

מתוך דו"ח [אי] הצדק הסביבתי 2006

בריאות, סביבה וחברה

עורכת : כרמית לובנוב

פרק שני:

זיהום סביבתי ואוכלוסיות נפגעות

צדק סביבתי והעסקה פוגענית: תחנות תדלוק כמקרה בוחן / עינת שרקי וחן מר, הקליניקה לפרקטיקה ומדיניות סביבתית, הפקולטה למשפטים, אוניברסיטת בר אילן, עמ' 28-33.

צדק סביבתי והעסקה פוגענית: תחנות תדלוק כמקרה בוחן

עינת שרקי וחן מר¹, הקליניקה לפרקטיקה ומדיניות סביבתית, הפקולטה למשפטים,

אוניברסיטת בר אילן

בהנחיית: ד"ר אורן פרו

שמירה על איכות הסביבה טומנת בחובה אספקטים רבים ומגוונים. מסמך זה דן בסוגיה של צדק סביבתי, כפי שהוא בא לידי ביטוי בהעסקה פוגענית של עובדים בתחנות הדלק בישראל.

"צדק סביבתי"

"צדק סביבתי" משמעותו עיסוק בסוגיות של צדק חברתי בענייני סביבה, דהיינו שאלת החלוקה של המפגעים והסיכונים הסביבתיים בין קבוצות אוכלוסיה שונות. ביסוד המונח 'צדק סביבתי' עומדת הטענה כי חלוקת הרעות הסביבתיות בין מגזרים שונים באוכלוסייה הינה בלתי שוויונית. כך למשל חשיפה של קבוצות ממעמד סוציו-אקונומי נמוך לרמות גבוהות יותר של זיהום תעשייתי, ביחס לממוצע החשיפה של כלל האוכלוסייה, מהווה דוגמא לבעיה בנושא הצדק הסביבתי. דוגמאות אחרות הן פער אפשרי בהקצאה של משאבי האכיפה או מיקום אתרי פסולת.² מאמר זה מתמקד בנושא של העסקה פוגענית כפן נוסף של סוגיית הצדק הסביבתי.

הצגת הבעיה:

מהו צדק סביבתי בהקשר הדיון הנוכחי? מדובר על משולש בעל 3 צלעות: (להלן, משולש (אי) הצדק הסביבתי)

1. תועלת- מי הנהנה מהמוצר או השירות יוצר הסיכון?
2. סיכון סביבתי שעשוי לגרום לנזק בריאותי.
3. זהות הנפגעים - מעמד עובדים חלש.

בחינה של סוגיית העסקת עובדים בתחנות הדלק בראי הצדק הסביבתי:

המתודולוגיה בה השתמשנו הינה: א. מיפוי חקיקה, פסיקה ומאמרים אקדמיים רלוונטים. ב. שיחות עם גורמים מקצועיים שונים הן מהסקטור הציבורי (כגון: משרד התמ"ת והמשרד לאיכות הסביבה) והן מהסקטור הפרטי (כגון: רופאים תעסוקתיים וממוני בטיחות בחברות הדלק). ג. שיתוף פעולה עם ארגונים ירוקים. אנו מציעות לבחון את הדברים עפ"י מודל משולש (אי) הצדק הסביבתי, כדלקמן:

א. זהות הנהנה:

מאפיין מובהק של צמיחה כלכלית הוא עלייה בצריכת הדלק. מדובר במצרך "בלעדיו איין", דהיינו, איכות החיים כפי שאנו מכירים אותה בתקופה המודרנית, חבה את תודתה בין השאר לתעשיית הדלק ולמוצריה. מי נהנה מהדלק? "אני, אתה ואת, כל העולם (כמעט)". התחבורה והשינוע כיום מבוססים על השימוש בדלק ועל כן ניתן לומר בבטחה כי מיתרונות הדלק נהנה הציבור כולו (כמעט).

