



בית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 3709/22

לפני :
כבוד השופטת י' וילנר
כבוד השופט י' כשר
כבוד השופטת ר' רונן

המערערת : מדינת ישראל

נ ג ד

המשיבה : פלונית

ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי באר שבע
(השופט ש' פרידלנדר) מיום 27.4.2022 בת"א 32354-
01-13

תאריך הישיבה : א' בניסן התשפ"ג (23.03.2023)

בשם המערערת : עו"ד ישראל בלוס ; עו"ד מלי אומיד ברגר

בשם המשיבה : עו"ד אבי זהר

פסק-דין

השופטת י' וילנר:

1. ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בבאר שבע (השופט ש' פרידלנדר) בת"א 32354-01-13 מיום 27.4.2021, שבגדרו נקבע כי המערערת אחראית לנזקי המשיבה, בשל רשלנות באסדרת תחום בטיחות השיט באופנועי ים, וכי שיעור אחריותה כאמור ביחס למעוולים האחרים עומד על 40%.

רקע

2. ביום 13.9.2008 רכבה המשיבה עם בנה על אופנוע ים מסוג Seadoo (להלן: אופנוע הים), שהושט על-ידי אדם אחר שמחזיק ברישיון להשטת אופנוע ים (להלן: המשיט). המשיט נהג באופנוע הים באופן שגרם למשיבה ולבנה ליפול למים, וכתוצאה מכך נפגעה המשיבה מסילון המים שנפלט ממנועו של אופנוע הים (להלן גם: סילון המים), ונגרמו לה פציעות קשות באזור האגן (להלן: התאונה).

3. טרם אפרט על התביעה שהגישה המשיבה לבית המשפט המחוזי בעקבות התאונה, אעמוד על הרקע הרלוונטי להגשת התביעה נגד המערערת, היא מדינת ישראל – רשות הספנות והנמלים במשרד התחבורה (להלן: רספ"ן או המדינה).

4. ברספ"ן פועל, בין היתר, האגף לכלי שיט קטנים – שכוללים גם אופנועי ים – שאחראי, בין השאר, על רישוי כלי שיט, הסמכת משיטים, עריכת בדיקות כשירות לכלי שיט וקביעת הנחיות ודרישות בטיחות לכלי שיט ולשטים בהם. במהלך חודשי הקיץ של שנת 2008, התקבלו ברספ"ן דיווחים על אודות ארבעה מקרים, שבהם נגרמו לנשים פציעות פנימיות חמורות באזור האגן, כתוצאה מנפילה למים מאופנועי ים מסוג Seadoo (נכון לאותו מועד, כ-40% מאופנועי הים בישראל היו מסוג זה). בעקבות זאת, ביום 21.9.2008 – שמונה ימים לאחר התרחשות התאונה דנן – פרסמה רספ"ן הודעה לימאים (מס' 005/2008), לפי סמכותה מכוח תקנות הנמלים (בטיחות השיט), התשמ"ג-1982 (להלן: תקנות השיט או התקנות). בהודעה צוין, בין היתר, כי פגיעות אלו "נובעות כנראה, בין היתר, מפגיעת סילון המים הנפלט מירכתי אופנוע הים"; כי רספ"ן החלה בבחינת הגורמים לפגיעות אלו; וכי עד לבירור הסוגיה נדרשים משיטי אופנוע ים מסוג Seadoo להימנע מלהרכיב עליו אדם נוסף. כמו כן, צוינו בהודעה מספר הנחיות בטיחות להרכבת אדם נוסף על אופנועי ים שאינם מסוג Seadoo, לרבות לבישת "לבוש סגור ועבה".

5. בעקבות הבדיקה שנערכה כאמור ברספ"ן לאיתור הגורמים לפציעות הנ"ל, ביום 12.10.2008, פרסמה רספ"ן הודעה נוספת לימאים (מס' 007/2008), שבמסגרתה בוטלה ההודעה הקודמת, וצוין, בין השאר, כי נפילה למים של מי שיושב במושב האחורי של אופנוע הים, עלולה לגרום לפציעות פנימיות חמורות ביותר, בעיקר בקרב נשים, "הנובעות כנראה, בין היתר, מלחץ המים הנוצר מסילון המים הנפלט בירכתי אופנוע הים". בהודעה הוצגו הנחיות בטיחות למניעת פגיעות כאמור, לרבות נהיגה מתונה באופנוע הים ותדרוך הנוסעים בהקשר הנדון, וכן צוין כי "מומלץ ביותר כי הנוסעים היושבים מאחורי המשיט ילבשו לבוש המתאים לסכנות אלה והעשוי להגן בפני פגיעות פנימיות בעת הנפילה למים".

6. בהמשך לאמור, החלה רספ"ן לפעול לקידום תיקון לתקנות השיט, כך שלבישת ביגוד מגן תחתון תעוגן כחובה שחלה על המשיט ועל הנוסעים באופנועי ים. במקביל, החל מחודש מרץ 2009, התנתה רספ"ן מתן רישיונות שיט באופנועי ים, בכך שהשטים בהם ילבשו מכנסי מגן. ביום 19.7.2012, פורסם התיקון לתקנות השיט, שבמסגרתו הוטל חיוב על השטים באופנוע ים ללבוש מכנסי מגן (תקנות 1ט26-1ט2).

ההליך בבית המשפט המחוזי

7. ביום 16.3.2013 הגישה המשיבה לבית המשפט המחוזי תביעה נגד המשיט ונגד המבטחת של אופנוע הים, לפיצוי בגין נזקי הגוף שנגרמו לה עקב התאונה. לאחר כשנתיים וחמישה חודשים, ביום 10.8.2015 תוקן כתב התביעה, על דרך צירוף שלושה נתבעים נוספים: יצרן אופנוע הים (להלן: היצרן), יבואן אופנוע הים (להלן: היבואן) ומדינת ישראל – הרספ"ן. ביום 26.12.2017 הגישו כל הצדדים לתביעה, למעט המדינה, בקשה לדחיית התביעה נגד המשיט, המבטחת, היצרן והיבואן (להלן יחד: הנתבעים הנוספים), בשל הסכם פשרה שאליו הגיעו עם המשיבה, לפיו ישלמו לה סך של 800,000 ש"ח. בו-ביום אישר בית המשפט המחוזי את הסכם הפשרה ונתן לו תוקף של פסק-דין חלקי.

8. ההליך בבית המשפט המחוזי הוסיף להתנהל, אפוא, בין המשיבה למדינה בלבד. ביום 26.7.2018 הגישה המדינה בקשה להגיש הודעות צד ג' נגד הנתבעים הנוספים, ובהחלטתו מיום 1.10.2018 דחה בית המשפט המחוזי את הבקשה. על החלטה זו הגישה המדינה בקשת רשות ערעור לבית משפט זה. הבקשה נדחתה בהחלטת השופט ע' גרוסקופף מיום 21.12.2018, אך הודגש בה, כי על המשיבה הנטל להוכיח, בתביעתה נגד המדינה, הן את עצם אחריות המדינה לנזקה; הן את גובה הנזק הכולל שנגרם לה בתאונה; הן את שיעור אחריות המדינה לנזק, ביחס ליתר האחראים לו.

תמצית טענות הצדדים בבית המשפט המחוזי

9. המשיבה טענה כי רספ"ן התרשלה בכך שהיה עליה לזהות, מבעוד מועד, את הסיכון הגלום בסילון המים לשטים באופנוע ים. זאת, במיוחד בהינתן שסיכון זה מוזכר במפורש בהוראות הבטיחות של היצרן. עוד נטען, כי בהמשך לכך, היה על רספ"ן לקבוע דרישות בטיחות למניעת התממשות הסיכון הנדון; וכי אלמלא מחדלים אלו של רספ"ן, נזקיה של המשיבה מהתאונה היו נמנעים.

10. מנגד, המדינה טענה כי לא התרשלה באסדרת בטיחות השיט באופנועי ים בתקופה הרלוונטית. בין היתר, נטען כי הסיכון הגלום בסילון המים לא היה מוכר לרספ"ן עובר לקיץ 2008; כי רספ"ן לא הייתה מחויבת לבחון מיוזמתה את הוראות הבטיחות של היצרן; וכי מכל מקום, בהינתן שישראל היא המדינה היחידה בעולם שהחליטה, בסופו של דבר, להטיל חובה ללבוש ביגוד מגן בעת הרכיבה על אופנועי ים, הרי שאין להסיק כי רספ"ן התרשלה בטרם קבעה חובה זו.

תמצית פסק דינו של בית המשפט המחוזי

11. בית המשפט המחוזי ציין כי ארבע שאלות עיקריות טעונות הכרעה במקרה דנן: האם היה על רספ"ן להכיר, עובר לתאונה, את הסיכון הגלום בסילון המים; אילו פעולות אסדרה, אם בכלל, היה על רספ"ן לנקוט בשל הסיכון האמור; האם מתקיים קשר סיבתי בין המחדל שבאי-נקיטת פעולות אלו לבין נזקי המשיבה; והאם יש להטיל על המדינה אחריות בנזיקין בשל אי-נקיטת אותן פעולות.

