Des Weiteren werden europäische Feuerwehren befragt.

Rahel Krause
rahel.krause@ita.rwth-aachen.de

Smart protective equipment for the fire services: what is needed, and useful?

Personal protective equipment with integrated intelligent functions (smart PPE) holds the promise of enhanced protection. However, for smart PPE to be developed successfully and brought to market, users must be involved in the development process (user-centred design). A user survey conducted throughout Germany on smart PPE for use by the fire services has revealed valuable information.

Firefighters are exposed to particularly critical ambient conditions. Smart PPE is therefore particularly suitable for this user group. 150 firefighters from voluntary, works and professional fire services throughout Germany took part in a survey conducted by RWTH Aachen University, in cooperation with KAN and the Institute of Fire Service and Rescue Technology (IFR) in Dortmund. Approximately 95% of the survey respondents considered PPE with smart functions to be useful. However, the majority of the firefighters had previously had no personal experience of smart PPE.

The firefighters expressed the view that their location (geolocation and positioning; 85%) and pulse (70%) in particular should be monitored with the aid of sensors. Another useful function mentioned was the monitoring of the core body temperature. Among the ambient parameters, the survey respondents considered determining of the ambient temperature (85%) and detecting harmful/toxic substances in the air to be useful.

Various methods can be used to warn firefighters of danger during a deployment. The survey respondents were able to choose between tactile (vibration), optical (lights) and acoustic signals. The three options met with broadly the same positive response, with values of between 60% and 70%. In addition, the firefighters suggested a display in the respiratory mask.

Just under 60% of the survey respondents considered it advantageous for an automatic emergency call to be made in a dangerous situation. Only 15% took a critical view of this function. One reason given was data protection, another the fact that human vital functions differ between individuals, making it difficult or even impossible to determine generic critical values. A further important point made was that a deployment site often presents no alternative to staying and providing assistance. Substitution with a colleague would not therefore be an option. Around 55% of the survey respondents would trust the smart functions more than their own perception. A majority (around 60%) would prefer to decide for themselves how their personal data are collected, interpreted and forwarded. Only 10% would agree to long-term analysis by third parties, such as accident, health or other insurance institutions.

Overall, the user survey reveals interest in smart PPE for use in firefighting operations. However, since the majority of respondents had never experienced smart PPE themselves, information events must be held. Workshops can be held at which prototypes are presented and the benefits explained to the users. This may lead to greater acceptance among users. The use of smart PPE during fire drills may also be conducive to acceptance; this would enable the ease of use and wear comfort to be reviewed and improvements made. Processing of the personal data presents a challenge. These issues must therefore be clarified beforehand.

The survey reveals the desire for means of geolocation and positioning. Smoke and fog considerably impair firefighters' visibility and can result in a loss of orientation. A geolocation function would enable them to determine their positions and those of their colleagues. The existing technology is however limited in its ability to locate firefighters inside buildings. The development of smart PPE should therefore focus particularly on this aspect. Another important point is the wear comfort of PPE. This must not be impaired further by the integral smart functions.

The results of the survey will be taken up in research projects. This is to enable an orientation tool to be produced for the development of smart PPE. The requirements identified could also be used directly for current developments. European fire services are also being consulted.

Rahel Krause
rahel.krause@ita.rwth-aachen.de



EPI intelligents pour les pompiers : entre l'utile et l'indispensable

Les équipements de protection individuelle dotés de fonctions intelligentes intégrées sont réputés avoir un effet protecteur accru. La réussite du développement et de la commercialisation des EPI intelligents implique toutefois que l'utilisateur participe activement au processus de développement, dans le cadre d'une conception centrée sur ses besoins. Une enquête d'utilisateurs menée en Allemagne au sujet des EPI intelligents destinés aux pompiers a fourni de précieuses indications.



Les EPI intelligents sont spécialement indiqués pour les pompiers qui, lors de leurs interventions, sont exposés à des environnements particulièrement critiques. 150 pompiers – volontaires, d'entreprise et professionnels – ont participé dans toute l'Allemagne à une enquête menée par l'université technique d'Aix-la-Chapelle, en collaboration avec la KAN et avec l'Institut de technologie de lutte contre l'incendie et de sauvetage (IFR) de Dortmund. 95 % environ des participants estiment qu'un EPI doté de fonctions intelligentes est utile. Toutefois, la plupart des pompiers n'avaient, jusqu'alors, jamais été en contact avec des EPI intelligents.

