



בבית המשפט העליון

בר"ם 7310/10 - א'

כבוד השופט ע' פוגלמן

בפני :

המבקשים :

1. רשות שדות התעופה בישראל
2. הוועדה המקומית לתו"ב אור יהודה - אזור
3. הוועדה המקומית לתו"ב ראשל"צ
4. הוועדה המקומית לתו"ב חבל מודיעין
5. הוועדה המקומית לתו"ב דרום השרון
6. הוועדה המקומית לתו"ב עמק לוד (לודים)
7. הוועדה המקומית לתו"ב מצפה אפק
8. הוועדה המקומית לתו"ב מרכז

נ ג ד

המשיבים :

1. אליהו טויטו ואח'
2. יפה אבייב ואח'
3. דורי אדי ואח'
4. יצחק כהן ואח'
5. עמוס אלטברגר ואח'
6. מיכאל בן דוד ואח'
7. חנה ועובדיה אבוגוסט ואח'

בקשת רשות ערעור על פסק-דינו של בית המשפט לעניינים מינהליים בתל אביב-יפו בעמ"נ 318/07 שניתן ביום 16.8.10 על-ידי כב' השופטת מ' אגמון-גונן ; בקשה לעיכוב ביצוע

עו"ד שלום זינגר ; עו"ד שרון טל

בשם המבקשים :

עו"ד ורד לופו

בשם המשיבים 3 :

בשם המשיבים 2, 5, 6, ו-7 : עו"ד משה רז כהן

בשם היועץ המשפטי לממשלה : עו"ד מיכל צוק-שפיר

החלטה

לפניי בקשה לרשות ערעור על פסק-דינו של בית המשפט לעניינים מינהליים בתל אביב-יפו (כב' השופטת מ' אגמון גונן), שביטל החלטות ועדות ערר (במחוז ת"א ובמחוז מרכז) לפי חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 (להלן: החוק) בעניין תביעות

המשיבים לפיצויים לפי סעיף 197 לחוק, וקבע מתווה חדש להמשך בחינת תביעות המשיבים; ובצידה, בקשה לעיכוב ביצוע פסק הדין האמור עד להכרעה בבקשה.

1. המשיבים הינם בעלי נכסים המצויים בסמיכות לנמל התעופה בן גוריון. במסגרת הליכי התכנון שקדמו להקמת טרמינל 3 בנתב"ג (פרויקט 'נתב"ג 2000'), אושרו תמ"א 2/4 ותמ"א 2/4 א (להלן ביחד: התכנית). בעקבות זאת, הגישו המשיבים תביעות – כחמשת אלפים במספר – לפיצויים לפי סעיף 197 לחוק, שסכומן הכולל נאמד בחמישה מיליארד ש"ח (במחירי שנת 2000). בתכלית הקיצור ייאמר, כי טענת המשיבים היתה שהשינוי התכנוני – שמאפשר את הגדלת קיבולת הנוסעים השנתית בנתב"ג ל-16 מליון – יביא בהכרח לתוספת ניכרת של רעש מטוסים, ובכך לירידת ערכם הכספי של נכסיהם.

2. לאחר התדיינות ארוכה בפני ועדות הערר במחוז מרכז ובמחוז ת"א, נדחו בשנת 2007 חלק ניכר מתביעות הפיצויים של המשיבים. בהחלטה מפורטת ומנומקת, נדחה חלק ניכר מן התביעות על הסף, כלהלן: (א) תביעותיהם של בעלי זכויות במקרקעין שרשומה עליהם זיקת הנאה המתייחסת לויתור על תביעות; (ב) תביעות בעלי נכסים שלגביהם ירידת הערך נמוכה משיעור של 5% (לפי תחזית בעלי הנכסים עצמם בתביעתם, או לפי קביעת עתידית של שמאי מכריע), וזאת לפי הוראות סעיף 200 לחוק; (ג) תביעות בעלי נכסים ביישובים המצויים בקו רעש חזוי של פחות מ-60 Ldn (לפי תחזית בעלי הנכסים עצמם בתביעתם, או לפי קביעה עתידית של מומחה אקוסטיקה).

