

מה שבטוח, בטוח

ענף בטיחות וגיהות בשירות בתי הסוהר אינו נחשב הרואי, קרבי או בלשי, אך חשיבותו רבה לאין ערוך ■ הקפדה על כללים ותקנות בטיחות יכולה להציל חיים, ומה יותר יקר מזה?

מאת: עין-יה גבע

"כפי שמגדלור מאיר

את החוף בעת סערה

וכשהים גועש, ומבטיח

שהספינה לא תעלה ענ

שרטון, כך מאירים אנשי

הבטיחות למפקדים את

הסיכונים הטמונים בכנ

משימה"

בבוקר ה-13 בינואר 2009 הובא מפקד כלא בהונדרס אווק לאולם בית המשפט בטגוסיגלפה הברייה, להשמעת גזר הדין במשפטו. בית המשפט גזר עליו לא פחות מ-1,035 שנות מאסר, לאחר שנמצא אשם במום של 103 אסירים ועצורים שנשרפו חיים בדליקת ענק שפרצה בכלא.

הדליקה התפשטה במהירות, בלא שניתן היה להציל את הכלואים מאחורי סורג ובריח (ראה מסגרת). מפקד הכלא, כך קבעו השופטים במשפט שמיקד אליו תשומת לב עולמית, היה האיש עליו הוטלה האחריות לבטיחותם של האסירים והעצורים. על פי העובדות שהוצגו בבית המשפט, הוא לא מילא אחר כללי הבטיחות הנדרשים ובכך מעל בתפקידו. בבית הסוהר, כך התברר, לא היו בעת הדליקה פתחי מילוט לזמן חירום ולא פתחים ליציאת העשן. הסוהרים היו חסרי כל מיומנות בטיפול באש, הם מעולם לא עברו תרגולים לשעת חירום ופשוט ברחו, בהותירם את הכלואים להישרף בתאיהם.

שגרת עבודה קפדנית

סג"ד הוד לק, ראש ענף בטיחות וגיהות בשב"ס, מספר לנו את הסיפור המצמרר הזה, כדי להמחיש את הצורך הקריטי בהקפדה ללא פשרות על כללי הבטיחות. הוד מחזיק בקריירה ארוכה ובניסיון מקצועי עשיר ומגוון בתחומי הבטיחות בצה"ל ובמשטרת ישראל. בין היתר, היה חוקר תאונות דרכים וקצין תאונות דרכים בצה"ל, ובהמשך שירת במשך חמש עשרה שנים במשטרה, כראש מדור חקירות תאונות דרכים, קצין חקירות בתחום הפלילי בתחום תאונות עבודה וקצין בטיחות של מחוזות תל אביב והמרכז. בתקופה האזרחית, בין צה"ל למשטרה, הספיק להיות גם מורה לנהיגה ברכבים ובכל סוגי האופנועים וכן מדריך מוסמך למגרש החלקה ולנהיגה מתקדמת. לפני שנה וחצי נקרא על ידי הנציב, בני קניאק, לשמש בתפקיד רע"ן בטיחות בשב"ס.

שיחה עם הוד, ייאמר מיד, מעוררת תחושה של אי שקט, ומאיצה במאזין לרוץ מיד לסביבת העבודה שלו או לביתו הפרטי ולבדוק את תקינותם ובטיחותם. שיחה אתו חושפת תכנים של שגרת

עבודה ושל חיי שגרה בכלל, שעלולים להתרסק בן רגע, בהרף עין של שכחה או ויתור על כללי בטיחות ונוהלי בטיחות. על פי הוד, מומלץ שלא ניפרד לרגע מתחושת אי השקט, אלא נחבור אליה ונאמין בה, בעיקר כאשר מדובר בבטיחות בארגון גדול, מורכב ומסועף כמו שירות בתי הסוהר.

בטיחות מוגדרת כמכלול הפעילויות והאמצעים שמטרתם מניעת תאונות או הקטנת חומרתן בכל תחומי הארגון: בטיחות בדרכים ובתעבורה, בפעילות מבצעית, במתקנים ובמפעלים. הוד מונה חמישה צעדים להצלחתו של ארגון בניהול הבטיחות: קביעת מדיניות, בניית מערך של קציני בטיחות ונאמני בטיחות, קביעת יעדים ועמידה בביצוע תוכנית בטיחות, מדידת ביצועים, ולסיום - מעקב וביקורת באמצעות ועדות בטיחות יחידתיות.