Les pompiers sont d'avis que c'est surtout leur position (géolocalisation : 85 %) et leur pouls (70 %) qu'il faudrait surveiller à l'aide de capteurs. Une autre fonction utile mentionnée est la surveillance de la température corporelle centrale. Concernant les paramètres environnementaux, les participants à l'enquête estiment qu'il serait utile de déterminer la température ambiante (85 %) et de détecter les substances nocives ou toxiques dans l'air.

Différentes méthodes sont possibles pour avertir les pompiers d'un danger pendant une intervention. Les participants pouvaient choisir entre des signaux haptiques (vibrations), optiques (signaux lumineux) ou acoustiques. Ces trois options ont reçu sensiblement le même taux de réponses favorables (entre 60 % et 70 %). Les pompiers ont par ailleurs suggéré une alarme visuelle dans le masque respiratoire.

Près de 60 % des personnes interrogées estiment qu'il serait bon qu'un appel d'urgence soit passé automatiquement en cas de situation dangereuse. Seuls 15 % ont une vision critique de cette fonction, justifiant cette réserve d'une part par la protection des données et de l'autre par le fait que les fonctions vitales diffèrent d'un individu à l'autre. Il n'est donc guère possible de définir des valeurs critiques générales, applicables à tous. Un autre point important est le fait que, sur le lieu de l'intervention, il n'y a souvent pas d'autre option que de rester sur place et d'aider. Se faire remplacer serait donc hors de question. 55 % environ des participants à l'enquête feraient plus confiance aux fonctions intelligentes qu'à leur propre perception de la situation. La plupart (60 % environ) souhaitent décider eux-mêmes si leurs données à caractère personnel doivent être collectées, analysées et

transmises à des tiers. Seuls, 10 % environ acceptent que ces données soient utilisées sur le long terme par des tiers, p. ex. des assurances ou des caisses maladie ou accidents.

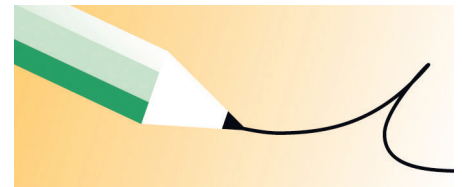
Dans l'ensemble, il ressort de l'enquête que les EPI intelligents destinés aux pompiers suscitent de l'intérêt. La majorité des personnes interrogées n'ayant toutefois jamais été en contact avec des EPI intelligents, il est nécessaire d'organiser des séances d'information ou des ateliers, lors desquels on pourrait présenter des prototypes et informer le personnel des avantages de ces équipements, de sorte qu'ils seraient mieux acceptés. Des exercices incendie menés avec des EPI intelligents pourraient aussi contribuer à une meilleure acceptation. Ils permettraient de tester la facilité d'utilisation et le confort des équipements, qui pourraient alors être optimisés. Le traitement des données à caractère personnel constitue un défi. C'est pourquoi il est nécessaire d'examiner préalablement ces questions.

L'enquête met en évidence le désir de trouver des possibilités de localisation. La fumée et le brouillard réduisent considérablement la visibilité des pompiers, ce qui peut entraîner une perte d'orientation. Une fonction de localisation permet aux pompiers de déterminer leur position et celle de leurs collègues. Les technologies actuelles ne permettent toutefois qu'imparfaitement de localiser des pompiers à l'intérieur de bâtiments. C'est pourquoi les efforts devront particulièrement porter sur cet aspect lors du développement d'EPI intelligents. Un autre point important est le confort de port des EPI, confort qui ne doit pas se trouver encore restreint du fait des fonctions intelligentes intégrées.

Les conclusions de l'enquête seront reprises dans des projets de recherche. Le but est d'obtenir un outil d'orientation pour le développement d'EPI intelligents. Les exigences identifiées pourraient en outre être directement mises à profit pour les développements actuels. L'étape suivante consistera à interroger des pompiers au niveau européen.