לגבי יתר בעלי הנכסים, נקבע כי ימונה שמאי מכריע, שיפעל לפי ההנחיות המפורטות להלן: (1) בחינת תוספת הרעש הנגזרת מהגדלת קיבולת הנוסעים, תיעשה לעומת המצב בפועל ערב אישור התכנית (10 מיליון נוסעים בשנה), ולא כשיטת המשיבים, שביקשו לבחור נקודת מוצא שונה של 4 מיליון נוסעים בשנה (נכון לשנת 1991); (2) תמונת הרעש החזוי תיעשה על-ידי מומחה אקוסטיקה (שייקבע בהסכמת הצדדים, או ימונה על-ידי ועדת הערר); (3) השמאי יתחשב בכך שתוספת הרעש, ככל שקיימת, תתרחש באופן הדרגתי על פני שנים; (4) יילקח בחשבון השיפור הצפוי מהתקדמות טכנולוגית בתחום רעש המטוסים, שבעטיה, הגידול ברעש עתיד להיות מתון יותר; (5) תיבחן השפעתו של מיגון אקוסטי על הרעש החזוי (בין אם במימון רש"ת, או במימון הניזוק כחלק מחובת הקטנת הנזק).

3. המשיבים הגישו ערעור על החלטות ועדת הערר. כפי שעולה מפסק דינו של בית המשפט קמא, גם המשיבים אשר תביעותיהם לא נדחו על הסף, הסכימו לראות בהחלטת הוועדה כהחלטה סופית בעניינם, ובפועל – לוותר על ההליך הפרטני לפי המתווה שהציעה הוועדה בעניינם. בית המשפט לעניינים מינהליים בתל אביב-יפו (כב' השופט מ' אגמון-גונן) קיבל את ערעורי המשיבים ברובם, ודחה את הערעורים שכנגד שהגישו המבקשות. בפסק-דינו התייחס בית המשפט קמא לזכותו של אדם לחיות בסביבה ראויה, וקבע כי הגיעה העת להכיר בזכות זו, ולבחון את המחלוקת בין הצדדים על יסודה ועל רקע עקרונות של "צדק סביבתי". לגופם של דברים, קיבל בית המשפט את עמדה המשיבים וקבע כי חישוב תוספת הרעש, ייעשה תוך השוואה בין רמת הרעש הנגזרת מקיבולת של 4 מיליון נוסעים בשנה – לפי המצב התכנוני עובר לאישור התכנית – ובין רמת הרעש הנגזרת מקיבולת של 16 מיליון נוסעים בשנה – לפי הקיבולת המקסימאלית שמאפשרת התכנית. כן בוטלה קביעת הוועדה כי יש לדחות תביעות של בעלי נכסים ביישובים שבהם רמת הרעש החזוי הינה פחותה מ-Ldn 60. נקבע אמנם, כי מדובר בסף רעש מקובל באמות מידה בינלאומיות, אך הוסף כי אין לכך נפקות לשאלת הפיצוי לפי סעיף 197 לחוק. נפסק כי קביעת פיצוי לפי סעיף 197 אינה תלויה במבחן של סבירות – וזאת להבדיל מתביעה נזיקית לפיצוי בגין עילה של מטרד – ולכן יש לבדוק ירידת ערך גם ביישובים שבהם נקבעה רמת רעש נמוכה מהסף האמור. עוד נקבע כי אין מקום להביא בחשבון את ההתקדמות הטכנולוגית בתחום רעש המטוסים, וכי ההשוואה בין הרעש במצב הקודם לרעש במצב החדש צריכה להיעשות ביחס לאותו צי מטוסים. בית המשפט סמך את ידיו על קביעת הוועדה ביחס להשפעת המיגון האקוסטי על שומת הנזק, אך הבהיר כי על השמאי לשום את ירידת הערך, בהנחה כללית שננקטו אמצעי מיגון אקוסטיים סבירים תוך ציון עלותם. וכך, שיעור הפיצוי לפי סעיף 197 יכלול את ירידת הערך ואת עלות אמצעי המיגון, ככל שרשות שדות התעופה לא נשאה בה באופן ישיר. בית המשפט לא מצא להתערב בקביעת הוועדה, בנוגע למינוי מומחה אקוסטיקה, כמו גם ביחס לנתונים שעליהם יתבסס בעבודתו. בית המשפט קבע כי לא ניתן לדחות א-פריורית את תביעותיהם של בעלי נכסים שלגביהם ירידת הערך נמוכה משיעור של 5%, שכן לא מדובר בנסיבות החריגות המצדיקות את הפעלת סעיף 200 לחוק. זאת, נוכח העובדה שהוועדה אינה יודעת מראש את מספר התביעות העתידות להידחות על רקע זה, ולכן לא ברור האם מדובר בפעולה העונה על דרישות הסבירות. כמו-כן נפסק כי הוועדה לא בחנה נכונה את דרישת "הצדק" הקבועה בסעיף 200 לחוק. נקבע כי הוועדה תהיה רשאית לבחון פטור מתשלום פיצויים מכוח סעיף 200 לחוק, רק לאחר שתיתן הערכת השמאי, ותתבהר תמונת התביעות הכללית ואופן התפצלות הנזקים. עוד נמצא כי לא היה מקום לקביעות ועדת הערר בנוגע למודל השמאי הראוי, וכי ההחלטות השמאיות יעמדו

