



## בית משפט השלום בבתי ים

ת"א 12259-02-18 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

בפני כבוד השופט עדי סומך

תובעת: מנורה מבטחים לביטוח בע"מ

נגד

נתבעות: 1. משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ  
2. משטרת ישראל מחוז תל אביב  
3. חברת החשמל לישראל  
4. קווים מערכות תחבורה בע"מ  
5. הפניקס חברה לביטוח בע"מ

מקבל משטרת ישראל ואח'

### פסק דין

- 1 חברא
- 2 1. ביום 10.09.2017, בשעה 00:45 לערך, בכביש דו סטרי בעל נתיב אחד לכל כיוון, בין
- 3 הכניסה הצפונית לכניסה הדרומית לקלנסווה, אירעה תאונת דרכים במהלכה פגע רכב
- 4 פרטי בעמוד חשמל של חברת החשמל. בעקבות התאונה הוטו העמוד לנתיב הנסיעה
- 5 ומט ליפול והיווה מפגע חמור לעוברים ושבים (להלן: "התאונה הראשונה").
- 6 2. בעקבות התאונה הגיעה משטרת ישראל למקום, חסמה את הכביש משני הכיוונים
- 7 ועזבה אותו לאחר שעובדי חברת קווים מטעם חברת נתיבי ישראל הגיעו למקום. לאחר
- 8 עזיבת המשטרה את הזירה, ומשהדרך נותרה פתוחה, בשעה 4:30 לערך אירעה תאונת
- 9 דרכים שנייה במהלכה פגעה משאית מבוסחת התובעת בעמוד החשמל שנותר עומד
- 10 באלכסון לכביש (להלן: "התאונה השנייה").
- 11 3. בעקבות תאונה זו נגרמו למשאית התובעת נזקים אותם היא העמידה במסגרת תביעה
- 12 זו על סך כולל של 115,059 ₪ ובהעדר מחלוקת על סכום הנזק (הצדדים ויתרו על
- 13 חקירתו הנגדית של שמאי התובעת ולא הציגו חוות דעת נגדית משלהם), נותרה שאלת
- 14 המחלוקת שבאי חסימת הכביש שהוביל לתאונה השנייה, לבירור במסגרת תובענה זו.



## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 12259-02-18 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 טענות הצדדים – עיקר ועיקרים

2 התובעת

3 4. התובעת מטילה על כל אחת מהנתבעות, ביחד ולחוד, את האחריות לתאונה וזאת  
4 מהטעמים הבאים:

5 נתיבי ישראל – היא המחזיקה והמתפעלת של הכביש שבו אירעה התאונה. נטען כי במקרה  
6 של מפגע בכביש באחריות נתיבי ישראל להסיר את המפגע או לחילופין להזמין ניידת  
7 סיור עם עגלת חץ, בכדי להתריע בפני המפגע. הודגש עם זאת כי אין בסמכות נתיבי  
8 ישראל לבצע סגירת נתיבים.

9 משטרת ישראל – משטרת ישראל הגיעה לזירת התאונה הראשונה וביצעה חסימה של הכביש  
10 ואף הגיע חוקר תאונות דרכים למקום מטעמה על מנת לחקור את נסיבות התאונה.  
11 בשלב מסוים עזבה המשטרה את המקום והכביש נפתח לתנועה, חרף אותו מפגע מסכן  
12 חיים בכביש. משכך, הרי שהמשטרה התרשלה בתפקידה בין אם מדובר באחריות  
13 המשטרה בלבד לסגירת הכביש ובין אם ניתנה הנחיה ע"י שוטר במקום לנתיבי ישראל  
14 להמשיך ולבצע חסימה של הכביש במקומה באמצעות עובדי היס"מ מטעמה, הרי שככל  
15 ובהעדר מעקב ופיקוח של המשטרה על הנעשה מדובר במחדלה שלה.

16 חברת החשמל – העמוד הינו בגדר "דבר מסוכן" ועל חברת החשמל האחריות עליו ובהתאם  
17 עובר הנטל להוכיח כי היא לא התרשלה במעשה או במחדל כלפי התובעת. נטען כי  
18 ממכלול חומר הראיות חברת החשמל לא עמדה בנטל זה משזו השהתה את הטיפול בו  
19 ולא טרחה להביא פקחים ובקרה משלה עד להסרת המפגע ותיקון התקלה.

20 קווים מערכות תחבורה – קווים הינה מי שאחראית מטעם נתיבי ישראל בחוזה קבלנות על  
21 פיקוח וטיפול בכבישים שבאחריותה באמצעות יחידת סיור (יס"מ) והינה מי שעובדיה  
22 קיבלו לטענת המשטרה את הפיקוח על הזירה והסמכות לחסום את הכביש במקומה.  
23 נטען כי בין אם קווים מוסמכת לסגור כבישים, ובין אם לאו, לכל הפחות היה עליה  
24 להציב ניידת יס"מ ועגלת החץ על שול הכביש, קרוב או בסמוך למפגע ובכך יכולה הייתה  
25 להזהיר את משתמשי הדרך ולמנוע את התאונה.

26 הנתבעות

27 5. ככלל מרבית הנתבעות- נתיבי ישראל, קווים וחברת חשמל, מטילות בסופו של יום את  
28 האחריות לתאונה על המשטרה בשל אי חסימת הכביש ואילו המשטרה טוענת כי





## בית משפט השלום בבתי ים

ת"א 18-02-12259 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 אחריות זו רובצת לפתחתן של אלו, ובעיקר לפתחה של קווים שלא חסמה את הכביש  
2 במקומה אף שהואצלה לה סמכותה לעשות כן.
- 3 .6 בחזית אחת ישנה הסכמה בין הנתבעות והיא שעל בית המשפט להטיל אשם תורם בגין  
4 רשלנות נהג משאית התובעת בשל נהיגה במהירות מופרזת ואי תשימת לב לתוואי הדרך  
5 ולסימני האזהרה של עגלת החץ מטעם קווים שהזהירה באותותיה מפני סכנה. חברת  
6 חשמל אף הגדילה לציין בסיכומיה כי יש להעמיד אשם תורם זה על מאה אחוזים.
- 7 .7 מנגד, לעמדת התובעת, אין להטיל אשם תורם על הנהג מטעמה וזאת כיוון שנהג  
8 המשאית עשה כל שביכולתו למנוע את התאונה ואולם כשל בכך מאחר והכביש היה  
9 חשוך בין היתר בגלל הפסקת החשמל שנגרמה בעקבות הפגיעה בעמוד החשמל. התובעת  
10 מפנה לצורך העניין לתמונות של הזירה שצולמו מיד לאחר התאונה שהינן חלק  
11 מראיותיה בהן נראית הזירה חשוכה ומעורפלת למדי. בסיכומי תשובתה הוסיפה  
12 התובעת וטענה כי עגלת החץ של קווים הייתה במרחק של 150 מטרים לפחות מזירת  
13 התאונה ועל כן לא הוכחה הטענה כי משאיתה נסעה במהירות גבוהה. עוד נטען כי בשל  
14 הדברים נהג המשאית סבר כי עגלת החץ עומדת בצד הדרך בשל עבודות בכביש ולא  
15 בעקבות מפגע שלא סומן.
- 16 .8 משטרת ישראל מפנה אצבע מאשימה לתאונה לנתיבי ישראל ולקווים. נטען, כי שוטרי  
17 הסיור מטעמה חסמו את הכביש עד גרירת הרכב נשוא התאונה הראשונה והגעת צוות  
18 היס"מ מטעם נתיבי ישראל שחסמו את הכביש עם משאית וחץ מואר והצבת הקונוסים  
19 להכוונת התנועה. השוטר האחרון עזב את המקום רק לאחר שהעביר את האחריות  
20 להמשך הטיפול באירוע לצוות היס"מ של קווים. בדיעבד הסתבר, כי לאחר עזיבת ניידת  
21 המשטרה, צוות היס"מ הזיז את משאית החץ לצד הדרך, הפסיק את הכוונת התנועה,  
22 לא התריע על המפגע והפקיר את זירת התאונה ובשעה 4:30 לערך, אירעה התאונה  
23 השנייה.  
24
- 25 .9 נטען, כי סמכות נתיבי ישראל לחסום כביש ו/או ליתן אותות ו/או לכוון את התנועה,  
26 ללא ליווי משטרת, הינה מכוח תקנה 23(א) (2) לתקנות התעבורה תשכ"א-1961, לפיה  
27 עובד של נתיבי ישראל הסמכות החוקית ליתן אותות לתמרורים או להוראות אחרות  
28 בעניין סדרי תנועה, גם ללא ליווי משטרת. בהקשר נטען גם כי אין בתנאי ההתקשרות  
29 של נתיבי ישראל עם חברת קווים הוראה כי פעולות המצריכות חסימות כביש יבוצעו  
30 בליווי משטרת ו/או שבמקרה של מפגע כאמור צוות יס"מ אינו רשאי לחסום כביש ללא  
31 ליווי משטרת.



## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 18-02-12259 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1  
2 נטען בנוסף, כי יש להבדיל בין עבודות יזומות שמתוכננות מראש בגינן המשטרה מנפיקה  
3 "היתר עבודה" המלוות בשוטרים בשכר ושמוזמנים מראש, לבין מקרה של תאונה או  
4 שישנו מפגע שקיים בו סיכון מידי לעוברי אורח, שאז קיימת לנתיבי ישראל הסמכות  
5 לחסום ו/או למנוע את הגישה למפגע ולכוון את התנועה, גם ללא ליווי משטרה.  
6  
7 עוד נטען לגבי אחריות חברת החשמל, כי מדובר בתיקון מפגע שבאחריותה הבלעדית  
8 של חברת החשמל ומחובתה היה לפעול במהירות המרבית לסילוקו ולכל הפחות לפעול  
9 להזזת העמוד מהכביש, כך שלא יהווה מפגע אך הדבר נעשה על ידה רק למחרת.
- 10 .10 מנגד, טענה חברת החשמל, כי נציג מטעמה הגיע לזירה באישון לילה, לאחר התאונה  
11 הראשונה ובהגיעו לשם הכביש היה חסום כדבעי על ידי המשטרה. הוא ניתק את זרם  
12 החשמל לעמוד והזמין צוות פינוי, עם מנוף וכלים מתאימים, כמקובל, שיפנה את העמוד  
13 בבוקר ומשעזב את המקום, הכביש היה עדיין חסום בידי המשטרה, כאשר לא עלה על  
14 דעתו שהמשטרה תפקיר את הזירה, וכאשר ממילא מכוח תקנה 23(א)(2) לתקנות  
15 התעבורה אין לעובדי חברת החשמל הסמכות להורות על חסימת כבישים. בסיכומיה  
16 טענה חברת חשמל, כי ככל שתמצא אחריות באי חסימת הכביש, יש להטיל אחריות זו  
17 על הנתבעות וזאת משנמצא כי למשטרה אחריות בדין לחסום את הכביש אך גם לנתיבי  
18 ישראל אחריות שכזו וזאת מכוח תקנה 23(א)(2) לתקנות התעבורה ומכוח פרסומיה  
19 במרשתת בדבר מערך פקחי התנועה שלה, ולפיהם מצהירה היא כי היא בעלת סמכות  
20 עצמאית להכווין את התנועה באמצעות פקחי תנועה שלה.  
21
- 22 .11 חברת נתיבי ישראל וקווים שלוחתה לצורך העניין, טענו כי אין להטיל את האחריות  
23 לאירוע התאונה השנייה עליהן מאחר שאין קווים מוסמכת לחסום כבישים באופן  
24 עצמאי ואין סמכות למשטרה להאציל לה סמכות זו השייכת בלעדית רק למשטרה. נטען,  
25 כי קווים עשתה כל אשר מוטל עליה בכדי למנוע את התאונה השנייה וזאת על פי נהליה,  
26 בכך שהציבה בשול הכביש, במרחק של 150 מטר מהמפגע משאית ומאחוריה סימון גדול  
27 ומואר בצורת האות איקס, אות לסכנה מתקרבת. לו היה נהג התובעת נוסע במהירות  
28 סבירה, הוא היה בוודאי מבחין בה ומאט את נסיעתו ובכך מונע את התאונה. העובדה  
29 שכלי רכב אחרים שעברו במקום לא פגעו בעמוד מהווה הוכחה כשלעצמה לנהיגתו  
30 חסרת הזהירות.  
31
- 32 .12 עוד נטען, כי לא יכול להיות חולק שהמשטרה נושאת באחריות לביטחון האזרחים והיא  
33 הגורם המוסמך על פי החוק לחסום כבישים. המשטרה הודיעה באיחור על התאונה





## בית משפט השלום בבית ים

### ת"א 12259-02-18 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 הראשונה לנתיבי ישראל (כשעתיים וחצי אחרי), וזו הגיעה למקום האירוע ועזבה אותו  
2 תוך זמן קצר של כרבע שעה. הטענה ל"העברת המקל" לקווים, התבררה כטענה שאין  
3 בה ממש, ואף הוכחה מעדויות השוטרים כלא נכונה.  
4  
5 13. באשר לטענת המשטרה אודות הפקחים המוסמכים על ידי נתיבי ישראל לחסימה  
6 והכוונת כבישים נטען, כי מדובר רק במקרה בו יש אתר עבודה מסומן וסגור בכביש או  
7 אתר של סלילת כביש. כן נטען, כי אין נתיבי ישראל ו/או קווים מוסמכים לחסום כביש  
8 במקום המשטרה וכי קווים פעלה כנדרש כאשר צוות היס"מ שלה הגיע למקום האירוע  
9 ומאחר והייתה נוכחות משטרתית במקום הוא חסם את הכביש עד עזיבת המשטרה  
10 אותו שאז לא הייתה לקווים סמכות עצמאית לחסום את הכביש כאשר צוות קווים עזב  
11 את המקום רק לאחר הגעת צוות האבטחה של חברת החשמל עם עגלת חץ לטפל בעמוד  
12 בבוקר האירוע בלבד.  
13  
14 14. יתרה מכך, נטען כי הנטען לגבי תקנה 23(א)(2) לתקנות התעבורה, אינו נכון וזאת כיוון  
15 שיש בתקנה זו הבדל בין אותות להוראות. חסימת כביש אינה יכולה להיחשב כ"אות"  
16 אלא כ"הוראה". הוראות יכולות להינתן ע"י שוטר או עובד במדים של רשות תמרור  
17 ואילו אותות ע"י שוטר/פקח / עובד נתיבי ישראל.  
18  
19 15. לגבי חברת החשמל נטען, כי אין חולק כי הגורם היחיד המוסמך לטפל בעמוד חשמל  
20 הוא חברת החשמל, וברור מעליו כי טיפול ופינוי מהיר יותר של עמוד החשמל היה מקטין  
21 את הסיכון לנפגעים ברכוש / בגוף. נציג חברת חשמל שהעיד בפני בית המשפט לא ידע  
22 מה היה מועד התאונה וטען כי הגיע בשעת לילה מאוחר וניתק את החשמל. עדותו זו לא  
23 התיישבה עם דו"חות המשטרה ועם עדותו כי הוא קיבל הודעה על התאונה בעשרה  
24 לחצות וסיים את הטיפול בניתוק חשמל העמוד בתוך שתיים וחצי, בעת שבשעה 03:50  
25 עדיין התקבלו במשטרת ישראל התראות על ניצוצות מהעמוד ובשעה 05:59, היס"מ  
26 עדיין דיווח שחוטי החשמל של העמוד בחוץ והם עדיין מחכים לחברת החשמל.  
27  
28 16. במסגרת ההודעה לצד שלישי שהגישה נתיבי ישראל נגד קווים נטען, כי על קווים לשפות  
29 את נתיבי ישראל בכל סכום שיפסק כנגדה וזאת מכוח סעיף השיפוי שביניהן בהסכם  
30 הקבלנות שבין השתיים ומכוח העובדה שחלים במקרה זה יחסים שבין מזמין לקבלן  
31 עליהם חל סעיף 15 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש]. בסיכומי תשובת קווים להודעה זו נטען  
32 כי חל במקרה זה הסייג הקבוע בסעיף 15(4) לפקודה המסייג אחריות למקרה שהמזמין  
33 היה אחראי מכוח חיקוק לעשיית מעשה, תוך שבמקרה זה יש לראות את נתיבי ישראל  
34 שהוקמה על יסוד החלטת הממשלה מכוח סעיף 32 לחוק יסוד הממשלה, בין היתר לשם



## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 12259-02-18 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 " בטיחות ואחזקת רשות הכבישים הבינעירוניים" כמי שפועלת מכוח חיקוק לצורך  
2 העניין.