¹ עינת שרקי וחן מר הן סטודנטיות למשפטים הקליניקה לפרקטיקה ומדיניות סביבתית, הפקולטה למשפטים, אוניברסיטת בר אילן (2006).
² י' רוזן-צבי "של מי הפסולת הזאת לעזאזל? סילוק פסולת וצדק סביבתי בישראל" מחקרי משפט, כג(2), 2006/7.

ב. סיכון סביבתי שעשוי לגרום לנזק בריאותי:

במדינת ישראל פועלות למעלה מ 1500 תחנות דלק,³ בהן מועסקים אלפי עובדים. על פי נתוני רשויות סביבתיות בישראל ובעולם, שיובאו להלן, תחנות דלק עשויות לגרום לזיהום סביבתי והעבודה בהן עשויה לסכן את בריאותם של העובדים.

זיהום סביבתי:

על פי נתוני המשרד לאיכות הסביבה, תחנות הדלק עלולות לגרום לזיהום סביבתי במספר דרכים שונות. אחת הדרכים היא זיהום מי התהום בדלקים המחלחלים ממאגרי דלק תת קרקעיים הממוקמים בתחנות דלק.⁴ ב- 45% מתחנות הדלק שנבדקו עד סוף שנת 2004 נמצאו דליפות מהמכלים או מהצנרת לקרקע ולמי התהום.⁵

סיכונים בריאותיים:

על פי פרסומי הרשות האמריקאית לחומרים רעילים, קיימת גם סכנה בריאותית לעובדים, הנובעת מחשיפת האוכלוסייה ובפרט העובדים לאדים ולגזים מסוכנים הנפלטים כתוצאה מפעולות שונות המבוצעות בתחנות הדלק (לדוגמא: העברת הדלק מהמיכליות אל מאגרי התחנות עצמן, תדלוק המכוניות ועוד).⁶ העבודה בתחנת דלק, כרוכה במספר סיכונים בריאותיים, כאשר חומרת ואיכות הפגיעה מושפעות ממספר גורמים סובייקטיביים כגון: משך החשיפה (זמן), רמת החשיפה (כמות), כימיקלים אחרים, גיל, מין, תזונה ועוד.

ניתן לסווג את מקורות הסיכונים להם חשופים עובדי תחנות דלק לשתי קטגוריות מרכזיות:

1. גזי השריפה של מנועי המכוניות הנכנסות לתדלק: המכונית פולטת אדים וגזים רעילים ו/או מסוכנים, כל זמן שהמנוע פועל. חומרים אלו עלולים לסכן את האוכלוסייה בכלליותה, כאשר הנחשפים העיקריים לסיכונים אלה הינם המתדלקים, שכן הם עומדים במשך כל שעות עבודתם בסמוך למקום פליטת החומרים. המזהמים העיקריים הנפלטים מרכב והשפעותיהם הבריאותיות:⁷

- חלקיקים נשימים עדינים (PM 2.5): נחשבים כיום לקבוצת המזהמים המסוכנים ביותר לבריאות האדם מתוך כלל המזהמים הנפלטים מכלי הרכב. מדובר בחלקיקים בעלי קוטר קטן מאוד (קטן מ 2.5 מיקרון) אשר בשל גודלם המזערי חודרים ללא קושי לעומק מערכת הנשימה ופוגעים בה.
- תחמוצות חנקן (NO_x): מזהם הנוצר בעיקר כתוצאה של חמצון חנקן אטמוספרי בטמפרטורות גבוהות. תחמוצות החנקן גורמות לעליה ברגישות הריאה למחלות שונות של דרכי הנשימה, ומחירפות את השפעתן של מחלות אלו על החולה.

³ 1. מור "מחקר על תכנון תחנות דלק חדשות ותפעול תחנות קיימות", "דפי מידע: המכון הישראלי לנפט ואנרגיה" אוקטובר 2002, גליון 294.

