Kamil Gefert[1]
Wojskowa Akademia Techniczna im. Jarosława Dąbrowskiego
w Warszawie

Ochrona lotnictwa cywilnego przed terroryzmem na przykładzie Izraela

Streszczenie

Terroryzm lotniczy jest poważnym problemem we współczesnym świecie z uwagi na szybki rozwój lotnictwa cywilnego i jego wrażliwość na zewnętrzne bodźce. Izraelskie metody ochrony lotnictwa cywilnego są szczególnie skuteczne i maksymalnie udoskonalone ze względu na zaangażowanie tego państwa w wieloletnie konflikty, trwające nadal i generujące liczne akty terrorystyczne skierowane przeciwko państwu. Poniższy artykuł przedstawia istotne elementy tej skomplikowanej ochrony, zasady w niej panujące i niekiedy różnice, które występują w odniesieniu do reszty świata.

Słowa kluczowe: terroryzm, terroryzm lotniczy, lotnictwo, bezpieczeństwo, ochrona, Izrael

Wstęp

Terroryzm w dzisiejszych czasach odgrywa istotną rolę w wyznaczaniu współczesnych zagrożeń, niepokojów wśród społeczeństw i przyczynia się do generowania wielu problemów związanych z szeroko pojmowanym bezpieczeństwem. Jest brany pod uwagę tam, gdzie istnieje realne ryzyko aktów sabotażu, mogących wywołać negatywne skutki o znacznych rozmiarach[2]. Z tego też powodu walka z terroryzmem stanowi nieodłączny element tworzenia bezpieczeństwa w różnych aspektach życia, m.in. w lotnictwie cywilnym. Delikatny organizm, duże ryzyko strat w ludziach i finansowych, stosunkowo łatwa ingerencja zewnętrzna oraz mnóstwo sposobów na stworzenie zagrożenia życia i mienia sprawia, że lotnictwo jest wyjątkowo atrakcyjnym celem terrorystów.

Na początku należy przedstawić znaczenie etymologiczne słowa „terroryzm". Pochodzi z łacińskiego *terror* i oznacza 'strach, straszną wieść', oraz *terre*, czyli 'przerażać'. Istnieją też podejrzenia, że słowo „terroryzm" może mieć swoje źródło w języku sanskryckim (*tras* – 'drżeć')[3]. Określenie „terroryzm" w języku polskim często asymilowane jest ze słowem „terror". Należy w tym miejscu zaznaczyć, że nie są to synonimy i nie należy ich stosować zamiennie. Terror jest na pewnej płaszczyźnie definiowania odwrotny w znaczeniu do terroryzmu. Można wręcz zaryzykować stwierdzenie, że terror i terroryzm to przykład antonimów, przynajmniej na głębszym

1 E-mail: kamilgefert@gmail.com.
2 Zob.R. Cegiełka, *Zagrożenie terroryzmem. Poczucie bezpieczeństwa na początku XXI wieku oraz wpływ terroryzmu na procesy gospodarcze w wymiarach mikro i makro*, Warszawa 2015.
3 T. Bąk, *Terroryzm – słownik*, Kraków 2013, s. 158.

poziomie definiowania. Terror bowiem, jest to działanie podmiotu nadrzędnego na podrzędny, a terroryzm odwrotnie. Terroryzm zatem, jest to przestępcza działalność wymuszająca, zastosowana przez słabszych na silniejszych (działanie „od dołu"). Terror natomiast – odwrotnie (działanie „od góry")[4]. Ten sposób definiowania terroryzmu jest bardzo prosty, wręcz prozaiczny. Jednak posiada on pewną istotną zaletę, która burzy wszystkie inne definicje, stając ponad nimi. Definicja nie jest szczegółowa, ale dzięki temu jest też wspólnym mianownikiem dla wszystkich innych definicji, które kłócą się wzajemnie. Dlatego też, pracując i rozważając problem definiowalności terroryzmu, najlepszym sposobem jest unikanie powoływania się na każdą definicję, oprócz tej, która znajduje swoje potwierdzenie w pozostałych. Jest prawdą, że określenie „działanie od dołu" to zbyt ogólnikowe wyjaśnienie terroryzmu, lecz oddaje ono w zupełności jego charakter i ukierunkowanie. Dodatkowo, podstawą powstawania i rozwijania każdej gałęzi terroryzmu jest asymetria[5], która polega właśnie na wyraźnym zaznaczeniu pozycji społecznych, politycznych i prawnych pomiędzy dwiema stronami konfliktu o sprzecznych poglądach ideologicznych, politycznych, religijnych, itp. Asymetria w takiej postaci jest motorem napędzającym rozwój terroryzmu i stwarza dogodne warunki do jego powstawania.

