

Inženjering mera bezbednosti na Međunarodnom aerodromu Ben Gurion

Aleksandar Petrov¹

¹ Visoka škola strukovnih studija za ekonomiju i upravu, Beograd, e-mail: a.petrov@live.com

Apstrakt: Međunarodni aerodromi decenijama unazad predstavljaju mete napada terorističkih organizacija. Da bi se takvi napadi sprečili, neophodno je da pored povišenog stepena bezbednosti na aerodromima budu razvijani i novi metodi i mere zaštite. Cilj ovog rada jeste da se prikažu mere bezbednosti kao i inovativna bezbednosna tehnološka rešenja koja se primenjuju na aerodromu Ben Gurion u Izraelu. Njihovom uspešnom primenom ovaj aerodrom je poneo nezvaničnu titulu najbezbednijeg na svetu. Pored primene savremene tehnologije, nazaobilazne su i mere bezbednosti koje se oslanjaju na "ljudski faktor", a naročito bihevioralno profilisanje putnika, metod razvijen upravo na aerodromu Ben Gurion. Suština ove mere bezbednosti je otkrivanje prikrivenog lica koje priprema napad, a ne oružja kojim će napad biti izvršen. Primenom ove mere, kao i celokupnim sistemom obezbeđenja, izraelski aerodrom privukao je pažnju vodećih svetskih aerodroma koji žele unaprediti svoju bezbednost upravo kombinujući sistem bihevioralnog profilisanja sa složenim tehničkim merama zaštite, modelom koji se na aerodromu Ben Gurion, iako kritikovan i osporavan u javnosti zbog narušavanja ljudskih prava, dokazao u borbi protiv terorizma.

Ključne reči: aerodrom, bezbednost, anti-terorizam, Izrael

Engineering of Security Measures at Ben Gurion International Airport

Abstract: International airports have been targets for terrorist attacks for decades. In order to prevent these attacks, apart from increased security level at airports, it is necessary to develop new security methods and measures, too. The aim of this paper is to present security measures as well as innovative technological security solutions which are used at Ben Gurion Airport in Israel. Due to their successful application, this airport has an unofficial title of the world's safest airport. Apart from the latest technology, security measures relying on "human factor" are inevitable and in particular behavioral profiling of passengers - the method developed at Ben Gurion Airport. The purpose of this measure is discovering a hidden person who is preparing an attack, not the weapon to be used in the attack. Owing to this measure, as well as the entire security system, Israel's airport attracted attention of the leading airports which wish to improve their security by combining the system of behavioral profiling with the complex technical protection measures, the model which proved to be successful in fighting terrorism at Ben Gurion Airport although it is criticized and disputed in public for civil rights violations.

Key words: airport, security, anti-terrorism, Israel

1. Uvod

Međunarodni aerodrom Ben Gurion (oznaka Međunarodne asocijacije za vazdušni saobraćaj: TLV) je glavni i najveći aerodrom u Izraelu. Nazvan je po Davidu Ben Gurionu (1886-1973), ocu domovine i prvom premijeru Izraela. Aerodrom je strateški značajan za Izrael, budući da je glavna vazдушna luka koja državu Izrael povezuje sa svetom. Lociran u središnjem delu Izraela, od glavnog grada Tel Aviva udaljen je oko 19 km. Usluge aerodroma koristi više od 80 aviokompanija iz celog sveta. Matična je baza nacionalne izraelske aviokompanije EL AL, kao i domaćih čarter avio-prevoznika Israil i Arkia. Infrastruktura aerodroma sastoji se od dva putnička terminala, tri piste, rulnih staza, aprona i parkirališta za avione, kargo centra, biznis centra i ostalih logističkih objekata. Terminal 1 koriste avioprevoznici koji opslužuju linije u domaćem saobraćaju, kao i pojedini niskobudžetni (*Low-cost*) prevoznici, dok Terminal 3 služi jedino za prihvat i otpremu putnika u međunarodnom saobraćaju. (Israel Airports Authority, 2017)

U 2016. godini Aerodrom je opslužio 17,3 miliona putnika u međunarodnom, i nešto više od pola miliona putnika u unutrašnjem saobraćaju. (Israel Airports Authority, 2017). Proteklih godina na aerodromu nije

zabeležen niti jedan ozbiljniji bezbednosni incident. Pokušaja je bilo, ali su svi na vreme otkriveni i sprečeni zahvaljujući jedinstvenim merama bezbednosti.

Te mere predstavljaju kompleksan sistem i obuhvataju kontra-diverzione, anti-terorističke, kriminalističke, obaveštajne i psihološke metode kombinovane sa savremenom tehnologijom. Zahvaljujući njima, oblici ugrožavanja bezbednosti, poput terorističkog napada ili otmice aviona, nisu zabeleženi na ovom aerodromu duže od 40 godina i pored učestalih pretnji i pokušaja. Značaj ove činjenice posmatramo imajući u vidu okruženje, kao i bezbednosne i političke prilike koje vladaju tim tlom, što je doprinelo da Izrael danas bude oslonac u kreiranju preventivnih mera u borbi protiv terorizma i očuvanja bezbednosti.

2. Organizaciona struktura Aerodroma i upravljanje bezbednošću

Organizacionu strukturu aerodroma Ben Gurion čine četiri centralna odeljenja: Odeljenje zemaljskog opsluživanja (*Ground Operations Division*), Odeljenje održavanja (*Maintenance Division*), Odeljenje putničkih usluga (*Passenger Service Division*) i Odeljenje bezbednosti (*Security Division*).