⁴ ראו באופן כללי מצגת שהוכנה על ידי המשרד לאיכות הסביבה: זיהום קרקעות ומי תהום מדלקים, אתר המשרד לאיכות הסביבה: www.sviva.gov.il; דף הבית < נושאים סביבתיים > קרקעות מזוהמות ודלקים < זיהום קרקע ומים מדלקים.

⁵ אתר המשרד לאיכות הסביבה, לעיל ה"ש 18 (תאריך עדכון: 21/05/2006).

⁶ פורסם ע"י: Department of Health and Human Services (Agency for Toxic Substances and Disease Registry) As an agency of the U.S. "Public health statement for automotive Gasoline" (June 1995. CUS# 8006-61-9).

מתוך: <http://www.atsdr.cdc.gov/toxprofiles/phs72.html>

וכן: "Public health statement for automotive Benzene" (September 2005. CAS# 71-43-2)

מתוך: <http://www.atsdr.cdc.gov/toxprofiles/phs3.html>

⁷ אתר המשרד לאיכות הסביבה, לעיל ה"ש 18 ב: דף הבית < נושאים סביבתיים > איכות האוויר < זיהום אוויר מכלי רכב

- חד תחמוצת הפחמן (CO): מזהם הנוצר בעיקר כתוצאה מבעירת דלק פחמימני בתנאי חוסר חמצן. בריכוז נמוך גורם לתחושת נמנום, כאבי ראש וחוסר ערנות. בריכוז גבוה - למוות כתוצאה מחנק. חשיפה ארוכת שנים לרמות נמוכות מעלה את השכיחות להתקפי לב.
- פחמימנים (HC): דלק בלתי שרוף או שרוף חלקית. נפלט בעיקר בעת שינוע דלק וכתוצאה של שרפה בלתי מושלמת. מדובר בקבוצה גדולה של חומרים, אשר בתוכה חומרים רעילים, ומסרטנים.
- אוזון (O₃) ומחמצנים: אלו חומרים שאינם נפלים ישירות ממנועי כלי הרכב, אלא נוצרים כתגובה מאוחרת של מזהמים כמו תחמוצות חנקן ופחמימנים בהשפעת קרינת השמש. זוהי אחת מקבוצות החומרים המסוכנות ביותר לבריאות האדם בגלל הפעילות המחמצנת החזקה שלהם.

2. חומרים מסוכנים המצויים ו/או הנפלטים מהדלק עצמו:⁸ הבנזין מכיל מעל 150 סוגים של כימיקלים, ביניהם: בנזן, טולאן, קסילן ועופרת. המתדלקים נחשפים לחומרים הנ"ל, על ידי שאיפת אדי הדלק בזמן התדלוק או ע"י מגע הדלק עם העור, ועל כן רמת הסיכון שלהם גבוהה הרבה יותר מאשר זו של האוכלוסייה הכללית. השפעות החשיפה לאדי הדלק על הבריאות (במיוחד כתוצאה מהחשיפה לבנזן): במידה והחשיפה היא לרמה נמוכה של בנזין, התוצאות עלולות להיות: סחרחורת, כאבי ראש, קצב לב מואץ, חוסר הכרה ועוד. במידה והחשיפה היא לתקופה ארוכה - כדוגמת העובדים בתחנות הדלק - החשיפה עלולה לגרום לבעיות בדם שעלולות לגרום לאנמיה או לדימום חזק ולפגיעה במערכת החיסונית. כמו כן, החשיפה עשויה להגביר את הסיכוי לחלות בסרטן לסוגיו השונים ובפרט: לוקמיה, סרטן בכליה וסרטן בדרכי האף והנשימה (nasal cancer).⁹ בנוסף עלולה החשיפה לגרום לפגיעה במערכת הרבייה (אולם יש לציין כי פגיעה זו הוכחה וודאית רק לגבי בע"ח), וכן לפגיעה בעובר ובהתפתחותו במידה והמתדלקת הרה.¹⁰ חשיפה לרמה גבוהה של בנזין עשויה לגרום לפגיעה במערכת העצבים, העלולה להגיע לכדי למוות.¹¹

