



ב"ל (באר-שבע) 2688-05 - מ ח נ' המוסד לביטוח לאומי

ב"ל (באר-שבע) 2688-05 - מ ח נ' המוסד לביטוח לאומימחוזי עבודה באר-שבע
ב"ל (באר-שבע) 2688-05

מ ח

ח ח

ח א

ח ד

ע"י ב"כ - עו"ד גלעד מרקמן

נ ג ד

המוסד לביטוח לאומי

ע"י ב"כ - עו"ד נעמה נה

בית דין אזורי לעבודה בבאר-שבע

[06.02.2013]

לפני: כב' השופט אילן סופר

החלטה

1. לפנינו תביעה להכיר במחלת הסרטן בה לקה המנוח ש ח ז"ל בחלל מערות האף (להלן: "הפגיעה") כ"פגיעה בעבודה" בגין "מיקרוטראומה" ו/או "מחלת מקצוע".
2. בית הדין הארצי לעבודה קבע (עב"ל 11-01-29699) כי בשל העובדה שכמעט לא קיימים מחקרים לגבי הגורמים למחלתו של המנוח, הרי שיש למנות בתיק זה מומחה נוסף, אונקולוג. זאת, לשם בחינת הקשר הסיבתי שבין מצבו הרפואי של המנוח לבין עבודתו של המנוח במתקן התפזורת ב*** ובעניין העובדות המפורטות להלן . מתקן התפזורת * - כללי
3. א. מתקן תפזורת (להלן: "המתקן") מצוי בשטח * ומהווה חלק ממנו. המתקן נועד לשנע מטענים המגיעים בתפזורת, להבדיל ממטענים הארוזים בחבילות או במכולות. עיקר ייעודו של מתקן תפזורת הוא לייצא מחצבים כגון פוספטים ואשלג המגיעים מאזור ים המלח והנגב לחו"ל. חברת מפעלי ים המלח בע"מ וחברת פוספטים בנגב לשעבר, כיום רותם אמפרט נגב בע"מ, חוכרות מחברת נמלי ישראל פיתוח ונכסים בע"מ (ובעבר - מרשות הנמלים והרכבות) את שטח המתקן על מחסניו לשנים רבות, ומפעילות את המתקן, בין היתר באמצעות עובדי ** המתקן הוקם בשנת 1965 - בשנת 1979 הופעל המתקן החדש, במתכונתו הנוכחית.



ב. מתקן התפזורת מורכב ממספר מבנים:

1. בורות פריקה - מבנים גדולים בצורת "ח" בור המכוסה רשת, לתוכו פורקים את הפוספטים והאשלג המגיעים ל** באמצעות רכבות ומשאיות. המחצבים הנ"ל נשפכים מפתחים בתחתית קרונות הרכבת והמשאיות לתוך בור הפריקה. ישנם שלושה בורות פריקה: בור פריקת פוספטים קטן (לפריקת קרון אחד), בור פריקת פוספטים גדול (לפריקת שני קרונות) ובור פריקת אשלג (לפריקת קרון אחד). בתחתית בור הפריקה קיים סרט נע המוביל את המחצבים דרך מנהרות ומסועים אל המחסנים.

2. מחסנים - מחסני ענק בהם מאוחסנים המחצבים עד להעמסתם על גבי האניות לייצוא.

3. מסועים ומנהרות - מסועים להעברת המחצבים באמצעות סרטים נעים מבורות הפריקה אל המחסנים, ומן המחסנים אל המנופים ברציף השופכים את המחצבים לבטן האניות. ישנם מסועים הנמצאים מתחת לפני האדמה (מתחת לבורות הפריקה, מתחת לחלק מן המחסנים), וישנם מסועים הנמצאים בתוך מנהרות בנויות המגיעות לגובה רב (גג המחסנים ומנוף הטעינה ברציף), והנקראות "גלריות". בשל המרחקים הארוכים הסרטים הנעים בנויים ממספר מסועים, כאשר החומר נשפך ממסוע אחד למסוע השני.

4. חדר פיקוד חדש - חדר השולט על התהליך בכללותו. חדר הפיקוד הוא חדר סגור וממוזג הנמצא בבניין הממוקם מרחק רב מבורות הפריקה, המחסנים ורציפי האניות. העובדים אשר עובדים בחדר הפיקוד (מנהלי עבודה) אינם עובדים עם המחצבים.