Odeljenje bezbednosti odgovorno je za sva pitanja u vezi sa bezbednošću putnika i avio saobraćaja na aerodromu. Odeljenje je podeljeno na jedinice koje su odgovorne za određene probleme i koje obuhvataju čitavo polje bezbednosnih mera na aerodromu, uključujući bezbednosne provere ručnog prtljaga, obezbeđenja putničkih terminala i prostora aerodroma van terminala (Israel Airports Authority, 2017).

Slika 1: Organizaciona struktura aerodroma Ben Gurion



Izvor: (Israel Airports Authority, 2017)

Važna činjenica u vezi sa Odeljenjem bezbednosti aerodroma Ben Gurion jeste da poslovi obezbeđenja nisu povereni privatnim bezbednosnim kompanijama, već se o bezbednosti na aerodromu brinu Odeljenje za bezbednost i bezbednost saobraćaja izraelskog Ministarstva saobraćaja (*Department of Security and Transportation Security, Israel Transport Ministry*), izraelska policija (*Israel Police*), Generalna služba bezbednosti (*General Security Service*) poznatija pod imenom Šin Bet (*Shin Bet*) i Komanda civilne zaštite Izraelskih odbrambenih snaga (*IDF's Home Front Command*) (Wiseman & Yahel, 2016).

Na čelu Odeljenja uvek se nalazi profesionalac sa dugogodišnjim iskustvom u vojsci i službama bezbednosti. Odeljenje bezbednosti je najbrojnije u aerodromskoj strukturi zaposlenih, i sastoji se od oko 2.500 mahom naoružanih lica u civilnim odelima, ali i uniformisanih službenika. Zahvaljujući složenom sistemu bezbednosti na ovom aerodromu, poslednji teroristički akt dogodio se davne 1972. godine, kada su tri pripadnika Japanske crvene armije, levičarske terorističke grupacije, u bombaškom napadu i upotrebom automatskog vatrenog oružja usmrtila 24 putnika unutar zgrade terminala (Rose, 2010). Nijedan avion koji je poleteo sa Ben Guriona nikada nije bio otet. Veliki doprinos tome daje i izraelska nacionalna aviokompanija EL AL, na čijem se svakom međunarodnom letu, sa aerodroma i ka aerodromu Ben Gurion, među putnicima u avionu nalazi agent u civilu, posebno obučan za sprečavanje otmica i savladavanje potencijalnih terorista u avionu.

Ukoliko bi teroristi naneli snažan udar na međunarodni aerodrom ili flotu nacionalnog prevoznika, država Izrael bi ostala odsečena od ostatka sveta, budući da se najveći deo protoka ljudi i robe obavlja upravo vazдушnim putem. Time bi strane kompanije otkazale svoje letove iz razloga bezbednosti, putnici iz straha izbegavali da putuju avionom, promet robe, naročito izvoz izraelskih proizvoda bi naglo opao, što bi sve zajedno dovelo do nesagledivih posledica po izraelsku ekonomiju. Odgovor Izraela na stalne terorističke pretnje koje ugrožavaju vazdušni saobraćaj je u višeslojnom sistemu bezbednosnih mera aerodroma Ben Gurion.

Od trenutka prilaska aerodromu do ukrcavanja u avion, putnici prolaze kroz 12 slojeva obezbeđenja, popularno nazvanih Gvozdeni prstenovi (*Iron Rings*). Bezbednosne provere putnika počinju daleko od zgrade terminala, već na autoputu ka aerodromu, a ključne provere sprovode se u redu za čekiranje, gde svakog od putnika intervjuišu službenici aerodromskog obezbeđenja, nakon čega se ustanovljava njihov stepen pretnje. Putnici sa niskim stepenom pretnje nastavljaju svoj put dalje bez velikog zadržavanja, dok oni sa višim stepenom bivaju zadržani na detaljnija ispitivanja i provere. I pored složenog sistema obezbeđenja na aerodromu nema većeg zadržavanja. Preporuka je da se putnici, upravo iz razloga bezbednosnih provera, na let prijave 4 sata ranije. Samo putnici sa visokim stepenom pretnje će biti opterećeni dodatnim i opsežnim proverama, a takvih putnika je uvek manje od 1%.

U daljem radu prikazaćemo sve posebne mere i procedure bezbednosti, kao i jedinice Odeljenja bezbednosti koje primenjuju najsavremenija tehnološka bezbednosna dostignuća po kojima je Ben Gurion postao poznat kao jedan od najbezbednijih aerodroma na svetu.

3. Mere bezbednosti i bezbednosne provere i procedure

3.1. Vazduhoplovno-bezbednosni operativni centar

Prva proceduralna mera bezbednosti sprovodi se i pre zvaničnog ulaska vazduhoplova u vazdušni prostor Izraela. Nedaleko od aerodroma Ben Gurion nalazi se sedište Vazduhoplovno-bezbednosnog operativnog centra - ASOC (*Aviation Security Operation Center*) gde se 24 časa dnevno, sedam dana u nedelji, prati svaki let u vazдушnom prostoru Izraela, uključujući i tranzitne letove, kao i letove koji se odvijaju neposredno uz izraelski vazdušni prostor. Svaki let, svaki putnik i svaki član posade se proveravaju pre nego što avion uđe u izraelski vazdušni prostor. Vazduhoplov bez odgovarajućeg bezbednosnog odobrenja se momentalno označava i posebno prati, nadgleda i proverava (Liebermann, 2016).

