



18.02.2022
6 עמודים

ההצלחה של הארגון היא הסיפור של כולנו



תדריך בטיחות כללי לנהגים ולנהגי תובלה

הקדמה:

נהגי משאיות הם קהילה חשובה בענף הרכב, הם אחראים להובלת מטענים, ציוד, ומה לא. אולם בעוד הפיקוח על עבודתם החמיר בשנים האחרונות, בעולם וגם בארץ (למרות מעורבותם המשמעותית בתאונות דרכים קטלניות), נדמה שהפיקוח על בריאותם רופף למדי, מה שבאופן ישיר עשוי להשפיע על ערנותם בכביש ויכולתם להתמודד עם תנאי נהיגה מגוונים.

88% מקרב נהגי המשאיות דיווחו שהם סובלים מליקוי בריאותי כרוני כלשהוא, לדוגמא: לחץ דם גבוה, רמת כולסטרול גבוהה, וכן העידו כי דפוסי הפעילות שלהם ביחס לאוכלוסייה הרגילה אפסיים, חלקם נוטים לעשן ללא הרף זאת על פי מחקר בינלאומי. הגילאים במחקר בינלאומי מתייחס לקבוצת בני ה-40 עד 59 שנים, ו-17% בני 30-39, כאשר רק 14% מהמשתתפים היו בני 60 עד 69.

במציאות שבה הגורם האנושי מעורב ברובן המכריע של תאונות הדרכים יש לתת את הדעת על כשירותו הבריאותית של הנהג, בהנחה כי אי-כשירות בריאותית עלולה לפגוע ביכולת לנהוג כראוי.

נהיגה היא פעולה מורכבת, המחייבת שליטה ברכב.

לשם כך יש נדרשים:

- ראייה תקינה, יכולת קשב וריכוז סבירות,
- כושר שיפוט והערכה וכן יכולת להגיב במהירות על מצבים בדרך.
- לנהיגה ברכב משא כבד או ברכב ציבורי נדרשות מיומנויות נוספות, ובהן היכולת לשמור על ריכוז ועל ערנות במשך שעות נהיגה רבות.
- היכולת לנהוג מושפעת משינויים במצב הפיזי, במצב הנפשי ובמצב הקוגניטיבי של הנהג, ולכן מחלות שהוא חולה בהן או תרופות שהוא נוטל עלולות לפגוע בכשירותו. לדוגמה, אדם הלוקה במחלה נוירולוגית או במחלת נפש עלול לסבול מפגיעות בזיכרונו, ביכולת השיפוט שלו, ביכולת להתרכז וביכולת לקבל החלטות. לעומת זאת, אדם הלוקה במחלה הפוגעת בשרירי הגוף או כרוכה במגבלה פיזית כלשהי עלול להתקשות לתפעל את הרכב, ותגובותיו במהלך הנהיגה עלולות להיות אטיות יותר.

הערכה בעניין תת-דיווח מחלק מסוים של רופאים מטפלים:

כאמור, סעיף 12ב לפקודת התעבורה קובע כי רופא המטפל באדם שמלאו לו 16 שנים הוא מאבחן אצלו מחלה וסבור שאותו אדם עלול לסכן בנהיגתו את עצמו או אחרים בגללה, ידווח על המחלה למכון הרפואי לבטיחות בדרכים במשרד הבריאות.



להלן הוראות, נהלים והנחיות כלליות:

1. **רישיון בתוקף:**
הנהג יהיה בעל רישיון נהיגה בתוקף לרכב ולמוביל משאית או/ו משאית עם גרר או סמי/ טריילר המשאית והעגלה יהיו תקינים ובעלי רישיון וטסט בתוקף + רישיון מוביל.
 2. **הודעה על שינוי במצב בריאות:**
על הנהג להצהיר בפני מעסיקיו על שינוי כלשהו במצב בריאותו.
 3. **תדריך בטיחות:**
הנהג יעבור תדריך בטיחות אצל קצין תעבורה בחב' ההובלה, ו/או אצל מנהל ההובלות ו/ או ממונה הבטיחות ויחתום על תמצית המידע וההדרכה.
 4. **מניעת השפעות מסכנות חיים:**
חל איסור מוחלט שהנהג ינהג רכב כלשהו תחת השפעת סמים, או משקאות משכרים או שאינו חש בטוב.
 5. **תקנה 168 שעות נהיגה:**
 - א. הנוהג רכב ציבורי, אוטובוס פרטי או רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 6,000 ק"ג הנוהג רכב מנועי מסוג אחר או המורשה על פי רישיון או היתר להסיע אחד עשר אנשים או יותר בנוסף על הנהג.
 - א. לא יתחיל את יום עבודתו בנהיגה אלא אחרי מנוחה שמחוץ לעבודה במשך 7 שעות רצופות לפחות.
 - ב. לא ינהג בו יותר מ-12 שעות בכל תקופה של 24 שעות ולא יותר מ-68 שעות בכל תקופה של 7 ימים
 - ג. הנהג יפסיק נהיגתו לחצי שעה לפחות במשך כל תקופת נהיגה של 4 שעות רצופות כאמור בתקנת משנה (ג), למעט ההפסקות לפי תקנת משנה זו.
 - ד. לא ינהג יותר מ-9 שעות אלא אם הפסיק את נהיגתו לשעה לפחות אחרי נהיגה במשך 6 שעות רצופות, אך לא יאוחר מאשר אחרי נהיגה במשך 8 שעות - 30 דקות רצופות.
 - ה. יימצא במנוחה שמחוץ לעבודה לפחות במשך 25 שעות רצופות, (להלן בתקנה זו יום מנוחה), בכל תקופה של 8 ימים. ובלבד שמספר ימי המנוחה כאמור בשנה לא יפחת מ-52.
- הוראות פסקה זו לא יחולו על נוהג רכב מנועי, שאינו רכב ציבורי, אוטובוס, פרטי או רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 6,000 ק"ג, המסיע שמונה אנשים או יותר בנוסף על הנהג שלא בדרך עיסוקו הרגיל.
- ו. מי שבידו השליטה על רכב מנועי מהסוגים המפורטים בתקנת משנה (א) או על הנוהג רכב מנועי כאמור, לא יניח לנוהג לנהוג אלא בהתאם להוראות תקנה זו.



ההצלחה של הארגון היא הסיפור של כולנו



- ז. בתקנה זו "נהיגה" – נהיגה בפועל, עבודה אחרת הקשורה ברכב מנועי או בטיפול במטען המובל עליו ובטעינתו, סידורו את פריקתו של מטען כאמור או טיפול בנוסעים הנוסעים ברכב, לרבות ההפסקות לפי פסקאות (3) ו-(4) לתקנת משנה (א) והמתנה או הפסקה הכרוכה בפעולות האמורות במישרין או בעקיפין.
- 6. שלטים :**
באתרי העמסה / פריקה הנהג, יפעל ע"פ השילוט הקיים, בהתאם לתנאי הדרך וישמע להוראות מנהל העבודה בשטח.
- 7. יריד ועליה לכלי:**
עם ירידתו של הנהג מהקבינה ינהג ע"פ כללי הבטיחות וישתמש בציוד מגן אישי שברשותו: נעלי בטיחות תקניות, קסדת מגן תקנית + אפוד זוהר ולהישמע להוראות מנהל העבודה שבשטח או מכוון המשאית המשאיות.
- 8. סד/ סנדלי ביטחון/בלימה:**
חובה להציב סדי עצירה בשני צדי הגלגלים, למניעת התדרדרות, לא ינותקו יותר משני מכולות נגררים בו-זמנית בשטח ההמתנה.
- 9. יציבות הכלי:**
יש להקפיד על יציבות המשאית בזמן ריקונה, ריקון המשאית יתבצע על ידי נהג המשאית.
- 10. הטלפון הנייד:**
על הנהג לדאוג לביטחונו בזמן פריקה / העמסה להיות מרוכז ולא לשוחח בטלפון.
- 11. בלמים:**
לפני ריקון המטען יש להפעיל בלם יד.
- 12. תמרורים:**
באתר העבודה ובמרלוג, נדרש ציית לתמרורים ולשילוט המוצב, וייסע במהירות איטית בהתאם לתנאי הדרך.
- 13. מצלמה אחורית - רוורס:**
ברכב המשא מותקת מצלמת רברס, טכוגרף במצב בדוק ותקין ויומן נסיעות כחוק.
- 14. תנועה רגלית של הנהג:**
אין לעבור מצד לצד, מאחורי המשאית.
- 15. חוקי התעבורה וחוק ארגון הפיקוח על העבודה:**
הנהיגה בכביש תהיה בזהירות מרבית בציות מוחלט לחוק ולתקנות לחוקי התעבורה, להוראות ולנהלים במקום.
- 16. נוכחות הנהג בזמן מסירה וקבלת מכולה:**
יש להימצא בתוך תא הנהג בזמן הקבלה או המסירה של המכולה.



