

כנס איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה

Association of Traffic Safety Officers Conference

יום השתלמות מקצועית ארצי, יום ג' 24.12.2024 מרכז הכנסים – לאגו, ראשל"צ
בהשתתפות משטרת ישראל ומשרד התחבורה

הרצאה בנושא:

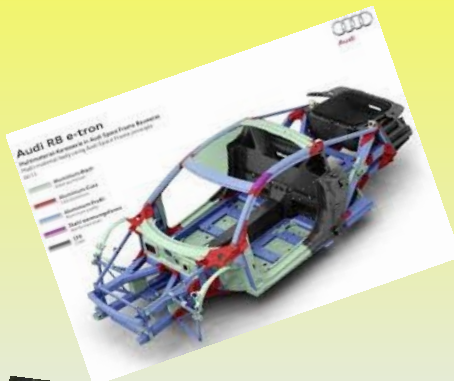
"תפקידו המורכב של קצין הבטיחות בעידן הנוכחי"

ע"י

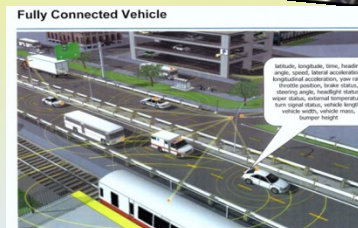
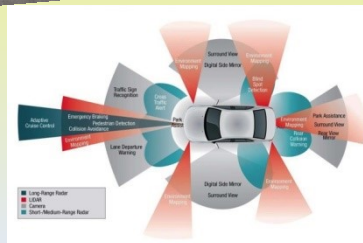
ד"ר משה בקר

מומחה לתחבורה ובטיחות בדרכים
מנהל אקדמי, תחבורה ובטיחות בדרכים, מכון הגליל

§



§



"תפקידו המורכב של קצין הבטיחות בעידן הנוכחי"

מהן מטרות ההרצאה!?

- ❖ להדגיש את **חשיבות** התפקיד!
- ❖ להבליט את **הקושי** במילוי התפקיד!
- ❖ להראות את **הפער** בין **דרישות החוק והמציאות** למילוי התפקיד!
- ❖ להתאים את **דרישות החוק למציאות ולשפר את יכולתם** של קציני הבטיחות למילוי תפקידם!
- ❖ לחזק את **מעמדו, עצמאותו, סמכויותיו, ותנאי עבודתו** של קצין הבטיחות!
- ❖ ליזום ולקדם מחקר ואיסוף נתונים לבחינה וחיזוק יעילותו של קצין הבטיחות במניעת תאונות!
- ❖ לקדם ולעודד **חקיקה ותקינה** שיסייעו **למימוש מטרות המערכת להגברת הבטיחות בדרכים!**

פתח דבר: על יעילות קצין הבטיחות בתעבורה וקידום מקומו במערכת לבטיחות בדרכים

- ❖ המידע המחקרי על יעילותו של קצין הבטיחות המקצועי בתעבורה במניעת תאונות דרכים והפחתת חומרתם הינו **מוגבל ביותר**, זאת למרות הערכה מושכלת לפי תקנות התעבורה הרואות **בתפקיד קצין הבטיחות נכס בטיחותי**.
- ❖ ניתן ללמוד מכמה דוחות המראות את האינדיקציה: דוח של הרלב"ד משנת 2019 הציג ממצא לפיו **מינוי קצין בטיחות מפעלי מונע בשנה הראשונה לתפקיד כ- 15% מהתאונות** של כלי הרכב והנהגים שבאחריותו.
- ❖ השוואה שנעשתה בניתוח נתוני ניידות לבדיקת תחזוקה בטיחותית של רכב, לפיהם נמצא **שאחוז כלי הרכב שהורדו מהכביש עקב לקויים** כאשר היו בפיקוח קצין בטיחות בחברת שירות, **היה כפול** מאלו שהיו בפיקוח קצין בטיחות מפעלי. (בין **10.6%** ל- בהתאמה **4.7%**).
- ❖ הניסיון בצה"ל, מראה לדוגמה, שלאחר החלטת המטה הכללי בראשות רא"ל רפאל איתן, להחיל בשנת 1980 פקודה/נוהל לפיה: "כל **סגן מפקד יחידה** בכל רמת פיקוד ישמש גם **כקצין הבטיחות של היחידה**". החלטה זו בוצעה באופן מלא.
- ❖ החלת קצין בטיחות בכל יחידה לוותה בהשתלמויות מקצועיות בדרגים הבכירים, ובצרוף קציני בטיחות בתעבורה לקצינים הבכירים. כמו כן התקיימו הדרכות לדרגים נמוכים יותר והגבירו את רמת ההתייחסות לנושא הבטיחות בדרכים בצה"ל. החלטה זו סייעה למימוש החלטות רבות נוספות לקידום הנושא: במשך 25 שנה הפחית צה"ל את התאונות של הרכב והנהגים הצבאיים, כולל הנפגעים והרוגי התאונות בין **90-95%** השג יוצא מהכלל: מספר ההרוגים ירד מ-**60** בממוצע לשנה לכדי מספר הנע בין **0-5**.
- ❖ הרצאה זו אמורה להציג דברים והצעות **שמימושם בא להוסיף מבחינה כמותית ואיכותית להמשך תרומתם של קציני הבטיחות בהתמודדות עם בעיית תאונות הדרכים במדינה**.



הרמטכ"ל
רא"ל רפאל איתן (רפול)
אישר את תכנית היחידה
לקידום הבטיחות בדרכים
בצה"ל שהוצגה במטכ"ל
ודרש ביצוע

ראש אכ"א
אלוף משה נתיב
אשר סייע בקביעת
דיון מטה כללי
בנושא ובתקנון
היחידה



רמ"ח נפגעים
אל"מ נתן ענבר

המסמך כלל כ- 100
עמודים וכ- 38 המלצות
אופרטיביות רוב
ההמלצות אושרו לביצוע



אכ"א - נפגעים
טליי 4207
מנ- 924
אב תשליט
אוג' 19 79

דוגמה מצה"ל

מסמך שהכינו היחידה למו"פ בטיחות
בדרכים לדיון במטכ"ל
והוגשה ע"י רמ"ח נפגעים, המסמך הוצג ע"י
מפקד היחידה בדיון המטה הכללי

1. מצי"ב נמ"ט העוסק בפעילות והערכות צה"ל למלחמה בתאונות הדרכים הנמ"ט מרכז נתונים
וחומר רקע על בעיית תאונות הדרכים בצה"ל בהתבסס על מחקרים מ ידע וניסיון שהצטברו
בנושא עד מרץ 1979.

כמו כן מפורטים כוונות פעולה והצעות לצמצום בעיית התאונות והפחתת חומרתם.

2. היקף בעיית תאונות הדרכים בצה"ל והנזק הנגרם על ידה מהווה כ- 10% מהיקף הבעיה במגזר
האזרחי היקף זה תואם באופן יחסי את "קילומטראג" הנסיעה בצה"ל בהשוואה לזה המבוצע במגזר
האזרחי עם זאת חומרתן היחסית של התאונות בצבא גבוהה יותר.

3. על פי הגדרות הנפגעים בצבא נהרגו בשנת 1978 בתאונות דרכים 79 חיילים מתוכם 53 חיילים
עקב תאונות בהם היה מוערב רכב צבאי ועוד 26 חיילים בתאונות ברכב אזרחי. כמו כן נהרגו
45 אזרחים בתאונות עם רכב צבאי. מספר החללים בצבא עקב תאונות הדרכים בשנה האחרונה כפול
מחללי צה"ל עקב פעילות אויב, תאונות מבצעיות תאונות אוויר ותאונות אימונים גם
יחד. מספר הפצועים השנתי מסתכם כ- 800 לשנה. בסך הכל מעורבים כ- 9000 כלי רכב צבאים בתאונות
לשנה כולל תאונות נזק בלבד.

4. מה-1 אפריל ועד 15 לאוגוסט 79 נהרגו 28 חיילים בתאונות דרכים, 11 בתאונות בהם מוערב
רכב צבאי ו-17 בתאונות ברכב אזרחי. בתקופה מקבילה ב-1978 נהרגו 33 חיילים 21 בתאונות
בהתאם מעורב רכב צבאי ו-12 בתאונות ברכב אזרחי מההשוואה עולה שמספר החיילים שנהרגו בתאונות
דרכים בהם מעורב רכב צבאי נמצא בירידה ביחס לנפגעים ע"י רכב אזרחי.

5. עיקרי ההמלצות להגברת פעילות צה"ל והערכותו המחודשת למלחמה בתאונות הדרכים מתחלקות
בהצגת הנושא ל-4 קבוצות עיקריות:-

- הגורם האנושאי
- הרכב.
- תשתית הדרכים.
- מידע וארגון

6. על המלצות אלה נבקש קבלת החלטות לביצוע בדיון המטה הכללי;

נתן ענבר
רמ"ח נפגעים



דוגמאות מידע ואירגון

1. הכנסת טופס דיווח ממוחשב וסטטיסטי על תאונות דרכים.
2. הגדרת סגני מפקדי יחידה כקציני בטיחות בדרכים.
3. הכנסת סעיף הערכת התייחסות לבטיחות בדרכים בטופס קידום קצינים.
4. הצעת פקודה להגבלת נסיעות מנהלתיות ברכב חום.
5. הצעת מבנה ארגוני של הבטיחות בדרכים בצה"ל בדרג המטה והפיקודים ובדרג היחידות עד לרמת הגדוד (סגני מפקדי יחידות).
6. ניתוח מאפייני תאונות הדרכים והכנת מפרט לעיבודים והוצאת דוחות חודשיים, שנתיים ורב שנתיים.
7. אומדן הנזק הכלכלי של תאונות הדרכים בצה"ל.



יחידת המו"פ המשיכה בפעילותה הסדירה לאורך כל השנים ואלה התוצאות שצה"ל השיג במניעה תוך 28 שנים:

בתאונות הדרכים של רכב צבאי

מספר הנפגעים ירד מ 949 ל 55

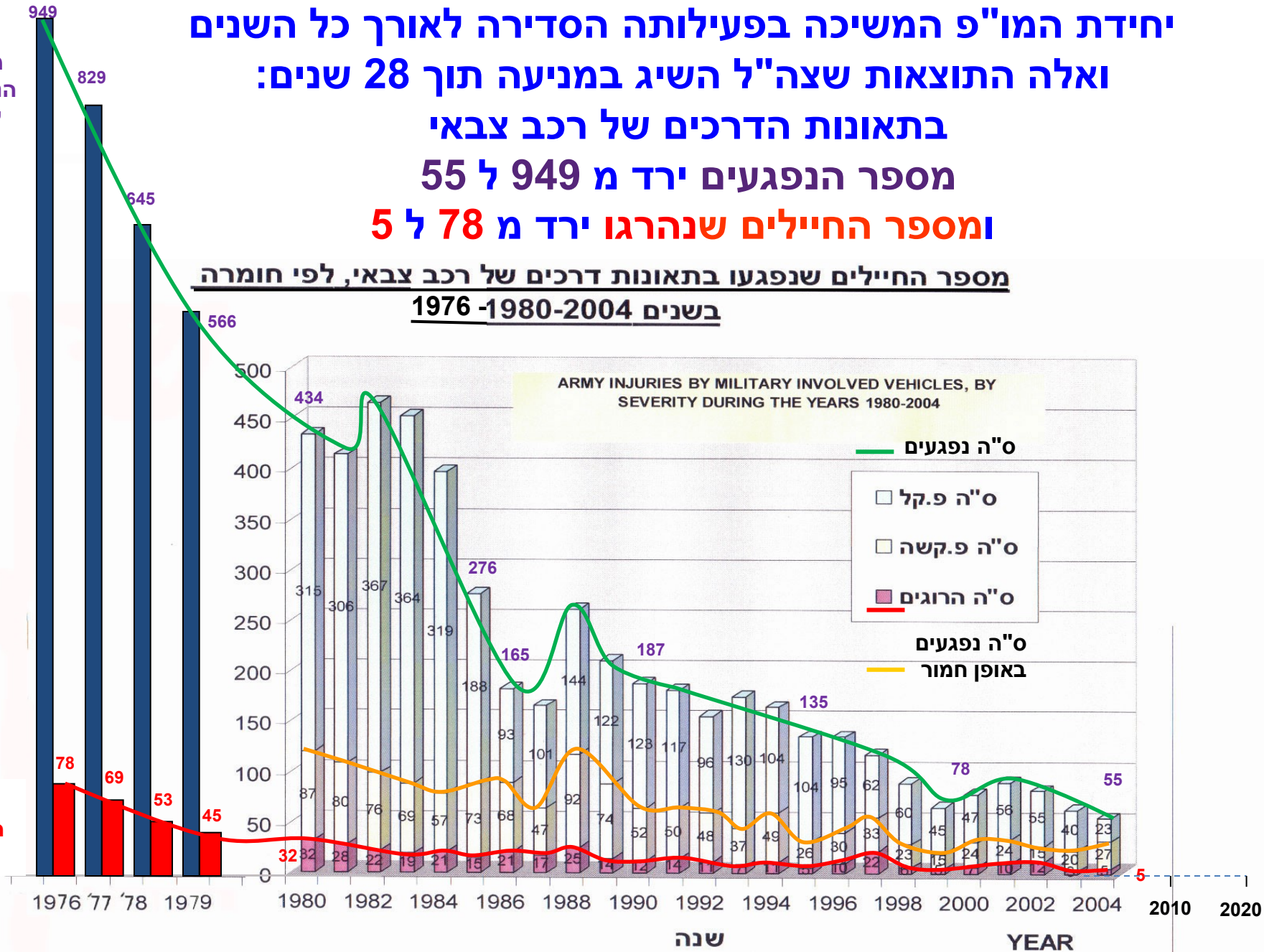
ומספר החיילים שנהרגו ירד מ 78 ל 5

מספר החיילים שנפגעו בתאונות דרכים של רכב צבאי, לפי חומרה

בשנים 1976-1980-2004

מספר
הנפגעים
לשנה

מספר
ההרוגים
לשנה



"תפקידו המורכב של קצין הבטיחות בעידן הנוכחי"

טענה: מדינת ישראל מקיימת במאבקה בתאונות הדרכים **"חכמת חלם"**:

נזקי התאונות

- ❖ הפגיעה בישראל מבחינה חברתית וכלכלית חמורה ביותר: בשנה **נפגעת אוכלוסייה של יותר מ- 70,000 תושב.**
- ❖ הנזק הכלכלי לשנה נאמד בכ- **17 מיליארד ₪**, בנוסף אנחנו משלמים לתעשיית הביטוח כ- **14 מיליארד ₪.**
- ❖ מחברות הביטוח שלא משקיעה במניעה אנחנו מקבלים כיסוי לנזקים ופיצויים בהיקף של כ- **8 מיליארד ₪ לשנה.**

השקעות במניעה

- ❖ מול הנזקים העצומים משקיעה הממשלה כ **0.5 מיליארד** לשיפור הבטיחותי של התשתיות.
- ❖ וברשות הלאומית לבטיחות בדרכים כ **100 מיליון ₪.**
- ❖ בס"ה ההשקעה השנתית בשיפור הבטיחות ומניעת התאונות היא כ- **3.5%** בלבד מהנזק הכלכלי של תאונות הדרכים.
- ❖ המסקנה: הפרופורציה: **1:29**, כלומר: משקיעים **במניעת תאונה אחת**, ומזניחים **29 תאונות אחרות ("חכמת חלם...אמרנו?")**

➤ **וכן ראוי להוסיף:** חברות התובלה והליסינג שמעסיקות קציני בטיחות (באיגוד ומחוצה לו) משקיעות מהכנסותיהן (באומדן) כ- **0.5 מיליארד ₪** לצורך זה וכן השלטון המקומי (כ- **250 רשויות**) משקיעות מכספי הארנונה עוד כ **0.5 מיליארד ₪.**

בפתח ההרצאה – ראוי שנעלה
מספר דברי הגיון : משלים ותובנות

לצד הערכי: "המקיים נפש... כאילו קיים עולם מלא"
ו"פיקוח נפש – דוחה שבת" נותנים תוקף לערך החיים
לגבי קצין הבטיחות - מקצועו ועיסוקו הם שליחות

לצד הבעיה הכמותית:
"מקום המדינה ועד עתה נהרגו בישראל בתאונות הדרכים יותר מאשר בכל
המלחמות והפיגועים" : בתאונות -33417 נפש, בביטחון – 25034 נפש
לגבי קצין הבטיחות - : למרות שנושא הביטחוני כבד יותר מבחינת הפוטנציאל הקיומי
של המדינה, תאונות הדרכים משפיעות באופן קבוע ומצטבר שנה אחר שנה
ועבודת קידום הבטיחות בדרכים היא מפעל חיים

לצד הגברת היעילות במניעת הבעיה והפחתת חומרתה:
"תנו לי נקודת משען וארים את כדור הארץ" – ארכימדס
לגבי קצין הבטיחות - : קצין הבטיחות בתעבורה הוגדר כ"קצין בטיחות" מעבר
ל"נאמן" או "פעיל" בטיחות. זה אומר מעמד מנהיגות ותיפקוד ולכן:
מורכבות התפקיד ומשמעותו מחייבים מעמד, סמכויות ותנאי עבודה מתאימים

מקומו של קצין הבטיחות בדרכים במערכת הבטיחות בדרכים במדינה

או: "איפה מצוי קצין הבטיחות ב"צבא המלחמה" בתאונות הדרכים?!"

ד"ר משה בקר
becker@netvision.net.il

גורם מערכתי	נתונים	הערות והמחשה
"האויב במלחמת הבטיחות בדרכים" - תאונות הדרכים	תאונות הדרכים ונפגעים בממך 400 הרוגים בשנה כ 5000 פצועים קשה כ- 70,000 פצועים קל כ 500,000 תאונות נזק בלבד	
"המטכ"ל לניהול המלחמה בתאונות הדרכים" הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים	הרלב"ד – הרשות הלאומית (שנת 2023) כ"א: 68 משרות, תקציב: 91.2 מיליון ש"ח	הרלב"ד לא יכול לשמש "רפרנט" לתכנית עבודה שנתית מול גופי הביצוע. תקציבו ירד מ 550 מיליון לפחות מ 100 מיליון ש"ח
"צבא הבטיחות בדרכים": כל הגורמים הרלבנטיים במשרדי הממשלה השונים, בשלטון המקומי, בכנסת, בתקשורת ובגופים אחרים	משרדי הממשלה השונים, השלטון המקומי וגופים נוספים משרד התחבורה מינהל התנועה מינהלים אחרים אגף פקוח ובקרת רכב תחום קציני בטיחות קציני בטיחות בתעבורה משרדים אחרים - האוצר - בט"פ (משטרה) - חינוך - משפטים - פנים - משרד הבריאות - רכבת ישראל - חברות תשתיות - ועוד... שלטון מקומי וצה"ל גופים נוספים - למ"ס - מד"א - מכון התקנים - גופי בטיחות נוספים	ריבוי הגופים מחייב רלב"ד חזק ובעל סמכויות עם גיבוי של ראש הממשלה "הפתרון היפני": שר לבטיחות בדרכים במשרד ראש הממשלה

קציני הבטיחות המקצועיים לתעבורה : כ- "חטיבה אחת בצבא הבטיחות בדרכים"	כ- 4300 קציני בטיחות מורשים מתוכם כ- 2300 פעילים כ- 900 חברים באיגוד קציני הבטיחות כ- 1400 פעילים במפוזר ובמסגרות אחרות	צי הרכב במדינה – 4.1 מיליון (2023) 3.56 מיליון כ"ר פרטי 181.2 אלף רכב אחוד/משא קל עד 3.5 טון 73.3 אלף משאיות מ 3.5 טון עד 10 טון 52.9 אלף משאיות מעל 10 טון 25.3 אלף אוטובוסים 15.4 אלף מיני-בוסים 22.5 אלף מוניות 167.6 אלף אופנועים וקטנועים 2.0 רכב אחר
--	---	---

צי הרכב והנהגים המפוקחים מתוך כלל כלי הרכב ומשתמשי הדרך
באומדן: לפי ממוצע של 100 כלי רכב/וכ- 200 נהגים מפוקחים לקצין בטיחות: ס"ה כ- 230 אלף כלי רכב וכ- 460 אלף נהגים מפוקחים ע"י קציני הבטיחות (באומדן: כ- 6.2% ו 9% בהתאמה)

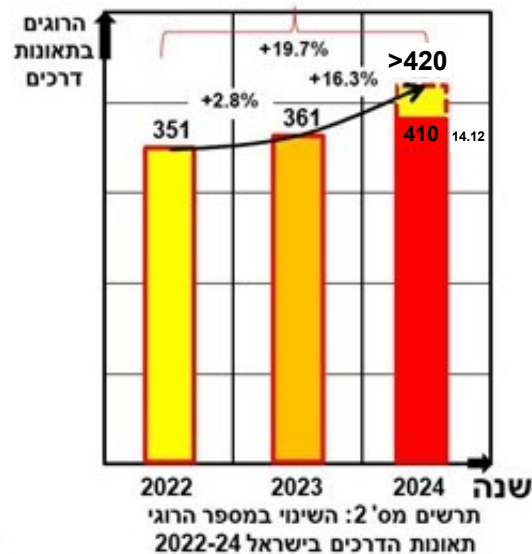
תמונת הרוגי תאונות הדרכים 2023 וסוף 2024

ושיעור ההרוגים ל 1000 כלי רכב ולמיליארד ק"מ נסיעה לפי סוג רכב בשנת 2023



תרשים תמונת מס' 1: ממודינת START UP ולדוגמה MOBILEYE ולמציאות הישראלית: הגידול בתאונות החמורות

גידול מ-351 הרוגים בשנת 2022 למעלה מ-420 בשנת 2024



וגידול ב % הנפגעים חמור מ 9% ב 2013 ל 17% בשנת 2023



תרשים מס' 3: שיעור הנפגעים (ב % באופן חמור בתאונות הדרכים (הרוגים ופצועים קשה) 2013-2023

תמונת הרוגי תאונות הדרכים 2023 וסוף 2024

ושיעור ההרוגים ל 1000 כלי רכב ולמיליארד ק"מ נסיעה לפי סוג רכב בשנת 2023



תרשים תמונות מס' 1: מומדינת START UP ולדוגמה MOBILEYE ולמציאות הישראלית: הגידול בתאונות החמורות

כלי רכב: נתוני שנת 2023	מערבות בתאונות ל 1000 כ"ר	הרוגים בתאונות ל 100,000 כ"ר	הרוגים בתאונות למיליארד ק"מ
צי הרכב במדינה – 4.1 מיליון	3.9	8.8	5.48
3.56 מיליון כ"ר פרטי	3.0	3.03	2.03
181.2 אלף רכב אחד/משא קל עד 3.5 טון	3.4	21.2	5.55
73.3 אלף משאיות מ 3.5 טו עד 10 טון	3.5	21.2	11.90
52.9 אלף משאיות מעל 10 טון	6.5	76.4	14.71
25.3 אלף אוטובוסים	21.1	114.6	22.10
15.4 אלף מיניבוסים	8.2	58.2	12.90
22.5 אלף מוניות	15.7	13.7	10.90
167.6 אלף אופנועים וקטנועים	9.9	44.8	59.50
4.0 אלף רכב אחר ולא ידוע	2.0	לא ידוע	לא ידוע

מסקנות:

- בשנת 2024 נמשכת מגמת הגידול בהרוגי התאונות ובחלקן של התאונות החמורות.
- הרכב הדו-גלגלי (אופנועים וקטנועים) מצוי ברמת סיכון למוות בתאונה פי 30 מזה של הרכב הפרטי.
- לתשומת לב קציני הבטיחות: רכב התחבורה הציבורית ובמיוחד האוטובוסים מהווה גורם סיכון חמור בתנועה (פי 10 מהרכב הפרטי), כמו כן המשאיות הכבדות פגיעתם במשתמשי דרך אחרים וחשופים חמורה במיוחד.

בפועל מה עומד בפני קצין הבטיחות בתעבורה ביום העבודה העמוס שלו?!

1. דאגה לבטיחות ופעילות הקשורה בתפקוד הנהגים?!



לדוגמא נושאים שונים: א.בריאות, ב.עייפות, ג.אלימות
נוסע נגד הנהג, ד.לוח זמנים, ה.דוח תנועה, ו. בעיות
חברתיות, ז. יש לנהג בעיות עם הרכב, ח. השתלבות נכונה
בתנועה והתחשבות במשתמשי דרך פגיעים:דו-גלגלי, ה"ר
ועוד...

2. דאגה ופעילות הקשורים לבטיחות כלי הרכב?!



לדוגמא: א. בקרה על קשירת מטען ב. ליווי מטען חורג
ג. טיפול שוטף ברכב ד. צמיג שחוק ה. מנוע לא סוחב
ו. פנסים שיצאו מכיוון ז. השתלבות נכונה בתנועה
והתחשבות במשתמשי דרך פגיעים: ה"ר, דו-גלגלי
ועוד...

3. דאגה למימוש תכנית העבודה של החברה/המפעל?!



לדוגמא: א. הבטחת כשירות הרכב והנהגים למילוי תכנית
העבודה, ב. דיווח ודין לפתרון בעיות עם ההנהלה, ג. יציאה
לתאונות דרכים והסדרת הדברים מול המשטרה והמשפט, ד.
קידום אמצעים להקלת ותאום הפעילות במפעל ומחוצה לו,
ה. דיונים בנושאי כ"א וחידוש צי הרכב, ועוד...

4. דאגה למימוש כל תפקידי קצין הבטיחות המוגדרים בחוק?!

הכרות ומימוש הרבה תקנות ותפקידים

ההיבט הכמותי של דרישות החוק מקצין הבטיחות

בשנת 2019 הוכנס **תיקון מס' 6** כרביזיה בתקנות הקשורות במינוי קציני הבטיחות בתעבורה. בשנת 2022 נוספה לתיקון הרביזיה **תוספת מס 15** שקבעה **מדדים חדשים להיקף מישרה של קצין הבטיחות** במספר ימי העבודה בשבוע הנדרשים לפיקוח על צי רכב והנהגים המפעילים אותו. תוספת זו פירטה לפי כמות כלי הרכב וסוגיו השונים את חלקי המשרה המתאימים של קצין הבטיחות:

תוספת 15- חובת מתן שירותי בטיחות במשרה מלאה או מתן אישור לקצין בטיחות לתת שירותי בטיחות בחלק מימי פעילות המפעל או לתת שירותי בטיחות למפעל נוסף

פרט: 2-

(א) מתן שירותי קצין בטיחות במפעל יהיה בהיקף משרה כנקוב בטור ד' בהתאם למספר כלי הרכב כנקוב בטור ג' שלצדו.

(ב) עלה מספר כלי הרכב במפעל על מספר המחייב התקשרות עם קצין בטיחות בהיקף משרה מלאה (להלן **בתוספת זו** – המספר העודף של כלי הרכב), תידרש קבלת שירותי בטיחות מקצין בטיחות נוסף, בהתאם למספר העודף של כלי הרכב לפי היחס הקבוע **בתוספת זו**.

טור א'	טור ב'	טור ג'	טור ד'
סוג הרכב או סוג המפעל	כמות כלי הרכב במפעל	מספר ימי עבודה בשבוע הנדרשים לפיקוח	
1. כלי רכב מסוג M1 שסיווג המשנה שלו הוא פרטי או שצוין ברישיונו כמרכב אחוד, רכב מסוג N1, O1, O2, OT, T, L, לרבות רכב החצר ורכב השכרה למעט כלי רכב או מפעל שמתקיים לגביו המפורט בפרט 2 או 5, לפי העניין בקבוצה זו נכללים 1M רכב פרטי, משא ורכב מסחרי וגרור עד 3.5 טון, אופנוע/קטנוע וטרקטורים	0 עד 44	1 יום אחד בשבוע מול עד 66 נהגים	
	45 עד 70	2 יומיים בשבוע מול עד כ- 105 נהגים	
	71 עד 80	3 ימים בשבוע מול עד כ- 120 נהגים	
	81 עד 100	4 ימים בשבוע מול עד כ- 150 נהגים	
	101 עד 250	משרה מלאה 5 ימים מול עד כ- 375 נהגים	

ההיבט הכמותי של דרישות החוק מקצין הבטיחות

השאלה הנשאלת: מה היה הבסיס לקביעת המדדים המופיעים בטבלה לעייל (מודפס בשחור)?! כאן מדובר בכלי הרכב הפשוטים יותר, בהמשך נראה את כלי הרכב הבעייתיים יותר.

ושאלה נוספת: המדדים העליונים לכלי רכב לא מפרטים בכמה נהגים מדובר. לכן אם נקיים מדד שעל כל רכב ישנם 1.5 נהגים במפעל/חברה שמשתמשים בכלי רכב אלה מספרם הנאמד בטבלה באדום לא מפורט בתקנות. ניתן להניח שיום עבודה רגיל של קצין הבטיחות הוא ברוטו **8 שעות**, ואם נוריד 2 שעות לנושאים ביורוקרטיים וטיפול מול מנהלי המפעל וגורמי חוץ, הזמן שעומד לרשותו מול בעיות הרכב והנהגים הוא 6 שעות נטו ליום ו 30 שעות לשבוע.

בעריכת חקר ביצועים על עבודת קצין הבטיחות במפעל/חברה "**מה היו מגלים?! - נבדוק באומדן:**
א. מה יספיק **קצין בטיחות ביום עבודה אחד** בשבוע במפעל קטן **מול 44 כלי רכב ו 66 נהגים?!**
ב. מה יספיק **קצין בטיחות ב 5 ימי עבודה** במפעל גדול **מול 250 כלי רכב ו 375 נהגים !!?**
במקרה א': עומדים לרשותו כ- **8.2 דקות לכלי רכב ונהג**,
במקרה ב': כ- **7.2 דקות לכלי רכב ונהג**.

כדוגמה: בדיקת לחץ האוויר בצמיגים וניגוב השמשה והמראות נמשכים כ- **10 דקות**, כמה זמן נותר **ליתר הנושאים?!?**

**מסקנה: אכן ריבוי המטלות המתחייבות מהחוק והאחריות
הקשורה בהם מראות על מצב "בלתי אפשרי".**

ההיבט הכמותי של דרישות החוק מקצין הבטיחות: רכב כבד

בתוספת מס 15 שקבעה **מדדים חדשים להיקף מישרה של קצין הבטיחות** במספר ימי העבודה בשבוע לכלי הרכב הכבדים יותר. תוספת זו פירטה לפי כמות כלי הרכב וסוגיו השונים את חלקי המשרה המתאימים של קצין הבטיחות: בקרה על רכב תובלתי - **משאיות** ורכב להסעת נוסעים - **אוטובוסים**

תוספת 15- חובת מתן שירותי בטיחות במשרה מלאה או מתן אישור לקצין בטיחות לתת שירותי בטיחות בחלק מימי פעילות המפעל או לתת שירותי בטיחות למפעל נוסף

פרט: 2-

(א) מתן שירותי קצין בטיחות במפעל יהיה בהיקף משרה כנקוב בטור ד' בהתאם למספר כלי הרכב כנקוב בטור ג' שלצדו.

(ב) עלה מספר כלי הרכב במפעל על מספר המחייב התקשרות עם קצין בטיחות בהיקף משרה מלאה (להלן **בתוספת זו** – המספר העודף של כלי הרכב), תידרש קבלת שירותי בטיחות מקצין בטיחות נוסף, בהתאם למספר העודף של כלי הרכב לפי היחס הקבוע **בתוספת זו**.

טור א'	טור ב' סוג הרכב או סוג המפעל	טור ג' כמות כלי הרכב במפעל	טור ד' מספר ימי עבודה בשבוע הנדרשים לפיקוח
2.	מפעל שהוא מוביל מסוג א ו־ה כמשמעותם בתקנה 4 לתקנות שירותי הובלה , שבו חלק מכלי הרכב מהסוגים המפורטים בפרט 1	1 עד 5	והיקף משרה כפי שתקבע הרשות, באישור רשות הרישוי, לקצין הבטיחות ולמפעל בהתאם לכמות כלי הרכב במפעל ולסוגם
		6 עד 15	1 יום אחד בשבוע מול עד כ- 22 נהגים
		16 עד 25	2 יומיים בשבוע מול עד כ- 37 נהגים
		26 עד 40	3 3 ימים בשבוע מול עד כ- 60 נהגים
		41 עד 70	4 4 ימים בשבוע מול עד כ- 105 נהגים
		71 עד 120	משרה מלאה 5 ימים מול עד כ- 180 נהגים
3.	כלי רכב מסוג M1 או M2 או M3 שסיווג המשנה שלו הוא אוטובוס פרטי או אוטובוס ציבורי או מונית הפועלת בקו שירות	1 עד 15	1 יום אחד בשבוע מול עד כ- 30 נהגים
		16 עד 25	2 יומיים בשבוע מול עד כ- 50 נהגים
		26 עד 40	3 3 ימים בשבוע מול עד כ- 80 נהגים
		41 עד 71	4 4 ימים בשבוע מול עד כ- 140 נהגים
		72 עד 120	משרה מלאה 5 ימים מול עד כ- 240 נהגים

לגבי הרכב הכבד: משאיות (כולל נגררים) ואוטובוסים המצב עוד יותר חמור: א. לגבי המשאיות קצין הבטיחות צריך להספיק ביום אחד לקיים בקרה על עד כ 15 משאיות וקשר עם 22 נהגים, וב 5 ימי עבודה עד כ- 120 משאיות ועד 180 נהגים. ב. ולגבי האוטובוסים: הנתונים אף יותר חמורים, לדוגמה בשבוע עבודה יש לקיים בקרה על 120 אוטובוסים וכ- 240 נהגים.

מכאן ברור כי מעורבותם הגדולה של המשאיות והאוטובוסים בתאונות מחייבת השקעת זמן גדולה בהתאם

585. תפקידי קצין בטיחות

(א) אלה תפקידי קצין בטיחות:

- (1) לפקח על כך שהנהגים המועסקים על ידי המפעל או הנהגים ברכבו ימלאו את חובותיהם כקבוצת בטיחות (להלן - "דיני התעבורה");
- (2) לפקח על כך שהרכב של המפעל או המפעל על ידי הנהגים בכל עת במצב תקין ושיתמלאו בו חובותיהם כקבוצת בטיחות;
- (3) לפקח על הוראות כל דין המגיע לבטיחותם של עובדי דרך ותקינותם של רכב בתחום המפעל;
- (4) לפקח על כך שמצב בריאותם של הנהגים כאמור בפסקה (1) יהיה תואם את דרישות דיני התעבורה;
- (5) להדריך את הנהגים כאמור בפסקה (1) בענייני נהיגה, טענה, פריקה, טיפול ברכב ודיני התעבורה;
- (6) להמליץ בפני בעל המפעל בכל המגע להכשרתם ולהשתלמותם של הנהגים במפעל ולהנהגת סדרי בטיחות במפעל ובכל המגע לבטיחותם של הנהגים ושל הרכב;
- (7) להגיש דיווחים וחשבוניות לבעל המפעל בכל המגע לתפקידי לפי תקנה זו;
- (8) לנהל כרטיס ורישומים לגבי רכב ונהגים על פי הפרטים שהורחבה הרשות;
- (9) בלי לגרוע מתקנה 585א, לפקח על כך שרישיון הנהיגה של הנהג ברכב של המפעל בתוקף ומתאים לסוג הרכב שבו הוא נוהג כלהלן:
 - (א) לגבי נוהג המועסק בתפקיד נהג - בכל תקופת העסקתו;
 - (ב) לגבי נוהג אחר מהאמור בפרט (א) - עם קבלת הרכב לידיו ולראשונה;
- (10) לפקח על כך שרישיון המוביל כמשמעותו בפרק השני לתקנות שיחותי הובלה שניתן לגבי רכב של המפעל בתוקף;
- (11) לקיים פגישות אישיות עם אדם שעיקר עיסוקו במפעל הוא נהיגה או שעיסוקו במפעל מחייב נהיגה במשך רוב שעות העבודה שלו אחת לשלושה חודשים לתעד את תוכן בכתב;
- (12) לוודא את ביצוען של הדרכות מקצועיות לפי תקנה 587ב(ח) ולהודיע על ביצוען לרשות;
- (13) לפקח על כך שהרכב יתוקן רק במוסך שניתן לו רישיון לפי סעיף 127 לחוק רישוי שיחותי ומקצועות בענף הרכב, התשע"ד-2016, בנוגע לפעולות המחייבות טיפול במוסך בהתאם לסעיף 128 לחוק האמור;
- (14) לבצע, אחת לחודש, בדיקת תקינות המערכות שבאוטובוס, ברכב ציבורי, וברכב מסחרי מחייב ברישיון מוביל, ולוודא את קיום המסמכים הנדרשים לגבי כל אחד מהם, הכול כמפורט בטופס המתאים לסוג הרכב כפי שמובא בחלק ג' בתוספת השלוש עשרה ולמלא אותה, זאת לאחר שנערכה לרכב בדיקת תקינות על ידי קצין הבטיחות או על ידי מוסך כמפורט בפסקה (13) או על ידי מוכן רישוי בהתאם לצורכי הבדיקה הנדרשת, ובתום הבדיקה יאשר בחתימתו על גבי רישיון ההפעלה או רישיון המוביל, לפי סוג הרכב, את תקינות הרכב;
- (15) לבצע בדיקת תקינות מערכות לרכב אחר מזה שפורט בפסקה (14) ולוודא את קיום מסמכיו, ולמלא את הטופס המתאים לסוג הרכב כפי שמובא בחלק ג' בתוספת השלוש עשרה, זאת בפרקי הזמן האלה:

- (א) לגבי רכב, למעט רכב השכרה ורכב החצר, אשר נמצא בחצר משרד להסעות, כהגדרתו בתקנה 579, בעל רישיון לשירות השכרת רכב - אחת לשישה חודשים;
- (ב) לגבי רכב השכרה ורכב החצר אשר נמצא בחצר משרד להסעות, כהגדרתו בתקנה 579, בעל רישיון לשירות השכרת רכב - אחת לשלוש שנים;
- (ג) על אף האמור בפסקאות משנה (א) ו-(ב), לגבי רכב שגילו מעל שלוש שנים - אחת לשלושה חודשים;
- (16) לבדוק את דיסקיות הטכוגרף המותקנות ברכב, לפענח ולטפל בחריגות כדי לפקח על שעות הנהיגה והמנוחה ועלמהירות הנסיעה של הנהגים במפעל, לתעד את פענוח הדיסקיות וכן לתעד את הדיסקיות המעידות על החריגות, ולשמור את התיעוד האמור במשרדו במשך 180 ימים לפחות;
- (17) לערוך תיעוד בדבר ביצוע ההמלצות בנושאי בטיחות שמסר לבעל המפעל לפי תקנות 587-587א1 ולוודא לרשות על אי-ביצוען;
- (18) לערוך תחקיר פנימי במפעל בנוגע לתאונות דרכים והפקות לקחים, במקרים שבהם נגרם נזק

בתקנות התעבורה הוגדרו **תפקידי קצין הבטיחות** במפורש: לצורך זה נוסחו **21 סעיפים "ומרוב עצים לא רואים את היער"**

נקבץ את מכלול התפקידים ב 3 קבוצות:

קבוצת הפיקוח על הרכב והנהגים

בקבוצה זו 10 סעיפים

קבוצת הטיפול בנהגים

בקבוצה זו 4 סעיפים

קבוצת עבודת האדמיניסטרציה

בקבוצה זו 7 סעיפים

"תפקידו המורכב של קצין הבטיחות" אמרנו!...

- (19) להכין הוראות נוהל לבטיחות פרטניות לפעילות כלי הרכב במפעל;
- (20) לפעול בהתאם להנחיות הרשות והוראותיה ולמלא את תפקידו לפי כל דין;
- (21) לדווח לבעל המפעל, אחת לרבעון, על ריכוז המידע הנמצא בידו לפי חלק זה לתקנות, ובכלל זה על הנהגים וכלי הרכב במפעל.

מה יש לנו לפי הגדרת הנושא?!! קצין הבטיחות המקצועי בתעבורה

❖ **תפקיד** – מחייב ראייה מערכתית, אחריות, מנהיגות, ידע, הכרת החשיבות, תחושת שליחות, מדובר בהשפעה על חיי אדם.

❖ **מורכב** – כמות הנושאים להתייחסות וטיפול: הכרת: פקודת התעבורה ותקנות התעבורה, האדם כנהג ועובד, הרכב תפעולו ותחזוקתו, התשתיות ומאפייני הדרך, סיכוני התנועה, בעיות הסביבה והשפעת מזג האוויר, מעורבות בתכנית עבודה של המפעל והנהגים, לחץ הזמן, קיום קשר והבנה אנושית, עבודה מול מנהל החברה במצבים של ניגודי אינטרסים, התמודדות עם ביורוקרטיה, דרישות משרד התחבורה, שלטונות החוק המשטרה והמשפט, בעיות רישוי רכב ונהגים, הסדרי ביטוח, ומעל לכל: ריבוי כלי הרכב והנהגים להתייחסות וטיפול, ועוד...

❖ **קצין בטיחות** – תפקיד ייחודי, עמדה של "ראש גדול" בהנחיה, הדרכה, דרישה תפקודית והתנהגותית, משלים מערכות המטפלות במניעת תאונות דרכים, הצגת דרישות מהנהלת המפעל להבטיח תפקוד בטיחותי של הנהגים והרכב. הפקת לקחים מניתוח תאונות דרכים של נהגי החברה ורכב החברה, יישום לקחים לעריכת שינויים ולקיים השתלמויות בטיחות מתאימות.

❖ **עידן נוכחי** – המשך גידול רמת המינוע וצפיפות כלי הרכב בכבישים, הגדלת העומס התפקודי על הנהג, "מהפכת" חדירת הרכב החשמלי לתנועה, "מהפכת" חדירת "הרכב החכם" לתנועה (ADAS) לקראת רכב אוטונומי, בעיות הסתגלות הנהג לתערובת התנועה לפי מאפייני הרכב והניגודים שנוצרים, כיצד מעבירים לנהגים את השינויים ואת התאמת הנהיגה למציאות המשתנה.

❖ **ומה עוד...** - תנאי עבודה, - מעמד ושכר, - סמכויות, - בעיית מחסור בנהגים, - הכשרה והשתלמות, - תקציבים לפעילות חברתית עם הנהגים, - שת"פ עם הנהלת החברה

קצין הבטיחות בתפקידו צריך לאזן בין 3 כוחות:

א. דרישות החוק והתקנות
הבטיח בטיחות בדרכים
של צי הרכב והנהגים של
המפעל.

ב. דרישות בעל המפעל וצי
הרכב, לתפעול יעיל
ובטוח להגדלת הרווחיות
של המפעל וצמצום נזקי
התאונות ותפעול הרכב
למינימום.

ג. קיום פעילותו בלוח זמנים
מסודר ומדויק למימוש כל
היעדים והמטלות



זמנים

תפקידי קצין הבטיחות בתעבורה – § תקנה 585 לתקנות התעבורה משנת 1961, 1971, 2019, (עדכון מס' 6)

תקנות התעבורה, תשכ"א-1961
נוסח מלא ומעודכן

למפעל נוסף, אם ניתן לו אישור לשמש קצין בטיחות במשרה מלאה במפעל.

585. (א) אלה תפקידי קצין בטיחות:

תפקידי קצין בטיחות
תק' תשל"ב-1971

- (1) לפקח על כך שהנהגים המועסקים על ידי המפעל או הנוהגים ברכבו ימלאו אחר הוראות פקודת התעבורה והתקנות על פיה (להלן - דיני התעבורה);
- (2) לפקח על כך שהרכב של המפעל או המופעל על ידו יהיה בכל עת במצב תקין ושיתמלאו בו הוראות דיני התעבורה;
- (3) לפקח על הוראות כל דין הנוגע לבטיחותם של עוברי דרך ולתקינותו של רכב בתחום המפעל;



לפקח על הנהגים

דרישת
החוק:
לפקח על
הנהגים
והנוהגים
למלא
אחר
תקנות
החוק

585. (א) אלה תפקידי קצין בטיחות:
- (4) לפקח על כך שמצב בריאותם של הנהגים כאמור בפסקה (1) יהיה תואם את דרישות דיני התעבורה;
 - (5) להדריך את הנהגים כאמור בפסקה (1) בענייני נהיגה, טעינה, פריקה, טיפול ברכב ודיני תעבורה;
 - (6) להמליץ בפני בעל המפעל בכל הנוגע להכשרתם ולהשתלמותם של הנהגים במפעל ולהנהגת סדרי בטיחות במפעל ובכל הנוגע לבטיחותם של הנהגים ושל הרכב;



קיום כנסי העשרה ודיון



פיקוח בריאותי לפי דרישת החוק



בדיקת טכוגרף
(תקנה 585 (א) (16)
- שעות עבודה ומנוחה
- מהירות נסיעה



פעילות עדכון והשתלמויות



פעילות הדרכה כמפורט בחוק

תפקידי קצין הבטיחות לפקח על תקינות ובטיחות כלי הרכב

תקנות התעבורה, תשכ"א-1961
נוסח מלא ומעודכן

למפעל נוסף, אם ניתן לו אישור לשמש קצין בטיחות במשרה מלאה במפעל.

585. (א) אלה תפקידי קצין בטיחות:

- (1) לפקח על כך שהנהגים המועסקים על ידי המפעל או הנהגים ברכבו ימלאו את חובותיהם כקדחת התעבורה והתקנות על פיה (להלן - דיני התעבורה);
- (2) לפקח על כך שהרכב של המפעל או המופעל על ידו יהיה בכל עת במצב תקין ושיתמלאו בו חובות דיני התעבורה;
- (3) לפקח על חובות כל דין הנוגע לבטיחותם של עובדי דרך ולתקינותו של הרכב בתחום המפעל;

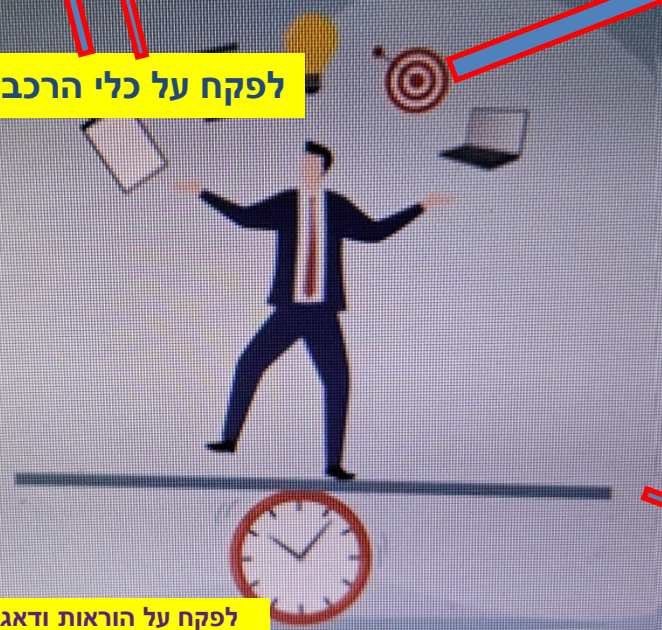
תפקידי קצין בטיחות
תק"י תשל"ב-1971

תקינות צי הרכב במפעל ובדרך



דרישת החוק: לפקח על תקינות ובטיחות הרכב בכל עת

לפקח על כלי הרכב



תקינות
בטיחותית של
מכללי הרכב

לפקח על חובות ודאגה
לבטיחות עובדי דרך במפעל



רכב נוסף ועובדי דרך במפעל



מנוע ומערכת מכנית



צמיגים וגלגלים



מערכת תאורה ומכשירים



מערכת בלימה ורפידות

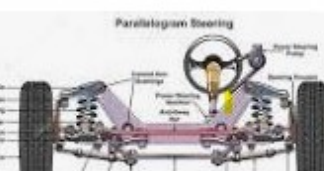


מערכת מראות



מערכת מגבים

וועוד...



מערכת היגוי ומתלים

תוספת 15- חובת מתן שירותי בטיחות במשרה מלאה או מתן אישור לקצין בטיחות לתת שירותי בטיחות בחלק מימי פעילות המפעל או לתת שירותי בטיחות למפעל נוסף

(א) מתן שירותי קצין בטיחות במפעל יהיה בהיקף משרה כנקוב בטור ד' בהתאם למספר כלי הרכב כנקוב בטור ג' שלצדו.

(ב) עלה מספר כלי הרכב במפעל על מספר המחייב התקשרות עם קצין בטיחות בהיקף משרה מלאה (להלן **בתוספת זו** – המספר העודף של כלי הרכב), תידרש קבלת שירותי בטיחות מקציני בטיחות נוסף, בהתאם למספר העודף של כלי הרכב לפי היחס הקבוע **בתוספת זו**.

טור א'	טור ב'	טור ג'	טור ד'
	סוג הרכב או סוג המפעל	כמות כלי הרכב במפעל	מספר ימי עבודה בשבוע הנדרשים לפיקוח
1.	כלי רכב מסוג M1 שסיווג המשנה שלו הוא פרטי או שצוין ברישיונו כמרכב אחד, רכב מסוג N1, O1, O2, OT, L, T, לרבות רכב החצר ורכב השכרה למעט כלי רכב או מפעל שמתקיים לגביו המפורט בפרט 2 או 5, לפי העניין	0 עד 44	1
		45 עד 70	2
		71 עד 80	3
		81 עד 100	4
		101 עד 250	משרה מלאה
רכב פרטי-M1, משא ומסחרי עד 3.5 טון-N1, גרור עד: 75. טון-O1, 3.5-75. טון-O2, גרור לטרקטור-OT אופנוע/קטנוע-L טרקטור, טרקטורון, רכב שטח, מכונה ניידת-T			

תוספת 15- חובת מתן שירותי בטיחות במשרה מלאה או מתן אישור לקצין בטיחות לתת שירותי בטיחות בחלק מימי פעילות המפעל או לתת שירותי בטיחות למפעל נוסף

פרט: 2-
(א) מתן שירותי קצין בטיחות במפעל יהיה בהיקף משרה כנקוב בטור ד' בהתאם למספר כלי הרכב כנקוב בטור ג' שלצדו.

(ב) עלה מספר כלי הרכב במפעל על מספר המחייב התקשרות עם קצין בטיחות בהיקף משרה מלאה (להלן **בתוספת זו** – המספר העודף של כלי הרכב), תידרש קבלת שירותי בטיחות מקציןבטיחות נוסף, בהתאם למספר העודף של כלי הרכב לפי היחס הקבוע **בתוספת זו**.

טור א'	טור ב'	טור ג'	טור ד'
סוג הרכב או סוג המפעל	מספר ימי עבודה בשבוע הנדרשים לפיקוח	כמות כלי הרכב במפעל	
2.	מפעל שהוא מוביל מסוג א ו־ה כמשמעותם בתקנה 4 לתקנות שירותי הובלה , שבו חלק מכלי הרכב מהסוגים המפורטים בפרט 1	1 עד 5	היקף משרה כפי שתקבע הרשות, באישור רשות הרישוי, לקצין הבטיחות ולמפעל בהתאם לכמות כלי הרכב במפעל ולסוגם
		6 עד 15	1
		16 עד 25	2
		26 עד 40	3
		41 עד 70	4
		71 עד 120	משרה מלאה
3.	כלי רכב מסוג M1 או M2 או M3 שסיווג המשנה שלו הוא אוטובוס פרטי או אוטובוס ציבורי או מונית הפועלת בקו שירות	1 עד 15	1
		16 עד 25	2
		26 עד 40	3
		41 עד 71	4
		72 עד 120	משרה מלאה

תוספת 15- חובת מתן שירותי בטיחות במשרה מלאה או מתן אישור לקצין בטיחות לתת שירותי בטיחות בחלק מימי פעילות המפעל או לתת שירותי בטיחות למפעל נוסף

פרט: 2-

(א) מתן שירותי קצין בטיחות במפעל יהיה בהיקף משרה כנקוב בטור ד' בהתאם למספר כלי הרכב כנקוב בטור ג' שלצדו.

(ב) עלה מספר כלי הרכב במפעל על מספר המחייב התקשרות עם קצין בטיחות בהיקף משרה מלאה (להלן **בתוספת זו** – המספר העודף של כלי הרכב), תידרש קבלת שירותי בטיחות מקציני בטיחות נוסף, בהתאם למספר העודף של כלי הרכב לפי היחס הקבוע **בתוספת זו**.

טור א'	טור ב'	טור ג'	טור ד'
סוג הרכב או סוג המפעל	מספר ימי עבודה בשבוע הנדרשים לפיקוח	כמות כלי הרכב במפעל	
4.	כלי רכב מסוג N3, O3* – למעט רכב מסיווג משנה רכב עבודה, ו-N2, למעט לגבי מוביל כהגדרתו בחוק שירותי הובלה, התשנ"ז-1997 (להלן – חוק שירותי הובלה)	20 עד 60	2
		61 עד 80	3
		81 עד 120	4
		121 עד 150	משרה מלאה
5.	כלי רכב מסוג O4*, וכן מפעל שהוא מוביל כהגדרתו בחוק שירותי הובלה ובלבד שלא מתקיים לגביו כל המפורט בפרט 2	1 עד 5	היקף משרה כפי שתקבע הרשות, באישור רשות הרישוי, לקצין הבטיחות ולמפעל בהתאם לכמות כלי הרכב במפעל ולסוגם
		6 עד 15	1
		16 עד 25	2
		26 עד 40	3
		41 עד 70	4
		71 עד 120	משרה מלאה
6.	אמבולנס, מונית למעט מונית הפועלת בקו שירות, רכב סוור, רכב מדברי, רכב עבודה	20 עד 40	1
		41 עד 60	2
		61 עד 90	3
		91 עד 120	4

580. העסקת קצין בטיחות

- (1) בבעלות המפעל או בהחזקתו מוסך מורשה כמפורט בתקנה 585(א)(13);
- (2) המפעל הוא בעלים או מחזיק של בית ספר לנהיגה בעל רישיון לפי סעיף 15 לפקודה.
- (ה) על אף האמור בתקנת משנה (ד) ובתוספת ה-15, לגבי רכב השכרה ורכב החכר מסוג M1 שבבעלות מפעל שהוא משרד להסעות בעל רישיון לשירות השכרת רכב, ושנמצא בחזקת המפעל, מתן השירותים של קצין הבטיחות יהיה בהיקף משרה של קצין בטיחות אחד לכל מספר של נהגים עד 250. לעניין זה "משרד להסעות" – כהגדרתו בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב).

קצין בטיחות אחד לכל מספר נהגים עד 250



איפה להתחיל
קודם...!?



קצין
הבטיחות



קצין בטיחות אחד לכל מספר כלי רכב ונהגים עד 250



גם אצל להטוטן מומחה ש"מלהט" עם כלים רבים נופלים כלים מהידיים
וקצין הבטיחות בתעבורה הוא לא להטוטן



תחשיב כלכלי: מהי ההערכה הכספית של מניעת הרוג, פצוע קשה אחד ופצוע קל בתאונות דרכים בשווה ערך כספי מצטבר של עלות עבודת קצין בטיחות בדרכים מפעלי בשנות עבודה

מאפיין עלות	חומרת נפגע	הרוג בתאונה	פצוע קשה	פצוע קל	ס"ה נפגעים	הערות
עלות נפגעים במדד יחסי להרוג (מספר נפגעים) לשנת 2023	1 (363)	7.34 (2666)	35.45 (12868)	15897	דוגמה: הנזק הכלכלי של הרוג אחד שווה ערך ל- 7.34 פצועים קשה	
עלות לנפגע (ש) לפי חומרת הפגיעה בתאונה	8 מיליון ש"ח	2 מיליון	0.04 מיליון			
ס"ה עלות (ש) בהשוואה יחסית לנזק עלות הרוג	8 מיליון ש"ח	14.68 מיליון	1.42 מיליון	24.1 מיליון		
ס"ה עלות כלל נפגעים באותה רמת חומרה (ש)	2904 מיליון ש"ח	5332 מיליון	515 מיליון	5332 מיליון		
שנות עלות שכר לקצין בטיחות לפי נזק עלות הנפגעים באותה חומרה	82 שנים	11 שנים	1.9 שנים		עלות השכר הממוצעת של קצין בטיחות לשנה נאמדת כ- 300,000 ש"ח	

הסבר: מניעת מוות של הרוג אחד בתאונת דרכים שוות ערך למניעת נזק כלכלי של כ- 8 מיליון ₪. לנזקי ההרוגים שנמנעים מתווספים מניעת נזקי הפצועים קשה וקל, ובסך הכל 24.1 מיליון ₪. סכום זה מצטבר בתשלום של 300,000 ₪ לשנה עלות השכר השנתית של קצין הבטיחות לאורך כ- 82 שנות עבודה, ובמדד לפצוע קשה אחד 11 שנות עבודה, ופצוע קל 1.9 שנים.

תחשיבים: ממוצע עלות לנפגע תאונת דרכים: 550 אלף ₪ (לשנת 2023 במחירי שנת 2017)
עלות מספר שנות עבודה של קצין הבטיחות שמצדיקה מניעת הרוג אחד בתאונה מחושבת:

24,100,000
300,000

= 80.3 ≈ 80 שנים

מקור: דו"ח אומדן הנזק הכלכלי מתאונות דרכים, הרלב"ד 2017, ודו"ח נוהל פר"ת, משרד האוצר.

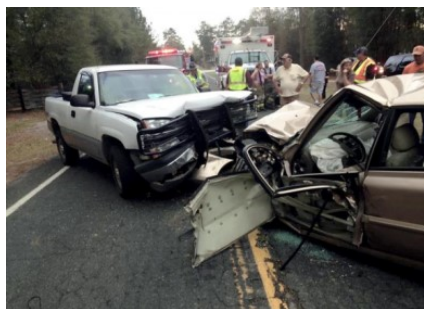
ומה צפוי לקצין הבטיחות כתוספת בעידן הנוכחי:



❖ המשך גידול רמת המינוע והגודש בכבישים

– החמרת תנאי העבודה של הנהגים

– הגברת הצורך בפיקוח ותדריך הנהגים



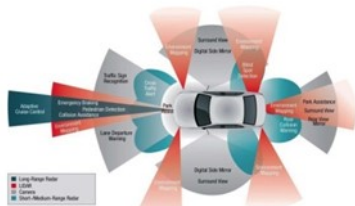
❖ המשך גידול הצפיפות, מצבי הניגוד ותאונות

הדרכים במיוחד עבור הרכב הכבד

– הגדלת סיכוני הבטיחות והטיפול בתאונות

הדרכים, חקירה וקיום תחקיר ודיוני בטיחות עם

הנהגים



❖ כניסת דגמים חדשים רבים לצי הרכב: במיוחד רכב

חשמלי ו"רכב חכם".

- יטיל עומס על קצין הבטיחות בכמות וריבוי הידע הנדרש לתפעול ותחזוק הרכב, והעברתו לנהגים



❖ מחסור בנהגים יטיל עומס על נהגי חברות המשאיות

והאוטובוסים ועל תנאי העבודה של הנהגים

- בעיית העייפות וסידורי העבודה ועניינים מנהליים

❖ הלחץ על הנהגים יגדל ותפקיד קצין הבטיחות לטיפול בנהגים

יתרחב הרבה מעבר לבעיות הנהיגה והפעלת הרכב העבודה

❖ עם ההחמרה במצב התחבורה תעלה שוב שאלת מעמד

קצין הבטיחות, סמכויותיו, תנאי השכר ותנאי העבודה.



מסקנות והמלצות:

מסקנות:

- ❖ תפקיד קצין הבטיחות **מורכב ואחראי בהיותו עוסק בדיני נפשות**. בכך הוא מחייב מקצועיות והתמסרות מלאה, התעדכנות שוטפת בחוק, בתקנות ובמקצוע.
- ❖ במצב הקיים, **קשה מאוד לקצין הבטיחות לעמוד בדרישות תקנות התעבורה שמגדירים את ריבוי תפקידיו מצד אחד, ואת ריבוי כלי הרכב לסוגיהם והנהגים עליהם הוא מופקד**.
- ❖ **מצבה של התחבורה בישראל, הגודש והצפיפות בכבישים ומצבי הסיכון לתאונות דרכים, חמורים ביותר. מצב זה הולך ומחמיר, ומעמיד את קצין הבטיחות באחריות כבדה ביותר מול הנהגים והרכב**.
- ❖ בצד העבודה המקצועית חייב קצין הבטיחות **לתמרן בין הדרישות למילוי תפקידיו לפי החוק, בהתחשב בבעיות שיש לנהגים והבעיות בתפעול ותחזוקת הרכב ובין בעלי המפעל/החברה המבקשים לקיים את החברה /מפעל בכלכליות מרבית**.
- ❖ **קציני הבטיחות בישראל הינם חלק חשוב ביותר במאבק לצמצום תאונות הדרכים והפחתת חומרתם. תרומתו של קצין הבטיחות למאבק זה הינה תרומה חשובה לחברה במניעת פגיעה והיפגעות בתאונות וכמו כן תרומה כלכלית עצומה בריסון נזקי תאונות הדרכים. יש לטפח ולחזק את קציני הבטיחות, להרחיב את סמכויותיהם ואת מעמדם בתנאי העבודה והשכר. הצלחתם היא הצלחת החברה והמדינה**.

המלצות:

1. פנייה למחוקק ומתקין התקנות: יש לקיים באופן דחוף "**חקר ביצועים**" לבחינת עבודתו ותפקידיו של קצין הבטיחות בתעבורה ול**התאימם למציאות המשתנה** ולהגברת יעילותו ואפשרותו למלא את תפקידו באופן ריאלי. תנאי הכרחי הוא לצמצם את מכסות הרכב והנהגים הנתונים לפיקוחו של קצין הבטיחות בחזקת "**תפשת מרובה לא תפשת**".
2. הפחתת מכסות הרכב והנהגים באחריות קצין הבטיחות למחצית, תהיה התחלה טובה לשיפור המצב. הדבר יחייב הכפלת מספר קציני הבטיחות הפעילים. הפתרון הוא הקמת קרן לסבסוד תוספת קציני הבטיחות הפעילים. לכן, כשם שמשרד התחבורה ומשרד האוצר מקיימים סבסוד משמעותי לפיתוח וקידום התחבורה הציבורית וטיפול ב"כבישים האדומים" ראוי לסבסד גם את תוספת קציני הבטיחות כדי לאפשר לבעלי מפעלי התובלה והנוסעים לסייע לקציני הבטיחות ליעל את עבודתם לטובת המפעל ובכלל.
3. גידול צפיפות כלי הרכב בכבישים וריבוי הסוגים של משתמשי הדרך (סוגי רכב חדשים הכוללים רכב חשמלי ו"רכב חכם", רכב דו-גלגלי, מיקרומוביליטי, וריבוי הולכי הרגל ועוד), כמו גם גידול הגודש וסיכוני הבטיחות מחייבת עדכון הנהגים בהתמודדות עם החמרת המצב. משרד התחבורה שרואה את קציני הבטיחות כזרוע שלו חייב לקיים השתלמויות עדכון לקציני הבטיחות ולנהגים להתמודדות עם ההתפתחויות.
4. תרומתו של קצין הבטיחות בתעבורה לבטיחות בדרכים איננה מוטלת בספק, ברם לא נעשה מספיק בעבודות מחקר כדי לחשוף תרומה זו. מומלץ לקיים מחקרים על היבטים שונים הקשורים בפעילות קציני הבטיחות ולהרחיב את פעילותם גם במגזרי אוכלוסייה בעייתיים, (לדוגמה: נהגי משאיות שדורסים ילדים, בני משפחה, בקרבת ביתם - תופעה קשה ביותר).
5. ראוי לשלב את קציני הבטיחות, בעלי הניסיון והיכולת, ביחד עם גופים מתנדבים, מטות בטיחות עירוניים, משטרת ישראל והתקשורת לפעילות הסברתית, להבלטת תפקידם ולהרחבת תרומתם הציבורית בהתמודדות עם בעיית תאונות הדרכים במדינה. הרלב"ד והאגף המטפל בהם במשרד התחבורה עשויים להיות הגורם המסייע למימוש כיוון זה.



E. Miros.

שאלות?
הערות?

תודה על ההקשבה !