Kończąc rozważania dotyczące definiowania terroryzmu, należy przejść do wyrażenia „terroryzm lotniczy". Rodzajów terroryzmu jest wiele. Można
je rozpatrywać w odniesieniu do zdarzeń, do tego, co zostało użyte jako broń, jakie były motywy, kto dokonał aktu lub jaki zasięg lub kierunek obejmuje zdarzenie terrorystyczne. Skupiając się na pojęciu terroryzmu lotniczego, można definiować je za pomocą łączenia definicji składowych słów wyrażenia. Idąc za *Encyklopedią PWN*, „lotnictwo" definiuje się jako 'zespół zagadnień i środków związanych z użytkowaniem statków powietrznych (samolotów, śmigłowców, szybowców, balonów i in.)'[6]. W prawie lotniczym słowo „lotnictwo" odnosi się do całej działalności związanej z lotnictwem. Samo lotnictwo można natomiast podzielić na działalność linii lotniczych, portów lotniczych i agencji żeglugi powietrznej, jak również oddzielną część dotyczącą działalności wojskowej[7]. Łącząc definicje terroryzmu oraz lotnictwa, można otrzymać pełną definicję, czyli gałąź terroryzmu, której podmiotem lub przedmiotem są organizacje, aparatura i ludzie prowadzący działalność lotniczą lub z tej działalności korzystający[8].

Lotnictwo cywilne można traktować jak żywy organizm, który nieustannie jest w fazie udoskonalania i modernizowania. Dodatkowo należy również zwrócić uwagę na dwa istotne aspekty. Pierwszy to stale rosnąca liczba korzystających z transportu lotniczego, co kreuje coraz to nowe wyzwania z tym związane (w szczególności w dziedzinie bezpieczeństwa)[9], natomiast drugi odnosi się do niejednorodności tego złożonego organizmu, jakim jest lotnictwo. Niejednorodność widoczna jest na

4 Ibidem, s. 158.
5 S. Koziej, *Triada globalnych zagrożeń asymetrycznych: konsekwencja proliferacji terroryzmu, broni nuklearnej i technologii rakietowych*, https://www.bbn.gov.pl/download/1/8600/21-49Stanislaw Koziej.pdf[dostęp: 31.01.2016].
6 http://encyklopedia.pwn.pl/szukaj/lotnictwo.html [dostęp: 10.03.2017].
7 A. Glen, *Terroryzm lotniczy – istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*, Warszawa 2014, s. 11.
8 Ibidem, s. 12.
9 K. Laprus, *Rynek lotniczy na świecie*, Kraków 2010, http://wtir.awf.krakow.pl/pdf/studenci/strony_st/projekty/branzowe/2010%20Laprus%20Krzysztof%20Rynek%20lotniczy%20na%20swiecie.pdf[dostęp: 19.04.2016].

płaszczyźnie położenia geograficznego i polega głównie na: zróżnicowaniu w tempie rozwoju lotnictwa poszczególnych krajów lub regionów, zapotrzebowaniu na transport lotniczy, sytuacji prawnej, położeniu geopolitycznym i ryzyku wystąpienia określonych zagrożeń istotnych dla bezpieczeństwa w lotnictwie. Uwarunkowania te determinują istnienie trzech podstawowych modeli ochrony lotnictwa cywilnego: europejskiego, amerykańskiego i izraelskiego. Każdy z nich cechuje się niejednakowym podejściem do zagadnienia bezpieczeństwa w lotnictwie, które budowane jest nie tylko mniej lub bardziej rygorystycznie, ale również w różny sposób i z uwzględnieniem odmiennych sił i środków oraz z innym zasięgiem oddziaływania. Przede wszystkim, podstawową różnicą, która wyznacza podział na trzy modele ochrony, jest restrykcyjność, ilość metod i sposób ich stosowania w tworzeniu bezpieczeństwa[10].

Izrael został wybrany w tym przypadku nie bez powodu. Jest to kraj wyjątkowo narażony na akty terroryzmu i z tego też powodu jego lotnictwo cywilne stoi wobec ogromnego wyzwania. Sposoby radzenia sobie z problemem terroryzmu lotniczego w Izraelu są niezwykle ciekawe jak również bardzo skuteczne. Należy się więc przyjrzeć im z bliska, aby zrozumieć, jak należy radzić sobie z terroryzmem lotniczym.

1. Podstawy prawne ochrony lotnictwa cywilnego Izraela

Rozpoczynając omówienie ogólnej sytuacji prawnej w lotnictwie cywilnym Izraela, należy zaznaczyć, że Izrael nie posiada konstytucji, a wszystkie przepisy prawa opierają się o jedenaście ustaw zasadniczych[11]. Izrael, jako państwo dotykane długoletnimi i nieustającymi konfliktami, jest wyjątkowo narażone
na wszelkie akty bezprawnej ingerencji w obrębie lotnictwa cywilnego. Państwo jest pod stałą presją ze strony terrorystów. Udaremniane lub dokonywane zamachy są tam na porządku dziennym. Fundamentalistyczna organizacja Palestyński Dżihad Islamski, począwszy od lat 70. XX wieku aż do chwili obecnej, prowadzi nieustającą świętą wojnę, chcąc za wszelką cenę doprowadzić państwo izraelskie do zniszczenia i utworzenia islamskiego państwa – Palestyny[12]. Z tego powodu Izrael posiada największe doświadczenie w dziedzinie walki z terroryzmem i ochrony przed nim[13]. Lotnictwo cywilne, jako łatwy i oczywisty cel, jest tutaj szczególnie zagrożone. Dokonywane są liczne zamachy na lotnictwo Izraela ze strony palestyńskich bojowników. Techniką terrorystów stało się atakowanie ludności cywilnej, która najczęściej nie ma nic wspólnego z konfliktem izraelsko-palestyńskim, dzięki czemu osiąga znacznie większy światowy rozgłos, na czym terrorystom w pierwszej kolejności zależy. Istotna okazała się pomoc USA udzielona Izraelowi. Z jednej strony był to solidny zastrzyk wzmocnienia bezpieczeństwa, z drugiej jednak, rozzłościła jeszcze bardziej skłócone narody, doprowadzając do wzrostu i tak już wysokiego napięcia w regionie[14].

---

10 A. Bogacz, referat wygłoszony na seminarium naukowym pt. *Terroryzm a prawa człowieka* w Wyższej Szkole Informatyki iZarządzania w Rzeszowie, 10.12.2012.

11 A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji lotniczej na przykładzie Polski, Stanów Zjednoczonych i Izraela*, Szczytno 2013, s. 366-368.

12 R. Białoskórski, *Wyzwania i zagrożenia bezpieczeństwa XXI wieku*, Warszawa 2010, s. 70.

13 Ibidem, s. 89-91.

14 M. Tomczak, *Ewolucja terroryzmu*, Poznań 2010, s. 58-61.

Strategia antyterrorystyczna Izraela jest kontynuowaniem polityki obronnej kraju i jego funkcjonowania w stanie wojny. Z uwagi na położenie geopolityczne i charakter stałych zagrożeń, ochrona lotnictwa cywilnego Izraela jest w całości poświęcona przeciwdziałaniu terroryzmowi i ochronie przed jego aktami. Największy nacisk kładzie się tu na działania prewencyjne. Wywiad stanowi w tym miejscu najistotniejszą linię obrony. Skupia się nie tylko na wykrywaniu planowanych aktów terroryzmu lub ich realizacji. Główną wagę przykłada do całkowitego blokowania jakiejkolwiek działalności terrorystycznej, zanim jeszcze powstanie plan ewentualnego zamachu. Polityka antyterrorystyczna Izraela obejmująca ochronę lotnictwa cywilnego dzieli się na trzy grupy. Pierwsze dwie to koncentrowanie się na egzekwowaniu prawa wobec osób podejrzewanych o terroryzm, trzecia natomiast odnosi się do udzielania specjalnych uprawnień agencji i wojsku. Pierwsza kategoria działań poparta jest Rozporządzeniem w sprawie przeciwdziałania terroryzmowi z 1948 r. (ang. *Prevention of TerrorismOrdinance*). Dzięki temu rozporządzeniu możliwe jest aresztowanie każdej osoby należącej do organizacji terrorystycznej, prowadzącej propagandę ideologiczną organizacji terrorystycznych, wspierającej je finansowo lub w jakikolwiek inny istotny sposób. Rozporządzenie osiąga swoją pełną efektywność podczas trwania stanu wyjątkowego. Drugi filar to efekty wprowadzenia nowelizacji Kodeksu karnego w 1996 r., które dają możliwość skazywania podejrzanych o terroryzm, jak i zwykłych przestępców, bez względu na to, czy Izrael jest w stanie wyjątkowym, czy nie. Trzeci filar to głównie narzędzia prawne dające siłom bezpieczeństwa specjalne uprawnienia w zakresie przeciwdziałania terroryzmowi podczas wprowadzenia stanu wyjątkowego. Tutaj warto też zaznaczyć, że Izrael ciągle znajduje się wstanie wyjątkowym począwszy od 1948 r. Regulacje prawne dają władzom Izraela bardzo szerokie uprawnienia. Aresztowany Palestyńczyk w strefie Gazy może być przetrzymywany aż 12 dni, zanim stanie przed sądem. Dodatkowo, podczas trwającego stanu wyjątkowego, służby bezpieczeństwa mają prawo przetrzymywać aresztowanego bez rozpoczęcia formalnego postępowania procesowego. Od każdego zatrzymania podejrzany ma prawo się odwołać do Sądu Najwyższego. Tutaj pojawia się jednak pewien precedens, ponieważ często informacje zebrane w toku postępowania są na tyle wrażliwe, że dostępu do nich nie mają nawet prawnicy aresztowanego. W sprawach przesłuchań podejrzanych powszechnie stosowano przymus fizyczny. Dopiero w 1987 r. zdecydowano się wprowadzić zakaz stosowania tortur, jednak nie wprowadzono tego zakazu w praktykę. W 1999 r. Sąd Najwyższy definitywnie ukrócił stosowanie tortur, uznając je za niezgodne z prawami człowieka, dopuszczając jednak metody psychologiczne, które powszechnie i tak uważane są za niestosowanie się do norm międzynarodowych w zakresie postępowania z więźniami. W dziedzinie cenzury Izrael zastosował politykę pośrednią. Cenzura jest obecna, jednak w takim stopniu, aby nie uderzała nachalnością. Podstawowym obowiązkiem mediów jest autocenzura treści mogących okazać się wrażliwymi dla bezpieczeństwa państwa. Poza tym, media są na bieżąco kontrolowane przez służby państwowe, ale głównie pod kątem tego, czy dana informacja nie przyczyni się do wzrostu zagrożenia państwa[15]. Instytucją państwową odpowiedzialną za ochronę i bezpieczeństwo portów lotniczych Izraela jest Zarząd Izraelskich Portów Lotniczych[16] (ang. *Airports Authority*