Vazduhoplovno-bezbednosni operativni centar nalazi se pod ingerencijom izraelskog Ministarstva saobraćaja, i nezavisna je institucija od kontrole leta. ASOC je izdao bezbednosne direktive avio-kompanijama koje lete za Izrael (*Israel Airspace Security Arrival Procedures for General Aviation Aircrafts*). Direktive su obavezujuće i podrazumevaju bezbednosne provere svakog leta. Nepoštovanje odnosno odbijanje procedura donosi zabranu ulaska u izraelski vazdušni prostor (Aviation Security Operations Center, 2017).

3.2. Kontrolni punkt (Checkpoint) na prilazu aerodromu

Aerodrom se nalazi u neposrednoj blizini glavnog autoputa u Izraelu koji povezuje Tel Aviv i Jerusalim. Od isključenja sa autoputa ka aerodromu vodi jedini putni pravac na kojem se, na oko kilometar i po udaljenosti od terminala, nalazi kontrolni punkt sa obaveznim zaustavljanjem vozila i kontrolom putnika i prtljaga. Službenici naoružani automatskim puškama proveravaju svakog putnika u vozilu proverom identiteta i dokumenata i obaveznim postavljanjem pitanja o razlozima puta, odredištu, posedovanju oružja i sl. Svako vozilo ujedno prolazi kroz skener dok prolazi kroz punkt. Takođe, vozila proveravaju i dresirani psi za otkrivanje eksploziva (*EDD – Explosive Detection Dogs*). Ukoliko kroz proveru dokumenata i razgovor službenici obezbeđenja posumnjaju da određena osoba predstavlja potencijalu pretnju, ona se izdvaja i sprovodi na detaljnije ispitivanje i dalje provere, a da pritom nije ni kročila u unutrašnjost terminala. Iz razloga bezbednosti, parking mesta za vozila koja se ostavljaju na duži vremenski period izgrađena su na udaljenosti od nekoliko kilometara od terminala, za čije putnike je obezbeđen aerodromski autobus za prevoz do terminala.

3.3. Kontrola prtljaga

Na aerodromu Ben Gurion funkcioniše bezbednosni sistem kontrole prtljaga putnika pod nazivom HBS (*Hold Baggage Screening*). Sistem je razvila Izraelska aerodromska administracija (*IAA*) i funkcioniše u dve varijante: automatski sistemi integrisani u sistem za sortiranja prtljaga i nezavisni ne-automatski sistemi.

Nakon što bude obeležen na *check-in* šalteru aviokompanije, prtljag se šalje sistemu za sortiranje koji obuhvata niz tehnoloških bezbednosnih provera u skladu sa međunarodnim standardima. Svaki komad prtljaga prolazi kroz bezbednosne skener uređaje, kao i komoru pod pritiskom za aktiviranje eventualne eksplozivne naprave. Ukoliko automatski sistem identifikuje sumnjiv predmet u prtljagu, automatski se izdvaja i šalje u posebno odvojen prostor gde se vrši ručna provera prtljaga.

Aerodrom Ben Gurion usvojio je primenu brava za zaključavanje prtljaga odobrenih od strane Američke administracije za bezbednost saobraćaja (*TSA Locks*). Samo prtljag zaključan TSA bravama može biti poslat na svoje odredište (Israel Airports Authority, 2017).

3.4. Kontra-diverziona kontrola

Kontra-diverziona (KD) kontrola na aerodromu Ben Gurion namenjena je otkrivanju i sprečavanju unošenja nedozvoljenih predmeta i supstanci. Kontra-diverziona oprema sastoji se od brojnih rendgen uređaja, detektora metala i skenera raspoređenih na ulazu u zgradu terminala, na ulazu u tranzitnu zonu, na ulazu u gejtove, kao i unutar tranzit zone. Pored standardnih skenera za putnike i skenera za ručni prtljag, na Ben Gurionu koriste se i posebni skeneri za obuću. Posebna pažnja službenika KD kontrole usmerena je na otkrivanju čestica eksploziva. Putnici sa ugrađenim pejsmejerima, veštačkim kukovima i protezama moraju sa sobom imati odgovarajuću medicinsku dokumentaciju izdatu od medicinske ustanove u kojoj je ugrađen implant. Putnici u invalidskim kolicima i trudnice podležu kontroli uz pomoć ručnog metal detektora (Israel Airports Authority, 2017).

3.5. Sistem kompjuterske provere podataka

Pored uobičajenih provera identifikacionih podataka o putnicima, na Ben Gurionu implementiran je i napredni softver koji je omogućio direktnu vezu u realnom vremenu sa centralama i bazama podataka kako izraelskih službi bezbednosti, tako i američkim FBI, britanskim Skotland Jardom, kanadskom službom bezbednosti, Interpolom i Europolom. Softver upoređuje podatke o putniku sa bazama podataka navedenih agencija o pripadnicima terorističkih grupa, kao i poternicama Interpola i Europola. Sistem je razvijen za potrebe Izraelske aerodromske administracije, a po ugledu na američki sistem elektronske provere podataka CAPPS (*Computer Assisted Passenger Pre-Screening System*). Ovaj sistem, pre izdavanja bording karte, kompjuterskom proverom dostupnih baza podataka i on-line informacija o putniku, vrši proveru potvrđivanjem identiteta, proverom krivičnih dosijea, kreditnog zaduženja, adrese prebivališta, vlasništva nad nekretninama, ličnih prihoda i zaposlenja, kupovina, putovanja, aktivnostima na internetu i društvenim mrežama. Provera ovih podataka koristi se za utvrđivanje stepena potencijalne pretnje (Persico & Todd, 2005).

