

Bevestiging van het ankerpunt aan de ondergrond

In een uitspraak van het Europese Hof is bepaald dat verankeringsvoorzieningen die structureel aan een constructie zijn bevestigd niet vallen onder de werking van de Europese Richtlijn voor Beschermingsmiddelen, maar onder de Europese Constructierichtlijn. Welke gevolgen heeft dit voor de veiligheidsmarkt?

De uitspraak is het gevolg van een slepende procedure tussen twee leveranciers van valankers, namelijk Latchways (in Nederland vertegenwoordigd door o.a. Eurosafe Solutions) en Kedge Safety Systems (KSS). Kort gezegd komt de uitspraak erop neer dat het ankerpunt niet wordt gezien als persoonlijk beschermingsmiddel, maar als onderdeel van de constructie. Er is geen officiële norm beschikbaar onder de Constructierichtlijn op basis waarvan deze producten kunnen worden getest en voorzien van een CE-certificaat. Dit houdt dus in dat veiligheids-ankerpunten (van welk merk dan ook) geen CE mogen voeren.

De betrokken leveranciers hebben hun klanten inmiddels ingelicht, maar dit kan niet verhelpen dat de situatie omtrent valbeveiligingsankers momenteel onduidelijk is. Hoe nu verder?

Feitelijk loopt het geschil al zo lang Kedge Safety Systems het ankerpunt Kedge op de markt bracht (in 2005). *Roofs* heeft al verschillende malen bericht over de ontwikkelingen. CE op deze producten werd afgegeven op basis van de Richtlijn voor persoonlijke Beschermingsmiddelen 89/686/EEG. Het Kedge ankerpunt is zoals een ankerpunt dat middels een rozet op de dakbedekking wordt bevestigd, en niet aan de ondergrond. Destijds claimde KSS dat het eigen ankerpunt voldeed aan EN 795, klasse A1. Eurosafe/Latchways spande hierop in 2005 een kort geding aan omdat uit testen bleek dat het anker niet onder alle omstandigheden aan de eisen geformuleerd in EN 795 voldeed. Dit kort geding werd door Eurosafe/Latchways gewonnen, waarna Kedge werd genoodzaakt de claim dat het anker aan EN 795 voldoet te laten vallen. Het ankerpunt kon als gevolg hiervan ook niet worden voorzien van een CE-markering.

Hierop wijzigde KSS haar koers. Men stelde dat EN 795 onvolledig is (het beoordeelt het ankerpunt zelf, maar niet de verbinding met de onderconstructie of de onderconstructie zelf).

Gepropageerd werd het ankerpunt primair als gebiedsbegrenzer te gebruiken. Men stelde verder dat de Europese Richtlijn voor Persoonlijke Beschermingsmiddelen niet van toepassing is op ankerpunten. Een PBM moet immers door een persoon kunnen worden gedragen of vastgehouden; een ankerpunt maakt echter blijvend deel uit van de (dak)constructie en zou dus onder de Richtlijn voor Bouwproducten moeten vallen.

Opnieuw spande Latchways een kort geding tegen KSS aan, ditmaal omdat het Kedge ankerpunt niet CE-gemarkeerd was. In een uitspraak op 21 oktober 2010 oordeelde het Europese Hof dat veiligheids-ankerpunten niet vallen onder de Richtlijn 89/686 voor persoonlijke Beschermingsmiddelen en dus ook niet voorzien mogen worden van een CE-markering onder deze richtlijn. Kedge spreekt op haar website van een 'grote overwinning' en stelt dat er 'eindelijk duidelijkheid' is. Vooralsnog heerst echter vooral onduidelijkheid, want hoe is nu vast te stellen dat de ankerpunten aan de minimale veiligheidseisen voldoen? Welke gevolgen heeft dit voor de CE-gemarkeerde valbeveiliging die de afgelopen jaren is geplaatst? Hoe moeten deze systemen in de toekomst CE worden gemarkeerd?

Latchways heeft laten weten vrijwillig te blijven voldoen aan de veiligheidsnormen van de Richtlijn Persoonlijke Beschermingsmiddelen. In plaats van het CE zal men op de producten aangeven aan welke norm de producten voldoen volgens de Notified Bodies. Verder heeft het bedrijf EOTA (European organization for Technical Approval) gevraagd een ETA (European Technical Approval) te ontwikkelen onder de Constructierichtlijn, teneinde in de toekomst het CE-teken weer te kunnen voeren. Deze route – die overigens in lijn is met de route die KSS sinds 2007 voorstelt – lijkt momenteel de enig overgebleven optie.

Roofs houdt u op de hoogte over de verdere ontwikkelingen. ■