



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות -
שותפות מוגבלת ואח'

לפני כבוד השופט רונן פלג

איילון חברה לביטוח בע"מ

התובעת

נגד

1. מכשירי תנועה ומשאיות- שותפות מוגבלת 550243356
2. להבות ייצור ומיגון (1995) בע"מ ח"פ 512248824
3. מוסך קלדרון באר שבע בע"מ ח"פ 510920325
4. הפניקס חברה לביטוח בע"מ

הנתבעות

נגד

1. מוסך קלדרון באר שבע בע"מ ח"פ 510920325
 2. הפניקס חברה לביטוח בע"מ
- צדדי ג' (בהודעת הנתבעת 1)

ב"כ התובעת עו"ד אורלי גונן
ב"כ הנתבעת 1 עו"ד גבריאלה גרשון רוזנברג
ב"כ הנתבעת 2 עו"ד צביקה זליכוב ואסף בלאנרו
ב"כ הנתבעות 3-4 עו"ד טובה טבצ'ניק ויוסי בן משה

פסק דין

1. התובעת הגישה נגד הנתבעות תביעת שיבוב כספית לסך של 365,955 ₪ בעילה נזיקית.
2. התביעה הוגשה בגין נזקי שריפה של אוטובוס מתוצאת "מאן" מ"ר 8330453 (להלן: "האוטובוס"), אשר בוטח על ידי התובעת.

3

4

5. הנתבעת 1 היא יבואנית ומשווקת האוטובוס. הנתבעת 2 היא יצרנית ומרכיבה של מערכות
6. כיבוי אש אוטומטיות, ובהן זו שהייתה מותקנת בתא המנוע של האוטובוס. הנתבעת 3
7. תחזקה את האוטובוס והנתבעת 4 ביטחה את אחריותה של הנתבעת 3.

8

9

העובדות שבבסיס המחלוקת

10

11. 3. בחודש מרץ 2013, חברת "מטרופולין תחבורה ציבורית" בע"מ (להלן: "מטרופולין"),
12. רכשה מהנתבעת 1 את האוטובוס, במסגרת עסקה לרכישת 92 אוטובוסים. במסגרת
13. העסקה נחתם בין הצדדים הסכם אחזקה, שמכוחו הנתבעת 1 התחייבה לטפל ולתחזק את
14. האוטובוסים באמצעות מוסכים מורשים מטעמה, ובהם המוסך של הנתבעת 3.

15

16. 4. בתא המנוע של האוטובוס הותקנה מערכת כיבוי אש אוטומטית באמצעות אבקה מתוצרת
17. הנתבעת 2.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

5. בין התאריכים 7-9/8/17 האוטובוס טופל במוסך הנתבעת 3.

2

6. בתאריך 15/8/17, נהג באוטובוס מר ישעיהו גוטמן בשעת ערב בכביש 65 לכיוון צפון,

4 כשהוא עמוס בנוסעים. במהלך הנסיעה פרצה אש במנוע האוטובוס. הנהג עצר אותו בצד

5 הדרך ונוסעיו ירדו ממנו. למקום הוזעקו כוחות כיבוי האש, ואולם האוטובוס נשרף כליל.

6

7. התובעת ביטחה את "מטרופולין" בפוליסה לביטוח אוטובוס ציבורי ובפוליסה לביטוח

8 סחורה בהעברה. התובעת שילמה ל- "מטרופולין" תגמולי ביטוח עבור הנזק לאוטובוס וכן

9 שילמה לנוסעים פיצוי בגין רכוש אשר נטען כי ניזוק בשריפה.

10

תמצית טענות הצדדים בכתבי הטענות

11

8. בכתב התביעה נטען כך :

14

א. בהתאם להסכמות, האוטובוס טופל כל השנים אך ורק במוסכים מורשים מטעם

16 הנתבעת 1. במהלך הטיפול במוסך הנתבעת 3 בין התאריכים 7-9/8/17, עובדי

17 המוסך טיפלו, בין היתר, במערכת השמן של האוטובוס.

18

ב. בתאריך 15/8/17, בשעה 21:00 לערך, פרצה לפתע אש במנוע האוטובוס במהלך

20 נסיעה, סמוך למחלף נטופה. הנהג לחץ ידנית על מתג ההפעלה של מערכת הכיבוי

21 שבתא המנוע, אך ללא הועיל.

22

ג. חוקר השריפות מטעם התובעת בדק את האוטובוס לצד מומחים מטעם היצרנית

24 מגרמניה. המומחים קבעו פה אחד שסיבת השריפה היא נזילת שמן מאזור חיבור

25 סעפת בבוכנה מס' 6. השמן בא במגע עם אלמנטים לוהטים באזור, והדבר גרם

26 להצתה ובהמשך להתפשטות האש עד לשריפה האוטובוס כולו.

27

ד. מהנדס רכב מומחה מטעם התובעת קבע כי יש שתי סיבות אפשריות לפריצת האש,

29 ששתיהן באחריותה של הנתבעת 3 : דליפה מסתם מכסה השסתומים אשר כנראה

30 לא הורכב נכון לאחר כיוון השסתומים במנוע או דליפה חוזרת של שמן הידראולי

31 למניפה, אשר תוקנה בטיפול האחרון.

32

ה. המומחים מטעם התובעת קבעו כי מערכת כיבוי האש האוטומטית מתוצרתה של

34 הנתבעת 2 כשלה, על אף שהיא פעלה במהלך האירוע.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

- 1 ו. לאוטובוס נגרם באירוע אובדן כללי. הפיצוי עבור רכושם של הנוסעים שולם לאחר
2 בדיקת שמאי.
3
- 4 ז. התביעה הוגשה נגד הנתבעות בעילה נזיקית על בסיס עוולת הרשלנות. התובעת
5 טענה להעברת נטל הראיה. התביעה נגד הנתבעת 1 הוגשה גם בעילה חוזית, מכוח
6 הסכם האחזקה שנכרת בינה ובין "מטרופולין".
7
- 8 9. כתב ההגנה מטעם הנתבעות 1, 3 ו- 4 הוגש בייצוג משותף. בשלב מאוחר יותר הייצוג
9 המשפטי של הנתבעת 1 הופרד לצורך הגשת הודעה לצדדי ג' נגד הנתבעות 3-4, ואולם לא
10 הוגשו כתבי הגנה מתוקנים. בכתב ההגנה נטען כך:
11
- 12 א. בישראל נשרפים מדי שנה כ- 160 אוטובוסים, בין היתר בשל מורכבות מערכות
13 החשמל המותקנות בהם, וגם ללא קשר לטיפולם במוסך. מן הטעם הזה התקנות
14 מחייבות התקנות של מערכות אוטומטיות לכיבוי אש באוטובוסים.
15
- 16 ב. האוטובוס נשרף כעבור כ- 4 שנות שימוש, שבהן הוא נסע כ- 562,000 ק"מ. אם
17 מוסך הנתבעת 3 התרשל בטיפול בו, השריפה הייתה אמורה לפרוץ הרבה קודם.
18
- 19 ג. מוסך הנתבעת 3 מנוהל ע"פ נוהל איכות מחמיר "איזו 9001" של מכון התקנים.
20 המוסך מטפל בעשרות אוטובוסים מדי יום, משתתף בהדרכות היצרנים
21 והיבואנים ומעסיק צוות מקצועי, ותיק ומנוסה.
22
- 23 ד. בין זמן סיום הטיפול במוסך ובין מועד השריפה חלפו 6 ימים, שבהם האוטובוס
24 נסע אלפי ק"מ. אין קשר בין הטיפול במוסך ובין קרות האירוע.
25
- 26 ה. הטיפול האחרון באוטובוס, מסוג S12, מתבצע אחת לשנה או כל 80,000 ק"מ.
27 במהלך הטיפול הוחלף השמן באגן השמן, הוחלפו מסננים ונבדקו כל מערכות
28 האוטובוס כדי לאתר תקלות. בין היתר כוונו השסתומים, ולצורך זה נפתח מכסה
29 השסתומים. לפני סגירת המכסה נבדקה בעין הגומייה (האטם) שלו. הסגירה
30 בוצעה לפי הנוהל, הקובע באיזה סדר יש לסגור את ברגי המכסה, באיזה מומנט
31 סגירה יש להשתמש וכו'. המוסך מחזיק בכל הציוד הדרוש לצורך זה ומבצע כיוול
32 של כלי העבודה הנדרשים לכך. לאחר סיום הטיפול נערכה לאוטובוס נסיעת מבחן
33 של כ- 15 ק"מ ולאחריה בוצעה בדיקה שאין בעיה של נזילת שמן.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

- 1 המוסך מקבל תשלום עבור כל בדיקה, ויש לו אינטרס טבעי להרבות בדיקות ולא
2 לחסוך בהן.
3
- 4 ז. עם קבלת התביעה, הנתבעת 4, מבטחת הנתבעת 3, ביקשה לבדוק את שרידי
5 האוטובוס באמצעות מומחים מטעמה, אך הדבר לא התאפשר לה, שכן הם כבר
6 נגרסו. בכך נגרם לנתבעות נזק ראייתי כבד.
7
- 8 10. בכתב ההגנה מטעם הנתבעת 2 נטען כך :
9
- 10 א. במועד שבו הותקנה באוטובוס מערכת הכיבוי האוטומטית, לא הייתה חובה
11 לעשות כן לפי התקנות ולא חלה כל הנחיה או חובה ביחס למערכת. חובת ההתקנה
12 נכנסה לתוקף ביום 1/1/16 עבור אוטובוסים שמועד רישומם הוא 1/1/12 ואילך.
13
- 14 ב. "מטרופולין" פנתה ביוזמתה אל הנתבעת 2 בבקשה להתקין באוטובוסים שלה
15 מערכות אוטומטיות לכיבוי אש בתאי המנוע באמצעות אבקה, וידעה מה תכליתה,
16 באלו נסיבות היא יכולה לפעול ולסייע ובאלו לא.
17
- 18 ג. הנתבעת 2 מכרה את המערכת מסוג "דלתא 6.1" לחברת "הארגז תדיטל
19 אוטומטיב" בע"מ, אשר ייצרה עבור "מטרופולין" את מרכבי האוטובוסים.
20 הנתבעת 2 גם התקינה את המערכת באוטובוס.
21
- 22 ד. חומר הכיבוי של המערכת תוכנן לפרוק כמות אבקה שנמצא על פי בדיקות מתאים
23 לכיבוי שריפה בתא המנוע. המערכת פורקת פעם אחת ואינה יכולה לפרוק אבקה
24 פעם שנייה.
25
- 26 ה. אם הנהג היה עוצר את האוטובוס מיד, מדומם את המנוע ומפעיל את מערכת
27 הכיבוי, הנזק היה נמנע. החבות לקרות האירוע מוטלת על "מטרופולין" ועל
28 הנתבעות האחרות.
29
- 30 11. בהודעה לצדדי ג' שהגישה הנתבעת 1 נגד הנתבעות 3-4 נטען כך :
31
- 32 א. התביעה נגד הנתבעת 1 הוגשה רק בקשר למחדלים נטענים של הנתבעת 3.
33



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

- 1 ב. הנתבעת 3 אינה בבחינת מוסך מורשה של הנתבעת 1, אלא "מוסך מורשה של
2 יבואן" לפי הוראות חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, תשע"ד-2016. בין
3 השתיים נחתם הסכם הרשאה, שמכוחו הנתבעת 3 טיפלה בכלי רכב שיובאו על ידי
4 הנתבעת 1.
5
6 ג. ההסכם בין הצדדים קבע מנגנון שיפוי מפורש, במקרה שבו ייגרם נזק לנתבעת 1
7 כתוצאה מרשלנות של הנתבעת 3.
8
9 ד. הנתבעת 4 התחייבה לבטח גם את הנתבעת 1 בגין אחריותה המקצועית של
10 הנתבעת 3. הנתבעת 4 חתמה בהתאמה על אישור עריכת ביטוחים.
11
12 ה. הנתבעת 1 אחראית לתקלות בכלי רכב שהיא מייבאת אך ורק במקרים של פגם
13 בייצור הרכב. טענה מסוג זה לא עלתה בחוות הדעת השונות. בחוות דעתו של
14 המומחה יפים אוסיצ'נסקי מטעם הנתבעת 4, עלתה אפשרות קלושה של תקלה
15 במגדש הטורבו של האוטובוס, ואף היא לא הרחיקה לטענה של פגם בייצור.
16
17 12. בכתב ההגנה מפני ההודעה לצדדי ג' נטען כך :
18
19 א. לא היה מקום לשלוח את ההודעה, שכן הנתבעות 3-4 מעולם לא התכחשו ולא
20 התנערו מאישור עריכת הביטוחים, כפוף לתוכנו ולתנאיו. ההתחייבות מוגבלת
21 למקרה שבו הנתבעת 1 תחויב בדין עקב רשלנות של הנתבעת 3. ההתחייבות לא
22 חלה במקרה שבו הנתבעת 1 תחויב בשל סיבה אחרת, כגון אחריותה כיבואנית או
23 תנאי החוזה בינה ובין "מטרופולין".
24
25 ב. הנתבעות 1, 3 ו-4 יוצגו במשותף בשלב שבו הנתבעות 3-4 לא היו מודעות לבדיקות
26 המומחים מטעם הנתבעת 1 ולמצאיהן בדבר אחריות של הנתבעת 3. מרגע
27 שהדבר נודע, הייצוג המשפטי הופרד בשל ניגוד העניינים.
28
29 ג. לנתבעות 3-4 נגרם נזק ראייתי כבד בכך שדבר האירוע לא הודע להן בזמן אמת על
30 ידי הנתבעת 1.
31
32
33
34



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות -
שותפות מוגבלת ואח'

אופן ניהול ההליך

13. במהלך קדם המשפט התנהל הליך של גישור, שלא צלח. בהיעדר הסכמות, הצדדים הגישו
חוות דעת ותצהירי עדות ראשית. בדיוני ההוכחות נשמעו חקירות נגדיות של חלק מהעדים.
תצהיריהם של 4 מצהירים מטעם התובעת התקבלו ללא חקירה. להלן רשימת העדים:

מטעם התובעת:

- א. עת/1 מר אייל פישוב - מנהל אגף השירות בעבר בנתבעת 1.
- ב. עת/2 השמאי מר גיל זייברט.
- ג. עת/3 מר יצחק אסף - מנהל טכני בעבר בחברת "מטרופולין".
- ד. עת/4 השמאי מר אסף מימון.
- ה. עת/5 חוקר השריפות מר שחר דדון.
- ו. עת/6 מהנדס הרכב מר שמואל בן ארי.
- ז. עת/7 מר ישעיהו גוטמן - נהג האוטובוס בעת קרות האירוע.
- ח. מר אסף סימן טוב - עובד "מטרופולין". תצהירו התקבל ללא חקירה נגדית.
- ט. הגב' יעל רמון - תרגמה מסמך מגרמנית. תצהירה התקבל ללא חקירה נגדית.
- י. עו"ד שרון אלבז - עובד התובעת. תצהירו התקבל ללא חקירה נגדית.
- יא. עו"ד רות כהנא לרמן - עובדת התובעת. תצהירה התקבל ללא חקירה נגדית.

מטעם הנתבעת 1:

- א. עת/1 מהנדס הרכב מר שלמה נצר.
- ב. עת/2 חוקר השריפות מר אשר סלוצקי.
- ג. עת/3 מר שרון קסלר - מנהל אגף השירות של הנתבעת 1.

מטעם הנתבעת 2:

- א. עת/4 מר מישה גולדמברג - מנהל מוצר בנתבעת 2.
- ב. עת/5 חוקר השריפות מר רן שלף.

מטעם הנתבעות 3-4:

- א. עת/6 מהנדס הרכב מר יפים אוסיצ'נסקי.
- ב. עת/7 מר דוד קלדרון - מנהל ובעלי הנתבעת 3.
- ג. עת/8 מר מתן שטרית - עובד הנתבעת 3.