ההצלחה של הארגון היא הסיפור של כולנו



17. **קשירה:**
צורת הטעינה, סידור וקשירת המטען על המשאית הם באחריות נהג המשאית! אסור לקשור מטען תוך כדי טעינת המשאית! קיים קורס ייעודי מחייב לקשירת מטען.
18. **קבלת מטען:**
בהגיע תורך לקבל את המטען, גש בזהירות לעמדת הטעינה, דומם את הרכב והפעל בלם היד.
19. **כיסוי למטען על העגלה:**
על העגלה הרתומה יהיה מותקן כיסוי תיקני הסגור בצורה מושלמת במהלך כל הנסיעה, (בתנאי שהיא עמוסה) ויפתח רק לפני הפריקה.
20. **המשקל הכולל של הכלי והמטען:**
משקל הכולל של הרכב לא יעלה על המשקל הכולל המותר בחוק.
21. **הכרת מסלול המסיעה:**
הנהג ילמד את המשימה וציר הנסיעה.
22. **בדיקת תקינות:**
המשאית והעגלה יהיו במצב תקין כך שלא יסכנו את עוברי הדרך.
23. **הגישה למשאית לאחר טעינה:**
תתבצע רק לאחר ווידוא כי המטען על המשאית יציב ואין סכנת התמוטטות.
24. **קבלת המטען:**
עם סיום קבלת המטען, הזז את רכבך בזהירות ובאיטיות מאזור הטעינה אל אזור בטוח בו תוכל לקשור את המטען, אין לקשור את המטען באזור מגביל ומוגבל ראות או בסביבת סיכון קווי מתח וכו'.
25. **צביעת סגרים:**
יש לוודא צביעת הסגרים הסובבים (LOCK TWIST) בצבע זוהר ולהרים את הסגרים לפני הגעה לעמדת הטעינה.
26. **נתקעת בדרך:**
ההמתנה תתבצע מחוץ לשולי הכביש, תוך שמירה על דרכי מעבר פנויים (במרחק של כ-3 מטר מהפס הצהוב/כתום או אחר.
27. **עלייה וירידה מהכלי:**
בזמן יציאה מתא הנהג עליך להיות מצויד בצויד מגן אישי בסיסי חובה: כובע מגן, אפוד בטיחות זוהר תיקני, נעלי בטיחות תקינות.
28. **החלפת משאית או כלי ממונע אחר:**
במידה והנך מחליף את כלי הרכב/ המשאית וכו' עלייך לוודא עם הנהג הקודם תקינות ובטיחות.



