



17 ביוני, 2009
502373

לכב'
חברי הועדה לבחינת מעמד קציני הבטיחות

נייר עמדה בדבר מעמדם של קציני הבטיחות בתעבורה

להלן הערותיו של ארגון קציני בטיחות עצמאיים בתעבורה שבלשכת המסחר.

הגדרות מטרות הועדה - בשימת דגש על קציני הבטיחות העצמאיים:

- א. ההבדלה בין קצין הבטיחות המפעלי לקצין הבטיחות העצמאי אינה מן העניין וראוי לה כי תתבטל ביוזמת הועדה.
- ב. ככלל אין שוני בהכשרה של קצין הבטיחות העצמאי למול זה של קצין הבטיחות המפעלי, יתרה מכך, הרי אין מניעה כי קצין הבטיחות המפעלי יהפוך להיות עצמאי ולהפך.
- ג. ראוי היה ליצור התמחויות בענפים השונים עליהם מפקח קצין הבטיחות (פרטי, רכב כבד, אוטובוסים) ולמצוא דרך לתת לכך ביטוי באופן שישדרג את קצין הבטיחות בעל ההתמחות הענפית בבואו לחפש עבודה, ובהתייחסות של משרד התחבורה לעניין זה.
- ד. קביעת כללים קבועים, ברורים, קשיחים, ריאליים וברי פיקוח ע"י הרשות המפקחת כתנאי סף לעבודתו של קצין הבטיחות בין המפעלי ובין העצמאי, היא תנאי הכרחי ובכך לדעתנו צריכה להתמקד עבודת הועדה.
- ה. המטרה העיקרית שעל הועדה לשים למול עיניה הינה הגברת הבטיחות של הנוהגים בכבישי הארץ, והתמקדות בדרך שתשרת בצורה היעילה ביותר מטרה זאת. קציני הבטיחות בתעבורה הינם הזרוע הארוכה של הרשויות לפיקוח על כלי רכב בכלל, ובעניין קציני הבטיחות העצמאיים גם של כלי-רכב כבדים בפרט, שתכליתם לצמצם עד לכדי אפס את מעורבות כלי רכב אלו בתאונות דרכים.

הבהרת נושא קציני הבטיחות העצמאיים

- ההשמה בפועל של קצין בטיחות על-פי רישיון מוביל החלה בשלהי שנת 2001.
- עד לאותה שנה רובם המוחלט של חברות שהפעילו עד 20 כלי-רכב מסוגים שונים לא נמצאו תחת פיקוח קצין בטיחות בתעבורה.
- הסדרת הפיקוח ע"י קציני הבטיחות בתעבורה באה לידי ביטוי בתקנות התעבורה פרק ג' הסדרת שירותי הובלה, סעיף 7(א)(3) לחוק שירותי הובלה בדבר תנאים למתן רישיון מוביל, הדורש פיקוח על בטיחות במתן שירות הובלה על ידי קצין בטיחות, ובהובלת חומר מסוכן - גם על ידי אחראי על בטיחות ההובלה של חומרים מסוכנים; בעניינים אלה רשאי השר גם לקבוע את דרכי הפיקוח ומועדיו, בהתחשב, בין היתר, במספר כלי הרכב המסחריים שבאמצעותם ניתן שירות הובלה.
- ככל שבדקנו אין בתקנות התייחסות ולו אחת לקצין הבטיחות העצמאי. יתרה מכך, בנוהל "בקשה לרישיון מוביל" בסעיף (4) בחוק שירותי הובלה מצוין במפורש כי כתנאי לקבלת רישיון המוביל יש לציין את בעלי התפקידים שיעמדו לרשותו של המבקש: קצין הבטיחות, וכן אחראי על הניהול המקצועי ואחראי על בטיחות ההובלה של חומרים מסוכנים, לפי העניין, כמו כן חייב המבקש באישור של קצין בטיחות כי הוא עומד לרשות המבקש במתן שירותי פיקוח. יוצא מכך, כי גם המחוקק לא מצא לנכון להבדיל בין קצין הבטיחות המפעלי לקצין הבטיחות העצמאי, יתרה מכך אין בכל התקנות סייגים או תנאים למשרד עצמאי למתן שירותי בטיחות.
- דבר זה נובע לדעתנו לא מטעות של המחוקק אלא מתוך כוונה לתת שירותי בטיחות באופן שלא יכביד על מקבל השרות כלכלית מחד גיסא, ומאידך גיסא יחייב אותו לעמוד בכל התנאים המתבקשים מבעל רישיון מוביל תוך מתן אפשרות לקבל שרות פיקוח קצין בטיחות בתעבורה.



מי רשאי לנהל משרד קצין בטיחות עצמאי

- בעל תעודת הסמכה של קצין בטיחות בכיר בתעבורה או המחזיק בידו תעודה המעידה על הכשרה דומה במקצועות התחבורה.
- קצין בטיחות בתעבורה בעל ותק של לפחות 7 שנים.
- ניסיון בחברת תובלה.

תנאים לפתיחת משרד קצין בטיחות עצמאי

1. תוכנת מעקב לניהול ציי-רכב
2. קובץ תקנות התעבורה - עותק מודפס או ממוחשב
3. ניהול תיקי חברה, נהג ורכב.
4. קביעת נוהל תקשורת בין המשרד לקצין הבטיחות.
5. נוהל בדיקת דסקיות טכוגרף, פענוח, מעקב ודיווח ללקוח - חובת משרד התחבורה להקצות משאבים ל"דחיפת הנושא", וקביעת מנגנון שיתוף פעולה מול משרד התחבורה לצמצום חריגה בשעות נהיגה וקביעת יעדים בהתאם.
6. קביעת מערך הדרכות לנהגים הנמצאים תחת פיקוח קצין הבטיחות.
7. קביעת נוהל רענון תקנות לקציני הבטיחות במשרד.
8. העמדת ספריית חומר מקצועי לקציני הבטיחות.
9. נוהל השתלמויות לקציני הבטיחות הענפיים (באחריות גף קציני בטיחות בתעבורה).
10. לא ימוקם משרד קצין בטיחות בשטח מוסך, תחנת דלק או מכון רישוי מחשש לניגוד עניינים.
11. קביעת משרד במיקום נגיש.
12. משרד עם שירותי מזכירה, טלפון, פקס, מייל, יכולת אפסון ותיוק.
13. יכולת קבלה, ניתוח ואפסון של דיסקיות טכוגרף.
14. קשר עם ספקי שירות, מוסכים, חלפים, יבואנים, וכיוצא בזה.

משרד עצמאי למתן שירותי קצין בטיחות - סמכויות פיקוח

1. בסיס לעבודת קצין הבטיחות העצמאי בחברות היא תקנה 579 לתקנות התעבורה.
2. המצב היום הוא שחברות להן פחות מ-20 כלי-רכב מסוג משא "נתקעות" בין מגבלת תקנה 579, לבין ההיתר שניתן לקצין הבטיחות העצמאי למתן שירות, חוסר הבהירות הזה גורם לבעלי רכב החייבים בפיקוח קצין בטיחות בתעבורה לרצות "לעגל פינות" מה שבסופו של דבר מגיע לפתחו של קצין הבטיחות בתעבורה. היצמדות להוראות תקנה 579 תסיר את הערפל הקיים היום מעל השאלה, מה דינו של בעל חברה המפעילה 19-6 כלי-רכב מסוג משא אין בתקנות הקיימות היום מענה לשאלה הזו ולכן נוצר מצב בו הלחץ על קצין הבטיחות לתת שירות גם לקבוצה הזו. שינוי ההוראות על פי הצעה זו תקל על עבודת מפקחי "גף קציני הבטיחות" שיוכלו להתמקד בעבודת הפיקוח ולא יחויבו להתרוצץ ו"להדריך" את אותו קצין בטיחות "במספר רב של מפעלים", יותר ארגונים המפעילים כלי רכב ייכנסו למעגל הפיקוח, ומן הסתם תהיה דרישה גוברת לקציני בטיחות בתעבורה.
3. עמדת גף קציני בטיחות בעניין כפי שבאה לידי ביטוי ביום 26.1.2009 בישיבה עם מר עוזי יצחקי סמנכ"ל תנועה בכיר, ע"י היועצת משפטית של משרד התחבורה, עו"ד אביבה ניסים וע"י מנהל גף קציני הבטיחות מר גיקי לוי, כי משרד התחבורה אינו מתנגד כי משרדי קציני בטיחות עצמאיים ימשיכו לפקח על חברות להן עד 10 כלי-רכב מסוג משא במשקל מ-10,000 ק"ג ויותר, וכי הפרשנות המשפטית היא זאת שמגבילה התקשרות שכזאת.
4. נוכח עמדת המדינה בבג"ץ 4829/07 לוקמן נ' משרד התחבורה, כפי שאף הוצגה ע"י הפרקליטה עו"ד עינב גולומב, כי אין למדינה התנגדות כי מתן שירותי קצין בטיחות למפעלים יהיה גם דרך מתן שירותי מיקור חוץ לחברה, וכי יהיה רק הצורך לעמוד בנהלים הקבועים, מאפשרת למשרד התחבורה לשנות את התקנות ולקבוע כי השמת קצין בטיחות במפעלים תהיה במעל 10 כלי רכב כבדים במפעל.
5. יש לקבוע את סמכויותיו וחובותיו של המנהל המקצועי במשרד, ומתי בסמכותו להתערב בעבודתו ובשיקול דעתו של קצין הבטיחות בתעבורה.



