

**Akademia WSB**

Dąbrowa Górnicza, Cieszyn, Olkusz, Żywiec, Kraków

**Wydział Nauk Stosowanych**

**mgr Łukasz Szymankiewicz**

**TERRORYZM ANTYIZRAELSKI NA PRZYKŁADZIE  
LINII LOTNICZYCH EL AL**

**Autoreferat pracy doktorskiej napisanej pod kierunkiem:**

**Dra hab. Adriana Siadkowskiego, prof. AWSB**

**Dąbrowa Górnicza 2020**

## **Spis treści**

<b>1. Przesłanki wyboru tematu pracy.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Cele pracy i hipotezy badawcze.....</b>	<b>5</b>
<b>3. Przebieg badań i struktura pracy.....</b>	<b>7</b>
<b>4. Wyniki badań w kontekście hipotez badawczych.....</b>	<b>15</b>
<b>5. Wnioski z badań.....</b>	<b>17</b>
<b>6. Kierunki dalszych badań.....</b>	<b>18</b>
<b>7. Wartość dodana pracy.....</b>	<b>18</b>
<b>8. Plan pracy.....</b>	<b>19</b>

## 1. Przesłanki wyboru tematu pracy

W niniejszej rozprawie doktorskiej obszar naukowego poznania stanowi fenomen terroryzmu antyizraelskiego, ze szczególnym uwzględnieniem ataków terrorystycznych wymierzonych w izraelskie linie lotnicze El Al, jako przykład jednego z typów terroryzmu, szczególnie celu ataków i działań podejmowanych na rzecz przeciwdziałania temu zjawisku. Holistyczne ujęcie powyższej problematyki wymaga analizy zjawisk wpływających na kształt terroryzmu antyizraelskiego; szerszego kontekstu, jakim jest zjawisko terroryzmu w sensie ogólnym; sektorowego podziału terroryzmu (istotność terroryzmu lotniczego), czy też prezentacji systemów ochrony lotnictwa cywilnego i podmiotów powołanych do zwalczania terroryzmu.

Argumentując przesłanki wyboru tematu dysertacji, począwszy od terminu terroryzmu w sensie ogólnym, warto posłużyć się teorią P. Pillara, z której wyłania się sceptyczny stan badań dynamiki zjawiska terroryzmu. P. Pillar w swojej pracy pt. *Terrorism and U.S. Foreign Policy* powątpiewa w skuteczne zwalczenie terroryzmu, wyrażając opinię, że nieznanne nam są przyczyny terroryzmu, a głoszone przez poszczególne osoby poglądy są głównie przejawem subiektywnej oceny rzeczywistości, własnej opinii i poziomem sympatii do poszczególnych wartości, idei czy poglądów politycznych, co sprawia, że nie wynikają one z faktycznego stanu wiedzy. Ponadto, jeżeli nawet założymy, że przyczyny terroryzmu są znane, to z powodu braku odpowiednich środków nie są możliwe do wyeliminowania. Ostatnie założenie triady Pillara mówi, że nawet w sytuacji, gdy znane są przyczyny i istnieje możliwość ich wyeliminowania, to najczęściej i tak będzie to sprzeczne z żywotnym interesem poszczególnych podmiotów<sup>1</sup>. Należy jednak zauważyć, że owa teoria odpowiada problemowi badania zjawiska terroryzmu w sensie globalnym, gdzie chociażby z powodu różnic kulturowych nie jest możliwe stworzenie uniwersalnych definicji niektórych pojęć. Naprzeciw powyższej krytycznej teorii wychodzą przedstawiciele szkoły kopenhaskiej<sup>2</sup>, którzy opracowali pojęcia sekurytyzacji, sektorów bezpieczeństwa oraz regionalnych kompleksów bezpieczeństwa<sup>3</sup>. W kontekście niniejszej rozprawy, terminy te posiadają szczególne znaczenie ze względu na możliwość kształtowania postrzegania

---

<sup>1</sup> P. Pillar, *Terrorism and U.S. Foreign Policy*, Brookings Institution Press, Washington 2004. Za S. Wojciechowski, *Terroryzm na początku XXI wieku*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz-Poznań 2011, s. 198.

<sup>2</sup> B. Buzan, O. Wæver, J. de Wilde, *Security. A New Framework for Analysis*, Lynne Rienner Publishers, Boulder 1998.

<sup>3</sup> M. McDonald, *Konstruktywizm*, [w:] P.D. Williams (red.), *Studia bezpieczeństwa*, WUJ, Kraków 2012, s. 68.

poczucia bezpieczeństwa i zagrożenia wśród opinii publicznej, gdzie terroryzm może pełnić funkcję narzędzia służącego elitom władzy do konstruowania rzeczywistości społecznej<sup>4</sup>. Powyższe konstatacje mają istotne znaczenie dla uzasadnienia wyboru tematu w aspekcie teoretycznym. Przypadek terroryzmu antyizraelskiego wywołuje w świetle obu koncepcji aktualne zagadnienie badawcze. Wymaga ono rozstrzygnięcia, czy terroryzm jest uznawany przez Izrael za zagrożenie żywotne dla bezpieczeństwa państwa utożsamianego z bezpieczeństwem narodu, czy też jest konstruktywistycznym wytworem elit i narzędziem polityki wewnętrznej i międzynarodowej. W tym kontekście istotna jest konstatacja odpowiadająca na pytanie badawcze czy wprowadzony system przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym w lotnictwie cywilnym na przykładzie narodowego przewoźnika lotniczego Izraela odpowiada na realne zagrożenia terrorystyczne utożsamiane z bezpieczeństwem narodowym, czy też jest elementem konstruktywistycznej polityki bezpieczeństwa elit państwowych.

Autor, jako praktyk zajmujący się w pracy zawodowej ochroną lotnictwa cywilnego, zauważa potrzebę włączenia się w badania wyrażające zarówno eksplanację zagrożeń w komunikacji lotniczej i odpowiadającemu na nie systemowi ochrony lotnictwa cywilnego, jak również zawierającego analizę krytyczną aktualnego dyskursu antyterrorystycznego wprowadzonego w komunikacji lotniczej przez Izrael. Na podstawie posiadanej specjalistycznej wiedzy, doświadczenia zawodowego oraz możliwości dostępu do narzędzi i materiałów o ograniczonym dostępie dla badaczy nieuczestniczących w systemie ochrony, Autor uważa, że wyniki badań osiągnięte dzięki analizie izraelskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego mogą przyczynić się do wzrostu efektywności systemu europejskiego.

Terroryzm antyizraelski wymierzony w linie lotnicze El Al stanowi doskonały przykład nie tylko ze względu na ukazanie terroryzmu lotniczego jako jednego z typów terroryzmu, ale również ze względu na możliwość przyjrzenia się skutecznym metodom kontr- i antyterrorystycznym. Dodatkowym atutem takiego doboru przedmiotu badań jest położenie geopolityczne Izraela. Bliski Wschód uznawany jest za kolebkę współczesnego terroryzmu i jedno z głównych punktów zapalnych na świecie. Izrael z kolei od początku swojej państwowości boryka się z tym problemem.

Kolejnym argumentem przemawiającym za nieustającą potrzebą badań nad terroryzmem w sensie ogólnym, jest dynamizm i skala tego zjawiska. W tym kontekście

---

<sup>4</sup> B. Buzan, O. Waever, J. de Wilde, *Security...*, op. cit., s. 17–48.

przykład stanowić może ukazanie rozwoju problematyki terroryzmu wymierzonego w lotnictwo cywilne, ze szczególnym uwzględnieniem zmian dotyczących taktyki przeprowadzanych ataków terrorystycznych. Dlatego dokonywane badania naukowe powinny nie tylko odpowiadać na pytania dotyczące powstawania owych negatywnych i groźnych zjawisk, redefiniować dotychczasowe pojęcia oraz pomagać w zwalczaniu terroryzmu jako odpowiedź na zaistniałe już akty terrorystyczne czy bezprawnej ingerencji, ale powinny również umożliwić antycypację, czyli przewidywanie i uprzedzanie potencjalnych aktów terroryzmu, zanim te zdążą nastąpić. W tym kontekście, ukazanie historycznego kontekstu *modus operandi* sprawców ataków na cele związane z komunikacją lotniczą, w szczególności linie lotnicze El Al jest zabiegiem koniecznym.

Ponadto, wybór powyższego tematu pracy argumentowany jest permanentną potrzebą zapewnienia odpowiedniego stanu bezpieczeństwa w cywilnej komunikacji lotniczej, która poprzez swój złożony i międzynarodowy charakter jest zawsze wyzwaniem stojącym przed wieloma państwami. Wybór linii lotniczych El Al, stanowiących narodową linię lotniczą Izraela jest jak najbardziej świadomy. Izrael podchodzi do kwestii bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w sposób zbieżny z bezpieczeństwem wewnętrznym i bezpieczeństwem państwa, a tragiczne wydarzenia z przeszłości motywują izraelskie władze do ewolucyjnego podejścia do systemu ochrony w lotnictwie cywilnym.

Powyższe argumenty nie tylko wskazują lukę poznawczą poprzez zdefiniowanie problemów badawczych, ale uzasadniają również umiejscowienie niniejszej rozprawy doktorskiej w sferze nauk o bezpieczeństwie, które należą do dziedziny nauk społecznych.

## **2. Cele pracy i hipotezy badawcze**

Głównym celem rozprawy doktorskiej jest analiza antyizraelskiego terroryzmu lotniczego na przykładzie linii lotniczej El Al, która wyraża się na dwóch płaszczyznach: zmianach zachodzących w *modus operandi* sprawców ataków terrorystycznych na poszczególne cele infrastruktury linii El Al oraz ewolucji izraelskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktem bezprawnej ingerencji. Cel ten można osiągnąć wyznaczając cele szczegółowe, którymi są odpowiedzi na pytania dotyczące: źródeł i przyczyn zjawiska terroryzmu antyizraelskiego; terroryzmu w komunikacji lotniczej;

utworzenia historycznego i analitycznego opisu ataków terrorystycznych z uwzględnieniem geopolitycznej pozycji Izraela i krajów sąsiednich.

Izraelski system ochrony lotnictwa cywilnego oparty jest na zasadzie reaktywności, gdzie każdy wprowadzany element systemu stanowi odpowiedź na zagrożenie zaistniałe w przeszłości. Dlatego, główny problem badawczy zawarty jest w formie pytania: jak zjawisko terroryzmu i jego ewolucje ukształtowało izraelski system ochrony lotnictwa cywilnego, jego przeciwdziałanie i zwalczanie na przykładzie linii lotniczych El Al? Na podstawie problemu głównego, wyróżniono sześć problemów szczegółowych, przedstawionych w formie następujących pytań:

1. Jakie cechy charakteryzują terroryzm antyizraelski, które umożliwiają wyróżnienie go, jako odrębny rodzaj terroryzmu?
2. Jaka jest polityka Izraela w celu zapewnienia bezpieczeństwa wewnętrznego?
3. Jakie motywy decydują o wybieraniu przez terrorystów za cel ataku linię El Al?
4. W jaki sposób na przestrzeni lat zmieniał się paradygmat terroryzmu wymierzonego w linie lotnicze El Al?
5. Jakie zagrożenia dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego determinują ukształtowanie izraelskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego?
6. Jakie są opinie ekspertów dotyczące poszczególnych elementów izraelskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego?

W pracy przyjęto następujące hipotezy:

1. Ze względu na położenie geopolityczne i historię Izraela oraz źródeł i motywów ataków terrorystycznych wymierzonych w to państwo, mogą istnieć podstawy do wyodrębnienia z ogólnego terminu terroryzmu, terroryzmu antyizraelskiego.
2. Atak terrorystyczny na poszczególne elementy wchodzące w skład infrastruktury linii lotniczej może charakteryzować się wysoką efektywnością. Statek powietrzny jest potencjalnym doskonałym celem ataku terrorystycznego z powodu możliwości spowodowania dużych strat materialnych, wysokiej liczby ofiar oraz znacznego zainteresowania mediów i opinii publicznej.
3. Teoretyczna łatwość i szereg potencjalnych scenariuszy przeprowadzenia ataku utrudnia przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, w tym atakom terrorystycznym.
4. W przypadku ataków terrorystycznych na linie lotnicze El Al można wyszczególnić co najmniej dwie epoki, które charakteryzowały się odmiennym paradygmatem terroryzmu.

5. Izraelski system ochrony lotnictwa cywilnego w głównej mierze opiera się na przeciwdziałaniu aktom terrorystycznym, które zostały sklasyfikowane jako zagrożenie utożsamiane z żywotnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa wewnętrznego i narodowego.
6. W niektórych przypadkach terroryzm może wywoływać pozytywne zjawiska i przyczyniać się do integracji poszczególnych zbiorowości społecznych, które odczuwają zagrożenie terrorystyczne w sposób pośredni lub bezpośredni. W kontekście terroryzmu antyizraelskiego i terroryzmu lotniczego, wysoki poziom zagrożenia skutkuje wysokim poziomem motywacji funkcjonariuszy i pracowników zaangażowanych w poszczególne systemy ochrony, np. kontroli bezpieczeństwa, którzy pomimo uciążliwości stosowanych metod ochrony, uważają owe metody za efektywne.
7. W izraelskim systemie lotnictwa cywilnego mogą istnieć elementy, których implementacja do systemu europejskiego wpłynęłaby pozytywnie na poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na terenie Polski.

### **3. Przebieg badań i struktura pracy**

Metody badawcze stanowią zespół teoretycznie uargumentowanych koncepcji instrumentalnych, które obejmują postępowanie badacza ukierunkowane na rozwiązanie określonego problemu badawczego<sup>5</sup>. W swych założeniach, metody badawcze są powtarzalne i uniwersalne. Metoda jest systemem regulacji i założeń umożliwiającym na uporządkowanie teoretycznej lub praktycznej działalności badawczej w taki sposób, aby możliwe było osiągnięcie celu, do jakiego badacz zmierza w sposób świadomy<sup>6</sup>. Autor wybierając metody badań, opierał swój wybór na trzech kryteriach:

1. przedmiotu, celu badań i rodzaju problemu badawczego;
2. ilości czasu, sił i środków;
3. znajomości i możliwości zastosowania metod i technik badawczych.

Nauki o bezpieczeństwie, jako dyscyplina naukowa w ramach której powstała rozprawa oraz jej temat i główne problemy badawcze wskazywały na potrzebę podejścia interdyscyplinarnego oraz niemożność ograniczenia się do jednej metody badawczej, przez co dysertacja oparta została na paradygmacie pluralistycznym, a dochodzenie do

---

<sup>5</sup> A. Czupryński, *Metoda naukowa*, [w:] A. Czupryński, B. Wiśniewski, J. Zboina (red.), *Nauki o bezpieczeństwie. Wybrane problemy badań*, Wydawnictwo CNBOP-PIB, Józefów 2017, s. 21.

<sup>6</sup> J. Sztumski, *Wstęp do metod i technik badań społecznych*, Wydawnictwo Śląsk, Katowice 2005, s. 68.

naukowego poznania przybrało charakter badania indukcyjnego i dedukcyjnego. Autor zastosował następujące metody i techniki badawcze:

- metodę analizy;
- metodę instytucjonalno-prawną;
- metodę systemową;
- metodę historyczną;
- metodę wywiadu narracyjnego S. Kvale;
- metodę badań ankietowych;
- technikę obserwacji uczestniczącej.

Wszystkie wysiłki podjęte w rozprawie finalnie skierowane były na poszukiwanie praktycznych wniosków mogących pozytywnie wpłynąć na wymiar europejskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego – w tym celu istotne było przedstawienie podstawowych zagadnień związanych z bezpieczeństwem; rozważenie kwestii definicyjnych terroryzmu; analiza sektorowego podziału terroryzmu, zgodnie z którą możliwe było wyabstrahowanie terroryzmu lotniczego, a następnie określenie środowiska bezpieczeństwa dla podmiotu lotniczego, gdzie istotny jest system prawny (międzynarodowy i krajowy), elementy stanowiące obszar *safety* i *security* oraz system ochrony lotnictwa cywilnego (olc). W przypadku analizy izraelskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego nieodzownym elementem okazało się zaprezentowanie polskiego systemu olc, jako punktu odniesienia; równie ważne było wykorzystanie techniki obserwacyjnej, która stanowiła nie tylko źródło wiedzy, ale również stanowiła element procesu preparacyjnego badania empirycznego. W tym miejscu, istotne jest dokonanie obszerniejszej deskrypcji badania przeprowadzonego w rozdziale siódmym, które było procesem najbardziej rozbudowanym i wymagającym znacznych nakładów preparacyjnych, a dotyczyło oceny skuteczności izraelskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego, co wiązało się z poszukiwaniem odpowiedzi na szósty problem badawczy, który został przedstawiony w formie pytania: jakie są opinie ekspertów dotyczące poszczególnych elementów izraelskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego? W tym celu przeprowadzono badanie ankietowe wśród operatorów kontroli bezpieczeństwa i funkcjonariuszy Straży Granicznej oraz wywiady narracyjne z ekspertami z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Nauki o bezpieczeństwie, jako stosunkowo młoda



dyscyplina naukowa dopiero wypracowuje własną metodologię<sup>7</sup>, co niejako wymusza stosowanie pluralizmu metodologicznego, który zakłada gotowość do wykorzystywania metod badawczych pochodzących z różnych dyscyplin oraz podejść teoretycznych do rozwiązania problemu badawczego<sup>8</sup>. W praktyce, opieranie się na teorii pluralizmu metodologicznego prowadzi do wykorzystania procesu triangulacji, której stosowanie uzasadniają cztery wymogi przeprowadzanych badań: dążenie do osiągnięcia pewności, prawomocności, wiarygodności oraz możliwości uogólnienia<sup>9</sup>. Wykorzystanie metody ilościowej i jakościowej posiada na celu ujęcie problemu w sposób holistyczny, przy równoczesnym odrzuceniu sprzeczności pomiędzy obiema kategoriami metod badawczych<sup>10</sup>. W niniejszej pracy, oprócz triangulacji metodologicznej, Autor wykorzystuje również triangulację danych, która polega na stosowaniu danych ilościowych i jakościowych z różnorodnych źródeł. Natomiast zamiar uzyskania dużej próby badawczej podczas badania ankietowego wśród wąskiej, ale specjalistycznie przeszkolonej grupy pracowników uzasadniony jest nie tylko chęcią uzyskania odpowiedzi na główny problem badawczy wskazany powyżej, ale również potrzebą wykazania czy w europejskim systemie ochrony lotnictwa cywilnego istnieją luki, które należałoby wyeliminować – takie podejście odpowiada również na jedną z zewnętrznych funkcji nauki, jaką jest utylitaryzm i cel praktyczny<sup>11</sup>. Reasumując, wykorzystywanie ilościowego badania ankietowego oraz jakościowego wywiadu narracyjnego z ekspertami można traktować jako badanie komplementarne<sup>12</sup>.

Ze względu na charakter i temat rozprawy, Autor za najbardziej adekwatną formę badania ankietowego uznał anonimową ankietę środowiskową, skierowaną do wąskiego grona specjalistów, jakimi są operatorzy kontroli bezpieczeństwa i funkcjonariusze Straży Granicznej odpowiedzialni za zabezpieczanie lotów. Kwestionariusz badania

---

<sup>7</sup> B.R. Kuc, Z. Ścibiorek, *Podstawy metodologiczne nauk o bezpieczeństwie*, Wydawnictwo PTM, Warszawa 2013, s. 73.

<sup>8</sup> Ł. Sułkowski, *Rozwój metodologii w naukach o zarządzaniu*, [w:] W. Czakon (red.), *Podstawy metodologii badań w naukach o zarządzaniu*, Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa 2015, s. 33.

<sup>9</sup> S. Stańczyk, *Triangulacja – łączenie metod badawczych i urzeczalnianie badań*, [w:] W. Czakon (red.), *Podstawy metodologii badań...*, op. cit., s. 88–89.

<sup>10</sup> Autor powołuje się na opinię K. Koneckiego, który uważa, że badania jakościowe i ilościowe nie muszą być sprzeczne, ponieważ przede wszystkim należy mieć na uwadze fakt, iż metodologia jest narzędziem badacza, a narzędzia w swojej istocie są neutralne. Dopiero określony paradygmat wskazuje relacje i znaczenie metod badawczych, przy czym wykracza on znacznie szerzej, sięgając głównie założeń epistemologicznych i ontologicznych. K. Konecki, *Studia z metodologii badań jakościowych. Teoria ugruntowana*, Warszawa 2000, s. 16–22.

<sup>11</sup> S. Jurczyk, *Badania ilościowe w naukach społecznych*, Wydawnictwo Śląskiej Wyższej Szkoły Zarządzania, Katowice 2005, s. 13.

<sup>12</sup> I. Olejnik, M. Kaczmarek, A. Springer, *Badania jakościowe. Metody i zastosowania*, Wydawnictwo CeDeWu, Warszawa 2013, s. 17.

ankietowego do samodzielnego wypełnienia składał się z 20 pytań, w tym: 14 pytań zamkniętych, 6 pytań półotwartych i jednego pytania otwartego. Jedno pytanie<sup>13</sup> stanowiło pytanie sprawdzające, mające na celu zweryfikowanie podstawowej wiedzy respondentów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Wszystkie pytania były jednokrotnego wyboru, ponadto pytania zostały skonstruowane w jak najprostszej formie, aby respondenci byli w stanie jednoznacznie na nie odpowiadać<sup>14</sup>. W kwestionariuszu wykorzystano pięciostopniową skalę Likerta, co posiadało na celu jednoznaczne uporządkowanie kategorii odpowiedzi z określeniem ich intensywności<sup>15</sup>. W celu zwiększenia próby badawczej, oprócz ankiety w wersji papierowej, wykorzystano również ankietę internetową, rozesłaną poprzez zamknięte forum zrzeszające pracowników Straży Ochrony Lotniska. W przypadku ankiety internetowej zastosowano dodatkowe pytanie weryfikujące czy respondent posiada certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa – w analizie wyników brano pod uwagę jedynie ankiety, w których respondenci na to pytanie odpowiedzieli twierdząco. Ponadto, w przypadku ankiety internetowej do celów statystycznych zawarto pytanie o aktualne miejsce pracy, jednak pytanie to przybierało charakter nieobowiązkowy.

Badanie ankietowe zostało skierowane do dwóch podmiotów wchodzących w skład służb ochrony – Straży Granicznej i Wewnętrznej Służby Ochrony – Straży Ochrony Lotniska, a także do Specjalistycznej Uzbrojonej Formacji Ochronnej działającej na podstawie Ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia i wykonującej w imieniu Zarządzającego portem kontrolę bezpieczeństwa. Łącznie uzyskano 402 prawidłowo wypełnione kwestionariusze ankiet. Ze względu na tematykę rozprawy istotny jest opis uzyskiwania zgody na przeprowadzenie badania ankietowego i wywiadu jakościowego wśród poszczególnych podmiotów. Łącznie wystosowano podania o zgodę na przeprowadzenie badań do 10 podmiotów (czterech Oddziałów Straży Granicznej, czterech portów lotniczych i dwóch firm świadczących usługi jako SUFO), uzyskując 5 zgód, 4 odmowy i jeden brak odpowiedzi. Zgodę na przeprowadzenie badań uzyskano w następujących podmiotach:

---

<sup>13</sup> Nr 6 w przypadku ankiety w wersji papierowej; nr 8 w ankiecie internetowej.

<sup>14</sup> Podczas opracowywania kwestionariusza autor korzystał m.in. ze wskazówek zawartych w E. Babbie, *Badania społeczne w praktyce*, PWN, Warszawa 2007, s. 267–285; Tenże, *Istota socjologii. Krytyczne eseje o krytycznej nauce*, PWN, Warszawa 2007, s. 170–178; Tenże, *Podstawy badań społecznych*, PWN, Warszawa 2008, s. 79–117; Tenże, *The Essential Wisdom of Sociology*, „Teaching sociology” 1990, s. 526–530; E. Krok, *Budowa kwestionariusza ankietowego a wyniki badań*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2015, nr 874 (37), s. 55–73.

<sup>15</sup> E. Babbie, *Badania społeczne...*, op. cit., s. 191–192.

- w Placówce Straży Granicznej w Krakowie-Balicach i w Placówce Straży Granicznej Katowice-Pyrzowice;
- w MPL Katowice-Pyrzowice i PL Rzeszów-Jasionka;
- w Poczcie Polskiej Pion Ochrony, Region Południe, którzy wykonują swoje zadania na terenie MPL Katowice-Pyrzowice.

Istotne jest, że w przypadku PSG Katowice-Pyrzowice odmówiono na udzielanie odpowiedzi na dwa pytania (nr 4 i 9 w kwestionariuszu ankiety), natomiast w przypadku Poczty Polskiej niezbędne było podpisanie umowy określającej warunki przeprowadzanego badania ankietowego z jasno określonymi zasadami korzystania z materiałów i informacji dotyczących Poczty Polskiej, w tym z zachowaniem tajemnicy informacji. Długotrwały i niełatwy proces uzyskiwania zgody na przeprowadzenie badań wśród ww. podmiotów, które sceptycznie i krytycznie podchodziły do próśb Autora również wskazuje na wysoki poziom ochrony informacji wśród podmiotów odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa cywilnego. Pomimo trudności ze zdobyciem zgody na przeprowadzenie badań ankietowych wśród wszystkich ww. podmiotów, Autor osiągnął jedno ze swoich założeń, jakim było otrzymanie reprezentatywnej próby badawczej składającej się z trzech podstawowych podzbiorów, co było możliwe dzięki uzyskaniu opinii od przedstawicieli trzech różnych formacji, mianowicie Straży Granicznej, WSO i SUFO. Zamysł przeprowadzenia badania ankietowego wśród trzech różnych grup miał na celu uzyskanie szerszej opinii na ten sam problem badawczy. Istotą takiego podejścia jest wykonywanie przez funkcjonariuszy i pracowników każdej z trzech grup odmiennego zakresu czynności, przy jednoczesnym posiadaniu wspólnego celu, jakim jest zapewnienie odpowiedniego poziomu odc, a także posiadaniem wspólnych podstawowych szkoleń i uprawnień. Każdy z respondentów posiada certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, a tym samym musiał odbyć następujące szkolenia określone w Krajowym Programie Szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego:

- szkolenie ogólne w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego;
- szkolenie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego;
- szkolenie podstawowe;
- szkolenie specjalistyczne zawodowe<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, Dz. U. 2013 poz. 1147, art. 2.

Takie podejście powoduje, że każdy respondent posiada spójną wiedzę elementarną z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, natomiast różna specyfika pracy umożliwia uzyskanie opinii z więcej niż jednego punktu odniesienia. W badaniu ankietowym przeprowadzonym w terminie lipiec-sierpień 2019 r. w ww. podmiotach uzyskano następującą liczbę poprawnie wypełnionych kwestionariuszy:

- 71 poprawnie wypełnionych ankiet wśród funkcjonariuszy SG;
- 183 poprawnie wypełnionych ankiet wśród pracowników WSO;
- 125 poprawnie wypełnionych ankiet od okb Poczty Polskiej. Pulę tą dopełniają 23 poprawnie wypełnione ankiet internetowe – 10 ankiet od okb pracujących na terenie Cargo City przy porcie lotniczym, 4 ankiety od okb z PL Wrocław, po jednej ankiecie od okb z Lotniska Okęcie w Warszawie, PL Rzeszów-Jasionka (pracownik cargo), jedna osoba ankietowana jako miejsce pracy podała Warszawę, jedna osoba ankietowana obecnie nie pracuje na lotnisku, a pięcioro ankietowanych nie podało miejsca pracy.

Zgodnie z danymi uzyskanymi w drodze zapytania o informację publiczną skierowaną do Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Naczelnik Inspektoratu Szkolenia w Zakresie Ochrony Lotnictwa Cywilnego w Departamencie Ochrony w Lotnictwie Cywilnym wskazał, że na rok 2019, aktualne uprawnienia operatora kontroli bezpieczeństwa posiadało ok. 2900 osób<sup>17</sup>. Zgodnie z informacją przekazaną przez ULC, 402 ankietowanych, którzy poprawnie wypełnili kwestionariusz ankiety stanowi 13,86% wszystkich osób, które posiadają aktualny certyfikat okb. Taki dobór próby badawczej i jej wielkość mają na celu zweryfikowanie pewności czy uzyskane opinie są wiarygodne i można je uogólnić na całą populację operatorów kontroli bezpieczeństwa.

W celu uzupełnienia luk w wiedzy źródłowej na temat izraelskiego systemu olc, a także rozszerzeniu badania ilościowego o aspekty, które nie są możliwe do zweryfikowania poprzez badanie ankietowe, Autor przeprowadził sześć wywiadów narracyjnych z ekspertami z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, mianowicie:

- z Naczelnikiem Wydziału Pierwszego w Sztapie Komendanta Głównego Straży Granicznej, pełniącego w latach 2006-2016 funkcję kierownika Zespołu Interwencji Specjalnych, minierem-pirotechnikiem;

---

<sup>17</sup> W odpowiedzi Naczelnik Inspektoratu Szkolenia w Zakresie Ochrony Lotnictwa Cywilnego w Departamencie Ochrony w Lotnictwie Cywilnym wskazał przybliżoną ilość operatorów, jako 2900 osób, ponieważ jak uzasadnił „Nie jest możliwe podanie precyzyjnie liczby operatorów kontroli bezpieczeństwa ponieważ każdego dnia przybywa lub ubywa osób posiadających te uprawnienia”. Dlatego autor podczas analizy wyników badania ankietowego przyjął, że obecna liczba okb wynosi 2900.

- z kapitanem SG, pełniącym funkcję kierownika zespołu nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa;
- z oficerem SG, pełniącym funkcję kierownika Zespołu Interwencji Specjalnych;
- z kierownikiem Pionu Bezpieczeństwa w MPL Katowice-Pyrzowice, inspektorem ochrony lotnictwa cywilnego;
- Szefem Wewnętrznej Służby Ochrony – Straży Ochrony Lotniska w MPL Katowice-Pyrzowice, instruktorem z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego i instruktorem strzelectwa;
- z wieloletnim pracownikiem pionu ochrony przy ambasadzie Izraela w Polsce, biorącym udział w zabezpieczaniu operacji El Al na terenie Polski – byłym funkcjonariuszem Straży Granicznej, pełniącym służbę w Zespole Interwencji Specjalnych, jako miner-pirotechnik oraz instruktor strzelectwa i technik interwencyjnych.

Wywiady narracyjne zostały przeprowadzone w okresie czerwiec-wrzesień 2019 r. Lista pytań do każdego z wywiadów składała się z dyspozycji, które dostosowane były do indywidualnych predyspozycji respondentów, wynikających z przynależności do danej instytucji, pełnionych funkcji i doświadczenia zawodowego. Różnice w dyspozycjach miały na celu zindywidualizowanie wywiadów w sposób maksymalnie motywujący respondentów do udzielania pełnych odpowiedzi z zakresu ich wiedzy eksperckiej, przy jednoczesnym doborze wspólnych obszarów problemowych. Dzięki takiemu doborowi respondentów, wszystkie wywiady można poddać wspólnej analizie, uwzględniając punkt widzenia oficerów Straży Granicznej odpowiedzialnych za zabezpieczanie lotów, pracowników wyższego szczebla pionu bezpieczeństwa portu lotniczego, oraz pracowników bezpośrednio współpracujących z ambasadą Izraela i odpowiedzialnych za zabezpieczanie operacji El Al. Wszystkie pytania odnosiły się do pięciu kategorii problemowych: ochrony lotnictwa cywilnego w sensie globalnym; oceny izraelskiego systemu olc; oceny skuteczności europejskiego systemu olc; polskiego systemu olc, z uwzględnieniem lotów wysokiego ryzyka na terenie Polski; potrzebą zmian w europejskim systemie olc.

Odnośnie struktury pracy, rozprawa doktorska składa się z następujących części: wstępu; siedmiu rozdziałów; zakończenia; wykazu skrótów, spisu tabel, wykresów, schematów i rysunków; bibliografii oraz załączników kwestionariuszy ankietowych i dyspozycji do wywiadów narracyjnych z ekspertami.

We wstępie znajduje się uzasadnienie potrzeby dokonania badań na temat terroryzmu antyizraelskiego na przykładzie linii lotniczych El Al, umiejscowienia dysertacji w dziedzinie nauk społecznych i dyscyplinie nauk o bezpieczeństwie oraz ocena aktualnego stanu badań i wskazanie luki poznawczej.

Pierwszy rozdział rozprawy dotyczy metodologii badań i wskazuje przedmiot, cel, problemy badawcze, hipotezy oraz zastosowane w pracy metody i techniki badawcze.

Drugi rozdział dysertacji dedykowany został dwóm podstawowym pojęciom – bezpieczeństwu i terroryzmowi. W tej części pracy scharakteryzowano pojęcie bezpieczeństwa i jego zakres, poddano rozważaniom termin i istotę bezpieczeństwa, zaprezentowano typologię bezpieczeństwa oraz jego koncepcje w ujęciach teoretycznych, ze szczególnym uwzględnieniem realizmu, liberalizmu i konstruktywizmu. W kontekście terroryzmu, przedstawiono aspekty teoretyczne uwzględniające problematykę definicyjną na poziomie państwowym, międzynarodowym i naukowym. Autor dokonał również deskrypcji etiologii, celów i typologii nurtów terroryzmu.

Rozdział trzeci dedykowany został terroryzmowi antyizraelskiemu i jego zwalczaniu. Zaprezentowana została sytuacja geopolityczna i wewnętrzna Izraela oraz zarys konfliktu izraelsko-palestyńskiego wraz z określeniem percepcji zagrożeń przez Państwo Izrael. Na podstawie analizy zjawiska terroryzmu wymierzonego w Izrael, Autor dokonał podziału terroryzmu wymierzonego w Izrael na antyizraelski terroryzm regionalny, międzynarodowy i wewnętrzny.

W rozdziale czwartym dokonano analizy terroryzmu lotniczego ze szczególnym uwzględnieniem ewolucji pojęcia bezpieczeństwa w lotnictwie i wskazaniem istoty ochrony lotnictwa cywilnego. Poprzez wykorzystanie metody historycznej, Autor przedstawił proces ewolucji terroryzmu lotniczego, ponadto zaprezentowana została systematyka terroryzmu lotniczego. W rozdziale przedstawiono również tworzące tzw. system tokijsko-hasko-montreali międzynarodowe konwencje dedykowane bezpieczeństwu i ochronie lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Piąty rozdział dysertacji dotyczył pięćdziesięciu dwóch aktów terrorystycznych wymierzonych w izraelskie linie lotnicze El Al na przestrzeni lat 1968–2012. Analizy przeprowadzono z perspektywy miejsca przeprowadzonego ataku, ze względu na organizacje terrorystyczne, cel, czas, metody i narzędzia ataku, liczbę ofiar i rannych, dzięki czemu możliwe było określenie zmian zachodzących w *modus operandi* terrorystów. Można stwierdzić, że przeprowadzenie wskazanej analizy oraz finalne

określenie paradygmatów dotyczących terroryzmu wymierzonego w linie El Al stanowi zwięźczenie aspektu teoretycznego dysertacji.

Przedostatni rozdział dedykowany był izraelskiemu systemowi ochrony lotnictwa cywilnego. W tej części pracy posłużono się metodą systemową, natomiast w celu uzyskania punktu odniesienia zaprezentowany został również europejski system ochrony lotnictwa cywilnego na przykładzie norm prawnych i organizacyjnych stosowanych w Polsce. Analiza systemowa wykorzystana w rozdziale stanowiła wstęp do późniejszych badań empirycznych.

W ostatnim rozdziale dysertacji izraelski system ochrony lotnictwa cywilnego został poddany ocenie przy pomocy badania ankietowego przeprowadzonego wśród operatorów kontroli bezpieczeństwa i funkcjonariuszy Straży Granicznej oraz poprzez wywiady narracyjne z ekspertami z dziedziny ochrony lotnictwa cywilnego. Badania posiadały charakter użytkowy i służyły określeniu czy w izraelskim systemie istnieją elementy, których implementacja przyczyniłaby się do wzrostu poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na terenie Polski.

Zakończenie rozprawy doktorskiej stanowiło formę uzasadnienia konfirmacji wszystkich zawartych w dysertacji hipotez.

#### **4. Wyniki badań w kontekście hipotez badawczych**

W wyniku przeprowadzonych badań z wykorzystaniem wskazanych wcześniej metod i technik badawczych Autor dokonał pozytywnej konfirmacji wszystkich hipotez zawartych w rozprawie doktorskiej.

Terroryzm wymierzony w Izrael jest długim procesem kształtowanym przez specyficzne warunki geopolityczne i społeczne, dlatego uzasadnione jest wyabstrahowanie pojęcia terroryzmu antyizraelskiego, co tym samym konfirmuje hipotezę stanowiącą, że ze względu na położenie geopolityczne i historię Izraela oraz źródeł i motywów ataków terrorystycznych wymierzonych w to państwo, istnieją podstawy do wyodrębnienia z ogólnego terminu terroryzmu, terroryzmu antyizraelskiego.

Głównym podmiotem bezpieczeństwa w izraelskim systemie ochrony lotnictwa cywilnego jest statek powietrzny wraz z załogą i pasażerami, jednak rozbudowany system ochrony dotyczy również portów lotniczych i holistycznie tworzy trzynaście pierścieni ochrony. Biorąc pod uwagę model Reasona, większa liczba metod ochrony pozytywnie wpływa na utrudnienie przeprowadzenia aktu bezprawnej ingerencji, gdzie w przypadku

Izraela, system nastawiony jest przede wszystkim na zagrożenia o charakterze terrorystycznym. Fundamentalnym celem doktryny obronnej Izraela jest zapewnienie istnienia państwa i bezpieczeństwa obywateli, dlatego duża częstotliwość występowania ataków terrorystycznych wymierzonych w linie El Al od końca lat 60' do końca lat 80' XX wieku zdeterminowała sklasyfikowanie terroryzmu lotniczego jako zagrożenie utożsamiane z żywotnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa wewnętrznego i narodowego, tym samym należy uznać potwierdzenie słuszności piątej hipotezy. Natomiast rozbudowany system ochrony, którego niemal każdy element uzasadniony jest wystąpieniem danego zagrożenia w przeszłości weryfikuje pozytywnie hipotezę mówiącą o teoretycznej łatwości i szeregu potencjalnych scenariuszy przeprowadzenia ataku, które utrudniają przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, w tym atakom terrorystycznym. Atak terrorystyczny na poszczególne elementy wchodzące w skład infrastruktury linii lotniczej może charakteryzować się wysoką efektywnością. Statek powietrzny jest potencjalnym doskonałym celem ataku terrorystycznego z powodu możliwości spowodowania dużych strat materialnych, wysokiej liczby ofiar oraz znacznego zainteresowania mediów i opinii publicznej. Informacje zdobyte w wyniku badań ankietowych oraz wywiadów potwierdzają, że w kontekście terroryzmu antyizraelskiego i terroryzmu lotniczego, wysoki poziom zagrożenia skutkuje wysokim poziomem motywacji funkcjonariuszy i pracowników zaangażowanych w poszczególne systemy ochrony, np. kontroli bezpieczeństwa, którzy pomimo uciążliwości stosowanych metod ochrony, uważają owe metody za efektywne.

Stosując metodę historyczną, Autor wykazał dwa paradygmaty terroryzmu, charakteryzujące ataki wymierzone w linię El Al, tym samym potwierdzając czwartą hipotezę zawartą w dysertacji. Zmiana paradygmatu dotyczącego *modus operandi* sprawców ataków terrorystycznych na linii El Al nastąpiła 27.12.1985 r., gdy pierwszego ataku terrorystycznego na izraelskiego przewoźnika dokonała Organizacja Abu Nidala. Od tego momentu nastąpiło zwiększenie poziomu brutalizacji ataków, co było konsekwencją przemiany antyizraelskiego terroryzmu motywowanego ideologią polityczną w antyizraelski terroryzm motywowany czynnikami religijnymi.

Ostatni problem badawczy dotyczył oceny poszczególnych elementów izraelskiego systemu ochrony, przy czym ocena standardowych elementów, występujących również w systemie europejskim, oparta została na metodach: analizy, instytucjonalno-prawnej i systemowej, które były uzupełniane za pomocą techniki obserwacji uczestniczącej. Z punktu widzenia możliwości udoskonalenia systemu



europejskiego, kluczowa była ocena elementów, które nie występują w systemie europejskim, a które można zaobserwować podczas lotów linii El Al z polskich portów lotniczych. W tym celu przeprowadzono dwa komplementarne badania. Pierwszym było badanie ankietowe wśród operatorów kontroli bezpieczeństwa, którzy stanowią wąską i wyspecjalizowaną grupę odpowiedzialną za fizyczną ochronę lotnictwa cywilnego. Drugim badaniem były wywiady jakościowe z ekspertami z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Obie grupy respondentów stwierdziły, że izraelski system ochrony lotnictwa cywilnego jest skuteczny i adekwatny do poziomu zagrożenia, również europejski system ochrony został oceniony wysoko. Jako wartościowe elementy mogące wzmocnić europejski system wskazano profilowanie behawioralne i tajną obserwację. Oprócz skuteczności obu metod podkreślono, że jest to idealny kompromis pomiędzy skuteczną metodą ochrony i kontroli bezpieczeństwa, a ograniczeniem bezpośredniej ingerencji w wolność osobistą pasażera. Potwierdza to ostatnią hipotezę, głoszącą, że w izraelskim systemie odc mogą istnieć elementy, których implementacja do systemu europejskiego wpłynęłaby pozytywnie na poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na terenie Polski.

