



## בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בג"ץ 4275/22

לפני:

כבוד השופט י' אלרון  
כבוד השופט א' שטיין  
כבוד השופטת ר' רונן

העותרים:

1. נידאל יונס מחמד אבו עראם
2. זיאד מחמד יונס מחאמרה
3. יוסף אברהים אבו צבחה
4. עלי מחמד חריזאת
5. ג'האד מחמד אחמד נוואגיעה
6. סאמי אחמד מחמד סמיראת
7. חסין מחמוד סלאמה אבו סמרה
8. מחמד אחמד סלאמה אבו סמרה
9. נצר מחמד אחמד נוואגיעה
10. יוסף אברהים אבו עראם
11. ח'אלד ח'ליל ג'אבר ג'ברין
12. מוסא נצאר מוסא חושייה
13. יונס יוסף עלי חמאד עוואד
14. אנואר מחמד עלי ראשד
15. ג'בריל אחמד עלי חושייה
16. וליד מחמד עלי רואשדה
17. עלי מחמד מחמוד אל ג'ברין
18. עת'מאן מחמד מחמוד ג'ברין
19. מוסא מחמד עודה מח'אמרה
20. עלי חליל ג'אבר ג'ברין
21. כמאל חליל מחמד מחאמרה
22. גיעפר חליל מחמד מחאמרה
23. עבד רבו ג'ברין ראשד
24. תייסיר מחמד שחאדה אבו עראם
25. מחמד אחמד מחמד
26. במקום מתכננים למען זכויות תכנון
27. חקל ברית להגנה על זכויות אדם

נ ג ד

המשיבים:

1. שר הביטחון
2. אלוף פיקוד מרכז מפקד כוחות צה"ל בגדה הערבית
3. ראש המינהל האזרחי בגדה המערבית בית אל
4. ראש מפקדת התיאום והקישור חברון

עתירה למתן צו על תנאי ובקשה למתן צו ביניים

תאריך הישיבה: י"ב באלול התשפ"ב (08.09.2022)

בשם העותרים: עו"ד קמר מישרקי-אסעד; עו"ד נועה זומר

בשם המשיבים: עו"ד נועה רוזנברג; עו"ד יצחק ברט

### פסק-דין (נימוקים)

השופט י' אלרון:

1. במקד העתירה צו בדבר תפיסת מקרקעין מס' ת'10/22 (יהודה ושומרון), התשפ"ב-2022 (להלן: צו התפיסה או הצו), אשר נחתם על ידי המשיב 2 ביום 18.5.2022 ולפיו יתפסו לצרכים צבאיים 21.55 דונם מאדמות הכפר יטא.

תכלית מתן צו התפיסה היא הקמת תשתית הנדסית מבצעית – ציר פטרול, לצרכים ביטחוניים (להלן: ציר הפטרול).

2. בעתירה התבקשו שני סעדים: האחד, "מדוע לא יבוטל צו התפיסה 10/22 שנחתם על ידי המשיב מס' 2 ביום 18.5.2022"; השני, "מדוע לא ימסרו המשיבים לעותרים את כל המידע הנוגע להקמת ולהפעלת המכשול שמכוחו] הוצא צו התפיסה בין השאר לענות על השאלות המפורטות בסעיף 177 [צ"ל 176 – י' א' בחלק מיצוי הליכים בעתירה זו". יצוין, כי נוכח המענה המפורט של המשיבים במסגרת בירור העתירה, דומה כי הסעד השני שהתבקש התייתר, מאחר שהוצג על ידי המשיבים מידע שניתן למוסרו בשלב זה. משכך, נותר לדון ולהכריע רק באשר לסעד הראשון – בטלות הצו.

תמצית התשתית העובדתית

3. בין החודשים מרץ ומאי 2022 הכה בתושבי ישראל גל של פיגועי טרור קשים אשר הותיר אחריו קורבנות רבים ופגע בתחושת הביטחון של אזרחי המדינה. מאחר שחלק ניכר מהמחבלים אשר ביצעו פיגועים אלו היו תושבי אזור יהודה ושומרון (להלן: האזור), אשר נכנסו לישראל שלא כדין, הוחלט לנקוט בצעדים מידיים למניעת הסתננות לשטח ישראל. אחד מבין צעדים אלו הוא סלילת ציר הפטרול מושא העתירה.

4. כבר בשלב זה ראוי להבהיר, כי בניגוד למשתמע מהעתירה, אין מדובר בהקמת מכשול בדמות גדר או חומה אלא בסלילת ציר פטרוול אשר לצדו תעלות, סוללות עפר ורכיבים נוספים, לרבות מערך איסוף נתונים טכנולוגי. בחלק ממקטעי ציר הפטרוול, סוללת העפר אשר תיבנה לצד ציר הפטרוול תוחלף ברכיבי בטון מסוג "ניו ג'רסי" שגובהם 90 ס"מ.

ציר הפטרוול מיועד למנוע חצייה באמצעות כלי רכב. הוא אינו מיועד לחסום מעבר של עוברי רגל ואינו כולל מכשול "נגד אדם". עובדה זו, אשר התבררה בתשובת המשיבים לעתירה, ובאופן סופי ומפורש בהשלמת הטיועון שהוגשה מטעם המשיבים לאחר הדיון – מודגשת כבר עתה בשל חשיבותה להכרעה בסוגיות שלפנינו.

5. עובר לחתימת צו התפיסה התקיימו מספר סיורים בשטח בהשתתפות גורמים רלוונטיים רבים. לאחר סיורים אלו ובסופה של עבודת מטה סדורה שנערכה, נקבע תוואי ציר הפטרוול המתוכנן – ממצדות יהודה עד לכפר דקייקה. חלק מתוואי ציר הפטרוול עובר בשטח ישראל וחלקו בשטחי האזור.

העתירה שלפנינו מופנית רק כלפי צו התפיסה שהוצא ביחס למקטע הראשון של תוואי הציר – אשר תחילתו בסמוך לביר אל-עיד וסופו בבסיס צבאי קרוב (להלן: המקטע הראשון). מקטע זה מצוי כולו בתחום האזור ורובו המוחלט בשטח אש 918 (להלן: שטח האש). יצוין, כי מרבית המקטע הראשון עובר באדמות מדינה וחלקו הקטן באדמות חקלאיות מעובדות. אורכו של מקטע זה הוא כ-2.7 ק"מ.