נוהל ביקורת

1. יש לקבוע סרגל ביקורת אחיד וידוע, שחייב להתעדכן להתפרסם מעת לעת באחריות גף קציני בטיחות בתעבורה. רצוי שיקבע סרגל מותאם למשרד עצמאי, וסרגל המותאם לקצין הבטיחות המפעלי.
2. יש לקבוע ניקוד קבוע לקביעת איכות הביקורת, ציון סופי שימש כפרמטר קבוע להעלאת הרמה של קצין הבטיחות המשרדי והעצמאי.
3. התאמת סרגל הביקורת לעבודה בשטח - לדוגמה אין כיום הקפדה של משטרת ישראל ומכוני הרישוי על אישור בלמים 1/2 שנתי, רישיונות מוביל, אישור מהנדס לכלי-הרמה.
4. תקנה 168 - יכולת האכיפה של קצין הבטיחות - בכפוף ליכולת הביקורת של קצין הבטיחות וסמכויותיו. דחיפת הנושא בהסברה באחריות משרד התחבורה.
5. נוהל ביקורת יחידות קירור או כלי הרמה, זה לא בתחום ההתמחות של קציני הבטיחות - **יש לבטל הוראה זאת, פיקוח על כלי-הרמה (מלגזות) וצמ"ה באחריות משרד העבודה והרווחה.**
6. התראה לקצין בטיחות מבוקר על מועד הביקורת, והפרדתה מנוהל ההדרכה של קצין בטיחות חדש, גם מבקר משרד התחבורה בדו"ח משנת 2001 קבע כי הקצאת כוח-אדם ממבקרי משרד התחבורה להדרכת קצין בטיחות ותיק, היא בזבוז בזמן שהיה צריך להיות מופנה לביקורת.
7. שימוש בסרגל הביקורת להעלאת הרמה המקצועית של קצין הבטיחות המבוקר.



היקף העסקה של קציני בטיחות המועסקים במשרדים

יש לבצע התאמה להיקף העסקה (חלקיות משרה) במשרד קצין הבטיחות העצמאי לקציני הבטיחות השכירים המועסקים על ידו, לטבלה אותה הוציא מנהל אגף מטענים ומל"ח - הוראה שכזאת יצאה גם לאור ישיבה עם מנהל אגף הרישוי, מר גאנס חאמדה ביום 3.5.2009

קצין בטיחות בתעבורה

חיוב כל קצין בטיחות בתעבורה (מפעלי ועצמאי) להשתתף לפחות אחת לשנה בהשתלמות מקצועית שתאורגן ותהיה באחריות גף קציני בטיחות במשרד התחבורה.

1. התאמת ההדרכה לעבודת קצין הבטיחות ולרישיון הנהיגה שיש ברשותו.
2. מתן אמצעים (סמכויות) ברורים בידי של קצין הבטיחות לביצוע עבודתו.
3. יש לקבוע נוהל של דיווח ועדכון של המשרד המעסיק על פעילות קצין הבטיחות שמוצב דרך המשרד בהשמה בחברות, לרבות דיווח לבעלי המשרד על כל מחדל של קצין הבטיחות המועסק על ידם במפעלים.



סוגיות שהועדה לבחינת מעמד קצין הבטיחות בתעבורה בוחנת (מכתב מיום 14.5.02009)

1 אין כל ספק בנחיצות עבודת הפיקוח של קציני הבטיחות בתעבורה בחברות בעלות צי רכבים גדול, ובחברות בעלות צי רכבים קטן בכללן. די אם נבדוק את נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (הלמ"ס) עד לתחילת הפיקוח על החברות "הקטנות", ולנתוני הלמ"ס לאחר תחילת הפיקוח, בכדי שנבין עד כמה רבה נחיצותם של קציני הבטיחות. אמנם, בחברות קטנות ההירארכיה המנהלית שונה מהמקובל, אולם ניתן ללמוד מכך ולא לשנותו. קמה החובה להביא את הנהלת החברה להכרה כי תרומת קצין הבטיחות בתעבורה לחברה כדאית ומאד משתלמת.

יש לזכור כי קיימת עלות הכספית הכרוכה בהעסקת קצין הבטיחות בתעבורה, בין אם בהעסקה ישירה ובין אם בשרות מיקור חוץ (אאוטסורסינג). המדובר בעלות כלכלית משמעותית שאין להתעלם ממנה. לא ניתן להעמיס עלויות כבדות על בעל חברה קטנה כגון העסקת קצין בטיחות בתעבורה היכן שקודם לכן לא היה פיקוח כלל, לכן הדבר חייב להיעשות תוך התחשבות בהוצאה הנכפית על בעל החברה, שכן אחרת ימנע מלעמוד בהוראות החוק בבחינת העלויות לתפעול העסק.

משטרת ישראל מפרסמת נתונים מעניינים ביותר בדו"ח לסיכום תאונות הדרגים בשנת 2007. ההשוואה אותה עושה המשטרה הינה היחס בין רישום הדוחות ע"י המשטרה לבין מעורבות הרכב בתאונות הדרכים. יש לשים לב כי, ברכב מסוג משאית החלק היחסי מסך רישום דוחות התנועה גבוהה מהחלק היחסי שלהם במעורבות בתאונות דרכים. מאידך, באוטובוסים ורכב מסחרי החלק היחסי שלהם בתאונות גבוהה מהחלק היחסי שלהם בדוחות.



רצ"ב נתוני משטרת ישראל:

רכב פרטי: החלק היחסי בצי הרכב גבוה מהחלק היחסי בתאונות דרכים. בנסועה. במעורבות בתאונות חמורות ומהחלק היחסי שלהם מסה"כ דוחות התנועה.

אוטובוס: החלק היחסי במעורבות בתאונות דרכים חמורות גבוה מהחלק היחסי שלהם בצי הרכב. בנסועה במעורבות בתאונות דרכים ומהחלק היחסי שלהם מסה"כ דוחות התנועה.

מונית: החלק היחסי במעורבות בתאונות דרכים גבוה מהחלק היחסי שלהם בצי הרכב.

משאית: החלק היחסי מסה"כ דוחות התנועה גבוה מהחלק היחסי שלהם מצי הרכב. במעורבות בתאונות ובתאונות חמורות.

דו גלגלי: החלק היחסי במעורבות בתאונות דרכים חמורות גבוה מהחלק היחסי שלהם בצי הרכב. במעורבות בתאונות דרכים. מסה"כ דוחות התנועה ומהחלק שלהם מסה"כ הנסועה.

מסחרי: החלק היחסי מסה"כ הנסועה גבוה מהחלק היחסי שלהם בצי הרכב. בתאונות דרכים. בתאונות חמורות ומהחלק היחסי שלהם מתוך סך דוחות התנועה.



יש לשים לב כי קבוצת המשאיות הינה היחידה שסה"כ הדוחות (דוחות תנועה) גבוהה מסך מעורבות כלי רכב אלו בתאונות דרכים: "החלק היחסי מסה"כ דוחות התנועה גבוה מהחלק היחסי שלהם מצי הרכב במעורבות בתאונות ובתאונות חמורות". אם נשווה למשל לרכבים מסוג אוטובוס שע"פ משטרת ישראל, החלק היחסי שלהם במעורבותם בתאונות דרכים גבוה מהחלק היחסי שלהם בצי הרכב בנסועה במעורבות בתאונות דרכים ומהחלק היחסי שלהם מסה"כ תאונות דוחות התנועה. הרי מן הראוי לשקול בעדיפות ראשונה לחייב אוטובוסים בחברות קטנות להיות תחת פיקוח קצין בטיחות בתעבורה עצמאי.