14. סיכומי הצדדים הוגשו בכתב.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות -
שותפות מוגבלת ואח'

דיון והכרעה

פרק א' - בדיקת האוטובוס על ידי המומחה מטעם היצרן

15. מר אייל פישוב (עת/1) היה מנהל אגף השירות של הנתבעת 1 מחודש ספטמבר 2017 ועד לחודש פברואר 2020, דהיינו לאחר תקופת האירוע. המקרה הובא לידיעתו רק עם קבלת כתב התביעה, והוא התבקש לערוך בירור (עמ' 19 לפרוטוקול, שורות 15-19).

הבירור העלה כי סמוך לאחר האירוע יצרנית האוטובוס, חברת "מאן", שיגרה לישראל מהנדס, ששמו לא צוין. המהנדס בחן את השרידים, פגש בשמאים ובמומחים אחרים וערך תחקיר לגבי סיבת השריפה ואחריות אפשרית של היצרן (עמ' 20, ש' 8-20).

מר פישוב כאמור לא היה עובד הנתבעת 1 בזמן האירוע. בדיעבד הוא התכתב בדוא"ל עם ראש תחום תמיכת המוצר בחברת "מאן", אדם בשם כריסטיאן סלישקר. להתכתבות לא צורפו תמונות וגם לא דו"ח המהנדס שהוגדר כפנימי, מאחר שהמסקנה הייתה שהיצרן אינו נושא באחריות לאירוע (עמ' 19, ש' 20-22; עמ' 20, ש' 19-31; עמ' 21, ש' 1-2). עם זאת, נציג היצרן פירט את מסקנות הבדיקה כדלקמן (מוצג ט"ו למוצגי התובעת):

"במועד הבדיקה אותרה ברכב התקלה הבאה: על פי תמונות הממצאים שאותרו, ולאחר יישום עקבי של שיטת האלימינציה, הדליקה נגרמה כתוצאה מדליפת שמן מנוע במכסה השסתומים, באזור בוכנות 5 + 6 בצד שמאל של המנוע. הצהרת הנהג מאשרת את התפרצות הדליקה בתא המנוע בצד שמאל, שכן הוא צפה לראשונה בעשן סמיך, ולאחר מכן אף בלהבה במראה האחורית בצד שמאל. בדיקת תא המנוע הראתה הבזק להבה מאחורי מגן החום של ה-AGR ובסעפת הפליטה שמתחתיו. עקבות השמן ניכרות על גבי סעפת הפליטה. יתר על כן, זוהתה התכה של צינור היניקה באזור הלחץ הנמוך של מגדש הטורבו. ניתן להסביר את התופעה על ידי אפקט של להבה הכולל בעקבותיו יניקה של גז חם. על ידי יניקת חום זו, שמן המנוע המצטבר בדרך כלל באזור זה, התאדה לחלוטין והגל הראשי קיבל גוון כחול אחיד. לאחר פירוק סעפת הפליטה, ניתן היה לזהות בבירור שמן שנדבק אל משטחי האוגן של יציאת גזי הפליטה באזור בוכנות 5 + 6. שמן זה הגיע לשם בצורה קפילרית והוא מהווה עדות לדליפת שמן במכסה השסתומים שנמצא מעל. הטמפרטורות במעבר הפליטה יכולות להגיע עד כדי 400-450 מעלות צלזיוס, ובכך הן מסוגלות להצית שמן מנוע לאחר הצטברות של כמות מספקת באזור ועל ידי היווצרות גזי פירוליזה במהלך זמן החשיפה התרמית. הגורם: תחזוקה לקויה".



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

16. עם הגשת הסיכומים מטעמן, הנתבעות 3-4 ביקשו להורות על הוצאת המסמך, מן הטעם שהוא לא הוגש על ידי עורכו. דינה של הבקשה להידחות, ולו מן הטעם שההתנגדות לא נשמעה במהלך דיוני ההוכחות. מעבר לכך, מר פישוב אישר בעדותו שפירוט המסקנות נשלח אליו בהתכתבות עם נציג היצרן, ומכאן שניתן להגיש את ההתכתבות באמצעותו.
17. מר יצחק אסף (עת/3), עבד כמנהל טכני בחברת "מטרופולין" בעת האירוע ומשך יותר מ-20 שנה, מאז הקמתה (ס' 2 לתצהירו; עמ' 24, ש' 7-10). לפי עדותו, "מטרופולין" הודיעה על האירוע לתובעת ולנתבעת 1. האוטובוס נגרר למוסך המרכזי של הנתבעת 1 בראשון לציון, והיא אסרה על כל המעורבים לגעת בשרידים עד לבדיקה של המומחה מטעם היצרנית חברת "מאן" (ס' 9 לתצהירו). שמו של המומחה ותחומי מומחיותו לא ידועים למר אסף. המומחה הגיע למוסך בראשון לציון, שם פגשו בו, לפי הזמנת הנתבעת 1, שחר דדון ואסף מימון מטעם התובעת, יצחק אסף מטעם "מטרופולין", עמירם אלטמן ואלכס רפפורט מטעם הנתבעת 1 ונציג היבואן בישראל מר שינדלר. נציגי הנתבעת 2 (חברת "להבות") לא נכחו בפגישה (ס' 10 לתצהירו; עמ' 29, ש' 17-24; עמ' 25, ש' 25-28).
- בתאריך 24/8/17 התקיימה פגישת הסיכום של חקירת המומחה מטעם היצרן, בפורום דומה. בפגישה המומחה הציג מצגת ופירט באנגלית את ממצאיו, לאחר שהוא פירק את המנוע לגורמים. מסקנת המומחה הייתה שמישהו נגע בראש המנוע ולא חיזק אותו היטב, כך ששמן זלג החוצה אל בלוק המנוע וגרם לשריפה. המסקנה של המומחה הייתה מקובלת על כל הנוכחים. הנחיית המומחה הייתה שיש לחדד לכל בעלי המוסכים ונותני השירות את נוהל סגירת הברגים של ראש המנוע, דהיינו הברגים של מכסה השסתומים היושב על ראש המנוע (ס' 11 ו-13 לתצהירו; עמ' 25, ש' 17-24; עמ' 29, ש' 30 - עמ' 30, ש' 7).
- לבקשת מר אסף, המומחה הבטיח להעביר אליו ואל יתר הנוכחים את הדו"ח ואת המצגת, אלא שההבטחה לא קוימה (ס' 12 לתצהירו).
18. השמאי מטעם התובעת אסף מימון (עת/4) אישר כי הוא וחוקר השריפות שחר דדון נכחו בפגישה עם נציגי היצרן, אשר הסיקו כי מוקד השריפה בצד האחורי השמאלי של האוטובוס, כתוצאה מנזילת שמן מאזור חיבור סעפת בבוכנה מס' 6 אל אלמנטים לוחטים (ס' 2 לחוות דעתו; עמ' 33, ש' 28 - עמ' 34, ש' 5).



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

19. חוקר השריפות שחר דדון (עת/5) ציין גם כן בחוות דעתו, שהוא השתתף בפגישות עם צוות מומחים של חברת "מאן" במוסד בראשון לציון בתאריכים 22/8/17 ו- 24/8/17 (ס' 1.3 לחווה"ד). מומחי היצרן פירקו את כלל מכלולי המנוע לרבות מסננים, צנרת, טורבו ומשאבות, וקבעו כי השריפה פרצה עקב נזילת שמן מאזור חיבור סעפת בבוכנה מס' 6 אל אלמנטים לוחטים באזור. השמן ניצת והשריפה התפשטה אל יתר חלקי האוטובוס (ס' 1.6, 2.17-2.20 ו- 3.4 לחווה"ד; עמ' 39, ש' 4-1). המומחה דדון הסביר שעד להגעת נציגי היצרן נאסר על כל הגורמים לגעת בשרידי האוטובוס. הנציגים פירקו כאמור את רכיבי המנוע והגיעו למסקנה, שנראתה הגיונית והייתה מקובלת עליו (עמ' 39, ש' 5-12).

20. חוקר השריפות אשר סלוצקי מטעם הנתבעת 1, אישר שנכח בפגישות עם הנציג הגרמני, שבהן השתתפו נציגים נוספים מטעם היצרן וגם הנהג ישעיהו גוטמן (עמ' 78, ש' 10-20).

21. יש להדגיש כי המומחה מטעם יצרנית האוטובוס, חברת "מאן", לא זומן למתן עדות בתיק זה, ואף לא הוגשה חוות דעת מסודרת מטעמו. העדים שהשתתפו בפגישה העידו ממקור ראשון מה נאמר להם על ידי המומחה, והדברים אף עולים בקנה אחד עם התכתבות הדוא"ל עם נציג היצרן שצוטטה לעיל. אף המומחים מטעם הצדדים, התייחסו למסקנות המומחה מטעם היצרן.

התוצאה היא שלא ניתן לבסס את פסק הדין על בסיס ממצאיו ומסקנותיו של המהנדס המומחה מטעם היצרן, ואולם הידיעה מה הוא קבע היא נתון שעלה מהעדויות.

פרק ב' - האפשרות כי האש פרצה כתוצאה מנזילת שמן מנוע דרך מכסה השסתומים

ב'1 - התייחסות המומחים

22. מטעם התובעת הוגשה חוות דעתו של מהנדס הרכב שמואל בן ארי (עת/6). בדומה למהנדסי הרכב מטעם בעלי הדין האחרים, הנ"ל ערך את חוות דעתו כשנה לאחר האירוע, ומבלי שניתנה לו האפשרות לבחון בעצמו את שרידי המנוע והאוטובוס (עמ' 44, ש' 28-29; עמ' 47, ש' 16-18). בחוות דעתו המומחה מצא כי הגורם בעל הסבירות הגבוהה ביותר לפרוץ השריפה הוא נזילת שמן מנוע, לפי התרחיש הבא (סעיף 5 לחוות דעתו; עמ' 51, ש' 9-13):

א. הטיפול במוסד הנתבעת 3, מספר ימים לפני האירוע, כלל כיוון שסתומים. לצורך זה היה על עובדי המוסד לפרק את מכסה השסתומים ובהמשך להרכיבו בחזרה.

34



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

- 1 ב. על גבי המכסה ממוקם סתם גומי בצורת המכסה, אשר נועד לאטום בצורה
2 מושלמת את חיבור המכסה לראש המנוע.
3
- 4 ג. בטיפול לא הוחלף סתם הגומי הישן בחדש. עובד המוסך לא מיקם את הסתם
5 באופן מושלם בין ראש המנוע והמכסה, וכתוצאה מכך הסתם לא אטם באופן מלא
6 את ראש המנוע, כפי הנראה באזור שמעל סעפת הפליטה של צילינדר מס' 6, שאליו
7 הפנה המומחה מטעם היצרן.
8
- 9 בעדותו המומחה אישר שהוא עיין בתצהירו של מנהל המוסך, כי לפי הוראות
10 היצרן לא צריך להחליף את הסתם, אא"כ מתגלה בו פגם. עם זאת, האוטובוס
11 טופל בקילומטראז' של 561,000 ק"מ, ולהבנתו של המומחה סביר שהוא התבלה
12 עם הזמן בגלל החוס הלוחט שבסביבתו, כך שבהחלט אפשרי שהגומי התקשה
13 באחד המקומות או נצבט במהלך הטיפול (עמ' 48, ש' 17-22). בעת הרמת מכסה
14 השסתומים אפשר שהגומי נותר דבוק לראש המנוע הלוחט, וכאשר הוא הורס לא
15 מן הנמנע שהוא יצא ממקומו והוחזר על ידי המטפל באופן לא מושלם (עמ' 49, ש'
16 12-19), לא לפי הסדר הנכון של הברגים או אף מבלי להדק את אחד מהם (עמ' 48,
17 ש' 32 - עמ' 49, ש' 2).
18
- 19 ד. כתוצאה מכך, שמן המנוע, שלא נמצא בלחץ באזור זה, טפף את מחוץ למכסה
20 השסתומים משך 6 ימים והצטבר על סעפת הפליטה. בעת נסיעת האוטובוס מחוץ
21 לעיר, הסעפת התלהטה לטמפרטורה שעולה משמעותית על טמפרטורת
22 ההתלקחות של השמן, שהיא מעט יותר מ-400 מעלות צלזיוס. השמן נדלק וגרם
23 לפרוץ האש בתוך תא המנוע, וממנו ליתר חלקי האוטובוס (עמ' 49, ש' 20-36).
24
- 25 23. חוקר השריפות מטעם התובעת, שחר דדון, השתתף כאמור בפגישות עם המומחה מטעם
26 היצרן, ובדק בעצמו את שרידי האוטובוס. לפי חוות דעתו, סימני השריפה מצביעים על כך
27 שמוקד האש בשריפה היה בחלקו השמאלי האחורי של האוטובוס, בצד השמאלי של תא
28 המנוע (ס' 1.5, 2.1-2.4 ו-3.1 לחוות דעתו; עמ' 39, ש' 6-7).
29
- 30 המומחה הפנה למסקנה של נציגי היצרן, כי השריפה פרצה עקב נזילת שמן מאזור חיבור
31 הסעפת בבוכנה מס' 6 אל אלמנטים לוחטים שהציתו אותו (ס' 3.4 לחוות דעתו). בעדותו
32 הוא הסביר שהוא בהחלט מצטרף למסקנה זו, אלא שסיבות נזילת השמן הן עניין למהנדסי
33 רכב דוגמת נציגי היצרן (עמ' 40, ש' 26-36). עם זאת, באזור מוצא סעפת הפליטה של בוכנה
34 מס' 6 נראו סימני נזילה ורטיבות, באופן שתומך במסקנה (ס' 2.21 לחוות הדעת).



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

- 1 לדבריו, הוא עצמו לא פתח את מכסה השסתומים, אלא המהנדס הבדוק מטעם היצרן,
2 ואולם הנזילה אפשרית רק אם מכסה השסתומים לא היה סגור כהלכה (עמ' 42, ש' 10-1).
3 בתאוריה גם סדק או שבר במכסה יכולים לגרום לנזילה, אלא שהבודקים לא הצביעו על
4 ממצא שכזה (עמ' 42, ש' 11-29). המכסה עשוי חומר מורכב, המתעוות בחשיפה לשריפה,
5 והברגים של המכסה נבדקו על ידי נציג היצרן שפירק אותו (עמ' 43, ש' 1-5).
6
7 24. שמאי הרכב מטעם התובעת, אסף מימון (עת/4), נכח כאמור בפגישות עם נציגי היצרן וציין
8 את מסקנותיהם בחוות דעתו. בסעיף 7 לחוות הדעת, תחת הכותרת "שיבוב", השמאי כתב
9 שניכר כי אחריות המוסך נובעת בין היתר מכך שעובדיו לא הבחינו בנזילת השמן מהמנוע,
10 שנמשכה פרק זמן ממושך, העולה על מספר ימים.
11
12 בעדותו לפניי, השמאי טען שלפי התמונות, מצב האזורים שבהם הצטבר שמן מצביע על כך
13 ששיירי השמן לא היו חדשים, שכן נראית שכבה עבה של שרידי שמן, שהצטברו ונותרו
14 כבוצה במשך ימים ואף יותר משבועיים (עמ' 34, ש' 12 - עמ' 35, ש' 11; עמ' 36, 9-15).
15 לדבריו, מדובר בקביעה טכנית שלו שאינה קשורה לחקירת שריפות, וגם מומחה היצרן
16 אמר שהנזילה נמשכה לאורך ימים (עמ' 35, ש' 12-24).
17
18 25. מהנדס הרכב שלמה נצר מטעם הנתבעת 1 (עה/1), ערך את חוות דעתו בחודש נובמבר 2021,
19 ומטבע הדברים מבלי שהייתה בידו האפשרות לבדוק את שרידי האוטובוס (ס' 4.1 לחוות
20 דעתו; עמ' 68, ש' 16-18). המומחה קיבל בחוות דעתו את קביעות רוב המומחים בתיק, כמו
21 גם המומחה מטעם היצרן, כי האפשרות הסבירה ביותר לפרוץ האש היא נזילת שמן
22 ממכסה השסתומים באזור בוכנות מס' 5-6, והצתתו כתוצאה ממגע עם הסעפת הלוהטת.
23 העובדה שעובדי המוסך הסירו את מכסה השסתומים מספר ימים לפני האירוע מחזקת את
24 האפשרות לתרחיש זה שבאחריות המוסך המטפל (ס' 5.1, 5.3-5.4 ו- 13.1-13.2 לחוות
25 דעתו; עמ' 70, ש' 8-9).
26
27 להבנת המומחה, נזילת השמן ממכסה השסתומים אינה בבחינת תקלה טכנית אלא תקלה
28 בעבודת המוסך. יש אפשרות שעובד המוסך לא סגר את מכסה השסתומים באופן נכון,
29 כלומר בהידוק יתר או בהידוק חסר של איזה מהברגים. אפשרות אחרת היא שהעובד לא
30 הבחין בפגם פיזי של קרע או של שחיקה באטם עצמו (עמ' 65, ש' 28-35; עמ' 70, ש' 23 -
31 עמ' 71, ש' 15). לאחר אירוע השריפה אפשר שהאטם נשרף, ובדיעבד אי אפשר לדעת האם
32 ואיזה מהברגים היה מהודק לא נכון (עמ' 71, ש' 16 - עמ' 72, ש' 6).
33



