



בג"צ 4797/07 - האגודה לזכויות האזרח בישראל נ' רשות שדות התעופה

חוקתי - שוויון

var MareMakom = "בגצ 4797/07 - האגודה לזכויות האזרח בישראל נ' רשות שדות התעופה, תק-על 1(2015),
11201(10/03/2015)";

בג"ץ 4797/07 - האגודה לזכויות האזרח בישראל נ' רשות שדות התעופה ואח'עליון
בג"ץ 4797/07

האגודה לזכויות האזרח בישראל

נ ג ד

1. רשות שדות התעופה

2. שירות הביטחון הכללי

3. משרד התחבורה

בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

[10.03.2015]

כבוד הנשיא (בדימ') א' גרוניס

כבוד הנשיאה מ' נאור

כבוד המשנה לנשיאה א' רובינשטיין

עתירה למתן צו על תנאי

בשם העותרת:

עו"ד עאוני בנא; עו"ד דן יקיר

בשם המשיבים:

עו"ד חני אופק

תאריך הישיבה:

א' בכסלו התשע"ה

פסק-דין

הנשיא (בדימ') א' גרוניס:

1. עניינה של העתירה שלפנינו, שהוגשה בשנת 2007, בנהלי הבידוק הביטחוני של אזרחים ישראלים בנמלי התעופה בישראל. טענתה העיקרית של העותרת היא כי הבדיקות שעוברים אזרחי המדינה הערבים מחמירות יותר, בדרך כלל, מאלה שעוברים אזרחי המדינה היהודים. לשיטתה, השימוש בקריטריון הלאום כבסיס לקביעת חומרת הבידוק שבו נדרשים לעמוד אזרחים בנמלי התעופה הוא פסול מעיקרו.



2. העותרת היא האגודה לזכויות האזרח. המשיבה 1 היא רשות שדות התעופה בישראל. המשיב 2 הוא שירות הביטחון הכללי, המנחה את רשות שדות התעופה בתחום האבטחה. המשיב 3 הוא משרד התחבורה. ביום 3.3.2011 ניתן צו על תנאי בעתירה, המורה למשיבים ליתן טעם מדוע לא יבצעו את הבדיקות הביטחוניות בשדות התעופה לכלל אזרחי המדינה לפי קריטריונים שווים, ענייניים ואחידים (הנשיאה ד' ביניש, המשנה לנשיאה א' ריבלין והשופטת מ' נאור). ביום 23.5.2011 חתם שר הביטחון על תעודת חיסיון לפי סעיף 44 לפקודת הראיות [נוסח חדש], התשל"א-1971 לגבי פרטי הנהלים והכללים שלפיהם נערך הבדיקון הביטחוני בנמלי התעופה. מידע שנגע לפרטי הנהלים הוצג בפנינו, בשלבים שונים בהליך, במעמד צד אחד, נוכח רגישות המידע והסכנה לביטחון המדינה הגלומה בחשיפתו.
3. במסגרת ההליכים התברר, כי עוד בחודש נובמבר 2006 החל שירות הביטחון הכללי, יחד עם רשות שדות התעופה, לקיים עבודת מטה רחבת היקף ביחס להליכי הבדיקון הביטחוני. במסגרת עבודת מטה זו הוחלט להנהיג שינויים במערך הבדיקון הביטחוני של אזרחים ישראלים בנמל התעופה בן-גוריון (להלן - נתב"ג), במטרה להפחית את המרכיב הדיפרנציאלי בבדיקון, היינו, להגביר את האחידות בנהלי הבדיקון החלים על כלל האזרחים הישראלים. השינוי העיקרי נוגע לאופן הבדיקון של כבודה המיועדת לבטן המטוס (להלן - גם כבודת בטן), שכלפיו הופנו עיקר התלונות מצד הנוסעים. פותחה מערכת טכנולוגית חדישה (HBS- Hold Baggage Screening), המאפשרת לבדוק את כבודת הבטן של כלל הנוסעים באזור נפרד שאינו פומבי, בלא צורך בנוכחות הנוסע, ולהעבירה ישירות לבטן המטוס. הבדיקה באמצעות הטכנולוגיה החדשה מתבצעת ברמות בידוק שונות בהתאם לרמות סיכון. נוסף על התכניות הנוגעות לטכנולוגיה החדשה בוצעו בנתב"ג כבר בשנת 2008 שינויים אחרים, כגון שינוי נהלי הבדיקון בשערי כניסת הרכבים לנמל התעופה ושערי הכניסה לטרמינל. המשיבים טענו, בתשובתם לצו על תנאי, כי שיטת הבדיקון החדשה תאפשר למנוע את תחושות אי-הנוחות וההשפלה הכרוכות בבדיקון מחמיר של כבודת הנוסע באולם הנוסעים, בעיכובו של הנוסע ועריכת הבדיקון בפומבי, בנוכחות נוסעים אחרים הממתינים בתור. הם הוסיפו, כי השאיפה היא להפעיל את מערכת ה-HBS במהלך שנת 2013, בכפוף לאילוצים תפעוליים. יצוין, כי בתגובות קודמות הציגו המשיבים הערכות זמן אופטימיות יותר. המשיבים הדגישו עוד, כי אין רמת בידוק מחמירה אחידה לכלל אזרחי ישראל הערבים. לדבריהם, בפועל, רובה של אוכלוסייה זו עובר תהליכי בידוק פשוטים ומהירים, והשינויים המתוכננים יסייעו לפשטם עוד יותר. כמו כן, המשיבים הבהירו כי רמת הבדיקון הביטחוני אינה נקבעת על בסיס קריטריון אחד בלבד, כי אם לפי תמהיל קריטריונים המעידים על רמת הסיכון בכוח הנשקף מנוסע מסוים, אשר נקבע על בסיס נתונים אמפיריים והערכות סיכון מקצועיות של גורמי הביטחון.
4. נוכח השינוי המשמעותי הצפוי במערך הבדיקון, החליט בית משפט זה ביום 22.5.2012 (הנשיאה ד' ביניש, המשנה לנשיאה א' ריבלין והשופטת מ' נאור) לעכב את ההכרעה בסוגיות העקרוניות המתעוררות בעתירה, כדי להעניק שהות להטמעת המערכת החדשה בנתב"ג ולהצטברות נתונים בדבר השפעת השינוי על תהליך הבדיקון הביטחוני. הוחלט להותיר את העתירה תלויה ועומדת, תוך שהמשיבים נדרשו להגיש הודעה מעדכנת בחלוף שישה חודשים. בהחלטה נקבע, בין היתר, כך:



