

לקראת דיון ועדת העבודה והרווחה של הכנסת, ביום 13.9.2018:

המלצות לצעדים דחופים לצמצום תאונות העבודה בענף הבניה

כתבה: עו"ד גריר ניקולא

תמונת מצב: מתחילת השנה ועד לכתובת שורות אלו, נהרגו בתאונות עבודה בבנין 30 עובדים ו-2 עוברי אורח, ונפצעו כ-130 עובדים באורח קשה ובינוני. מספר העובדים שנהרגו מתחילת השנה מצביע על עליה מדאיגה (20%) לעומת נתוני התקופה המקבילה בשנה שעברה (במהלכה נהרגו 25 עובדים).

שני גורמים מרכזיים עומדים מאחורי תמונת המצב העגומה: (1) הימנעות רשויות המדינה הרלוונטיות מנקיטת צעדים אלמנטריים, בסיסיים וידועים לכל, שבלעדיהם לא ניתן לטפל במגפת התאונות (דוגמת תוספת כוח אדם למינהל הבטיחות לשם הגברת הפיקוח על אתרי הבניה); (2) התנהלותן האיטית והרשלנית של הרשויות בקידום ויישום פתרונות שבכוחם לייצר הרתעה משמעותית ולצמצם היקף התאונות (דוגמת עיכוב הקמתה של היחידה הארצית במשטרה לחקירת תאונות עבודה - במשך שנתיים).

במסמך זה אנו מבקשים להציג את הצעדים הדרושים - באופן מיידי - להגברת האכיפה, לייצור הרתעה אפקטיבית ולבלימת העלייה במספר ההרוגים. הצעדים צפויים לצמצם משמעותית את היקף תאונות העבודה בענף הבניה.

איוש מיידי של כ-20 התקנים הפנויים במינהל הבטיחות עבור מפקחים בבניה ועבור חוקרים - צעד שיתרום משמעותית ומיידית להגברת האכיפה על אתרי הבניה.

בעיה מרכזית, הניצבת בראש רשימת הבעיות והכשלים האקוטיים בתחום הבטיחות בענף הבניה, היא המחסור המשווע בכוח אדם במינהל הבטיחות. גם כיום קיימים במינהל הבטיחות כ-20 תקנים שאינם מאויישים. אנחנו נמצאים מצב דומה לזה שעמד בפני הוועדה הנכבדת לפני כ-3 שנים, אשר בישיבתה בתאריך 15.12.2015 דרשה את איוש התקנים הפנויים במינהל הבטיחות. חמור מכך, שמאז שהודיע שר העבודה, בנובמבר 2017, על שהושג הסכם עם נציבות שירות המדינה לשיפור משמעותי בתנאי העסקתם של מפקחים בבניה - לא פורסמו מכרזים עבור מפקחים.

בתשובת המדינה לעתירה לבג"ץ, אותה הגישו הארגונים 'קו לעובד' ו'ארגון העובדים מעין', עולה כי סה"כ התקנים במינהל הבטיחות עבור מפקחי בניה עומד על 27 תקנים - אך רק 21 תקנים מאויישים, מתוכם 3 מפקחים הוסטו לממוני עיצומים ונותרו 18 מפקחי בניה. בתשובת המדינה צויין כי 9 מפקחי תעשייה מתוך 27 התקנים המאויישים הוסטו לטפל חלקית בענף הבניה, כאשר לא ברור מה היקף הפיקוח בענף הבניה שהוטל על אותם מפקחים, וכיצד הדבר לא יפגע בבטיחות העובדים ובהיקף הפיקוח בענף התעשייה.

המחסור המשווע בכוח האדם מאפיין גם את יחידת החקירות שבמינהל הבטיחות. בתשובה לבג"ץ מודה המינהל כי רק 5 תקני חוקרים מאויישים, מתוך 9 תקנים - כאשר 3 מתוך 5 החוקרים הקיימים משמשים כיום כממוני עיצומים. כתוצאה מתת האיוש החריף ביחידת החקירות, מינהל הבטיחות לא מבצע כיום חקירות בתאונות עבודה שאינן נחקרות על ידי משטרת ישראל (גם לא בעבירות בטיחות).