12. אשר לשאלה הראשונה, נקבע כי רספ"ן התרשלה בכך שלא הכירה, לפני התרחשות התאונה, את הסיכון הגלום בסילון המים, וכי התרשלות זו היא בגדר "ליקוי מאורות מקצועי". בהקשר זה נקבע, כי היה על רספ"ן לגלות אקטיביות ולאסוף באופן יזום נתונים שיאפשרו לה לזהות את הסיכונים הנוגעים לשיט באופנועי ים, ולא להתמקד לדיווחים על תאונות כדי לאתר סיכונים אלו. צוין כי אמנם רספ"ן פעלה באופן אקטיבי לאחר שנודע לה על התאונות האמורות, אך נקבע כי הדבר רק מבליט את מחדלה שלא פעלה כך לכתחילה. בית המשפט המחוזי הוסיף, כי הסיכון הגלום בסילון המים, ואף הצורך בלבוש מגן עבה, הוזכרו במפורש בהוראות היצרן; וכי העובדה שרספ"ן לא הכירה עובר לתאונה את הוראות היצרן עולה כדי "מחדל רשלני חמור ביותר". עוד נקבע, כי אילו רספ"ן הייתה מכירה מבעוד מועד את הסיכון האמור, חזקה עליה כי לא הייתה ממתינה להצטברות דיווחים על אודות ארבע תאונות דומות כדי לנקוט אמצעים להתמודדות עם סיכון זה.

13. ביחס לשאלת אמצעי הזהירות שהיה על רספ"ן לנקוט בשל הסיכון מסילון המים, בית המשפט המחוזי ציין, כי לאחר התאונה דנן בחנה רספ"ן אפשרויות שונות להטלת אמצעי בטיחות בהקשר זה, והחליטה, לפי שיקול דעתה המקצועי, כי אין תועלת בטיחותית במדוממי מנוע ובמשענות גב – אמצעים שלטענת המשיבה, היה על רספ"ן לחייב את התקנתם באופנועי ים טרם התרחשות התאונה. נקבע, כי אין יסוד להתערב בהחלטות אלו של רספ"ן, אשר מצויות בתחום מומחיותה וכרוכות באיזון בין שיקולים

רחבים, כך שהן חוסות תחת "חריג שיקול הדעת", לפי ההלכה שנקבעה בפסק דינו של בית משפט זה בע"א 915/91 מדינת ישראל נ' לוי (17.5.1994) (להלן: עניין לוי). עם זאת, הודגש כי רספ"ן מצאה, בסופו של דבר, להטיל חובה בדבר הדרכת השטים באופן נועם לגבי הסיכון שבסילון המים; וכן לחייב את השטים כאמור ללבוש ביגוד מגן לצורך מניעת סיכון זה. נקבע כי בשל כך, ובהינתן שהיה על רספ"ן לצפות, עובר לתאונה, את הסיכון שבסילון המים, היה עליה להורות על נקיטת אמצעי בטיחות בדמות הדרכה ולבוש מגן כאמור, עוד קודם להתרחשות התאונה דנן.

14. בכל הנוגע לסוגיית הקשר הסיבתי, נקבע כי אילו רספ"ן הייתה קובעת, עובר לתאונה, חובת הדרכה ולבישת ביגוד מגן, יש להניח כי המשיט והמשיבה היו מקיימים חובות אלו וכי נזקי המשיבה היו נמנעים.

15. בית המשפט המחוזי הוסיף ודן בשיקולי המדיניות הנוגעים להטלת אחריות בנזיקין על המדינה בנסיבות האמורות. צוין כי אמנם, לפי ההלכה שנקבעה בעניין לוי, המדינה לא תישא באחריות נזיקית, בשל החלטה שכרוכה באיזון בין שיקולי מדיניות ואינה תחומה בסטנדרטים ברורים. עם זאת, נקבע כי בענייננו דווקא קיימים סטנדרטים כאמור – הן הוראות הבטיחות שבהוראות היצרן, הן סטנדרט הבטיחות שרספ"ן עצמה קבעה, לאחר שנודע לה על הסיכון הנדון. בית המשפט המחוזי הוסיף והדגיש, כי בענייננו רספ"ן כלל לא הפעילה שיקול דעת באשר לשאלה אם וכיצד יש למזער את הסיכון מסילון המים, עובר לקרות התאונה; וכי אילו רספ"ן הייתה מחליטה, לאחר בחינת הנושא, כי היקף הסיכון הנדון וחומרתו אינם מצדיקים את עלויות מניעתו, לא היה מקום, ככלל, להטיל עליה אחריות בנזיקין בגין החלטה זו. עוד נקבע כי באופן כללי, יש להחמיר בענייני בטיחות; וכי אזרחים מסתמכים על קיומה של אסדרת בטיחות, ורבים אף מתנהלים כאילו "מה שאינו אסור – אינו מסוכן". בית המשפט המחוזי הוסיף, כי המדינה לא טענה שקביעת דרישות בטיחות בדמות הדרכה וביגוד מגן, כרוכה בעלויות משמעותיות; וכי אין בטענת המדינה, שלפיה לא קיימת במדינות אחרות בעולם חובה ללבוש ביגוד מגן בהקשר הנדון, כדי להוביל למסקנה בדבר סבירות המחדל באי-קביעת חובה כאמור, משום שסבירות, לגישתו, אינה נבחנת לפי הפרקטיקה המקובלת, כי אם בהתאם לסטנדרט שקובע בית המשפט בדיעבד.

16. אשר לחלוקת האחריות בין הנתבעים הנוספים לבין המדינה, בית המשפט המחוזי ייחס למשיט אחריות בשיעור של 40% לנזקי המשיבה. בין היתר, נקבע כי המשיט הסיע את אופנוע הים, באופן שכל אדם סביר היה צופה שיגרום לנפילת המשיבה למים; כי הוראות היצרן כללו אזהרה מפורשת מפני הסיכון שבסילון המים; וכי אמנם

המשיט צפה בפועל כי המשיבה עלולה ליפול למים, אך התעלם בהקשר זה מהסיכון הטמון בסילון המים ומהוראות היצרן שהנחו להשתמש בלבוש מגן. לנוכח האמור, נקבע כי המשיט הסיע את המשיבה על אופנוע הים באופן רשלני, הפר כלפיה את חובת זהירות וגרם לנזקיה בשיעור האמור. אשר ליבואן וליצרן, בית המשפט ייחס לכל אחד מהם אחריות לנזקי המשיבה בשיעור של 10%. נקבע כי התרשלותם מתבטאת, בין היתר, בכך שהיה עליהם להבליט יותר את ההנחיה בדבר אופן הנהיגה באופנוע הים בעת הסעת נוסעים נוספים; לצרף גרסה בעברית להוראות היצרן, במיוחד של פרק הבטיחות; וליצור מקום אחסון ייעודי לביגוד מגן באופנוע הים.

בהמשך לאמור, נקבע כי יש לראות ברספ"ן גורם מרכזי להתרחשות התאונה, ולהעמיד את שיעור אחריותה לנזקי המשיבה על 40%. בהקשר זה הודגש, כי המדינה נטלה על עצמה לאסדר את בטיחות השיט, כך שהציבור מסתמך על כך; וכי מחדלה של רספ"ן להכיר את הסיכון הגלום בסילון המים ולקבוע הנחיות בטיחות מתאימות, הוביל ליצירת תרבות נהיגה באופנועי ים שאינה מתחשבת בסיכון זה.

17. לבסוף, בית המשפט המחוזי קבע כי למשיבה נכות צמיתה כתוצאה מהתאונה, בשיעור של 52%, והעמיד את גובה הנזק שנגרם למשיבה כתוצאה מהתאונה על סך של מיליון ש"ח. בהתאם לקביעה בדבר שיעור אחריות המדינה כאמור, חויבה המדינה לשלם למשיבה סך של 400,000 ש"ח.

18. לאחר מתן פסק הדין, במסגרת תגובה לבקשת המשיבה לשומת הוצאות, ציינה המדינה כי בהינתן שנזקה של המשיבה הועמד על סך של מיליון ש"ח, ובהינתן שהמשיבה הגיעה להסכם הפשרה עם הנתבעים הנוספים שלפיו תפוצה בסך של 800,000 ש"ח – הרי שחיוב המדינה לשלם למשיבה פיצוי בסך 400,000 ש"ח, מוביל לפיצויה בסכום הגבוה מסך הנזק שנגרם לה. בהחלטתו מיום 20.5.2021, ציין בית המשפט המחוזי כי מדובר ב"טענה מעניינת", שניתן לדון בה בהסכמת הצדדים במסגרת בקשה לתיקון טעות בפסק הדין. ביום 1.6.2021 הגישה המדינה בקשה לתיקון טעות סופר בפסק הדין בהקשר זה, שנדחתה בהחלטת בית המשפט המחוזי מיום 7.6.2021. בהחלטה צוין, כי פסק הדין לא כלל דיון בטענה האמורה בשל "השמטה מקרית", אך נקבע כי מאחר שחלפו 21 יום ממועד מתן פסק הדין, בית המשפט אינו מוסמך לתקן טעות בפסק הדין בהיעדר הסכמה. לצד זאת, נקבע כי דין הבקשה להידחות גם לגופה, מטעמים שפורטו שם.

מכאן הערעור שלפנינו.