6. לאחר חתימת צו התפיסה, העותרים הגישו ביום 5.6.2022 השגה מפורטת בעניינו. בחלוף מספר שבועות ההשגה נדחתה, ובסמוך לאחר מכן הוגשה עתירה זו. בד בבד עם הגשת העתירה התבקש צו ביניים דחוף, ובהחלטת השופט ח' כבוב מיום 26.6.2022 ניתן צו ארעי האוסר על מימוש צו התפיסה.

עיקרי טענות הצדדים

7. העותרים, חלקם אנשי ציבור, חלקם עמותות וחלקם, כך נטען, בעלי זכויות במקרקעין סמוכים, העלו שורה ארוכה של טענות נגד הצו: החל בטענות ביחס לתכנון ההנדסי של ציר הפטרוול והתוואי שנבחר, עובר לטענות בדבר הפגיעה שתיגרם לתושבי האזור וזכויותיהם בגינם, וכלה בטענות באשר לפגיעה הסביבתית שתיגרם מהקמתו.

נטען, בין היתר, כי התנהלות המשיבים אינה עולה בקנה אחד עם חובות המשפט המנהלי; כי ההחלטה על הקמת ציר הפטרול והתוואי שנבחר התקבלה ללא תשתית עובדתית מספקת; כי הופרה חובת ההנמקה; כי מדובר בהפרה של הוראות הדין הבינלאומי ההומניטרי; כי תיגרם פגיעה בלתי מידתית בתושבי האזור; וכי ההחלטה שהתקבלה אינה סבירה. כמו כן נטען לקיומו של חשש לשיקולים זרים בבחירת תוואי המכשול וכי הקמת ציר הפטרול פוגעת בזכויות האדם, אשר כוללות זכות לקניין, חופש התנועה, "הזכות לחופש תרבות לקיום אורח חיים ייחודי", וכן בחופש העיסוק של התושבים.

לצד הטענות הרבות בדבר הפגיעה הקשה שתיגרם לתושבי האזור, ניצבה במרכז העתירה הטענה כי אל מול פגיעה זו לא ניצב שיקול ביטחוני של ממש. לשיטת העותרים, המשיבים לא הציגו סכנה ביטחונית ספציפית ממשית השקולה כנגד הפגיעה שתיגרם מהקמת ציר הפטרול. בכלל זה, נומק כי "[...] המפגעים שבצעו את אותם פיגועים בהם נוקבים המשיבים, לא נכנסו דרך האיזור בו האמור המכשול לעבור". בנוסף, העותרים טענו כי הקמת ציר הפטרול בעיתוי זה נועדה לקבוע גבול התוחם את שטח האש בחלקו הדרומי במטרה "להקשות על חייהם ועל פרנסתם" של תושבי המקום ולא לצרכים ביטחוניים.

8. המשיבים, בתגובתם המקדמית, עמדו בהרחבה על הצורך הביטחוני בהקמת ציר הפטרול בתוואי המתוכנן. בכלל זה, תיארו המשיבים כי באזור דרום הר חברון אין מכשול טבעי המונע מעבר בלתי מבוקר לישראל. משכך, אותרו בשטח זה מספר רב של צירים שנפרצו באופן בלתי חוקי וללא היתר, ואלו משמשים למעבר בלתי חוקי לישראל, כאשר נצפו במרחב זה "עשרות רבות של כלי רכב המנסים לחצות לישראל מדי יום".

הוסבר, כי בבסיס הצורך הביטחוני בהקמת ציר הפטרול שלושה טעמים: הראשון, מניעת כניסה בלתי מורשית לישראל וביצוע פיגועים; השני, יצירת ציר מהיר לתנועת כוחות בין שני בסיסים בגזרה; והשלישי, מניעת כניסה בלתי מורשית לשטח האש, כתכלית משנית.

הודגש, בין היתר, כי נוכח פעילות צה"ל למניעת הסתננות לישראל שלא כדין ממרחבים אחרים באזור, הגורמים הרלוונטיים בפיקוד מרכז מעריכים כי איזור דרום הר חברון יהפוך להיות מרחב מרכזי אשר ישמש למעבר שב"חים ומחבלים המבקשים לחצות לישראל מהאזור. עוד נטען, כי לא ניתן להשיג את התכלית הביטחונית הנדרשת

באמצעות הצבת מחסומים מאוישים, חלף סלילת ציר הפטרול המתוכנן. הוסבר, כי חלופה זו אינה ישימה ואינה יעילה בהינתן מגבלות סדר כוחות של צה"ל.

בהינתן הצורך הביטחוני הקיים, הוסבר בתשובת המשיבים כי נבחנו, ככלל, שתי חלופות: ראשונה (להלן: החלופה הראשונה) – תוואי המבוסס על ציר קיים ובלתי מתוחזק. לטענת המשיבים, חלופה זו רחוקה מקו תחום האזור, באופן שיוצר מגבלות מבצעיות משמעותיות. בעיקר בשל טעם זה, החלופה נפסלה; חלופה שניה – היא החלופה שנבחרה לבסוף, המחברת בין מרחב היישוב מצדות יהודה לכפר דקייקה כאמור. הוסבר, כי יתרונותיה של חלופה זו הם במישור הביטחוני-מבצעי, ובמישור ההנדסי, ועל כן היא הועדפה. המשיבים הוסיפו, כי בניגוד לנטען בעתירה ציר הפטרול לא יבטל את הגישה לביר אל-עיד; וכי תוואי ציר הפטרול לא ימנע את הגישה של תושבי הכפר לאדמות מעובדות ממערב לו או את השימוש בדרך הגישה לח'רבת ג'ינבה.

במענה לטענות העותרים באשר להיקף הפגיעה הסביבתית שתיגרם מהקמת ציר הפטרול בתוואי הנבחר, הובהר כי נעשה מאמץ רב לצמצם פגיעה זו וכי היא נלקחה בחשבון בעת קביעת התוואי. בכלל זה צוין, כי ציר הפטרול יוקם, ככל שניתן, על גבי ציר קיים; וכי מדובר בציר סלול אשר לצדו תעלות וסוללת עפר שאינן צפוי למנוע לחלוטין מעבר של בעלי חיים.

לבסוף, נטען כי ציר הפטרול נדרש לתכלית ביטחונית מובהקת, חשובה ודחופה, וכי תוואי הציר המתוכנן נבחר תוך בחינת כלל השיקולים הרלוונטיים ואיזונם כראוי. התוצאה, לשיטת המשיבים, היא כי "פגיעתו של ציר הפטרול בתנועות החוקיות במרחב זניחה בלבד", מאחר שרוב ציר הפטרול עובר בשטח אש ששהות בו וכניסה אליו אסורות ממילא; וכי בפרט בהתחשב בכך שציר הפטרול עובר ברובו על אדמות מדינה – תוואי המקטע הראשון הוא סביר והפגיעה שתיגרם מסלילתו לתושבים ולסביבה היא מידתית.

9. העותרים השיבו לטענות אלו בתשובה רחבת היקף. תמציתה היא טענת העותרים כי אין ממש בטענה כי קיימים שיקולים ביטחוניים להקמת ציר הפטרול בתוואי שנבחר, ודאי שלא באופן דחוף כנטען. לשיטת העותרים, אף ישנם אמצעים רבים למניעת מעבר בלתי חוקי למדינת ישראל העונים על הצורך הביטחוני ואינם מסבים להם פגיעה כה קשה.

10. בדיון שהתקיים לפנינו, באת-כוח העותרים שבה על עיקר טענותיהם בעודה טוענת כי "מבחינתנו מדובר במכשול הפרדה בלתי עביר של תושבי המקום, אין יכולת לנוע,

במיוחד כשאחד מהרכיבים של המכשול הוא קיר בטון בגובה של 3 מטרים או תעלה". באת-  
 כוח העותרים הוסיפה ועמדה גם על הטענה לפיה אין צורך צבאי ב"מכשול" זה.

מנגד, שמענו את בא-כוח המשיבים, וכן את המצהיר מטעם המשיבים – אל"מ  
 ז'ורנו, קצין אג"ם פיקוד מרכז. אל"מ ז'ורנו הבהיר בדיון כי נעשה מאמץ משמעותי  
 לסגור פרצות בקו התפר וכי באזור מושא העתירה "אנו לא מתכוונים לעשות תפור כמו  
 שאנחנו מכירים עם גדרות וצירי תנועה וציריכם מעכבים, הכוונה הייתה להניח תשתית  
 מינימאלית של ציר פטרול ומכשול נגד רכב – כמה שיותר מהר, מתוך הבנה שהטרור  
 והמסתננים ילכו בדרך הקלה למדבר יהודה [...]". כן ציין, כי ציר הפטרול נועד לחסום  
 "[...] את עשרות הצירים שיצאו לכיוון ישראל משטח [ה]אש, לעצור את התנועה המסיבית  
 של המסתננים [...]"; והוסיף: "הציר הוא לרכבי צבא בלבד [...] גם נשים חסימות נגד רכב,  
 החסימות יהיו ממש לא 3 מטר, אלא בטונדות, ניו-ג'רזי בטון, כשאי אפשר נחפור תעלה נגד  
 רכב, סדר גודל של מטר וחצי עומק ורוחב [...]".

לצד האמור, התברר במהלך הדיון כי נותרה אי בהירות מסוימת בדבר סיבת  
 פסילתה של החלופה הראשונה. על כן, המשיבים ביקשו פרק זמן של שבוע לאחר הדיון  
 להגשת התייחסות משלימה באשר לכך וביחס לכמה היבטים נוספים שעלו בדיון. נעתרנו  
 לבקשה זו, תוך שאפשרנו גם לעותרים, לבקשתם, להגיש התייחסות משלימה.

11. בהתייחסותם המשלימה, המשיבים הבהירו ביחס לחלופה הראשונה, כי למעשה  
 היא אינה רלוונטית לעתירה, היות שהיא מתייחסת רק ליתר מקטעי ציר הפטרול, ולא  
 למקטע מושא העתירה – המקטע הראשון. הווה אומר: גם לו הייתה נבחרת החלופה  
 הראשונה לתוואי ציר הפטרול, המקטע הראשון היה נותר כפי שהוא.

עוד פורט בהתייחס לסוגיות נוספות אשר הועלו בדיון, כי בעת הקמת ציר  
 הפטרול ייקבע, בהתאם לתנאים הטופוגרפיים בשטח, היכן יש למקם מרכיבים למניעת  
 חצייתו על ידי כלי רכב. אמצעים אלו יהיו סוללת עפר או מרכיבי בטון מסוג "ניו ג'רסי"  
 שגובהם כ-90 ס"מ. צוין, כי "ייעשה מאמץ להותיר בין מרכיבי הביטחון, במידת האפשר,  
 רווח מספיק למעבר של הולכי רגל וצאן". כמו כן, נכתב כי "תתאפשר חצייה רגלית של ציר  
 הפטרול במקטע שבמוקד העתירה", אולם, בקטעים שבהם ייבנו המרכיבים לעיל יאלצו  
 הולכי הרגל לעקוף אותם. בנוסף, הודגש כי חציית ציר הפטרול באמצעות כלי רכב  
 תתאפשר רק בתיאום מראש.

12. לכך השיבו העותרים במספר טענות עיקריות: ראשית, נטען כי במהלך סיור שהתבצע כיומיים לפני הגשת התייחסותם המשלימה, התברר לעותרים כי "חלק ניכר מציר תוואי החלופה הראשונה [...] אליה התייחסו המשיבים כל העת כחלופה שנפסלה, למעשה כבר הוקם בשטח [...]"; ו"הוקם לאורך חלקו המערבי של ציר החלופה הראשונה ... מכשול בלתי עביר הכולל סוללה גבוהה המגיעה עד לגובה של מעל 3 מטרים, אשר בסמוך לה נחפרה תעלה ברוחב של מספר מטרים [...]". כן צורפו תמונות להמחשת טענות אלו. מכך העותרים הסיקו: "[...] בפועל, תוך כדי ניהול הליך זה בחרו המשיבים להקים את המכשול על גבי אותו חלק מערבי, ולהסתיר מידע זה, ובו העובדה שכבר כעת עומדת בשטח חלופה המקיימת את התכליות הביטחוניות הנטענות על ידי המשיבים"; שנית, נטען כי המגבלות הטופוגרפיות בשטח ממילא אינן מאפשרות מעבר רכוב של אזור בו מתוכנן לסלול את ציר הפטרול ואף התבקש כי בית משפט זה יערוך סיור בשטח; שלישית, נטען כי המשיבים מסרו לעותרים מידע סותר וכי גם בשלב זה המשיבים אינם מתחייבים למציאת פתרונות מספקים לצמצום הפגיעה בעותרים.