3  
4

5 דיון והכרעה

6

7 השאלות הצריכות לדיון:

8

9 1. האשם התורם

10 2. זהות האחראי לתאונה

11

12 האשם התורם

13

14 17. תחילה אדרש לשאלת האשם התורם שהנתבעות מיחסות לנהג משאית התובעת. אין  
15 חולק בין הצדדים, כי משאית התובעת נפגעה מעמוד החשמל שהוטה בזווית לנתיב  
16 נסיעתה בכביש.

17

18 18. בעדותו סיפר נהג התובעת, כי התאונה התרחשה מבחינתו בהפתעה, מבלי שהוא ראה  
19 קודם לכן את העמוד המוטה בכיוון נסיעתו:

20

21 " קמתי בבוקר, רציתי לנסוע לחיפה לנמל למספנות, הבאתי  
22 ברזל, היה שעה 4 וחצי, משהו כזה, חמש וברבע, לא זוכר  
23 בדיוק מה הזמן, נסעתי בכביש קלנסווה, זה אחרי הכיכר  
24 לקחתי ימינה, לפני הכיכר השניה, נסעתי בנתיב הימני, הכל  
25 היה חושך ופתאום הופתעתי בעמוד חשמל, עמוד שהיה צד  
26 של הכביש, אתה מבין?" (עמ' 11 שורות 4-7 לפר' הדיון  
27 מיום 5.22.22).

28

29 ובהמשך:

30

31 "אני פתאום ראיתי עמוד ופגעתי בו."  
32 (עמ' 17 שורה 13 לפר' הדיון).

33





## בית משפט השלום בבתי ים

ת"א 12259-02-18 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1

2

19. הנהג גם סיפר, כי הוא גילה את העמוד ברגע האחרון, ניסה למנוע אך ללא הצלחה:

3

4

" לקחתי שמאלה כמה שאני יכול לברוח מהעמוד, אז הוא  
פגע לי בקבינה מלמעלה" (שם, בשורה 9).

6

7

ובהמשך:

8

"ש: אף אחד לא בדק. הבנתי. עכשיו, אתה אומר  
שראית, הספקת לראות את העמוד לפני התאונה וניסית  
לברוח ממנו.

10

11

12

ת: כן. " (עמ' 19 שורות 15-17 לפר' הדיון).

13

14

15

20. לכך נוספה הכחשתו של הנהג, כי נסע במהירות גבוהה וכי בעת נסיעתו בכביש החשוד,  
הוא התאים את נסיעתו לתוואי הדרך והפחית את מהירותו, אך גם דבר זה לא הועיל  
למניעת התאונה:

17

18

19

"כשראיתי חושך אני הורדתי את המהירות, הייתי נוסע  
כאילו 60, הורדתי ל-50, ארבעים ומשהו, ופתאום נפגעתי  
מהעמוד, ברחתי שמאלה כמה שאני יכול, זה פגע לי  
בקבינה." (עמ' 14 שורות 1-3).

20

21

22

23

24

ובהמשך:

25

26

" ת: לא ראיתי את העמוד, אני ראיתי את העמוד  
פתאום, והקבינה, לקחתי כמה שאני יכול שמאלה, אז  
עצרתי בפגיעה של העמוד וירדתי מהאוטו ישירות."  
(שם, בשורות 9-10).

27

28

29

30

31





## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 12259-02-18 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 21. לא ניתן לקבל את עדות נהג התובעת בדבר מהירות נסיעתו הנמוכה כעולה גם מסיכומי  
2 התובעת. על כך העיד עד קווים מר עלושי שהוכח כי נמצא במקום ובמרחק יחסית סביר  
3 של 150 מטרים מהזירה:

4  
5 "הוא בא במהירות ושנית כשרואים אותנו בטח חושבים שזה  
6 עבודות בכביש או משהו.

7  
8 [...]   
9 ת. אני לא אמרתי את זה אבל אמרתי שברגע שהוא חלף אותי  
10 הוא היה במצב טיסה". (עמ' 107 שורות 23-27 לפר' הדיון  
11 מיום 12.2.23).

12  
13  
14 22. התובעת אשר ידעה, כי זו טענת קווים, יכלה לשלול טענה זו לו הייתה מביאה כראייה  
15 את דו"ח הטכוגרף שהיה מותקן במשאית (נהג התובעת אישר בעדותו כי זה הותקן בה  
16 בזמן אמת [עמ' 19 שורות 11-12 לפר' הדיון מיום 5.12.22]) אלא שעדות נהג התובעת  
17 לימדה כי איש ממבוטחת התובעת ואו מהתובעת עצמה לא טרח לבדוק בטכוגרף מה  
18 הייתה מהירות נסיעת המשאית לפני התאונה:

19  
20 "ש: אחרי התאונה אתה בדקת, מישהו בדק את המהירות  
21 שבה נסעת בזמן התאונה?

22  
23 ת: לא, אף אחד לא בדק" (עמ' 19 שורות 13-14 לפר'  
24 הדיון).

### סכנה מתקרבת ותואי הדרך

25  
26  
27  
28 23. לבית המשפט הוצגו תמונות שצולמו לאחר התאונה ואשר גם צורפו לסיכומי התובעת,  
29 מהן ניתן ללמוד על תואי הדרך שבו התרחשה התאונה שלא היה מואר באופן מלא כפי  
30 עדות נהג התובעת [עד קווים מר עימד עלושי תיאר זאת כתאורה חלקית (עמ' 104 שורה  
31 32 לפר' מיום 12.2.23)]. מהתמונות גם עולה שמדובר בדרך מעט מעוקלת ופתוחה לפני  
32 באופן שעמוד החשמל שצבעו בהיר נראה בוהק קדימה על רקע אורות המשאית.  
33





## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 18-02-12259 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 עד חברת חשמל, מר יואב שרייבר, שנקרא להגיע לזירה לנתק את זרם החשמל של  
2 העמוד, תיאר את העמוד הנטוי לכביש כך :

3  
4 "ואז ראיתי עמוד וזה נקרא אצלנו עמוד תעלה, עמוד  
5 ממתכת שוכב על הכביש. עדיין תפוס עם חוטי חשמל  
6 בגובה של 2 או 3 מטר מעל פני הכביש".

7  
8  
9 24. מעדות השוטר פקל לא ניתן לשלול את טענת קווים, כי עובר לתאונה, עמדה בשול הכביש  
10 משאית קווים עם חץ מואר כאות לסכנה שמתקרבת ואף ניכר מהעדויות שהוצגו ובפרט  
11 של עדי המשטרה כי היא עמדה מרחק יחסית סביר של כ-150 מטרים מהעמוד תוך  
12 שלדידי, להבדיל מעמדת התובעת בסיכומי תשובתה, די במרחק זה בכדי לאמוד מהירות  
13 נסיעת רכב. בטופס ההודעה תיאר נהג התובעת כי עובר לתאונה: "עמדה משאית של  
14 מע"צ כמה מטרים לפני מקום התאונה ולא סימנה בשום אופן את מקום התאונה. עמד  
15 שם עובד מטעם מע"צ ולא דאג לסמן למשאית". מאידך בעדותו נמצא, כי כל נושא  
16 המצאות משאית מע"צ בזירה כלל אינו זכור לו :

17  
18 "כב' הש' סומך: חוץ מאנשים ברחוב. תראה, יש לך פה את  
19 מע"צ, אתה יודע לספר מתי מע"צ הגיעה? נתיבי ישראל?

20 העד, מר סולטן: לא זוכר בדיוק. " (עמ' 12 שורה 33 לפר'  
21 הדיון).

22  
23 25. מכאן שלא ניתן לשלול כי במרחק סביר מהמפגע, עמדה בצד הדרך משאית קווים  
24 שסימנה באורות מובהקים לבאים בדרך על סכנה מתקרבת. מסקנה זו גם מתיישבת עם  
25 העובדה שפרט למשאית התובעת, לא נפגעו רכבים פרטיים ו/או משאיות מעמוד זה ואין  
26 לקבל את עמדת התובעת כי משאיתה נפגעה בשל גובהה. מהתמונות שהוצגו ניתן לראות  
27 שעוד משאיות עברו במקום זה וסביר כי כך היה גם עובר לתאונה. יש לציין כי מדובר  
28 בכביש מרכזי ובדרך מעבר לרכבים כבדים כך שכפי שנהג התובעת עשה שימוש בדרך זו  
29 במהלך עבודתו, כפי עדותו, כך יש לקבוע כי בסבירות גבוהה למדיי הייתה משאית אחת  
30 לפחות שעבר קודם לכן בדרך זו, כאשר הכביש נותר פתוח, ולא נפגעה כי נהגה הבחין  
31 במתרחש קודם לכן לנגד עיניו.

