

שכחת תינוקות במכונית

נייר עמדה המבוסס על ועדה מקצועית שהוקמה לצורך
בדיקת הנושא

מאת

ד"ר יעקב שיינין

יו"ר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

הוגש לשר שר התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים
ח"כ ישראל כץ

25/7/2013

25 ליולי 2013

לכבוד

ח"כ ישראל כ"ץ

שר התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים

הנידון: פעילות הרשות בהקשר של שכחת תינוקות במכונית

ישראל שלום,

שכחת תינוקות במכונית מהווה שילוב של: טרגדיה, הזנחה, ואכזריות, שאין להשלים עם קיומה. כבר בתחילת חודש יולי (לפני הטרגדיה האחרונה), **המלצתי** להעלות קמפיין בנושא ולבדוק אמצעים להכחדת התופעה מכיון שהרשות נועדה לפעול להצלת חיים ותאונות, בכל המצבים הקשורים "לדרכים".

למרות שדעת המנכ"ל, וההנהלה בהתחלה הייתה שונה, שינתה הרשות את החלטתה עוד בימים הראשונים של יולי, ולקחה על עצמה את התפקיד הקשה לנסות ולצמצם תופעה טרגית זו באמצעות קמפיין הסברה. **מועצת הרשות** הנחתה את המנכ"ל לשדר קמפיין הסברה במהירות האפשרית ולא יאוחר מסוף יולי. התוצאה, יש קמפיין המתריע על שכחת תינוקות אשר משודר באמצעי התקשורת כבר מה-17 ביולי.

ואולם, אני לא משוכנע מקצועית (ראה נייר עמדה מצורף) שקמפיין המיועד לכלל האוכלוסייה הוא אכן אפקטיבי מספיק, כיוון שאינו מתייחס "לאוכלוסייה בסיכון לשכחת תינוקות", אם אכן יש כזו אוכלוסייה.

לפיכך ביקשתי מפסיכיאטר מומחה (שאני מכיר ומוקיר כידיד ותיק), ד"ר אמיר מנדל, שירכז צוות מומחים של 3 – 4 אנשי מקצוע כדי שיתנו לי **ולמועצת הרשות** חוות דעת מקצועית בעניין קבוצות סיכון, (ראה נייר עמדה שלי המצורף). העבודה של ד"ר מנדל וצוותו תהיה בהתנדבות **ומועצת הרשות לא מחויבת** לקבל את חוות הדעת.

בנוסף אני מתנגד לכך שהרשות תמליץ על אביזר שבעליו רואה בו מונע או מקטין שכחת תינוקות. אני בדעה שבכל הנושא של כלי רכב ואביזרי רכב יש לאמץ את התקינה של אירופה ושל ארה"ב, שני הגושים הגדולים שהם יצרני המכוניות המרכזיים למדינות המפותחות. נכון להיום אין כנראה אף מדינה מפותחת שהמליצה על אביזר למניעת שכחת תינוקות.

מצ"ב "נייר עמדה" שהכנתי בנושא והמציג את החשיבות העצומה של צוות מומחה להגדרת "קבוצת סיכון". לנייר עמדה זה מצורפים גם ניירות עמדה של פרופ' דוד שנער, ופרופ' דוד מהלאל וכן דעה של פרופ' (להנדסת חשמל ואלקטרוניקה) חגית מסר – ירון נשיאת האוניברסיטה הפתוחה.

בכבוד רב

ד"ר יעקב שיינין,

י"ר המועצה

שכחת תינוקות במכונית – נייר עמדה

ד"ר יעקב שיינין, 21 ביולי 2013

א. שכחת תינוקות במכונית

שכחת תינוקות במכונית מהווה שילוב של: טרגדיה, הזנחה, ואכזריות, שאין להשלים עם קיומה. לכן הגיוני שמתבצעות פעילויות בכל מקום ציבורי שיכול לתרום למיגור התופעה.

כבר בתחילת חודש יולי, (לפני התרחשות הטרגדיה האחרונה) **הצעתי** להעלות מיד קמפיין בנושא ולבדוק אמצעים להכחדת התופעה. דעת המנכ"ל, וההנהלה הייתה שונה. לדעתם טרגדיה נוראה זו אינה חלק מהטרגדיות של תאונות דרכים **שהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים** נועדה לטפל בהם. גם היועצים המקצועיים המיוחדים שלנו היו בדעה דומה. מבחינת ההגדרה "הטהורה", יתכן מאוד והצדק עימם.

