

Prace w narażeniu na CMR

data aktualizacji: 2021.08.30



Nowe podejście do oceny ryzyka zawodowego może oznaczać konieczność inwestycji w dedykowane rozwiązania. Czasem wystarczy tańsza

Naprawa aut po wypadku oznacza pracę z pomalowaną karoserią wypełnioną plastikowymi częściami, klejami i piankami. Wszystkie te niemetaliczne materiały również nagrzewają się podczas spawania, tworząc mieszanek gazów, która jest chemicznie bardziej złożona niż to miało miejsce w czasie procesu produkcji. Ktoś powie drobiazg?

Przepisy prawne nie od dziś zobowiązują właścicieli warsztatów do podjęcia działań, by zapewnić bezpieczeństwo pracowników danego zakładu, ale także chronić środowisko. Nowum wykładni dotyczącej się pracy w kontakcie z substancjami powszechnie uznawanymi za niebezpieczne (CMR), polega na tym, że w interesie pracodawcy jest dokumentowanie powziętych działań zaradczych, by eliminować ryzyko o działaniu rakotwórczym lub mutagennym, by wszelkie pyły i gazy neutralizować natychmiast w miejscu ich powstawania. Otóż to pracodawca musi udowodnić, że ekspozycja na substancje CMR nie jest lub nie może być uwarunkowana wykonywanym zawodem! Dość powiedzieć, że zewsząd pożądanym standardem w firmie będzie przechowywanie takiej dokumentacji przez (uwaga!) 40 lat od daty odejścia pracownika z firmy.



Co stanowi problem w branży automotive – o którym niby wiemy? Wszelkie opary (np. z gazów spawalniczych) i dymy, ale też np. opiłki ze szlifowania należałoby eliminować i neutralizować u źródła ich powstawania, tj. na stanowisku pracy

Skoro ocena ryzyka zawodowego jest bezwzględnie wymagana zanim rozpocznie się jakąkolwiek pracę, to zacznijmy od tego, że wśród występujących zagrożeń pojawiających się na stanowiskach blacharskich możemy napotkać: drobny pył aluminiowy, pył stalowy, pyły CFRP (Carbon Fiber Reinforced Polymer), pyły zmieszane, opary, polimery i inne substancje szkodliwe, które mogą być rakotwórcze. A też łatwopalne. Trzeba też wiedzieć, że praktycznie wszystkie emisje powstające podczas napraw wypadkowych karoserii mieszanych (wielomateriałowych) podlegają pod regulacje rozporządzenia o substancjach niebezpiecznych, tj. rakotwórczych, mutagennych.

Zasygnalizowana problematyka jest rozległa. Wystarczającą przesłanką jak pilnym zadaniem jest wdrożenie środków zaradczych, jest rosnący udział mieszanej struktury nadwozi współczesnych modeli samochodów, a w szczególności aut elektrycznych.

Nie taki drobiazg, skoro karoseria tych pojazdów wykonana będzie ze stali i aluminium, często z dodatkiem karbonu. Właśnie takie modele aut, tj. z karosieriami hybrydowymi, wyznaczają kierunek rozwoju przemysłu samochodowego. W parze z tym idzie popularność połączeń klejonych. A przecież podczas napraw karoseryjnych w warsztatach wiązania kleju muszą najpierw zostać... rozłączone (termicznie). To o tyle istotne, że podgrzanie kleju powoduje uwolnienie niezwykle złożonej mieszaniny gazów dymnych, zawierającej m.in. cyjanki, które swoim oddziaływaniem są silnie toksyczne i potencjalne kancerogenne, mutagenne i reprotoksyczne. Ponowne sklejenie? Uwalnia rozpuszczalniki, które zgodnie z kartą charakterystyki substancji niebezpiecznych mogą uszkadzać ośrodkowy układ nerwowy oraz podrażniać skórę i drogi oddechowe.

Dym chemiczny i substancje kancerogenne, mutagenne lub reprotoksyczne

Powstawanie tzw. dymu chemicznego jest niebezpieczne dla zdrowia. Od 2017 roku dym spawalniczy, niezależnie od materiału i metody spawania, jest klasyfikowany przez Międzynarodową Agencję ds. Badań nad Rakiem (IARC należy do WHO) jako rakotwórczy. W wyniku trwającej od 2015 roku kampanii UE przeciwko zagrożeniom w pracy związanym z kontaktem z substancjami CMR, mającej na celu ograniczenie stale rosnącej liczby zachorowań na raka i związanych z tym

ogromnych kosztów ekonomicznych, radykalnie zredukowano OEL dla najbardziej znanych niebezpiecznych substancji, zidentyfikowanych jako substancje chorobotwórcze. Co to oznacza?

Jak już wspomniano, szczególnie surowe przepisy dotyczą substancji niebezpiecznych, które są kancerogenne, mutagenne lub reprotoksydyczne - zwanych w skrócie jako substancje CMR. Odpowiednie rozporządzenia przewidują, iż należy sprawdzić oraz udokumentować skuteczność wszystkich działań podjętych w celu uniknięcia niebezpieczeństwa. A też badań, czy emisje znajdują się poniżej OEL (dopuszczalne wartości narażenia zawodowego, dawny termin: wartość NDS) lub zostały całkowicie wyeliminowane. Pisząc o zaostrzonych normach dla napraw karoserii multimateriałowych można doszukać się analogii, gdy mieć na uwadze, że od niedawna w Polsce, tj. od stycznia 2020r. taką np. krzemionkę krystaliczną - frakcję respirabilną - musimy odtąd traktować na równi z innymi czynnikami o działaniu rakotwórczym lub mutagennym występującym w środowisku pracy lub powstającym w trakcie pracy.

- Musimy mieć świadomość, że naprawy powypadkowe, zwłaszcza w czasie coraz częstszego stosowania lekkich mieszanek wielomateriałowych, generują w stosowanych metodach napraw substancje niebezpieczne, które zgodnie z rozporządzeniem z aktów prawnych o substancjach niebezpiecznych i rozporządzeń w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zasadami postępowania z substancjami niebezpiecznymi i zasadami BHP związanymi z obsługą sprzętu roboczego niosą za sobą szereg obowiązków dla pracodawcy, które muszą zostać w całości spełnione - podkreślmy: PRZED przystąpieniem do tych czynności - zwraca uwagę Mateusz Gawroniuk, Prezes Zarządu ProWoTech Polska sp. z o.o., która dostarcza rozwiązania spełniające wymogi, jakie stawiane są przed pracodawcami branży automotive.

- I tak jak ustawa o bezpieczeństwie produktów (ProdSG) zobowiązuje każdego producenta produktu, w tym przypadku samochodu, do podawania w instrukcjach konserwacji i napraw wszelkich zagrożeń dla życia i zdrowia, które mogą pojawić się w trakcie konserwacji i napraw, tak głównym źródłem informacji dla warsztatu są informacje producenta dotyczące każdego jednego procesu naprawy i związanego z nim ryzyka.

Jego zdaniem zobowiązanie pracodawcy (lub osoby przez niego upoważnionej ds. BHP) do profesjonalnej i klarownej oceny zagrożeń na stanowiskach pracy zyskuje na niebywałej aktualności. To nie taki drobiazg, gdy mieć na uwadze, że stężenie szkodliwych substancji na stanowisku roboczym musi być stale monitorowane.

Nowe podejście to odwrócenie ciężaru dowodu

Obowiązujące od niedawna podejście to przede wszystkim konieczność prowadzenia baz danych na okoliczność ekspozycji pracowników na substancje CMR. Taką dokumentację należy przekazać pracownikowi w momencie zakończenia stosunku pracy. W przypadku choroby zawodowej? Intencją ustawodawcy było stworzenie zabezpieczenia prawnego - zarówno dla pracownika, jak i dla pracodawcy.

- Brzmi to przesadnie i niecodziennie, jednak w innych branżach od dawna jest to standardem, który można zrealizować za pomocą prostych rozwiązań. Pracownik może udowodnić, na jakie stężenie substancji niebezpiecznych był narażony, a pracodawca

może wykazać skuteczne wypełnienie wszystkich działań mających na celu zapobieganie substancjom niebezpiecznym lub obowiązków wynikających z nakazu minimalizacji substancji niebezpiecznych. Uwaga! Znowelizowana wersja rozporządzenia powoduje odwrócenie ciężaru dowodu. To nie pracownik musi udowodnić, że jego choroba jest związana z wykonywanym zawodem. To pracodawca musi udowodnić, że choroba ta nie jest lub nie może być uwarunkowana wykonywanym zawodem - wyjaśnia istotną zmianę Mateusz Gawroniuk.

Dlaczego sumienne wypełnianie obowiązków leży w interesie pracodawcy? W przypadku wystąpienia ciężkiej choroby byłego pracownika, takiej jak rak lub w przypadku zgonu, brak tych danych naraża przedsiębiorcę na poważną odpowiedzialność! Nasz rozmówca dowodzi, że jeśli z uwagi na narażenie na substancje mutagenne (tj. zmieniające materiał genetyczny) pracownik urodzi dziecko z upośledzeniem, w najdotkliwszym przypadku grozi za to dożywotnia odpowiedzialność.

Na wiele sposobów można by pewnie dowodzić, jak bardzo wskazana jest znajomość zasad i rzetelność w wypełnianiu wszystkich obowiązków dokumentacyjnych zgodnie z rozporządzeniami oraz skuteczna obrona przed niebezpieczeństwami. Poza istotą przestrzegania norm dla substancji CMR związanych z emisją gazów i cząstek stałych, należy mieć na uwadze zagrożenia przeciwpożarowe i przeciwwybuchowe np. podczas pracy z łatwopalnymi i wybuchowymi pyłami, takimi jak aluminium, jak również interakcje między różnymi materiałami i ich powinowactwo do tlenu.

Szlifowanie, spawanie, cięcie, lutowanie...

Praktycznie w każdym warsztacie samochodowym pojawiają się gazy i dymy mające ogromny wpływ na zdrowie i samopoczucie pracowników. Jedne mogą one powodować suchość w gardle, kaszel, ucisk w klatce piersiowej i trudności w oddychaniu. Długotrwałe narażenie się na szkodliwe dymy i gazy spawalnicze może spowodować zmiany w płucach.

I tak jak inwestycja w zdrowie jest racjonalniejsza niż leczenie skutków zaniedbań, tak zasadne staje się stworzenie odpowiednich stanowisk naprawczych, które spełniają wszystkie wymogi bezpieczeństwa. Nikt rozsądny nie powinien dopuścić do niekontrolowanego rozprzestrzeniania się oparów i dymów. Należy je eliminować/neutralizować natychmiast w miejscu ich powstawania. Na stanowiska pracy w warsztatach samochodowych tym bardziej, bo też nigdy nie jesteśmy w stanie dokładnie określić ich składu, stężenia poszczególnych składników oparów i dymów. A co się z tym wiąże - nie jesteśmy w stanie jednoznacznie określić ryzyka, które właśnie występuje na stanowisku pracy. A to wystarczający powód, by zacząć powszechnie stosować skuteczne rozwiązanie techniczne, które polegałoby na neutralizowaniu oparów np. za pomocą filtracji węglem aktywnym.

Na jakie konkretne rozwiązania się zdecydować? Temat to na osobny artykuł, ale na pewno na rynku aftermarket, ze względu na specyfikę podejmowanych prac zewsząd uzasadnione może okazać się stosowanie możliwie mobilnych i jednocześnie wydajnych odciągów dymów spawalniczych. Urządzeń odciągowo-filtrujących o regulowanych ramionach.

- I co warto podkreślić - wyposażonych w najwyższą klasę ochrony (W3) przed dymem spawalniczym - podpowiada Kamil Ryń, specjalista ds. BHP w ProWoTech Polska sp. z o.o.

I do razu dodaje, że w portfolio propozycji znajdziemy kompletną gamę rozwiązań w postaci stanowisk skrojonych na potrzeby napraw karoserii multimateriałowych. A wszystkie stanowiska

pracy wymiennie wpływają na ergonomię i bezpieczeństwo wykonywanych czynności. Począwszy od oddzielenia stanowisk napraw nadwozi stalowych od stanowisk napraw nadwozi aluminiowych, a skończywszy na urządzeniach do monitorowania powietrza.

Rafał Dobrowolski

Fot. ProWoTech Polska sp. z o.o.



Pracodawca i ekspert ds. bhp powinni dokonać dokładnej oceny i klasyfikacji procesu technologicznego i stosowanych surowców, maszyn i urządzeń i na tej podstawie określić stanowiska pracy, na których występuje zagrożenie substancjami niebezpiecznymi (CMR), tj. rakotwórczymi, mutagennymi

Źródło: