

Bez selekcji na rampie

22 kwietnia 2012

Zaostrza się klimat w stosunkach skandynawsko-izraelskich. Samoloty izraelskie przestają latać do Danii i Szwecji. Dlaczego?

Jedynie izraelskie linie, które jeszcze do przedwczoraj latały do Sztokholmu to Arkia. Obecnie i one muszą przerwać te loty, bo władze lotniska międzynarodowego w Sztokholmie nie zgadzają się, aby nadal pozwalać na izraelskie metody selekcji i inspekcji pasażerów tych linii na specjalnie zainstalowanej bramce, tak jak to ma miejsce na innych lotniskach, również w Polsce, gdzie Izraelczycy mają osobne przejścia i procedury odpraw. W ten sposób Sztokholm dołączył do lotnisk w Malmo i Kopenhadze, skąd już wcześniej przepędzono izraelskich agentów zabraniając im praktyk godzących w zasady równego traktowania pasażerów. Arkia przeniosła wtedy swoje loty do Sztokholmu i stamtąd dowoziła ich do Danii autobusem wliczonym w cenę biletu lotniczego. Obecnie i ta droga się skończyła.

Oficjalne wyjaśnienia są takie, że Skandynawia nie życzy sobie, aby na jej terytorium dokonywano selekcji ze względów rasowych lub etnicznych, profilowania osób i ich selektywnego sprawdzania oraz intymnego przepypytywania na podstawie powziętych podejrzeń i wymogów agencji bezpieczeństwa wewnętrznego Szin Beth, czyli jednej z trzech izraelskich służb bezpieczeństwa (obok Mossadu – wywiadu zagranicznego, i Amanu – wywiadu wojskowego). W imię dogmatycznej „poprawności politycznej”, w której przestrzeganiu Skandynawia przoduje nie tylko w Europie, wszyscy pasażerowie muszą podlegać jednakowym procedurom odpraw i żadne podejrzliwe ani doświadczone oko nie ma prawa tego zmienić. Izrael twierdzi, że jest państwem szczególnie narażonym na terroryzm i musi się chronić w sposób szczególny polegając tylko na własnych metodach i służbach bezpieczeństwa. („Wyjątkowy naród wymaga wyjątkowej ochrony”) Używa argumentu, że od czasu wprowadzenia tego systemu nie

zdarzył się nigdzie ani jeden przypadek próby porwania lub przemycenia czegokolwiek groźnego na pokład ich samolotów.

Decyzja Sztokholmu jest poważnym ciosem dla izraelskich linii lotniczych. Są ich również trzy (El-Al, Israir i Arkia) i tylko Arkia miała dotąd wstęp do Danii i Szwecji. Co gorsza, chmury gromadzą się także nad innymi portami lotniczymi w Europie, do których Izraelczycy jeszcze latają. Gadi Tepper, szef Arkii ostrzega w Izraelu: „Z głosów w mediach międzynarodowych widać wyraźnie, że kolejne kraje w Europie też wymachują flagami praw obywatelskich i zasad równości co oznacza, że możemy oczekiwać, iż zamykane będą przed nami także dalsze lotniska, przed czym już ostrzegałem”.

Żydzi izraelscy należą do nacji szczególnie często latających samolotami, co wynika z izolacji lądowych granic Izraela z sąsiadami. Europa jest z wielu względów kierunkiem najczęściej wybieranym, więc taka perspektywa jest dla ich linii poważnym zagrożeniem. Skandynawia jest kierunkiem bardzo atrakcyjnym, bo na sezon letni, kiedy w Izraelu panuje 40-stopniowy upał, coraz więcej żydowskich turystów woli wyjeżdżać nad chłodny i rześki Bałtyk, norweskie fiordy lub fińskie jeziora. (W izraelskich kabaretach śmieją się z głupich gojów, którzy w tym samym czasie przyjeżdżają smażyć się na patelni nad Morzem Czerwonym lub pławić w obrzydliwie ciepłej solance Morza Martwego). Po odmowie ze Sztokholmu Arkia została obecnie z tysiącami rezerwacji na najbliższe lato. Trwające rokowania między ministerstwami SZ i transportu, Szin Betem, zarządami lotnisk i liniami lotniczymi (zwłaszcza Arkia i Israir) nie dają jednak dużych szans na przeforsowanie zasad kontroli na odlotach zgodnie z życzeniami Szin Bethu. A ich złamanie w jednym przypadku pociągnie za sobą lawinę we wszystkich innych. Pęknie bariera na rampie selekcji przed wpuszczeniem do państwa żydowskiego, które według prawa międzynarodowego zaczyna się już na pokładach jego samolotów.

W Izraelu działania Skandynawów są interpretowane częściowo jako przejaw zaostarzającej się walki konkurencyjnej między

liniami lotniczymi na świecie. Minister transportu Izraela Icchak Katz ma wkrótce podpisać z Unią Europejską tzw. „traktat otwartego nieba”, który dopuści do portów lotniczych w Izraelu kolejne tanie linie lotnicze z Europy. Arkia i Israir już zabiegają o to, by mogły przenieść swoje samoloty na lotnisku Ben Guriona z prestiżowego Terminalu 3 na Terminal 1 co pozwoliłoby im zmniejszyć koszty opłat lotniskowych z 25 dolarów na pasażera do 11 dolarów na pasażera. Traktat do tego jednak raczej nie dopuści, bo tanie lotniska są zastrzeżone dla tanich linii, a żadne izraelskie do takiej kategorii nie należą. EasyJet, który lata do Izraela od 2009 roku i już przewiózł 270 000 pasażerów, ma 1 listopada otworzyć przeloty z Tel Awiwu do Manchesteru za 38 euro brutto. Trzy izraelskie linie lotnicze obsługują łącznie ok. 40% ruchu pasażerskiego w Izraelu (ok. 15 mln rocznie). Spośród linii zagranicznych najlepiej radzi sobie w Izraelu Lufthansa. W marcu, gdy przez lotnisko Ben Guriona przewinęło się 889 .000 pasażerów i 6446 lotów, Lufthansa przewiozła z tego 40 000, co oznacza wzrost o 7% wobec roku poprzedniego. Jej sukcesy mogą stać się argumentem, którego minister Katz użyje, aby uzasadnić odmowę dotacji dla linii izraelskich, domagających się, aby skompensować im osłabienie pozycji po otwarciu nieba dla konkurentów.

Na razie na izraelskich forach internetowych trwa kolejna burza wokół zakazu specjalnych odpraw. Widać z niej, że polityczna poprawność Skandynawów od dawna irytuje Izraelczyków. Przypomniano od razu jak to parę lat temu szwedzkie stowarzyszenie lekarzy wystąpiło z projektem wprowadzenia bezwzględnego zakazu obrzezania w Szwecji, argumentując, że zdrowemu dziecku nie wolno amputować zdrowej części ciała bez wskazania na indywidualną terapeutyczną konieczność, w tym przypadku np. stulejki. Warto obserwować takie dyskusje i awantury, bo mogą one zachwiać absurdami politycznej poprawności albo przynajmniej pomóc je zwalczać. Oby tylko – tak jak sugeruje to jeden z wpisów (o ile go dobrze rozumiem, bo jest pokrętny) – w odwecie za szwedzkie

przeświadczenie o perfekcji ich systemu kontroli jakaś doświadczona agencja nie zechciała udowodnić np. liniom SAS, że można im jednak podrzucić bombę na pokład.

Autor: Bogusław Jeznach

Źródło: [Nowy Ekran](#)