Rahel Krause

rahel.krause@ita.rwth-aachen.de



DIN SPEC: Aus vier mach eins

Mit der Überarbeitung der Normenreihe DIN 820 „Normungsarbeit“ hat DIN die Bezeichnungen seiner Spezifikationen verändert. So wurden bisher unter dem Begriff „DIN SPEC“ neben Publicly Available Specifications (PAS) und CEN Workshop Agreements (CWA) auch Vornormen und Fachberichte zusammengefasst.

Zukünftig werden Fachberichte als DIN/TR (Technischer Report) und Vornormen als DIN/TS (Technische Spezifikation) veröffentlicht. Die Bezeichnung DIN SPEC bleibt nur für PAS bestehen, die bei DIN erarbeitet werden. Europäische CWA, die von DIN übernommen werden, werden mit DIN CWA bezeichnet.

Weitere Informationen zu DIN SPEC und DIN CWA: www.din.de/de/forschung-und-innovation/din-spec. Informationen über neue Businesspläne zu PAS können als RSS-Feed abonniert werden.

Tim Sausen verstärkt die KAN-Geschäftsstelle

Die KAN geht neue Wege und baut ihre Öffentlichkeitsarbeit grundlegend neu auf. Dafür unterstützt seit 1. Mai Tim Sausen das Team der KAN-Geschäftsstelle in Sankt Augustin als Leiter Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Gemeinsam mit seinen Kolleginnen der neu zusammengesetzten Abteilung wird er unter anderem Maßnahmen entwickeln, um die öffentliche Wahrnehmung der KAN zu erhöhen.

Zuvor hat Tim Sausen als Pressesprecher des Bundesverbands Digitale Wirtschaft (BVDW) sechs Jahre lang die Digitalbranche gegenüber Medien, Politik und Öffentlichkeit vertreten. Er ist Absolvent der Studiengänge Technik- und Innovationskommunikation (Master) und Technikjournalismus/PR (Bachelor) an der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg.

EU-Splitter



Medizinprodukteverordnung verschoben

Um Lieferengpässe oder Verzögerungen bei der Markteinführung von Medizinprodukten während der Covid-19-Krise zu vermeiden, wird die Anwendung der Medizinprodukteverordnung (EU) 2017/745, die eigentlich für den 26. Mai 2020 vorgesehen war, um ein Jahr verschoben. Das Europäische Parlament hat Mitte April einen entsprechenden Vorschlag der Kommission gebilligt.

Die Verordnung legt unter anderem einheitliche, verschärfte Kriterien für Benannte Stellen bei der Zertifizierung von Medizinprodukten fest und regelt das Verfahren zur Genehmigung klinischer Prüfungen von Medizinprodukten.

www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20200415/PR77113/parlament-beschliesst-verschiebung-neuer-anforderungen-fur-medizinprodukte

Fristverlängerung bei CEN

Da Normungssitzungen aufgrund der Coronavirus-Pandemie nicht wie geplant stattfinden können, räumt CEN den Normungsgremien mehr Zeit für die Fertigstellung von Normentwürfen für die öffentliche Umfrage und die formelle Abstimmung ein. Nach einem Beschluss des Technischen Büros sind Überschreitungen der angesetzten Termine um bis zu 12 Wochen (3 Monaten) zulässig, ohne dass das Normungsprojekt gestrichen wird. Der Beschluss gilt vorerst bis September.

Überprüfung der EU-Bauprodukteverordnung

Die Europäische Kommission diskutiert seit einiger Zeit über eine Anpassung der Bauprodukteverordnung (EU) 305/2011. Zur Vorbereitung wurde eine öffentliche Konsultation durchgeführt, deren Ergebnisse im Oktober 2019 vorlagen.