"החלת פרופיל סיכון על אזרחי ישראל, באופן שיצדיק עריכת בדיקה ביטחונית מחמירה יותר גם בהעדר מידע קונקרטי לגבי אותו אזרח, מעוררת קושי רב. ספק בעינינו אם שימוש בפרופיל סיכון המושתת על מאפיינים גורפים וכוללניים, ואשר נסמך על השתייכות הנוסע לקבוצת אוכלוסייה מסוימת כמאפיין בלעדי - הוא לגיטימי. [...] אכן, הגם שאין לאדם זכות קנויה לכך שלא יעבור בידוק בטחוני בשדה התעופה, זכותו שבידוק שכזה יוחל עליו באופן שוויוני בהיותו מבוסס על קריטריונים שווים ואחידים. אין חולק כי מאז החלה התופעה של פיגועי טרור רחבי היקף ועוצמה, תלויה ועומדת במדינות רבות שאלת הלגיטימיות של קביעת פרופילים של גורמי סיכון פוטנציאליים על-פי תיוג המבוסס על מוצא או על רכיב אתני. התיוג מעורר, כמובן, קושי מיוחד כאשר מדובר באזרחי המדינה אשר יש לכבד את היותם שווי זכויות. גם במקרה שלפנינו, הגם שהבידוק המחמיר אינו חל על כל אזרחיה הערבים של המדינה הרי קיומן של אמות מידה גורפות וכוללניות בהערכת סיכון פוטנציאלי, ככל שאלה אמנם הנסיבות העובדתיות ואיננו מכריעים בכך, מעורר קושי המצדיק דיון מעמיק יותר על בסיס נתונים רלוונטיים" (פיסקה 5 להחלטה).