אבל מכיוון **שהרשות** נועדה לפעול להצלת חיים ותאונות, במצבים הקשורים ל"בדרכים" (ושכחת תינוק במכונית זה במסגרת השהייה "בדרכים"), שינתה **הרשות** את החלטתה עוד בימים הראשונים של יולי, ולקחה על עצמה את התפקיד הקשה לנסות ולצמצם תופעה טרגית זו באמצעות קמפיין הסברה. **מועצת הרשות** הנחתה את המנכ"ל לשדר קמפיין הסברה במהירות האפשרית ולא יאוחר מסוף יולי. התוצאה, יש קמפיין המתריע על שכחת תינוקות והמשודר באמצעי התקשורת כבר מה-17 ביולי 2013. זהו קמפיין שעלה לשידור במהירות שיא, ועל כן חלק משמעותי מהעידונים ומניתוח המשמעויות נעשים וימשיכו להיעשות תוך כדי "היותו באוויר".

הדילמה הגדולה שנשארה אצל כולנו, האם קמפיין מהסוג שהעלנו לשידור הוא אפקטיבי? האם הוא פונה לאוכלוסייה הספציפית שבסיכון (לשכוח תינוק/ת), האם בכלל יש כזו?

אנו מקיימים התייעצויות בימים אלו במטרה למקד את קמפיין ההסבר לאפקטיביות גדולה יותר.

ב. הסטיסטיקה ומשמעותיה

ניתוח המקרים של שכחת תינוקות לפי ארגון "בטרם", מראה שמספר הפעמים של שכחת תינוק/ת במכונית (גם כאשר אינו מסתיים בנסיבות טרגיות, וכנראה גם כולל מקרים של השארה מכוונת לזמן קצר) עומד בממוצע על כ- 40 מקרים בשנה, מהם מתים או נפגעים קשה כ- 4 תינוקות כל שנה.

התינוקות שנשכחים במכונית הם ברובם המכריע מתחת לגיל שנה. אוכלוסיית התינוקות האלו מונה בישראל כ- 150,000 תינוקות. כלומר, ההסתברות שישכחו אותם פעם אחת לפחות, במשך השנה הראשונה לחייהם היא כ- **0.03%** שהיא גבוהה, ובעיקר מיותרת לחלוטין!! ההסתברות שתינוק/ת ימות או יפגע קשה כתוצאה משכחה היא כ- **0.003%** (כעשירית מההסתברות להישכח). כיוון שזו תופעה מיותרת לחלוטין, יש לבדוק את האמצעים והדרכים **למגר כליל** תופעה טרגית מיותרת זו.

אבל במקביל, יש גם לזכור שמעל **99.97%** מכלל התינוקות, לעולם לא ישכחו במכונית – כלומר הרוב **המכריע** והרלוונטי (זה שמסיע תינוקות) לא שוכח או משאיר תינוקות במכונית!

מנגד, ההסתברות שתינוק, עד הגיעו לגיל ארבע שנים, יפגע קשה או ימות **בתאונת דרכים**, הינו מעל **פי 10** מההסתברות שימות או יפגע קשה כתוצאה משכחה.

ג. פעילויות של הסברה

נקודת המוצא כאן היא שהשארית תינוק ברכב, נובעת משכחה ולא מכוונה תחילה ולכן המטרה היא למנוע שכחה של הדבר היקר לנו מכל. רק מודעות מלאה כל הזמן, על קיומו של תינוק במכונית, תמנע שכחה.

קמפיין הסברה שהעלתה **הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים** במטרה להגביר את המודעות להימצאותו של תינוק/ת במכונית, מכון לכלל האוכלוסייה ללא כל התייחסות לאוכלוסייה ספציפית. החשש כאמור הוא שהאפקטיביות של הקמפיין עלולה להתברר כחלשה מדי, כיוון שהוא אינו ספציפית מתייחס לאוכלוסיות שלגביהם הסיכוי שזה יקרה גבוה הרבה יותר מאשר לאוכלוסיית הרוב. אין לפסול את ההשערה שההשפעה של קמפיין שכזה תהינה אפילו נמוכה מאוד מכיוון שהוא לא "מיועד לחדור" לאוכלוסייה ספציפית ולא באמת נוגע בבעיות הגורמות לשכחה אצל האוכלוסייה הספציפית.

האמת היא, שעל השאלה הרלוונטית מי הם המועמדים הפוטנציאליים לשכחת תינוקות, אין בשלב זה תשובה מקצועית. האמרה השגורה "שזה יכול לקרות לכל אחד" הינה כמובן, חסרת משמעות! והדבר רק מעיד על חוסר בדיקה מקצועית של הנושא! רובנו המכריע יודע שזה: **לא קורה ולא יקרה לכל אחד**. אבל המאפיינים של האוכלוסייה בעלת סיכון גדול יותר, שלה זה יקרה, לא זוהתה מקצועית, בשלב זה! לא בישראל וכנראה גם לא במקום אחר בעולם.

ד. "קבוצת סיכון" של שוכחים

נושא זה של "קבוצת סיכון לשכחת תינוקות", מטריד אותי מאוד בחודש האחרון (עקב האפשרות ללמוד ולהשליך מחשיבות העצומה של הסטטיסטיקה במלחמה בתופעות כלכליות – וממומחיות בתחום הזיהוי הכלכלי, מעוררת אותי גם לכיוונים אלו). כיוון שאם ניתן להגדיר קבוצת סיכון, הרי שהקמפיין שלנו צריך להתרכז בו! וכך יוכל להיות אפקטיבי הרבה יותר לאותה "קבוצת סיכון".