הקמת רשות ממלכתית לבטיחות העובדים, ע"י איגום משאבים קיימים ומיזוג בין מינהל הבטיחות והבריאות התעסוקתית לבין המוסד לבטיחות וגהות. הצעד יספק מענה הולם גם לרמה הירודה המתקיימת כיום בתחום הפיקוח, האכיפה וההרתעה. צעד זה לא יחייב תוספת תקציבית ממשרד האוצר ויחסוך בזמן ההכשרה הדרוש למפקחים - הואיל ועובדי המוסד לבטיחות אוחדים בעיקר הידע הנדרש בתחום.

איוש התקנים הפנויים במינהל הבטיחות עבור תפקידים של מפקחי בניה וחוקרים, יספק מענה חלקי בלבד למחסור כוח האדם החמור הקיים כיום במינהל הבטיחות. בכפוף לסטנדרט הפיקוח האירופי עבור מדינות מפותחות (מפקח

לכל 10,000 עובדים), דרושים למינהל הבטיחות 380 מפקחים – פי-3 ממספר התקנים הקיימים כיום במינהל הבטיחות (123 תקנים - כולל הלא מאויישים).

העובדה שמינהל הבטיחות סובל ממחסור חמור בכוח אדם ידועה היטב לכלל האחראים בנושא. בפברואר 2017 פנה שר העבודה למשרד האוצר ודרש תוספת של כ-90 תקנים עבור מפקחים במינהל הבטיחות, תוספת הנחוצה, לפי עמדת המשרד, לצורך טיפול ברמת הפיקוח הירודה הקיימת כיום, מתן מענה לצרכים הקיימים בענף הבנייה, והיערכות לצרכים עתידיים (בכללם העיצומים הכספיים שהיו אמורים להיכנס לתוקף לשם הקצאת תקנים עבור היחידה הארצית במשטרה לחקירות תאונות עבודה).

דרישת השר, ככל הידוע לנו, לא נענתה.

אולם, גם אם משרד האוצר יענה לדרישה להוספת תקנים עבור מפקחים, ספק אם הוא יסכים להקצאת מלוא התקציב הדרוש באמת, כך שהמענה ממילא יהיה חלקי מאוד. לא זו בלבד, אלא שיידרש זמן רב ויקר עד לאיוש התקנים החדשים והכשרת האנשים שיבחרו (הכשרת מפקח עבודה ממוצע דורשת שנה וחצי – שנתיים) – ועד שהשינוי, ובכלל זה רמת הפיקוח, יורגש בשטח.

לעומת זאת, קיים פתרון חילופי, אשר איננו מחייב תוספת תקציבית כלשהי, יחסוך זמן יקר עד שהפיקוח יורגש בשטח, ויספק מענה אידיאלי למערך הממלכתי הראוי לטיפול בנושא הבטיחות בעבודה, והוא הקמת רשות ממלכתית לבטיחות בעבודה אשר תתאפשר הודות לאיגום משאבים קיימים ואיחוד שני הגופים: מינהל הבטיחות בעבודה והמוסד לבטיחות וגהות.