32



## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 18-02-12259 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 לסיכום נקודה זו. העובדה שתוואי נסיעת המשאית היה פתוח, בעת שנהג התובעת מצוי  
2 יושב במרום המשאית – בגובה פחות או יותר של העמוד המוטה לכביש מלפניו, ובעת  
3 שדולקים אורות המשאית שחלקם מצוי במרום הקבינה כמופע בתמונות שהוצגו לבית  
4 המשפט, ומשלא ניתן לשלול את המצאות משאית קווים דולקת עם אורות חץ בשול  
5 הכביש מרחק סביר לפני מקום התאונה כסמן לסכנה מתקרבת, על מהירות נסיעת  
6 המשאית הגבוהה המוכחת שלא נסתרה, לצד עובדת מעברם בסבירות גבוהה של רכבים  
7 אחרים שלא נפגעו לפני התאונה השנייה ובכללם כפי הנראה גם משאיות העוברות דרך  
8 קבע במקום (כמופע באחת מתמונות זירת התאונה מטעם התובעת), מוביל למסקנה כי  
9 נהג התובעת לא נסע בהתאם לרמת הזהירות המתבקשת מתוואי הדרך, ובכך הוא נושא  
10 באשם תורם עצמי להתרחשות הנזק למשאית בתאונה השנייה, אותו מעמיד אני על 25  
11 אחוזים, שיופחתו מכל סכום נזק שיפסק לתובעת.  
12

13 אחריות לתאונה - התלכי לבד?

14  
15  
16 המחסום ושברו

17  
18 27. ממכלול הראיות שהוצגו לבית המשפט, ניתן לקבוע ללא צל של ספק כי חסימת הכביש  
19 הייתה הפתרון האולטימטיבי והנכון למניעת התאונה וניכר כי כל הצדדים שותפים לכך.  
20 הטיית העמוד לנתיב התנועה של כלי הרכב על רקע תוואי הדרך המוכת, היוותה סכנה  
21 ברורה ומיידית אשר במקרה זה הסתיימה בנזק לרכוש בלבד, אך בקלות רבה יכלה  
22 להסתיים בפגיעות בנפש.

23  
24 28. חסימה שכזו אמורה הייתה להתבצע כפי שזו התבצעה תחילה על ידי המשטרה עד  
25 לעזיבתה את המקום, בדרך של יצירת מחסום משני כיווני הנסיעה והפניית הנהגים  
26 חזרה למקום הגעתם.

27  
28 29. למשמעות הדבר חשיבות גם בפן המשפטי שכן היא מלמדת על חובת הזהירות המושגית  
29 והקונקרטי שנדרשה במקרה זה בכדי למנוע את התאונה הנדונה ואשר לכל הדעות,  
30 הייתה צפויה בהיבט העובדתי והנורמטיבי גם יחד, באופן שניתן לומר כי בהעדרה של  
31 אותה חסימת כביש, הצפי להתרחשותה של תאונה היה סביר בהחלט ומלמד על קיומו  
32 של קשר סיבתי משפטי ועובדתי לנזקי משאית התובעת.  
33





## בית משפט השלום בבתי ים

ת"א 18-02-12259 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 30. על כן השאלה שנותרה פתוחה לחלל האוויר לצורכי בחינת תביעה זו, אינה האם קיים  
2 סייג כלשהוא בקשר ועם קיומה של אותה חובה לפעול, והקשר הסיבתי שבין הפרת  
3 אותה חובה לנזקי רכב התובעת, אלא על מי ולמה חלה חובה זו?.

4  
5

### בעל החובה לחסום

6

7 31. לאחר שבחנתי את קורות ההליכים של תובענה זו וטענות הצדדים, מצאתי כי החובה  
8 לפעול במקרה זה חלה באופן אבסולוטי על המשטרה. מכוח סמכותה עמדה לה החובה  
9 לחסום את הכביש עד הסרת המכשול ממנו ומשנטשה זו את הזירה ללא סמכות האצלה  
10 מתאימה, חרף התובנה כי הדבר עשוי להוביל לתאונה, התרשלה היא כלפי התובעת  
11 וגרמה בכך לנזקי התאונה של רכבה.

12

13 32. לצורך העמדת דברים על מכונם חשוב לדייק כבר בשלב זה את העובדות המוכחות וזאת  
14 להמשך ניתוח הדין שיובא לאחרי:

15

16 במקרה זה עניין לנו בתאונה ראשונה שהתרחשה בלילה. למקום נשלחה ניידת משטרה  
17 עם צוות מורחב של שוטרים וגם צוות יסמ"ניקים של קווים שמנה שני אנשים, שכל  
18 ייעודו היה בסימון הכביש וחסירתו ביחד עם המשטרה ואיתות מפני הסכנה המקרבת,  
19 וכך זה פעל עד עזיבת המשטרה את המקום. נתיבי ישראל לא שלחו פקחי תנועה ולא  
20 התבקשו לשלוח בזמן אמת פקחי תנועה, כל שכן כתנאי להחלפת המשטרה בצוותה. תוך  
21 כדי התהליך, הגיע נציג של חברת חשמל לנתק את זרם החשמל ולמחרת צוות של חברת  
22 חשמל להחליף את העמוד ולתקן את התקלה החשמלית. המשטרה עזבה את המקום  
23 בתאונה להחלפת חסימה מסודרת והאצלת החסימה לידי קווים, קווים התנגדה לכך,  
24 ודקות לאחר מכן, אירעה התאונה השנייה.

25

26 33. עתה אפרט את נימוקי למסקנה אליה הגעתי לעיל, כמובא להלן:

27

28 34. כאמור וכפי שצוין, הדרך היעילה והנכונה במקרה זה בכדי למנוע את הסכנה לעוברים  
29 ושבים הייתה להקים מחסום דו כיווני מפני גישת כלי רכב למקום הסכנה וזאת כפי  
30 שהמשטרה עשתה בהתחלה. הסמכות להקים מחסום ולמעשה החובה הנגזרת הימנו  
31 לטובת שמירה על חיי אדם ורכוש, הינה בראש ובראשונה של המשטרה שאחראית על  
32 שמירה על חיי אדם ורכוש, חובה אשר מושתתת על סעיף 3 לפקודת המשטרה [נוסח  
33 חדש], תשל"א-1971 אשר קובע כך:



## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 12259-02-18 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1

2

"משטרת ישראל תעסוק במניעת עבירות ובגילויין, בתפיסת עבריינים

3

ובתביעתם לדין, בשמירתם הבטוחה של אסירים, ובקיום הסדר

4

הציבורי ובטחון הנפש והרכוש".

5

6

35. מדו"ח הפעולה של השוטר מיכאל פקל על האירוע הנדון נרשם, כי נפילת העמוד הינה

7

מסוכנת וכי: "מדובר במפגע בטיחותי חמור ומסכן עוברים ושבים". מכאן שלרשות

8

המשטרה הייתה את היכולת לצפות את הנוק לתובעת אף בקווים כללים. (ע"א 576/81

9

בן-שמעון נ. ברדה, פ"ד לח (3) 1).

10

11

36. הסמכות לחסום את התנועה בעת חירום והכוונת התנועה לשם מניעת פגיעה בגוף

12

וברכוש מצויה בידי המשטרה בהוראה מסמיכה תחיקתית המצויה בסעיף 4א לפקודת

13

המשטרה אשר קובע כך:

14

15

"(א)מצא שוטר כי קיים חשש ממשי לפגיעה חמורה בביטחון הנפש

16

או הרכוש, רשאי הוא

17

18

(1)להורות לכל אדם הנמצא באזור או במקום שבו קיים החשש

19

האמור, הוראה סבירה הדרושה באופן חיוני לשם הצלת הנפש או

20

הרכוש או למניעת הפגיעה, ובכלל זה להורות על מניעת גישה לאזור

21

או למקום, או יציאה ממנו;

22

(2) ...

