

בתי המשפט א03/003315 - בית משפט השלום רמלה

בפני: כב' השופטת אסתר נחליאלי-חיאט

תאריך: 07/05/2006

בעניין:

1. עזבון בנבנישתי עודד ז"ל

2. בנבנישתי דינה

תובעים

ע"י ב"כ עו"ד פרזיליך אריאל

נגד

1. לוי מרדכי

2. מדינת ישראל - רשות הנמלים והרכבות

נתבעים

ע"י ב"כ עו"ד אמיר סילש

החלטה

האם המנוח עודד בנבנישתי, שנדרס ביום 30.4.96 על ידי רכבת, שם קץ לחייו או שמא נדרס ע"י רכבת בעת שערך את צעדת הבוקר היומית? התשובה לשאלה רלוונטית לענין קביעת החבות בתביעה שהוגשה על ידי ע"י עזבון המנוח וע"י האלמנה על פי חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה-1975 (להלן: חוק הפיצויים); אם ענין לנו במעשה התאבדות, הרי שהוא בא בגדר החזקה הממטת בחוק הפיצויים (ע"א 2199/99 עזבון המנוח עודד לזר ז"ל ואח' נ' רשות הנמלים והרכבות פ"ד נו(1) 938, 957) ואין הנתבעים חבים לפצות את התובעים, אך אם בתאונה שבה נדרס הולך הרגל המנוח עסקינן, כי אז אחראים הנתבעים לפצות את התובעים.

הדיון בתביעה פוצל באופן שתחילה תוכרע שאלת החבות, והפלוגתא שבפני היא עובדתית בעיקרה - האם גרם המנוח לתאונה במתכוון, קרי, האם שם קץ לחייו או האם מדובר בארוע תאונתי.

האם בהתאבדות עסקינן

על פי הפסיקה, הטענה כי מדובר במעשה התאבדות אינה מטילה "נטל ראיה מוגבר" על הטוען אותה, והיא נבחנת על פי מאזן ההסתברות, אלא ש"כמות הראיות הנדרשת להוכחת טענה נגזרת ממהותה ומחומרתה של הטענה. כך בעניננו, המערערת מיחסת למנוח התנהגות יוצאת דופן, שאיננה מעשה של יום ביומו. בבואה לשכנע את בית המשפט כי גרסתה סבירה מן הגרסה האחרת, על המערערת להציג ראיות בכמות ובמשקל שדי בהם כדי להטות את הכף לטובתה. לא ברף הוכחה שונה קא עסקינן, כי אם ביישומו של רף ההוכחה של מאזן ההסתברויות בהתחשב בנסיבות המקרה מהות הטענות ובחומרתן" (ע"א 2976/00 הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ נ' לידאווי פד"י נו(6) 874, 877).

[ההדגשים שיובאו בהחלטה זו, הן מהפרוטוקול והן מפס"ד, אינם במקור - א.נ.ח.]

את התשובה לשאלה האם תאונת הדרכים נגרמה כתוצאה ממעשה התאבדות קרי, מרצונו של המנוח לשים קץ לחייו עלי להסיק ממערכת עובדתית ונסיבתית כוללת שהובאה בפני, מאחר שהמנוח אינו בין החיים ואין באפשרותי לקבל מענה חד משמעי לשאלה כאמור, ומאחר שהנתבעים חולקים על הטענה כי בהתאבדות עסקינן.

הראיות שהובאו לבסס את טענותיהם של בעלי הדין כללו את -

עדויות בני משפחתו של המנוח, שעדותם בקליפת אגוז אומרת כי בבוקר התאונה לא חרג המנוח ממנהגו ועשה את שנהג לעשות מידי בוקר, כי לא היתה לו כל סיבה להתאבד וממילא לא התאבד, כי התנהגותו בבוקר התאונה והפריטים שנמצאו עליו מביאים למסקנה אחת - כי לא מדובר במעשה התאבדות אלא כי ארעה תאונה.