19. לטענת המדינה, אין להכיר בענייננו בקיומה של חובת זהירות שחבה רספ"ן כלפי המשיבה. המדינה מדגישה, כי רספ"ן נתבעת במקרה דנן בכובעה כמאסדרת, ואינה המעוולת הישירה שגרמה לתאונה; כי הסיבה המכרעת לנזקי המשיבה היא רשלנות המשיט; וכי ככלל, אין להכיר ברשות הרגולטורית כאחראית לכל תאונה שקשורה לתחום אסדרתה. המדינה מוסיפה, כי הטלת אחריות עליה בשל רשלנות בפיקוח על פעילויות שחשיבותן זניחה מבחינה חברתית, כמו רכיבה על אופנוע ים, עלולה לגרום לכך שרשויות רגולטוריות יאסרו על קיומן של פעילויות מסוג זה. עוד נטען, כי הטלת אחריות על רספ"ן במקרה דנן משמעותה הפיכת המדינה ל"מבטחת-על" של תאונות; כי אין זה ראוי שציבור משלמי המסים יישא בנזק שנגרם מפעילות פנאי שאינה חיונית; וכי הטלת אחריות על המדינה במקרים כבענייננו תפגע בתמריץ של העוסקים בפעילויות מהסוג הנדון לבטח עצמם מפני הסיכונים הכרוכים בהן. המדינה מוסיפה, כי רספ"ן צורפה לכתב התביעה המתוקן רק בשל היותה בעלת "כיס עמוק", לאחר שהתברר למשיבה כי פוליסת הביטוח של המשיט מכסה נזקים עד לסך של 100,000 דולר בלבד.

20. עוד טוענת המדינה, כי במקרה דנן הוטלה על רספ"ן אחריות מאחר שבמועד הרלוונטי, תקנות השיט לא הטילו חובה ללבוש ביגוד מגן; וזאת אף על פי שהיעדר הוראה מסוימת בחקיקה אינו מקים, ככלל, אחריות של המדינה בנזיקין. המדינה מדגישה, כי מהעובדה שקיימים אמצעים שבכוחם להגן על מבצעי פעילות מסוימת, לא נובע כי המדינה התרשלה כשלא חייבה לנקוט באותם אמצעים; וכי קביעה אחרת תוביל להרחבה דרמטית ובלתי רצויה של אחריות המדינה בנזיקין. עוד נטען, כי מפסק הדין מושא הערעור משתמע שמוטלת חובה על המדינה לבחון את הוראות היצרן של כל מוצר ומוצר שהיא מתירה לשימוש; כי הטלת חובה כאמור תוביל לנטל רגולטורי מכביד, שלא ניתן לעמוד בו; וכי המדינה אף אינה רשאית להטיל מגבלות רגולטוריות ביחס לכל אזהרה המנויה בהוראות יצרן, שהרי כל מגבלה כאמור כרוכה בפגיעה בחירות הפרט או בייקור המוצר הרלוונטי. המדינה מוסיפה, כי לא ידוע על מדינה אחרת בעולם, שמטילה חובה ללבוש ביגוד מגן בעת רכיבה על אופנוע ים.

21. המדינה מציינת, כי הסיכון הגלום בסילון המים לא היה מוכר ברספ"ן עובר לתאונה, וטוענת כי לפיכך אין להטיל עליה אחריות לנזקי המשיבה. עוד נטען, כי אף בהנחה שרספ"ן הייתה מתוודעת לסיכון האמור קודם לתאונה, היה בכוחה רק להמליץ על התקנת תקנות, ולא להתקינן בפועל; כי המלצותיה לא בהכרח היו מתקבלות בקרב

הגורמים הרלוונטיים; וכי לפיכך, לא מתקיים קשר סיבתי בין התרשלותה הנטענת והמוכחשת לבין נזקי המשיבה.

22. עוד נטען כי, בכל אופן, לא היה מקום לייחס למדינה אחריות לתאונה בשיעור של 40%, בהיותה נתבעת כמאסדרת ולא כמעוולת ישירה, ובהינתן ששיעור אחריות זהה יוחס למעוול הישיר שגרם לתאונה. המדינה מוסיפה, כי בית המשפט המחוזי קבע את חלוקת האחריות בין המדינה לבין הנתבעים הנוספים על בסיס הערכה בלבד, בלי שהמשיבה הציגה כל ראיה בנושא, אף על פי שהיה עליה לעשות כן. עוד נטען, כי בהינתן הקביעה שנזקי המשיבה עומדים על סך של מיליון ש"ח, ושהמשיבה כבר קיבלה בשל הסכם הפשרה סך של 800,000 ש"ח, חיוב המדינה בפיצויה בסך 400,000 ש"ח אינו מתיישב עם עיקרון השבת המצב לקדמותו.

23. מנגד, המשיבה סומכת ידיה על פסק דינו של בית המשפט המחוזי, חוזרת על עיקרי קביעותיו וטוענת כי דין הערעור להידחות.

דיון והכרעה

24. כידוע, לצורך הטלת אחריות בנזיקין מכוח עוולת הרשלנות, על התובע להוכיח קיומם של ארבעה יסודות: חובת זהירות שחב הנתבע-המזיק כלפי התובע-הניזוק ביחס לאירוע מושא התביעה; הפרת חובה זו בהתרשלות על-ידי הנתבע; קיומו של נזק לתובע; וקשר סיבתי בין ההתרשלות לבין הנזק. כך ככלל, וכך גם כשטענת הרשלנות מופנית נגד רשות שלטונית.

25. אשר לשאלת קיומה של חובת זהירות במקרה מסוים, הרי שזו תוכרע בחיוב אם יינתן מענה חיובי לשתי השאלות הבאות: האם הנתבע יכול היה לצפות, שכתוצאה ממעשהו או ממחדלו ייגרם לתובע הנזק הנדון; והאם הנתבע חייב היה לצפות זאת. בעוד השאלה הראשונה מוכרעת במישור הפיזי-טכני, השאלה השנייה היא נורמטיבית ומוכרעת בעיקרה לפי שיקולי מדיניות משפטית (ראו, למשל: ע"א 145/80 ועקנין נ' המועצה המקומית, בית שמש, פס' 8 (9.11.1982)). עם שיקולים אלו נמנים הן שיקולים נזיקיים מסורתיים, אשר קשורים בעיקרון ה"שְׁכָנוּת", הן שיקולים רחבים יותר (ראו, לדוגמא: עניין לוי, פס' 10; ע"א 6313/19 רשות נירזות ערך נ' שמואל, פס' 15 (11.4.2022) (להלן: עניין שמואל)).

26. אקדים ואומר כי מהטעמים שיפורטו להלן, אני סבורה כי שיקולי מדיניות משפטית מובילים למסקנה שבנסיבות העניין, רספ"ן לא הייתה מחויבת לצפות את נזקי המשיבה, וכי לפיכך אין להטיל עליה אחריות לנזקים אלו.

27. בשורות הבאות אצא מנקודת הנחה, שלפיה רספ"ן הייתה יכולה, במובן הפיזי-טכני, לצפות כי אם לא תקבע דרישות בטיחות בעניין סילון המים, עלול להיגרם למשיבה הנזק הנדון. מוקד דיוננו מצוי כאמור בשאלה, אם הייתה מוטלת על רספ"ן חובה לצפות כי ייגרם למשיבה הנזק האמור. כמובהר לעיל, בשאלה מסוג זה יש להכריע בראי שיקולי המדיניות הצריכים לעניין, וכך אעשה להלן.

שאלת קיומה של חובת זהירות בראי שיקולי המדיניות הרלוונטיים

28. נקודת המוצא לדיון היא, כי בהתאם לקביעות בית המשפט המחוזי, התאונה דנן נגרמה באופן ישיר בשל התנהגות המשיט. בין היתר, נקבע כי המשיט הסיע את אופנוע הים באופן רשלני, ובתוך כך "האיץ את האופנוע-ים, הזניק אותו על הגלים, וביצע תמרונים אשר בתנפולם 'העיפו' את התובעת מהאופנוע-ים למים, אל מול הסילון העוצמתי של האופנוע-ים"; וכי בכך הפר המשיט את חובת הזהירות כלפי המשיבה "וגרם בהתרשלותו לתאונה הנדונה" (פס' 66 לפסק הדין). אם כן, רספ"ן נתבעת בענייננו בשל מחדל טהור, למנוע סיכון לנזק שנגרם במישרין על-ידי מעוול אחר.

29. ככלל, הטלת אחריות בנזיקין על מחדל טהור למנוע סיכון לנזק שנגרם במעשה של אדם אחר, תיעשה בצורה זהירה ומרוסנת (ראו, למשל: עניין לוי, פס' 11; אריאל פורת נזיקין כרך א 185 (2013)). כוחו של כלל זה, יפה גם כאשר הנתבעת היא רשות המפעילה סמכויות שלטוניות. זאת, בין היתר, בשים לב לכך שמשאביה המוגבלים של הרשות ניצבים מול סיכונים רבים מספור, שעלולים להיווצר כתוצאה מפעולות של גורמים אחרים (ראו: ישראל גלעד דיני נזיקין – גבולות האחריות כרך ב 1048 (2012) (להלן: גלעד – גבולות האחריות); טל מזר "אחריות נזיקית של רשויות רגולטוריות בישראל" משפטים נג (טרם פורסם), בעמ' 41). אחד הטעמים לכלל האמור נעוץ בכך, שהטלת אחריות בנסיבות הנדונות עלולה לפגוע בתמריצים של מעוולים ישירים – ואף של ניזוקים פוטנציאליים – לנקוט אמצעי בטיחות סבירים, ולפיכך הטלת אחריות כאמור עלולה להגדיל את מספר התאונות שיתרחשו (ראו: A. Harel & A. Jacob, *An Economic Rational for the Legal Treatment of Omissions in Tort Law: The Principle of Salience*, 3 THEOR. INQ. LAW 413, pp. 422–424, 446 (2000)). ואכן, בית משפט זה כבר פסק, כי בנסיבות מסוימות, כאשר המדינה נתבעת בשל מחדל

טהור למנוע נזק שגרם אדם אחר, ניתן לראות באשם של המעוול הישיר כ"סיבה המכרעת לנזק", כאמור בסעיף 64(2) לפקודת הנזיקין [נוסח חדש], באופן שפוטר את המדינה מאחריות לנזק, אף בהנחה שהתרשלה ושאשמה היה אחד הגורמים לנזק (ראו: ע"א 20/80 פליישר נ' לקטוש, פס' 8 (31.8.1982)).

