



16 אוגוסט, 2015

לכבוד,
מר איציק סרור
ס/מנהל בכיר אגף הרכב- משרד התחבורה

א.ג.,

הנדון : הצעת תיקון תקנות התעבורה – תקנה 273 - בדיקות תקופתיות לרכב מסחרי
סימוכין : מכתבך מיום 6.8.15

בהתאם לבקשתך מיום 6.8.15 בנושא הנדון, להלן התייחסותנו לתיקונים המוצעים :

ראשית, נקדים ונאמר כי אנו משבחים ומוקירים את עבודתה המקצועית של ועדת סגיס, אשר פעלה לאורך התקופה שהוקצתה לה בצורה יסודית ומעמיקה, תוך הגשת המלצותיה המבוססות על נתונים אובייקטיביים, כפי שבאו לידי ביטוי בשטח.

כמי שבקיאים ומכירים מקרוב את המלצותיה העיקריות של הועדה המכובדת, ואף הואילו להציגם בפני מקבלי ההחלטות לא אחת, אנו מוצאים כי הצעת התיקון האמורה של תקנה 273, אינה משקפת באופן ראוי את המסקנות האמתיות היוצאות ממנה, ובמידה מסוימת, יש לומר, אף חוטאת למטרה, ולהלן נימוקינו :

1) צוות הבדיקה (כפי שעולה ממסמכי הסיכום 7,9 המצ"ב) קבע, כי הפיקוח במשרדים העצמאיים הוא ירוד ואינו מספק לעומת פיקוח קציני הבטיחות המפעליים, שעושים את עבודתם נאמנה, ואף למעלה מכך.

בעוד שמביקור צוות סגיס אצל קציני הבטיחות המפעליים, עולים ממצאים חיוביים ביותר, הכוללים בין היתר : היסטוריית טיפולים מפורטת (בתיק ובמחשב), חשבונות מסודרות המעידות על טיפולים סדירים במוסכים מורשים, תיקי רכב כמו גם תיקי נהג מסודרים, ועוד,

מן העבר השני נמצא, כי בקרב קציני הבטיחות שמטעם המשרדים העצמאיים, התמונה עגומה למדי. מבדיקתה המקיפה של הועדה עולה כי, בחלק גדול מהמשרדים העצמאיים :

א. אין מעקב אחר סידור העבודה של הנהג ושעות נהיגתו.

ב. אין תיעוד והיסטוריית טיפולים במוסכים מורשים.

ג. אין כמעט מעורבות בתהליכי קליטת נהג וניטור נהיגתו השוטפת.

נבקש להדגיש ולחדד כי - לאור הממצאים העגומים בדבר תפקודם של עובדי המשרדים, כפי שפורטו לעיל, ממליצה הוועדה להחליף את שירותיהם של המשרדים העצמאיים ולאפשר תחתם בדיקות שנתיות במכון רישוי אחת לרבעון, בחברות שלהן עד 10 משאיות, במשקל 10 טון ומעלה.

2) אנו דורשים להיצמד לאבחנה המפורשת, כפי שקיימת בסיכומי צוות הבדיקה שלעיל, אשר מבדילה באופן ברור בין איכות עבודתם של קציני הבטיחות המפעליים אשר ברשותם חופש פעולה ראוי ותנאים הולמים לבדוק, לפקח ולוודא את תקינותם של הרכבים אשר תחת השגחתם, תוך הקפדתם על טיפולים סדירים במוסכים המורשים.

זאת, אל מול הכשל הטיפולי והפיקוח הלקוי של קציני הבטיחות מטעם המשרדים העצמאיים, שאינם חלק מהמפעל, שסמכותם ומחויבותם אליו נמוכים ואינם מספקים, בהתאם לאופי מודל העסקתם הבעייתי ולהיעדר תנאים הולמים של סביבת עבודתם.

3) החרגת המפעלים שלהם מסי כלי רכב מצומצם יחסית (עד 10 סה"כ), מאלה שברשותם צי רכב משמעותי ורחב היקף, היא הגיונית ומתקבלת על הדעת, גם מבחינת תוספת העלויות המשמעותיות הכרוכה בהגדלת מסי הבדיקות במכוני הרישוי, בפרט כאשר מדובר בציי רכב גדולים, שכן, שם – תיפול ההוצאה הכספית הנוספת כעול על צווארו של בעל המשאיות, שבמקרים רבים ייתכן כי לא יוכל לשאת בנטל הכבד לאורך זמן.