5. ביום 22.11.2012 עדכנו המשיבים, כי הטמעת מערכת ה-HBS בנתב"ג מתקדמת, וזאת חרף קשיים תפעוליים. הם העריכו, כי הטכנולוגיה תוכנס לשימוש בהתאם ללוח הזמנים שהוצג לבית המשפט, היינו, עוד בשנת 2013. המשיבים הדגישו, כי רשות שדות התעופה מוכנה באופן עקרוני להנהיג את השינוי הטכנולוגי במתכונת הבידוק הביטחוני גם בנמל התעופה הפנים-ארציים, בכפוף לאילוצים. כך, לדבריהם, בנמל התעופה באילת הוצבה במחצית השנייה של שנת 2011 מערכת טכנולוגית מתקדמת, המאפשרת לבדוק את הכבודה המיועדת לבטן המטוס מאחורי הקלעים וללא מעורבות הנוסע. נעשה ניסיון ליישם עד כמה שניתן את תהליך הבידוק החל בנתב"ג, הגם שישנם הבדלים בתחום זה בין שני נמלי התעופה. בנמל התעופה עובדה, המיועד לטיסות בינלאומיות בלבד, נוהגת רמת בידוק אחידה ומחמירה לגבי כל הנוסעים, אשר רובם אזרחים זרים. הן נמל התעופה באילת והן נמל התעופה בעובדה עתידים לעבור לאתר חדש בתמנע, שם תיושם במלואה שיטת הבידוק החדשה בנתב"ג. לעומת זאת, לדברי המשיבים, בנמלי התעופה בחיפה ובשדה דב שבתל-אביב ישנם אילוצי בינוי משמעותיים. אף על פי כן, בנמלי תעופה אלה כבר הוצבה מערכת טכנולוגית מתקדמת בכניסה לטרמינל שבה משוקפות כבודת היד וכבודת הבטן. יצוין, כי ישנה כוונה עקרונית להעתיק אף את מקומו של שדה דב. המשיבים עדכנו עוד כי בנוסף לשינויים הטכנולוגיים, תורחב פעילותו של "מוקדן הביטחון" הפועל בנתב"ג. תפקידו של מוקדן הביטחון הוא להעניק שירות ביטחוני לאנשי עסקים זרים, אורחי משרדים ממשלתיים וחברות ישראליות, ולפשט את ההליך עבורם. נתוני המוקדן מועברים אף לשדות התעופה הפנים-ארציים ולטיסות של חברות תעופה ישראליות מחו"ל ארצה. לדברי המשיבים, שירות זה הפחית במידה משמעותית את החיכוך עם אוכלוסיות רגישות בתהליך הבידוק הביטחוני.

6. ביום 18.9.2013 הגישו המשיבים תצהיר עדכון. בתצהיר מסר מנהל נתב"ג כי חל עיכוב בלוח הזמנים להטמעת טכנולוגיית ה-HBS, וכי עקב כך יישומם של הליכי הבידוק החדשים יחל, לכל המוקדם, בחודש מרס 2014. לדבריו, הסיבה לעיכוב הייתה אי-עמידתן של החברות הזרות המעורבות בפרויקט בהתחייבויות שנטלו על עצמן. המשיבים הדגישו, כי מיד עם היוודע דבר העיכוב נקטו מגוון צעדים שנועדו לצמצמו. לדבריהם, רשות שדות התעופה ביצעה את השינויים הנדרשים מצידה בנתב"ג בהיבטי בינוי, תשתיות, גיוס כוח אדם והכשרתו, ולכן הייתה מוכנה עקרונית לקלוט את המערכת במועד המתוכנן, לו סופקה מערכת תקינה על ידי החברות הזרות. על פי הערכת הזמנים המתוקנת שהציגו המשיבים, בין חודש מרס 2014 לחודש יולי 2014 תתבצענה בדיקות ופעולות שונות לקראת הפעלתה המלאה של המערכת בנתב"ג. בחודש יולי 2014 יחל שלב הרצת המערכת, וכעבור שישה חודשים נוספים תעבור המערכת סופית מידי החברות הזרות לרשות שדות התעופה. המשיבים הדגישו, כי ייתכן עיכוב בתאריך הפעלתה של המערכת, בשל מורכבות תהליך ההטמעה ונוכח האפשרות להתפתחויות בלתי צפויות.