בשל הטענה העובדתית החדשה אשר הועלתה בתשובה זו של העותרים – בדבר העבודות אשר כביכול בוצעו בתוואי החלופה הראשונה במהלך ניהול ההליך, הורנו למשיבים להתייחס בדחיפות לטענה זו.

13. בהתייחסותם, המשיבים הסבירו כי החלופה הראשונה אכן עוברת, כאמור, על בסיס ציר קיים אך לא בחלקו המערבי. היינו, כי בחינת החלופה הראשונה כלל לא כוללת את חלק הציר שאליו העותרים מתייחסים. המשיבים שבו ועמדו על כך שציר זה אינו מספק את התכליות המבצעיות הנדרשות מציר הפטרול.

אשר לטענה כי במהלך ניהול ההליך נסללו תעלות וסוללות בצדו המערבי של הציר הקיים כך שכעת אין עוד צורך בהקמת ציר הפטרול, השיבו העותרים כי "חלק מהתעלות והסוללות קיימות בשטח מזה זמן רב, עוד לפני שהחל פרויקט סלילת ציר הפטרול מושא העתירה". עוד הוסבר, כי כאמצעי ביניים עד להשלמת ציר הפטרול שופצו סוללות העפר והתעלות הקיימות ונוספו להן חסימות משלימות, אולם גם אלו לא מנעו פריצת צירים חדשים מהאזור לשטח ישראל או כניסה בלתי מורשית לשטח ישראל. זאת, בשל הטופוגרפיה של ציר זה המאפשרת את עקיפתו. מצב זה אך מחדד, לשיטת המשיבים, את הצורך בהשלמת ציר הפטרול בהקדם.

14. העותרים ביקשו להגיב גם להתייחסות זו. משנערתתי לבקשתם טענו, בין היתר, כי המשיבים מנסים "להוליך את בית המשפט שולל" ומשנים את גרסאותיהם, מאחר שלא

עדכנו את בית המשפט על "העבודות המאסיביות שנעשו להקמת מכשול רציף על תוואי הציר המערבי בהמשך לציר החלופה הראשונה [...]". כך שאין עוד צורך ביטחוני בציר הפטרול.

בנוסף נטען, כי הצו מותיר "פתיח עצום" של 1,500 מטר שבו אין מכשול אשר דרכו ניתן יהיה לעקוף את ציר הפטרול. בשל כך, העותרים מוסיפים לטעון כי ציר הפטרול נועד ליצור "טבעת חנק", כלשונם, ולקבוע גבול שאינו מאפשר את מעבר התושבים. עוד נטען, פעם נוספת, כי ציר הפטרול אינו אלא "[ב]מכשול בגובה של כ-3 מ' ובלתי עביר לתושבים ועדריהם".

דיון והכרעה

15. לאחר שעיינתי בטענות הצדדים, ולאחר ששמענו בקשב רב השלמות טיעון בעל-פה ואת הסברי הגורמים הביטחוניים, השתכנעתי כי יש לדחות את העתירה בהעדר עילה להתערבות בהחלטה בדבר הוצאת הצו, בהיותה החלטה מקצועית-צבאית; וכך אציע לחברי ולחברתי לעשות.

אקדים ואומר, כי הצדדים פרשו יריעת מחלוקת רחבה עד מאוד, אשר אף הורחבה מכתב טענות אחד למשנהו. אדרש אפוא לסוגיות הנדרשות לצורך הכרעה בלבד, ואנמק את קביעותיי בתמציתיות. בפרט, משהזמן דוחק לנוכח הדחיפות שהוצגה בהקמת ציר הפטרול.

16. במישור הסמכות – טענות דומות לאלו שבפי העותרים הועלו ונדחו בעבר לא אחת (ראו, מני רבים: בג"ץ 5968/05 עיריית חברון נ' מדינת ישראל, פסקה 4 (1.3.2006) (להלן: עניין חברון); בג"ץ 3721/09 מחיסן נ' מדינת ישראל, פסקה י"ט (22.5.2011) (להלן: עניין מחיסן); בג"ץ 4387/06 מועצת הכפר מסחה נ' ראש הממשלה, פסקה 16 (11.4.2010)). מכאן, שיש למקד את הדיון בטענות העותרים ביחס לשיקול דעתו של המפקד הצבאי במקרה הקונקרטי שלפנינו.

הלכה היא, כי על המפקד הצבאי חלים כללי ההגינות המהותית והדיונית, כגון מתן זכות שימוע לפני הפקעה, תפיסה או פעולה שלטונית אחרת, כמו גם החובה לנהוג בסבירות ובמידתיות (בג"ץ 2056/04 מועצת הכפר בית סוריק ואח' נ' ממשלת ישראל, נח(5) 807, 828 (2004)). הפעלת הסמכות צריכה להיעשות תוך איזון ראוי בין השיקול הביטחוני לבין שיקולים נוספים, בראשם זכויותיהם של תושבי האזור, העלולות להיפגע

(בג"ץ 5163/13 עיריית בית ג'אלה נ' המנהל הכללי במשרד הביטחון, פסקה 18 (2.4.2015) (להלן: עניין בית ג'אלה); עניין חברון, פסקה 7). כן הודגש בפסיקה, כי: "אמת המידה המרכזית המשמשת את בית המשפט בבואו לבחון שאלות אלה היא עיקרון המידתיות [...]". (עניין בית ג'אלה, פסקה 18).

17. אפנה אפוא ליישום הדברים בענייננו. תחילה, לבחינת עוצמת השיקול הביטחוני שבבסיס ההחלטה על הקמת ציר הפטרול. בבואנו להעריך האם אכן קיים צורך ביטחוני אמיתי בציר הפטרול, ומהי עוצמתו, יש להעמיד לנגד עינינו את הכלל היסודי לפיו "בית המשפט אינו מבקש להחליף את שיקול דעתו של המפקד הצבאי באשר לצרכי הביטחון בשיקול דעתו שלו. אין הוא נכנס בנעלי הגורם הצבאי המחליט" (בג"ץ 2942/05 מנצור נ' מדינת ישראל, פסקה 23 (26.10.2006)).