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

- 1 המומחה הפנה לכך שעל הסעפת הצטברו שרידי שמן, ואולם להבנתו הנזילה נמשכה מספר
2 ימים בלבד ולא מספר שבועות, שכן המוסך לא הבחין בנזילה בעת הטיפול שקדם לשריפה
3 (עמ' 75, ש' 2-15).
- 4
- 5 26. חוקר השריפות אשר סלוצקי מטעם הנתבעת 1 (עה/2), מצא כי תבנית הבעירה באוטובוס
6 היא מכיוון תא המנוע לעבר תא הנוסעים. גם סרטון שצולם על ידי עוברי אורח במקום
7 האירוע הראה אש שהתפשטה באזור הצד השמאלי האחורי של האוטובוס. במקום נוצר
8 עשן כבד, אשר התחמם והתלקח במהירות רבה בחלק האחורי של האוטובוס (ס' 1-3 לפרק
9 הממצאים בחוות הדעת).
- 10
- 11 הממצאים השונים הובילו את המומחה למסקנה, שסיבת השריפה היא התזה של נוזל מנוע
12 דליק לעבר צינור הפליטה או לעבר מערך הטורבו, והתלקחותו שם. העשן הלבן שנראה
13 בשלבים הראשונים מלמד על שמן שהותז לעבר האזור החם, התחמם והתלקח. לאחר
14 פירוק המנוע התגלו סימני דליפת שמן באזור אטם מכסה השסתומים על גבי ראש המנוע
15 וסימני שמן באזור מכסה מערכת הפליטה. הממצאים עלו מבידיקות מדוקדקות של מומחה
16 היצרן (ס' 2-1, 5 ו-9-11 לפרק "דיון וחקירה" בחוות הדעת).
- 17
- 18 מסקנת המומחה בחוות הדעת היא שהאש נגרמה כתוצאה מהתזה של שמן מנוע מאזור
19 מכסה השסתומים בסמוך לבוכנה מס' 6 לעבר מערכת הפליטה של האוטובוס והתלקחותו
20 (פרק "מסקנות" בחוות הדעת).
- 21
- 22 27. חוקר השריפות רן שלף מטעם הנתבעת 2 (עה/5) תמך בחוות דעתו בעמדה של מהנדס הרכב
23 שמואל בן ארי. להבנתו, תיאור האירוע מחזק את האפשרות שבעת פרוץ האש כבר
24 הצטברה על גבי סעפת המנוע כמות משמעותית של שמן, לאחר 6 ימים של נזילה מרגע
25 השחרור מהמוסך. בתא המנוע התפתחה טמפרטורה של 600 עד 700 מעלות צלזיוס, אשר
26 גרמה לדליקה משמעותית ומהירה (ס' 8(א) ו-8(ב) לחוות דעתו).
- 27
- 28 28. מהנדס הרכב מטעם הנתבעות 3-4, מר יפים אוסיצ'נסקי (עה/6), ערך את חוות דעתו
29 בתאריך 2/8/21, שנים לאחר קרות האירוע, ומטבע הדברים שרידי האוטובוס לא היו
30 זמינים לבדיקתו.
- 31
- 32 בהתייחסות לחוות דעתו של מהנדס הרכב שמואל בן ארי, מר אוסיצ'נסקי הפנה לכך
33 שהיצרן אינו דורש בהוראותיו להחליף את האטם של מכסה השסתומים, אלא רק כאשר
34 הדבר נחוץ. המומחה הופנה להוראות היצרן, שמציינות את הצורך האפשרי בהחלפת



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

האטם על רקע חשד לנזילות שמן. בתשובתו הוא טען שמבנה המכסה וצורת האטם לא מאפשרים התקנה לא נכונה, מה גם המוסך עורך נסיעת בדיקה לאחר הטיפול כדי לוודא שאין נזילת שמן. לדבריו, הצילומים שצולמו לאחר האירוע מעידים על כך שהברגים של מכסה השסתומים הודקו היטב (עמ' 6-7 לחוות דעתו; עמ' 97, ש' 1-13).

המומחה תיאר בחוות דעתו ניסוי שהוא ערך באוטובוס דומה, שכלל מדידת חום בסעפת הפליטה במצבי נסיעה שונים באמצעות מצלמה תרמית דיגיטלית. תוצאות הניסוי הדגימו שהחום המרבי בסעפת הפליטה היה 313 מעלות צלזיוס. עם זאת, נתונים שהציג למומחה נציג היצרן מראים שבאזור הסעפת יכולה להתפתח טמפרטורה של 400-450 מעלות.

המומחה ערך ניסוי נוסף, שבו הוא חימם שמן מנוע על גבי פלטה ומצא שהוא נדלק בטמפרטורה של 485 מעלות. מסקנתו היא שאם נזל שמן ממכסה השסתומים, הוא לא יכול היה להידלק מהמגע עם סעפת הפליטה.

מסקנה זו נסתרת למעשה בחוות הדעת של המומחה עצמו, שכן בהתאם לנתונים שהוצגו בתמונה מס' 16 לחוות הדעת, טמפרטורת ההתלקחות העצמית של שמן מנוע, ללא אש גלויה, נעה בין 404 ל-485 מעלות. אם כך, הרי שחום של 450 מעלות בסעפת הפליטה עשוי היה בהחלט להדליק את השמן הנוזל (עמ' 8-10 לחווה"ד; עמ' 100, ש' 5-7).

ב'2 - גרסאות מנהל ועובד המוסך

29. מנהל הנתבעת 3, מר דוד קלדרון, העיד שהמוסך עובד לפי נוהל איכות מחמיר ת"י איזו 9001 של מכון התקנים (ס' 7 לתצהירו). בין התאריכים 7-9/8/17 האוטובוס הוכנס למוסך לטיפול מסוג S12, המתבצע אחת לשנה או כל 80,000 ק"מ. הטיפול כולל את החלפת השמן באגן השמן והמסננים, וכן נבדקות כלל מערכות האוטובוס לאיתור תקלות (ס' 8 לתצהירו).

בין היתר מבוצע כיוון שסתומים. לצורך זה נפתח מכסה השסתומים, נבדקת ויזואלית תקינות גומיית האטם, מנוקה המשטח של הגומייה ולאחר פעולת הכיוון המכסה נסגר במקומו (ס' 8 לתצהיר; עמ' 104, ש' 25-36). להבנתו של מר קלדרון, מבנה המכסה והאטם מבטיחים שאין אפשרות שהאטם יזוז מקומו ושהאטימה לא תהיה מושלמת. האטם מוצא במכלול אחד עם המכסה, נבדק ויזואלית, ואין שום חובה להחליפו, אלא אם בבדיקת ראייה מתברר שיש בו פגם (ס' 12(א) לתצהירו). הובהר שלמוסך יש אינטרס כלכלי להחליף חלקים ושעלות החלפה של אטם מסתכמת בכ- 500 ₪ (ס' 9 לתצהירו; עמ' 102, ש' 17-23).



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

1 בחקירתו לפניי, מר קלדרון הופנה לחוות דעתו של מהנדס הרכב אוסיצינסקי, שם צוינה
2 התרעה של היצרן. העד הסביר שההוראה מתייחסת לאפשרות ששמן יחדור תחת אטם
3 הגומי, ובזמן הסגירה של המכסה הטיפות יילחצו ותיראה נזילה, אלא שלא מדובר בנזילה
4 כי אם במספר טיפות שיש לנגב לפני הרכבת המכסה (עמ' 103, ש' 11-19).

5
6 כיוון השסתומים מבוצע לפי נוהל היצרן על ידי מכונאי בכיר ולא על ידי מכונאי רגיל (עמ'
7 105, ש' 6-14). אותו נוהל עבודה קובע באיזה סדר יש לסגור את הברגים של מכסה
8 השסתומים, באיזה מומנט סגירה להשתמש וכו'. מדובר בפעולה שגרתית המפוקחת על ידי
9 שני מנהלי עבודה. מר קלדרון עצמו לא זכר בעל פה את סדר ההרכבה של הברגים, שכן הוא
10 אינו עוסק בכך בפועל (ס' 8 לתצהיר; עמ' 101, ש' 27 - עמ' 102, ש' 8).

11
12 לגרסתו מדובר בפעולה פשוטה המבוצעת בשגרה ואי אפשר לטעות בה, שכן מצב הגומי קל
13 לבדיקה והנוהל הוא מפורט (עמ' 102, ש' 9-16 ו- 24-36).

14
15 צוין כי המוסד מחזיק בכלי העבודה הנדרשים על ידי היצרן ומקפיד על כיוול שנתי של
16 הכלים. המוסד מבצע בחינות בעת קבלת הרכב, במהלך העבודה ובסיומה. לאחר טיפול
17 נערך מבחן דרך של כ- 15 ק"מ ובוחן ייעודי מבצע בדיקת טיב של איכות התיקון, בדגש על
18 האזורים שבהם בוצעו עבודות (ס' 8 לתצהיר).

19
20 30. מר קלדרון טען שהאוטובוס טופל על ידי מכונאי בכיר, חתנו מתן שטרית, שכיום הוא
21 המנהל הטכני של המוסד. מתן כיוון את השסתומים, פתח וסגר את מכסה השסתומים,
22 ערך נסיעת מבחן ובדיקה, ומצא כי הכל תקין (ס' 8 לתצהיר; עמ' 105, ש' 1-5; עמ' 106, ש'
23 13-14; עמ' 107, ש' 4-13).

24
25 בחקירתו מר קלדרון עומת עם כך שבניגוד לגרסתו כעת, בתשובתו לשאלון שהופנה אליו
26 הוא הצהיר שהמכונאי ליאוניד ויקיאנסקי טיפל באוטובוס לפני אירוע השריפה. בתשובה
27 הוא טען שליאוניד הוא עובד פחות בכיר, שרק החליף שמנים וביצע חיזוקים, כך שעדותו
28 לא נחוצה והתשובה לשאלון ניתנה בטעות. לפי דבריו, הנתונים מי ביצע מה כתובים
29 בכרטיס העבודה של המוסד, אשר לא הוצג (עמ' 105, ש' 22 - עמ' 106, ש' 6). מר קלדרון
30 לא צירף לתצהירו את כרטיס הטיפול ואת חשבונית הטיפול באוטובוס. בעדותו הוא טען
31 תחילה כי כל הנתונים שבשני המסמכים הנ"ל מופיעים בדו"ח היסטוריית הטיפולים של
32 האוטובוס, אך נאלץ להודות כי פרטי העובד אשר טיפל ברכב מופיעים רק בכרטיס העבודה
33 (עמ' 100, ש' 34 - עמ' 101, ש' 24).



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

הסתירה בין הגרסה שניתנה בתצהיר התשובות לשאלון ובין זו שניתנה בתצהיר העדות הראשית, כמו גם אי הצגת כרטיס העבודה ואי הבאתו לעדות של העובד ליאונד ויקיאנסקי, בשילוב העובדה שבמוסך מטופלים מדי יום 15-25 אוטובוסים (עמ' 100, ש' 19-16), מטילים ספק בגרסת המוסך לגבי זהות העובד שטיפל באוטובוס וסגר את מכסה השסתומים, מספר ימים לפני אירוע השריפה.

31. מתן שטרית (עה/8), עובד במוסך הנתבעת 3 מאז שנת 2015 וכיום הוא מנהל העבודה והמנהל הטכני במקום. בשנת 2017 הוא תפקד כמנהל טכני (ס' 2 לתצהירו; עמ' 111, ש' 27-24).

בתצהירו הוא חזר על דבריו של מנהל המוסך בדבר סוג הטיפול שניתן לאוטובוס ותוכנו (ס' 5 לתצהיר). הוסבר שעם קליטת אוטובוס במוסך הוא עובר בחינה ראשונית, שבה מאותרים ונרשמים הליקויים. לאחר מכן מבוצעים התיקונים והטיפול, הרכב נשטף, יוצא לנסיעת מבחן ועובר בדיקה שנייה טרם ההחזרה ללקוח. לפני ההחזרה הרכב נבדק גם על ידי קצין הבטיחות של הלקוח עצמו (עמ' 110, ש' 33 - עמ' 111, ש' 4).

לדבריו של מר שטרית הוא היה זה שבחן את האוטובוס, ביצע את הטיפול, כולל כיוון השסתומים ולמעט החלפת שמנים, וערך את הבדיקה בסיום נסיעת המבחן (ס' 5 לתצהיר; עמ' 112, ש' 8-1). העד חזר על כך שכיוון שסתומים הוא פעולה שגרתית במוסך, המבוצעת לפי נוהל קפדני של היצרן. הנוהל כולל בדיקה ויזואלית של גומיית האטם, סדר מדויק לסגירת הברגים של מכסה השסתומים ומומנט סגירה, תוך שימוש בכלים ייעודיים, המכילים בתדירות קבועה (ס' 6 לתצהירו). מר שטרית שלל את האפשרות שהאטם יזוז ממקומו או לא ייסגר בצורה מושלמת (ס' 7(א) לתצהירו; עמ' 110, ש' 6-15).

בעדותו לפני בדיון מר שטרית הציג מכסה שסתומים שהובא לאולם בית המשפט והסביר על חלקיו (עמ' 112, ש' 24 - עמ' 113, ש' 2). תוך כך העד הציג בקיאות מרשימה בסדר הסגירה של הברגים לפי נוהל היצרן, אף ללא העיון בו, ובנתונים הטכניים של המומנט (עמ' 109, ש' 18 - עמ' 110, ש' 5; עמ' 112, ש' 9-14). הוסבר שלפי הוראות היצרן אטם הגומי לא מפורק ולא נערכת בדיקה של חלקו הפנימי הממוקם בתוך המגרעת של המכסה, אלא בדיקה ויזואלית וידנית של החלק החיצוני וניקוי (עמ' 113, ש' 3-25). לדבריו, בטיפול של האוטובוס המסוים הוא בדק את האטם ומצא שמצבו טוב ותקין. מכסה השסתומים הורכב במקומו, וגם לאחר נסיעת מבחן של 15 ק"מ לא התגלתה נזילת שמן (ס' 6 ו-7(א) לתצהירו; עמ' 113, ש' 16-23).



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות -
שותפות מוגבלת ואח'

מר שטרית העיד שבכל יום עבודה במוסך הוא עובד על שני אוטובוסים, אם מדובר בעבודות גדולות, ועל עד 7 אוטובוסים, אם מדובר בעבודות קטנות. על רקע זה הוא נשאל כיצד הוא יכול לזכור שהוא עצמו עבד על האוטובוס המסוים, והשיב שבאותה תקופה הוא היה זה שביצע במוסך את כל העבודות המורכבות של כיוון השסתומים. הוא הודה שלמעשה הוא אינו יכול לזכור את העבודה הספציפית, אך לדבריו "אם רשום, אז עשיתי בוודאות. לא היה עוד אחד במוסך שעשה" (עמ' 109, ש' 1-17).