לביקורת הוועדה ובית המשפט בבוא העת. בית המשפט הותיר על כנה את קביעת ועדת הערר, שלפיה יש לדחות על הסף את תביעות בעלי הזכויות במקרקעין שבנוגע אליהם רשומה זיקת הנאה המתייחסת לויתור על תביעות בכל הקשור למטרדי רעש הנובעים מפעילות נתב"ג.

4. על פסק-דין זה נסבה בקשת רשות הערעור שלפניי. המבקשות טוענות כי פסק-דין של בית המשפט קמא מבוסס על הנחות משפטיות חדשניות, בעלות השלכות רוחב ניכרות ומשמעותיות, שיש מקום לבחינתן לפני בית משפט זה. במוקד הבקשה, נטען כי לא מתקיימים היסודות הנדרשים לתביעה לפי סעיף 197 לחוק, שכן המשיבים לא הצליחו להוכיח ירידת ערך המקרקעין, ואף הודו כי מדובר במודל תיאורטי בלבד בשלב זה. כמו-כן נטען כי לא הוכח כי התרחשה פגיעה בתכונות המקרקעין, שכן כלל לא ברור – ולמצער, לא הוכח – האם תיווצר תוספת רעש מטוסים בעקבות אישור התכנית. לדברי המבקשות, טענות אלה – שהועלו במסגרת הערעורים שכנגד – לא נידונו על-ידי בית המשפט קמא, שהציג את המחלוקת כעניין עקרוני הנוגע לזכות לאיכות חיים וצדק סביבתי. המבקשות מוסיפות כי נפלו שגיאות בקביעות בית המשפט קמא ובהנחיות שקבע למתווה בחינת תביעות פיצוי, תחת המתווה שהניחה הוועדה: כך למשל, נטען כי אומדן קיבולת הנוסעים בנתב"ג עובר לאישור התכנית על 4 מיליון נוסעים לשנה, נעשה תוך התעלמות מקביעות עובדתיות של ועדת הערר שלפיהן לא היתה הגבלה על קיבולת הנוסעים במצב התכנוני הקודם. כמו-כן, נטען כי טעה בית המשפט קמא כאשר התייחס לשאלת סף הרעש המזכה בפיצוי כשאלה נורמטיבית – היינו, האם קיים רעש שלא ראוי לפצות בגינו – ולא כשאלה עובדתית-שמאית, כפי שנהגה הוועדה, שמצאה על בסיס מידע שהוצג בפניה, כי רעש מתחת לסף האמור אינו גורם לירידת ערך. עוד נטען כי פסילת בית המשפט קמא את דחייתן על הסף של תביעות שבמסגרתן ירידת הערך – הנטענת או המוכחת – הינה פחותה מ-5% הינה שגויה מעיקרה, שכן לא ניתן לבצע בדיקות פרטניות המתחשבות בנסיבות כל תובע כפי שהנחה בית המשפט, בתביעות שמספרן רב כל כך. קביעת ועדת הערר בעניין זה, כך נטען, הינה סבירה ומעשית, ונובעת מההיגיון העומד בבסיס סעיף 200 לחוק ומהאופן שבו הוא מיושם מדי יום ביומו.

