



Возженикова Ольга Сергеевна,

кандидат психологических наук, старший преподаватель кафедры кадрового, морально-психологического и информационного обеспечения деятельности органов внутренних дел ФГКОУ ВПО «Тюменский институт повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации», г. Тюмень
Vozzhenikova12@mail.ru

Кузнецов Дмитрий Анатольевич,

кандидат юридических наук, заместитель начальника отдела транспортной безопасности Тюменского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта, г. Тюмень
kvznetcov_da@aviainform.ru

Применение технологии профайлинга в сфере обеспечения авиационной (транспортной) безопасности

Аннотация. Предметом исследования в научной статье выступают проблемы обеспечения воздушной безопасности пассажиров. В настоящее время одним из подходов к этой проблеме является внедрение в деятельность служб безопасности аэропортов и правоохранительных органов технологии профайлинга. Концепция профайлинга основывается на построении психологического профиля (портрета) пассажира. Профайлинг предоставляет возможность получать объективную информацию о потенциальной опасности субъекта и может эффективно использоваться для превентивных мер по предупреждению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и других объектов транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: воздушный транспорт, гражданская авиация, безопасность пассажиров, профайлинг, профессиональное наблюдение, невербальные характеристики поведения, методы ведения беседы, технологии распознавания преступных намерений.

Раздел: (03) философия; социология; политология; правоведение; науковедение.

Воздушный транспорт всегда привлекал террористов в связи с тем, что каждый акт незаконного вмешательства (далее – АНВ) в деятельность гражданской авиации, в том числе террористический акт, вызывает огромный общественный резонанс, дестабилизирует положение в обществе. Попытки захватов воздушных судов, угрозы и взрывы в аэропортах серьезно осложняют обстановку на воздушном транспорте, подрывают веру людей в безопасность пользования его услугами, влекут за собой тяжелые моральные, экономические, а нередко и политические последствия, наносят ущерб интересам государства. Такая обстановка диктует необходимость внедрения комплексной системы безопасности по предотвращению АНВ и других противоправных действий в деятельность гражданской авиации.

Практика последних десятилетий показала, что наряду с активным использованием новейших технических средств обеспечения авиационной безопасности необходимо рассматривать и альтернативные способы выявления признаков подготовки АНВ. Один из подходов к этой проблеме – внедрение в деятельность служб безопасности аэропортов и правоохранительных органов технологии профайлинга, которая применяется западными службами безопасности более 30 лет и становится востребованной в России и странах ближнего зарубежья. По мнению специалистов,



профайлинг предоставляет возможность получать объективную информацию о потенциальной опасности субъекта и может эффективно использоваться для превентивных мер по предупреждению АНВ в деятельность гражданской авиации и других объектов транспортной инфраструктуры. Отметим, что уже имеется опыт применения профайлинга на территории Российской Федерации в международных аэропортах Пулково, Шереметьево, Домодедово и других. Данная технология широко используется в мире рядом авиакомпаний, прежде всего в США и Израиле.

Термин «профайлинг» не имеет точного перевода с английского языка. Данное слово берет свое начало от английского “profile” – профиль. Концепция профайлинга как раз и основывается на построении профиля пассажира. Основное методологическое положение заключается в том, что лица, совершившие террористический акт или готовящиеся его совершить, характеризуются наличием определенного набора подозрительных признаков во внешности, поведении, перевозочных документах и в перевозимых вещах. Изучение и систематизация указанных признаков дают возможность создания профиля пассажира, на основании которого каждый человек может классифицироваться как неопасный или потенциально опасный.

Нет сомнений, что применение технических средств досмотра является необходимым, но не достаточным условием для предотвращения АНВ. Существующие и активно используемые в настоящее время технические средства обеспечения авиационной безопасности ориентированы в основном на обнаружение опасных предметов и веществ, при этом не позволяют выявить противоправные намерения. Знание методов профайлинга и использование их в процессе обслуживания пассажиров совместно с использованием технических средств досмотра, несомненно, позволит повысить эффективность досмотра и уровень обеспечения мер авиационной безопасности в аэропортах и объектах их инфраструктуры.

Наиболее перспективные направления, в которых может применяться технология профайлинга, как считают И. И. Аминов, Ю. М. Волынский-Басманов, В. Ю. Волынский, М. Е. Каменев и другие, – это предполежный досмотр, наблюдение за психологическим состоянием пассажира, опрос, ручной досмотр багажа, личный (индивидуальный) досмотр, обеспечение безопасности воздушного судна, послеполежный досмотр пассажиров [1].