ב'3 - סיכום פרק נזילת שמן המנוע

32. מהנדסי הרכב וחוקרי השריפות מטעם הצדדים, למעט מהנדס הרכב מטעם הנתבעות 3-4, מצאו כי הסיבה הסבירה ביותר לפרוץ האש באוטובוס, היא נזילת שמן מנוע מאזור הבוכנות מס' 5-6 דרך מכסה השסתומים אל הסעפת הלוהטת. בשלב מסוים במהלך נסיעת האוטובוס הטמפרטורה באזור הסעפת עלתה, השמן נדלק והאש התפשטה. בכך המומחים השונים אימצו את דעתו של המהנדס הגרמני, נציג יצרנית האוטובוס חברת "מאן", אשר הוצגה בפגישות שנערכו לאחר האירוע.

33. מסקנת המומחים מסתמכת בעיקרה על הנתונים הבאים:

- א. מיקום מוקד האש לפי סימני השריפה ותבנית הבעירה של האוטובוס.
- ב. העשן הלבן שנראה בשלבים הראשונים של השריפה.
- ג. סימני הצטברות שרידי שמן על סעפת הפליטה.
- ד. העובדה שמכסה השסתומים הוסר והורכב מחדש ימים ספורים לפני האירוע.

34. לא מצאתי שעלה בידי מהנדס הרכב מטעם הנתבעות 3-4, מר יפס אוסיצ'נסקי, לשלול את הטענה. הניסויים שערך המומחה לא סתרו את האפשרות שהטמפרטורה על גבי סעפת הפליטה עלתה על טמפרטורת ההתלקחות העצמית של שמן המנוע.

35. עדי הנתבעת 3, מנהל המוסך מר קלדרון והמנהל הטכני מר שטרית, גילו בקיאות מרשימה בפרטים וניכר כי המוסך פועל באופן מסודר וקפדני. דווקא על רקע זה בולטים המחדלים של אי הצגת כרטיס העבודה, הסתירה בתצהיר השאלון בנוגע לזהות העובד שטיפל באוטובוס ואי הבאתו לעדות. כל אלה פועלים לחובת הנתבעת 3. מעבר לכך, התרשמות בית המשפט היא שבעומס העבודה במוסך, תקלה של אי החלפת אטם פגום או סגירה לא מדויקת של מכסה השסתומים היא בבחינת אפשרות קיימת, גם אם נדירה.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות -
שותפות מוגבלת ואח'

36. המסקנה היא שיש אפשרות סבירה כי השריפה באוטובוס פרצה כתוצאה מנזילת שמן
מנוע, עקב אי סגירה הרמטית של מכסה השסתומים בטיפול האחרון שבוצע במוסך, ימים
ספורים לפני האירוע.

4

5 **פרק ג' - האפשרות כי האש פרצה כתוצאה מהתפרצות של שמן הידראולי**

6

37. מהנדס הרכב מטעם התובעת, שמואל בן ארי (עת/6), העלה בחוות דעתו סיבה אפשרית
נוספת לפרוץ האש. הוא הפנה לכך שבטיפול האחרון באוטובוס התגלתה נזילת שמן
הידראולי למניפת הקירור, אשר תוקנה באמצעות החלפת צינור השמן למנוע המניפה
והוספת שמן מניפה. להבנתו של המומחה, יתכן בהחלט שעובדי המוסך לא איתרו את
הסיבה לתקלה או לא הידקו כהלכה את הצינור שהוחלף, כך שהתקלה חזרה ושמן המניפה
נזל בתא המנוע, בא במגע עם אזור לוהט והצית את האש, בדיוק באזור בתא המנוע שאליו
הפנו כל המומחים אשר בדקו את האוטובוס. המומחה טען כי מניסיונו בתחום
האוטובוסים, נזילת שמן הידראולי היא אחד הגורמים השכיחים ביותר לשריפות של
אוטובוסים (ס' 6.1-6.6 לחוות דעתו).

16

בעדותו לפני המומחה אישר שאזור העבודה הרלוונטי בתא המנוע נוח ונגיש יותר מזה של
מכסה השסתומים, מה גם שהשמן ההידראולי נתון בלחץ גבוה, כך שכל נזילה, אפילו
הקטנה ביותר, הייתה מאותרת מיד במוסך. מכאן שהאפשרות הרלוונטית היא שהצינור
שהוחלף לא נסגר היטב, האום שהידק אותו נפתח, ואז השמן פרץ בלחץ גבוה וגרם לשריפה
(עמ' 50, ש' 5-26). המומחה הופנה לכך שלא נראו בתא המנוע סימנים לנזילת שמן
הידראולי, והסביר בתשובה שהשמן ההידראולי הוחזק בלחץ גבוה, ועם פריצתו הותז בבת
אחת לאזור הטורבו ונדלק, כך שלא צפויים להיראות שרידים ואף לא צפויה להתקבל
התרעה מקדימה אצל הנהג (עמ' 51, ש' 14-23; עמ' 52, ש' 1-4). המומחה גם מצא תימוכין
לתיאוריה שלו באחת מקריאות מערכת הטרפילוג של האוטובוס, אף כי הוא עצמו הסתייג
מנתוני המערכת, כפי שיפורט בהמשך, והדבר לא הופיע בחוות דעתו (עמ' 52, ש' 23-35).

27

38. חוקר השריפות אשר סלוצקי מטעם הנתבעת 1, אישר בחוות דעתו כי מנוע מניפת הקירור
ההידראולי, הפועל בלחצים גבוהים, יכול היה בהחלט להיות הגורם לשריפה לפי מיקום
מוקד האש (ס' 4-5 לפרק הממצאים של חוות דעתו).

31

מהנדס הרכב שלמה נצר מטעם הנתבעת 1, לא שלל לגמרי את האפשרות של פריצת השמן
ההידראולי, אך קיבל כאמור את הקביעה שהגורם לשריפה היה נזילת שמן מנוע ממכסה
השסתומים (ס' 5.1-5.4 לחווה"ד; עמ' 70, ש' 9-1).

34



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

39. מהנדס הרכב מטעם הנתבעות 3-4, יפים אוסיצ'נסקי, בדק את מבנה המערכת ההידראולית של הפעלת המניפה באוטובוס מדגם זהה. הוא מצא שצינור המערכת ההידראולית מתחבר בצד אחד למשאבה ההידראולית, הממוקמת בחלקו האחורי של גוף המנוע, באמצעות מחבר ו-4 ברגים. להבנתו חיבור לא תקין של הצינור ירוקן את השמן מהמערכת תוך דקות ספורות, כך שהמנוע היה מתחמם והתקלה הייתה מתגלה.

6

למנוע ההידראולי של המאוורר מתחברים שני צינורות: האחד מוביל שמן מהמשאבה ההידראולית והשני מחזיר שמן למיכל השמן. שני הצינורות מחוברים בעזרת מחבר עם אום, וגם כאן חוסר הידוק ירוקן את השמן במהירות, ישבית את מערכת הקירור ויגרום לחימום המנוע ולהתרעה.

11

המומחה הפנה לכך שהצנרת הרלוונטית אינה מתחממת ולא נוגעת בחלקים אחרים של האוטובוס ולכך שהצילומים של שרידי האוטובוס לא הראו סימנים לנזילת שמן הידראולי ממנוע המאוורר. מסקנתו היא שאין קשר בין השריפה ובין החלפת הצינור ההידראולי למאוורר בטיפול שבוצע למוסד (עמ' 11-13 לחוות דעתו).

16

40. עובד המוסד מתן שטרית (עה/8), העיד שבעת הגעת האוטובוס לטיפול הוא זיהה התחלה של נזילה ("הזעה") של אחד מצינורות השמן ההידראולי למניפת הקירור, ועל כן הורה על החלפתו. ממרחק הזמן הוא לא זכר לומר באיזה צינור מדובר, ואולם לאחר התיקון לא נראתה יותר נזילה, ואף לא לאחר נסיעת המבחן (ס' 7(ב) לתצהירו; עמ' 110, ש' 116-32).

21

41. מסקנתי היא, שעל אף שלא ניתן לשלול באופן מוחלט את האפשרות שהצינור שהוחלף במוסד התנתק, לא נמצאו לכך ממצאים של ממש. המסקנה היא שלא ניתן לקבוע כי השריפה פרצה בשל התפרצות של שמן הידראולי.

25

פרק ד' - האפשרות כי האש פרצה כתוצאה מכשל במערכת הטורבו

26

ד'1 - התיאוריה של מהנדס הרכב אוסיצ'נסקי

29

42. מהנדס הרכב מטעם הנתבעות 3-4, יפים אוסיצ'נסקי, העלה בחוות דעתו סיבה חלופית לפרוץ השריפה, כתוצאה מכשל במגדש הטורבו של האוטובוס, על בסיס הנתונים והתרחיש שלהלן (עמ' 4-6 לחוות הדעת):

33



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

- 1 א. מגדש הטורבו הוא מכלול שפועל בסיבובים מהירים מאוד. הטמפרטורה בטורבינה
2 של המגדש, שמחוברת לסעפת הפליטה של המנוע, יכולה להגיע בעת עומס ל- 700
3 מעלות צלזיוס ואף יותר.
4
5 ב. צילומי מגדש הטורבו, שפורק לאחר האירוע, מעידים על סימני בלאי כתוצאה
6 מהתנגשות האימפלר של המדחס בגוף המדחס וסימני נגיעה בגוף הטורבינה של
7 המגדש.
8
9 ג. המסקנה היא שלמסב ההחלקה של ציר מגדש הטורבו היה חופש חריג, שגרם
10 לצריכת שמן מוגברת במנוע. כתוצאה מכך, במקרים מסוימים השמן עובר לסעפת
11 הפליטה הסמוכה, ויכול לגרום לטמפרטורה חריגה בדוד הפליטה ואף לשריפה.
12
13 ד. רישומי מערכת ה- "טרפילוג" של האוטובוס מעלים שמגדש הטורבו לא פעל באופן
14 תקין לפחות מהתאריך 10/8/17 ועד למועד השריפה. מספר פעמים נרשמה תקלה
15 שהצביעה על לחץ אוויר לא תקין עקב תקלה במגדש הטורבו. היא גרמה ללחץ
16 אוקה מוגבר במנוע וכתוצאה מכך לנזילות שמן באטמים ובמחזירי שמן של המנוע.
17
18 ה. התקלה הדליקה נורת אזהרה "צ'ק אנג'ין", אך לא קיבלה מענה מהנהג או ממערך
19 הבקרה של מטרופולין. המומחה הופנה בחקירתו לעדותו של נהג האוטובוס, שלא
20 דלקה נורת אזהרה בלוח המחוונים, והשיב שיש אפשרות נדירה של נורה לא
21 תקינה בלוח המחוונים, ואולם אפשר שהנהג לא הבחין בנורה (עמ' 100, ש' 13-36).
22
23 בחקירתו לפניי המומחה הודה שהרישום של התקלה במערכת הטרפילוג רק מעיד על תקלה
24 כלשהיא במערכת הלחץ הגבוה, אך לא מציין איזה לחץ או האם יש בכלל בעיה בלחץ.
25 לדבריו הוא ביקש נתונים נוספים, אך נאמר לו שחברת מטרופולין כבר הפסיקה להשתמש
26 במערכת ושאלן ממנה נתונים נוספים (עמ' 98, ש' 12-18 ו- 31-33). להבנתו, מערכת
27 הטרפילוג היא אמינה וחוסכת כסף (עמ' 98, ש' 34-35).
28
29 במענה לשאלה האם מוסך הנתבעת 3 לא היה אמור להבחין בתקלה בעת הטיפול
30 באוטובוס, המומחה השיב שהמוסך אינו מקבל נתונים ממערכת הטרפילוג, אם כי הוא
31 אמור להתחבר למחשב הרכב ולקבל חייווי על אותה תקלה. עם זאת, המומחה טען
32 שהתקלה התחילה רק לאחר גמר הטיפול במוסך ושחרור האוטובוס (עמ' 101, ש' 1-13).
33 מדובר בטענה שלא הוכחה, שכן לא הוצגו לבית המשפט נתונים ממערכת הטרפילוג שקדמו
34 לתאריך 10/9/17, בעוד שהאוטובוס טופל כאמור במוסך בין התאריכים 7-9/8/17.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות -
שותפות מוגבלת ואח'

43. המומחים והעדים האחרים שללו את שני המרכיבים המרכזיים שבבסיס התאוריה של מר
אוסיצ'נסקי : סימני כשל במגדש הטורבו ונתוני מערכת הטרפילוג.

ד'2 - שלילת הטענה לסימני כשל במגדש הטורבו

44. מהנדס הרכב שלמה נצר מטעם הנתבעת 1, קבע כי אין שום אפשרות מכנית כי הסימנים
על גבי האימפלר של מגדש הטורבו הם סימני חיכוך. זאת מן הטעם שהסימנים נמצאים על
כל הלהבים, לכל אורכם, גם בחלקים המרוחקים מן הציר המרכזי וגם בקרובים, וכמו כן
בחלקים היותר פנימיים של האימפלר, שאין אפשרות מכנית וגאומטרית שיבואו במגע
ויתחכו עם גוף המגדש, אפילו אם יש חופש במסב. להבנתו הסימנים נוצרו לאחר השריפה,
תוך כדי הפירוק או בטיפול שלאחר הפירוק, או שמדובר בלכלוך. המומחה גם הפנה לכך
שבעיה בפעולת הטורבו הייתה משפיעה מיידית על כוח המנוע ועל ביצועיו, תופעה שלא
קרתה באוטובוס (ס' 11.3 לחוות דעתו ; עמ' 73, ש' 17-32).

המהנדס נצר הופנה לתמונות שצולמו לאחר פירוק המנוע ושלל את הטענה כי הציר שעליו
יושבות שתי מניפות הטורבו נשבר, מה גם שהדבר לא נטען אפילו בחוות דעתו של המהנדס
אוסיצ'נסקי. הוא הבהיר שאם הציר היה נשבר, הרי שהספק המנוע היה נופל (עמ' 72, ש'
16 - עמ' 73, ש' 16 ; עמ' 73, ש' 33 - עמ' 74, ש' 2).

45. חוקר השריפות אשר סלוצקי מטעם הנתבעת 1 נשאל והסביר בעדותו את מבנה ואת פעולת
מגדש הטורבו באוטובוס. להבנתו טורבו מתחמם ואף מאדים בפעולה מאומצת, אך לא
גורם לשריפות. במקרה המסוים הבדיקות לא הצביעו על נזילת שמן מהטורבו כגורם לפרוץ
האש (עמ' 78, ש' 27 - עמ' 79, ש' 13 ; עמ' 83, ש' 23-25). המהנדס המומחה מטעם יצרן
הרכב פירק את מערכת הטורבו לחלקי חלקים, בסיוע טכנאים, והציג אותם ואת ממצאיו
לפני מר סלוצקי, שהסכים עם המסקנה כי הטורבו לא גרם לשריפה (עמ' 81, ש' 33 - עמ'
82, ש' 6).

המומחה הסביר שכל חלקי הטורבו צולמו ומופיעים בתמונות, למעט אלו שהותכו ונעלמו.
עם זאת, הוא הסכים שהציר המחובר בין שתי המניפות, שאינו נראה בתמונות, עשוי מפלדה
ולא מאלומיניום, ולכן לא הותך. להבנתו אין לכך משמעות והציר לא נשבר, שכן שבר שלו
היה פוגע מיידית בכוח ובמהירות של האוטובוס (עמ' 82, ש' 29-7). ירידת המהירות של
האוטובוס בעת השריפה נבעה מכך שהאש החיצונית הגיעה אל הטורבו וחרכה אותו ולא
מכך שהיא פרצה בטורבו עצמו (עמ' 82, ש' 30-33 ; עמ' 83, ש' 16-22).



