

חשודים בהיותם ערבים

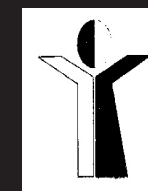


איפיון גזעי של נוסעים
ערבים בנתב"ג ובחברות
תעופה ישראליות



האגודה הערבית לזכויות האדם
ת.ד. 215, נצרת 16101
טלפון: + 972 4 6561923
פקס: + 972 4 6564934
דוא"ל: hra1@arabhra.org
אתר אינטרנט: www.arabhra.org

האגודה הערבית לזכויות האדם נוסדה בשנת 1988 על-ידי קבוצת עורכי-דין ופעילים חברתיים, במטרה לשפר ולהגן על הזכויות הפוליטיות, האזרחיות, הכלכליות, החברתיות והתרבותיות של המיעוט הפלסטיני בישראל, וזאת בהתאם לסטנדרטים הבינלאומיים של זכויות אדם. בשנת 2003 הרחיבה האגודה הערבית את תחום פעילותה ויסדה פרויקט חדש של מעקב אחר הפרות זכויות האדם של המיעוט הפלסטיני, בהתבסס על תחקירי שטח, ראיונות עם קורבנות, איסוף עדויות, ניתוח החוק המקומי והסטנדרטים הבינלאומיים של זכויות אדם. הרעיון להקים את פרויקט "תיעוד ומחקר" עלה בצל אירועי אוקטובר 2000 ובעקבות נפילתם של 12 אזרחים פלסטינים אזרחי ישראל ופלסטיני תושב השטחים הכבושים כתוצאה מירי המשטרה. מאז אותם אירועים התרחשו הפרות רבות ובוטות של זכויות האדם של המיעוט הפלסטיני. עובדה זו מדגישה את חשיבות קיומו של מנגנון מעקב ותיעוד.



המרכז למאבק בגזענות
רח' הרצלייה 12, חיפה
טלפון: + 972 4 8510611
פקס: + 972 4 8507519
דוא"ל: info@no-racism.org
אתר אינטרנט: www.no-racism.org

המרכז למאבק בגזענות הינו עמותה רשומה ששמה אל מול עיניה מטרה לעקוב אחר כלל מקרי ואירועי הגזענות הנעשים על-ידי רשויות המדינה והאזרחים היהודים כלפי בני העם הערבי-פלסטיני אזרחי מדינת ישראל. כך גם להילחם ככל האפשר במסגרת החוק והפעילות הציבורית במקרים ואירועים אלה. הרעיון שעמד בבסיס הקמת המרכז החל לאחר אירועי אוקטובר 2000 (אנתיפאדת אלקודס ואלקצא) אשר במהלכם נרצחו 12 מהאזרחים הערבים, כך גם נפצעו מאות מהם על ידי משטרת ישראל אשר קיבלה "אור ירוק" ממשלת ישראל. המרכז משתף פעולה יחד עם מספר ארגונים חברתיים, ערביים ויהודיים, וכל זאת להגשמת מטרת העל - להיאבק ולהילחם בגזענות על כל צורותיה השונות.

חשודים בהיותם ערבים

איפיון גזעי של נוסעים
ערבים בנתב"ג ובחברות
תעופה ישראליות

דצמבר 2006

כתיבה: עו"ד טארק איבראהים

מחקר: עו"ד טארק איבראהים ועו"ד עלאא חידר

סיוע: מוחמד זידאן ובכר עואודה

עבודת שטח: עו"ד עלאא חידר ויאמן רוק

עריכה לשונית : שירלי ערן



דו"ח זה מתפרסם בתמיכה כספית של האיחוד האירופאי ושל ICCO. העמדות והחומר המובאים בדו"ח הנם באחריותם הבלעדית של האגודה הערבית לזכויות האדם והמרכז למאבק בגזענות, ועל כן אנם משקפים בהכרח את עמדתם של האיחוד האירופאי או של ICCO.

אינדקס

4	הקדמה.....
7	מבוא
13	בידוק ביטחוני מפלה בשדה התעופה בן-גוריון.....
22	בידוק ביטחוני מפלה בשדות תעופה בחו"ל.....
27	מסקנות.....
38	פגיעה בזכויות אדם.....
44	סיכום והמלצות.....
47	נספח א': בידוק ביטחוני מפלה בשדה התעופה בן-גוריון (עדויות).....
57	נספח ב': בידוק ביטחוני מפלה בשדות תעופה בחו"ל (עדויות).....
67	נספח ג': מכתב מהנהלת שדה התעופה בגינבה.....
69	הערות שוליים

הקדמה

איפיון גזעי מתבצע, בדרך כלל, כאשר המוסדות הרשמיים של המדינה - כוחות הביטחון או כל מוסד אחר - בונים את שיקוליהם, ביחס שלהם לפרט, על בסיס השתייכותו ללאום או לקבוצה אתנית או דתית מסוימת, ולא על סמך מידע קונקרטי לגביו.

מחקרים שנערכו בנושא תוצאות האפיון הגזעי והשלכותיו על חייהם של אזרחים במדינות שונות, כמו למשל האזרחים האפריקנים-אמריקניים בארה"ב, לימדו כי מדיניות זו היוותה מניע להפרות מתמשכות של רבות מזכויות האדם ברמת הפרט, בנוסף להיותה מכשול ממשי שעמד בפני התפתחות החברה האפרו-אמריקאית כקולקטיב בתוך הפסיפס החברתי האמריקאי הכללי. ואילו בדרום אפריקה, מדיניות האיפיון הגזעי בעידן משטר האפרטהייד ששרר שם עד שנות התשעים במאה הקודמת, הובילה לביצוע הפשעים הנוראים ביותר נגד האזרחים האפריקאים. פשעים אלה, שהיוו הפרות גסות של זכויות האדם, גונו על-ידי הקהילה הבינלאומית, אשר הוקיעה משטר זה מקרבה באופן שסייע להפלתו ולהקמת משטר דמוקרטי, המבוסס על הענקת זכויות שוות לאזרחים האפריקאים.

מדיניות האיפיון הגזעי פוגעת ישירות בכבודו של האדם המופלה לרעה, בכך שהיא מונעת ממנו, על-בסיס צורתו החיצונית - צבע עורו, סגנון לבושו, שפת הדיבור שלו ועוד - לקחת חלק פעיל בחברה, להגשים את עצמו ולממש זכויותיו האנושיות וחירותו הבסיסית. כל זאת, לא בשל פגמים שנמצאו בו עצמו או בשל משגים ששגה, אלא מתוך תפיסה המבוססת על דעות קדומות והדוגלת באפליה גזעית.

"האגודה הערבית לזכויות האדם" ו"המרכז למאבק בגזענות" סבורים שההשתייכות הגזעית והאתנית אסור שתהווה, בשום מקרה, בסיס ליחסם של המוסדות הרשמיים לאזרח. זאת משום שהתבססות על השתייכות זו שוללת את זהותו של האדם כפרט, ובכך מובילה להפרה גסה של זכויות האדם.

בסיטואציה של המיעוט הערבי הפלסטיני בישראל, מדיניות זו היוותה בסיס ליחס המדינה ומוסדותיה - ובראשם כוחות הביטחון השונים - כלפיו, על-ידי הוצאת האזרח הערבי מחוץ למסגרת הכללית "המקובלת" על הרוב היהודי, והפכיתו לחשוד מעצם "טבעו".

מדיניות זו אפשרה גם לכוחות הביטחון השונים להפלות את האזרחים הערבים לרעה עד כדי סיכון חייהם, כתוצאה ממדיניות שאיפשרה קלות היד על ההדק ופתיחה באש על האזרח הערבי "החשוד", והבטחת החיפוי של המוסד הרשמי על הרצח הזה בהיותו "מובן" ו-"מוצדק" ו-"מקובל" על אופי החשיבה הרשמית והציבורית, ובשל היותו של האזרח הערבי חשוד "טבעי" ומהווה "סכנה ממשית".

בדו"ח זה התחקינו אחר אחת הצורות של האיפיון הגזעי בשדות התעופה, אשר הפכה לתופעה מדאגה מבחינת התרחבותה, מצד אחד, והיותה מקובלת על דעת הקהל היהודי והמוסדות הרשמיים, מאידך. הדו"ח נועד להעיר את תשומת לבו של החברה הישראלית, בכל מוסדותיה הציבוריים והרשמיים, ובאותה עת הוא משגר מסר לחברה הבינלאומית ומוסדותיה הממשלתיים והקהילתיים לנקוט עמדה נחרצת וברורה בגנות התנהלות פסולה זו, בהיותה מהווה צורה מצורות האפליה הגזעית שאינה מקובלת על המוסר והנורמות הבינלאומיות, מה עוד שזכו לגינוי על-ידי אמנות זכויות האדם הבינלאומיות, בשל היותן מהמכוערות ביותר בהפרת זכויות האדם ומהפוגעות ביותר בכבוד האנושיות.

הדו"ח גם מדגיש גם את הצורך בנקיטת הצעדים הדרושים בכדי למנוע הישנות הפרות כאלה גם בשדות התעופה בחו"ל. אנו מאמינים שהממשלות אשר מתייחסות בסלחנות עם פעולות כאלה שנקטות על-ידי מדינת ישראל בתחומן, נושאות אף הן באחריות המוסרית והמשפטית לביצוע הפרות חמורות אלה לזכויות האדם על אדמתן, ואף סלחנות זו הופכת אותן לשותפות בביצוע הפרות אלה.

אנו קוראים - בשם אוניברסליות זכויות האדם - לכל הארגונים הרשמיים והלא רשמיים לנקוט בכל האמצעים האפשריים, לביעור נגע בלתי אנושי זה, על-מנת ליצור חברה אנושית ודמוקרטית בה כל בני האדם והלאומים יהיו שווים. חברה כזו תוכל להוביל את האנושות אל השלום והיציבות המיוחלים.

ולבסוף אנו מזכירים כי דו"ח זה נמסר לתגובה לפני פרסומו הן לרשות שדות התעופה והן לחברת התעופה "אל-על". תגובתה של רשות שדות התעופה התמצתה בהצהרה כי נושא הדו"ח אינו במסגרת אחריותה, אלא במסגרת אחריותו של שירות הביטחון הכללי, ואילו חברת "אל-על" לא טרחה כלל להגיב על הדו"ח. תכתובת שניהלנו במהלך המחקר עם שדות תעופה בחו"ל, מצורפת בחלקה לדו"ח (נספח ג').

בכבוד רב,
בכר עואודה, מנכ"ל
מרכז המאבק בגזענות

בכבוד רב,
מוחמד זידאן, מנכ"ל
האגודה הערבית לזכויות האדם

מבוא

סאלח יעקובי הוא אזרח ערבי תושב הכפר ריינה הסמוך לנצרת, וסטודנט מצטיין בחוג לסיעוד באוניברסיטת תל-אביב. בשנת 2005 בחרה אוניברסיטת תל-אביב ביעקובי לייצג אותה בכנס בינלאומי שנערך בלונדון. שלושה סטודנטים נוספים ממוסדות אקדמיים אחרים נבחרו גם הם להשתתף בכנס. ארבעת הסטודנטים ייצגו בכנס את מדינת ישראל.

ביום הטיסה, בחודש יולי, הגיעו יעקובי והסטודנטים היהודים יחדיו לשדה התעופה בן-גוריון. הארבעה אמורים היו לטוס בחברת התעופה הישראלית "ישראיר". במהלך הבדיקה הביטחונית השגרתית, בדקו אנשי הביטחון את תיקיהם של כל הסטודנטים באמצעות מכונת שיקוף. לאחר מכן, התקדמו הסטודנטים היהודים הלאה ודרכוניהם הוחתמו, ואילו יעקובי חויב לעבור בידוק ביטחוני מיוחד. אנשי הביטחון ציינו בפניו שבכוונתם לערוך בדיקה ידנית של מטענו. במהלך הבדיקה הידנית הפכו אנשי הביטחון את תיקו של יעקובי על כל חפציו, ולאחר מכן הורו לו להתלוות אליהם לחדר צדדי "כדי לשאול אותו מספר שאלות". כאשר ניסה יעקובי לבדוק מה פשר התחקור המיוחד, אותו לא נדרשו חבריו היהודים לעבור, ענה לו איש הביטחון כי "אלה הן ההוראות והן באות מלמעלה". אנשי הביטחון שאלו את יעקובי שאלות רבות: לאן הוא נוסע, מה מטרת הנסיעה וכד'. לאחר סיום התחקור, הורו אנשי הביטחון ליעקובי להתלוות אליהם לחדר נוסף, שם נשאל שוב אותן שאלות עצמן. כשציין בפניהם שכבר ענה על שאלות אלה, ושמתענו כבר נבדק, ענה לו אחד מאנשי הביטחון כי אלה הן ההוראות "ולא מעניין אותי מה שאלו אותך לפני כן". אנשי הביטחון לא טענו בפני יעקובי כי קיימים נגדו חשדות ספציפיים או שהוא מהווה סיכון כלשהו.

בסופו של דבר, לאחר שהושלמו הבדיקות הביטחוניות הנוספות, עלה יעקובי למטוס וטס לכנס בתחושה שנדרש לעבור בידוק ביטחוני מיוחד בשל מוצאו

הלאומי, כלומר: בשל היותו ערבי. ברם, עם תום הכנס, כשהיו הסטודנטים בדרכם חזרה לישראל, חזרה על עצמה תופעה זו. יעקובי וחבריו היהודים למשלחת עברו את הבדיקות השגרתיות בנקודות הבידוק של הרשויות הבריטיות. תיקיהם נבדקו והם נשאלו בנימוס מספר שאלות. לאחר שהושלמה הבדיקה, נדרש יעקובי לבדו לעבור שוב בידוק נוסף בידי אנשי ביטחון ישראלים. לאחר שמטענו נבדק במכונת השיקוף, דרשו אנשי הביטחון הישראלי לערוך בו חיפוש ידני, בטענה כי קיים חשד שהתיק מכיל "מולקולות של חומר נפץ". יעקובי ציין כי אין לו ספק שמטענו אינו מכיל דבר מלבד חפציו שלו. אנשי הביטחון התעקשו לערוך חיפוש ידני גם בתיק היד של יעקובי.

לאחר שהושלמו הבדיקות, הודיעו אנשי הביטחון הישראליים ליעקובי כי תיקו הגדול יעוכב בשדה התעופה למשך מספר ימים, ורק אז יישלח לכפרו, ריינה. בשלב זה הוכנס יעקובי לחדר צדדי שם נדרש להתפשט ולחלוץ את נעליו בטענה שהן "מעוררות חשד לקיום חומר נפץ". לאחר מכן עבר יעקובי חיפוש גופני ונשאל מספר שאלות.

לאחר שלקחו את תיקו, החזירו אנשי הביטחון ליעקובי את נעליו והוא הורשה לגשת לחנויות הפטורות ממכס. אולם, חצי שעה לפני המראת המטוס, ניגש אליו איש ביטחון ישראלי והורה לו שוב להתלוות אליו לחדר צדדי לצורך בדיקה נוספת. יעקובי ציין בפניו כי כבר עבר מספר בדיקות ותיקו נלקח ממנו, אך נענה כי "אלה הן ההוראות". לבסוף עלה יעקובי לטיסה באיחור של רבע שעה לאחר שכל הנוסעים התיישבו במקומותיהם. עם כניסתו, נעצו בו נוסעים רבים מבטים חשדניים, לאחר שהיו עדים לתחקור האחרון.

את תחושתו לאחר מסכת הבדיקות המשפילות והתחקורים החודרניים שעבר, תיאר יעקובי במילים אלו:

זו ההשפלה הפוגענית ביותר שספגתי אי פעם. הייתי חשוד מידי בגלל שאני ערבי. לא עזרה לי העובדה שאני סטודנט מצטיין, או שהייתי נציג של מוסד אקדמי, וגם לא העובדה שנבחרתי לייצג את מדינת ישראל בכנס בינלאומי.

הרגשתי בחוסר ההערכה, חוסר הכבוד והזלזול של אנשי הביטחון כלפי. הפגיעה היתה קשה כפליים כשראיתי מול עיני שאנשי הביטחון נותנים לחבריי היהודים למשלחת להמשיך הלאה, ללא הפרעה, ללא תחקור, מבלי להיכנס לחדר צדדי ומבלי להעליבם מול עיני מאות הנוסעים שטסו איתנו במטוס.

סיפורו של סאלח יעקובי מהווה דוגמה קלאסית ליחס לו "זוכים" אזרחים ערבים בישראל בבואם לשדה התעופה בן גוריון על-מנת לטוס אל מחוץ לגבולות המדינה. כל אזרח ערבי המתכנן נסיעה לחו"ל - לנופש, לביקור משפחתי או לצורכי עבודה - מקדים ומגיע לשדה התעופה ארבע שעות לפני מועד ההמראה, בשל מסכת העיכובים והחקירות המשפילות הצפויות לו בשל מוצאו הלאומי (להלן: בידוק ביטחוני מפלה).¹ משך העיכובים נע בין שלוש לארבע שעות. נוסעים יהודים נאלצים לחוות מסכת קשה זו רק לעיתים נדירות. תופעה זו כה נפוצה, עד שכמעט אין לך אזרח ערבי שטס לחו"ל מבלי לחוות על בשרו את הבידוק הביטחוני המפלה, ולו פעם אחת בחייו.²

במשרדי האגודה הערבית לזכויות האדם והמרכז למאבק בגזענות (להלן: הארגונים החוקרים) הצטברו תלונות רבות שהגישו אזרחים ערבים על בדיקות ביטחוניות מפלות שעברו בידי אנשי הביטחון, מבלי שנשקף מהם סיכון ביטחוני כלשהו לנוסעים האחרים. נוסעים אלה לא נחשדו מעולם בעבירות ביטחוניות ודבר בעברם לא הצדיק את היחס המיוחד. לדברי המתלוננים, נהגו בהם אנשי הביטחון באורח מפלה מיד כשנודע להם כי לפנייהם אזרחים ערבים - על-פי מראם החיצוני, מבטאם, מקום מגוריהם, או לאחר שהזדהו - **ובשל היותם כאלה**. מתלונות אלה עולה גם שהבידוק הביטחוני המפלה מתבצע במספר שלבים, החל בשער הכניסה הראשי של שדה התעופה, עבור במסלול ההמתנה לביצוע הציק - אין, וכלה בשלב הכניסה למעברי הגבול ובהחתמת הדרכונים. לעיתים נמשך הבידוק גם באזור החנויות, כאשר איש ביטחון מלווה את הנוסע הערבי ממש עד לשער העלייה למטוס וממתין איתו במקום עד שניתן לעלות למטוס עצמו.

הבידוק הביטחוני המפלה שעוברים אזרחים ערבים אינו מוגבל לשדה התעופה בן-גוריון או לשדות התעופה ומעברי הגבול בארץ בלבד. אזרחים ערבים הבוחרים לטוס בחברות תעופה ישראליות, כגון "אל-על", "ישראייר" או "ארקיע", נתקלים בבידוק זה, המבוצע בידי אנשי ביטחון ישראלים, גם בשדות תעופה בינלאומיים במדינות זרות. מבירור שערכו הארגונים החוקרים בנוגע למקור הסמכות לפעולת אנשי הביטחון הישראלים בשטח מדינות זרות עולה כי הבדיקות שעורכות החברות הישראליות מתקיימות בנוסף להסדרי הביטחון המקומיים. כן עלה מן הבירור כי המדינות בהן מתקיימות בדיקות אלה אינן מפקחות עליהן ובוחרות להתעלם מאופיין המפלה ומהפרות זכויות האדם המבוצעות על אדמותיהן שלהן. דרישה לחשוף את תוכנם של הסדרים אלה נתקלה בטענה כי המידע חסוי.

בידוק ביטחוני מפלה זה – אם בישראל ואם בחו"ל – אינו מיושם כלפי נוסעים יהודים, אלא במקרים נדירים בלבד.³ נוסעים ערבים רבים תיארו מסכת בדיקות משפילה הדומה לזו שעבר סאלח יעקובי, כשנבדק שוב ושוב, בעוד חבריו היהודים למסע ממשיכים בדרכם לאחר שעברו בדיקות שגרתיות בלבד. רבים מן הנוסעים הערבים אף תיארו כיצד הובילו אותם אנשי ביטחון ישראלים בשדות תעופה במדינות זרות לחדרים צדדיים לצורך תחקור. ברוב העדויות הדגישו אותם נוסעים כי בחדר זה נכחו עמם נוסעים נוספים, כמעט כולם ערבים או זרים שביקשו להיכנס לישראל.

רשות שדות התעופה וחברות התעופה הישראליות דחו מאז ומעולם את טענותיהם של אזרחים ערבים על בידוק מפלה ותירצו את מסכת הבדיקות בעילות ביטחוניות. לטענתן, לא קיים נוהל קבוע ל"טיפול" בערבים באשר הם, ללא קשר לחשדות ספציפיים או למידע מודיעיני. הבדיקות הביטחוניות, כך טענו הרשויות, נערכות בהתאם לנהלים חסויים הנקבעים על-ידי שירות הביטחון הכללי ומבוצעות כדבר שבשגרה, ולא לנוסעים ערבים דווקא.⁴

בפועל, היחס לנוסעים הערבים שונה מאוד, ומהווה חלק מן התפיסה המקובלת במדינה מאז הקמתה, לפיה האזרחים הערבים אינם זכאים לשיווין זכויות אמיתי, ומהווים "איום ביטחוני" על המדינה היהודית: אדם המשתייך ללאום הערבי מסווג, על-פי תפיסה זו, לקטגוריה של איום ביטחוני המצדיק פעולות ובדיקות ביטחוניות מיוחדות ופיקוח הדוק, ללא קשר לעברו או לתיגו על-ידי רשויות הביטחון. למעשה, מתקבל הרושם כי הבדיקות הביטחוניות – ובעיקר התחקורים – לא נועדו רק להבטחת ביטחון הנוסעים, כפי שטוענות הרשויות, אלא גם לאיסוף מידע מודיעיני אודות כל נוסע ערבי, במטרה להדק את הפיקוח עליו. ההתקדמות הטכנולוגית שחלה בעשורים האחרונים מאפשרת פיקוח הדוק, המונע הכנסת חפצים וחומרים העלולים לסכן את שלום הנוסעים. אולם, התקדמות זו לא הביאה לצמצום ההסתמכות על בידוק בידי אדם. להיפך, בשנים האחרונות, מאז הוכנסו לשדות התעופה מכשירי שיקוף חדשים, מתבצעות הבדיקות בשני שלבים: שיקוף טכנולוגי, אותו מחויבים לעבור כל הנוסעים, ולאחריו בדיקות ידניות, הנכפות על הנוסעים הערבים.