המלצתנו זו נשענת על המלצתן של שתי ועדות ציבוריות שהוקמו בעבר, ונדרשו לבחון את נושא הבטיחות בעבודה וטיפול רשויות המדינה בנושא: האחת היא 'ועדת גונן', שפרסמה את המלצותיה עוד בשנת 1979, והשניה היא 'ועדת אדם', שמונתה במרץ 2011, על ידי שר התמ"ת דאז, ופרסמה את המלצותיה במרץ 2014. בדו"ח פירטה ועדת אדם את היתרונות המרכזיים להקמת רשות מרכזית, ובכלל זה יצירת ריכוז משאבים ואיגום, ביטול כפילויות, הגברת היעילות והאפקטיביות באמצעות מיקוד עבודת היחידות השונות, יצירת תאום וסנכרון ביניהן, איחוד האחריות והסמכויות בתחום, וגזירת פעילותה של הרשות הממלכתית מתוך ראייה מערכתית כוללת, המתחשבת בסדרי העדיפות הלאומיים ובצרכי המשק – תוך שיפור התקשורת ושיתוף הפעולה בין הגורמים השונים.

הימנעות משרד העבודה מקידום הפתרון המוצע כאן, עליו המליצו שתי ועדות מקצועיות ציבוריות ואילו נדרש מבקר המדינה בשני הדוחות האחרונים בנושא הבטיחות בעבודה (כזכור, במאי 2016 ובמאי 2018 הביע המבקר ביקורת נוקבת על השיהוי בקידום המלצות ועדת אדם) – היא הימנעות בלתי נתפסת, חמורה ובלתי סבירה. איגום המשאבים הקיימים יספק מענה למחסור הקיים בפיקוח, יביא לניצול מיטבי של תקציב קיים, ויחסוך זמן בהשגת התוצאות הרצויות – באם מדובר בחסכון זמן המשא ומתן מול משרד האוצר, ובאם מדובר בהכשרת מפקחים, שכן הסבת עובדי המוסד לבטיחות (האוחזים בידע הנדרש) למפקחי עבודה לא תגזול זמן יקר.

תיקון חקיקה שיאפשר למינהל הבטיחות לסגור למשך 30 יום אתרי בניה בהם נשקפת סכנה לחיי העובדים, בגין היקפם הרחב של ליקויי הבטיחות באותם אתרים, ו/או בשל הפרה חוזרת של צווי בטיחות. צעד זה יספק למינהל הבטיחות כלי הרתעה אפקטיבי במיוחד ויתרום משמעותית לצמצום ההפקרות בתחום הבטיחות, המאפיינת את אתרי הבניה.

אחד הגורמים המרכזיים לרמת הבטיחות הירודה, המאפיינת את אתרי הבניה במדינה, הוא היעדר כלי הרתעה אפקטיביים בידי מפקחי מינהל הבטיחות. הקנסות הכספיים (החל מינואר השנה מינהל הבטיחות מוסמך להטילם בגין ליקויי בטיחות), התבררו לפי שעה ככלי לא אפקטיבי ליצירת ההרתעה הנדרשת. בניגוד להצהרות שר העבודה לכלי התקשורת, אשר הציגו הטלת מאות קנסות בסכומי עתק, נחשף לאחרונה כי הנתונים עליהם דיבר השר הם לכל היותר מספר "כוונות להטלת עיצומים" שטרם הבשילו לכדי קנסות. באתר מינהל הבטיחות פורסמו עד כה רק 53 קנסות שהוטלו בפועל, בסך כולל של מיליון וחצי ש"ח. בתשובה שהגיעה לקו לעובד ממינהל

הבטיחות, הופיע סכום גביית קנסות העומד על 419 אלף ש"ח בלבד - וזאת מתחילת השנה ועד לחודש אוגוסט 2018.

הצעתנו הנוכחית מבקשת לספק כלי הרתעה אפקטיבי במיוחד, שיישומו אינו דורש זמן ו/או הליך ארוך ומסורבל, תיאום בין הרשויות השונות ו/או משאבים מיוחדים.