23

(3)לצורך הצלת הנפש או הרכוש-

24

(א) [...]

25

(ב)לעשות כל פעולה הדרושה באופן חיוני, ולהשתמש בכוח סביר

26

כלפי אדם או רכוש לצורך ביצוע פעולה כאמור."

27

28

37. לעניין זה ראו גם תקנה 24 (ב) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 שכותרתה איתות שוטר

29

ופקח עירוני להכוונת תנועה אשר קובעת כי:

30

31

"האות שיינתן על ידי שוטר או על ידי פקח עירוני, יחייב גם אם ניתן

32

בצורה לא מדוייקת, ובלבד שלא היה ספק סביר לגבי משמעות



## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 18-02-12259 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 האות."
- 2
- 3 38. מכאן שהמשטרה פועלת מכוח הרשאה חוקית למניעת פגיעה ברכושו וגופו של אדם
- 4 ובחינת אחריותה הנזיקית למקרה של עוולה הינה מכוחו של סעיף 3 לחוק הנזיקין
- 5 והאזרחיים (אחריות המדינה) התשי"ב – 1952, אשר מטיל עליה אחריות במקרה של
- 6 רשלנות שבוצעה מכוח הרשאה זו.
- 7
- 8 39. פעולות שיטור הן גם פעולות שבמומחיות, הדורשות מידה רבה של אימונים יכולת
- 9 ומיומנות, והן גם מסמיכות את המשטרה לנקוט בפעולות אכיפה למקרה של הפרת
- 10 הוראותיה במסגרת אותן פעולות ולא בכדי קבעה הפסיקה, כי פעולות אלו נבחנות על פי
- 11 סטנדרט של מומחה סביר בנסיבות העניין. (ע"א 5604/94 אוסמה חאמד נגד מדינת
- 12 ישראל פד"י נח 2 498 (2004)). בנוסף, אין בחוק כל סמכות להאציל את אותה מומחיות
- 13 המנויה בו על ידי שוטר לאדם אחר שאינו שוטר.
- 14
- 15 40. עדות למומחיות שבשיטור שנצרכה במקרה זה הייתה בין היתר על רקע החשש הראשוני
- 16 מפני התחשמלות מהעמוד, באופן שחייב הפיכת האזור לאזור סטרילי, כפי עדות השוטר
- 17 פקל בעניין זה:

18

19

20 "ת: אבל אם מע"צ חוסמים את הכביש ולא נותנים

21 לעבור, אז מי, זה לא אמור לעבור מישהו שייפגע מהחשמל.

22 ש: אנחנו יודעים עד איפה ההשפעה של החשמל

23 תגיע? אולי צריך לחסום את כל הנתיבים וגם את הנתיב

24 הנגדי.

25 ת: יכול להיות." (עמ' 82 שורות 10-14 לפר' הדיון מיום

26 5.12.22).

ובהמשך:

27

28 " כשאתה הגעת למקום היה חשמל חי?

29 העד, מר פקל: נראה לי שכן. כאילו עמודי התאורה,

30 נראה לי שעבדו, אם אני זוכר נכון, אבל אם היה חשמל?

31 כאילו, אני לא יודע לענות על זה." (שם בעמ' 84 שורות 7-9

32 לפר' הדיון).



## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 12259-02-18 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1

2

3 41. על כך גם העיד עד חברת חשמל, מר שרייבר, שהגיע למקום לנתק את זרם החשמל של  
4 העמוד:

5

6 "ש. איך היית מסווג את התקלה הזו?  
7 ת. חמורה." (עמ' 120 שורות 8-9 לפר' הדיון מיום 20.3.23).

8

9 42. מעדות העד עלושי שמתיישבת עם תמונות הזירה בצבע, נמצא כי קיומו של כוח משטרתי  
10 נדרש גם לנוכח אופי המקום ותנועת הרכבים העוברים בו בעיקר בלילה. זה תיאר את  
11 המקום כמערב פרוע:

12

13 " לא עמדתם קצת רחוק?  
14 ת. זה אזור של כפרים. צריך לקחת בחשבון כשנכנסים לשם.  
15 זה מערב פרוע שם. " (עמ' 111 שורות 15-16 לפר' הדיון מיום  
16 12.2.23).

17

18 43. יתרה מכך, וכפי שצוין, מעדות השוטרת מילנר נמצא כי המשטרה שהגיע עם צוות של  
19 יותר שוטרים, חסמה את שני נתיבי הנסיעה בגלל הטיית העמוד:

20

21 "ש: אני אציג לך,  
22 ת: אני כן זוכרת שזה היווה איזושהי סכנה מתוקף זה שזה.  
23 ש: ולכן חסמתם את כל נתיבי הנסיעה לאותו כיוון?  
24 ת: כן." (עמ' 54 שורות 16-19 לפר' הדיון מיום 5.12.22).

25

26  
27 44. גם עדותו של נהג התובעת מצאה, כי העמוד חסם את נתיב נסיעתו והוא גם גלש במקצת  
28 לנתיב השמאלי באופן שחייב את חסימת שני הנתיבים. מעדות העד עלושי מטעם קווים  
29 הוכח, כי הוא הגיע למקום מצויד בצויד עזר לחסימת כבישים בלבד, ואולם לא הוכח כי  
30 הוא ועוזרו יכלו לחסום את שני הנתיבים באופן עצמאי והם היו בעלי הכשרה מתאימה  
31 לנתב את התנועה כפי שהמשטרה עשתה וליתן הוראות מתאימות לנהגים ואף לאכוף  
32 את הסדר והחוק למקרה של הפרת הוראת התנועה.  
33



## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 18-02-12259 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 45. מכאן שגם בהיבט המקצועי לא התרשמתי שעובדי קווים יכלו במקרה זה לבוא במקום  
2 המשטרה, ולקחת פיקוד במקומה הן בחסימת הכביש משני הכיוונים והן בניתוב  
3 הרכבים חזרה כפי שנעשה על ידי המשטרה ונדרש בפועל.  
4  
5 46. למסקנה זו בדבר אחריות ניתן גם להגיע מבחינת שיקולי מדיניות. המשטרה הינה הגורם  
6 היעיל והזול ביותר במקרה זה למנוע את הנזק. היא בעלת המומחיות הנדרשת לדבר.  
7 היא מילאה את יעודה והגיעה עם צוות שמנה מספר שוטרים מיומנים (גם לפי עדותם)  
8 לחסימת כביש והכוונת התנועה משני הכיוונים. הוכח מעדות השוטרים, כי הם גם בעלי  
9 ניסיון בחסימה וניתוב תנועת רכבים, דבר שלא הוכח ביחס לעובדי קווים שיעודם בסופו  
10 של יום היה בסגירת הכביש עם משאית באמצעות אותות אזהרה בלבד. דבר זה תואם  
11 גם את עדות העד עלושי ועדותם של שוטרי המשטרה כי צוות קווים מנה שני עובדים  
12 בלבד בעוד שצוות המשטרה מנה יותר שוטרים. יתרה מכך, לחסימת כביש וניתוב תנועה  
13 חלופית, נלוות פעולות אכיפה שמצויות רק בידי המשטרה בזירה הרלוונטית וכפועל  
14 יוצא מכך, הסבירות לאפקטיביות החסימה הינה גבוהה באמצעותה. פרט לעובדה  
15 שלקווים לא היה צוות מיומן ומתאים לצורך העניין, בזירה שבא ישנה אפשרות ראלית  
16 לאי יישום הוראות החסימה, שיקולי מדיניות ראויים מחייבים את המצאות המשטרה  
17 במקום ולא צוות שיכולתו לאכוף את הוראות ההכוונה בפועל מצומצם אם בכלל קיים.

18

19

20

הסמכות להאציל - האמנם?

21

- 22 47. בכתב הגנתה ובסיכומיה טענה המשטרה, כי הייתה לה סמכות להאציל לנתיבי ישראל  
23 ומטעמה את קווים את הסמכות לחסום את הכביש במקומה, וזאת כפועל יוצא של  
24 תקנה 23 (א)(2) לתקנות התעבורה שזו לשונה :

25

26

"(א) עובר דרך חייב לציית –

27

[...]

28

(2) לאותות הניתנים על ידי שוטר במדים או על ידי שוטר צבאי

29

במדים, או על ידי פקח עירוני, או על ידי עובד חברת נתיבי ישראל

30

בע"מ או על ידי עובד נת"א במדים."

