

# העסקה ישירה של קצין הבטיחות - מדוע?



**תפקידו של קצין הבטיחות**, עם כל הקושי שבביצועו, הוא ברור וחד משמעי. הוא מוסדר בחוק באופן מפורש ובו נקבע, כי: "בעל מפעל יעסיק במפעלו קצין בטיחות שיש לו רשיון נהיגה לסוגי הרכב המופעלים במפעלו" וכי "קצין בטיחות יעמוד לרשות המפעל בלבד ולא יעסוק במפעל בכל תפקיד זולת תפקידו כקצין בטיחות, אלא באישור הרשות". (תקנה 580 לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961).

**תפקידו של קצין הבטיחות** מטיל חובת פיקוח צמוד, שוטף ורצוף על תקינות רכב, על הנהגים ועל ענייני הבטיחות התעבורתית בארגון. בין השאר, על קצין הבטיחות לדווח על הליקויים להנהלת הארגון. זהו תפקידו, לכך הוא הוסמך ולתכלית זו הוא מועסק.

**קצין הבטיחות** אינו יכול להסתתר מאחורי אחריותם של אחרים ואלו אינם יכולים לחסות בצלו. אחריותו של קצין הבטיחות מושפעת ומשפיעה על אחריותם של גורמים מרכזיים בארגון - לרבות אחריות פלילית ונזיקית - ובהם הנהג ומנהלי הארגון. [קרא עוד.. לחץ כאן](#)

מסיבות אלו ואחרות, ובשים לב לחשיבות תפקידו של קצין הבטיחות ולתכלית החוק שמכוחו הוא מוסמך לבצע את תפקידו, עמדת המדינה ובראשה משרד התחבורה האמון על אכיפת החוק היא ברורה והיא גורסת, כי קיימת חובת העסקה ישירה של קצין הבטיחות על דרך של קיום יחסי עובד-מעביד בין קצין הבטיחות לארגון המקבל את שירותיו. **להלן נצטט את עמדת המדינה בעניין:**



"עמדת המדינה.. כי תקנות התעבורה.. מחייבים קיום יחסי עובד-מעביד בין קצין הבטיחות.. לבין המפעל בו הוא מועסק. פרשנות זו מתחייבת הן מלשון התקנות, אשר אין בהן זכר לקבלת שירותים דרך משרדים המעסיקים קציני בטיחות, והן מהתכלית שעניינה סוגיה רגישה של פיקוח על בטיחות רכבים.. ובסופו של דבר - בטיחותו של הציבור כולו המשתמש בדרך". (עת"מ 14-02-2250)

במסגרת מסמך זה נפרט תמצית מההשלכות וההשפעות הרחבות, הגלומות באופן העסקתו של קצין הבטיחות בארגון. האיגוד סבור, כי יש בכך לבאר את הרציונל העומד בבסיס דרישת החוק להעסקה ישירה, הלכה למעשה:

**יתרונות קיום זיקה ישירה למקום העבודה:** זמינות גבוהה ומתן מענה מידי



● פיקוח הדוק 24/7 ● תחושת שייכות למקום העבודה ● קבלת אחריות ומחויבות כנושא משרה וכחלק בלתי נפרד מהארגון ● היכרות אישית עם העובדים והנהגים ● יכולת להעביר הדרכות ולהטמיע נהלים ותהליכים לאורך זמן ● לארגון עומדת האפשרות לבחור את קצין הבטיחות בהתאם לאופי וליכולות המתאימים לו ● [קרא עוד.. לחץ כאן](#)

**מתן תנאים סוציאליים ובטחון תעסוקתי:** מוטיבציה גבוהה ותפקוד איכותי

● קבלת שירות מקצין בטיחות אחד לאורך זמן (היכרות עם העובדים, נהלי והרגלי המקום, היסטורית רכב/נהג וכו') ● קצין הבטיחות אינו נתפס כעובד שמעמדו התעסוקתי נחות יותר אלא כחלק בלתי נפרד מהארגון ולפיכך קל וטבעי יותר לעובדים לקבל את תפקידו וסמכותו ● הכרה מעמיקה של היסטוריית הנהגים (מצב רפואי, תאונות קודמות, עבירות וכו') ● הכרה מעמיקה של היסטורית הרכבים (טיפולים קודמים, תקלות, סוגי רכבים וכו')

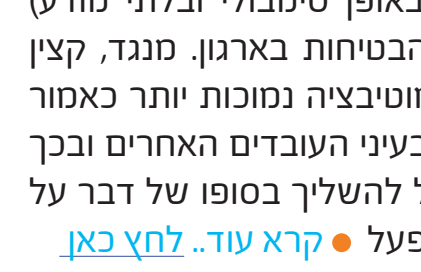
(ראה גם דברי כב' השופט ברק בבג"ץ 450/97 תנופה שרותי כח אדם ואחזקות בע"מ ואח"נ' שר העבודה והרווחה)