בדו"ח המשטרה משנת 2004 ניתן לראות בבירור כי מעורבות כלי רכב מסוג משא בתאונות הינה 4% מהתאונות, בקבוצה שהמשטרה מכניסה לתוכה את כל כלי הרכב משא וכן את האוטובוסים הזעירים, כך יש בסה"כ 361,022 כלי-רכב.



מאידך, בקבוצת האוטובוסים שמספרם בשנת 2004 עמד על 11,415 המעורבות שלהם בתאונות עומדת על 6%. בהתחשב במספר העצום של כלי-הרכב בקבוצת רכב המשא ובכך שרק חלק קטן מתוך 361,022 כלי-רכב מסוג משא (כ-23,000 כלי-רכב לערך), נמצאים תחת פיקוח קצין בטיחות בתעבורה עצמאי, ההשפעה שלהם על התוצאה הסופית מרשימה.

פילוח לפי סוג הרכב וחומרת התאונה

להלן טבלת פילוח לפי סוג כלי הרכב וחומרת התאונה מתוך נתוני המועצה הלאומית לבטיחות בדרכים. כל זה מקבל משנה תוקף כאשר מרכזים את כל הנתונים (על פי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים) ורואים כי את הדגש יש לתת בפיקוח על אוטובוסים, אוטובוסים זעירים ומוניות.

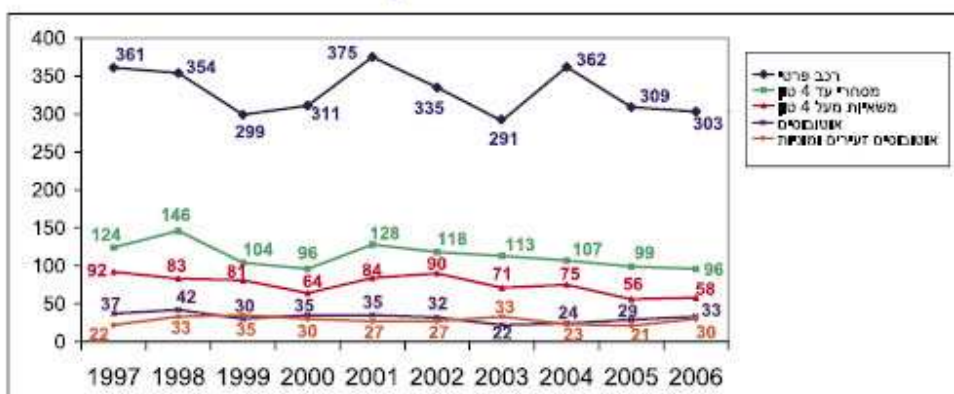
חיזוק נוסף למעמדו של קצין הבטיחות ניתן למצוא בטבלה המראה את בדיקת המשטרה וניידות הבטיחות לגבי משקל, כפי שמופיעה בהמשך.

מסקנה המתבקשת הינה, כי ככל שאנו מתרחקים יותר משנת ההקמה של המשרדים העצמאיים למתן שירותי בטיחות בתעבורה, ניתן לראות את ההשפעה שיש לקציני הבטיחות בתעבורה על כל הפרמטרים הקשורים לבטיחות ברכבים הנתונים לאחריותם ופיקוחם.

מעורבות כלי רכב בתאונות לפי סוג הרכב וחומרת התאונה

שינוי	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	קטגוריית רכב וחומרות התאונה	כלי רכב בקטגוריה (באלפים)
1%	32,307	31,922	34,037	33,772	35,445	34,362	37,673	43,358	47,747	47,795	סה"כ כלי רכב	2,176
-3%	603	619	671	635	722	760	637	652	783	753	תאונות קטלניות	
-3%	2,819	2,900	3,091	3,004	3,009	3,212	3,566	3,812	4,191	4,362	תאונות קשות	
0%	21,230	21,137	22,731	22,140	23,207	22,395	24,062	27,344	29,972	29,616	רכב פרטי	1,685
-2%	303	309	362	291	335	375	311	299	354	361	תאונות קטלניות	
-2%	1,561	1,593	1,721	1,623	1,663	1,851	1,944	1,986	2,238	2,250	תאונות קשות	
0%	4,403	4,398	4,785	4,910	4,960	4,812	5,358	6,113	6,680	6,758	מסחר עד 4 טון	306
-3%	96	99	107	113	118	128	96	104	146	124	תאונות קטלניות	
-8%	406	443	459	481	463	482	546	396	580	657	תאונות קשות	
3%	884	859	997	1,056	1,170	1,135	1,235	1,416	1,642	1,700	משאיות מעל 4 טון	49
4%	58	56	75	71	90	84	64	81	83	92	תאונות קטלניות	
-13%	115	132	116	178	177	172	181	219	376	236	תאונות קשות	
6%	2,609	2,462	2,392	2,453	2,734	2,636	3,009	3,673	4,207	4,671	רכב חז-גלגלי	86
-11%	41	46	34	41	41	37	56	34	55	53	תאונות קטלניות	
0%	325	326	278	301	291	296	380	433	460	498	תאונות קשות	
24%	676	547	528	529	536	599	701	860	990	982	אוטובוסים	13
14%	33	29	24	22	32	35	35	30	42	37	תאונות קטלניות	
22%	113	93	98	103	90	99	113	139	145	171	תאונות קשות	
-4%	432	450	468	561	560	610	706	867	908	840	אוטובוס זעיר	16
20%	18	15	11	20	17	16	18	24	22	15	תאונות קטלניות	
4%	57	55	58	61	78	66	77	96	99	111	תאונות קשות	
5%	1,198	1,137	1,205	1,150	1,219	1,237	1,298	1,501	1,594	1,431	מוניות	18
	12	6	12	13	10	11	12	11	11	7	תאונות קטלניות	
2%	64	63	68	71	52	75	90	84	121	79	תאונות קשות	
-7%	338	363	390	343	386	332	489	596	667	777	אופניים	
-29%	15	21	14	23	34	32	22	31	39	27	תאונות קטלניות	
-7%	84	90	141	94	85	69	123	125	147	158	תאונות קשות	

