

התנועה למען איכות השלטון בישראל (ע"ר) The Movement for Quality Government in Israel الحركة من أجل جودة السلطة في إسرائيل



28.8.2025 ; ד' באלול תשפ"ה

לכבוד,

עו"ד גלי בהרב-מיארה
היועצת המשפטית לממשלה
משרד המשפטים
ירושלים

עו"ד עמית איסמן
פרקליט המדינה
משרד המשפטים
ירושלים

רב-ניצב דני לוי
מפכ"ל המשטרה
משטרת ישראל
ירושלים

הנדון: דרישה לפתיחה בחקירה פלילית של בכירי רכבת ישראל האחראים להשבתתה

בשם התנועה למען איכות השלטון בישראל, ע"ר (להלן: "התנועה"), אנו מתכבדים לפנות אליכם בנוגע להתנהלות מסוכנת ורשלנית מצד גורמים ברכבת ישראל, שגרמה לנזקי עתק ומעוררת חשש לפלילים, והכל כמפורט להלן:

- ביום 14.8.2025 ציריה המרכזיים ביותר של רכבת ישראל הושבתו למשך 10 ימים בעקבות תאונה חמורה שגרמה לנזק משמעותי לתשתיות הרכבת. השבתה זו גרמה לשיתוק דה-פקטו של תנועת הרכבות במרכז המדינה, הובילה לפקקי ענק בכבישי ישראל, ולשיבושים ניכרים בתחבורה הציבורית כולה. בעוד שהנזק לתשתיות הרכבת עצמה מוערך במיליוני שקלים רבים,¹ עוד מוקדם להעריך את גובה הנזק המשקי שנגרם מהפקקים ומאובדן ימי העבודה בעקבות התקלה, שכפי הנראה עומד על מיליארדי שקלים.
- על פי פרסומים בתקשורת, ביום 14.8.2025 יצאה רכבת משא מספר 4114 מאשדוד, לכיוון נמל חיפה בעודה נושאת 20 קרונות משא שעליהן מכולות ומטען חריג של פלטות. עוד בתחנת אשדוד **בודק הקרונות העיד** (במסגרת פרסום תחקיר ראשוני של רכבת ישראל על האירוע) **כי זו הפעם הראשונה שנתקל במטען מסוג זה, שהוא "אינו מכיר את הוראת הטעינה המתייחסת לסוג זה של מטען ולא הודרך בנושא" וכי אינו יכול לאשר את המטען**. האמירה שיוחסה לו הייתה "זו הפעם הראשונה עבורי במהלך שנות עבודתי שאני מוביל ברכבת מטען מסוג פלטות". ואולם, על פי המפורסם, מנהל המשמרת אמר לו שהוא [מנהל המשמרת] "יטפל בנושא".² אין זה ברור מי היה הגורם שאישר את יציאת הרכבת מתחנת אשדוד, אך זו יצאה לדרכה.
- על פי פרסום התחקיר הראשוני כי הפלטות לא היו קשורות ומקובעות באופן מלא לקרונות, **כנדרש בהוראות הטעינה**.³ במהלך הנסיעה, כנף הפלטה העליונה נפתח, פגע בתשתיות החשמל באזור גנות וקרע אותן. באותו תחקיר ראשוני נטען כי נהגי רכבת לצד המסילה באזור התאונה הראשונה הבחינו בכבלי חשמל שנקרעו לאורך מסלול הנסיעה באזור גנות, ונהג רכבת 4114 עצמו דיווח שאחד מהם פגע בקרנו (להלן: "התאונה הראשונה"). בשלב זה הנהג עצר את הרכבת, ודיווח על האירוע למשוא"ה (מרכז שליטה ופיקוד ארצי) של רכבת ישראל, שם נאמר לו להמתין עד להגעת צוותי טיפול.

¹ סיוון חילאי, "הכאוס נמשך, בכיר ברכבת חושף את עומק המחל: "נס משמיים שאף אחד לא נהרג" Ynet (20.8.2025).

² סיוון חילאי, "הדוח הפנימי שחושף את שרשרת הכשלים שהובילה לנזק ברכבת - ולכאוס התחבורתי" Ynet (21.8.2025).

³ שם. על פי הפרסום, בתחקיר נקבע כי מצלמות ניטור תיעדו כי "בקרן טעון משטחי העמסה נפתחה דופן עליונה כלפי מעלה באופן מלא ופגעה במערכת החשמול". וכי "על פי דברי המעורבים, הפלטות בשני הקרונות לא היו קשורים [הטעות במקור] ברצועות".

התנועה למען איכות השלטון בישראל (ע"ר) The Movement for Quality Government in Israel الحركة من أجل جودة السلطة في إسرائيل



4. גורמים רבים מטעם רכבת ישראל הגיעו אל זירת התאונה לשם בקרת נזקים, ופינוי המפגע שנוצר. אל הזירה הגיע גם סמנכ"ל המטענים ברכבת ישראל, ישראל מרקו. לפי פרסום עיתונאי אחר "התעקשו מרקו וצוותו כי הרכבת תמשיך בנסיעתה לנמל חיפה"⁴. יצוין כי מר מרקו בפרסומים עיתונאיים שונים כגורם אשר אישר את המשך הנסיעה, אולם שמו לא אוזכר בדו"ח הראשוני של רכבת ישראל.⁵ וכן, כלל לא בטוח האם הוא היה הגורם המתאים לאשר את המשך הנסיעה.⁶
5. מהמפורסם בתקשורת, לא ברור אילו בדיקות בטיחות נעשו לרכבת ולמטען בטרם אושר לה להמשיך לנסוע לאחר התאונה הראשונה, אולם על סמך פרסום התחקיר הראשוני הן נעשו בידי הנהג המחליף שהגיע לזירת האירוע, במהלך הזמן בו הרכבת דממה בגנות.
6. עם קבלת אישור המשך הנסיעה, הרכבת המשיכה לנסוע לעוד כ-50 ק"מ צפונה. לפי פרסום הדו"ח הראשוני, הרכבת הגבירה את מהירותה באזור כפר ויתקין. על פי הפרסום, ההאצה האמורה גרמה ככל הנראה לשינוי במנח המטען, שהוביל לתאונה נוספת ולנזק חמור אף יותר מאשר זה שנגרם לתשתית החשמל בתאונה הראשונה, גם שם, אשר נמשך לאורך 4 ק"מ ("התאונה השנייה").⁷
7. כאמור, התנהלות זו של הגורמים הממונים ברכבת ישראל הובילה לנזקים בגובה מיליוני שקלים לתשתיות ציבוריות, השביתו את כלי ונתיב התחבורה הציבורית הגדול בישראל, והובילו לכאוס תחבורתי שנמשך עשרה ימים ועלה מיליארדי שקלים לציבור הישראלי.
8. בזהירות המתבקשת ומבלי לקבוע מסמרות בדבר, מתעורר חשד משמעותי כי התנהלות הגורמים האמורים ברכבת ישראל אף עלתה כדי גיבוש עבירות פליליות. זאת, הן על ידי הגורמים שאישרו הן את יציאת הרכבת מתחנת אשדוד, הן בידי הגורם שאישר את יציאת הרכבת לאחר תאונתה הראשונה, והן בידי הגורמים אשר בדקו את תקינות המטען בשני המועדים ואישרו את בטיחות הנסיעה. אישורים אשר נראה שניתנו ברשלנות משוועת ואשר לבסוף הובילו אל תוצאת השבתת קווי הרכבת. כידוע, הפרעה במימוש זכותם של הנוסעים בתחבורה הציבורית, וסיכון דרכים עשויות לעלות כדי עבירות פליליות.
9. כך, התנהלות רכבת ישראל מעוררת חשד להתגבשות עבירה לפי סעיף 161 לחוק העונשין, תשל"ז-1971 שעניינו "עבירות כלפי קיום שירותים ציבוריים", המוגדר כך:

⁴ יפעת ראובן, "הרכבת נעצרה בגנות לשעתיים אחרי הפגיעה הראשונה, סמנכ"ל המטענים היה בשטח. ואז ניתנה הוראה להמשיך בנסיעה", **The Marker**, (18.8.2025).

⁵ סיוון חילאי, "הדוח הפנימי שחושף את שרשרת הכשלים שהובילה לנזק ברכבת - ולכאוס התחבורתי" **Ynet**, (21.8.2025).

⁶ על סמך פרסומים באתר הבורסה ("מאיה"), נכון ליום 5.1.2025 תפקידו של מר מרקו הוגדר כסמנכ"ל בטיחות, ביטחון ואיכות הסביבה ומ"מ סמנכ"ל מטענים; נכון ליום 26.6.2025 תפקידו של מר מרקו הוגדר כ"סמנכ"ל מטענים ומ"מ סמנכ"ל בטיחות"; אולם נכון ליום 13.8.2025 (יום לפני התאונה), תפקידו של מר מרקו הוגדר כסמנכ"ל מטענים בלבד, כאשר יוסי בן שמחון כיהן כסמנכ"ל בטיחות, בטחון ואיכות סביבה. על כן לא ברור מדוע הוא היה זה שנתן את ההוראה לרכבת להמשיך בנסיעתה מבלי שלסמנכ"ל הבטיחות יש אמירה ברורה בנושא.

⁷ יפעת ראובן, "הרכבת נעצרה בגנות לשעתיים אחרי הפגיעה הראשונה, סמנכ"ל המטענים היה בשטח. ואז ניתנה הוראה להמשיך בנסיעה", **The Marker**, (18.8.2025).

התנועה למען איכות השלטון בישראל (ע"ר) The Movement for Quality Government in Israel الحركة من أجل جودة السلطة في إسرائيل



”161. העושה אחד המעשים להלן תוך פגיעה בגופו או בנכסיו של חברו או איום או הפחדה או בכוח חרם או איום בחרם עליו או על נכסיו וללא כל סיבה או הצדק סבירים לחרם, דינו - מאסר שלוש שנים; ואלה המעשים:

(1) מפריע לקיום שירות ציבורי או מחבל בו;

...

(3) מחבל או מפריע הובלת משא או הסעת נוסעים דרך עסק או מסחר בישראל...”.

10. רכבת ישראל משנעת הן משא, והן נוסעים כשירות ציבורי לאזרח. בהתנהלות הגורמים האחראים ברכבת ישראל, עשו מעשה המפריע לקיום השירות הציבורי האמור ומחבל בו; ובפרט מחבל ומפריע להובלת משר והסכת נוסעים. זאת, תוך פגיעה בנכסי ציבור.

11. כך, במתן האישור לנסיעת הרכבת מאשדוד, על אף התרעותיו של בודק הקרונות, פעלו הגורמים המוסמכים ברכבת ישראל באדישות (אם לא בקלות דעת ממש) לאפשרות שבהתנהלותם יגרמו להפרעה או חבלה לשירות הציבורי ולהובלת משא ונוסעים. כך, ניתן היה לצפות את התאונה הראשונה וההפרעה שבהשבתת מקצת קווי הרכבת - מאחר שכאמור לא ננקטה הזהירות הסבירה לשם מניעת ההפרעה האפשרית שבניתוק הפלטות מהקרן.

12. הדברים נכונים ביתר שאת באשר לאישור הנסיעה לאחר התאונה הראשונה, משנזקי העיגון הלקוי של המטען התבררו. לאחר שהגורמים המוסמכים נחשפו לסכנה שבעיגון המטען הלקוי, אישור המשך הנסיעה היווה בבירור נטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת החבלה לתשתית הובלת משא ונוסעים, גם אם קיוו שהדבר לא יקרה. בכך, יש כדי לגבש את יסודות העבירה שבסעיף 161 לחוק, הן ביחס למאשרי הנסיעה מאשדוד, והן ביחס לגורמים שאישרו את המשך הנסיעה לאחר התאונה הראשונה.