3.6. Bihejvioristički pristup kontroli putnika

Specifična metoda kontrole putnika koja je razvijena upravo na aerodromu Ben Gurion jeste psihološko profilisanje svakog putnika. Službenici bezbednosti na aerodromu koji sprovode ovu vrstu kontrole, obučeni za psihološko profilisanje, posmatranjem ponašanja i držanja tela putnika, kao i postavljanjem ciljnih pitanja analiziraju ličnost svakog putnika i na osnovu toga određuju stepen pretnje. Bihejvioralno profilisanje predstavlja novi metod u radu aerodromskog obezbeđenja. Metod je razvijen u studiji facijalnih izraza na Univerzitetu Kalifornije u San Francisku sredinom 60-ih godina prošlog veka od strane profesora psihologije Pola Ekmana (*Paul Ekman*). Baveći se istraživanjem facijalnih mišića na ljudske emocije, Ekman je sastavio sistematsku listu nekoliko hiljada facijalnih mišićnih kombinacija koje je sve zajedno pretočio u sistem FACS (*Facial Action Coding System*) čime je detaljno objasnio značenje facijalnih izraza (Harcourt, 2006).

Na Ben Gurionu, pre čekiranja, putnik na dolasku i u odlasku, podleže kratkom intervjuisanju. Pitanja postavljaju službenici obezbeđenja poznati pod nazivom *selektori*, pošto je njihov zadatak da izvrše selekciju i odrede stepen bezbednosne pretnje putnika kojeg intervjuišu posmatranjem reakcije na postavljena pitanja. Najčešće postavljena pitanja odnose se na to koliko dana je putnik proveo ili namerava da provede u Izraelu, sa kim putuje, gde namerava da odsedne i kod koga, šta je po zanimanju i slično. Ukoliko putnik odgovori da je posetio mesta i u Palestini, tada ispitivanje dobija ozbiljniju formu. Slede pitanja zašto je putnik posetio Palestinu, koja mesta je sve obišao, da li poznaje nekoga tamo. Sledeći korak, ukoliko postoji sumnja, je obično zamena službenika obezbeđenja, gde se putnik ostavlja nakratko sam i za to vreme se posmatra njegovo ponašanje putem kamera ili prikrivenog službenika u civilu. Dolaskom novog službenika obezbeđenja, putniku se ponovo postavljaju identična pitanja. Cilj ovakve dinamike je izazvati reakciju kod putnika koji imaju skrivene namere. Tada se putniku mogu postaviti i pitanja da li je sam pakovao svoj prtljag, da li ima bilo kakvo oružje u prtljagu, a često i direktno otvoreno pitanje da li je terorista! Selektori pomno prate i analiziraju ponašanje putnika, izraz lica, govor tela, znojenje, glas, pogled i na osnovu toga određuju stepen pretnje, izuzimajući pritom putnike koji su nervozni zbog kašnjenja, straha od letenja ili nečeg sličnog.

Ovaj metod opravdao je svoju namenu i dokazao se vrlo efikasnim u borbi protiv terorizma. Poznato je da teroristi samoubice, na primer, ne strahuju za svoj život, već je njihov najveći strah da ne budu otkriveni. Posmatranjem izraza lica i ponašanja, kao i postavljenjem odgovarajućih pitanja koja imaju za cilj da izazovu reakcije kod putnika sa očiglednim terorističkim namerama, potencijalni teroristi će biti preduhitreni u svojoj nameri. Poučeni iskustvima sa aerodroma Ben Gurion, metod analize izraza lica i ponašanja implementiran je i u sistem bezbednosti američkih aerodroma. Ministarstvo domovinske bezbednosti SAD-a (*Department of Homeland Security*) razvilo je identičan profajling program pod nazivom SPOT (*Screening Passengers by Observation Technique*) kako bi sprečili, pre svega, potencijalne otmičare aviona. (Florence & Friedman, 2010)

3.7. Bezbednosna klasifikacija putnika

Na osnovu prethodno postavljenih pitanja i psihološkog profilisanja, sledi klasifikacija putnika putem numeričkog sistema. Faktori koji dodatno utiču na odluku o bezbednosnoj klasifikaciji jesu godine života, rasa, religija, kao i krajnje odredište. Svaki putnik dobija svoju "oznaku" putem žute nalepnice (*security sticker*) koja se lepi na poledinu pasoša i na prtljag. Nalepnica je u obliku bar koda gde je za dalje bezbednosne provere presudna prva cifra. Broj 1 rezervisan je za državljane Izraela, mahom jevrejske nacije i vere gde gotovo da ne postoji bezbednosni rizik, broj 2 obično dobijaju Jevreji iz dijaspore i strane diplomate koji takođe nisu bezbednosno rizični, broj 3 rezervisan je za strance koji ne predstavljaju opasnost, odnosno nisu bezbednosno interesantni, broj 4 dobijaju osobe koje predstavljaju potencijalnu opasnost, broj 5 dobija osoba u vezi sa kojom postoji jaka sumnja da može predstavljati opasnost, i to su uglavnom putnici muslimanske veroispovesti ili arapskog porekla, broj 6 rezervisan je za putnike visokog rizika u koje se takođe najvećim delom ubrajaju muslimani, dok oznaku 6T dobija putnik koji predstavlja otvorenu pretnju za državu Izrael.