כן נקבע באשר לאופן בחינת שיקולים ביטחוניים-צבאיים, כי "[...] שיקולים אלה הם שיקולים שבמומחיות צבאית וביטחונית. לגביהם נתון למפקד הצבאי שיקול דעת רחב. הוא שמופקד על שמירת הביטחון. הוא בעל המומחיות, הידע והאחריות הביטחוניים. בית המשפט מייחס לעמדתו משקל רב. זאת בהתבסס על הגישה העקבית בפסיקת בית המשפט, כי יש לתת משקל מיוחד לחוות דעתו הצבאית של הגורם אשר עליו מוטלת האחריות לביטחון [...]". (בג"ץ 10309/06 מועצה מקומית אלפי מנשה נ' ממשלת ישראל, פסקה 15 (29.8.2007); ראו גם: בג"ץ 2150/07 עלי חסיין מחמוד אבו צפיה, ראש מועצת הכפר בית סידא ו-24 אחר' נ' שר הביטחון, פ"ד סג (3) 331, 363-364 (2009)).

במקרה שלפנינו, הצורך הביטחוני בציר הפטרול פורט ונומק בהרחבה: עיקרו, הדרישה לקטוע את אפשרות המעבר במרחב ציר הפטרול באמצעות רכב, בין היתר מאחר שאותרו צירים רבים שנפרצו באופן בלתי חוקי המאפשרים כניסה שלא כדין לישראל; נוכח העובדה כי ישנם עשרות רבות של כלי רכב המנסים לחצות במרחב זה לשטח ישראל; בשל הצורך המבצעי בתשתית הנדסית שתאפשר סיורים שוטפים במרחב והגעה מהירה למקום בעת שמזוהה כניסה בלתי חוקית לשטח ישראל; ובהינתן הצפי כי לאור פעולות נוספות הננקטות לצורך מניעת הסתננות שלא כדין מהאזור לישראל באזורי תפר אחרים תיווצר "נקודת תורפה" במרחב הצו. אל"מ ז'ורנו פירט ביחס להיבטים אלו בדיון שהתקיים לפנינו באופן משכנע, בהיר וסדור, ואף השיב לאשר הוצג לו על ידי באות-כוח העותרים ומלוויהן.

מנגד, העותרים מבקשים לסלק טיעונים אלו מדרכם בטענה כי הם "כלליים עמומים ובלתי מבוססים" – ולא כך הוא. מדובר בטענות קונקרטיות וממוקדות במרחב

מושא הצו, בעיתוי הרלוונטי, אשר לא נמצא להן מענה של ממש בטענות העותרים. מובן, כי יש לדחות גם את הטענה כי לא הוכח צורך ביטחוני כנדרש מאחר שאף מחבל מבין מבצעי הפיגועים בשנה שחלפה לא הסתכן לשטח ישראל דרך האזור מושא הצו. מטבע הדברים, הצו שבו עסקינן צופה פני העתיד. ברי הוא כי לא מצופה מהמשיבים להמתין בחיבוק ידיים להתממשות הסיכונים הביטחוניים אותם הם צופים; עליהם לפעול יומם ולילה על מנת למנוע פיגועי טרור אשר מותירים אחריהם קורבנות בגוף ובנפש. דרך התנהלות זו היא לא רק סבירה ומידתית, אלא רצויה ומחויבת המציאות. הפרופוזיציה כי רק התממשות הסיכון הביטחוני מוכיחה צורך ביטחוני במכשול היא חסרת הגיון ונטולת הצדקה; וברי כי יש בה כדי להצר את צעדיהם של גופי הביטחון במידה שאין לקבלה.

בשים לב לאמור, בהתחשב בשיקול הדעת הרחב המוקנה למפקד הצבאי בסוגיות אלו; בטענות הקונקרטיות שהוצגו לפנינו על ידי המשיבים על התנועות הבלתי חוקיות במרחב בעת הזו; ונוכח הערכת הגורמים הביטחוניים כי האזור מושא הצו יהפוך להיות מרחב מרכזי למעבר שב"חים בשל פעילות צה"ל בגזרות אחרות – השתכנעתי כי השיקול הביטחוני שבלב ההחלטה על סלילת ציר הפטרול הוכח ובוסס כדבעי.

18. מסקנה זו שומטת במידה רבה את הקרקע מתחת לטענת העותרים כי לא שיקולים וצרכים ביטחוניים הם שעומדים לנגד עיני המשיבים, אלא שיקולים זרים. בעוד שאין חולק על חובת הרשות המנהלית לפעול על יסוד שיקולים עניינים בלבד, טענה מסוג זה מחייבת הנחת תשתית עובדתית מספקת וכזו לא ראינו בעתירה.

אף ראוי לציין, כי ההחלטה על הוצאת הצו התקבלה בסמוך לאחר ההסלמה במצב הביטחוני וכי האמצעי שנבחר על מנת להתמודד עמה במרחב האמור – ציר פטרול שימנע מעבר רכבים, הותאם לסיכון הביטחוני שהוצג ונועד לספק מענה דחוף לצרכים המבצעיים. אין אפוא כל סיבה לפקפק בכך שציר הפטרול נסלל בעיתוי זה בשל ההתדרדרות במצב הביטחוני, ולקבוע, כפי שהעותרים מבקשים מאתנו, כי הוא נועד דווקא על מנת להקשות על חייהם של תושבי האזור.

19. זאת ועוד, אין בידי לקבל את טענת העותרים כי די בטופוגרפיה של האזור כדי למנוע מעבר רכב במקטע המדובר מלבד בנקודה בודדת אשר נחסמה זה מכבר. במענה לטענה זו הוצג לפנינו מסד עובדתי שונה לחלוטין על ידי המשיבים, אשר הדגישו כי אף עתה ולאחר שננקטו אמצעי הביניים שצוינו, נפרצו צירים חדשים המוליכים מהאזור לשטח ישראל. העובדה כי העותרים התרשמו אחרת בסיוור שערכו לאחרונה, אין בה כדי לכרסם בעמדה הקונקרטית שהציגו המשיבים ולהצדיק את התערבות בית משפט זה.

בכגון דא, מסכת הראיות המינהליות שבידי המשיבים – ולא המידע שהעותרים אספו באופן פרטי – היא אשר קובעת. לא כל שכן, בהינתן שגם בסוגיה זו המומחיות נתונה למשיבים.

