

ב. הבעיה השניה היא שאין למידה, אין הפקת מסקנות ואין הפצה של תחקירי תאונות ואירועים ברמה המדינית. יש צורך קריטי שמידע זה יופץ לציבור בצורה שקיפה ונגישה, שממנה ניתן יהיה ללמוד וליישם במסגרת כל ארגון שחפץ בשיפור הבטיחות. בגלל חסמים משפטיים, אין הפצה של מסקנות ולקחים מהתאונות המעטות שמתוחקרות על ידי גורמי המדינה.

עצם ההתמקדות, בעת חקירת האירוע, במציאת האשמים והרשלנים מבין בעלי התפקיד השונים בארגון - פוגעת פגיעה אנושה ביכולת לשנות את אקלים הבטיחות ותרבות הבטיחות בארגונים השונים. למעשה, הדבר פוגע במאמצים לצמצם את התאונות במשק הישראלי בכלל. ארגון בריא הוא ארגון בו מספר התאונות יורד לאורך השנים, ובו בזמן - מספר הדיווחים על כמעט ונפגע (ולמידה מהם) עולה באותה מגמה. כל תחום שהצליח להשתפר ולצמצם בצורה משמעותית את התאונות, עשה זאת קודם כל על ידי ביטול החשש מהשלכות משפטיות של כל מי שמדווח ומתחקר את עצמו. זה קרה בתחום האנרגיה הגרעינית, חדרי הניתוח, רשות התעופה, חיל האוויר הישראלי ועוד.

התמקדות באכיפה בלבד לא משנה את המציאות. היא מרתיעה, מפחידה, מעלימה את האמת אל מתחת לפני הקרקע - ובעיקר לא משנה את התרבות בתחום הבטיחות.

תרבות הפחד מביצוע למידה אמיתית החושפת את הטעויות שהובילו לתאונה, גורמת לכך שהלמידה לא קיימת או שטחית והפועל תמיד אשם. גם אם לפועל רשלנות תורמת, הטיפול בתאונה הבאה הוא אף פעם לא ברמת הפועל. דו"ח פנימי שנעשה לצורך למידה אמיתית של תאונה, עלול לשמש כעדות נגד מי שהכין אותו. לכן לרוב הדו"ח לא נוגע בשורש הבעיה.

איך אפשר אחרת? דוגמא מצויינת ניתן ללמוד מחוק הטיס, תשע"א-2011:

"חומר חקירה בטיחותית" – הודעה שנמסרה לחוקר הראשי ..., עדויות שנגבו בחקירה בטיחותית, פרוטוקול החקירה, הדוח הראשוני ודוחות נוספים שהוגשו ..., תגובות שהתקבלו ..., וכל חומר אחר שהוכן או נוצר במהלך החקירה בשיתוף פעולה עם הנחקר.

123(ב) חומר חקירה בטיחותית לא יימסר ולא יתקבל כראיה במשפט ולא ישמש בהליך משמעותי, בהליך מנהלי או בהליך שנוקט מעביד כלפי עובדו.

תאונות בענף התעופה מדווחות לחוקר תאונות ראשי (בימים אלה אף נבנית רשות עצמאית שלא קשורה למשרד תחבורה) ודו"ח תחקיר בטיחותי מפורסם באתר רשמי של מדינת ישראל מיד אחרי כתיבתו! ניתן לראות דוגמאות בקישור. גם במקרים בהם יש הרוגים, המסקנות והלקחים מפורסמים ללא חשש, למען הלמידה הקולקטיבית ומניעת התאונה הבאה ולעיתים עם המלצות לשיפור ברמת המדינה. אז מדוע בענף הבניה זה לא אפשרי?

עלינו לדאוג להפצת המסקנות בצורה רחבת ללא חשש מהשלכות משפטיות של בעלי תפקיד בארגונים. כך נצליח להביא שינוי תרבות אמיתי לתחום ונצמצם את התאונות בצורה משמעותית.

לשכת ממוני הבטיחות בישראל - מקצוענים זה אנחנו (ע.ר) היא עמותה שהוקמה כדי לשמש כגוף המקצועי המאחד את כל ממוני הבטיחות בעבודה תחת ארגון יציג אחד אמיתי, ארגון שכל חבריו ביקשו להצטרף אליו כדין.

כל הפעילות המקצועית של העמותה נעשית בהתנדבות מלאה וכאשר הכנסות העמותה מימי העיון המבוצעים מטעמה מופנות למימון הוצאות ניהול העמותה. כך נבטיח את קיומו של ארגון רזה, יעיל, מקצועי, חי ובוטע למענכם. ביחד נעשה ונצליח.

עו"ד רוני שדה, יו"ר לשכת ממוני הבטיחות בישראל - מקצוענים זה אנחנו.

מאת רומן פובלוצקי

**האם מדינת ישראל לומדת מתאונות עבודה באתרי בניה? האם עצם ביצוע תחקיר בטיחותי מונע את התאונה הבאה בענף או אפילו בחברה בה קרתה התאונה? אחת הסיבות לקושי בצמצום התאונות בענף הבניה היא העובדה שמדינת ישראל לא מבצעת בירור סיבות ונסיבות לתאונות בעבודה ולא מפיצה מסקנות ולקחים בין כל הגורמים הרלוונטיים. כאשר מתרחשת תאונה באתר בניה, גורמי החוק מבצעים חקירה למציאת אשמים ורשלנים. לא מתבצע בירור לסיבות ונסיבות בסגנון תחקיר בטיחותי מעמיק למציאת גורמי השורש, שמטרתו למידה רחבת ומניעת הישנות תאונה כזאת או דומה.**

בישראל כמעט ואין בירור סיבות ונסיבות של תאונות על ידי המדינה, זאת למרות שתאונות מתרחשות ברמה יומיומית בכל ארגון במשק. רוב האירועים והתאונות נסתרים מעיני הרשויות ולא מופצים בצורה רחבת, זאת בשל חשש של הארגונים מההשלכות המשפטיות. מצב זה יוצר שתי בעיות מרכזיות:

א. הבעיה הראשונה היא שהלמידה המועטה שקיימת היא רק מתאונות קשות או קטלניות, כיוון שאת אלו לא ניתן להסתיר מהרשויות. תאונות אלו הן רק קצה הקרחון. כל איש מקצוע בתחום הבטיחות לומד על חוק היינריך ביומו הראשון במקצוע, "פירמידת היינריך". מה שהיינריך טען



כבר לפני כ-80 שנה נכון סטטיסטית גם היום. כדי למנוע את התאונה הקשה בראש הפירמידה חייבים ללמוד מכל הבסיסים הרחבים שעליה נבנית פירמידת היינריך. למידה מאירועים בודדים של תאונות מוות או תאונות קטלניות (בפועל מדובר ברמה הארצית בכ-40 אירועים בשנה שגרמו למוות או פציעה קשה), לא תמנע את התאונה הקשה הבאה. ארגון לומד הוא ארגון שמתחקר את האירועים בבסיס הפירמידה, וזאת בכדי למנוע את האירועים בראש הפירמידה.