31

32

33

48. מאידך, עמדת נתיבי ישראל וקווים הייתה, כי הסמכות הבלעדית בחוק לחסום או לסגור  
את הכביש הינה של המשטרה שהינה הגורם המוסמך והבלעדי לכך, בעוד שסמכותן של



## בית משפט השלום בבתי ים

ת"א 12259-02-18 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 נתיבי ישראל וקווים הייתה להניח סימני אזהרה ולחסום את הכביש בנוכחות המשטרה  
2 בלבד וכי הללו מילאו את תפקידן במקרה זה, בעת שהן הודיעו במהירות לכל הגורמים  
3 הרלוונטיים והם המשטרה וחברת חשמל וקראו להם להגיע למקום. כמו כן בסיכומיה  
4 אין קווים שוללת אפשרות של הכוונת תנועה בנוכחות משטרתית בלבד וזאת בשונה  
5 מחסימת כביש שאינה בסמכותה כלל.

6

7 49. בעדותו העיד השוטר פקל על האצלת הסמכות לחסום את הכביש לנתיבי ישראל  
8 באמצעות קווים וזאת בהוראה שלו בשטח, אך מבלי שהוא נתן הסבר מכוח מה הואצלה  
9 אותה סמכות :

10

11 " כב' הש' סומך : מאה אחוז. בעצם מה שאתה אומר שאתה  
12 מנחה את מע"צ לבצע חסימה?  
13 העד, מר פקל : כן.  
14 כב' הש' סומך : אתה מאציל, לצורך העניין, סמכות?  
15 העד, מר פקל : נכון.  
16 כב' הש' סומך : זה העניין?  
17 העד, מר פקל : כן."

18

(עמ' 78 שורות 10-21 לפר' הדיון מיום 5.12.22).

19  
20 50. בעדותו חזר והטעים העד עלושי מטעם קווים, כי קווים חוסמת כבישים בנוכחות  
21 המשטרה או פקחי תנועה בלבד, כאשר במקרה זה, עם עזיבת המשטרה את המקום, הוא  
22 נותר עם רכבו מואר בחץ בשול הכביש בלבד :

23

24 " ש. בדו"ח רשום שאתם מבצעים חסימות כבישים. (עמוד 51  
25 לראיות נתיבי ישראל). תסביר.  
26 ת. חסימת כביש. ברגע שיש ניידת משטרה במקום. אני לא  
27 אמור להסתכל עליהם.  
28 ש. טוען השוטר שהוא היה במקום והעביר לך העברת מקל  
29 מסודרת על מנת שאתה תמשיך בחסימה.  
30 ת. להד"ס. במידה והיה דבר כזה לא מהסמכות שלי להגיד  
31 לשוטר מה לעשות. אני מתנהל מול המוקד.  
32 ש. אבל כאשר יש במקום משטרה שמאפשרת חסימה, ומעבר  
33 לזה גם בדיווח שלך למוקד הם מבקשים ממך להשאר





## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 12259-02-18 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 לחסום. כשאתה יודע שקיים מפגע בכביש, למה לא חסמת  
2 והזזת את הרכב שלך הציד. למה?  
3 ת. לא מהסמכות שלי לכוון או לחסום את הכביש בלי ניידת  
4 משטרה. אני לא גיבור ולא רוצה להיות גיבור.  
5 ש. גם אם השוטר אומר לך לחסום את הכביש?  
6 ת. ברגע שהוא לא נמצא במקום אני לא עושה זאת.  
7 ש. אין שום דבר בהסכם שכתוב שעל מנת למנוע מפגע או  
8 הפרעה לעוברי הדרך שצריך ליווי משטרה.  
9 ת. חברת נתיבי ישראל מכוונת אותנו. כל תקופה יש לנו גם  
10 רענון וכל פעם מזכירים לנו שלא לחסום כביש בלי ניידת  
11 משטרה או פקחים.  
12 ש. אבל גם אותו נציג של נתיבי ישראל בסעיף 7 לתצהירו  
13 אומר שמחובתכם היה להתריע עם סימון על מפגע בכביש.  
14 למה לא עשיתם זאת?  
15 ת. זה החץ הכוונה שלי.  
16 ש. זה מספיק שהוא בשולי?  
17 ת. כן כי אני לא מוסמך להכנס ולחסום את הכביש."  
18 (עמ' 110 שורות 8-27 לפר' הדיון מיום 12.2.23).

51. לעניין זה ראה גם את עדות העיד וידל מטעם קווים:

21  
22 " [..] עד היום אנו נותנים מענה מיידי בכל מה שקשור למה  
23 שנקרא תחום הדרך, אבל לא בסמכותינו או בהוראות שלנו  
24 לסגור. אדם שאין לו הסמכה בהסדרי תנועה לא מוסמך  
25 לסגור. כי הד[ב]רים האלה מאוד מסודרים. אם יש לו הסמכה  
26 גם אז הוא לא יכול לסגור את הדרך.

27  
28 אם המשטרה לא יכולה להשאר במקום קוראים לפקחי  
29 תנועה מטעם נתיבי ישראל. ברגע שהמשטרה מדווחת עד  
30 שלא הגיעו פקחי תנועה היא לא יכולה לעזוב את הכביש, בכל  
31 אירוע." (שם, בעמ' 98 שורות 15-22 לפר' הדיון).

32



## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 12259-02-18 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 52. מקובלת עליי עמדת נתיבי ישראל וקווים, כי אין בסמכותן של אלו במקרה זה  
2 לחסום כבישים במקום המשטרה באופן עצמאי, בעת שסמכותן הייתה בפועל  
3 בזירה בהכוונת תנועה בלבד באמצעות סימונים, וגם זו בעת המצאות המשטרה  
4 במקום אשר בד בבד לכך חסמה את התנועה.

5  
6 53. כך, בעוד שחובת המשטרה הנגזרת מסמכותה למנוע פגיעה בנפש וברכוש מצויה  
7 בהוראה תחיקתית אשר גוזרת את סמכות השוטר לתת את ההוראה, סמכותה של  
8 נתיבי ישראל הינה מכוח הוראת ממשלה לשמירת בטיחות ואחזקת הכבישים  
9 שבתחומה ואילו סמכות קווים שהואצלה לה על ידי נתיבי ישראל הוגדרה במכרז  
10 של נתיבי ישראל שבו זכתה קווים ואשר צורף כנספח 2 לראיות קווים. בהתאם  
11 למכרז זה תפקידה של קווים היה בעיקרו "לקיים אחזקה שוטפת של הכבישים  
12 שבחזקת נתיבי ישראל ובכלל זה ובפרט איתור ופינוי מפגעים ומניעת מפגעים  
13 מהכביש ומצד הדרך במסגרת הענות לקריאה מיידיית בלבד". לאמור, תפקיד  
14 שהוטל על נתיבי ישראל במקור והואצל מכוח מכרז לקווים.

15  
16 54. אין במסגרת אותו מכרז כאמור, כל הסמכה לחסום כביש באופן עצמאי במהלך  
17 אותו תיקון, דבר אשר ממילא לא הוכח כי מצוי בידיה, וזאת כפי עדותו של מר וידל  
18 מטעם קווים:

19  
20 "ברגע שאני בא ואומרים לי שיש פגרים באמצע הכביש, או  
21 בורות, אני לא יכול לסגור כי כל פגר וכל דבר אני מחוייב  
22 להביא משטרה. תבדוק את זה במוקד של נתיבי ישראל.  
23 במסגרת החוק אין לנו סמכויות לדברים."  
24 (עמ' 97 שורות 32-35 לפרי' הדיון מיום 12.2.23).

25  
26 55. חיזוק לדברים ניתן למצוא בעדות השוטר שבתאי שלימדה כי הוא היה מודע לתפקיד  
27 המשטרה שהינו בראש ובראשונה לחסום את הכביש:

28  
29 "אילו במקום הגורמים של נתיבים ישראל אמרו לו 'אל  
30 תעזוב אותנו, אסור לנו להישאר בלעדך', והוא עזב, מבחינת  
31 ההנחיות שלך זה לא העברת מקל מסודרת.  
32 העד, מר שבתאי: ברור.  
33 ש: ברור.