מעורבות כלי רכב בתאונות קטלניות 1997-2006

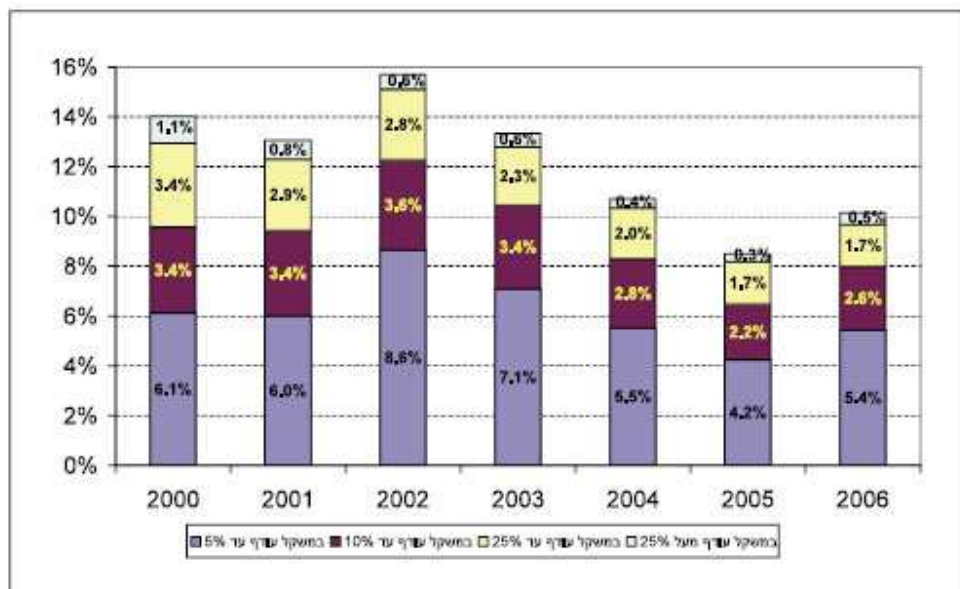


בדיקת עומס יתר במשאיות

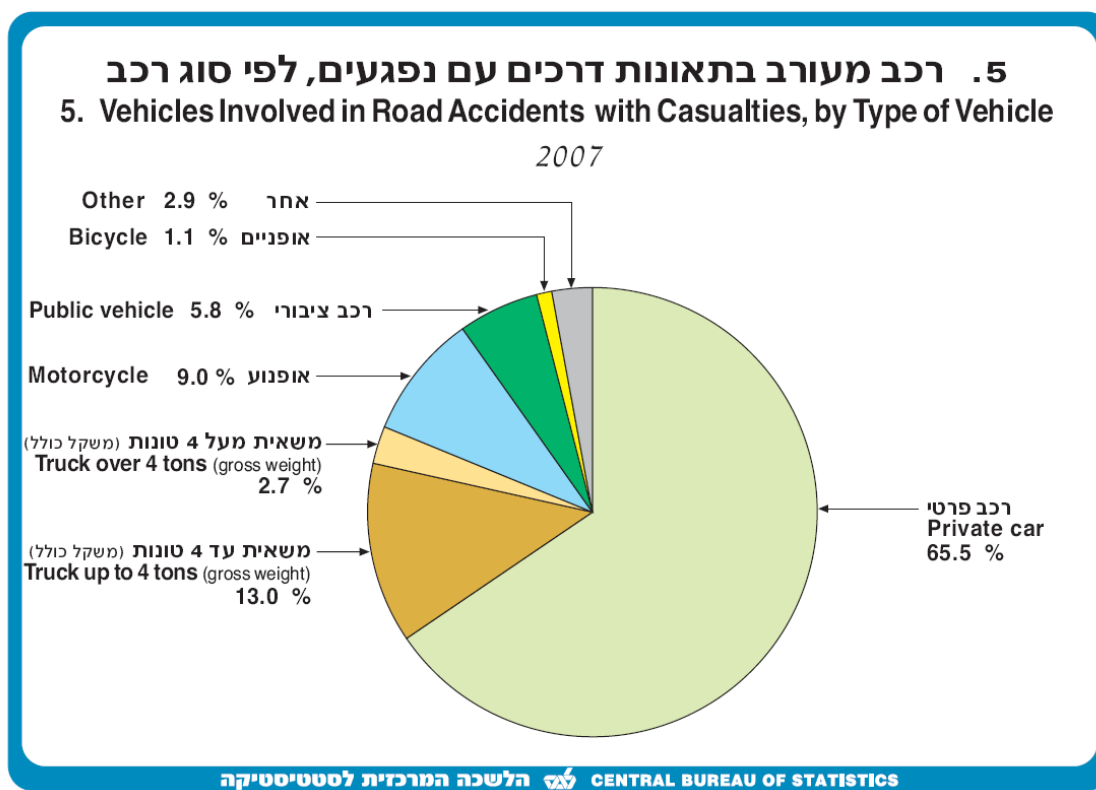
בדיקות עומס יתר על ידי ניידות הבטיחות
על פי נתוני אגף הרכב במשרד התחבורה

2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	ממצאי השקילה
31,900	23,887	29,051	21,285	19,057	27,230	24,329	ללא עודף משקל
1,926	1,381	1,798	1,740	1,955	1,877	1,730	במשקל עודף עד 5%
908	725	898	827	816	1,076	974	במשקל עודף עד 10%
597	553	665	571	642	898	958	במשקל עודף עד 25%
167	108	126	138	135	239	306	במשקל עודף מעל 25%
35,498	26,654	32,538	24,561	22,605	31,320	28,297	סה"כ שקילות

שיעורי משאיות עם משקל יתר במדגם גף הניידות



שוב ניתן להגיע למסקנה כי ככל שאנו מתרחקים משנת ההקמה וישום התקנות לפיקוחו של קצין הבטיחות העצמאי אנו רואים כי מספר כלי-הרכב הנושאים בטעינת ייתר פוחתת, הן במספרים מוחלטים והן באחוזי החרیגה מהמשקל המותר.



כלי רכב המעורבים בתאונות דרכים, לפי סוג תאונה,

חומרה
וסוג הרכב

2007

אוטובוס זעיר	אוטובוס	משאית מעל 4 טונות (משקל כולל)						משאית עד 4 טונות (משקל כולל)			סך כולל	סוג רכב
		Truck over 4 tons (gross weight)						Truck up to 4 tons (gross weight)				
		סך הכל	34.0+	16.0-33.9	10.0-16	4.1-9.9	סך הכל	לא אחוד	אחוד	סך הכל	Grand Total	סוג תאונה וחומרה
Minibus	Bus	Total				Total	Pickup	Van	Total			
359	592	2,704	210	159	220	216	805	1,525	2,383	3,908	30,059	כל כלי הרכב
12	16	38	21	16	15	7	59	33	51	84	567	קטלניות
47	95	328	30	22	42	23	117	161	205	366	2,609	קשות
300	481	2,338	159	121	163	186	629	1,331	2,127	3,458	26,883	קלות
61	129	162	8	14	12	26	60	137	236	373	2,849	פגיעה בהולך רגל
5	12		5	4	2	3	14	10	14	24	134	קטלניות
20	39	26	2	5	7	6	20	48	49	97	642	קשות
36	78	136	1	5	3	17	26	79	173	252	2,073	קלות
277	394	2,157	189	123	192	163	667	1,296	1,980	3,276	24,556	התנגשות ברכב נע
5	4	26	16	10	12	3	41	19	33	52	329	קטלניות
23	35	210	23	11	30	14	78	101	117	218	1,497	קשות
249	355	1,921	150	102	150	146	548	1,176	1,830	3,006	22,730	קלות
181	231	1,613	95	58	95	100	348	818	1,246	2,064	16,344	חזית אל צד
1	1	18	4	2	6		12	10	16	26	135	קטלניות
9	19	139	9	2	13	5	29	54	62	116	842	קשות
171	211	1,456	82	54	76	95	307	754	1,168	1,922	15,367	קלות
56	96	191	37	36	51	45	169	298	432	730	4,865	חזית באחור
2	1	4	7	5	4	2	18	2	6	8	92	קטלניות
5	9	35	10	4	6	6	26	23	25	48	271	קשות
49	86	152	20	27	41	37	125	273	401	674	4,502	קלות
24	45	288	46	23	29	13	111	102	172	274	2,009	צד בצד
	1	2	3		1	1	5	2	1	3	27	קטלניות
4	1	24	1	3	7	3	14	10	11	21	154	קשות
20	43	262	42	20	21	9	92	90	160	250	1,828	קלות
16	22	64	11	6	17	5	39	77	127	204	1,307	חזית בחזית
2	1	2	2	3	1		6	5	10	15	75	קטלניות
5	6	12	3	2	4		9	14	19	33	230	קשות
9	15	50	6	1	12	5	24	58	98	156	1,002	קלות
		1						1	3	4	31	אחור אל צד/חזית
												קטלניות
		1						1	3	4	31	קשות
												קלות
	5	11	3	5	5	8	21	14	25	39	360	התנגשות ברכב חונה
				1	1		2	1		1	4	קטלניות
	1	5	2	2	2	1	7	3	5	8	52	קשות
	4	6	1	2	2	7	12	10	20	30	304	קלות
6	3	53	2	2	1	7	12	22	49	71	915	התנגשות בעצם דומם
1		9						1	2	3	52	קטלניות
1		17	1				1	2	12	14	160	קשות



איגוד לשכות המסחר

ארגון העסקים של ישראל

4	3	27	1	2	1	7	11	19	35	54	703	קלות
1	1	9		2		1	3	8	12	20	165	ירידה מהכביש
1		5		1			1	2	3	5	6	קטלניות
	1	4		1		1	2	6	9	15	38	קשות
9		77	7	6	7	3	23	24	49	73	496	קלות
1						1	1		2	2	31	התהפכות
2		32	2	2	1		5	4	14	18	129	קטלניות
6		45	5	4	6	2	17	20	33	53	336	קשות
1	2	182		2		2	4	5	6	11	294	קלות
		3						1		1	6	החלקה
		29									32	קטלניות
1	2	150		2		2	4	4	6	10	256	קשות
2	38					1	1	1	1	2	62	קלות
											1	פגיעה בנוסע
	15										16	בתוך רכב
2	23					1	1	1	1	2	45	קטלניות
		15	4	2	1	2	5	3	2	5	44	קשות
				1			1	1		1	3	קלות
	4			1	1	1	3	1	1	2	13	נפילה מרכב
	11	4			1	1	1	1	1	2	28	נע
2	5	49	1	3	2	3	9	15	23	38	318	קטלניות
												קשות
												קלות
												אחר ולא ידוע



לוח 3. - נסועה (קילומטרז') שנתית ממוצעת של כלי רכב פרטי, לפי נפח מנוע (סמ"ק),
ושל משאית, לפי משקל כולל (טונות)