U zavisnosti od ove klasifikacije zavisi i brzina kojom će putnik nastaviti dalje kroz terminal aerodroma sve do ukrcajanja. Putnici sa oznakama 1, 2 i 3 će relativno brzo nastaviti dalje, dok će putnici (i njihov prtljag) sa oznakama 4, 5 i 6 biti i dalje dodatno kontrolisani i ispitivani, naročito putnici sa oznakom 6 koji će morati da skinu kaiš i obuću, isprazne džepove, predaju lične uređaje poput mobilnog telefona ili laptop računara koji će biti posebno pregledani. U ovom slučaju službenici obezbeđenja putniku mogu zatražiti i ličnu lozinku za pristup elektronskoj pošti, pregledati primljene i poslate mejlove ili čitati sms prepisku. Putnika sa oznakom 6T posebno ispituje izraelska služba bezbednosti Šin Bet i to ispitivanje može trajati i nekoliko časova.

Slika 2: Nalepnica (*security sticker*) na pasošu. Prva cifra označava stepen pretnje



Izvor: (Business Insider, 2015)

3.8. Automatsko poligrafsko testiranje putnika

Ukoliko selektori prilikom intervjuisanja putnika iskažu sumnju u tačnost dobijenih odgovora, takav putnik može biti podvrgnut ispitivanju na automatskom poligraf uređaju koji se nalazi neposredno uz check-in šaltere, čime se ne troši vreme na odlazak u zasebne prostorije i ne angažuje lice koje upravlja uređajem, već putnik sam obavlja proces.

Uređaj je razvila izraelska kompanija *Suspect Detection Systems (SDS)*. Sastoji se od kabine u kojoj putnik sedi. Ispred lica nalazi se *touch screen* monitor sa mikrofonom. Desnom rukom putnik bira ponuđene jezike i opcije, dok je leva ruka postavljena u posebno kućište sa senzorima. Pitanja koja se pojavljuju na monitoru prenose se i glasom na odabranom jeziku preko slušalica. Senzori, poput klasičnih poligrafa, beleže podatke na osnovu

električne provodljivosti kože čime se procenjuje da li organizam ostaje miran i stalozen ili postoji reakcija na izgovorenu laž (Rose, 2010).

Ovim putem otkloniće se ili opravdati sumnja u putnika koji je selektorima davao neuverljive i neargumentovane odgovore na postavljena usmena pitanja.

Slika 3: Automat za poligrafsko testiranje putnika



Izvor: (Daily Mail Online, 2010)

3.9. Bezbednosni servis za strance (Mokdan)

Kako bi se stranim poslovnim ljudima koji po pozivu izraelskih kompanija borave u Izraelu omogućio brži i lakši put, Odeljenje bezbednosti aerodroma Ben Gurion razvilo je poseban bezbednosni servis: *Security Center Passenger Service*, na hebrejskom *Mokdan*. Ukoliko izraelska kompanija želi da koristi ovu uslugu, neophodno je da među svojim zaposlenim licima imenuje poverenika za bezbednost koji će biti osoba za kontakt sa Odeljenjem bezbednosti aerodroma Ben Gurion.

Poverenik za bezbednost je odgovoran za prikupljanje svih informacija u vezi sa gostom koji dolazi u Izrael, u skladu sa bezbednosnim procedurama aerodroma. Mokdan, kao servis aerodromskog obezbeđenja odnosi se na strance koji napuštaju Izrael, dok je ulazak u zemlju pod jurisdikcijom izraelskog Ministarstva unutrašnjih poslova. Međutim, ukoliko gosti izraelskih kompanija u Izrael dolaze nacionalnom aviokompanijom El Al, procedure Mokdan servisa je tada moguće primeniti, čime će im biti omogućene pojednostavljene i brže bezbednosne provere prilikom ulaska u avion El Al-a.

Da bi stranac mogao biti uključen u Mokdan servis neophodno je da budu ispunjeni određeni uslovi i to: poseta mora biti u poslovne ili naučne svrhe, putnik mora biti gost jedino kompanije koja je aplicirala za njega, nije moguće da tokom svoje posete bude gost i drugih organizacija, mora minimum 50% svog vremena provesti u kompaniji po čijem pozivu boravi u Izraelu, tokom svog boravka putnik mora biti u pratnji zaposlenog u kompaniji čiji je gost. Mokdan procedura podrazumeva popunjavanje bezbednosnog formulara i zahteva sa opsežnim podacima o putniku koje poverenik za bezbednost kompanije prosleđuje Odeljenju za bezbednost aerodroma Ben Gurion, nakon čega dobija odobrenje ili se zahtev odbija (Israel Airports Authority, Mokdan, 2017).