30. בענייננו, כמובהר לעיל, רספ"ן נתבעת בשל האופן שבו הפעילה את סמכותה לקבוע דרישות בטיחות לשיט באופנועי ים. סמכות זו מוקנית לה, בין היתר, מכוח תקנה 22 לתקנות השיט, שלפיה כאמור מנהל האגף לכלי שיט קטנים ברספ"ן (להלן: המנהל) "רשאי להורות, במסגרת הודעות לימאים, על אמצעי בטיחות וסידורים הנדרשים לגבי כלי שיט, בני אדם שבו ולגבי בטיחות השיט בכלל". אכן ככלל, קיומה של סמכות סטטוטורית רלוונטית הוא שיקול משמעותי לצורך הכרעה בשאלת קיומה של חובת זהירות (ראו, למשל: ע"א 862/80 עיריית חדרה נ' זוהר, פס' 7 (14.7.1983); עניין שמואל, פס' 15), גם כאשר הטענה היא למחדל של הרשות למנוע נזק שנגרם על-ידי גורם אחר. עם זאת, מדובר בשיקול אחד מבין מכלול השיקולים הצריכים לעניין, וממילא אין בו, כשלעצמו, כדי להטות את הכף, בהכרח, לעבר הכרה בחובת זהירות (ראו: ע"א 2906/01 עיריית חיפה נ' מנורה חברה לביטוח בע"מ, פס' 17 (25.5.2006) (להלן: עניין עיריית חיפה)).

כפי שיבואר להלן, אני סבורה כי בנסיבות המקרה דנן, שיקולי המדיניות הרלוונטיים מובילים למסקנה, כי מהעובדה שרספ"ן מוסמכת לקבוע דרישות בטיחות לשיט באופנועי ים, לא נובע כי הייתה מוטלת עליה חובה לצפות את הסיכון למשיבה הגלום בסילון המים.

31. בעיקרו של דבר, שיט באופנוע ים הוא סוג של פעילות ספורט אתגרי, אשר כרוכה מטבעה בסיכונים מוגברים. בהתאם לכך, המדינה רשאית להסמיך רשות שלטונית לאסדר פעילות מסוג זה, בין היתר, כדי להגן על בטיחות העוסקים בה (בהקשר זה ראו גם, למשל: חוק הצלילה הספורטיבית, התשל"ט-1979; חוק הנהיגה הספורטיבית, התשס"ו-2005; תקנה 163 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981, וביחס לכך ראו גם: ת"א 2474/86 נצר נ' כנפונית חברה למטוסים זעירים בע"מ, פס' 8.3 (25.1.1994) (להלן: עניין נצר)). גם בענייננו, רספ"ן מוסמכת כאמור לקבוע דרישות בטיחות לשיט באופנועי ים, וכמפורט לעיל, בית המשפט המחוזי ציין כי "רספ"ן מבצעת אסדרה מקיפה ועצימה (אינטנסיבית) של אופנועי-ים מאז 1997, לצורך הפגת סיכונים בטיחותיים", וכי בכך מגלה רספ"ן "אקטיביזם אסדרתי ראוי [...]" מתוך מחויבות בלתי מתפשרת לבטיחות השיט" (פס' 22 לפסק הדין). ואכן, החלטתה של רספ"ן לאסדר

את בטיחות השיט באופנועי ים נעוצה, בין היתר, בשאיפה הראויה להגן על שלמות גופם של הנוטלים חלק בפעילות האמורה.

32. בנסיבות האמורות, הטלת אחריות בנזיקין על המדינה, על רקע החלטתה לאסדר את תחום בטיחות השיט באופנועי ים, עלולה להוביל לתוצאות בלתי רצויות. מצד אחד, הרחבת אחריות המדינה בנסיבות אלו עלולה, מטבע הדברים, להרתיעה מפני קבלת החלטה על אסדרת הבטיחות של פעילויות דומות. תוצאה זו מנוגדת להנחה, שלפיה ראוי כי המדינה תשקיע ממשאביה לקידום ההגנה על שלמות גופו של הפרט, גם כשזה בוחר לעסוק בפעילות פנאי הכרוכה בסיכונים מוגברים (ראו: עניין נצר, פס' 8.4). מן העבר השני, הטלת אחריות על המדינה בנסיבות דנן עלולה להוביל לכך שהמדינה תאסור לעסוק בפעילויות כגון דא, שהסיכונים בהן מוגברים וערכן החברתי אינו גבוה, על-מנת להימנע מהצורך לשלם מהקופה הציבורית את העלויות הטמונות בהתממשות אותם סיכונים מוגברים; נראה כי אף תוצאה זו איננה רצויה, בעיקר לנוכח האוטונומיה של אלו המעוניינים לעסוק באותן פעילויות ולנוכח היתרונות הגלומים בפעילויות אלו.

33. נוסף על כך, הטלת אחריות בנזיקין על המדינה משמעותה כי הציבור כולו נושא בנטל הפיצוי. ברם, משעסקינן בפעילות עם סיכונים מוגברים, שתכליתה העיקרית הנאת העוסקים בה וחיבתה החברתית אינה גבוהה, קשה לאתר הצדקה לכך שהציבור כולו ישלם על התממשות הסיכונים שבפעילות זו (ראו והשוו: ע"א 285/73 לגיל טרמפולין וצידוד ספורט ישראל בע"מ נ' נחמיאס, פ"ד כט (1) 63, 79 (1974)). ויודגש: מצב עניינים זה, מובחן ממקרים שבהם הנזק נגרם כתוצאה מהתממשות סיכון הנובע מאינטרס ציבורי מובהק; אז, ניתן לטעון כי אין זה הוגן שהציבור כולו ייהנה מהגשמת האינטרס הציבורי, בעוד שפרט מסוים יספוג לבדו את העלות הכרוכה במימושו של אותו אינטרס (ראו, למשל: ישראל גלעד "האחריות בנזיקין של רשויות ציבור ועובדי ציבור (חלק ראשון)" משפט וממשל ב 339, 357-358 (התשנ"ה); יואב דותן "האחריות הנזיקית של עובד הציבור המפעיל סמכויות של שיקול דעת" משפטים טו 245, 249-250 (התשמ"ו); תמר גדרון "אחריות המדינה, גופים ציבוריים וממלאי תפקידים ציבוריים לנזק שנגרם ברשלנות – מדרון חלקלק" הפרקליט נא 443, 450 (התשע"ב)).

34. לנוכח כל האמור, לא בכדי אפוא, חזר בית משפט זה והדגיש, כי יש להישמר מפני מצב שבו הופכת המדינה ל"מבטחת-העל" של כלל הפעילויות במשק, שמופעלות בעניינן סמכויות אסדרה (ראו, למשל, עניין לוי, פס' 40; ע"א 1751/18 עיריית אשקלון נ' פלוני, פס' 21 (2.10.2019)) – והדברים נכונים במיוחד בענייננו, משעסקינן כאמור בפעילות שכרוכה בסיכונים מוגברים ושחשיבותה החברתית אינה גבוהה.

35. כשלעצמי, אני סבורה כי בכל הנוגע לפעילויות כבענייננו, ראוי, ככלל, שהמפיקים מהן הנאה או תועלת ידאגו לכיסוי ביטוחי מספק לנזקי הגוף שעלולים להיגרם כתוצאה מהן (ראו בהקשר זה: ע"א 4493/05 ירושלמי נ' פולדיס יבוא כלים בע"מ, פס' 15 (7.3.2007)). בהקשר זה אעיר, כי ביחס לפעילויות מסוימות המחקק אף קבע חובת ביטוח, שחלה על המשתתפים בהן או על ספקיהן (ראו, למשל, סעיף 7(א) לחוק הספורט, התשמ"ח-1988; סעיף 15 לחוק הנהיגה הספורטיבית; תקנות הצלילה הספורטיבית (הטלת חובת ביטוח על צוללים), התש"ם-1980).

בענייננו, כמפורט לעיל, המשיט ערך אמנם ביטוח הנוגע לנזקי גוף שעלולים להיגרם כתוצאה משימוש באופנוע הים; ברם, המדינה ציינה כי רספ"ן צורפה לתביעה כנתבעת רק כשנתיים וחצי לאחר הגשתה, משהתברר כי פוליסת הביטוח של המשיט אינה מכסה את מלוא הנזק שנגרם למשיבה. ואולם, כאמור, העובדה שהמדינה היא בעלת "כיס עמוק", אינה מצדיקה הטלת אחריות עליה אך בשל היעדר כיסוי ביטוחי מספק למעוול הישיר.