הדרישות הקפדניות שמעמיד ענף הבטיחות והגיהות לכל יחידות שב"ס, נובעות לא רק מהידע הרב והניסיון המקצועי של הוד, אלא מגיעות, כפי שעולה בשלב מאוחר יותר בשיחה, גם ממקום מאוד אישי - מהעובדה שבמשך שנים היה הוא

אש וכלא

בבית הסוהר סן פדרו סולה' (San Pedro Sula), קילומטרים מצפון לבירת הונדורס - טגוסיגלפה, פרצה שריפה ב-7.05.04 באגף בו חסו 186 אסירים. השריפה פרצה עקב קצר במעגל החשמלי. היה זה אירוע קטלני שני בכלא בהונדורס, כאשר רק כשנה קודם לכן, באפריל 2003 בבית סוהר אחר ('אל פורבניר') בהונדורס, פרצה שריפה מכוונת במהלך התקוממות של אסירים. רבים מהם נשארו נעולים בתאייהם, ו-68 אנשים, כולל שומרים ומבקרים, קיפחו את חייהם כתוצאה מהאש הקטלנית.

"לפעמים אני נתפס כמי שבא להפריע לעבודה", מודה הוד בחיך, "למרות שאני בסך הכול דואג לחיי האנשים". הוא רגיל, לדבריו, עוד מתקופת שירותו במשטרה, להגיב על סימני שאלה בדבר מעורבותו בתחומים שאינם, לכאורה, מענייניו. "שאלו אותי, למשל, מה הקשר בין בטיחות לעסקה מבוטמת של קניית סמים מסוחר סמים. הסברתי שמדובר על 'ניהול סיכונים' בתחום הבטיחות - תהליך יזום להערכת עוצמת הסכנה הקיימת בפעילות מבצעית, והסקת מסקנות האם הסיכון הגיוני. ענו לי בנימוס שזה לא בתחום אחריותי. אבל, היה אירוע, במסגרתו ביימו עסקת סמים ושטר-בלש התחזה למי שמבקש לקנות סמים. היעד היה כמובן סוחר הסמים. שני בלשים שמרו עליו מרחוק בגן ציבורי במרכז הארץ, אך אותו סוחר חש שמהשהו לא בסדר, וברגע אחד שלף מברג ודקר את הבלש בצווארו. שמעתי על האירוע וביקשתי שיבצעו תחקיר בטיחותי. אמרו לי בעדינות 'זה לא מעניין'. הסברתי שזו היא נוקטת בכל כללי הבטיחות, כמו למשל בחירה מושכלת בבלש בעל מיומנויות בקרב מגע, אפשר היה אולי לחסוך בחיי אדם. לדעתי, היו צריכים לאמן כמה מבלשי היחידה בקראטה, ולשלוח אותם למשימות שבהן יש צורך להגיב במהירות במצבי חירום. זה צריך להיות הנוהל כאשר בוחרים בבלש למשימות כאלה."

כשלים בטיחותיים

עולם הבטיחות, על פי הוד, הוא אמנם מורכב, ובנוי מרשימה ארוכה ומפורטת של תקנות, כללים וחוקים, אבל, הוא מדגיש, צריך לזכור שמטרתם של אלה היא לשמור על חיי אדם ועל בריאותו. "בעולם הבטיחות יש, למשל, כלל המדבר על 'התאמת המשימה לאדם המבצע'. זה משהו שלא חושבים עליו כאשר שולחים אנשים למשימות מבצעיות. כך, למשל, בצה"ל, נשלחה נהגת חדשה לנסיעה, בסך הכול כדי להעביר דיסקט ממקום

מדרגה שבורה במשרד, מאידך. הבטיחות, על פי הוד, נמצאת בפרטים הקטנים, וכאן, היא פוגשת את המאפיין הכי ישראלי שבו לוקים לעתים דווקא ארגונים גדולים - אווירת ה"סמוך", סוג של מיסוך מנטאלי ממש, חווית קיום ארגונית-יומיומית מפוקפקת, שבה אף אחד לא ממש יודע מה צריך לעשות, בהיבט הבטיחותי של תרחיש כזה או אחר, ובעיקר, אף אחד לא ממש רוצה להתעמק בזה. סביב נושא הבטיחות, בואו נודה, מפורז

"הכוונה שלי אינה לבטל

משימות, נהפוך הוא.

אנחנו ארגון בטחוני,

שעובד בסביבה מלאה

סיכונים, אך דווקא

משום כך, עלינו ללמוד

לעבוד תוך שליטה

מלאה בפוטנציאל

הסיכון"

איזה ענף של שעמום, ותחושה של עיסוק במשהו שאינו המשימה עצמה. התוצאה הבלתי נמנעת היא תאונות, ותאונות, אומר הוד, הן נגע שצריך למגר אותו. מול כל אלה מציב היום הוד את תקן ISO 18001, התקן הבינלאומי לניהול הבטיחות, אשר שב"ס, כגוף ממשלתי, חייב לעמוד בו. כיום יש בכל יחידה בארגון קצין בטיחות ממונה ושלושה-ארבעה נאמני בטיחות, הפועלים בנוסף לתפקידיהם הרגילים.