נהג הקטר, שהיה העד היחידי לאירוע נושא כתב התביעה ויכול היה לשפוך אור על האירוע, אלא שמדבריו והתנהגותו בבית המשפט התרשמתי כי כל רצונו היה שיניחו לו, וכי לא ברור לו מדוע נקרא לעדות לגבי אירוע שממצאו כבר ידועים, אירוע שהיה לפני שנים וכבר נחקר ע"י המשטרה וגם ע"י ועדת חקירה של הרכבת, שמצאו כי מעשיו ודרכיו היו תקינים, וכי הוא מסר גרסתו מספר פעמים והמסקנות שעלו מגרסתו לא מצאו דופי בהתנהגותו, ועוד סיפר בבית המשפט כי מצב בריאותו לאחר האירוע ובגלל האירוע אינו תקין וכאמור כל רצונו שיניחו לו.

שני מומחים שחקרו את האירוע וכל אחד מהם תמך בגרסת בעל הדין שמטעמו נתן חוות דעת. הנתבע 1, נהג הקטר (להלן: "הנהג") שכאמור היה עד ראיה יחיד לאירוע, העיד שהמנוח נשכב על פסי הרכבת מתוך כוונה להתאבד.

במסגרת החקירה שערכה המשטרה לענין נסיבות האירוע מסר הנהג הודעה כי: "הבחנתי במרחק של 50 מטר ממני באדם המופיע מתוך השיחים שבצידה המזרחי של המסילה ובכפיפה נשכב על הפס המזרחי עם הפנים למטה כשחצי גוף שלו- הרגליים- מחוץ למסילה. אינסנקטיבית משכתי בבלם החירום וצפרתי, הבן אדם נדרס ע"י הרכבת ונעצרתי כ-200 מטר מהגופה. אני מעריך שהייתי במהירות של 100 קמ"ש, אני ראיתי היטב את האדם שהיה לבוש טרנינג בהיר אולי ירקרק ושיער אני חושב שיבה וראיתי בפעולות שעושה שכוונתו להתאבד, כי ראיתי שעושה מאמץ בעלייה על רמפת המסילה ונשכב בצורה של ירידה לברכיים והורדת הראש קדימה וידיים מושטות קדימה, הצפירה בטח שמע אך לא הסתכל לכיוון ולא התייחס לאזהרה זו, אני בטוח ששמע שאני מתקרב וחיכה לי כי צפרתי במרחק של ק"מ עקב סיבוב שקיים ונוהגים תמיד לצפור במקום זה". (נ/4)

גם בבית המשפט העיד הנהג לענין נסיבות התאונה: "ש. בעדות שלך בפני ועדת החקירה אתה מתאר אדם שהוא כפוף והולך כמעט על 4 בזריזות. ככה ראית אותו?"

ת. כמו בתנוחה לשכב. התאור שאמרתי הוא נכון.

ש. בתצהיר שלך אתה מתאר "... לאחר שעמד על המסילה, הוא התכופף ונשכב על הפס".

ת. הוא לא עמד על הפס, הוא התכופף.

לשאלת ביהמ"ש, מזווית העין ראיתי תנועה ואז הסתכלתי וראיתי אדם מופיע, עולה במהירות על הרמפה, הוא נעזר לעלות (מתאר בעזרת ידיו את העלייה על הרמפה) ונשכב עם הפנים למטה וידיים למעלה. כל הזמן ראיתי אותו בתנועה. הוא לא עמד וחיכה או משהו דומה לזה. כל הזמן הוא היה בתנועה. אני לא יכול להיכנס לכל כך הרבה פרטים אם הוא כל הזמן היה בצורה שפופה. אני לא יכול לזכור היום את כל הפרטים. זה נוח לשאול אותי היום אבל אני לא יכול לזכור היום הכל. זה הרושם שנוצר אצלי.

ש. אני אומר לך שאתה לא יכולת לראות את כל מה שאתה מספר כאן בשנייה וחצי. ולכן בסעיף 3 לתצהיר שלך פתאום מופיע המשפט "איני יודע לומר בדיוק מאיזה מרחק הבחנתי באדם לראשונה".

ת. זה מה שאני אומר גם עכשיו" (עמ' 24 לפרוטוקול).