36. שיקול רלוונטי נוסף להכרעה בשאלת קיומה של חובת זהירות, עניינו בשאלת קיומה של הסתמכות צפויה או סבירה מצד הניזוק על המזיק, במערכת הנסיבות הנדונה (ראו, למשל: עניין לוי, פס' 13). בענייננו, בית המשפט המחוזי קבע כי קיימת הסתמכות כאמור, מהטעמים הבאים:

"בענייני בטיחות המכבידים על הנוחות האישית, בני אדם רבים צפויים שלא להגביל עצמם, מקום שהדבר אינו נדרש מהם בחוק. אזרחיהן של מדינות מודרניות מתוקנות רגילים לאסדרה, מסתמכים על קיומה, ומסיקים מסקנות, ולו באופן חבוי ובלתי מודע, מאי-קיומה. רבים צפויים להניח, ולמצער להתנהל בפועל, לאור התחושה כי מה שאינו אסור – אינו מסוכן. לפיכך, בהקשרים כאלה, הגם שהרשות אינה שולטת בהתנהגותם של משיטים ונוסעים באופנועי-ים – היא שולטת באסדרה החלה על התנהלות זו, ובאמצעותה היא משפיעה באופן מובהק על ההתנהגות הצפויה. כלומר, אסדרה מכוונת התנהגות אנושית לא רק במה שהיא אוסרת או מחייבת, אלא גם במה שהיא אינה אוסרת או מחייבת" (פס' 55 לפסק הדין; ההדגשות, פרט להדגשה בקו תחתון, הוספו – י"ו).

37. דברים אלו מוקשים בעיניי. למעשה, עלול להשתמע מהם כי גורמים פרטיים רשאים שלא להפעיל שיקול דעת בכל הנוגע ל"ענייני בטיחות המכבידים על הנוחות האישית", מתוך ציפייה לגיטימית מבחינתם כי המדינה תסדיר את מלוא ההיבטים של

אותם "ענייני בטיחות". ואולם, כמובהר לעיל, המדינה אינה מחויבת לקבוע אסדרה ביחס לכלל ענייני הבטיחות בכלל התחומים האפשריים. אף בתחומים שהמדינה מחליטה לאסדר, דרישות הבטיחות הרגולטוריות הן בבחינת רף תחתון שיש לעמוד בו, אך ברי כי יש להימנע מקביעה כללית, שלפיה האזרח רשאי להניח "כי מה שאינו אסור – אינו מסוכן". ככלל, הנחה כזו אינה מגבשת הסתמכות סבירה, ולו בהינתן מגבלות משאבי הרשות וחוסר יכולתה המעשית להגן על כל הפרטים בחברה מפני כל הסיכונים הקיימים (ראו גם: גלעד – גבולות האחריות, בעמ' 1048, 1059-1060). ודוק: הכרה בקיומה של הסתמכות סבירה בנסיבות הנדונות, מהטעמים שציין בית המשפט המחוזי, עלולה להוביל למצבים בעייתיים ביותר. כך, למשל, לפי תקנה 119(ג) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, מחויב רוכב אופנוע לחבוש קסדת מגן. נניח, כי רוכב אופנוע נפגע בתאונה ונגרמו לו נזקי גוף, כתוצאה מכך שלא עטה על גופו ביגוד מגן. האם תתקבל טענתו, שלפיה יש להטיל אחריות על המדינה לנזקיו מאחר שהסתמך על התקנה האמורה, ומאחר שהוראתה אינה מחייבת לבישת ביגוד מגן, הסיק כי לא טמון סיכון באי-לבישתו? לדעתי, אין מנוס מלהשיב על שאלה זו בשלילה.

38. לסיכום, הטלת אחריות בנוזיקין בשל מחדל טהור למנוע סיכון שיצר גורם אחר צריכה, כאמור, להיעשות בזהירות ובריסון. כלל זה נכון במיוחד בענייננו, כאשר רספ"ן נתבעת בשל מחדל טהור למנוע סיכון לנזק שנגרם על-ידי מעוול אחר במסגרת שיט באופנוע ים, פעילות שכרוכה מטבעה בסיכונים מוגברים. העובדה כי רספ"ן מוסמכת לקבוע דרישות בטיחות לשיט כאמור, ואף מפעילה סמכות זו באופן "מקיף ואינטנסיבי", אינה מגבשת חובה כללית מצדה לצפות את כל הסיכונים שכרוכים בפעילות זו. מסקנה אחרת עלולה להוביל להרתעת המדינה מאסדרת תחום הבטיחות של פעילויות מסוג זה או להטלת איסור על קיומן – תוצאות שאינן רצויות. אף במישור ההוגנות, אין הצדקה להטיל על ציבור משלמי המסים את עלות הפיצוי על נזקים שנגרמו כתוצאה מהתממשות סיכונים הנובעים משיט באופנוע ים. המדינה אינה "מבטחת-על" של הפעילות במשק, ובמיוחד לא של פעילויות עם סיכון מוגבר שהאינטרס הציבורי בקיומן אינו מובהק. בתוך כך, לא ניתן להסתמך באופן סביר על כך שהמדינה תצפה כל סיכון בטיחותי בכל תחום אפשרי, לא כל שכן בפעילות כמו שיט באופנוע ים; ממילא, הנחה כי "מה שאינו אסור – אינו מסוכן", אינה הנחה סבירה.

39. לנוכח האמור, אני סבורה כי שיקולי המדיניות הנוגעים לענייננו מובילים למסקנה, שלפיה אין לקבוע שהייתה מוטלת על רספ"ן חובה לצפות את הסיכון לנזק שנגרם למשיבה; וכי ממילא, אין מקום להטיל על רספ"ן אחריות לנזקי המשיבה.

40. די באמור עד כה כדי לקבל את הערעור. ואולם, לנוכח התייחסותו של בית המשפט המחוזי בפסק דינו ליחס שבין המקרה שלפנינו לבין ההלכה שנקבעה בעניין לוי, ובשל חשיבותם של הדברים, ראיתי לייחד דברים מספר בהקשר זה, בבחינת למעלה מן הצורך.

בין הלכת לוי למקרה שלפנינו

41. בעניין לוי נפסקה הלכה, שזכתה לכינוי "חריג שיקול הדעת". לפי הלכה זו, במקרים שבהם רשות שלטונית נתבעת בטענה שקיבלה החלטה רשלנית, אין להכיר, ככלל, בקיומה של חובת זהירות שמוטלת עליה, אם מדובר בהחלטה שכרוכה בהפעלת "שיקול דעת רחב". בעניין לוי הובהר, כי שיקול דעת מסוג זה משמעותו כי הרשות יכולה הייתה לבחור בין מספר דרכי פעולה אפשריות; כי אין קריטריונים ספציפיים אשר מורים לרשות כיצד עליה להחליט; וכי החלטה כאמור כרוכה באיזון בין שיקולים רחבים מתחרים. עוד הודגש שם, כי חריג שיקול הדעת לא יחול, אם שיקול הדעת הופעל באופן שהינו חסר אחיזה במציאות, או שחורג "מכל אמת מידה סבירה"; ואף לא יחול ביחס לניהול רשלני של הליכי קבלת החלטות מהסוג הנדון, לרבות איסוף המידע שקדם להם, או ביחס ליישום רשלני שלהם (שם, פס' 28-30).

42. עוד הובהר בעניין לוי כי חריג שיקול הדעת מעוגן הן ב"נימוקים פרגמטיים" הן ב"נימוקים מערכתיים". הנימוקים הפרגמטיים עניינם הצפת בתי המשפט בתביעות; אילוץ רשויות השלטון להשקיע משאבים ניכרים בבדיקת החלטותיהן, בין טרם קבלתן ובין לאחר הגשת תביעה בעניינן; משאבי השיפוט הניכרים שנדרשים לצורך הכרעה בשאלת קיומה של התרשלות ביחס להחלטות מהסוג הנדון; והרתעת יתר של נציגי השלטון. הנימוקים המערכתיים קשורים, בעיקרו של דבר, לקשיים הכרוכים בבחינת שאלת ההתרשלות, ביחס להחלטות שלטוניות שמגלמות איזון בין שיקולי מדיניות רחבים. הודגש שם, כי בהחלטות מסוג זה, בית המשפט נדרש לקבוע אם הרשות הציבה סטנדרט דאוי, להבדיל מבחינה רגילה של שאלת ההתרשלות, שמתמקדת בבדיקה אם פעולה מסוימת עולה כדי חריגה מסטנדרט קיים (שם, פס' 23); וכי בעוד ש"בדיקת התרשלות כרוכה, בדרך כלל, בבדיקת מעשים על רקע סטנדרטים אובייקטיביים הקבועים בדין [...] בבדיקת החלטות מהסוג שמדובר בו – עניין לנו בהעברת ביקורת על השלב של קביעת הסטנדרטים עצמם" (שם, פס' 24). עוד הודגשו שם קשיים יישומיים, הטמונים בבחינת שאלת ההתרשלות בהחלטות מהסוג הנדון:

"אי-התאמתו של קריטריון הרשלנות לסיטואציות מעין אלו באה לידי ביטוי גם בניסיון ליישם אותו. אחת הדרכים לבדיקת רשלנותה של פעילות היא להשוות את עלות ההוצאות שהיה נדרש לנקוט לשם מניעת הנזק לנזק הצפוי ex ante קרי לתוחלת הנזק, שהיא מכפלת הסתברות קרות הנזק בגודלו [...] בסיטואציות שבהן מדובר, דבר זה אינו אפשרי לא רק משום הקושי הטכני בחישוב, אלא משום שנדרשת הכרעה בדבר ערכן היחסי של פעילויות, של מדיניות אלטרנטיבית ושל רמת הסיכון שעל הציבור לעמוד בו. החלטות מעין אלו אינן מתאימות לבדיקה בקריטריון של רשלנות" (שם).