חשוב להבהיר, שלא כל האזרחים הערבים עוברים את הבידוק הביטחוני המפלה, ולא כולם עוברים אותו בכל נסיעה ונסיעה. עם זאת, מריבוי התלונות עולה בבירור כי האזרחים הערבים חשופים ליחס שונה ומפלה המבוסס על מוצאם הלאומי: הם חשופים כקבוצה, באורח אוטומטי כמעט, לבידוק ביטחוני שאינו מוחל על נוסעים יהודים, והמבוסס על תפיסה ביטחונית הרואה בהם, באורח קבע, איום.

ואכן, נוכח ריבוי התלונות⁵ הוקם בחודש אפריל 2006, לראשונה, צוות עבודה משותף לרשות שדות התעופה ולנציגי האזרחים הערבים שנועד "לבחון במשותף את הדרכים לשיפור אופי השירות וההתנהלות מול האזרחים הערבים בשדות התעופה ובמעברי הגבול."⁶ רשות שדות התעופה הקימה אמנם כבר בשנת 2005 "ועדה מיוחדת לבחינת נושא הבידוק הביטחוני

לאוכלוסיה הערבית", אולם מסקנות ועדה זו, המהווה למעשה מנגנון ביקורת פנימי המטפל בבעיות בידוק ביטחוני של נוסעים ערבים,⁷ לא נחשפו מעולם לציבור הרחב.

הדו"ח יראה כיצד מכוון בידוק מפלה זה אל האזרחים הערבים כקבוצה לאומית, שכל חבריה נתפסים באורח מופרך כ"איום בטחוני" על המדינה, ויחשוף את מטרתו האמיתית של בידוק זה: פיקוח על האזרחים הערבים במסווה של צרכים ביטחוניים, כחלק ממדיניות שיטתית ומכוונת של רשויות המדינה.

בידוק ביטחוני מפלה בשדה התעופה בן-גוריון

אזרחים ערבים רבים, שתיארו את הבידוק הביטחוני המפלה שעברו בשדה התעופה בן-גוריון, הדגישו את העובדה שמדובר היה בחוויה מתמשכת, שהחלה מיד עם הגעתם לשערי שדה התעופה והסתיימה רק כשעברו בשער העלייה למטוס. פרק הזמן שבין שני שלבים אלה היה ממושך ומורט עצבים, ובמהלכו סבלו הנוסעים הערבים מיחס מפלה בכל שלב משלבי הטיפול בהם בשדה התעופה.

בפרק זה נפרט את שלבי הבידוק הביטחוני המפלה שעוברים הנוסעים הערבים, מראשיתם ועד סופם. התיאור מבוסס על מידע שנאסף על-ידי הארגונים החוקרים, ובעיקר על העדויות שנגבו מנוסעים ערבים שחוו את הבידוק הביטחוני המפלה.⁸

חשוב לציין, שלא כל מי שנחשף לבידוק ביטחוני מפלה עובר בהכרח את כל השלבים, בסדר הופעתם בפרק זה. בחלק מהמקרים עברו הנוסעים הערבים רק חלק מהשלבים. עם זאת, העדויות והפרטים שנאספו מצביעים על דפוס מיוחד של יחס שונה כלפי הנוסעים הערבים, בכל שלב משלבי הבידוק הביטחוני.

בידוק ביטחוני מפלה בכניסה לשער הראשי

... נסענו לשדה התעופה בן-גוריון. הינו אמורים לטוס בשעה 6:00 בבוקר. דאגנו להגיע הכי מוקדם שיכולנו כדי שהתחקור ייגמר כמה שיותר מוקדם. הגענו לשדה התעופה ארבע שעות לפני ההמראה. כשהגענו לשער החיצוני של שדה התעופה, השומר ביקש מאיתנו להזדהות ושאל אותנו מאיפה באנו. כשאמרנו שבאנו מאזור נצרת הוא הורה לנו לעצור את הרכב בצד. אני נוסע הרבה לחו"ל ובכל פעם שהגעתי לשער ואמרתי שאני מאזור נצרת הורו לי לעצור בצד וחקרו אותי. פעם אחת אמרתי לשומר בשער שאני מעפולה ועברתי בלי תחקור כלשהו.⁹

בשער הכניסה הראשי לשדה התעופה קיימים מספר מסלולי נסיעה מקבילים, ועל כל אחד מהם מופקד איש ביטחון חמוש. כל רכב העובר בשער נדרש לעצור ונהגו נשאל מהיכן הגיע. לאחר-מכן נדרש הנהג להציג את תעודת הזהות שלו. בתעודת הזהות רשום מקום המגורים של בעליה. אם נודע לאיש הביטחון כי מדובר בערבי, הוא מורה לו לעצור בשולי הכביש ולהמתין. לעיתים מבוצע "זיהוי" הנוסע הערבי על-פי מראהו החיצוני או לבושו, זאת במיוחד כאשר מדובר באדם העוטה תלבושת מוסלמית מסורתית או באיש דת נוצרי. לעיתים, נעשה ה"זיהוי" על-פי המבטא או סוג הרכב, מתוך הנחה שהערבים נוהגים להשתמש במכוניות מסוגים מסוימים, מתוצרת סובארו למשל, במכוניות מיושנות, או בכאלה שעל לוחית הזיהוי שלהן לא מופיעות האותיות IL.

לאחר שהנהג עוצר את מכוניתו בשולי הכביש, חוקרים אותו אנשי הביטחון בנוגע לזהותו, ליעד הנסיעה, למטרתה וכיוצא בזה. על-פי רוב נשארים הנהג והנוסעים בתוך המכונית בעת התחקור, אך לעיתים הם נדרשים לסור לחדר צדדי. תוך כדי התחקור נכנסות לשדה התעופה מכוניות אחרות, שנהגיהן אינם נדרשים לעצור בשולי הכביש ולעבור תחקור דומה. כאשר נדרשות מכוניות נוספות לעצור, מתברר כי גם נהגיהן הם ערבים.

התחקור בשלב זה נמשך, על-פי רוב, בין חמש דקות לחצי שעה. לאחר השלמתו, ממשיכים הנוסעים בדרכם אל תוך שדה התעופה.

בידוק ביטחוני מפלה בכניסה לטרמינל

כשהגענו לטרמינל, עמדו בכניסה כמה פקידים. גם הם עצרו אותנו לתחקור והורו לנו להציג תעודות זהות. אחר כך נכנסנו פנימה והלכנו עד שהגענו לאזור של הבדיקות והחיפוש.¹⁰

בכניסה לבניין הטרמינל עומדים אנשי ביטחון, הבוחנים את הנכנסים אליו בדקדקנות. אם מתעורר חשד בלבם – על סמך המראה החיצוני, שפת הדיבור או

המבטא – שהנכנס הוא ערבי, יעצרו אותו אנשי הביטחון במקרים רבים, ויורו לו להזדהות ולהציג את כרטיס הטיסה שלו. בשלב זה לא מבוצע על-פי רוב תחקור, חיפוש גופני או חיפוש במטען, ולאחר שהזדהה, נכנס הנוסע לטרמינל. בדרך כלל, שלב זה אינו אורך יותר ממספר דקות.

בידוק ביטחוני מפלה לפני ביצוע צ'ק-אין

היחס הפוגע התחיל כשהגענו לשדה התעופה בן-גוריון. אותנו, הבחורות הערביות, לקחו הצידה ועיכבו לתחקור, בזמן שאת החברות היהודיות במשלחת לא עיכבו. כשהחתימו לנו את הדרכונים, אחת הפקידות כנראה טעתה בצבע של המדבקה שהייתה צריכה להדביק על הדרכון, והפקידות האחרות העירו לה "את לא יודעת לאבחן!". אני בטוחה שהכוונה היתה "מה, את לא יודעת להבדיל בין ערביות ליהודיות?". זה פגע בי מאוד, כאילו כתוב לכל אדם על המצח אם הוא ערבי או יהודי.¹¹

בתוך בניין הטרמינל קיימים מספר מסלולים המובילים לעמדות הצ'ק-אין. בסוף המסלול, לפני העמדה, ניצב איש ביטחון השואל כל נוסע ונוסע לזהותו. אם מדובר בנוסע יהודי, הוא מופנה על-פי רוב להמשיך מיד הלאה לעמדת ביצוע הצ'ק-אין, ללא כל תחקור מיוחד. במקרים מסוימים עוברים הנוסעים היהודים תחקור קצר, ואך לעיתים רחוקות נערך חיפוש במטענם. גם במקרים אלה, מדובר לרוב בחיפוש שטחי.

אולם, כאשר מדובר בנוסע ערבי, הוא מטופל, כמעט תמיד, באורח שונה. הנוסע הערבי מובל הצידה על-ידי איש הביטחון, המתחקר אותו אודות פרטי נסיעתו ומטרתה. כמו כן מבצע איש הביטחון חיפוש במטענו של הנוסע, לעיני הציבור. על-פי רוב עוברים הנוסעים הערבים במסלול המיועד לאזרחים ישראלים, אולם לעיתים, לאחר זיהוי כערבים, הם מופנים על-ידי איש הביטחון למסלול המיועד לנוסעים זרים או מוצאים מן התור ומתבקשים להמתין בצד.

לאחר הליכי הבדיקה, מדביק איש הביטחון על מטענם של הנוסעים הערבים מדבקה השונה בצבעה מזו המודבקת על מטענם של הנוסעים היהודים (מדבקות בצבעים שונים לנוסעים הערבים והיהודים מודבקות גם בתוך הדרכון לאחר החתמתו). על-גבי המדבקה מופיעים קודים מספריים. צבעי המדבקות אינם קבועים, ומשתנים מעת לעת. לעיתים מכניסים אנשי הביטחון לתיקו של הנוסע הערבי חפץ פלסטי המוצמד אליו היטב מבפנים, באופן המקשה על הסרתו. המדבקות מבחינות את הנוסעים הערבים מאלה היהודים, ונועדו ככל-הנראה להצביע על רמת הסיכון הביטחוני הנשקף מן הנוסעים. ההנחה, במקרים אלה, היא כי הנוסעים הערבים מהווים סיכון ביטחוני.

בשלב זה קורא איש הביטחון לאיש ביטחון אחר, המוביל את הנוסע הערבי אל חדר צדדי. בחדר זה עובר הנוסע הערבי תחקור נוסף, מדוקדק יותר מן הראשון. חלק מן השאלות הכלולות בתחקור נוגעות לפרטי הטיסה וליעדיה וחלקן שאלות אישיות, שאין להן נגיעה לבטיחות הטיסה והנוסעים האחרים. בין היתר נשאלים הנוסעים הערבים מה יעד נסיעתם, מה מטרת הנסיעה, היכן ילונו, מדוע בחרו במקום לינה זה, עם מי ייפגשו במהלך הנסיעה, היכן רכשו את כרטיס הטיסה, מי שילם עבורו והאם ביכולתם להמציא קבלות, מה תחום עיסוקם, מדוע בחרו במקצוע זה או אחר וכו'. הנוסעים מתבקשים גם למסור פרטים אודות בני משפחתם: במה עוסק האב, כמה אחים ואחיות יש להם, מה תחום עיסוקים וכד'. כמו כן נדרשים הנוסעים לאמת את תשובותיהם, באמצעות הצגת מסמכים ומסירת מספרי טלפון וכתובות של אנשים שהם עתידים לפגוש ומקומות בהם הם עתידים לבקר. לעיתים נדרשים הנוסעים להציג גם מסמכים חסויים. עורכי-דין למשל עשויים להידרש להציג מסמכים עליהם חל חיסיון עורך-דין-לקוח.

מגוון התחומים עליהם נשאלים הנוסעים יוצר את הרושם כי מדובר למעשה בעבודה מודיעינית, שמטרתה כללית ואינה קשורה דווקא לביטחון המטוס והנוסעים. נוסעים ערבים רבים חשים כי הם נחקרים כחשודים בביצוע פשע כלשהו.

בשלב זה, לאחר שהנוסע הערבי תוחקר פעמיים על-ידי אנשי ביטחון שונים, נבדק כל מטענו באמצעות מכונת שיקוף ולאחר-מכן נערך בו חיפוש ידני מדוקדק, גם אם לא התגלה דבר במהלך השיקוף. במהלך החיפוש הידני מוצאת תכולת התיקים וכל חפץ וחפץ נבדק בנפרד. התיקים הריקים עצמם מועברים לבדיקה נוספת במכשיר השיקוף. פריטים מסוימים, ובמיוחד מכשירים אלקטרוניים כגון מחשבים ניידים, נגני תקליטורים, נגני MP3 וכד', נלקחים לבדיקה במעבדה. לפני ההעברה למעבדה נוהגים אנשי הביטחון להפעיל מחשבים ניידים ולבדוק את תוכן הקבצים שבמחשב, תוך פגיעה חמורה בזכות הפרטיות. במקרים רבים נפגעים מכשירים שונים במהלך הבדיקות, ובמקרים אחרים מוחזקים מכשירים בשדה התעופה למשך ימים ואפילו שבועות, בטרם יישלחו לבעליהם. גם חפצים אישיים ביותר אינם פטורים מבדיקה מדוקדקת. לבסוף, מחזירים אנשי הביטחון את החפצים לתוך התיק, ללא סדר כלשהו. כתוצאה מכך נשברים לעיתים חפצים במטען במהלך הטיסה, ונוזלים נשפכים בחלל התיק. ברוב המקרים נערך החיפוש בתיקים בנוכחות הנוסע, אך במקרים מסוימים נאסר עליהם להיות נוכחים בעת הבדיקה.

כאמור, מבוצעים התחקור ובדיקת המטען על-פי רוב בחדר נפרד, אולם במקרים רבים הם נערכים באולם, לעיני כל. נוהג זה משפיל עוד יותר, ומעודד את הנוסעים האחרים לראות בנוסע הערבי "אדם חשוד".

לאחר שהושלמה בדיקת המטען, מגיע שלב החיפוש הגופני. הנוסע הערבי מובל לחדר קטן, מתבקש לחלוץ את נעליו ולהסיר את חגורתו ואז נערך חיפוש מדוקדק על גופו: אנשי הביטחון ממששים את בגדיו ואת גופו ולעיתים אף נוגעים באיבריו האינטימיים, ואפילו מכניסים ידיהם לתוך הבגדים. במקרים רבים נדרשים הנוסעים לפשוט את כל בגדיהם, למעט התחתונים.

בידוק ביטחוני מפלה לפני החתמת הדרכונים

בשדה התעופה בן-גוריון, בטרמינל 3, תמיד אחרי שאני עובר את מסלול הבדיקות הביטחוניות ואת שלב הצ'ק-אין, אני נכנס

לאולם מסחרי ולאחריו לשער היציאה לפני החתמת הדרכונים. אחרי השער הדרך מתפצלת למספר מסלולים. בכל מסלול עומדים דלפקים ומכונות שיקוף. בשער עומד איש ביטחון ומחליט לאיזה מסלול הנוסעים נשלחים. הבחנתי שבדרך כלל אותי מפנים תמיד לדלפקים 1 או 14, שנמצאים בקצוות, אפילו אם הם עמוסים ושאר הדלפקים ריקים. בדלפקים האלה אתה נדרש לחלוף את הנעליים, כאשר זה לא קורה בשאר הדלפקים. בדלפקים האלה עומדים אנשים משתי קבוצות: ערבים וזרים.¹²

לאחר שהושלמו כל הבדיקות, האורכות בין שתיים לארבע שעות, "משתחרר" הנוסע הערבי מן הבידוק הביטחוני ופונה לעמדת הצי-אין, שם הוא מוסר את מטענו. לאחר מכן הוא פונה לשער פנימי לצורך החתמת הדרכון וכניסה לאזור החנויות הפטורות ממכס וההמתנה למטוס. בתוך הדרכון, מדביקים לנוסע הערבי מדבקה בצבע שונה מאשר המדבקה המודבקת על דרכונו של נוסע יהודי. מאחורי השער, מתפצלת הדרך למספר מסלולים, כשבכל אחד מהם ניצבת מכונת שיקוף המופעלת על-ידי איש ביטחון. בשער הפנימי עומד איש ביטחון הבדק את דרכונו כל הנוסעים ומפנה אותם למסלולים השונים. מהמידע שנאסף בידי הארגונים החוקרים עולה כי כל הנוסעים הערבים מופנים למסלולים המובילים לשערים 1 או 14, אפילו במקרים בהם מסלולים אלה עמוסים ושאר המסלולים פנויים. במסלולים אלה נדרשים הנוסעים למסור לבדיקה שעונים, ארנקים ותיקי יד וכן לשוב ולחלוף את נעליהם ולהסיר את חגורותיהם. לאחר שהפרטים נבדקו במכונת השיקוף הם מוחזרים לנוסע. בשלב זה מוחתם דרכונו של הנוסע והוא רשאי להיכנס לאזור החנויות הפטורות ממכס, משם יעלה בסופו של למטוס.

ליווי אנשי הביטחון

אחרי שיצאנו מחדר החיפוש, המשכנו בתהליך ההכנות לטיסה, לאזור הדיוטי פרי ואחך-כך לאזור ההמתנה למטוס. אחת הפקידות ליוותה אותנו כל הזמן והודיעה לנו שאסור

לנו להתרחק ממנה או לדבר עם מישהו עד שנגיע למטוס. לא הספקנו לקנות כמעט כלום, בגלל שעיכבו אותנו כל-כך הרבה זמן בתחקור. לא יכולתי לסבול את זה יותר ודרשתי לדבר עם האחראי. התווכחתי איתם וצעקתי עליהם שהיחס המשפיל והמעליב שלהם אלינו מראה על תפיסה גזענית.¹³

שלב נוסף בבידוק הביטחוני המפלה הוא ליווי איש הביטחון. לאחר שהושלם תהליך הבדיקות הביטחוניות והנוסעים הערבים פונים לדלפקי הצי-ק-אין ולאשנבי החתמת הדרכונים, מוסיף לעיתים ללוות אותם באורח צמוד איש ביטחון עד לכניסה לאזור החנויות הפטורות ממכס ולעיתים עד לשער העלייה למטוס עצמו. במקרים מסוימים אף אוסר איש הביטחון המלווה על הנוסעים הערבים לשוחח עם נוסעים אחרים בשדה התעופה עד להמראת המטוס. הנוסעים הערבים חשים כי הוגדרו כ"אסירים מסוכנים" הנזקקים לשמירה אישית, מכיוון שכערבים, "צפוי" שיתנהגו באורח המסכן את חבריהם לטיסה. נוהל זה מגביר את תחושת ההשפלה, הניכור והעלבון של הנוסעים הערבים.

איסור להעלות חפצים למטוס

אמרו לי שאני לא יכולה להעלות את המחשב הנייד למטוס, ושהם חייבים לבדוק אותו שוב. לקחו אותו ובדקו אותו שוב במכונה וארזו אותו בקרטון. כל זאת, בזמן ששאר הנוסעים שהיה להם מחשב נייד העלו אותו למטוס בלי שום בעיה. כששאלתי אותם למה, הם ענו לי שזו סוגיה ביטחונית והם לא יכולים לתת לי תשובה. אני אישית ידעתי את התשובה: בגלל שאני ערבייה. אם השם שלי היה רבקה או רותם או משה המצב היה שונה לגמרי.¹⁴

היבט נוסף של אפלייתם לרעה של האזרחים הערבים בשדה התעופה הוא האיסור להעלות חפצים שונים למטוס. מדובר בחפצים קטנים, אותם רשאים נוסעים על-פי רוב לקחת עמם לטיסה ללא הפרעה: תיקים קטנים, מחשבים ניידים וכד'.¹⁵

במקרים רבים מנעו אנשי הביטחון מאזרחים ערבים להעלות חפצים אלה בתואנה של צורך ביטחוני, מבלי לנמקו, ומבלי שהאיסור יחול על נוסעים אחרים. זאת למרות שחפציהם של נוסעים אלה כבר נבדקו באורח קפדני באמצעות מכונת השיקוף ובאורח ידני גם יחד.