Согласно статье 4 Федерального закона РФ от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», в ходе досмотра в случаях, предусмотренных требованиями по обеспечению транспортной безопасности, проводятся наблюдение и/или собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности, направленные на выявление физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению актов незаконного вмешательства. По результатам наблюдения и/или собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности принимается решение о проведении дополнительного досмотра [2].

В соответствии с требованиями Правил проведения предполежного и послеполежного досмотров, утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 июля 2007 г. № 104, сотрудники службы авиационной безопасности (САБ) аэропортов и сотрудники органов внутренних дел на транспорте, осуществляющие досмотр пассажиров, наделены правами:

- проверять у пассажиров при входе в пункты досмотра билеты, оформленные в установленном порядке, и документы, удостоверяющие их личность;
- проводить опрос в целях выявления потенциально опасных пассажиров, а также имеющих у пассажиров предметов и веществ, запрещенных к перевозке воздушным транспортом;



- проводить досмотры пассажиров, багажа и вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты;

- наблюдать за поведением пассажиров в пунктах досмотра [3].

Еще одним из важных моментов внедрения профайлинга в деятельность САБ аэропортов и правоохранительных органов с точки зрения анализа общей концепции безопасности в случае проведения контртеррористической операции на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах воздушного транспорта в пределах территории ее проведения может вводиться правовой режим контртеррористической операции.

На территории (объектах), в пределах которой (на которых) введен правовой режим контртеррористической операции, в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации, на период проведения контртеррористической операции допускается применение дополнительных мер и временных ограничений, в том числе проведение при проходе (проезде) на территорию, в пределах которой введен правовой режим контртеррористической операции, и при выходе (выезде) с указанной территории досмотра физических лиц и находящихся при них вещей, а также досмотра транспортных средств и провозимых на них вещей [4]. В этом случае система профайлинга может являться хорошей прогностической базой для использования превентивных мер по предупреждению терроризма на объектах воздушного транспорта. Здесь необходимо отметить комплексный подход к проблеме: пассажир, его багаж и документы должны рассматриваться как единый блок.

В связи с этим сотрудники полиции и сотрудники служб безопасности аэропортов должны владеть навыками профессионального наблюдения и собеседования (умением проводить опросную беседу с учетом психологических особенностей пассажира и прочее).

Одним из наиболее сложных методов профайлинга, по мнению специалистов, является опросная беседа, так как в этом случае требуется специальная подготовка. При применении метода опросной беседы анализируется целый комплекс критериев истинности ответов опрашиваемого пассажира. При этом сотрудники САБ и правоохранительных органов должны обращать внимание на обобщенные ответы, на ложную информацию, на уход от ответов, учитывая невербальные реакции человека. Значимы и признаки проявления вегетативной нервной системы, отклонение от базовой линии поведения пассажира и т. д.

В рамках профайлинга необходимо широко использовать методы психологии в их прикладном аспекте, так как акцент делается здесь на процессах межличностного взаимодействия, на возможностях человеческого восприятия к внешней и внутренней информации, на формировании и развитии наблюдательности, проницательности, коммуникабельности.

Таким образом, психологическое тестирование, на наш взгляд, необходимо рассматривать как структурный компонент профайлинга, именно в рамках превентивных мер, так как данные методики способствуют первоначальному выявлению характерных признаков совершения или планируемых АНВ. В его основе – метод наблюдения за внешними реакциями окружающих лиц с целью экспресс-диагностики внутреннего состояния. Такой метод может быть использован как в системе мероприятий профайлинга, так и в других мероприятиях по обеспечению авиационной безопасности. Вместе с тем практика применения на объектах транспортной инфраструктуры различных методов и приемов профайлинга показывает, что из двух



наиболее часто встречающихся разновидностей профайлинга – оперативного и криминального – чаще всего применяется именно оперативный профайлинг. Он может проводиться за достаточно короткий промежуток времени, что немаловажно в условиях постоянного пассажиропотока [5].