Ein Optionenpapier (Stand April 2020) beschreibt nun mehrere Reformansätze, darunter auch Szenarien, die direkte Auswirkungen auf die Rolle der europäischen Normungsorganisation CEN haben. Interessierte Kreise sind aufgefordert, der EU-Kommission bis zum **31. August 2020** in

einem Online-Formular Rückmeldungen zu den verschiedenen Optionen zu geben.

https://ec.europa.eu/growth/sectors/construction/product-regulation/review_en (→ Stakeholders' feedback)

BSI-Mitgliedschaft bei CEN und CENELEC

Nach einem Vorschlag der Verwaltungsräte von CEN und CENELEC soll die Übergangszeit, in der das britische Normungsinstitut BSI auch nach dem Brexit Mitglied von CEN und CENELEC bleibt, bis zum 1. Januar 2022 verlängert werden. Die Generalversammlungen von CEN und CENELEC werden im Juni über den Vorschlag entscheiden.

Bisher hatte man sich auf eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 2020 geeinigt. In dieser Zeit behält BSI alle Rechte und Pflichten eines Mitglieds, unabhängig von den politischen Vereinbarungen, die zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich getroffen werden.

www.bsigroup.com/en-GB/about-bsi/uk-national-standards-body/standards-policy-on-the-uk-leaving-the-eu

Internet

Arbeitsschutz und Corona

Aufgrund der Corona-Pandemie stellen die Normungsorganisationen in Europa Normen zu persönlicher Schutzausrüstung (PSA) und medizinischen Geräten kostenfrei zur Verfügung. Zudem wurden bestimmte Prüf- und Zulassungsverfahren für PSA vereinfacht. In einer Linkliste hat die KAN verschiedene Quellen mit weiterführenden Informationen zu diesen Themen zusammengestellt.

www.kan.de/service/nachrichten/detailansicht/news-splitter-zu-corona-und-arbeitsschutz

Webinare für Norm-Autoren

CEN-CENELEC veranstalten mehrmals pro Jahr Webinare zu den Regeln und Verfahren, die es in der Normung zu beachten gilt. Die Webinare richten sich an alle, die mit der Erstellung von Normen zu tun haben, in erster Linie an Sekretäre und Vorsitzende von Normenausschüssen und Arbeitsgruppen. Vergangene Webinare sind als Videos abrufbar.

www.cenelec.eu/about/ourservices/Training/webinarstdrafters



DIN SPEC: four into one will go

In the course of revision of the DIN 820 series of standards, Standardization work, DIN has changed the names of its specifications. The term "DIN SPEC" has up to now covered Pre-standards and Technical Reports, in addition to Publicly Available Specifications (PASs) and CEN Workshop Agreements (CWAs).

In future, Technical Reports will be published under the designation DIN/TR (Technical Report), Pre-standards under DIN/TS (Technical Specification). The DIN SPEC designation will be retained only for PASs that are developed at DIN itself. European CWAs adopted by DIN will bear the designation DIN CWA.

Further information on DIN SPECs and DIN CWAs can be found at: www.din.de/en/innovation-and-research/din-spec-en.

You can subscribe to an RSS feed should you wish to receive information on new business plans for PASs.

Tim Sausen joins the team at KAN

KAN has adopted a new strategy and is completely restructuring its public relations work. Since 1 May, the team at the KAN Secretariat in Sankt Augustin has been supported by Tim Sausen, in his function as Head of Communications and Public Relations. Together with his colleagues in this newly formed department, he will, among other things, develop measures to raise public awareness of KAN.

Prior to his new position, Tim Sausen worked for six years as press spokesman for the German Association for the Digital Economy (BVDW), representing the digital industry to the media, government and the public. He has a master's degree in technology and innovation communications and a bachelor's degree in technical journalism/PR from the Bonn-Rhine-Sieg University of Applied Sciences.

EU news flash



Medical Devices Regulation postponed

In order to prevent supply bottlenecks or delays in the market launch of medical devices during the Covid-19 crisis, application of the Medical Devices Regulation (EU) 2017/745, which was originally scheduled for 26 May 2020, has been postponed by one year. The European Parliament approved a Commission proposal to this effect in mid-April.