אלפי ק"מ

2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	
16.5	16.3	16.6	16.0	16.2	16.1	16.8	16.8	16.8	17.0	כלי רכב פרטי (סמ"ק)
13.8	14.9	12.9	12.8	13.6	14.7	14.0	15.6	15.3	14.2	עד 1,000
16.1	15.6	15.9	15.5	15.8	15.6	16.2	16.3	16.3	16.7	1,600-1,001
17.9	18.6	18.8	18.2	18.2	18.1	19.7	18.5	19.0	19.3	2,000-1,601
18.0	19.5	20.1	17.5	17.3	18.6	19.9	20.3	19.6	21.0	+2,001
34.5	34.8	33.0	32.6	32.3	31.4	32.3	33.9	34.5	33.7	משאית ⁽¹⁾
21.2	21.9	20.9	22.2	20.3	20.4	22.2	24.9	26.5	25.5	משאית בנוזין
38.6	39.3	37.6	37.0	37.9	37.5	39.1	41.4	42.8	44.7	משאית סולר
										משקל כולל (טונות) ⁽¹⁾
32.4	30.6	29.2	29.7	29.5	28.4	29.8	31.9	32.3	31.5	עד 4.0 - סך הכל
21.2	21.9	20.9	22.2	20.3	20.4	22.2	24.9	26.5	25.5	בנוזין - סך הכל
21.3	21.5	20.4	22.0	20.0	20.0	21.4	23.9	27.6	26.3	עד 1.9
21.1	22.1	21.1	22.4	20.5	20.6	22.8	25.6	25.6	24.8	4.0-2.0
35.0	34.2	33.0	33.6	35.1	34.2	36.2	39.2	40.2	40.8	סולר - סך הכל
42.3	45.6	52.8	44.9	(47.0)	35.8	41.5	(36.0)	49.9	42.6	9.9-4.1
59.2	67.5	52.3	49.6	(40.3)	54.1	43.1	44.9	42.4	54.3	15.9-10.0
(54.0)	(73.0)	59.0	58.2	44.7	(68.1)	49.4	38.7	36.2	44.2	24.9-16.0
73.4	75.9	68.9	61.6	58.3	61.5	61.9	68.2	59.0	66.5	+ 25.0

(1) משאיות שמשקלן מעל 4 טונות מונעות בסולר בלבד.

מעורבות רכב מסחרי ומשאיות בתאונות קטלניות

משאיות מעל 4 טון (משקל כולל מותר)

שנת	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	תחום משקל
	10	5	10	13	18	9	14	18	11	14	מעל 4 ועד 8.9 טון
	15	19	11	12	14	19	16	11	13	12	מעל 10 ועד 15.9 טון
	16	11	6	11	13	24	21	11	21	34	מעל 16 ועד 33.9 טון
	21	23	29	39	26	38	33	24	36	23	מעל 34 טון
	62	58	56	75	71	90	84	64	81	83	סה"כ מעל 4 טון

מסחרי עד 4 טון (משקל כולל מותר)

שנת	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	סוג
	50	56	55	56	57	36	51	42	37	57	אחור (VAN)
	31	40	44	51	56	82	77	54	67	89	לא אחור (PICKUP)
	81	96	99	107	113	118	128	96	104	146	סה"כ עד 4 טון

מעורבות כלי רכב בתאונות דרכים קטלניות

שנת	שיעור ל-1,000 כלי רכב				מספר כלי רכב מעורבים ב-2007	מטבת כלי רכב (באלפים)	סוג רכב
	2007	2006	2005	2004			
	0.18	0.18	0.19	0.23	314	1,778.3	רכב פרטי
	0.28	0.31	0.32	0.36	85	307.7	מסחרי עד 4 טון
	0.82	0.78	0.63	0.86	38	46.5	משאיות עד 33.9 טון
	5.12	6.05	8.00	11.14	21	4.1	משאיות מעל 34 טון
	1.24	2.64	2.46	2.18	16	12.9	אוטובוסים
	0.70	0.87	0.63	0.68	24	34.5	אוטובוס זעיר ואוניות
	0.40	0.48	0.57	0.44	38	84.8	רכב דו-גלגלי
	0.25	0.28	0.29	0.32	568	2,284	סה"כ כלי רכב

הסכום אינו מסתכם בדיוק בשל כלי רכב אחרים שאינם מופיעים בטבלה הנחוצים אדם כוללים תחום ש"י



מעורבות כלי רכב בתאונות דרכים

יתרה מכך, מובא כאן במלואו דו"ח סיכום לשנת 2006 של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, קל ביותר להבין כי במקום בו יש קצין בטיחות בתעבורה, טביעת אצבעותיו לחיוב מורגשת, כדאי לשים לב להדגשה במקור של ההתייחסות לכלי רכב מסחריים עד 4 טון.

בסוף שנת 2006 היו רשומים במדינת ישראל 2.1 מיליון כלי רכב. שיעור הגידול במספר כלי הרכב הרשומים בשנת 2006 עומד על כ- 3.3% בלבד, בהשוואה לממוצע שנתי של 6.5% בשנים 1990 – 2001.

הנסועה גדלה בשנת 2006 בשיעור של כ-3.3%, לעומת שיעור גידול שנתי ממוצע של 7.3% בעשר השנים הקודמות. לשני נתונים אלו – שיעור הגידול במצבת כלי הרכב ושיעור הגידול בנסועה, יש כנראה השפעה על המגמה הכללית של מספר תאונות הדרכים. יש לציין כי הן מספר כלי הרכב והן הנסועה בשנת 2006 גדלו בשיעורים נמוכים יותר מאלו של שנת 2005.

בשנת 2006 היו בסך הכל 373 תאונות קטלניות, שבהן היו מעורבים 603 כלי רכב מסוגים שונים. מבין התאונות הקטלניות, 151 הן התנגשויות בין כלי רכב בתנועה, שבהן היו מעורבים 401 כלי רכב, ו-214 הן תאונות רכב יחיד או פגיעה בהולך רגל.

בסוף שנת 2006 היו בישראל 1.63 מליון כלי רכב פרטיים, שהיוו 77% ממצבת כלי הרכב ואשר ביצעו 63% מסך כל הנסועה במדינה. שיעור המעורבות של כלי רכב פרטיים בתאונות קטלניות הוא בממוצע 0.2 ל-1,000 כלי רכב.



כלומר, קיימת הסתברות של 0.02% לרכב פרטי להיות מעורב בתאונה קטלנית במהלך השנה. בשנת 2006 היו 1 כלי רכב פרטיים ל-1,000 מעורבים בתאונה קשה (המדד מחושב ע"י חלוקת מספר התאונות שבהן היה מעורב סוג כלי הרכב במספר כלי הרכב מסוג זה בסוף השנה. הוא מודד מעורבות ולא סיכון עצמי של הנוהג והנוסע ברכב, מאחר וחלק מהנפגעים הם הולכי רגל ונוסעי כלי רכב אחרים המעורבים בתאונה).

מספר כלי הרכב מסוג מסחרי עד 4 טון הגיע בסיום השנה ל-305 אלף. שיעור המעורבות בתאונות של כלי רכב מקבוצה זו היה גבוה בכ-70% לעומת כלי רכב פרטיים, אולם אם מביאים בחשבון את הנסועה הגבוהה יותר שמבצעים כלי רכב אלו ביחס לכלי רכב פרטיים, מתקרבת כנראה רמת הסיכון למעורבות בתאונה של קבוצה זו לכלי הרכב הפרטיים.

מדאיגה במיוחד מעורבותם של **משאיות ואוטובוסים** בתאונות קטלניות, הן במספרים מוחלטים והן בשיעור המעורבות המצופה מנהגים מקצועיים. בסוף שנת 2006 היו בישראל 46.4 אלף משאיות במשקל מעל 4 טון ו-11.8 אלף אוטובוסים. שיעור המעורבות של משאיות ואוטובוסים בתאונות קטלניות וקשות גבוה בהרבה מאשר סוגי כלי הרכב האחרים. שיעור המעורבות של משאיות שמשקלן הכולל מעל 4 טון ועד 34 טון הוא בממוצע 0.57 ל-1,000 משאיות, כלומר בערך פי 3 לעומת כלי רכב פרטיים. במיוחד בולט שיעור המעורבות של משאיות כבדות (משקל מעל 34 טון), אשר היה בממוצע כ-6.3 תאונות קטלניות ל-1,000 משאיות – **פי 33 לעומת כלי רכב פרטיים!**

אשר על כן, מתבקשת המסקנה כי יש להחיל את חובת הפיקוח של קצין בטיחות בתעבורה על כל רכב משא המחויב להתקין טכוגרף, שכן נכון להיום משאיות במשקל 8-10 טון אינן בפיקוח של קצין בטיחות בתעבורה.

