<u>הערות והארות בנוגע לאופן תפקודם של ממוני הבטיחות</u>

לבקשת נציג בכיר בארגון ממוני הבטיחות, אני כותב מאמר זה, שעוסק בנושא הבטיחות וממוני הבטיחות, תוך תקווה שיחול שיפור כלשהו במצב הבלתי אפשרי בו נתונים כיום ממוני הבטיחות.

כולנו מודעים למעורבות שנכפית על ממוני הבטיחות, לאחר תאונת עבודה, הן במישור הפלילי והן במישור הנזיקי / כספי.

במשרדי, יש כיום למעלה מ 20 תביעות נגד ממונים על בטיחות, בהן אנו נדרשים לחוות את דעתנו בנוגע לפעילות ותפקוד ממונה הבטיחות.

אגב - בחודש שעבר שלחתי מאמר שמסביר כיצד צריך ממונה בטיחות ו/או כל יועץ חיצוני לפעול, במישור הביטוחי והתעסוקתי, על מנת לצמצם את חשיפתו לתביעה ו/או לכתב אישום.

במאמר זה אנסה לנתח את הגורמים והנסיבות שהביאו את ממוני הבטיחות אל מצבם הנוכחי, שהוא לצערי, בתחתית מדרג קובעי ההחלטות ובראש מדרג הנושאים באחריות, ואבהיר :

בתחילה נדרש (תקנות הבטיחות בעבודות בנייה) כי "מבצע בנייה" שמעסיק מעל 100 עובדים, כולל קבלני משנה, בכל האתרים שלו, יהיה חייב להעסיק ממונה על בטיחות.

לאחר מכן נדרש כל קבלן שסיווגו ג'5 להעסיק ממונה על בטיחות.

אף אחד מכל אותם "מתקיני תקנות" לא שאל את עצמו את השאלות הפשוטות :

1. כמה קבלנים ג'5 יש בארץ ?
2. כמה מפעלים (עם למעלה מ 50) עובדים יש בארץ ?
3. כמה ממוני בטיחות (פעילים) יש בארץ ?
4. כמה מהם מחזיקים בהשתלמות ענפית בענף הבנייה ?

די בכך שמישהו היה מברר את הסוגיות דלעיל, על מנת להבין שלא ניתן לבצע את דרישות החוק, מכיוון שאין מספיק ממוני בטיחות (פעילים) שיכולים לשמש את קבלני הבניין.

במקום לדאוג לשיפור במעמדם (ובחוסנם הכלכלי / משפטי) ולפעול להסדרת קורסים, לשינוי בדרישות הסף ולהסדרת הנושא הביטוחי, בחרו האחראים על הנושא בפתרון הישראלי ביותר, והוא "עצימת עיניים".

ממוני הבטיחות הבינו את רוח הדברים וגם הם הצטרפו לחגיגה.

בכך התאפשרה למעשה פעילות "אפורה" לפיה הוקמו חברות שמספקות "שרותי בטיחות" ולא ממוני בטיחות, כלומר במקום שממונה בטיחות (עם מינוי כחוק) יעבוד במשרה אחת או 3 משרות חלקיות מקסימום (כמו קציני בטיחות בתעבורה), החברות הנדונות מספקות "פקחי בטיחות" שמגיעים לביקורת אחת בתקופה (חודשי או דו חודשי בעיקר) וגובות על כך תשלום.

ת.ד. - 5101 קרית ביאליק
מיקוד - 2715002
נייד - 054-538-8671
טל. - 04-876-0188
office@asaban.co.il
www.asaban.co.il

קבלן הבניין בטוח שיש לו ממונה בטיחות וכולם מרוצים, עד התאונה.

רק לאחר התאונה מתברר לקבלן כי "מפקח הבטיחות" הוא לא ממונה בטיחות שמונה כחוק, וכעת נוצרה למעשה מערכת מנוגדת אינטרסים, שכל אחד מהמעורבים (הקבלן, בעל חברת המפקחים והממונה עצמו) מוצא עצמו מואשם בעבירה פלילית ומעורב בתביעת נזיקין.