В настоящее время разработано немало методик и технологий, которые представляют собой целостный процесс выявления потенциально опасных лиц и ситуаций при проведении профайлинга. Специалистами в этой области выделяются основные этапы технологии профайлинга при проведении предполетного досмотра пассажиров:

1. Первичное наблюдение за пассажиром. На данном этапе сотруднику безопасности необходимо установить с пассажиром контакт. Немаловажным фактором в профайлинге является анализ первого впечатления о пассажире по его поведению, внешности, одежде, обуви, багажу, ручной клади, аксессуарам, причёске, украшениям, особым приметам и т. д.

Первичный осмотр пассажира позволяет: составить первое впечатление о человеке и охарактеризовать его; обнаружить подозрительные признаки во внешнем облике, поведении пассажира и сопровождающих его лиц; отнести к определенному типу («турист», «командировочный», «бизнесмен» и др.); выявить характерные признаки стресса, страха, агрессии, тревоги, состояния общей неадекватности; зафиксировать внешние признаки, указывающие на возможное алкогольное или наркотическое опьянение; сделать предварительные выводы о пассажире.

2. Проверка документов. Проверка паспорта пассажира (другого документа, удостоверяющего личность) и авиабилета производится в целях: проверки личности пассажира; выявления подозрительных признаков в паспорте и авиабилете, если необходимо в визе на въезд в иностранное государство; определения действительности документа, удостоверяющего личность (исключение подделки); для международных перелетов – проверки документов, удостоверяющих личность гражданина Российской Федерации за ее пределами.

При проверке документов используются следующие методы: сравнение информации в паспорте с личностью пассажира с целью определения принадлежности документа; установление признаков подделки документа (акцент на соответствии фотографии в документе личности пассажира); изучение информации, содержащейся в билете, с целью выявления признаков подделки, несоответствий, ошибок и т. д.; в билете (электронном билете) содержится информация, которая должна быть учтена при классификации пассажира.

3. Беседа с пассажиром. Она проводится с целью обнаружения и/или опровержения подозрительных признаков, выявленных на предыдущих этапах проверки пассажира. Здесь можно задать следующие вопросы:

- Ваше имя? Куда Вы летите? Цель Вашего визита в страну назначения (город и т. п.)?
- У Вас есть родственники (друзья, знакомые) в этом городе/стране?
- Где Вы планируете остановиться? (или: где Вы останавливались?);
- Что Вы собираетесь посетить (посетили) в ходе поездки (различные мероприятия, музеи, театры, культурно-исторические памятники)?
- Что Вам особенно понравилось? Какие покупки Вы сделали? (планируете сделать?).

4. Опрос пассажира по обнаруженным подозрительным моментам. При выявлении у пассажира подозрительных признаков во внешности, поведении, багаже, путевых документах необходимо провести опрос именно по внушающим опасение (со-



мнение) фактам. Такой опрос проводится в целях разрешения возникших сомнений, чтобы предотвратить применение усиленных мер безопасности. Для этого используются контрольные уточняющие вопросы, сформулированные таким образом, чтобы можно было получить необходимую информацию, которая может рассеять или укрепить подозрения.

Выделяют основополагающие принципы опроса по подозрительным моментам: вопросы задаются строго по тематике подозрительного момента, не допускается перескакивание с одной темы на другую (например, если сомнения возникли на основе изучения билета пассажира – необычный маршрут перелета, то в опросе лучше сконцентрироваться на цели поездки); вопросы должны быть типовыми для каждой ситуации и хорошо известными лицу, которое их задает, чтобы не возникало необходимости в их конструировании на ходу; во время беседы необходимо следить за поведением пассажира, динамикой его реакций, уделяя особое внимание признакам лжи, стресса, нервного состояния или общей неадекватности; надо помнить, что обнаруженные при опросе отклонения в психологическом состоянии пассажира усиливают значимость выявленного подозрительного признака; при ведении опроса необходимо следить, чтобы нить разговора всегда была у сотрудника безопасности, нельзя упускать инициативу и позволять втягивать себя в длительные дискуссии и спровоцированные конфликтные ситуации.

Следует иметь в виду, что опрашиваемый вправе отказаться от ответов на задаваемые вопросы, но подобное поведение должно вызывать повышенное внимание к проверяемому лицу со стороны сотрудника безопасности.