שינוי החקיקה הדרוש הוא תיקון לחוק ארגון הפיקוח על העבודה והוספת הסעיפים הבאים: א. הסמכת מפקחי מינהל הבטיחות להטיל צווי סגירה לאתר בניה למשך 30 יום, במקרה והיקף ליקויי הבטיחות שנמצאו באתר הבניה הם רחבים וחמורים במיוחד, ו/או במקרה והחברה המבצעת הפרה צו בטיחות העומד בתוקף, מעשה שיש לראותו במדרג הגבוה של חומרה. ב. במהלך תקופת הסגירה לא ניתן יהיה לתקן את ליקויי הבטיחות שבאתר הבניה וכיצא מזה לא ניתן גם לקצר את תקופת סגירת האתר; ג. ביצוע צו הסגירה יוטל על משטרת ישראל.

גולציה בהליך מהיר לחיוב חברות מבצעות בתקן האירופי לפיגומים ורשת למניעת נפילה – שבסמכות שר העבודה לקדם באמצעות תיקון תקנות הבטיחות בעבודה. כמו כן, התאמת התוכנית הממשלתית המסייעת בסבסוד רכישת פיגומים לפי התקן האירופי, כך שגם קבלני פיגומים וגם קבלנים שבונים בהיקפים גדולים יוכלו לקבל סיוע.

כ-70% מתאונות העבודה המדווחות על-ידי מד"א נגרמות כתוצאה של נפילה מגובה. דו"ח ממאי השנה של מרכז המחקר והמידע בכנסת מצא כי 25% מהתאונות הקטלניות בענף הבניה מתרחשות עקב פיגומים לא תקינים, וכי ב-70% מאתרי הבניה שמפקחי המינהל ביקרו בהם היו הפיגומים לא תקינים. פיגומים תקינים, מחומר איכותי והבנויים כראוי היו יכולים למנוע חלק ניכר מתאונות הנפילה מגובה, ולמנוע אובדן חיים ופגיעה בגוף בקרב עובדי הבניין.

התקן האירופי לפיגומים מבטיח תנאים אלו, ואת התקן הזה אימצה מדינת ישראל. אולם האבסורד הוא שתקן זה אינו מחייב את השוכר/קונה פיגומים אלא רק את המשכיר/מוכר. כך יוצא שהקבלנים שרוב רובם שוכרים פיגומים, אינם מחוייבים לעמוד בדרישות התקן האירופי. בעוד שהקבוצה שכן מחוייבת לעמוד בתקן האירופי, החברות למכירת/השכרת פיגומים, אינן מפוקחות על-ידי אף רשות מרשויות המדינה, לא מינהל הבטיחות ולא מכוון התקנים, כך לא נמצאו בידי שני גופים אלה נתונים על חברות המשכירות ו/או המוכרות פיגומים.

תכנית ממשלתית שאמורה לסייע בסבסוד רכישת פיגומים לפי התקן האירופי, שעלותם גבוהה מהתקן הקיים בשוק, אינה מיועדת עבור משכיר/מוכר הפיגומים אלא רק עבור קבלנים ורק אלו שבונים בהיקפי בניה קטנים יחסית, שרובם כפי שאמרנו אינו קונה פיגומים אלא שוכר. כך לא פלא, שאף קבלן לא הגיש בשנת 2017 בקשה לתמיכה ברכישת פיגומים, תוכנית שתוקצבה בסכום כולל של 12 מיליון ש"ח.

שר העבודה יכול בקלות יחסית, דרך תיקון תקנות הבטיחות בעבודה (עבודות בניה), שתיוקן הוא בסמכותו הבלעדית, לחייב חברות מבצעות בתקן האירופי לפיגומים. למרות הצהרות השר לתקשורת, מחדש מאי השנה, כי הנחה את גורמי המקצוע במינהל הבטיחות לפעול להחלת התקן האירופי בישראל, נחשף בתקשורת כחודשיים לאחר מכן (ביולי 2018), כי משרד העבודה פנה למשרד הכלכלה, בדרישה כי האחרון יעשה את המלאכה והפוך את התקן האירופי לפיגומים לתקן מחייב. אכן בסמכות שר הכלכלה גם כן, להכריז על התקן האירופי לפיגומים כתקן רשמי ומחייב בישראל, אבל אין ספק כי לשר העבודה שהינו השר האחראי והרגולטור הראשי בנושא הבטיחות בעבודה, יש בנוסף לסמכות גם את הידע הדרוש והתמונה המלאה בתחום על מנת לעשות זאת בהליך מזורז באמצעות תיקון תקנות הבטיחות ותוך זמן קצר יחסית.