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות -
שותפות מוגבלת ואח'

מר סלוצקי הופנה בחקירתו למשמעות האמור בהודעת הדוא"ל המתורגמת של נציג היצרן
הגרמני (ס' 8 לתצהירו של מר שרון קסלר, מנהל אגף השירות של הנתבעת 1), כדלקמן:

"יתר על כן, זוהתה התכה של צינור היניקה באזור הלחץ הנמוך של מגדש הטורבו. ניתן
להסביר את התופעה על ידי אפקט של להבה הכולל בעקבותיו יניקה של גז חם. על ידי
יניקת חום זו, שמן המנוע המצטבר בדרך כלל באזור זה, התאדה לחלוטין והגל הראשי
קיבל גוון כחול אחיד".

בתשובה הוא הסביר שהצינור אשר יונק את האוויר לתוך המנוע באזור הלחץ הנמוך של
מערכת הטורבו, ינק את הגז החם וצבע את הגל הראשי, אותו ציר שנטען כי נעלם ולא
צולם, בגוון כחול אחיד. המומחה שלל שוב כשל במגדש הטורבו וטען כי מדובר באש
חיצונית (עמ' 82, ש' 34 - עמ' 83, ש' 15).

46. מהנדס הרכב מטעם התובעת שמואל בן ארי, שלל אף הוא את הטענה שהסימנים הלבנים
על גבי האימפלר של מגדש הטורבו הם סימני בלאי. להבנתו מדובר בבלאי טבעי או בסתם
משקעים שהצטברו לאורך 560,000 ק"מ של נסיעת האוטובוס (עמ' 53, ש' 2-5).

47. גם חוקר השריפות שחר דדון שלל את הטענה שנראים על האימפלר סימנים של חיכוך, שכן
הם לא נראים בכל הרדיוס (עמ' 41, ש' 6-18).

ד'3 - שלילת ההסתמכות על נתוני הטרפילוג

48. שרון קסלר, מנהל אגף השירות בנתבעת 1 (עה/3), הסביר כי "טרפילוג" היא מערכת
ישראלית, המתחברת למידע של האוטובוס, מאפשרת לדעת היכן הוא נוסע ומתריעה על
תקלות או בעיות ברכב. מוקד טרפילוג שלח ל- "מטרופולין" בדוא"ל מידע בזמן אמת על
התרעות בצי האוטובוסים שלה. לדבריו הנתבעת 1 הסירה את המערכת, שהייתה יותר מדי
רגישה, הראתה תקלות שלא היו או פספסה תקלות קיימות. לטענתו התקבלו מהמערכת
התרעות שווא רבות מאד, בשיעור של כ- 80%, ועל כן היא הוסרה והוא אינו ממליץ עליה.
המערכת הוסרה כשנה לפני מתן העדות ולא הוחלפה באחרת דומה. העד הסביר שעדיפה
התנהלות ללא התרעות כלל על פני מערכת לא אמינה, השולחת התרעות שווא (עמ' 86, ש'
36-25 ; עמ' 87, ש' 1-5 ו- ש' 17-9).



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

- 1 העד לא ידע לספק מידע על התרעות טרפילוג בנוגע לשריפת האוטובוס המסוים, דהיינו
2 האם הן התקבלו והתעלמו מהן. בדיעבד לא ניתן לבדוק את נתוני הטרפילוג, שכן מחשב
3 האוטובוס נשרף. הוא גם הבהיר שנתוני הטרפילוג לא היו לפני המהנדס הבודק מטעם יצרן
4 האוטובוס (עמ' 87, ש' 18-26).
- 5
- 6 49. יצחק אסף, מנהל טכני בחברת "מטרופולין" בעת האירוע (עמ' 3), העיד כי מערכת
7 הטרפילוג הותקנה בכל האוטובוסים לפי דרישת הנתבעת 1. ההתרעות מהמערכת הגיעו
8 מטרפילוג למוקד הבקרה של "מאן" וממנו למוקד הבקרה של "מטרופולין", אשר יצר לפי
9 הצורך קשר עם הנהג. לעד לא היה מידע בדבר התרעות טרפילוג באוטובוס המסוים בימים
10 שקדמו לשריפה (עמ' 27, ש' 27 - עמ' 28, ש' 18).
- 11
- 12 50. מהנדס הרכב שלמה נצר מטעם הנתבעת 1, הפנה בחוות דעתו לכך שצילום נתוני הטרפילוג,
13 שעליו התבסס המומחה אוסיצ'נסקי, נערך באופן מגמתי, כך שהוא אינו כולל את הנתונים
14 בימים שקדמו לכניסת האוטובוס למוסך. מובן שאם אותן תקלות דווחו כבר באותו שלב,
15 היה על המוסך לטפל בהן.
- 16
- 17 המומחה הבהיר שאין לו היכרות קודמת עם מערכת הטרפילוג, והוא לא יודע בוודאות מהי
18 המשמעות של התקלות במסך שצולם. המערכת דיווחה על תקלה במערכת הקירור
19 שמקררת את הטרורבו, ולא בטרורבו עצמו. רישום התקלה חזר על עצמו, אלא שבהיעדר
20 היכרות עם המערכת לא ידועה משמעות התקלה ומאין המערכת שאבה את האינפורמציה.
- 21
- 22 עם זאת, המומחה טען כי הוא יכול לשלול את אמינות הנתונים, שכן בין היתר הוצגה תקלה
23 המעידה על נסיעה לכאורה של הרכב משך 40 שעות ברצף, בין התאריכים 11-13/8/17. הוא
24 גם ציין שהוא פנה לחברת טרפילוג, שלדבריו טענה כי המערכת שלה כלל לא הייתה
25 מותקנת באוטובוס המסוים (ס' 11.4 לחוות דעתו; עמ' 74, ש' 3-34; עמ' 75, ש' 16-22).
- 26
- 27 51. חוקר השריפות שחר דדון מטעם התובעת קיבל לעיונו את צילום המסך, אך לא ניתח את
28 הנתונים. לדבריו אין דרך לקשר בין התוכן ובין תקלה במגדש הטרורבו, מה גם שנהג
29 האוטובוס שלל כי נדלקה נורית בלוח המחוונים ולא דיווח על נסיעה לא תקינה של
30 האוטובוס (עמ' 41, ש' 19-27).
- 31
- 32 52. מהנדס הרכב שמואל בן ארי (עמ' 6), לא היה מודע לנתוני הטרפילוג, אלא לקראת מועד
33 עדותו. להבנתו הנתונים אינם מפורטים ולא יכולים ללמד מהי התקלה (עמ' 52, ש' 21-26).
- 34



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

53. חוקר השריפות אשר סלוצקי מטעם הנתבעת 1 טען, שאם משמעות התקלה הרשומה
בטרפילוג הייתה שריפה אפשרית, המערכת הייתה מוציאה התרעה חמורה ומיידית, בנוסף
לנורה שהייתה נדלקת בלוח המחוונים. לדבריו, באוטובוסים יש מאות סוגי תקלות
אפשריים והתרעות שווא, ואין לקשור בין הרישומים ובין השריפה (עמ' 81, ש' 10-27).

54. מנהל המוסך מר דוד קלדרון, הבהיר שהמוסך לא בודק אם מערכת הטרפילוג מחוברת,
לא מקבל ולא בודק את נתוניו, שכן הוא מתחבר במישרין למחשב של האוטובוס עצמו,
שממנו המערכת מקבלת את הנתונים (עמ' 108, ש' 20-29).

55. נהג האוטובוס ישעיהו גוטמן (עת/7) העיד שהוא שמע על קיומה של המערכת, אלא שלא
היה מקרה שבו פנו אליו בקשר להתרעה ממנה. העד גם שלל את נתוני המערכת מהערב
שלפני האירוע, שלפיהם האוטובוס החל בנסיעה בשעה 13:22 בצהריים, שכן לדבריו הוא
קיבל אותו לחזקתו רק בשעות הערב (עמ' 60, ש' 17 - עמ' 61, ש' 1).

ד'4 - סיכום פרק כשל במערכת הטורבו

56. התיאוריה כי גורם השריפה היה כשל במגדש הטורבו, הועלתה על ידי מהנדס הרכב מטעם
הנתבעות 3-4 ונשללה על ידי המומחים האחרים.

57. בחינת העדויות והראיות שהוצגו לפני בית המשפט מביאה להבנה שהתיאוריה לא הוכחה
באופן מספק, על בסיס הנימוקים הבאים:

א. לא סביר כי הסימנים על גבי האימפלר של מגדש הטורבו הם סימני חיכוך.
הסימנים נמצאו על כל הלהבים, לכל אורכם וגם בחלקים הפנימיים יותר, שאינם
יכולים להתחכך עם גוף המגדש. כפי הנראה מדובר בסימני משקעים או בלאי
שנוצרו לאורך שנות השימוש באוטובוס.

ב. בדיקות נציגי היצרן, שלווו על ידי חלק מהמומחים, לא הצביעו על כשל כלשהוא
במגדש הטורבו.

ג. בעיה בפעולת הטורבו הייתה אמורה להשפיע באופן מיידי על כוח המנוע ועל
ביצועיו, אלא שתופעה שכזו לא דווחה ואף נשללה על ידי הנהג.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

- 1 ד. לא ניתן להסתמך על הנתונים החלקיים שהתקבלו לכאורה ממערכת טרפילוג
2 של האוטובוס - כדי לבסס את הטענות היה מקום לזמן את נציגי חברת טרפילוג,
3 על מנת שיסבירו את משמעות רישומי התקלות לכאורה שהופיעו במסך שצולם,
4 ויביאו נתונים מלאים מהתקופה שקדמה לאירוע השריפה ואף לטיפול במוסך.
5
6 מובהר בזה כי אין בכוונת בית המשפט לקבוע שמערכת טרפילוג אינה אמינה
7 באופן כללי, אף שנשמעו עדויות בעניין זה, שכן חברת טרפילוג לא הייתה בעלת
8 דין בהליך ולא ניתנה לה האפשרות להתמודד עם הטענות. עם זאת, בהקשר
9 לאוטובוס המסוים, על פני הדברים הנתונים שהוצגו לא היו אמינים, והראיה שהם
10 שיקפו נתון לא הגיוני של נסיעה רצופה במשך 40 שעות. טענתו של מהנדס הרכב
11 אוסיצ'נסקי שנסיעה של 40 שעות רצופות היא אפשרית (עמ' 99, ש' 1-3), רק
12 מעידה על רצון להיאחז בתיאוריה שהוא העלה, למרות הנתונים.
13
14 58. יש לציין כי המהנדס אוסיצ'נסקי העיד, כי בשורה התחתונה הוא סבור שהאש בכלל פרצה
15 מחוץ לתא המנוע של האוטובוס, שבו ממוקם מגדש הטורבו, ובכך הפחית בעצמו ממשקלה
16 של התיאוריה שהוא הגה (עמ' 99, ש' 13-19).
17
18 59. מסקנתי היא, שלא הוכח כי כשל במגדש הטורבו היה גורם אפשרי לשריפה.
19

פרק ה' - האפשרות כי השריפה פרצה תחילה בצמיג האוטובוס

- 20
21
22 60. מהנדס הרכב מטעם הנתבעות 3-4, יפים אוסיצ'נסקי, העלה בחוות דעתו את האפשרות
23 שהאש פרצה מחוץ לתא המנוע, בצמיג האוטובוס, על בסיס הטיעונים הבאים (עמ' 13-16
24 לחוות דעתו; עמ' 99, ש' 22-33):
25
26 א. באחד הצמיגים השמאליים האחוריים של האוטובוס קיימים סימני נסיעה של
27 הצמיג ללא לחץ אוויר, כלומר לאחר תקר, וסימני שריפה בחלקו הפנימי, בעוד
28 שבצמיגים אחרים נראים סימני אש חיצוניים. נסיעה ממושכת עם תקר בצמיג
29 גורמת להתחממות חריגה של הצמיג, וברוב המקרים, במיוחד בכלי רכב עם
30 צמיגים כפולים בסרן האחורי, גורמת לדליקה של הצמיג.
31
32 ב. לפי עדות הנהג, הוא הסתכל במראה והבחין באש בצדו השמאלי של האוטובוס.
33 הדבר מעיד על אש חיצונית גלויה, שאינה מתיישבת עם שריפה בתא המנוע, אלא
34 עם שריפה של אחד הצמיגים השמאליים האחוריים.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

- ג. צילום הפח שמעל לשני הצמיגים השמאליים האחוריים מעיד על פגיעה תרמית משמעותית יותר מעל למיקום של הצמיג הפנימי.
- המומחה עומת עם טענותיהם של מי מהמומחים האחרים, כי שריפה שפורצת בצמיג מכלה אותו וקשה מאד לכיבוי. בתשובתו הוא טען שצמיג נשרף במשך שתיים ושמיכי האש, שהגיעו למקום תוך 10-15 דקות, מכבים שריפת צמיג באמצעות קצף (עמ' 99, ש' 33 - עמ' 100, ש' 3). להבנתו סימני השריפה נראים עם כיוון נסיעת האוטובוס מקדימה לאחור, כך שהאש שאחזה בצמיג התפשטה אחורה לכיוון תא המנוע (עמ' 100, ש' 8-12). בד בבד, מר אוסיצ'נסקי הבהיר שהוא לא מומחה לחקירת שריפות (עמ' 100, ש' 3 ; עמ' 97, ש' 24-25).
61. חוקר השריפות מטעם התובעת שחר דדון שלל אפשרות של שריפה שמקורה מהצמיג. לדבריו האש התחילה בתוך תא המנוע. אם הצמיג היה נשרף או מתחיל את השריפה, הייתה מתקבלת תבנית בעירה אחרת, מהצמיג לכיוון האוטובוס.
- המומחה העיד שבעת שריפה של צמיג נותרים ממנו חוטי ברזל בלבד והוא מתכלה לגמרי. במקרה המסוים המומחה צילם בעצמו את הצמיגים ומצא שהם לא נשרפו עד היסוד, אלא נחרכו כתוצאה מהשריפה. יתרה מכך, שריפת צמיג מאטה את מהירות הרכב והנהג אמור להרגיש בכך (עמ' 39, ש' 15-33). המומחה הופנה לצילום הפח שמעל הצמיגים ושלל את הטענה שנראים סימני שריפה בולטים יותר בפח שמעל לצמיג הפנימי (עמ' 43, ש' 6-12).
62. חוקר השריפות אשר סלוצקי מטעם הנתבעת 1 שלל את האפשרות שהאש פרצה מחוץ לתא המנוע. להבנתו נהג האוטובוס יכול היה להבחין בעשן ובאש גלויה, שמקורה בשמן שטפטף ובער מתוך תא המנוע. האפשרות שהאש פרצה בצמיג נשללה על ידו בתקיפות ("שטות"), שכן הניסיון מלמד שאש שמקורה בצמיג לא מותירה ממנו זכר, והדבר היה עולה בחקירת השריפה (עמ' 77, ש' 19-32 ; עמ' 83, ש' 36 - עמ' 84, ש' 15).
63. מהנדס הרכב שמואל בן ארי מטעם התובעת העיד שמניסיונו, כאשר צמיג מתלקח כתוצאה מנסיעה על תקר, אפילו מכבי האש מתקשים לכבותו, והוא מתכלה עד שנותרים ממנו חוטי פלדה בלבד. להבנתו, במקרה זה הצמיגים השמאליים נחרכו חיצונית מהאש שפרצה בתא המנוע ולא היו הגורם לשריפה (עמ' 46, ש' 14-23).
64. מהנדס הרכב שלמה נצר מטעם הנתבעת 1 טען שסימני הנזק הנראים בצמיגים הם סימני התחממות ולא שריפה, שכן צמיג שבוער סובל מנזק חמור יותר. להבנתו השריפה פרצה בתוך תא המנוע ונצפתה על ידי הנהג במראה רק כאשר היא החלה לחרוג מגוף האוטובוס.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

1 המומחה גם הפנה לכך שהמהנדס אוסיצ'נסקי הסתמך בחוות דעתו על תמונות של צמיגים
2 שהיו בתא המטען של האוטובוס, ואין כל ודאות שהם אותם הצמיגים שהיו מותקנים בעת
3 השריפה בצד השמאלי האחורי של הרכב (ס' 11.2, 11.10 ו- 11.11 לחוות דעתו).