איחור לטיסה

ראינו שהשעה כבר 04:30, ובגלל כל העיכובים האלה ביקשנו בינתיים מאחד הפקידים שיעשה לנו "צ'ק-אין" כדי שישמרו לנו מקום טוב במטוס. הפקיד הלך לטפל בזה, אבל חזר בשעה 05:30 ואמר לנו שאין יותר מקומות בטיסה והמטוס נסגר. היינו בשוק. איך זה יכול להיות שאין מקומות בטיסה כשבאנו כל-כך מוקדם ועברנו את כל הסיוט של התחקור. אחרי שעות של חיפוש משפיל ופוגעני בסוף לא עלינו למטוס. כדי "לפצות" אותנו הם הציעו כל מיני חלופות כמו לטוס לברצלונה ומשם בחזרה לרומא, או לטוס למינכן ואחר כך לרומא. דחינו את כל ההצעות. ביקשנו מהם לאפשר לנו לטוס למחרת ב"אל-איטליה". כפיצוי, נתנו לכל אחד מאיתנו \$200.¹⁵

עדות זו מתארת את אחת מהשלכותיו של הבידוק הביטחוני המפלה הנערך לנוסעים הערבים – החמצת הטיסה בשל "איחור" הנוסעים בעקבות התמשכות הבידוק. מתוך מודעות לבידוק המפלה והממושך הצפוי להם, נוהגים נוסעים ערבים להקדים מאוד את הגעתם לשדה התעופה. אולם, במקרים מסוימים החמיצו נוסעים ערבים את הטיסה, על אף שהגיעו לשדה התעופה מוקדם מאוד. לאחר שטורטרו והושפלו במשך ארבע שעות תמימות, התבשרו נוסעים אלה כי לא יוכלו לעלות למטוס שכן "איחורו" לטיסה. בחלק מהמקרים התערבו אנשי הביטחון ואיפשרו לנוסעים הערבים לעלות למטוס, אפילו באיחור ניכר. במקרים בהם החמיצו הנוסעים הערבים את הטיסה, ניתן להם פיצוי כספי.

השפלה ועלבון

היחס של הבודקים היה גס ומעליב, יחס של חוסר כבוד מובהק. אני חייבת לומר שהוא התבטא בכל מילה ומבט שלהם. זו הייתה חוויה קשה מאוד, שלא חוויתי כמותה בחיים.¹⁶

הנוסעים הערבים שמסרו את עדויותיהם לארגונים החוקרים הדגישו את תחושת ההשפלה והעלבון שחוו בעת הבידוק הביטחוני המפלה. תחושה זו נבעה משני גורמים: ראשית, מעצם הבידוק המפלה, הנערך לנוסעים הערבים בלבד. תחושת ההשפלה היתה קשה במיוחד בקרב ערבים שנסעו בחברת יהודים במסגרת אותה קבוצה ולאותו יעד, והופרדו מחבריהם לצורך הבידוק המפלה. ושנית, כתוצאה מדרך ביצוע הבידוק. הנוסעים הערבים דיווחו כי תחושת ההשפלה הוגברה בשל יחס המזלזל של אנשי הביטחון. לדבריהם, התייחסו אליהם אנשי הביטחון כאל מי שמהווים "איום בטחוני" על הנוסעים האחרים ולפיכך מגיע להם יחס שונה. במקרים רבים דיווחו הנוסעים על התנהגות גסה ומעליבה ואמרו כי חשו שאנשי הביטחון אינם רואים בהם אזרחי המדינה, אלא אנשים חשודים, מכוח השתייכותם לקבוצה אתנית ולאומית. באופן כללי, חשו הנוסעים הערבים כי אנשי הביטחון מתייחסים אליהם כאל אזרחים מסוג ב'.

תחושת ההשפלה התעצמה במיוחד בעת החיפוש הגופני, כתוצאה מהדרך בה בוצע, תוך פגיעה בצנעת הפרט. במקרים בהם נערך הבידוק המפלה באולם, לעיני כל, היתה תחושת ההשפלה קשה במיוחד, שכן כעת "סומנו" הנוסעים הערבים גם בעיני יתר הנוסעים.

במקרים רבים איחרו הנוסעים הערבים לטיסה בשל הבדיקות הממושכות, האורכות עד ארבע שעות. במקרים אלה משכה כניסתם המאוחרת את תשומת ליבם של הנוסעים האחרים. אלה הבינו על-פי רוב כי מדובר בערבים שעברו בידוק ביטחוני קפדני, אם משום שראו אותם קודם לכן בעת התחקור, שנערך לעיני כל, אם משום שזיהו אותם כערבים בשל הופעתם החיצונית או שפת הדיבור שלהם, ואם משום שהניחו מראש שמי שנדרש לעבור בידוק ביטחוני קפדני הוא בהכרח ערבי.

בידוק ביטחוני מפלה בשדות תעופה בחו"ל

נוסעים ישראלים וזרים המעוניינים להגיע מחו"ל לישראל יכולים לבחור בין חברות תעופה שונות, ישראליות וזרות. בדרכו לישראל עובר כל נוסע בדיקות ביטחוניות שגרתיות המבוצעות בידי אנשי הביטחון המקומיים של המדינה ממנה הוא טס. במקרה של חברות תעופה זרות מתקיימות בדיקות מקומיות בלבד. ברם, כאשר מדובר בחברות תעופה ישראליות, נוספות עליהן בדיקות ביטחוניות המבוצעות בידי אנשי ביטחון ישראלים, בשדה התעופה הזר ממנו יוצאת הטיסה לישראל.

מהמידע שנאסף על-ידי הארגונים החוקרים ומעדויות שנגבו מנוסעים ערבים שחוו בידוק ביטחוני בידי אנשי ביטחון ישראלים בחו"ל¹⁷ עולה, כי גם בשדות תעופה בחו"ל מבצעים אנשי הביטחון הישראלים בדיקות ביטחוניות מפלות לנוסעים הערבים. בידוק זה מקביל לבידוק המפלה בשדה התעופה בן גוריון, ממנו פטורים נוסעים יהודים.

על-פי רוב יודעים אנשי הביטחון הישראליים מראש על הגעתו של נוסע ערבי, ככל-הנראה על-סמך רשימת הנוסעים של חברת התעופה. אנשי הביטחון הישראלים ממתניינים לנוסע הערבי בדלפק, ומורים לו להתלוות אליהם לחדר צדדי¹⁸. חדר זה נמצא לרוב בקומה שמתחת לאולמות הצי-ק-אין והחתמת הדרכונים. בחדר הצדדי עובר הנוסע הערבי מסלול משפיל ומתיש של תחקור, הסובב לרוב סביב מעשיו של הנוסע במדינה בה שהה: היכן לן, איפה ביקר, עם מי נפגש, ושאלות דומות נוספות שאופיין מודיעיני ואין להם דבר עם ביטחון הנוסעים והטיסה. כמו כן נדרש הנוסע הערבי לבסס את דבריו באמצעות הצגת קבלות, מסמכים או שמות ומספרי טלפון של אנשים עמם נפגש.

לאחר התחקור מגיע שלב החיפוש הגופני. במקרים רבים, אנשי הביטחון מורים לנוסע הערבי לפשוט את כל בגדיו, למעט התחתונים, ועורכים חיפוש מדוקדק על

גופו, תוך נגיעה באיבריו האינטימיים. לאחר מכן נערך חיפוש מדוקדק במטענו ובחפציו האישיים של הנוסע. במקרים רבים החיפוש מתבצע ללא נוכחותו של הנוסע הערבי בזמן החיפוש, למרות התנגדותו לכך. במקרים אחרים מורים אנשי הביטחון לנוסע הערבי לרוקן את תכולת מטענו ולהעבירה לשקיות ולקופסאות, לצורך החיפוש. לאחר מכן מתבשר הנוסע כי לא יוכל להביא עמו את התיקים עצמם, בתואנה שאין בשדה התעופה שבו הוא נמצא מכשיר המתאים לבדיקתם, ואין מנוס מהטסתם למקום אחר, שם ייבדקו ומשם יישלחו לישראל בתוך יומיים שלושה. הנוסע הערבי נאלץ, אפוא, לשוב לישראל כשהוא נושא את חפציו בקופסאות ובשקיות ניילון, בתקווה שהתיקים יושבו לידי בתוך מספר ימים. על-פי רוב אמנם מוחזרים התיקים, אך לעיתים הם מושבים לאחר שהושחתו, ולעיתים אינם מושבים כלל. כמו בשדה התעופה בן גוריון, גם פה אוסרים אנשי הביטחון לעיתים על הנוסעים להעלות עמם לטיסה חפצים שונים. נוסעים ערבים שברשותם מחשבים ניידים נדרשים להפקידם בידי אנשי הביטחון לצורך בדיקה פיזית ובחינה של הקבצים השמורים על-גבי המחשבים, תוך הבטחה להשיבם בתוך מספר ימים. במקרים רבים הוחזר המחשב הנייד לנוסעים לאחר שנהרסו או הושחתו.

לאחר השלמת הבידוק הביטחוני המפלה, מסומן מטענו של הנוסע הערבי במדבקות שצבעיהן והקודים המודפסים עליהן שונים מאלה שעל מטענם של הנוסעים היהודים. גם בשדות תעופה בחו"ל מלווים הנוסעים הערבים לעיתים על-ידי אנשי ביטחון ישראלים עד שער העלייה למטוס.

פעמים רבות התרעמו נוסעים ערבים על היחס השונה והמפלה שמגלים כלפיהם אנשי הביטחון הישראלים. תגובת אנשי הביטחון הישראלים חזרה על עצמה: אם אין הם מרוצים מהיחס, הם יכולים לטוס באמצעות חברות תעופה זרות.

נוסעים ערבים שעברו בידוק ביטחוני מפלה בשדות תעופה זרים בידי אנשי ביטחון ישראלים דיווחו על תחושות השפלה ועלבון. הנוסעים חשו כי אנשי הביטחון אינם מתייחסים אליהם כאל אזרחי המדינה אלא כאל אנשים חשודים המבקשים

לבקר בה. ואכן, אחדים מהנוסעים הערבים העידו כי בעת ששהו בחדרי הבדיקה הצדדיים, שהו בהם, מלבדם, רק נוסעים ערבים אחרים ונוסעים מחו"ל שביקשו לבקר בישראל.¹⁹ איש מהם לא הזכיר בעדותו לארגונים כי פגש בחדרים אלה נוסעים יהודים.

לסיכום, ניתן לומר כי נוסעים ערבים הטסים לישראל באמצעות חברות תעופה ישראליות עוברים חוויה משפילה, בדומה לזו המוכרת להם משדה התעופה בן-גוריון.

אחד המקרים עליהם דווח לארגונים החוקרים חושף היטב את יחסן המפלה של חברות התעופה הישראליות לנוסעים הערבים. ואליד חיטבא, מהנדס בחברת ההי-טק "קמטק" (Camtek) במגדל העמק, נשלח בסוף שנת 2005 להשתלמות מטעם עבודתו בארצות-הברית. חיטבא טס בחברת אל-על ובדרכו ארצה עבר בידוק ביטחוני אינטנסיבי ומשפיל בידי אנשי ביטחון ישראלים.²⁰ עם שובו לארץ הגיש חיטבא תלונה לאל-על, באמצעות החברה שבה עבד. בתאריך 15.3.06 נערכה פגישה בינו לבין נציגי אל-על בנוכחות נציגי "קמטק". בפגישה הבהירה נציגת אל-על שהבדיקות הביטחוניות בשדות התעופה הן מעניינו של שירות הביטחון הכללי ואינן באחריותה של חברת אל-על. יחד עם זאת, הציגה הנציגה לחיטבא טופס והציעה לו למלא אותו ולחתום עליו. לדבריה, מילוי טופס זה עשוי לקצר את הליכי הבדיקות הביטחוניות בעתיד, אם יטוס באמצעות חברת אל-על. חיטבא סירב לחתום על הטופס.²¹ מקרה זה מדגים עד כמה מהווה הבידוק הביטחוני המפלה חלק מדפוס הטיפול הקבוע של חברות התעופה הישראליות באזרחים הערבים בשדות תעופה בחו"ל. במקרה זה נדרש הנוסע למלא מראש טופס מיוחד כדי להוכיח שאינו מהווה "איום ביטחוני", על-מנת שיוכל להימנע מן הבידוק המפלה. הנוסעים הערבים מוגדרים, אם כן, מראש כ"איום ביטחוני", אלא אם הוכח אחרת.

נוכח התלונות שהגיעו לארגונים החוקרים מאזרחים ערבים שעברו בידוק ביטחוני מפלה בשדות התעופה בחו"ל, פנו הארגונים לחברת אל-על ולארבעה שדות תעופה

בחז"ל – בניו-יורק שבארצות הברית, בפאריס בצרפת, בג'נבה בשווייץ ובוינה שבאוסטריה – וביקשו לדעת מה מקור סמכותם של אנשי הביטחון הישראלים הפועלים בשדות תעופה אלה, ומיישמים בהם מדיניות המפלה בין אנשים על רקע לאומי וגזעי. חברת אל-על סירבה לספק מידע אודות ההסדרים בינה לבין השלטונות במדינות הזרות. מהנהלת שדה התעופה של וינה נמסר כי **אין לה השפעה** כלשהי על הסדרי הביטחון של אל-על בשדה התעופה, ואילו הנהלת שדה התעופה של ג'נבה מסרה כי אל-על מפעילה במקום הסדרי ביטחון נוספים ומיוחדים עבור נוסעיה, **וכי הסדרים אלה קיבלו אישור מממשלת שווייץ**. כמו כן מסרה הנהלת שדה התעופה זה כי **אין זה מתפקידה** לעקוב אחר מילוי הסדרים והוראות ביטחון אלו. יחד עם זאת, הוסיפה ההנהלה כי היא מקפידה להבהיר לחברה שעליה ליישם הוראות אלו באופן שוויוני.²² משאר שדות התעופה לא התקבלו תשובות.

מהתשובות שהתקבלו עולה אם כן, כי הנהלות שדות התעופה מאפשרות לחברות התעופה הישראליות לקיים הסדרי ביטחון נוספים ומיוחדים המבוצעים על-ידי אנשי ביטחון ישראלים, על-מנת לדאוג לביטחון נוסעיהן. המדינות שעל אדמתן פועלים אנשי הביטחון הישראלים אינן מתערבות באופן פעולתם ואינן מפקחות על אופן ביצוע הבדיקות הביטחוניות. לדעת הארגונים החוקרים, העובדה שמדינות אלה אינן טורחות לפקח על מעשי אנשי הביטחון הישראלים בתחומן מתמיהה ביותר, וזאת בייחוד נוכח הנהלים המפלים והמשפילים לפיהם פועלים אלה. נהלים אלה מפרים את זכויות האדם, ובכך גם את החקיקה הפנימית במדינות אלה ואת המשפט הבינלאומי לזכויות האדם.

לארגונים החוקרים נודע גם כי בפסק דין שניתן בבית-משפט בהונגריה, בתביעה נגד חברת אל-על, נקבע כי אנשי ביטחון ישראלים אינם רשאים לפעול על אדמת הונגריה בהתאם לנוהליהם הפנימיים (הישראליים), כאשר אלה עומדים בסתירה לחוק הפנימי בהונגריה.

אורי דייויס הוא אזרח ישראלי יהודי ואיש שמאל ידוע שביקש לטוס מבדפשט שבהונגריה לישראל, באמצעות חברת אל-על. כשהגיע דייויס לשדה התעופה

בבדפשט הורו לו פקידים ישראלים להתלוות אליהם לחדר צדדי, שם תחקרו אותו.²³ אנשי הביטחון דרשו לערוך חיפוש במטענו ובחפציו האישיים של דייויס ללא נוכחותו. דייויס סירב ודרש להיות נוכח. הפקידים דחו דרישה זו ומנעו מדייויס לטוס לישראל במטוס אל-על.

דייויס תבע את חברת אל-על בבית-משפט הונגרי בדרישה לפיצויים על הפרת זכויותיו לכבוד, לשיויון ולחופש תנועה. בית המשפט בהונגריה קיבל את תביעתו של דייויס וקבע בפסק-דינו כי אנשי אל-על פעלו בניגוד לחוקי הונגריה כאשר דרשו לחפש במטענו ובחפציו האישיים ללא נוכחותו. כמו כן קבע בית-המשפט כי אנשי אל-על אינם פועלים בשדה התעופה בהונגריה כפקידים רשמיים, וכי כל תפקידם מתמצה בבדיקות ביטחוניות גרידא. חשיבותו של פסק דין זה נובעת מן הקביעה כי אסור שההוראות הפנימיות לפיהן פועלים אנשי הביטחון של אל-על יסתרו את החוק הפנימי בהונגריה, וכי חוקי המדינה אינם מתירים ביצוע פעולות אלה למי שאינו בגדר פקיד רשמי.

מסקנות

אפליה על רקע השתייכות לאומית

בפרקים הקודמים ראינו כיצד נערך לנוסעים הערבים בידוק ביטחוני מיוחד ומפלה. מן המידע שנאסף עולה כי אין מדובר במקרים בודדים או בתופעה אקראית, אלא במדיניות שיטתית הננקטת באורח קבוע כלפי נוסעים ערבים בשל מוצאם הלאומי. נוהג זה אינו פוגע רק בפרט הבודד, ויש לו השלכות שליליות על יחסי הגומלין בין האזרחים היהודים לאזרחים הערבים בישראל, הנמצאים ממילא במתח מתמיד. הנוהג הפוגעני מעצים את תחושת האפליה המקנת בליבם של האזרחים הערבים ומחזק את תחושתם כי הם נחשבים לאזרחים "סוג ב'" במדינה.

רשויות שדות התעופה הכחישו פעמים רבות את הטענות בדבר בידוק ביטחוני מפלה על רקע מוצא לאומי. לטענת הרשויות, מוצאו של הנוסע אינו מהווה גורם בהחלטה האם לבצע בדיקות ביטחוניות מיוחדות. החלטה זו, כך טוענות הרשויות, מתקבלת על-סמך המאפיינים האישיים של כל נוסע ונוסע, על-מנת לשמור על ביטחון הנוסעים האחרים, כפי שמחייב אותן החוק.²⁴ אולם, בפועל, כך עולה מדו"ח זה, ההחלטה על ביצוע בידוק ביטחוני מפלה לנוסעים ערבים מתקבלת על-סמך מאפיין אחד ויחידי – ההשתייכות ללאום הערבי.

בחודש יוני 2006 פורסם בעיתונות כי שירות הביטחון הכללי הנחה את חברת התעופה "טמיר תעופה", המפעילה קו טיסה מראש פינה ומקרית שמונה לתל-אביב, לאפשר ליהודים בלבד לטוס במטוסיה. זאת, על-פי הפרסום, בשל תקלה במכונת השיקוף האמורה לפעול בטרמינל החדש בקרית שמונה.²⁵ בעקבות חשיפת הפרשה בעיתון "הארץ" ולאחר התערבות גורמים שונים, ובהם הארגונים החוקרים, הורה מנכ"ל משרד התחבורה למנהל אגף הביטחון במשרד להצטייד מיד במכונת שיקוף ולהציבה באופן זמני בטרמינל הישן. זאת, עד אשר יימצא פתרון קבע שיאפשר את הפעלתה של מכונת שיקוף קבועה בטרמינל החדש.²⁶

אולם, גם לאחר מתן הוראה זו, נמשכה אפלייתם לרעה של הנוסעים הערבים.²⁷ ממשרד התחבורה נמסר, כי "לא מדובר כלל באפליה גזעית אלא בתקלה טכנית של מכשיר הבידוק המופעל בשדה התעופה של קריית שמונה, באמצעות זכיון פרטי."

מקרה זה, ותגובתו של משרד התחבורה, חושפים את גישתן הגזענית של הרשויות כלפי האזרחים הערבים. לגישתן, התקלה במכונת השיקוף אינה מאפשרת טיסה של אזרחים ערבים, אך אין לה השלכות כאלה על אזרחים יהודים. הדבר מראה בבירור כיצד יחס מפלה וגזעני, על רקע לאומי, הוא העומד ביסודם של הנהלים המופעלים בשדות התעופה, ולא בדיקה אישית לפי נסיבותיו של כל נוסע ונוסע.²⁸

למעשה, הבידוק הביטחוני המפלה בשדות התעופה מהווה חלק בלתי-נפרד מן היחס המפלה בו נתקלים אזרחי הערבים של ישראל במקומות ציבוריים שונים ובעת קבלת שירותים בכל תחומי החיים במדינה.²⁹ במהלך השנים, ובמיוחד לאחר אירועי אוקטובר 2000, התרבו מקרי האפליה, ובין היתר נרשמו אירועים של מניעת כניסת ערבים לבריכת שחייה,³⁰ סירוב לקבל אזרחים ערבים כחברים במרכז ספורט,³¹ אי מתן שירות על-ידי חברת בזק,³² סירוב לקבל ילדה לגן ילדים יהודי,³³ וצילום ערבים בקניונים ביישובים יהודיים על-ידי המשטרה.³⁴ הבידוק הביטחוני המפלה בשדות התעופה אינו חריג אם כן בהוויית החיים בישראל, והוא מהווה חלק בלתי-נפרד מגישתן הגזענית והמפלה של הרשויות כלפי האזרחים הערבים במדינה.