43. בגיבושו את ההלכה הנדונה נשען בית המשפט בעניין לוי, במידה לא מבוטלת, על הדין האנגלי והאמריקאי בסוגיה דנן (ראו בהקשר זה: ישראל גלעד "האחריות בנוזיקין של רשויות ציבור ועובדי ציבור (חלק שני)" משפט וממשל ג 55, 67-68, 76 (התשנ"ה)). בתוך כך, בפסק הדין בעניין לוי מוזכר סעיף 2680(a) ל-Federal Tort Claims Act, שהוא הבסיס לכלל חריג שיקול הדעת במשפט האמריקאי, ולפיו לא תוטל אחריות בנוזיקין על הממשל הפדרלי בשל טענות כדלקמן:

"(a) Any claim based upon an act or omission of an employee of the Government, exercising due care, in the execution of a statute or regulation, whether or not such statute or regulation be valid, or based upon the exercise or performance or the **failure to exercise or perform a discretionary function** or duty on the part of a federal agency or an employee of the Government, whether or not the discretion involved be abused" (28 U.S.C. § 2680; ההדגשות – י.ו.).

44. אם כן, לפי סעיף זה, טענה שלפיה רשות פדרלית כשלה בהפעלת שיקול הדעת המסור לה (failure to exercise or perform a discretionary function), אין בכוחה לגבש אחריות של הממשל הפדרלי בנוזיקין. ב- United States v. Gaubert, 499 U.S. 315 (1991) (להלן: עניין Gaubert), הדגיש בית המשפט העליון של ארה"ב, כי לשם הכרעה בשאלת תחולתו של סעיף החוק האמור, אין להתמקד בשאלה אם וכיצד הופעל, הלכה למעשה, שיקול הדעת; אלא יש לבחון אם החלטת הרשות הנדונה כרוכה, מטבעה, באיזון בין שיקולי מדיניות:

"The focus of the inquiry is not on the agent's subjective intent in exercising the discretion conferred by statute or regulation, but on the nature of the actions taken and on whether they

are susceptible to policy analysis" (שם, בעמ' 325).

לפי פסק הדין בעניין Gaubert, הרשות הפדרלית תהא פטורה אפוא מאחריות בנזיקין בשל החלטה שנתונה, מטבעה, לשיקול דעתה; וזאת, גם אם הרשות לא הפעילה, הלכה למעשה, את שיקול הדעת המסור לה (ראו גם: גלעד – גבולות האחריות, בעמ' 1067).

45. גם לאחר מתן פסק הדין בעניין לוי, ההלכה בסוגיה הנדונה במשפט האמריקאי הוסיפה והובהרה, בין היתר בפסק דינו של בית המשפט הפדרלי התשיעי לערעורים, כ- Gonzalez v. United States, 814 F.3d 1022 (2016). הודגש שם, כי הרשות הפדרלית תהא פטורה מאחריות בנזיקין, כל עוד עסקינן בהחלטה שניתן להפעיל לגביה שיקול דעת, אפילו אם שיקול הדעת לא הופעל:

"The discretionary function exception applies so long as the challenged decision is one to which a policy analysis **could** apply[...] *Gaubert* and our case law require us to conclude that nondisclosure resulted from a policy judgment, whether or not the judgment was negligently made **or not made at all**" (שם, בעמ' 1034; ההדגשות – י.ו. (הוספו – י.ו.).

46. סיכום ביניים: לפי הלכת לוי, רשות שלטונית לא תישא, ככלל, בחובת זהירות ביחס להחלטות המצריכות הפעלת שיקול דעת רחב. להלכה זו "נימוקים פרגמטיים" ו"נימוקים מערכתיים", שעיקרם של האחרונים בקשיים הקשורים לבחינת שאלת ההתרשלות ביחס להחלטות מהסוג האמור. הלכת לוי מבוססת, במידה לא מבוטלת, על הדין האמריקאי, שלפיו רשות פדרלית לא תישא באחריות בנזיקין בשל החלטה שמטבעה ניתן להפעיל לגביה שיקול דעת, גם אם הלכה למעשה שיקול הדעת לא הופעל.

47. אעבור עתה לבחון כיצד משליכים דברים אלו על שאלת אחריותה של רספ"ן לנזקי המשיבה. במילים אחרות, האם יש מקום להחיל את "חריג שיקול הדעת" על מחדלה של רספ"ן לקבוע עובר לתאונה דרישות בטיחות הנוגעות לסילון המים.

48. לצורך הטלת אחריות בנזיקין על רספ"ן במקרה דנן, יש לקבוע כי באסדרתה את תחום בטיחות השיט באופנועי ים, היה על רספ"ן לקבוע דרישות בטיחות, למניעת הסיכון הנדון הטמון בסילון המים; וכי מחדלה לעשות כן עולה כדי התרשלות.

ברם, החלטות שעניינן גיבוש מדיניות אסדרה, לרבות בענייני בטיחות, מסורות, ככלל, לשיקול דעתו הרחב של המאסדר. כך גם בענייננו, כשאין חולק כי באסדרתה את בטיחות השיט באופנועי ים, נדרשת רספ"ן לבחור דרכי פעולה מסוימות מבין מגוון דרכים אפשריות, תוך איזון בין שיקולי מדיניות מתחרים. כמו כן, החקיקה שמסמיכה את רספ"ן לקבוע הנחיות בטיחות לשיט באופנועי ים, אינה כוללת קריטריונים ספציפיים לקבלת החלטות בהקשר זה. כך, תקנה 22 לתקנות השיט קובעת, כי המנהל "רשאי להורות, במסגרת הודעות לימאים, על אמצעי בטיחות וסידורים הנדרשים לגבי כלי שיט, בני אדם שבו ולגבי בטיחות השיט בכלל"; ותקנה 24 קובעת כי המנהל "רשאי", בין היתר, "לדרוש בכתב מבעלו או קברניטו של כלי שיט ישראלי אם נראה לו הדבר דרוש לשם בטיחות כלי השיט, שלומם של בני האדם שבו או לבטיחות השיט בכלל [...] לנקוט לגבי כלי השיט, האנשים הנמצאים בו, מטענו, מכוניותיו, מכשיריו, מיתקניו, אבזריו, אמצעי ההצלה שבו או כל דבר אחר שבו, אותם אמצעי בטיחות וסידורים המפורטים בדרישה".

49. כמפורט לעיל, בעניין לוי נקבע, כי רציונל עיקרי להחלת חריג שיקול הדעת נעוץ בקושי לבחון את שאלת ההתרשלות, בנוגע להחלטות הכרוכות מטבען באיזון בין שיקולי מדיניות רחבים. כוחו של רציונל זה יפה גם במקרה דנן, שבו רספ"ן לא קבעה דרישות בטיחות הנוגעות לסיכון שבסילון המים, על רקע אי-הכרתה את הסיכון האמור. בדומה למצב שבו רספ"ן הייתה מחליטה באופן מודע שלא לקבוע דרישות כאלה, גם בענייננו, הטלת אחריות על רספ"ן כרוכה בהכרעה, שלפיה היה עליה לקבוע דרישות בטיחות כאמור, כך שעל בית המשפט להציב את הסטנדרט הראוי, להבדיל מבדיקת חריגה מסטנדרט קיים (וראו עניין לוי, פס' 23); בהמשך לכך, גם בענייננו הכרעה מסוג זה כרוכה בקשיים יישומיים, הקשורים בין היתר לבחינת שאלת ההתרשלות באמצעות השוואת תוחלת הנזק לעלויות מניעתו, כמפורט לעיל.

50. אמנם, בית המשפט המחוזי קבע, כי קיים בענייננו סטנדרט בר-השוואה למחדלה של רספ"ן לקבוע במועד הרלוונטי דרישות בטיחות בעניין סילון המים; וכי סטנדרט זה מגולם הן בהוראות היצרן, הן בהחלטת רספ"ן עצמה לקבוע דרישות בטיחות כאמור לאחר שהתוודעה לסיכון הנדון.

אלא שקביעה זו מוקשית.

51. ראשית, בניגוד למשתמע מהקביעה האמורה, מאסדר אינו מחויב לקבוע כדרישה רגולטורית את כל הנחיות הבטיחות המנויות בהוראות היצרן של המוצרים הנוגעים לתחום אסדרתו. לא זו בלבד שהמאסדר נהנה, ככלל, משיקול דעת רחב בהקשר זה, הרי שחיוב כאמור יוביל לנטל רגולטורי מכביד יתר על המידה, בשים לב לאינטרס המשפטי-כלכלי המובהק של יצרנים להזהיר מפני כל סיכון אפשרי הכרוך בשימוש במוצריהם.

52. שנית, העובדה כי רספ"ן החליטה – לאחר שקיבלה דיווחים על מספר תאונות דומות לתאונה דנן, וחקרה את הגורמים להתרחשותן – לקבוע את דרישות הבטיחות האמורות, אינה מובילה, כשלעצמה, למסקנה, כי אי-קביעת דרישות אלו בטרם התוודעה רספ"ן לאותן תאונות, עולה כדי התרשלנות.

כידוע, נקיטת הליכים לאחר תאונה אינה מעידה על כך שאי נקיטתם לפני התאונה היא בגדר רשלנות. כך נפסק כבר לפני שנים רבות:

”כאן עלינו לומר, קודם כל, שנקיטת אמצעים מיוחדים לאחר תאונה אינה מעידה בהכרח על רשלנות שבחוסר נקיטת אותם אמצעים לפני התאונה. מעביד עשוי לנקוט אמצעים מירביים, בלי שהדבר ישמש הודאה מצדו שאלמלא כן היה מתרשל – וכל המרבה הרי זה משובח”
(ע"א 559/77 למפרט נ' מדינת ישראל, פ"ד לג(3) 649, 651 (1979)).