ענף הבטיחות והגיהות בשב"ס פועל בתחומים ובמקצועות שונים ומגוונים, ולכן, לדברי הוד, נגזר הבסיס החוקי לבטיחות בשב"ס מחוקי המדינה בתחומים רבים, כמו: פקודת הבטיחות בעבודה, חוק החשמל, חוק הגז, תקנות שירותי כבאות והצלה, תקני מכון התקנים הישראלי, תקנות משרד הבריאות, התעבורה, הגנת הסביבה, משרד התקשורת ועוד.

בלש מיומן בקראטה

ניהול הבטיחות אמנם משיק לכל תחומי הפעילות של שב"ס, אבל מדובר בעבודה מאחורי הקלעים, צנועה, עמלנית, שמחייבת לכרוך האם הסוהרים עוטים, נניח, אפודי מגן, או האם הם משתמשים בנעליים בטיחותיות.

האחראי להגיע לבתי משפחות ולהודיע להן אישית שיקיירה נהרגו בתאונה. "הייתי עד למחוזות מאוד קשים, קורעי לב, וגם ספגתי לא פעם תגובות קשות כנציג הארגון. בעיני חלק מהמשפחות נתפסתי כ'אשם'".

כל אלה, הוא מודה, הופכים אותו לאיש ללא פשרות בתחום עליו הוא ממונה.

למגר את נגע התאונות

האחריות על הבטיחות היא תחום רחב ביותר, הנוגע באימוני היחידות המובחרות בארגון מחד, ומגיע עד לבדיקת קוטר צינור כיבוי אש או



למקום. הבעיה הייתה שהיא נהגה במשאית, בליל חורף, בתנאי שטח קשים, והתוצאה - מעורבות בתאונת דרכים בה נהרג אדם.

החקירה הפלילית, הוא אומר, פחות מעניינת אותו. התחקיר הבטיחותי, שמטרתו למידה, הפקת לקחים ויישום - הוא החשוב. "אם אחרי התאונה הנוראה הזו, יבחרו נהג על פי המרד של 'התאמה למשימה', הרי לא ישלחו שוב נהגת חדשה שאינה מכירה את השטח".

צה"ל, מספר הוד, הקים את ענף הבטיחות רק בשנת 1992, אחרי אסון צאלים א' וב'. רק אז הכירו בחשיבותו של התחום והחלו להשקיע בפיתוחו. אסון הצ'לנג'ר בארה"ב, פסטיבל ערד, אסון ורסאי, התמוטטות גשר שפירים או אסון צ'רנוביל, הוא מזכיר, כולם היו תוצאה של כשלים בטיחותיים חמורים, והרשימה ארוכה. "אני מאמין בחינוך הארגון כך שהבטיחות תהיה חלק בלתי נפרד מתכנון הפעילות. הכוונה שלנו בפיתוח התחום היא להניח תשתית לטווח ארוך, ובעצם לחולל שינוי תפיסה בתחום הבטיחות".

הרצפה חלקה מדי

שנה וחצי מאז הגיעו לשב"ס, נושא הבטיחות בארגון שודרג ומתנהל ברמה המקצועית הגבוהה ביותר. יש נוהל מעקב מדוקדק, הכולל עדכונים בנושא הבטיחות ברמה חודשית על כל פעילות של כל יחידה ב-32 בתי הסוהר וביחידות המיוחדות. כמו כן, הגישו כל היחידות תוכנית עבודה בטיחותית ל-2010, הכוללת הצבת יעדים. הרוחות, מספר הוד, מעלים לא אחת בעיות שענף הבטיחות מחפש להן פתרונות יצירתיים, כמו למשל הדו"ח שהתקבל על סוהרים שהחליקו על רצפת בית הסוהר, נפלו ונחבלו. "התברר כי החדירו סיליקון לרצפה, כדי שתהיה חלקה ומבריקה. הבאנו מומחה מהטכניון שבדק את הרצפה והתוצאה היא שמאז מרצפים בשב"ס רק באריחים מחוספסים וכמובן בטיחותיים יותר".

הוד מאמין גדול בערך החינוכי. בעיניו נושא הבטיחות הוא קודם כול ערכי. את עבודת המאסטר שלו כתב על חינוך לבטיחות של שוטרי משטרת ישראל. "המשאב האנושי הוא החשוב ביותר לארגון, ולכן אני מאמין שאם נחנך את סוהרי שב"ס לשמירה על בטיחותם, הם יבינו שזה לטובתם ויישמו זאת גם בבית הפרטי שלהם".