## בית משפט השלום בבתי ים

ת"א 12259-02-18 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 ת: אי אפשר להשאיר את המקום כמפגע.  
2 ש: אוקי. זאת אומרת האחריות לביטחון של  
3 האנשים שם היא בראש ובראשונה של המשטרה.  
4 ת: נכון."  
5 (עמ' 68 שורות 28-35 לפרי' הדיון).  
6  
7  
8 56. בהקשר, לא התובעת ולא המשטרה הראו נורמה תחקיתית המקנה לנתיבי ישראל בתור  
9 רשות ציבורית ו/או לקווים מטעמה, סמכות בחוק לחסום כבישים באופן עצמאי לשם  
10 שמירה על בטחון העוברים בכביש או על אפשרות של האצלת סמכות שכזו מהמשטרה  
11 לידיה במקומה וזאת כיוון שהרשות הציבורית פועלת מכוח סמכות שבחוק בלבד. (בג"צ  
12 4455/19 עמותת טבקה נ' משטרת ישראל (פסקה 6)(25.1.21)). שונה הדבר בעניינה של  
13 המשטרה כפי שהראנו.  
14  
15 57. יתר מכך, תקנה 23 (א)(2) לתקנות התעבורה, עליה נסמכת המשטרה, עוסקת בהכוונת  
16 תנועה בלבד בידי נתיבי ישראל ולא בחסימת כבישים, כאשר בעניין זה מקובלת עליי  
17 פרשנות קווים בסיכומיה את תקנה זו, באופן שיש לאבחן בין חובת ציות להוראות שנותן  
18 בעל סמכות חוקית כשוטר לעובר אורח כנקוב בס"ק (1) (א1) של התקנה, לבין חובת  
19 ציות לאותות הנקובה בס"ק (2) לתקנה זו שנותן עובד של נתיבי ישראל. חובת ציות  
20 לאותות משמעה פעולת הכוונה באמצעות סימנים - אותות, שאופיינית להכוונת תנועה,  
21 בעוד שחובת ציות להוראה משמעה חובת ציות לפעולה שאופיינית לחסימת כביש.  
22 חיזוק לדברים ניתן למצוא גם במסמך שכותרות: "היתר עבודה רבעוני מספר: 210644"  
23 שצורף לראיות קווים ועניינו בהיתר מסוים של נתיבי ישראל לעבודות בכביש של עובדי  
24 יס"מ מטעם קווים, ובו ציון הערת המשטרה שהתירה את ביצוען של העבודות בשול  
25 הכביש המתאים לעבודות בלבד.  
26  
27 58. על כן, משהוכח כי קווים עשתה כל אשר ניתן והיה עליה לעשות במסגרת סמכותה בדן  
28 בעת שהמשטרה נטשה את הזירה, בכך שהיא העמידה את המשאית שלה בשול הכביש  
29 עם אורות אזהרה במרחק סביר מהמפגע והתריעה לנוכח עזיבת המשטרה אל מול נתיבי  
30 ישראל בקשר ישיר מולה בזמן אמת ונתיבי ישראל פעלה אל מול המשטרה בעניין זה  
31 באותו רגע ממש, לא ניתן לומר כי מי מהן התרשלו בהתנהגותן כלפי התובעת. צפיית  
32 המשטרה כי הללו יפעלו לחסום את הכביש במקומה, על רקע האמור נראית בעיניי  
33 כצפייה מוגזמת גם על רקע כך שלא הוכח כי קווים קיבלה על עצמה את תפקיד



## בית משפט השלום בבת ים

ת"א 18-02-12259 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 המשטרה. גם הצפייה המשתמעת כי נתיבי ישראל אמורים היו לשלוח פקחים מטעמה  
2 לשם חסימה, לא סבירה באשר עניין זה לא עלה כאפשרות בזמן אמת וממילא המשטרה  
3 החליטה להאציל בשטח סמכות למי שאינו מוכשר לכך ולעזוב את הזירה, כך שאף  
4 האפשרות של שליחת פקחים מתאימים שזה תפקידם, לא עמדה על הפרק וממילא לא  
5 רלוונטית.

6  
7 59. מעבר לכך וכפי שצוין, אין המשטרה טענה או הסבירה בהגנתה ובזמן אמת בשטח, מדוע  
8 היא עזבה את המקום ומה היו שיקוליה הקונקרטיים שחייבו את הותרת קווים בזירה  
9 במקומה, פרט להעברת מקל חד צדדית לקווים. בסיכומיה טענה המשטרה לעניין זה כי  
10 : "למשטרה משימות רבות וביחס לכך מספר מועט של ניידות ושוטרים", ברם טענה  
11 מעין זו לא נטענה בכתב ההגנה של המשטרה ואין באמירה כללית בעניין זה בכדי לאמצה  
12 כעניין שבשגרה.

13  
14 60. לעניין זה אציין, כי בעדותו חזר והטעים השוטר שבתאי כי העברת המקל לנתיבי ישראל  
15 דווקא כן נעשתה בצורה מסודרת לא לפני שהוא הורה בקשר " **שלא לעזוב את המקום**  
16 **עד שלא מעבירים אחריות בצורה מסודרת לנתיבי ישראל. ברוגע שהם הולכים, ברוגע**  
17 **שהם ממוקמים אז אתה עוזב, ברוגע שאין כל סכנה**". (עמ' 66 שורות 4-7 לפר' הדיון  
18 מיום 5.12.22). אלא שעדות זו אינה מתיישבת עם עדותו קודם לכן שם הוא לא יכל  
19 להסביר מתוקף מה הוא האציל את סמכות החסימה לנתיבי ישראל באמצעות קווים  
20 והאם בכלל ישנה בכלל אפשרות שנתיבי ישראל או קווים תבואנה במקום המשטרה  
21 בזירה לצורך העניין:

22  
23 "עו"ד לב: תאמר לי, אם אתה מגיע למקום תאונה ואתה  
24 רואה שגורם אחר שהוא לא משטרת ישראל חוסם את  
25 התנועה, יש עם זה בעיה אם נתיבי ישראל מגיעים לפניך? נניח  
26 ונציג של נתיבי ישראל היה מגיע לפניך, הוא היה רואה את  
27 המפגע, הוא יכול היה לחסום את הנתיב?

28  
29 העד, מר שבתאי: לא יודע, אני לא נתיב של נתיבי ישראל.  
30 ש: יצא מקרים שבהם נתיבי ישראל חסמו כבישים  
31 בתאונות דרכים לפני שהגעת?  
32 ת:אני לא יודע. " ( עמ' 65 שורות 12-19 לפר' הדיון מיום  
33 5.12.22).



## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 18-02-12259 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1

2

3

61. יתרה מכך, בעדותו גם הטעים השוטר שבתאי, כי הוא כלל לא ידע על התנגדותה של

4

נתיבי ישראל לחסום את הכביש במקום המשטרה:

5

6

7

"ולא ידעת שנתיבי ישראל מתנגדת?"

8

9

העד, מר שבתאי: לא. כי היינו שם, לפי מה שהבנתי

10

ממיכאל, הם חסמו את הנתיב, הייתה שם חסימה, בא שם

11

צוות עם משאית, עם האורות מאחורה של הנתיב שהוא

12

חסום.

13

כב' הש' סומך: טוב. כן. " (שם בשורות 8-10).

14

15

16

62. אלא שבפועל מכוח דו"ח הפעילות של נתיבי ישראל, הוכח כי בזמן אמת נוהלה שיחת

17

ועידה בין נתיבי ישראל למשטרת כפר סבא, שם תועד סירובה בזמן אמת של נתיבי

18

ישראל לחסום את הכביש במקום המשטרה ואף זו טענה בפניה כי אם חוסמים: "ניידת

19

צריכה להישאר איתנו". עוד טרם יבש הקול, והתרחשה התאונה השנייה - קווים נותרה

20

במקום עם רכבה המואר בחץ בשול הכביש, המשטרה עזבה את המקום ואירעה התאונה

21

השנייה. מכאן שלא ניתן לומר, כי בוצעה העברת מקל מסודרת ותקינה מאת המשטרה

22

לנתיבי ישראל לחסום את הכביש, באופן שהמשטרה לא הייתה מודעת או מוחזקת כמי

23

שאמורה הייתה לדעת, לחוסר התכנות או הסכמה שכזו מצד נתיבי ישראל או שככלל

24

ניתן היה לבצע האצלה שכזו בפועל.