עוד נוסיף בהקשר זה, כי את ההוצאה הגדולה והמיותרת שאנו מבקשים לחסוך בבדיקה הנוספת (3 בדיקות מבוצעות ממילא כבר היום), יש וראוי להשקיע בתיקון הליקויים עצמם, עפ"י הדרוש, בצורה המיטבית ובזמן אמת במוסכים המורשים, שזוהי תכליתם ותמצית מהותם, כאשר על זאת, ימשיך לפקח ולקבוע קצין הבטיחות המפעלי והמקצועי, בהתאם לתפקידו ולהכשרתו, כפי שנעשה בצורה יעילה ואיכותית עד כה.

4) חשיבותם של הדברים מתעצמת, בשים לב לכך ששינוי התקנה, באופן שיעביר את סמכות הבדיקה למכון רישוי – משמעותה הברורה והמתחייבת ממנו היא הסרת האחראיות הצמודה והפיקוח היומיומי של קצין הבטיחות על הרכבים שבאחריותו, כפי שהינו מחויב להם עפ"י חלק י' לתקנות התעבורה.



Association of Traffic Safety Officers איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה

רח' חרוץ 6 חדר 301, תל-אביב 67060, טלפקס. 03-6872214, טל. 03-6390149, ת.ד. 9122 ת"א 61091
6 Harutz St. Room # 301 Tel-Aviv, TelFax: 972-3-6872214 Tel: 972-3-6390149, P.O.B. 9122 Tel-Aviv, 61091 ISRAEL
כתובתנו באינטרנט: www.igudkb.co.il E-mail: igudkb@netvision.net.il

אנו עומדים על כך שאין ולא יהיה תחליף לבדיקתו השוטפת של קצין הבטיחות, הנמצא במפעל, העוסק בטיפול מונע, ואשר בהתאם להכשרתו ובאמצעות בדיקותיו הממוקדות (עפ"י הפרמטרים שלהם הוא נדרש), מסוגל לזהות את התקלות כבר בראשיתן, ולפעול במידי למניעת החמרתן.
יתר על כן, המשאיות הכבדות, בעודן עובדות בשטח ונושאות משא כבד, לרבות עומס יתר, יכולות בכל רגע נתון – לשבור קפיצים, לחתוך צמיגים, לשחוק בלמים וכיו"ב – בתוך פחות מחודש ימים – לעיתים עקב תפעול שגוי של המשאית (למשל- שימוש לא נכון בבלמים וכו.).
באם ישים בעל המשאית מבטחו בבדיקה הרבעונית, בעוד שמחר בבוקר, עלול ללא התראה מוקדמת, לצוץ ליקוי בטיחותי חמור ברכבו, כדוגמת המוזכר לעיל, תהיה זו רשלנות לשמה, שלא לומר – הפקרות והעמדתם בסכנה בטיחותית חמורה של כל משתמשי הדרך.

5) **אין חולק על כך כי יש להדק ולהחמיר את הפיקוח על רכבי המשא הכבד.**
אולם, בזמן שאנו מדווחים כל העת על עליה מתמדת ומדאיגה בתאונות הדרכים, היא זה בלתי מתקבל על הדעת – להמעיט מחשיבות תפקידו של קצין הבטיחות ולפטור את בעל המשאית, גם אם מבחינה תודעתית בלבד, מאחריותו הקריטית של קצין הבטיחות – לדווח ולהתריע בפניו על כל ליקוי בטיחותי, שבו הוא נתקל בבדיקותיו השוטפות ואשר מחייב תיקון מידי.
המסר לבעל המפעל חייב שיהא חד וברור, באופן שלא יוכל להרשות לעצמו להמתין לבדיקת הרישוי הרבעונית, כאשר בכל רגע נתון, יכול שתהיה תחת חסותו "פצצה מתקתקת" ומסכנת חיים, כדוגמת זו שהביאה לאסון המיותר בנשר.
6) **יחד עם זאת, משאיות שתמצאנה עם ליקויים בטיחותיים חמורים, לא מטופלים, יש למצות את הדין עם קצין הבטיחות שעליהן הוא מונה לפקח – וזאת באופן החרף ביותר.**
להחמיר - כן.
להקל או לצמצם את סמכויותיו ואחריותו המהותיים והקריטיים למניעת תאונות, שהשלכתן – הצלת חיי אדם – בשום אופן לא.

