



מרכז המידע הישראלי לזכויות האדם בשטחים (ע.ר.).

B'Tselem – The Israeli Information Center for Human Rights in the Occupied Territories

משטר הכבישים האסורים בגדה המערבית

אוגוסט 2004

מחקר וכתובה : יחזקאל ליין
ריכוז מידע : נגיב אבו רקייה, אנטיגונה אשקר, יעל הנדלסמן, סוהאד סקאללה, שלומי
סויסה ורון שניידרמן
עבודת שטח : מוסא אבו השהש, עאטף אבו א-רוב, סלמה דבעי, סוהא זיד, איאד חדד,
נידאל כנענה, אליעזר מואב, עבד אל-כרים סעדי
עריכה לשונית : שירלי ערן ואיל רז

מבוא

ב-23 במארכ 2004, למחרת ההתנקשות במנהיג החמאס אחמד יאסין, דיווחו אמצעי התקשורת בישראל כי צה"ל הטיל "סגר מלא" על השטחים ו"כתר" על ערי הגדה המערבית. ידיעה זו, בדומה לדיווחים מסוג זה המתפרסמים לעיתים מזומנות באמצעי התקשורת הישראליים, מציירת תמונה מטעה של המציאות בשטחים בכלל ובגדה המערבית בפרט. מן הדיווחים עולה כי ההגבלות החמורות שמטילה ישראל על חופש התנועה של האוכלוסייה הפלסטינית מהוות תגובה נקודתית לאירוע מסוים או לאיום ממוקד. בפועל, לא כך הוא הדבר. מרבית ההגבלות הגורפות שמטילה ישראל הפכו מזמן למציאות קבועה שמושפעת רק מעט מההערכות של מערכת הביטחון לגבי עוצמת האיום הביטחוני.

דו"ח זה עוסק באחד המרכיבים המרכזיים, אך המוכרים פחות, של מדיניות ישראל להגבלת תנועתם של הפלסטינים בשטחים: ההגבלות והאסורים שמטילה ישראל על נסיעת פלסטינים בכבישים מסוימים בגדה המערבית. תופעה זו תכונה בדו"ח "משטר הכבישים האסורים". משטר זה, המבוסס על עיקרון של הפרדה תוך אפליה, מתאפיין בקווי דמיון בולטים למשטר האפרטהייד הגזעני שהיה נהוג בדרום אפריקה עד לשנת 1994. זאת מכיוון שבמסגרת משטר זה, נקבעת זכותו של כל אדם הנוסע בגדה המערבית להשתמש בכבישיה השונים על סמך מוצאו הלאומי.

משטר הכבישים שמנהיגה ישראל בגדה המערבית נבדל ממשטר האפרטהייד הדרום אפריקאי, בין השאר, בהיבט חשוב אחד. בעוד המשטר הדרום אפריקאי היה מוסדר לפרטי פרטי בחקיקה, את משטר הכבישים לא עיגנה ישראל מעולם בכתב – לא בחקיקה הצבאית ולא במסגרת החלטה רשמית כלשהי. יישומו של משטר זה על-ידי חיילי צה"ל ושוטרי מג"ב נסמך אך ורק על הוראות הניתנות להם בעל-פה. כתוצאה מכך, כרוכה אכיפת משטר הכבישים בגדה המערבית במידה גדולה יותר של שרירותיות לעומת יישומו של המשטר הדרום אפריקאי.

בניסיון להצדיק את מדיניותה טוענת ישראל כי מקורן של ההגבלות המוטלות על זכותם של הפלסטינים לנסוע בכבישים אלה בשיקולים ביטחוניים דחופים ולא במניעים גזעניים. ואכן, מאז פרוץ האינתיפאדה, בספטמבר 2000, חלה עלייה חדה בהיקף הפיגועים שביצעו ארגונים פלסטיניים נגד אזרחים ישראלים בתוך תחומי מדינת ישראל ובשטחים. כתוצאה מפיגועים אלה נהרגו למעלה מ-600 אזרחים, בהם יותר ממאה קטינים. התקפות מכוונות נגד אזרחים חותרות תחת כל כללי המוסר והמשפט. ככאלה הן מוגדרות במשפט ההומניטארי הבינלאומי כ"פשע מלחמה" שלא ניתן להצדיקו, יהיו הנסיבות אשר יהיו. לא זו בלבד שישראל זכאית לנקוט אמצעים שונים כדי להגן על אזרחיה, היא אף מחויבת לעשות כן. עם זאת, אמצעים אלה חייבים לעמוד בהגבלות שנקבעו במשפט הישראלי והבינלאומי.

משטר הכבישים האסורים מבוסס על ההנחה שכל תושב פלסטיני באשר-הוא מהווה סיכון ביטחוני, דבר המצדיק פגיעה בחופש התנועה שלו. זוהי הנחה גזענית שהולידה מדיניות הפוגעת ללא הבחנה בכל האוכלוסייה הפלסטינית. בשל כך היא מהווה הפרה של זכויות האדם ושל המשפט הבינלאומי.

משטר הכבישים האסורים עוצב על-פי המפתח הגיאופוליטי שנקבע בהסכמי אוסלו. לפיכך, רשאים הפלסטינים, על-פי רוב, לנסוע בכבישים הנמצאים בשטחי A ו-B, בהם נמסרו סמכויות שלטון מסוימות לרשות הפלסטינית. בשטח C, שבו הותירה ישראל את מלוא הסמכויות בידיה, מוטלות מגבלות שונות על נסיעת פלסטינים ובחלק מן הכבישים נאסרה עליהם הנסיעה באופן מוחלט. לעומתם, רשאים אזרחים ישראלים לנסוע בתוך שטח C ללא כל הגבלה. בשטחי B מוטלות לעיתים הגבלות על נסיעת אזרחים ישראלים וכניסתם לשטחי A נאסרה לחלוטין, למעט יוצאים מן הכלל. חשוב לציין כי בניגוד לאיסורים המוטלים על האוכלוסייה הפלסטינית, עוגן האיסור על כניסת ישראלים לשטחי A ולחלק משטחי B, בצווים צבאיים.¹

נציגים ישראלים רשמיים נוהגים להציג הסדר זה כפתרון סביר, "שנועד למנוע חיכוך יתר בין האוכלוסייה הפלסטינית לאוכלוסייה הישראלית".² אולם, בחינה יסודית של "מפת אוסלו" חושפת את היסוד המפלה והפוגעני עליו מושתת משטר זה. שטחי A ו-B הם איים מנותקים זה מזה, שנמצאים בתוך "ים" המוגדר כשטח C. מאז הפריסה מחדש בשנת 2000,³ קיימים בגדה המערבית 11 גושים נפרדים המוגדרים כשטחי A, המהווים יחדיו כ-18% משטחה, כ-120 גושים נפרדים המוגדרים כשטחי B המהווים כ-22%, וגוש רציף אחד המוגדר כשטח C, המשתרע על-פני כ-60% משטח הגדה המערבית. משמעות הדבר היא שפלסטינים המעוניינים לנוע מגוש פלסטיני אחד למשנהו נאלצים לעבור בשטח C, שבו נאכף משטר הכבישים. לעומתם, יכולים ישראלים לנוע בחופשיות בין ההתנחלויות ומהן לישראל, מבלי לעבור כלל בשטחי A או B.

בפרק הראשון של הדו"ח יתואר בקצרה הקשר ההדוק בין מדיניותה של ישראל בתחום סלילת הכבישים בגדה המערבית לבין מפעל ההתנחלות. בין השאר, יידונו בפרק זה האמצעים המשפטיים בהם השתמשה ישראל לצורך השתלטות על קרקעות ששימשו לסלילת כבישים חדשים.

בפרק השני והעיקרי יוצגו תוצאות תחקיר בצלם בנוגע למרכיביו השונים של משטר הכבישים. פרק זה יכלול ארבעה חלקים: (א) תיאור אמצעי האכיפה של המשטר; (ב) סיווג הכבישים לשלוש קטגוריות על-פי חומרת ההגבלות החלות בהם; (ג) דיון בהשלכות המשטר על האוכלוסייה הפלסטינית והדגמתן באמצעות חמישה מהכבישים בהם הוא נאכף; (ד) דיון בהימנעותה של ישראל מביסוס המשטר בחקיקה הצבאית.

בפרק השלישי של הדו"ח תתואר בקצרה המערכת הבירוקרטית שמפעילה ישראל לצורך הנפקת היתרי תנועה המאפשרים לפלסטינים לנסוע בחלק מהכבישים המוגבלים.

הפרק הרביעי יכלול ניתוח ביקורתי של משטר הכבישים האסורים נוכח הוראות המשפט הבינלאומי.

¹ צו בדבר הוראות ביטחון (יהודה ושומרון) (מס' 378), תש"ל-1970, הכרזה בדבר סגירת שטח (איסור כניסה ושהייה) (שטח A). צווים דומים הוצאו בנוגע לכמה אזורים B.
² מכתב מדובר לצה"ל לבצלם מ-21.6.04. הכוונה היא להגבלות התנועה המוטלות בכבישים מסוימים על ישראלים ופלסטינים, ללא התייחסות ספציפית לאזורי A, B ו-C.
³ בעקבות "הסכם וואיי" (Wye River Memorandum).

פרק 1: כבישים, הפקעת קרקעות ומפעל ההתנחלות

מאז כיבוש השטחים, בשנת 1967, סללה ישראל בגדה המערבית מערכת כבישים ענפה המשתרעת על פני מאות קילומטרים.⁴ לפי אחת ההערכות, מסתכמת העלות הכוללת של סלילת כבישים אלו בכעשרה מיליארד ש"ח.⁵ בחלק מן המקרים מדובר בכבישים ישנים ששופרו והורחבו, ובאחרים בכבישים שנפרץ עבורם תוואי חדש. מערכת כבישים זו נועדה, רובה ככולה, לשרת את מפעל ההתנחלות הישראלי בשטחים. עם זאת, בחלק מהמקרים בהם נדרשה ישראל להצדיק את השתלטותה על אדמות לצורך סלילת כבישים אלה, הכחישה המדינה בפני בג"ץ ובפני גורמים בינלאומיים שונים כי הכבישים תוכננו במטרה לשרת את ההתנחלויות. תחת זאת העלתה המדינה טענות שונות לנחיצותם של הכבישים, ובהן צרכים צבאיים ושיפור התשתיות לטובת האוכלוסייה האזרחית הפלסטינית. בפועל, קשה להצביע על כביש כלשהו שסללה ישראל בגדה המערבית שלא נועד לשרת ולהנציח את מפעל ההתנחלות.

מדיניותה של ישראל בכל הנוגע לסלילת כבישים שינתה באופן דרסטי את המדיניות שהיתה נהוגה בגדה המערבית בתקופת השלטון הבריטי והשלטון הירדני. הגיאוגרף אלישע אפרת מציין כי כבישי הגדה "בלטו מאז ומעולם בצמידותם לטופוגרפיה".⁶ מיקומם של ריכוזי האוכלוסייה הפלסטינית לצידי קו הרכס המרכזי ("גב ההר") איפשרה בעבר הישענות על שני כבישי אורך בלבד, אחד על ציר חברון-ירושלים-גינין (כביש 60) ואחד לאורך בקעת הירדן (כביש 90). מן הכביש הראשון הסתעפו כבישי רוחב מעטים, רובם בצפון הגדה המערבית.

בראשית שנות השבעים, כתוצאה ממדיניות ההתנחלות, החל מצב זה להשתנות במהירות. הקמתן של התנחלויות חדשות לוותה, כמעט תמיד, בסלילתם של כבישי גישה שחיברו אותן לכבישים הראשיים הקיימים. במקרים רבים חייב מיקומן של ההתנחלויות את פריצתו של תוואי חדש בתנאים טופוגרפיים קשים.⁷ כבישים אלו שירתו לעיתים קרובות רק קומץ קטן של מתנחלים שלא עלה על כמה עשרות אנשים. מדיניות זו גרמה, בין השאר, לפגיעה נרחבת בנוף הגדה המערבית, החורגת בהרבה מן השינויים הצפויים בתשתית התחבורה, שנועדו לענות על הגידול באוכלוסייה ועל צמיחת הכלכלה.

רעיון "הכבישים העוקפים", המאפשרים גישה להתנחלויות ונסיעה ביניהן מבלי לעבור ביישובים פלסטיניים, עלה לראשונה במהלך תנופת ההתנחלות שהחלה בשלהי שנות השבעים. ב"תכנית האב להתיישבות לשנים 1983-1986", נכתב בפרק הדרך בכבישים כי "הכביש הוא הגורם המניע התיישבות באזורים בעלי חשיבות התיישבותית, ועצם קידומו יגרום פיתוח וביקוש".⁸ לפי התוכנית, אחד

⁴ שטחה הכולל של הגדה המערבית הוא כ-5,600 קילומטרים מרובעים.

⁵ ענת גיורגיי ומוטי בסוק, "כבישים ב-100 מיליארד שקלים", הארץ, מוסף מיוחד לראש השנה, 26.9.03.

⁶ אלישע אפרת, ניאוגרפיה של כיבוש (הוצאת כרמל, ירושלים, 2002), ע' 148.

⁷ שם, 150.

⁸ משרד החקלאות והחטיבה להתיישבות של ההסתדרות הציונית העולמית, תכנית אב להתיישבות לשומרון וליהודה, תכנית לפיתוח לאיזור לשנים 1983-86 (ירושלים, ניסן-תשמ"ג), ע' 27. התכנית מוכרת גם כ"תכנית דרובלס", על שם יו"ר החטיבה להתיישבות של ההסתדרות הציונית העולמית, שהיה בין הוגי התכנית.

העקרונות המנחים בקביעת תוואי הכבישים שייסללו, הוא "עקיפת ריכוזי האוכלוסייה הערבית".⁹ בהתאם לתפיסה זו סללה ישראל במהלך שנות השמונים עשרות כבישים חדשים.

החל משנת 1993, בעקבות חתימת הצהרת העקרונות בין ישראל לבין אש"ף, ובמסגרת ההכנות לפריסה מחדש של צה"ל בגדה המערבית, שבה שיטת הכבישים העוקפים וצברה תאוצה. בשנת 1995 נרשם שיא בהתחלות סלילה. בשנה זו החלה ישראל בסלילתם של למעלה ממאה קילומטרים של כבישים חדשים בגדה המערבית, המהווים יותר מ-20% מכלל התחלות הסלילה של המדינה באותה שנה.¹⁰ בשנים שלאחר מכן נמשכה ברציפות סלילת הכבישים העוקפים, אם כי בקצב מתון יותר. נכון לחודש יולי 2004, מצויים בשלבי סלילה שונים ארבעה כבישים עוקפים.¹¹

בניגוד לייעודם המקובל של כבישים, המהווים אמצעי קישור בין אנשים במקומות שונים, תוואי הכבישים שסללה ישראל בגדה נועד לעיתים להשגת המטרה ההפוכה. חלק מהכבישים החדשים בגדה תוכננו להוות גבול פיסי, התוחם את ההתפתחות האורבנית של יישובים פלסטיניים.¹² כבישים אלה מונעים התמזגות טבעית של יישובים והיווצרות רצף פלסטיני בנוי על פני שטחים בהם מעוניינת ישראל לשמר את שליטתה, אם כדי לענות על צורכי הצבא ואם לצורכי ההתנחלויות.

ב"תכנית האב להתיישבות" לשנים 1983-1986 שהוזכרה לעיל, נכתב במפורש כי אחד השיקולים העיקריים בבחירת המיקום להקמת התנחלויות הוא תיחום הבנייה ביישובים פלסטיניים. כך למשל, מצויין בתוכנית, בחלק המתייחס לאזור "גב ההר", כי בו "מתרכזת עיקר האוכלוסייה הערבית ביישובים עירוניים וכפריים... התיישבות יהודית לאורך ציר זה [כביש 60] תיצור חיץ מנטלי בהתיישבות לגב ההר, וכמו כן היא עשויה לצמצם את ההתפרסות הבלתי מבוקרת של ההתיישבות הערבית".¹³ מכך ניתן להסיק כי אחד השיקולים המנחים בקביעת תוואי הכבישים החדשים, היתה השאיפה לתחום את הבנייה הפלסטינית.

התוואי שנקבע לרוב הכבישים החדשים חייב השתלטות על קרקעות בבעלות פלסטינית פרטית. לשם כך השתמשה ישראל בשני אמצעים משפטיים: "תפיסה לצרכים צבאיים" ו"הפקעה לטובת הציבור".

המשפט ההומניטארי הבינלאומי מתיר למדינה הכובשת לתפוס חזקה זמנית על רכושם הפרטי של תושבי השטח הכבוש (אדמות, מבנים או מיטלטלין), בתנאי שהדבר נחוץ לצורכי הצבא. על מנת לנצל היתר זה, קבעה ישראל כי חלק מהכבישים שתכננה לסלול נועדו לתת מענה ל"צרכים צבאיים". עד לשלהי שנות השבעים טענה ישראל כי ההתנחלויות ממלאות תפקיד צבאי חשוב ולכן היא רשאית לתפוס קרקעות פרטיות לצורך הקמתן ובכדי לסלול כבישים עבורן. בפסק הדין שניתן בעתירה לבג"ץ נגד הקמתה של ההתנחלות בית-אל על קרקעות בבעלות פלסטינית פרטית, קיבל השופט ויתקון רעיון זה באומרו: "מבחינת השיקול הביטחוני הטהור אין לפקפק בכך שנוכחותם בשטח מוחזק של יישובים

⁹ ש.ס.

¹⁰ מכון אדווה, מימון ממשלתי של ההתיישבות הישראלית ביש"ע ובגולן בשנות ה-90: רשויות מקומיות, בנייה למגורים וסלילת כבישים, מאי 2002.

¹¹ כביש עוקף זעתרה, המחבר בין גוש נוקדים-תקוע להר חומה (15 ק"מ); כביש עוקף יעבד המחבר בין חרמש למבוא דותן (8 ק"מ); כביש עוקף המחבר בין קדר למעלה אדומים (7 ק"מ); וכביש עוקף המחבר בין ניל"י לבית אריה (4 ק"מ).

¹² לשם המחשה ר' בצלם, גזל הקרקעות - מדיניות ההתנחלות בגדה המערבית, מאי 2002, פרק 8.

¹³ משרד החקלאות והחטיבה להתיישבות של ההסתדרות הציונית העולמית, ש.ס.

- אפילו 'אזרחיים' - תורמת תרומה נכבדה למצב הביטחוני שבאותו שטח ומקילה על הצבא את מילוי תפקידיו.¹⁴ טענת ה"צורך הצבאי" זכתה במהלך שנות התשעים למשמעות חדשה, במסגרת גל התחלות הסלילה שבא בעקבות הפריסה מחדש בגדה המערבית. אם בעבר הוגדרה נוכחות המתנחלים, אותם נועדו הכבישים לשרת, כמסייעת לכוחות הצבא, הרי שהפעם התהפכו היוצרות והצורך הצבאי הוגדר כאספקת צירי תנועה בטוחים לאוכלוסייה אזרחית.¹⁵

האמצעי המשפטי השני שבו השתמשה ישראל על-מנת להשתלט על קרקעות בבעלות פלסטינית פרטית הוא, כאמור, "הפקעה לטובת הציבור". ככלל, הפקעת רכוש בשטח כבוש, להבדיל מתפיסת הזמנית לצרכים צבאיים, אסורה על-פי המשפט ההומניטארי הבינלאומי.¹⁶ החריג היחיד לכלל זה הוא הפקעה בהתאם לחוק המקומי ולטובת האוכלוסייה המקומית.¹⁷ לצורך שימוש באמצעי זה הסתמכה ישראל על חוק ההפקעות הירדני, החל בגדה המערבית.¹⁸ כשנאלצה המדינה להגן על ההפקעות בפני בג"ץ, טענו נציגיה שוב ושוב כי הכבישים המתוכננים ישרתו גם את האוכלוסייה הפלסטינית, וכי צורכיה הובאו בחשבון במהלך התכנון. בפסק דין שניתן בעתירה נגד הפקעת קרקע פרטית לצורך סלילת כביש שיחבר את ההתנחלות קרני שומרון לישראל, תוך עקיפת יישובים פלסטיניים, קיבל השופט שילה את עמדת המדינה וקבע כי:

עקיפת ריכוזי אוכלוסייה פועלת למניעת עיכובים הכרחיים שבמעבר בתוך היישובים, וכך חוסכת זמן ואנרגיה, ואילו האוכלוסייה שבאותם ריכוזים מתברכת על שפטרוה מהפורענות של הרעש, זיהום האוויר וסתירת רחובות אף באזורי מגורים... אם תקום התיישבות כזאת [שכונה חדשה של קרני שומרון] היא תיהנה מהכביש, אך לא פחות ממנה ייהנו גם תושבי הכפרים הקיימים, חבלה ובנותיה.¹⁹

עם הזמן, התאמתו דברי השופט שילה, לפחות בחלקם. הכביש העוקף שנשלל, בדומה לכבישים עוקפים אחרים, אכן שירת גם את התושבים הפלסטינים באזור.

לצורך סלילת הכבישים השתמשה ישראל לסירוגין בשני האמצעים המשפטיים שעמדו לרשותה, תפיסה והפקעה, אך דומה שהבחירה בין השניים נעשתה באופן שרירותי. מבחינתה של ישראל נודע יתרון לתפיסה לצרכים צבאיים, המצמצמת את המכשולים המשפטיים שביכולתם של הפלסטינים להערים בדרכה של המדינה. זאת בעיקר לאחר שבג"ץ קיבל באופן עקרוני את הטענה לפיה סלילת כביש עוקף לטובת התנחלות היא אכן צורך צבאי. עם זאת, הפקעת קרקעות באצטלא של שיפור תשתית הכבישים לטובת כל תושבי האזור, פלסטינים ויהודים כאחד, עשויה להיות מקובלת יותר על קהלים מסוימים בישראל ובקהילה הבינלאומית. מכך אולי נבעה המלצתו של היועץ המשפטי

¹⁴ בג"ץ 258/79, אויב ואחי' נ' שר הביטחון ואחי', פ"ד לג (2) 113, עמ' 119.

¹⁵ לסיכום גישתה של ישראל בנוגע לתפקידים של הכבישים העוקפים במסגרת הפריסה מחדש של צה"ל בגדה המערבית בעקבות הסכמי אוסלו ר' מבקר המדינה, "סלילת כבישים עוקפים באזור יהודה ושומרון במסגרת תכנית קשת וענן ב", דו"ח שנתי 48, 1998.

¹⁶ תקנה 46 לתקנות הנספחות לאמנת האג בדבר דיני המלחמה ביבשה משנת 1907.

¹⁷ ר' פסק דינו של השופט ברק בבג"ץ 393/82, גימעיית אסכאן אלמעלמון נ' מפקד כוחות צה"ל פ"ד לו (4), 785.

¹⁸ חוק הקרקעות: רכישה לצרכי ציבור, חוק מס' 2 לשנת 1953.

¹⁹ בג"ץ 202/81, טביב ואחי' נ' שר הביטחון, פ"ד לו(2), 622.

לממשלה, בנוגע לכבישים העוקפים שתוכננו בעקבות הסכמי אוסלו, כי "יש להעדיף צו הפקעה אזרחי על פני צו תפיסה צבאי ככל שהדבר ניתן".²⁰

לא זו בלבד שהחלטותיה של ישראל על סלילת כבישים בגדה נועדו, כמעט תמיד, לתת מענה על צורכי המתנחלים ולא על צורכי הפלסטינים (גם אם האחרונים נהנו מהכבישים שנשללו), אלא שבמקרים מסוימים אף שללו המתנחלים כבישים חדשים, באמצעות הרשויות המקומיות, ללא אישור המדינה. לפי מבקר המדינה,

במהלך השנים 1994-1996 נפרצו מספר צירים באיו"ש [אזור יהודה ושומרון] ללא היתר הרשויות המוסמכות באזור. תוואי הצירים שנפרצו עברו ברובם באדמות פרטיות שבבעלות האוכלוסייה הפלסטינית באזור. במהלך ביצוע הפרויקט אישרה מערכת הביטחון, בדיעבד, סלילת חלק מצירים אלה.²¹

לדברי מבקר המדינה, ברוב המקרים בהם גילו הגורמים המוסמכים בצה"ל כי מתבצעות עבודות סלילה ללא אישור, הזדרזו הצבא להוציא צווי תפיסה במטרה להכשיר בדיעבד את הפגיעה ברכוש הפרטי. במקרה אחד (כביש "ולרשטיין" המחבר בין ההתנחלויות בית-אל ודולב) עבר חלק מתוואי הכביש ששללו המתנחלים בשטח B שבו, לפי הסכמי אוסלו, אין לישראל סמכות לתפוס רכוש פרטי למטרה זו.²² לכן, לגבי קטע זה לא הוצאו צווי התפיסה הנדרשים וההשתלטות לא הוסדרה בצו. יחד עם זאת, נמנע צה"ל מעצירת העבודות ולא מנע את המשך הסלילה.²³ סלילת כבישים חדשים ביוזמת המתנחלים, ללא אישור הרשויות, הפכה למעשה שכיח במסגרת ההתנחלות ב"מאחזים הבלתי-חוקיים" הרבים שהוקמו בגדה המערבית מאז שלהי שנות התשעים ועד היום.²⁴ ראוי לציין כי אין זה אלא ביטוי אחד לתופעה רווחת ורבת שנים של יחס סלחני כלפי מתנחלים מפירי חוק.²⁵

לסיכום, ניתן לומר כי השיקולים שהובילו את ישראל לסלול כבישים חדשים בגדה המערבית היו קשורים, כמעט תמיד, בצורכי ההתנחלויות. בחלק מהמקרים ענו הכבישים על צורכי התחבורה של המתנחלים ואילו באחרים שימשו לתיחום הבנייה הפלסטינית בשטחים הסמוכים להתנחלויות. זאת, ללא קשר לכסות המשפטית ששימשה להצדקת ההשתלטות על קרקעות פלסטיניות פרטיות.

²⁰ מבקר המדינה, דו"ח שנתי 48, עמ' 1036.

²¹ שם, ע' 1038.

²² מאז תחילת האינתיפאדה חדלה ישראל להתייחס להוראות שונות שנקבעו בהסכמי אוסלו בכלל, ולהוראה זו בפרט. תפיסת רכוש פרטי לצרכים צבאיים מתבצעת כעת, מבחינתה של ישראל, על סמך ההוראות הקיימות בדיני המלחמה הבינלאומיים.

²³ מבקר המדינה, דו"ח שנתי 48, ע' 1039.

²⁴ להמחשה ר' שרה ליבוביץ-דר, "מאחזי זמביש", מוסף הארץ, 18.7.02.

²⁵ ר' בנידון: בצלם, אכיפת החוק על אזרחים ישראלים בשטחים, דו"ח מקיף, מארס 1994; בצלם, הסכמה שבשתיקה: אכיפת החוק על אזרחים ישראלים בשטחים, דף מידע, מארס 2001; בצלם, אזור H2 בחברון: עזיבה של פלסטינים כתוצאה מנוכחות המתנחלים בעיר, דו"ח מצב, אוגוסט 2003.

פרק 2: משטר הכבישים האסורים - התחקיר

פרק זה מציג את תוצאותיו של תחקיר שערך בצלם בחודשים מאי-יוני 2004. התחקיר מבוסס על עדויות שנגבו מנהגים ומנוסעים פלסטינים בכל אזורי הגדה, על שיחות עם אנשי כוחות הביטחון הישראליים ועל תצפיות שערכו אנשי בצלם לאורך כבישי הגדה ובצמתיה החשובים.²⁶

העובדה שמשטר הכבישים האסורים לא עוגן בחקיקה הצבאית ולא קיבל ביטוי במסמכים רשמיים מקשה על אפיונו המדויק. זו גם הסיבה לכך שחלוקת הקטגוריות שיוצגו להלן, המתייחסות לדרכי האכיפה של המשטרה ולאופי ההגבלות והאסורים בכל קבוצת כבישים, מבוססת על הניתוח של בצלם, ואינה משקפת מעמד רשמי כלשהו.

היעדר תיעוד בכתב מקשה גם לקבוע מתי בדיוק נכנסה לתוקף מדיניות זו ולהצביע על ציוני דרך חשובים בהתפתחותה. מהצלבת הנתונים שהופקו במסגרת התחקיר עם המידע הרב שהצטבר בבצלם בשנים האחרונות עולה כי משטר הכבישים האסורים הלך והתגבש באופן הדרגתי מאז תחילת האינתיפאדה הנוכחית. בהתבסס על מידע זה ניתן גם לקבוע כי נכון לחודש מאי 2002, עם סיומו של מבצע "חומת מגן", יושמו כבר רוב מרכיבי המשטר העיקריים, כפי שהם באים לידי ביטוי בפרק זה. מסגרת התחקיר:

- התחקיר מתייחס לנסיעת פלסטינים בכלי רכב בעלי לוחיות זיהוי ירוקות או לבנות שהונפקו על-ידי הרשות הפלסטינית (להלן: "כלי רכב פלסטיניים"). הוא אינו מתייחס לכללים החלים על נסיעת פלסטינים בכלי רכב בעלי לוחיות זיהוי צהובות שהונפקו על-ידי ישראל (להלן: "כלי רכב ישראליים"), או בכלי רכב בעלי לוחיות זיהוי בינלאומיות.
- התחקיר עוסק אך ורק באותם כבישים בגדה המערבית אשר שירתו, עד פרוץ האינתיפאדה, הן את האוכלוסייה הפלסטינית והן את האוכלוסייה הישראלית, ומאז הוגבלה או נאסרה בהם לחלוטין נסיעת פלסטינים. לכן, לא נכללו בתחקיר: כבישים שאינם משרתים ישראלים, המצויים בדרך כלל בשטחי A ו-B, גם אם צה"ל אוסר בהם את נסיעת הפלסטינים או מגביל אותה; כבישים שאינם משרתים פלסטינים, בעיקר כבישי גישה להתנחלויות, גם אם צה"ל אוסר על פלסטינים לנסוע בהם; כבישים שהשימוש בהם נאסר על פלסטינים וישראלים גם יחד.²⁷
- התחקיר אינו כולל כבישים במזרח ירושלים, אף שהיא מהווה חלק בלתי-נפרד מהגדה המערבית. זאת בשל המשטר השונה שהנהיגה ישראל באזור זה, ולמרות שלרוב נסיעת פלסטינים בכבישים אלה אסורה.

²⁶ כמו כן מבוסס פרק זה על עדויות שגבה בצלם מפלסטינים תושבי הגדה המערבית, על תכתובת ועל מידע רלוונטי מסוגים אחרים שנאסף בבצלם מאז תחילת האינתיפאדה.

²⁷ למיטב ידיעתו של בצלם קיים בגדה המערבית רק כביש אחד בו אוסר צה"ל את הנסיעה על פלסטינים וישראלים גם יחד. כביש זה מכונה "כביש ולרטשיין" ומחבר בין ההתנחלויות בית-אל ודולב.

אמצעי אכיפה

לאכיפת משטר הכבישים משתמש צה"ל בשלושה אמצעים עיקריים: מחסומים מאויישים, חסימות פיסיות וסיוורים. אמצעים אלה משלימים זה את זה כפי שיתואר בהמשך, וקיימים, בשילוב זה או אחר, כמעט בכל הכבישים האסורים. אכיפת המשטר כוללת גם שימוש באמצעים נוספים המרתיעים נהגים פלסטינים מפני נסיעה בכבישים אלו, בהם עיכובים ארוכים, החרמת כלי-רכב והטלת קנסות.

בכבישיה של הגדה המערבית פרוסים כיום 47 מחסומים המאויישים בקביעות ו-11 מחסומים המאויישים לסירוגין.²⁸ 19 מהם משמשים כמחסומי כניסה לישראל, אולם רובם ממוקמים כמה קילומטרים מהקו הירוק, ומשמשים גם הם לאכיפת המשטר. חלק מהמחסומים המשמשים לכניסה לישראל מאויישים על-ידי שוטרי מג"ב, ואילו השאר מופעלים ישירות על-ידי צה"ל. בשמונה מ-47- המחסומים המאויישים הוקם מגדל שליטה. החיילים המאויישים מחסומים אלה צופים בתנועה מלמעלה, ולעיתים יורדים אל הכביש עצמו, ובודקים את העוברים והשבים. בנוסף, מידי יום מוקמים ברחבי הגדה המערבית עשרות מחסומי פתע, המפורקים כעבור זמן מה.

מאז תחילת האינתיפאדה חסם צה"ל באמצעות מאות מכשולים פסיים את מעבר הפלסטינים מיישוביהם אל הכביש הסמוך להם. חסימות אלה נחלקות לארבעה סוגים: סוללות עפר, קוביות בטון, תעלות ושערי ברזל. החסימות תורמות ליעילותם של המחסומים המאויישים בכך שהן מונעות מעבר כלי-רכב ומאלצות את נהגיהם, המבקשים לנסוע בכבישים האסורים, להגיע אל המחסומים המאויישים.²⁹

לניתוב התנועה אל המחסומים מסייעים גם קטעי מכשול ההפרדה שהושלמו, בצפון-מערב הגדה המערבית ומסביב לירושלים.

סיוריהם של כוחות הביטחון לאורך הכבישים האסורים מהווים אמצעי משלים לאכיפת המשטר על התושבים הפלסטינים שהעזו לעלות על אחד הכבישים, תוך עקיפת המחסום המאויישי או החסימה הפיסית. סיוורים אלה מבוצעים מדי יום על-ידי חיילי צה"ל, שוטרי מג"ב ושוטרי מחוז ש"י (שומרון ויהודה) של משטרת ישראל.

האמצעי הנפוץ ביותר בו משתמשים כוחות הביטחון להרתעת פלסטינים משימוש בכבישים אלה הוא עיכוב הנוסעים במחסום. בדרך כלל, עילת העיכוב היא בדיקת מסמכי הרכב והנוסעים. החיילים או השוטרים אוספים את תעודות הזהות של הנוסעים, ולעיתים גם את מפתחות הרכב, ומעבירים את פרטיהם לגורמים אחרים בצה"ל או בשב"כ, המבררים אם מי מהנוסעים מוגדר כ"מבוקש" או כ"דרוש לחקירה". ההמתנה לקבלת תשובה עשויה להמשך שעות ארוכות, במהלכן מוסיפים החיילים להחזיק בתעודות הזהות ובמפתחות הרכב. מעת לעת מגיעים לבצלם דיווחים על אלימות פיסית ומילולית מצד חיילים כלפי פלסטינים המעוכבים לצורכי בדיקה.³⁰

²⁸ נתון זה אינו כולל 13 מחסומים הפרוסים בתוך העיר חברון.

²⁹ במהלך חודש יוני 2004 הסיר צה"ל כשלושים סוללות עפר וכיום נפתחים כמה משערי הברזל למשך חלק משעות היום.

³⁰ להמחשת הנושא ר' עדות על מקרה התעללות בעת עיכוב באחד הכבישים האסורים בנספח 3 לדו"ח.

בסיוורים שמפעילה משטרת ש"י עוסקים השוטרים גם באכיפה מוגברת ודקדקנית של חוקי התעבורה על נהגים פלסטינים הנוסעים בכבישים האסורים. במסגרת זו מטילים השוטרים קנסות גבוהים על מגוון עבירות תעבורה, החל מהעדר ביטוח חובה, עבור באי חגירת חגורת בטיחות וכלה בהורדת נוסעים באזור אסור. במהלך התחקיר שקיים בצלם העידו כל נהגי המוניות הפלסטיניים שרואיינו כי קיבלו בחודשים האחרונים דוחות בגין עבירות מסוג זה. רובם אף הציגו את עשרות טפסי הקנסות שקיבלו. מתצפיות יומיות שערך בצלם בכבישי הגדה במהלך השנה האחרונה עולה בבירור כי כוחות המשטרה מתמקדים באכיפת חוקי התעבורה על נהגים פלסטינים ורק לעיתים רחוקות נעצרים לבדיקה כלי רכב ישראלים.

לכאורה, לא נועדו העיכובים והקנסות למנוע נסיעת פלסטינים בכבישים אלא לאכוף את החוק ולשמור על הביטחון. בפועל, הם מכוונים בעיקר כלפי נהגים ונוסעים פלסטינים, ומבוצעים בצורה מגמתית ופוגעת. לפיכך הם מהווים אמצעי הרתעה רבי-עוצמה ושיקול משמעותי בבחירת נתיבי הנסיעה. כתוצאה מכך ממעטים נהגים פלסטינים לנסוע גם בכבישים המותרים להם לכאורה. אמצעי הענישה וההרתעה החמור ביותר בו משתמש צה"ל לאכיפת המשטר הוא החרמת כלי-רכב פלסטיניים שנתפסו בכבישים האסורים כשאין בידי נהגיהם היתר מיוחד באחד מהכבישים האסורים.³¹

למרות שצה"ל משתמש באמצעי ההחרמה זה זמן רב, ממשיכים נציגיו הרשמיים להכחיש כי מדובר במדיניות. כך למשל, בפגישה עם נציגי בצלם, טענו ראש המינהל האזרחי, תת-אלוף אילן פז, והיועץ המשפטי של צה"ל לאזור יהודה ושומרון, אלוף משנה יאיר לוטשטיין, כי "התופעה לא מוכרת לנו אך הטענה תיבדק".³²

פואד עזאת פואד אל-ג'יוסי, תושב טול כרם, עובד כנהג מונית. בבוקר יום שלישי, 15.6.04, הסיע אל-ג'יוסי שלושה תושבי טול-כרם שביקשו להגיע לגשר אלנבי. כשהגיעה המונית למחסום צה"ל בצומת ג'ית סירבו החיילים לאפשר לאל-ג'יוסי להמשיך בנסיעה בטענה כי אין לו אישור מתאים ועיכבו אותו במקום יחד עם ארבעה נהגי מוניות פלסטינים נוספים. את שאירע לאחר מכן תיאר בעדותו לבצלם: "בסביבות 10:00 הגיע למקום רכב צבאי מסוג "האמר" שמספרו 703823. החייל במחסום שהחזיק בתעודות הזהות, נתן אותן לחייל שישב בהאמר והורה לכולנו לנסוע אחריו. נסענו במוניות שלנו מצומת ג'ית ועד למחסום הצבאי שבכניסה להתנחלות שבי שומרון. ליד המחסום יש מגרש שבו מחזיקים מכוניות מוחרמות. החנינו את המונית במגרש ונשארנו שם עוד שעה, עד שהחיילים הביאו לנו מסמכים ורשמו את הפרטים שלנו ושל המונית [...] על הטופס להחרמת האוטו כתוב שהרכב שלי מוחרם מה-15 ועד ה-19 ביוני 2004".³³

³¹ ר' דיון בנושא ההיתרים המיוחדים בחלק ב' של פרק זה ובפרק השלישי של הדו"ח.
³² הדברים נמסרו במסגרת פגישה בין נציגי בצלם לראשי המינהל האזרחי ב-20.6.04.
³³ העדות נגבתה על-ידי נגיב אבו-רקיה בטלפון ב-16.6.04.

השימוש באמצעי זה חמור במיוחד הן בשל פגיעתו הקשה בבעלי כלי-הרכב המוחרמים, רובם נהגי מוניות שפרנסתם נשללת באופן זמני, והן בגלל השרירותיות הרבה המאפיינת את הליך ההחרמה. ההחלטה על עצם ההחרמה ואורכה נתונה לשיקול דעתם הבלעדי של החיילים הזוטרים בשטח.

למרות השימוש השיטתי שעושה צה"ל באמצעי זה, בעיקר באזור שכס, נמנע הצבא מלהנפיק טפסים רשמיים ואחידים המציינים את פרטי הנהג והרכב, פרטי החייל או היחידה שביצעו את ההחרמה, העבירה בגינה הוחרם הרכב ומשך ההחרמה. בחלק מן המקרים נמסרים לבעלי כלי-הרכב טפסים מאולתרים, שאינם מודפסים על נייר רשמי של צה"ל והפרטים שנדרשים החיילים למלא משתנים ממחסום למחסום. בחלק מן המקרים לא נמסר כל אישור בכתב על ההחרמה ולבעל הרכב נאמר בעל-פה מתי יוכל לקבל את רכבו בחזרה.³⁴

מדיניות ההחרמה של כלי-רכב מבוצעת באזורים שונים ברחבי הגדה המערבית. עם זאת, השימוש באמצעי זה נפוץ בעיקר בכבישים הסמוכים לעיר שכס. באזור זה לבדו הכשיר צה"ל ארבעה חניונים מיוחדים בהם מוחזקים כלי הרכב המוחרמים. חניונים אלה ממוקמים בסמוך למחסומים המאויישים בשבי שומרון, צומת תפוח, תל ובית-פוריכ. מתצפיות שערך בצלם במסגרת התחקיר, עולה כי שימוש רב במיוחד נעשה בחניון הסמוך למחסום שבי שומרון, שם נראו במוצע כחמש-עשרה מכוניות מוחרמות בכל יום בו התקיימה הבדיקה.

החיילים מיידעים את בעלי המכוניות שהוחרמו על משך ההחרמה, הנע לרוב בין יומיים ל-14 ימים. עם זאת, במקרים רבים דיווחו נהגים פלסטינים לבצלם כי החיילים נעדרו לבקשותיהם וניאותו לשחרר את כלי-רכבם במועד מוקדם יותר.

נביל עבד א-רחים אבו טאהא, עובד כנהג מונית בקו שבין הכפר עזון עתמה, שמדרום לקלקיליה, למחסום בית איבא, שממערב לשכס. בחודש מארס 2004 קיבל אבו טאהא היתר תנועה לרכב בגדה המערבית, התקף לשלושה חודשים המסתיימים בתאריך 11.6.04. בעדותו לבצלם מסר אבו טאהא: "ביום שלישי, 6.4.04, בזמן שהסעתי נוסעים, עצר אותי גייפ צבאי על-יד צומת גיית שמובילה למחסום בית איבא. אחד החיילים לקח ממני את תעודת הזהות ואת שני הטלפונים הניידים שהיו ברשותי, ואמר לנוסעים לרדת מהמונית. אחרי זה הוא הורה לי לנסוע אחרי למחסום שבי שומרון, שם הוא החרים לי את המונית לארבעה ימים. לפי דבריו אסור למוניות פלסטיניות לנסוע בדרך בה נסעתי".³⁵

ב. סיווג הכבישים

סיווג הכבישים האסורים שיוצג להלן נעשה על-פי מידת יכולתם של פלסטינים לנסוע בהם. זאת, מאחר שכפי שהוזכר קודם לכן, לא קיימים איסורים רשמיים בכתב על-פי הם ניתן לקבוע באיזו

³⁴ ר' דוגמה ל"טופס החרמה" בנספח 4 לדו"ח.
³⁵ העדות נגבתה על-ידי עבד אל-כרים סעדי ב-4.6.04.

מידה מוגבלת תנועת הפלסטינים בכל אחד מן הכבישים. בפרק זה חולקו הכבישים לשלוש קטגוריות: מניעה מוחלטת, מניעה חלקית ושימוש מוגבל.

1. מניעה מוחלטת

בקטגוריה הראשונה יוצגו הכבישים בהם מונעת ישראל לחלוטין נסיעה של כלי-רכב פלסטיניים. בחלק מהכבישים מיושם איסור זה בצורה מפורשת וגלויה, באמצעות מחסום מאויש המתיר את המעבר לכלי רכב ישראלים בלבד. דוגמה לכך ניתן לראות בכביש 557 המוביל להתנחלויות איתמר ואלון מורה. חיילים המאיישים את מחסום בית פוריק אמרו לבצלם, בכמה הזדמנויות שונות, כי קטע הכביש שבין צומת חווארה לבין הכפרים הסמוכים למחסום בו הם מוצבים מוגדר כ"ציר סטרילי" שהתנועה עליו אסורה לפלסטינים ללא יוצא מן הכלל. זאת למרות שכביש זה שימש בעבר גם את תושבי הכפרים בית פוריק, בית דגין, סאלם ודיר אל-חטב.

בכבישים אחרים בהם אסורה לחלוטין תנועת פלסטינים, נאכף האיסור באמצעות חסימה פיזית של דרכי הגישה לכפרים. למרות שהאיסור מעולם לא פורסם רשמית, אין לנהגים הפלסטינים כל גישה אל כבישים אלה ואפילו יצליחו להגיע אליהם לא יוכלו לעבור באמצעותם אל היישובים האחרים הנמצאים לצידם, מאחר שגם הגישה אליהם נחסמה. כך למשל נחסמה גישתם של תושבי שבעה כפרים פלסטיניים הנמצאים לאורכו של כביש 443 אל כביש זה המוביל מירושלים למודיעין.³⁶ לכאורה, יכול היה נהג פלסטיני לעלות על הכביש בקצהו הדרומי הסמוך להתנחלות גבעת זאב, ולהוריד את נוסעיו סמוך לחסימות הפזורות לאורכו. אולם בפועל, נמנעים לחלוטין נהגים פלסטינים מנסיעה בכביש זה.

נציג בצלם דיבר עם אחד משוטרי הסיוור של משטרת מחוז ש"י בכביש 443 ושאל אותו מה דינו של נהג פלסטיני שייתפס נוסע בכביש. השוטר השיב: "בכביש הזה לא תראה מכוניות פלסטיניות" והוסיף כי אם היה נתקל ברכב פלסטיני היה: "עוצר אותו, בודק את מסמכי הרכב והנהג, ומעביר את פרטיהם בקשר כדי לבדוק אם הנהג דרוש לחקירה בשב"כ או במשטרה. אם הכל בסדר אני משחרר אותו. ייתכן גם שיבקשו ממני להביא את הפלסטינים לתחנה לבדיקה נוספת".³⁷

בחלק מהמקרים חל איסור לא רק על הנסיעה בכביש עצמו אלא גם על חצייתו באמצעות כלי-רכב. כתוצאה מכך מוגבלת יכולתם של הפלסטינים להשתמש גם בכבישים עליהם לא חל האיסור.³⁸ במקרים אלה יכולים הפלסטינים להגיע עד לנקודת ההצטלבות עם כביש אסור, שם הם נאלצים לרדת מן הרכב, לחצות ברגל את הכביש האסור ולהמשיך בנסיעה באמצעות כלי-רכב אחר. בין ג'נין לכפרים שממזרח לה, למשל, מפריד כביש אסור המחבר את ההתנחלויות גנים וכדים לישראל. כתוצאה מכך לא יכולים תושבי הכפרים ג'לבון, פקועה, דיר אבו דעיף ואחרים לנסוע מביתם לג'נין ובחזרה. דוגמה נוספת לכך היא הכביש המחבר את ההתנחלות נגוהות לישראל, המוגדר כ"ציר סטרילי", המונע את המעבר בין העיירות אידנא ובית עווה שממערב לחברון לבין הכפרים הסמוכים

³⁶ הכפרים הם: א-טירה, בית עור אל-פוקא, חירבת אל-מסבאח, בית עור א-תחתא, בית ליקיא, בית סירא וספא.

³⁷ פרטי השוטר שמורים בבצלם.

³⁸ עם זאת, כפי שנאמר בהקדמה לפרק זה, התחקיר לא כלל כבישים שאינם משרתים אזרחים ישראלים ולכן נסתפק בציון עצם קיומו של האיסור.

להן מדרום. במקומות אלה חוצים פלסטינים ברגל את הכבישים האסורים, כשמשני צידיהם ממתניות מכוניות שיסיעו אותם בהמשך דרכם.

מתחקיר בצלם עולה כי בגדה המערבית קיימים 17 כבישים וקטעי כבישים בהם אסורה לחלוטין תנועת כלי-רכב פלסטיניים. אורך הכבישים האסורים מגיע לכ-120 ק"מ.

טבלה מספר 1: מניעה מוחלטת

מספר/שם הכביש	נסיעת פלסטינים בכביש זה אסורה החל מ	ועד ל	אורך (בק"מ)
גילמה – ג'נין	גילמה, על הקו הירוק, מדרום לעפולה	ההתנחלות גנים, מזרחית לג'נין	12
557	כביש הגישה להתנחלות אלון מורה, מזרחית לשכם	מחסום חווארה דרומית לשכם	14
557	מחסום כפריאת, דרומית לטול-כרם	הקו הירוק	3
55	מחסום הכניסה לישראל על גדר ההפרדה, דרומית לקלקיליה	הקו הירוק	4
אריאל-סלפית	כביש "חוצה שומרון", גישה להתנחלות אריאל	הכניסה הצפונית לעיירה סלפית	3
446	כביש "חוצה שומרון"	מחסום דיר בלוט	8
505	מסחה, מזרחית לכפר קאסם	כביש 5 (הקו הירוק)	6
466	בית אל, צפונית לרמאללה	כביש 60 (עוקף רמאללה)	6
463	צומת ראס כרכר	ההתנחלות דולב, צפונית מערבית לרמאללה	6
כביש "טלמונים"	כביש הגישה לביתילו, צפונית לטלמון	צומת דולב-טלמון	12
404 ("בגין צפון")	הר חוצבים, ירושלים	מחסום עטרות	6
443	צומת גבעת זאב	צומת בית חורון, מזרחית למודיעין	14
קידר - מעלה אדומים	מעלה אדומים	מחסום אל-קונטיינר, מזרח ירושלים דרומית לאל-עזרייה	6
60	צומת גילה (גבול מוניציפלי ירושלים)	מחסום המנהרות	3
כביש נגוהות	גבול שטח B, מזרחית לנגוהות	הקו הירוק	5
60	מחסום שמעה	הקו הירוק, צפונית למיתר	8
כביש טנא	קילומטר צפונית לטנא	הקו הירוק, צפונית למיתר	8

2. מניעה חלקית

בקטגוריה זו נכללים כבישים בהם רשאים פלסטינים לנסוע רק לאחר שהצטיידו בהיתר תנועה מיוחד. אישור זה קרוי "רשיון תנועה מיוחד במחסומים הפנימיים באיו"ש" והוא מונפק על-ידי המינהל האזרחי, באמצעות מפקדות התיאום והקישור (מת"ק).³⁹ במשרדי המת"ק מונפקים גם היתרי תנועה לקווי אוטובוס מיוחדים הנוסעים בין המחסומים המכתרים את הערים הגדולות. בתקופות "רגיעה" מאפשר צה"ל לבעלי ההיתרים לנסוע בכבישים הנמנים על קטגוריה זו. כאשר שורת "מתיחות" מתיר הצבא את השימוש בחלק מן הכבישים הללו לאוטובוסים המורשים בלבד.

העובדה שהמדיניות אינה מעוגנת בהוראות כתובות מקלה על החיילים לטעון כי הכללים החלים בשאר הגדה אינם תקפים באזור עליו הם מופקדים. כך למשל, באזור שכם מונעים לעיתים מזומנות

³⁹ לדיון בקשיים הכרוכים בהשגת היתרי תנועה ר' פרק 3 להלן.

חיילי צה"ל מנהגים לנסוע בכבישים, למרות שהם מחזיקים בהיתרי התנועה המיוחדים, התקפים לכאורה בכל רחבי הגדה. זאת בטענה כי באזור זה תקפים אך ורק היתרים שהונפקו במשרדי המת"ק הישראליים באזור שכס, המכונים מת"ק חווארה, ולא במשרדי המת"ק האחרים. ראש המינהל האזרחי, תת-אלוף אילן פז, הודה כי "הגיעו אליו תלונות כאלה", אך הגדיר את העניין כ"תקלה".⁴⁰

מוסטפא עבד אל-קאדר יאמין, תושב עזון, נשוי ואב לשני ילדים, עובד כנהג מונית בקו שבין כפרו למחסומי הכניסה לשכס. לצורך עבודתו הצטייד יאמין בהיתר תנועה שהונפק לו במשרדי המת"ק הישראליים הסמוכים להתנחלות קדומים. תוקף ההיתר נקבע לשלושת החודשים שבין 10.3.04 ל-10.6.04. בעדותו לבצלם מסר: "המסלול שלי מעזון לשכס עובר בכפרים אל-פונדוק וג'ית. מצפון מזרח לג'ית מוצב מחסום צבאי ישראלי שבודק את המכוניות הפלסטיניות שמנסות להיכנס לכביש שמוביל למחסום חווארה, דרך ההתנחלות יצהר. ניסיתי כמה פעמים להגיע לחווארה דרך הכביש הזה אבל החיילים במחסום מנעו את זה ממני. בכל פעם החיילים בדקו את המסמכים שלי ואמרו שההיתר שלי הונפק במת"ק קדומים ששייך למחוז קלקיליה ולכן הוא לא תקף במחוז שכס. הם אמרו לי שכדי לנסוע בכביש הזה אני צריך היתר ממת"ק חווארה. בגלל זה אני נאלץ לעקוף את המחסום ולהגיע לצומת תפוח דרך כביש חוצה שומרון, ואז לפנות לכיוון חווארה. זה כאילו שמת"ק קדומים ומת"ק חווארה לא שייכים לאותו צבא".⁴¹

בנוסף לדרכים שהוזכרו כוללת קטגוריה זו גם כבישים בהם התיר צה"ל את הנסיעה לפלסטינים שבתעודות הזהות שלהם מצויין שהם גרים ביישובים שלא ניתן להגיע אליהם אלא באמצעות כבישים אלה, נוסף לבעלי היתרי התנועה המיוחדים. כך לדוגמה, מותרת הנסיעה לאורך "כביש אלון" בקטעים שמצפון לצומת מעלה אפרים (מספר 578 ו-508), וב"כביש הבקעה" כולו (מספר 90), רק לפלסטינים הרשומים כתושבי יריחו או אחד הכפרים בבקעת הירדן. מתחקיר בצלם עולה כי בגדה המערבית קיימים עשרה כבישים וקטעי כבישים הנמנים על קטגוריה זו. אורכם הכולל מגיע לכ-245 ק"מ.

טבלה מספר 2: מניעה חלקית

מספר/שם	נסיעת פלסטינים ללא היתר אסורה בכביש זה החל מ	ועד ל	אורך (בק"מ)
90	הקו הירוק - צפון, מערבית לנהר הירדן	הקו הירוק - דרום, צפונית לעין גדי	116
60	צומת ג'ית, מערבית לשכס	צומת חווארה, דרומית לשכס	12
578, 508 ("כביש אלון")	צומת מחולה, מכביש 90, דרומית לקו הירוק	צומת מעלה אפרים	50
557	כביש ג'שה להתנחלות עינב	מחסום כפריאת, דרומית לטול-כרם	7
505	צומת פצאל, צפונית ליריחו	צומת מעלה אפרים, צפונית ליריחו, על "כביש"	11

⁴⁰ הדברים נמסרו לבצלם במסגרת פגישה בין נציגי הארגון לראשי המינהל האזרחי ב-20.6.04.
⁴¹ העדות נגבתה על-ידי נגיב אבו רקייה ב-7.6.04.

	אלון"		
3	צומת גבעת זאב	מחסום עטרות	45
7	רמות, מזרח ירושלים	צומת גבעת זאב	436
3	מעלה אדומים	כביש מספר 1	417
10	הקו הירוק, עמק האלה	צומת גוש עציון, כביש 60	367
25	צומת שמעה, דרומית ליטא על כביש 60	ההתנחלות כרמל, דרומית-מזרחית לחברון	317

3. שימוש מוגבל

בקטגוריה זו נכללים כבישים אליהם ניתן להגיע רק דרך צומת בו מוצב מחסום מאויש, מכיוון ששאר דרכי הגישה מהיישובים הפלסטיניים הסמוכים לכביש נחסמו על-ידי צה"ל. ככלל, לא נדרשים התושבים להציג היתר תנועה על-מנת לעבור במחסומים אלה. עם זאת, פלסטינים העוברים בהם נאלצים לעבור בדיקות שונות. בחלק מהמחסומים אורכות הבדיקות זמן רב במיוחד, בשל מיעוט החיילים המוצבים בהם, ביחס להיקף התנועה. כתוצאה מכך נמנעים נהגים רבים משימוש בכבישים אלה. בדרכים אלה מבוצעת אכיפה משטרתית מוגברת של חוקי התעבורה על פלסטינים ומוטלים בהם קנסות רבים. מעת לעת קובע צה"ל הגבלות נוספות על חופש התנועה בכבישים הנמנים על קטגוריה זו, ובהן התרת המעבר לתחבורה ציבורית ולכלי רכב מסחריים בלבד.

כמה מעורקי התנועה הראשיים בגדה המערבית נמנים על קטגוריה זו. ביניהם, למעט קטעים ספורים: כביש 60 החוצה את הגדה מצפון לדרום, כביש "חוצה שומרון" (מספר 5 ו-505-) המשתרע בין הקו הירוק לנהר הירדן וכביש "חוצה יהודה" (מספר 35) המוביל מצפון העיר חברון עד לקו הירוק.

בחלק מהמחסומים המוצבים בכניסות לכבישים אלה (בעיקר מסביב לעיר שכם), אוסר צה"ל את המעבר גם על כלי-רכבם של פלסטינים, למעט מקרים הומניטאריים ואנשים הנושאים תעודות אח"ם (VIP). במחסומים אלה, נדרשים הנוסעים הפלסטינים לעזוב את המכוניות איתן הגיעו, לחצות את המחסום ברגל ולעלות מצדו השני על כלי-רכב אחרים.

מתחקיר בצלם עולה כי בגדה המערבית קיימים 14 כבישים או קטעי כבישים הנמנים על קטגוריה זו. אורכם הכולל מגיע לכ-365 ק"מ.

טבלה מספר 3: שימוש מוגבל

מספר/שם	נסיעת פלסטינים בכביש זה מוגבלת החל מ	ועד	אורך (בק"מ)
60	צומת דותן, מערבית לקבאטיה	צומת ג'ית, מערבית לשכם	33
60	צומת חווארה	מחסום קלנדיה, צפונית לירושלים	56
60	מחסום המנהרות	מחסום שמעה	49
458 ("כביש אלון")	צומת מעלה אפרים	כביש מספר 1	38
585	נזלת עיסא, סמוך לבקה אל-רירבייה	כביש 60	18
557	מחסום דיר א-שרף, מערבית לשכם	כביש גישה להתנחלות עינב	7
505	צומת מעלה אפרים	צומת תפוח	16

31	הקו הירוק	צומת תפוח, סוף כביש "חוצה שומרון"	505 - 5 ("חוצה שומרון")
31	הקו הירוק, צפונית לכפר ראנתיס	כביש 60, צפונית להתנחלות עפרה	465 ("חוצה בנימין")
13	צומת רימונים, מזרחית לרמאללה	גבול שטח A צפונית ליריחו	449
35	מחסום א-זעים, מזרח ירושלים	צומת בית הערבה, דרומית ליריחו	1
8	קו הירוק, מזרחית לצור הדסה	כביש 60, צומת אל-ח'אדר	375
18	מחסום תרקומיה, הקו הירוק, צפונית מערבית לחברון	כביש 60, צפונית לחברון	35
11	ההתנחלות כרמל, דרומית מזרחית לחברון	כביש 60, צפונית לחברון	356

יצויין כי קבוצת הכבישים בהם חלה מניעה מוחלטת קבועה יחסית ורמת האכיפה בה אינה משתנה. לעומת זאת נוטה צה"ל בעת "רגיעה" להקל באכיפת האיסורים בכבישים הנמנים על הקטגוריות השנייה והשלישית. כתוצאה מכך חלה לעיתים עלייה בהיקף התנועה הפלסטינית בכבישים הללו וההבדלים ביניהן מצטמצמים.

ג. השלכות המשטר

משטר הכבישים האסורים שינה באופן יסודי את הרגלי התנועה של האוכלוסייה הפלסטינית בגדה המערבית. במקום לנסוע בכבישים הראשיים המחברים בין הערים והמחוזות השונים, נאלצים כיום רוב הפלסטינים לנוע בנתיבים חלופיים, ארוכים ופתלתלים. נתיבים אלה מחייבים מעבר באזורים עירוניים צפופים ונסיעה בדרכי עפר מאולתרות ומשובשות. נוסף לכך, כפה המשטר על רוב האוכלוסייה הפלסטינית לזנוח את השימוש במכוניות פרטיות ולהסתמך בעיקר על תחבורה ציבורית. זאת, בין היתר, בשל האיסור שהוטל על מעבר כלי-רכב בחלק מהמחסומים ובשל החשש מהקנסות הרבים שמוטלים על הנהגים.

משטר הכבישים משבש דרך קבע גם את תפקודן של מערכות החיים בגדה המערבית ובהן הכלכלה, מערכת החינוך ומערכת הבריאות. מאז תחילת האינתיפאדה תיעד בצלם 39 מקרים בהם מתו אזרחים פלסטינים לאחר שלא קיבלו טיפול רפואי בזמן, מכיוון שחיילי צה"ל עיכבו אותם או מנעו מהם לעבור במחסומים. בין המתים 15 קטינים. מקרים אלה הם קיצוניים ואינם מתרחשים לעיתים מזומנות. עם זאת, פלסטינים נוספים רבים עוכבו במחסומים בדרכם לטיפול רפואי וכמוהם גם צוותים רפואיים שהיו בדרכם להענקת טיפול. על כל אלה נוספות הפגיעה האנושה במרקם החיים המשפחתיים והחברתיים וההשפלה היומיומית ממנה סובלת אוכלוסייה שלמה הנאלצת להסכין לאפליה בוטה וקבועה.

השפעת המשטר על מערכות החיים השונות באה לידי ביטוי באופנים שונים :

בזבוז זמן כתוצאה מהארכת זמני הנסיעה ומהקשיים לנוע באמצעות כלי-רכב פרטיים ;

- איחורים והיעדרויות כתוצאה מאי הוודאות המאפיינת את הנסיעה בנתיבים חלופיים, את חציית הכבישים האסורים ואת המעבר במחסומים;
- הגברת השחיקה והעייפות כתוצאה מטלטולי הנסיעה בנתיבים החלופיים ומן ההכרח להחליף כלי רכב לאחר חציית מחסום מאוייש, חסימה פיסית או כביש אסור;
- ייקור עלויות הנסיעה כתוצאה מהארכת המסלולים;
- בלאי של כלי הרכב כתוצאה מנסיעה בדרכי עפר משובשות.

להלן מספר דוגמאות לכבישים אסורים ולנתיבים החלופיים המשמשים את האוכלוסייה הפלסטינית:

1. כביש קדר - מעלה אדומים: מניעה מוחלטת

הדרך הראשית המחברת את דרום הגדה לצפונה עוברת בתוך מזרח ירושלים. בתחילת שנות התשעים הטילה ישראל סגר כללי על השטחים ובמסגרתו אסרה על כניסת פלסטינים למזרח ירושלים, המהווה חלק בלתי-נפרד מן הגדה המערבית, ללא היתר מיוחד. כתוצאה מכך הוסטה תנועת המכוניות לנתיב חלופי העובר ממזרח לגבול השיפוט של ירושלים. נתיב זה יוצא מהעיירה בית סאחור הסמוכה לבית לחם, עובר בכניסה להתנחלויות קדר ומעלה אדומים וממשיך עד למחסום קלנדיה שבצפון ירושלים.

באמצע הדרך מבית סאחור למעלה אדומים מוצב מחסום המאוייש בשוטרי מג"ב. במחסום זה דורשים השוטרים מנהגים פלסטינים המגיעים במכוניות פרטיות להציג בפניהם את היתרי תנועה מיוחדים. נהגי מוניות וכלי-רכב מסחריים אינם נדרשים, לרוב, להציג היתר כזה.

בין ההתנחלויות קדר ומעלה אדומים מקשר כביש באורך שישה ק"מ בו אוסר צה"ל על תנועת פלסטינים. כדי שהכביש ישמש רק את 550 תושבי ההתנחלות קדר מפנים שוטרי מג"ב במחסום את כל תנועת כלי הרכב הפלסטיניים אל רחובותיהן הצרים והמשובשים של העיירות סוואחורה א-שרקיייה, אבו דיס ואל-עזרייה. דרך זו עמוסה מאוד, כיוון שזו החלופה היחידה העומדת לרשות האוכלוסייה הפלסטינית בגדה המערבית, המונה כ-2.3 מיליון תושבים. הנסיעה, שארכה בעבר 6 עד 7 דקות, אורכת כיום כ-15-20 דקות, ולעיתים יותר, וזאת כאשר לא מוצבים במקום מחסומי פתע.

בניגוד לקוביות הבטון ולמחסום המאוייש המוצבים בכניסה הדרומית לכביש זה, אין בכניסה הצפונית אליו, הסמוכה להתנחלות מעלה אדומים, כל סימן המרמז כי הנסיעה בו אסורה לפלסטינים. עם זאת, אלה למדו כבר להימנע מן הנסיעה בו.

2. כביש 60 - עוקף שכם מערב: מניעה חלקית

כביש 60 הוא הציר הראשי החוצה את הגדה מצפון לדרום והמקשר בין שש הערים הפלסטיניות הגדולות. את מרכזיותו ניתן להשוות לעורקי התנועה בישראל דוגמת "כביש החוף" או כביש ירושלים-תל אביב. מאז תחילת האינתיפאדה מגבילה ישראל את נסיעתם של פלסטינים בכביש זה. זאת בעיקר באמצעות הצבת חסימות פיסיות על הדרכים המקשרות בינו לבין הכפרים שמשני עבריו.

בדרכים המעטות שלא נחסמו, הוצבו מחסומים מאויישים ומשטרת ישראל מסיירת לאורך הכביש ומבצעת אכיפה מוגברת של חוקי התעבורה על נהגים פלסטינים.

נוסף לכל אלה, מוטלות הגבלות חמורות במיוחד על הנסיעה בקטע הכביש העוקף את העיר שכם ממערב, שאורכו 12 ק"מ. קטע זה מקשר בין צומת ג'ית, הסמוכה להתנחלות קדומים, לבין הכפר חווארה. בסמוך לכביש זה שוכנת ההתנחלות יצהר. חלק מקטע זה עובר בשטח B, אך הוא משמש גם את תושבי ההתנחלויות הסמוכות,⁴² בדרכם לירושלים או להתנחלויות אחרות שבדרך אליה. בקטע זה אוסר צה"ל על נסיעת כלי-רכב פלסטיניים, למעט בעלי היתרים. עקב כך נאלצים רבים מהתושבים הפלסטינים במחוזות ג'נין, טובאס וטול-כרם, המונים כחצי מיליון נפש, לנסוע לאזור רמאללה או לדרום הגדה המערבית בדרכים חלופיות. לצורך כך קיימים שני מסלולים אפשריים. המסלול הראשון עובר דרך כביש 55 (כביש שכם-קלקיליה), לכביש "חוצה שומרון" וממנו חזרה לכביש 60. בשל סיורי כוחות הביטחון ומחסומי הפתע הרבים המוצבים בכביש 55 נמנעים רבים מהנסיעה במסלול זה. המסלול השני עובר דרך רשת הדרכים הפנימית של הכפרים באזור, עד לכביש "חוצה שומרון" וממנו חזרה לכביש 60. כך, נסיעה שלקחה בעבר לא יותר מעשר דקות אורכת כיום בין עשרים לארבעים דקות.

3. כביש אריאל-סלפית - מניעה מוחלטת

העיירה סלפית היא המרכז השלטוני והמסחרי של הכפרים הפלסטיניים הסובבים אותה. חשיבותה רבה במיוחד עבור הכפרים הנמצאים מצפון לה: חארס, כיפל חארס, קירה, מארדה, ג'מעין, זיתא-ג'מעין ודיר-איסתיא. עד להנהגת משטר הכבישים השתמשו תושבי הכפרים בכביש מקומי המסתעף מכביש "חוצה שומרון" (כביש 5) ומוביל דרומה, עד לכניסה הצפונית לסלפית. כביש זה שאורכו כשלושה ק"מ, משמש גם ככביש הגישה המרכזי להתנחלות אריאל.

בראשית שנת 2001 חסם צה"ל את הכניסה הדרומית לכביש זה. מאז הוא אוסר על נסיעת פלסטינים בו. על-מנת להגיע לסלפית נאלצים תושבי הכפרים הפלסטיניים שמצפון לה לנסוע בכביש חוצה שומרון, שהוגדר לעיל כ"כביש בשימוש מוגבל", עד להצטלבותו בצומת תפוח עם כביש מס' 60 ושם לפנות דרומה לכביש המוביל לכפר יאסוף. בכניסה לכפר יאסוף הציב צה"ל חסימה נוספת הכופה על הנוסעים לרדת מהרכב, לחצות אותה ברגל, ולעלות לכלי-רכב אחר שיוביל אותם דרך הכפרים יאסוף ואיסכאכא, עד לכניסה המזרחית לסלפית. אורך המסלול החלופי כעשרים ק"מ. הנסיעה מכיפל חארס לסלפית, שארכה בעבר פחות מחמש דקות, אורכת כיום בין חצי שעה לארבעים דקות לפחות ואף זאת במידה שהנוסעים אינם מעוכבים באחד המחסומים או על-ידי סיור משטרת.

4. כביש 466 – הדרך לבית-אל: מניעה מוחלטת

רמאללה משמשת כעיר המחוז של עשרות עיירות וכפרים השוכנים סביבה, ומבחינות מסוימות נתפסת כ"עיר בירה" לגדה המערבית כולה. מעמד זה הלך והתחזק מאז שנות התשעים, עם הטלת

⁴² חומש, עינב, אבני חפץ, שבי שומרון וקדומים.

איסור הכניסה למזרח ירושלים. עד תחילת האינתיפאדה התנקזה כל תנועת כלי-הרכב שביקשו להגיע לרמאללה מכיוון מזרח לכביש 466, המוביל מכביש 60 לאחת הכניסות הראשיות לעיר, המוכרת בשם צומת "סיטי אין".⁴³

אולם, מאחר שכביש 466 מוביל גם להתנחלות בית-אל אשר צה"ל על נסיעת פלסטינים בו. האיסור נאכף באמצעות מחסום מאויש המוצב בסמוך לצומת "סיטי אין" ומונע מעבר כלי רכב פלסטיניים לשני הכיוונים, למעט אמבולנסים וכל-רכב הנושאים תעודות אח"ם (VIP).

איסור זה פוגע במיוחד בתושבי שתי קבוצות של כפרים ממזרח לרמאללה: בורקה, ביתין ועין יברוד, ממערב לכביש 60, ודיר ג'ריר, טייבה, רמון ודיר דיבואן, ממזרח לכביש זה. תושבי הכפרים הללו נאלצים כיום לנסוע לרמאללה במסלולים חלופיים המאריכים מאוד את דרכם. לתושבי בורקה, ביתין, ועין יברוד לא נותר אלא לנסוע צפונה עד לעיירה ביר זית ומשם לחזור דרומה לכיוון רמאללה. תושבי קבוצת הכפרים השנייה נאלצים לנסוע מזרחה עד ל"כביש אלון", משם דרומה למחסום קלנדיה שבצפון ירושלים, ולאחר חציית המחסום המאויש לפנות צפונה לתוך רמאללה. מעדויות שגבה בצלם מתושבים בכפר טייבה עולה כי הנסיעה לרמאללה, שארכה בעבר עד 15 דקות, אורכת כיום שעה לפחות.

5. כביש 463 - הדרך לטלמון ודולב: מניעה מוחלטת

קבוצת כפרים נוספת התלויה בשירותים הניתנים בעיר המחוז רמאללה נמצאת מערבית וצפון-מערבית לעיר. תושבי הכפרים קיביה, שוקבא, שבתין, דיר אבו משעל, ביתילו, דיר עמר וראס כרכר החלו בעבר את נסיעתם לרמאללה בכביש 463 והמשיכו בדרך המסתעפת ממנו ועוברת בכפר דיר איבזיע. במהלך האינתיפאדה אשר צה"ל על תנועת כלי-רכב פלסטיניים בחלק מכביש 463 המוביל גם להתנחלויות דולב, טלמון ונחליאל והציב קוביות בטון בנקודת ההסתעפות לכיוון דיר איבזיע. כעת נאלצים תושבי כפרים אלה לנסוע בדרך עפר משובשת ומפותלת ומובילה לכפר נייעמה, משם יוצא כביש סלול לכפר דיר איבזיע. הנסיעה בדרך העפר, שאורכה כשלושה ק"מ, מאריכה את הדרך לרמאללה בכ-15 דקות. בשל התוואי המשובש זוהי נסיעה קשה הכרוכה בטלטולים רבים, בשאיפת כמויות גדולות של אבק, ובשחיקה רבה של כלי-הרכב.⁴⁴

ד. המשטר והחקיקה הצבאית

אחד ממאפייניו הייחודיים של משטר הכבישים האסורים הוא הימנעותה של ישראל מעיגונו בהוראות כתובות.

בחודש מאי 2004 פנה בצלם לפרקליטות הצבאית ולדובר צה"ל וביקש לדעת מהו הבסיס המשפטי להגבלות השונות המוטלות על פלסטינים במסגרת משטר הכבישים האסורים ולאמצעים הננקטים

⁴³ כינוי זה ניתן על שם המלון הממוקם בסמוך לצומת. צה"ל מכנה כניסה זו "צומת איזיש".
⁴⁴ להמחשת הקשיים הכרוכים בנסיעה במסלול חלופי זה ר' עדותו של נהג מוניית בנספח 2 לדו"ח.

נגד פלסטינים המפרים הגבלות אלה. בתשובה נמסר כי הבסיס המשפטי המשותף לכל אלה הוא "צו בדבר הוראות הביטחון (מס' 378) התשי"ל (1970)" (להלן: הצו).

הצו, שהוצא בשנותיו הראשונות של הכיבוש, כולל 97 סעיפים ראשיים המעניקים לצה"ל סמכויות רבות ומגוונות בתחום ניהול הליכים פליליים, ביצוע מעצרים ומעצרים מינהליים, עריכת חיפושים, החרמת רכוש, סגירת מוסדות או אזורים מסויימים, הטלת הגבלות על חופש התנועה ועוד. הצו מסמיך את מפקדי צה"ל בגדה המערבית להוציא הכרזות וצווים פרטניים הקובעים את הצעדים שיינקטו ואת ההוראות שיחולו בכל מקרה ומקרה: צו מעצר מינהלי נגד אדם פלוני, הכרזה על אזורים מסויים כשטח סגור לזמן נתון, צו לתפיסת בית לצרכים צבאיים וכדומה. סעיף 1 (ד) לצו מסמיך את המפקדים להוציא גם צווים בעל-פה, אולם בג"ץ קבע כי "סדרי מינהל תקינים מורים כי אף שיש היתר ליתן צו בעל פה, עם עבור הדחיפות, ובמקום שהדבר מוצדק, יש ליתן צו בכתב".⁴⁵

הסעיף הרלבנטי ביותר לעניין משטר הכבישים האסורים הוא סעיף 88 (א) (1), המעניק למפקד צבאי את הסמכות "לאסור, להגביל או להסדיר את השימוש בדרכים מסויימות או לקבוע מסלולים שבהם יעברו כלי רכב או בעלי חיים או בני אדם בין אם באופן כללי ובין באופן מסויים".

בתשובתו לפניית בצלם שהוזכרה לעיל הכיר דובר צה"ל בקיומם של כבישים הסגורים לתנועת פלסטינים בגדה המערבית וטען כי הסמכות לנקוט בצעד זה נובעת מהצו ונתונה "לכל מי שהוסמך כמפקד צבאי, דהיינו לאלוף הפיקוד, למפקדי האוגדות ולסגניהם, למפקדי החטיבות הגזרתיות ולגורמים נוספים, ככל שהוסמכו על-ידי אלוף הפיקוד". עם זאת, מציין המכתב, "נכון להיום, לא קיימות הוראות בכתב, המונעות תנועת פלסטינים בצירים מסויימים באזור יהודה ושומרון". ההסבר לפער זה מוסבר על-ידי דובר צה"ל תוך הפנייה לסעיף 1 (ד) לצו שהוזכר לעיל, לפיו "נתונה למפקד הצבאי אף הסמכות להוציא כל צו בעל פה".⁴⁶

בנושא החרמת כלי-רכב הנתפסים ללא היתר בכבישים האסורים כתב דובר צה"ל בתשובה לפנייה נוספת של בצלם:

סעיף 80 לצו בדבר הוראות ביטחון וההוראות שהוצאו מכוחו על-ידי מפקד כוחות צה"ל באזור, מסדירים את הליך תפיסתם הזמנית של כלי רכב ששימשו לביצוע עבירה על תחיקת הביטחון [...] ההוראות קובעות כי בעניינה של העבירה ייפתח תיק חקירה במשטרת ישראל. לאחר החקירה יוחלט האם יוגש כתב אישום כנגד החשוד בביצוע העבירה. או אז, אפשר וכלי הרכב ייתפס כמוצג בהליך פלילי כנגד בעליו.⁴⁷

יצויין כי בנושאים אחרים נוהג צה"ל לעגן צווים והוראות הניתנים על סמך צו זה בכתב. הימנעותו של צה"ל מעיגון הוראות משטר הכבישים האסורים בכתב היא חריגה, ועומדת בניגוד להנחיית בג"ץ.

ביחס להוראה שהזכיר דובר צה"ל, לפתוח בחקירה נגד נהגים שהפרו את ההוראות, לא ידוע לבצלם על חקירה משטרתית כלשהי שנפתחה נגד נהגים שמכוניתם הוחרמה או על כתב אישום שהוגש בנושא

⁴⁵ בג"צ 469/83, חברת האוטובוסים המאוחדת הלאומית חברון בע"מ ואח' נ' שר הביטחון ואח', תק-על 2192(2), 1477.

⁴⁶ מכתב מדובר צה"ל לבצלם, מ-21.6.04.

⁴⁷ מכתב מדובר צה"ל לבצלם, מ-13.6.04.

זה. עובדה זו מאששת את הטענה כי מעשה ההחרמה מהווה אמצעי ענישה הננקט באופן שרירותי וללא הליך משפטי או מינהלי מוסדר, במטרה להרתיע פלסטינים מפני שימוש בכבישים האסורים.

פרק 3: מינהלת התאום והקישור והיתרי התנועה

במענה לטענות על הפגיעה הנרחבת בחופש התנועה של האוכלוסייה הפלסטינית בשטחים, נוהגות רשויות ישראליות שונות לציין כי אזרחים פלסטינים יכולים לקבל היתרי תנועה בתוך הגדה המערבית. אולם, שיטת ההיתרים כשלעצמה משקפת דווקא את העיקרון עליו מבוסס משטר הכבישים האסורים. לפי עקרון זה אסורה תנועתו של כל פלסטיני, אלא אם הוכיח לכוחות הביטחון הישראליים שאינו מהווה סיכון ביטחוני, ומילא לשביעות רצונם אחר כל התנאים הנדרשים לקבלת היתר. שיטה זו פסולה ונגועה באפליה בוטה על רקע מוצא לאומי.

גם בהתעלם מן הפסול העקרוני שבשיטה זו הרי שבחינת השלכותיה המעשיות מגלה כי גם פלסטינים הזוכים בהיתר התנועה הנכסף אינם נהנים מחופש תנועה: הנסיעה בחלק מהכבישים אסורה עליהם, הגישה לרבים מהכפרים חסומה בפניהם, ובחלק מהמחסומים המאויישים נאסר עליהם לעבור בכלי-רכב.

על כל אלה נוספים הקשיים הבירוקרטיים שמערימה ישראל בדרכם של מבקשי ההיתרים. הגוף האחראי להנפקת ההיתרים הוא המינהל האזרחי, הכפוף באופן רשמי למתאם פעולות הממשלה בשטחים, הפועל במסגרת משרד הביטחון. למעשה, פועל המינהל האזרחי תחת סמכותו של אלוף פיקוד המרכז, המסדיר את סמכויות המינהל ואת תפקידיו בחקיקה הצבאית ואשר קובע במידה רבה את מדיניות המינהל ואת סדר העדיפויות שלו. המינהל האזרחי משמש מעין יחידת מטה המפעילה מערכת של "מפקדות תיאום וקישור" אזוריות (להלן: מת"ק) אליהן מגיעות פניותיהם של מבקשי ההיתרים. במקביל, פועלת מערכת של משרדי מת"ק פלסטיניים, הכפופה לרשות הפלסטינית.⁴⁸

מפקדות התיאום והקישור הוקמו בשנת 1995 במסגרת הסכם הביניים (אוסלו II) ונועדו לקדם את התיאום ושיתוף הפעולה בין מערכות השלטון הישראליות בגדה לבין הרשות הפלסטינית. הצורך במערכות אלה נבע מריבוי הסמכויות האזרחיות והביטחוניות שנותרו בידי ישראל.⁴⁹ אחד מתפקידיהם של משרדי המת"ק הישראליים הוא הטיפול בבקשות להנפקת היתרים שונים לאוכלוסייה הפלסטינית, שהועברו אליהם על-ידי משרדי המת"ק הפלסטיניים. מאז פרוץ האינתיפאדה חדלו משרדי המת"ק, כמעט לחלוטין, לעסוק בתיאום ובשיתוף פעולה בין הרשויות הישראליות והפלסטיניות, ועבודתם התמקדה בטיפול בבקשות להיתרים. בניגוד לעבר, פונים בשנים האחרונות פלסטינים רבים ישירות למשרדי המת"ק הישראליים, מבלי להזדקק לשירותיהם של מקביליהם הפלסטיניים.

⁴⁸ בגדה המערבית פועלים כיום תשעה משרדי מת"ק ישראלים 111- פלסטיניים. מיקום משרדי המת"ק הישראליים הוא כדלקמן: ליד הכפר סאלם בפינה הצפון-מערבית של הגדה, סמוך לכפר חווארה מדרום לשכם, מדרום לעיר טול-כרם, בהתנחלות קדומים, במטה המינהל האזרחי בהתנחלות בית אל, סמוך להתנחלות מעלה אדומים, סמוך לצומת עציון מדרום לירושלים, בהר מנוח מדרום לחברון, וליד ההתנחלות ורד יריחו מדרום-מערב ליריחו.

⁴⁹ הסכם הביניים הישראלי-פלסטיני בנוגע לגדה המערבית ורצועת עזה, 28.9.95, נספח III, הפרוטוקול בנוגע לעניינים אזרחיים.

החובה להצטייד בהיתרים שונים הנוגעים לכל תחומי החיים היא אחד מאמצעי השליטה הוותיקים בהם משתמש צה"ל עוד מימיו הראשונים של הכיבוש. עם זאת, עד ינואר 2002, לא נדרשו פלסטינים להצטייד בהיתרים תנועה לצורך נסיעה בתוך תחומי הגדה המערבית, למעט מזרח ירושלים. לדברי דוברת המינהל האזרחי, טליה סומך, "הרעיון נולד מכורח המציאות הביטחונית המורכבת, המחייבת הטלת כתרים מתמשכת. בעקבות הקושי שנוצר בתנועת התושבים הפלסטינים [...] הוחלט להקל על המעבר באמצעות הנפקת היתרי מעבר בכתרי".⁵⁰

לטענת הדוברת נועדו היתרים אלה, בראש ובראשונה, להולכי רגל ואילו ההיתרים לכלי רכב נחשבים ליוצאים מן הכלל.⁵¹ נכון לחודש יולי 2004 החזיקו רק 3,412 פלסטינים, מתוך 2.3 מליון תושבי הגדה המערבית, בהיתרים תקפים מסוג זה, הנקראים: "רשיון תנועה מיוחד במחסומים הפנימיים באיו"ש".⁵² בנוסף על אלה הנפיקו משרדי המת"ק הישראליים רשיונות להפעלת 135 אוטובוסים הנוסעים בין מחסום היציאה מעיר פלסטינית אחת למחסום הכניסה לאחור.

כדי להגיש בקשה להיתר תנועה נדרשים פלסטינים להצטייד בכרטיס מגנטי. מזה כעשור מהווים כרטיסים אלה מעין תעודת זהות שנייה, המאשרת כי המחזיקים בהם אינם מוגדרים כ"סיכון ביטחוני". הכרטיסים מונפקים לפי שיקול דעתו הבלעדי של השב"כ. את הבקשה לקבלת כרטיס מגנטי יש להגיש באמצעות טופס מבויל אותו ניתן להשיג במשרדי המת"ק הפלסטיניים. מאחר שנדרש למלא טופס זה בעברית, נאלצים רוב המבקשים להיעזר בשירותיהם של "כתבנים", היושבים בדרך כלל במשרדי המת"ק הפלסטיניים. עלות הגשת הבקשה נעה בין שישים לשמונים ש"ח, וכוללת בולים, צילומי מסמכים, תמונה, ובמידת הצורך, תשלום לכתבנים.

עשרות אלפי פלסטינים תושבי הגדה המערבית מוגדרים על-ידי כוחות הביטחון כ"מנועים ביטחוניתי". הבקשות שמגישים אנשים אלה לכרטיס מגנטי או להיתר תנועה (במקרה שהמבקש הוגדר כ"מנוע ביטחוניתי" לאחר שכבר הונפק לו כרטיס מגנטי) נדחות באופן אוטומטי. ההחלטה על-כך נמסרת תמיד בעל-פה ואינה מנומקת. לדברי ראש המינהל האזרחי, תת-אלוף אילן פז, סיבת המניעה אינה ידועה לאנשי המת"ק וממילא אין בסמכותם לבטלה. לדבריו: "הדרך היחידה להסיר מניעה ביטחונית היא באמצעות פגישה עם איש השב"כ".⁵³

מאז ומתמיד ניצל השב"כ את תלותה של האוכלוסייה הפלסטינית בהיתרים כאמצעי לגיוס משתפי פעולה.⁵⁴ המשפט "תעזור לנו לעזור לך" הפך מזמן לחלק קבוע מן הפגישות בין נציגי השב"כ לתושבים פלסטינים המבקשים לקבל כרטיס מגנטי או היתר תנועה. מעדויות שגבה בצלם במהלך השנים עולה כי חלק ניכר מהמוגדרים כ"מנועים" אינם חשודים בביצוע עבירה כלשהי או נחשבים בעצמם לסיכון ביטחוני. במקרים רבים מוגדרים פלסטינים כמנועים מכיוון שאחד מקרובי משפחתם או משכניהם

⁵⁰ מכתב לבצלם, מ-17.9.03.

⁵¹ מכתב לבצלם, מ-8.2.04.

⁵² מכתב לבצלם, מ-15.7.04.

⁵³ הדברים נמסרו לבצלם בפגישה בין נציגי הארגון לראשי המינהל האזרחי ב-20.6.04.

⁵⁴ ר' למשל, בצלם, פועלי ציון - הפרת זכויות האדם של עובדי השטחים בישראל ובהתנחלויות, ספטמבר 1999, פרק 4.

מוגדר כיעד לאיסוף מודיעין.⁵⁵ הסיכויים לאישור בקשתו של פלסטיני המוגדר כ"מנוע ביטחוני" ושסירב לשתף פעולה עם השב"כ תאושר נמוכים ביותר. עם זאת, התערבותו של גורם שלישי עשויה לסייע, ובמקרים מסויימים הוסרה "מניעה ביטחוני" בעקבות התערבותם של עורכי דין פרטיים או של אחד מארגוני זכויות האדם.

תנאי נוסף לקבלת היתר תנועה הוא היעדר "מניעה משטרתית". המשטרה מגדירה כ"מנועים" אנשים שהורשעו בעבירה פלילית, או כאלה שקיימת לגביהם הערכה מודיעינית כי יעברו עבירה כזו בעתיד.⁵⁶ לדברי ראש המינהל האזרחי, הרוב המכריע של ה"מנועים משטרתית" הואשמו בעבר בשהייה בלתי חוקית בישראל.⁵⁷ בסמכותה של המשטרה לבטל מניעה מסוג זה.

מניעה משטרתית עשויה להתבסס גם על קנס שלא שולם בגין עבירת תעבורה. במקרה כזה תוסר המניעה עם תשלום הקנס. אולם, תשלום קנסות אינו משימה פשוטה עבור תושב הגדה המערבית. את הקנס ניתן לשלם אך ורק בסניפי רשות הדואר הישראלית, המצויים בתוך תחומי הקו הירוק או בהתנחלויות. כדי להגיע לסניפים אלה נדרשים פלסטינים להצטייד בהיתרים מיוחדים,⁵⁸ אותם יתקשו לקבל כשהם מוגדרים כ"מנועים משטרתית". רוב הפלסטינים המבקשים לשלם קנסות נאלצים להיעזר בקרובי משפחה או במכרים המחזיקים בהיתרי כניסה להתנחלויות או לישראל. עם זאת, פלסטינים שלא היה ברשותם היתר כזה דיווחו לבצלם כי הורשו להיכנס לסניף הדואר באזור התעשייה ברקן, הסמוך להתנחלות אריאל, לאחר שהציגו את הקנסות בשער הכניסה.

פלסטיני המגיש בקשה להיתר נדרש גם למלא טופס המפרט את מטרת השימוש ברכב ולצרף אליו מסמכים רלוונטיים כגון: מכתב מהמעביד, רישום בלשכת המסחר, תעודות רפואיות ועוד. לטופס זה יש לצרף גם צילומים של תעודת הזהות, רשיון הנהיגה, רשיון הרכב ותעודת ביטוח.

הבקשות המוגשות למת"ק נבחנות על-ידי קציני הקישור, ובמקרים מסויימים מועברות לעיונו של ראש המת"ק. לדברי תת-אלוף פז "אין קריטריונים חד-משמעיים לבחינת הבקשות להיתר". כאשר המבקש אינו מוגדר כמנוע "ביטחוני" או "משטרתית" נתונה הסמכות לאישור הבקשה או לדחייתה בידי קצין המת"ק. לדברי ראש המינהל רשאי תושב שבקשתו נדחתה להגישה מחדש כעבור זמן, אולם לא קיים הליך ערעור ממוסד במסגרתו יוכל לשטוח את טענותיו.⁵⁹ ההחלטה לדחות את הבקשה תימסר למבקש בעל-פה, באשנב לקבלת הקהל, לרוב ללא הנמקה.

חוסר השקיפות המאפיין את תהליך קבלת ההחלטות בנוגע לאישורן או דחייתן של הבקשות להיתרים מהווה מרשם בטוח לשרירותיות ולהסתמכות על שיקולים פסולים. בעוד ששיטת ההיתרים היא חלק בלתי-נפרד ממשטר הכבישים, הפוגע באופן גורף בחופש התנועה של הפלסטינים, מנסה

⁵⁵ להמחשה ר' בנספח 1 לדו"ח את עדותו של תושב פלסטיני שבקשתו להיתר תנועה נדחתה משום שסירב להפוך למשתף פעולה.

⁵⁶ מחסום WATCH ורופאים לזכויות אדם, *ביורוקרטיה בשירות הכיבוש: מפקדות התיאום והקישור*, מאי 2004.

⁵⁷ ר' הערת שוליים 53.

⁵⁸ צו בדבר הוראות ביטחון (יהודה ושומרון) (מס' 378), התש"ל - 1970, הכרזה בדבר סגירת שטח (ישובים ישראלים),

מ-6.6.02.

⁵⁹ ר' הערת שוליים 53.

ישראל להציג באמצעותה מצג שווא, כאילו עצם קיום ההיתרים מעיד על התחשבותה בצורכיה של אותה אוכלוסייה ממש.

פרק 4: המשטר לאור המשפט הבינלאומי

משטר הכבישים האסורים שהנהיגה ישראל בגדה המערבית פוגע פגיעה קשה בשתי זכויות אדם מרכזיות: הזכות לשוויון והזכות לחופש תנועה. לפיכך, מהווה משטר זה הפרה בוטה של המשפט הבינלאומי בדבר זכויות האדם ושל המשפט ההומניטארי הבינלאומי.

א. הזכות לחופש תנועה והסמכות לגרוע ממנה

לכל אדם נתונה הזכות לנוע בחופשיות בתוך ארצו. זכות זו מוכרת בסעיף 13 להכרזה האוניברסלית בדבר זכויות האדם שהתקבלה על-ידי האו"ם בשנת 1948. למרות שעצרת האומות המאוחדות קראה לכל המדינות החברות בה לאמץ הכרזה זו, אין היא מהווה הסכם בינלאומי מחייב. בשנת 1966 עיגנה העצרת הכללית של האו"ם את הזכות לחופש תנועה בסעיף 12 לאמנה הבינלאומית בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות. אמנה זו מחייבת מבחינה משפטית את כל המדינות החתומות עליה ובכללן ישראל, שאישררה אותה בשנת 1991. עם זאת, ישראל מתכחשת למחויבות זו בטענה שהאמנה אינה חלה על פעולותיה בשטחים, מאחר שהמסגרת המשפטית הרלוונטית להן היא המשפט ההומניטארי הבינלאומי.⁶⁰

עמדה זו חסרת בסיס. הסעיף השני לאמנה קובע באופן מפורש כי על מדינה שהיא צד לאמנה מוטלת החובה ליישם אותה ביחס לכל האנשים "הכפופים לשיפוטה". הוועדה לזכויות האדם של האו"ם, הממונה על-פירוש האמנה ועל המעקב אחר יישומה, הצהירה בהזדמנויות רבות ובהקשרים שונים כי המבחן לקביעת תחולתה של האמנה היא מידת השליטה בפועל של המדינה הרלבנטית באזור נתון, ולא מעמדו הרשמי של השטח.⁶¹ בנוסף, הבהירה הוועדה חד-משמעית כי תחולת האמנה אינה בטלה בשום מצב, גם לא בעת מלחמה. הוועדה גם קבעה כי הוראות המשפט ההומניטארי הבינלאומי, שנוצרו במיוחד למצבי מלחמה וכיבוש, אינן עומדות בסתירה להוראות האמנה, אלא באות להשלימן.⁶² בנוסף, קבעה הוועדה באופן מפורש כי על ישראל להקפיד על הוראות האמנה גם במסגרת פעילותה בשטחים.⁶³

מדינת ישראל טוענת כי ההגבלות שהיא מטילה על חופש התנועה של האוכלוסייה הפלסטינית נובעות מהצורך להגן על אזרחיה מפני פיגועים. עובדה זו הופכת, לטענתה, את האמצעים בהם היא משתמשת לצעדים לגיטימיים שאינם סותרים את התחייבויותיה על-פי המשפט הבינלאומי. ואמנם, מובנת מאליה זכותה של ישראל להגן על אזרחיה, ומוכרת במשפט הבינלאומי על ענפיו השונים. מבחינת אזרחי ישראל זו גם חובתה הראשונית של המדינה כלפיהם. אולם, גם חשיבותה של מטרה זו אינה מתירה לישראל לנקוט בצעדים שאינם עולים בקנה אחד עם המשפט הבינלאומי.

⁶⁰ ר' למשל, Israel's Second Periodic Report, CCPR/C/ISR/2001/2, 4.12.01.

⁶¹ ר' למשל הערות הוועדה משנת 1991 ביחס לחובתה של עירק ליישם את האמנה בשטח כוויית כל עוד נמשך הכיבוש.

CCPR A/46/40/1991 para. 652

General Comment 3, On the Nature of State Obligations, para. 11.⁶²

⁶³ ר' למשל: Israel CCPR/C/78/ISR of 2003: Concluding Observations of the Human Rights Committee.

בסעיף 4 לאמנה הבינלאומית בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות נאמר כי "בשעת חירום כללית המאיימת על חיי האומה" רשאיות המדינות שהן צד לאמנה לנקוט אמצעים הגורעים מחלק מהזכויות המעוגנות בה. לו הכירה ישראל בתחולת האמנה, היתה אולי יכולה לטעון כי הנסיבות שנוצרו מאז פרוץ האינתיפאדה מהוות "שעת חירום המאיימת על חיי האומה". עם זאת, נקבע באמנה, כי גם במצב זה אסור יהיה לפגוע בזכויות המוגנות על-ידה אלא בהתקיים שלושה תנאים מצטברים: הפגיעה תהיה מידתית, עליה לעלות בקנה אחד עם התחייבויות אחרות החלות על המדינה לפי המשפט הבינלאומי, ואסור שתתבצע תוך אפליה על רקע גזע, דת, לשון מין, מוצא וכו'. כפי שנראה להלן, משטר הכבישים האסורים אינו עומד באף אחד מהמבחנים שנקבעו בסעיף זה.

ב. עיקרון המידתיות וענישה קולקטיבית

המאפיין הבולט ביותר של משטר הכבישים האסורים הוא אופיו הגורף וחסר ההבחנה. משטר זה מבוסס על שלילת חופש התנועה מהאוכלוסייה הפלסטינית כולה והענקת היתרי תנועה מיוחדים כזכות-יתר למי שעומד בדרישותיה של ישראל. בכבישים מסוימים נאסרה הנסיעה גם על אלה. זכות היסוד לחופש תנועה מחייבת את המדינה להוכיח, בבואה לשלול את חופש התנועה של פלוני, כי הוא מסכן את ביטחון הציבור. במסגרת משטר הכבישים הפכה ישראל את היוצרות בכך שהעבירה את נטל ההוכחה לאוכלוסייה הפלסטינית, כך שכל פלסטיני נדרש להוכיח שאינו מהווה סיכון, כתנאי למימוש זכותו. שלילת זכות זו אינה מוגבלת בזמן, ונמשכת ברציפות כבר למעלה משלוש שנים.

בשל כך, משטר הכבישים אינו עומד בתנאי המידתיות שנקבע בסעיף 4 לאמנה בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות, המאפשר פגיעה בזכויות רק במידה "הנדרשת במדוקדק מפאת חומרת המצב".

ברוח זו פסק לאחרונה בג"ץ כי מכשול ההפרדה שמקימה ישראל צפונית-מערבית לירושלים פוגע פגיעה לא מידתית בזכויות היסוד של תושבי האזור הפלסטינים, ואסר על הקמת המכשול בתוואי זה. זאת, למרות שהכיר בכך שהתוואי שנקבע צפוי לתרום לביטחונם של אזרחי ישראל. בפסק הדין כתב השופט ברק כי,

עקרון המידתיות קובע, כי החלטה של רשות מינהלית היא כדין רק אם האמצעי השלטוני אשר ננקט, לשם הגשמתה של התכלית השלטונית, הוא במידה הראויה. העקרון של מידתיות מתרכז, איפוא, ביחס בין המטרה אותה מבקשים להגשים לבין האמצעים הננקטים להגשמתה [...] אכן, תוואי גדר ההפרדה פוגע קשות בזכות הקנין שלהם ובחופש התנועה שלהם. פרנסתם נפגעת קשות. מציאות החיים הקשה ממנה הם סובלים עד כה (בין השאר לאור האבטלה הרבה השווה במקום) תלך ותחריף. פגיעות אלה אינן מידתיות. ניתן להפחיתן באופן משמעותי על-ידי תוואי חלופי, בין זה שהציגו בפנינו המומחים של המועצה לשלום ולביטחון ובין תוואי אחר שייקבע המפקד הצבאי.⁶⁴

⁶⁴ בג"ץ 2056/03, מועצת הכפר בית סוריק ואחרים נ' ממשלת ישראל ואחרים, פסקאות 40, 61-60

בשל אופיו הגורף של משטר הכבישים ופגיעתו השיטתית וחסרת ההבחנה בכל מערכות החיים של האוכלוסייה הפלסטינית בגדה המערבית, מהווה משטר זה ענישה קולקטיבית. ענישה כזו אסורה לחלוטין במשפט ההומניטארי הבינלאומי. סעיף 50 בתקנות הנלוות לאמנת האג משנת 1907 קובע כי "אין להטיל על האוכלוסייה עונש קיבוצי, כספי או אחר, בשל מעשיהם של בודדים כאשר לא ניתן לראות את פרטיה כנושאים באחריות משותפת ונפרדת למעשים אלה". איסור דומה נקבע גם בסעיף 33 לאמנה ג'נבה הרביעית משנת 1949, לפיו "שום מוגן לא ייענש על עבירה שלא עבר בעצמו. עונשים קיבוציים וכל אמצעי הפחדה או אימתנות אסורים".

עדותו של ע'

סגן במילואים ששירת כמפקד מחלקה בחטיבת חי"ר באזור חברון בחודש אפריל 2003.

"[...] אם לפני שנתיים מכוניות פרטיות יכלו לנסוע על הכבישים, בעקבות הפיגוע בדולפינריום נאסר על פלסטינים לנוע על כביש 60 והיה צריך להוריד אותם מהכביש ולהקים חסימות מחדש [...] רכב שתופסים אותו על כביש ישראלי פשוט מחזירים אותו בחזרה. אם אתה מחמיר אז תיקח אותו לבדיקה. אם אתה ממש בן זונה אתה תוציא לו את האוויר מהגלגלים. לאחר הפיגוע בדולפינריום הסיבה שהיה אסור לנסוע הייתה ענישה. הרי אין שום קשר בין הדולפינריום לדרום חברון. אין שום קשר. כל הסיפור של החסימות בכבישים זה למעשה אמצעי לחץ. זה לא היה בגלל ירי על הכבישים. היום כבר לא מזכירים את זה. גם נעם תיבון וגם דרור ווינברג [מח"טים של אזור חברון] דיברו על החסימות כאמצעי לחץ על האוכלוסייה כדי להפריד את האוכלוסייה מההנהגה שלהם. הם חיפשו את הסדקים שבהם הם יכולים ליצור חיץ בין האוכלוסייה להנהגה. זה לא בגלל שהיה ירי על הצירים. הירי על מכוניות חולפות התפתח רק אחרי זה".⁶⁵

ג. אפליה על רקע לאומי

העדר אפליה הוא, כאמור, התנאי השלישי שנקבע בסעיף הרביעי לאמנה בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות. עקרון העדר האפליה הוא אחד הכללים המכוננים של המשפט הבינלאומי בדבר זכויות האדם. בסעיף 2 להכרזה האוניברסלית נקבע כי:

(1) כל אדם זכאי לזכויות ולחירויות שנקבעו בהכרזה זו ללא אפליה כלשהי מטעמי גזע, צבע, מין, לשון, דת, דעה פוליטית או דעה בבעיות אחרות, בגלל מוצא לאומי או חברתי, קנין, לידה או מעמד אחר.

⁶⁵ העדות נגבתה על-ידי ליאור יבנה ורונו שניידרמן ב-15.5.03.

(2) גדולה מזו, לא יופלה אדם על-פי מעמדה המדיני, על-פי סמכותה או על-פי מעמדה הבינלאומי של המדינה או הארץ שאליה הוא שייך, בין שהארץ היא עצמאית, ובין שהיא נתונה לנאמנות, בין שהיא נטולת שלטון עצמי ובין שריבונותה מוגבלת כל הגבלה אחרת.

איסור זה עוגן גם באמנה בדבר ביעור כל צורות האפליה הגזעית שהתקבלה על-ידי העצרת הכללית של האו"ם בשנת 1966, ואושררה על-ידי ישראל בשנת 1979. בסעיף הראשון לאמנה מוגדר המונח "אפליה גזעית" באופן הבא:

כל הבחנה, הוצאה מן הכלל, הגבלה או העדפה המיוסדים על נימוקי גזע, צבע, יחוס משפחתי, מוצא לאומי או אתני, שמגמתם או תוצאתם יש בהן כדי לסכל את ההכרה, ההנאה או השימוש על בסיס שווה, של זכויות האדם וחירויות היסוד בחיים המדיניים הכלכליים, החברתיים, התרבותיים, או בכל תחום אחר בחיי הציבור.

באמנה זו מעוגנת גם זכותו של כל אדם ליהנות מחופש תנועה בתוך גבולות ארצו ללא אפליה, כפי שזו הוגדרה לעיל.⁶⁶

אמנם, המשפט הבינלאומי מתיר למדינות להעדיף, בעניינים מסוימים, את אזרחיהן על-פני אנשים אחרים החיים בשטחן דרך קבע, מבלי שהדבר ייחשב לאפליה אסורה.⁶⁷ אולם, העדיפות שנותנת ישראל לאזרחיה על האוכלוסייה הפלסטינית, בכל הנוגע לחופש התנועה בגדה המערבית, חורגת מגבולותיו של ההיתר זה. זאת, משלושה טעמים עיקריים:

לרוב, מורשית מדינה להעדיף את אזרחיה, מבלי שהדבר ייחשב לאפליה אסורה, באחד משני תחומים: הזכות להיכנס למדינה והזכות להשתתף בחיים הפוליטיים. פגיעה בזכויותיהם האחרות של אנשים שאינם אזרחי המדינה, ובעיקר פגיעה גורפת ומתמשכת בזכויותיו של ציבור בעל זהות לאומית נפרדת, תיחשב בהכרח לאפליה פסולה.

זאת ועוד, אזרחי ישראל אינם אזרחי "חבל הארץ" אשר בתחומו ננקטים הצעדים הנדונים, ולפיכך לא מוקנות להם זכויות-יתר כלשהן בשטח זה, ווודאי שלא זכויות הבאות על חשבונה של האוכלוסייה המקומית.

לבסוף, נוכחות הקבע של אזרחי ישראל בגדה המערבית מהווה כשלעצמה הפרה של המשפט ההומניטארי הבינלאומי.⁶⁸ מכיוון שמשטר הכבישים נועד לשרת את ההתנחלויות ולהנציח את קיומן, אין הוא עומד בתנאי השני שנקבע בסעיף 4 לאמנה בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות, לפיו כל פגיעה בזכויות בעת חירום חייבת לעלות בקנה אחד עם התחייבויות אחרות לפי המשפט הבינלאומי.

האיסור על אפליה פסולה עולה גם מאמנת ג'נבה הרביעית משנת 1949, שנועדה להגן אוכלוסייה אזרחית בעת מלחמה או תחת כיבוש. סעיפים 13 ו-27 לאמנה זו אוסרים על המדינה הכובשת להפלות

⁶⁶ סעיף 5 (ד) (1).

⁶⁷ בסעיף 1 (2) של האמנה בדבר ביעור כל הצורות של אפליה גזעית אף מצויין במפורש כי הבחנה כזו לא תיחשב לאפליה גזעית.

⁶⁸ ר' בצלם, גזל הקרקעות, פרק 2.

את האזרחים החיים בשטח הכבוש, המוגדרים באמנה כ"מוגנים".⁶⁹ אפלייתם לטובה של המתנחלים, היושבים בשטח הכבוש בניגוד למשפט הבינלאומי, חמורה שבעתיים בשל הפגיעה הקשה הנגרמת כתוצאה ממנה לאוכלוסייה המקומית, עליה באה האמנה להגן.

ד. פגיעות נוספות

מלבד ההפרות שצוינו לעיל, מפר משטר הכבישים האסורים הוראות נוספות של המשפט הבינלאומי:

מדיניות ההחרמה של כלי-רכב פלסטיניים שנתפסו בכבישים האסורים, מהווה ענישה שרירותית האסורה מכל וכל הן על-ידי המשפט הבינלאומי בדבר זכויות האדם והן על-ידי המשפט ההומניטארי הבינלאומי.⁷⁰

גם השימוש בהנפקת היתרי התנועה כאמצעי לחץ להשגת שיתוף פעולה של פלסטינים עם השב"כ מהווה הפרה בוטה של המשפט ההומניטארי הבינלאומי. סעיף 31 באמנת ג'נבה הרביעית קובע כי "אסור לה למעצמה הכובשת להכריח מוגנים לשרת בכוחותיה המזוינים או בכוחות העזר שלה. כל לחץ או תעמולה שמטרתם להבטיח התנדבות לצבא, אסורים".

⁶⁹ המונח "מוגנים" מתייחס למעמד מיוחד שמוענק לאזרחי השטח הכבוש במטרה להגן עליהם מפני המדינה הכובשת, והוא איננו חל על מתנחלים אזרחי המדינה הכובשת. עם זאת, אין הדבר מותר לפגוע בזכויותיהם של אלה האחרונים בצורה כלשהי, לא על-ידי המדינה הכובשת ולא על-ידי "מוגנים".

⁷⁰ ר' סעיף 11 להכרזה האוניברסלית בדבר זכויות האדם, סעיף 14 לאמנה בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות, וסעיף 66 לאמנת ג'נבה הרביעית.

סיכום ומסקנות

משטר הכבישים האסורים מורכב משורה של אמצעים החוברים יחדיו למדיניות שאינה מעוגנת בחקיקה ואינה מגובה בהצהרות רשמיות או בשלטי אזהרה המורים על האיסורים. המדיניות כולה מבוססת על הוראות הניתנות בעל-פה לחיילים בשטח.

הראיה החזקה ביותר לקיומו של המשטר היא הטמעתו בתודעה של האוכלוסייה הפלסטינית, הנמנעת, כמעט לחלוטין, מהשימוש ברבים מכבישים אלה, גם כאשר הכניסה אליהם אינה חסומה בחסימה פיזית או במחסום מאויש.

העובדה שכללי המשטר מעולם לא נכתבו מקשה להתחקות אחריו ולהצביע במדויק על מאפייניו ועל דרכי יישומו. חוסר שקיפות זה מונע את קיומו של דיון ציבורי מושכל בסוגיה, ומסייע לקובעי המדיניות להימנע ממתן דין וחשבון. כך לדוגמה, מאפשר הדבר לנציגי המדינה לטעון כי ההגבלות המוטלות על נסיעת פלסטינים בכבישים מסויימים הן "צעדים נקודתיים" הננקטים על-פי שיקול דעתו של המפקד בשטח בהתאם לנסיבות. טענות אלה הופרכו בדו"ח, שהראה כי מדובר בשיטה ממוסדת ויציבה למדי, למרות התנודות שחלו בה מעת לעת.

במסגרת תחקיר בצלם סווגו הכבישים הכפופים למשטר לשלוש קטגוריות עיקריות, על-פי חומרת ההגבלה המוטלת על הנסיעה בהם בכלי-רכב פלסטיניים - מניעה מוחלטת, מניעה חלקית ושימוש מוגבל. הקטגוריה הראשונה, מניעה מוחלטת, כוללת כבישים המיועדים לשימוש הבלעדי של אזרחי ישראל, אשר פלסטינים מנועים לחלוטין מלהשתמש בהם. חלק מכבישים אלה אף הוגדרו על-ידי חיילי צה"ל כ"צירים סטריליים". הקטגוריה השנייה, מניעה חלקית, כוללת כבישים שהנסיעה בהם מותרת רק לפלסטינים המצויידיים בהיתר תנועה שהונפק על-ידי המינהל האזרחי או, לחלופין, כאלה שבתעודת הזהות שלהם רשום כי הם מתגוררים ביישוב שהגישה היחידה אליו היא דרך כביש זה. הקטגוריה השלישית, שימוש מוגבל, כוללת כבישים בהם כלי-רכב פלסטיניים מורשים לנוע, בדרך כלל, ללא צורך בקבלת היתר מיוחד, אולם מרבית דרכי הגישה אליהם נחסמו על-ידי צה"ל. לכן, הגישה אליהם מהיישובים הפלסטיניים מחייבת מעבר במחסום מאויש בו נערכת לנוסעים הפלסטינים בדיקה ממושכת. כבישים אלה מאופיינים גם באכיפה משטרתית מוגברת של חוקי התעבורה, המכוונת לפלסטינים בלבד, ואשר נועדה להרתיע אותם מן השימוש בכביש.

משטר הכבישים האסורים כפה על האוכלוסייה הפלסטינית לשנות את הרגלי הנסיעה שלה בתוך הגדה המערבית. כיום נאלצת אוכלוסייה זו להשתמש בנתיבים חלופיים לכבישים הראשיים. נתיבים אלה ארוכים ופתלתלים ומחייבים נסיעה בתוך אזורים אורבניים צפופים או בדרכי עפר משובשות. השימוש בנתיבי הנסיעה החלופיים משבשת את כל מערכות החיים בגדה המערבית ובהן הכלכלה, הבריאות והחינוך, ופוגעת קשה במרקם החיים המשפחתיים והחברתיים.

בדו"ח מתוארת גם המערכת הבירוקרטית האחראית להנפקת היתרי התנועה המיוחדים הנדרשים מפלסטינים לצורך נסיעה בחלק מהכבישים. מערכת זו, עליה מופקדים המינהל האזרחי ומשרדי

המת"ק הכפופים לו, מאופיינת בחוסר שקיפות ובשרירותיות. המערכת נמנעה מקביעת קריטריונים שעל-פיהם תאשר או תדחה בקשות להיתר, כאשר מרבית ההחלטות מתקבלות לפי שיקול דעתו של סגל המת"ק. ההחלטות על דחיית בקשות נמסרות למבקשים בעל-פה וללא נימוקים כלשהם. בקשותיהם של פלסטינים המוגדרים כבעלי "מניעה ביטחונית" נדחות באופן אוטומטי והסמכות להסיר מניעה זו נתונה בידי השב"כ לבדו. זה מנצל סמכות זו כדי להפעיל לחץ על פלסטינים על-מנת שיהפכו למשתפי-פעולה.

משטר הכבישים האסורים, על מרכיביו השונים, פוגע בשתיים מזכויות האדם הבסיסיות ביותר: הזכות לשוויון והזכות לחופש תנועה. בהנהיגה משטר זה מפירה ישראל את כללי היסוד של המשפט הבינלאומי, המחייבים אותה מתוקף היותה צד לאמנות בינלאומיות, ובהן האמנה הבינלאומית בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות, האמנה בדבר ביעור כל הצורות של האפליה הגזעית, ואמנת ג'נבה הרביעית.

בצלם תובע ממשלת ישראל לבטל לאלתר את משטר הכבישים האסורים ולכבד את זכותם של התושבים הפלסטינים לחופש תנועה בכל כבישי הגדה המערבית.

עדותו של פלסטיני שבקשתו להיתר תנועה נדחתה משום שסירב להפוך למשתף-פעולה⁷¹

מזה כשש שנים אני עובד כנהג משאית באחת החברות ברמאללה. במסגרת התפקיד שלי אני מוביל סחורה בין היישובים הפלסטיניים בגדה המערבית. כשהתחילו ההגבלות על התנועה, ניגשתי למינהל האזרחי בבית אל והגשתי בקשה להוצאת כרטיס מגנטי. אני זוכר שהגעתי למינהל בסביבות השעה תשע בבוקר, חיכיתי בתור כשעתיים, וכשהגיע התור שלי ניגשתי לחייל בדלפק הקבלה. החייל לקח ממני את טופס הבקשה ואמר לי לחזור לבירור אחרי עשרה ימים. חזרתי למינהל כמו שהחייל אמר. הפעם, חיכיתי בתור שלוש שעות וכשהגעתי לחייל בדלפק הקבלה, הוא בדק את הפרטים שלי במחשב ומסר לי את הכרטיס המגנטי.

למחרת, חזרתי למינהל והגשתי בקשה להוצאת אישור מעבר בין מחסומים. מדובר בעצם במסמך אחד שכולל שני אישורי מעבר, האחד למשאית והשני עבורי כנהג. באישור כתובים מספר לוחית הזיהוי של המשאית ומספר תעודת הזהות שלי. החייל הורה לי לחכות, ובדק את הפרטים שלי במחשב. אחרי כחמש דקות, הוא הוציא לי אישור מעבר שתוקף לחודש ימים.

אחרי שפג תוקפו של האישור הראשון, מנהל החברה שבה אני עובד פנה בעצמו למינהל האזרחי וחיידש לעובדי החברה את האישורים. לפעמים קיבלנו אישורים בתוקף לחודש ולפעמים לשלושה חודשים. לגבי חיידוש הכרטיס המגנטי, רק העובד עצמו רשאי להגיש בקשה לחידוש הכרטיס. לכן, בתחילת שנת 2002, כשפג התוקף של הכרטיס שלי, נסעתי למינהל האזרחי וחיידשתי אותו. מאז שנת 2001, חיידשתי את הכרטיס שלוש פעמים, והכרטיס האחרון בתוקף עד 8.10.04.

באמצע מרץ 2004, פג תוקף אישור המעבר שלי. מנהל החברה פנה למינהל האזרחי כדי להוציא לי אישור חדש, אבל במינהל אמרו לו שהבקשה מסורבת. לכן, ביום חמישי 25.3.04, בסביבות השעה 11:00 בבוקר, הגעתי למינהל והגשתי בקשה חדשה. החייל שבדלפק הקבלה בדק את הפרטים שלי במחשב ואמר לי בעברית: "לך לשב"כ. אתה מסורב". אמרתי לו שיש לי כרטיס מגנטי בתוקף, אבל הוא חזר ואמר "הבעיה היא עם השב"כ". החייל קבע לי פגישה עם "קפטן רסמי" מהמודיעין הישראלי. הפגישה נקבעה ליום ראשון 28.3.04 בבית המעצר עופר, שנמצא דרומית לרמאללה.

ביום ראשון, בשעה 8:00 בבוקר, הגעתי לבית המעצר ומסרתי לשומרים את פתק הזימון לפגישה. אחד מהם לקח את תעודת הזהות שלי ואת פתק הזימון והורה לי לחכות. חיכיתי עד השעה 11:00, ואז הגיע איש שב"כ שהיה לבוש בבגדים אזרחיים. הוא ערך עליי חיפוש והורה לי להיכנס לאחד החדרים, כנראה חדר אורחים, שנמצא במתקן הכליאה. בחדר הזה היו הרבה כיסאות מעור, אבל לא היו בו שולחנות. איש השב"כ צילם אותי וערך עליי חיפוש נוסף, קפדני יותר מהחיפוש הראשון. אחרי שהוא סיים, הוא השאיר אותי בחדר והורה לאחד החיילים לשמור עליי. אחרי כרבע שעה הגיע איש שב"כ אחר, שגם לבש בגדים אזרחיים. הוא הציג את עצמו בשם "קפטן רסמי". הוא התיישב על כיסא על-ידי ואמר לי בעברית "אני אחראי על האזור שלכם". אחר כך הוא שאל על מקום העבודה שלי ואם

⁷¹ העדות נגבתה על-ידי איאד חדד ברמאללה ב-17.5.04. זהותו של העד שמורה בבצלם.

אני סובל במעבר דרך המחסומים. עניתי לו שקצת, ואז הוא שאל "מה דעתך שאתן לך אישור כניסה לישראל ולא רק אישור מעבר בתוך הגדה המערבית". עניתי לו שאני לא רוצה אישור כניסה לישראל, אלא רק בתוך הגדה המערבית. הוא התעקש ואמר "עם אישור כניסה לישראל תוכל לנוע בקלות והמעביד שלך יאהב אותך יותר". עניתי לו שאין לי צורך באישור כניסה לישראל, אבל הוא המשיך לשכנע אותי ושאל "מה דעתך שאתן לך פלאפון ושתדווח לי על מה שתראה במהלך הנסיעה שלך בדרכים". ברגע זה, הבנתי שהוא מציע לי לשתף פעולה עם המודיעין הישראלי. מיד סירבתי, ואמרת לי שיש שוטרים שזה התפקיד שלהם. בשלב זה "קפטן רסמי" איים ואמר לי שמשטרת ישראל לא יכולה למחוק את הסירוב הביטחוני שמופיע על שמי במחשב. הוא אמר שרק הוא יכול לעשות זאת. שאלתי אותו אם הוא מתכוון למחוק את הסירוב, והוא אמר לי לחשוב ביני לבין עצמי. הוא הוסיף שהוא עומד לרשותי מתי שארצה. הוא ניסה לתת לי את מספר הטלפון שלו, אבל סירבתי לקבל אותו. אחר כך הוא הורה לי לתת לו את מספר הטלפון שלי ואמר "אם אתה רוצה ממני עזרה, אז גם אתה צריך לעזור לי". הוא החזיר לי את תעודת הזהות ובסביבות השעה 13:00 עזבתי את המקום.

כיוון שלא היה לי אישור מעבר בין המחסומים, המעביד שלי לחץ עליי וקיטר שהעבודה משותקת ושאי אפשר להמשיך לעבוד כך. הוא המליץ לי לכתוב מכתב למינהל האזרחי, לתאר בו את המצב שלי ולבקש שיוציאו לי אישור. באמצע אפריל, כתבתי מכתב למינהל וצרפתי אליו בקשה לחידוש אישור המעבר. הגשתי אותו לחייל בדלפק הקבלה. החייל בדק את הפרטים שלי במחשב ואמר לי בעברית "הבעיה שלך עם השב"כ". שאלתי אותו מה הכוונה, והוא ענה "לך לשב"כ ותגמור את הבעיה שם. אחר כך השב"כ יתקשר אלינו ויודיעו לנו שאין לך בעיות, ואז תוכל לבוא לקחת את האישור". החייל החזיר לי את טופס הבקשה וקבע לי פגישה נוספת עם "קפטן רסמי".

ביום ראשון, 18.4.04, בשעה 9:00 בבוקר, הגעתי שוב לבית המעצר עופר. השומר לקח את תעודת הזהות שלי ואת פתק הזימון והורה לי לחכות. אחרי כשעה, הגיע "קפטן רסמי" ושאל אם אני מכיר אותו. אמרתי לו שכן. הוא לקח אותי לחדר שבו הייתי בפעם הקודמת וישב על-ידי. הוא שאל "נו, חשבת על זה" ועניתי לו "אני לא רוצה שום דבר חוץ מאישור מעבר בתוך הגדה. אני לא רוצה אישור כניסה לישראל". "קפטן רסמי" שאל אותי על קרוב משפחה שלי שנמצא בכלא הישראלי. הוא שאל מה הקרבה בינינו ואמרת לי שהוא גיסי, אחיה של אישתי. "קפטן רסמי" אמר "אנחנו לא רוצים לתת לך אישור בגלל הקרבה שלך אליו. הוא מהווה סכנה גדולה על ישראל". שאלתי אותו האם זה אומר שאם מישהו עושה מעשה מסוים, אז הקרובים שלו צריכים לסבול. שאלתי אותו "מה לי ולעניין הזה". הקפטן שאל "אולי הוא ביקש ממך לעזור לו". עניתי לו שאף פעם לא ביקרתי אותו בכלא. הוא אמר שהוא יודע שלא ביקרתי אותו, אבל אולי קיבלתי ממנו מכתבים. אחר כך הוא שאל "למה אתה מתעקש לא לשתף אתי פעולה? אתה לא הראשון ולא האחרון שישתף אתי פעולה". אמרתי לו "אני לא רוצה לשתף פעולה".

"קפטן רסמי" אמר שהפגישה הזאת בינינו לא נעימה. הוא הציע שניפגש איפה שאני רוצה, בירושלים או בכל מקום אחר. הוא אמר שאני איהנה מהפגישה. אמרתי לו "אני לא מבסוט עכשיו ואני לא רוצה לשבת אתך". בשלב זה, הוא אמר "כמו שאתה רוצה. השם שלך יישאר במחשב". לא וויתרתי ועניתי

לו שאדאג שעורך דין יטפל בעניין, אבל הוא אמר "חבל על הכסף שתשלם לעורך הדין, כי אף אחד לא יעיין בתיק שלך". בסביבות השעה 13:30, עזבתי את המקום.

כשחזרתי לעבודה, המעביד שלי המשיך ללחוץ עליי ואמר שאישור המעבר מאוד חשוב להמשך העבודה. בגלל הלחץ שהוא הפעיל עליי, כתבתי מכתב נוסף למינהל האזרחי וצרפתי בקשה חדשה להוצאת אישור מעבר בין מחסומים.

ביום ראשון 16.5.04 בשעה 10:00 בבוקר, הגעתי למינהל האזרחי. חיכיתי בתור שלוש שעות ומסרתי את המכתב והבקשה לחייל ששמו יותם, שישב בדלפק הקבלה. החייל בדק את הפרטים שלי במחשב ואמר בערבית "אתה מסורב על-ידי השב"כ". לקחתי את הבקשה וחזרתי הביתה.

אני מפרנס משפחה בת תשע נפשות, כולל אמי הזקנה. אני עובד בחברה כבר שש שנים, ועכשיו בגלל שאין לי אישור מעבר בין מחסומים, אני עובד רק בתוך רמאללה. אני מפחד לאבד את מקום העבודה שלי שהוא מקור הפרנסה היחיד שלי. אני לא יודע מה יקרה לי ולמשפחה שלי אם אפוט מהעבודה. המעביד שלי כבר הוריד לי 500 שקלים מהמשכורת והוא כל הזמן מאיים להוריד לי עוד. אני מפחד שהוא יפטר אותי.

נספח 2:

עדותו של מוראד עלי זאייד מזארעה, נהג מונית יליד 1972 מאזור רמאללה, שנאלץ לנסוע בדרך עפר חלופית בשל משטר הכבישים האסורים⁷²

אני גר בעין קיניא ועובד כנהג מונית. יש לי מונית מסוג פולקסוואגן מודל '73. לפני אינתיפאדת אל-אקצא הייתי נוסע מעין קיניא לרמאללה בדרך הראשית. מדובר במרחק של שישה ק"מ והנסיעה ארכה חמש עד שבע דקות. בתחילת האינתיפאדה, הצבא הישראלי סגר את שתי היציאות הראשיות מעין קיניא בקוביות בטון וגדר תיל. ליד קוביות הבטון שמוצבות ביציאה מעין קיניא לכיוון רמאללה יש מחנה צבאי שקוראים לו "יד יאיר". בגלל המחנה פלסטינים לא יכולים לנסוע בדרך הזאת. אין לנו כביש גישה אחר לרמאללה או לכפרים שבאזור כי גם בכביש היציאה לכיוון מערב החיילים מציבים מחסומי פתע כדי לפקח על הדרך ולמנוע מכלי רכב פלסטינים לנסוע בה.

תושבים מהכפר ונהגי מוניות התחילו לנסוע בדרך עפר, במקום הדרכים שנחסמו. הדרך נקראת דרך אל-ח'בטה. זו דרך שבדרך כלל חקלאים משתמשים בה והיא הררית ומפותלת. האורך שלה הוא שישה או שבעה קילומטרים והיא עוברת ממזרח לעין קיניא, לכיוון הר אל-ח'בטה. בדרך הזו מגיעים לצומת עין עריכ, משם עולים על דרך אספלט ונוסעים מרחק של בערך חמישה ק"מ עד לרמאללה. הדרך מעין קיניא לצומת עין עריכ לוקחת בסביבות 25 דקות. לשכת הבניה הפלסטינית ניסתה לשפץ את הדרך הזאת אבל הצבא הישראלי לא נתן להם. החיילים ארבו לאנשים באזור, הטרידו אותם ולפעמים אפילו ירו עליהם.

עד היום לא התבצעו שיפוצים או תיקונים בדרך הזאת. רק פעם אחת, בחורף שעבר, בתחילת 2004, צוות עובדים של המועצה של עין קיניא פיזר חצץ כהכנה לסלילת הדרך. אבל הגשמים סחפו את החצץ בחלק גדול ממנה. המצב הזה גורם לי ולנוסעים שלי סבל ונזקים כי אני נוסע בדרך הזאת כל יום, לפחות פעמיים ביום. אני כל הזמן מרגיש מותש והגוף שלי עייף. יש לי בחילות מהטלטולים במהלך הנסיעה בדרך הזאת.

בחורף, המונית נתקעת בבוץ כעשר פעמים בחודש. כשהמונית נתקעת אני נאלץ לשכור טרקטור כדי לגרור אותה. אם נגרם לה נזק, אני חייב לגרור אותה למכונאי רכב בכפר או ברמאללה. בקיץ, הנסיעה בדרך קשה כי כל הדרך אנחנו נושמים אבק ועפר. אני יכול לסגור את החלונות, אבל אני אסבול מהחום. כך שיש לי שתי אופציות, או לנשום את העפר והאבק או לסבול מהחום, ואני בוחר בראשונה.

בהרבה מקרים הצבא אורב לנו בדרך כדי למנוע מאתנו לעבור. לפני כשנה וחצי, אני לא זוכר את התאריך המדויק, יצאתי מהכפר בסביבות 17:00 וחיילים עם גיפ מסוג האמר עצרו אותי בדרך אל-ח'בטה. אחד החיילים חתך את ארבעת הצמיגים של המונית באמצעות סכין חדה, ואז החיילים עזבו

⁷² העדות נבנתה על-ידי איאד חדד בחניון המוניות בעין קיניא ב-11.7.04.

את המקום. נאלצתי ללכת שני קילומטרים ברגל בחזרה לכפר. שאלתי צמיגים משכנים ומחברים, נהג מונית החזיר אותי למונית שלי, החלפתי את הצמיגים וחזרתי לכפר. אני יודע שחיילים ניפצו שמשות במוניות של נהגים אחרים.

הנסיעה בדרך הזאת גורמת נזקים רבים למונית. בכל חודש אני מוציא הרבה כסף על חלקי חילוף שנשחקים במהירות בגלל הנסיעה בדרך המשובשת. אני גם נאלץ להחליף צמיגים פעם או פעמיים בשנה וזה עולה לי כאלף שקלים בשנה. אני מעביר את המונית בדיקה כללית פעם אחת במשך ארבע שנים, וזה עולה לי בין 3,500 ל-4,000 ש"ח. ההוצאות האלה מכבידות עלי. ההכנסה שלי מהמונית מגיעה עד 1,500 ש"ח בחודש. רשיון המונית עולה לי 500 ש"ח בשנה, אני משלם 1,200 ש"ח בשנה מע"מ 3,400 - ש"ח ביטוח בשנה, כולל ביטוח צד שלישי. ההכנסה שלי ברוטו בשנה היא בערך 18 אלף ש"ח, ועם כל ההוצאות האלה, הרווח שלי לחודש הוא מאוד נמוך. אם הייתי נוסע בדרך רגילה, לא הייתי מוציא כל כך הרבה כסף על תיקון המונית.

אני נשוי ויש לי שני ילדים ואני גם עוזר לפרנס את המשפחה של אחי, עימאד. הוא נפטר לפני שמונה שנים והמשפחה שלו בת חמש נפשות. קשה לי לעזור להם בגלל המצב הכלכלי הקשה שלי, ואני מתבייש בזה מאוד.

נספח 3:

עדותו של אוסאמה עבד א-לטיף חסן ד'יאב, נהג מיניבוס מאזור שכס, שחיילים עצרו את רכבו, עיכבו אותו ואת נוסעיו למשך שעות והתעללו בהם⁷³

אני בן 23 וגר בכפר ביתא שנמצא 13 קילומטרים דרומית לשכס. לפני כחצי שנה, התחלתי לעבוד כנהג מיניבוס. אני מסיע אנשים ממחסום חווארה לביתא ולכפרים אחרים בסביבה.

ביום חמישי, 8.4.04, בבוקר, אחד הנהגים התקשר אלי ואמר לי לאסוף נוסעים שהוא הוריד באזור עסירה אל-קיבליה. נסעתי לאזור שבין עסירה אל-קיבליה וכפר תל, כדי לאסוף אותם. הגעתי לשם בסביבות 8:00 ואספתי עשרה נוסעים, ביניהם בחורה אחת. התחלתי לנסוע בכביש שעוקף את מחסום חווארה ואחרי בערך עשר דקות, נתקלתי במחסום נייד שהיה מורכב מג'יפ האמר וארבעה חיילים. אחד מהחיילים סימן לי לעצור.

ירדתי מהמיניבוס והתקררתי לג'יפ. נתתי לחייל את הרשיונות של המיניבוס. הוא הורה לי בערבית להביא לו את תעודות הזהות שלי ושל כל הנוסעים. מסרתי לו את התעודות והוא אמר לי: "תגיד לכל הנוסעים לרדת מהמיניבוס ולשבת לידו, על האדמה". עשיתי את מה שהוא אמר. ישבנו ככה יותר משעה והחיילים ישבו בג'יפ. אחרי בערך שעה, אחד החיילים קרא לי לבוא אליהם. החייל שישב במושב הנהג אמר לי בערבית להעלות את הנוסעים למיניבוס ולנסוע אחרי הג'יפ לתחנה שנמצאת למעלה [מחנה תל]. הוא דיבר ערבית טובה מאוד ולפי המבטא שלו, נראה לי שהוא דרוזי. היה לו גוון עור בהיר, עיניים ירוקות ושיער בלונדיני. הוא היה רזה ונראה כבן 28-30. ליד הנהג ישב קצין. היה לו גוון עור שחום, שיער שחור ומבנה גוף מלא. שאר החיילים ישבו בחלק האחורי של הג'יפ ולא ראיתי אותם טוב.

במהלך הנסיעה עצרתי את המיניבוס ואז עצר גם הג'יפ. החייל והקצין ירדו מהג'יפ. הקצין שאל אותי בעברית והנהג תרגם: "למה עצרת?" עניתי לו: "למה אתה מעכב אותי? מה עשיתי? מה עשו הנוסעים? תן להם ללכת". החייל והקצין תפסו אותי בכתפיים ובצווארון והקצין הוציא מהכיס שלו אזיקים מפלסטיק וקשר לי את הידיים. הוא אמר: "עכשיו אני לוקח אותך למעצר". הוא שאל את הנוסעים אם משהו מהם יודע לנהוג במיניבוס והם ענו שלא. הנהג שאל אותי: "מה קרה לך?". אמרתי לו: "אני לא יודע מה עשיתי" הוא אמר: "הסעת נוסעים באזור שאסור לנסוע בו. אנחנו נעכב אותך שעתיים ואז נשחרר אותך". הוא הוריד לי את האזיקים והמשכתי לנסוע אחרי הג'יפ.

כשהגענו למחנה תל, עצרתי ליד הג'יפ, בשער של המחנה. הקצין ירד מהג'יפ ואמר לי בעברית לכבות את המנוע של המיניבוס ולהוריד את הנוסעים. שאלתי אותו למה אני עצור ומה עשיתי. הוא אמר שאני עברין שמסיע אנשים בכביש שנמצא בשטח צבאי. אמרתי לו: "טוב, אבל מה עם הנוסעים?". הקצין אמר לי שהם יעכבו אותנו למשך שעתיים ואז ישחררו אותנו. הנוסעים ירדו מהמיניבוס. אחד

⁷³ העדות נגבתה על-ידי סלמה א-דביעי בבית העד ב-4.5.04.

החיילים שהיה במחנה, יצא מביתן מתכת קטן שנמצא בכניסה למחנה. הוא החזיק אזיקים מפלסטיק וחתיכות בד. החיילים קשרו את הידיים שלנו וכיסו לנו את העיניים. שמעתי את אחד האנשים אומר לחייל שהוא אדם חולה ומבקש שלא יקשרו לו את הידיים. הוא החזיק מסמכים ביד, אני לא יודע מה היה כתוב בהם. החייל לא קשר את הידיים שלו ורק כיסה לו את העיניים. גם לבחורה רק כיסו את העיניים ולא קשרו את הידיים.

מדי פעם החיילים התרחקו מאיתנו לחצי שעה. נראה לי שהם הלכו לאוהלים ולמבני בטון שהיו במרחק של כ-15 מטרים מאיתנו. כשהחיילים היו מתרחקים, היינו מרימים קצת את הכיסוי מהעיניים והבחורה הייתה מדליקה סיגריות למי שעישן. כשהחיילים היו חוזרים מההפסקות ורואים שאנחנו מדברים אחד עם השני או שהזזנו את כיסוי העיניים, הם היו צועקים עלינו, אבל לא על הבחורה, למרות שהיא הרימה את כיסוי העיניים ולא החזירה אותו למקום.

בסביבות 11:00, ביקשתי בעברית מאחד החיילים ללכת לשירותים. הוא ענה לי: "אין שירותים. שתוק!". אני יודע את השעה כי הצלחתי להסתכל בשעון דרך הכיסוי. שמעתי כמה מהבחורים מבקשים אותו הדבר, אבל החיילים לא ענו להם. אחרי כרבע שעה לא יכולתי להתאפק יותר. ביקשתי שוב מהחיילים ללכת לשירותים ואחד החיילים אמר לי: "גש לשם!". הוא הצביע על מקום שנמצא במרחק של שבעה או שמונה מטרים מהמקום בו היינו. ביקשתי מהחייל, בערבית ובעברית, שיוריד ממני את האזיקים והוא ענה: "אני לא משחרר את האזיקים ולא מוריד את הכיסוי שלך. תן לבחורה לעזור לך!". הייתי המום מהתשובה שלו. לא ציפיתי לכזו תשובה. אמרתי לו שאנחנו מוסלמים ואסור לנו לעשות דבר כזה, כי אני גבר והיא בחורה.

גם הבחורים הצעירים ביקשו שישחררו להם את האזיקים כדי שיוכלו ללכת לשירותים. כל פעם החייל ענה בעברית אותו הדבר: "אם אתם לא רוצים שהצעירה תעזור לכם, תישארו כמו שאתם". בכל פעם שמישהו ביקש ללכת לשירותים, החייל היה אומר לו לקחת איתו את הבחורה כדי שתעזור.

אחר כך ראיתי את החייל הזה ועוד חייל הולכים לכיוון מגדל התצפית, שהיה כשלושה מטרים מאתנו. כשהרמתי את הראש, הצלחתי לראות קצת, למרות הכיסוי. הם חזרו אחרי חצי שעה בערך. כשהם חזרו, אחד הבחורים ביקש ללכת לשירותים. החייל אמר לו: "תן לבחורה לעזור לך" והבחור אמר שאחיו יכול לעזור לו, כי החיילים לא קשרו את הידיים שלו. החייל הסכים. ראיתי את שניהם הולכים והבחור שלא היה קשור עזר לאחיו. ביקשתי מהחייל ללכת לשירותים והחייל אמר לאח שיעזור לי. להפתעתי, הוא לא הסכים לעזור לי להתפשט. כנראה שהוא התבייש. מרוב עצבים ולחץ צעקתי על הצעיר ואמרתי לו שהוא לא בן אדם.

אחרי כמה דקות, אחד הבחורים, נדמה לי שהוא ממחנה הפליטים עסכר, ביקש מהחייל ללכת לשירותים. החייל ענה לו: "שאחותך תעזור לך". כנראה שהבחור לא הבין מה החייל אומר והתקרב אליו. כשהוא היה במרחק של כחמישה מטרים מהחייל, הוא ביקש ממנו שיוריד את האזיקים. החייל

ענה: "אני לא אשחרר לך את האזיקים, תבקש מאחותך שתעזור לך!". כשהבחור שמע את זה הוא התעצבן מאוד ואמר לחייל: "מה אתה אומר? אני מוסלמי. הדבר הזה אסור! זו בושה!" הבחור חזר למקום בו ישבנו.

במהלך הזמן שהיינו שם, אחד הצעירים ביקש כמה פעמים לשתות מים ואני ביקשתי משהו לאכול כי לא אכלתי ארוחת בוקר. החיילים אמרו לנו כל הזמן: "שתוק, שתוק!!".

בסביבות 14:30, הגיע למקום ג'יפ צבאי בצבע לבן, אני יודע שהוא של מפקדת הקישור. מהג'יפ ירדו שני קצינים. אחד מהם התקרב אל אחד החיילים ודיבר אתו, אני לא יודע על מה. אחר כך, אחד מהקצינים התקרב אלינו ושאל בערבית: "מי הנהג?". אמרתי שאני והוא שאל אותי: "מה הבעיה?". אמרתי לו: "אני לא יודע! הם תפסו אותנו ואמרו לנו לנסוע אחריהם ועכשיו קשורים באזיקים ומעוכבים. לאף אחד מהנוסעים אין בעיה כלשהי, ולי יש רשיונות, היתר למעבר במחסומים ובכבישים של התנחלויות. מה הבעיה?". הקצין ענה שהם ישחררו אותנו בעוד חצי שעה ואז הם עזבו. חיכיתי כבר לרגע שהם ישחררו אותנו. הסתכלתי כל הזמן בשעון, אבל אחרי חצי שעה אף אחד לא שיחרר אותנו.

אחרי כמה זמן, אחד הבחורים הרים את הכיסוי ושני חיילים ניגשו אלינו. אחד מהם הורה לו לקום והיכה אותו כמה פעמים על הרגליים, עד שהבחור נפל.

בסביבות 15:30, שוב ביקשנו והתעקשנו שהחיילים ייתנו לנו לעשות את צרכינו. אחד החיילים ניגש אלינו, הוריד לנו את האזיקים ואת הכיסוי מהעיניים. הוא הירשה לנו, אחד אחד, לעשות את הצרכים. כל אחד שחזר, החיילים כיסו לו את העיניים וקשרו לו בחזרה את הידיים.

נשארנו במצב הזה עד 18:30 בערך ואז, אחד החיילים ניגש אלינו והוריד לנו את האזיקים ואת הכיסוי מהעיניים. הוא אמר לנו לעלות למיניבוס. החייל החזיר לאחד הבחורים את תעודות הזהות של כולם. התעודה שלי לא הייתה בין התעודות. החייל אמר לי לא להתניע את המיניבוס עד שהוא אומר לי. אחר כך החייל בא אלינו, לקח שוב את התעודות ואמר לי להתניע את המיניבוס ולנסוע אחרי הג'יפ.

נסעתי אחרי הג'יפ עד מחסום חווארה. אחד החיילים ירד מהג'יפ, קרא לנוסעים והחזיר להם את תעודות הזהות לפי שמות. הוא אמר להם ללכת הביתה. אני לא קיבלתי את התעודה שלי. החייל אמר לי להסתובב ולנסוע אחריו. שאלתי אותו לאן והוא אמר: "למעלה, איפה שהיית. אני מעכב אותך עם המיניבוס". שאלתי אותו: "למה שלא תעכב אותי פה? אני מפחד להיות שם לבד". החייל הורה לי לנסוע אחריו ועשיתי מה שהוא אמר. בצומת יצהר החלטתי לברוח מהם. נסעתי לצומת הכפר אודלה ומשם לביתא. הג'יפ רדף אחרי וצפצף לי לעצור, אבל לא התייחסתי. הוא המשיך לרדוף אחרי

כשלושה קילומטרים. באחד הסיבובים כמעט התהפכתי אבל לא היה אכפת לי גם להתרסק. היה לי ברור שאם אני הולך איתם לבד, הם יתעללו בי.

בסביבות 19:30 או 20:00 הגעתי לביתא. בכניסה לביתא כבר לא ראיתי את החיילים שרדפו אחרי. הגעתי הביתה וסיפרתי לאבא שלי מה קרה לי מהבוקר. אחרי בערך שעה, שמעתי קולות של צפופים ומהומה ביישוב. עליתי לגג כדי לראות מה קורה. ראיתי שני ג'יפים צבאיים וילדים זורקים עליהם אבנים. שמעתי קולות של ירי. פחדתי מאוד כי חשבתי שהם באו לעצור אותי. יצאתי מהבית וטיפסתי על גבעה שאין עליה בתים. חזרתי הביתה רק אחרי כחצי שעה, כשהחיילים הסתלקו מהכפר. עבר עלי לילה קשה. כל פעם ששמעתי קולות, נדמה היה לי שהם באים לעצור אותי.

בימים שישי ושבת לא יצאתי לעבוד. אחי האשם, בן 35, נהג במיניבוס במקומי ביום שבת. בסביבות 7:30 בבוקר, הוא התקשר אלי וסיפר לי שחיילים עצרו אותו באזור מחסום חווארה. הם שאלו אותו עלי ואמרו לו שהם מעכבים אותו עד שאני אגיע. הוא אמר שהוא מעוכב כבר חצי שעה וביקש ממני לבוא ולהסגיר את עצמי. הסכמתי וסיפרתי לסבא ולאבא שלי מה קרה להאשם. נסענו ביחד למחסום חווארה. אבא שלי שאל את החיילים למה הם מעכבים את האשם והם אמרו לו שהאשם ישוחרר כשאני אסגיר את עצמי. אני עמדתי רחוק מהחיילים. פחדתי להסגיר את עצמי. ידעתי שאין לחיילים כלום עלי אבל הם יכולים לעשות מה שהם רוצים ומסוגלים לעצור אותי לכמה זמן שירצו. החיילים עיכבו באותו זמן גם את אחי, באסם, בן 34. גם הוא נהג מיניבוס באזור והוא עוכב עם הרכב שלו. בסביבות 14:30, החיילים שחררו את האחים שלי ואת אחד המיניבוסים. המיניבוס שלי נשאר אצלם כערבון.

למחרת, הלכתי למפקדת הקישור האזרחי בחווארה. דיברתי עם קצין וסיפרתי לו מה קרה. הוא אמר לי שלא צריכה להיות בעיה ואמר לי לנסוע הביתה ולחזור למחרת כדי לסדר את העניין עם החיילים. הוא גם נתן לי אישור על זה שאין לי תעודת זהות. בעזרת האישור, הוצאתי תעודת זהות חדשה.

למחרת, חזרתי לאותו קצין. הוא אמר לי שוב שאין בעיה ושאני אחזור שוב מחר. שאלתי אותו לגבי המיניבוס והוא אמר לי שמחר אני אבוא לאסוף אותו. ביום שלישי, 13.4.04, חזרתי שוב לאותו המקום אבל לא מצאתי את הקצין. למחרת נסעתי למחסום חווארה. היה לי אישור ישן שאומר שהמיניבוס שלי מעוכב ושאני צריך לשחרר אותו ב-4.4.04. בפעם הקודמת שעוכבו לי את המיניבוס, שיחררתי אותו בלי האישור ולכן נשאר לי האישור הישן. הוספתי את הספרה 1 ליד התאריך שעל האישור, נתתי את האישור לחיילים והם נתנו לי לקחת את המיניבוס.

נספח 4:

דוגמה של טופס החרמה של כלי רכב פלסטיני

אישור החרמת רכב - מחסום שב"ש

סוג הרכב:	80930	ל.ז:	אינס-און	מקום החרמה:	א
ת.החרמה:	27/6	ת.החזרה:	28/6	שם המחרים:	א
שם הנהג:	אברהם	מס"ד:	2		

נספח 6:

תגובת דובר צה"ל



לישראל צה"ל בינלאומיים 03-6080220/358 03-5694193	ההגנה דובר ארגונים	צבא חטיבת דסק טל': פקס: ז-א כ"א 8
03-6080343 2185	-	
התשס"ד 2004	באב באוגוסט	

לכבוד,
יחזקאל ליין
בצלם

בתשובה לפנייתך

שלום רב,

במשרדנו התקבלה טיוטת הדו"ח בנושא "כבישים אסורים". להלן התייחסותנו:

מזה כארבע שנים מהוה ישראל יעד למתקפה בלתי פוסקת של גורמי הטרור הפלסטיני. פיגועי ירי, פיגועי מטענים, פיגועי התאבדות ומעשים נוספים המכוונים לפגיעה באזרחים ישראלים הפכו זה מכבר לשגרה, והביאו למותם של קרוב לאלף ישראלים ולפציעתם של למעלה מ-6,500 אחרים.

במסגרת זכותה של ישראל להגן על עצמה, ומתוך חובתה לספק ביטחון לאזרחיה, נוקט צה"ל באמצעי ביטחון שונים במטרה למגר את איום הטרור. למרבה הצער, הכבישים ביהודה ושומרון מהווים את עורק התנועה הראשי של מחבלים, ובניהם מחבלים מתאבדים, בדרכם לבצע פיגועים בעורף מדינת ישראל. המגבלות המוטלות בכבישים מהוות חלק חיוני ממערכת ההגנה נגד חוליות טרור ומקשות במישורן הן על חוליות המבקשות לבצע פיגועי ירי נגד אזרחים ישראלים ביהודה ושומרון, והן על חוליות או יחידים המבקשים לצאת מתחומי יהודה ושומרון על מנת לבצע פיגועים בעורף המדינה.

הסמכות להגבלת תנועה בדרכים מסוימות נתונה, לפי הצו בדבר הוראת ביטחון מס' 378 התש"ל 1970, לכל מי שהוסמך, כמפקד צבאי, ובענייננו – לאלוף הפיקוד, למפקדי האוגדות וסגניהם, למפקדי החטיבות הגיזרתיות ולגורמים נוספים, ככל שהוסמכו לכך על ידי אלוף הפיקוד.

ככלל, לא חלות בימים אלו הוראות בכתב המונעות תנועת פלסטינים בצירים מסוימים באזור יהודה ושומרון. יחד עם זאת, הסמכות לתת כל הוראה לפי הצו בכל דרך שימצא לנכון, ובכלל זאת בעל פה, הוענקה למפקד הצבאי בסעיף 1(ד) שבצו. כך אמנם נעשה, מעת לעת, על פי הערכת המצב הביטחונית באזור.

מעבר לכך, עצם פעילותם של גורמי הטרור הפלסטיני בקרב האוכלוסייה האזרחית ובחסותה, מחייבת לעיתים בקרה ביטחונית קפדנית על תנועתם של אנשים ומטענים בתחומי אזור יהודה ושומרון ואזור חבל עזה. בנוסף, מחויבת בדיקה זו גם בין אזורים אלה לבין ישראל. במקביל, חשוב לזכור, כי גורמי הפיקוד בצה"ל נדרשים מידי יום ביומו להיבטים ההומניטאריים של פעילות הצבא באזור יהודה ושומרון וחבל עזה. המגמה הברורה היא להקל עד כמה שניתן על האוכלוסייה הפלסטינית שאיננה מעורבת בטרור, ולאפשר לה לנהל אורח חיים תקין ככל שניתן.

רשימות הכבישים המופיעות בדו"ח, בהם נטען כי הנסיעה אסורה או מוגבלת, אף הן רחוקות מהמציאות, או שמא לא מעודכנות.

כך לגבי ציר 60, לגביו נטען בדו"ח כי "השימוש בכביש מוגבל" במקטעים שבין חווארה לקלנדיה ובין מחסום המנהרות (ביציאה מירושלים) לשמעה, בעוד שבמציאות מתרחשת במקום תנועה פלסטינית ערה ומרובה בכל שעות היממה. הכביש בין חווארה לקלנדיה, למשל, חוצה את השומרון מצפון לדרום. בקצהו הצפוני מחסום (תפוח) אשר אינו מאויש באופן קבוע, וכאשר הוא מאויש אינו מונע מעבר רכבים פלסטינים אלא מסתפק בבדיקה קצרה של הנוסעים. במחסום זה נתפסו בשני מקרים בשנתיים האחרונות חגורות נפץ שיועדו לפיגוע בעורף מדינת ישראל. עוד נציין, כי לא זו בלבד שמותרת תנועה פלסטינית על ציר 60 בין שמעה למחסום המנהרות, אלא אף נודע מחקירת פעילי חמאס שנתפסו בשבועות האחרונים כי בדרך זו ממש נסע באמצע חודש יולי האחרון, עבד אל מאלכ נאסר א-דין, המחבל המתאבד מחברון, לירושלים, בדרכו לפיגוע שתוכנן להתבצע בקפה "קפית" בדרום בעיר.

כך גם לגבי חוצה שומרון, חוצה יהודה וכבישים נוספים, בהם נטען כי הנסיעה במקום מוגבלת או אסורה, בעוד שהמציאות מלמדת אחרת. בניגוד לנטען בדו"ח, הנסיעה בכבישים אלו הינה חופשית ומותרת ללא כל צורך באישורי מת"ק.

מה עוד שהטענות על צורך באישורי מת"ק לנסיעה על הכבישים הראשיים אינן תואמות את המציאות. התנועה בצירי תנועה אלו מותרת לכל, למעט כניסה ויציאה מהעיר שכם, שעודנה נתונה בכתר ודורשת אישור מיוחד לגברים בין הגילאים 16 ו-30.

ברשימות אלו מופיעים גם הכבישים בין מעברי התפר לבין "הקו הירוק", ככבישים בהם נאסרת תנועה פלסטינית. במקרים רבים מדובר על כבישים בהם תנועה פלסטינית לא הייתה קיימת בלאו הכי, וזאת מאחר ואינם מובילים לכפרים פלסטיניים, אלא לעורף מדינת ישראל בלבד.

כך למשל בכבישים היוצאים מטנא לכיוון הקו הירוק, מהיישוב צופים לקו הירוק- שבו ממוקם המחסום על תוואי גדר ביטחון, הכביש המוביל ממחסום המנהרות לצומת גילה, וכבישים נוספים.

יש להוסיף ולומר כי אף הנתונים המספריים המופיעים בדו"ח על כמות מחסומי צה"ל באזור יהודה ושומרון אינם מדויקים. בעוד שבדו"ח נטען כי צה"ל הציב 41 מחסומים מאוישים בקביעות בעומק השטח, הרי שבמציאות המספר קטן באופן משמעותי ועומד על כ- 15 מרבית הזמן.

יתר על כן, הדו"ח מתעלם בצורה מופגנת משורה ארוכה של הקלות אזרחיות שהתבצעו בשנה האחרונה ע"י כוחות צה"ל ביהודה ושומרון, אשר שיפרו משמעותית את שטף התנועה הפלסטינית באזורים אלו.

הקלות אלו התבצעו בעקבות פגיעה במספר תשתיות טרור מרכזיות באזור יהודה ושומרון, בעקבות התקדמות הקמת גדר הביטחון בין השומרון לעורף מדינת ישראל, ועקב הרצון לשפר את מרקם החיים הפלסטיני באזור.

ההקלות המדוברות כוללות:

1. בשנה האחרונה הפסיק צה"ל באופן כמעט מוחלט את הטלת העוצר על הערים הפלסטיניות, למעט מקרים חריגים.
2. הכתר הוסר מכל הערים, למעט העיר שכם, כך שלמעשה במרבית הזמן אין מניעה של מעבר רכוב או רגלי בין הערים באזור יהודה ושומרון.
3. עשרות מחסומים מאוישים בוטלו, חלקם באופן מוחלט ואחרים מאוישים עתה חלק מהזמן בלבד.
4. הוסרו קרוב למחצית מחסימות העפר והחסימות ההנדסיות על צירי תנועה פלסטיניים בין הערים השונות.

לפעולות אלו השפעה מכרעת על שטף התנועה הפלסטינית ביהודה ושומרון, ובשל כך לא ברורה ההתעלמות המוחלטת מהנושא בדו"ח.

ביוזמת המנהל האזרחי וצה"ל, פועלים ביהודה ושומרון עשרות קווי תחבורה ציבורית, בהם נסעו בחציון הראשון של שנת 2004 בלבד, למעלה ממיליון נוסעים פלסטיניים. בניגוד לטענות בדו"ח קווי האוטובוס אינם בגדר תחליף לנסיעת כלי רכב פרטיים על הצירים, אלא כתוספת זולה ונוחה יותר לאוכלוסיה.

חשוב לזכור כי על התושבים הישראליים מוטלות הגבלות תנועה, ובמקרים מסוימים הם מנועים גם כן מנסיעה בצירי תנועה מסוימים עקב סיבות ביטחוניות. כך למשל לגבי תושבי היישובים דולב וטלמון אשר נאלצים לנסוע בדרכים עוקפות אשר מאריכות את הנסיעה באופן משמעותי מאז סגירת כביש "וולרשטיין" מצפון לרמאללה. במקרה זה, הכביש סגור כתוצאה מסיבות ביטחוניות, מאז פרוץ מתקפת הטרור הפלסטיני.

לסיכום, פעולות צה"ל כנגד הטרור הפלסטיני נעשות תוך כיבוד החוק הישראלי והמשפט הבינלאומי, ומתוך רצון להקל ככל האפשר על חיי התושבים הפלסטיניים, במגבלות הכורח הביטחוני להגנה על בטחון אזרחי מדינת ישראל.

המשך הקמת גדר הביטחון תאפשר לצה"ל להסיר מחסומים נוספים ולאפשר חופש תנועה רב יותר לפלסטינים ביהודה ושומרון.

במספר מקרים בהם הובאו לבחינת בית המשפט צעדי ביטחון שנקטו על ידי צה"ל ואשר היו כרוכים בהטלת מגבלות תנועה על האוכלוסייה הפלסטינית, בחר בית המשפט שלא להתערב בצעדים אלה והעתירות בעניין נדחו. בין המקרים ניתן למצוא את בג"ץ 2847/00 – עמותת רופאים לזכויות אדם נגד שר הביטחון ואחרים; ובג"ץ 2847/03 - חסן מערוף רתאב עלאונה ואחרים נגד מפקד כוחות צה"ל ביהודה ושומרון.

בברכה,

סם	ווידרמן	רב	סרן
ראש	מדור	ארגונים	בינלאומיים