25

26

63. לסיכום עד כה. מהות המכשול והסכנה המיידית שנשקפה ממנו לציבור והסרתו

27

באמצעות חסימת כביש, היו עניין של המשטרה בלבד לעסוק בו. כל עוד זה לא הוסר,

28

אסור היה לה לעזוב את הזירה או להאציל סמכות זו לאחר בקומה וזאת על שום חובתה

29

היחודית רק לה שבדין למנוע פגיעות ברכוש ובנפש בציבור העוברים במקום.

30

31

64. לחילופין, הוכח כי נתיבי ישראל ו/או קווים לא קיבלו על עצמם את מלאכת החסימה

32

מהמשטרה וכל האצלה נטענת שכזו לא התבצעה על דעתן או הסכמתן. גם שיקולי

33

מקצועיות ומדיניות ראויים מחייבים להטיל את האחריות לחסימת הכביש במקרה זה

34

על המשטרה שייעודה במניעת פגיעה בחיי אדם בעת שחסימת הכביש על ידה עד הסרת

35

המפגע, הייתה הדרך היעילה והנכונה ביותר לעשות זאת.



## בית משפט השלום בבית ים

ת"א 18-02-12259 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1  
2 65. למסקנה דומה ניתן להגיע גם בעניינה של חברת חשמל. אין חולק שחברת חשמל  
3 אחראית למתקניה - תחזוקתם ותיקונם, ולענייננו להסיר או להזיז את העמוד מהכביש.  
4 במקרה זה, הוכח כי הסרת העמוד בין הזמן שבין התאונה הראשונה לבין התאונה  
5 השנייה הייתה מונעת את התאונה.
- 6  
7 66. גם חברת חשמל כמו המשטרה ו/או נתיבי ישראל וקווים פועלת על פי חוק. לא התובעת  
8 ולא המשטרה הראו כי על חברת החשמל קמה חובה תחקית להתייבב בזירת מפגע  
9 של עמוד חשמל שקרס לכביש באמצע הלילה, בכדי להסירו או להזיזו מהמקום או כדי  
10 לחסום את הכביש במקום המשטרה וזאת תוך פרק זמן מסוים וכי במקרה זה חברת  
11 חשמל התרשלה בכך שלא דאגה לעשות כן עובר לתאונה השנייה.
- 12  
13 67. במקרה זה מקובלת עליי עדות עד חברת חשמל, מר יואב שרייבר, שהעיד שהוא נקרא  
14 לבדו באמצע הלילה למקום בשלב זה כדי לנתק את זרם החשמל של העמוד וזאת כיוון  
15 שהיה מדובר בעניין של סכנת חיים וכך עשה בעוד שצוות אחר שאמור היה לטפל בעמוד  
16 , שהינו צוות גדול יותר עם ציוד מכני כבד היה בדרכו לאירוע מהמרכז ועל כן הדבר לקח  
17 יותר זמן שהאריך לבוקר:
- 18  
19 " במקרה הזה היות ומדובר במומחים לעבודה בתחום הזה,  
20 שמגיעים מת"א, עם ציוד מכני כבד, אנחנו מוציאים אותם  
21 מהבית. אנחנו מודיעים למנהלים הבכירים והם מוציאים את  
22 האנשים שמטפלים בזה, כדי להחזיר את המצב לקדמותו.  
23 הכל נעשה במהלך הלילה. באותו הלילה, כבר אנשים קיבלו  
24 טלפונים, כבר יצאו. הם הולכים לאסוף את הכלים ממקומות  
25 החנייה שלהם, ואנשים שמטפלים כבר יוצאים לדרך.  
26 במקרים כאלה, זה לוקח זמן. אני יודע שהם תיקנו את זה  
27 בבוקר. " (עמ' 117 שורות 23-17 לפר' הדיון מיום 20.3.23).
- 28  
29 68. בעניין זה ראוי לציין, כי מתיעוד דו"ח פרטי תקלה של חברת החשמל שצורף לראיות  
30 התובעת וראיות נתיבי ישראל, עולה כי בעקבות התאונה הראשונה הופסקה פעילותם  
31 של שבעה שנאים, כך שפרט לטיפול בהזזת אותו עמוד והחלפתו, היה גם צורך במתן  
32 מענה מקצועי רחב יותר לבעיה שנוצרה, כך שסוגיית חסימת הכביש הייתה משנית  
33 לעבודת חברת החשמל ביחס למהות תפקידה בזירה, שייעודה בסופו של יום לא בחסימת  
34 הכביש מפני מניעת מפגע בעקבות נפילת העמוד, אלא בטיפול בבעיית החשמל שנוצרה



## בית משפט השלום בבית ים

### ת"א 18-02-12259 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

1 בעקבות התאונה הראשונה והחלפת העמוד בד בבד לכך. עניין זה מחייב הערכות  
2 מתאימה ובהתאמה זמן להערכות, כפי שעד חברת חשמל ציין בעדותו. לצורך מתן מענה  
3 ומהיר במניעת הסכנה בעקבות אותו מפגע עד להגעת חברת חשמל שייעודה גם בהזזת  
4 העמוד, נצרך טיפולה של המשטרה או פקחי תנועה מורשים שזה ייעודם. על כן אין מקום  
5 לקבוע כי חברת החשמל נושאת באחריות לאי חסימת הכביש עמה או במקומה.

#### סוף דבר

6  
7  
8  
9 69. ביום 21.4.21 הגישה התובעת תביעה מתוקנת שבה כללה את כל הנתבעות כאן בתביעה  
10 אחת וזאת להבדיל מתביעתה המקורית במסגרתה היא תבעה רק את נתיבי ישראל וזו  
11 הגישה הודעות לצדי ג' כנגד הנתבעות האחרות שנתרו לדיון. ההודעות לצדי ג' נותרו על  
12 כן ומשזו תוצאת הדברים, יש לדחותן. במקרה זה נמצא כי האחריות למניעת התאונה  
13 חלה על המשטרה בלבד.

14  
15 70. במקביל נדונה הודעה לצד ד' שהגישה חברת חשמל וקווים כנגד נהג הרכב שגרם לתאונה  
16 הראשונה במסגרתה ניתנו זה מכבר כנגדו פסקי דין מותנים לטובתן בהעדר הגנה שדין  
17 בטלות לנוכח תוצאה זו של פסק הדין.

18  
19 71. לגופו של ההליך, אני מורה על קבלת התביעה כנגד המשטרה היא הנתבעת 2 בלבד,  
20 ודחייתה כנגד הנתבעות האחרות, באופן שאני מורה כי המשטרה תישא בשיעור 75  
21 אחוזים מסך הנזק שנתבע וזאת בסך 86,294 ₪, בצירוף שכר טרחת בא כוח התובעת על  
22 סך 25,000 ₪, שכר עד התובעת כנפסק בדיון מיום 5.12.22 וכן בעלותן של אגרות בית  
23 משפט ששולמו על ידי התובעת.

24  
25 72. כמו כן, אני מורה כי התובעת תישא בהוצאות דחיית התביעה כנגד הנתבעות האחרות  
26 בסך 10,000 ₪, כל אחת, כשכר טרחת באי כוחם.

27  
28 73. בנוסף אני מורה על דחיית ההודעות לצדי ג' שהגישה הנתבעת 2 תוך חיובה בהוצאות  
29 שכר טרחת באי כוח מקבלות ההודעה, למעט ב"כ המשטרה, שהתביעה בעניינה  
30 התקבלה, ע"ס 5,000 ₪ כל אחד.

31  
32 74. מלוא הסכומים האמורים לעיל, ישולמו על ידי הצדדים בתוך 30 ימים מהיום.

33



## בית משפט השלום בבת ים

ת"א 12259-02-18 לביטוח בע"מ ואח' נ' משרד התשתיות/מע"צ - החברה הלאומית  
לדרכים בישראל בע"מ ואח'

תיק חיצוני:

- 1 75. במסגרת שקלול הוצאות המשפט הבאתי בחשבון את היקף הצדדים המעורבים, מכסת  
2 הזמן השיפוטי הרב שנדרש על כמות הדיונים וזמנם, מניין העדים וזמן עדותם, ומשך  
3 התמשכות ההליך הרבה.

4  
5  
6  
7  
8

9 ניתן היום, י' סיוון תשפ"ג, 30 מאי 2023, בהעדר הצדדים.

10

  
עדי סומך, שופט

11  
12

