

بسمه تعالی

همانگونه که مستحضرید این اداره کل در راستای جامه عمل پوشاندن به بخشی از رسالت ذاتی خود که همانا اطلاع رسانی و آموزش به موقع خانواده بزرگ صنعت حمل و نقل هوایی و سایر همکاران در نهادهای امنیتی مرتبط است اقدام به تهیه "ترجمان/امنیت هوانوردی" با موضوعات متنوع امنیتی نموده که در این راستا اولین شماره آن در آذرماه سال جاری به سمع و نظر شما بزرگواران رسیده شد. پیرو این امر، ضمن تشکر از استقبال همه مخاطبین ارجمند در اعلام نکته نظرات سازنده، دومین شماره آن باتکیه بر "رفتارشناسی عوامل تروریست" تقدیم حضور عزیزان می‌گردد.

مزید استحضار همه عزیزان بویژه عناصر محترم امنیتی مستقر در سامانه های پروازی، امروزه تروریسم و حذف فیزیکی، یکی از دست مایه های نهادهای معاند نظام برای نیل به اهداف شوم خود بوده که جدای از پلیدی و پلشتی این اقدام نحس، لزوم هوشیاری و تیزبینی عناصر محترم کنترلی و تقویت رفتارشناسی و تسلط بر ابعاد روانی موضوع در مواجهه با تروریست ها و شناخت حالات و روحیات این افراد دون صفت را می‌طلبد.

امید است ترجمه حاضر بتواند گام موثری در افزایش این دانش روانی در مخاطبین برداشته و موجبات کاهش خسارات ناشی از این پدیده شوم را فراهم آورد.

در پایان ضمن خرسندی از استقبال گرم مخاطبین و دعوت از کلیه علاقمندان به امنیت صنعت هوانوردی برای همکاران اذعان می‌دارد که ترجمه حاضر برگرفته از آخرین متون و ترجمه مقالات بیگانه بوده و مطالب عنوان شده در آن، بیانگر دیدگاه این اداره کل نیست. امید یقین داریم تداوم اعلام نظرات، پیشنهادات و انتقادات سازنده موجبات رفع نواقص را در پی داشته و دلگرمی خادمین را در ارتقای سطح کیفی آن فراهم خواهد ساخت.

دفتر مرکزی حراست

واحد آموزش و پژوهش

راههای نوین ارتقای امنیت در صنعت هوانوردی در مواجهه با تروریست ها

گردآوری: سید امین میرجوادی

دی ماه ۱۳۹۲

اهداف تروریستها در فرودگاهها

- * چرا فرودگاهها اهداف جذابی برای تروریستها محسوب می شوند؟
- * چگونگی تغییر امنیت صنعت هوانوردی بعد از حوادث ۱۱ سپتامبر؟
- * انتقادهای موجود درخصوص امنیت هوانوردی چیست؟
- * چه راهکارهایی درخصوص بهبود امنیت هوانوردی وجود دارد؟
- * تدابیری که کشورها برای بالا بردن امنیت هوانوردی به کار می گیرند چیست؟

مقدمه:

قبل از حملات ۱۱ سپتامبر به آمریکا، علی رغم وجود تدابیر امنیتی و دیوارها و موانع حفاظتی موجود، فرودگاهها و هواپیماها نقاط جذاب تری برای انجام اعمال تروریستی محسوب می شدند. آمارهای مختلفی از نقاط مختلف دنیا حاکی از وجود اندیشه‌های تروریستی در هواپیماها، فرودگاهها و سایر بخشهای صنعت هوانوردی می باشد. کارشناسان معتقدند که برای ایجاد موانع و نیز کاهش تهدیدات تروریستی، می بایست ارزیابی تهدیدات به صورت مستمر صورت گرفته و مدام به روزرسانی شود.

چرا فرودگاهها اهداف جذابی برای تروریست ها محسوب می شوند؟

از دو دیدگاه می توان به این سوال پاسخ داد:

- دیدگاه اول این که شما در یک حمله شمار زیادی قربانی دارید و در نتیجه بازدهی عملیات بالاست، چرا که نتیجه کار بسیار پرسر و صدا و رسانه ای خواهد بود.
- دوم این که افرادی که در هواپیما به عنوان گروگان در دست تروریستها می باشند کاملا مطیع بوده و چاره ای جز قبول اوامر تروریست ها ندارند.

حال اشاره‌ای داشته باشیم به مورد اول و آن اینکه همواره تروریست ها درصدد افزایش پوشش خبری و رسانه ای حمله تروریستی خود می باشد.

سالیانه طبق آمار منتشره هزاران نفر جان خود را در تصادفات جاده ای از دست می دهند ولی عکس العمل رسانه‌ای چندانی در قبال آن صورت نمی گیرد ولی به محض بروز سانحه هوایی درصنعت هوانوردی، تمامی رسانه های دنیا به شیوه های مختلف آن را پوشش داده و اخبار خود را به ارزیابی این امر معطوف می دارند.

همانطور که از معنی واژه **Terror** بر می آید که اشاره به ترس و ایجاد دلهره دارد، از دیگر اهداف تروریستها ایجاد رعب و وحشت می باشد که این امر در صنعت هوانوردی تا حد بالایی موجود می باشد. درحالت عادی بسیاری از مسافری به دلیل خطرات احتمالی ناشی از پرواز، اضطراب و دلهره دارند؛ حال با وجود چنین تهدیداتی تشدید این امر خارج از تصور نمی باشد.

بعد از حملات ۱۱ سپتامبر مبارزه با تهدیدات صنعت شکل جدیدی به خود گرفت و تمامی کشورها به فکر افزودن لایه های دفاعی و نیز ارزیابی تهدیدات برای جلوگیری از مداخلات و عملیات تروریست ها شدند. این ارزیابی ها در بخش های مختلفی چون بررسی و اتخاذ روش هایی برای بازرسی مسافری، بار همراه و... صورت پذیرفته است.

از مواردی که می توان به آن اشاره کرد: سیستم های موادیاب، **xray** ها و **screeener** ها و حتی در مواردی در آوردن کفش مسافری از جمله کارهایی است که انجام می گیرد و اخیراً نیز محدودیت هایی در زمینه حمل مایعات و مواد پودری اعمال گردیده است.

باتوجه به موارد یادشده که نقش مهمی در بازدارندگی تهدیدهای امنیتی ایفا می کنند، افزودن لایه های امنیتی و نوین تحول عظیمی در صنعت هوانوردی محسوب می شوند. به طور مثال، استفاده از شیوه های آموزشی نوین برای افرادی که با امنیت صنعت در ارتباط هستند. افزایش ارتباط بین شرکت های حمل کننده مسافر و بار و نیز نیروهای حافظ امنیت صنعت. بالا بردن امنیت نقاط دسترسی در فرودگاه ها و ایجاد نقاط **ACCESS CONTROL** برای ورود و خروج افراد.

در بسیاری از کشورها طبق انکس ۹، شرکتهای هواپیمایی موظفند لیست اسامی مسافری خود را به مسئولین برقراری امنیت تسلیم نمایند. البته در بسیاری از کشورهای غربی مخالفت گروه هایی چون کانونهای مدافع حقوق مدنی و ... را نیز در پی داشته است.

• چطور امنیت هوانوردی در سالهای اخیر مورد تحول قرار گرفت؟

چک امنیتی مسافران و وسایل همراه آنان و بار غیر همراه آنها از جمله مواردی است که در بررسی های امنیتی حال حاضر جهان مورد توجه ویژه قرار گرفته است. دونهوع برنامه در کشورهای مختلف به اجرا گذاشته شده است:

۱. برنامه امنیتی پرواز- ثبت اسامی مسافری

۲. بررسی موردی و انتخابی افراد طبق اسامی ثبت شده

که در مورد اول لیست اسامی افراد، ورود و خروج آنها، کشورهایی که فرد در آنها سکونت و یا سفر کرده است، اثر انگشت و اطلاعات بیومتریکی چون اثر انگشت، رنگ چشم و... سایر اطلاعات افراد اعم از شماره تلفن و آدرس ایمیل و ... گنجانده می شود.

این پروسه از سال ۲۰۰۵ در بسیاری از کشورها به عنوان فاز اول بررسی امنیتی به اجرا گذاشته شد. اقدامات دیگری چون محکم کردن و اطمینان از درب ورود کابین و نیز توسعه برنامه استفاده از نیروهای نظامی در هواپیما (به عنوان افسر امنیتی) که به صورت نامحسوس و مسلح در هواپیما حضور دارند، از جمله سایر اقدامات امنیتی می باشد.

البته شایان ذکر است که در مقایسه با سالهای پیش مردم/مسافریین باتوجه به آگاهی های امنیت و همکاری های لازم نقش بسزایی در بالابردن امنیت و جلوگیری از تهدیدات ایفا کرده اند.

• انتقادهای موجود در زمینه امنیت هوانوردی:

بسیاری از متخصصین امنیت صنعت هوانوردی صرف زمان زیاد و تمرکز بیش از اندازه مامورین امنیت بر روی افراد و عدم توجه کافی به بررسی بار غیر همراه مسافریین را که می تواند به عنوان تهدیدی جدی قلمداد شود، مورد انتقاد قرار می دهند. طبق گزارشها تنها بخش کوچکی و شاید فقط ۱۰ درصد از این بارها مورد بازرسی و نظارت قرار بگیرند.

انتقاد دیگر به عدم تفتیش و نظارت بر ورود و خروج افراد آشنا، کارمندان فرودگاه و یا اعضای شرکتهای هواپیمایی هست که بدون رعایت ملاحظات امنیتی به مکانهایی که دسترسی افراد می بایستی محدود باشد، به راحتی آمد و شد دارند.

پیشنهاد متخصصان امنیت صنعت اینست که طبق الزامات ایکائو برای جلوگیری و یا بهتر است بگوئیم نظارت بهتر می بایست از اطلاعات بیومتریکی افراد برای دسترسی ها استفاده شود؛ که هم تضمین کننده امنیت بالاست و هم سرعت بازرسی را بالا می برد.

تهدید دیگری که به عنوان یکی از جدی ترین تهدیدات در نظر گرفته می شود حمله تروریستی با موشکهای دوش پرتاب است که می تواند به طور ناگهانی و گروهی، بخشی از فرودگاه یا مکان های امنیتی را مورد تهدید و حمله قرار دهد. البته اکثر فرودگاه های مهم و بزرگ جهان تدابیری چون سیستم های ضد موشک و یا سیستم های هشدار دهنده را برای مقابله با چنین تهدیدهایی در نظر گرفته اند.

به دلیل تنوع شیوه های تروریستی و اینکه تروریست ها هر روز به فکر یافتن شیوه های جدید و اقدامات تروریستی می باشند، شواهد زیادی دال بر اینکه حتی دستگاه های SCREEN (بازرسی) نیز در مواقعی به طور صد درصدی نمی تواند مورد اطمینان باشد، وجود دارد گرچه تکنولوژی جدید می تواند نقش پررنگی در افزایش قابلیت دستگاه های بازرسی ایفا کند ولی آهنگ پیشرفت آن با به روز شدن روشهای تروریستی به نظر آرامتر می آید. دلیل این امر عکس العمل در قبال عملی است که تروریست ها انجام می دهند و ایجاد مانع برای اعمال بالقوه تروریستی کاری بسیار دشوار و هزینه بر می باشد.

ایده در اختیار داشتن لیست اسامی افراد برای بررسی ها و بازرسی های اولیه مسافری در وهله اول نگرشی جالب و کارآمدی محسوب می شود ولی در عمل تعدادی از اسامی افراد باقی می ماند و این در حالی است که در موارد بی شماری تروریست با اسامی و مدارکی جعلی که نشان می دهند فرد هیچگونه سوء سابقه یا مورد مشکوکی ندارد و اقدام به عملیات مورد نظر خود می کنند.

به عنوان مثال براساس آمارهای موجود در سال ۲۰۰۶ اکثر موارد تهدیدی و امنیتی توسط اشخاص بسیار در ظاهر عادی و بدون هیچ سوء سابقه قبلی رخ داده است. در چندین کشور اروپایی و آمریکایی علاوه بر اسم و مشخصات اولیه شخص، شماره تلفن و آدرس پست الکترونیک نیز به عنوان مدارک شخص گرفته می شود و در صورت مشکوک بودن شخص، مکالمات و تماس های وی مورد بررسی دقیق قرار می گیرد. البته این نوع برخورد نیز از سوی نهادهای مدنی مورد اعتراض و انتقاد قرار گرفته است که معترض به عدم رعایت حریم خصوصی افراد می باشند.

• راهکارها و اقدامات جانبی برای بهبود امنیت صنعت هوانوردی:

روش نوین و کارآمدی که می توان این روزها بدان اشاره کرد استفاده از الگوی BPR یا الگوی تشخیص رفتاری افراد می باشد، این روش برای اولین بار توسط رژیم صهیونیستی به اجرا در آمد. در این روش باتوجه به رهنمودهای روانشناسان و حرکت شناسان که معتقدند افرادی که قصد انجام عملیات خرابکارانه با تروریستی دارند، دارای حرکات عصبی غیر ارادی و بعضاً بیش از اندازه راحت هستند که با آموزش های مناسب افراد در حین بازرسی ها می تواند بسیار موثر و بازدارنده باشد.

در کشورهایی که این روش نوین و به کار گرفته شد، نتایج شگرف و باور فکری به ثبت رسیده است و به گفته مسئولان لایه امنیتی بسیار ارزشمندی با هزینه بسیار کم و کارایی بالا محسوب می شود.

این روش دربرگیرنده بررسی روش های رفتاری چون: طرز پوشش افراد، به طور مثال پوشیدن لباس ضخیم در یک روز گرم و آفتابی، نحوه گفتار شخص، حرکات بدن، طرز راه رفتن و تعرق زیاد می باشد و حتی استفاده کنندگان تلفن های عمومی به جای استفاده از تلفن همراه از این دست می باشد.

افرادی که توسط کارشناسان متخصص، مشکوک به نظر می رسند به واحدهای مشخصی برای انجام امور بازرسی و تفتیش معرفی می شوند. طبق گزارشات این بررسی ها کاملاً دوستانه بوده و با سوالات مشخص به تعیین وضعیت موجود می پردازد و البته زمان زیادی نیز نمی گیرد ولی در موقع شبهه برانگیز موضوع می تواند تا یک ساعت نیز به طول بینجامد.

آمار ارائه شده در بسیاری از کشورها که از این شیوه استفاده می کنند، نشان از موفقیت چشمگیر این روش در مقابله با تهدیدهای امنیتی و تروریستی دارد و طبق اظهارات مقامات امنیتی بسیار کاربردی و موثر می نماید. نکته جالب توجه اینکه در مواردی حتی اشخاص مظنون اقرار به بررسی و ارزیابی راه های انجام عملیات تروریستی و خलाهای موجود بوده اند که توسط این شیوه کشف و به مقامات امنیتی تحویل داده شده اند.

در موردی دیگر مسئولین امنیتی از دستگیری شخصی بنام ریچارد رد که از مسافران پرواز پاریس به میامی بود، خبردادند که مواد منفجره در کفش خود جاسازی کرده بودند و قبل از اینکه توسط دستگاه های الکترونیکی مورد بازرسی قرار گیرد، توسط نیروهای BRP یا همان رفتارنگرها، شناسایی و بعد از مصاحبه با وی پی به نیت فرد برده و او را دستگیر کردند.

از سایر ابزارهای نوین بازرسی در فرودگاه ها می توان به دستگاه های ذیل اشاره کرد:

۱. BACKSCATTER-X-RAYS: این دستگاه نمایش دهنده هرگونه شی پنهان شده نظیر سلاح های غیر

فلزی، پلاستیک، مواد منفجره پلاستیکی، داروهای روان گردان و ... می باشد.

۲. TRACE DETECTION PUFFERS: وسیله ایست به منظور کشف مواد منفجره طراحی شده است.

نحوه کار به ترتیبی است که در حین بازرسی مسافر دستگاهی در قسمت پیش ورودی مسافر، ایجاد باد کرده و سمت دیگر این دستگاه مجهز به سنسورهای مکش هوا می باشد که مولکولهای هوا را تجزیه کرده و در صورت وجود موارد مشکوک زنگ آن به صدا در می آید.

۳. QUADRUPOLE RESONANCE SCANNING: این روش که به روش بمباران امواج معروف

می باشد با بمباران امواج رادیویی وسایل همراه مسافر را مورد حمله امواج قرار می دهد و دریافت

کننده های امواج ساطع شده از سوی شی، حلول امواج گسیل شده را مورد بررسی قرار می دهد. این دستگاه قابلیت بررسی ده هزار عنصر مختلف در ظرف مدت چند ثانیه را دارد.

۴. POLYGRAPHS: این دستگاه که به دستگاه دروغ سنج شناخته می شود، وسیله ایست که در بسیاری از کشورها مورد استفاده قرار می گیرد. این دستگاه در سال ۲۰۰۶ برای نخستین بار مورد استفاده قرار گرفت. در این روش مسافر مشکوک وارد یک کیوسک می شود و یکی از دستهای خود را روی سنسور می گذارد و به سوالاتی که در روی صفحه مانیتور می بیند، پاسخ می دهد. سنسورهای موجود در این دستگاه قابلیت چک کردن دقیق تغییر فشار خون، ضربان قلب، میزان تعرق بدن و تجزیه و تحلیل و محرز کردن میزان صحت و صدق گفتارهای شخص را دارا می باشد.

با توجه به موارد یادشده، برای جلوگیری از تهدیدات و اقدامات ضدامنیتی صنعت هوانوردی و با در نظر داشتن این مهم که تروریست ها به هیچ وجه منفعل نبوده و هر روز در پی یافتن شیوه های جدید به منظور ضربه زدن به امنیت صنعت می باشند. بنابراین ضرورت استفاده از شیوه های نوین و راهکارهای عملی به روز در صنعت هوانوردی کشور کاملاً احساس می شود.

واقعیات و تهدیدات امنیت حمل و نقل هوایی

نوشته اسکات استوارت

مترجم: فرزانه شریفی

دی ماه ۱۳۹۲

طی چند وقت گذشته، تشدید اقدامات امنیتی در حوزه امنیت حمل و نقل هوایی - به طور خاص افزایش روشهای بازرسی مسافر - تبدیل به یک مسئله بزرگ در رسانه ها شده است. بحث در این مورد، به موضوعی داغ تبدیل شده است؛ از آنجا که این مبحث نسبت به گذشته بسیار پیشرفت کرده است، بارها و بارها توسط خوانندگان و اعضای مطبوعات مورد سوال واقع شده است.

باتوجه به اینکه رهبری رسانه ها می بایست تبدیل به موضوعی خاص شود بنابراین در نگارش یک تحلیل تازه در خصوص امنیت حمل و نقل هوایی پافشاری زیادی وجود دارد. قصد ما اینست که رهبران ما از مسائل، قبل از تبدیل شدن آنها به موضوعات عمومی، آگاه باشند و هنگامی که موضوع تبدیل به تهدیدی علیه حمل و نقل هوایی می شود به طوریکه با امنیت و مسائل درگیر با بازرسی مسافر آمیخته می شود از ابعاد آن آگاه باشیم. بسیاری از چیزهایی که در حال حاضر در رسانه ها مورد بحث قرار می گیرد، مسائلی است که ما سالها در مورد آن نگاشته ایم.

ما باور داریم که این بررسی کمک به تایید این موضوع خواهد کرد که تهدید جدی برای حمل و نقل هوایی وجود دارد؛ به طوریکه چالشها و موانع زیادی برای تامین امنیت هواپیما وجود دارد و اینکه واکنش مقامات امنیتی حمل و نقل هوایی به تهدیدات اغلب آهسته و انفعالی است و نه از روی فکر و به صورت فعالانه.

تهدیدات

حمل و نقل هوایی تجاری چندین دهه است که توسط تروریسم مورد تهدید واقع شده است. این تهدید از اولین هواپیما ربابی و بمب گذاری در اواخر دهه ۱۹۶۰ علیه UPS و هواپیمای باری فدرال اکسپرس، ادامه پیدا کرده است. همانطور که به دفعات راجع به این موضوع بحث کرده ایم، تروریست ها به مدت طولانی و نسبتاً دائمی به هواپیما حمله می کردند.

هنگامی که اقدامات امنیتی برای مقابله با حملاتی به سبک حمله ۱۱ سپتامبر صورت گرفت، ترویست ها به سرعت سعی کردند به این اقدامات بوسیله حملات انتحاری داخل هواپیما با مواد منفجره پنهان در کفش پاسخ دهند. وقتی این تاکتیک کشف شد و کفشها مورد بازرسی قرار گرفتند، دستگاه ها نسبت به مواد منفجره حاوی مایع پنهان روشن می شدند. زمانیکه این طرح شکست خورد و اقدامات امنیتی برای محدود کردن مقدار مایعاتی که مردم می توانند در داخل هواپیما حمل کنند صورت گرفت، شاهد بودیم که

ترويست ها الگوى خود را يکبار ديگر تغيير دادند و سعى خود را بر حمله به شکل بمب جاسازى شده زير لباس در کريسمس سال ۲۰۰۹ بنا نهادند.

در يک نسخه ويژه از مجله الهام (inspire)، القاعده در شبه جزيره عربستان اشاره کرد که با توجه به افزايش بازرسى مسافر بعد از کريسمس سال ۲۰۰۹، برنامه ريزان عملياتى اين گروه تصميم به استفاده از دستگاہ هاى انفجارى که از طريق حمل و نقل هوايى ارسال شد، گرفتند (در اين ويژه نامه به طور خاص در مورد آسيب پذيرى محموله هوايى در برابر حملات تروريستى نوشته شده است).

در نهايت، درک اين موضوع نيز مهم است که تهديد فقط از ترويست هاى مانند القاعده سرچشمه نمى گيرد. در طول چند دهه گذشته، ناوگان زيادى توسط عوامل مختلف از جمله افسران جاسوسى کره شمالى، سىک ها و افراد دچار اختلال روانى، مورد حمله قرار گرفته است.

واقعات

هرچند شناخت تهديدات مهم است اما هيچ چيز بدتر از آن نيست که تصور کنيم سامانه هاى ما در امنيت کامل به سر مى برند. اين امر علاوه بر ناوگان هوايى، به امکانات زمينى هم مربوط مى شود. اگر روشهاى امنيتى و بررسى ها قادر به حفاظت از زندانهاى متضمن امنيت بالا در برابر کالاي قاچاق نباشند، غير منطقي است که از فرودگاہ ها انتظار نگهدارى اقلام غير مجاز هوايما را داشته باشيم. به اين علت که در زندان ها با وجود تدابير شديد امنيتى و بازرسى هاى مختلف بازهم شاهد ورود کالاهای قاچاق به داخل محوطه زندان هستيم، در فرودگاہ ها نيز مى بايست انتظار ورود اقلام غير مجاز را داشته باشيم چرا که بازرسى ها در داخل فرودگاہ ها نسبت به زندان ها کمتر حالت تهاجمى دارند. تا زمانى که ورود مردم، بارها و چمدانها به داخل هوايما مجاز است و تا زمانى که خدمه زمينى و خدمه پرواز به ناوگان دسترسى دارند، هوايماها نسبت به تهديدات داخلى و خارجى آسيب پذير باقى خواهد بود.

اين واقعت در مورد تعدادى مشخص از مسافران که بايد بازرسى شوند و تعدادى از هوايماها که بايد محافظت شوند نيز صدق مى کند. بر اساس آمار ارائه شده توسط اداره امنيت حمل و نقل آمريکا (TSA)، در سال ۲۰۰۶، يک آژانس به بازرسى ۷۰۸۴۰۰۵۲۲ مسافر در پروازهاى داخلى و بين المللى که به ايالات متحده بوده است، پرداخته است. اين ميانگين چيزى در حدود بيش از ۱/۹ ميليون مسافر در روز است.

واقعت ديگر اين است که ترويست ها و ساير افرادى که به دنبال حمله به ناوگان هوايى هستند ثابت کرده اند که بسيار باهوش و سازگار با شرايط جديد هستند. اقدامات امنيتى را به دقت مطالعه و بررسى مى کنند،

آسیب پذیری ها را شناسایی کرده و سپس به دنبال بهره برداری از آنها هستند. در واقع، در سپتامبر سال ۲۰۰۹، زمانی که طرح های ابتکاری مواد منفجره توسط القاعده را تجزیه و تحلیل کردیم، به تهدیداتی که متوجه ناوگان بود بیش از تلاشهای سه ماه قبل از بمب گذاری کریسمس ۲۰۰۹ توجه داشتیم. اگر به این مسئله دوباره نگاه کنید، سخت نیست که ببینید، تروریست ها بصورت مداوم در صدد هستند تا راه های جدیدی را برای استتار مواد منفجره در اقلام روزمره و نیز پنهان سازی آنها در بدن برای عملیات انتحاری کشف نمایند. آنها در این راه، تلاش در بهره برداری از نقاط آسیب پذیر در سیستم های بازرسی فعلی دارند.

همانطور که در خصوص سپتامبر ۲۰۰۹ متذکر شدیم، قرارداد یک وسیله انفجاری و یا اجزای آن در داخل یک ناوگان، یک چالش جدی است، اما ممکن است برای یک بمب ساز مدبر راه هایی برای غلبه بر این چالش ایجاد شود. آخرین شماره مجله الهام نشان داد که چگونه القاعده برخی تحقیقات بسیار دقیق و جزئی خود را برای شناسایی آسیب پذیری های حین بازرسی انجام داده است. همانطور که در این مجله اشاره شده: "دولت بریتانیا گفته است که اگر وزن تونر بیش از ۵۰۰ گرم باشد، نمی توان آن را در هواپیما حمل کرد. چه کسی این نبوغ را دارد که بر این پیشنهاد غلبه کند؟ آیا شما فکر می کنید که به جز پریتتر هیچ چیز برای ارسال نداریم؟"

القاعده همچنین در این مجله اشاره کرده است که در تلاش برای شناسایی مواد بی ضرری مانند جوهر تونر است؛ بطوریکه وقتی یک فرد تحت بازرسی اشعه ایکس قرار می گیرد، شبیه به ترکیبات مواد منفجره مانند PETN ظاهر می شود و این مواد بی ضرر در بازرسی نادیده گرفته می شوند. اما این گروه انعطاف پذیری خود را با عملیات بمب جاسازی شده زیر لباس نشان داده است و سفر خود را به دیترویت از نیجریه به جای یمن آغاز کرده است. در نسخه ویژه ای از نشریه الهام، القاعده دشمنان خود را به طور خاص تهدید به همکاری با متحدان خود برای راه اندازی حملات آینده در سایر نقاط کرده است.

به مدت چند دهه توزیع کنندگان مواد مخدر در داخل هواپیما به طور مخفی مواد را در بدن خود حمل می کردند و زندانیان اغلب مواد مخدر، اسلحه و حتی تلفن های همراه را در داخل حفره های بدن خود مخفی و حمل می کردند. از این رو تنها موضوع فعلی به جای تاکتیکهای مشابه که همواره به منظور قاچاق مواد منفجره پلاستیکی و یا حتی یک دستگاه انفجاری غیر فلزی که در هواپیما استفاده می شده است، اینست که به یک مهاجم برای دور زدن دستگاه فلزیاب، بازرسی اشعه ایکس و گذر از بازرسی بدنی اجازه فرار می دهد.

در جستجوی بمب گذار؛ نه فقط بمب

استتار مواد منفجره با روشهای مختلف و یا پنهان سازی آنها داخل بدن در حین عملیات انتحاری، همواره ضعفهای قابل توجهی در تمام طرح های این نوع حملات و عملیاتی سازی آن با خود به همراه دارد. حتی در یک طرح توطئه به منظور حمله به ۱۰ یا ۱۲ ناوگان هوایی، یک گروه نیاز به تولید حدود ۱۲ پوند مواد انفجاری دارد؛ چیزی در حدود مقداری که برای یک دستگاه خودکشی کوچک و به مراتب کمتر از یک وسیله نقلیه که دستگاه انفجاری در آن تعبیه شده است، مورد نیاز می باشد. به این دلیل که خود عملیات بیش از مواد منفجره آن، یک عامل محدود کننده محسوب می شود و این موضوع عملیات را برای پیدا کردن و آموزش ۱۰ یا ۱۲ بمب گذار انتحاری به مراتب سخت تر از تولید ۱۰ و یا ۱۲ دستگاه انفجاری می نماید.

یک حمله موفقیت آمیز نیاز به عاملانی دارد که نه تنها برای شروع کار با تراشه های انتحاری به اندازه کافی مهارت دارند بلکه می بایست در هنگام عبور از گیتهای بازرسی دارای آرامش باشند تا افسران امنیتی نسبت به آنان مشکوک نشوند. در حالی که آرام بودن و برخورداری از رفتار معمولی تحت فشار روانی بالا ممکن است در تئوری ساده بنظر بیاید، تمرین رفتار خوب تحت فشار شدید در یک عملیات انتحاری بسیار دشوار است. طی تجربه ثابت شده است که رفتار (عادی) پاشنه آشیل طرحهای ترور است و موضوعی نیست که گروه های شبه نظامی وقت زیادی را صرف آموزش عاملان انتحاری کرده باشند. به همین دلیل، اغلب شناخت نقاط اشتباه رفتاری برای پیدا کردن مواد منفجره ای که به خوبی جاسازی شده اند به مراتب راحت تر است. همچنین چنین اشتباهات رفتاری می تواند از طریق برقراری تماس با پرسنل امنیتی در قالب مذاکره تلفنی ساختگی برجسته شود و یا حتی می توان با ایجاد تغییرات غیر منتظره در پروتکل های امنیتی که محیط امنیتی یک مهاجم بالقوه را که پیش بینی شده و برنامه ریزی شده است، تغییر داد.

بحث های زیادی برای شناسایی رفتار مهاجمین وجود دارد، اما دشواری ایجاد اصول رفتار شناسی قابل اعتماد و درست از یک تروریست و نیز سازگاری و مهارت های برنامه ریزی آنان، بدان معنی است که هر گونه تلاش در جهت ایجاد شناخت از رفتار (Profiling) آنان که مبتنی بر نژاد، قومیت یا مذهب تروریست ها باشد، محکوم به شکست می باشد. در واقع پروفایل رفتاری می تواند نشان دهنده امنیت بالا باشد و مردم را متوجه تهدیدات واقعی سازد.

در محیطی که تهدیدات بالقوه به سختی شناسایی می شود، اهمیت شناخت مشخصات افراد بر اساس رفتار به جای قومیت و یا ملیتشان را دو چندان می نماید؛ این موضوعی است که ما روی آن به جای " چه کسی " بر " چگونه " متمرکز می شویم. به جای تاکید بر رفتارهای فیزیکی که اجازه می دهد برنامه ریزان حملات، عاملانی را انتخاب کنند که با مشخصات رفتاری ما برای بازرسی، مطابقت نداشته باشند، کارکنان

امنیتی باید تشویق به تمرین مهارت‌های هوشی خود شوند. یک شهروند سفید پوست آمریکایی که در سفارت ایالات متحده در نایروبی و یا داکا که مدعی می‌شود گذرنامه خود را از دست داده است ممکن است به مراتب خطرناکتر از برخی از شهروندان تصادفی پاکستانی و یمنی باشد؛ با اینکه به نظر نمی‌رسد آمریکایی‌ها نیازی به بازرسی‌های امنیتی اضافه داشته باشند.

بنابراین با توجه به مطالب گفته شده در بالا، مسئولان امنیتی فرودگاه‌ها می‌بایست افراد نخبه و با ضریب هوشی بالا را به استخدام درآورده و در این زمینه اقدام به ارائه آموزش‌های لازم نمایند. هرچند این اقدام نیاز به سرمایه‌گذاری کلان داشته باشد.

گذشته از عوامل اساسی و فرهنگی که بازرسان فرودگاهی آمریکا را از نظر رفتار با مسافران مسلمان نسبت به رفتار شرکت‌های هواپیمایی رژیم صهیونیستی اسرائیل با همین گروه، منع می‌کند، تفاوت قابل ملاحظه دیگر مقدار هزینه صرف شده برای حقوق و آموزش بازرسان و سایر پرسنل امنیتی آمریکا می‌باشد. همچنین واقعیت دیگری که به خطوط رژیم صهیونیستی هواپیمایی اسرائیل کمک می‌کند اینست که ناوگان بسیار کوچکی دارد و تعداد مسافران اندکی را به مقاصد انگشت شماری حمل می‌کنند.

علاوه بر این، بازرسی فرودگاهی کار پر زرق و برقی نیست. افسران می‌بایست شیفت‌های طولانی برای انجام کنترل‌های یکنواخت داشته باشند و در تماس مداوم با مسافران باشند که می‌تواند به دنبال سیاست‌های بوروکراتیک، منجر به خستگی و ترشرویی در هنگام بازرسی شود. در این میان، برخی افسران حمل و نقل هوایی هستند که از قدرت خود سوءاستفاده می‌کنند و از مهارت‌های ارتبای فردی خوب استفاده نمی‌کنند، اما افرادی که به طور مرتب سفر می‌کنند شاهد مسافران اندکی هستند که رفتار نادرستی دارند.

هرچند که غیر ممکن است تمام ناوگان هوایی را از قاچاق به دورنگهداریم، اما همچنان باید برای بهبود روش‌های فنی و راه‌هایی برای استقرار سلاح و قطعات بمب دست ساز باید به تلاش ادامه داد. با این حال، این تلاش‌ها نه تنها باید در واکنش به حملات و تلاش‌های گذشته، بلکه باید به دنبال تلاش برای خنثی کردن حملات آینده باشیم که شامل تغییر در پارادایم‌های تروریستی است. در عین حال، عنصر انسانی اغلب در امنیت فرودگاه نادیده گرفته می‌شود و باید بیش از گذشته، آگاهی موقعیتی، مشاهده و فراست، مورد تاکید قرار گیرد. اینها همان مهارت‌های نرم افزاری است که کلید واقعی را در جستجو به دنبال بمب‌گذار می‌داند نه فقط بمب.

- http://www.stratfor.com/weekly/_aviation_security_threats_and_realities