הליך חקיקתי מהיר להצעת החוק בנושא עוזרי בטיחות למנהלי עבודה, תוך הבטחת פיקוח צמוד מצד מינהל הבטיחות אחר הדרכת העוזרים וניהול 'פנקס עוזרי בטיחות'.

המצב החקיקתי היום, המטיל את מלוא האחריות לנושא הבטיחות באתרי הבניה על כתפי מנהל העבודה, וכמעט בלעדית רק עליו, הוא מצב בלתי תקין בלשון המעטה. זאת הן בשל היקף המטלות והאחריות שנושא בהן מנהל

העבודה ושאינ מתחום הבטיחות והן בשל מעמדו כשכיר בחברה המבצעת אשר השפעתו על קבלת ההחלטות ובכלל זה הקצאת התקציב והמשאבים הדרושים לשם עמידה בדרישות הבטיחות, היא מוגבלת מאוד.

לשם תיקון המצב החקיקתי הנ"ל נדרשים שני מהלכים, האחד, תיקון חקיקה המוסיף תפקיד ייעודי בכל אתר בניה אשר יעסוק אך ורק בנושא הבטיחות בעבודה וישא באחריות ובכלל הסמכויות הנדרשות לשם קיום תפקידו (יוזמות חקיקה למינוי ממוני בטיחות באתרי בניה נבלמו בעבר ע"י משרד האוצר בנימוק שהן ייקרו את מחירי הדיור ויגרמו להאטת קצב הבניה); השני: תיקון חקיקתי יסודי המרחיב את מעגל הנושאים באחריות בתחום הבטיחות באתרי הבניה, כך שיקלו גם את הדרג הבכיר בחברות הקבלניות המבצעות ובחברות הייזמות, דבר שיתרום משמעותית לקידום הבטיחות בעבודה בענף הבניה.

כיום, קיימת הצעת חוק שיזם ח"כ אייל בן ראובן, המספקת מענה מידי ו"טיפול ראשוני" למצב החירום שנמצא באתרי הבניה: ההצעה מבקשת מינוי עובדים שהוכשרו לתפקיד עוזרי בטיחות בכל אתר בניה לפרויקטים לבניה רוויה של שתי קומות ומעלה ו/או 4 דירות ומעלה. הצעה מבורכת זו, תספק למנהל העבודה עזרה בנטל היומ-יומי שנושא בו בתחום הבטיחות בעבודה, ותתרום לקידום בטיחות העובדים באתרי הבניה. אם כי חשוב להדגיש כי ההצעה אינה מסירה ו/או מפחיתה מהאחריות (גם הפלילית) שמוטלת כיום על מנהל העבודה בנושא.

אך על מנת שההצעה הנ"ל תשיג את מטרתה הלכה למעשה, יש להבטיח כי מינהל הבטיחות יפקח באופן הדוק על המוסדות שיספקו את ההכשרה והתעודה לתפקיד עוזר בטיחות, וכי המינהל ינהל פנקס עוזרי בטיחות – פנקס כאמור יבטיח כי רק הרשומים בפנקס יכולים למלא תפקיד של 'עוזר בטיחות', וכי לא ניתן יהיה לעשות "רישום בדיעבד" ו/או "לקנות תעודה" כפי שנהוג בהקשר להדרכות עבודה בגובה. לצערנו, בדיון האחרון בפני ועדת העבודה הנכבדה (ביולי 2018) להכנת הצעת החוק לקראת קריאה ראשונה, הבהיר מינהל הבטיחות את עמדתו ולפיה הוא מתנגד לניהול 'פנקס עוזרי בטיחות' ודרש מחיקת סעיף המאפשרת למינהל לפסול אדם מלשמש כעוזר בטיחות בשל אי התאמתו לתפקיד. עמדה זו של המינהל יש לדחות מכל וכל, אי ניהול פנקס עוזרי בטיחות ע"י מינהל הבטיחות, יוביל בהכרח למצב של 'שוק פרוץ' בדומה למצב הקיים כיום בנושא הדרכת עובדים לעבודה בגובה.



