



13 יוני, 2019

לכבוד,

מר אפי רוזן מנהל אגף בכיר לרישוי / משרד התחבורה

א.ג.

הנדון : בחינת הקלה בהחזקת רישיון נהיגה מסוג E - בשל חוסר בקציני בטיחות בעלי רישיון E במשק ההובלה-

עמדת האיגוד

לקראת הדיון המשותף הנקבע ליום 16/06/19 בנושא הנדון, וכמי שעומדים בראש האיגוד ומחויבים למטרותיו ולחבריו- קציני הבטיחות בתעבורה, אנו מוצאים חובה ציבורית לפנות לאדוני ולהעלות בפניו את הסתייגותנו ודאגתנו הכנה, בקצרה ככל הניתן, באשר לפתרון המוצע לסוגיית מצוקת העובדים בעלי רישיון לרכב כבד (E).

אין זה סוד כי, סקטור זה של כלי רכב כבדים ומסוכנים (ובהם גם משאיות המובילות חומרים מסוכנים) - מעורב בתאונות הדרכים הקשות ביותר - הן מבחינת אופי ומספר הפצועים וההרוגים והם מבחינת הנזקים הסביבתיים והכלכליים הנגרמים בעקבותיהן. ואילו חרף עובדה מצערת זו, ובאופן תמוה, עומד דווקא סקטור זה, במסגרת התיקון המוצע, "לזכות" להחלשה משמעותית ביותר של רמת הפיקוח של קצין הבטיחות בתעבורה.

מתוך דאגה עמוקה לקיום הבטיחות התעבורתית בכלל, ולקיומה בחברות התובלה הכבדה בפרט, יודגש כי הנהלת האיגוד, באמצעות נציגיה הבכירים, מתנגדת נחרצות, שלא לומר - מזועזעת - מן ההקלות המוצעות לפתרון הסוגיה.

לדאבונו, בשנים האחרונות ניכרת מגמה מדאיגה וברורה של פגיעה ברמת הפיקוח של קצין הבטיחות על הרכבים עליהם הוא אמון. דוגמא מובהקת לכך ניתן לראות בתיקון האחרון באופן בו כל קצין בטיחות יהיה אחראי על כמות גדולה הרבה יותר של משאיות (אוטובוסים ונהגיהם), לצד צמצום היקף משרתם של קציני הבטיחות, כך שיופחת משמעותית מספר ימי עבודתם, המוקדשים כיום לצורך הטיפול בכלי רכב מסוכנים אלו ונהגיהם.

וכעת מוצע - כי קצין הבטיחות האמור לפקח על הכלים המסוכנים, אף לא יהיה חייב להיות בקיא דיו בהפעלתם, על אף שהדבר נוגד את תקנה 25 לתקנות התעבורה, לפיה - "לא ינהג אדם ברכב אם הוא לא בקיא בהפעלתו".

אנו תמהים, האם מצב הבטיחות בדרכים כה מעודד, עד כי קיימת הפריבילגיה להחליש את רמת הפיקוח באופן כה משמעותי?

ומכאן ברצוננו לפרט את השגותינו המקצועיות המרכזיות למהלך המוצע :

1) מהלך זה עומד בניגוד מוחלט להצהרות חוזרות ונשנות במהלך השנים אודות הצורך בחיזוק מעמדו של קצין הבטיחות בארגון- כתנאי חשוב להצלחתו. ידוע כי, על מנת לחזק את מעמדו בארגון, מעבר לסמכותו בחוק ואחריותו המקצועית, על קצין הבטיחות להיות בר סמכא מקצועי בתחום בו הוא עוסק/ מועסק, קל וחומר כשמדובר בסקטור בעל רמת סיכון משמעותית מעין זו. על מנת לעמוד בחובה האמורה, עליו, כתנאי בסיסי, להיות ראשית בעל ניסיון קודם כנהג מקצועי בתחום דומיננטי זה. ללא רישיון נהיגה מתאים, בפרט בכלי המסוכן, בוודאי שאין לו אפשרות לקיים חובה זו ולמעשה להצליח לקיים את הבטיחות בצורה נאותה, בהתאם למטרה שלשמה הוא הועסק מלכתחילה.