איום ביטחוני ופיקוח על האזרחים הערבים

הבידוק הביטחוני המפלה הנערך לנוסעים הערבים מבוסס על התפיסה, המושרשת היטב בקרב רשויות השלטון מאז ימי קום המדינה, לפיה מהווים האזרחים הערבים "איום ביטחוני" פוטנציאלי על המדינה היהודית.³⁵ ראשיתה של תפיסה זו בממשל הצבאי שהוטל על האזרחים הערבים עם קום המדינה בשנת 1948

ונותר על כנו עד לשנת 1966. תפקידו המרכזי של מימשל זה היה פיקוח מיוחד על האזרחים הערבים. לפיקוח זה, שהוגדר כ"פיקוח ביטחוני" על אוכלוסיה "עוינת", שהוגדרה גם כ"גיס חמישי" העלול לחבור לאויבי המדינה מבחוץ, היו ביטויים רבים. אלה כללו שלילה של חופש התנועה, חופש ההתכנסות וחופש הפעולה הכללי מהאזרחים הערבים. המדינה הצדיקה משטר זה ברמה הרעיונית, הציבורית והפוליטית בטענה שהמיעוט הערבי, שמנה באותה עת רק 150 אלף נפש (12% מאוכלוסיית המדינה הכוללת), מהווה סיכון ביטחוני לקיום המדינה היהודית. דוד בן-גוריון עצמו, בנאומיו בכנסת, קבע שעצם הקיום הערבי בישראל הוא איום ביטחוני גדול יותר מן "האויב הערבי מבחוץ". ראשי המדינה ראו בממשל הצבאי, אפוא, מכשיר עיקרי למימוש הפיקוח ההדוק על האזרחים הערבים והשליטה בהם, למניעת התארגנות ערבית ברמה הארצית, להדרת האזרחים הערבים ממערכותיה השונות של המדינה ולקידום התוכנית לייחוד הארץ.³⁶

הממשל הצבאי בוטל אמנם לפני 40 שנה, אולם התפיסות עליהן התבסס, הרואות באזרחים הערבים "איום ביטחוני", לא נעלמו עמו והן מושלות בכיפה עד עצם היום הזה. שני אירועים מרכזיים בתולדות המדינה ממחישים כי לא חל שינוי ניכר בתפיסת הרשויות: הראשון בהם הוא אירועי יום האדמה בשנת 1976, אז קראו האזרחים הערבים לקיום יום של שביתה כללית והפגנות במחאה על החלטת הממשלה להפקיע 20,000 דונם באזור סחי'נין לצורך "יהוד הגליל"; ההפגנות דוכאו בכוח על-ידי המשטרה וצה"ל, אשר ירו למוות בשישה אזרחים ערבים. האירוע השני התרחש בשנת 2000, אז נהרגו 12 אזרחים ערבים ופלסטינים תושב השטחים הכבושים מירי שוטרים במהלך הפגנות שנערכו בעקבות ביקורו של אריאל שרון, אז ראש האופוזיציה, במתחם מסגד אל-אקסא. במהלך ביקורו של שרון, שהתקיים ב-28.9.00, ובמהלך הימים שלאחר מכן, נהרגו ונפצעו מפגינים פלסטינים רבים תושבי מזרח ירושלים והשטחים הכבושים, בעת שכוחות הביטחון הישראליים דיכאו באלימות רבה את ההפגנות נגד הביקור במתחם המסגד (אירועי אוקטובר 2000).

בדו"ח ועדת החקירה הממלכתית, בראשות שופט בית המשפט העליון לשעבר תיאודור אור, שהוקמה לבירור נסיבות הריגתם של האזרחים הערבים באירועי אוקטובר 2000, נקבע כי האזרחים הערבים נתפסים בידי המשטרה כ"אויב" שיש לנהוג בו בהתאם. וזו לשון הדו"ח:

בתוך כך חשוב לפעול על מנת לעקר תופעות של דעות קדומות שליליות שנתגלו, גם אצל קציני משטרה ותיקים ומוערכים, כלפי המגזר הערבי. המשטרה חייבת להטמיע בקרב שוטריה את התובנה, כי הציבור הערבי בכללו אינו אויב שלהם, וכי אין לנהוג בו כאויב.³⁷

סקרים שבדקו את יחסו של הרוב היהודי לאזרחים הערבים ממחישים כי תפיסה זו נפוצה גם בקרב הציבור היהודי הרחב. סקר שערכה חברת גיאוקרטוגרפיה בסוף שנת 2005, עבור המרכז למאבק בגזענות, העלה כי 63% מן הציבור היהודי מסכימים עם הקביעה, לפיה האזרחים הערבים בישראל מהווים "איום" ביטחוני ודמוגרפי על המדינה.³⁸

ביטוי חריף ביותר לתפיסה הרואה באזרחים הערבים בישראל "איום ביטחוני" הופיע בראיון שנתן לעיתון הארץ בני מוריס, פרופסור להיסטוריה באוניברסיטת בן-גוריון בנגב. במהלך הראיון התייחס הפרופ' מוריס לשאלת גירוש האזרחים הערבים משטחי מדינת ישראל בתקופת מלחמת 1948 ובתקופה הנוכחית. לדבריו:

ערביי ישראל הם פצצת זמן. גלישתם לפלשתיניזציה גמורה הפכה אותם לשלוחה של האויב הנמצאת בתוכנו. בפוטנציה הם גיס חמישי. גם דמוגרפית וגם ביטחונית הם עלולים לערער את המדינה. כך, שאם ישראל תיקלע שוב למצב של איום קיומי כמו ב-48, יכול להיות שהיא תיאלץ לפעול כמו שפעלה אז.³⁹

אולם, תפיסה זו, לא זו בלבד שהיא מבוססת על הנחה גזענית, אלא, פשוט, אינה נכונה: אחוז האזרחים הערבים בישראל שהיו מעורבים בעבירות ביטחוניות כנגד

המדינה (ולא רק בתחום התעופה) מתוך כלל האזרחים הערבים, עומד על פחות מ-0.02% – כמאתיים אזרחים ערבים נכון לחודש אוקטובר 2004.⁴⁰ אין אם כך כל סימוכין להנחה שהאזרחים הערבים מהווים "איום ביטחוני" על המדינה ועל אזרחיה היהודים.⁴¹

בתקופת מלחמת העולם השנייה ערכו שלטונות ארצות הברית מעצרים המוניים של אזרחים ממוצא יפאני. רשויות ארצות-הברית חששו אז שאזרחים אלה ישתפו פעולה עם הצבא היפאני, ובכך יפגעו בביטחונה הלאומי של המדינה. באותה עת זכתה פעולה זו לאישור "חוקי" מבית-המשפט העליון של ארצות-הברית. אולם, ועדה של הקונגרס שהוקמה מאוחר יותר קבעה כי נעשה עוול חמור לאזרחים אלה וכי לא היה כל יסוד עובדתי לחשש מפגיעה בביטחון הלאומי. עובדה זו היתה ידועה, ככל הנראה, לצבא עצמו בעת עריכת המעצרים. ההחלטה על המעצר נבעה – כך קבעה הוועדה – משילוב של יחס גזעני, היסטוריה מלחמתית וכישלון המנהיגות המדינית. אחד ההיסטוריונים האמריקאים העיר כי הרקע לפעולה זו של ארצות הברית לא היה חשש לביטחון הלאומי דווקא, אלא תפיסה גזענית. זאת ניתן ללמוד מן העובדה שאזרחים אמריקאים אחרים, ממוצא איטלקי וגרמני, שגם מדינות מוצאם נלחמו באותה עת נגד ארצות הברית, לא נעצרו באופן המוני.⁴² שופט בית-המשפט העליון של ארצות-הברית, ויליאם ברנן, קבע כי ההיסטוריה של ארצות הברית בתחום זה "מלמדת כי האיום החזוי על הביטחון הלאומי, המוביל להקרבה של זכויות האדם בעתות משבר, הינו לעתים קרובות מנופח ובלתי מבוסס מבחינה עובדתית."⁴³

מערכת הנימוקים המצדיקה עריכת בדיקות ביטחוניות מפלות לנוסעים ערבים בשדות התעופה בישראל, על סמך השתייכותם לקבוצה אתנית בלבד, היא אותה מערכת נימוקים שהביאה למעצר ההמוני של אזרחים ממוצא יפאני בארצות-הברית. מערכת נימוקים זו זכתה, בצדק, לביקורת נוקבת בארצות הברית ואינה מקובלת היום כלל ועיקר, בהיותה מנוגדת לתיקון הרביעי לחוקת ארצות הברית.

כפי שראינו, אין לטענה בדבר "איום ביטחוני" הנשקף מהאזרחים הערבים בסיס במציאות, ונראה כי הבדיקות הביטחוניות המפלגות נועדו לפיקוח על פעילות האזרחים הערבים, במסווה של צורך ביטחוני. השאלות המוצגות לנוסעים הערבים מחזקות הנחה זו, שכן הן מהוות למעשה תחקיר מודיעיני, שאין לו נגיעה להגנה על ביטחון הטיסה והנוסעים. כפי שראינו לעיל, גם משימתו המרכזית של הממשל הצבאי, שהוטל על האזרחים הערבים בין השנים 1948-1966, הייתה הפיקוח עליהם. מגמה זו מושלת בכיפה עד היום.

תימוכין להנחה זו ניתן למצוא בעובדה שההתפתחויות הטכנולוגיות, המאפשרות כיום לאתר כל אמצעי העלול לסכן את ביטחון הנוסעים והטיסה, לא הביאו לצמצום היקף הבידוק הביטחוני המפלה של הנוסעים הערבים. נשאלת השאלה, מדוע אין די באמצעים טכנולוגיים אלה? ולאילו מטרה נועדו התחקירים והחיפושים הסלקטיביים?

החקירות המתקיימות בשדות התעופה חורגות מסמכויותיה של רשות שדות התעופה. תפקידה של רשות זו מתמצה באבטחת הנוסעים העולים לטיסות, ואינו כולל ביצוע חקירות מודיעיניות. דבר זה עולה בבירור מסעיף 5(א) לחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977, הקובע כי תפקידה של רשות שדות התעופה הוא, בין היתר, "לנקוט אמצעים לביטחונם של שדות התעופה של הרשות, ושל בני האדם, הטובין, כלי הטיס, המבנים, המיתקנים, והציוד שבהם". הסעיף אינו מקנה לרשות סמכויות לליקוט מידע אודות הנוסעים.

בדיקה פרטנית ולא קבוצתית

ההסתמכות על המוצא הלאומי כבסיס לביצוע בדיקות ביטחוניות מיוחדות לנוסעים ערבים, על בסיס קבוצתי, פסולה, משום שאינה מבוססת על בדיקה פרטנית של כל נוסע ונוסע.

חוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית), התשל"ז-1977, המתווה את הסדרי הביטחון בתעופה האזרחית בישראל, מסמך בסעיף 9 רשימה של גורמים (המפורטים בסעיף 10 לחוק) לעכב אדם לצורך זיהוי ולערוך חיפוש על גופו בחפציו או ברכבו. החיפוש יכול להתבצע בשדה התעופה, בכלי הטיס או במתקן תעופתי המוחזק או המנוהל על-ידי מפעיל ישראלי מחוץ לישראל. היסוד הנדרש מבעל הסמכות על-מנת להפעיל את סמכותו הוא קיומו של חשד. בלשון הסעיף: "החיפוש דרוש לדעתו כדי לשמור על ביטחון הציבור או אם יש לו חשד שהאדם נושא עמו שלא כדין כלי נשק או חומר נפץ או שבכלי הרכב, בכלי הטיס, במטען או בטובין האחרים נמצאים כלי נשק או חומר נפץ שלא כדין". החוק מסמך, אפוא, את אנשי הביטחון לבצע חיפושים בנוסעים באם יש חשד מסוים שנוסע מסוים נושא עמו שלא כדין כלי נשק או חומר נפץ. החוק אינו מסמך גורמים אלה לנקוט בשיטת בידוק ביטחוני המבוססת על אפיון של חשודים המשתייכים לקבוצות סיכון מסוימות, ומובן שאין הוא מסמך אותם לכלול באפיון זה מרכיבים של השתייכות לקבוצה אתנית או ללאום.

בידוק ביטחוני מפלה עשוי להיות מוצדק אם כן, רק במקרים בהם קיים צורך חיוני, ויש בנמצא הוכחה של ממש לסכנה הנשקפת מן הנוסע עצמו, באופן אישי, לשלום הציבור.

זאת ועוד, גם כאשר פועל איש הביטחון מתוקף סמכות שמעניק לו החוק, חובה עליו לנהוג באופן שלא יפגע בכבוד האדם ובצנעת הפרט שלו. בעניין זה קבע בית-המשפט-העליון הלכה סדורה הנוגעת לדרך ביצוע החיפוש. הדברים נאמרו בהקשר של סמכות השוטרים לבצע חיפושים, סמכות החופפת לזו שמעניק חוק הטיס לאנשי הביטחון בשדות התעופה:

ולא זו אף זו. דברים שאמרנו בעניין אופן ביצוע החיפוש עניינם כאשר לא ניתנה הסכמתו של מי שנערך עליו החיפוש. אך נראה לי, כי גם כאשר ניתנה הסכמה כאמור, עדיין אין פירושו של דבר כי

הכול פרוץ ומותר. העובדה שמדובר בזכויות יסוד של פגיעה בכבודו של אדם ובצנעת הפרט שלו יש בה כדי לחייב, גם כאשר החיפוש נערך בהסכמה, לשמור על מידה סבירה של הגינות כדי שלא לרמוס את כבוד האדם שבגופו נערך החיפוש, ואת פרטיותו, כאשר הדבר אינו מתבקש ואינו הכרחי לצורך החיפוש.⁴⁴

עמדת בתי-המשפט

במהלך השנים, הגישו אזרחים ערבים תביעות שונות לבתי-משפט בישראל בדרישה לפיצויים בגין בדיקות ביטחוניות מפלות שנכפו עליהם על-ידי רשויות שדות התעופה. במקרים רבים הסתיימו התביעות בפשרה בין הצדדים, לפיה שילמו רשויות שדות התעופה פיצויים לתובעים. במקרים אחרים נתנו השופטים פסקי-דין סופיים.

מהו יחסם של בתי-המשפט בישראל לסוגיית הבדיקות הביטחוניות המיוחדות בשדות התעופה? אף שרשויות שדות התעופה מכחישות כי מוצאו הלאומי של הנוסע מהווה שיקול לעניין עריכת בדיקות ביטחוניות מפלות, נטו חלק מבתי-המשפט לקבל את הטענה כי מדיניות כזו אכן קיימת. במקרה אחד, למשל, ציין בית-המשפט את הדברים הבאים:

אל-על נמנעת בהתמדה מאזכור הסיבה בשלה נדרש המתלונן לעבור בדיקה ביטחונית מיוחדת, ואינה מאשרת שהסיבה לכך היתה לאומיותו הערבית. אולם בית המשפט אינו מנותק מן המציאות, וכאשר אין הנתבעת מספקת סיבה אחרת כלשהי, ומכיוון שאין כל ראיות העשויות להפריך את עדותו הכתובה של המתלונן, לפיה נאמר לו מפורשות כי הסיבה לדרישות החריגות היא מוצאו הערבי, אני רואה סיבה להטיל ספק בכך שזו אכן היתה הסיבה, ולא אחרת.⁴⁵

ברם, אף שחלק מבתי-המשפט קיבלו את הטענה כי מוצאו הלאומי של הנוסע מהווה שיקול בהחלטת רשויות שדות התעופה על עריכת בדיקות ביטחוניות מפלות, הם בחרו שלא לתקוף מדיניות זו באורח ישיר.⁴⁶ יתרה מזאת, בתי-המשפט הסכימו עם רשויות שדות התעופה כי שיקול זה מחויב מתוקף המציאות, ואין מנוס מן ההסתמכות עליו.⁴⁷

בתי-המשפט הכריעו בתיקים שהובאו בפניהם על בסיס דוקטרינות מתחום המשפט הפרטי, כמו חובתו של כל צד לחוזה לפעול בתום-לב, ופסקו לתובעים פיצויים על בסיס ההנחה שרשויות שדות התעופה הפרו את החוזה בינן לבין הנוסעים הערבים וגרמו לאחרונים נזקים. בכמה מקרים התייחסו בתי-המשפט גם לפגיעת ההליך הביטחוני המיוחד בכבוד האדם, במיוחד לאור חוק יסוד: כבוד האדם וחירותו. במקרים אלה, נמנעו בתי-המשפט מהכרעה בסוגיית חוקיותה של מדיניות הבידוק הביטחוני המפלה, והסתפקו בהתמקדות בנזקים, בפגיעה בכבוד הנוסעים ובהשפלתם כתוצאה מבדיקות אלו.

באחד המקרים ניסה אזרח ערבי לתקוף ישירות את מדיניות הבידוק הביטחוני המפלה.⁴⁸ במקרה זה היה התובע מתמחה במשרד עורכי-דין, שביקש לטוס באמצעות חברת התעופה ארקיע מהרצליה לקריית שמונה. התובע נדרש לעבור בדיקות ביטחוניות מיוחדות בשל היותו ערבי. בתביעה שהגיש, ביקש כי בית-המשפט יורה לחברת התעופה לחשוף את הקריטריונים לביצוע בדיקות ביטחוניות. בית-המשפט סירב לבקשתו, בטענה שהקריטריונים אינם נוגעים במישרין לשאלה האם חברת התעופה נהגה בו באופן לא חוקי, ובחר להתעלם מכך שקריטריונים אלה עשויים לחשוף את המניע לעריכת הבדיקות המפלות לנוסעים הערבים. בסופו של דבר, דחה בית-המשפט את התביעה בטענה שהתובע לא הוכיח כי הבדיקות הביטחוניות היו משפילות!!

ניסיון נוסף לחשוף את הקריטריונים לעריכת הבדיקות הביטחוניות בשדות התעופה נעשה בעתירה שהגישה התנועה לחופש המידע בחודש מאי 2006

לבית המשפט לעניינים מינהליים בתל-אביב בדרישה לחשוף את הקריטריונים, תוך התבססות על חוק חופש המידע, התשנ"ח-1998. בתאריך 12.11.06 דחה בית-המשפט את העתירה.

האם בידוק ביטחוני מפלה על רקע השתייכות אתנית ולאומית הוא מוצדק וראוי?

על אף שהבידוק הביטחוני המפלה בשדות התעופה אינו מונע מהאזרחים הערבים גישה לתובלה האווירית, הרי הוא מבטא יחס גזעני כלפיהם. זאת, משום שהוא מבוסס על בידודם של פרטים על בסיס השתייכותם הלאומית, שאינה נתונה לשליטתם.

יתירה מכך, לא זו בלבד שהבידוק הביטחוני המפלה מבוסס על תפיסה גזענית, אלא שהוא גם מיישם מערכת של שליטה גזעית, בה שולטים בני לאום אחד בבני לאום אחר. אילו, למשל, היה אזרח יהודי חוטף מטוס ישראלי מסיבותיו שלו, האם היו רשויות שדות התעופה מבצעות בידוק ביטחוני מיוחד לכל האזרחים היהודים? במקרה כזה היו הרשויות, ובצדק, רואות באזרח יהודי זה אדם העומד בפני עצמו, שביצע עבירה פלילית וראוי בשל כך לעונש. זאת ותו לא. מדוע, אם כן, שונה היחס כלפי האזרחים הערבים, במיוחד נוכח העדר ביסוס עובדתי לתפיסה הרואה בהם סיכון ביטחוני?

בארצות הברית, זכה נושא הבידוק הביטחוני בשדות התעופה לתשומת לב מיוחדת בעקבות אירועי ה-11 בספטמבר 2001. מיד לאחר האירועים הראו סקרי דעת קהל כי רוב אזרחי ארצות-הברית תומכים בביצוע בדיקות ביטחוניות מפלות לאזרחים אמריקאים ממוצא מזרח תיכוני, מתוך ההנחה שבידוק כזה יצמצם את הסיכון לביצוע פעולות טרור נוספות. רשויות התעופה החלו ביישום מדיניות מפלה כזו, אולם פעילים לזכויות האדם טענו בתקיפות כי בידוק מפלה כזה עומד בניגוד לחוקת ארצות הברית: התיקון הרביעי לחוקה⁴⁹ מבטיח את הזכות להיות מוגן מפני חיפוש שאינו מתקבל על הדעת, ללא עילה סבירה

"probable cause"). השתייכות לקבוצה אתנית או ללאום מסוימים אינה מהווה "עילה סבירה" לביצוע בידוק ביטחוני מיוחד. זאת גם כאשר רשויות אכיפת החוק גורסות כי קיימת סבירות גבוהה שהפרטים הנמנים עם קבוצה אתנית מסוימת יבצעו פעולות טרור. זאת ועוד, התיקון הארבעה-עשר לחוקת ארצות-הברית⁵⁰ מבטיח את שוויון האזרחים בפני החוק. ביצוע בדיקות ביטחוניות מיוחדות בהתבסס על השתייכותו של אדם לקבוצה אתנית או ללאום כשלהם מהווה הפרה בוטה של עיקרון זה.⁵¹

ואכן, ההלכה המקובלת בארצות הברית פוסלת בידוק מפלה. בית-המשפט העליון של ארצות הברית קבע כי אבחנה על בסיס גזע או פרופיל ייחודי אחר אינה חוקתית, פוגעת בשוויון ואסורה על-פי התיקון הרביעי לחוקה. כך, למשל, נפסק כי המשטרה אינה רשאית לעצור לבדיקה נהגים ברחוב על בסיס גזע או כל מאפיין ייחודי אחר.⁵² הלכה זו, חלה, על-פי ההיגיון, גם על בידוק ביטחוני וחיפוש מיוחד המבוצעים על-ידי אנשי ביטחון בשדות התעופה.

לא זו בלבד שהבידוק הביטחוני המבוסס על אפיון של פרטים והכולל מרכיבים כמו השתייכות לקבוצה אתנית מסוימת או ללאום מסוים הוא מפלה, בידוק כזה גם אינו יעיל למניעת תקיפות עתידיות בטיסות. עובדה זו הובהרה היטב בתזכיר שהופץ בחודש אוקטובר 2002 לסוכני אכיפת-חוק אמריקאים ברחבי העולם, על-ידי קבוצה של בעלי תפקידים בכירים במערכת אכיפת החוק של ארצות הברית. התזכיר, שכותרתו "הערכת התנהגויות", הדגיש כי ההתמקדות במאפייניו הגזעיים של פרט כלשהו היא בזבוז של משאבי אכיפת החוק, העלול להביא את העוסקים באכיפת החוק להתעלם מהתנהגות חשודה, בעבר או בהווה, של מישהו שאינו תואם את האפיון הגזעי. אחד ממחברי הדו"ח ציין: "במהותה, האמונה שניתן להשיג ביטחון על-ידי התמקדות במאפיינים במקום בהתנהגויות היא טיפשית. אם מטרתך היא מניעת התקפות... אתה רוצה שעיניך ואוזניך יעסקו בחיפוש התנהגויות המקדימות להתקפה, ולא מאפיינים". שימת הדגש על נושא הגזע, הדגיש התזכיר, מסיחה את הדעת מההבחנה בהתנהגויות העלולות להיות חשודות.⁵³

פגיעה בזכויות אדם

הבדיקות הביטחוניות המפלגות הנערכות לנוסעים הערבים, והמבצעות כדבר שבשגרה, כרוכות בפגיעה קשה בזכויות אדם שונות: הזכות לכבוד, הזכות לפרטיות, הזכות לחירות אישית, הזכות לשמירה על קניין, הזכות לצאת מהארץ ולהיכנס אליה באופן חופשי, הזכות לחופש העיסוק (לאנשים שטיסתם חלק מעיסוקם) ומעל לכל – הזכות לשוויון. מדובר בפגיעה קשה במספר רב של זכויות, המוגנות כולן על-ידי החוק הישראלי והמשפט הבינלאומי לזכויות האדם גם יחד.