## **5. Wnioski z badań**

Oprócz wskazanych wniosków dotyczących konfirmacji poszczególnych hipotez, warto zwrócić uwagę na proces przygotowawczy badań. Według Autora wymogiem koniecznym było uwzględnienie w rozprawie aspektu analizy podstawowych pojęć – bezpieczeństwa i terroryzmu – pomimo, iż w kontekście nauk o bezpieczeństwie zaliczyć je można do zakresu pojęć aksjologicznych owej nauki. Autor zgadza się z opinią prof. Borkowskiego, który wskazał, że rozpoczynanie prac od przedstawiania podstawowych pojęć oraz uzasadnianie, że dany problem badawczy znajduje się w naukach o bezpieczeństwie wywodzi się z braku tożsamości nauk o bezpieczeństwie. Natomiast w kwestii poszukiwania pozytywnych aspektów, wskazać należy duży potencjał interdyscyplinarności nauk o bezpieczeństwie, co sprzyja rozwiązywaniu problemów badawczych w sposób komplementarny. Równie cenne może okazać się stosowanie triangulacji metodologicznej, ze szczególnym uwzględnieniem łączenia badań ilościowych z badaniami jakościowymi.

Zgodnie z powyższymi rozważaniami należy wyróżnić finalny efekt, jakim jest wskazanie elementów mogących poprawić europejski system odc z uwzględnieniem uzyskania opinii z dwóch rodzajów badań – ilościowych i jakościowych – zastosowanie

triangulacji dotyczącej metodologii oraz źródeł danych stanowi dodatkowe potwierdzenie wyniku obu badań. Tym samym uzyskano pozytywne wyniki badań w aspekcie czterech wymogów badawczych: dążeniu do osiągnięcia pewności, prawomocności, wiarygodności oraz możliwości uogólnienia.

## **6. Kierunki dalszych badań**

Jako jedną z konsekwencji przeprowadzonych badań można wskazać potrzebę rozważania kwestii możliwości implementacji profilowania behawioralnego oraz tajnej obserwacji do europejskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktem bezprawnej ingerencji. Ponadto, w wyniku przeprowadzonych ankiet zauważono zagrożenie w postaci częstej opinii operatorów kontroli bezpieczeństwa na temat dużego obciążenia pracą podczas realizowania zadań kontroli bezpieczeństwa pasażerów. Negatywne opinie na temat zbyt dużego obciążenia pracą dotyczyło szczególnie osób, które wykonywały swoje obowiązki wyłącznie w strefie kontroli bezpieczeństwa, co podkreśla, że jeden z kluczowych elementów systemu ochrony lotnictwa cywilnego może być obarczony ryzykiem wystąpienia niebezpiecznej sytuacji mającej źródła w otoczeniu wewnętrznym systemu. Należałoby przeprowadzić badanie mające na celu zweryfikowanie czy wysokie obciążenie pracą wynika z: dużego natężenia ruchu pasażerskiego i zbyt dużą liczbą operacji lotniczych; niewystarczającej infrastruktury; zbyt małej ilości personelu; czy też złej organizacji pracy.

## **7. Wartość dodana pracy**

Wartość dodana rozumiana jako postawienie i rozwiązanie oryginalnego problemu badawczego, w pracy wyraża się na trzech płaszczyznach, tj. teoretyczno-poznawczej, metodycznej i pragmatycznej.

Wartość teoretyczno-poznawcza dotyczy wypełnienia luki w badaniach nad terroryzmem antyizraelskim, który na przestrzeni lat stanowił odzwierciedlenie panujących trendów w sposobie przeprowadzania ataków terrorystycznych. Teoretyczny aspekt wyników badań nad terroryzmem antyizraelskim uzupełniają wnioski wynikłe z prac badawczych nad izraelskim systemem ochrony lotnictwa cywilnego, na którego temat znaleźć można niewiele publikacji, z uwagi na ograniczoną dostępność do źródeł wiedzy, często będącej wiedzą specjalistyczną oraz podlegającą reglamentacji w ramach dostępu do informacji niejawnych. Natomiast w kontekście wartości metodycznej wskazać można systematykę, która umożliwia przeprowadzenie analizy terroryzmu

lotniczego według sprecyzowanego kryterium podziału. W niniejszej rozprawie Autor dokonał usystematyzowanego podziału terroryzmu lotniczego ze względu na obiekt ataku terrorystycznego oraz ze względu na możliwość przeprowadzenia ataku. W wyniku analizy historycznej obejmującej 52 ataki terrorystyczne na elementy infrastruktury El Al możliwe było wskazanie dwóch paradygmatów określających *modus operandi* sprawców ataków terrorystycznych. Ponadto, takie podejście może stanowić uzupełnienie opracowywanych systemów ochrony lotnictwa cywilnego, które coraz częściej opierane są na podejściu proaktywnym i zakładają nie tylko bieżącą ocenę ryzyka, ale również starają się antycypować potencjalne zagrożenia.

Natomiast analiza antyizraelskiego terroryzmu lotniczego na przykładzie linii El Al stanowiła nie tylko próbę uzupełnienia luki poznawczej z zakresu terroryzmu antyizraelskiego, terroryzmu lotniczego i izraelskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego, ale podejmowała również wyzwanie, jakim jest dążenie do poszukiwania skutecznych metod udoskonalenia europejskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego z ograniczeniem negatywnych skutków sekurytyzacji, gdzie istotny jest balans pomiędzy bezpieczeństwem a wolnością gospodarczą portów i linii lotniczych oraz swobodą obywatelską pasażerów. Kluczowym elementem w tej kwestii mogą być wyniki badań ankietowych oraz wywiadów narracyjnych, zgodnie z którymi wskazano profilowanie behawioralne oraz tajną obserwację, jako elementy mogące udoskonalić europejski system ochrony lotnictwa cywilnego.

## **8. Plan pracy**

WSTĘP.....	8
1. METODOLOGIA BADAŃ.....	12
1.1 Przedmiot, cel i problemy badawcze .....	12
1.2 Hipotezy badawcze .....	13
1.3 Metody i techniki badawcze zastosowane w pracy.....	15
1.4 Stan dotychczasowych badań.....	21
2. BEZPIECZEŃSTWO A TERRORYZM.....	25
2.1 Pojęcie bezpieczeństwa i jego zakres.....	26
2.1.1 Termin i istota bezpieczeństwa .....	28
2.1.2 Typologie bezpieczeństwa .....	31
2.1.3 Zakres bezpieczeństwa .....	36
2.2 Koncepcja bezpieczeństwa w ujęciach teoretycznych.....	39