אומר כי לאחר ששמעתי את הנהג לֹא שוכנעתי כי נהג הקטר שראה בהרף עין את המנוח הבין אכן מהי כוונתו; הפעולות המתוארות ע"י הנהג יכולות להתישב גם עם אפשרות שהמנוח שצעד מבין השיחים נפל והשתטח על פסי הרכבת, וכן יכולות להתישב עם אפשרויות נוספות. הנהג הבהיר כי דבריו נאמרים מתוך רושם סובייקטיבי שנוצר אצלו; הוא לא סיפק כל אינדיקציה אובייקטיבית או נסיבתית לרושם זה, להיפך סבורה אני כי נוח לו יותר לישוב את תוצאת התאונה (מות אדם) עם מעשה שארע שלא בשליטתו כי אם ברצונו ובמעשים של המנוח.

הוכח לי, כי ממרחק של 50 מטר ממקום ה-impact לא ניתן היה להבחין בכל הפעולות מהן הסיק הנהג את כוונתו של המנוח להתאבד. הפעולות שמצא הנהג לתאר היו רבות, ומאלה התרשם ולמד על כוונת המנוח להתאבד. משהוכח כי אי אפשר היה להבחין בכל הפעולות הללו מהמרחק האמור, ממילא אין מקום לקבל 'התרשמות' זו שאינה מבוססת.

תמיכה למסקנה זו מצאתי בדבריו של המהנדס גדי וייסמן, אשר מחוות דעתו

ומעדו בו בבית המשפט עולה חד משמעית כי ממרחק של 50 מטר לא ניתן להבחין בכל הפעולות שעשה המנוח לדברי הנהג, מאחר שרכבת עוברת מרחק של 50 מטר בזמן קצר מ-2 שניות, ואילו הפעולות הנטענות שראה הנהג לדבריו, קרי, יציאה מהשיחים המרוחקים מהמסילה, טיפוס על הרמפה (ראה התמונות שצורפו), עליה על המסילה, עמידה על המסילה, התכופפות ושכיבה על פסי הרכבת, פעולות שאורכות זמן ארוך יותר ולפחות 5 שניות; ב-5 שניות עוברת הרכבת מרחק של כ-140 מטר(!). (לענין משך הזמן הנדרש לפעולות המתוארות מסכים גם המהנדס קרסני, המומחה מטעם הנתבעים)

הנהג אישר בחקירתו כי הרכבת שנסעה במהירות של כ-100 קמ"ש גומעת מרחק של 50 מטרים בפחות משתי שניות.

"ש. אתה מסכים איתי שכשאתה נוסע במהירות של 104 קמ"ש אתה עובר 50 מ' בפחות מ-2 שניות?

ת. כן. " (עמ' 22 שורות 1-3).

אך בהמשך עת הבין את תשובתו ואת המסקנה שיש להסיק ממנה תיקן את דבריו: "ת. אני חושב שזה מוגזם שאני נמצא בסיטואציה כזו ואני אדע להעריך מרחקים. זאת היתה הערכה שלי באותו מועד. אני לא אומר שאני לא זוכר, אני אומר שאני לא יכול להעריך בדיוק, בוודאי לא מיד שזה קרה. ש. אני אומר שאתה רצית להראות גם למשטרה וגם לוועדת החקירה שאין שום סיכוי שדובק בך רבב של אחריות לתאונה ולכן פיזרת בכל מקום אפשרי את העובדה שמדובר ב-50 מ' ואת העובדה שמדובר באדם שהולך להתאבד. היום אחרי שכבר זוכית בוועדת החקירה של הרכבת, וגם המשטרה סגרה נגדך את התיק בהעדר עניין לציבור על סמך העדות שלך, היום כבר אין לך מה להפסיד ולכן היום כשאתה רואה שהגרסה שלך על ראית האיש וכל הפעולות שלו לא מתיישבת עם ה-50 מ', היום אתה פתאום נסוג מה-50 מ' כדי שתוכל להכניס ביותר זמן את כל הפעולות שאתה ראתה וזה מאוד נוח לך היום. זאת הסיבה שבתצהיר שלך בס' 3 אתה פתאום אומר 'אינני יודע לומר בדיוק...'; כשכל השאר אתה כן זוכר ומצטט בדיוק כמו מתיק המשטרה, רק את הנתון הזה אתה לא זוכר.

נכון שזאת הסיבה שאתה לא זוכר היום שזה 50 מ'?