Among other things, the regulation lays down uniform, more stringent criteria for notified bodies for the certification of medical devices, and governs the procedure for approving clinical trials of them.

www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20200415IPR77113/parliament-decides-to-postpone-new-requirements-for-medical-devices

Extension of deadlines at CEN

Since the coronavirus pandemic is preventing meetings of standards committees from being held as planned, CEN is allowing the committees more time to produce draft standards for the public enquiry and formal voting stages. Following a decision by the Technical Board, the scheduled deadlines may be exceeded by up to 12 weeks (3 months) without the standardization project being cancelled. The ruling applies initially until September.

Review of the EU Construction Products Regulation

For some time, the European Commission has been discussing adaptation of the Construction Products Regulation (EU) 305/2011. In preparation for this, a public consultation was held the results of which were made available in October 2019.

Several reform approaches have now been described in an options paper (status: April 2020), including scenarios impacting directly upon the role of the European standards organisation CEN. Stakeholders are invited to submit feedback on the various options to the European Commission by **31 August 2020** using an online form.

https://ec.europa.eu/growth/sectors/construction/product-regulation/review_en (→ stakeholders' feedback)

BSI membership of CEN and CENELEC

The Administrative Boards of CEN and CENELEC have proposed that the transitional period during which the British Standards Institute (BSI) remains a member of CEN and CENELEC after Brexit be extended until 1 January 2022. The General Assemblies of CEN and CENELEC will rule on the proposal in June.

A transitional period lasting until 31 December 2020 had previously been agreed. During the transitional period, BSI will retain all rights and obligations of a member, irrespective of political agreements reached between the EU and the United Kingdom.

www.bsigroup.com/en-GB/about-bsi/uk-national-standards-body/standards-policy-on-the-uk-leaving-the-eu

Internet

Occupational safety and health and corona

Owing to the corona pandemic, the standards organizations in Europe are making standards on personal protective equipment (PPE) and medical devices available free of charge. In addition, certain testing and approval procedures for PPE have been simplified. KAN has compiled a list of links to various sources of further information on these topics.

www.kan.de/service/nachrichten/detailansicht/news-splitter-zu-corona-und-arbeitsschutz

Webinars for authors of standards

Every year, CEN and CENELEC organize several webinars on the rules and procedures to be followed in standardization. The webinars are intended for all parties involved in the production of standards, first and foremost the secretaries and chairs of the standards committees and working groups. Webinars held in the past are available as videos.

www.cenelec.eu/aboutus/ourservices/Training/webinarstdrafters



DIN SPEC : de quatre à un

À la faveur de la révision de la série de normes DIN 820 sur le travail de normalisation, le DIN a modifié la désignation de ses spécifications. Jusqu'à présent, le terme « DIN SPEC » regroupait non seulement les Publicly Available Specifications (PAS) et les CEN Workshop Agreements (CWA), mais aussi les Prénormes et les Rapports techniques.

À l'avenir, les Rapports techniques seront publiés sous le nom de DIN/TR et les Prénormes sous celui de DIN/TS (Spécification technique). Le terme de DIN SPEC n'est conservé que pour les PAS élaborées par le DIN. Les CWA européens adoptés par le DIN seront désignés par le terme de DIN CWA.

*Pour en savoir plus sur les DIN SPEC et les DIN CWA:
www.din.de/en/innovation-and-research/din-spec-en*

Tim Sausen vient renforcer l'équipe de la KAN

Empruntant des voies nouvelles, la KAN réorganise fondamentalement son travail de communication. C'est pourquoi Tim Sausen est venu, le 1er mai, rejoindre le Secrétariat de la KAN en qualité de responsable de la communication et des relations publiques. Avec ses collègues du service nouvellement composé, il aura notamment pour tâche d'élaborer des mesures visant à améliorer la visibilité de la KAN auprès du public.

Tim Sausen a été, pendant six ans, porte-parole de la Fédération allemande de l'économie numérique (BVDW), représentant le secteur du numérique auprès des médias, du monde politique et du public. Il est titulaire d'un Master en communication de la technique et de l'innovation, et d'un Bachelor en journalisme/PR technique, obtenus à l'Université de Bonn-Rhein-Sieg.