15 A. Siadkowski, op. cit., s. 369-374.

16 Zob.*Airports Authority Law*, http://www.iaa.gov.il/en-US/rashot/pages/default.aspx [15.05.2016].

Law) powołany w 1977 r. Działa na zasadzie przedsiębiorstwa państwowego, które kieruje i zarządza cywilnymi portami lotniczymi oraz cywilnymi częściami lotnisk wojskowych[17].

Należy nadmienić, iż wgląd w charakter instytucjonalno-prawny Izraela w zakresie antyterroryzmu jest mocno utrudniony z uwagi na niejawność znacznej większości dokumentów, procedur, a nawet przepisów prawa[18].

Podsumowując krótko temat rozwiązań prawnych w lotnictwie cywilnym, zdecydowanie można dostrzec, że wzrost nakładów na bezpieczeństwo jest wprost proporcjonalny do wzrostu poziomu i liczby zagrożeń w danym państwie. Polska, wpisująca się do europejskiego modelu ochrony lotnictwa, jest mniej rygorystyczna pod względem prawnym w porównaniu do USA, natomiast Izrael bardziej w odniesieniu do poprzednich dwóch państw. Izrael stoi tutaj na najwyższym miejscu, jeśli chodzi o skuteczność prawną przeciwko zagrożeniom terrorystycznym. Wysokie utajnianie przepisów, procedur, itp. jest też uzasadnione, z uwagi na blokowanie przez Izrael wszelkich dróg, które w jakikolwiek sposób mogą ułatwić terrorystom podejmowanie działań wymierzonych w państwo izraelskie. W tym przypadku nieznajomość prawa szkodzi właśnie terrorystom, co stanowi dodatkową ochronę.

2. Ochrona lotnisk i statków powietrznych

Ochrona portów lotniczych w Izraelu w odniesieniu do ścisłego terenu portu rozpoczyna się od układu stref lotniskowych. Istnieją strefy publiczne i zastrzeżone. Personel i pojazdy, które wkraczają do stref zastrzeżonych, podlegają weryfikacji w wyznaczonych punktach dostępu oraz kontroli bezpieczeństwa, mającej na celu wykrycie ewentualnych niebezpiecznych przedmiotów[19].W przypadku izraelskiego modelu ochrony lotniska należy skupić uwagę przede wszystkim na szerokości strefy chronionej i podlegającej obserwacji ze strony służb. Należą do niej nie tylko terminale i strefy operacyjne. Ochronny pierścień peryferyjny obejmuje drogi dojazdowe do lotniska i linie kolejowe. Punkty kontrolne ustawiane są niekiedy kilka kilometrów przed lotniskiem. Ma to na celu zminimalizowanie ryzyka użycia tzw. samochodu pułapki. W tym miejscu odbywa się też pierwsze profilowanie behawioralne, które w modelu izraelskim spełnia kluczową rolę. Pracownicy służb ochrony często podróżują w pociągach incognito, dokonując w ten sposób profilowania behawioralnego, mającego na celu wykrycie podejrzanie zachowujących się osób. Niekiedy dobrze przeszkolona osoba ze służb bezpieczeństwa jest w stanie wyczytać bardzo wiele z samej mowy ciała. Pierścień zewnętrzny ochrony to również ochrona techniczna
z zastosowaniem zaawansowanych technologii, m.in. systemu wizyjnego złożo-nego z kamer, stosowanego także do wykrywania pozostawionych samochodów, bagaży i innych podejrzanych przedmiotów. Ciekawym rozwiązaniem jest inteligentny monitoring samochodów. System wykrywa pojazdy zaparkowane
w miejscach niedozwolonych, nietypowych lub pozostające dłuższy czas
w jednym miejscu. Takie zdarzenia są każdorazowo sprawdzane przez patrol

17 A. Siadkowski, op. cit., s. 381.
18 Ibidem, s. 374.
19 Ibidem, s. 393.

zmotoryzowany. W przypadku ochrony obszaru przylegającego do stref zastrzeżonych używa się takich środków jak stosowanie barier (zapór, uniemożliwiających wjechanie pojazdem w bezpośrednie sąsiedztwo budynku portu lotniczego), kamer monitoringu zewnętrznego, podwójnego ogrodzenia strzeżonego przez patrole. Oprócz tego, powszechnym jest stosowanie bez-załogowych inteligentnych pojazdów zwiadowczych wzdłuż ogrodzenia portu lotniczego, wykorzystywanych w sposób niezagrażający bezpieczeństwu statkom powietrznym. Mogą być też wykorzystywane do analizy potencjalnych materiałów pirotechnicznych i innych nieznanych substancji. W odróżnieniu od innych krajów, mniej lub bardziej rygorystycznych pod względem ochrony lotnictwa, wejście do strefy ogólnodostępnej w izraelskich lotniskach jest obarczone koniecznością przejścia przez kontrolę wstępną, polegającą na przejściu przez bramki magnetyczne oraz kontroli bagażu. W tym miejscu również odbywa się dyskretne profilowanie behawioralne, które niejednokrotnie prowadzi do szczegółowej kontroli pasażera, zanim wejdzie on do strefy ogólnodostępnej terminala. Jest to rozwiązanie niepraktykowane w innych państwach. Zazwyczaj dostęp do głównego wejścia terminala pasażerskiego ma każda osoba i nie przeprowadza się w tym miejscu żadnej osobistej kontroli. Dostęp do stref zastrzeżonych mają jedynie pasażerowie po odbytej kontroli bezpieczeństwa, z ważnymi biletami, oraz personel lotniskowy, który posiada uprawnienia do przebywania w strefach zastrzeżonych, lecz również jest on ograniczony do wymaganego minimum. Dostęp potwierdza się za pomocą kart magnetycznych i identyfikatorów, nie zapominając również o kontroli osobistej. Istotną kwestią jest przykładanie szczególnej wagi do projektowania samego budynku portu lotniczego i jego bezpośredniego otoczenia[20]. Budynek otoczony jest przeszkodami uniemożliwiającymi zbytnie zbliżenie się pojazdu do budynku. Wszystkie szklane elementy terminalu (w szczególności szyby) tworzone
są ze specjalnego kuloodpornego szkła, oraz podzielone są na bloki otoczone stalowymi ramami w taki sposób, aby podczas wybuchu ładunku pirotechnicznego lub intensywnego ostrzału z broni karabinowej nie rozpadały się, pokrywając odłamkami znaczny obszar, w tym ludzi, tylko opadały w dół, minimalizując zniszczenia wtórne. Szyby zewnętrzne są zazwyczaj lekko pochylone, tworząc kąt rozwarty z poziomem podłogi i kąt ostry z poziomem sufitu. W przypadku uszkodzenia szyb, większość odłamków wypada dzięki temu zabiegowi na zewnątrz, a nie do wewnątrz. Dodatkowo można dopatrzyć się tutaj efektu kierowania fali uderzeniowej (po ewentualnym wybuchu bomby wewnątrz) tak, aby odbijając się od grubego szkła rozpraszała się ona ku górze. Budynek terminala największego portu lotniczego Izraela –*Ben Gurion* w Tel Awiwie– jest zaprojektowany w taki sposób, aby był maksymalnie odizolowany. Strefa ogólnodostępna jest połączona ze strefą zastrzeżoną długim i wąskim korytarzem, który wypuszczony jest prostopadle w głąb terenu lotniska. Strefa zastrzeżona ma kształt koła i znajduje się z dala od granicy pilnie strzeżonego wewnętrznego terenu portu lotniczego. Strefa ogólnodostępna nie zawiera żadnych punktów gastronomicznych. Są one umieszczone w centralnym punkcie na planie koła, wyżej wspomnianej strefy zastrzeżonej, gdzie przebywają głównie pasażerowie, którzy odbyli już kontrolę bezpieczeństwa i oczekują na swój lot. Promieniście od centralnego koła rozchodzą się korytarze prowadzące do bramek. Taki układ budynku pozwala na maksymalne odsunięcie strefy zastrzeżonej od

20 Na przykładzie Międzynarodowego Portu Lotniczego Ben Gurion w Tel Awiwie.

ogólnodostępnej, co minimalizuje ryzyko ataku terrorystycznego. Łącznik pomiędzy obiema strefami można także nazwać „wąskim gardłem", co dodatkowo usprawnia możliwość selekcji osób podejrzanie zachowujących się. Można też zauważyć, że w takim przypadku znacznie trudniej jest dokonać zamachu z zewnątrz lotniska na statek powietrzny znajdujący się na płycie postojowej[21], z racji tego, że bramki są umiejscowione z dala od płotu okalającego port lotniczy.