הזכות לשוויון

הבידוק הביטחוני הנערך בשדות התעופה הוא מפלה, שכן רק פרטים המשתייכים ללאום הערבי נדרשים לעבור בידוק מקיף ופולשני, בעוד מי שנמנה על הלאום היהודי עובר בידוק שגרתי בלבד. נוהג מפלה זה, אינו עומד בפני עצמו, ומצטרף לתחומי חיים רבים בישראל בהם מופלים האזרחים הערבים לרעה. ככזה, הוא שב ומעורר תחושות קיפוח הקיימות מימלא בקרב ציבור זה.

חוק איסור הפליה במוצרים, בשירותים ובכניסה למקומות בידור ולמקומות ציבוריים, תשס"א-2000 אוסר על אפליה על רקע לאומי וגזעי בכניסה למקומות ציבוריים. סעיף 3 לחוק קובע כי "מי שעיסוקו בהספקת מוצר או שירות ציבורי או בהפעלת מקום ציבורי, לא יפלה בהספקת המוצר או השירות הציבורי, במתן הכניסה למקום הציבורי או במתן שירות במקום הציבורי, מחמת גזע, דת או קבוצה דתית, לאום, ארץ מוצא, מין, נטייה מינית, השקפה, השתייכות מפלגתית, מעמד אישי, הורות או מוגבלות." אחד מהשירותים שהחוק אוסר את ההפליה ב"צריכתן" הוא "תובלה אווירית" (סעיף 2 לחוק).

הזכות לשוויון קיבלה במערכת המשפט הישראלית מעמד של זכות חוקתית אשר עוגנה בחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו, כחלק מהזכות לכבוד. היא נתפסת כאם הזכויות וכאחד מערכי היסוד של המדינה.⁵⁴ על חשיבותה של זכות זו עמד הנשיא לשעבר של בית המשפט העליון, השופט אהרן ברק:

הצורך להבטיח שוויון הוא טבעי לאדם. הוא מבוסס על שיקולים של צדק והגינות. המבקש הכרה בזכותו צריך להכיר בזכותו של הזולת לבקש הכרה דומה. הצורך לקיים שוויון הוא חיוני לחברה ולהסכמה החברתית שעליה היא בנויה. השוויון שומר על השלטון מפני השרירות. אכן, אין גורם הרסני יותר לחברה מאשר תחושת בניה ובנותיה, כי נוהגים בהם איפה ואיפה. תחושת חוסר השוויון היא מהקשה שבתחושות. היא פוגעת בכוחות המאחדים את החברה. היא פוגעת בזהותו העצמית של האדם.⁵⁵

בביצוע בדיקות ביטחוניות מפלות לאזרחים הערבים, מפרה מדינת ישראל גם את מחויבותיה במסגרת המשפט הבינלאומי לזכויות האדם, ובהן ההכרזה לכל באי עולם בדבר זכויות האדם משנת 1948, האמנה הבינלאומית בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות משנת 1966 והאמנה הבינלאומית בדבר ביעור כל צורות האפליה הגזעית משנת 1965. סעיף ב(1) של ההכרזה לכל באי עולם בדבר זכויות האדם קובע כי "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, קניין, לידה או מעמד אחר." באמנה הבינלאומית בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות ובאמנה הבינלאומית בדבר ביעור כל צורות האפליה הגזעית, נאסרה לחלוטין אפליה על רקע גזעי. סעיף 1 לאמנה הבינלאומית בדבר ביעור כל צורות האפליה הגזעית מגדיר את המונח "אפליה גזעית" כדלקמן:

באמנה זו המונח 'אפליה גזעית' משמעו יהא 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 והשימוש, או לפגום בהכרה, בהנאה או בשימוש, על בסיס שווה, של זכויות האדם וחירויות היסוד בחיים המדיניים, הכלכליים, החברתיים, התרבותיים, או בכל תחום אחר בחיי הציבור.

ובסעיף 2 לאמנה נקבע:

המדינות בעלות האמנה מגנות אפליה גזעית ומתחייבת לנקוט, בכל האמצעים הנאותים, וללא דיחוי, מדיניות של ביעור אפליה גזעית בכל צורותיה ולקדם הבנה בין כל הגזעים. ולתכלית זו: (א) כל מדינה בעלת האמנה מתחייבת שלא לעסוק בשום פעולה או נוהג שבאפליה גזעית נגד בני אדם, קבוצות בני אדם או מוסדות, ולהבטיח כי כל הרשויות הציבוריות ומוסדות הציבור, הלאומיים והמקומיים, יפעלו בהתאם לחובה זו.

אפילו בעתות חירום,⁵⁶ בהן רשאויות המדינות שהן צד לאמנה להשעות זכויות מסוימות, עומדת בעינה החובה להימנע מאפליה, ואין להשעותה.⁵⁷ כך, בסעיף 4(1) לאמנה הבינלאומית בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות נקבע כי "בשעת חירום כלכלית המאיימת על חיי האומה ואשר על קיומה הוכרז רשמית, רשאויות המדינות שהן צד באמנה זו לנקוט אמצעים הגורעים מהתחייבויותיהן שעל-פי אמנה זו, במידה הנדרשת במדוקדק מפאת חומרת המצב, ובלבד שאותם אמצעים לא יהיו בלתי מתיישבים עם התחייבויותיהן האחרות על-פי המשפט הבינלאומי ולא יגררו אפליה שתהא מבוססת אך ורק על טעמי גזע, צבע, מין, לשון, דת או מוצא חברתי."

מדינת ישראל היא צד לאמנות אלה ולפיכך מחויבת לכבד את הזכויות והסטנדרטים שנקבעו בהן. אולם, ישראל עשתה כל שביכולתה על-מנת להתחמק ממילוי התחייבויותיה אלה ולרוקן אותן מתוכן. גישה זו של ישראל באה לידי ביטוי בהימנעותה מהכרה בסמכותו של הוועד לביעור כל הצורות של אפליה גזעית לקבל ולבדוק תלונות של יחידים או קבוצות, הטוענים שנפלו קורבן להפרות של האמנה בדבר ביעור כל הצורות של אפליה גזעית. סעיף 14 לאמנה מאפשר למדינה שהיא צד לאמנה להצהיר כי היא מכירה בסמכות זו, אם תבחר לעשות כן. ישראל נמנעה מכך, ובכך היא מונעת מאזרחיה לקבל סעד או תרופה ממוסד זה.⁵⁸

הזכות לכבוד

הבדיקות הביטחוניות המפלול הנערכות לנוסעים הערבים פוגעות בזכות לכבוד האדם, שכן הן כרוכות בהשפלתם של נוסעים אלה ובסיווגים כמי שמאיימים על ביטחונם של הנוסעים האחרים, החייבים לפיכך לפקח על מעשיהם ולהיזהר מפניהם. פגיעה זו חמורה שבעתיים בהתחשב בעובדה כי הבידוק מבוצע פעמים רבות לעיני כל. נוסף לכך, נפגע כבוד האדם של הנוסעים הערבים מעצם האפליה הגלומה בבידוק זה.

סעיף 2 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו קובע כי "אין פוגעים בחייו, בגופו או בכבודו של אדם באשר הוא אדם." סעיף 4 לחוק היסוד קובע כי "כל אדם זכאי להגנה על חייו, על גופו וכבודו." בהקדמה להכרזה לכל באי עולם בדבר זכויות האדם נאמר כי "הואיל והכרה בכבוד הטבעי לכל בני משפחת האדם ובזכויותיהם השוות והבלתי נפקעות הוא יסוד החופש, הצדק והשלום בעולם." (פיסקה 1). בהקדמה לאמנה הבינלאומית בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות נאמר כי "בעלות האמנה, בשימון אל ליבן, כי בהתאם לעקרונות המוצהרים במגילת האומות מאוחדות, ההכרה בכבוד העצמי ובזכויותיהם השוות והבלתי ניתנות לשלילה של כל בני משפחת האנוש היא יסודם של החירות, הצדק והשלום בעולם; בהכירן, כי זכויות אלה נובעות מכבודו העצמי של האדם."

הזכות לחירות אישית

הבידוק הביטחוני המפלה פוגע גם בחירותם האישית של הנוסעים הערבים, שכן הוא כרוך בהגבלת חירותם לצאת את הארץ או להיכנס אליה בחופשיות וללא התערבות בלתי-סבירה בענייניהם האישיים.

סעיף 5 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו קובע כי "אין נוטלים ואין מגבילים את חירותו של אדם במאסר, במעצר, בהסגרה או בכל דרך אחרת." בסעיף ג להכרזה לכל באי עולם בדבר זכויות האדם נאמר כי "כל אדם יש לו הזכות לחיים, לחירות ולביטחון אישי." (סעיף 9(1) לאמנה הבינלאומית בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות נקבע כי "לכל אדם שמורה הזכות לחירות אישית ולביטחון אישי. לא יהא אדם נתון במעצר או במאסר שרירותיים. לא תישלל חירותו של אדם אלא מטעמים ובהתאם להליכים שנקבעו בחוק."

הזכות לפרטיות

הבידוק הביטחוני המפלה כרוך גם בפגיעה קשה בזכותם של הנוסעים הערבים לפרטיות, שכן הוא מלווה בהתחקות אחר פעולותיהם ותנועותיהם במדינות בהן הם מבקרים. כמו כן, מלווה הבידוק בחיפוש על גופו של הנוסע, במטענו ובחפציו האישיים והאינטימיים ובעיון מדוקדק במסמכיו, ובמקרה שברשותו מחשב נייד, גם בקבצים השמורים על-גבי המחשב.

סעיף 2 (1) לחוק הגנת הפרטיות, התשמ"א-1981 קובע כי "פגיעה בפרטיות היא אחד מאלה: (1) בילוש או התחקות אחרי אדם, העלולים להטרידו, או הטרדה אחרת." סעיף 7 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו קובע כי "(א) כל אדם זכאי לפרטיות ולצנעת חייו; (ב) אין נכנסים לרשות היחיד של אדם שלא בהסכמתו; (ג) אין עורכים חיפוש ברשות היחיד של אדם, על גופו, או בכליו." סעיף יב' להכרזה לכל באי העולם בדבר זכויות האדם נאמר כי "לא יהא אדם נתון להתערבות שרירותית בחייו הפרטיים, במשפחתו, במעונו, בחליפת מכתבים שלו ולא לפגיעה בכבודו או בשמו הטוב. כל אדם זכאי להגנת החוק בפני התערבות או פגיעה באלה." סעיף 17 לאמנה הבינלאומית בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות קובע כי "(1) לא יהיה אדם נתון להתערבות שרירותית או בלתי-חוקית בצנעת הפרט שלו, במשפחתו, בביתו או בכתובתו, או לפגיעות בלתי חוקיות בכבודו או בשמו הטוב; (2) לכל אדם הזכות להגנת החוק נגד התערבויות או פגיעות כאלה."

הזכות ליציאה מישראל ולכניסה אליה

הבידוק הביטחוני המפלה בשדות התעופה פוגע גם בזכותם של האזרחים הערבים לצאת מהארץ ולהיכנס אליה באופן חופשי, שכן אם יסרב מי מהם לעבור בידוק זה ייאסר עליו לנסוע ליעדו. סעיף 6 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו קובע כי "(א) כל אדם חופשי לצאת מישראל"; (ב) כל אזרח ישראלי הנמצא בחוץ לארץ זכאי להיכנס לישראל." בסעיף 21(2) לאמנה הבינלאומית בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות נקבע כי "כל אדם בן חורין לעזוב כל ארץ שהיא, לרבות ארצו הוא."

הזכות לשמירה על הקניין

הבידוק הביטחוני המפלה פוגע גם בזכותם של הנוסעים הערבים לקניין, כאשר הוא כרוך בהחרמתם של חפצים אישיים ובגרימת נזק בלתי-מוצדק לחפצים אלה. פגיעה בקניינו של אדם מהווה גם פגיעה בכבודו, משום שהיא פוגעת באוטונומיה של רצונו: לא עוד הוא מחליט מה יעשה בקניינו וחפציו, השלטונות הם המחליטים זאת במקומו.

סעיף 3 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו קובע כי "אין פוגעים בקניינו של אדם". בסעיף יז' להכרזה לכל באי עולם בדבר זכויות האדם נאמר "(1) כל אדם זכאי להיות בעל קניין, בין לבדו ובין יחד עם אחרים; (2) לא יישלל מאדם קניינו דרך שרירות."

הזכות לחופש העיסוק

כאשר נסיעתם של האזרחים הערבים נועדה לצורכי עבודה, פוגע הבידוק הביטחוני המפלה גם בזכותם לחופש העיסוק. זאת משום שהוא מונע מהם לנהל את עסקיהם באופן חופשי, ללא התערבות או התחקות אחר מטרת העבודה וללא עיון במסמכים הפרטיים הקשורים בעבודה, עליהם חל לעיתים חיסיון, כמו במקרה של עורך דין-לקוח.

סעיף 1 לחוק יסוד: חופש העיסוק קובע כי "כל אזרח או תושב של המדינה זכאי לעסוק בכל עיסוק, מקצוע או משלח יד; אין מגבילים זכות זו אלא בחוק, לתכלית ראויה ומטעמים של טובת הכלל." כנגד זכותו של האדם לחופש עיסוק ניצבת חובתו של השלטון להימנע מלהפריע לפרט לעסוק במקצועו. על פקידים וגופים ציבוריים מוטלת חובה ציבורית, הנובעת מעצם תפקידם, שלא להפריע לפרט לעסוק במלאכתו (סעיף 5 לחוק היסוד: חופש העיסוק). סעיף חג(1) להכרזה לכל באי העולם בדבר זכויות האדם קובע כי "כל אדם זכאי לעבודה, בחירה חופשית של עבודתו, לתנאי עבודה צודקים והוגנים והגנה מפני האבטלה."

סיכום והמלצות

לכל מדינה הזכות לשמור על ביטחון הנוסעים בתובלה האווירית ועל ביטחון המטוסים. לשם כך ניתנת בידה הסמכות לבצע בדיקות ביטחוניות בנוסעים ובמטענם, המעוגנת בחוק. יחד עם זאת, סמכות זו אין בה משום היתר להפלות בין אזרחי המדינה בדרך ביצוען של הבדיקות.

דו"ח זה הראה כי האזרחים הערבים בישראל מופלים לרעה על-ידי רשויות שדות התעופה בביצוע הבדיקות הביטחוניות בשדה התעופה בן-גוריון ובשדות התעופה בחו"ל. הסיבה לאפליה זו נעוצה בתפיסה הרואה באזרחים הערבים איום ביטחוני על המדינה ועל הרוב היהודי בה. לדידה של המדינה, מצדיקה תפיסה זו פיקוח מיוחד על האזרחים הערבים וביצוע בדיקות ביטחוניות נוספות. ברם, ראינו כי תפיסה זו אין לה על מה להתבסס, ויסודה בראייה גזענית של האזרחים הערבים כנחותים וכמי שנוטים, מעצם טבעם, להיות "טרוריסטים", העלולים לאיים על ביטחון המדינה בכל עת.

הבדיקות הביטחוניות המפלגות כרוכות, מטבע הדברים, בהפרות רבות של זכויות האדם על רקע השתייכות לאומית ואתנית, ובמיוחד של הזכויות לשוויון ולכבוד. מדינת ישראל, המגדירה עצמה כמדינה דמוקרטית, מחויבת, על-פי חוקיה שלה ועל-פי המשפט הבינלאומי גם יחד, לכבד את זכויות אזרחיה הערבים ולהימנע מאפלייתם לרעה. חובה זו חלה גם על ביצוע הבדיקות הביטחוניות בשדות התעופה. בפועל, אין המדינה מקיימת את התחייבויותיה בתחום זה כלל ועיקר.

הארגונים החוקרים, וכמוהם האזרחים הערבים במדינה, אינם מבינים מדוע מחייב ביטחון הנוסעים והטיסות ביצוע בדיקות ביטחוניות נוספות ומיוחדות לאזרחים הערבים דווקא. זאת, כאשר אזרחים אחרים אינם נדרשים לעבור אלא בבדיקות ביטחוניות שגרתיות. הצורך בבדיקת המיוחד

תמוה במיוחד, נוכח האמצעים הטכנולוגיים החדשים העומדים לרשות רשויות שדות התעופה, והמאפשרים להם לאתר איומים ביטחוניים מבלי להידרש לתחקורים חודרניים ולחיפושים משפילים; ההתעקשות על ביצוע הבידוק המיוחד תמוהה עוד יותר לאור מחקרים שונים שהראו כי ביצוע בדיקות ביטחוניות מפלות אינו מהווה כלי יעיל לאיתור איומים ביטחוניים פוטנציאליים.

כמו כן, אין זה ברור מדוע מאפשרות מדינות זרות, שחוקיהן הפנימיים ומחויבויותיהם הבינלאומיות אוסרים באופן מיוחד ומפורש על אפליה בין פרטים על רקע קבוצתי, לאומי וגזעי, לחברות ישראליות ולאנשי ביטחון ישראליים לפעול על אדמתן באופן חופשי וללא פיקוח הדוק מצדן, ולבצע בידוק ביטחוני מפלה המפר את זכויותיהם של אזרחיה הערבים של ישראל.

המרחק בן חובתה של המדינה לדאוג לביטחון נוסעיה ומטוסיה לבין האפליה והפגיעה החמורה בזכויות האדם בידי רשויות שדות התעופה רב ביותר. הזכות והחובה לשמור על ביטחון הנוסעים והטיסות אינן מבטלות את החובה לכבד את הזכות לשוויון ואת ויתר זכויות אדם. להיפך, מדינות דמוקרטיות נבחנות דווקא על-פי כיבוד זכויות האדם בתחומן, ובמיוחד זכויות המיעוטים. בבואה לערוך בדיקות ביטחוניות בשדות התעופה, בארץ ובחו"ל, מחובתה של המדינה, אפוא, לבדוק את כל האזרחים באורח שוויוני. בדיקות ביטחוניות מיוחדות יש לערוך רק למי שלגביו קיים חשד אישי וספציפי, המבוסס על מידע אובייקטיבי, לפיו הוא עלול להוות איום לביטחון הנוסעים האחרים או הטיסות. השתייכות ללאום הערבי אינה סיבה חוקית או מספקת לביצוע בדיקות ביטחוניות מיוחדות.

לפיכך, קוראים הארגונים החוקרים לרשויות שדות התעופה לשנות את מדיניותן בכל הנוגע לבדיקות הביטחוניות בשדות התעופה בארץ ובחו"ל, להפסיק את אפליית האזרחים הערבים ולכבד את זכויותיהם שאינן ניתנות

להפקעה, כבני אדם. כמו כן, קוראים הארגונים החוקרים למדינת ישראל ולאזרחיה היהודים להתנער כליל מהתפיסה הרואה באזרחיה הערבים של המדינה "איום ביטחוני" ו"גייס חמישי", אשר הוכחה כשגויה, ולראות בהם ולהתייחס אליהם כאזרחים שווים במדינה.

כמו כן, קוראים הארגונים החוקרים למדינות העולם לבנות מנגנון אפקטיבי שיפקח על החברות הישראליות ואנשי הביטחון הישראלים הפועלים בשדות התעופה שבתחומן, ולדאוג בפועל לכך שהסדרי הביטחון המבוצעים בשטחן ובאישורן יופעלו באופן שוויוני וללא אפליה בין קבוצות נוסעים שונות, תוך כיבוד זכויות האדם, כפי שמחייבים אותן חוקיהן הפנימיים והחוק הבינלאומי.

נספח א'

בידוק ביטחוני מפלה בשדה התעופה בן-גוריון

עדותו של חאתם חביבאללה, תושב עין מאהל

אני רופא. אני נשוי לאישה ממוצא איטלקי ואבא לשלושה ילדים. שניים מהבנים שלי לומדים באיטליה. גם הבת השלישית מתכוונת ללמוד שם בקרוב.

לפני יותר משנה, בתקופת חגיגות המולד 2004/2005, הבן שלי הגיע לביקור בעין מאהל עם דודה שלו וחברה שלה, שהיא נכה ונעזרת בכיסא גלגלים. הבן שלי סיפר לי שהחברה הנכה עברה מסכת מבישה של חקירה וחיפוש בידי צוות הביטחון הישראלי בשדה התעופה. הוא אמר גם שלקחו את המזוודות שלהם לבדיקה והסבירו להם שהם יקבלו אותן בחזרה בישראל, אחרי שייבדקו אותן. המזוודות הגיעו בסופו של דבר, באיחור של יומיים, אבל כשפתחנו אותן גילינו שחלק מהן היו קרועות וחלק מהחפצים היו שבורים.

כשהביקור נגמר, נסענו לשדה התעופה בן-גוריון. היינו אמורים לטוס בשעה 6:00 בבוקר. דאגנו להגיע הכי מוקדם שיכולנו כדי שהתחקור ייגמר כמה שיותר מוקדם. הגענו לשדה התעופה ארבע שעות לפני ההמראה. כשהגענו לשער החיצוני של שדה התעופה, השומר ביקש מאיתנו להזדהות ושאל אותנו מאיפה באנו. כשאמרנו שבאנו מאזור נצרת הוא הורה לנו לעצור את הרכב בצד. אני נוסע הרבה לחו"ל ובכל פעם שהגעתי לשער ואמרתי שאני מאזור נצרת הורו לי לעצור בצד וחקרו אותי. פעם אחת אמרתי לשומר בשער שאני מעפולה ועברתי בלי תחקור כלשהו.

כשהגענו לדלת הכניסה של טרמינל, היו שם כמה פקידים שבדקו לחלק מהנכנסים את תעודות הזהות או את הדרכונים. ביקשו מאיתנו להזדהות

שוב. הראינו להם את תעודות הזהות ונכנסנו. כאשר הגענו למקום שבו צריך להציג את הדרכונים ומתחיל התחקור, ביקשנו מהפקיד להביא כסא גלגלים בשביל החברה, אבל הוא לא הסכים בשום אופן. הוא הורה לנו לחכות בצד לתחקור. באותו זמן אנשים שהיו מאחורינו בתור עברו אותנו בשלי תחקור ובלי חיפוש במזוודות.

שמתי לב שהצמידו למזוודות שלנו מדבקות בצבע אדום. הבדיקה של המזוודות שלנו התחילה במכונת השיקוף, ובכל פעם שהם חשדו במשהו הם לקחו את התיק, שפכו ממנו הכול ועשו חיפוש יסודי מאוד, אפילו בדברים הכי אישיים. כשהם גמרו, הם לא הסכימו להחזיר את החפצים למקום שלהם במזוודה. החיפוש לקח שעותיים.

הבן שלי הזדהה והתחילו לחקור אותו. שאלו אותו כל מיני דברים, כולל שאלות מאוד אישיות: "למה קנית מתנה כזו? למה אתה ישן אצל דודה שלך? מי החברים שלך באיטליה? יש לך חברים ממדינות אחרות? למה אתה לומד אווירונאוטיקה?" ועוד. את אשתי שאלו שאלות כמו: "למה את נוסעת לאיטליה? במה עובד אבא שלך?". ניסיתי לעזור ולתרגם לה תוך כדי התשאול, אבל הם לא אפשרו לי. בינתיים הנוסעים האחרים המשיכו לעבור ולעקוף אותנו, בשלי שום תשאול או חיפוש.

אחרי החיפוש במזוודות התחיל החיפוש הגופני בחדר צדדי. הם חלצו לי את הנעלים וחיפשו בבגדים שלי. אחר-כך הורידו לי את המכנסיים והתחילו "למשש" את הבגדים שלי ואת הגוף שלי, כולל במקומות הכי אינטימיים. זה מאוד הגעיל אותי. החיפוש הגופני לקח רבע שעה בערך. גם לחברה, שבקושי מסוגלת ללכת, עשו חיפוש מביש כזה.

ראינו שהשעה כבר 04:30, ובגלל כל העיכובים האלה ביקשנו בינתיים מאחד הפקידים שיעשה לנו "צ'ק-אין" כדי שיישמרו לנו מקום טוב במטוס. הפקיד הלך לטפל בזה, אבל חזר בשעה 05:30 ואמר לנו שאין יותר מקומות בטיסה והמטוס נסגר. היינו בשוק. איך זה יכול להיות שאין מקומות בטיסה כשבאנו כל-כך מוקדם ועברנו את כל הסיוט של התחקור.

אחרי שעות של חיפוש משפיל ופוגעני בסוף לא עלינו למטוס. כדי "לפצות" אותנו הם הציעו כל מיני חלופות כמו לטוס לברצלונה ומשם בחזרה לרומא, או לטוס למינכן ואחר כך לרומא. דחינו את כל ההצעות. ביקשנו מהם לאפשר לנו לטוס למחרת ב"אל-איטליה". כפיצוי, נתנו לכל אחד מאיתנו \$200.

עדותה של דאליה חלבי, תושבת דאליית אל-כרמל

אני פעילה חברתית, ובמסגרת הפעילות שלי נסעתי לצפון אירלנד במשלחת שהיו בה חמש חברות ערביות וחמש יהודיות.

היחס הפוגע התחיל כשהגענו לשדה התעופה בן-גוריון. אותנו, הבחורות הערביות, לקחו הצידה ועיכבו לתחקור, בזמן שאת החברות היהודיות במשלחת לא עיכבו. כשהחתימו לנו את הדרכונים, אחת הפקידות כנראה טעתה בצבע של המדבקה שהייתה צריכה להדביק על הדרכון, והפקידות האחרות העירו לה "את לא יודעת לאבחן!". אני בטוחה שהכוונה היתה "מה, את לא יודעת להבדיל בין ערביות ליהודיות?". זה פגע בי מאוד, כאילו כתוב לכל אדם על המצח אם הוא ערבי או יהודי.

לחברות היהודיות במשלחת הדביקו מדבקות בצבע אחר משלנו. שלהן היו ורודות ושלנו צהובות. זה פגע בי עוד יותר.

כשחזרנו לארץ, במחלקה של אל-על בשדה התעופה היתירו בלונדון, היה לי תיק קטן עם ארנק, כסף וכל-מיני כרטיסים. אנשי הבידוק של אל-על דרשו לבדוק אותנו במכונת השיקוף, ואחרי שבדקו אותנו, לקחו אותנו לבדיקה ידנית. ביקשתי שהם יעשו את זה בנוכחותי, והם לא הסכימו. נעלבתי מאוד. חשבתי לעצמי שאם היו לוקחים לי משהו מהתיק, לא הייתי יכולה להוכיח שהוא היה שם קודם. גם הפעם לא לקחו לבדיקה את התיקים הקטנים של החברות היהודיות במשלחת. ושוב, אני ושאר החברות הערביות עברנו בדיקה גופנית והחברות היהודיות לא. בבדיקה הזו הורו לנו להוריד נעליים.

המזוודות שלנו היו אמורות לעבור מהמטוס מאירלנד ישר למטוס לישראל, בלי בידוק בטחוני נוסף, אבל הם הורידו רק את המזוודות של החברות הערביות במשלחת ושוב חיטטו לנו בחפצים בצורה חצופה. פתחו דברים בלי לסגור, פתחו עטיפות וכו'.

החברות היהודיות במשלחת ראו את ההשפלה שאנחנו עוברות והזדהו איתנו. הן גם ביקשו שיבדקו אותן באותה צורה, כדי "שלא רק החברות הערביות יעברו את החוויה המשפילה הזו". אבל אנשי הביטחון לא הסכימו והורו להן להתקדם.

ההתנהגות הזו של אנשי הביטחון של שדה התעופה בן-גוריון, וגם של אל על, יוצרת בעצם שתי קבוצות, טובים ורעים: הערבים הם הרעים והחשודים, היהודים הם הטובים, וצריך לדעת להבחין היטב בין שתי הקבוצות.

זו הייתה בשבילי חוויה משפילה, וזו הפעם האחרונה שאני טסה באל-על.

עדותה של נאדין סרוג'י, תושבת נצרת

ב-1.9.05 הגעתי יחד עם אבא שלי לשדה התעופה בן גוריון, בשעה 13:00, שלוש שעות לפני שהייתי אמורה לטוס. בשעה 14:00 הגיע התור שלי לבדיקה הביטחונית, שבה היו אמורים לשאול אותי כמה שאלות פשוטות. העבירו את התיקים שלי במכונת הבדיקה, והורו לי לחכות לעוד סבב של שאלות. עמדתי עם אבא שלי וחיכינו. כשהגיע התור שלי גילו שלא העבירו את מזוודת היד במכונה, כי לא היה עליה סימן שהיא נבדקה, ובדקו אותה במכונה.

אחת מהבודקות שאלה אותי מתי אמורה להיות הטיסה שלי, והתחילה לבדוק את המחשב הנייד שלי. רציתי להדליק את המחשב לפני שהיא בודקת אותו ולהראות לה שהוא תקין, כדי שבסוף הבדיקה אוכל לוודא שלא הזיקו לו. הבודקת לא הסכימה וקראה למנהלת שלה. המנהלת אמרה שהיא מאמינה לי שהמחשב תקין ושאם ייגרם לו נזק זה יהיה באחריותם.

הבודקת רצתה להעביר את המחשב במכונת הבדיקה. היא פתחה אותו ושמה אותו בצורה שעלולה לפגוע במסך. הערתי לה והיא קיבלה את ההערה שלי, ביצעה את הבדיקה כמה פעמים ובסוף נתנה לי אותו. היא המשיכה לבדוק את התיק של המחשב ובדקה כל תקליטור וכל חוט בדקדקנות מעצבנת. בינתיים בודק אחר התחיל לבדוק את המזוודה הגדולה שלי.

הבדיקה של המחשב נמשכה 20-30 דקות. בחורים יהודים אחרים, שהיה להם מחשב נייד, לא נבדקו במשך יותר מחמש דקות.

כשהם גמרו לבדוק את המחשב והמזוודה הגדולה הפעלתי את המחשב כדי לוודא שהוא לא נפגע, וראיתי שהוא תקין. בודקת אחרת התחילה לבדוק את תיק היד שלי, שהיו בו מתנות ובגדים. היא בדקה ופתחה כל מתנה וכל פריט. באותו זמן, בודקת שלישית התחילה לבדוק עוד תיק שהיו בו נגן MP3, מצלמת וידאו קטנה, מצלמה רגילה, מטען לבטריות, בטריות רגילות, סט של בטריות נטענות, וכמה כבלים קטנים. הם בדקו הכול עד הפרט הקטן ביותר. הייתי חייבת להשגיח טוב על שלושה אנשים שמתעסקים בצידוד היקר שלי ובודקים אותו, כדי לוודא שלא יזיקו לו או יאבדו משהו. הייתי מאוד במתח.

אחר-כך הם התחילו לבדוק את המזוודה השנייה שלי, שהיו בה ספרים ללימודים שלי באיטליה. הם בדקו את כל הספרים, ועברו עליהם דף דף.

כשהם גמרו לבדוק את המזוודות, חשבתי שהכול בסדר ועכשיו אוכל לעשות צ'ק-אין, אבל לא כך היה.

אמרו לי שאני לא יכולה להעלות את המחשב הנייד למטוס, ושהם חייבים לבדוק אותו שוב. לקחו אותו ובדקו אותו שוב במכונה וארזו אותו בקרטון. כל זאת, בזמן ששאר הנוסעים שהיה להם מחשב נייד העלו אותו למטוס בלי שום בעיה. כששאלתי אותם למה, הם ענו לי שזו סוגיה ביטחונית והם לא יכולים לתת לי תשובה. אני אישית ידעתי את התשובה: בגלל שאני ערבייה. אם השם שלי היה רבקה או רותם או משה המצב היה שונה לגמרי.

הם חילקו את הספרים שלי לשתי ערמות. את הראשונה הכניסו לקרטון ואת השנייה הרשו לי להעלות למטוס. הם רצו לשלוח את התיק של המצלמות ביחד עם התיק הגדול, אבל אני לא הסכמתי בשום פנים ואופן. הם אמרו לי: אם זה מה שאת רוצה אנחנו חייבים לבדוק את התיק הזה שוב. הם בדקו שוב את מצלמת הווידיאו, המצלמה הרגילה, נגן ה-MP3, והכבלים. היה ברור לי שהם לא ידעו מה זה כל פריט וכמעט הרסו לי את הבטריות כשהכניסו בטירות רגילות לתוך מטען. הערתי להם מיד ואמרתי: "אם אתם לא יודעים מה זה כל דבר אז תשאלו אותי, מה שאתם עושים זה לא נכון, אתם עלולים להרוס לי את הציוד".

בודק ובודקת בדקו לי את המצלמות במכונה. הבודקת הפילה על הרצפה את הבטרייה של המצלמה. בודקת שלישית בדקה לי את נגן ה-MP3, והפילה אותו על הרצפה. בגלל שהנגן היה מתנה ממישהו ואני לא הפעלתי אותו אף פעם, רק הדלקתי אותו כדי לוודא שהוא נדלק. אבל כשהייתי במטוס שמתי לב שהלחצן שכתוב עליו "Mode change" הפסיק לפעול. גיליתי גם שאני חייבת לקנות בטירות חדשות, בגלל אלה שהם קלקלו.

תוך כדי הבדיקה של המצלמות, ניגש אלי בודק אחד והורה לי לבוא איתו מיד לבדיקה גופנית, אחרת אני לא אספיק לסיים את תהליך החיפוש בזמן ואחר למטוס. סירבתי ואמרתי שהמטוס חייב לחכות לי, ושאני לא זזה בלי שיתנו לי ביד את כל המצלמות והציוד. הוא ענה לי בקול גס: "אף מטוס לא יחכה לך". עניתי לו: "כן יחכה לי, ועוד איך". הם נתנו לי את המצלמות והנגן, ואמרתי להם: "השתעשעתם טוב היום". הבודקת ענתה לי: "לא, זאת עבודה".

הלכתי לבדיקה הגופנית ואבא שלי חיכה לי ליד המזוודות. הם הורו לי לחלוץ את הנעליים ולהוריד את המכנסיים. לא יכולתי לעמוד יותר בעלבון והתחלתי לבכות. הרגשתי שאני עלולה להתמוטט בכל רגע.

בזמן שהייתי בבדיקה הגופנית, הפקידה בדלפק אמרה לאבא שלי שהמטוס סגור והטיסה סגורה, וכדאי שהוא שייקח אותי הביתה. אבא שלי שאל אותה אם אני אוכל לקבל מקום בטיסה אחרת והיא ענתה לו שאני מפסידה את כרטיס הטיסה

וחייבת לקנות חדש. אבא שלי היה המום ולא ידע מה לומר. הבעיה נפתרה כאשר אנשי הביטחון ביקשו מהפקידה להעביר אותי, ואז לקחו אותי ישר למטוס על אחריותם.

אחרי הבדיקה הגופנית, הייתי האחרונה למסור את התיקים בדלפק. אבא שלי נראה מאוד מודאג ממה שעשו לי.

במסירת המזוודות התעוררה בעיה חדשה. בגלל שהם צירפו את המחשב הנייד שלי וחלק מהספרים למזוודה הגדולה, אמרו לי שיש לי משקל יתר ושאני חייבת לוותר על אחת ממזוודות היד שלי. החלטתי לרכז את הדברים הכי חשובים משני התיקים לתיק אחד, ולהשאיר את הדברים הפחות חשובים עם אבא שלי, כדי שישלח לי מאוחר יותר בדואר. הם לא הסכימו ואמרו שאין זמן בשביל זה, ולכן נתתי לאבא שלי את המזוודה הראשונה והוא שילם עבור משקל יתר עבור המזוודה השנייה.

נפרדתי מאבא שלי בבכי וראיתי שהוא היה מאוד מודאג והיו לו דמעות בעיניים. מיד חשבתי לעצמי "איזו שמחה! אני נוסעת לחו"ל לבלות ותראי מה עושים לנו...". אחת הבודקות ליוותה אותי למטוס, למרות שהייתה לי זכות ללכת לדיוטי פרי ושהמטוס יחכה לי. בכיתי כל הדרך למטוס וכל הטיסה. היה לי קשה לעכל את מה שעברתי. ההרגשה הייתה קשה מאוד.

חלק מהציוד לי התקלקל - נגן ה-MP3 והבטריות. הייתי חייבת לקנות בגדים חדשים לחתונה שהייתי אמורה להשתתף בה, כי השארתי את אלה שהיו לי במזוודה שנשארה אצל אבא שלי. אבא שלי נאלץ לשלם על שליחת המזוודה בחזרה אליי. בגלל הבדיקות לא יכולתי לבקר בדיוטי פרי. בנוסף לכל, המטוס המריא ב-16:20 במקום 16:00.

היחס של הבודקים היה גס ומעליב, יחס של חוסר כבוד מובהק. אני חייבת לומר שהוא התבטא בכל מילה ומבט שלהם. זו הייתה חוויה קשה מאוד, שלא חווית כמותה בחיים.

עדותו של מוחמד זידאן, תושב ריינה

אני המנכ"ל של האגודה הערבית לזכויות אדם ובמסגרת העבודה שלי אני נוסע הרבה לחו"ל כדי להשתתף בכנסים ובוועידות אזוריות ובינלאומיות בנושא זכויות האדם. בכל נסיעה לחו"ל אני שם לב ליחס השונה של הפקידים ואנשי הביטחון בשדה התעופה לערבים וליהודים.

בשדה התעופה בן-גוריון, בטרמינל 3, תמיד אחרי שאני עובר את מסלול הבדיקות הביטחוניות ואת שלב הצ'ק-אין, אני נכנס לאולם מסחרי ולאחריו לשער היציאה לפני החתמת הדרכונים. אחרי השער הדרך מתפצלת למספר מסלולים. בכל מסלול עומדים דלפקים ומכונות שיקוף. בשער עומד איש ביטחון ומחליט לאיזה מסלול הנוסעים נשלחים. הבחנתי שבדרך כלל אותי מפנים תמיד לדלפקים 1 או 14, שנמצאים בקצוות, אפילו אם הם עמוסים ושאר הדלפקים ריקים. בדלפקים האלה אתה נדרש לחלוץ את הנעליים, כאשר זה לא קורה בשאר הדלפקים. בדלפקים האלה עומדים אנשים משתי קבוצות: ערבים וזרים.

החלטתי לבדוק את העניין ולאמת את החשדות שלי על אפליה לרעה של נוסעים ערבים. בשתי הנסיעות האחרונות, למדריד ב-11.5.06 ולפאריס ב-11.7.06, למרות ששוב הפנו אותי לאחד משני הדלפקים, ניסיתי בכל זאת להידחק לאחד הדלפקים האחרים.

בנסיעה למדריד, ניסיתי להגיע לדלפק מס' 6, והתנהגתי כאילו אני נכנס לדלפק הפנוי. איש הביטחון בדק את הדרכון שלי וכיוון אותי לדלפק מס' 14. שאלתי למה מפנים אותי לשם למרות שבדלפק מס' 6 היה פנוי ובדלפק מס' 14 השתרע תור ארוך, אבל לא קיבלתי תשובה שמניחה את הדעת.

בנסיעה לפאריס, יחד עם חבר לעבודה, סיכמתי עם החבר מראש שאחרי הצ'ק-אין ניכנס למסלול מס' 6, למרות שכיוונו אותנו למסלולים 1 או 14. החבר הצליח להיכנס בזמן שאיש הביטחון היה רחוק יחסית ולא הספיק לבדוק את הדרכון שלו. אני לא הספקתי. איש ביטחון שהיה קרוב אלי בדק את הדרכון שלי והורה לי לעבור לדלפקים 1 או 14.

אין לי צל של ספק שאנשי הביטחון והפקידים בשדה התעופה פועלים לפי מדיניות מכוונת של סלקציה גזענית, וזה לא דבר מקרי.

עדותו של עבד בדווי, תושב כפר קאסם

אני נשוי 15 שנה ואבא לשלושה ילדים. אני סגן מנהל המחסן הראשי של חברה לשיווק קרמיקה וצנרת. אני טס לחו"ל פעמיים בשנה בממוצע.

באפריל 2003, נסעתי עם אשתי והילדים לטיול בטורקיה עם שתי משפחות ערביות נוספות. אחת המשפחות היתה מהשטחים, ואב המשפחה, פלסטיני מאזור שכם, היתה ויזה, כי לא היה לו דרכון. טסנו באמצעות חברת טיסה טורקית ולא ישראלית.

כשהגענו לשער החיצוני של שדה התעופה, החל תהליך התחקור. הם העמידו אותנו לצד הכביש בזמן ששאר המכוניות עברו ללא הפרעה. יכול להיות שהשומרים "חשדו" בנו לפי הלבוש או ההופעה שלנו. השומרים הורו לנו להזדהות ולהציג תעודות זהות, והוציאו אותנו מהמכוניות כדי לתחקר אותנו. הם עיכבו אותנו שם בערך 20 דקות, עוד לפני שהגענו לטרמינל.

כשהגענו לטרמינל, עמדו בכניסה כמה פקידים. גם הם עצרו אותנו לתחקור והורו לנו להציג תעודות זהות. אחר כך נכנסנו פנימה והלכנו עד שהגענו לאזור של הבדיקות והחיפוש. בזמן שחיכינו בתור הדביקו על המזוודות שלנו מדבקות בצבע כחול, וראיתי שלושה צבעים שונים אצל שאר הנוסעים, כולל כחול. בכל הטיסות האחרות שלי ליוו אותי המדבקות הכחולות.

כשהגיע התור שלנו אנשי הביטחון בדקו את התעודות שלנו, והתעכבו במיוחד על זו של הצעיר הפלסטיני. אחר-כך לקחו את כולנו לשני חדרים מיוחדים לחיפוש, אחד לנשים ואחד לגברים. פתאום פנה אלי אחד מאנשי הביטחון ואמר לי בנימה פרובוקטיבית: "נו! תצטרף לחבורה שלך". נעלבתי מאוד מצורת הדיבור שלו ומהטון שבו אמר את הדברים. הנוסעים האחרים סביבנו התחילו לשאול, "מה קורה" ו"למה עכבו את הערבים האלה?".

כשנכנסנו לחדר התחילו לתחקר אותנו: "מאיפה אתם? לאן אתם נוסעים? זאת אשתך? הבן שלך? במה אתה עובד?" ועוד שאלות "שגרתיות" לפי הגדרתם, וגם שאלות אחרות, מתגרות. אמרו לנו שאם יש לנו תלונות אנחנו צריכים לדבר עם האחראי.

בזמן התחקור פתחו את המזוודות שלנו, והתחילו לחפש בתכולה שלהן. הם הפכו את הבגדים בצורה פרובוקטיבית וחיפשו בתוך כל דבר במזוודות, אפילו בחפצים הכי האישיים.