4
5 65. מסקנתי היא שסימני השריפה אינם תומכים בתיאוריה כי היא פרצה מחוץ לתא המנוע
6 בכלל ובצמיגים בפרט. הדברים עולים בבירור הן מכך שהצמיגים נפגעו באופן קל יחסית
7 והן מתבנית השריפה, שהצביעה על מקור אש מתוך תא המנוע.

פרק ו' - סיכום ביניים: הגורם לפרוץ השריפה

8
9
10 66. חוות הדעת של המומחים השונים, מהנדסי רכב וחוקרי שריפות, העלו 4 גורמים אפשריים
11 לפרוץ השריפה באוטובוס:

12
13 א. נזילת שמן מנוע דרך מכסה השסתומים אל סעפת הפליטה, והצתת השמן כתוצאה
14 מהתלהטות הסעפת.

15
16 ב. התפרצות שמן הידראולי מצינור אל חלקים לוהטים של המנוע.

17
18 ג. כשל במערכת הטורבו.

19
20 ד. נסיעה על גבי צמיג עם תקר, שגרמה להתחממות ולהצתה.

21
22 67. כפי שפורט לעיל, ניתוח חוות הדעת השונות, הממצאים שעלו מבדיקת המנוע, תבנית
23 הבעירה של האוטובוס והעובדה שמכסה השסתומים פורק והורכב ימים ספורים לפני
24 המקרה, הביאו למסקנה כי השריפה באוטובוס פרצה כתוצאה מנזילת שמן מנוע, עקב אי
25 סגירה הרמטית של מכסה השסתומים בטיפול האחרון במוסך. מסקנה זו גם עולה בקנה
26 אחד עם ממצאיו של המהנדס הבדק מטעם יצרן האוטובוס, שכאמור לא זומן למתן עדות
27 בתיק זה. תרחיש זה הוא הסביר ביותר והוא הוכח ברמה הנדרשת במשפט אזרחי.

28
29 68. יתר האפשרויות נשללו או שנמצאו חסרות בסיס של ממש.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

69. יש לציין כי בחוות הדעת השונות נשללו מלכתחילה גורמים אפשריים אחרים כגון כשל חשמלי (ממצא 6 לחוות דעתו של חוקר השריפות אשר סלוצקי; ס' 3.2 לחוות דעתו של חוקר השריפות שחר דדון; עדות המהנדס שמואל בן ארי בעמ' 50, ש' 20-26) או נזילת שמן מחיבור סעפת הפליטה (עדות המהנדס שמואל בן ארי בעמ' 52, ש' 5-20).

70. מאחר שנמצא כי גורם הנזק היה אי סגירה הרמטית של מכסה השסתומים בטיפול האחרון במוסך, האחריות לקרות האירוע רובצת על כתפיה של הנתבעת 3 מכוח עוולת הרשלנות.

פרק ז' - התביעה נגד הנתבעת 2 חברת "להבות"

71. נהג האוטובוס ישעיהו גוטמן (עת/7) העיד שהמטף האוטומטי לא פעל, שכן הוא הסתכל במראה ולא ראה את הקצף הלבן יוצא מאחור. הוא קרע את האזיקון שמחובר על הסוגר בכפתור הידני, לחץ על הכפתור ומצא שהוא לא מגיב. בשלב זה האש החלה להתפשט לכיוון האוטובוס והוא ברח החוצה (עמ' 55, ש' 3-6; עמ' 57, ש' 4-27). לדבריו, נציג כיבוי האש אמר לו שהמערכת האוטומטית לא פעלה (עמ' 63, ש' 30-31).

הוא עצמו לא קיבל מפרט כתוב או הסבר על תפקוד מערכת הכיבוי האוטומטית, ולא תוודך לבדוק אותה מדי פעם. ההנחיה היחידה שהתקבלה הייתה ללחוץ על כפתור ההפעלה הידנית אם המערכת לא פועלת אוטומטית. עם זאת, בעת הלחיצה הוא כבר כיבה את המנוע ולא היה מודע לכך שבמצב זה לא ניתן להפעיל את המערכת ידנית (עמ' 63, ש' 11-6; עמ' 58, ש' 22-27; עמ' 59, ש' 27-31).

72. המנהל הטכני של "מטרופולין" יצחק אסף (עת/3) קיבל הדרכה על פעולת המערכת אצל הנתבעת 2, עם בעלי מקצוע אחרים בחברה. נהגי האוטובוס עוברים הדרכה כללית על תפעול האוטובוס, ובכלל זה מיידעים אותם על האפשרות להפעיל ידנית את מערכת הכיבוי של תא המנוע. לפי ידיעתו, למערכת יש חיישן טמפרטורה בתא המנוע. כאשר החום עולה על טמפרטורה מסוימת, מכל האבקה פורק את תוכנו דרך חרירים והאש אמורה להיחנק (עמ' 24, ש' 7-36).

73. חוקר השריפות שחר דדון (עת/5), כתב בחוות דעתו שעל פי מיקום המתזים של מערכת הכיבוי האוטומטית בתא המנוע, היא הייתה אמורה לכבות את השריפה ולמנוע את התפשטותה, אך הדבר לא קרה, ועל כן "יש לבחון נושא זה בצורה מעמיקה ומקצועית" (ס' 2.4-2.7 ו-3.5 לחווה"ד; עמ' 43, ש' 23-26). הוא אישר שהמערכת בנויה כך שהיא מגלה אש ופורקת את חומר הכיבוי פעם אחת בלבד, ללא יכולת לפרוק אבקת כיבוי פעם נוספת אם



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

- 1 האש פורצת שוב (עמ' 38, ש' 6-12). להבנתו, בכל מקרה לא ניתן לראות את שרידי האבקה
2 אחרי שריפה בעוצמה שכזו (עמ' 44, ש' 8-9). נהג האוטובוס אמר לו שהוא ניסה להפעיל
3 ידנית את המערכת, אלא שהפעולה בוצעה לאחר שהמנוע דמם ולכן לא הייתה לה משמעות,
4 מה גם שאפשר שהיא עבדה אוטומטית עוד לפני כן (עמ' 43, ש' 29 - עמ' 44, ש' 3).
5
6 בניגוד להתנהלותו בחקירות של מקרי שריפה אחרים, המומחה לא פירק את חלקי מערכת
7 הכיבוי, שכן נציגי יצרן האוטובוס לא התירו זאת (עמ' 37, ש' 8-16), ואין לו ממצא לכשל
8 בהתקנה או בתחזוקה שלה (עמ' 38, ש' 1-3).
9
10 74. מהנדס הרכב מטעם התובעת שמואל בן ארי טען גם כן כי מערכת כיבוי האש האוטומטית
11 הייתה אמורה לכבות את האש בתא המנוע, שכן המרססים שלה כונו לאזור שבו היא
12 החלה (עמ' 46, ש' 5-9). המערכת פורקת חד פעמית את כל מכל האבקה, והפריקה אמורה
13 להתיר סימנים של אבקת הכיבוי (עמ' 46, ש' 1-4). התקן קובע כי פריקת האבקה אמורה
14 למנוע התלקחות מחדש של האש למשך 5 דקות (עמ' 46, ש' 24-27).
15
16 בחוות הדעת, המומחה טען שאוטובוסים שבהם הותקנו מערכות מתוצרת הנתבעת 2
17 נשרפו בעבר, והתגלו בהן בעיות כגון פריקות שווא, אשר חייבו שדרוג (ס' 7.5 לחווה"ד).
18
19 להבנתו, במקרה זה, מאחר שהנהג טען כי הוא ניסה להפעיל ידנית ללא הצלחה, המערכת
20 הייתה ריקה. אפשר שהיא פרקה בעבר עקב הפעלה ידנית בטעות של נהג או עקב התרעת
21 שווא. המערכת נבדקה בפעם האחרונה כ-10 חודשים לפני השריפה, בחודש ספטמבר 2016,
22 ואפשר שהיא פרקה במהלך החודשים שחלפו ושרידי האבקה נשטפו באחד מהטיפולים
23 במוסך (עמ' 45, ש' 1-8 ו-17-30).
24
25 75. מהנדס הרכב מטעם הנתבעת 1 שלמה נצר הצטרף לדעתם של מי מהמומחים האחרים,
26 שמערכת "להבות" כשלה מעצם העובדה שהיא לא כיבתה את האש, אך הוא לא בדק אותה
27 ואף אינו מכיר אותה, אלא אחרות מסוגה (ס' 5.6 ו-13.7 לחווה"ד; עמ' 68, ש' 19-21; עמ'
28 67, ש' 11-13).
29
30 בחקירת המומחה התברר שהוא סבר שנהג האוטובוס כן הצליח להפעיל את המערכת
31 ידנית. להבנתו אם המערכת פרקה בעבר, עובדי המוסך היו אמורים להבחין בכך, ומכל
32 מקום ההיגיון מחייב שהמערכת תתריע על כך שהיא כבר פרקה ולא זמינה לשימוש עתידי
33 (עמ' 68, ש' 35 - עמ' 69, ש' 14).
34



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

76. השמאי מטעם התובעת אסף מימון ציין בחוות דעתו, בפרק "שיבוב", שמערכת "להבות" לא פעלה כנדרש במבחן התוצאה ולא כיבתה את האש. לדבריו המד של המערכת הראה שהיא פרקה, אך לא נראו שרידי האבקה, שהוא ראה במקרים אחרים, אם כי אפשר שהם נשטפו במי הכיבוי (עמ' 35, ש' 26 - עמ' 36, ש' 8).
77. חוקר השריפות מטעם הנתבעת 1 אשר סלוצקי לא בדק את מערכת הכיבוי וכלל לא בחן את הנושא. הוא אישר שהמערכת פורקת חד פעמית (עמ' 76, ש' 18-34; עמ' 78, ש' 10-12).
78. מנהל המוסך דוד קלדרון העיד שתקינות מערכת "להבות" נבדקת במוסך רק אחת לשנה (עמ' 107, ש' 25-27). המנהל הטכני של המוסך מתן שטרית הבהיר שהנתבעת 2 היא זו שבודקת אם מגיע מתח חשמלי למערכת הכיבוי. לדבריו, אם יש תקלה נשמע צליל לא נעים באוטובוס ומהבהבת נורה עם ציור של אש (עמ' 114, ש' 15-17).
79. מטעם הנתבעת 2 העיד מנהל מוצר מערכות הכיבוי מר מישה גולדמברג. נמסר כי מערכות הנתבעת 2 הותקנו באוטובוסים של "מטרופולין" החל משנת 2009. באוטובוס המסוים המערכת הותקנה בשנת 2013, עוד לפני שהתקן הישראלי נכנס בתוקף בשנת 2014 ולפני שהוטלה בתקנות התעבורה חובת ההתקנה לפי התקן בתחילת שנת 2016.
- "מטרופולין" קיבלה לבקשתה הצעת מחיר עבור מערכת כיבוי לתא המנוע בלבד מסוג "דלתא 6.1", עם מפרט ומדריך טכני. בפועל הנתבעת 2 מכרה את המערכת לחברת "הארגז תדיאל אוטומטיב" בע"מ, אשר ייצרה את מרכב האוטובוס, אך התקינה אותה בעצמה (ס' 6-1 לתצהירו). מערכת הכיבוי שהותקנה באוטובוס הייתה אוטומטית, ותוכננה לפרוק את אבקת הכיבוי פעם אחת, ללא יכולת לכבות הצתה חוזרת של האש (ס' 9-11 לתצהירו). המערכת שהותקנה לא תוכננה לעבוד כאשר מנוע הרכב דומם, בהתאם לסיכום ולדרישות של הלקוחה "מטרופולין" (עמ' 88, ש' 23-33).
80. בכל הנוגע לבדיקות האירוע, מר גולדמברג קיבל הודעה מנציג "מטרופולין" והגיע לראות את שרידי האוטובוס יום או יומיים לאחר אירוע השריפה, יחד עם חוקר השריפות רפי גרציאני ועם מהנדס המערכת ערן רוט. השלושה בדקו את שרידי האוטובוס והמערכת, ואולם אין לו הסבר מדוע התמונות שצולמו לא צורפו ומדוע השניים האחרים לא זומנו למתן עדות מטעם הנתבעת 2 (עמ' 89, ש' 1-16; עמ' 91, ש' 11-18; עדות יצחק אסף בעמ' 26, ש' 4-7).



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

גם לאחר הבדיקה במקום, מר גולדמברג אינו יודע לומר האם מערכת הכיבוי האוטומטית פעלה באירוע. הוא לא הבחין בשרידי אבקת כיבוי בתא המנוע, ולהבנתו לא ניתן לצפות לזהות שרידים, שכן מכבי האש משתמשים בקצף כיבוי שעשוי רובו ממים. לדבריו הוא לא קיבל אישור לפרק ולשקול את מכל הכיבוי ולא ראה לנכון להגיש בקשה לכך בהמשך. עם זאת, המכל היה משוחרר, ובעת הרמתו נדמה היה שהוא ריק (עמ' 91, ש' 7-10; עמ' 91, ש' 19 - עמ' 92, ש' 15).

81. חוקר השריפות רן שלף ערך חוות דעת מיום 18/7/21 עבור ומטעמה של הנתבעת 2. המומחה לא קיבל מהנתבעת 2 חוות דעת של חוקר השריפות רפי גרציאני ולא ידע שהוא ערך מטעמה בדיקה של האוטובוס מיד לאחר האירוע (עמ' 94, ש' 30 - עמ' 95, ש' 6).

בפתח עדותו לפניי, המומחה מסר שבדיעבד התברר לו כי כשנה ויותר לפני עריכת חוות הדעת, בחודש יוני 2020, הוא התבקש לערוך חוות דעת עבור הנתבעת 4 בקשר לאותו אירוע. המומחה הגיש לנתבעת 4 מסמך מיום 2/8/20, הנושא את הכותרת "התייחסות ראשונית למסמכים דליקת אוטובוס 53-304-80", ובהיעדר תגובה מצדה הדבר נשכח ממנו בעת שפנו אליו ממושרד ב"כ הנתבעת 2, שאחרת הוא היה נמנע מעריכת חוות הדעת. המומחה שלל את הטענה שמדובר בשתי חוות דעת סותרות. הוא חזר על כך שעבור הנתבעת 4 נערכה התייחסות ראשונית בלבד, שאינה בבחינת חוות דעת, על בסיס מסמכים חלקיים שהתקבלו באותו שלב (עמ' 93, ש' 2-7 ו-31-23; עמ' 96, ש' 13-22; עמ' 94, ש' 27-29).

בחוות הדעת שנערכה על ידי מר שלף עבור הנתבעת 2 נכתב, כי לא ניתן לשלול את האפשרות שמערכת הכיבוי פעלה אוטומטית וכיבתה את הדליקה הראשונית, אלא שחלף זמן מסוים עד שנהג האוטובוס עצר אותו ודומם את המנוע, כך שהאש פרצה שנית תוך זמן קצר, שכן המנוע כבר היה ספוג בשמן והטמפרטורה הייתה גבוהה. מסקנת חוות הדעת היא שלא ניתן לקשור בין נזקי האוטובוס ובין כשירות מערכת הכיבוי (ס' 8-9 לחווה"ד).

במסמך שנערך על ידי אותו מומחה עבור הנתבעת 4 נכתב שאמנם מערכת הכיבוי הותקנה באוטובוס לפני התקינה, אך בנסיבות העניין היה עליה לפעול ועובדתית היא לא פעלה אוטומטית, אלא הופעלה ידנית על ידי הנהג (ס' 11 למסמך). מסקנת המומחה הייתה שהמערכת כשלה ושכישלונה הוא הגורם העיקרי לנזקי האוטובוס, עוד יותר מהתקלה במנוע (ס' 14(ב-ד) למסמך). עוד נכתב במסמך, שבחוות הדעת של המומחים האחרים אין הוכחה לכשל בטיפול במוסך (ס' 14(א) למסמך).