הקמתה לאלתר וללא כל דיחוי נוסף של היחידה הארצית במשטרה לחקירת תאונות העבודה בענף הבניה, שתחקור כלל תאונות העבודה בענף הבניה ובפרט אלו הגורמות להריגת עובד או פציעתו באורח בינוני ו/או קשה.

שנתיים עברו מאז דרש פרקליט המדינה להקמת יחידה ארצית במשטרה לחקירת תאונות עבודה, דרישה שהצטרף אליה בהמשך גם היועץ המשפטי לממשלה – אך עד יומנו זה היחידה לא הוקמה. בתשובת המדינה לעתירה לבג"ץ שהגישו הארגונים 'קו לעובד' ו'ארגון העובדים מען', נמסר כי היחידה תקום ברבעון הראשון של 2019, אך וכפי שמלמדנו ניסיון העבר, גם הבטחה זו ספק אם יעמדו בה הרשויות.

כשלוש החקירות הפליליות בתאונות עבודה בענף הבנין, הוא אחד הגורמים המרכזיים להפקרות הבטיחותית שבאתרי הבניה ולהיקפן הרחב של תאונות העבודה. החקירות הרשלניות והבלתי מקצועיות שמנהלת משטרת ישראל בתחום תאונות העבודה, גרמו למיעוט כתבי האישום המוגשים בתחום, לפגיעה אנושה בהרתעה בתחום, ולהעברת מסר ציבורי חמור לפיו איש לא יתן את הדין ולא ישלם כל מחיר על מותם או פציעתם של עובדי הבנין.

כיום משטרת ישראל אינה מנהלת חקירות מלבד בחלק מתאונות העבודה הגורמות למוות או פציעה קשה, בעוד תאונות עבודה הגורמות לפציעה בינונית ו/או קלה, לא נחקרות כלל, לא ע"י המשטרה וגם לא ע"י מחלקת החקירות במינהל הבטיחות. מתשובת המדינה הנ"ל לעתירה לבג"ץ, אנו למדים להפתעתנו כי אין כוונת משטרת ישראל גם לאחר הקמת היחידה הארצית לחקירות להרחיב את היקפן הקטן ממלא של תאונות העבודה הנחקרות. בתשובה נמסר כי היחידה הארצית תחקור רק תאונות הגורמות למוות או חבלה חמורה, בעוד 'שאר התאונות' אמורות להיחקר על-ידי מינהל הבטיחות. החמור לא פחות, כפי שגם הובהר באותה תשובה, הוא שמינהל הבטיחות אינו מקיים כיום חקירות מסוג זה בשל המחסור החמור בכוח אדם ביחידת החקירות.

תאונות שגורמות לפציעה בינונית מהוות כשני שלישי מכלל התאונות המדווחות ע"י מד"א (כאשר תאונות הגורמות לפציעה קלה, אינן מדווחות כלל). פציעה בינונית משמעה שלא נשקפת סכנת חיים לחיי הפצוע, אך חומרת הפציעה

יכולה לכלול קטיעת איברים ו/או נכויות ואובדן כשר עבודה לכל החיים. ברור גם, כי דרגת פגיעתם של העובדים באותן תאונות אינה מהווה כל אינדקסיה לחומרת ההפרות הבטיחותיות שגרמו להתרחשות התאונות, אלא היא לכל היותר ענין של 'מזל' של העובד. אי חקירת תאונות אלו, היא התפרקות רשויות החקירה מחובותיהן, אי מיצוי דין עם מעסיקים שסיכנו את חיי עובדים וגרמו להם לפגיעות גוף ונכויות, ואי הפקת לקחים מאותן תאונות עבודה שמהוות שני שליש מהתאונות המדווחות.