Kwestie związane z ochroną statków powietrznych wyglądają znacznie bardziej rygorystycznie niż w innych krajach. Na lotniskach izraelskich statek powietrzny pozostawiony w strefie postojowej jest wystarczająco chroniony przez sam fakt znajdowania się w strefie zastrzeżonej lotniska. Ciekawym rozwiązaniem jest stosowanie plomb na drzwiach zamkniętego samolotu przebywającego na płycie postojowej. Naklejona plomba pokrywa swoją powierzchnią łączenie pomiędzy drzwiami wejściowymi a poszyciem samolotu. W przypadku nieuprawnionego otwarcia drzwi plomba zostaje nieodwracalnie uszkodzona. Po stwierdzeniu naruszenia plomby, służby bezpieczeństwa mają obowiązek szczegółowo przeszukać samolot, przede wszystkim pod kątem obecności ładunków wybuchowych. W przypadku linii lotniczych El Al istotne znaczenie ma miejsce przebywania samolotu. Wspomniane wyżej linie posiadają zaostrzone procedury bezpieczeństwa na lotniskach zagranicznych. W takim przypadku samoloty izraelskie ochraniane są przez grupę personelu składającego się z przeszkolonych funkcjonariuszy bezpieczeństwa. Oprócz tego, pracownicy, którzy mają dostęp do samolotu, muszą posiadać zezwolenia, których otrzymanie warunkuje sprawdzenie przeszłości. W portach lotniczych poza Izraelem pracownicy przed wejściem na pokład są dodatkowo sprawdzani, przechodząc weryfikację uprawnień dostępu, a także dokonuje się ich zrewidowania poprzez urządzenia do wykrywania metalu. Na pokładzie samolotu izraelskich linii lotniczych zawsze znajdują się funkcjonariusze wart ochronnych. Chociaż niektóre systemy ochronne w Izraelu są strzeżone tajemnicą, to istnieją uzasadnione podejrzenia (uniknięcie ostrzału rakietowego z ziemi samolotu linii „Arkia" w Mombasie 28 listopada 2002 r.), że statki powietrzne izraelskich linii lotniczych posiadają systemy przeciwrakietowe, uruchamiane z chwilą namierzenia przez rakietę ziemia-powietrze. Warto zaznaczyć, że taki system bezpieczeństwa nie spełnia swoich funkcji w przypadku pocisku z technologią namierzania pasywnego. Nie wysyła on w kierunku samolotu żadnych fal, przez co bardzo trudno go wykryć i w porę zlikwidować. Przez niektórych jest to jednak uznawane za niewłaściwe podejście do ochrony lotnictwa, gdyż tworzenie samolotów-twierdz to niepotrzebne nakręcanie wyścigu zbrojeń w zakresie ochrony lotnictwa przed terroryzmem, nie wspominając o ogromnych kosztach takich rozwiązań[22].

Powyższe rozwiązania w dziedzinie ochrony portów lotniczych Izraela ujawniają istotne różnice między tymi a powszechnie stosowanymi na świecie. Przede wszystkim można zauważyć małą restrykcyjność w stosunku do ochrony lotnictwa w Polsce. Model polski przejawia zrównoważoną relację pomiędzy pasażerem a personelem, opierającą się o większą dawkę zaufania. Natomiast model izraelski całkowicie odcina się od zasady bezstresowego działania
w stosunku do pasażerów, gdzie widoczna jest przepaść w relacjach pasażer – personel

21 A. Siadkowski, op. cit., s. 393-396.
22 Ibidem, s. 401-403.

bezpieczeństwa. Pozostałe różnice, polegające po prostu na dodatkowych i zaostrzonych środkach ochrony, świadczą o tym, że, w zależności od kraju i jego sytuacji na arenie międzynarodowej, poziom ryzyka zaistnienia aktu bezprawnej ingerencji jest niejednokrotnie skrajnie różny.

3. Kontrole bezpieczeństwa

Istotną częścią ochrony lotnictwa cywilnego są kontrole bezpieczeństwa, podczas których używa się zaawansowanego technologicznie sprzętu (urządzenia rentgenowskie, magnetyczne, itp.) oraz przeszkolonego personelu. Jest natomiast pewna istotna różnica w sprawowaniu tej kontroli pomiędzy Izraelem, a innymi państwami. Mowa tutaj o powszechnym na izraelskich lotniskach profilowaniu behawioralnym. W Izraelu istnieje zasada, że to środki techniczne powinny wspierać pracę człowieka, który swoją wiedzą i doświadczeniem musi stać w centrum ochrony lotnictwa. Stąd też liczba zatrudnianego personelu jest bardzo duża. Pracownicy bezpieczeństwa zadają każdemu kontrolowanemu ciąg krótkich pytań odnoszących się do posiadanej ewentualnej broni czy innych niedozwolonych przedmiotów, a następnie uzupełniają te pytania o takie zupełnie wyrwane z kontekstu. Ma to na celu z jednej strony szybką i możliwie jak najbardziej wszechstronną analizę psychologiczną kontrolowanego, a z drugiej, wytworzenie pewnego rodzaju poczucia dezorganizacji czy wręcz niekompetencji służb ochrony, co w konkretnych przypadkach może utwierdzić potencjalnego terrorystę, że system ochrony jest prymitywny i można go łatwo obejść. Uważa się, że profilowanie behawioralne nie odbywa się na wyznacznikach rasowych, narodowościowych czy wyznaniowych, jednak nie jest tajemnicą, że powyższe czynniki również brane są pod uwagę podczas kontroli. Ma to zapewne związek z tym, że terroryzm izraelski opiera się na zasadzie konfliktu między-grupowego[23]. Dodatkowo, wygląd procedur kontroli bezpieczeństwa opiera się na zasadzie nieprzewidywalności i losowości. Ta cecha może wyglądać z zewnątrz jak nieład. Jednak ma to na celu utrudnienie terrorystom działania na podstawie opracowanego wcześniej schematu, który mógłby być opracowany według wzoru stosowanego w wielowarstwowym systemie ochrony. Taka nie-przewidywalność często jest najtrudniejszą barierą do pokonania. Oczywiście sprzęt techniczny także musi spełniać odpowiednio swoją rolę i jego znaczenie w systemie ochrony wcale nie jest umniejszane. Wręcz stosuje się nowatorskie systemy, tj. chociażby inteligentny monitoring termowizyjny, który, umieszczany w szczególności w strefach kontroli bezpieczeństwa, wykrywa nienaturalne zmiany w ciepłocie ciała człowieka w określonych jego miejscach, co często świadczy o zdenerwowaniu. Ciekawym wyposażeniem ochrony lotnictwa Izraela jest urządzenie hiperbaryczne, w którym sprawdza się walizki podróżujących. Podczas wytworzonego podciśnienia testuje się, czy walizka nie posiada ukrytej bomby reagującej na zmianę ciśnienia atmosferycznego, jaka ma miejsce na dużej wysokości w luku bagażowym statku powietrznego[24].