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

קיימת סתירה ברורה במסקנות בין חוות הדעת שניתנה על ידי המומחה לנתבעת 2 ובין המסמך שנערך על ידו עבור הנתבעת 4. המומחה הסביר זאת כאמור בכך שהמסמך שנערך עבור הנתבעת 4 היה ראשוני בלבד ושנדרשו לו נתונים נוספים. כיום הוא סבור, נוכח העובדה שמכל הכיבוי נמצא ריק לאחר האירוע, שלא ניתן לדעת האם המערכת פעלה בזמן האירוע או לפניו, במהלך 11 החודשים שחלפו בין מועד הבדיקה האחרונה שלה בתאריך 7/9/16 ובין מועד האירוע. אם המערכת אכן פעלה אוטומטית בעת האירוע, אפשר כאמור שהמנוע המשיך לעבוד והאש פרצה שוב (עמ' 94, ש' 7-26; עמ' 95, ש' 9-14).

82. הממצאים שעלו מהעדויות ומהמסמכים שהוצגו הם כדלקמן:

א. לפי הזמנת "מטרופולין", הנתבעת 2 התקינה באוטובוס מערכת כיבוי אוטומטית לתא המנוע. ההתקנה בוצעה לפני שנערך תקן עבור מערכות מסוג זה ולפני שהתקנות חייבו את התקנתן.

ב. המערכת המסוימת פורקת אבקת כיבוי באופן אוטומטי פעם אחת בלבד. לחילופין, נהג האוטובוס יכול להפעיל אותה ידנית בלחיצה על כפתור, ואולם רק בזמן שמנוע האוטובוס פועל.

ג. הנתבעת 2 בדקה את המערכת בתאריך 7/9/16 ואישרה את תקינותה (ס' 5 לתצהירו של יצחק אסף ומוצג ו' למוצגי התובעת).

ד. "מטרופולין" עדכנה את הנתבעת 2 בדבר קורות האירוע, ונציגיה הגיעו לבדוק את שרידי האוטובוס והמערכת, אם כי לא השתתפו בפגישות שערך בהמשך נציג היצרן מגרמניה. הנתבעת 2 לא זימנה לעדות את חוקר השריפות רפי גרציאני שהשתתף בבדיקה, אך כפי הנראה לא ערך חוות דעת. גם מהנדס המערכת ערן רוט השתתף בבדיקה, ואף הוא לא זומן למתן עדות.

ה. כפי הנראה, מכל מערכת הכיבוי נמצא ריק לאחר האירוע, ואולם לא נראו סימני קצף הכיבוי, ולא ניתן לדעת האם הם נשטפו בפעולות הכבאים.

83. המסקנה היא שלא ניתן לשלול כי מערכת הכיבוי האוטומטית של הנתבעת 2 בתא המנוע של האוטובוס פעלה עוד לפני האירוע, בטווח הזמנים שבין מועד הבדיקה האחרונה מיום 7/9/16 ובין מועד השריפה 15/8/17. לא מן הנמנע שהמערכת פרקה אוטומטית עקב התחממות בתא המנוע או שהיא הופעלה בטעות ידנית על ידי מי מנהגי האוטובוס.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

1 מובן שרצוי שתידלק נורית התרעה כאשר המערכת ריקה, ואולם לא הוכח שהייתה חובה
2 שכזו בעת שהיא הותקנה, לפני שנערך התקן הישראלי למערכות מסוג זה ולפני שנכנסו
3 לתוקף התקנות המחייבות את התקנתה. אף לא הוכח או נטען לפני כי כיום יש חובת
4 התרעה שכזו ושיש מערכות ששודרגו לספק אותה.
5

6 84. מסקנה נוספת היא שלא ניתן לשלול את האפשרות שהמערכת פעלה באופן אוטומטי, אלא
7 שהאש נדלקה שוב תוך זמן קצר, נוכח הצטברות שמן המנוע והחום הרב שהתפתח בתא
8 המנוע.
9

10 85. מחדלה של הנתבעת 2 באי הבאתם לעדות של השניים הנוספים שהשתתפו בבדיקת
11 השרידים לאחר האירוע פועלת לחובתה, ואולם לא מצאתי שיש בכך כדי לשנות את
12 המסקנה הסופית. ספק אם אותם שניים יכלו להראות ממצאים שונים מכל אותם גורמים
13 מקצועיים שבדקו את השרידים מיד לאחר האירוע.
14

15 86. טענתה של התובעת בסיכומיה, כי יש להעביר את נטל הראיה אל כתפי הנתבעת 2 לפי
16 הוראות ס' 41 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש], נדחתה. אחד התנאים להעברת הנטל לפי סעיף
17 זה הוא שהנזק נגרם על ידי נכס שלנתבע השליטה המלאה עליו. בענייננו לנתבעת 2 לא
18 הייתה כלל שליטה במערכת הכיבוי האוטומטית בעת השימוש באוטובוס, ובכלל זה בעת
19 אירוע השריפה.
20

21 87. בשורה התחתונה, המסקנה היא שהתובעת לא הוכיחה כי מערכת הכיבוי של הנתבעת 2
22 הייתה מלאה ותקינה בעת קרות האירוע וכי היא כשלה. לפיכך דינה של התביעה שהוגשה
23 נגד הנתבעת 2 להידחות.
24

פרק ח' - טענות בדבר אחריותה של מבוטחת התובעת חברת "מטרופולין"

25
26
27 88. במסגרת חוות הדעת והעדויות מטעם עדי הנתבעות, עלו טענות שונות לגבי התנהלותו של
28 נהג האוטובוס.
29

30 מהנדס הרכב שלמה נצר מטעם הנתבעת 1 כתב בחוות דעתו, שיש להניח כי נזילת השמן
31 הותירה סימנים על הקרקע מתחת למקום חניית האוטובוס, כך שהיה על הנהג להבחין
32 בהם ולהפנות את האוטובוס למוסך. כמו כן, עלתה האפשרות שהנהג לא הבחין בנורת
33 התרעה על חום המנוע בלוח המחוונים של האוטובוס, שהגיוני שנדלקה (ס' 5.5, 5.7 ו-13.5
34 לחווה"ד; עמ' 75, ש' 23-28).



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

- 1 העד מטעם הנתבעת 2, מר מישה גולדמברג, טען על בסיס ניסיונו, שאם נהג האוטובוס היה
2 עוצר את האוטובוס מיד, מפעיל את מערכת הכיבוי ידנית ואז מדומם את המנוע, הנזק היה
3 נמנע. להבנתו, המשך הנסיעה באוטובוס גרם לשמן להמשיך ולנזול, ובכך להצית את האש
4 מחדש (ס' 12 לתצהירו; עמ' 88, ש' 8-22).
- 5
- 6 חוקר השריפות שחר דדון מטעם התובעת, העיד שבתחקור המומחים לאחר האירוע הנהג
7 נשאל שאלות והעיד שברגע שדווח על עשן הוא עצר, דאג לביטחון הנוסעים וכלל לא הלך
8 לכיוון החלק האחורי של האוטובוס (עמ' 38, ש' 28-31).
- 9
- 10 89. נהג האוטובוס ישעיהו גוטמן (עת/7) שכר את האוטובוס ממעסיקתו חברת "מטרופולין"
11 לנסיעה פרטית עבור טיול בצפון הארץ של בני משפחתו המורחבת (עמ' 54, ש' 19-23; עדות
12 יצחק אסף בעמ' 25, ש' 3-7 ובעמ' 26, ש' 11-24).
- 13
- 14 מר גוטמן נהג באוטובוס המסוים במסגרת עבודתו מספר חודשים לפני האירוע. האוטובוס
15 היה תקין, אך לקראת הנסיעה הפרטית הוא דיווח לקצין הבטיחות על מספר תקלות.
16 האוטובוס נמסר לטיפול במוסד הנתבעת 3, שכלל הן טיפול שגרתי והן טיפול בתקלות
17 שעליהן דיווח הנהג. לאחר הטיפול במוסד, האוטובוס שימש נהגים אחרים משך מספר
18 ימים וחזר לחזקתו של מר גוטמן בבאר שבע יום אחד לפני הנסיעה לטיול. בערב שלפני יום
19 האירוע הוא עבד עם האוטובוס באזור קרית מלאכי ואז החנה אותו ליד ביתו, בדק שמן
20 ומים ומצא שהמפלסים תקינים. בבוקר הנסיעה הוא ערך בדיקה ויזואלית סביב הרכב,
21 מצא שהכל נראה תקין ויצא לדרך (עמ' 55, ש' 12-22; עמ' 60, ש' 3-16; עמ' 61, ש' 11-32).
- 22
- 23 בדרך חזרה מצפון הארץ, במהלך נסיעה באזור של ירידות בכביש 65, גיסתו שישבה בצד
24 האחורי של האוטובוס קראה לו ודיווחה שהיא רואה אש מאחור. מר גוטמן הסתכל
25 במראה השמאלית ואכן הבחין באש ועשן. הוא עצר את האוטובוס, פתח את שתי הדלתות
26 ואז כיבה את המנוע (עמ' 54, ש' 24 - עמ' 55, ש' 2).
- 27
- 28 במענה לשאלות שהופנו אליו, מר גוטמן העיד כי הוא נסע קודם לכן בעליות במהירות של
29 כ- 80 קמ"ש, והאש פרצה כאמור במהלך ירידה לא תלולה ובנסיעה במהירות סבירה (עמ'
30 61, ש' 33-34; עמ' 62, ש' 2 - עמ' 63, ש' 7). העד לא זכר באיזה נתיב הוא נהג והאם היו
31 שוליים במקום שבו האש התגלתה לראשונה. עם הגילוי הוא נסע מספר שניות למרחק של
32 100-200 מ' ועצר במקום הראשון שבו ניתן היה לעצור בבטחה (עמ' 57, ש' 34 - עמ' 58, ש'
33 21; עמ' 59, ש' 3-6; עמ' 64, ש' 10-11).
- 34



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

העד חזר וטען שהאוטובוס נסע באופן תקין לחלוטין. הוא שלל את הטענות שלפני פרוץ האש נדלקו נורות התרעה כלשהן בלוח המחוונים של האוטובוס ושהרכב לא "סחב" (עמ' 55, ש' 14 ו- 27-23; עמ' 56, ש' 21-18; עמ' 61, ש' 35 - עמ' 62, ש' 1; עמ' 62, ש' 22-26). יצוין בהקשר זה, שבחוות דעתו של חוקר השריפות אשר סלוצקי נכתב כי בנסיבות האירוע לא הייתה אמורה להידלק נורה בלוח השעונים ולא הייתה אמורה להיות השפעה על תפקוד המנוע (ממצא 12 לחווה"ד). גם חוקר השריפות שחר דדון סבר כי נורת השמן לא אמורה להידלק, אלא בזיליה מצטברת משמעותית (עמ' 41, ש' 28-34).

העד הסביר, שהאש התפשטה במהירות רבה ושהוא לא יכול היה להספיק להגיע למטף הידני, שמוקם ליד הדלת האחורית, מה גם שמחובתו קודם כל לדאוג לבטיחות הנוסעים היורדים מהרכב (עמ' 55, ש' 31-28; עמ' 56, ש' 2-1; עמ' 56, ש' 22 - עמ' 57, ש' 2).

90. עדותו של מר גוטמן לפניי הייתה אמינה ולא מצאתי שהיא נסתרה בחקירות של ב"כ הצדדים. הדברים שנמסרו אף תאמו את הדברים שנאמרו על ידו לאחר האירוע בתחקור של חוקר השריפות אשר סלוצקי (פרק "נסיבות" בחווה"ד).

91. מסקנתי היא שלא נפל פגם בהתנהלותו של נהג האוטובוס. הנהג דאג שהאוטובוס יטופל ימים ספורים לפני הנסיעה. בשעות שלפני היציאה לדרך הוא בדק ומצא את מפלסי השמן והמים תקינים ודי בכך. שוכנעתי שעובר לקרות האירוע לא נדלקה נורה בלוח המחוונים ולא היה שינוי בתפקוד הרכב. עם גילוי השריפה, הנהג מיהר לעצור תוך זמן ומרחק קצרים במקום בטוח ודאג לירידת הנוסעים. האש התפשטה במהירות רבה, ולא מצאתי כי הייתה לו היכולת לכבות אותה.

92. מבוססת התובעת, חברת "מטרופולין", טיפלה באוטובוס בקביעות תחת מעטפת השירות של הנתבעת 1, וימים ספורים לפני האירוע במוסך הנתבעת 3, שאז גם טופלה מערכת השמן (ס' 5-6 לתצהירו של יצחק אסף; עדותו בעמ' 27, ש' 9-14). לאחר האירוע מר אסף שוחח עם הנהג, אך הטיפול כולו הועבר לבדיקת הנתבעת 1, כך שחברת "מטרופולין" לא תחקרה את המקרה (עמ' 28, ש' 34 - עמ' 29, ש' 6).

93. המסקנה היא שלא נמצא כי מבוססת התובעת, חברת "מטרופולין", ונהג האוטובוס ישעיהו גוטמן, התרשלו בנסיבות העניין או שהיו יכולים למנוע את נזקי האירוע.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות -
שותפות מוגבלת ואח'

פרק ט' - אי מסירת הודעה בדבר האירוע לנתבעת 3

- 1
- 2
- 3 מנהל הנתבעת 3, מר דוד קלדרון, העיד כי זמן מה לאחר האירוע נודע לו מנציגי הנתבעת 1
- 4 שהאוטובוס נשרף כליל, אך לא העלו לפניו את הטענה כי השריפה קשורה באופן כלשהוא
- 5 לטיפול במוסך. התובעת פנתה אל הנתבעות 3-4 לראשונה רק לאחר ששרידי האוטובוס
- 6 והמנוע הושמדו, והן גם לא זומנו לבדיקות של האוטובוס לאחר האירוע, כך שנמנע מהן
- 7 לשלוח מומחים מטעמן בזמן אמת (ס' 5 ו- 10 לתצהירו; עמ' 104, ש' 14-24).
- 8
- 9 המנהל הטכני של הנתבעת 1, מר יצחק אסף, העיד שבאופן שוטף הוא עמד בקשר עם
- 10 הנתבעת 3, ובכלל זה עם מנהל השירות שלה אורון בראל, שהוא גם חברו הטוב. העד אישר
- 11 שלאחר האירוע הוא סיפר לאורון בראל על שריפת האוטובוס וביקש ממנו את היסטוריית
- 12 הטיפולים במוסך, לבקשת חברת הביטוח של "מטרופולין". עם זאת, באותו זמן מר אסף
- 13 עצמו לא ידע שיש חשד לרשלנות של המוסך ועל כן הוא לא מסר מידע שכזה למר בראל
- 14 (עמ' 23, ש' 16 - עמ' 24, ש' 4; עמ' 30, ש' 24-35). העד אישר שנציגי המוסך לא השתתפו
- 15 בפגישות המומחים (עמ' 30, ש' 22-23) ושהוא לא עדכן אותם בדבר תוצאות הבדיקות.
- 16 להבנתו, היה על הנתבעת 1 לעדכן בכך את הנתבעת 3 (עמ' 31, ש' 4-10). מנהל אגף השירות
- 17 של הנתבעת 1, מר שרון קסלר, לא ידע לספק הסבר מדוע נציגי המוסך לא הוזמנו לפגישות
- 18 המומחים, אך חזר על כך שהם עודכנו כבר מהיום הראשון בדבר אירוע השריפה (עמ' 87,
- 19 ש' 27-32).
- 20
- 21 מנהל המוסך, מר דוד קלדרון, אישר שאורון בראל הוא מנהל מרכז השירות, ואף אחד
- 22 מחתניו. ביחס לעדות של יצחק אסף, מר קלדרון אישר שהמידע בדבר שריפת האוטובוס
- 23 נמסר, אך מבלי שנטענה טענה כלשהיא נגד הנתבעת 3 ומבלי שמישהו קשר בין הטיפול
- 24 במוסך ובין השריפה. לדבריו היו מקרים קודמים של שריפת אוטובוסים, והמוסך נדרש
- 25 תמיד למסור את מסמכי היסטוריית הטיפולים, מבלי שהוגשה נגדו בעבר ולו תביעה אחת
- 26 עד להליך זה (עמ' 103, ש' 34 - עמ' 104, ש' 13).
- 27
- 28 לא מצאתי שהתובעת חדלה בכך שהיא לא מסרה הודעה על האירוע לנתבעת 3 ולא דאגה
- 29 להתריע על חשדותיה או לזמן אותה לבדיקות האוטובוס. בזמן המייד לאחר האירוע
- 30 השריפה, התובעת לא ידעה מהי הסיבה לפרוץ האש, והיא התבררה לה רק כאשר הסתיימה
- 31 בדיקת נציגי היצרן והמומחים. מכאן שבתקופה שלאחר האירוע, התובעת והנתבעות חלקו
- 32 את אותו המידע בדבר עצם קרות השריפה.
- 33



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

רק לאחר שהתברר כי יש חשד שהטיפול במוסך קשור לקרות האירוע, נוצרה חובת עדכון
ויידוע, ואולם מבחינת התובעת די היה בידיעתה של הנתבעת 1. במשקפי התובעת, הנתבעת
3 טיפלה באוטובוס במסגרת הפעילות והמעטפת של הנתבעת 1.
טענות הנתבעת 3 בדבר אי קבלת ממצאי הבדיקות של נציגי היצרן ושל המומחים השונים,
היו צריכות להיות מופנות אל הנתבעת 1, אלא שהנתבעת 3 לא העלתה אותן וממילא היא
לא הגישה הודעה לצד ג' נגד הנתבעת 1.
98. התוצאה היא שטענות הנתבעת 3 כלפי התובעת בדבר אי מסירת המידע נדחות.