ראוי לציין כי במהלך שנת 2005 ביצע משרד התמ"ת בדיקות בתחנות הדלק בהן נבדקו ריכוזי בנזן, טולאן, קסילן ואדי בנזין בהיבט של חשיפה תעסוקתית. לאחר פניות חוזרות ונשנות אל משרד התמ"ת, במטרה לקבל מידע בנושא, הסכים המשרד למסור לנו תוצאות חלקיות בלבד. התוצאות מצביעות כי בכל תחנות הדלק שנסקרו לא נמצאה חריגה מהרמה המותרת (מחצית התקן). תוצאות אלו מעודדות לכאורה. יחד עם זאת, המשרד סרב להעביר את הסקר המפורט, כך שלא ניתן היה לבחון את פרטיו והמתודולוגיה שלו. בנוסף, ברור כי לא די בסקר בודד, שלא בחן גם את כל מכלול הסיכונים הפוטנציאליים הכרוכים בעבודה בתחנות דלק, על מנת להצביע כי אין כאן בעיה תעסוקתית.

⁸ ראו לעיל ה"ש 20.

⁹ ראו לעיל ה"ש 20, וכן:

"Risk of cancer and exposure to gasoline vapors", *American journal of Epidemiology*, vol 145, no 5, 1997.

מתוך: <http://aje.oxfordjournals.org/cgi/content/abstract/145/5/449>

¹⁰ שיחה עם ד"ר ירון יגב, רופא תעסוקתי, אחראי קופ"ח מכבי בדרום, בתאריך 8.3.06

¹¹ ראו לעיל ה"ש 20.

ג. זהות הנפגעים הפוטנציאליים - העובדים:

החברה האנושית בנויה חוליות חוליות, חלקן חזקות יותר וחלקן פחות. אוכלוסיית העובדים נחשבת לאחת החוליות החלשות שבשרשרת.¹² חוליית העובדים מורכבת אף היא מתתי קבוצות שאינן שוות בכוחן ובמעמדם. אוכלוסיית המתדלקים מונה מעל 10,000 עובדים. מתוך בחינת אוכלוסייה זו,¹³ נראה כי בין מכלול העובדים בתחנות הדלק, ניתן להצביע על שתי קבוצות אוכלוסיה מרכזיות, אשר הינם לרוב ממעמד סוציו אקונומי נמוך. מדובר באוכלוסיה חלשה אשר אינה מודעת לזכויותיה שלה, ולחובות המעביד כלפיה.

- חיילים משוחררים - מהווים 30% מאוכלוסיית המתדלקים. המדינה וחוקיה נותנים תמריץ לחייל המשוחרר לעבוד בתחנות דלק מכוח סעיף 174 לחוק הביטוח הלאומי¹⁴ וכן מכוח תקנות חיילים משוחררים (עבודה מועדפת),¹⁵ הרואים בעבודה בתחנת דלק כ"עבודה מועדפת". הוראות אלה קובעות כי חייל שהשתחרר משירות סדיר ועבד בשנתיים שלאחר שחרורו בעבודה מועדפת במשך ששה חודשים לפחות, זכאי למענק כספי חד פעמי בסכום גבוה יחסית.
- עולים חדשים - מהווים אחוז נכבד מאוכלוסיית המתדלקים. בשל קשיי השפה והפרנסה וחוסר המודעות לזכויותיהם הופכת קבוצה זו לחוליה חלשה.

מהאמור לעיל נראה, כי עובדי תחנות הדלק עלולים להיות חשופים לסיכונים סביבתיים - בריאותיים לא זניחים. דווקא קבוצת אוכלוסיה חלשה זו היא שעלולה לשאת במרב הסיכונים אשר נגרמים ממוצר ו/או שירות המפיקים תועלת לחברה כולה.