7. בהודעה נוספת מיום 14.11.2013 עדכנו המשיבים, כי נוכח ההתפתחויות האחרונות בתהליך הטמעת מערכת ה-HBS, נראה כי המערכת אכן תופעל הפעלה מלאה במרס 2014, וכי בחודש דצמבר תעבור לידי רשות שדות התעופה באופן סופי. עם זאת, המשיבים הבהירו, כי מערכת ה-HBS מוכנסת לשימוש רק בטרמינל 3 בנתב"ג, ולא בטרמינל 1. טרמינל 1 יועד בעיקר לטיסות פנים-ארציות אחרי שנחנך טרמינל 3, אולם בשנת 2011 הוחלט להסב את ייעודו לטיסות בינלאומיות מוזלות (Low-Cost). המשיבים ציינו כי החל משנת 2014 יושק פרויקט להקמתה של מערכת תואמת HBS גם בטרמינל 1, שמשך התקנתה המשוער הוא שנתיים, בכפוף לאילוצים תפעוליים. בהמשך תוקנה הערכה זו, והצפי העדכני להתקנת המערכת בטרמינל 1 הוא שנת 2017. המשיבים הדגישו, כי השינויים שנעשו בנתב"ג בתחום הבידוק בכניסות הרכבים והכניסות לטרמינלים חלים גם על טרמינל 1.
8. ביום 20.11.2013 התקיים דיון בתשובה לעתירה בפני הרכב (הנשיא א' גרוניס והשופטים מ' נאור וע' ארבל). בתום הדיון הוחלט שטרם הגיעה העת להכריע בעתירה, נוכח ההתקדמות בהטמעת השינויים במערך הבידוק הביטחוני בנתב"ג, וזאת חרף העיכובים שחלו במימושם. המשיבים נדרשו להגיש הודעה מעדכנת עד ליום 30.4.2014. בהתאם, בהודעות מהימים 28.4.2014 ו-2.11.2014 אישרו המשיבים, כי בחודש מרס 2014 החלה מערכת ה-HBS לפעול בטרמינל 3 בנתב"ג. לדבריהם, קיימת אפשרות לחזרה נקודתית לשיטת הבידוק ה"ישנה" במקרים של תקלות ולצרכים תפעוליים. המשיבים ציינו, כי הניסיון הראשוני שנצבר בהפעלת המערכת הוא חיובי, והרושם הוא שהמערכת מאפשרת בידוק ברמה הנדרשת מבחינה ביטחונית, תוך מיתון הפגיעה הנלווית לבידוק מחמיר של נוסעים בפומבי. הם חזרו וצינו, כי ישנה כוונה להתקין את הטכנולוגיה החדשה גם בטרמינל 1. בנוסף, המשיבים פירטו צעדים אחרים שנקטו, מעבר להתקנת מערכות ה-HBS, לצמצום ההבדלים בין נוסעים בתהליכי הבידוק הביטחוני. כך, לדבריהם, נרכשו שערי שיקוף מתקדמים, שיצמצמו את הצורך בבידוק גופני של נוסעים. עוד נמסר, כי שערים מסוג זה כבר נרכשו עבור נתב"ג, וישנה כוונה לבצע רכש נוסף גם עבור נמל התעופה באילת.
9. נוכח ההתפתחויות המתוארות לעיל, עמדת המשיבים היא כי יש למחוק את העתירה. לדבריהם, הטענות הנוגעות לנהלי הבידוק שנהגו במועד הגשת העתירה אינן אקטואליות עוד, ואילו בטענות הנוגעות לשינויים שבוצעו עתה - טרם בשלה העת להכריע. המשיבים סבורים כי יש להעניק שהות לבחינת השפעתם של השינויים על הליכי הבידוק ועל הנוסעים. יחד עם זאת, המשיבים הביעו את מחויבותם להמשך המאמצים למתן את הפגיעה בפרט, הכרוכה בהליכי הבידוק הביטחוני בנמלי התעופה בישראל. לדבריהם, "הטיפול בסוגיה הרחבה שמעלה העתירה תם אך לא נשלם. המשיבים מחויבים להמשיך ולשקוד על יישומם של פתרונות טכנולוגיים, תוך צמצום הפגיעה הנגרמת מפומביותו ואופיו של בידוק בטחוני מחמיר" (ראו סעיף 4 להודעת המשיבים מיום 28.4.2014).