Brèves de l'UE



Le règlement sur les dispositifs médicaux reporté

Afin d'éviter des pénuries ou du retard dans

la mise sur le marché de dispositifs médicaux pendant la crise du Covid-19, l'application du règlement sur les dispositifs médicaux (UE) 2017/745, initialement prévue pour le 26 mai 2020, a été reportée d'un an. Le Parlement européen a adopté mi-avril une proposition de la Commission allant dans ce sens.

Le règlement définit, entre autres, des critères uniformes et plus stricts applicables aux organismes notifiés pour la certification des dispositifs médicaux, et réglemente la procédure de validation des investigations cliniques pour les dispositifs médicaux.

www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20200415IPR77113/le-pe-decide-de-reporter-les-nouvelles-regles-sur-les-dispositifs-medicaux

Prolongation de délai au CEN

Les réunions de normalisation ne pouvant se dérouler comme prévu en raison de la pandémie du Coronavirus, le CEN accorde aux comités de normalisation un délai supplémentaire pour l'élaboration des projets de normes à soumettre à l'enquête publique et au vote formel. Selon une décision du Bureau Technique, les délais prévus peuvent être dépassés de jusqu'à 12 semaines (3 mois) sans que le projet de normalisation soit annulé. Pour l'instant, la décision est valable jusqu'en septembre.

Révision du règlement de l'UE sur les produits de construction

La Commission européenne discute depuis un certain temps d'un ajustement du règlement sur les produits de construction (UE) 305/2011. Une consultation publique a été effectuée pour préparer les travaux. Les résultats en ont été connus en octobre 2019.

Un document d'option (dernière version : avril 2020) décrit plusieurs approches de réforme, et notamment des scénarios qui ont un impact direct sur le rôle de l'organisme européen de normalisation CEN. Les cercles intéressés sont invités à faire part de leurs commentaires sur les différentes options à la Commission européenne d'ici le 31 août 2020 via un formulaire en ligne.

https://ec.europa.eu/growth/sectors/construction/product-regulation/review_en (→ Stakeholders' feedback)

Adhésion du BSI au CEN et au CENELEC

Selon une proposition des Conseils d'administration du CEN et du CENELEC, la période transitoire durant laquelle l'organisme britannique de normalisation BSI resterait membre du CEN et du CENELEC après le Brexit pourrait être prolongée jusqu'au 1er janvier 2022. Les Assemblées générales du CEN et du CENELEC statueront en juin sur cette proposition.

Jusqu'à présent, il avait été convenu d'une période transitoire allant jusqu'au 31 décembre 2020. Durant cette période, le BSI conservera tous les droits et obligations d'un membre, quels que soient les accords politiques conclus entre l'UE et le Royaume-Uni.

www.bsigroup.com/en-GB/about-bsi/uk-national-standards-body/standards-policy-on-the-uk-leaving-the-ue

Internet

La SST et le Corona

En raison de la pandémie de Corona, les organismes de normalisation européens mettent gratuitement à disposition des normes relatives aux équipements de protection individuelle (EPI) et aux dispositifs médicaux. De plus, certaines procédures d'essai et d'homologation pour les EPI ont été simplifiées. La KAN a réuni dans une liste de liens différentes sources renvoyant à des informations plus détaillées sur ces sujets.

www.kan.de/service/nachrichten/detailsicht/news-splitter-zu-corona-und-arbeitsschutz

Webinaires pour auteurs de normes

Le CEN-CENELEC organise plusieurs fois par an des webinaires consacrés aux règles et procédures à respecter dans la normalisation. Ils s'adressent à tous ceux qui sont impliqués dans l'élaboration des normes, en premier lieu aux secrétaires et présidents des comités de normalisation. Les webinaires précédents peuvent être consultés sous forme de vidéos (en anglais).