במצב זה, היחידים שנהנים מהסיטואציה הם חוקרי המשטרה שמתמרנים בין כולם, משסים אחד ברעהו ומנצלים את חוסר הניסיון והמודעות של המעורבים על מנת לבסס קצת יותר את כתבי האישום, שמרביתם לא מגיעים לדיון משפטי כלל עקב דלות החומר ואי עמידה ברף הראייתי הנדרש.

גם חברות הביטוח לא טומנות ידן וממהרות לתבוע את כל המעורבים.

בשנים האחרונות, גם הביטוח הלאומי תובע בתביעות שיבוב את מפקחי הבטיחות אישית ואת בעלי חברות הפיקוח שמעסיקות אותם.

יוצא מכך כי, ממונה הבטיחות שחייב להיות מוגן מכל משמר, על מנת שיבצע את תפקידו כהלכה, מוצא עצמו בין הפטיש לבין הסדן ולמעשה הוא האשם הבלעדי, לדעתם של כל אלו שתובעים אותו.

אולי זו הסיבה שממוני הבטיחות פיתחו מגננות משפטיות "לא יעילות" בלשון המעטה, שחלקן אגב, לא מחזיק מים כבר בדיון הקדם המשפטי, תוך העלאת הטיעון "...ממונה הבטיחות הוא רק יועץ...ממונה הבטיחות הוא לא המחזיק במקום ולא קובע כלום...".

כבר עתה אבהיר כי מדובר בטיעונים חסרי אישוש מקצועי, משום שדי אם נקרא את תקנה 10 ב"תקנות ארגון הפיקוח – ממונים על בטיחות" על מנת שנבין כי לממונה הבטיחות יש, גם יש, תפקיד ביצועי ובר אכיפה ביותר.

למיטיבי הלכת אמליץ לקרוא גם בפקודת הבטיחות, את הסעיפים 222 ושכניהם, בדבר האחריות של כל "...פקיד אחראי בחברה..." ולמתמידים אמליץ לקרוא את הטיוטה של תקנות הבטיחות החדשות שמטילות למעשה אחריות כמעט על כל גורם באתר הבנייה.

לאור כל האמור לעיל, ניתן לקבוע כי תפקידם של ממוני הבטיחות חייב לעבור רוויזיה הן מבחינת הכישורים הנדרשים להסמכה, הן מבחינת ההגנה המשפטית עליהם והן מבחינת תנאי העסקתם.

אולם רוויזיה כזו לא תיתכן כל עוד כל הענף פרוץ, איש הישר בעיניו יעשה ובכל הכאוס המשפטי / מקצועי מוצאים למעשה 2 אשמים בלעדיים – ממונה הבטיחות ומנהל העבודה.

אני לא מכיר כיום ולו ממונה בטיחות אחד שיוכל לעמוד בעלויות הנדרשות להגנה על שמו, מקצועיותו וחירותו בשעה שהמערכת לוחצת אותו בכתבי אישום ובתביעות שיבוב, מדובר במאות אלפי ₪ רק לצורך ההגנה המשפטית ! ועדיין לא נגענו בנזקים הנפשיים ובתביעות הנזיקיות שמוטלות לפתחו.

חברות הביטוח מצידן מסרבות לבטח ממוני בטיחות וכשהן מסכימות לכך, מדובר בכיסוי ביטוחי בערכים כספיים נמוכים ובסכומי השתתפות עצמית ענקיים (יש היום ממונים שההשתתפות העצמית שתיגבה מהם בשנה הקרובה תהיה 100,000 ₪ למקרה ומקסימום 2 תאונות בכל חיי הפוליסה).