חשוב לציין כי מעורבות כלי הרכב בתאונה אינה מעידה בהכרח על אשמה בגרימת התאונה. שיעור המעורבות הגבוה של משאיות כבדות מעידות יותר מכל על התוצאה של יחסי המסה והאנרגיה בהתנגשות בין כלי רכב בתנועה.

אוטובוסים מעורבים בתאונות קטלניות בשיעור של 2.8 ל-1,000, פי 15 לעומת כלי רכב פרטיים, ובלתי נסלח כאשר מדובר בנהגים מקצועיים המובילים נוסעים.

מעקב אחר תקינות כלי הרכב

משקל הסיבות הטכניות כגורם לתאונות קטלניות הוא נמוך ביותר. מצבם המכני של כלי הרכב הנעים בכבישי ישראל נבחן בצורה שיטתית ע"י ניידות מיוחדות המופעלות ע"י משרד התחבורה. בשנת 2006 נבדקו ע"י הניידות 19,275 כלי רכב פרטיים (שיעור דגימה של 1.1%), 21,505 כלי רכב מסחריים ומשאיות (6.1%) ו-3,040 אוטובוסים (10.7%). בבדיקות אלו נמצאו שיעורי ליקויים חמורים המהווים סיכון מידי לתאונה ב 0.2% מכלי הרכב הפרטיים, 0.5% מהמשאיות ו-0.4% מהאוטובוסים. מצד שני, באחוזים גבוהים מאד מכלי הרכב נמצאו ליקויים המחייבים תיקון: 13% מכלי הרכב הפרטיים ו-17% מהמשאיות והרכב המסחרי. אחוז כלי הרכב שנמצא תקין לחלוטין הוא 42% בכלי הרכב הפרטיים ו-33% במשאיות ורכב מסחרי.

פיקוח על משקל עודף במשאיות

נושא אחר הנבדק ע"י ניידות משרד התחבורה, ואשר יש לו השפעה מובהקת על הבטיחות בדרכים הוא העמסת משאיות במשקל העולה על המשקל המרבי המותר. בכ-35 אלף שקילות שביצעו ניידות אגף הרכב בשנת 2006 נמצא כי 0.5% מהמשאיות נסעו בעומס יתר העולה על 25% מהמותר – שיעור גבוה במקצת מזה של השנה הקודמת. יותר שכיחה הובלת משקל יתר בשיעורים נמוכים יותר, ובסה"כ כ-5% מהמשאיות הובילו במשקל עודף העולה על 5% מהמותר.



חיזוק לכל אלה ניתן למצוא בהודעה לעיתונות של דובר משרד התחבורה מיום 4.9.2008 שכותרתה 13% מכלי-הרכב שנבדקו בכביש 6 נתגלו כשהם נוסעים עם צמיגים לקויים:

1. נבדקו סה"כ 1307 כלי-רכב, ב-227 מהם נמצאו ליקויים בצמיגים.
2. כלי רכב פרטיים ב-153 נמצאו ליקויים שהם 11.7% מסה"כ כלי הרכב הנבדקים.
3. כלי רכב משא עד משקל 12,000 ק"ג נמצאו ליקויים ב-64 כלים שהם 4.8% מסה"כ כלי הרכב הנבדקים.
4. כלי רכב משא שמשקלו מעל 32,000 ק"ג נמצאו ליקויים ב-5 כלי רכב, שהם 0.38% מסה"כ הכלים הנבדקים.

מהודעת הדובר לא ניתן ללמוד האם כלי-הרכב בביקורת נבחרו אקראית או על-פי פרמטר שנקבע מראש או אקראית. בכל אופן בהנחה שכלי הרכב הנבדקים עוכבו אקראית לביקורת, הרי ניתן ללמוד בכל זאת מביקורת הזאת שלמרות שגיל צי הרכב בארץ הופך להיות "צעיר" זו עדין לא ערובה שהכלי-רכב יהיו תקינים יותר.

ניתן להסיק שבכלי רכב כבדים שמשקלם עולה על 32,000 ק"ג ואשר רובם ככולם מפוקחים ע"י קצין בטיחות בתעבורה ואשר על-פי מנהל אגף מטענים ומל"ח למעלה מ-60% מכלי-הרכב הללו מפוקחים ע"י קציני הבטיחות העצמאיים, מצבם הבטיחותי טוב יותר מאשר כלי רכב אחרים וכדאי לשים לב כי רק ב-0.38% נמצא ליקוי במצב הצמיגים וזאת למרות שבכל כלי הרכב הללו מספר הצמיגים בכל רכב גדול מרכב פרטי בפי ארבע (4).

ניתן להסיק כי גם כשלא מפרידים ברכב משא בין רכב שמפוקח ע"י קצין בטיחות לרכב שאינו מפוקח ע"י קצין בטיחות, טביעת ידם של קציני הבטיחות ניכרת. להזכיר, רכב משא ממשקל 3,500 ק"ג ועד למשקל 9,999 ק"ג אינו חייב בפיקוח קצין בטיחות בתעבורה, אבל כאשר מצרפים לקבוצת הביקורת רכב משא ממשקל 10,000 ק"ג ועד משקל 12,000 ק"ג המפוקח ע"י קציני בטיחות בתעבורה, כאן מתברר כי בעשותם כך הם משפיעים על הסטטיסטיקה כך שבסה"כ הביקורת לכלי-רכב אלו מלמדת על רמת תחזוקה טובה יותר מאשר ברכב הפרטי. סה"כ נמצאו בקבוצה מספר הליקויים קטן מאשר ברכב הפרטי באופן ניכר 4.8% לעומת 11.7% ברכב הפרטי.

2 חובותיו של קצין הבטיחות בתעבורה מעוגנות בחוק ובתקנות. הבעיה הינה בזכויותיו וסמכויותיו של קצין הבטיחות בתעבורה שאינן מקבלים דגש ראוי. קמה חובה לאפשר לקצין בטיחות בתעבורה לעיין במרשם עבירות התנועה של נהג מקצועי טרם אישרו לנסיעה על כלי רכב מסחרי. מאחריותו של קצין הבטיחות בתעבורה לזהות נהג מועד, ולמנוע את העסקתו. בנוסף, בכדי לחדד נהלים ולרענן את קציני הבטיחות על התקנות, תיקוני החקיקה והנהלים שמוציא משרד התחבורה לקציני הבטיחות, קמה החובה לקבוע יום עיון חובה לקצין הבטיחות שיערך על-ידי משרד התחבורה הכולל רישום שמי של המשתתפים שהגיעו ליום העיון, כתנאי לחידוש רישיונם. ביום עיון שכזה יכול גף קציני בטיחות במשרד התחבורה לחדד עוד יותר את חובותיו של קצין הבטיחות כלפי תקינות כלי הרכב, הדרכת הנהגים והחשוב מכול, הגברת הבטיחות בדרכים.

3 על גף קציני בטיחות ואגף היסעים ומל"ח במשרד התחבורה לסייע לקצין הבטיחות בתעבורה לבצע את עבודתו. משכך, על משרד התחבורה ליידע כל מפעל שחייב בהתקשרות עם קצין בטיחות בתעבורה, מה הן חובותיו וזכויותיו שלו כמפעל שבו יש כלי רכב החייבים בפיקוח של קצין בטיחות, מה הן סמכויותיו של קצין הבטיחות כמפקח במפעל בכל נושא הבטיחות בדרך.



בנוסף, קמה החובה לקבוע מנגנון דיווח למשרד התחבורה לזמן מפעל לבירור מקום בו אינו מיישם את הוראותיו והמלצותיו של קצין הבטיחות בתעבורה, אשר יש בהם בכדי להגביר את הבטיחות של תקינות כלי הרכב והדרכת הנהגים. במקרים קיצוניים, על משרד התחבורה יהיה לשקול סנקציה של התליית אישור מוביל עד לתיקון הליקויים במפעל עליהם הצביע קצין הבטיחות בתעבורה.

4 צריכים לזכור כי הבעלים או הנהלה המפעל חבה בחובת שליחות על הנהגים וכלי הרכב שברשותה. מקום בו ניתנו המלצות מקצועיות ע"י קצין הבטיחות בתעבורה, הרי שאין להוריד מאחריותה של הנהלת החברה ועליה לוודא ולהוציא לפועל את יישומם. כמובן, שהנהלה של חברה יכולה להסמיך מנהל מקצועי בחברה אשר יהיה אחראי ליישום הוראות והנחיות קצין הבטיחות, אולם זה תלוי לרוב בגודל צי הרכב של החברה, שכן לא תמיד החברה יכולה להעסיק מנהל מקצועי. לחלופין, יכולה חברה להתקשר ולרכוש גם שירותי מנהל מקצועי אשר יפקח על יישום הוראות קצין הבטיחות בתעבורה.