10. עמדתה של העותרת לכל אורך ההליך הייתה, כי השאלה המתעוררת בעתירה היא שאלת חוקיותו של השימוש בקריטריון הלאום כבסיס לנקיטת אמצעי בידוק שונים כלפי קבוצה מסוימת של אזרחים ישראלים. לשיטתה, זוהי שאלה עקרונית. הקושי שבעצם ההבחנה על בסיס לאום לא יפתר, כך לשיטת העותרת, גם אם ייושמו במלואם השינויים המפורטים לעיל בתהליכי הבידוק. לדבריה, אף המשיבים מודים כי השינויים הטכנולוגיים והאחרים לא יביאו להאחדת נהלי הבידוק, ולכל היותר יקטינו את מידת אי-הנוחות שחווים אזרחים ערבים בנמלי התעופה. העותרת מעלה השגות אף ביחס למערכת ה-HBS עצמה. לדבריה, לא ברור מהם הקריטריונים שלפיהם מוחלט האם יש צורך בחיפוש ידני במטען העובר שיקוף במערכת החדשה. לטענת העותרת, אף אין בשינויים שבוצעו כדי לתת מענה לרכיבי בידוק אחרים שבהם מופלים אזרחים ערבים לרעה, כמו בדיקת כבודת היד של הנוסעים ותשאולם בישראל ובטיסות של חברות ישראליות לארץ לקראת הרישום לטיסה. בנוסף, העותרת מלינה על הדחיות החוזרות והנשנות במועד הפעלתה המתוכנן של מערכת ה-HBS בנתב"ג, ועל כך שבכל האמור בטרמינל 1 ובנמלי התעופה הפנים-הארציים, מדובר רק בכוונה עתידית לעבור לטכנולוגיה החדשה. לצד זאת, העותרת טוענת כי אין זה ברור מה תרומתו של "מוקדן הביטחון", הנותן שירות למשרדי ממשלה ולחברות, לקידום השוויון בין אזרחי ישראל היהודים לבין אזרחי ישראל הערבים בתהליך הבידוק הביטחוני. בנוסף, העותרת מדגישה כי הכנסת השערים הטכנולוגיים המאפשרים שיקוף גופני של הנוסע מעוררת, בפני עצמה, קשיים ניכרים, עקב הפגיעה בפרטיות הנלווית לשימוש בה.

11. ביום 23.11.2014 התקיים בפנינו דיון נוסף. במהלך הדיון שמענו במעמד צד אחד מידע חסוי בדבר פרטי השינויים שנעשו בהליכי הבידוק הביטחוני. לאור מידע זה, ועל רקע מכלול ההתפתחויות שאירעו במהלך השנים שבהן מתנהלת העתירה, התרשמנו כי המשיבים צעדו כברת דרך לא מבוטלת להגברת השוויון בהליכי הבידוק. ניכר, כי נעשים מאמצים משמעותיים ליישם פתרונות טכנולוגיים שיצמצמו עד כמה שאפשר את ההבדלים בתהליך הבידוק לו נתונים נוסעים שונים, תוך שמירה על רמת ביטחון הולמת, שאין עוררין על הצורך בה בתחום התעופה. מטבע הדברים, שינויים מורכבים כאלה דורשים זמן, ותלויים בשיתוף פעולה בין גורמים רבים. כאמור, כיום פועלת בטרמינל 3 בנתב"ג, הוא המוקד העיקרי של התעבורה האווירית בישראל, טכנולוגיית ה-HBS. טכנולוגיה זו מאפשרת לבדוק את הכבודה המיועדת לבטן המטוס, בלא צורך בנוכחות הנוסע ותוך צמצום משמעותי של הרכיב הפומבי שאיפיון בעבר את תהליך הבידוק של נוסעים מסוימים. מערכת דומה מתוכננת להיכנס לשימוש אף בטרמינל 1. אומנם, תהליך הבידוק איננו זהה לגבי כלל המטענים, ומטענים מסוימים נבדקים עדיין בקפדנות רבה יותר לעומת אחרים. אך ההבחנה מתבצעת על פי אינדיקציות טכנולוגיות. הגם שתיתכן חזרה לשיטת הבידוק ה"ישנה" במקרים של תקלות, אפשרות זו שמורה למקרים חריגים שבהם יתעורר צורך בכך לשם הבטחת תפקודו התקין של נתב"ג. גם בנמלי התעופה הפנים-ארציים נעשו שינויים הכוללים הכנסת טכנולוגיות חדשות. חלק מנמלי תעופה אלה יועתקו ממקומם הנוכחי, ובמיקום החדש תחול, לטענת המשיבים, המתכונת שלפיה מתקיים כיום הבידוק הביטחוני בטרמינל 3. בצד השינוי במנגנון בידוק המטענים, יוכנסו לשימוש שערים טכנולוגיים שמפחיתים את הצורך בחיפוש ידני על גופם של הנוסעים. לשינויים הטכנולוגיים מתווספים אף השינויים שנעשו עוד קודם לכן בנהלי הבידוק החלים בכניסות הרכבים לנתב"ג ובכניסות לטרמינל הנוסעים.