3.10. Bezbednosni servis za domaće državljane (Trusted Traveler Program)

Kao odgovor na stvaranje hronično dugih redova na aerodromu Ben Gurion, počev od 1996. godine razvijen je sistem Pouzdanog putničkog programa (*Trusted Traveler Program*). Svaki izraelski državljanin može aplicirati za članstvo u programu koje uključuje bezbednosne provere i lični intervju, sa godišnjom članarinom od 20-25 dolara. Članovi programa imaju svoje kodirane elektronske identifikacione kartice sa snimljenim geometrijskim merama šake ruke. Po dolasku na aerodrom, na raspolaganju imaju više od 20 samouslužnih kioska sa skenerima šake gde će verifikovati svoj identitet. To im omogućava da svoj put učine bržim i bez komplikovanih bezbednosnih provera. Prema podacima kompanije koja je za potrebe aerodroma Ben Gurion razvila ovaj sistem, prosečno vreme za čekiranje putnika korisnika programa iznosi 15 minuta naspram 2 sata koliko je u proseku potrebno za ostale putnike. Prema istim podacima, do kraja 2001. godine, oko 15% putnika na aerodromu Ben Gurion bili su članovi Pouzdanog putničkog programa (Poole & Passantino, 2003:8).

3.11. Perimetarska zaštita aerodroma

Pored sigurnosnih ograda i instaliranog sistema video nadzora, za perimetarsku zaštitu aerodroma Ben Gurion koriste se i specijalna patrolna vozila bez posade (*UGV – Unmanned Ground Vehicle*). Vozilo Gvardijum (*The Gvardium*) razvijeno je kao zajednički projekat pod nazivom *G-NIUS* od strane Izraelske aerokosmičke industrije (*Israel Aerospace Industries*) i kompanije Elbit sistemi (*Elbit Systems*).

Vozilo, kojim se upravlja iz komandnog centra (*MCC – Main Control Center*), služi za rutinske kontrole i brza reagovanja na hitne slučajeve. Odlika mu je velika mobilnost i pokretljivost, može razviti brzinu veću od 80 km/h. Gvardijum može poneti više od 300 kg opreme i uređaja i prekriveno je oklopom koji štiti vitalne sisteme vozila. Može biti opremljeno širokim spektrom senzora i uređaja, uključujući video i termalne kamere, osetljive mikrofone i moćne zvučnike. Takođe, može biti opremljeno i određenim vrstama vatrenog oružja kojim se upravlja iz komandnog centra. Od 2008. godine Gvardijum se nalazi u sastavu Izraelskih odbrambenih snaga (*IDF*) i služi za kontrolu granica, dok je iste godine odabrano od strane Izraelske aerodromske administracije (*IAA*) i za kontrolu i zaštitu perimetra aerodroma Ben Gurion (Defense Update, 2009).

Slika 4: Patrolno vozilo bez posade na aerodromu Ben Gurion



Izvor: (Defense Update, 2009)

3.12. Anti-raketni štiti u zoni aerodroma

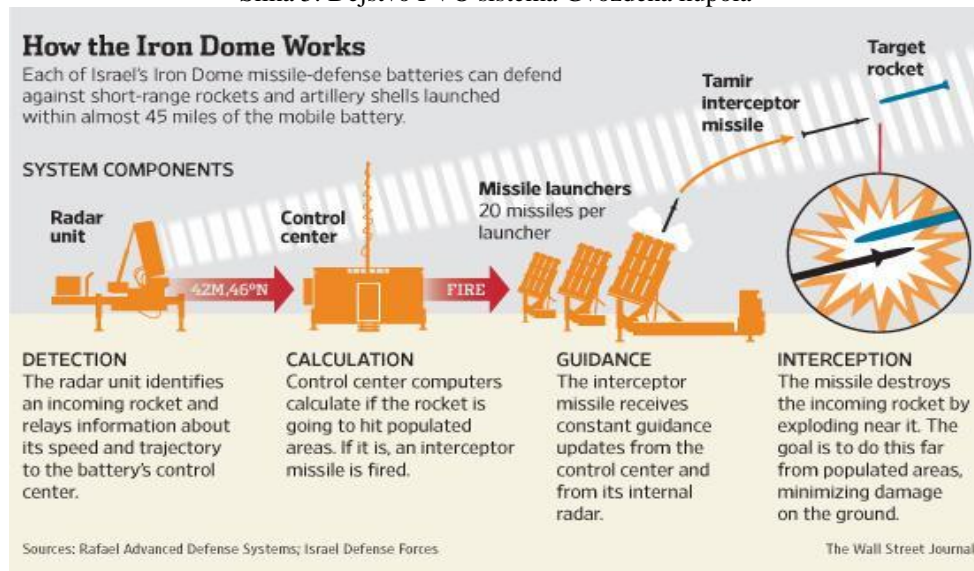
Država Izrael nalazi se pod čestim udarima terorističkih organizacija Hamas, Hezbollah i palestinski Islamski džihad. Navedene terorističke organizacije kao sredstvo za napad često koriste rakete srednjeg dometa koje se na Izrael lansiraju uglavnom sa područja Gaze i južnog Libana. Ciljevi ka kojima su rakete obično usmerene jesu gradovi Tel Aviv i Haifa, nuklearno postrojenje Dimona u pustinji Negev, ali i aerodrom Ben Gurion.

Kako bi zaštitili objekte kritične infrastrukture od čestih raketnih napada, Izraelci su razvili savremeni sistem protivvazdušne odbrane nazvan *Gvozdena kupola (Iron Dome)* koji je raspoređen oko najbitnijih objekata u koje spada i aerodrom Ben Gurion. Ovakva zaštita aerodroma je neophodna imajući u vidu da se Ben Gurion nalazi u neposrednoj blizini izraelsko-palestinske granice i da avioni koji sleću i uzleću sa njega mogu postati laka meta terorista, čime su posebne mere bezbednosti preduzete radi obezbeđenja vazdušnih puteva koji vode ka aerodromu i sa njega (Dekel, 2010:74).

