

## Reserapport CEN TC239/WG 4 Lübeck 16 oktober 2014

Svensk kommitté	TK 351 Ambulanssjukvård
Deltagande nationer	Norge, Sverige, Frankrike, Tyskland och England.
Svenska deltagare	Uwe Ewald, convenor, Joakim Falk, sekreterare Anders Fernlöf, Björn Holmqvist, Eva Stjärna och Martino Corrias

*Mötet ägde rum i Drägerwerks lokaler i Lübeck, Tyskland och samlade ett 14 deltagare från 5 länder.*

### **Allmänt om revisionen av EN 13976-1, och -2, Gränssnitt och systemkrav för transportkuvössystem**

Förlängningen av revisionstiden är beviljad med 9 månader av TC:n vilket innebär att vi ska vara klara i oktober 2015.

### **Mekaniskt gränssnitt**

WG4:s request till WG1 att samarbeta om gränssnitten, främst det mekaniska, mottogs svalt. Grundinställningen från WG4 är att ett gränssnitt består av två delar, ena delen på kuvösen och andra delen i fordonet. Tyvärr anser delar av WG1 att fastsättning av transportkuvöser är WG4:s problem. Vi jobbar vidare och slipar på argument för nyttan att faktiskt kunna använda vägambulanser för transport av transportkuvöser.

Diskussionerna om vägval tog mycket tid. Ska vi ha en resväska med adaptersystem mellan olika gränssnitt: seatrails till Lifeport till Alfa till Stryker till Stollenwerk till Aerolite till Ferno till Pensi osv osv, eller hitta gemensam fästpunkt(er) som inte bygger på något som redan finns? Från Sverige föreslog vi fästpunkter som bygger på säkerhetsbältestänk och ISOfix inspiration som generellafästpunkter samt att mått, vikt och tyngdpunkter behöver anges. Svårigheterna att certifiera generella lösningar talar emot. Adapterlösningar innebär i praktiken att alla fordon måste ha alla adapterar eller alla transportteam har dem med sig i resväska. Inget vägval gjordes.

### **Elektriska gränssnitt DC**

Norge presenterade alternativ lösning för gränssnitt 12VDC och 24VDC. Dagens hänvisning till en unik transportkuvöskontakt i EN 60309-1 är inte använd någonstans eftersom den inte tillverkas. Och den tillverkas inte eftersom det inte finns någon efterfrågan. Kontakten är helt enkelt för stor och otymplig för att använda. Norges lösning av 12V och 24V är en MIL-spec-kontakt i fordonen som sedan ansluts till kuvösen via adapter. Bra idé som utreds vidare. Finns tillräckligt bra beskrivning av stiftkonfigurationen i MILspecen och behöver vi hantera kommande 48V system som finns i en del moderna fordon (lastbilar)? Norge ansvarar för det.

## **Elektriska gränssnitt AC**

De kontakter som finns på Europeiska marknaden idag är etablerade och adaptersystem finns som fungerar väl. Kontakter beskrivs i IEC TR 60083:2009 "Plugs and socket-outlets for domestic and similar general use standardized in member countries of IEC".

## **Gränssnitt för medicinska gaser**

Motsvarande adaptersystem som finns för 230VAC behövs även vid crossborder-transports. Finns det en teknisk rapport om medicinska gasers kopplingar? Bibliografin till SS EN ISO 9170-1:2008 ger vägledning men inte de faktiska dimensionerna. Det är väl beskrivet i anslutningen in i apparaterna (NIST, SS EN 18082:2014) men hur ser det ut i Europa med vägguttag? Vidare diskuterades hur kapacitetskrav beskrivs bäst; drifttid, förbrukning i flöde eller total volym? EN 60601-2-20 med krav för transportkuvöser är under revidering och beskriver själva transportkuvösen. EN1789 och EN 13718-2 beskriver vägambulansers respektive luftambulansers krav på hur mycket gas som skall finnas i fordonen. Hur beskriver vi i vår standard det som inte framgår av dessa standarder. Sverige åtog sig uppgiften att arbeta med förslag på hur avsnittet gas supply ska se ut.

## **Fixering av barnet**

Att barnet i kuvösen behöver sitta fast enades vi om. Långa diskussioner ledde fram till en formulering ungefär som "att fastsättningssystem för fixering av barnet skall finnas". Att man då inte tvingar fram lösningar som hindrar åtkomst av barnet diskuterades och återstår att beskriva på lämpligt sätt. Barnet sitter fast vid en ev kollision men dör/skadas av att vårdarna inte ser/kommer åt barnet.

## **Nästa möte**

Diskussion om eventuella fördelar med att ha gemensamt möte med WG1 för att komma fram till gemensam lösning på mekaniska gränssnittet. Inte möjligt nu. Kanske en arbetsgrupp med lämpliga experter kan bildas i senare skede i revisionerna men först ett kokret förslag att arbeta med.

Kommande möte med CEN TC239/WG4 bestämdes till den 27 januari i Sverige (Stockholm eller Uppsala).