לא למותר להזכיר בהקשר זה גם את כלל 407 לכללי הראיות הפדרליים של ארה"ב (שאומץ גם בחוקיהן של מדינות רבות נוספות) (ראו: Fed. R. Evid. 407) (להלן: כלל 407)). כלל זה קובע הוראת אי-קבילות ראיתית, שלפיה מידע על פעולות שננקטו לאחר אירוע נזיקי על מנת להתמודד עם הסיכון לגרימת הנזק הנדון, אינו קביל כראיה להוכחת רשלנות ביחס לאותו אירוע. כלל זה נועד, בין היתר, למנוע מצב שבו נתבעים פוטנציאליים יורתעו מנקיטת אמצעי בטיחות לאחר התרחשות תאונה, שמא הדבר יעמוד להם לרועץ בנוגע להכרעה בשאלת אחריותם לאותה תאונה (ראו בהקשר זה: יצחק עמית חסיונות ואינטרסים מוגנים הליכי גילוי ועיון במשפט האזרחי והפיליפי 402–404 (2021)). ובמילים אחרות, כלל 407 נועד לשלול את הרעיון שלפיו “because the world gets wiser as it gets older, therefore it was foolish before” (כדבריו של השופט הבריטי Baron Bramwell ב- Hart v. Lancashire & Yorkshire Ry. Co. (1869) 21 L.T.R. (N.S.) 261, 263; אשר צוטטו בדברי ההסבר לכלל 407 מטעם הוועדה המייעצת (Advisory Committee) לכללי הראיות הפדרליים (ראו: https://www.law.cornell.edu/rules/fre/rule_407)).

זאת ועוד, העובדה כי הסיכון שבסילון המים התממש מספר פעמים היא בגדר שיקול מרכזי וחשוב, מבחינת רספ"ן, בנוגע לקבלת החלטה אם לקבוע דרישות בטיחות בעניין הנדון. ממילא, בהיעדר ידיעה על התממשות הסיכון כאמור, לא בהכרח בלתי סביר שהייתה מתקבלת החלטה שונה.

53. אם כן, סטנדרט הבטיחות שקבעה רספ"ן בדיעבד, לאחר שקיבלה דיווחים על תאונות כאמור וחקרה את הגורמים להתרחשותם, אינו מתאים לשמש סטנדרט לבחינת התרשלותה לכתחילה, במניעת התאונה דנן.

54. לנוכח האמור, נראה כי הרציונל ה"מערכתי" לחריג שיקול הדעת רלוונטי גם בענייננו. אין לתמוה על כך, בהינתן שכמובהר לעיל, הלכת לוי מבוססת במידה רבה על הדין האמריקאי, אשר על-פיו, כמובהר לעיל, חריג שיקול הדעת חל גם על מקרים כבענייננו. כמו כן, אף "הנימוקים הפרגמטיים" שנמנו בהלכת לוי, ופורטו לעיל, תקפים במקרה דנן.

55. לא נעלמה מעיני פסיקתו של בית משפט זה בעניין עיריית חיפה, שם נקבע, כי אם לא הופעל כלל שיקול דעת בנוגע למעשה או למחדל של רשות, שגרם לנזק מושא הדיון, "לא ניתן כהכרעת סף להחיל את חריג שיקול הדעת" (שם, פס' 41). ברם, כפי שאבהיר להלן, קיים שוני מהותי בין נסיבות המקרה שנדון בעניין עיריית חיפה לבין נסיבות ענייננו.

בתמצית, בעניין עיריית חיפה נדונה שאלת האחריות לנזקי רכוש שנגרמו כתוצאה משיטפונות. בין היתר, נקבע שם כי יש להטיל על המדינה אחריות לנזקים אלו, לנוכח סמכויות "רחבות והדוקות" שהוקנו לה בחוק הניקוז וההגנה מפני שיטפונות, התשי"ח-1957, שעניינן פיקוח על רשויות ניקוז מקומיות עצמאיות. בית המשפט בעניין עיריית חיפה דחה את טענת המדינה, שלפיה נמנעה מהפעלת סמכויותיה האמורות בשל "מדיניות אי-התערבות", שגובשה לכאורה על רקע האוטונומיה המקומית של רשויות הניקוז. נקבע, כי טענה זו אינה אלא "ניסיון להעטות בדיעבד אצטלה של שיקול דעת ושיקולים של מדיניות על חוסר מעש ועל מחדל מתמשך בכל הנוגע להפעלת סמכויות הפיקוח על רשויות הניקוז מאז חקיקתו של חוק הניקוז" (שם, פס' 43; ההדגשה הוספה – י"ו).

56. בניגוד לכך, בענייננו, לא נטען כי רספ"ן נמנעה כליל מהפעלת סמכויותיה הנוגעות לאסדרת בטיחות השיט באופנועי ים, או כי התנהלותה בהקשר זה עולה כדי "חוסר מעש" או "מחדל מתמשך". אדרבא, בית המשפט המחוזי עמד על כך ש"רספ"ן מבצעת אסדרה מקיפה ועצימה (אינטנסיבית) של אופנועי-ים מאז 1997, לצורך הפגת סיכונים בטיחותיים", וקבע כי בכך מגלה רספ"ן "אקטיביזם אסדרתי ראוי [...] מתוך מחויבות בלתי מתפשרת לבטיחות השיט" (פס' 22 לפסק הדין). בניגוד אפוא למקרה שנדון בעניין עיריית חיפה, הטענה בענייננו היא, כי היה על רספ"ן להפעיל את סמכויותיה האמורות לצורך מניעת סיכון ספציפי, מבין מכלול הסיכונים הטמונים בשיט באופנוע ים.

57. בדומה לקביעות בית המשפט בעניין עיריית חיפה, אף אני סבורה כי כאשר רשות נמנעת כליל מהפעלת סמכויותיה, נחלשת באופן משמעותי ההצדקה להחיל את חריג שיקול הדעת. כך, נראה כי הרציונל שבבסיס חריג שיקול הדעת – שעניינו הקושי לבחון את רכיב ההתרשלות ביחס להחלטות הכרוכות באיזון בין שיקולי מדיניות רחבים – מאבד מכוחו ביחס להימנעות מוחלטת ומתמשכת מהפעלת סמכות סטטוטורית. בנסיבות מסוג זה, קביעה כי המדינה התרשלה אינה כרוכה בקביעה, שלפיה היה עליה להפעיל את סמכותה בצורה מסוימת, אלא בהכרעה כי היה עליה להפעיל את הסמכות שהוקנתה לה. הכרעה זו איננה בגדר מסקנה של בית המשפט, בדבר האופן שבו ראוי להפעיל את הסמכות במערכת נסיבות מסוימת, כי אם הכרעה שכבר קיבל המחוקק, בעצם הסמכתו את הרשות לפעול.

לעומת זאת, שונים הם פני הדברים כאשר הרשות מפעילה את הסמכויות המסורות לה באופן "מקיף ואינטנסיבי", "מתוך מחויבות בלתי מתפשרת" לתכלית סמכויותיה, בעוד שנטען כי היה עליה להפעיל את סמכויותיה באופן מסוים, שאותו לא שקלה. בנסיבות אלו, כמובהר לעיל, עומד בתוקף הרציונל האמור לחריג שיקול הדעת.

58. אם כן, ובשים לב לכל האמור, דומה כי יש בסיס ממשי לטענה שלפיה יש להחיל את "חריג שיקול הדעת" על המקרה שלפנינו.

59. עם זאת, בית המשפט המחוזי קבע כי חריג שיקול הדעת לא חל בענייננו, שכן לשיטתו, אי-הכרת הסיכון הנשקף מסילון המים היא בגדר "איסוף מידע רשלני", כמשמעותו בעניין לוי. ואכן, אין חולק כי רספ"ן לא עמדה מבעוד מועד, עובר להתרחשות התאונה דנן, על הסיכון הנשקף מסילון המים. ואולם, לדידי, לא הוכח כי הדבר עולה כדי "איסוף מידע רשלני" כמשמעותו בעניין לוי. אבהיר את עמדתי.

הקביעה האמורה בעניין לוי, שלפיה חריג שיקול הדעת אינו חל על איסוף מידע רשלני, מבוססת על פסק דינו של בית המשפט העליון בארה"ב ב- Berkovitz v. United States, 486 U.S. 531 (1988) (להלן: עניין Berkovitz) (ראו עניין לוי, פס' 30), שם נדונה שאלת האחריות בנזיקין של רשות פדרלית לנזקי גוף שנגרמו לקטין כתוצאה מחיסון שקיבל. נטען שם, כי הרשות התרשלה במתן רישיון ליצרן החיסון, מאחר שהעניקה את הרישיון תוך סטייה מתקנות, שחייבו אותה לבחון בקשה לקבלת רישיון כאמור רק לאחר שקיבלה את המידע והנתונים שמבקש הרישיון מחויב להגיש. לנוכח האמור נפסק שם, כי התקנות הרלוונטיות לא מקנות לרשות שיקול דעת, אם ליתן רישיון כאמור ללא הנתונים הדרושים; וכי לפיכך, אין מקום להחיל את חריג שיקול הדעת על נסיבות המקרה.