בסיכומו של דבר, נבקש להדגיש כדלהלן:

בבואנו לשנות תקנה קיימת, שמשמעותה – השפעה על תאונות דרכים וחיי אדם, יש לקחת בחשבון את מכלול ההשלכות העוללות לנבוע מאותו השינוי, ובהן:

- 1) פגיעה אנושה במעמדו של קצין הבטיחות המפעלי – כבעל סמכות – לפקח, לבדוק ולהתריע בפני בעל המפעל על ליקויים בטיחותיים, לעיתים מסכני חיים.
- 2) בעל המפעל כאמור, עלול לפרש את השינוי החדש כתחליף להתרעותו של קצין הבטיחות, לבטל את חשיבותו ו/או לדחות את ההתייחסות אליהן למועד הבדיקה במכוון, עקב סדר עדיפות כלכלי, שמשמעותו עלול להיות – ויתור על תיקון מידי, הדרוש עפ"י חוות דעתו המקצועית של קצין הבטיחות, והקצאת המשאבים הכספיים הפנויים לאותה העת, עבור הבדיקה במכוון- עפ"י הוראת החוק – דבר שטומן בחובו סכנה בטיחותית של ממש.
- 3) הוספת בדיקה במכוון הרישוי היא בזבוז מיותר של משאבים כספיים, שמוטב כי יושקעו בצורה ייעודית, כפי שנדרשת, בזמן אמת, בתיקונים במוסכים, ובשום אופן לא על חשבונם.

לשיטתנו, מן הראוי יהיה להתייחס למסקנות הוועדה כפי שהן, קרי – לדעת להבדיל בין עבודתו של קצין הבטיחות המפעלי אל מול זו של קצין הבטיחות המשרדי, ובהתאם לכך – לבצע שינויים, ככל שנדרשים כאלה.
בשום מקרה, אין לוותר או לייטר את בדיקתו החודשית של קצין הבטיחות במשא הכבד, ובפרט במפעלים שלהם יותר מ-10 כלי רכב, שלכל הדעות והממצאים, אין לה כיום כל תחליף משביע רצון, ולמעשה משמשת כבסיס הבטיחותי החשוב מכל, לצד הטיפול בגורם האנושי.

כל ניסיון שגוי, ככל שיתרחש בהיבט מרכזי זה, יהיה בבחינת "כתובת על הקיר" ודי לחכימא ברמיזה.
ישנה חשיבות מכרעת לקיומה של מדיניות ברורה ומדויקת בסוגיה רגישה ומשמעותית כגון זו שלפנינו.
אנו דורשים להימנע מכל ניסוח (של התקנה) שיהא בבחינת העברת מסר מסוכן ובלתי אחראי לכלל בעלי המשאיות והמפעלים, ויחד עם זאת, מוצאים כי ניתן לנסות ולהתגבר על הבעיות שנתגלו, באופן נקודתי, באמצעות הוספה של בדיקה זו או אחרת, בחברות שלהן מס' משאיות בודדות, תוך הימנעות מהחלת החובה הנוספת על כלל קציני הבטיחות המפעליים, העושים עבודתם במסירות ובמקצועיות, כשיעילותם והשפעת בדיקותיהם הקבועות והשוטפות על הבטיחות בדרכים – אינה מוטלת בספק!

בכבוד רב ובברכה

הנהלת איגוד קציני בטיחות
מקצועיים בתעבורה
שמעון סודאי - יו"ר



Association of Traffic Safety Officers איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה

רח' חרוץ 6 חדר 301, תל-אביב 67060, טלפקס. 03-6872214, טל. 03-6390149, ת.ד. 9122 ת"א 61091
6 Harutz St. Room # 301 Tel-Aviv, TelFax: 972-3-6872214 Tel: 972-3-6390149, P.O.B. 9122 Tel-Aviv, 61091 ISRAEL
כתובתנו באינטרנט: www.igudkb.co.il E-mail: igudkb@netvision.net.il

העתקים :

איגוד יבואני הרכב
התאחדות התעשיינים
מועצת מובילים
איגוד מכוני הרישוי
איגוד המוסכים
מהנדס אבנר פלור - סמנכ"ל בכיר תנועה
מר משה ויצמן - מנהל בכיר אגף הרכב
מר ברק טייכמן - ע/מנכ"ל
מר יוסי ניזרי, מ"מ מנהל אגף מטענים ומל"ח
עו"ד חוה ראובני - סגנית בכירה ליועצת המשפטית
מר משה קירמאיר - ראש תחום שירותי תחזוקה, שמאים ופיתוח
מר ישעיהו אברהם - ראש תחום קציני בטיחות
גבי נירית לוי - ראש ענף תכניות עבודה, מעקב ודווח - מעקב