תיקון חקיקה המרחיב את סמכות רשם הקבלנים לפתיחת הליכי משמעת ושליטת רשיונות של קבלנים, למקרים של: 1. הרשעה בעבירת בטיחות ללא תלות ב'חומרת' גזר הדין; 2. הפרה להוראות ספיציפיות בחקיקת הבטיחות שנמצאות במדרג גבוה של חומרה; 3. הפרה לצו בטיחות שהטיל מינהל הבטיחות.

למרות הביקורת הציבורית הנוקבת מזה כשלוש שנים ודוח חמור של מבקר המדינה בנושא (ממאי 2018), ממשיך רשם הקבלנים להתנהל בעצלתיים ובחוסר מעש כמעט אל מול החברות הקבלניות באתריהן התרחשו תאונות עבודה ו/או הוטלו צווים בגין ליקויי בטיחות.

הסטטוס החקיקתי כיום מאפשר לרשם הקבלנים להפעיל את סמכותו בפתיחת הליכי משמעת נגד קבלנים בהיקשר לנושא הבטיחות בעבודה, בשני מצבים: **האחד**, במקרה של הרשעה בעבירה שיש בה כדי לערער את מהימנותו להיות קבלן רשום ובכלל זה עבירות לפי פקודת הבטיחות בעבודה ובלבד שהעונש שנגזר בגין אותה עבירה עולה על 3 חודשי מאסר ו/או קנס בגובה 7,200 ש"ח לפחות; **השני**, במקרה והקבלן נהג דרך קבע בניגוד לנוהג המקובל במקצועו, כאשר הפרשנות למושג "נוהג מקובל" נקבעה בתקנות רישום קבלנים וכוללת: ביצוע עבודות ברמה ובטיב התואמות את ההתחייבויות החוזיות והדרישות המקצועיות בענף.

המצב החקיקתי הנ"ל רחוק מהמצב הרצוי ומהסמכות הנדרשת שתהיה בידי רשם הקבלנים – הגוף האחראי על רישום וניהול פנקס הקבלנים ואסדרת התחום בכלל. שכן, הסמכות הקיימת כיום מוגבלת מאוד בהיקפה ומצמצמת שלא לצורך את מעגל המקרים והמצבים בהם רשאי הרשם להתערב.

מצב חקיקתי זה יש לתקן כך שתורחב סמכות רשם הקבלנים והיקף המקרים בהם יוכל להתערב. הרחבה כאמור תספק מענה ותרופה הולמים למצב העגום כיום מבחינת היקף התאונות באתרי הבניה והרמה הירודה של הבטיחות באתרי הבניה, ותוסיף כלי הרתעת רב ערך אל מול ציבור הקבלנים.

שינויי החקיקה הדרושים בענין הם:

1. תיקון תקנות רישום קבלנים כך שתימחק ההתניה, לפיה בסמכות רשם הקבלנים לפתוח בהליכים משמעתיים רק במקרה והקבלן נידון "לשלושה חודשי מאסר או קנס בגובה 7,200 לכל הפחות". תיקון כאמור שהוא בסמכות שר הבינוי והשיכון לבצעו, ירחיב את היקף המקרים בהם יהיה בסמכות רשם הקבלנים להתערב, כך שיחול בכל מקרה של הרשעת קבלן בעבירה על הוראות הבטיחות, ללא תלות ב'חומרת' העונש שהוטל עליו;
2. תיקון חוק רישום הקבלנים, כך שיתווסף סעיף המרחיב את סמכות רשם הקבלנים לפתוח בהליכי משמעת נגד קבלנים במקרה: **א**, והפר הקבלן צו בטיחות בתוקף שהטיל מינהל הבטיחות **ב**, והפר הקבלן הוראות מחקיקת הבטיחות בעבודה שיפורטו בתקנות רישום קבלנים (בהתייעצות עם מינהל הבטיחות), ואשר נמצאות במדרג חומרה גבוה, ו/או צבר X צווי בטיחות/עצומים כספיים תוך תקופה של שנה – מספר הצווים יקבע בהתייעצות עם מינהל הבטיחות.

