



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בג"ץ 6379/07

בפני :
כבוד השופט א' גרוניס
כבוד השופט ס' גובראן
כבוד השופטת א' חיות

העותרים :
1. ועד היישוב דולב
2. ועד היישוב טלמון
3. ועד היישוב נריה
4. ועד היישוב נחליאל

נגד

המשיבים :
1. מפקד כוחות צה"ל באזור יהודה ושומרון
2. ראש המנהל האזרחי ביהודה ושומרון
3. שר הביטחון

עתירה למתן צו על-תנאי ולצו ביניים

תאריך הישיבה : כ"ו בניסן התשס"ט (20.4.09)

בשם העותרים : עו"ד אליעד שרגא
עו"ד מיכל בוקסר

בשם המשיבים : עו"ד גלעד שירמן

פסק-דין

השופט א' גרוניס:

1. במוקד העתירה שלפנינו עומדת תביעתם של תושבי היישובים בגוש דולב-טלמונים לסלילת צירי תנועה אשר יקצרו את הדרך בין היישובים לבין העיר ירושלים.

2. העותרים הינם ועדיהם של היישובים דולב, טלמון, נריה ונחליאל, הנמצאים במערב חבל בנימין ובהם מתגוררים כ-4,000 תושבים. היישובים שוכנים מערבית לעיר רמאללה, צפונית-מזרחית ליישובי מודיעין עילית, ומצפון לכביש 443. המשיבים

לעתירה הינם מפקד כוחות צה"ל באזור יהודה ושומרון, ראש המינהל האזרחי ביהודה ושומרון ושר הבטחון. עניינה של העתירה דנא הוא בדרך אותה עושים העותרים כדי להגיע לירושלים, שהינה עיר המחוז המרכזית שלהם. עד לשנת 1996 נהגו תושבי הישובים להגיע לירושלים בציר נסיעה שעבר בסמוך לעיר רמאללה והכפרים דיר איבזיע, עין עריק וביתוניא. אורכו של ציר זה הוא 11.4 קילומטרים ומשך הנסיעה בו כמחצית השעה. בשנת 1996, עם החתימה על הסכמי אוסלו, עברו רמאללה וביתוניא לשליטה ביטחונית פלסטינית, כך שנמנעה מאזרחים ישראלים הנסיעה דרכן. על מנת לאפשר נסיעה של תושבי הישובים באזור, נסללו מספר כבישים העוקפים את הערים הפלסטיניות. אחד מהכבישים הללו הינו כביש עוקף ביתוניא, אשר שימש את העותרים לנסיעה לכיוון ירושלים. אורכו של ציר הנסיעה לירושלים בכביש עוקף ביתוניא עומד על 13.4 קילומטרים ומשך הנסיעה בו כ-35 דקות. עוד יצוין, כי הרשויות תכננו אף לסלול כביש לשימוש העותרים, אשר יעקוף את הכפר עין עריק. בשנת 2000, עם פרוץ האינתיפאדה השנייה, הופסקו העבודות לסלילת כביש עוקף עין עריק וכן נאסרה על אזרחים ישראלים הנסיעה בכביש עוקף ביתוניא. מאז ועד היום נוסעים העותרים לירושלים בציר נסיעה אשר עובר דרך מספר כפרים פלסטיניים, דרך הישובים נעלה ונילי ומשם דרומה בכביש 446 אל כביש 443. אורכו של הציר הינו 37 קילומטרים ומשך הנסיעה, לגירסת העותרים, כשעה ועשר דקות.