המצב הנורמטיבי:

על מנת למנוע ו/או להקטין את הסיכונים בפניהם ניצבים עובדי תחנות הדלק, דאגו רשויות המדינה למערך נורמטיבי הכולל חקיקה ואכיפה בנושא זה. ההוראות נמצאות בתחום רב של פרסומים וחקיקה, בחלקן ישירות ובחלקן עקיפות. להלן החקיקה המרכזית, הרלוונטית לסיכונים שצוינו לעיל:

- פקודת הבטיחות בעבודה¹⁶ והתקנות שהותקנו מכוחה - מטפלים במרב הסיכונים הקיימים במפעלים השונים. ראוי לציין כי תקנות הבטיחות בעבודה (גהות תעסוקתית ובריאות העובדים בבנון)¹⁷ אינן חלות על העובדים בתחנות הדלק, שכן התקנות חלות רק על עבודה עם חומרים המכילים יותר מ- 1% של בנון, ואילו בדלק המגיע לתחנות הדלק אחוז הבנון נמוך יותר. מצב נורמטיבי זה לוקה בחסר, ומכאן שההגנה על העובדים, יש בה מקום לשיפור.
- חוק ארגון הפיקוח על העבודה¹⁸ והתקנות שהותקנו מכוחו - הקמת שירות הפיקוח ותפקידיו.
- פקודת תאונות ומחלות משלח יד¹⁹ והתקנות שהותקנו מכוחה - החובה להביא לידיעת המפקח אודות כל מחלה/ תאונה שנגרמו לעובד במהלך עבודתו.

¹² ר' בן ישראל "שוויון הזדמנויות ואיסור הפליה בעבודה" (האוניברסיטה הפתוחה), 64.

¹³ שיחה עם צבי קורמן, יו"ר ארגון בעלי תחנות הדלק בישראל, בתאריך 21.5.06.

¹⁴ חוק הביטוח הלאומי [נוסח משולב], התשנ"ה-1995, ס"ח 1522, 205.

¹⁵ תקנות חיילים משוחררים (עבודה מועדפת), התשמ"ט-1958, ק"ת התשמ"ט, 58.

¹⁶ פקודת הבטיחות בעבודה [נוסח חדש] התש"ל 1970, דמ"י התש"ל, 337.

¹⁷ תקנות הבטיחות בעבודה (גיהות תעסוקתית ובריאות העובדים בבנון), התשמ"ד-1983, ק"ת 4562, 572.

¹⁸ חוק ארגון הפיקוח על העבודה תשי"ד-1954, ס"ח 164, 202.

- חוק רישוי עסקים²⁰ ותנאי המסגרת לתחנות תדלוק²¹ - מתן רישיון לעסק מותנה בעמידתו בדרישות השונות המבטיחות שלא ייגרם נזק לאנשים ו/או לסביבה.

המלצות

לאור בחינת הדברים לעיל בעדשות משפטיות ובריאותיות משולבת של זכויות עובדים ופגיעה בריאותית-סביבתית, וכדי לקדם פתרונות בני-קיימא לחיזוק ההגנה הסביבתית על בריאות העובדים בתחנות הדלק, אנו מציעות לשקול/לקדם יוזמות חקיקה בנושא:

1. החלת תקנות הבטיחות בעבודה (גהות תעסוקתית ובריאות העובדים בבנון)²² על העבודה בתחנות הדלק- כאמור, תקנות אלו לא חלות כיום על העובדים בתחנות הדלק (בשל אחוז הבנון המצויים בדלק). נראה כי ההגבלה בתקנות מייצגת תפיסת עבר שאינה נכונה עוד, שכן בעבר נהגו לחשוב כי בנון מזיק רק מעל רמות מסוימות, ואולם מחקרים חדשניים מצאו כי גם מתחת לרמות אלו עלולות להיות השפעות מזיקות.²³ היתרון בהחלת התקנות הוא שהן כוללות את החובות הבאות על המעביד:

- עריכת בדיקות סביבתיות תעסוקתיות וכן בדיקות רפואיות לעובדים.
- אספקת ציוד מגן אישי ואמצעי גהות סביבתיים.
- הדרכה: לצורך הגברת המודעות.
- הגבלת החשיפה לבנון.