ת. אני עומד המום. אני לא מבין מה אתה רוצה ממני. אני לא קולט לאיזה כיוון אתה הולך. אותו אינטרס היה אז וקיים גם היום. אדם נשכב על הפסים והוא נדרס. זה לא משנה אם זה 50 מ' אם זה 4 שניות או פחות.

אני לא מדבר על שום זיכרון.

ש. למה אז זכרת שזה 50 מ' והיום אתה לא זוכר?

ת. זאת הייתה הערכה שלי אז. היום כשאתה אומר לי שבשנייה וחצי אני לא מסוגל לראות את זה, אני מתחיל לקבל את הגרסה שלך. אני לא מדדתי זמן ולא מדדתי מרחק. אני לא מרגיש את עצמי אשם, גם מ-200 מ'. " (מעמ' 24 שורה 1- עמ' 25 שורה 19).

בדברים אלה של הנהג מוצאת אני חיזוק למסקנה כי עדותו מונעת מהרצון לישיב עם עצמו את התוצאה הטראגית של האירוע, קרי, כי נוח לו מבחינה מצפונית, לחיות עם הידיעה שלא היה ביכולתו למנוע את התאונה וכי היא ארעה בשליטתו וברצונו של המנוח לגרום לאירועה. (אדגיש כי אינני מיחסת לנהג רצון מכוון לשנות גרסה אלא שמאופן עדותו, משפת הגוף שלו בתשובה לשאלות שנשאל, ומדבריו בבית המשפט עולה כי כל רצונו היה לישיב את האירוע עם מצפוני), אך אין בין הרצון המובן הזה ובין העובדות כפי שהוכחו בפני ולא כלום, הדברים המתוארים ע"י הנהג, בעיקר לגבי מכלול הפעולות שטען כי המנוח ביצע בסמוך לתאונה, אינם יכולים להתיישב עם המסקנה שהנהג אכן ראה את המנוח מבצע את הפעולות הללו.

גם המומחה מטעם הנתבעות, המהנדס קרסני, אישר שהנהג לא יכול היה לתאר את הפעולות הרבות הללו במהירות נסיעת הרכבת, ממרחק של כ-50 מטרים ממקום אירוע התאונה.

נראה אם כן, כי על דעת שני המומחים לא ניתן לראות ממרחק של 50 מטר את כל הפעולות שתאר הנהג. סבורה אני כי ממרחק רב יותר כפי שמתאפשר לערוך בחישובים מתמטיים לא יכול הנהג לדעת בוודאות אם

הפעולות שעשה המנוח כנטען על ידו, היו כתוצאה מנפילה או כתוצאה מפעולות מתוכננות מראש ומכוונות, ועדותו כפי שאמר הנהג בעצמו היא סובייקטיבית בלבד.
כפי שציינתי לעיל עלה בבירור מעדות הנהג, כי לא ידע מה התחולל במוחו של המנוח והוא ביסס את מסקנותיו על דעתו והתרשמותו, כי רצונו האחד והיחיד שיניחו לו והוא שלם עם המסקנה שחזר עליה וניסה לבסס אותה ולשכנע אותי - שהמנוח התאבד. אין מקום לטרוניה כנגד הנהג וכאמור אינני חושבת שאמר דברים שאינם נכונים במכוון, אלא מהטעמים שכבר ציינתי לעיל.
כך שזורה עדותו בסברות, במחשבות ובמסקנות:
"ת.לא ראיתי אותו מסתתר בשקע, אבל תארתי לעצמי שכך היה כי אם הצמחיה היא בגובה של 50 ס"מ ואם לא ראיתי אותו עומד, סימן שהוא הסתתר.
זו הנחה שלי.

ש. אתה גם מניח שכשהיית במרחק 50 מ' אז הוא יצא מהשקע כשהוא כפוף. אז הוא רק יצא. גם את זה אתה מתאר לעצמך?

ת. את התנועה ראיתי, גוף ראיתי.

ש.אתה מתאר שהוא יצא מתוך התעלה. זו גם הנחה שלך שהוא יצא מתוך התעלה.

ת. אני לא ראיתי את התעלה, אי אפשר לראות אותה, היא עם צמחיה.

ש. אולי גם כל שאר התאור שלך כאן זה המשך של הנחות כאלה מאותו סוג של הנחות?