20. כעת אדרש לטענות בדבר תוואי הציר שנבחר. יש לציין, כי העותרים דבקים בטענתם הגורפת כי אין כל צורך ביטחוני בציר הפטרול. דומה שמטעם זה הם כלל לא עתרו לשינוי נקודתי כזה או אחר בתוואי שנבחר, אלא לביטול הצו כולו. בכל זאת, הועלו בעתירה השגות גם באשר לתוואי שנבחר להקמת ציר הפטרול וגם להן אדרש. בחנתי טענות אלו, וגם בהיבט זה, לא עלה בידי העותרים לסתור את טענת המשיבים כי הטעם המרכזי לתוואי שנבחר הוא ביטחוני, וכי אין תוואי חלופי עדיף אשר יכול להגשים תכלית ביטחונית-מבצעית זו כנדרש.

כפי שנפסק בעבר, מקום בו ישנה מחלוקת באשר לעדיפות של תוואי מסוים אל מול תוואי חלופי מטעמי שיקולים ביטחוניים-מבצעיים, עלינו לייחס משקל מיוחד לחוות דעת גורמי הצבא עליהם מוטלת האחריות לשמירה על הביטחון, ולהם המומחיות גם בנושא זה. שהרי נקבע "אף בכל הנוגע להצגת החלופות מייחס בית המשפט לעמדתו של המפקד הצבאי משקל רב, משהוא בעל המומחיות, הידע והאחריות הבטחוניים [...]" (עניין מחיסון, פסקה ל'; ראו גם: בג"ץ 3571/20 חסיב נ' ראש ממשלת ישראל, פסקה 15 (1.5.2022)). כך יש לנהוג גם בענייננו.

המשיבים נימקו לפנינו מדוע נבחר התוואי המדויק מושא העתירה, על יתרונותיו במישור ההנדסי ובמישור המבצעי כאחד. כל טענה ושאלה שהוצגו בהקשר זה, על ידינו ועל ידי העותרים – זכו למענה ענייני. העותרים אמנם חלקו בנחרצות על קביעות מקצועיות אלו של המשיבים, אולם לא הוצג טעם שיש בכוחו לגבור על המשקל הרב עד-כדי-מכריע שעלינו לייחס לעמדתם המקצועית זו.

21. בהקשר זה יצוין, כי מאחר שהמקטע הראשון של החלופה הראשונה, זהה למקטע מושא העתירה, והיות שעניינה של העתירה שלפנינו בצו ביחס למקטע הראשון בלבד, החלופה הראשונה כלל אינה מהווה תוואי חלופי אפשרי שניתן לבוחנו. זאת, כאשר יוזכר כי לפי הנתונים שהוצגו חלופה זו אינה מספקת מענה מבצעי ראוי, ולכן נפסלה מלכתחילה. עוד יש לציין, כי אף לא התבקש וממילא לא ניתן צו ביניים המעכב את סלילת ציר הפטרול ביחס ליתר מקטעיו.

22. אשר לחוות הדעת אשר הוצגה על ידי העותרים (ע/16) – חלקים ניכרים ממנה גולשים לסוגיות מבצעיות וביטחוניות, החורגות ממומחיותו של מר גבע, עורך חוות הדעת. משכך, המשקל שיש להקנות לה, ודאי ביחס לחלקים אלו, מוגבל ביותר. אין בכוחה כדי לסתור את טענות המשיבים והמסד העובדתי שהוכח על ידם.

אף לא ברורות השגות העותרים, בהתבסס על האמור בחוות הדעת, על כך שביחס להיבטים מסוימים בציר הפטרול יתקבלו החלטות בעת הקמתו. זאת, ולו מאחר שאין רגליים לסברה כי בכך תיגרם להם פגיעה חריפה יותר. אדרבה, המשיבים הבהירו בהקשר זה כי גם בעת סלילת ציר הפטרול עצמו, תנוצל "גמישות" זו גם כדי לצמצם את הפגיעה שתיגרם בשל סלילת ציר הפטרול (ראו, בין היתר: ע/21, ס' 16; סעיף 1 לתגובה המשלימה מטעם המשיבים).

23. לזאת ברצוני להוסיף את ההלכה הפסוקה אשר נהוגה מזה זמן רב בהליכי בג"ץ, ובהליכים מינהליים בכללותם, "אשר פוסלת את חוות הדעת של מומחים פרטיים אשר באים לחלוק על החלטת הרשות המינהלית שנסמכת על עבודתם ועל ממצאיהם של מומחים פנימיים משלה, ככל שחוות הדעת הפרטיות מתיימרות להתערב בשיקול דעתה העצמאי של הרשות, אשר הוענק לה על ידי המחוקק בשל היותה מומחית – אם לא המומחית – בתחומי פעילותה" (כמוסבר על ידי חברי, השופט א' שטיין, בהסכמת הנשיאה א' חיות והשופט נ' סולברג, בבג"ץ 4874/21 אליקים בן ארי בע"מ נ' רשות מקרקעי ישראל, פסקה 29 (6.2.2022); וראו גם אסמכתאות הנזכרות שם בפסקאות 29-33).

24. משהוכח הצורך הביטחוני בציר הפטרול בתוואי שנבחר, יש להוסיף ולבחון האם הפגיעה שתיגרם לתושבי האזור היא מידתית והאם האיזון שנעשה בין השיקולים הרלוונטיים הוא סביר.

בעניין זה, על רקע הטענות בעתירה באשר למידת הפגיעה בזכויותיהם, ובכלל זה בתנועתם במרחב, המשיבים הבהירו כי ציר הפטרול לא יבטל את הגישה לביר אל-עיד ולא ימנע את גישת תושבי הכפר לאדמות מעובדות ממערב לו. עוד ציינו, כי "מכל מקום, ליתר ביטחון, הוסט חלקו הצפוני של תוואי המקטע הראשון דרומה והורחק מדרך הגישה לביר אל-עיד". ציר הפטרול אף לא ימנע את השימוש בדרך הגישה לח'רבת ג'ינבה, מאחר שציר הגישה הראשי לא יפגע, כפי שהוצג על ידי המשיבים. באשר לאפשרות הגישה של המתגוררים בג'ינבה לקרקעות המעובדות ממערב לציר הפטרול המתוכנן – המשיבים ציינו כי אין להם התנגדות לשינוי תוואי חלקו הדרומי של המקטע הראשון, אולם "שינוי זה יחייב תפיסה של שטח מעט גדול יותר ופגיעה ישירה רחבה יותר

באדמות מעובדות, אך הוא יגרום לכך שכמעט כל האדמות המעובדות שלא ייפגעו יוותרו ממזרח לו".