Izraelski proizvođač naoružanja "Rafael" razvio je ovaj savremeni prenosni sistem protivvazdušne odbrane za potrebe ratnog vazduhoplovstva Izraela (*IAF*) čija je osnovna namena da otkriva i uništava projektele i granate ispaljene na izraelske vojne baze i aerodrome, ali i gradove i naselja duž pojasa sa palestinskom granicom gde teritoriju kontroliše Hamas i palestinski Islamski džihad.

Sistem Gvozdena kupola, koji obezbeđuje i aerodrom Ben Gurion, sastoji se od radara, komandnog vozila i lansera raketa (*Tamir*). Nakon što otkrije projektil, radar podatke o letu projektila prosleđuje komandnom vozilu gde se kompjuterski prati trajektorija projektila (u slučaju da će projektil pasti na nenaseljeno područje sistem neće dejstvovati), nakon čega se na cilj dejstvuje sa jednom ili više raketa Tamir.

Slika 5: Dejstvo PVO sistema Gvozdena kupola



Izvor: (The Wall Street Journal, 2014)

2014. godine, u jeku sukoba u pojasu Gaze, Hamas je iz osвете na aerodrom Ben Gurion lansirao 4 rakete, od kojih su 3 presretnute i u vazduhu uništene sistemom Gvozdena kupola, čime je ovaj anti-raketni sistem i u praksi dokazao svoju svrhu. (Israel National News, 2014)

Bezbednost aerodroma i vazdušnog saobraćaja u Izraelu svrstano je u prioritete nacionalne bezbednosti. Anti-raketni sistem Gvozdena kupola biće samo jedan vid zaštite od neprijateljskih projektila. U toku su završna testiranja novog odbrambenog sistema pod nazivom *C-MUSIC (Commercial Multi-Spectral Infrared Countermeasure)*. Reč je o tehnološki najsavremenijem sistemu zaštite kojim se štite mlazni putnički i kargo avioni od napada raketnim sistemima sa zemlje. Sistem je projektovan da štiti avione u vazduhu prilikom poletanja i sletanja. Prvobitno razvijen za potrebe izraelskog ratnog vazduhoplovstva, a nakon učestalih terorističkih pretnji i saznanja izraelskih službi bezbednosti da će izraelski civilni avioni i dalje biti napadani lakim prenosnim raketnim PVO sistemima sa infracrvenim navođenjem (posle neuspešnog napada Al-Kaide na izraelski putnički avion u Keniji 2002. godine), sistem je komercijalizovan i adaptiran za potrebe civilne avijacije. Uređaj, koji se montira na avion, opremljen je radarom koji detektuje lansiranje projektila ka avionu, a zatim potpuno automatski i bez učešća pilota aviona šalje laserske zrake koji ometaju sistem za navođenje projektila koji leti ka cilju. Svrha ovog sistema ogleda se u sprečavanju terorističkih napada na izraelske avione raketnim sistemima zemlja-vazduh, onesposobljavajući lansirani projektil da pogodi cilj. Ovim sistemom biće opremljeni avioni iz flote nacionalnog avio-prevoznika EL AL čija je matična baza aerodrom Ben Gurion. (Agmon, 2014)

4. Kontroverze u primeni mera bezbednosti

Mere bezbednosti na aerodromu Ben Gurion naišle su na otpor organizacija za zaštitu ljudskih prava u Izraelu. Naime, označavanje putnika muslimanske veroispovesti kao potencijalnih terorista samo prema njihovoj verskoj pripadnosti i bez čvrstih dokaza ili sumnji, diskriminirajuća kontrola izraelskih državljana arapskog porekla u odnosu na putnike jevrejskog porekla, posebna kontrola putnika koji su posetili Palestinu ili boravili u bilo kojoj drugoj arapskoj zemlji, naređenja službenika obezbeđenja da sumnjivi putnik arapskog porekla, plesač po zanimanju, dokaže pred njima svoj identitet tako što će odigrati plesnu tačku (Simpson, 2008) ili zahtev za uvid u privatne mejlove ili sms poruke, predstavljaju gruba kršenja ljudskih prava i sloboda. Od pojedinih mera, poput označavanja prtljaga ne-jevrejskih putnika nalepnicom druge boje, aerodrom je morao da odustane upravo iz razloga diskriminacije. I pored velikog broja pritužbi građana, kao i pokretanja postupka pred Vrhovnim sudom Izraela, odgovor vlasti i najviših sudskih instanci je da diskriminacije na aerodromu Ben Gurion nema i da borba protiv terorizma mora podrazumevati striktno mere zaštite.

5. Zaključak

Nestabilni region u kome se nalazi Izrael imao je kao posledicu pojavu terorizma kao sredstva za ostvarenje političkih, nacionalnih i verskih ciljeva. Učestali sukobi sa terorističkim organizacijama poput Hamasa i Hezbolaha uticali su na to da je Izrael danas država najizloženija terorističkim pretnjama i napadima. Poslednjih godina teroristi za mete biraju aerodrome kao mesta na kojima je koncentracija ljudi najveća i gde bi broj eventualnih ljudskih žrtava bio ogroman, što je dovelo do toga da se i nivo bezbednosti na aerodromima znatno unapredi.