אחר כך הגיע שלב החיפוש הגופני. הורו לי לחלוץ את הנעליים שלי ולקחו אותן לבדיקה, ואז לקחו אותי לפינה של החדר וסגרו אותה עם ווילון. הורו לי להתפשט לגמרי, חוץ מהתחתונים, והסתכלו אפילו לתוך התחתונים. כעסתי מאוד ונגעלתי מהיחס הזה. אמרתי להם שאני לא אשתוק על ההתנהגות הזאת ושאני אפרסם את זה בעיתונות וגם אגיש תלונה לגופים האחראים. הם הגיבו בקור רוח ואמרו שהבדיקה הזאת היא שגרתית.

אחרי שיצאנו מחדר החיפוש, המשכנו בתהליך ההכנות לטיסה, לאזור הדיוטי פרי ואחך-כך לאזור ההמתנה למטוס. אחת הפקידות ליוותה אותנו כל הזמן והודיעה לנו שאסור לנו להתרחק ממנה או לדבר עם מישהו עד שנגיע למטוס. לא הספקנו לקנות כמעט כלום, בגלל שערכו אותנו כל-כך הרבה זמן בתחקור. לא יכולתי לסבול את זה יותר ודרשתי לדבר עם האחראי. התווכחתי איתם וצעקתי עליהם שהיחס המשפיל והמעליב שלהם אלינו מראה על תפיסה גזענית.

התחקור נמשך כמעט שלוש וחצי שעות, כשכוללים את הקטע בשער החיצוני, והיה משפיל מאוד. לא העליתי על דעתי שיאלצו אותי להתפשט בבדיקה.

נספח ב'

בידוק ביטחוני מפלה בשדות תעופה בחו"ל

עדותו של ואליד ח'וטבא, תושב עראבה

אני עובד כבר ארבע שנים כמהנדס בחברת ההי-טק "קמטק" (Camtek) במגדל העמק. במסגרת העבודה חלק מהמהנדסים נשלחים לחו"ל כדי לעבוד על כל-מיני פרויקטים ולהשתתף בהשתלמויות בנושאים שקשורים לעבודה השוטפת.

בסוף שנת 2005, בתקופת חג המולד, החברה שלחה אותי לארה"ב. טסתי בחברת אל-על. בדרך חזרה מארה"ב לישראל, הגעתי לנמל התעופה J.F.K בניו יורק כבר אחר-הצהריים, למרות שהטיסה שלי הייתה אמורה לצאת בשעה 22:00 בערב. יצא לי להגיע מוקדם מפני שבאתי ממדינה אחרת בארצות הברית. בסביבות השעה 17:00 ניגשתי למסלול הנוסעים של חברת אל-על, ושם נתקלתי באנשי ביטחון ישראלים של החברה. הייתי ראשון בתור. אנשי הביטחון ביקשו את הדרכון שלי; מסרתי להם את הדרכון והמתנתי בצד. בינתיים, הנוסעים האחרים באותו מסלול, שהיו אמורים לעלות איתי לאותו מטוס, זרמו בלי שאנשי אל-על יעכבו אותם. אותי עיכבו בערך שלושת רבעי שעה עד שמישהו ניגש אלי.

אנשי הביטחון שאלו אם יש לי עוד מזוודות חוץ מתיק היד שהיה איתי. אמרתי שכן, והם אמרו שהם צריכים לבדוק אותן. הם לקחו גם את תיק היד שלי, ואמרו שאסור לי לקחת את התיק איתי לטיסה.

אנשי הביטחון לקחו אותי לתוך ה-"Open Space", מתקן נייד ומתקפל בצורת קובייה עם וילון, שלא מאפשר לראות מה קורה מסביב. חיכיתי שם, והם הציבו שומר ליד הווילון; בינתיים אף אחד לא ניגש אלי. ביקשתי לדעת למה הם מעכבים אותי, והשומר ענה: "אתה רוצה להגיע בשלום הביתה? אז תמתין. אם אתה לא רוצה, קח את המזוודות שלך ולך לחברה [חברת תעופה] אחרת, אנחנו פועלים לפי הנהלים".

אחרי כמה זמן ניגש אלי בחור עם תיק היד שלי. הוא הוציא מהתיק צעצוע של אקדח שקניתי לבן שלי בדיוטי פרי, ואמר לי שאסור לעלות עם דבר כזה למטוס ושהם יישלחו את הצעצוע אלי עם המזוודות אחר-כך, ואקבל הכל בחזרה בישראל.

אמרתי לאנשי הביטחון שגם אזרח ישראלי יהודי, שאמור לעלות איתי למטוס של אל-על, קנה את אותו אקדח צעצוע שאני קניתי, אבל הוא עלה למטוס בלי שום עיכוב. שאלתי למה הם מעכבים דווקא אותי? התשובה שקיבלתי הייתה: "זה עניין שלנו, לא שלך. זה לא אותו דבר". הצגתי להם את הקבלה על הקנייה של האקדח הצעצוע בדיוטי פרי, אבל הם התייחסו אלי בביטול. אמרתי להם שנשלחתי לארה"ב מטעם חברת "קמטק", ונתתי להם מספרי טלפון כדי שיתקשרו לוודא את זה עם הבכירים של החברה, ויחסכו ממני את היחס הזה. הם התייחסו אלי בביטול ולא עשו מה שביקשתי.

אחרי שחיכיתי בערך שעה, בזמן שהם בדקו את הצעצוע אחד מהם ניגש אלי, ואמר לי שהם החליטו להחרים את ה"אקדח". הם אמרו לי שוב ש"אסור לקחת אותו". בסוף אמרתי להם שאם הצעצוע הוא הבעיה, ובגלל זה הם מעכבים אותי, שייקחו אותו וישאירו אותו אצלם; אני רק רוצה לעלות למטוס.

אחר-כך, הורו לי להוריד את הג'קט, לחלוץ את הנעליים ולהסיר את החגורה ולקחו אותם לבדיקה מחוץ לווילון; הם גם דרשו שאוציא את הארנק שלי והטלפון הסלולארי שלי ואשים אותם על השולחן. אחר-כך, הם התחילו לבדוק אותי בכל הגוף במכשיר הסריקה. פתאום, האיש שבדק אותי רצה לבדוק אם מכשיר הסריקה תקין, ואמר "יש לי הרגשה שהמכשיר הזה לא עובד". הוא אמר את זה בנימה אירונית, כאילו ציפה שהמכשיר יצפצץ כשהעביר אותו על הגוף שלי. האחראית הביאה לו מכשיר חדש, והוא שוב סרק את כל הגוף שלי עם המכשיר, וגם הפעם המכשיר לא צפצץ.

הוא לא הפסיק לבדוק אותי והתחיל למשש את החולצה והמכנסיים שלי, את הידיים והרגליים שלי, ואפילו מקומות אינטימיים. הרגשתי מושפל וחסר אונים.

אחר-כך, הם הביאו מכשיר אחר, שכנראה מזהה חומרים חשודים, והתחילו לבדוק את הארנק והטלפון הסלולארי שלי. הם התחילו להוציא את כל מה שהיה בארנק - כל מה שהוא פרטי ואישי. אחד מהם אמר לי שוב: "אלה ההוראות. אם אתה לא מרוצה לך לחברה אחרת". הוא בדק את הכול, אפילו הוציא את התמונה של הבן שלי, ואמר לי שהוא רוצה לבדוק אותה. התרגזתי ואמרתי לו שלא ארשה לו לבדוק - מה יש לחפש בתמונה של הבן שלי. הוא ענה שיכולים להיות בה חומרים מסוכנים, או "מיקרו פצצה". התעקשתי שהוא לא יבדוק את התמונה. הפקיד פנה לאחראית שלו ואמר לה שאני "לא משתף פעולה". הוא הוסיף: "צריך לשים עליו עין". בסוף, הם החליטו לא לבדוק את התמונה.

אחר-כך, הביאו לי את הנעליים, החגורה והג'קט, והודיעו לי שאקבל את המזוודות ואת תיק היד בנמל התעופה בן-גוריון; הם לא יועלו לטיסה שלי. האחראית ניגשה אלי ואמרה לי: "אל תזוז". בינתיים חיכיתי בערך רבע שעה; אחר-כך היא ניגשה אלי ואמרה: "אם אתה רוצה נביא לך מים, אסור לך להיכנס לדיוטי פרי". איש ביטחון אחר שהתלווה אלי באזור ההמתנה של הנוסעים, אמר לי בתקיפות: "אסור לדבר עם אף אחד - אסור לקנות משהו". השעה הייתה 20:00 בערב, שעון ניו יורק, וההמראה הייתה בעשר בערב. נאלצתי לחכות עוד שעותיים.

בזמן שחיכיתי, התפתח וויכוח ביני לבין אחד מאנשי הביטחון. הוא אמר לי "מה שחשוב בשבילך - שתגיע הביתה בשלום". עניתי לו "על איזה שלום אתה מדבר, אחרי השפלה כזו". אמרתי לו שאני מרגיש שרק בגלל השם שלי, ואליד, ובגלל שאני ערבי, עברתי את מסכת ההשפלות הזאת. בסך-הכול, מרגע שנכנסתי למסלול הבדיקה של "אל-על" ועד שהמטוס המריא, עוכבתי כחמש שעות - משעה 17:00 אחר-הצהריים ועד 22:00 בערב.

כשחזרתי לישראל, ניגשתי בשדה התעופה לקבל את המזוודות שלי וחזרתי הביתה. כשפתחתי אותן בבית גיליתי שהפכו את כל מה שהיה בהן. שום דבר לא היה במקום שלו. תיק העבודה, שהיו בו ניירות העבודה שלי והקבלות מהוצאות הנסיעה, היה הפוך לגמרי - כל מה שהיה בו היה בערימה אחת.

הם לא טרחו להחזיר את הדברים למקומם. גם המזוודה הגדולה, שבה היו החפצים האישיים שלי, הייתה מבולגנת לגמרי; הבגדים לא היו מסודרים. הם פתחו את הבושם ואת משחת השיניים ולא טרחו לסגור אותם, והם נשפכו לגמרי על הבגדים.

כעסתי נורא על היחס המשפיל, על הזלזול והביטול במשך כל החיפוש ואחר-כך. הנוסעים האחרים בטיסה לא עוכבו, ולא עברו מסכת השפלה כזו לפני הטיסה. היהודי עובר, הערבי נתקע ומתעכב. 350 נוסעים עלו למטוס ואף אחד לא עיכב אותם. רק אותי עיכבו. למה? זו גזענות לשמה.

עדותה של פיירוז נסראללה, תושבת שפרעם

אני עובדת כאחות. בין התאריכים 20.12.05-4.1.06 נסעתי לצרפת כדי לחגוג את חג המולד יחד עם קרובי משפחה וחברים שיש לי שם. טסתי בחברת אל-על.

הטיסה בחזרה ארצה הייתה אמורה להמריא בשעה 17:39, לפי שעון פאריס. הגעתי לשדה התעופה "שארל דה גול" בשעה 17:00. בשער, לפני הכניסה לשדה התעופה, חיכה לי איש ביטחון ישראלי, ששאל אותי אם אני מישראל וביקש ממני להראות לו את הדרכון שלי ואת כרטיס הטיסה. הייתי המומה ותהיתי אם הוא עוקב אחריי. נתתי לו מה שביקש בלי לשאול שאלות. הוא החזיר לי אותם רק אחרי שהוביל אותי למשרד של חברת אל-על בשדה התעופה. במשרד היו שני אנשי ביטחון ישראלים. לאחד קראו גלעד דאדון ולשני, שהיה כנראה בדרגה גבוהה יותר, יוסי. יוסי אמר לי שתכף תגיע לשם אישה שתשאל אותי כמה שאלות.

חיכיתי שם רבע שעה בערך, ואז באה אשת ביטחון, ביחד עם דאדון, והתחילה לשאול אותי המון שאלות חודרניות כמו: מאיפה אני? מאיפה הבאתי את התיק שלי? באיזה בית מלון הייתי? מאיפה היה לי כסף לגור במלון? איפה הייתי בצרפת? במה אני עובדת? למה אני עובדת כאחות? למה הגעתי לצרפת? האם משהו נתן לי משהו? האם יש איתי סכין או מספריים או נשק? האם משהו ביקש ממני להעביר משהו? ועוד שאלות כאלה.

התשאול נמשך בערך שלושת-רבעי שעה. הרגשתי שהם מתשאלים אותי ומתייחסים אלי ככה כי אני ערבייה. הרי שם המשפחה שלי הוא נסראללה.

אחרי התשאול, הם הדביקו על התיקים שלי מדבקות בצבע צהוב. על התיקים של הנוסעים היהודים הדביקו מדבקות ורודות. אחר-כך הורו לי לגשת לחדר פנימי ששייך לאל-על. לפני שנכנסתי לחדר הזה אחד מאנשי הביטחון ניסה להכניס לשם את התיקים שלי, אבל אני לא הסכמתי, כי רציתי לראות מה הם עושים איתם. כדי להיכנס לחדר אנשי הביטחון היו צריכים לומר סיסמא. אף אחד חוץ מאנשי אל-על לא יכול להיכנס לחדר או לראות מה קורה בו.

אשת הביטחון הובילה אותי אל מאחורי וילון והורתה לי להוריד את הבגדים. סירבתי בתוקף ובסוף היא העבירה מכשיר סריקה על הגוף שלי בלי שהתפשטתי.

אחר-כך הורו לי לפתוח את כל התיקים שלי, כולל תיק היד, לצורך חיפוש. הם התחילו עם תיק היד, וחיפשו בצורה מתגרה. הם הוציאו את כל החפצים האישיים שלי, אפילו את התחתונים. שאלתי אותם למה הם מחפשים בצורה כזאת, ואחד מהם ענה: "את ביקשת להיות נוכחת בזמן החיפוש, אז הנה, בבקשה".

את החיפוש בתיקים האחרים שלי הם ערכו הרחק מעיניי, מאחורי הווילון. ניסיתי לראות מה הם עושים, אבל אחד מהם אמר לי "שבי בשקט" בטון מאיים. כל הזמן הרגשתי שאני כלואה במקום הזה, ושאין לי שום כוח מול האנשים אלה.

תוך כדי החיפוש, אחד מהם הוציא מהתיק שלי צעצוע מוסיקלי, הפעיל אותו, דיבר עליו בלגלוג והעיר הערות עוקצניות לחברים שלו. הוא שאל אותי מה יש בתוך הצעצוע. מאוחר יותר, בבית, התברר לי שהוא שבר אותו. בין החפצים שלי היה גם מכשיר שמיעה שאני נעזרת בו. גם אותו הם בדקו ומאוחר יותר התברר לי שהם קלקלו גם אותו.

כשהם החזירו לי את התיקים הם היו מבולגנים לגמרי, הם אפילו לא טרחו להחזיר את הדברים בצורה מסודרת.

כל הזמן ניסיתי למחות על היחס המעליב, אבל אנשי הביטחון השיבו לי שוב ושוב שאלה הן ההוראות, ושאם בחרתי לטוס באל-על אני צריכה לשאת בתוצאות. אם זה לא מוצא חן בעיני, הם אמרו, אני יכולה לטוס בחברה אחרת. הם כל הזמן הגיבו בכעס ואמרו לי "לשבת בשקט", בדרך מאיימת.

בסוף התהליך זה, הם הובילו אותי למטוס והושיבו אותי בכיסא הרחק משאר הנוסעים, לבדי. הרגשתי כעס, עלבון והשפלה ובכיתי כל הזמן. באיזו זכות הם מתנהגים אלי בצורה כזאת?

עדותו של מר בכר עוואודה, תושב כפר כנא

אני מנכ"ל המרכז למאבק בגזענות. כל חודש מגיעות אלי הרבה תלונות של אזרחים ערבים, שמרגישים שהפלו אותם על רקע המוצא שלהם. הפעם, הרגשתי בעצמי את הטעם המר של האפליה.

בחודש יוני 2005 טסתי לווינה, באמצעות חברת אל-על, עם בן דוד שלי, עו"ד נידאל עוואודה, כדי לתאם השתלת ריאות לאביו של נידאל. היינו בווינה שישה ימים, וביום שבו היינו צריכים לטוס בחזרה הקפדנו להגיע לשדה התעופה שלוש שעות בערך לפני שהמטוס היה אמור להמריא, בגלל הבדיקות הביטחוניות.

במשך שעה וחצי אנשי ביטחון ישראלים חקרו אותנו בצורה מפורטת מאוד, בעברית, על אדמת וינה. הם שאלו על מטרת הנסיעה ודרשו לקבל שמות של בתי חולים שבהם ביקרנו ושל רופאים שאיתם נפגשנו. הם אפילו דרשו שנציג מסמכים רפואיים שמוכיחים את מה שאמרנו. עשינו כל מה שהם דרשו. תיארנו להם, בפרטי פרטים את מטרת הנסיעה שלנו, מסרנו שמות של רופאים והצגנו מסמכים רפואיים.

כל החקירה המשפילה הזאת התרחשה לעיני שאר הנוסעים: אני ונידאל עוכבנו ונחקרנו עד לפרטי פרטים בזמן שעשרות נוסעים יהודים עברו והתקדמו בתור בלי שום הפרעה או תשואול. התייחסו אלינו כאל חשודים והרגשנו שמתגרים בנו בכוונה. זה היה מרגיז, והרגשנו השפלה וביזוי.

כשנגמרה החקירה המייגעת, איש הביטחון הודיע לנו שלא נוכל לטוס במטוס אל-על. כשדרשנו הסבר, הוא אמר שזה בגלל שאי-אפשר לבדוק את המחשב הנייד שלי. ראיתי שנוסעים יהודים עברו את הבדיקה ולקחו איתם את המחשב הנייד שלהם.

הציעו לנו לטוס בחברת אוסטריאן איירליינס, האוסטרית. למה הם הציעו שאני אטוס בחברה אחרת? אם אני לא יכול לטוס במטוס של חברת אל-על בגלל שאני מהווה "סיכון ביטחוני", אני לא מהווה סיכון כשאני טס במטוס של חברת אוסטריאן איירליינס? התירוץ של המחשב הוא תירוץ עלוב. הרי לבן הדוד שלי, נידאל, לא היה מחשב וגם אותו הכריחו לעבור לחברה האוסטרית.

בסופו של דבר, נאלצנו לטוס חזרה לישראל באמצעות חברת אוסטריאן איירליינס. תחושת האפליה, ההשפלה והבוז תלווה אותי עוד הרבה זמן.

עדותו של מר מוחמד מוסא, תושב דיר אל-אסד

ב-26.4.2005 נסעתי עם אשתי לטיול בשווייץ. טסנו בחברת אל-על ובדרך חזרה, במחלקה של אל-על, אנשי הבידוק העבירו את התיקים שלנו במכונת שיקוף. אחרי שמסרנו את התיקים פנינו לדיוטי פרי. פתאום, ניגש אלי איש ביטחון ישראלי של חברת אל-על והורה לי, בעברית, לבוא איתו כדי שישאל אותי כמה שאלות.

התשאול התנהל בחדר עשוי זכוכית וכל אדם שהיה בסביבה יכול היה לראות מי הנבדק, וכמה זמן הוא "מבלה" בחדרון הזה.

שמתי לב שכל ה"מוזמנים" לחדר הזה היו ערבים. אחרי התשאול, אנשי הביטחון הורו לי להישאר קרוב לשם כי הם צריכים אותי. זה גרם לי להרגיש רע מאוד; הרגשתי רדוף ומסומן. ראיתי בבירור שאנשי הביטחון של אל-על הזמינו לתשאול עוד שישה זוגות ערבים מבוגרים.

גם אחרי התשאול, אנשי הביטחון לא הרפו ממני ומאשתי. הם הורו לנו לבוא איתם שוב, הפעם לקומה תחתונה, ושם ערכו חיפוש על הגוף שלנו. פתאום ראיתי

שהם הביאו גם את התיקים שמסרנו קודם. שמתי לב שאחד התיקים לא היה תקין, למרות שהיה בסדר גמור כשאני מסרתי אותו; כנראה שהם ערכו בו חיפוש גם כשלא ראינו. זה היה תיק יקר במיוחד.

התלוננתי על זה שהם שוב מביאים את התיקים לבדיקה ועל זה שאחד מהם נפגם, והם אמרו שהם רק ממלאים הוראות. נפגעי מאוד מהיחס המפלה, המזלזל והמשפיל, ומהספר הרב של הבדיקות והתשאולים; התייחסו אלינו כאל פושעים.

בקומה התחתונה ראיתי רק את הזוגות הערבים שהיו איתנו ושהתכוונו לעלות לטיסה. לא ראיתי שם שום יהודי חוץ מאנשי הביטחון.

עדותה של איבתיסאם מראענה, תושבת פרידיס

אני במאית טלוויזיה וקולנוע. במקור אני מפרידיס, אבל עכשיו אני גרה בתל-אביב-יפו. בשנת 2005, נסעתי לפסטיבל קולנוע בינלאומי בהולנד, שבו היו אמורים להקרין את אחד הסרטים שלי. אני, ועמיתים יהודים שלי, נסענו כדי לייצג שם את מדינת ישראל. הייתי הערבייה היחידה בקבוצה. מהניסיונות הקודמים שלי בשדה התעופה ומדברים ששמעתי מחברים ומקרובי משפחה בקשר ליחס הגרוע לנוסעים ערבים בשדה התעופה, הייתי מוכנה נפשית ליחס רע. אבל למרות הכול לא ציפיתי שהעניינים יגיעו לשפל כזה של עלבון והשפלה.