Обязательный опрос по багажу проводится в целях выявления неосведомленных («наивных») пассажиров, поскольку все другие группы опасных пассажиров должны быть обнаружены на предыдущих стадиях. Профессиональный и грамотно проведенный опрос по багажу позволяет обнаружить опасные ситуации, связанные с провозом запрещенных веществ и предметов. Отказ от взаимодействия с сотрудником безопасности расценивается как подозрительный признак. Неудовлетворительные итоги опроса по багажу являются основанием для применения усиленных мер безопасности к пассажиру (например, ручной досмотр багажа или же досмотр с использованием рентгено-телевизионной установки).

Опрос проводится по следующим пунктам:

1. Кому принадлежит весь этот багаж, его содержимое?
2. Кто упаковывал этот багаж, когда и где?
3. С момента, когда Вы упаковали свой багаж и до настоящего времени, где он находился?
4. Оставляли ли Вы свой багаж без присмотра; доверяли ли Вы его малознакомым людям, случайным попутчикам?
5. Какие предметы, переданные другими людьми, Вы везете с собой?
6. Расскажите обо всех электрических, электронных или работающих от батареек устройствах, которые Вы везете с собой.
7. Имеются ли у Вас с собой запрещенные к перевозке предметы, являющиеся оружием, похожими на оружие или же которые можно использовать как оружие?

Технология проведения профайлинга предполагает, что могут возникнуть самые различные по сложности ситуации в любой момент нахождения пассажира (посетителя) в здании аэровокзала. Поэтому существуют разные варианты опроса пассажира по подозрительным моментам. Так, в целях предотвращения незаконного оборота оружия нельзя упускать из вида такую ситуацию, когда пассажир перевозит



с соблюдением требуемых условий в зарегистрированном багаже следующие предметы: арбалеты, ружья для подводной охоты, мечи, кинжалы, ножи, имитаторы любого вида оружия и др. В этой ситуации необходимо особенно внимательно следить за поведением пассажира.

При проявлении внешних признаков тревоги, неуверенности, стресса сотруднику САБ или представителю органа внутренних дел следует задать вопросы следующего содержания:

- Кому принадлежат эти предметы?
- Где, когда и с какой целью Вы их приобретали?
- Каким образом собираетесь их использовать в том городе, стране, регионе, куда Вы направляетесь?

Пассажир должен дать четкие, логичные ответы на эти вопросы и при утверждении, что данный предмет принадлежит именно ему, должен быть в состоянии объяснить их предназначение и то, как ими пользоваться.

Если в ходе предполетного досмотра предъявлено или обнаружено огнестрельное, газовое, пневматическое и другое оружие, сотрудник органа внутренних дел на транспорте обязан проверить наличие у пассажира документов на право хранения и ношения оружия, а в необходимых случаях соответствующего разрешения на его ввоз (вывоз), а также произвести тщательный осмотр оружия и сделать соответствующую отметку в актах приемки оружия на период полета. При возникших подозрениях следует задать такого рода вопросы:

- Кому принадлежит лицензия на оружие?
- Какой срок действия лицензии на приобретение оружия?
- Где и когда данная лицензия была выдана?
- С какой целью Вы перевозите данное оружие?
- Известны ли Вам правила обращения с оружием?
- Вы охотник? У Вас имеется охотничий билет (в случае перевозки охотничьего оружия)?
- В каких спортивных мероприятиях Вы планируете принимать участие? Уже принимали участие (при перевозе спортивного оружия)?

Сбивчивые и неясные ответы, признаки лжи и явного стресса в поведении будут свидетельствовать о возможной причастности данного лица к таким противоправным действиям, как незаконный оборот оружия.

При подозрении в предъявлении поддельной или неисправной визы представителю авиакомпании (сотруднику САБ, полиции) следует поставить перед пассажиром такие вопросы:

- Где Вы получали визу?
- Кто, когда выдавал Вам эту визу?
- Какая валюта принята в данной стране, куда (откуда) Вы направляетесь?
- Назовите срок действия визы.
- На какой срок Вы отправляетесь в данную страну?

Здесь очень важно обратить внимание на то, знает или не знает пассажир дат, указанных в визе.

В случае применения профайлинга сотрудниками органов внутренних дел при проведении, например, оперативных проверок в зоне пограничного (паспортного) контроля в целях выявления лиц с недействительными документами и/или лиц, которым временно ограничен выезд из Российской Федерации, в связи с задержанием



по подозрению в совершении преступления либо с привлечением в качестве обвиняемого пассажиру выборочно и/или при возникших подозрениях можно задать примерно такие вопросы:

- Имеются ли у Вас ограничения на выезд из Российской Федерации?
- Не были ли Вы в качестве обвиняемого, подсудимого?
- Где и когда Вы получали паспорт или иной предъявляемый документ?
- Ваши фамилия, имя, отчество? Дата Вашего рождения? Место жительства?