ת.אני אמרתי מהתחלה, לא הקשבת. כשמופיע בן אדם בתנוחה כזו או אחרת ונשכב עם הפנים למטה וידיים מושטות קדימה בעיני זה אקט של התאבדות. יתר הפרטים של מרחק כזה או אחר, תנוחה כזו או אחרת מדוייקת אינני יכול לתת. זו סיטואציה שאני מתכוון אליה לפני זה. זה מה שאני רואה בשניות מועטות" (עמ' 26).

לעומת השערותיו של הנהג הוצגה בפני תשתית ברמת ההוכחה הדרושה במשפט אזרחי, (דהיינו בעודף הסתברות), לטענה כי המנוח נפל על פסי הרכבת בעת שנפנה לחצות אותם.
בחוות דעתו אומר המהנדס וייסמן, כי סמוך למקום התאונה קיים מעבר להולכי רגל העוברים מדרום לצפון (עובדה שמוסכמת על הצדדים) וכי מדובר בסיכון שמהווה מפגע מאחר שהמהירות של הרכבות היא כ- 140 קמ"ש בממוצע, כן עולה מחוות הדעת וגם מהתמונות שבאזור התאונה ובאזור מעבר הולכי הרגל יש חצץ גדול והאפשרות למעוד היא אפשרות ממשית.

טענת התובעים שאם נפל המנוח, לא היתה לו שהות מספקת לברוח מהרכבת הקרבה, במהירות נסיעתה ובטווח כה קטן, סבירה בעיני והיא מתישבת עם דברי הנהג שאמר כי לא הצליח לעצור את הרכבת בטרם נפגע המנוח למרות שניסה לעשות כן, בשל המהירות והקרבה הפיזית למקום בו היה המנוח.
המהנדס וייסמן העלה אפשרות שהתיאור שנתן הנהג יכול גם להתאים למצב של מעידה על פסי הרכבת בגלל החפזון של המנוח להספיק לחצות את המסילה בטרם תגיע הרכבת למקום. אמנם דברים אלה של המהנדס הם בגדר סברה ולא נאמרו בגדר מומחיותו, אולם מצאתי בהם תמיכה למסקנתי המבוססת על הנסיבות שהובאו לבית המשפט ועל עודף ההסתברות כי בנפילה מדובר.
לענין הצפירה של הרכבת, העיד הנהג כי:

"ש. אתה מסכים איתי שאם אתה רואה אדם על פסי הרכבת לראשונה במרחק 50 מ' ממך, גם אם תפעל בשיא המהירות ותעשה כל מה שאתה יכול לעשות, אתה תדרוס אותו למוות?

ת. אם הוא בורח מהצפירה, לא יקרה לו כלום. אם הוא יישאר על המסילה נכון שבנתונים האלה אני אפגע בו".

לא הוכח כי המנוח שמע את צפירת הרכבת, נהפוך הוא, מחוות דעתו של המהנדס וייסמן (אותה העדפתי על פני דבריו של החוקר בן ארצי שניסה לשחזר את התאונה על סמך הנחות) עולה כי מבדיקה שערך גילה שכאשר הרוח נושבת נגד כיוון נסיעת הרכבת לא ניתן לשמוע את שאון הרכבת ו/או את הצפירה שלה אלא ממרחק קטן ביותר, מרחק שיכול להיות מאוחר מדי למי שמצוי על פסי הרכבת (ממילא אם אכן מעד המנוח על פסי הרכבת).

הנתבעים טענו גם כי מקום ה-impact בין המנוח לרכבת, היה במקום המצא רגלי המנוח (חוות דעתו של המהנדס קרסני) ומאחר ששביל הגישה מרוחק כ- 40 מטרים ממקום ה- impact הנתען על ידם, אין הסבר אחר להמצא הרגליים במרחק האמור משביל ההליכה, אלא אם המנוח התאבד. אינני מקבלת את חוות דעתו של המהנדס קרסני ולא התרשמתי מדבריו בבית המשפט ככלל, ובעיקר לענין חלקי הגופה.