כשנכנסנו לשדה התעופה ומסרנו את הדרכונים לבודקים, כל העמיתים היהודים שלי עברו בלי שום חיפוש או תחקור. אותי הבודקים העמידו בצד, ואז החל התחקור. התחילו לשאול אותי: "לאן את טסה? עם מי? מי הכניס את הדברים למזוודה שלך ומי סידר אותם?" ועוד הרבה שאלות אישיות. אחר כך התחילו לבדוק את המזוודות שלי ואת כל התיקים. פתחו את כל התיקים, חיפשו בכל דבר, הפכו את כל החפצים שלי במזוודות, ובחוצפה רבה דרשו ממני לסדר אותם בחזרה. סירבתי בתוקף והתווכחתי איתם. בסוף הם סידרו את החפצים בחזרה.

אחרי החיפוש בדקתי את תיק היד שלי, ומצאתי בתוכו חתיכת פלסטיק ירוקה קשיחה, שנתפרה לתוכו והיתה מחוברת היטב. חתיכת הפלסטיק הזו לא היתה בתיק שלי קודם. שאלתי את העמיתים היהודים שלי אם גם בתיקים שלהם שמו חתיכת פלסטיק כזו - חשבתי שאולי זה הליך שחל על כולם. הם חיפשו בתיקים שלהם ולא מצאו. הרגשתי השפלה עמוקה על זה שבתיק שלי יש חפץ שמציין שאני "מקרה מיוחד", ובכל שלב של בדיקה וחיפוש הוא יראה שאני מקרה מיוחד, ואז יתייחסו אלי בהתאם. אחר-כך הורו לי לעבור במכונת השיקוף ולהוריד לפני כן את כל התכשיטים, את הנעליים, את השעון וכיוצא בזה. עשיתי מה שאמרו לי, ואז היה צפצוף, שמציין שיש לי משהו חשוד. התברר שזו היתה הסיכה בשיער שלי. הבודק דרש ממני בתוקף להוריד אותה. לא הסכמתי והצבתי לו אתגר. אמרתי לו: "אם אתה תודה שאתה עורך עלי חיפוש משפיל בגלל שאני ערביה, אני אוריד אותה". נדהמתי מקור הרוח שלו. הוא פשוט אמר "אני עורך עליך חיפוש בגלל שאת ערביה, אז תוריד אותה". באותו רגע לא יכולתי לסבול את היחס הזה יותר. הויכוח בינינו התלהט, הצעקות גברו, והגעתי לשלב שבו חשבתי לבטל את הטיסה שלי להולנד.

אבל, אם לא הייתי עולה למטוס הייתה נגרמת מבוכה למשלחת הישראלית. אחת מהחברות היהודיות במשלחת, גבי אסנת טרבילסי, גם היא במאית, התערבה וניסתה לשכנע אותי לחזור בי מהחלטה. אחרי שיחה ארוכה שלה עם האחראים שם, שיחררו אותי ועליתי למטוס. בזמן שהעמיתים היהודים שלי ערכו קניות בדיוטי פרי, אני עברתי חיפוש מעליב ומשפיל. החיפוש הזה וההמתנה נמשכו יותר משעה.

לצערי, ההשפלה לא הסתיימה שם. בדרך חזרה, כשהגעתי לשדה התעופה ההולנדי כדי לטוס לישראל, עברתי בנוחות את הבדיקה של אנשי הביטחון ההולנדים. גם שם סיכת השיער שלי צפצפה במכונת השיקוף, אבל הם לא דרשו ממני להוריד את סיכת השיער. כשהגעתי לאנשי הביטחון הישראלים של חברת אל-על, שבה עמדתי לטוס, עצרו אותי בשער מס' 8, שהוביל למטוס לישראל, ודרשו ממני לגשת לשער מס' 01. הלכתי לשם, והתברר לי שהשער הזה לא מוביל למטוס אלא

לקומה התחתונה בשדה התעופה. ירדתי במדרגות ומצאתי את עצמי עם קבוצה של נוסעים זרים שהיו בדרך לישראל. היו שם שבעה אנשים ואני הייתי היחידה עם דרכון ישראלי. התחילו לבדוק כל אחד מאיתנו, אחד אחרי השני.

שמו את התיקים שלי בצד והכניסו אותי לקוביית ווילונות סגורה. לא יכולתי לראות מה קורה סביבי. בודקת מאל-על נכנסה והורתה לי להוריד חלק מהבגדים שלי, ופתאום מצאתי את עצמי חצי ערומה - בחלק העליון של הגוף. באותו רגע ההשפלה והעלבון שהרגשתי היו הכי גדולים. אני ייצגתי את מדינת ישראל בפסטיבל הבינלאומי, איך מתייחסים אלי בצורה כל-כך משפילה?

אחר-כך לקחתי את התיקים שלי והלכתי למטוס. אחד הבודקים ליווה אותי לשער מס' 8 ומשם עד לעליה למטוס. חזרתי לישראל. לא התווכחתי עם אף אחד מהבודקים על הבדיקה והחיפוש המשפילים. פשוט "הפקדתי" את עצמי בידיהם. הרגשתי חוסר אונים. הרגשתי שאני לא יכולה להגיד לא. הרי עורכים עלי חיפוש מתחת האדמה, הרחק מהעיניים.

מי שלא עבר חוויה של חיפוש כזה, לא יכול לדמיין לעצמו עד כמה זה משפיל. מה הערך שלי במצב כזה? אפס. באותם רגעים חשבתי על הפלסטינים שעוברים במחסומים כל יום, חשבתי על הבדיקות, החיפוש וההשפלה היומיומית. עברה לי בראש המחשבה להחזיר את הדרכון שלי ואת תעודת הזהות שלי למדינה - איזה משמעות יש לאזרחות הזו אם בגללה אני קורבן ליחס כזה?

קיבלתי הרבה הזמנות לנסוע לארצות הברית, שקשורות לעבודה שלי. לא נסעתי כי חשבתי אלף פעם על הבדיקה והחיפוש המשפילים שאעבור בשדה התעופה. זה פגע בי אפילו בתחום העבודה שלי.

נספח ג'



גינבה, 28.3.06

האגודה הערבית לזכויות האדם
מר טארק איברההים, עו"ד
מרכז פרוייקט "תיעוד ומחקר"
ת.ד. 215
נצרת 16101

**אמצעי ביטחון נוספים המיושמים על-ידי צוות הביטחון של אל-על בשדה
התעופה הבינלאומי של ג'נבה**

שלום רב,

אנו שוקלים בדקדקנות את תוכן מכתבך מתאריך 15.3.06.

אנו דואגים לכך שלא תהיה שום הפרה של החוק השוויצרי או הבינלאומי בשדה
התעופה שלנו.

במהלך השנה, פועלות בשדה התעופה שלנו עשרות חברות תעופה ותשעה מיליון
נוסעים עוברים בו בכל שנה. נוסעים הטסים משדה התעופה של ג'נבה (כולל
נוסעי אל-על) עוברים בדיקות ביטחוניות בידי קציני בטחון הנוסעים, של שדה
התעופה. כל נוסע מקבל טיפול שווה ואין שום אפליה ביחס לכללים החלים על
הנוסעים.

צוות הביטחון של אל-על יישם בג'נבה אמצעי ביטחון נוספים, למען הנוסעים
שלו. ממשלת שוויצריה נתנה את הסכמתה לאמצעים אלה. חברות תעופה אחרות

מיישמות גם הן אמצעי ביטחון נוספים עבור הטיסות שלהן. ההליכים עצמם נועדו להיות בלתי-מפלים. הם חלים על כל הנוסעים הטסים בטיסה הנתונה. ההליכים כאלה אינם נעימים לנוסעים, אולם רובם מבינים כי אמצעי הביטחון נועדו להגן עליהם מפני פעולות זדוניות.

ממכתבך עולה כי ההליכים אלה אינם מיושמים באורח שווה כלפי כל הנוסעים על-ידי צוות אל-על, ובייחוד במקרה אחד. עדות זו תוגש ישירות להנהלת אל-על בגינבה, על-מנת להעניק לחברת התעופה את הזכות להעיר על עובדות אלה. בינתיים, לא ניתן להסיק מסקנות על בסיס עדותו של מר מוסא לבדה.

עד כמה שהדבר נוגע לנו, טסים בכל שנה עשרות אלפי נוסעים מגינבה בטיסות של אל-על ושל חברות אחרות. אין באפשרותנו ואין זה מתפקידנו לפקח על היישום היומיומי של אמצעי ביטחון נוספים המיושמים על-ידי חברות התעופה. עם זאת, אנו נפנה בנושא זה לאחראי על הביטחון של אל-על בגינבה ונביע את דאגתנו לכך שההליכים ייושמו באופן בלתי-מפלה.

אשר למזוודתו של מר מוסא, אשר ניזוקה ככל-הנראה, היה עליו להגיש בקשה לגורם המטפל, על-מנת שיכיר בנזק. מר מוסא עשוי עדיין להגיש בקשה לחברה.

בכל מקרה, ביחד עם שותפינו, אנו עושים כל-שביכולתנו לדאוג לכך שרוב לקוחותינו יהיו שבעי-רצון בנוגע לשירות שהם מקבלים בשדה התעופה הבינלאומי של גינבה, ושהם ייהנו מטיסה בטוחה ליעדם.

בכבוד רב,

ג'ן-לוק פורטייר
ראש מחלקת נוסעים

הערות שוליים

- ¹ שיטת בידוק זו מבוססת על "איפיון גזעי" (Racial Profiling). סניף ארצות-הברית של אמנסטי אינטרנשיונל מגדיר איפיון גזעי כ"מצב שבו הממונים על אכיפת החוק מציבים לעצמם יחידים או קבוצות כמטרה, המבוססת, ואפילו באופן חלקי, על גזע, השתייכות אתנית, מוצא לאומי או דת. זאת למעט מקרים בהם קיים מידע אמין, הרלוונטי למקום ולזמן, המקשר אנשים המשתייכים לקבוצות שהוזכרו לעיל לאירוע פלילי מסוים או למזימה פלילית. " ראו, Amnesty International, U.S. Domestic Human Rights Program, "Threat And Humiliation: Racial Profiling, Domestic Security, and Human Rights in the United States." (October 2004). הדו"ח זמין בכתובת: http://www.amnestyusa.org/racial_profiling/report/rp_report.pdf (נצפה לאחרונה בתאריך 21.9.06).
- ² הבדיקות הביטחוניות המפלגות הנערכות לאזרחים הערבים אינן מתקיימות בשדה התעופה בן-גוריון בלבד, אלא גם בשדות תעופה פנימיים ובמעברי גבול. דו"ח זה יתמקד בבידוק הביטחוני המפלה המבוצע בשדה התעופה בבן-גוריון ובשדות התעופה בחו"ל.
- ³ בידוק כזה מבוצע בעיקר לאנשי שמאל יהודים. ראו אביב לביא, "אויבים משמאל", מוסף הארץ, 30.1.04; "אויבים משמאל (2)", מוסף הארץ, 13.2.04. ראו גם טובה צימוקי "הרשימה השחורה של פעילי השמאל", ידיעות אחרונות, 17.3.04.
- ⁴ תגובת רשות שדות התעופה מתאריך 8.12.05 לבקשת המידע של הארגונים החוקרים; תגובת חברת "אל-על" מיום 3.4.06 לבקשת המידע של הארגונים החוקרים.
- ⁵ על-פי מידע שסיפקה רשות שדות התעופה לארגונים החוקרים, הוגשו בשנת 2005 – 206 תלונות; בשנת 2004 – 178 תלונות; בשנת 2003 – 230 תלונות; בשנת 2002 – 253 תלונות; ובשנת 2001 – 144 תלונות. נתונים אלה כוללים את כל התלונות שהוגשו לרשות שדות התעופה, ולא רק את תלונותיהם של אזרחים ערבים. יחד-עם-זאת, אזרחים ערבים רבים אינם טורחים להגיש תלונות לרשות שדות התעופה בשל תחושתם שתלונות כאלה לא יתרמו להשגת שינוי במדיניות הבדיקות הביטחוניות המפלגות. להערכת הארגונים החוקרים עוברים מדי שנה מאות אזרחים ערבים בידוק ביטחוני מפלה.
- ⁶ "סוף לאפליית ערבים בנתב"ג?", אתר "מעריב" באינטרנט (<http://www.nrg.co.il>), 9.4.06.
- ⁷ "הפתרון לתלונות על בידוק ערבים בנתב"ג: מסוף בנצרת", הארץ, 21.9.05.
- ⁸ חלק מהעדויות מובאות במלואן בנספח א'.
- ⁹ מתוך עדותו של האתם חביבאללה, תושב עין מאהל. ראו נספח א'.
- ¹⁰ מתוך עדותו של עבד דבוי, תושב כפר-קאסם. ראו נספח א'.
- ¹¹ מתוך עדותה של דאליה חלבי, תושבת דאליית אל-כרמל. ראו נספח א'.

- 12 מתוך עדותו של מוחמד זידאן, תושב ריינה. ראו נספח א'.
- 13 מתוך עדותו של עבד בדווי, תושב כפר-קאסם. ראו נספח א'.
- 14 מתוך עדותה של נאדין סרוג'י, תושבת נצרת. ראו נספח א'.
- 15 מתוך עדותו של חאתם חביבאללה, תושב עין מאהל. ראו נספח א'.
- 16 מתוך עדותה של נאדין סרוג'י, תושבת נצרת. ראו נספח א'.
- 17 חלק מהעדויות מובאות במלואן בנספח ב'.
- 18 ראו למשל עדותה של פיירו נסראללה, תושבת שפרעם, בנספח ב'.
- 19 ראו למשל עדותה של איבתיסאם מראענה, תושבת פרידיס, בנספח ב'.
- 20 ראו עדותו בנספח ב'.
- 21 הארגונים החוקרים ניסו להשיג עותק מטופס זה אך הדבר לא עלה בידם.
- 22 ראו נספח ג'.
- 23 ראוי לציין כי אורי דייזיס נמנה על זרם השמאל בישראל, שאנשיו חשופים גם הם לבדיקות ביטחוניות מפלות. ראו הערת-שוליים 3 לעיל.
- 24 ראו תגובת רשות שדות התעופה במאמרו של יוסף אלוגי, "מסלול לערבים בלבד", הארץ 30.6.99. ראו גם: Moshe Cohen-Eliya, "Discrimination Against Arabs In Israel In: Public Accommodations". כתובת: http://www.law.nyu.edu/journals/jilp/issues/36/36_4_Cohen-Eliya.pdf (נצפה לאחרונה בתאריך 21.9.06).
- 25 "בהנחיית השב"כ: הטיסות מקרית שמונה וראש פינה לתל אביב - ליהודים בלבד", הארץ 14.6.06.
- 26 "בעקבות חשיפת "הארץ": ערבים שוב יוכלו לטוס מהצפון", הארץ 15.6.06.
- 27 אתר "ערביי48" בערבית (<http://www.arabs48.com>), 12.7.06.
- 28 במקרה זה מדובר היה בטיסה משדה התעופה בראש פינה, ולא משדה התעופה בן-גוריון, אולם הכללים החלים על בידוק האזרחים הערבים שווים בכל שדות התעופה בישראל, ונקבעים על-ידי שירות הביטחון הכללי.
- 29 ראו דו"ח המרכז למאבק בגזענות, "מדד הגזענות: גזענות כלפי הערבים הפלסטינים אזרחי מדינת ישראל 2005" (מרץ 2006); דו"ח האגודה הערבית לזכויות האדם, "חיים בשוליים: הדו"ח השנתי של הפרת זכויות המיעוט הערבי הפלסטיני בישראל לשנת 2005" (יוני 2006).
- 30 גיקי חורי, "הבריכה בכברי נסגרה לשכנים הערבים", הארץ 21.6.06; גיקי חורי, "במקום בריכה ליהודים בלבד - בריכה רק לתושבי קיבוץ כברי", הארץ 12.7.06.
- 31 תמרה טראובמן, "סטודנטים הפגינו נגד אפליית הציבור הערבי בבריכת האוניברסיטה העברית", הארץ 4.11.05.
- 32 גיקי חורי, "בזק לא נכנסת ליישובים ערביים בלי מאבטח - והשירות מתעכב חודשים", הארץ 12.10.05.

- 33 גיקי חורי, "הוועד בשבי ציון מונע מילדה ערבית בת שלוש שגדלה במושב להירשם לגן", הארץ 19.9.05.
- 34 ראמי מנסור, "המשטרה: לא נצלם יותר ערבים בקניונים ביישובים יהודיים", אתר "מחסום" 8.5.06 (<http://www.mahsom.com>).
- 35 דוד קרצמר, "המעמד המשפטי של הערבים בישראל" (המרכז ללימודי החברה הערבית בישראל), בעמ' 146-147 (בערבית).
- 36 יאיר בוימל, "הממשל הצבאי ותהליך ביטולו, 1958-1968", המזרח החדש, כרך מ"ג, בעמ' 133-156. תקציר המאמר זמין בכתובת: <http://www.ornanim.ac.il/Docs/%D7%99%D7%90%D7%99%D7%A8%20%D7%91%D7%95%D7%99%D7%9E%D7%9C.doc> (נצפה לאחרונה בתאריך 21.9.06).
- 37 דו"ח ועדת אור, שער ששי, פסקה 15.
- 38 דו"ח המרכז למאבק בגזענות, הערה 29 לעיל.
- 39 ארי שביט, "מחכה לברברים", הארץ (מוסף סוף שבוע) 9.1.04.
- 40 ראו המאמר של משה אליה-כהן, הערה 24 לעיל.
- 41 ראו ברוך קימרלינג, "ושהערבים יעופו לנו מן העיניים", אתר "אופקים חדשים": <http://ofakim.org.il/zope/home/he/1138194701/1142748760> (נצפה לאחרונה בתאריך 21.9.06).
- 42 Tracey Maclin, "Voluntary" Interviews And Airport Searches Of Middle Eastern Men: The Fourth Amendment In A Time Of Terror," 73 Miss. L.J. (2003).
- 43 William J. Brennan, "The Quest To Develop a Jurisprudence Of Civil Liberties In Times Of Security Crises," Israel Yearbook on Human Rights 18: 11-21. Address given at Law School of Hebrew University, Jerusalem, Israel (December 22, 1987).
- 44 בש"פ 2145/92 מדינת ישראל נגד גואטה, פ"ד מו (5), 704, בעמ' 724-725.
- 45 ת.א. (ים) 7832/97 אל-ראזק נגד אל-על (לא פורסם). הקטע שמצוטט לעיל לקוח מתוך מאמר מאת משה אליה-כהן, הערה 24 לעיל. הקטע תורגם מאנגלית על-ידי הארגונים החוקרים, לאחר שלא עלה בידם למצוא את הנוסח המקורי בעברית.
- 46 ראו המאמר של משה אליה-כהן, הערה 24 לעיל.
- 47 ת.א. 5203/97 מדפאן ואח' נגד ארקיע תעופה (לא פורסם).
- 48 ת.א. (חיפה) 18147/98, תלאוי נגד ארקיע תעופה (לא פורסם).
- 49 התיקון הרביעי לחוקת ארצות הברית קובע כי: "זכותם של בני-אדם להיות מובטחים בגופם, בביתם, בין בתעודותיהם ובחפציהם מפני חיפושים ועיקולים ללא טעם – אין לפגוע בה, ושום צו-חיפוש וצו-עיקול לא יוצא אלא על יסוד עילה סבירה, מחוזקת בשבועה או בהן-צדק, כשהוא מתאר בפירוט את המקום שיש לערוך בו חיפוש, ואת האנשים או

- החפצים שיש לתופשם. התרגום של החוקה לקוח מתוך הספר של צ'רלס הרמן פריצ'ט, "החוקה האמריקאית: החוקה, תולדותיה ופירושה" (1982).
- ⁵⁰ התיקון הארבעה עשר לחוקת ארצות הברית קובע, בפסקה 1, כדלקמן: "... ושום מדינה לא תשלול מאדם את חייו, חירותו או קניינו, בלי הליך נאות של החוק; ולא תשלול מכל אדם שהוא, שנתון לשיפוטה, הגנה שווה על-ידי החוק." התרגום של החוקה לקוח מתוך הספר של צ'רלס הרמן פריצ'ט, "החוקה האמריקאית: החוקה, תולדותיה ופירושה" (1982).
- ⁵¹ ראו R. Rohatgi, "Airport Profiling", Harvard Model Congress 2003
- ⁵² Dixon v. Rutgers, 110 N. J. A. 2d 1046 (1988); Lowrey v. Commonwealth, 9 Va App. 388 S. E 2d 265 (1990).
- ⁵³ ראו Leadership Conference on Civil Rights Education Fund, "WRONG THEN, WRONG NOW: Racial Profiling Before & After September 11, 2001" בדו"ח זמין בכתובת: http://www.civilrights.org/publications/reports/racial_profiling/racial_profiling_report.pdf (נצפה לאחרונה בתאריך 21.9.06).
- ⁵⁴ בג"ץ 6698/95 ע' קעדאן ואח' נגד מינהל מקרקעי ישראל ואח', פ"ד נד (1), 258.
- ⁵⁵ בג"ץ 935/87 סיעת העבודה נגד מועצת עיריית ת"א-יפו, פ"ד מב (2), 309, בעמ' 327.
- ⁵⁶ בישראל הוכרז עם הקמתה מצב חירום, המעניק לממשלה סמכויות נרחבות, ואפילו דרקוניות, בנושאים מסוימים. מצב זה לא בוטל מעולם. ראו יובל יועז, "מצב חירום. 57 שנים, ולא רואים את הסוף", הארץ 19.6.05.
- ⁵⁷ ראו Human Rights Committee, "General Comment 29, State of Emergency (Article 4)," U.N. Doc. CCPR/C/21/Rev.1/Add.11 (2001). במסמך זה, קבעה ועדת זכויות האדם כי "בשום נסיבות שהן... לא ניתן להסתייג ממרכיבי הזכות לחופש מאפליה" ("elements... of the right to non-discrimination... cannot be derogated from in any circumstances").
- ⁵⁸ נתן לרנר, "מאבק חלקי בגזענות", הארץ 26.6.05.