2) בהתייחס לנאמר בסעיף 1, אנו תמהים, הכיצד יוכל קצין בטיחות- החסר את התנאי הבסיסי, לעמוד בפני נהגיו, להעיר להם הערות מקצועיות לגבי תקלות ברכב (גורר ונגרר, תומך ונתמך) ובכלל, להצטייר כבעל מקצוע מנוסה-לפחות כמו הנהג הבקיא בנהיגת הרכב הכבד- שלא לדבר על ידע מבוסס ניסיון כקצין בטיחות בתחום, בעוד בסיס זה למעשה אינו קיים! **קל וחומר כאשר מדובר במכלית המובילה חומ"ס .**



3) כיצד יוכל קצין בטיחות, החסר את התנאי המרכזי, להדריך נהגיו בהדרכות בסיסיות כהדרכות נהיגת חורף/ קיץ כאשר אין לו ניסיון מינימלי בנהיגת כלי רכב אלה והינו חסר כל ניסיון מעשי?! העברת הדרכות כאלה ואחרות ע"י גורם אחר שאינו קצין הבטיחות – תפגע מידית בסמכותו כבעל ידע וניסיון שעלול להוביל בהמשך להחלשה משמעותית של מעמדו בארגון. הידע במקרה הזה הוא הביטחון המאפשר לקצין הבטיחות את היכולת הדרושה לביצוע תפקידו ולהפעלת הסמכות העומדת בבסיס עבודתו אל מול הנהגים עליהם הוא אחראי, פרמטרים משמעותיים וקריטיים בסגמנט מיוחד ומקצועי זה.

4) כיצד יוכל קצין בטיחות, החסר את התנאי המרכזי, לבצע ניתוח של תאונות דרכים שאירעו בכלי רכב אלו עם נהגיו לצורך הסקת מסקנות לעתיד, תוך מתן פתרונות מעשיים מבוססים למניעתן בעתיד, כאשר אין לו רישיון נהיגה מתאים, אין לו כל ניסיון בנהיגתם, אינו מכיר את הסיטואציות מזווית הנהג, אינו יכול לחוש אותן כלל ואינו מסוגל להבין את התנהגות הרכב המורכב מבחינה דינמית ומעשית, ו/או את דברי הנהג המעורב וטיעוניהם?!

5) כעולה מתיקון חלק י', המתעתד להיכנס לתוקף לקראת סוף השנה הנוכחית, לקצין הבטיחות נוספו חובות ביצועיות לא מבוטלות, בניהן: בכל רבעון על קצין הבטיחות לנהוג בכלי הרכב (ואגב, לא ברור -כמה זמן ינהג, כמה ק"מ וכיצד יתבצע התייעוד לנהיגה) וכן לבצע הדרכות פעמיים בשנה, כל אחת בת 3 שעות, מתועדת ומדווחת לרשות. כיצד מצופה ממנו לעשות את כל אלה, בעודו חסר ידע וניסיון על הכלים הכבדים עליהם הוא אמור לנהוג (ולפקח) ועל הנהגים אותם הוא אמור להדריך באופן המקצועי הנדרש?

סוף דבר :

1. קציני הבטיחות בתפקידם המורכב, מבצעים תפקיד חיוני וחשוב, בעל השלכות משמעותיות על הציבור הרחב ועל כלכלת ישראל. אל לנו להכשיל אותנו בתפקידו באמצעות הקלה מסוכנת אשר עלולה לגרום נזק רב, במקום תועלת.
2. שוב מתקבל הרושם המדאיג שמא שיקולים שגויים (ו/או זרים) הובילו להגשת הצעת התיקון האמור.
3. במקום לחזק את מעמדו ומקצועיותו ולהגביר את סמכותו מול הנהגים עליהם הוא אמון, אל לנו לגרום לזילות המקצוע, להחלישו ולהפכו "לחותמת גומי", שהשלכותיה עלולות להיות הרסניות.
4. על מנת שקצין הבטיחות יוכל לעבוד עפ"י התקנות, לרבות אלו החדשות (תיקון חלק י'), המקשות כאמור במידה רבה על עבודתו, עליו לעמוד בתנאי הבסיסי המאפשר לו לבצע את עבודתו בהתאם לחוק.
5. האיגוד מלא תקווה, כי בעת הדיון המתקיים במועד האמור, תימצא לתיקון המוצע, בשיתופנו, חלופה התואמת את חובותיו ואופי עבודתו של קצין הבטיחות, ובפרט בעת הזו, למען מציאות תעבורתית טובה ובטוחה יותר.

בכבוד רב ובברכה,

הנהלת איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה,

שמעון סודאי – יו"ר
אייל הדר – מזכיר
עודד שאולוף – חבר הנהלה

העתק :

מר ישעיהו אברהם – מנהל תחום קציני בטיחות