(Сверить ответы с данными в паспорте.) Если пассажир путается в собственных паспортных данных, напрягается при произнесении его фамилии, имени и отчества, демонстрирует признаки лжи при ответах на вопросы об ограничениях на выезд и привлечении к уголовной ответственности, можно предположить, что это лицо связано с теми или иными преступлениями (правонарушениями).

5. Характеристика пассажира. Проведенные мероприятия на перечисленных этапах проверки предоставляют возможность охарактеризовать пассажиров с точки зрения потенциальной опасности для рейса (угрозы взрыва, захвата заложников), т. е. классифицировать их по категориям. В зависимости от присвоенной характеристики (категории) должны варьироваться и последующие меры безопасности (проверки) [6].

Разделение пассажиров на категории должно осуществляться в соответствии со степенью их угрозы для рейса, установленной при помощи профайлинга. Условно выделяют четыре категории пассажиров: «низкий риск», «обычный риск», «высокий риск» и «очень высокий риск».

«Низкий риск» (пассажир «низкого риска»). В эту категорию входят пассажиры с зафиксированными положительными признаками (дипломаты, «известные» пассажиры, действующие сотрудники МВД России, ФСБ России и других силовых структур); пассажиры с положительными результатами проверки. Профиль – неопасный пассажир. Можно с полным основанием предполагать, что такого рода пассажир не имеет намерения совершить теракт.

«Обычный риск» (пассажир «обычного риска»). Отнести пассажиров к данной группе позволяют: положительные результаты проверки; подозрительные признаки не выявлены или же не получили негативного подтверждения в ходе собеседования. Профиль – неопасный пассажир. Можно с полным основанием предполагать, что исходный уровень угрозы от данного типа пассажира ограничен.

«Высокий риск» (пассажир «высокого риска»). В данную категорию входят те пассажиры, в отношении которых в ходе проверки были обнаружены подозрительные признаки, получившие при опросе дополнительное подтверждение. Профиль – потенциально опасный пассажир. В этом случае можно с полным основанием предполагать, что пассажир представляет собой угрозу для рейса или каким-то образом задействован в осуществлении теракта.

«Очень высокий риск» (пассажир «очень высокого риска»). Эту категорию составляют пассажиры, в отношении которых были зафиксированы негативные (критические) признаки. В ходе собеседования по выявленным подозрительным признакам сотрудником безопасности были получены данные, свидетельствующие о высокой степени причастности данного лица к планируемому теракту. В частности, со значительной степенью достоверности выявляется намерение совершить теракт на борту самолёта, например путем вооруженной атаки с использованием холодного или огнестрельного оружия, ручных гранат, боевых кассетных элементов, самодельных взрывных устройств и т. д. Профиль – потенциально опасный пассажир [7].



К пассажирам, которым присвоены статусы «высокий риск» и «очень высокий риск», должны применяться дополнительные (усиленные) меры безопасности службами безопасности и правоохранительными органами. Цель усиленных мер безопасности заключается в принятии окончательного решения о причастности данного пассажира к планируемому террористическому акту или угрозы совершения им АНВ.

Таким образом, профайлинг – система мероприятий, позволяющих выявить потенциально опасных лиц и ситуации в ходе досмотра или в любом звене системы контроля и управления доступом [8].

Внедрение профайлинга должно способствовать повышению защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта за счет комплексного применения разносторонних подходов и технологий по предупреждению актов незаконного вмешательства, практических мероприятий, охватывающих различные аспекты выявления признаков подготовки противоправных действий.

Рассматривая возможности и перспективы применения профайлинга в деятельности служб авиационной безопасности и правоохранительных органов, необходимо отметить, что активное внедрение профайлинга в их практику будет зависеть от следующих факторов:

- создание нормативно-правовой базы, регламентирующей применение профайлинга;
- включение профайлинга в технологические процессы;
- налаженное взаимодействие по вопросу практического применения профайлинга между службами безопасности и правоохранительными органами;
- решение вопросов о введении в службы безопасности штатной должности «профайлер» и подбор соответствующих кадров;
- подготовка работников служб безопасности, отобранных на должность профайлера, а также обучение сотрудников служб, подразделений, организаций основам профайлинга.