בעבר היו במתקן תפזורת שני חדרי פיקוד - האחד חדר פיקוד של האשלג שהיה בחלקו ממוקם מעל בור הפריקה של האשלג, והשני חדר פיקוד של הפוספטים. בשנת 1993 אוחדו שני חדרי הפיקוד לאחד ובוטל חדר הפיקוד של האשלג (חדר הפיקוד המאוחד היום הוא למעשה חדר הפיקוד של הפוספטים דאז).

ג. מתקן התפזורת משנע מדי שנה כארבעה מיליון טון פוספטים ואשלג. רוב המחצבים מגיעים למתקן באמצעות רכבות.

ד. באמצע שנות ה-90 הותקנו מדכאי אבק (שרוולי טעינה) במנופים שהטעינו את האניות וכן במעברים בין המסועים השונים. נעשתה עבודת איטום של המחסנים והמנהרות באמצעות קצף פולטילן לסגירת הפער בין הגג הגלי לבין הקירות, הותקנו דלתות במחסנים ובמנהרות לפתחים השונים, והוחלפו גגות.

ה. לרשות עובדי המתקן עמדו, מאז הקמת המתקן, מסכות אף-פה מדגם P2 נגד אבק. בשנת 1982 הוסף למסכות נשם (שסתום חד-כיווני המאפשר יציאת אוויר ביתר קלות). עד שנת 1996 בהעדר הקפדה, לא התמידו העובדים בעטיית המסכות על פניהם, ומשנת 1996 ואילך הייתה הקפדה מלאה על עטיית המסכות.



ו. מתקן התפזורת פתוח וזמין לפריקה וטעינה 24 שעות ביממה, בכל ימות השבוע למעט ימי מנוחה. אולם, פריקה מבוצעת רק כאשר מגיעה רכבת/משאית לפריקה וטעינה מבוצעת רק כאשר מגיעה אניה לטעינה. עד שנת 1979 עבדו העובדים במתקן במשמרות של 8 שעות ביום. כמו כן, בעת הצורך העובדים עבדו שעות נוספות ובממוצע 6-8 משמרות נוספות בחודש. משנת 1997 יום העבודה במתקן נחלק לארבע משמרות בנות 6 שעות כל אחת (כאשר יום העבודה עצמו הוא בן שבע שעות והשעה הנוספת מיועדת, בין היתר, לצורכי התארגנות העובד). כיום קיימת הגבלה לפיה העובדים רשאים לבצע 6 משמרות נוספות בחודש (ללא היתר) ו-8 משמרות נוספות בחודש לאחר קבלת היתר ממחלקת כוח אדם.

ז. החל משנת 1992 מבוצעים במתקן התפזורת סקרים מקיפים לבחינת תנאי הגהות והבטיחות בעבודה. במסגרת סקרים אלו, מומחים מטעם המרכז למחקר גרעיני נחל שורק (להלן: "ממ"ג שורק") מבקרים במתקן התפזורת ועורכים מדידות ותצפיות במשך מספר חודשים. כשמושלמות הבדיקות נערך על ידי מומחי ממ"ג שורק דו"ח הערכת סיכוני קרינה לעובדים במסוף הפוספט ב*** (להלן: "דו"ח קרינה"). מצורפים בזאת דו"חות הקרינה שנערכו במתקן עד היום.

כמו כן, בשנת 2002 נערך במתקן התפזורת ניטור סביבתי של אבק מזיק - חלקיקים בלתי מסווגים. מצורף בזאת דו"ח הניטור.

לצדדים הסתייגויות מהתוצאות והמסקנות של דוחות אלו כמפורט בחוות דעת ובמסמכים המוגשים ע"י הצדדים. תפקידי עובדי *** במתקן

4. א. תפקיד עובדי מתקן התפזורת הינו תפעול המתקן (פריקת המחצבים וטעינתם על האוניות). עד שנת 1992, אז נחתם הסכם עבודה חדש, ביצעו חלק מעובדי המתקן גם עבודות אחזקה וניקיון.

תפעול המתקן - הכוונה לפריקת המחצבים מקרונות הרכבת המגיעים אל בורות הפריקה במתקן וטעינת המחצבים על האוניות המגיעות לנמל.

אחזקת המתקן - תחזוקה שוטפת של כל המתקנים המכאניים והחשמליים במתקן, לרבות המסועים, המנופים והמנועים. טיפול בתקלות המתרחשות במערכות הללו.