Bagaż rejestrowany jest zawsze kontrolowany w obecności pasażera, co dodatkowo umożliwia wychwycenie reakcji psychologicznych posiadacza walizki.

23 Zob. B. Bolechów, *Terroryzm. Aktorzy, statyści, widownie*, Warszawa 2010, s. 75-81.
24 A. Siadkowski, op. cit., s. 397-401.

Konieczność ściągania butów przy kontroli zastąpiono profilowaniem behawioralnym i wykorzystywaniem urządzenia, które wychwytuje minimalne różnice w nacisku stóp na podłoże, co może wykryć ewentualne ukrywane w obuwiu przedmioty[25]. Skutkiem tego złożonego systemu ochrony jest wydłużenie czasu odprawy pasażerów ze standardowych dwóch godzin (w przypadku lotów międzynarodowych) do trzech. Stosowanie w kontroli bezpieczeństwa psychologii[26] znacznie uskutecznia jej efektywność i powoduje uszczelnienie złożonego organizmu, jakim jest bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym.

4. Przedmioty zabronione

W odróżnieniu od innych państw, w tym także Polski, Izrael posiada jasną i bardzo krótką listę przedmiotów zabronionych. Jest to broń palna i jej repliki oraz przedmioty ostre. I na tym można by było zakończyć omawianie listy przedmiotów niedozwolonych, jednak istnieje też pewna ciekawa zasada. Każdy pracownik bezpieczeństwa, który na podstawie własnych obserwacji i własnego uznania stwierdzi, że dany przedmiot mieści się w zakresie tej krótkiej listy bądź stanowić może zagrożenie, decyduje o jego konfiskacie. Dodatkowo, na pod-stawie wcześniejszego profilowania behawioralnego może uznać, że konkretny przedmiot nie może być wniesiony przez jedną osobę, ale przez inną już tak. Taka skrajna nieschematyczność i nielogiczność działań wcale nie powoduje chaosu, a ma na celu stworzenie niejednorodnego filtru, którego szyfru nie da się złamać i pokonać metodą planowania i wcześniejszych obserwacji. Poza tym, pracownik ochrony posiada pełne kompetencje do tego, aby jakiś konkretny przedmiot wykluczyć z listy dozwolonych i może to uczynić w dowolnym momencie i wobec dowolnego pasażera. Każdy przedmiot, który nie mieściłby się, jako niebezpieczny w ścisłych ramach przepisów stosowanych w innych państwach, w Izraelu może być za taki uznany w sposób skrajnie zindywidualizowany. Takie rozwiązania uwidaczniają, że tworzenie szczegółowych przepisów i procedur w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony nie musi być priorytetem, aby skutecznie bronić się przed aktami bezprawnej ingerencji[27].

Podsumowanie

Współczesny świat stoi przed dużym wyzwaniem, które w żadnym wypadku nie może być lekceważone. Wyzwanie, jakim jest skuteczna odpowiedź na szerzenie się terroryzmu, powinno pociągać za sobą konkretne działania, wypracowane i doskonalone na podstawie wiedzy i doświadczeń. Jak powszechnie wiadomo, według hierarchii potrzeb Abrahama Maslowa, odczuwanie bezpieczeństwa, zaraz po potrzebach fizjologicznych, stanowi nierozerwalny fundament prawidłowej egzystencji każdego człowieka[28]. Ochrona przed terroryzmem jest więc szczególnie

25 Ibidem, s. 399-401.

26 M. Dilling, *Przeciwdziałanie atakom terrorystycznym w cywilnych portach lotniczych*,[w:] *Przeciw-działanie atakom terrorystycznym na lotniskach wojskowych i cywilnych*, red. S. Zajas, A. Glen, P. Krawczyk, T. Zieliński, Warszawa 2005, s. 38.