בהתחשב בזאת, בעוד שאין ספק כי ציר הפטרול יגרור מגבלות תנועתיות על תושבי האיזור, נמצא כי חלק ניכר מטענות העותרים בדבר הפגיעה שתיגרם בשל ציר הפטרול מסתמכות על ההנחה, הלא נכונה, כי ציר הפטרול הוא בגדר "מכשול בלתי עביר". אלא שכאמור, מעבר רגלי, כפי שהובהר – יתאפשר; מעבר רכוב – יוגבל.

לעניין זה, השגות העותרים על העובדה שהמשיבים לא התחייבו בשלב זה באשר למיקום המדויק שיקבע לצורך הסדרת חצייה רגלית של ציר הפטרול, אינן ברורות. באת-כוח העותרים נשאלה בדיון בעתירה על ידי חברתי, השופטת ר' רונן, "יש מקום שאם המעבר היה בו, זה היה מפיס את דעתכם?" ; ו"האם יש מעבר שהוא יותר נוח מבחינתכם?" והשיבה לשתי שאלות אלו בשלילה (פרו' הדיון, עמ' 2, ש' 21-28). מכל מקום, עמדת המשיבים לעניין זה, והבהרתם כי יתאפשר מעבר רגלי של ציר הפטרול בכפוף למגבלות מסוימות נרשמה, ואין כל טעם להניח כי המשיבים לא ינהגו כפי שהוצהר לפנינו.

25. אף בטענות אשר הועלו בדבר הפגיעה בזכות הקניין של בעלי הקרקעות באזור אין כדי להטות את הכף לטובת העותרים. הזכות לקניין, על מעמדה הרם במשפטנו, כפופה למגבלות ואיזונים לשם הגשמתם של אינטרסים וזכויות אחרים (בג"ץ 6896/18 טעמה נ' המפקד הצבאי בגדה המערבית, פסקה 59 (6.3.2022)).

גם בהיבט נקודתי זה, השתכנעתי כי האיזון שננקט אינו מפר את דרישת המידתיות: הן מאחר שמעמדן הקנייני של הקרקעות שיוותרו בצדו המערבי של ציר הפטרול לא ישתנה; הן מאחר שהמשיבים הביעו נכונות, כאמור, לשנות את תוואי ציר הפטרול מטעמים אלו ועל מנת להקטין את היקף הקרקעות אשר יוותרו ממערב לציר הפטרול; הן מאחר שביחס לאדמות שנתפסו בהתאם לצו, כמפורט בסעיף 4 לו, פתוחה בפני הזכאים לכך האפשרות להגיש בקשה לקבלת דמי שימוש ו/או פיצויים. כל זאת כאשר מנגד ניצבים האינטרסים הביטחוניים כבדי המשקל עליהם עמדתי.

26. כעת לטענת העותרים כי קיימת חלופה שפגיעתה פחותה – הצבת מחסומים מאוישים חלף בניית ציר הפטרול. המשיבים הסבירו כאמור כי אפשרות זו אינה ישימה ואינה יעילה, ואין מקום להתערב בעמדתם. בית משפט זה אינו מחלק פקודות מבצעיות לצה"ל ואינו קובע האם נכון, מבחינה מבצעית, למקם עמדת שמירה, מחסום או תעלה נגד מעבר כלי רכב, במקום כזה או אחר. אף לא לנו להתערב באופן שבו צה"ל רואה

לנכון להקצות את כוחותיו, לא כל שכן בגדרי פעילות מבצעית. ההכרעה בסוגיות אלו נתונה לשיקול הדעת של צה"ל, מפקדיו והאחראים עליו.

27. בשלב זה אדרש לסוגיית הנזק הסביבתי שלטענת העותרים ייגרם כתוצאה מהקמת ציר הפטרול. גם שיקול זה, כפי שהוצג לנו, נלקח בחשבון, עת שהשלכות הסביבתיות של הקמת ציר הפטרול בתוואי המתוכנן הוצגו לפני המפקד הצבאי עובר לחתימת הצו. כפי שהוצג, ציר הפטרול יוקם, ככל שניתן, על גבי ציר קיים, ואף אין מדובר בגדר או חומה אלא ציר סלול בליווי תעלות וסוללות עפר, על ההשלכות של עובדה זו באשר להיקף ההגבלה שתיווצר למעבר בעלי חיים. בנסיבות אלו, גם פגיעה זו בסביבה ובמערכת האקולוגית מוגבלת ואינה מצדיקה את ביטול הצו או את שינוי תוואי ציר הפטרול.

28. מכלל האמור יש להסיק כי האיזון שנעשה אינו חורג ממתחם הסבירות, כמו גם כי ההחלטה שהתקבלה היא מידתית, וכי הפגיעה בזכויות העותרים נעשית לתכלית ראויה ועומדת בבחינת שלושת מבחני המשנה של המידתיות:

בהתאם למבחן הראשון, קיים קשר של התאמה בין המטרה לאמצעי – הוכח לעיל הצורך הביטחוני במניעת כלי רכב במרחב, כמו גם ההתאמה שבינו לבין הבחירה בציר פטרול ומרכיבים נלווים לו לשם מניעת חציית רכבים, תוך הימנעות מהקמת מכשול "נגד אדם";

ביחס למבחן השני, נמצא כי מבין האמצעים שניתן לנקוט להגשמת המטרה ננקט האמצעי שפגיעתו פחותה – זאת, בהעדר תוואי חלופי להקמת ציר הפטרול אשר ביכולתו לענות על הצרכים המבצעיים, ובהתחשב בכך שכאשר ניתן היה להזיז את תוואי ציר הפטרול נוכח טענות העותרים, הם הביעו נכונות לעשות כן;

באשר למבחן השלישי, שוכנעתי כי הנזק שנגרם עומד ביחס ראוי לתועלת. בהקשר זה, קיימת חשיבות רבה לכך שציר הפטרול לא ימנע חצייה רגלית וליתר הצעדים אותם נקטו המשיבים כמפורט על מנת להפחית, ככל שניתן, את הפגיעה בתושבי האזור. כל זאת בראי השיקולים הביטחוניים והמבצעיים שהוצגו לפנינו, המחייבים, לשיטת המשיבים, את הקמת ציר הפטרול בדחיפות בתוואי ספציפי זה.