5 חלוקת האחריות בין קצין הבטיחות, למפעל ולנהג הינה די ברורה מבחינתם של קציני הבטיחות בתעבורה. קצין הבטיחות בתעבורה אחראי בכל הקשור לבטיחות בדרך ובשטח המפעל, כמו כן, הוא אחראי על הנהג בבחינת פיקוח, הדרכה והכשרה. בנוסף, קצין הבטיחות בתעבורה אחראי על כלי הרכב בבחינת ביצוע הטיפולים הנדרשים ופיקוח על נותני השירות לטיפול ברכב. אין קצין הבטיחות צריך להיות מעורב בהחלטות פנימיות כמו סידורי עבודה של נהגים וכיוצא בזה. כיום, חלק לא מבוטל מהחברות מזמינות את קצין הבטיחות לשיבות הנהלת הדנה בענייני בטיחות, זה טוב ורצוי.

חיזוק מעמדו של קצין הבטיחות בתוך הארגון תלוי במידה לא מבוטלת במה "שיקרין" עליו משרד התחבורה באמצעות גף קציני הבטיחות. האדרת סמכותו של קצין הבטיחות והצגת חשיבותו וחיוניותו למפעל, תעלה בהכרח את יכולת ורמת הפיקוח של קצין הבטיחות במפעל. אין באמור בכדי להבדיל בין מעמדו של קצין הבטיחות המפעלי לזה של העצמאי, קמה החובה לחזק את מעמדו של קצין הבטיחות בתעבורה, ורק גורם רגולציה יכול להיות אפקטיבי בחיזוק מעמדו של קצין הבטיחות במפעל, כגורם בר-סמכא שיש למלא אחר הנחיותיו. בסקר שבוצע ע"י חברת רותם עבור לשכת הפרסום הממשלתית, עולה כי **המונילים רוצים לראות קציני בטיחות עצמאיים חיצוניים, אשר אינם תלויים בפרנסתם בבעל החברה.**

6 הנושא הינו בפן של המשפט הפלילי, והוא מקבל את המענה בתקנות התעבורה ובתקנות שירותי הובלה.

7 לגף קציני בטיחות חשיבות רבה בפיקוח על פעילותם ותפקודם של קציני הבטיחות בתעבורה. החובה הינה בראש ובראשונה בהדרכה והכוונה של קציני הבטיחות. מידה ותהיה הכוונה והדרכה נכונה הרי שהצורך באכיפה של הנהלים ע"י מפקחי גף קציני בטיחות תהיה נמוכה יותר. משכך, קמה החובה לקבוע הוראות מוסדרות אשר מפורסמות בדרך מקובלת לקציני הבטיחות לרבות באתר האינטרנט של משרד התחבורה. קמה החובה לעדכן את קציני הבטיחות בתיקוני חקיקה, יש להעביר לעיון קציני הבטיחות דו"חות תחקור אירועי תאונות דרכים בכדי שיוכלו ללמוד מהם וכדומה. גם נחיצות ההדרכה של גף קציני בטיחות לקצין בטיחות חדש במפעל או קצין בטיחות ותיק במפעל, חייבת להיבחן. בכל מקרה מן הראוי שגף קציני הבטיחות לא ידריך קציני בטיחות במקום עבודתו, שכן לרוב המדובר בהדרכה שאינה אפקטיבית, לפחות לקצין הבטיחות הוותיק, בייחוד שההדרכה הינה מעבר על טופסולוגיה. מפקחי גף קציני בטיחות במשרד התחבורה חייבים למקד את עבודתם בפיקוח על כל קציני הבטיחות שכן הם הזרוע הארוכה של משרד התחבורה להגברת הבטיחות בכבישי הארץ.

הצעתנו, כי גף קציני בטיחות יזמן אליו להדרכה ורענון מרוכז את קציני הבטיחות שנקלטו במקום עבודה חדש בקבוצה אחת ואת קציני הבטיחות שהחליפו או קיבלו מקום עבודה נוסף בקבוצה האחרת, כך ניתן יהיה לחסוך בעבודת המדריכים ולהגביר את עבודת הפיקוח. את הטפסים השונים של גף קציני הבטיחות ניתן למלא ולשלוח בפקס או במייל.

8 הנושא הינו משפטי גרידא, ולא יקבל התייחסות במסגרת מסמך זה.

9 רכב מעצם טבעו נע ממקום למקום ולכן קצין הבטיחות חייב להיות נייד, למרות שמסמכים יכולים להיות מרוכזים במקום אחד, בין אם במשרדי החברה ובין אם במשרדי קצין הבטיחות במשרד שנותן את השירות. קמה החובה לקבוע את מספר הרכבים המקסימאלי עליהם יכול לפקח קצין בטיחות בתעבורה בין האירגוני ובין העצמאי. כמובן שלקצין הבטיחות צריכה להיות האפשרות להחליט בין אלו מפעלים הוא מחלק את מכסת כלי הרכב בפיקוח, בין אם במפעל אחד או יותר.

קביעת שעות עבודה של קצין בטיחות בתעבורה אינה במקומה, והחלוקה צריכה להיות לפי מספר כלי רכב מפוקחים. נכון להיום קצין בטיחות בתעבורה יכול לפקח על מקסימום 120 כלי רכב מסחריים וזהו פרמטר נכון שעליו צריכים לשמור.

משכך, במידה וישנו מפעל המחזיק מעל 120 כלי רכב, קמה החובה כי הוא יעסיק 2 קציני בטיחות במפעל ולא רק אחד, בכדי שלא יהיה מצב בו קצין בטיחות מפקח על יותר מ-120 כלי רכב, שכן אחרת המדובר בפיקוח שאינו אפקטיבי, וכך בהתאמה אם ישנם מעל 240 כלי רכב יש למנות 3 קציני בטיחות והלאה.

10 כיום נוצר הרושם כי עיקר עבודתו של קצין הבטיחות הוא בהכנת הארגון לו הוא נותן שרות לביקורת, עד כדי כך שהדבר בא על חשבון עבודת הבטיחות בשטח. קצין הבטיחות לא אמור לנהל, אלא הוא חייב להכיר את כל מערכות הארגון בו הוא מועסק, כמובן שאת כלי הרכב, הנהגים והנוהגים, ולקבוע שיטת פיקוח בטיחות כזו שתתאים למפעל מבלי לפגוע בעבודה השוטפת. זוהי הייחודיות שבעבודת קצין הבטיחות בתעבורה, ששכרה הינו בהקפדה ייתרה על נוהלי הבטיחות בדרך, מבלי לפגוע ביכולתו של הארגון לבצע את עבודתו

בעניין זה, יש לאפשר לקציני הבטיחות העצמאיים לתת שירות לחברות לרבות בניהול תיקי רכב ונהג על-פי ההוראות של משרד התחבורה והצרכים של המפעל, מבלי לגרום לעלויות מיותרות לבעלי החברות. משכך, אם המדובר במפעל קטן, הרי שבוודאי לא יהיה מקום לקבוע למפעל להקצות לקצין הבטיחות סביבת עבודה. ההחלטה תהיה גופה של כל מפעל בהתאם לכמות כלי הרכב שברשותו. באותה המידה אם ישנו מפעל אשר אין ברשותו מקום לאחסן את כל הניירת על כלי הרכב והנהגים יש לאפשר אחסון כזה אצל משרד קצין הבטיחות שנותן את השירות למפעל, הרי גם לגבי רואי חשבון של המפעל אין חובה כי יחזיקו את על מסמכי הנהלת החשבונות במשרדי המפעל, ויכול הפיקוח של מס הכנסה או מע"מ לפנות למשרדי רואה החשבון ושם לעיין בהנהלת החשבונות של החברה.

אין גם מקום להשוות בין קצין הבטיחות בתעבורה לבוחן הרישוי, אומנם שניהם עוסקים בענף הרכב, אולם האחריות המוטלת על קצין הבטיחות בתעבורה גדולה לעין ערוך מזו המוטלת על בוחן הרכב שמתמקד רק בהיבט המכאני של הרכב, ולראיה ההכשרות המקצועיות שלהם הן שונות וכך גם אחריותם.