12. בנסיבות אלה, אנו סבורים כי לעת הזו, העתירה מיצתה עצמה (השוו בג"ץ 2467/05 גורנברג נ' הממונה על ארכיון צה"ל ומערכת הביטחון (13.1.2010); בג"ץ 1254/10 פלוני נ' רשות האוכלוסין וההגירה ומעברי הגבול - משרד הפנים (4.4.2012); בג"ץ 3091/99 האגודה לזכויות האזרח בישראל נ' הכנסת (8.5.2012)). טענות העותרת, ככל שהן נוגעות לנהלי הבידוק שנהגו טרם הפעלת מערכת ה-HBS והשינויים הנוספים שבוצעו, התייתרו. במבט צופה פני עתיד, עוד מוקדם להעריך את השפעתם של השינויים הללו על מידת הפגיעה בפרט הכרוכה בתהליכי הבידוק. יש להמתין ולראות האם השינויים המשמעותיים שבוצעו אכן יסייעו להפחית ביטויים להבחנה בין אזרחים ישראלים מקבוצות שונות לצורך הבידוק הביטחוני בנמלי התעופה בישראל. ראוי להדגיש, כי המקרה שלפנינו אינו נמנה עם המקרים שבהם הרשות שוקטת על שמריה ונמנעת מתיקון מצב שיש בו משום פגיעה שאינה הכרחית בזכויות הפרט. המשיבים מכירים באחריותם לקדם את הטיפול בסוגיה, והביעו כוונתם ליישם וליזום שינויים נוספים במערך הבידוק, אשר נועדו להתמודד עם הבעיות שמעלה העתירה. אנו סבורים כי יש לאפשר לרשויות המוסמכות להשלים את מלאכתן ולצבור נתונים לגבי השפעת השינויים שנעשו, טרם העמדת השאלות העקרוניות לביקורת שיפוטית.

13. ערים אנו לעמדתה של העותרת, שלפיה הבחנה כלשהי בין אזרחים ישראלים המבוססת על קריטריון של לאום - אף אם זו מתבצעת "מאחורי הקלעים" ואינה גלויה לעין - פוגעת בכבוד האדם, בשוויון, בחופש התנועה ובפרטיות. מנגד, החלופה של בחינה מחמירה ואחידה של כל הנוסעים כולם מעוררת אף היא קשיים ניכרים, ולפי עמדת המשיבים, אי אפשר ליישמה מבלי לפגוע פגיעה קשה בתפקודם התקין של נמלי התעופה וביעילות הבידוק הביטחוני. מציאת האיזון הראוי בין הצורך בביטחון בתעופה ובתפקוד סביר של נמלי התעופה, לבין שמירה על זכויות הפרט, היא משימה קשה מאין כמותה. יש לזכור, כי פעולת טרור לגבי מטוס עלולה להיות כרוכה בפגיעה ישירה בחייהם של רבים. ישראל איננה המדינה היחידה הנדרשת להתמודד עם אתגר זה, אף שאין לחדד כי היא ניצבת בפני בעיות הייחודיות רק לה, נוכח טיבם של האיומים הביטחוניים שעומדים בפניהם היא מתמודדת. מהטעמים שפורטו לעיל, איננו מכריעים בסוגיה עקרונית זו עתה. אם בעתיד תתרשם העותרת כי השינויים שכבר בוצעו אינם מביאים לתוצאה הרצויה, וכי נמשכת ההבחנה, במיוחד הגלויה, בין אזרחים ישראלים בשדה התעופה, שערי בית המשפט פתוחים בפניה. כך גם אם יתברר שביצוע השינויים המתוכננים בנמלי התעופה שפורטו לעיל אינו מתקדם בקצב סביר על פי לוחות הזמנים שהציגו המשיבים.