29. סיכומו של דבר, העותרים טענו לפגיעה קשה עד מאוד בזכויותיהם, וכך בכך להיעדר אינטרס ביטחוני המצדיק אותה. ככל שהתקדם בירור העתירה לפנינו – מתגובת

המשיבים בדיון ועד להגשת השלמות הטיעון, התברר כי אין לקבל את שני חלקיו של טיעון זה. היינו, הפגיעה בזכויות תושבי האיזור, הגם שהיא קיימת ללא ספק, אינה כה קשה כפי שתוארה בעתירה. זאת, בין היתר אחרי שננקטו צעדים משמעותיים על מנת להפחיתה במידת האפשר; ולצד זאת, הוכחו הטעמים הביטחוניים מובהקים אשר הובילו להחלטה לסלול את ציר הפטרול בתוואי המתוכנן. שילובם של היבטים אלו, נוכח הטעמים שהוצגו לעיל, מוליך למסקנה כי אין עילה לביטול הצו.

30. טרם סיום, לא ניתן להימנע מלהעיר על הפער המשמעותי שבין חלק מהטענות העובדתיות שהועלו בעתירה, לבין המציאות בפועל. כך, בשעה שניכר הוא כי העותרים הבינו, עובר להגשת העתירה, כי אין מדובר בהקמת גדר או חומה, אלא בהקמת ציר פטרול (ראו, בין היתר: ע/17, ס' 1; ע/18, ס' 2-3), ובכל זאת ראו הם לנכון לתאר בעתירה מכשול "עצום בממדיו" כשבצדו המזרחי "תוקם סוללה או קיר בטון בגובה 3 מטרים לכל הפחות"; ואילו במקום אחר בעתירה נאמר כי "מכשול זה מתוכנן להיות ברוחב של כ-23 עד 54 מטרים, ובגובה 1.5 עד 3 מטרים [...]". (סעיף 17 לעתירה).

תיאורים אלו, בשילוב עם המפורט בסעיפים רבים בעתירה (בין היתר: סעיפים 4, 5, 6 ואחרים) – לא הציגו בפני בית המשפט את המצב העובדתי לאשורו, כפי שנמסר לעותרים עובר להגשת העתירה. אף לא למותר לציין כי גם בהמשך ההליך העותרים הוסיפו וטענו לא אחת טענות עובדתיות אשר התבררו כלא מדויקות – וזאת בנחרצות אשר בדיעבד לא היה לה מקום.

הגם שאין להמעיט כלל וכלל בפגיעה שתיגרם כתוצאה מהקמת ציר הפטרול, פגיעה זו אינה פוטרת את העותרים מן החובה המוטלת על כל בעל דין להקפיד על הצגת העובדות לבית המשפט באופן מלא ומדויק. כך הוא ביתר שאת כאשר התבקש, ואף ניתן, "צו ביניים בהול" במעמד צד אחד.

31. אציע אפוא לחברי ולחברתי כי נדחה את העתירה ובהתחשב באמור לעיל העותרים יישאו בהוצאות המשיבים בסכום של 15,000 ש"ח. כאמור בפסק הדין מיום 25.9.2022, הצו הארעי שניתן – בוטל.

ש ו פ ט

השופט א' שטיין:

ש ו פ ט

השופטת ר' רונן:

כפי שציין חברי השופט י' אלרון בפסק דינו, ציר הפטרול נושא העתירה נועד לשמש מענה לצורך ביטחוני אותו רואים המשיבים, כאשר השאלה המרכזית עליה יש להשיב במסגרת העתירה דנן היא האם המענה הזה, בתוואי שבו בחרו המשיבים להקים את הציר, הוא מענה מידתי. שאלה זו צריכה להיבחן תוך בחינת פתרונות אלטרנטיביים אפשריים, ולאור השאלה שנבחנה בפסק דינו של חברי - האם מדובר בפתרון מידתי ומאוזן לאור הפגיעה שעתידה להיגרם לזכויות המשיבים כתוצאה מהקמתו. טענותיהם העיקריות של העותרים נוגעות לאיזון הזה, כאשר לגישתם - לא הוכח צורך ביטחוני בהקמת המחסום בכלל ובתוואי המבוקש בפרט, מחד גיסא; והוכחו פגיעות משמעותיות בהם אם המחסום יוקם בתוואי המתוכנן, מאידך גיסא.

אני סבורה כי העותרים לא הוכיחו כי החלטה להקים את ציר הפטרול בתוואי בו הוא הוקם הייתה החלטה לא מידתית. זאת לאור קיומם של השיקולים הביטחוניים שפורטו בפסק דינו של חברי ושאינני רואה צורך לחזור עליהם - מצד אחד; ובה בעת, לאור עמדתם של המשיבים ביחס לפגיעה הפוטנציאלית בעותרים והניסיון לצמצמה.

כך, המשיבים הבהירו כי הציר לא נסלל עדיין, והם ציינו כי בעת סלילתו ייעשה מאמץ לצמצם את הפגיעה שתיגרם לעותרים כתוצאה ממנו (פסקה 22 לפסק דינו של חברי). בנוסף, הציר לא ימנע את הגישה לביר אל עיד ואף לא את השימוש בדרך הגישה לח'רבת ג'יבנה (פיסקה 23 לפסק דינו של חברי). כן ציינו המשיבים את האפשרות של שינוי מסוים בתוואי הציר כדי לאפשר גישה של תושבי לח'רבת ג'יבנה לאדמותיהם. מעבר לכל אלה הבאתי בחשבון את הצהרת המשיבים לפיה תתאפשר חציה רגלית של ציר הפטרול במקטע נושא העתירה, וכי תתאפשר גם חצייתו באמצעות כלי רכב - וזאת בתיאום מראש (פסקה 11 לפסק דינו של חברי). קיומן של אפשרויות לחצות את הציר ברגל ובתיאום מראש גם ברכב, מצמצם לטעמי באופן משמעותי את הפגיעות העיקריות בזכויות העותרים שצוינו בעתירה.

לאור כל אלה אף אני סבורה כי העותרים לא הוכיחו שהחלטה להקים את הציר בתוואי בו הוחלט להקימו הייתה החלטה לא מידתית שיש מקום להתערב בה. לכן, אני מצטרפת לעמדתם של חבריי בדבר דחיית העתירה. יחד עם זאת, לטעמי לא היה מקום לעשות צו להוצאות לחובת העותרים, ולו דעתי הייתה נשמעת, הייתה העתירה נדחית ללא צו להוצאות.

ש ו פ ט ת

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט י' אלרון.

ניתן היום, כ"ג בתשרי התשפ"ג (18.10.2022).

ש ו פ ט ת

ש ו פ ט

ש ו פ ט