דבריו נשענו על השערות ולא על מומחיות, ולא ראיתי לקבל את מסקנותיו על מקום ה- impact כנובע ממיקום חלקי הגופה. בין השאר, אין בידי לקבל את חוות דעתו, מחוסר נתונים ודאיים. מסקנותיו אינן עולות מתיק המשטרה, בוחן משטרה כלל לא בדק את מקום התאונה וממילא לא הובאו בפני מסקנות כאמור, ומסקנות מר קרסני בקשר למקום ה- impact בגדר השערה שאינה מבוססת על מימצא אובייקטיבי שיכול לסבר את אוזני, כי אם על דברי הנהג שכשלעצמם היו בגדר השערות לא עקביות, ועל תמונות מתיק המשטרה. משמצאתי שיתכנו מספר אפשרויות ומספר הסברים למיקום הגופה ו/או לחלקיה, כפי שניתנו על ידי המומחה מטעם התובעים (שביקר במקום התאונה), ומשמצאתי כי המהנדס קרסני חיווה דעתו על בסיס השערות שלא ראיתי לקבל, ממילא לא אוכל לקבל מסקנותיו ככתבן. אציין כי מסקנותיו של המהנדס קרסני הוסקו מהנחות שכלל לא ברור כי הן היו נכונות, להיפך מצאתי כי להנחות שמצא להניח לא היה יסוד, והוא מצא להניח הנחות כעולה מתיאורי הנהג בהודעותיו, שהוברר בבית המשפט כי לא תאמו לעובדות בפועל.

כאמור, העדפתי את דבריו של העד המומחה מטעם התובעים שהרשים אותי בתשובותיו המבוססות, לרבות דבריו על מסקנות המומחה מטעם הנתבעים:

"ש. תסכים איתי שמי שעולה על הסוללה מהנתיב שממנו הגיע המנוח, אמור לרדת ממנה בשביל שמוליך לאזור התעשייה בנקודה צפונית יותר.

ת. כן. אבל הוא יכול לעשות את זה בכמה צורות, הוא יכול לחצות בניצב וללכת לאורך המסילה, הוא יכול לחצות באלכסון.

ש. הוא לא יכול ללכת לצד הסוללה כי אין שם נתיב הליכה.

ת. נכון, הוא לא יכול ללכת לצד הסוללה כי יש שם שיחים.

ש. ניסית לבדוק היכן נמצאה הגופה יחסית לשני הנתיבים האלה?

ת. אין ממצא אובייקטיבי מישו שמדד ולכן לא ניסיתי כי לא היו לי נתונים שהייתי יכול לקבוע את זה.

ש. המהנדס קרסני מסביר בחוו"ד שרואים בתמונות המשטרה את פרטי הגופה ביחס גם לעצים וגם לפנסי האיתות ורואים שהמנוח לא פנה צפונה אלא דווקא דרומה, דבר שתואם את העדות לפיה יצא מהשיחים, עלה על הסוללה, נשכב והמתין לרכבת.

ת. עם כל הכבוד למהנדס קרסני, אני לא יכול להבין איך מצילומי משטרה ללא שום מדידה ופרטי הגופה שהתנגשה ברכבת בגודל מפלצתי איך אפשר לקבוע לפי זה שהוא התחבא מאחורי שיח בתעלה הנמצאת סמוכה לעצים ושהוא חצה דווקא לכיוון השני, מזה ללמוד על כוונות המנוח לפני המוות, זה לא נשמע הגיוני. ש. בהנחה שהרכבת פגעה במנוח כאשר הוא שוכב על הפסים שחצי גופו בתוך תחום הפסים וחלקו חיצוני והרכבת דורסת אותו, כלומר הוא לא היה בתנועה או בעמידה אלא נמצא בשכיבה, האם נכון שבמצב כזה הרכבת פשוט תחצה את הגופה לשניים?

ת. גלגל רכבת זה כמו סכין, אם הגופה עומדת על הפס, סביר שהרכבת תחצה את הגופה לשניים.

ש. זה נכון שאם המנוח שוכב על הפס אז המרחק שבו הגופה תמצא מנקודת הפגיעה הוא הכי נמוך לעומת מצבים שהוא הולך, רץ, עומד, בתנועה?