הצעה להענקת מינוי אישי לקצין הבטיחות במפעל מחייבת בחינה לעומק. מצד אחד הענקת מינוי אישי לקצין הבטיחות במפעל, תגביר את כוחו בחברה, שכן קצין הבטיחות יהיה משוחרר מכל חשש להפסקת ההתקשרות איתו במידה ותוצאות הביקורת שלו על כלי הרכב של המפעל אינם מוצאים חן בעיני הנהלת המפעל. אולם, מצד שני יכול להיות כי מפעלים שהתקשרו עם משרד קצין בטיחות בתעבורה אחד וירצו לעבור למשרד קצין בטיחות בתעבורה אחר, משיקולים כלכליים ולא משיקולים פסולים אחרים, או לחלופין להפסיק התקשרות עם קצין הבטיחות המפעלי ולעבור לטיפולו של משרד למתן שירותי קצין בטיחות בתעבורה, הרי שיש לאפשר מעבר חלק ומהיר מבלי סרבול יתר הן למפעלים והן לקציני הבטיחות, כך שיש לקבוע מהם דרכי העבודה של הוועדה לאישור הפסקת התקשרות עם קצין הבטיחות בתעבורה, ומתי היא לא תתערב בהחלפת קציני בטיחות בתעבורה.

בכל מקרה, במידה ותישקל אפשרות זאת, הרי שמאחר והמדובר הנוהל חדש להתקשרות קציני בטיחות בתעבורה עם מפעלים, הרי שיש לאפשר זמן היערכות מתאים לכל המפעלים טרם החלת הוראה שכזאת, של לפחות שנתיים. בכל מקרה, אין להחילה רטרואקטיבית על קציני בטיחות שכבר עובדים במפעל מסוים או משרדים שכבר התקשרו עם מפעל מסוים אלא רק על התקשרויות חדשות של מפעלים עם קציני בטיחות תוך שהם יודעים שהתקשרות זאת הינה בגדר מינוי אישי לקצין הבטיחות בתעבורה.

11 סמכויות האכיפה של הרשות ושל המפקחים אינה מעניינם של קציני הבטיחות ומן הראוי שגם לא יתערבו בנושא זה. הרגולאטור צריך שיהיו לו סמכויות אכיפה ופיקוח על נהלים שהוא מוציא, ואין הוא אמור לקבל גושפנקא מהמפוקחים עליו. בכל מקרה, מן הראוי שסמכויות האכיפה והפיקוח של גף קציני הבטיחות ושל מפקחי הגף, יהיו ברורים ויפורסמו לכל קציני הבטיחות בתעבורה, מאחר וכבר היום אין אחידות בפיקוח, וכל מפקח מתרגם לעצמו את סמכויותיו.



המלצות צוות משרד התחבורה לעניין קציני הבטיחות בתעבורה מנובמבר 2005

אין חולק כי קמה החובה להסדיר בתקנות או נהלים קבועים וידועים מראש את תפקודו של קצין הבטיחות בתעבורה. כיום אין נהלים ברורים כיצד אמור לפעול קצין הבטיחות במפעל, מה בסמכותו ומה לא, על אילו כלי רכב הוא אמור לפקח ועל אילו לא, לרבות האם במסגרת תפקידו לפקח על כל כלי שנע ברחבי המפעל כגון מלגזה או מנוף חשמלי. מצב זה גורם לכך שגם מפקחי גף קציני בטיחות אינם מודעים על מה הם אמורים לפקח ומה במסגרת תפקידו של קצין הבטיחות ומה לא במסגרת תפקידו.

מסקנת הוועדה בדבר קביעת השתלמויות לקצין הבטיחות בתעבורה תואמת את האמור לעיל על חובת קיום השתלמות לקצין הבטיחות בתעבורה כתנאי לחידוש רישיונו, וכי השתלמות זאת תהיה באחריות ישירה של משרד התחבורה בלבד. הדרכתו של קצין הבטיחות בתעבורה, ועדכונו באופן שוטף על נהלים והנחיות חדשות של משרד התחבורה יאפשר לו להדריך בדרך המיטבית והיעילה ביותר את הנהגים עליהם הוא מבקר, שכן כאמור קצין הבטיחות בתעבורה הינו הזרוע הארוכה של משרד התחבורה לפקח על נהגי רכבי משא ואוטובוסים. מקום בו אין הדרכות לקצין הבטיחות בתעבורה והוא אינו מעודכן בתיקוני חקיקה בתחום התעבורה או הנחיות חדשות של משרד התחבורה, הרי שאין בידיו את הכלים להדריך בצורה האפקטיבית והיעילה ביותר את הנהגים ברכב.

באשר לקביעת רדיוס הפעולה של המשרד, הרי שכפי שנכתב לעיל, אין שום לוגיקה מדוע להגביל לרדיוס של 60 ק"מ ממקום הימצאו של המשרד הראשי. כמו כן, אין לקבוע לקצין בטיחות משרדי תנאי התקשרות לפי מונחי משרה, אלא לקבוע כי קצין הבטיחות המשרדי או עובדו של קצין הבטיחות המשרדי או קצין הבטיחות המפעלי יכול לפקח על מקסימום 120 כלי רכב. זאת שיטת המדידה היעילה ביותר והאפקטיבית לפיקוח על עבודתו של קצין הבטיחות, שכן כל כלי רכב המבקש להוציא רישיון מוביל מחויב לרשום את קצין הבטיחות בתעבורה שעומד לרשותו.



במידה וקצין הבטיחות המשרדי מעסיק רק את עצמו ואין לו קציני בטיחות שכירים, הרי שאין מקום לקבוע כי אין באפשרותו לפקח על כלי רכב, שכן מלכתחילה הוא מעסיק רק את עצמו במשרד. אין מגבלה שאותו אדם יהיה גם מנהל מקצועי של המשרד וגם קצין בטיחות המפקח על רכבים בפועל, ובמידה והוא התקשר עם מפעל מסוים לפיקוח על כלי רכב מסחריים, הרי שמניין רכבים אלו ירד מסך 120 הרכבים שהוא יכול לפקח עליהם. כך, גם במשרדים למתן שירותי קצין בטיחות בתעבורה בהם מועסק יותר מקצין בטיחות אחד, כאשר אחד מהם הינו המנהל המקצועי לבטיחות בתעבורה, הרי שעדיין אמורה להיות לו האפשרות לשמש גם כקצין בטיחות בתעבורה בפועל, שכן אין סתירה בין שתי "הכובעים" אותם הוא נושא, אלא אם קיים ניגוד עניינים מהותי.

ת"י 9301 - מערכות ניהול בטיחות ואיכות של מערך תחבורה ותעבורה יבשתית

יש לקבוע דרכים ליישום הוראות התקן בפעילות קצין הבטיחות בתעבורה, הן המפעלי והן המשרדי, שכן הוראות התקן מגדירות את ניהול ובקרת מערך צי הרכב של החברה אשר בפיקוחו של קצין הבטיחות בתעבורה. הטמעת התקן לרמה פרקטית מחייבת הדרכה והכוונה של משרד התחבורה בכדי שתקן זה ייושם בעבודתם השוטפת של קציני הבטיחות בתעבורה. בנוסף, על משרד התחבורה לעודד מעבר משרדי קציני בטיחות לתקני איכות ולעבודה לפי נהלים ברורים, כגון תקני ISO, ולשם כך על משרד התחבורה להקצות משאבים שלכל משרד קצין בטיחות בתעבורה יהיה אישור רשמי לתקן כזה.

הגם זאת, הטמעת תקן מערכות ניהול בטיחות ואיכות במפעלי תחבורה או משרדי קציני בטיחות עצמאיים בתעבורה, מחייב זמן הטמעה, לטובת כתיבת נהלים, אישורכם, בקרת איכות הנהלים שנקבעו, התאמתם ללקוחות הסופיים בהם מטפל קצין הבטיחות וכדומה. אין מקום בשלב זה לראות בתקן ישראל 9301 כתקן מחייב לניהול אופרטיבי של קצין בטיחות. יש לשאוף לכך ולעודד בדרכים אופרטיביות מעבר לעבודה על-פי תקן מערכות ניהול.



**קציני בטיחות
עצמאיים בתעבורה**



איגוד לשכות המסחר

ארגון העסקים של ישראל

סיכום

חשיבותם וחיוניותם של קציני הבטיחות הינה רבה מאוד. ישנה משימה עיקרית שהינה להביא את קצין הבטיחות לקדמת הבמה בכל מפעל כגורם המקצועי למתן שירותי בטיחות בדרכים. במידה והמלצותינו יישמו, יהיה בהם בכדי לשפר את הבטיחות בדרכים, שכן צריכים לזכור כי קצין הבטיחות בתעבורה הינו הזרוע הארוכה של משרד התחבורה להגביר את הבטיחות בדרכים - וזאת המטרה העיקרית.

בברכה,

ארגון קציני בטיחות עצמאיים בתעבורה