www.cenelec.eu/aboutus/ourservices/Training/webinarstddrafters

TERMINE EVENTS / AGENDA

Info	Thema / Subject / Thème	Kontakt / Contact
02.-04.09.20 Nicosia, Cyprus	Conference 14th European Academy of Occupational Health Psychology Conference	European Academy of Occupational Health Psychology E-Mail: conference@eaohp.org www.eaohp.org/conference.html
10.09.20	Webinar CEN-CENELEC Innovation Plan	CEN CENELEC E-Mail: 10-10webinars@cencenelec.eu www.cencenelec.eu/news/events/Pages/EV-2020-15.aspx
29.09.20 Brussels, Belgium	Campaign Partnership Meeting Healthy Workplaces – Lighten the Load	EU-OSHA www.osha.europa.eu/de/oshevents/campaign-partnership-meeting-healthy-workplaces-lighten-load-0
06.-08.10.20 Stuttgart	Messe und Kongress Arbeitsschutz aktuell	HINTE Messe- und Ausstellungs-GmbH Tel.: +49 721 93133 640 www.arbeitsschutz-aktuell.de
09.10.20	Webinar Participation of Small & Medium Sized Enterprises (SMEs) in standardization	CEN CENELEC E-Mail: 10-10webinars@cencenelec.eu www.cencenelec.eu/news/events/Pages/EV-2020-16.aspx
12.-15.10.20 Dresden	Seminar Mensch und Arbeit: Grundlagen der Ergonomie	Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV Tel.: +49 30 13001 2323 www.app.ehrportal.eu/dguv/ ☎ 700010
13.-16.10.20 Köln	Konferenz Maschinenbautage 2020	MBT Mecherstheimer GbR Tel.: +49 2208 5001877 www.maschinenbautage.eu
19.-23.10.20 Bilbao (E) and elsewhere	Healthy Workplaces Campaign European Week for Safety and Health at Work 2020	EU-OSHA www.osha.europa.eu/de/oshevents/european-week-safety-and-health-work-2020
27.10.20 Wuppertal	Seminar ISO 45001 – Das Managementsystem für Arbeits- und Gesundheitsschutz	TAW Tel.: +49 202 7495616 www.taw.de ☎ ISO 45001
03.-05.11.20 Paris (F)	Messe Expoprotection	Reed Expositions Tel.: +33 (0)1 47 56 21 21 www.expoprotection.com
11.-13.11.20 Dresden	Seminar Die Arbeitsstättenverordnung aktuell	Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV Tel.: +49 30 13001 2323 www.app.ehrportal.eu/dguv/ ☎ 700027
23.-24.11.20 Dortmund	1st European EMF Forum Conference 7 years of experience with the EMF directive	Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin E-Mail: physical.agents@baua.bund.de www.baua.de/EN/Service/Events/Calendar/11.23-EEMFF-Conference.html

BESTELLUNG / ORDERING / COMMANDE

KAN-PUBLIKATIONEN: www.kan.de → Publikationen → Bestellservice (kostenfrei) / **KAN PUBLICATIONS:** www.kan.de/en → Publications → Order here (free of charge) / **PUBLICATIONS DE LA KAN :** www.kan.de/fr → Publications → Bon de commande (gratuit)

IMPRESSUM



Verein zur
Förderung der
Arbeitssicherheit
in Europa



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 / editorial team / rédaction: Kommission Arbeitsschutz und Normung, Geschäftsstelle: Sonja Miesner, Michael Robert

Schriftleitung / responsible / responsable: Dr. Dirk Watermann, Alte Heerstr. 111, D – 53757 Sankt Augustin

Übersetzung / translation / traduction: Odile Brogden, Marc Prior

Abbildungen / photos: S. 1: © elenabsl – stock.adobe.com; S. 3: © Wellnhofer Designs – stock.adobe.com; S. 4: © DVR; S. 6/7: BAST/FSD; S. 8: DVR; S. 9: thanarak rerknawa – stock.adobe.com; S. 10: DGKK Dienstleistung GmbH; S. 11: © sabine katzenberger – stock.adobe.com; S. 12-17: KAN/Michael Hüter; S. 19/20: © www.goodpro.cz; ohne Angaben: KAN/privat / without credits: KAN/private / sans référence: KAN/privées; ohne Angaben: KAN/privat / without credits: KAN/private / sans référence: KAN/privées

Publikation: vierteljährlich unentgeltlich / published quarterly free of charge / parution trimestrielle gratuite

Tel. +49 2241 231 3450 **Fax** +49 2241 231 3464 **Internet:** www.kan.de **E-Mail:** info@kan.de