בהרצאותיו בפני סוהרים מדבר הוד, למשל, על חגירת חגורת בטיחות במושב האחורי של הרכב. "אני מדגים איך בתאונה חזיתית לא ייפגעו אלה החגורים מלפנים, אבל הם כן עלולים לשלם בחייהם אם היושבים מאחור אינם חגורים ופשוט 'יעופו' עליהם, כשההדף במקרה כזה הוא של מאות קילוגרמים. אני מתריע בפני אבות ש'מוותרים' לילד היושב מאחור ואני גם מציג סרטים המדגימים זאת".

שוטר על גג נטוש

השמירה על הבטיחות עלולה להיות בעייתית בעת פעילות בשטח, שבה הגורם האנושי פועל



"אני מאמין בחינוך

הארגון כך שהבטיחות

תהיה חלק בלתי נפרד

מתכנון הפעילות.

הכוונה שלנו בפיתוח

התחום היא להניח

תשתית לטווח ארוך,

ובעצם לחולל שינוי

תפיסה בתחום

הבטיחות"

לעתים מתוך אינטואיציה ובמטרה נחושה להשיג תוצאה. כך בדיוק קרה לשוטר שנשלח לחפש נעדר, חיפש זווית ראייה טובה יותר והחליט לטפס על גג בניין נטוש באזור תעשייה. לרוע המזל, הוא החליק, נפל והפך לנכה. "השוטר השתחרר, קיבל קצבת גמלאות, אבל פנה לעורך דין ותבע את מפקדו הישיר בגין אי העברת מידע, על פי החוק, בדבר הסיכונים בעבודתו.

"כאשר מפקד מאשר אימון בתוך או מחוץ ליחידה, סריקות, חיפושים באגפים, עליו לבחון בשבע עיניים גם את הנושא הבטיחותי. אפילו בסיוור לימודי, למשל, ברור שצריך ליווי של איש בטיחות. הרבה פציעות קורות דווקא בימי טיול, כיפיים לכאורה. רכיבה על גמלים או טרקטורונים, לדוגמה, אינם מתאימים לאנשים מעל גיל מסוים. טיול, כדאי לדעת, הוא בעצם פעילות מבצעית לכל דבר ומסוכן לחשוב אחרת".

אפס פגיעות

לארגון לוקח זמן להכיל את נושא הבטיחות ברמה הפרטנית הזו, הוא מסביר. "כשנכנסתי לתפקיד גיליתי כי המעורבות שלי גורמת לעתים למפקדים לכעוס, אבל אני לא מתפלא. הם, למשל, יזמו והכינו יום ספורט שכלל רכיבה על אופניים ואני המלצתי מיד לבטל את הרכיבה, ולא בכדי. הסברתי כי לשם כך דרושים כמה תנאים: ניסיון ברכיבה, מדרוך קבוצות בוגר וינגייט לליווי, בדיקת תקינות של כל זוגות האופניים, חבישת קסדות ומגני ברכיים". העניין, הוא מספר, הגיע עד לרמת הפיקוד, אבל הוד לא ויתר. "בעבר, ראיתי בעיניים שלי נער, ילד מבריק, שרכב על אופניים לא תקינים. השרשרת נתקעה כשניסה לעצור והוא המשיך במהירות מסחררת, נתקל בשפת המדרכה, חטף פגיעת ראש והפך לצמח. צריך להבין שמדובר בחיי אדם ואי אפשר לוותר בסוגיה זו. נהיגת שטח עם אופני הרים היא לא עסק פשוט".

שנה וחצי מיום שנכנס הוד לתפקידו, הארגון קוצר הישגים. אלף אנשי שב"ס השתתפו ב"שביל ישראל" וסיימו את היום ללא פגיעה אחת אפילו, תוך שמירה הדוקה על כללי הבטיחות. "לוחמי 'נחשון', 'מצדה' ו'דרור', המוגדרים כקרבניים, קיבלו את קטעי ההליכה הקשים והתלולים, ואילו אנשי המטה - את המשעולים הקצרים והנוחים. לא אישרתי נהיגה באופנועים בגלל אי התאמה לתנאי השטח ובשל חוסר ניסיון של אנשינו בנהיגה כזאת. יום ספורט שב"סי, בהשתתפות אלף איש, הסתיים אף הוא ללא פגיעות. כנס תרגולות, בהשתתפות אותו מספר אנשים, אשר כלל עשרות תרחישים, כולל התפרעויות ותקיפות ושימוש באמצעים שונים, הסתיים עם אפס פצועים".

הוד חולק לשב"ס מחמאות רבות. "שב"ס הוא ארגון מסודר מאוד עם משמעת למופת. שינוי ארגוני דורש תהליך הטמעה של מספר שנים, על אחת כמה וכמה כאשר מדובר בארגון הכולל 8,500 איש, מצפון לדרום. העובדה שכבר היום יש שינוי גדול בכל הקשור לבטיחות ולגיהות, עומדת לזכות הארגון, אופיו הייחודי ואנשיו".