3. במהלך השנים, פנו העותרים אל הרשויות במטרה להביא לסלילת ציר תנועה בין הישובים לבין כביש 443, אשר יקצר את זמן הנסיעה לירושלים. ואכן, על רקע זה החלה סלילתו של כביש 935, אשר היה אמור לחבר בין הישוב דולב לבין כביש 443. אורכה של הדרך לירושלים בכביש זה היה אמור לעמוד על 17 קילומטרים. ואולם, בשנת 2001 הופסקו העבודות לסלילת הכביש עקב מכשולים ארכיאולוגיים שנתגלו בתוואי המתוכנן וכן בשל קשיים תקציביים. במקביל, ובעקבות האירועים הביטחוניים בשטחי יהודה ושומרון, החלה ישראל בהקמת גדר בטחון באזור עוטף ירושלים. הקמת הגדר השפיעה על תנועת הפלסטינים בכבישים בין העיר רמאללה לכפרים הסמוכים לה. לאור זאת, החלו המשיבים בתכנון מספר כבישי "מרקם חיים" המיועדים לשרת את האוכלוסייה הפלסטינית באזור. במסגרת זו, תוכננה סלילתו של כביש בציר המחבר בין הכפר בית ע'ור א-תחתא לכפר דיר איבזיע. בתחילה, היה אמור הכביש להיסלל בתוואי דומה לזה של כביש 935 ולצורך סלילתו הוצא בשנת 2005 צו תפיסה 50/05/ת'. העותרים התנגדו לצו התפיסה האמור. בהמשך, החליטו המשיבים לזנוח את התוואי האמור ולסלול כביש בציר שבין בית ע'ור לביתוניא על מנת לחבר את הכפרים באזור לעיר רמאללה. לצורך כך, הוצא ביום 12.12.06 צו תפיסה 88/06/ת' (להלן - צו

88/06). ביום 27.12.06 הגישו העותרים התנגדות לצו 88/06, אשר נדחתה. על רקע זה הוגשה העתירה שלפנינו.

4. בעתירה ביקשו העותרים כי יינתנו מספר צווים על תנאי, אשר יורו למשיבים לנמק כדלקמן: מדוע לא ימלאו המשיבים אחר הבטחת מפקד מינהלת "קשת צבעים" בפיקוד מרכז לפיה כבישי מרקם החיים שיסללו באזור, ובפרט הכביש לפי צו 88/06, ישמשו אף את האוכלוסייה הישראלית; מדוע לא תבוטל ההחלטה שלא ליתן פתרון ראוי לתנועת העותרים לכיוון ירושלים; מדוע לא יסדיר המשיב 1 את סלילתו של ציר נסיעה חלופי על-פי התוואי המתוכנן של כביש 935, על מנת שישרת את האוכלוסייה הישראלית ולחלופין את האוכלוסייה הפלסטינית והישראלית גם יחד; מדוע לא יאפשר המשיב 1 לעותרים לחזור ולנסוע בכביש עוקף ביתוניא; ומדוע לא יחדש המשיב 1 את העבודות לסלילת כביש עוקף עין עריק. ביום 3.7.08 נעתר בית משפט זה (השופטים א' לוי, א' רובינשטיין וח' מלצר) והוציא צו על תנאי. דנים אנו, אם כן, בתשובה לצו על תנאי. בקשות למתן צו ביניים, לפיו ייעצרו העבודות לסלילת הכביש לפי צו 88/06, שהגישו העותרים נידחו.

5. לטענת העותרים, מחדלם של המשיבים למצוא פתרון תחבורתי הולם לצורך הגעתם לירושלים, הינו בלתי-סביר. לשיטתם, במחדל זה מפר המפקד הצבאי את החובה לדאוג לתקינות סדרי החיים של האוכלוסייה הישראלית המתגוררת באזור. לטענת העותרים, כתוצאה מכך אף נפגעות זכויות יסוד שלהם. בהקשר זה מפרטים העותרים, כי החלטת המשיבים פוגעת בחופש התנועה שלהם ואף מפלה אותם לעומת התושבים הפלסטינים, אשר לטובת נסללים כבישי "מרקם חיים". כן נטען, כי אף זכותם של העותרים לכבוד ולחיים נפגעת שעה שהם נאלצים לנסוע בתוואי דרך אשר מעמיד אותם בסכנת חיים. עוד טוענים העותרים, כי ההארכה המשמעותית בדרך לירושלים הובילה לירידת ערך בתיהם, באופן הפוגע בזכות הקניין שלהם. לטענת העותרים, פגיעות אלה אינן מידתיות ואינן עומדות בתנאי פסקת ההגבלה. העותרים מוסיפים, כי אין ממש בנימוקים שהוצגו על-ידי המשיבים כתומכים בהחלטתם. כך, מציגים העותרים חוות דעת ביטחונית שנערכה על-ידי האלוף במילואים עוזי דיין, אשר סותרת את הנימוקים הביטחוניים שהוצגו על-ידי המשיבים. בנוסף, צורפה על-ידי העותרים חוות דעת כלכלית, התומכת בטענה כי הנזק אשר נגרם להם כתוצאה ממצב הדברים כיום עולה על העלות המשוערת לסלילת ציר תנועה כמבוקש בעתירה. לבסוף, טוענים העותרים, כי החלטת המשיבים מפרה הבטחה מנהלית שניתנה להם על-ידי ראש מנהלת "קשת צבעים" בפיקוד מרכז.

