

יורם רבין

הדרך לבידוק ראוי

לא סביר שבג"ץ יפסול את נוהגי הבידוק הביטחוני בנתב"ג. אבל אפשר לגייס בודקים ערבים, שיהיו ודאי רגישים יותר לבני עמם, להעניש סלקטורים גזענים ולפצות נוסעים על השפלה



תצלום: דן קינן

בידוק ביטחוני בנתב"ג. השפלה לא תורמת לביטחון

אגף אבטחת התעופה, שהוקם ב-1968, ונוהלי הבידוק שפותחו לאחר חטיפת מטוס אל על באלג'יר, הוכיחו עד כה יעילות של 100% מאז 1968 לא הופלו מטוסים ישראלים ולא נחטפו, למרות שרמת הסיכון הנשקפת להם היא מהגבוהות בעולם. עם יעילות כה ברורה יהיה לבג"ץ קשה להתווכח. מעבר משיטת בידוק סלקטיבית המבוססת על אפיון רמות סיכון של נוסעים, לשיטה שונה - בידוק אוניברסלי אחיד של כל הנוסעים או בידוק רנדומלי כמקובל בארה"ב - לא סביר שיתרחש במציאות הישראלית.

רשת השפלתה של העיתונאית הישראלית הערבייה, יארא משעור, בעת הבידוק הגופי-ני שנערך לה על ידי אל על בשדה התעופה כמילאנו שבאיטליה ("אחרי 27 שנה, ליארא משעור נמאס להיות מושפלת בטיסות", מאת ג'קי חורי וזהר בלומנקרץ, "הארץ", 16.2), עוררה מחדש את הדיון בנוהלי הבידוק המופעלים בהנחיית השב"כ. ככל שמדובר בנוסעים ערבים או מוסלמים, לרבות אזרחים ישראלים, נוהלי הבידוק כוללים הפרדה מיי-תר הנוסעים וחיפוש יסודי על הגוף ובכבודה האישי. מי שנחשף לבריקות אלה יודע כי הן משפילות, מפי-לות ופוגעות בזכות החוקתית הבסיסית של הערבים בישראל לכבוד האדם.

נגד נוהלי הבידוק המבוססים על מוצא אתני תלויה ועומדת עתידה עקרונית בבג"ץ, שהוגשה על ידי האגודה לזכויות האזרח בישראל בשנת 2007. בה-רכב ישבה הנשיאה היוצאת, השופטת דורית ביניש. מאחר שהחוק מאפשר לשופט פורש לסיים לכתוב את פסקי דין שעל שולחנו בתוך שלושה חודשים מיום הפרישה, צפוי פסק הדין להתפרסם בפרק זמן זה.

בג"ץ יוכל להשתמש בניסיון המשפטי שנצבר בארצות הברית בקשר לנוהלי הבידוק של שדות הת-עופה, שגובשו לאחר פיגועי הטרור של ה-11 בספ-טמבר 2001. עוד לפני פיגועי הטרור, בשנת 1997, קבעה ועדה בראשות סגן הנשיא אז, אל גור, כי בידוק ביטחוני בשדות תעופה המבוסס על מוצאו הלאומי, דתו או גזעו של הנוסע, הינו פסול.

לאחר מתקפת הטרור התבררה חוקיותם של נוהלי

הבידוק בבתי המשפט הפדרליים. פסקי הדין אינם אחידים, אך ברובם נקבע כי בידוק ביטחוני המבוסס על מוצא אתני או לאומי של הנוסע אינו בלתי חוקתי בתור שכזה, בשל הצורך להגן על האינטרס החשוב של ביטחון המדינה.

ואולם בפסקי הדין נקבע גם שאין להפעיל את נוהלי הבידוק המבוססים על מוצא אתני או לאומי, על אזרחים אמריקאים. חיזוק לכך ניתן ב-2004, לאחר שפורסם דו"ח של ועדה של הקונגרס שחקרה מרוע לא הצליחה ארצות הברית למנוע את מתקפת הטרור הגדולה בהיסטוריה. בין השאר, ובהתחשב בהיסטוריה הציבורית באותם ימים אולי במפתיע, המליצה הוועדה לא להפעיל בידוק על בסיס אתני כלפי אזרחים אמריקאים בשדות התעופה בארה"ב. ההמלצה כוונה על ידי ממשלו של ג'ורג' בוש וכמוכן גם על ידי ממשל אובמה.

האם יפסע בג"ץ בעקבות בתי המשפט האמריקאיים ויפסול בידוק של אזרחים ישראלים על בסיס אתני או

לאומי? כנראה שלא. אגף אבטחת התעופה, שהוקם בש-נת 1968 ונוהלי הבידוק שפותחו לאחר חטיפת מטוס אל על באלג'יר, הוכיחו עד כה יעילות של 100% מאז 1968 לא הופלו מטוסים ישראלים ולא נחטפו, למרות שרמת הסיכון הנשקפת להם היא מהגבוהות בעולם. עם יעילות כה ברורה יהיה לבג"ץ קשה להתווכח. מעבר משיטת בידוק סלקטיבית המבוססת על אפיון רמות סיכון של נוסעים, לשיטה שונה - בידוק אוניברסלי אחיד של כל הנוסעים או בידוק רנדומלי כמקובל בארה"ב - לא סביר שיתרחש במציאות הישראלית.

האתגר הגדול של בג"ץ הוא להצביע על אמצעים מידתיים לבידוק ביטחוני, המאזנים את היעילות המו-כחת של השיטה עם הפגיעה הבוטה באזרחי המדינה הערבים. חלק מאמצעים אלו ניתן ליישם לפני הבידוק ובמהלכו. למשל, הקטנת הנראות של ה"פרופיילינג" באמצעות שימוש מוגבר בטכנולוגיה, שיפור השירות באמצעות הכשרה והדרכה מקצועית לסלקטורים, וגיוס עובדים מקבוצת המיעוט, הרגישים יותר לתרבות הנר-סעים ודוברים את שפתם. כד כבר ניתן לנקוט אמצעי ענישה ותמרוץ בדיעבד: הפעלת מערכת איסוף נתונים לאיתור סלקטורים גזעניים או פיצוי בגין השפלה בשדה התעופה.

ביטחון המדינה ויצירת שמים בטוחים לאזרחיה הם אינטרס חיוני ואף קיומי. אך השפלת אזרחי ישראל בשדה התעופה לא תורמת לביטחון ואף מזיקה למרקם היחסים העדין שבין רוב ומיעוט בישראל.