5. בד בבד עם הגשת בקשת רשות הערעור, עותרות המבקשות לעכב את ביצוע פסק הדין עד להכרעה בבקשה. בגדר הבקשה לעיכוב ביצוע נטען, כי סיכוייהם של בקשת רשות הערעור והערעור לגופו הינם טובים, שכן נפלו בפסק-דין של בית המשפט קמא שגיאות מהותיות. בנוסף נטען כי שיקולי מאזן הנוחות, מטים את הכף לטובת היעתרות לבקשה לעיכוב ביצוע. נקודת המוצא לטיעון זה של המבקשות הינה

טענתן כי לא ייגרם נזק של ממש למשיבים אם יעוכב ביצוע פסק הדין, שכן הם עצמם הודו בדיון בערכאות דלמטה כי לא נגרמה ירידת ערך בפועל, וכי נושא המחלוקת הוא ירידת ערך תיאורטית עתידית. לעומת זאת, דחיית הבקשה לעיכוב ביצוע משמעותה התחלה מיידית של פעולת שמאים ומומחי אקוסטיקה שייבחנו כל אחת מאלפי התביעות שהוגשו, לפי המתווה שקבע בית המשפט קמא בפסק-דינו. איסוף הנתונים הנדרשים לצורך עבודת הגורמים המקצועיים לפי מתווה זה, ידרוש השקעה ניכרת של משאבים מצידה של רשות שדות התעופה. כמו-כן, המשך ניהול התביעות על רקע פסק הדין קמא, יש בו כדי לערער את יציבותה הכספית של רשות שדות התעופה, ופגיעה של ממש באינטרס הציבורי לשמירה על חוסנה הכלכלי. המבקשות שבות וטוענות כי העלויות הישירות והעקיפות של פעולה מיידית לפי מתווה זה הינן גבוהות ביותר, ועתידות לרדת לטמיון ככל שיתקבל הערעור והתביעות לפיצויים תידחנה או למצער, ככל שייקבע מתווה חלופי לבחינת אופן הפיצוי. זאת ועוד, ככל שתידרשנה המבקשות לשלם פיצוי למשיבים לפני ההכרעה בבקשת רשות הערעור ובערעור, ואלה יתקבלו בסופו של יום – סיכוייהן של המבקשות להשיב לקופתן את הסכומים שישולמו הינם נמוכים ביותר, שכן מדובר באלפי תובעים שרובם המכריע אנשים פרטיים. לעניין זה, מצביעות המבקשות על הקושי שהתעורר בגביית ההוצאות שנפסקו לזכותן במסגרת ההליך בפני ועדת הערר. לחילופין, סבורות המבקשות כי כתנאי לבחינת התביעות במתווה שנקבע בפסק-הדין קמא, יש לחייב את המשיבים בהפקדת ערובה מתאימה לכיסוי ההוצאות שייגרמו, ככל שיתקבל הערעור בסופו של יום.

6. המשיבים מתנגדים לבקשה לעיכוב ביצוע. ראשית נטען כי הליך של בקשה לעיכוב ביצוע, אינו יכול להביא לעצירת תהליך הבדיקה הפרטנית של תביעות המשיבים, שכן אפילו יעוכב פסק הדין של בית המשפט קמא, תיוותר על כנה החלטת ועדת הערר. גם במסגרת המתווה שנקבע בהחלטה זו, יש לבצע בדיקה פרטנית באמצעות שמאי ומומחה אקוסטיקה ביחס לחלק ניכר מהתביעות. להשקפת המשיבים, התליית החלטת ועדת הערר – בנוסף על עיכוב ביצוע פסק הדין – אינה אפשרית במסגרת ההליך הנוכחי.

אשר לסיכויי הערעור, נטען כי המבקשות לא הצליחו להראות כי סיכויי בקשת רשות הערעור שהגישו הינם גבוהים. לא הוכח, כך לשיטת המשיבים, כי עולה מהבקשה שאלה משפטית או ציבורית עקרונית החורגת מעניינם הקונקרטי של הצדדים. מדובר בפסק-דין תחום בהשלכותיו שעניינו הנחיות לבעלי מקצוע מומחים בבואם לאמוד נזק שנגרם למשיבים, עקב שינוי המצב התכנוני. גם לגוף הערעור, סבורים המשיבים כי סיכויי אינם גבוהים. נטען כי המשיבים הצליחו להוכיח כי נגרמה ירידת