מעיון ראשוני בנתונים מסתמן שברוב המכריע של המקרים (אולי להוציא מקרים בדדים) זהו הגבר ששוכח את התינוק ולא האם. אם אבחנו זו אכן נכונה סטטיסטית, ויש לחקור זאת מקצועית, כי אז המשמעות היא שהצלחנו למקד את קבוצת הסיכון בכך שהוצאנו כ- 50% מהאוכלוסייה מקבוצת הסיכון. ניתן יהיה לעלות קמפיין בהתייחסות ספציפית **לגבר**. ואולי, כדוגמא, גם לפנות לאם התינוק/ת, שתתריע ותציף את החשש משכחה, לבן זוגה. בנוסף, כדוגמא בלבד, אולי יוכלו אנשי המקצוע (פסיכולוגים, סוציולוגים ופסיכיאטרים) ללמוד מאוכלוסיית האימהות, על נקודות התורפה שנמצאות **בחלק מהגברים**, ולא באימהות ובדרך זו להצביע על כיוון והחשיבות של זיהוי קבוצות סיכון.

ה. מינוי צוות מומחים להגדרת קבוצת הסיכון

עקב הצורך במומחה בתחום, פניתי לאיש מקצוע (שאני מכיר ומוקיר), ד"ר לפסיכיאטריה, אמיר מנדל, המומחה עשרות בשנים כפסיכיאטר, כדי לקבל חוות דעת. ד"ר מנדל אמר לי שלא בדק את הנושא לעומק, אבל לפי הערכות ראשוניות ואינטואיטיביות, אכן כדאי לבחון את ההשערה, אם יש הסתברות גבוהה משמעותית יותר שזה יקרה לאנשים נורמטיביים שנמצאים לדוגמא במצב מסוים (שיכול להיות מצב זמני!) של: חרדה, מתח, עצבנות וכו'.

אם זה אכן כך, או אם תמצא קבוצה מוגדרת אחרת, אז אנו צרכים לכוון את הקמפיין לסביבה הקרובה של אותם אנשים "בקבוצת הסיכון" כדי שקרוביהם ימנעו מהם, להסיע את התינוק בכלל, או לפחות לבדוק ולוודא שהאדם בקבוצת הסיכון לא שכח בפועל את התינוק/ת (להתקשר אליו לאחר ההסעה).

לאור זאת, ביקשתי מד"ר אמיר מנדל שיבחר לו צוות מקצועי שיכלול עוד 2 - 3 אנשי מקצוע (ממליץ שביניהם יהיה גם סוציולוג) כדי שייבחן את נושא זה ויגבש חוות דעת שתוגש לי **ולמועצת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. המועצה לא מתחייבת** לאמץ חוות דעת זו שתעשה כולה בהתנדבות ללא כל תשלום!

1. האביזרים מונעי שכחה

הרבה אביזרים יש בשוק שמפתחיהם מיעדים אותם להתריע על שכחה. מספר הרעיונות הוא גדול, ונע החל מאמצעים פשוטים וכלה במכשירים מורכבים ויקרים. אין כל תקן בינלאומי לאביזר שכזה, כמובן שאין תקן ישראלי לכך (וטוב שכך, אנו מתנגדים לתקן ישראלי בכל הנושאים הטכניים של מכוניות ואמצעי בטיחות טכניים, ומאמצים את התקנים של המדינות המרכזיות, ארה"ב ואירופה, שבהם מייצרים בפועל רוב המכוניות לעולם המפותח). למיטב ידיעתי אין אף מדינה בעולם שמחייבת להתקין אביזר שכזה. כמובן שלא נעסוק כאן באביזרים יקרים שעלותם יכולה להגיע למעל 1,000 ₪ כיוון שמספר הרוכשים צפוי להיות קטן מאוד וזה ממש לא רלוונטי לטיפול בבעיית השכחה של האוכלוסייה.

מגוון רחב של הצעות הועלו בימים האחרונים: אחד מציע להניח בכיסא התינוק, את מכשיר הטלפון הנייד. אני מכיר רבים שמעולם לא שכחו תינוק במכונית, אבל כן שכחו מספר פעמים לא קטן את הטלפון שלהם במכונית. אדם שמסוגל לשכוח את תינוקו במכונית, לא מסוגל לשכוח את הטלפון הנייד שלו (זו אולי פרסומת מעולה לחברות הסלולר)?