6. בהתאם לצו על תנאי, הגישו המשיבים ביום 26.10.08 תצהיר תשובה לעתירה. לטענתם, במקרה דנא אין כל עילה להתערבות בית המשפט. המשיבים טוענים, כי הפגיעה הנגרמת לעותרים כתוצאה מהארכת משך הנסיעה לירושלים אינה עולה על פגיעות אחרות הנגרמות לתושבי יהודה ושומרון, ישראלים ופלסטינים, כתוצאה מהמצב הביטחוני בשנים האחרונות. לטענת המשיבים, מצב ביטחוני זה אינו מאפשר להתיר לעותרים לנסוע בכביש עוקף ביתוניא או בכבישים המשמשים את האוכלוסייה הפלסטינית. לטענתם, לא זו בלבד שהדבר יכביד באופן משמעותי את הנטל בו נושאים כוחות צה"ל באזור, אלא שיהא בכך גם כדי לפגוע בחופש התנועה של הפלסטינים בכביש שנסלל לפי צו 88/06. בהקשר זה מדגישים המשיבים, כי כביש זה הינו חלק ממערכת של כבישי "מרקם חיים" אשר נסללים לטובת הפלסטינים כחלק מפרויקט גדר הביטחון בעוטף ירושלים. אשר לאפשרות לסלול עבור העותרים כביש גישה חדש בתוואי המתוכנן לכביש 935, טוענים המשיבים כי אף בכך יהיה משום עול ביטחוני משמעותי. עוד נטען, כי סלילת הכביש בתוואי המוצע כרוכה בהפקעת קרקעות פרטיות של התושבים הפלסטיניים באופן הפוגע פגיעה בלתי-מידתית בקניינם. המשיבים מוסיפים, כי קיימת מניעה לסלול את הכביש בתוואי המוצע גם מטעמים תכנוניים-ארכיאולוגיים. זאת, שכן באזור מצויים שני אתרים ארכיאולוגיים משמעותיים מתקופת בית שני. יצוין, כי במהלך הדיון בעתירה הורה בית המשפט למשיבים לבחון חלופות אפשריות לכבישי גישה, אשר יוצעו על-ידי העותרים (החלטה מיום 16.10.07). לאחר בחינת שלוש החלופות שהוצעו, טענו המשיבים כי לא ניתן ליישמן. זאת, הן מהטעמים הכלליים אשר פורטו לעיל, הן לאור בדיקה פרטנית של כל אחת מהחלופות.

7. במקרה דנא עומדות לבחינתנו מספר החלטות של המשיבים: האחת, ההחלטה שלא לסלול כביש גישה לכיוון ירושלים בתוואי המתוכנן לכביש 935 או בתוואי אחת החלופות שהוצעו. השנייה, ההחלטה שלא לאפשר לעותרים לנסוע בציר שנסלל עבור הפלסטינים לפי צו 88/06. השלישית, ההחלטה שלא לאפשר לעותרים נסיעה בציר עוקף ביתוניא. הרביעית, ההחלטה שלא להמשיך בסלילתו של כביש עוקף עין עריק. יודגש, כי בעתירה שלפנינו לא מתעוררת השאלה בדבר מדיניות ההפרדה בין ישראלים לפלסטינים בחלק מכבישי יהודה ושומרון. שאלה נכבדה זו עומדת בפני בית משפט זה בעתירות אחרות (בג"ץ 3969/06, בג"ץ 2150/07). לפיכך, החלטתנו במקרה דנא מוגבלת אך לשאלה האם ההחלטות שפורטו דלעיל הינן בלתי-סבירות בנסיבות העניין, באופן המצדיק את התערבותנו.

8. נקודת המוצא לבחינת החלטות המשיבים הינה, כי חובה על המפקד הצבאי של יהודה ושומרון לדאוג לביטחון האזור ותושביו. לצורך זה יש בידו סמכות לנקוט צעדים להבטחת ביטחונם, שלומם ורווחתם של כלל תושבי האזור. החובה ולצידה הסמכות חלות כלפי התושבים הישראליים והפלסטינים כאחד (בג"ץ 2612/94 שעאר נ' מפקד כוחות צה"ל באזור יהודה ושומרון, פ"ד מח(3) 675, 679 (1994); בג"ץ 6339/05 מטר נ' מפקד כוחות צה"ל בחבל עזה, פ"ד נט(2) 846, 852 (2005)). מכוח הסמכות האמורה, רשאי המפקד הצבאי לנקוט פעולות שונות, כדוגמת: החלטה על הקמת גדר ביטחון בתוואי מסוים, תפיסת קרקעות לצרכי סלילת דרכים וכן הגבלה על תנועה בצירים מסוימים (ראו למשל, בג"ץ 2056/04 מועצת הכפר בית סוריק נ' ממשלת ישראל, פ"ד נח(5) 807, 828-832 (2004); בג"ץ 3435/05 אלנטשה נ' מפקד כוחות צה"ל באיו"ש (לא פורסם, 12.9.2005)). בעת הפעלת הסמכות שומה על המפקד הצבאי ליתן משקל לשיקולי הביטחון מחד גיסא ולזכויותיהם של תושבי האזור, ישראלים ופלסטינים, מאידך גיסא (ראו, בג"ץ 10356/02 הס נ' מפקד כוחות צה"ל בגדה המערבית, פ"ד נח(3) 443, 455-456 (2004); בג"ץ 4289/05 מועצה מקומית ביר נבאלה נ' ממשלת ישראל, פסקאות 33-34 (טרם פורסם, 26.11.2006) (להלן - עניין ביר נבאלה)). יודגש כבר כעת, כי במסגרת בחינת ההחלטה לא מחליף בית המשפט את שיקול דעת המפקד הצבאי בשיקול דעתו הוא. תפקידו של בית המשפט מוגבל לבחינת סבירות ומידתיות ההחלטה (ראו למשל, בג"ץ 11651/05 המועצה המקומית בית אריה נ' שר הביטחון, פסקה 8 (טרם פורסם, 21.5.2006)).

9. כזכור, העותרים טוענים כי נתיב הנסיעה הנוכחי (באורך 37 ק"מ) פוגע פגיעה ממשית ובלתי-מידתית בזכויות יסוד שלהם. אין חולק, כי העובדה שהעותרים נאלצים לנסוע לירושלים בדרך ארוכה מבעבר מכבידה על שגרת חייהם ומקשה על התנהלותם. עם זאת, אינני סבור כי הכבדה זו עולה כדי פגיעה בלתי מידתית בזכויות. ראשית יש לזכור, כי המצב הביטחוני-מדיני בשנים האחרונות מחייב נקיטת אמצעים שונים להסדרת החיים בשטחי יהודה ושומרון. הסדרים אלו, מכבידים על שגרת חייהם של כלל תושבי האזור. כך, בשנים האחרונות נוהגים המשיבים להטיל מגבלות שונות על תנועת תושבי האזור משיקולי ביטחון (ראו למשל, בג"ץ 2847/03 עלאונה נ' מפקד כוחות צה"ל ביהודה ושומרון (לא פורסם, 14.7.2003); בג"ץ 3648/05 מועצה מקומית אלראם נ' ממשלת ישראל (טרם פורסם, 13.12.2006); בג"ץ 9975/07 מועצה מקומית כפר ג'מאעין נ' שר הביטחון (טרם פורסם, 17.9.2008)). לטעמי, ההכבדה הנגרמת לעותרים כתוצאה ממגבלות התנועה החלות עליהם מהווה פגיעה עקיפה ומוגבלת בהיקפה בזכויותיהם. כך למשל, לרשות העותרים עומדות חלופות נסיעה שונות המאפשרות להם הגעה אל העיר ירושלים. גם אם יש בחלופות אלה להאריך את דרכם,

אין לומר כי חופש התנועה של העותרים נשלל. במובן זה, לא שוכנעתי שההכבדה הנגרמת לעותרים עולה על ההכבדה אשר עשויה להיגרם לאזרח כתוצאה מהחלטות מינהליות אחרות בדבר איסור תנועה בדרך מסוימת משיקולי תעבורה או שיקולי סדר ציבורי (ראו, בג"ץ 1890/03 עיריית בית לחם נ' משרד הביטחון, פ"ד נט(4) 736, 763-760 (2005); השוו, בג"ץ 7803/05 מושלין נ' שר התחבורה, פסקה 11 (טרם פורסם, 19.1.2006)). אף הטענה לפגיעה בזכות הקניין נראית בעיני מוקשה. יש להניח, כי גורמים שונים, ובכללם המצב הביטחוני, השפיעו על ערך הנכסים של העותרים. העותרים לא הצליחו להראות כי הפגיעה הנטענת בקניינם נובעת באופן ישיר מהחלטת המשיבים העומדת לבחינתנו. כמו כן, יש ליתן את הדעת לכך שלאדם אין זכות קנויה שהמדינה תאפשר לו להגיע למחוז חפצו בדרך הקצרה ביותר, ובלבד שהמדינה תפעל באופן סביר וללא שרירות. לבסוף, אף אם אניח כי זכויות יסוד של העותרים אכן נפגעו, הרי שבחינה של השיקולים העומדים ביסוד ההחלטה מלמדת כי מדובר בפגיעה שנעשתה לתכלית ראויה ובאופן מידתי.

10. המשיבים מציגים שלושה שיקולים עיקריים שהובילו להחלטה לא לסלול כביש גישה עבור העותרים בתוואי אשר יועד לכביש 935: שיקול ביטחוני, שיקול קנייני ושיקול תכנוני. שיקולים אלה אף עומדים ביסוד דחיית החלופות האחרות שהוצעו על-ידי העותרים. לא מצאתי מקום להתערב בשיקולים הביטחוניים כפי שהוצגו על-ידי המשיבים. העותרים אמנם הציגו חוות דעת ביטחונית מטעמם, אך לא שוכנעתי כי הם הצליחו להרים את הנטל ולהראות כי זו עדיפה על פני חוות הדעת הצבאית. כידוע, בנושאים ביטחוניים ניתן משקל מיוחד לחוות הדעת של הצבא, אשר אמון על הבטחת הביטחון באזור (ראו, עניין ביר נבאלה, פסקה 36 והאסמכתאות שם). מעבר לכך, חוות הדעת מטעם העותרים אינה מתמודדת עם חלק מנימוקי המשיבים. כך למשל, חוות הדעת אינה מתייחסת לטענה בדבר המשאבים אשר יידרשו לצורך אבטחת ציר נסיעה נוסף באזור. ברי, כי מדובר בשיקול בעל משקל ניכר במסגרת קבלת החלטה מסוג זה. השיקול השני עליו נסמכים המשיבים הינו השיקול הקנייני, היינו, השיקול המתחשב בפגיעה אשר תיגרם לקניינם הפרטי של תושבים פלסטינים כתוצאה מתפיסת קרקעות לצורך סלילת הכביש. אכן, מול הפגיעות הנטענות בזכויותיהם של העותרים, עומדת פגיעה בזכויות של התושבים הפלסטינים באזור. ניתן לטעון כי פגיעה זו מקבלת משנה תוקף בהתחשב בהנחה לפיה אם ייסלל כביש, הוא ישמש את התושבים הישראליים (השוו, בג"ץ 393/82 ג'מעית אסכאן אלמעלמון נ' מפקד כוחות צה"ל באזור יהודה ושומרון, פ"ד לז(4) 785, 794-796 (1983)). בענייננו, שקלו המשיבים את כלל החלופות שהוצעו על-ידי העותרים ולא מצאו כי איזו מהן מאפשרת פגיעה מידתית בקניינם של הפלסטינים. לא שוכנעתי כי יש מקום להתערב בשיקול הדעת שהופעל

לעניין זה. בנוסף, אינני רואה לנכון להתערב בשיקול התכנוני אשר הוצג על-ידי העותרים. קיומם של אתרים ארכיאולוגיים בתוואי הדרך המתוכנן מהווה אף הוא שיקול המצדיק שלא לסלול כביש במקום. לאור האמור, ובהתחשב בכחינת השיקולים בכללותם, סבור אני כי החלטת המשיבים שלא לסלול כביש גישה נפרד עבור העותרים הינה החלטה סבירה, אשר אינה פוגעת בזכויותיהם של העותרים באופן בלתי-מידתי.

11. החלטה נוספת העומדת לבחינתנו הינה ההחלטה שלא לאפשר לעותרים לעשות שימוש בכביש שנסלל לפי צו 88/06. טענותיהם העיקריות של העותרים בהקשר זה הינן אלה: האחת, כי השיקולים הביטחוניים אינם מצדיקים את האיסור על נסיעה משותפת של ישראלים ופלסטינים על הכביש. השנייה, כי באזור נסללו מספר כבישי "מרקם חיים" לטובת האוכלוסייה הפלסטינית, בעוד שלא ניתן כל פתרון למצוקת העותרים. אשר לשיקולים הביטחוניים, כאמור לעיל, לא מצאתי כי יש בחוות הדעת שהוגשה מטעם העותרים כדי לערער על תפיסות הביטחון שהציגו המשיבים באופן שיפתח פתח להתערבות שיפוטית. אשר לטענה השנייה, כפי שהובהר בפתח הדברים, ההכרעה במקרה דנן מוגבלת לשאלה האם בנסיבות העניין ישנה הצדקה לכך שהכביש לפי צו 88/06 ישמש אך ורק את האוכלוסייה הפלסטינית. לא מצאתי מקום להתערב בשיקול דעתם של המשיבים אף לעניין זה. במצב הדברים הנוהג כיום ביהודה ושומרון, משמשים צירי "מרקם חיים" כרכיב אחד מבין מכלול ההסדרים הביטחוניים באזור, כחלק מפרויקט גדר הביטחון. צירים אלו הוכרו כבעלי חשיבות בכל הנוגע לאיזון הפגיעה הנגרמת לאוכלוסייה הפלסטינית כתוצאה מהסדרי ביטחון אלה (עניין ביר נבאלה, פסקאות 38-39; השוו, בג"ץ 7957/04 מראעבה נ' ראש ממשלת ישראל, פ"ד ס(2) 477, 552-555 (2005)). צירי "מרקם חיים" נועדו לאפשר לאוכלוסייה הפלסטינית תנועה חופשית, ללא הפרעות הנובעות מצורכי הביטחון. יש טעם בטענות המשיבים, לפיהן פתיחת הכביש שנסלל לפי צו 88/06 לנסיעת ישראלים תפגע במטרות אלה. בהתחשב במכלול ההסדרים הביטחוניים הנוהגים כיום באזור, אינני סבור כי יש לחייב את המשיבים להתיר לעותרים לנסוע בכביש זה. לצד זאת יובהר, כי ככל שיחול שינוי במצב הדברים בשטח, יש להניח כי המשיבים ישובו וישקלו את האפשרות לאפשר לעותרים לעשות שימוש בכביש זה.

12. אינני רואה אף מקום להתערב בהחלטת המשיבים שלא להתיר לעותרים לנסוע בכביש עוקף ביתוניא או להמשיך את סלילת כביש עין עריק. הערכת המשיבים הינה, כי המצב הביטחוני, גם לעת הזו, אינו מאפשר נסיעה של ישראלים בצירים אלו. העובדה, כי לעותרים נגרמת הכבדה בעת נסיעתם לירושלים אינה מצדיקה את סיכון

חייהם, וסיכון חיי אזרחים נוספים בכביש. לבסוף, לא שוכנעתי כי העותרים הרימו את הנטל להראות כי ניתנה להם הבטחה מינהלית באשר לסלילת כביש גישה לשימושם. מכל האמור לעיל עולה, כי החלטת המשיבים שלא ליתן בעת הזו פתרון לבעיית התנועה של העותרים לכיוון ירושלים, בין אם בדרך של סלילת כביש, בין אם בדרך של מתן רשות לעשות שימוש בדרכים קיימות, הינה סבירה ומידתית. במסגרת קבלת ההחלטה שקלו המשיבים היטב את מכלול השיקולים והאינטרסים הרלוונטיים. מבלי להקל ראש במצוקה הנגרמת לעותרים, הרי שלא נמצאה לנו כל עילה להתערב בהחלטה זו.

13. אשר על כן, אציע לבטל את הצו על תנאי ולדחות את העתירה. העותרים ישאו בשכר טרחת עורך דין בסך 7,500 ש"ח.

ש ו פ ט

השופט ס' ג'ובראן:

אני מסכים.

ש ו פ ט

השופטת א' חיות:

אני מסכימה.

ש ו פ ט ת

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט א' גרוניס.

ניתן היום, ל' באב תשס"ט (20.8.09).

ש ו פ ט ת

ש ו פ ט

ש ו פ ט