ת.ד. - 5101 קרית ביאליק
מיקוד - 2715002
נייד - 054-538-8671
טל. - 04-876-0188
office@asaban.co.il
www.asaban.co.il

אעיר, בכל הכבוד, כי גם למשרד העבודה יש אחריות ביצירת האנומליה המקצועית המתוארת :

1. התעלמות מכך שלא ניתן לאכוף את חובת מינוי ממונה הבטיחות לכל קבלן ג'5, מהסיבה הפשוטה שאין מספיק ממוני בטיחות פעילים וכשירים.
2. התעלמות מכך שיש ממוני בטיחות ללא "כתב מינוי" כנדרש בחוק (בתפקיד "...פיקוח...").
3. התעלמות מכך ש"מפקח בטיחות" מגיע פעם בחודש לסיור קצר ובכך מתמצת פעילותו.
4. התעלמות מכך שקבלני הבניין חיים תחת מצג שווא כאילו ויש להם "ממונה בטיחות".
5. התעלמות מכך שיש ממוני בטיחות (שמתמנים כחוק ו/או שהם רק "מפקחים") שעובדים באתר בנייה מבלי שיעברו את ההשתלמות הענפית (עם קריצת עין של "...בתוך שנתיים...")

המשרד אחראי בחלקו, גם ליצירת המצב הבלתי נסבל בנושא האחריות והביטוח, בכך שהוא לא פועל לספק פתרון ממשלתי לנושא הביטוח ועדכון החוקים והתקנות.

כל זאת מביא לכך שהקבלנים רואים בממוני הבטיחות "עובדים מיותרים", ממוני בטיחות עצמם מדירים רגליהם מאתרי בנייה וגם מביא לכך שממוני הבטיחות הפכו בעצם לפקידים שכל הזמן בודקים את שרידותם ואת הסיכון המשפטי המרחף מעל ראשם.

עד שלא תקום ועדה משותפת למשרד העבודה ולממוני הבטיחות, שתסדיר את כל הלקונות המתוארות, לא יוסדר נושא זה וכל החוליים המתוארים ימשיכו לקנן בענף הבטיחות.

בהינתן כל האמור לעיל, וכאחד שעוסק בתחום כבר עשרות שנים (כמבצע, כמנהל וכמומחה משפטי מטעם תובעים ונתבעים), אני קובע חד משמעית כי ענף ממוני הבטיחות ימשיך בהתדרדרותו התדמיתית והמקצועית עד לקריסתו – אלא אם כן יגיע שינוי דרסטי וטיפול שורש בנושא.

כל אותם מבצעים של ארגונים שונים ("כוכבי בטיחות" וכדומה) הינם בגדר איפור מוגזם שמסתיר פנים מחוטטות.

כל אותן תקנות חדשות שממהרים לשנותן בתוך תקופה קצרה ממועד תיקונן, מעידות על כך שהן תוקנו בחופזה וללא חשיבה יסודית ומקצועית.

כל אותן תקנות ישנות שפג תוקפן ושלא מתאימות כלל לעולמנו המקצועי הנוכחי, מעידות על מקובעות האחראים לחקיקה ועל בלימת כל ניסיון לשינוי או רענון השורות.

יש בתקנות היום לקונות רבות וחוסר בהירות משווע בפרשנות להן, ודי אם נזכיר חלק קטן מהנושאים שיש להם מספר פרשנויות, ושאף אחד לא מצליח לקבל לגביהם הסבר משכנע ופרשנות אחידה :

1. מה משמעות "אביזר הרמה" – ידיות שק, שאקל מרותך, ידיות ארגז / דוד, ביג בג וכדומה ?
2. מהי ההסמכה לעניבן ? האם כל אתת הוא עניבן ? גם בעגורני צריח ? גם במנופים רגילים ? גם במנופי רכב להעמסה עצמית ? למה יש תעודות רק לאתת ותעודות לאתת / עניבן ?
3. מה סטטוס מפעילי צמ"ה, מכונות ניידות ומכונות הרמה במידה והעובד תושב זר ? תושב שטחים ? יש הבדל בין ציוד זחלי לאופני ?
4. מי רשאי להסמיך "מפעיל מכונת הרמה" ? האם מספיק בהדרכה שניתנת על ידי צעיר בן 19 עם שנה ניסיון בהפעלת המכונה ?
5. האם צריך לבצע בדיקת בודק מוסמך בכל שינוי מיקום (באתר) של פיגום ממוכן ? והאם יש הנחייה לבדיקה חוזרת בהתקנה שכוללת רק שינוי חזית באותו בניין ?
6. מה עמדת משרד העבודה על תסקיר (מנופים, חשמל) שבו יש מחד הערות לתיקון ליקויים ומאידך יש הרשאה להמשיך להשתמש בציוד הנבדק ? האם הבודק רשאי לאשר שימוש במתקן לקוי "...בתנאי שיתוקן בתוך שבועיים..." ?

ת.ד. - 5101 קרית ביאליק
מיקוד - 2715002
נייד - 054-538-8671
טל. - 04-876-0188
office@asaban.co.il
www.asaban.co.il

מה דינו של אתר שיפעיל עגורן שיש לו תסקיר בודק חיובי אבל שיש לו פרק זמן של שבועיים לתקן ליקוי, במידה ותתרחש תאונה בתוך השבועיים הללו ?
האם בודק החשמל יכול לכתוב בתסקיר "...לא כולל דברים נסתרים..." ?

7. איך מסביר המשרד את "נכונותו" לבטל צו הפסקת עבודה, בתנאי שהמבצע יודיע בכתב על "...תיקון הליקויים..." ? האם במשרד העבודה לא מכירים את הפסיקה על הימנעות מהפללה עצמית ? ואם המבצע לא מסכים עם טענות המפקח, האתר יהיה סגור לצמיתות ?
8. איך מסביר המשרד את ההוראה המקוממת שלא ניתן להשית קנס על מבצע העבירה עצמו (כמו בתקנות התעבורה) והרי בכך (אי ענישת עובר העבירה בפועל) נפגמות גם ההרתעה וגם רמת הבטיחות הנדרשת.
9. יש הבדלי פרשנויות בין משרד העבודה, המוסד לבטיחות וגיהות, ובין מומחים משפטיים ומומחים מקצועיים, די אם נכנס לאתרים מקצועיים על מנת שנבין כמה חוסר ידע ופרשנויות מנוגדות יש בין כל המעורבים.
הנחיות ברורות של משרד העבודה, מקבלות פרשנות שונה בפרסומי המוסד לבטיחות וגיהות וגורמי מקצוע נוספים.
10. מה עמדת משרד העבודה על ממונה בטיחות שנרשם במינוי רשמי באתר בנייה, וממונה בטיחות אחר מבצע את הביקורת התקופתית ?

<u>ברור כי אני עצמי יודע את התשובות לכל השאלות, אבל לצערי, אם תשאלו את השאלות הללו : ממונה בטיחות אחד, מנהל עבודה אחד, מפקח עבודה אחד, עובד אחד במוסד לבטיחות וגיהות, עורך דין אחד ועובד אחד בפרקליטות, תקבלו 6 תשובות שונות.</u>

<u>סיכום</u>

לא כתבתי כל זאת על מנת להתנגח עם מישהו או לבקר בביקורת מעליבה גורם כלשהו.

מאמר זה נכתב, על מנת להביא את ממוני הבטיחות אל המעמד הראוי להם, כפי שאני אישית נמצא בו שנים רבות, בעשירון העליון של המקצועיות וקבלת ההחלטות בפרוייקטים קטנים כגדולים.

שדרוג זה לא יתרחש כל עוד ממוני הבטיחות ירגישו כבן האובד של התעשייה והבנייה בישראל, ולא כאחד מקובעי המדיניות התעסוקתית / מקצועית במדינה.

כל עוד ממוני הבטיחות ימשיכו ל"קרוץ" ולספק "שרותי בטיחות" במקום שיועסקו כממוני בטיחות עם מינוי רשמי, וכל עוד משרד העבודה לא ישכיל לספק להם מעטפת מקצועית והגנה מקיפה וראויה, תמשיך ההתדרדרות של הענף עד שיגווע או עד שיהפוך לסרח עודף מיותר בכל פרוייקט.

ממונה בטיחות מקצועי, מעודכן, מתוגמל ומוגן במעטפת מקצועית ומגוננת, הינו אחת מאבני הדרך של כל התעשייה, הבנייה והעשייה במדינה.

לצערי אני חש כי לא נגיע לכך, בתנאים הנוכחיים, אלא אם כן יחל שינוי מהותי.

בברכה,

אשר אסבן

ת.ד. - 5101 קרית ביאליק
מיקוד - 2715002
נייד - 054-538-8671
טל. - 04-876-0188
office@asaban.co.il
www.asaban.co.il