ערך לנכסיהם, וכך גם קבעה הוועדה, וכל שנותר לבירור הוא שיעור ירידת הערך. עוד נטען כי המבקשות לא הצליחו להתמודד עם טענותיהם החלופיות של המשיבים בנוגע להשוואת קיבולת הנוסעים השנתית של נתב"ג (לפני ואחרי התכנית). סף הרעש המטריד שאליו התייחסו המבקשות כאל ממצא עובדתי-שמאי, אינו אלא קביעה נורמטיבית. לפיכך, קביעת בית המשפט קמא כי אין מדובר בסף רעש המצדיק מתן פטור א-פריורי מפיצוי לפי סעיף 197 לחוק, הינה הכרעה ראויה בשאלה משפטית טהורה. עוד נטען כי בית המשפט קמא התייחס כראוי לדרישת "הצדק" הקבועה בסעיף 200, בקובעו כי מדובר בדרישה שצריכה להיבחן על בסיס פרטני. קביעה זו, כך נטען, מעוגנת כדבעי בהלכה הפסוקה.

אשר לשיקולי מאזן הנוחות, טוענים המשיבים כי מדובר בפסק-דין שעניינו פיצוי כספי, שאין מקום לעכבו; מה גם שהמבקשות לא הציגו תשתית ראייתית התומכת בטענתם בדבר קושי אפשרי להיפרע מהמשיבים, ככל שיתקבל ערעורן בסופו של יום, או לכך שביצוע פסק הדין יביא לערעור חוסנה הכלכלי של רשות שדות התעופה. לדבריהם, טענת המבקשות בדבר הנטל הכלכלי הכבד שיביאו עימם ההליכים בפני השמאי המכריע ומומחה האקוסטיקה, נטענו בעלמא וללא תשתית ראייתית הולמת. המשיבים צירפו לתגובתם חוות דעת מטעם מומחית אקוסטיקה, שנועדה לסתור טענה זו. מלאכת איסוף הנתונים לצורך עבודת מומחה האקוסטיקה, כך נטען, נעשית במסגרת חובותיה השגרתיות של רשות שדות התעופה, ולכן אין מדובר בהכבדה או בעלות נוספת על פעולתה. אשר למלאכת השמאי המכריע, נטען כי רשות שדות התעופה נמנעה מלהגיש חוות דעת שמאי מטעמה במסגרת ההליכים בפני ועדות הערר – בניגוד למשיבים שעשו כן, ובניגוד לחובתה על-פי דין. לשיטתם, אין הרשות יכולה להיבנות ממחדלה האמור, ולטעון כי בשל המטלה המסובכת המוטלת על כתפי השמאי המכריע בשלב זה, יש לעכב את ביצוע פסק הדין. עוד נטען בתגובות המשיבים, כי ההתדיינות בעניינם מתמשכת כבר כעשור שלם, ואין זה ראוי לעכב את הדיון בתביעותיהם הפרטניות, דבר שיביא בהכרח לעיכוב נוסף בתשלום הפיצויים המגיעים להם.

7. לפי סעיף 1 לפקודת סדרי הדין (התייצבות היועץ המשפטי לממשלה) [נוסח חדש], החליט היועץ המשפטי להתייצב בהליך זה ולהציג את עמדת המדינה, כבר בשלב של הבקשה לעיכוב ביצוע, ולתמוך בעניין זה בעמדת המבקשות. המדינה סבורה כי מדובר בהליך ייחודי וחסר תקדים, המצדיק בחינה מצד בית משפט זה. המדינה מצביעה על מספר שאלות שבעניינן ראוי ליתן רשות ערעור, ואליהן היא תבקש להתייחס במסגרת הדיון בבקשה לגופה. בין שאלות אלה: הזכאות לפיצוי לפי סעיף 197 לחוק, מקום שבו לא קיימת – או למצער, לא הוכחה – פגיעה כלכלית בשווי

