

י"ד באב תשע"ד

10.8.14

לכבוד

ח"כ פרופ' אבישי ברוורמן

יו"ר ועדת הכלכלה

הנדון: נייר עמדה בנושא קציני בטיחות בתעבורה - השלמות

סימוכין: נייר עמדה של הרשות מיום 23.7.14

ועדת הכלכלה שבראשותך דנה ביום 28.7.14 בנושא תיקון תקנות התעבורה בנוגע לחובת העסקת קצין בטיחות וסמכויותיו. במהלך הדיון, התבקשה הרשות להביע דעתה בנושאים הקשורים לעבודת קצין בטיחות כמו גם לנושא היקף ההעסקה/ התקשרות עם קצין הבטיחות כתלות בגודל צי הרכב שבחברה. זאת, בהתייחס להצעה לנוסח תוספת מס' 12 לתקנות שהוגשה לאישור הוועדה.

בתוספת המוצעת נקבע מספר ימי העבודה בשבוע לקצין הבטיחות, כפונקציה של סוג הרכב וכמות כלי הרכב במפעל. הגדרת "כלי רכב" הינה כללית, ואינה מבחינה למשל, בין כלי רכב ממונעים לבין נגררים, למרות שברור כי קיים הבדל משמעותי בין כלי רכב לבין נגרר בכל הנוגע למטלות קצין הבטיחות. כך, שבמפעל בו ישנם 10 כלי רכב כבדים (כדוגמת משאיות) שלהם 10 נגררים, נדרשת אותה תשומת זמן מקצין הבטיחות כמו במפעל בו יש 20 כלי רכב כבדים. בנוסף, אין התייחסות לשאלה כמה נהגים ישנם במפעל, והכל תלוי במספר כלי הרכב.

על מנת לקבוע מודל מתאים לתקינת היקף העסקת קצין הבטיחות, יש לקחת בחשבון, בנוסף למספר כלי הרכב וסוג הרכב, גם את מספר הנהגים, המערכות הממוחשבות התומכות, רמת התמיכה האדמיניסטרטיבית הקיימת, השירותים הפנימיים הקיימים (מוסך, ביי"ס להדרכה, מחסן טכני ועוד) כמו גם את מאפייני החברה ומדיניותה, מורכבות ההובלות, פיזור אתרי החברה ועוד¹. ההמלצות המובאות להלן הינן תוצאה של בדיקה ראשונית ע"פ בקשת הוועדה.

מתוך רצון לקבוע מודל פשוט ככל הניתן ולהתחשב במצב הקיים בפועל בכל הנוגע ליחס בין מס' רכבים ממונעים למספר הנהגים ולמספר הנגררים, עמדת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים היא **לאמץ את ההמלצות הבאות כמכלול:**

- יש לשנות את הגדרת "כלי רכב", לצורך קביעת היקף העסקת קצין הבטיחות, כך שיתייחס **לכלי הרכב הממונע בלבד ללא תלות במספר הנגררים.**

¹ בהכנת נייר זה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים הסתייעה בשירותיה של חברת "מתן". החברה מתמחה בייעוץ בתחום ניהול פרויקטים ובתחומי הנדסת תהליכים ומערכות מידע. החברה פעילה משנת 1995, ומעסיקה מהנדסי תעשייה וניהול, מנתחי תהליכים ומערכות מידע. החברה ראינה 19 קציני בטיחות בתעבורה, ובשל מגבלות לוחות זמנים, נעשה הדבר ללא תצפיות ודגימות בשטח.

2. בהתאם לכך, לקבוע יחס של משרה מלאה אחת של קצין בטיחות לכל כ- 35 כלי רכב כבדים (מעל 10 טון) ולגבי אוטובוסים - כ- 45 כלי רכב למשרת קצין בטיחות אחת. היקף משרה מלאה חושב על בסיס 48 שעות עבודה בשבוע².
 3. יש לחייב כל כלי רכב או נגרר לעבור בדיקה מיכנית אחת ל- 60 יום במכון רישוי או במוסד מורשה.
 4. אין בנתונים הקיימים בידי הרשות כדי להצביע בבירור על קשר בין בטיחות כלי הרכב לבין מודל ההעסקה של קצין הבטיחות. בהיבט זה, לא נמצא הבדל בין העסקת קצין בטיחות במפעל או התקשרות במיקור חוץ, ובתנאי זהות קצין הבטיחות מוגדרת מראש (כלומר: ישנו קצין בטיחות מסויים האחראי לכל כלי רכב).

יודגש: נוכחותו הפיסית היומיומית של קצין הבטיחות, היכרותו את החברה ונהגיה, זיקתו וזהותו המקצועית מעצם היותו חלק מהמפעל, הינם מרכיבים משמעותיים בתפיסת הבטיחות, הנראית והנתפסת, בקרב מנהלי החברה ונהגים העובדים בה וכן בקרב לקוחות החברה וספקיה.

לכן, במקרה של התקשרות במיקור חוץ, זהותו של קצין הבטיחות תיקבע מראש ולא ניתן יהיה להחליפו אלא בתנאים שיקבעו. הדברים אמורים גם בנוגע לזהות ממלא מקומו של קצין הבטיחות (למקרים בהם קצין הבטיחות נעדר מעבודתו מכל סיבה שהיא).
5. האחראיות על נושא הבטיחות במפעל תוטל אישית על מנכ"ל החברה.
 6. הרשות סבורה כי אין די בהעסקתם של 3 מפקחים על כל 3,000 (!) החברות בארץ. יש להכפיל את תשומות הפיקוח על מנת להגבירו בעיקר בכל הנוגע לשעות עבודה ומנוחה במפעל, רמת ההכשרה של הנהגים ותחזוקת כלי הרכב.

² לא נערכה בדיקה בנוגע לרכבים מסוגים שלא הוזכרו במפורש במסמך זה, כגון: רכבי ליסינג והשכרה.