27 A. Siadkowski, op. cit., s. 399.

28 S. Lachowski, *Droga ważniejsza niż cel*, Warszawa 2012, s. 25-26.

ważna, ponieważ kwintesencją terroryzmu jest burzenie bezpieczeństwa nie tylko w sferze makro, ale również mikro, czyli wywoływanie strachu i niepewności u każdego człowieka, który znalazł się choćby w pobliżu zasięgu jego oddziaływania. Problem terroryzmu lotniczego pogłębia się wprost proporcjonalnie do rozwoju i wzrostu wartości lotnictwa. Im większe straty przyniesie hipotetyczny akt terrorystyczny, tym bardziej należy pochylić się nad problemem i wypracować odpowiednie środki zaradcze. Lotnictwo cywilne zawsze będzie atrakcyjnym celem dla terrorystów. Dowody o tym świadczące są oczywiste. Delikatność złożonego systemu, jego charakter, specyfika statków powietrznych, powszechność i często występujące skupienie się w jednym miejscu ludzi o jednej narodowości lub wyznaniu składają się wspólnie na idealne cechy obiektu godnego uwagi dla działań asymetrycznych.

Za państwo najlepiej radzące sobie z terroryzmem nie można uznać takiego, w którym do żadnego poważnego aktu terrorystycznego nie doszło. Polska jest tego świetnym przykładem. Choć współcześnie nie zanotowano w naszym kraju żadnego udanego zamachu, to należy zadać następujące pytanie: ile było nieudanych? Izrael nie bez powodu został wybrany jako państwo najlepiej radzące sobie z terroryzmem lotniczym. Chodzi o intensywność działalności terrorystycznej w tym kraju i w jego najbliższym otoczeniu. Mimo iż niemalże codziennie udaremnia się tu kolejny akt terroryzmu, to największy port lotniczy stolicy Izraela pozostaje wciąż bezpieczny i żadne zagraniczne organizacje rządowe czy pozarządowe nie uznają tego miejsca za niebezpieczne. Jako że poziom dostatecznego bezpieczeństwa to umiejętność radzenia sobie z rozmaitymi zagrożeniami poprzez niwelowanie ich i zabezpieczanie się przed nimi, to Izrael, jak do tej pory, wywiązuje się ze swojego zadania nienagannie. Przedstawione wyżej techniki, metody, sprzęt i podejście do zagrożeń terrorystycznych w lotnictwie cywilnym powinny stanowić dla całego świata kompendium wiedzy o tym, jak należy radzić sobie z tym problemem. Nie można jednak brać wszystkiego dosłownie. Każdy kraj, każdy rejon geopolityczny charakteryzuje się odmiennymi zagrożeniami i ich ryzykiem wystąpienia. Mimo to trzeba przyjrzeć się uważnie rozwiązaniom izraelskim i zastanowić się, czy niektóre z tych elementów warto wykorzystywać w innych państwach, a nawet powszechnie na całym świecie.

Bibliografia

Literatura:

1. Bąk T., *Terroryzm – słownik*, Kraków 2013.
2. Białoskórski R., *Wyzwania i zagrożenia bezpieczeństwa XXI wieku*, Warszawa 2010.
3. Bogacz A., referat wygłoszony na seminarium naukowym pt. *Terroryzm a prawa człowieka* w Wyższej Szkole Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie, 10.12.2012.
4. Bolechów B., *Terroryzm. Aktorzy, statyści, widownie*, Warszawa 2010.
5. Cegiełka R., *Zagrożenie terroryzmem. Poczucie bezpieczeństwa na początku XXI wieku oraz wpływ terroryzmu na procesy gospodarcze w wymiarach mikro i makro*, Warszawa 2015.
6. Dilling M., *Przeciwdziałanie atakom terrorystycznym w cywilnych portach lotniczych*,[w:] *Przeciwdziałanie atakom terrorystycznym na lotniskach wojskowych i cywilnych*, red. S. Zajas, A. Glen, P. Krawczyk, T. Zieliński, Warszawa 2005.
7. Glen A., *Terroryzm lotniczy – istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*, Warszawa 2014.

8. Lachowski S., *Droga ważniejsza niż cel*, Warszawa 2012.
9. Siadkowski A., *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji lotniczej na przykładzie Polski, Stanów Zjednoczonych i Izraela*, Szczytno 2013.
10. Tomczak M., *Ewolucja terroryzmu*, Poznań 2010.

Źródła internetowe:

1. Airports Authority Law, http://www.iaa.gov.il/en-US/rashot/pages/default.aspx.
2. Koziej S., *Triada globalnych zagrożeń asymetrycznych: konsekwencja proliferacji terroryzmu, broni nuklearnej i technologii rakietowych*, https://www.bbn.gov.pl/download/1/8600/21-49StanislawKoziej.pdf.
3. Laprus K., *Rynek lotniczy na świecie*, Kraków 2010, http://wtir.awf.krakow.pl/pdf/studenci/strony_st/projekty/branzowe/2010%20Laprus%20Krzysztof%20Rynek%20lotniczy%20na%20swiecie.pdf.