גם הרעיון לקשור "בשרוך" או ברצועה, או בכל דרך אחרת, את המפתחות של המכונית, לכיסא התינוק הוא רעיון, שעלולות להיות בו, גם סכנות בטיחותיות שאף גורם מוסמך ומוכר (חייב לדעתי להיות בינלאומי) לא בדק, גם חוסר אפקטיביות שלהערכתו אין גורם מקצועי שבדק, וגם תירוץ. איך נכריח את השוכח הפוטנציאלי, לקשור את המפתחות שלו לכיסא התינוק? הרי אף אחד לא מחייב את השוכח הפוטנציאלי לעשות כן. ואם הוא יכול לשכוח תינוק האם לא יישכח לקשור? יתכן והוא לא ירצה לקשור כי זו עלולה להיות סטיגמה של "מבולבל". ואולי לא יהיה לו את השרוך או הרצועה באותו רגע. והחמור מכל, במקום להכניס למודעות האדם שאסור שדבר כזה יקרה, וזאת על ידי הסברה אפקטיבית (ובמיוחד אם נזהה את בעלי הפוטנציאל לשכחה) אנו נותנים בדרך עקיפה לגיטימציה לשכחת תינוק באמצעות הצורך באביזר, כי אז הטעות היא בשה"כ שלא היה בידי השוכח את אותו אביזר, ולא החשש שנשכח תינוק/ת!

לעובדה שאביזר הוא "תוצרת הארץ" אין כמובן כול חשיבות, לא כלכלית (זה לא גורם בכדאיות היצור במשק) ולא בטיחותית. אם הוא לא האביזר המתאים ביותר, ואנו נמליץ עליו מכיוון שהוא תוצרת הארץ, הרי אנו יכולים להכשיל את אותם אנשים שעלולים לשכוח תינוק/ת במכונית.

2. סיכום

לסיכום אני מקווה שקבוצת המומחים של ד"ר אמיר מנדל, יחד עם היועצים המקצועיים המיוחדים שלנו (בפורום במקצועי המייעץ ליו"ר והכולל את: פרופ' דוד מהלאל, פרופ' דוד שנער, ופרופ' קובי פלג) נצליח להגדיר הן את קבוצת הסיכון ואת סוג ההסברה הנדרש, ואולי גם ניגע בצרכים, אם קיימים כאלו, של אביזרים מזכירי שכחה.

אבל יותר מכל, אנו חייבים לעשות את כל הדברים בנושא של **בטיחות בדרכים** (הנושא עליו אני מופקד מטעם שר התחבורה והבטיחות בדרכים, וראש הממשלה) בצורה **מושכלת, מדעית ואפקטיבית**.

נייר עמדה – שכחה של תינוקות ברכב

פרופ' דוד שנער 22.7.2013

ראשית, פורמאלית הנושא אינו שייך לתחום האחריות או הטיפול של הרשות לבטיחות בדרכים שכן אירועים אלו אינם בתחום ההגדרה של תאונת דרכים. שנית עמדתי שלהלן איננה מתבססת על ידע מדעי ספציפי שכן לא מצאתי ספרות מחקרית בנושא, ולכן היא מבוססת על גישתי המחקרית והידע הרלוונטי שלי בתחום הפסיכולוגיה הקוגניטיבית.

לגופו של עניין צריך להבהיר למה, באילו תנאים ולמי התופעה קורית, האם היא אופיינית למצבים ספציפיים ולאולוסיות סיכון ספציפיות, (ולאור זאת) מה ניתן לעשות כדי למנוע את התופעה?

להלן עמדתי בנושאים אלו:

1. השכחה מסוג זה נגרמת עקב העובדה שלכולנו יש שני מנגנוני זיכרון: זיכרון עבודה (נקרא גם שלא בצדק "לטווח קצר") וזיכרון לטווח ארוך. פעולות שלא נעשות בשגרה (כמו הורה שלוקח מדי פעם תינוק למעון או אוסף אותו) אינן נמצאות בזיכרון לטווח ארוך. חומר בזיכרון העבודה נשמר שם רק אם הוא משונן כל הזמן ("אני צריך לזכור שהתינוק כאן") ולא נדחק על ידי פריט אחר (למשל "מה אגיד בפגישה עם הבוס?"). לכן אם תוך כדי הנסיעה לא חושבים כל הזמן שהתינוק מאחור אלא חושבים על הנהיגה, הפקקים, העבודה וכו', והתינוק ישן בשקט ואינו מוציא קול, קיים סיכוי שיישכח. וזה יכול לקרות כמעט לכל אדם "נורמטיבי".
2. אם יעד הנסיעה קשור בתינוק (למשל טיפת חלב) התינוק כמובן לא יישכח בעת ההגעה ליעד. אם יעד הנסיעה לא קשור לתינוק – במיוחד אם זה יעד שגרתית כגון מקום עבודה – התינוק עלול להישכח כי ביציאה מהמכונית (לעבודה, למשל) הנהג רגיל לקחת את המפתחות ואת התיק (ולא את התינוק). גם את הטלפון אנו שוכחים מדי פעם, אבל בזה אנו נזכרים כשאנו צריכים לצלצל למישהו. לתינוק שנשאר ברכב אנו לא מקבלים שום תזכורת.
3. יש כאן כנראה קבוצת סיכון: הורים לתינוקות, ואולי קרובי משפחה שמדי פעם מתנדבים להסיע את התינוק תוך כדי פעילויות אחרות. סביר באמת שהורה שאינו לוקח את התינוק לפעוטון דרך קבע (בגלל חלוקת התפקידים במשפחה) הוא בסיכון גבוה יותר מההורה שעושה זאת דרך קבע כחלק ממסלול נסיעה. יש דרך אמפירית לבדוק את קיומה של קבוצת סיכון או מצבי סיכון וזה על ידי ניתוח המאפיינים של הנהגים והמצבים ב 40 המקרים השנתיים המתועדים על ידי ארגון "בטרם" לבטיחות ילדים.

לאור זאת:

4. אי אפשר להסתמך על מערכות טכנולוגיות שכן לא תמיד ידוע כיצד יסתגל המשתמש למערכת. הידע המקצועי על ההסתמכות על מערכות התראה מראה שבצד היתרון לאזעקות אמת, כאשר המערכת כושלת (וזה תמיד קורה בהסתברות מסוימת) הנזק עלול להיות גדול יותר מאשר ללא המערכת בכלל. מכאן שאין זה מתפקידה של הרשות כגוף אחראי להמליץ על מערכת זו או אחרת שעל יעילותה אין מידע אמפירי אובייקטיבי ולגביה אין תקן בטיחות אמריקאי או אירופי.
5. לא נראה לי שיש כאן מקום לחקיקה מיוחדת.
6. כדאי שקבוצת מומחים תבדוק את הנושא ולדעתי צריך להיות בקבוצה גם פסיכולוג קוגניטיבי.

שכיחה של תינוקות במכונית נייר עמדה

פרופ' דוד מהלאל – 23-07-13

שכיחה של ילדים במכונית הוא אירוע נדיר, אולם עקב התוצאות המחרדות מושך הרבה תשומת לב. אסור שממדי האסון יתורגמו לפעילות לא אחראית, לא יעילה, בזבזנית ושאף עלולה לגרום לתוצאות לוואי שליליות.

עקב הנדירות של התופעה, סביר להניח שארגז הכלים הקובנציונלי אינו יעיל לטפל בתופעה ויש תחילה להשקיע מחשבה מה מאפיין את קבוצת הנהגים (לא בהכרח הורים) המועדת לשכחה, כיצד לאתרה, ומה הדרך היעילה לפנות לקבוצה זאת.

לא מן הנמנע שקבוצת הנהגים המועדת לשכיחה היא גם קבוצה המועדת להיות מעורבת יותר בתאונות דרכים הקשורות להיסח הדעת ומכאן החשיבות באפיון ואיתור הקבוצה. גם אם המאמץ המחקרי באפיון ואיתור הקבוצה, על בסיס מחקרי, לא יניב תוצאות מובהקות, הרי המאמץ המחקרי יתרום להעמקת התובנות הקשורות להיסח הדעת. יש לציין כי בהתאם לנתוני הרשות האמריקאית לבטיחות (NHTSA) כ 10% מההרוגים ו 20% מהפצועים הם תוצאה של נהיגה בתנאים של היסח הדעת.

יש להבחין בין שכיחת ילד במכונית לבין השארת ילד במודע לזמן קצר. שני הדברים חמורים ואסור שיקרו, אך ללא ספק שכיחה היא מסוכנת יותר. יתכן והסטטיסטיקה של ארגון "בטרם" (40 מקרים בשנה) כוללת את שני המקרים.

טכנולוגיה אינה הכלי האולטימטיבי לטפל בכל בעיה המתעוררת חדשות לבקרים. אסור שתיווצר, אפילו מראית עין, שהטכנולוגיה היא התחליף לאחריות הורית ולהתנהגות נכונה. הנסיון המצטבר מורה כי השמוש בטכנולוגיה יוצר השפעה התנהגותית של היזון חוזר שלעיתים מנטרלת את התועלת (כמו במקרה של בלמי ABS) ולעיתים עלולה גם ליצור סיכונים חדשים.

לכן, אין מקום ליוזמה ממלכתית לפיתוח תקן או מיכשור טכנולוגי בתחום מניעת השכיחה. יש להשאיר לכל נהג לבחור את האמצעי הטוב ביותר עבורו. יש לציין שגם התראות בטיחות אחרות אינן בגדר חובה, למשל: התראה על אי חגירת חגורת בטיחות, התראה על מכשול בנסיעה לאחור, התראה על סטייה מנתיב, וכו'.

הרשות הלאומית לבטיחות היא גוף השואף למצינות. בתוקף זאת שוקדת הרשות על פיתוח ידע ותובנות מבוססות מחקר ועובדות. הידע והעובדות מתורגמים לתוכנית עבודה שנתית, מימוש התוכנית והערכה רציפה של יעילותה. הרשות בימים אלה עמלה על גיבוש צוות מקצועי שיוביל וימצב ברמה הלאומית את פעילות מניעת תאונות הדרכים בארץ. מתודולוגיית עבודה שיטתית ומושכלת זאת היא אנטי תאזה לתרבות השלוק והירייה מהמותן. אני סבור שעלינו להמשיך לדבוק בדרך פעולה זאת ולא לסטות לכל רוח נושבת.



הילדים הנשכחים

/ פרופ' חגית מסר-ירון

אחריות הורית לפני טכנולוגיה

סדרת האסונות האחרונים שהביאו למותם של תינוקות שנשכחו על-ידי אבותיהם ברכב עוררה פלצות, ושיח ציבורי רחב. עיקר השיח סב סביב השאלות - האם זה יכול לקרות לכל אחד, האם לשפוט ולהעניש את האב



המתרשל, שכבר נענש על התרשלותו; ובעיקר - מה לעשות כדי למנוע תופעות כאלו.

אלו הגורסים כי זוהי תאונה היכולה לקרות לכל אחד, מעבירים את האחריות לאסון מהרקדן הכושל לרצפה העקומה, ואת האחריות על יישור הרצפה - למדינה. באופן מדהים, בניגוד לנטיית המדינה להסרת אחריותה ממגוון נושאים שמעצם טבעם מחייבים אותה - כמו איוש אחיות בתי-ספר, מנגנוני רווחה וחינוך - רבים מהפוליטיקאים קופצים על ההזדמנות לקחת פטרוניות על רשלנות האבות המסכנים, שבהסחידעת שכחו את ילדיהם ברכב. הזכות להורות נתפסת אצלנו כזכות טבעית שעליה אין עוררין, ומדינת ישראל חריגה בעולם בכך שהיא מאפשרת ומממנת טיפולי פוריות כמעט ללא הגבלה. המדינה מעודדת גם ריבוי ילדים בקצבאות נדיבות. מנגד, שאלת האחריות והמחויבות ההורית, לא נבחנת כלל ונתפסת כנראה כלא רלבנטית.

הפתרון המסתמן לשמירה על הילדים מכיל מילת קסם: "טכנולוגיה". יש להפעיל פתרון טכנולוגי שיתריע בפני ההורה או הנוהג ששכח ברכב את ילדו. המדינה תחייב את כולם, גם את אלו שלעולם לא ישכחו ילד ברכב, לרכוש את המוצר המתריע ולהתקינו ברכבם. פתרון פלא זה גם יחזק הכלכלה - ייתן הכנסות למפתחי ההתקן, המון עבודה למתקינים, לבודקים, למפקחים. וגם למדינה.

הטכנולוגיה יכולה למלא את מקומו
של פונקציות הוריות רבות אך

הטכנולוגיה הקיימת היום - יכולות המחשוב, התקשורת, החיישנים, הידע המערכתי - יכולה לתת פתרונות כמעט לכל דבר. השאלה שבספק היא המחיר, ורמת הדיוק, ובעיקר האיזון בין אזעקות השווא לבין הדיוק בגילוי התופעה. הטכנולוגיה יכולה, ובקלות, לגרום לוויסות אוטומטי של הרמזורים בהתאם לעומס התנועה, ובכל זאת בחרו שלא לעשות זאת. הטכנולוגיה הייתה יכולה - כבר שנים רבות - לקרוא מוני-חשמל באופן אוטומטי, אבל רק עכשיו פועלים ליישומה ב-START-UP NATION.

ההחלטה אם לפנות לפתרון טכנולוגי היא החלטה מושכלת, ולא כל מה שאפשר אכן עושים, ומסיבות שונות. הטכנולוגיה יכולה למלא את מקומן של רבות מהפונקציות של ההורות, אך אסור להשתמש בטכנולוגיה להסרת אחריות מההורים. על השיח הציבורי ועל קובעי המדיניות לפעול לחיזוק האחריות של הפרט, אם בדרך החינוך ואם בתמריצים מתאימים - ולא לחפש בטכנולוגיה פתרונות להסרת האחריות. ●

הכותבת היא פרופסורית להנדסת חשמל ואלקטרוניקה,
נשיאת האו"פ

נספח סיכום לממצאי הוועדה

ועדה להערכת גורמי סיכון הקשורים עם תמותת תינוקות וילדים בתוך רכב ממכת חום

פרופ' צבי זמישלני, ד"ר דניאל חמיאל, ד"ר אמיר מנדל

במהלך הקיץ של 2013 התרחשו, בסמיכות זה לזה, מספר אירועים טראגיים שהסתיימו במותם של תינוקות ושל פעוטות עקב מכת חום לאחר שהות ברכב סגור. ברוב המקרים, הפעוטות נשכחו ברכב על ידי הוריהם, בתום הסעה שהיו בה מספר תחנות.

יושב ראש הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים זים הקמת ועדה שתבדוק האם ניתן למצוא מאפיינים שמגדילים את הסיכון לאירוע השארת תינוק ברכב, מהסוג שמוביל לעיתים לפגיעות חום קטלניות. הכוונה היתה להעריך אם יש מאפיינים אישיותיים שניתן לזהות במבוגרים המועדים יותר לארוע כזה, או מאפיינים נסיבתיים שמגדילים את הסיכון להתרחשותו.

חברי הוועדה שהתנדבו לסייע לרשות: פרופ' צבי זמישלני, פסיכיאטר, מנהל המרכז לבריאות הנפש "גהה". ד"ר דניאל חמיאל, פסיכולוג קליני בכיר ומדריך, מהמרכז לבריאות הנפש ברמת חן. ד"ר אמיר מנדל, פסיכיאטר, פסיכותרפיסט ויועץ למנהלים וארגונים. לביצוע ההערכה שהתבקשה, השתמשה הוועדה בנתונים שניתן היה לאסוף על אירועים כאלה בארץ ובעולם, בעיקר בארצות הברית, משם מגיע התיעוד המפורט ביותר. נעזרנו במחקרים שפורסמו כולל עבודה מישראל שהועמדה לרשותנו.

רקע כללי:

מוות של תינוקות ושל פעוטות ברכב ממכת חום הוא אירוע נדיר. בארצות הברית נרשמים בממוצע כ-35 מקרי מוות כאלה בשנה. מקרי המוות הם אחוז קטן מכלל המקרים בהם ילדים נשכחים, מושארים או נלכדים ברכב. ברוב המקרים, האירוע מסתיים ללא נזק גופני או עם פגיעות קלות יותר. מוות ממכת חום מתרחש כאשר הילד נותר ברכב לזמן ממושך באזור חם ובעונה חמה. אזהרה בפני סוג כזה של תאונות פורסמה כבר ב-1976, אבל בעשורים האחרונים יש יותר פרסומים וככל הנראה יותר אירועים. שכיחות התאונה מסוג זה עלתה בעקבות הפעלת כריות אוויר ברכב, והעברת מושבי התינוק למושב האחורי כך שהמבוגר הנוהג אינו רואה את התינוק שברכב.

על פי הנתונים שתועדו בארצות הברית, לא כל הילדים שמתו ממכת חום ברכב נשכחו. כ-54% מהמקרים הם מקרי שכחה: ההורה או המבוגר המסיע שכח את הפעוט שנמצא ברכב ויצא לענייניו. ביותר מ-25% מהמקרים, הילד הושאר ברכב בידועין, כנראה מתוך מחשבה שהשהות תהיה קצרה או שהפעוט מוגן בדרך כלשהי. בשאר המקרים – כ-20% - הילדים לא הושארו ברכב אלא נכנסו לרכב לא נעול ונלכדו בו. מספר המקרים בישראל נמוך, ולא מצאנו תיעוד ברור של התפלגות הסיבות. עם זאת, נראה ששלוש הסיבות המתוארות קיימות גם כאן.

מאפיינים של המבוגרים המעורבים:

ככל שעולה מן התיעוד הקיים, לא ניתן להבחין במאפיינים ייחודיים בקבוצת המבוגרים שהיו מעורבים במקרי המוות של ילדים עקב שכחה ברכב. מדובר במטפלים מסוגים שונים, כולל שמרטפים, עובדי מעון, עובדי הסעות, סבים וסבתות – אך הרוב הגדול הם הורים, ובניגוד לדעה האינטואיטיבית, לפחות בארצות הברית, מדובר ביותר אמהות מאשר אבות. בכ-9% מהמקרים היו אלה שני ההורים יחד. ככל שנבדק, לא תוארו מאפיינים חריגים של הורים אלה, לא בהתנהלות הכללית שלהם, לא בקשר שלהם עם הילדים. מקובל התיאור שמדובר בדרך כלל בהורים נורמטיביים. המקצועות בהם עובדים הורים שהיו מעורבים במקרים כאלה מגוונים: הוראה, פקידות, עבודה סוציאלית, רפואה ורפואת שיניים, משטרה, צבא, אלקטרוניקה, ניהול ומחקר. האסון נגרם עקב תקלה והסחת דעת, ואת כל שידוע על אוכלוסיית הסיכון ניתן לסכם במשפט "זה יכול לקרות לכל אחד". נוסחה זו איננה מתבססת על מידע מחקרי מקיף ומעמיק, אבל בנתונים הקיימים, אין מידע שישתור אותה, והיא המתאימה ביותר לנתונים שיש בידינו.

כאמור, חלק ממקרי המוות ממכת חום לא נגרמים משכחה, אלא מאי נעילה של רכב, או מהשארית פגועות ברכב בידועין. לא מצאנו תחקיר או מחקר שהבדיל בין ציבור ההורים והמטפלים ששכחו ילד ברכב לבין אלה שהשאירו ילד בידועין, מתוך כוונה לשוב לרכב בעוד מועד. ההתייחסות וההמלצות המקובלות בארצות הברית הן אחידות.

מאפיינים של הנסיבות:

בהנחה שמדובר בציבור רגיל ונורמטיבי, בעיקר של הורים, בדקנו האם ניתן להצביע על נסיבות יוצאות דופן בעטין הורים כאלה שוכחים את ילדם ברכב.

רוב המחקר שמצאנו לא התמקד בשאלה זו באופן ישיר. במחקר אחד תואר ששכיחות התופעה עולה כאשר ההורה, או המבוגר, המסיע, חורג מן השגרה היומית הרגילה עקב שינויים בסדר היום, או במסלול הפיזי של הנסיעה.

אף שאין התייחסות מפורשת לעניין, ראוי אולי לציין את מה שנראה אינטואיטיבית מובן מאליו: נראה שרוב האירועים מתרחשים בהסעות שיש בהן מספר תחנות, כלומר כאשר צריך להשאיר את הפעוט במעון, או במקום אחר, בדרך לתחנה נוספת, כמו עבודה.

להסחת הדעת עשויים לתרום צירוף של מספר פקטורים שכיחים: חוסר שינה, לחץ, טלפונים, פניות מהעבודה, דאגות, עייפות ושתיית אלכוהול.

סך הכול, נראה שמדובר בצירוף של נסיבות שהן שגרתיות למדי, בעיקר אצל הורים צעירים אשר צריכים לשלב קריירה ועבודה עם טיפול בילדים קטנים.

מסקנות והמלצות:

מוות של ילדים ממכת חום ברכב הוא תופעה שמעוררת הד תקשורת עז. עם זאת, זו תופעה נדירה, שקשה לאפיין אותה מבחינה מחקרית וסטטיסטית, והנתונים אודותיה מעט מוגבלים. מעט יותר ממחצית המקרים נגרמים אכן משכחה של תינוקות ברכב. השאר, ככל הנראה, מהשארית תינוקות ברכב בידועין או מכניסת פעוטות לרכב לא נעול. ההורים המעורבים בשכחת תינוקות הם ככל הידוע נורמטיביים, בדרך-כלל עובדים

וממקצועות שונים, ומקובלת ההנחה ש"זה יכול לקרות לכל אחד". הנחה זו מעוררת התנגדות אינטואיטיבית אך אין נתונים שיסרתו אותה.

ההמלצות המקובלות בארצות הברית נועדו בחלקן למנוע את המקרים שאינם נובעים משכחה:

יש המלצה גורפת לעולם לא להשאיר ילד ברכב ללא השגחה, והמלצה להקפיד על נעילת רכב.

באשר למקרי השכחה, יש מקומות בהם נהוג שכאשר ילד לא מגיע לגן או למעון, הגננת מטלפנת לברר מה קרה.

אין לנו ידע ברור באשר ליעילותם של האמצעים האלה בארצות הברית. מספר מקרי המוות יציב מזה כעשור, ואין כמובן דרך למדוד את השפעתן של ההמלצות או אפילו את מידת ההטמעה שלהן.

המלצות נוספות, לצד מה שמקובל בארצות הברית:

לא מצאנו מחקר שבודק בקפידה את הנסיבות הספציפיות בהן מתרחשת שכחת פעוטות ברכב, כלומר, האם באמת מדובר בחריגה מהשגרה; האם יש קשר למספר התחנות בדרך; האם קורה יותר כאשר ההורה ממהר לעבודה. ייתכן שיימצא חוקר שיש לו עניין בהעמקת הידע הזה, ומחקר כזה מומלץ.

עם זאת, גם בהיעדרו, נראה שבנוסף להמלצות האמורות, אמצעי זהירות פשוט ומועיל יהיה בקרה בתוך המשפחה: כאשר הורה מסיע, ובמיוחד אם ההסעה עבורו היא חריגה מהשגרה, וכאשר יש הורה נוסף, מומלץ שההורה האחר יטלפן לברר האם הילדים הגיעו בשלום ליעדיהם. ייתכן שאפשר לחנך לבקרה מעין זו, ושזה כיוון אפשרי לקמפיין ממוקד.

בישראל יש לכוון את הקמפיין לתחילת הקיץ שכן אז הסיכון למכת חום עולה. יש ליידע את הציבור כי חום הגוף של ילדים עולה במהירות של פי 3-5 מאשר זה של מבוגרים וכי השארת ילד ברכב, גם למספר דקות וגם כאשר החלון פתוח בחלקו, עשויה לגרום למוות ממכת חום.

ד"ר אמיר מנדל

ד"ר דניאל חמיאל

פרופ' צבי זמישלני