На наш взгляд, проблема теоретического и практического применения профайлинга в деятельности служб безопасности и подразделений органов внутренних дел на транспорте является весьма актуальной и требует дальнейшего рассмотрения и решения.

Ссылки на источники

1. Аминов И. И., Волынский-Басманов Ю. М., Волынский В. Ю., Каменева М. Е., Эриашвили Н. Д. Профайлинг. Технологии предотвращения противоправных действий: учеб. пособие. – М.: ЮНИТИ – ДАНА: Закон и право, 2010.
2. Федеральный закон РФ от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Российская газета – Федеральный выпуск. – 2007. – 14 февр.
3. Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров: Приказ Минтранса России от 25.07. 2007 № 104 (в ред. от 16.04.2012) // Российская газета. – 2012. – 25 апр.
4. Федеральный закон РФ от 06.03.2006 № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» // Российская газета – Федеральный выпуск. – 2006. – 10 марта.
5. Аминов И. И., Волынский-Басманов Ю. М., Волынский В. Ю., Каменева М. Е., Эриашвили Н. Д. Указ. соч.
6. Волынский-Басманов Ю. М. Профайлинг – метод выявления лица, вынашивающего преступные замыслы // Транспортная безопасность и технологии. – М., 2006. – № 4.
7. Профайлинг. К проблеме выявления лиц с противоправными намерениями: учеб. пособие. – М.: НУЦ «АБИНТЕХ», 2009.
8. Аминов И. И., Волынский-Басманов Ю. М., Волынский В. Ю., Каменева М. Е., Эриашвили Н. Д. Указ. соч.



Profiling technology in the field of aviation (transport) security

Abstract. The subject of study in the paper is the problem of air passengers' safety. Currently, one of the approaches to the problem is the introduction of profiling technology to the work of airport security and law enforcement. The concept of profiling is based on building a psychological profile (portrait) of a passenger. Profiling provides the opportunity to receive objective information about the potential dangers of the subject and can be effectively used for measures to prevent acts of unlawful interference with civil aviation and other transport infrastructure.

Key words: air transport, civil aviation, passenger safety, profiling, professional supervision, nonverbal behavior characteristics, methods of conversation, recognition technology malice.

References

1. Aminov, I. I., Volynskij-Basmanov, Ju. M., Volynskij, V. Ju., Kameneva, M. E. & Jeriashvili, N. D. (2010) *Profajling. Tehnologii predotvrashhenija protivopravnyh dejstvij: ucheb. posobie*, JuNITI – DANA: Zakon i pravo, Moscow (in Russian).
2. (2007) "Federal'nyj zakon RF ot 09.02.2007 № 16-FZ 'O transportnoj bezopasnosti'", *Rossijskaja gazeta – Federal'nyj vypusk*, 14 fevr. (in Russian).
3. (2012) "Ob utverzhdenii Pravil provedenija predpoletnogo i poslepoletnogo dosmotrov: Prikaz Mintransa Rossii ot 25.07. 2007 № 104 (v red. ot 16.04.2012)", *Rossijskaja gazeta*, 25 apr. (in Russian).
4. (2006) "Federal'nyj zakon RF ot 06.03.2006 № 35-FZ 'O protivodejstvii terrorizmu'", *Rossijskaja gazeta – Federal'nyj vypusk*, 10 marta (in Russian).
5. Aminov, I. I., Volynskij-Basmanov, Ju. M., Volynskij, V. Ju., Kameneva, M. E. & Jeriashvili, N. D. (2010) Op. cit.
6. Volynskij-Basmanov, Ju. M. (2006) "Profajling – metod vyjavlenija lica, vynashivajushhego prestupnye zamysly", *Transportnaja bezopasnost' i tehnologii*, Moscow, № 4 (in Russian).
7. (2009) *Profajling. K probleme vyjavlenija lic s protivopravnyimi namerenijami: ucheb. posobie*, NUC "ABINTEH", Moscow (in Russian).
8. Aminov, I. I., Volynskij-Basmanov, Ju. M., Volynskij, V. Ju., Kameneva, M. E. & Jeriashvili, N. D. (2010) Op. cit.

Рекомендовано к публикации:

Горевым П. М., кандидатом педагогических наук, главным редактором журнала «Концепт»