המקרקעין. בנוסף, היא מצביעה על הפרשנות השגויה להשקפתה שנתן בית המשפט קמא לסעיף 200 לחוק, הנוגדת – לדבריה – את העקרונות שהותוו בהלכה הפסוקה וחוטאת לתכליות ולאיזונים שאותן ביקש המחוקק להגשים בחקיקת הסעיף האמור. עוד סבורה המדינה כי בית המשפט קמא סטה, ללא הצדקה, מקביעות עובדתיות של ועדות הערר, באופן שיש לו השלכה משמעותית על התוצאה האופרטיבית שאליה הגיע. כך, למשל, נטען כי העמדת הקיבולת של נתב"ג במצב הקודם על 4 מליון נוסעים בלבד, נושאת עימה השלכות כספיות ניכרות, וכן יש לה השלכות רוחב על פרויקטים טכנוניים אחרים. אשר לשיקולי מאזן הנוחות, מצטרפת המדינה לעמדת המבקשות, וטוענת כי הנזק הנטען על-ידי המשיבים הינו אך ורק "ירידת ערך תיאורטית", ולכן לא ייגרם להם נזק ממשי אם יעוכב פסק הדין. לעומת זאת, תהליך בירורן של אלפי תביעות פרטניות – שלשיטת המדינה, דינן להידחות בסופו של יום – על-ידי גורמים מקצועיים, טומן בחובו עלויות אדירות לקופה הציבורית, ועלול להביא בתורו להליכים משפטיים רבים נוספים ולעומס על המערכת כולה. המדינה סבורה כי השכל הישר מחייב את עיכוב ביצוע פסק הדין, שכן הליך בירור פרטני של אלפי תביעות על עלויותיו האדירות בשים לב לסיכויי הערעור הגבוהים עשוי להתברר כהליך סרק מיותר.

8. לאחר שבחנתי את הבקשה לרשות ערעור, מצאתי כי היא מעלה שאלות המצדיקות את העברתה לדיון בפני הרכב, אשר יכריע בדבר המשך הטיפול בה. המשיבים רשאים להגיש תשובה משלימה לבקשה תוך 60 ימים. על נוסח התשובה יחולו הוראותיה של תקנה 406(ב) לתקנות סדר הדין האזרחי, התשמ"ד-1984 (להלן: התקנות). בתשובה, תיכלל התייחסות לאפשרות שבית המשפט יפעל על פי סמכותו לפי תקנה 410 לתקנות וכן לשאלה, אם במקרה כזה ניתן לראות בתשובה סיכום טענות בכתב כאמור בתקנה 448 לתקנות.

9. אשר לבקשה לעיכוב ביצוע – כאמור, השאלות המועלות על ידי המבקשות והיועץ המשפטי לממשלה, מצדיקות בירור. מבלי לטעת מסמרות בנוגע לסיכויי ההליך – שלא ניתן לומר בשלב זה כי הם קלושים – מצאתי כי יש בשיקולי מאזן הנוחות כדי להכריע את הכף לטובת היעדרות לבקשה לעיכוב ביצוע עד לדיון לפני ההרכב. להשקפתי, ההליכה במתווה שהניח בית המשפט קמא, ופנייה לבירור פרטני ביחס לכל אחת מאלפי תביעות שהגישו המשיבים, על העלויות הכרוכות בכך, שיכול שלא יידרש בסופו של יום ביחס לחלק ניכר מהתביעות – אינה נתיב הפעולה הראוי בשלב זה. אמנם, ברי כי עיכוב ביצוע פסק הדין יביא בתורו לעיכוב נוסף בתהליך חישוב הפיצויים שאותם תובעים המשיבים, אך ככל שתתקבל הבקשה והערעור – כולו או

חלקו – תרד לטמיון כל ההשקעה שתידרש במסגרת ניהול ההליכים הפרטניים הללו. העומס על המערכות השונות כפועל יוצא של ניהול אלפי תביעות והוצאות הכספיות הכרוכות בהליכים פרטניים אלו, הינם ניכרים. מנגד, לא שוכנעתי כי הפגיעה באינטרס המשיבים, כפועל יוצא מעיכוב הביצוע, מטה את כף המאזניים לטובתם. אמנם, מדובר בעיכוב נוסף בבירור תביעותיהם הפרטניות של המשיבים, אך בשים לב לכך שבשלב זה טרם הוברר עד תום האם נגרם למשיבים נזק ומה היקפו – שכן גם לשיטת בית המשפט המחוזי, לשם קביעה כאמור תידרש בחינה מקצועית של מומחים בתחום האקוסטיקה (ראו עמ' 25 לפסק הדין) והערכת שמאי – איני סבור כי יש בעיכוב הנוסף כדי להכריע את הכף.

מכל מקום, גם בהיבט זה אינני רואה לטעת מסמרות בשלב הנוכחי, ועיכוב הביצוע יעמוד בעינו עד לדיון לפני המותב.

ניתנה היום, ג' באדר א' התשע"א (7.2.2011).

ש ו פ ט