14. העתירה נמחקת איפוא, תוך שטענותיה העקרוניות של העותרת שמורות לה. נוכח תרומתה של העתירה לקידום השינויים בתחום הבידוק הביטחוני בנמלי התעופה בישראל, יישאו המשיבים בהוצאות לטובת העותרת בסכום של 30,000 ש"ח.

ה נ ש י א (בדימ')

הנשיאה מ' נאור;

אני מסכימה.

ה נ ש י א

המשנה לנשיאה א' רובינשטיין;



א. מסכים אני לפסק דינו של חברי הנשיא (בדימ'). המדובר באחד הנושאים הרגישים ביותר ביחסי המדינה עם ערביי ישראל, וחברי נדרש לכך בפסקה 13. בנסיבות שמדינת ישראל שרויה בהן עסקינן מחייבות איזון עדין עד מאוד. מחד גיסא, בדברנו בבידוק הבטחוני עסקינן בכבוד האדם כפשוטו, וכל מלים אך למותר. מאידך גיסא, האחריות הכבדה המוטלת על גורמי הביטחון במציאות הבטחונית סביבנו אינה מתירה התעלמות הימנה. דברים אלה אינם חדשים עמנו. בבש"א 6763/06 כיאט נ' רשות שדות התעופה (2006) נזדמן לי לומר (בפסקה י'): המדובר בנושא רגיש מטבעו. ספק אם ישנן אומה ולשון הנדרשות לאיזון עדין כל כך, בין הצורך בשוויון לכל אזרחי המדינה, לא רק באמירה אלא גם במימוש, לבין צרכי ביטחון שאין עליהם חולק, לרבות העותרים דנא. נושא הבידוק הבטחוני במקומות שונים לאזרחים הערבים בישראל, כחלק ממערכת של נושאים הטעונים טיפול הגון ומאוזן, עולה מדי פעם על סדר היום מזה שנים. בהרצאה שנישאה בפקולטה למשפטים בירושלים ב-21.5.02, בעודי מכהן כיועץ משפטי לממשלה, ציינתי - בימי טרור - כי "אני מנהל באופן אישי דיאלוג מתמיד עם רשויות הבטחון בנושא הבידוק הבטחוני, כדי למנוע, גם בתקופות מצוקה פגיעות מיותרות בכבוד האדם של ערבים. אינני מרפה בנושא זה, לרבות בימים אלה" (המדינה וערביי ישראל: המאבק לשוויון במסגרת מדינה יהודית דמוקרטית ומיוסרת" (לזכר השופט חיים כהן ע"ה), קרית המשפט ג' (תשס"ג), 107, 112; הובא גם בספרי נתיבי ממשל ומשפט, 293, 298). דומני שהמודעות לנושא זה ובענייננו, כשהמדובר בשדות התעופה, כבר חדרה במידה מסוימת וקנתה לה שביתה במערכות השירות הציבורי, וכך ראוי".

ב. ואכן, כפי שהראה חברי נעשים על-ידי המשיבים מאמצים לשיפור הבידוק בהקשר דנא באופנים שונים. ראוי לעודד בכל לשון את המשיבים לקדם מאמצים אלה ככל הניתן; כמדינה יהודית ודמוקרטית על רגשותנו להיות גבוהה במיוחד. כאמור, אצטרף לחברי המשנה לנשיאה הוחלט כאמור בפסק דינו של הנשיא (בדימ') א' גרוניס. ניתן היום, י"ט באדר התשע"ה (10.3.2015).