Aerodrom Ben Gurion u Tel Avivu, kao glavna međunarodna kapija Izraela, razvio je jedinstven sistem bezbednosti sa mnogobrojnim efikasnim tehnikama i merama zaštite od terorizma. Zahvaljujući tim merama, na najvećem izraelskom aerodromu poslednji teroristički akt izveden je pre više od četiri decenije. Suština ovih mera ogleda se u tome da lica zadužena za bezbednost na aerodromu Ben Gurion ne tragaju za oružjem, već je njihov primarni i glavni zadatak da otkriju lice koje ima prikrivenu nameru da izvrši teroristički akt. To postižu primenom specifične metode bihevioralnog profilisanja putnika koje za cilj ima izazivanje reakcija kod sumnjivih putnika čime će se razotkriti njihov plan. Ujedno kao ostala sredstva zaštite koriste se najsavremenija tehnička i tehnološka dostignuća u bezbednosti.

I pored pitanja vezanih za pravičnost ovih mera i da li se njihovom primenom direktno krše ljudska prava, činjenica je da su mere bezbednosti aerodroma Ben Gurion dokazale svoju namenu i da mogu poslužiti kao podsticaj i drugim svetskim aerodromima, naročito onim u kriznim područjima, kako bi znatno unapredili i podigli svoj nivo opšte bezbednosti. Na primeru aerodroma Ben Gurion dokazano je da je i pored najsavremenijih tehnoloških i informacionih bezbednosnih rešenja ljudski faktor i dalje nezaobilazan i da će u budućnosti borba protiv terorizma na aerodromima imati sve mehanizme zaštite koji se trenutno primenjuju na izraelskom aerodromu.

Literatura

1. Agmon, A. (2014). Operation Protective Edge: Targeting and Safeguarding Ben Gurion International Airport. *Aviation Security International, The Global Journal of Airport & Airline Security*, 20 (4), 18-21.
2. Aviation Security Operations Center. (2017). *Israel Airspace Security Arrival Procedures for General Aviation Aircrafts*. Preuzeto 25. marta 2017, sa <http://asoc.mot.gov.il/>
3. Defense Update. (2009). *Introducing the Guardium UGV*. Preuzeto 31. marta 2017, sa <http://www.defense-update.com/products/g/guardium.htm>
4. Dekel, U. (2010). *Control of Territorial Airspace and The Electromagnetic Spectrum*. Israel's Critical Security Requirements for Defensible Borders – The Foundation for a Viable Peace, Jerusalem.
5. Florence, J. & Friedman, R. (2010). Profiles in Terror: A Legal Framework for the Behavioral Profiling Paradigm. *George Mason Law Review*, 17 (2), 423-481.
6. Harcourt, E. B. (2006). *Behavioral Profiling at U.S. Airports*. Preuzeto 22. aprila 2017, sa <http://www.law.uchicago.edu/files/files/Harcourt%20OpEd%20Behavioral%20Profiling%20Longer%20Version.pdf>
7. Israel Airports Authority. (2017). *Statistics. International Passenger Traffic*. Preuzeto 21. marta 2017, sa <http://www.iaa.gov.il/en-US/airports/bengurion/Pages/Statistics.aspx>
8. Israel Airports Authority. (2017). *Airport Organizational Structure*. Preuzeto 21. marta 2017, sa <http://www.iaa.gov.il/en-US/airports/bengurion/Pages/About.aspx>
9. Israel Airports Authority. (2017). *Airports. Ben Gurion. Security*. Preuzeto 7. maja 2017, sa <http://www.iaa.gov.il/en-US/airports/bengurion/Pages/Security.aspx>
10. Israel National News (2014). *Hamas Fires Rockets at Ben Gurion Airport*. Preuzeto 28. marta 2017, sa <http://www.israelnationalnews.com/News/News.aspx/182784>
11. Liebermann, O. (2016). *Ben Gurion: the world's most secure airport?*. Preuzeto 25. marta 2017, sa <http://edition.cnn.com/2016/05/28/travel/ben-gurion-worlds-safest-airport-tel-aviv/>
12. Persico, N. & Todd, P.E. (2005). Passenger Profiling, Imperfect Screening and Airport Security. *The American Economic Association Papers and Proceedings*, 127-131.
13. Poole, W.R. & Passantino, G.V. (2003). *A Risk-Based Airport Security Policy*. Policy Study No. 308. Los Angeles: Reason Public Policy Institute
14. Rose, D. (2010). *'Are you a terrorist?'* *The simple question being asked at an airport which could rumble a suicide bomber*. Preuzeto 29. marta 2017, sa <http://www.dailymail.co.uk/home/moslive/article-1336571/Terrorism-Can-really-stop-bomber-asking-Are-terrorist.html#ixzz4ZEgZkfv4>

15. Simpson, A. (2008). *Dancer ordered to perform to prove identity at Israeli airport*. Preuzeto 18. maja 2017, sa <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/middleeast/israel/2711269/Dancer-ordered-to-perform-to-prove-identity-at-Israeli-airport.html>
16. Wiseman, Y. & Yahel, G. (2016). *Multimodal passenger transportation security in Israel*. Multimodal Transport Security: Frameworks and Policy Applications in Freight and Passenger Transport, 246-260. doi: 10.4337/9781783474820.00026