מכרזים ציבוריים עבור פרויקטים לבינוי ופיתוח תשתיות, יכללו תנאים מוקדמים שימנעו השתתפות חברות קבלניות בעלות רקורד עגום בתחום הבטיחות, ויכללו מפרט בטיחות מותאם לפרויקט הרלוונטי למכרז ומתומחר במחיר סף (מינימום) שלא ניתן לגרוע ממנו.

24 עובדים נהרגו בפרויקטים ציבוריים לבינוי ופיתוח תשתיות מאז 2016. נתון חמור זה מהווה תעודת עניות לרשויות ציבור, אשר נדרשות להיות הראשונות בעמידה בשלטון החוק ובשמירה על חיי אדם וזכויות אדם בכלל, בכל פעולה אשר תעשנה.

ככלל אין כיום במכרזים ציבוריים עבור פרויקטים לבינוי ופיתוח תשתיות, כל התייחסות לנושא הבטיחות בעבודה. השתתפות חברות קבלניות באותם מכרזים אינם מוגבלת בכל תנאי כלשהו הקשור ל'רקורד הבטיחותי' של החברות; אמות המידה לבחירת החברה הקבלנית שתזכה במכרז אינן כוללות גם כן כל התייחסות ל'רקורד הבטיחותי' של המשתתפות. כיוצא ממצב זה, גם חברות קבלניות שהן שיאניות במספר תאונות העבודה הקטלניות שהתרחשו באתריהן ו/או במספר צווי הבטיחות שהוטלו בגין ליקויי בטיחות שנמצאו באתרים בביצוען, יכולות להשתתף במכרזים ציבוריים ואף לזכות באותם מכרזים ללא כל מגבלה. חמור לא פחות, הוא היעדר כל 'תמחור מינימום' מצד רשויות המדינה לעלויות הבטיחות הנדרשות באותם פרויקטים לשם שמירה על בטיחות העובדים בהם, דבר שהיה בכוחו להבטיח כי "תחרות המחיר הזול" בין המשתתפות במכרזים לא תבוא על חשבון החסכון בעלויות הבטיחות והשמירה על חיי העובדים.

השינויים הדרושים בעניין זה:

- א. יקבעו תנאים מוקדמים להשתתפות במכרזים ציבוריים לבינוי ופיתוח תשתיות שימנעו השתתפות מציע שהורשע בעבירה של הפרת דיני הבטיחות בעבודה בשלוש השנים שקדמו למועד הגשת המכרז; ו/או הוטלו עליו עיצומים כספיים ו/או צווי בטיחות בשל הפרת של יותר משלוש הוראות בטיחות בשנתיים שקדמו למועד הגשת ההצעה למכרז;
- ב. יקבעו אמות מידה לבחירת ההצעה הזוכה שיתנו ביטוי לרקורד הבטיחותי של המציע ובכלל זה התנהלותו בעבר בפרויקטים ציבוריים ואחרים;
- ג. כל מכרז ציבורי כאמור יכלול "מפרט בטיחות בעבודה" המותאם לסוג והיקף הפרוייקט הרלוונטי ואשר יתומחר במחיר מינימום, כך שלא יהיה ניתן לגרוע ממנו, וכל הפרה מצד הזוכה בעניין זה, תיחשב להפרה של תניה יסודית שדינה סיום ההתקשרות ו/או יטלו בגינה סנקציות כלכליות כבדות.