פרק י' - סיכום פרקי האחריות וההודעה לצד ג'

99. כפי שנקבע לעיל, השריפה באוטובוס פרצה כתוצאה מנזילת שמן מנוע, עקב אי סגירה
הרמטית של מכסה השסתומים בטיפול האחרון במוסך הנתבעת 3. הפועל היוצא הוא
קבלת התביעה שהוגשה נגדה ונגד המבטחת שלה, הנתבעת 4.

100. הנתבעת 1 נתבעה בעילה נזיקית לפי עוולת הרשלנות ובעילה חוזית מכוח הסכם האחזקה
אשר נחתם בינה ובין מבוטחת התובעת, חברת "מטרופולין" (מוצג ד' למוצגי התובעת).
בסעיף 4.1.1 להסכם האחזקה, הנתבעת 1 התחייבה כך:

"החברה תדאג ותישא בעלות בגין תחזוקת הרכב בהתאם להוראות היצרן או הוראות
החוק ולביצוע תיקונים וטיפולים כנדרש להחזקת הרכב במצב תקין ולהפעלתו הסדירה
במשך כל תקופת ההסכם. השירות הנ"ל יתבצע אך ורק במוסכים המורשים או כפי
שתורה החברה מפעם לפעם".

בסעיף 5.1.8 להסכם, בפרק חיוביה של "מטרופולין", נקבע כך:

"הלקוח יישא בעלות תיקון נזקים שאירעו עקב פריצה ו/או שריפה שלא נבעה מתקלות
טכניות על חשבוננו".

מנהל אגף השירות בנתבעת 1, מר שרון קסלר (עה/3), אישר כי הנתבעת 1 התחייבה לשאת
בעלויות התחזוקה של האוטובוס (ס' 13 לתצהירו).



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

101. בניסיון להתחמק מהוראותיו של סעיף 5.1.8 להסכם, מהנדס הרכב מטעם הנתבעת 1, מר
שלמה נצר, טען כי הכשל של המוסך אינו בבחינת תקלה טכנית, אלא תקלת תחזוקה (ס'
6.10 לחווה"ד; עמ' 66, ש' 11-1). הנתבעת 1 חזרה על הטענה בפרק ד' של סיכומיה, ואולם
לא העלתה אותה בכתב ההגנה מטעמה. הפרדת הייצוג המשפטי של הנתבעת 1 מזה של
הנתבעות 3-4 במהלך ההליך אינה יכולה להצדיק את המחדל, שכן היה על הנתבעת 1 לבקש
לתקן את כתב ההגנה נוכח שינוי הנסיבות ולהעלות את כל טענותיה באופן מפורש.
- גם לגופו של עניין, פרשנות הנתבעת 1 לתנאי ההסכם אינה מתקבלת. כוונת הוראות
ההסכם בין "מטרופולין" ובין הנתבעת 1 היא ברורה: במקרה של שריפה, עלויות התיקון
חלות על "מטרופולין" אא"כ מדובר בתקלה טכנית, במובן של תקלה במערכות האוטובוס.
המערכות מטופלות בשגרה באמצעות מי מטעם הנתבעת 1. כאשר הטיפול יוצר תקלה
במערכות האוטובוס, המשמעות היא תקלה טכנית, וממילא בפרשנות הסבירה של ס' 5.1.8
להסכם, כוונת הצדדים הייתה שהאחריות לשריפה ונזק הנובעים מכך לא תחול על
"מטרופולין".
102. התוצאה היא שדינה של תביעת התובעת נגד הנתבעת 1 להתקבל, מכוחה של עילת התביעה
החוזית. לא מצאתי שהוכחה רשלנות ישירה של הנתבעת 1, על אף עדותו של מר שרון
קסלר, כי מנהל שירות אזורי של הנתבעת 1 בודק מדגמית את עבודות המוסכים ואף
במישרין את האוטובוסים של "מטרופולין" (עמ' 85, ש' 9-21). גם העובדה שהנתבעת 1
מאשרת לנתבעת 3 בדיעבד את התיקונים ואת החלפים אינה יוצרת אחריות נזיקית ישירה
(עמ' 85, ש' 22-35). לפיכך תביעת התובעת נגד הנתבעת 1 בעילה הנזיקית נדחית.
103. הנתבעת 1 הגישה הודעה לצדדי ג' נגד הנתבעות 3-4 בעילה חוזית מכוח הסכם ההרשאה
שנכרת בין הנתבעת 1 ובין הנתבעת 3 (ס' 15-16 ונספח 7 לתצהירו של מר שרון קסלר).
בסעיף 11.2.2 להסכם ההרשאה נקבע כך (סוכן השירות הוא הנתבעת 3 והחברה היא
הנתבעת 1):
- "סוכן השירות הינו קבלן עצמאי, ולפיכך, פעולות מעשים ומחדלים של סוכן השירות או
עובדיו ו/או שליחיו ו/או הפועלים מטעמו, הם על אחריותו בלבד, ולא יחייבו בשום צורה
שהיא את החברה ו/או מי מטעמה. החברה לא תהיה אחראית לכל נזק, מכל סוג ומין,
שייגרם במוסך ו/או למוסך ו/או לעובדי סוכן השירות ו/או לכל גורם שהוא הנמצא במוסך
ו/או בדרך אליו ו/או ממנו. סוכן השירות ישפה את החברה, מיד עם דרישתה הראשונה,
בגין כל נזק, הפסד ו/או הוצאה מכל סוג שהוא, שיגרמו לחברה בקשר עם נזק כאמור
ברישא לסעיף זה, לרבות הוצאות משפטיות".



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות -
שותפות מוגבלת ואח'

בסעיף 14.2 להסכם נקבע כך :

"סוכן השירות לבדו אחראי לכל נזק ו/או אובדן ו/או פגיעה ו/או הפסד שיגרמו במעשה ו/או מחדל הוא ו/או כל הפועלים בשמו ו/או מטעמו, לרבות עובדיו ו/או שליחיו ו/או מתקינים חיצוניים ו/או קבלני משנה לגופו ו/או לרכושו ו/או לעסקו, לרבות נזק תוצאתי מכל סוג, של כל אדם ו/או גוף, לרבות לחברה ו/או לעובדיה ו/או למי מטעמה ו/או לבעלי הרכבים, ו/או לצד שלישי כלשהו, תוך כדי ו/או עקב ו/או בקשר עם פעולותיו כסוכן שירות על פי ההסכם. אחריותו של סוכן השירות לא תפחת מאחריות שומר שכר בחוק. סוכן השירות משחרר בזה את החברה מכל חבות בקשר לנזקים והפסדים כאמור והוא מוותר על כל זכות חזרה/שיבוב אל החברה".

בסעיף 14.3 להסכם ההרשאה, הנתבעת 3 התחייבה לפצות את הנתבעת 1 בגין כל הוצאה שתיגרם לה כתוצאה מאירוע שהוא באחריותה של הנתבעת 3.

סעיפים 14.2-14.4 הטילו על הנתבעת 3 חובה לבטח את אחריותה לפי מפרט שנקבע על ידי הנתבעת 1. מכוח זה הנתבעת 4 חתמה על אישור עריכת ביטוחים (נספח 5 להודעה לצדדי ג'), שכולל ביטוח אחריות כלפי צדדי ג' והרחבה לכיסוי הנתבעת 1 בגין אחריותה למעשיה ולמחדליה של הנתבעת 3.

104. בכתב ההגנה מטעמם של צדדי ג' נטען שכלל לא היה מקום להגשתה, שכן הנתבעות 3-4 מכירות בהתחייבויות המפורשות במסמך אישור עריכת הביטוחים, ובלבד שייקבע שהתביעה נגד הנתבעת 1 מתקבלת רק בשל רשלנותה של הנתבעת 3.

105. במקרה המסוים, תביעת התובעת נגד הנתבעת 1 אכן מתקבלת בשל רשלנותה של הנתבעת 3, ומכאן שדינה של ההודעה לצדדי ג' להתקבל.

פרק יא' - הנזק

106. נוקי אובדן האוטובוס הוערכו בחוות דעתו של שמאי הרכב אסף מימון מטעם התובעת בסך של 329,049 ₪, כולל הוצאות כיבוי אש, חילוץ וגרירה. השמאי הבהיר שנוכח מצב האוטובוס לאחר השריפה, לא היה שווי כספי לשרידיו, אשר הועברו למגרש "קמר" מטעם התובעת (עמ' 33, ש' 5-12; עמ' 32, ש' 33-35).



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

1 במענה לשאלות בחקירה נגדית, נמסר כי תוחלת החיים של אוטובוס היא בת 15 שנים, ואין
2 שוק או מסחר של כלי רכב מסוג הנמכרים ליד שנייה (עמ' 33, ש' 13-27). חוות דעתו של
3 שמאי הרכב מטעם התובעת לא נסתרה ואף לא הוגשו חוות דעת נגדיות.
4
5 107. אובדן רכושם של נוסעי האוטובוס שולם במסגרת פוליסה מסוג "סחורה בהעברה"
6 שהתובעת ערכה עבור המבוטחת, חברת "מטרופולין". הנזק הוערך בחוות דעתו של השמאי
7 גיל זייברט.

8
9 השמאי פנה לנהג וקיבל באמצעותו רשימת פריטי תכולה שנערכה על ידי הנוסעים, שכן
10 הפריטים עצמם אוחסנו בתא המטען ונשרפו כליל עם האוטובוס. פריטי התכולה היו
11 סטנדרטיים וסבירים, והנוסעים סיפקו תמונות ומסמכים של חלקם. מרבית הנוסעים היו
12 בני המגזר החרדי, והשמאי העריך את השווי, מבלי לדרוש מכולם חשבוניות רכישה של
13 פריטים חלופיים. הסך שנקבע, לאחר הערכת השווי והפחתת פחת, הוגבל לפי גבולות
14 האחריות בפוליסה, ובסופו של דבר שולם גבול האחריות בסך של 25,000 ₪. לשמאי לא
15 ידוע למי הועבר התשלום ובאיזו חלוקה בין הנוסעים (פרק ההסברים בחווה"ד; עמ' 21, ש'
16 23-33; עמ' 22, ש' 15-36).

17
18 נהג האוטובוס ישעיהו גוטמן העיד, שנוסעי האוטובוס היו בני משפחתו המורחבת, 22-23
19 במספר. פריטי הציוד, כגון עגלות של תינוקות, אוחסנו בתא המטען והתקבל בגינם פיצוי
20 שהסתכם בסך של כ- 28,000 ₪ (עמ' 59, ש' 7-26).

21
22 מסקנתי היא שהערכות השמאי היו סבירות ולא נסתרו. הפיצוי שולם לפי מגבלות הפוליסה
23 ואופן חלוקתו בין הנוסעים חסר משמעות.

סיכום

24
25
26
27 108. במסגרת פסק הדין נסקרו ונבדקו בהרחבה טענות הצדדים, אשר נמצאו רלוונטיות לצורך
28 ההכרעה במחלוקות שביניהם. לא נעלמו מעיניי טענות נוספות של הצדדים, בתצהירים
29 ובסיכומים, אשר לא מצאתי כי היה להן בסיס של ממש או כי היה בהן כדי לשנות את
30 תוצאת פסק הדין.

31
32 109. תביעת התובעת נגד הנתבעות 1, 3 ו-4 מתקבלת.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות - שותפות מוגבלת ואח'

110. כעולה מתצהיריהם של עובדי התובעת, עו"ד שרון אלבו ועו"ד רות כהנא לרמן, התובעת שילמה בגין נזקי האירוע את התשלומים הבאים:
- א. בתאריך 20/12/17 סך של 319,978 ₪ עבור נזקי אובדן האוטובוס.
- ב. בתאריך 24/9/17 סך של 1,675 ₪ עבור שכ"ט שמאי התכולה.
- ג. בתאריך 15/11/17 סך של 1,755 ₪ עבור שכ"ט חוקר השריפות.
- ד. בתאריך 15/11/17 סך של 7,605 ₪ עבור שכ"ט שמאי הרכב.
- ה. בתאריך 19/8/18 סך של 5,850 ₪ עבור שכ"ט מהנדס הרכב.
- ו. בתאריך 12/11/18 סך של 19,755 ₪ ובתאריך 26/11/18 180 ₪ עבור נזקי התכולה.
111. על הנתבעות 1, 3 ו-4, ביחד ולחוד, לשלם לתובעת את הסכומים דלעיל, בצירוף הפרשי ריבית והצמדה כדין מהמועד של כל תשלום ועד ליום מתן פסק הדין. בנוסף על הנתבעות 1, 3 ו-4, ביחד ולחוד, לשלם לתובעת את הסכומים הבאים:
- א. שכ"ט עו"ד בשיעור של 15% מהסך הכולל של החיובים דלעיל.
- ב. סכומי האגרה (שתי מחציות) כפי ששולמו בפועל.
- ג. שכרי העדים מטעם התובעת, כפי שנקבעו בהחלטות בית המשפט במהלך הדיונים.
112. ההודעה לצדדי ג' שהגישה הנתבעת 1 נגד הנתבעות 3-4 מתקבלת. על הנתבעות 3-4, ביחד ולחוד, לשלם לנתבעת 1 את הסכומים הבאים:
- א. כל סכום שהנתבעת 1 תשלם בפועל לתובעת, אם בכלל.
- ב. סכומי האגרה (שתי מחציות) כפי ששולמו בפועל.
- ג. שכ"ט עו"ד בסך של 20,000 ₪ בתוספת מע"מ (שכ"ט מופחת, שכן המחלוקות בהודעה לצדדי ג' היו מצומצמות).
113. תביעת התובעת נגד הנתבעת 2 נדחת. התובעת תשלם לנתבעת 2 שכ"ט עו"ד בסך של 40,000 ₪ בתוספת מע"מ.
114. סכומי פסק הדין ישולמו תוך 30 יום מהיום.
- ניתן היום, י"ז טבת תשפ"ד, 29 דצמבר 2023, בהעדר הצדדים.



בית משפט השלום בכפר סבא

ת"א 36541-12-18 איילון חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' מכשירי תנועה ומשאיות -
שותפות מוגבלת ואח'

רון פלג, שופט