ת. אני לא יכול להגיד. הוא יכול לשכב על הפסים גם אחרי שהוא מקבל מכה ראשונית מהרכבת, נזרק ואז הוא שוכב ואז נחתך. אי אפשר ללמוד מהדברים האלה שהם לא מדודים. יכול להיות שזה מה שקרה כאן. יכול להיות גם שהוא מעד ונפל. אבל ללמוד מזה על כוונותיו לפני שהוא חצה אי אפשר.

אני לוקח את הממצאים ואני מנתח, אני לוקח את העדות, את ה- 50 מ', את ה- 200 מ' מהגופה ולא מנקודת הפגיעה. אנחנו לא יודעים איפה נמצאה הגופה שוכבת, בוחן משטרה לא נמצא במקום ואף אחד לא מדד. מתוך זה שחצית פסי רכבת לא פעם ולא פעמיים, זו פעולה לא נוחה כי החצץ הוא מאוד גדול ונראה סביר שהולך רגל יכול למעוד.

עובדה שרכבת ישראל השאירה את השביל פתוח, סללה שביל עד הסוללה ועד פסי הרכבת והשאירה את המקום פתוח כחלק משביל הליכה ואנשים חוצים שם ולא חוצים במקום שאין שביל" (פרוטוקול עמ' 17). גם נסיון הנתבעים להוכיח שהמסלול בו הלך המנוח אינו הגיוני, לא צלח. הדעת נותנת כי הליכת בוקר נועדה לשם ההליכה, ואין לחפש הגיון במסלול הליכה שכל יעודה הוא 'הליכה לשם הליכה'. לא היו בפני עדויות על מסלול ההליכה של המנוח. התובעים העידו על המסלול מפי השמועה, ואין בידי לקבל העדות. גם מטעם הנתבעים הובאו השערות בלבד לענין מסלול ההליכה, ומשכך, כפי שכבר ציינתי לא אחת בהחלטה זו, מצאתי לבסס את מסקנותי על מכלול הנסיבות שהובאו בפני. לעומת ההשערות שהובאו לענין מעשה ההתאבדות, שגם לאחר שמיעת העדויות נשאר בגדר השערות בלבד, השערות שלא היה בהן להטות את מאזן ההסתברות בהתחשב בנסיבות המקרה, במהות הטענה ובעיקר בחומר (ע"א 2976/00 לידאווי שם), הביאו התובעים ראיות נסיבתיות מהן יכולתי להסיק כי לא היתה בכוונתו של התובע לשים קץ לחייו, ראיות שיש בהן לתמוך דווקא ב'השערה' שהתובע נפל, השערה שהיא סבירה בעיני בנסיבות. העדויות שנשמעו בבית המשפט הצביעו על הנהג של המנוח לצאת מידי בוקר להתעמלות בוקר במסגרתה ביצע הליכה יומית (כאמור אין בידי ראיות קבילות לענין מסלול ההליכה). אמנם עדויות אלו הן של בעלי דין המעונינים בתוצאות המשפט אך העדויות הללו לא נסותרו, ולא היה בידי הנתבעים להציג ראיות אחרות לענין מנהגיו של המנוח כמו גם לא מצאתי כל ראיות למצבו הנפשי של המנוח שהיו יכולות ליתן אינדיקציה למעשה התאבדות, ממילא לא הוצגו ראיות בכמות ובמשקל שיש בהם להטות את הכף לטובת גרסת הנתבעים (ע"א 2976/00 הנ"ל).

הוכח לי כי קיים מעבר להולכי רגל במקום (צילומי המעבר צורפו לחוות דעתו של המומחה וייסמן), כך גם צורפו תמונות של הולכי רגל החוצים את פסי הרכבת במקום התאונה (הולכי רגל שלא קשורים לתובענה), מכאן הסקתי כי הולכי רגל נוהגים ללכת במקום התאונה ולפיכך סביר בעיני כי המנוח הלך במקום התאונה ולא ניסה להתאבד שם.

זאת ועוד, לא מצאתי כל ראיות נסיבתיות לגבי מצבו המנטלי של המנוח בקשר לתקופה שקדמה לאירוע ובכללן לא לגבי מחשבות אובדניות, מעשים חריגים או התנהגות של התובע ממנה יכולתי ללמוד על הילך רוחו של המנוח, גם לא הובאו מסמכים רפואיים מהם יכולתי להסיק כי התאונה ארעה כתוצאה מאירוע מכוון (ת"א 4872/99 יואלי אסתר נ' גז שגית; ת"א (חי') 1427/87 עזבון המנוח דוד צייכר ז"ל נ' מדינת ישראל; ע"א 2976/00 הנ"ל).