• פרמטרים לקביעת אי התאמה לעבודה בבנון (לדוג' אישה בהריון או בתקופת ההנקה).

2. מעבר לשיטה של תדלוק בשירות עצמי כנהוג באנגליה ובארצות סקנדינביה. בנושא זה יש לציין מגמה חיובית הנראית בארצנו בשנים האחרונות של הגדלת מספר התחנות הפועלות בשיטה זו,²⁴ ואף ניתן לכך תמריץ כלכלי על ידי הוזלת מחירי הדלק במסלולים לתדלוק עצמי. הרציונאל העומד מאחורי שיטה זו הוא: "הגורם שיזכה בתועלת הוא הגורם שישא בסיכון", דהיינו האזרח המפיק תועלת מן התדלוק, הוא אשר צריך לשאת בסיכונים הבריאותיים שפעולת התדלוק עלולה לגרום, ולא העובד. יחד עם זאת, ראוי לציין כי הצעה זו אינה נקייה מחסרונות, שכן במידה ותאומץ הרי שהדבר יגרום לפיטורים רבים. ייתכן כי העובד יכר לסכן את בריאותו אל מול האפשרות לאבד את פרנסתו, ועל כן לא ברור אם מעבר זה יתקבל בברכה מצד קהיליית העובדים, שכן מנקודת מבטם ייתכן כי הנזק עולה על התועלת.

¹⁹ פקודת תאונות ומחלות משלח יד (הודעה) 1945, ע"ר 1945, תוס' 1, עמ' (ע) 62, (א) 80.

²⁰ חוק רישוי עסקים תשכ"ח-1968, ס"ח 537, 204.

²¹ תנאי מסגרת לתחנות תדלוק, ספטמבר 2005. מתוך אתר המשרד לאיכות הסביבה (לעיל ה"ש 18) ב:

[דף הבית < נושאים סביבתיים < תעשיות ורישוי עסקים < רישוי עסקים < תנאי מסגרת לרישוי עסק < דלק ואנרגיה](#)

²² ראו לעיל ה"ש 31.

²³ "גם רמות נמוכות של הגו בנון מזיקות לבריאות", אתר הרפואה הישראלי: **InfoMed**

http://www.infomed.co.il/news/n_120504_1.htm, וכן:

Hematotoxicity in Workers Exposed to Low Levels of Benzene, *Science* 3 December 2004:

Vol. 306. no. 5702, p. 1665, 1774-1776 (reporting on adverse influences in workers who inhaled less than 1 part per million of benzene--an exposure considered safe under U.S. occupational guidelines).

וכן שיחה עם ד"ר ירון יגב (ראו לעיל ה"ש 24).

²⁴ שיחה עם מר גרשון קידר, ממונה בטיחות בחברת פז בתאריך 2.4.06 וכן ל' ברון "סוף השירות", מעריב, מוסף עסקים עמוד 4,

מתאריך 14.4.06.

3. **הקמת מערך פיקוח יעיל**, הווה אומר, מינוי גוף חיצוני שיערוך בדיקות פתע מעת לעת.²⁵ כיום הנושא נמצא באחריותו של אגף הפיקוח על העבודה במשרד התמ"ת. המערך הנורמטיבי הקיים הינו מפורט ומקיף, אולם הוא מטיל באופן מוחלט וכמעט מלא את האחריות הבלעדית לביצוע הבדיקות השונות על כתפי בעל העסק. חסרה לו, למערך הסביבתי הקיים אותה מערכת משוכללת של "בלמים ואיזונים". כמו בסוגיות סביבתיות נוספות, המדינה מטילה את אחריות הקיום של חוקי איכות הסביבה והתקנות השונות על כתפיהם של המזהמים ומסתמכת על הדיווחים העצמיים שאלו מעבירים למשרדה השונים.