**היבטים פסיכולוגיים:** עובדים שאינם מועסקים על ידי הארגון במישרין (יחסי עובד-מעביד) נוטים לחוש כעובדים פחות שייכים, מובחנים מהשאר, יותר ארעיים, ולעיתים עם פחות תחושת מחויבות לארגון. צורת העסקה זו, במיוחד כשישנם פערים בתנאים ובהטבות אחרות הנהוגות בארגון, עלולה לייצר מוטיבציה פחות מודגשת, פחות הזדהות ולעיתים גם תפיסה של סטאטוס נמוך יותר. משתנים אלו עלולים להשפיע על מידת שביעות הרצון של עובדים אלו, על שחיקה מוגברת ועוד, ופוטנציאלית להשפיע גם על איכות התפקוד שלהם במסגרת העיסוק ● "כתובת" כפולה - הקבלן המעסיק מצד אחד והנהלת הארגון בו ממלאים תפקידם מצד שני, גורמים לטשטוש מסוים בזהות הארגונית ובמקרים מסוימים גם לניגודי אינטרסים

● עובד שמועסק בהתקשרות עקיפה למעשה אינו מהווה חלק אורגני וטבעי בארגון, מה שעלול להקרין גם על הדרך שבה הוא נתפס ע"י העובדים מן המניין בחברה. כך, למשל, ארגון שבו קצין הבטיחות פועל בהתקשרות עקיפה, עלול להיתפס כ"משדר" לעובדים (באופן סימבולי ובלתי מודע) חשיבות פחותה שהוא מקנה לתפקיד קצין הבטיחות בארגון. מנגד, קצין בטיחות עם תחושת מחויבות, שביעות רצון ומוטיבציה נמוכות יותר כאמור לעיל, עלול לייצר סמכות מקצועית מופחתת בעיני העובדים האחרים ובכך להפחית מהשפעתו המקצועית - דבר שעלול להשליך בסופו של דבר על המטרה המרכזית שהיא הגברת הבטיחות במפעל ● [קרא עוד.. לחץ כאן](#)

**עם עובדות לא מתווכחים!**



**נתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים:** בדיקה שנערכה בחסות הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים העלתה, כי בין השנים 2011-2013 71% מהתאונות הקטלניות בהן היו מעורבים רכבים שמשקלם 10 טון ומעלה היו תחת פיקוחם של קציני בטיחות המועסקים באמצעות מיקור חוץ/משרדי קבלן.

עוד העלתה הבדיקה, כי בשנים 2012-2013 66% מהתאונות הקטלניות בהן היו מעורבות משאיות (מעל 3.5 טון) היו תחת פיקוחם של קציני בטיחות המועסקים באמצעות מיקור חוץ/משרדי קבלן.

**בדיקת המעבדה לסטטיסטיקה - אוניברסיטת תל-אביב:** ביום 8.7.2014 פרסמה הגב' אילנה גלרנטר, יועצת סטטיסטית בכירה מהמעבדה לסטטיסטיקה שבבית הספר למתמטיקה באוניברסיטת תל אביב, את תוצאות הניתוח שערכה ביחס לשאלה: "האם רמת התקינות של משאיות הנמצאות תחת פיקוח של קצין בטיחות מפעלי שונה מרמת התקינות של משאיות הנמצאות תחת פיקוח של קצין בטיחות משרדי".

המסקנה הברורה שעלתה מן הנתונים, היא ש"רמת התקינות של משאיות המפוקחות על ידי קציני בטיחות מפעליים היא גבוהה מזו של המשאיות המפוקחות על ידי קציני בטיחות משרדיים בצורה מאד מובהקת סטטיסטית."

בדרך למסקנה מובהקת זו מצאה המומחית, בין היתר, כי בקרב ארגונים המעסיקים קציני בטיחות באמצעות מיקור חוץ/משרדי קבלן, אחוז כלי הרכב בעלי ליקויים חמורים המחייבים תיקון מידי או גרירה הוא כפול ביחס לזה של השכירים (!) [קרא עוד.. לחץ כאן](#)

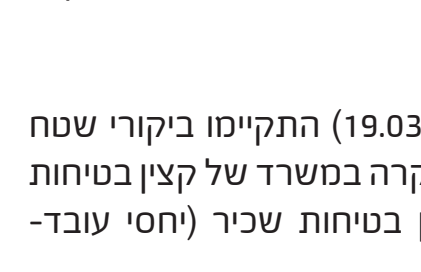
**ועדת סגיס:** בסוף שנת 2000 מינה משרד התחבורה ועדה ציבורית לבחינת מצב ענף התחבורה, בראשות אלוף (מיל") עמי סגיס. הועדה קיימה ישיבות עבודה רבות, במהלכן, בין היתר, הוצגו בפניה עמדות גופים וגורמים שהוזמנו אל הועדה וכן עמדות גורמים שפנו מיוזמתם עם פרסום מינויה וביקשו להופיע בפניה.

במסגרת המפגש ה - 7 של הועדה (מיום 19.03.14) התקיימו ביקורי שטח לצורך בחינת עבודת קצין הבטיחות. הועדה ביקרה במשרד של קצין בטיחות המועסק במיקור חוץ/קבלן וכן במשרד קצין בטיחות שכיר (יחסי עובד-מעביד) ולהלן ממצאיה.

**ביחס לארגון שהעסיק קצין בטיחות במיקור חוץ/קבלן קבעה הועדה את הדברים הבאים:** אין היסטוריית טיפולים; אין חשבונות תיקון (בלמים - רק אישור בלמים ללא פירוק גלגלים); חסרות דסקיות טכוגרף - הרכב עבד יותר מהמדווח. אין מעקב אחר קילומטראז'; אין טיפול בחריגות; אין ניהול מסד נתונים; אין כמעט התייחסות לנהג - קליטה, ניטור נהיגה, הדרכות.

**ביחס לארגון שהעסיק קצין בטיחות שכיר (יחסי עובד-מעביד) קבעה הועדה את הדברים הבאים:** תיקי נהג מסודרים; תיקי רכב מסודרים; תהליך קליטת נהג מובנה כולל הדרכות; היסטוריית טיפולים מפורטת (בתיק ובמחשב); חשבונות מסודרות; טיפול במוסכים מורשים; קשר יומיומי עם הנהגים.

**לסיכום:** סוגיית ההעסקה העקיפה (במיקור חוץ/עובדי קבלן) יצרה לאורך השנים - באופן מובהק המגובה בנתונים עובדתיים - בעיה וקושי במילוי תפקידו של קצין הבטיחות. כפועל יוצא מכך, הושפעה לרעה רמת הבטיחות התעבורתית. על אלו שקיפחו את חייהם או נפצעו בשל כך דובר רבות ונדמה, כי הגיעה השעה לשנות.



בטחון הציבור ורווחתם של קציני הבטיחות שלובים זה בזה ומשליכים אחד על רעהו. הם נר לרגליו של איגוד קציני הבטיחות, שבניגוד לגורמים אחרים הפולשים לתחום עיסוק רגיש זה - רווחים כספיים לא בראש מעיניו והם לא ממניעיו.

לפיכך, כחלק מפעולות רבות בהן נקט, נוקט וינקוט, מזמין האיגוד את קוראי מסמך חשוב ובעל ערך (לציבור כולו) זה, לקבל מידע נוסף בעניין, באתר האינטרנט של האיגוד הזמין בכתובת: [www.igudkb.co.il](http://www.igudkb.co.il)

**לסיים, נבקש להביא כלשונם את הדברים שנכתבו במסגרת מסמך המתווה לצמצום ההעסקה הקבלנית במגזר הציבורי בישראל (פרופ' אורלי בנימין, אריאל ליבמן ואורנה עמוס):**

"סוגיית ההעסקה העקיפה מסמנת בהיקפה, בממדיה ובאופייה את הנתיה שבו צועד שוק העבודה הישראלי. בנתיב זה מתרופפים הקשרים בין המעביד לעובדיו ונעקרת ממקומה מחויבות המעסיקים כלפי אלה שעובדים עבורם. העסקה עקיפה היא פרקטיקה פוגענית הגוזרת על עובדים פיטורים תכופים, החלפת מעסיקים, שכר נמוך, תנאים סוציאליים מינימליים, העסקה חלקית, העסקה לפי שעות, העסקה בתנאים המשתנים מחודש לחודש וממכרז למכרז. כמעט תמיד מלווה מתכונת העסקה זו בהפרה שיטתית של חוקי העבודה, התעמרות בעובדים וניצולם, ומניעת יכולתם לשפר את זכויותיהם ומעמדם באמצעות התאגדות אפקטיבית."

ב ב ר כ ה ,

**הנהלת איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה.**  
טלפון במשרד 03-6390149  
מען למכתבים : החרוץ 6 ת.ד - 9122 תל אביב 61091  
כנסו לאתר האיגוד [www.igudkb.co.il](http://www.igudkb.co.il)  
חפשו אותנו