אל מול החסר בראיות שהיו יכולות להצביע על נסיבות האירוע מצאתי את עדות התובעת, האלמנה שהעידה כי לא היו לה ולמנוח בעיות כלכליות, כי הם נהגו מעת לעת לצאת לחופשות, לטיולים ולנופשונים. לא הוכח כי המנוח סבל ממחלת נפש כלשהי או מאירוע טראומתי וגם לא כי סיפר למאן דהוא על מחשבות אובדניות. בני המנוח שהעידו בפני תמכו בדברי האם.

מהראיות שבפני עולה כי מדובר במשפחה רגילה ללא בעיות כלכליות; למנוח ולאלמנתו ארבעה ילדים, האחד הוסמך כרואה-חשבון וכעו"ד, בת אחרת היא בעלת תואר שני בביוכימיה ומשמשת כמורה בבית ספר, הבן השלישי אף הוא רואה חשבון אשר פתח משרד עצמאי זמן קצר עובר לתאונה, ובין הפריטים של המנוח במקום התאונה נמצאו כרטיסי ביקור של בנו שנראה כי נועדו ל'קדם' את המשרד החדש, דבר שאינו מעיד על הכוונות הנטענות, אלא להיפך. הבת הרביעית עמדה לסיים את לימודיה בהנדסה כימית, והאירוע קרה כשבוע לפני הסיום.

העובדות שהובאו לעיל, ובהעדר כל ראיה לסתור, לא לענין מצב בריאות לא תקין של המנוח ולא ראיות כי למנוח היו קשיים כלכליים או חברתיים כלשהם, מביאים למסקנה כי התובעים הרימו את נטל הראיה לטובת גרסתם.

בע"א 2976/00 לידאווי הנ"ל, בעמ' 881, נאמר כי:

"בית משפט קמא ציין כי המנוח היה בעיצומה של בניית בית, חי ברמת חיים גבוהה והקפיד על נסיעות לחו"ל ועל בילויים ניהל חיי משפחה ואף קשרים רומנטיים מחוץ לנישואים מכל אלה למד בית המשפט קמא, כי בחיי המנוח היו די דברים יקרים וחשובים המלמדים על אי נקיטת צעד קיצוני של אובדן חיינו במו ידיו. סבורה אני כי גם בדברים האלה אין כדי להניב תשובה חותכת לשאלה שעל המדוכה, לאמור: אם המנוח התאבד".

אין לי אלא לאמץ האמור, ולהדגיש כי גם אם אין בראיות שהובאו כדי הוכחה חותכת, יש בהם כדי להטות את כף המאזניים לטובת גרסת התובעים.

לאור כל האמור וממכלול הראיות שהובאו עולה כי לא הוכח "בסיס די בראיות, גם כאשר בוחנים את כולן יחד, כדי להרים את הרף ולהעבירו אל מעבר מאזן ההסתברויות... נראה כי לא עלה בידי המערערת לעמוד בנטל המוטל עליה ולהסיט את כפות המאזניים לטובת גרסתה כי המנוח... במתכוון אל מתחת לגלגלי המשאית". (ראה בע"א 2976/00 הנ"ל בעמ' 881).

לאור כל האמור אני קובעת כי מדובר בתאונת דרכים כמשמעה בחוק.

היחידה המשפטית תקבע ישיבת קדם משפט, לקראתה יוגשו תחשיבי נזק.

אני מחיבת את הנתבעים לשאת בהוצאות התובעים בסך של 7,000 ₪ (הכוללים תשלום למומחה מטעם התובעים בהתאם לקבלה שצורפה לתיק בי"מ וכן את שכרו של המומחה כפי שקבעתי בדיון).

בנוסף ישלמו הנתבעים לתובעים שכ"ט עו"ד בסך של 3,000 ₪ בצירוף מע"מ, ללא קשר לתוצאות.

המזכירות תשלח לצדדים עותק מההחלטה בדואר רשום.

ניתנה היום ט' באייר, תשס"ו (7 במאי 2006) בהעדר הצדדים.