אפשרות אחרת ליצירת מערך פיקוח יעיל היא באמצעות **העברת הפיקוח על הנושא של בריאות העובד אל משרד הבריאות**,²⁶ כך שהחלטות ייקבעו בצורה אובייקטיבית ועל ידי גורמים בריאותיים- מקצועיים. כיום, הגוף שאחראי על הנושא הוא אגף הפיקוח על העבודה²⁷ השייך למשרד התמ"ת. מצב דברים זה עלול להיות בעייתי, שכן ישנו חשש שמא מעורבים בהחלטות השונות גם אינטרסים זרים (כגון: כסף, כוח, פוליטיקה ועוד) ואין מדובר בשיקולים "נטו- בריאותיים" בלבד.²⁸ נציין, כי בעבר אכן היה גוף מטעם משרד הבריאות שהיה אחראי על הנושא ("השירות לבריאות העובד"), אשר קבע מדיניות ופיקח על מניעת סיכונים שנובעים מעבודה וקידום בריאות כללית, אולם הוא חדל מלפעול.

4. **הצעת חוק למניעת העסקה פוגענית**²⁹ – הצעה אשר הוגשה על שולחן הכנסת השש- עשרה בידי חברי הכנסת (כתוארם דאז) עמיר פרץ ואילנה כהן ביוזמת ד"ר אורלי בנימין ועו"ד דפנה רובינשטיין. החוק אוסר על העסקה פוגענית לצורותיה ורבדיה השונים, ובצידו אפשרות לסנקציה פלילית ומנהלית. הצעת החוק רואה העסקה פוגענית, בין השאר, ככזו הפוגעת בכבוד העובד ואנושיותו. המלצתנו היא לשקול לעגן את ההיבט הסביבתי בחוק זה, דהיינו להגדיר את המונח "פגיעה" גם ככזה הכולל העסקה שאינה מקפדת על תנאי סביבה נאותים ובפרט כאלו הנוגעים לבריאותו של העובד. ניתן להצביע על מספר יתרונות בחוק זה לעומת החוקים הסביבתיים הקיימים, ביניהם:

- א. בית הדין רשאי לפסוק לפי חוק זה פיצויים אף ללא הוכחת נזק (סע' 5(ב)).
- ב. סמכות שיפוט ייחודית לבית הדין לעבודה (סע' 7).
- ג. העברת נטל ההוכחה מהעובד אל המעביד (סע' 8).

יש לציין כי אם וכאשר אכן יעוגן ההיבט הסביבתי בחוק, יצריך הדבר את התאמת החוק הנ"ל למערך החקיקה הסביבתית-תעסוקתית.

²⁵ הצעתם של ד"ר אלעזר איל- ב.י.ק.ל.ס וכן של ליעד אורת. פגישות בתאריך: 19.1.06

²⁶ הצעתו של ד"ר איתמר גרוטו, מומחה לרפואה תעסוקתית, אוניברסיטת בן גוריון, מהתכתבות בתאריך 25.5.06, וכן ב:

ENVIRONMENTAL HEALTH IN ISRAEL:TOWARDS ENHANCING CAPACITY AND CAPABILITIES Prepared for Yad Hanadiv (the Rothschild Foundation) by an International Visiting

Committee on Environmental Health (משנת 2005) בעמודים 63-69.

²⁷ אגף הפיקוח על העבודה מופקד על קביעת מדיניות בנושא בטיחות בעבודה, בריאות העובדים וגיהות תעסוקתית ועל פיקוח ואכיפת

הוראות החוקם והתקנות השונים בתחומים אלו במקומות העבודה.

²⁸ משיחה עם ד"ר איתמר גרוטו, מומחה לרפואה תעסוקתית, אוניברסיטת בן גוריון מתאריך 4.6.06.

²⁹ הצעת חוק למניעת העסקה פוגענית, התשס"ה- 2005, ה"ח 3203.

<http://knesset.gov.il/privatelaw/data/16/3203.rtf>