ואולם, עניינו שונה מהמקרה שנדון בעניין Berkovitz. בעוד שם, כאמור, נקבעו בתקנות אמות מידה ספציפיות, אשר מורות לרשות כיצד עליה להפעיל את סמכותה (ובפרט, לעניין אופן איסוף המידע), והרשות פעלה בניגוד אליהן; הרי שבעניינו, החקיקה שמסמיכה את רספ"ן לגבש מדיניות אסדרה לשיט באופנועי ים ולקבוע הנחיות בטיחות בהקשר זה, אינה כוללת הוראות קונקרטיות או קריטריונים ספציפיים לקבלת החלטות בהקשר זה (ראו: תקנות 22 ו-24 לתקנות השיט המאזכרות לעיל), ובפרט, מסור לה שיקול-דעת בעניין זה גם בנוגע לאופן איסוף המידע.

אמנם, בית המשפט המחוזי קבע, כי לצורך גיבוש אסדרת הבטיחות בעניינו הייתה מוטלת על רספ"ן חובה לעיין בהוראות היצרן של אופנוע הים, שם צוין במפורש הסיכון מסילון המים. ברם, קביעה זו אינה חפה מקשיים. ראשית, בשונה כאמור מעניין Berkovitz, העובדה כי רספ"ן לא עיינה בהוראות היצרן אינה בגדר סטייה מהוראת חוק שחלה עליה. כמו כן, אמנם אין חולק כי אסדרה צריכה להתגבש על בסיס תשתית עובדתית סבירה; אלא שמכאן לא נובע כי הדין מטיל על רגולטורים חובה כללית גורפת, לעיין בהוראות היצרן של כלל המוצרים הרלוונטיים לתחום אסדרתם.

60. לנוכח האמור לעיל, אני סבורה כי יש קושי בקביעתו של בית המשפט המחוזי, שלפיה אין מקום להחיל בעניינו את חריג שיקול הדעת, לנוכח "איסוף מידע רשלני" מצד רספ"ן.

[בעניין זה אוסיף, למעלה מן הצורך, כי לא הוכח שאילו רספ"ן הייתה מעיינת בהוראות היצרן ומתוודעת מבעוד מועד לסיכון הנשקף מסילון המים, היא הייתה

מחליטה לקבוע דרישות בטיחות בענייננו. אמנם, כמפורט לעיל, בחודשי הקיץ של שנת 2008 התקבלו ברספ"ן, לראשונה, דיווחים על התרחשות מספר תאונות דומות לתאונה דנן, וכתוצאה מכך קבעה רספ"ן, בסופו של דבר, דרישות בטיחות להתמודדות עם הסיכון האמור. ואולם, אינני סבורה כי מכך ניתן להסיק, שבהיעדר דיווחים על תאונות כאמור; ובהינתן שאין חולק לפנינו, כי בשאר מדינות העולם אין רגולציה הנוגעת לסיכון שבסילון המים – רספ"ן הייתה מחליטה לקבוע דרישות בטיחות בעניין סילון המים, רק לנוכח ידיעתה כי קיים סיכון כזה. לשון אחר: אף אם העדר המודעות של רספ"ן לסיכון האמור עולה כדי התרשלות, לא הוכח קיומו של קשר סיבתי בינו לבין הנזק].

61. בשנים לב לכלל האמור לעיל, אפשר כי השיקולים שבבסיס הלכת לוי מובילים למסקנה, שלפיה אין להטיל אחריות על רספ"ן בנסיבות המקרה דנן.

עם זאת, כאמור לעיל, דברים אלו הם בבחינת למעלה מן הצורך, בהינתן מסקנתי כי שיקולי המדיניות הרלוונטיים מובילים למסקנה כי אין להטיל על רספ"ן אחריות לנזקי המשיבה.

סוף דבר

62. אציע לחבריי כי נקבל את הערעור שלפנינו, במובן זה שיבוטל פסק דינו של בית המשפט המחוזי והתביעה נגד המדינה תידחה.

עוד אציע כי בנסיבות העניין לא ייעשה צו להוצאות.

ש ו פ ט ת

השופטת ר' רונן:

אני מסכימה עם מסקנתה של חברתי, השופטת י' וילנר, בפסק דינה.

אוסיף בקצרה כי כפי שקבע גם בית המשפט המחוזי, רספ"ן לא הייתה מודעת בפועל לסיכון הנובע מסילון המים שנפלט מירכתי אופנוע הים לפני התרחשותה של התאונה נושא הערעור והתאונות הנוספות. כאשר נודע לה אודות הסיכון הזה, היא אכן פעלה: ערכה הנחיות ביחס לאופן השימוש באופנועי ים; ובהמשך – קידמה את תיקון התקנות.

מאחר שרספ"ן לא הייתה מודעת בפועל לסיכון, השאלה היא האם היה עליה להיות מודעת אליו מבעוד מועד (ועוד לפני התרחשותן של 4 התאונות). כמו חברתי, אף אני סבורה כי התשובה לשאלה זו היא בשלילה.

מטענות המשיבה ופסק דינו של בית המשפט המחוזי נובע למעשה כי רספ"ן הייתה חייבת לברר את כלל הסיכונים האפשריים הנובעים מהפעילות של שיט באופנועי ים, ולקבוע כללים ביחס לסיכונים אלה וצמצומם עוד בטרם היא התירה את הפעילות הזו.

אינני סבורה כי היה על רספ"ן לאסוף מידע אודות כלל הסיכונים הכרוכים בשימוש באופנוע ים לפני התרת השימוש בו, וכי היא התרשלה באיסוף המידע כאשר הסיכון נושא התאונה לא היה ידוע לה. איסוף מידע אודות כלל הסיכונים האפשריים, חומרתם ותדירותם, היה מחייב את רספ"ן בבחינה מקיפה ומעמיקה, שיש לה כמובן עלויות במשאבי זמן וכסף.

רספ"ן מבצעת אסדרה מקיפה ועצימה בתחום אופנועי הים, כפי שקבע גם בית המשפט המחוזי בפסק דינו. כלומר אין מדובר ברשות שאיננה עוסקת כלל בקביעת כללים והנחיות ביחס לשימוש בכלים שתחת אחריותה.

לאסדרה זו על ידי רספ"ן על כל היבטיה יש כמובן עלויות כספיות, והיא דורשת משאבים של זמן של עובדי רספ"ן. קביעה לפיה היה על רספ"ן להקדיש זמן וכסף לבחינה ולימוד מקיפים דווקא של הסיכון הכרוך בסילון המים, הייתה גורמת לכך שרספ"ן תשנה את סדרי העדיפות שלה, תוך פגיעה אפשרית בתחומים אחרים בהם רספ"ן עוסקת. מדובר בהתערבות לא רצויה ולא ראויה של בית המשפט בקביעת סדרי העדיפות של רספ"ן ביחס להקצאת משאבי הזמן והכסף שלה ותעדוף הנושאים בהם היא משקיעה אותם (וראו בעניין זה את פסק הדין בעניין לוי שהזכירה חברתי).

המסקנה לפיה בטרם סיימה רספ"ן לערוך את הבירור אודות מכלול הסיכונים האפשריים הכרוכים בשימוש באופנוע ים, לא היה מקום להתיר שימוש בהם, היא מסקנה שאינני מקבלת אותה.

ודוקו – מסקנתי נוגעת באופן ספציפי לסיכון הנובע מסילון המים. יתכן שהמסקנה הייתה שונה אילו היה מדובר בסיכון שהוא ברור מאליו, או סיכון ידוע ומוכר.

בכל הנוגע לסיכון כזה, יתכן שהיה מקום להטיל אחריות על רספ"ן. אולם הסיכון הנובע מהשפעת סילון המים על מי שנפל מאופנוע הים למים, איננו סיכון כזה. גם אני, כמו חברתי, סבורה כי בהקשר זה יש משקל לעובדה שרגולציה הנוגעת לסיכון שבסילון המים אינה קיימת בשאר מדינות העולם. ניתן להסיק מכך שהסיכון הזה איננו סיכון ידוע ומוכר שהייתה על רספ"ן חובה להיערך לקראתו עוד בטרם היא התירה את השימוש באופנועי ים בישראל.

טענה נוספת שהועלתה על ידי המשיבה היא כי היה על רספ"ן לקרוא את הוראות היצרן של אופנוע הים ולהיוודע מהן אודות הסיכון הכרוך בסילון המים.

מטעמים דומים אינני סבורה גם כי רספ"ן התרשלה בהקשר זה. אינני סבורה כי יש מקום בנסיבות המקרה דנן להטיל על רספ"ן חובה לקרוא את כלל הוראות היצרן (ביחס לאופנוע הים כמו גם ביחס לכל מוצר ומוצר שרספ"ן מאפשרת שימוש בו), וליישם בהנחיות את כל האזהרות המנויות בהן; וכי יש מקום לקבוע כי כאשר לא עשתה כן – רספ"ן בהכרח התרשלה.

משכך, אני מצטרפת למסקנתה של חברתי לפיה יש לקבל את הערעור ללא צו להוצאות.

ש ו פ ט

השופט י' כשר:

אני מסכים הן עם פסק דינה המקיף והמלומד של חברתי השופטת י' וילנר והן עם הערותיה של חברתי השופטת ר' רונן.

ש ו פ ט

הוחלט לקבל את הערעור, כאמור בפסק דינה של השופטת י' וילנר.

ניתן היום, י"ט בסיון התשפ"ג (8.6.2023).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט

