

08 אפריל 2013  
סימוכין: 13769

לכבוד  
אלוף ניצן אלון  
מפקד הגדה המערבית

באמצעות פקס: 02-5305724

### הנדון: הסרת המגבלות המונעות מעבר של תושבים פלסטינים במחסום ה-DCO

1. בשם מרשיי, מר מוסא חדיד, ראש עיריית רמאללה, מר פוזי עאבד, ראש עיריית אלבריה, מר חסאן מצבחה, ראש עיריית דיר-ד'בואן, מר תופיק מוצטפא, ראש מועצת ביתין, מר פאלח סעד, ראש עיריית אל מזרעה אל שרקייה, מר עבדאלרחמאן צאלחה, ראש עיריית סילוואד, מר עוני שועיב, ראש מועצת עין יברוד, מר מאג'ד מועדי, ראש מועצת כופר מאלכ, מר גאזי עואד, סגן ראש עיריית אל טייבה, מר עיד חמאד, ראש מועצת דיר ג'ריר, מר עבד קחלה, ראש מועצת רמון, ובשם המוקד להגנת הפרט, הריני לפנות אליכם בעניין שבנדון. רצ"ב יפויי כוח.
2. מרשיי, ראשי עיריות רמאללה ואל בירה וראשי תשע עיריות ומועצות השוכנות ממזרח להן, דורשים את הסרת ההגבלות המונעות מתושבים פלסטינים, למעט אלו המחזיקים בתעודות VIP, להיכנס ולצאת מרמאללה ומאל בירה דרך מחסום ה-DCO שעל כביש 466.
3. כידוע, המחסום הנ"ל מאויש 24 שעות ביממה ובניגוד למחסומים אחרים בגדה המערבית, המעבר לכלי רכב פלסטינים מותר בו. אלא, שלמרבית הצער, המעבר מותר רק לכ-1,000 פלסטינים המחזיקים בתעודות אח"מ, וכן לרכבי הצלה ולעובדי ארגונים בינלאומיים.
4. לשאר התושבים הפלסטינים ובהם למעלה מ-100 אלף המתגוררים ביישובים בראשות מרשיי, ותושבים רבים נוספים הנדרשים להגיע לרמאללה, המשמשת כמרכז השלטוני של הרשות הפלסטינית, המעבר דרך מחסום ה-DCO אסור.
5. הגבלת המעבר במחסום גורמת לפגיעה קשה בתושבים הפלסטינים ובכלכלה הפלסטינית.
6. בדו"ח מחודש אוגוסט 2010, שהוזמן על ידי ארגון ה-USAID, אשר כותרתו: Movement and Access, Impact Evaluation: The Beit El Dco Checkpoint and Old Route 60 Obstacles, הוערך כי עלויות התחבורה העודפות הנגרמות מסגירתו של המחסום הינן כ-28 מיליון ש"ח לשנה. עלות זו נגרמת לנוסעים ברכבים פרטיים וציבוריים, בגין הצורך לעשות שימוש בדרכים חלופיות, ארוכות ועמוסות יותר. על פי הדו"ח, למסחר הפלסטיני נגרם נזק נוסף בסך של 56 מיליון ש"ח בשנה בגין עליה בעלויות השינוע וירידה בהיקף המסחר.
7. הדו"ח מסכם ואומר כי:  
**“Removal of the permit restrictions at the Beit El DCO checkpoint would have the greatest regional benefit, reducing travel time, distance and costs by more than NIS 84 million per year. It would relieve congestion along the northern and southern routes, particularly along the Jaba road and at the Qalandiya checkpoint. While the Civil Administration has expressed concerns with high traffic volumes potentially affecting access of military vehicles from Beit El, improved traffic arrangements could allow for unimpeded access for emergency vehicles.”**
8. אלא שסכומים נכבדים אלו לא ממחישים מספיק טוב את הנזק שנגרם לתושב הפלסטיני הבודד. בדו"ח שפרסם המשרד לתאום עניינים הומניטריים של האו"ם - OCHA, בספטמבר 2012, אשר כותרתו: **“עדכון בנושא תנועה וגישה בגדה המערבית”**, סקר הארגון הקלות שהביאו לשיפור בחופש התנועה של פלסטינים.

9. בכל הנוגע לגישה אל ומתוך רמאללה ואל בירה ממזרח, מציין הדו"ח את פתיחתם של שערי דרך בין עין יברוד לג'ילזון אשר הקלה על הגישה ממזרח. עם זאת, הדו"ח קובע כי:

"למרות הקלה זו, בשל ההגבלות המתמשכות התקפות במחסום מת"ק/בית אל נאלצים יותר מ-50,000 פלסטינים החיים ממזרח לעיר להשתמש בתשתית כבישים שלישונית, הכרוכה במעבר באזורי מגורים בדרכים צרות ומתפתלות, ולפיכך הנסיעה בה גוזלת זמן ולעיתים קרובות גם מלווה בסיכונים. הכביש המוביל למחסום משמש באופן בלבדי ישראלים מהתנחלות בית אל ומהבסיס הצבאי הסמוכים.

ביתין, כפר שאוכלוסייתו מונה 2,300 נפשות הוא אחד הכפרים שנפגעו קשות ממחסום זה. המרחק והזמן הדרושים לנסיעה אל רמאללה וממנה התארכו מ-3 ל-15 ק"מ, ומ-10 ל-30 עד 40 דקות, בהתאמה;

עלות הנסיעה בדרך זו גדלה מ-2 ל-7 ש"ח באוטובוס ומ-10 ל-50 ש"ח במונית פרטית. כתוצאה מכך, עלויות הנסיעה שאותם תושבי הכפר המועסקים ברמאללה נאלצים לשלם התייקרו פי שלושה ויותר.

העלייה בזמן, במרחק ובעלויות הנסיעה פגעה לרעה גם בגישתם של תושבים אלה לשירותים בסיסיים ולמקורות מחיה."

10. יצוין, כי אלפים מתושבי הישובים שממזרח לרמאללה ולאל בירה, מוצאים את פרנסתם ברמאללה ובאל בירה או לומדים במוסדות חינוך הנמצאים בשטחן. מרמאללה ואל בירה אף מגיעים מורים, אחיות ורופאים העובדים בישובים ממזרח להן והן המרכז העירוני הקרוב ביותר לישובים אלו. ברמאללה אף נמצאים מוסדות חינוך גבוה, בתי ספר תיכון במגוון גדול, בתי חולים, מוסדות ציבור ועוד.

11. ההארכה המשמעותית בדרכם של תושבי היישובים אותם מייצגים מרשיי, גורמת להם לעלויות גבוהות ובלתי נחוצות בזמן ובממון ופוגעת פגיעה ישירה בזכויות היסוד של התושבים ובהם הזכות לחופש תנועה, לחופש העיסוק, לקניין, לחינוך ולכבוד.

#### הזכות לחופש תנועה

12. הזכות לחופש תנועה פנימי או לחופש תנועה פנים-מדינתי, מוכרת במשפט הישראלי והבינלאומי ולפי פסיקת בית המשפט הגבוה לצדק, היא אף מעוגנת במשפט הבינלאומי המנהגי.

13. בפסק הדין בבג"ץ 1890/03 (עיריית בית לחם נ' מדינת ישראל פ"ד נט(4) 736, 754-755), נאמר כך:

"חופש התנועה הוא מזכויות היסוד של האדם והוכר במשפטנו הן כזכות יסוד העומדת על רגליה היא... והן כזכות הנגזרת מן הזכות לחירות (הנשיא ברק והשופט חשין בבג"ץ 5016/96 חורב נ' שר התחבורה, פ"ד נא(4) 1, בע' 59 ו-147 בהתאמה (להלן: פרשת חורב)). כמו כן, יש הגורסים כי חופש זה אף נגזר מכבוד האדם.

על מעמדו של חופש התנועה במשפטנו עמד בית משפט זה בפרשת חורב הנ"ל... באותה פרשה ציין הנשיא ברק כי חופש התנועה הוא "מהזכויות היותר בסיסיות" (שם, בע' 49), כי הזכות לחופש התנועה "עומדת בשורה הראשונה של זכויות האדם" (שם, בע' 51), וכי חופש התנועה הוא "חופש המצוי ברמה הגבוהה ביותר במידרג הזכויות בישראל" (שם, בע' 53). כן הוסיף הנשיא בפרשת חורב הנ"ל כי "לרוב, מעמידים את חופש התנועה בתוך גבולות המדינה על רמה חוקתית דומה לזו של חופש הביטוי" (שם, בע' 49). יש לציין כי דברים דומים על מעמדו של חופש התנועה אמרו אף השופטים שלא הצטרפו לדעת הרוב של הנשיא ברק בפרשת חורב (ראו למשל דברי השופט חשין שם בע' 147, ודברי השופט טל בע' 181). על מעמדו של חופש התנועה במשפט הישראלי בעקבות פרשת חורב ראו גם: י' זילברשץ "על חופש התנועה הפנים-מדינתית: בעקבות בג"צ 5016/96 חורב ואח' נ' שר התחבורה ואח"י" משפט וממשל ד (תשנ"ח) 793, 806-809 (להלן: זילברשץ).

חופש התנועה מוכר כזכות יסוד גם במשפט הבינלאומי. חופש התנועה הפנים-מדינתית מעוגן בשורה ארוכה של אמנות והכרזות בינלאומיות בדבר זכויות אדם (כך בין היתר, בסעיף 12 לאמנה הבינלאומית בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות (International Covenant on Civil and Political Rights, 1966), בסעיף 13 להכרזה האוניברסאלית על זכויות האדם (Universal Declaration of Human Rights, 1948), ובסעיף 2 לפרוטוקול הרביעי מ-1963 לאמנה האירופית בדבר זכויות אדם מ-1950) ונראה כי הוא מעוגן גם במשפט הבינלאומי המינהגי."

14. אין כל ספק כי החסימה פוגעת בזכותם של התושבים לחופש התנועה.

## הזכות לחינוך

15. בפסק הדין בבג"ץ 2599/00 יתד - עמותת הורים לילדי תסמונת דאון נ' משרד החינוך (פ"ד נו(5) 834, 841) נאמר כך:

"הזכות לחינוך הוכרה זה מכבר כאחת מזכויותינו הבסיסיות של האדם. הזכות מעוגנת בהכרזה לכל באי עולם בדבר זכויות האדם מ-1948 אשר קובעת בסעיף 26 כי לכל אדם עומדת הזכות לחינוך, וכי החינוך יינתן חינם לפחות בשלבים הראשונים והיסודיים. האמנה הבינלאומית בדבר זכויות כלכליות, חברתיות ותרבותיות משנת 1966, שאותה אשררה מדינת ישראל בשנת 1991, מצהירה בסעיף 13 שהחינוך מיועד לפיתוחן המלא של אישיות האדם ותחושת כבודו ולחיזוק כיבוד זכויות האדם וחירויות היסוד, וקובעת כי חינוך היסוד יהיה חובה וזמין לכול חינם. הזכות לחינוך מעוגנת גם בסעיפים 28 ו-29 לאמנה בדבר זכויות הילד משנת 1989, שאושררה אף היא על-ידי ישראל בשנת 1991."

16. סעיף 28 לאמנה בדבר זכויות הילד, אשר הוזכר בפסק הדין בעניין יתד, קובע כי שתיים מההתחייבויות אותן לוקחות על עצמן המדינות החברות הינן:

"3. ידאגו לכך בכל האמצעים המתאימים כי השכלה גבוהה תהיה נגישה לכל על בסיס של כשירות;

4. ידאגו לכך כי מידע והדרכה חינוכיים ומקצועיים יהיו זמינים ונגישים לכל ילד;"

17. הארכה משמעותית של פרק הזמן אותו צריך לעבור סטודנט מדי יום בדרכו מביתו לאוניברסיטה ובדרכו חזרה לביתו פוגעת בזכותם לחינוך של הסטודנטים הלומדים עתה ועלולה לפגוע בזכות לחינוך של מועמדים עתידיים, ובעיקר מועמדות עתידיות, אשר יעדיפו לוותר על לימודים באוניברסיטה בשל הזמן הרב אותו יאלצו להשחית בדרכים מדי יום.

## הזכות לחופש העיסוק ולקניין

18. עקרון היסוד של חופש העיסוק, הוכר כזכות יסוד בחוק יסוד: חופש העיסוק וחל גם בשטחים הכבושים:

"טעם נוסף... נמצא בזכות היסוד של חופש העיסוק, שהוכרה בפסיקת בית משפט זה עוד בטרם חקיקתו של חוק יסוד: חופש העיסוק..."

למשפט הישראלי אין אמנם תחולה ישירה באזור, אך בית משפט זה מחיל את עקרונות היסוד שלו על המפקד הצבאי באזור ועל פיקודיו מכוח הסמכות הפרסונלית, בהיותם נמנים על רשויות המדינה ופועלים שם בשרותה... ממש כמו שהוא מחיל עליהם את כללי המשפט המינהלי."

בג"ץ 3940/92 ג'ראר נ' מפקד אזור יהודה ושומרון, פ"ד מז(3) 298, 304.

19. זכות האדם לקניין הוכרה אף היא כזכות יסוד במשפט הישראלי. סעיף 3 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו קובע: "אין פוגעים בקנינו של אדם."

20. כאמור, תושבים רבים מהישובים ממזרח לרמאללה ואל בירה עובדים בהן ותושבים מהערים הללו עובדים בישובים ממזרח להן. הארכת הדרך פוגעת בזכותם לחופש עיסוק ולקניין.

## הזכות לכבוד

21. לתושבים אין מושג מדוע אסור עליהם המעבר במחסום. לא זו בלבד, אלא שבניגוד למחסומים אחרים המפלים בין אזרחים ישראלים לפלסטינים, מחסום ה-DCO אינו חסום לתנועת פלסטינים. נהפוך הוא. רוב העוברים במחסום מדי יום, לאחר בידוק של הצבא המאייש את המחסום 24 שעות ביממה, הם אח"מים פלסטינים. אין זה מפליא לפיכך כי התושבים מרגישים תחושות של אפליה והשפלה העולות כדי פגיעה בכבוד האדם שלהם.

22. יצוין כי רבים ממרשיי מחזיקים בעצמם אישורי אח"מ המאפשרים להם לעבור במחסום. לפיכך, פתיחה של המחסום לתנועה של כלל האוכלוסייה הפלסטינית עלולה לפגוע בנוחות המעבר במחסום ממנו הם נהנים כיום. אלא שהם, כנציגי ציבור, מעדיפים לוותר על זכות היתר הזו לטובת כלל התושבים אותם הם מייצגים.

23. זכות האדם לכבוד הוכרה כזכות יסוד במשפט הישראלי. סעיף 2 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו קובע כי: אין פוגעים בחייו, בגופו, או בכבודו של אדם באשר הוא אדם" ובסעיף 4 נקבע: "כל אדם זכאי להגנה על חייו, על גופו ועל כבודו."

24. הזכות לכבוד הוכרה גם במשפט הבינלאומי. כך לדוגמה קובע סעיף 27 לאמנת ג'נבה הרביעית כי :

“Protected persons are entitled, in all circumstances, **to respect for their persons, their honour**, their family rights, their religious convictions and practices, and their manners and customs. **They shall at all times be humanely treated**, and shall be protected especially against all acts of violence or threats thereof and against insults and public curiosity...”

25. לאור כל האמור לעיל, אבקשך להורות על הסרת המגבלות המונעות את מעברם החופשי של תושבים פלסטינים במחסום ה-DCO.

26. היה ויוחלט שלא להסיר את המגבלות, אבקשך לנמק את הסיבות לכך.

27. לתשובתך המהירה אודה.

בתודה מראש,

ידין עילם, עורך דין

העתקים :

תא"ל מוטי אלמוז, ראש המנהל האזרחי  
אלי"מ דורון בן-ברק, יועמ"ש הגדה המערבית