2.2.1	Bezpieczeństwo w ujęciach realizmu .....	40
2.2.2	Bezpieczeństwo w ujęciach liberalizmu.....	45
2.2.3	Bezpieczeństwo w ujęciu konstruktywizmu i szkoły kopenhaskiej.....	49
2.3	Teoretyczne aspekty terroryzmu .....	50
2.3.1	Definiowanie terroryzmu na poziomie państwowym.....	54
2.3.2	Analiza definicji terroryzmu na poziomie międzynarodowym .....	59
2.3.3	Próby definiowania terroryzmu na poziomie naukowym .....	61
2.4	Etiologia terroryzmu .....	66
2.4.1	Przyczyny terroryzmu .....	66
2.4.2	Cele terroryzmu .....	78
2.4.3	Typologia nurtów terroryzmu.....	80
3.	TERRORYZM ANTYIZRAELSKI I JEGO ZWALCZANIE.....	85
3.1	Położenie geopolityczne Izraela.....	86
3.1.1	Sytuacja wewnętrzna .....	88
3.1.2	Sektor militarny .....	92
3.1.3	Konflikt izraelsko-palestyński jako determinanta położenia geopolitycznego i kultury politycznej Izraela w kontekście bezpieczeństwa narodowego .....	94
3.2	Zjawisko zamachów terrorystycznych na terenie Izraela .....	97
3.2.1	Antyizraelski terroryzm regionalny.....	98
3.2.2	Antyizraelski terroryzm międzynarodowy .....	104
3.2.3	Antyizraelski terroryzm wewnętrzny .....	107
3.3	Postrzeganie bezpieczeństwa przez Państwo Izrael .....	114
3.3.1	Sposoby ograniczenia i eliminowania terroryzmu przez Izrael .....	116
3.3.2	Izraelska doktryna wojenna Diffused Warfare i metoda Urbicide jako przykłady walki z terroryzmem w konflikcie asymetrycznym .....	120
3.3.3	Podmioty odpowiedzialne za przeciwdziałanie terroryzmowi i działania antyterrorystyczne w Izraelu .....	124
3.3.3.1	Jednostki specjalne Izraelskich Sił Obronnych .....	125
3.3.3.2	Jednostki specjalne Policji i Policji Granicznej (MAGAV).....	130
3.3.3.3	Rola izraelskich służb specjalnych w kontekście walki z terroryzmem ..	131
4.	TERRORYZM LOTNICZY .....	135
4.1	Pojęcie bezpieczeństwa w cywilnej komunikacji lotniczej .....	136
4.1.1	Ewolucja pojęcia bezpieczeństwa lotniczego.....	137
4.1.2	Bezpieczeństwo i ochrona cywilnej komunikacji lotniczej .....	140

4.2	Terroryzm lotniczy .....	143
4.2.1	Historyczny proces ewolucji terroryzmu lotniczego .....	145
4.2.2	Systematyka terroryzmu lotniczego .....	148
4.2.3	Atrakcyjność statku powietrznego i elementy infrastruktury lotniczej jako potencjalne cele ataku terrorystycznego.....	153
4.2.4	Konsekwencje ataków terrorystycznych na lotnictwo cywilne.....	156
4.3	Międzynarodowe konwencje dedykowane bezpieczeństwu i ochronie lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji .....	158
4.3.1	Konwencja tokijska .....	159
4.3.2	Konwencja haska.....	161
4.3.3	Konwencja montrealaska i protokół montrealaski.....	163
5.	<b>AKTY TERRORYSTYCZNE WYMIERZONE W IZRAELSKIE LINIE LOTNICZE EL AL.....</b>	<b>167</b>
5.1	Informacje na temat infrastruktury i floty linii El Al.....	167
5.1.1	El Al jako cel ataków terrorystycznych.....	168
5.2	Analiza ataków terrorystycznych na izraelskie linie lotnicze El Al .....	169
5.2.1	Analiza ataków terrorystycznych na linie lotnicze El Al z perspektywy miejsca przeprowadzonego ataku .....	176
5.2.2	Analiza ataków terrorystycznych na linie lotnicze El Al z uwzględnieniem organizacji terrorystycznych .....	178
5.2.3	Analiza ataków terrorystycznych na linie lotnicze El Al ze względu na cel ataku .....	182
5.2.4	Ataki terrorystyczne na linie lotnicze El Al na przestrzeni lat.....	184
5.2.5	Analiza metod i narzędzi ataków na izraelskie linie lotnicze El Al.....	185
5.2.6	Analiza ilościowa ofiar i rannych w atakach terrorystycznych na linie El Al .....	190
6.	<b>IZRAELSKI SYSTEM OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO PRZED AKTEM BEZPRAWNEJ INGERENCJI.....</b>	<b>192</b>
6.1	Podstawowe funkcje państwa w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.....	193
6.1.1	Funkcje zewnętrzne państwa w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.....	194
6.1.2	Funkcje wewnętrzne państwa w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym .....	195

6.2 System ochrony lotnictwa cywilnego przed aktem bezprawnej ingerencji na przykładzie Polski i Izraela .....	197
6.2.1 Uwarunkowania prawne i instytucjonalne polskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego .....	198
6.2.2 Prawne i instytucjonalne uwarunkowania izraelskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego .....	199
6.3 Elementy systemu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktem bezprawnej ingerencji .....	202
6.3.1 Kontrola dostępu jako element operacyjny systemu ochrony lotnictwa cywilnego .....	209
6.3.2 Organizacyjny i procesualny wymiar kontroli bezpieczeństwa .....	211
6.3.3 Zadania patroli w systemie ochrony lotnictwa cywilnego .....	222
6.3.4 Wywiad i profilowanie behawioralne .....	228
6.3.5 System ochrony linii lotniczych El Al .....	234
7. OCENA IZRAELSKIEGO SYSTEMU OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO.....	239
7.1 Metryka badania ankietowego .....	240
7.2 Analiza wyników ankiet.....	245
7.3 Podsumowanie badania ankietowego .....	268
7.4 Struktura respondentów w wywiadzie narracyjnym .....	274
7.5 Analiza wywiadów narracyjnych.....	275
7.5.1 Ochrona lotnictwa cywilnego w sensie globalnym.....	277
7.5.2 Ocena izraelskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego.....	278
7.5.3 Ocena skuteczności europejskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego	290
7.5.4 Polski system ochrony lotnictwa cywilnego z uwzględnieniem lotów wysokiego ryzyka.....	293
7.5.5 Ocena potrzeby zmian w europejskim systemie ochrony lotnictwa cywilnego .....	300
7.6 Podsumowanie ilościowego badania ankietowego i jakościowego wywiadu narracyjnego.....	303
ZAKOŃCZENIE.....	305
WYKAZ SKRÓTÓW.....	311
SPIS TABEL, WYKRESÓW, SCHEMATÓW I RYSUNKÓW ZAWARTYCH W PRACY.....	314

BIBLIOGRAFIA.....	317
ZAŁĄCZNIKI.....	345
Załącznik 1. Wzór kwestionariusza ankietowego .....	345
Załącznik 2. Dyspozycje do wywiadu jakościowego z kierownikiem pionu bezpieczeństwa i Szefem WSO-SOL.....	351
Załącznik 3. Dyspozycje do wywiadu jakościowego z osobą funkcyjną ds. bezpieczeństwa w Straży Granicznej .....	354
Załącznik 4. Dyspozycje do wywiadu jakościowego z pracownikiem pionu ochrony przy ambasadzie Izraela .....	357
STRESZCZENIE.....	360
ABSTRACT.....	362