
ליקויים וכשלים בניהול בטיחות

© כל הזכויות שמורות לעו"ד יעקב דודזון, מחבר ועורך המצגת.
אין להעתיק ו/או לשכפל ו/או להפיץ מצגת זו בכל צורה ובכל
אמצעי שהוא, לרבות אמצעים מכניים, דיגיטאליים ו/או אופטיים
לכל מטרה שהיא.
המצגת היא לשימוש המחבר והסטודנטים בקורס בלבד.
אין לעשות כל שימוש מסחרי במצגת זו.

עו"ד יעקב דודזון, מהנדס מכונות ומוסמך בניהול והנדסת בטיחות
טל' 054-5725496 E-Mail: yacovd@gmail.com

המוסד לבטיחות ולגיהות – הכנס ה-17 לבטיחות ובריאות בתעסוקה

ליקויים וכשלים בניהול בטיחות

לצד דוגמאות מאלפות של ניהול בטיחות
וגיהות יעילים ומוצלחים,

המציאות בשטח מציגה אתגרים
מסוג: **ליקויים וכשלים**
אלו ראויים לתשומת לב מיוחדת ולטיפול ראוי

המוסד לבטיחות ולגיהות – הכנס ה-17 לבטיחות ובריאות בתעסוקה

הליקויים והכשלים מזוהים כ -

מכשולים – הראויים לפתרון.

מלכודות – להיזהר לא ליפול.

מהמורות – אותן יש לעבור.

מכשולים – הראויים לפתרון

חובת ההגנה וגידור מכונות הינה חובה חוקית מוחלטת, עם זאת לא אחת אנו מוצאים עצמנו מול מכונה ישנה שאינה מוגנת לבטח מ"הסיבות" – המכונה בת עשרות שנים, כך ייצרו אותה, אם יותקנו הגנות לא ניתן יהיה לעבוד ביעילות

במשפחה זו ניתן למנות רבות ממכונות העיבוד השבבי הקונבנציונלי, מכופפות פחים, מערבלות, מכבשים לסוגיהם ועוד.

מכשולים – הראויים לפתרון

שוק הבטיחות מציע **פתרונות** רבים ומגוונים ברמת יחידות ה- Add-On



מלכודות – להיזהר לא ליפול.

לעסוק כממונה בטיחות מותר לבעל אישור כשירות שיכול להיות גם טכנאי בעל 3 שנות ניסיון במקצועו אך עם '0' ניסיון והתנסות כממונה בטיחות.

לקבל תעודת מדריך בטיחות מוסמך יכול מי שזה עתה הוסמך כממונה בטיחות.

לקבל הסמכה להכנת תכנית לניהול בטיחות יכול ממונה שזה עתה הוסמך וחסר כל התנסות כממונה

מלכודות – להיזהר לא ליפול.

כל אחד מהנ"ל וכן גם כל אחד בכלל יכול: להכין כרטיס ביקור + חותמת + נייר מכתבים ולקרוא לעצמו ולעסוק כיועץ בטיחות בכל תחום.

- אסון ערד בזמנו – הציף את הבעיה.
- באסון המכביה – עדיין לא נפל האסימון.
- האסון בהר הרצל – מלמד כי המלכודת פועלת והלקחים טרם הוטמעו.

מהמורות – אותן יש לעבור.

התפיסה שבקונצנזוס היא כי 'ניהול בטיחות פרואקטיבי' היא הדרך הנכונה להבטיח רמת בטיחות ראויה. כאחד מבסיסי הגישה אנו מזהים את עריכת התחקיר הפנימי לכל אירוע בטיחות

היסוד המנחה את תחקיר הבטיחות הפנימי הוא השקיפות והפתיחות בשיתוף המידע, זאת מתוך הבנה כי המידע שיימסר לא ישמש כנגד המעידים.

מהמורות – אותן יש לעבור.

לצערנו, פסיקה אחרונה של בית המשפט העליון שומטת לכאורה את הקרקע מתחת ליסודות אלו. בפסיקתו חייב בית המשפט את רכבת ישראל למסור לחוקרי משטרת ישראל את דו"חות התחקיר הפנימי שבוצע בעקבות 2 תאונות הרכבת שהיו בדרום הארץ. זאת כדי לאפשר את החקירה לקראת העמדה לדין פלילי של האשמים.

מהמורות – אותן יש לעבור.

איך עוברים מהמורה זו ????

1. האם נכון להימנע מלערוך תחקיר לאור הסיכון האישי העתידי האפשרי כלפי המעידים.

2. או אולי לקיים 'תחקיר נכה' מבלי לתעד בכתב ו/או מבלי לציין שמות ותפקידים וכד'.

3. ואולי למנות עו"ד לניהול התחקיר ולגרום לכך שכל אחד מהמעידים יהיה בעצם לקוח של עורך הדין ובכך יחול על התחקיר כולו 'חיסיון עו"ד לקוח' ותימנע מסירתו למשטרה.

ואיך ניצלח את כל אלו ?

ימים יגידו !?

ותודה

על ההקשבה

ותשומת הלב.