13. בנוסף, התנהלות רכבת ישראל מעלה חשד להתגבשות עבירה לפי סעיף 344 לחוק העונשין, תשל”ז-1977 המגדיר “סיכון דרכים ונתיבי שיט” כך:

”344. העושה מעשה או אינו נוקט זהירות סבירה בנכס שבהחזקתו או בפקוחו וגורם בכך סכנה, מכשול או נזק לאדם בדרך ציבורית או בנתיב שיט ציבורי, דינו - מאסר שלוש שנים”.

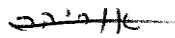
14. בעניין התאונה הראשונה, לא ברור מהפרסומים מי היה הגורם שאישר את נסיעת הרכבת הראשונה. אולם, לאור הטענה כי מטען הפלטות היה חריג ושלא היו הנחיות ברורות לגביו, ובשים לב לאזהרות בודק הקרונות בתחנת אשדוד, נראה כי אישור שינועו של המטען החריג במתכונת בה שונע, חורג בבירור מגדרי נקיטת זהירות סבירה. כאמור, בהתנהלות זו נגרמה סכנה ונזק לנוסעים ולמטען בדרך הציבורית, באופן ששיבש לחלוטין את אפשרות השימוש בה.

התנועה למען איכות השלטון בישראל (ע"ר)
The Movement for Quality Government in Israel
الحركة من أجل جودة السلطة في إسرائيل



15. הדברים חמורים אף יותר ביחס לתאונה השנייה – לאחר שהתבררו נזקי הנסיעה מבלי שהמטען קובע כראוי, וכלל המעורבים נחשפו לנזקים שנגרמו, אישור המשך הנסיעה היה מעשה אקטיבי, אשר היה רשלני במובהק ולא נקט בזהירות סבירה, ובכך גרם סכנה, מכשול ונזק בדרך ציבורית. כאמור, על פי הפרסומים נראה שהגורם אשר אישר את המשך הנסיעה היה סמנכ"ל המטענים ישראל מרקו,⁸ וכי גם נהג הקטר החלופי אשר בדק את המטען, לא התריע כשראה שהוא אינו קשור כראוי ולא נקט בזהירות סבירה.
16. כידוע, בהתאם להוראות סעיף 59 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], תשמ"ב-1982, על המשטרה לפתוח בחקירה פלילית כאשר נודע לה על ביצוע עבירה "אם על פי תלונה ואם בכל דרך אחרת". משכך, ברירת המחלל היא פתיחת בחקירה פלילית מקום בו נודע למשטרה על חשד לביצוע עבירה – כפי שיש לעשות בעניין התאונות ברכבת ישראל מיום 14.8.2025.
17. אשר על כן, נוכח חומרת התאונה הרשלנית שאירעה ברכבת ישראל והשלכותיה הקטסטרופליות, מהן סבל המשק הישראלי במשך 10 ימים, אנו קוראים לרשויות אכיפת החוק לפתוח בחקירה פלילית מקיפה ויסודית של המקרה ושל כלל הגורמים המוסמכים ברכבת ישראל אשר מנויים ואשר אינם מנויים במכתב זה ואשר נגעו לאירועים המתוארים בו. נבקש כי תפעלו למיצוי הדין, ככל שיש בכך צורך, עם כלל המעורבים בפרשה.
18. נוכח חשיבותם הרבה של הדברים, נבקשכם את תגובתכם לפנייה זו בהקדם, ולא יאוחר עד מיום 28.9.2025. על מנת שנוכל לבחון את המשך צעדינו בנושא.

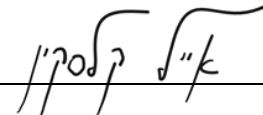
בכבוד רב,



אורי הס, עו"ד

ראש האגף הכלכלי

התנועה לאיכות השלטון



אייל קלסקין, עו"ד

האגף הכלכלי

התנועה לאיכות השלטון

⁸ יפעת ראובן, "הרכבת נעצרה בגנות לשעתיים אחרי הפגיעה הראשונה, סמנכ"ל המטענים היה בשטח. ואז ניתנה הוראה להמשיך בנסיעה", **The Marker** (18.8.2025); סיוון חילאי, "הדוח הפנימי שחושף את שרשרת הכשלים שהובילה לנזק ברכבת - ולכאוס התחבורתי" **Ynet** (21.8.2025).