ניקיון המתקן - כיוון שהמחצבים המשונעים במתקן מגיעים ברובם בתפזורת נגרם לכלוך במהלך העבודה, וחלק מהחומר נשפך לצידי המסועים. תפקיד העובדים הרלוונטיים היה לאסוף את המחצבים שנפלו לצידי המתקנים והמסועים ולהעביר אותם באמצעות דליים ואתי חפירה בחזרה למסוע. עבודות הניקיון כללו בעיקר פינוי חומר מ"זנבות" המסועים (בגלריות ובמנהרות). עבודות הניקיון מבוצעות שהמערכת אינה עובדת.

ב. בשנת 1992 נחתם הסכם עבודה חדש, לפיו עובדי המתקן והתפזורת עוסקים אך ורק בתפעול המתקן (קרי - פריקה וטעינה). כל עבודות האחזקה והניקיון עברו לאחריות החברות החוכרות (מפעלי ים המלח בע"מ ורותם אמפרט נגב בע"מ) המעסיקות עובדי קבלן מטעמם. כך, שמשנת 1992 עובדי המתקן כבר לא עוסקים בעבודות ניקיון ואחזקה.

5. פריקת הקרונות

הליך פריקת הקרונות בבור הפריקה מתבצע כדלקמן:

א. קרונות הרכבת עם המחצבים נכנסים לתוך בור הפריקה, כאשר בכל קרון בממוצע כ-60 טון מחצבים. עובד הפריקה נמצא בתוך מבנה בור הפריקה ומכוון את נהג הרכבת כך שינתב את הקרון מעל לרשת בבור הפריקה. לאחר מכן, פותח העובד את קרקעית הקרון על מנת שהחומר יישפך לתוך בור הפריקה. שיטות פתיחת הקרון:

בעבר - בבור פריקת פוספט עד בערך שנת 1981 ובבור פריקת האשלג עד בערך שנת 1986 או 1987 - היו משתמשים בקרונות פוספט ואשלג ישנים, ופתיחת קרונות נעשתה באמצעות גלגל שמוקם על גג הקרון. העובד היה מטפס על הקרון, מסובב את הגלגל לצורך פתיחת הקרון, ולאחר מכן יורד מן הקרון וממתין מחוץ למבנה בור הפריקה עד לסיום הפריקה - בבורות פריקת הפוספטים המתין עובד הפריקה בבודקה סגור שהיה נמצא מחוץ למבנה בור הפריקה. (בחלק מהמקרים הלכו העובדים לבודקה ובחלק לא). לפני כ-10 שנים הוחלף הבודקה בחדר סגור וממוזג (המרוחק מבור הפריקה ואף יותר מהבודקה) והמכונה "קיוסק". בבור פריקת אשלג ממתין עובד בתוך חדר סגור וממוזג עם חלונות זכוכית הנמצא מחוץ למבנה בור הפריקה (חדר סגור זה קיים מאז הקמת המתקן אולם בעבר הוא היה סגור עם קיר ודלת, ולפני כ-15 שנים שינו אותו קצת ובמקום הקיר התקינו חלונות זכוכית ודלת, כדי שהעובד יוכל לראות את תהליך הפריקה). בסיום הפריקה העובד טיפס בחזרה לגג הקרון וסגר אותו באמצעות סי בוב הגלגל. תהליך פריקת הקרון בשיטה של סיבוב הגלגל היה אורך כרבע שעה, כאשר מתוך הזמן הזה עובד הפריקה היה נמצא בתוך מבנה בור הפריקה כמחצית מזמן הפריקה (לצורך טיפוס על גג הקרון, סיבוב הגלגל לפתיחתו, ירידה מהקרון וטיפוס חזרה על הקרון לשם סגירתו), ובשאר זמן פריקת הקרון המתין העובד מחוץ למבנה בור הפריקה, כמפורט לעיל.



לגבי פריקת פוספטים - בשנת 1979 הופעל המתקן מחדש (במתכונתו הנוכחית) והוסף בור פריקת הפוספטים הגדול. בערך בשנת 1981 נעשתה פתיחת דלת קרונות הפוספטים באמצעות משיכת ידית המצויה בחלק האחורי של הקרון בקצה האזור המקורה בו נמצא בור הפריקה (והעובד כבר לא נדרש לעלות לגג הקרון). העובד פותח את הקרון באמצעות משיכת הידית ומיד לאחר מכן עוזב את מבנה בור הפריקה וממתין מחוצה לו עד לסיום הפריקה (בעבר המתין העובד בבודקה שהיה נמצא מחוץ לבור הפוספטים הקטן ומאז שהוקם ה"קיוסק" העובד ממתין שם). סגירת הקרון נעשתה באופן אוטומטי. פריקת הקרון בשיטה זו נמשכת מספר דקות בלבד.

לגבי פריקת אשלג - מאז ומתמיד קיים אותו בור פריקת אשלג. בערך בשנת 1986 או 1987 התקינו בבור פריקת האשלג את המערכת ההידראולית לפריקת קרונות, קרי פריקה באמצעות חיבור שני צינורות לחץ שמן או אויר לקרון ולאחר מכן לחיצה על כפתור חשמלי. הכפתור החשמלי מצוי על קיר מבנה בור הפריקה מבחוץ, קרי מחוץ לאזור המקורה של הבור (הקיר עליו מותקן הכפתור החשמלי מבחוץ מפריד בין בור הפריקה לחוץ). לאחר חיבור הצינורות לקרון והלחיצה על הכפתור עובד הפריקה עוזב מיד את מבנה בור הפריקה ונכנס לחדר האטום והממוזג עם חלונות הזכוכית שממול בור הפריקה.

זמן הפריקה בפועל היינו כשעה עד שעה וחצי בממוצע מתוך משמרת בת 6 שעות ועובד הפריקה נמצא בפועל במבנה בור הפריקה בזמן פריקה 40 דקות בממוצע למשמרת.

ב. בבור פריקת הפוספטים הגדול מבוצעת פריקה של שני קרונות בבת אחת. בבור פריקה זה מבצע עובד הפריקה עבודה דומה לזו שבבור פריקת הפוספטים הקטן, בשינוי אחד. העובד מושך את הידית המצויה מאחורי הקרון הראשון בקצה האזור המקורה והחומר מתחיל להישפך לבור, ואז העובד יוצא ממבנה בור הפריקה והולך - מסביב ומחוץ למבנה - אל הקרון השני, שם הוא מבצע את אותה פעולה של משיכת ידית לצורך פתיחת הקרון. ג. במהלך משמרת נפרקים בממוצע בין 20 - 25 קרונות פוספט ובממוצע 18 - 19 קרונות אשלג. ישנן משמרות בהן כלל לא מתבצעת פריקה.

ד. בשל האבק המשתחרר במהלך הפריקה נבנו משנת 1979 (עם בניית המתקן החדש, במתכונתו הנוכחית) מערכות אקולוגיות. ישנן כמה מערכות אקולוגיות במתקן, לרבות בתוך המבנים המתוחמים של בורות פריקת הפוספטים - משני צידי בורות הפריקה, במחסן הפוספטים הגדול והקטן ובחלק מהמסועים. המערכות האקולוגיות נכנסות לפעולה באופן אוטומטי, ותפקידן לשאוב את האוויר עם האבק ולסנן את האוויר. המערכות האקולוגיות מפחיתות מאוד את כמות האבק הנוצר בעת פריקת המחצבים. עד שנת 1979 לא היו מערכות אקולוגיות במתקן. ה. עד לשנת 1992 עובדי הפריקה ביצעו גם עבודות ניקיון במתקן. ישנם עובדים שביצעו גם עבודות אחזקה (צינן טאיב ז"ל ודוד יצחק ז"ל).

ו. לגבי פריקת משאיות - פריקת משאיות נעשית מאז ותמיד על ידי נהג המשאית שהינו עובד קבלן ואינו עובד הנמל, ועובדי הפריקה אינם נדרשים לפעולה כלשהי ובזמן פריקת המשאית הם שוהים ב"קיוסק".



6. עבודות הניקיון

א. עד שנת 1992 עסקו עובדי הפריקה גם בעבודות ניקיון של המתקן וכאמור לעיל ישנם עובדים שביצעו גם עבודות אחזקה (המנוחים ציון טייב ודוד יצחק ז"ל), ובעיקר פינוי חומר מ"זנבות" המסועים (במנהרות ובגלריות) ואיסוף חומר שנפל מהמסועים (הסרטים הנעים) באמצעות אתים ודלי ים. רק עובדי הפריקה ביצעו עבודות ניקיון. מפעילים באוניה ועובדי אחזקה (חשמלאים ומסגרים) כמעט ולא עסקו בעבודות ניקיון (אלא במקרים חריגים) עבודות הניקיון בוצעו לפי הצורך.

ב. חלק מהעובדים נהגו לבצע את עבודת הניקיון ללא נעליים, כיוון שהחומר נכנס לתוך הנעל, ובבגדים קצרים בלבד, כיוון שהיה חם מאוד במקומות הסגורים החום היה קשה במיוחד בעת פינוי האשלג שפלט חום.

ג. במהלך יום העבודה בוצעו עבודות הניקיון והפינוי במנהרות ובבורות הפריקה לפי הצורך. עד שנת 1992 בכל משמרת היה צוות של ארבעה עובדי פריקה וניקיון, אשר ביצעו עבודות פריקה וניקיון במהלך כל המשמרת, באופן שלעיתים אחד או שניים מעובדי הצוות היו מבצעים את עבודות הניקיון ויתר העובדים פרקו, ולעיתים עובדי הצוות היו מתחלפים ביניהם בעבודות הפריקה והניקיון.

ד. עבודות הניקיון מתבצעות כשהמערכת אינה עובדת.

7. עבודות אחזקה

א. כפי שצוין לעיל, עד שנת 1992 עסקו עובדי האחזקה במתקן התפזורת בעבודות התחזוקה השוטפת של המערכות המכאניות והחשמליות, וכן תיקון תקלות שאירעו במהלך העבודה.

ב. במחסן הפוספטים ישנו כלי חשמלי ממוחשב הנקרא מגרופ ("ריקליימר"), שתפקידו לגרוף את המחצבים המאוחסנים במחסן לצורך שינועם אל מחוץ למחסן ולאניות. בעת עבודה תפעולית העובדים אינם נכנסים למחסן. כניסת עובדי האחזקה למחסן נעשית רק לצורך טיפול בתקלות במערכת, כאשר רוב התקלות הן במגרופ, ואז העובד נכנס למחסן כדי לטפל בתקלה כשהמגרופ אינו עובד. כאשר התקלה גורמת להיווצרות אבק סמיך המונע כניסה למקום, ממתינים עובדי האחזקה להפחתת האבק ורק אז נכנסים למחסן לטפל בתקלה. בכל משמרת עבדו שלושה אנשי אחזקה. בממוצע, במהלך כל משמרת של 6 שעות, זמן הטיפול בתקלות היה כשעה וחצי והתחלק בין שלושת עובדי האחזקה.



- יובהר כי כל אחד מהשלושה, שעה שתיקן תקלה, תיקונה נמשך במוצק כשעה וחצי.
- ג. ברצפת המחסנים קיימים פתחים עם דלתות ורשת. הדלתות נפתחות באופן אוטומטי למנהרה ודרכן עובר החומר המשונע לאניות. עובדי התחזוקה נדרשו לטפל בדלתות אלו, הן במקרים של תקלות כאשר הדלתות לא נפתחו והם נאלצו לפתוח אותם ידנית (פתיחה ידנית משמעה לגשת לפתח וללחוץ על כפתור שנמצא ליד הפתח, במקום לפתוח את דלתות הפתחים בשליטה מחדר הפיקוד) והן טיפול אחזקה שוטף בדלת.
- ד. פרט לתיקון התקלות עסקו עובדי האחזקה בפעולות תחזוקה שוטפת של המערכות המכאניות, שכללו בדיקה תקופתית של כל המערכות למניעת תקלות, ניקוי המערכת מאבק והחלפת חלקים מתכלים. מערכות אלו כללו את המסועים עצמם, הגלגלים שהניעו את הסרטים, המנועים, מערכת החשמל ומערכות הבקרה. בתחילת כל מסוע ובסופו (ולעיתים גם במרכזו) היתה מותקנת נקודת לחץ אויר, אליה נהגו עובדי האחזקה להתחבר עם צינור גומי, ובאמצעות לחץ אויר לנקות את המכשירים במסוע מאבק הפוספטים. נקודת לחץ אויר אף היתה מותקנת בסמוך לכל לוח חשמלי על מנת לנקות את הלוחות מהצטברות האבק.
- העובדים נהגו לנקות את עצמם מן האבק במהלך יום העבודה באמצעות צינור לחץ אויר שהותקן במחיצה למנהרות. בשנים האחרונות נאסר השימוש בלחץ אויר לניקיון גוף העובדים.
8. העבודה במחסנים
- א. במתקן התפזורת ישנם חמישה מחסנים בהם מאוחסנים מחצבים עד להגעת האוניה: מחסן א, ב, ג, אשלג, מחסן ד' אשלג, מחסן פוספטים קטן, מחסן פוספטים גדול ומחסן רותם.
- ב. שינוע המחצבים לתוך המחסנים ומהמחסנים לאניות הוא הליך טכנולוגי ממוחשב ומבוקר הנעשה מתוך חדר הפיקוד. במחסן הפוספטים הגדול המחצבים נעזרים באמצעות מכשיר המכונה "מערם" (סטקר), ומועברים לסרטים הנעים באמצעות מכשיר המכונה "מגרוף" (רקליימר). בשאר המחסנים, במקום המערם יש עגלה המצויה על המסוע בגלריה, והיא מכוונת לאן החומר יישפך כדי ליצור ערמה. המערם והמגרוף פועלים בדרך כלל באופן אוטומטי, פעולה הנמשכת עד חצי שעה, מתוך חדר הפיקוד. אם אין מספיק חומר בערימה, ומגיעה אניה לטעינה, מפעיל המגרוף נדרש לבצע יישור ידני של הערמות בטרם יוכל המגרוף לעבוד באופן אוטומטי, פעולה הנמשכת עד חצי שעה. לצורך הפעלת המגרוף באופן ידני מפעיל המגרוף נכנס לתוך קבינה סגורה המצויה על המגרוף, ובתוכה לוח פיקוד, ומתוכה הוא מכוון את נסיעת המגרוף. אם יש מספיק חומר במחסן אין צורך ביישור ידני של החומר, והמגרוף מופעל אוטומטית מחדר הפיקוד.



ג. בשלושה מחסנים לא קיים המגרוף ובהם נעשית פעולת העברת החומר מן המחסן לתוך המסועים באמצעות טרקטורים, שדוחפים את המחצבים לתוך פתחים הקיימים ברצפת המחסנים, מתחתם יש מנהרות ובהן סרטים נעים (הפתחים סגורים בדלתות אוטומטיות, שפתיחתן נעשית מחדר הפיקוד). הטרקטוריסט אינו עובד הנמל אלא עובד קבלן. עד שנת 1985 ממלא מקום מנהל העבודה היה יושב בכניסה למחסן והיה מעביר לטרקטוריסט הוראות שקיבל במכשיר הקשר מחדר הפיקוד (לעבור לפתח זה או אחר). משנת 1985 הטרקטוריסט מדבר ישירות בקשר עם חדר הפיקוד.

ד. ישנם מקרים בהם מתבצעת טעינה של החומר מהקרן/המשאית ישירות לאניה, מבלי שהחומר מאוחסן במחסן (במידה ובדיוק מגיעה אניה המתאימה לסוג החומר).

9. טעינת האוניה

א. טעינת האניות במחצבים נעשית באמצעות מנוף שבקצהו מחובר שרוול טעינה המגיע עד לבטן האניה (זהו מדכא האבק). המחצבים משונעים אל ראש המנוף באמצעות המסועים. מפעיל המנוף נמצא על סיפון האניה ובאמצעות שלט רחוק מפעיל את המנוף ומכוון כך שהחומר יישפך, באמצעות השרוול, לאזור המיועד בתוך בטן האניה. קרי, בתהליך העברת המחצבים מהמנוף לבטן האניה, נמצאים המחצבים בתוך שרוול הנצמד לחומר בעת שפיכתו לבטן האניה, וכך מצמצם באופן משמעותי את כמות האבק.

ב. עד אמצע שנת ה-90, במקום שרוול הטעינה הנ"ל היה מחובר לקצהו של המנוף צינור ברזל דרכו נשפך החומר לבטן האניה, לכן שפיכת החומר לתוך בטן האניה גרמה להיווצרות כמות גדולה יותר של אבק. במחצית שנות ה-90 בהוראת המשרד לאיכות הסביבה הותקנו בקצות המנופים שרוולי הטעינה מדכאי האבק שמקטינים עד למאוד את כמות האבק הנוצרת בעת שפיכת החומר לאניות.

10. ש ח ז"ל

א. המנוח שלמה חזוט ז"ל הלך לעולמו ביום 19.6.1996, כשהוא בן 39 שנים.

ב. המנוח עבד במתקן התפזורת מיום 5.8.1979 ועד ליום 5.6.95, כחשמלאי ומפעיל מגרוף. המנוח הוכשר לשמש גם כמפעיל מטען אניה וכאתת בשנת 1983, אולם עיקר עבודתו היתה כחשמלאי.

המנוח עיין בצעירותו. בשנת 1989 המנוח הפסיק לעשן ואח"כ חזר לעשן כ-2 סיגריות ליום עד לגילוי מחלתו.

11. עובדות מוסכמות נוספות עליהן הסכימו הצדדים

א. במקום העבודה לקה עובד נוסף במחלת NPC - מר שרלי אלמקייס.

ב. מר אלמקייס עבד ב** בשנים 1987-1999 במתקן התפזורת ב*** וכמו כן במתקן הגופרית ובמתקן חומצות נוזלים. יודגש כי מר אלמקייס המשיך לעבוד באותו מתקן עד שנת 1999.

ג. שעות עבודתו מידי יום היו בין 07:00 עד 17:00. אם ישנן תקלות והמתקן לא מוכן לשינוע אוניות הוא היה נשאר עד לתיקון התקלות.

ד. מר אלמקייס עבד בתפקיד מסגר-רתך כמנהל עבודה.

12. אשר על כן, הנני ממנה את פרופ' רפאל קטן, כמומחה-יועץ רפואי מטעם בית-הדין ליתן חוות דעתו בעניינו של המנוח שלמה חזוט ז"ל, בשים לב לעובדות שפורטו לעיל.

4. המומחה מתבקש לענות על השאלות הבאות:

א. מהי המחלה ממנה סבל המנוח?

ב. האם קיים קשר סיבתי-רפואי בין מחלתו הנ"ל לבין עבודתו של המנוח במתקן התפזורת בנמל ***?

לצורך מתן תשובתך, נבקשך לענות על השאלות הבאות:-

ג. האם היתה כאן פגיעה INJURY?

ד. האם הפגיעה גרמה נזק?

ה. האם תנאי העבודה גרמו למנוח לפגיעה INJURY שניתן לייחס אותה לזמן מסוים ו/או לפגיעה זעירה INJURY שלא ניתן להבחין בה ושניתן לייחס אותה לזמן מסוים?

ו. במקרה וכן -

1. האם גרמה פגיעה זו להופעת המחלה ממנה סבל המנוח?

2. האם גרמו הפגיעות הזעירות החוזרות במצטבר להופעת המחלה שממנה סבל המנוח?



- ז. במקרה שהתשובה לו(2) היא חיובית - האם היתה הפגיעה הנ"ל בעלת אופי בלתי הפיך - IRREVERSIBLE כך שבהצטרף אליה פגיעות זעירות דומות וחוזרות, נוצר המצב הקיים?
- ח. האם ניתן לומר כי מחלתו הינה "פגיעה בעבודה" בגין "מיקרוטראומה" ו/או "מחלת מקצוע".
- ט. אם לא - האם יש לראות במצב הקיים תוצאה של תהליך תחלואתי רגיל או תוצאה של מחלה טבעית?
- י. במידה שהמחלה נגרמה גם בגין תהליך תחלואתי וגם בגין פגיעה כאמור, האם ניתן לומר, כי השפעת תנאי העבודה על המחלה הינה פחותה הרבה מהשפעת גורמים אחרים (כגון: מצב בריאות בסיסי, גיל וכו').
- יא. במידה שהמחלה נגרמה גם בגין תהליך תחלואתי וגם בגלל פגיעות זעירות בעלות אופי בלתי הפיך, האם ניתן לקבוע, כי תנאי עבודתו של המנוח החמירו מחלתו ולפיכך מדובר בפגיעת עבודה בגין החמרת מצב רפואי?
- י"ב. המומחה מתבקש להתייחס לחוות הדעת שהוגשו מטעם הצדדים.
5. המומחה מתבקש ליתן חוות דעתו עד ליום 17.3.13
6. המזכירות תעביר למומחה הרפואי את כל החומר הרפואי שהוגש לבית הדין ע"י הצדדים, לרבות החומר שהוגש ביום 6.2.13 וכן חוות הדעת שהוגשו מטעם הצדדים.
- ניתנה היום, כ"ו שבט תשע"ג, (06 פברואר 2013), בהעדר הצדדים ותישלח אליהם.