ההצלחה של הארגון היא הסיפור של כולנו

- 29. סטייה מתוכנית או אקראית מנתיב נסיעה:**
 כל סטייה מנתיב נסיעה מתוכנן הן ללקוחות הארגון והן מביתו של הנהג ובחזרה מותנה בהודעה למעסיק ובכפוף להסכמתו הרשמית של המעסיק.
- 30. מתחת למטען:**
 אסור להימצא מתחת למטען מורם.
- 31. עמידה על משטח עבודה אסורה:**
 אין לעמוד על משטח ההעמסה של המשאית בזמן טעינתה:
- 32. עמדת תצפית:**
 אין להימצא בתחום תנועת המלגזה והמטען או בסמוך למשאית בזמן הטעינה!
 יש לבחור עמדת תצפית נוחה בטוחה ורחוקה מהפעילות התפעולית.
- 33. קשר עין:**
 שמור על קשר עין מתמיד עם מפעיל המלגזה והמטען בכל עת.
- 34. קבלנים ובעלי מקצוע אחרים:**
 מטעמים חייבים להתייצב אצל מזמין העבודה ממונה בטיחות נמלי ולקבל תדריך בטיחות והיתר עבודה לפני ביצוע כל עבודה בנמל, בכל השטחים התפעוליים ובכל זמן העבודה חובה לנהוג באמצעי זהירות ולהשתמש בכל עת בציוד מגן בסיסי: נעלי בטיחות כובע מגן ואפוד זוהר.
- 35. מהירות נסיעה**
 בשטח תפעולי ומרלוג לא יעלה על 15 קמ"ש ובכפוף לתנאי הדרך והסביבה ועל פי התנהגות האדם הסביר או/ו כפי שקבע המחזיק/התופס/הבעלים/המנכ"ל וכל אחראי אחר ובהתאם לחוק.
- 36. עבירה פלילית:**
 אי קיום הוראות הבטיחות עלול לשלול ממך את המשך העבודה.
 זכור: לעבירות בטיחות החוק קבע היבטים פליליים.
- מוגש לחברותי ולחבריי הממונים על הבטיחות אשר במפעליהם ובארגוניהם נעות משאיות כבדות ומבלי לשים לב לערפל של סיכונים אותם לוקחים על עצמם נהגים מסוימים, מתוך אחיזה משתקת של הרגלים הרסניים ללא יכולת ורצון לשנות.
 נהגים מעטים או בודדים, מציפים את עצמם בדיבוק של חוסר כבוד לחוק, חוסר משמעת, זלזול והפקרות בחייהם ובחיי זולתם.
 נדמה להם שהם עטופים בטפלון וכלום לא יסדוק אותם או סתם שוקעים אל תוך הניסיון ההרגל והקולות הפנימיים והשליליים.
 יצא לנו לראות, לצפות או לחזות בלא מעט נהגים שהכריך (הסנדוויץ) תפוס ביד ימין,



ההצלחה של הארגון היא הסיפור של כולנו

הטלפון הנייד ביד שמאל, ספק אם ההגה ברגל ימין, ללא מכוון בעת נסיעה לאחור, הם לא הפנימו ששגרת חיים רגילה עלולה להפוך בין רגע למציאות מבעיטה. חוסר המודעות לעיתים זועק... אף אחד מאתנו לא מוכן להיפגש עם התאונה ולשאת בתוצאותיה.

מכוח תפקידנו לפקוח עין על אלה המגיחים משום מקום לארגון ללא הודעה וללא זמן מוגדר. אין חולק על כך כי קיימים נהגים רבים מנוסים, המקפידים על נהיגה זהירה ובהתאם לחוק.

בניגוד לכל ההערכות בהם דברים לא הולכים כמתוכנן אני שואל את עצמי איך מסבירים אסונות והאם יש ביכולתנו לשנות השקפותינו על העולם המסוכן בו אנו חיים. האם הכלים העומדים לרשותנו מספיקים כגון: העברת מסר חז יותר של סימנים.

ניווט והדרכה, איתות והכוונה לזוויות ראייה מרחביות, אזכורים והנעה בדיבור. הצפת הבעיה, לעורר את המודעות, לגרות את החושים הפנימיים. להיאבק בכהות החושים המטעים את הניסיון והמומחיות, ההרגל והשגרה, השפה והקולות הפנימיים, במסלול ובדרך של פנייה אל תבניות המחשבה ואל כבלי המודעות העצמית ועוד. בעולם של אי וודאות, רק הודאות באמונה, בנתה בי את חומת ההגנה מהבלתי צפוי.

שלכם, יעקב עזרא

יו"ר ארגון הממונים על הבטיחות והגיהות

*** אישור השלטון "ארגון יציג" * אישור ניהול תקין 2021**

מתוך 44.000 עמותות הקיימות במדינת ישראל,

ארגון הממונים מהבודדים שמניף את דגל איכות הניהול :

• תו תקן 9001 בניהול איכותי ממכון התקנים הישראלי.



ארגון הממונים על הבטיחות והגהות

ממונה נכבד, כשאתה מס' 1 - המעמד מחייב !