

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО
НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

09.11.04 № 9.1.16-603

Руководителям территориальных
органов Федеральной службы по
надзору в сфере транспорта

(по расчету рассылки)
(ДЛЯ СЛУЖЕБНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)

По Методике выявления потенциально опасных пассажиров путем специального опроса в ходе предполетного обслуживания (профайл метод)

С целью повышения уровня профессиональной подготовки сотрудников служб авиационной безопасности и выполнения требований пункта 5 Директивы Руководителя Федеральной службы надзора за транспортной безопасностью от 23.09.2004 № 295 "О принятии неотложных мер по противодействию терроризму на воздушном транспорте" направляю для руководства и использования в работе Методику выявления потенциально опасных пассажиров путем специального опроса в ходе предполетного обслуживания (профайл метод), утвержденную Руководителем Департамента авиационной безопасности и специального обеспечения полетов ГС ГА Минтранса России 17.11.2003.

Прошу довести указанную Методику до подконтрольных авиапредприятий и организовать контроль ее изучения сотрудниками служб авиационной безопасности гражданской.

По вопросам заказов обращаться по адресу: 125993, Москва, Ленинградский проспект 37, корпус 2. Телефон/факс: (095) 155-57-24, телефон: (095) 155-67-31.

Приложение: Методика выявления потенциально опасных пассажиров путем специального опроса в ходе предполетного обслуживания.

И.о. начальника Управления
транспортной безопасности

В.Б.Черток

**Федеральная Служба по надзору в сфере транспорта
Управление транспортной безопасности**

**МЕТОДИКА
ВЫЯВЛЕНИЯ ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНЫХ ПАССАЖИРОВ
ПУТЕМ СПЕЦИАЛЬНОГО ОПРОСА В ХОДЕ ПРЕДПОЛЕТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

Подготовленный террорист использует набор тактических приёмов и уловок, искусно подготовленные поддельные документы, а также методы психологического воздействия на сотрудников служб авиационной безопасности (САБ).

Процедуры досмотра ограничены по времени и проводятся в потоке пассажиров, что способствует отвлечению внимания сотрудника САБ и дает возможность террористам для несанкционированного проникновения и проноса запрещённых предметов и веществ в контролируемую зону аэропорта или на борт воздушного судна (ВС).

В крупнейших аэропортах мира, в том числе и ряде российских, наряду с применением современных технических средств досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа используются различные методы и технологии выявления в потоке пассажиров потенциальных правонарушителей. Одной из таких технологий является технология выборочного контроля (Profile method - Профайл-метод или Profiling - Профилирование).

Знание методов профайлинга и использование их в процессе обслуживания пассажиров совместно с использованием технических средств досмотра, позволяет повысить эффективность досмотра и уровень обеспечения мер авиационной безопасности.

Методика выявления потенциально опасных пассажиров путем специального опроса в ходе предполетного обслуживания (профайл метод) (далее - Методика выявления), разработана при участии сотрудников Академии гражданской авиации под руководством Куклева Е.А. с использованием публикаций Воынского В.Ю. (Центр сертификации объектов обеспечения авиационной безопасности).

Консультант - начальник отдела безопасности эксплуатантов Департамента авиационной безопасности и специального обеспечения полетов Минтранса России Корнилов В.Н.

Знание и использование информации, представленной в настоящей Методике, позволит сотрудникам САБ повысить эффективность досмотра и уровень обеспечения мер авиационной безопасности. Отдельные положения указанной Методики могут найти применение в деятельности служб организации перевозок и бортпроводников, а также в деятельности персонала занятого обслуживанием потока пассажиров, грузов, почты. Методика выявления предназначена в первую очередь для сотрудников САБ, осуществляющим досмотр, охрану, обеспечение авиационной безопасности при наземном обслуживании ВС.

Методика утверждена Руководителем Департамента авиационной безопасности и специального обеспечения полетов В.Н. Салеевым 17 ноября 2003 г.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Методика выявления потенциально опасных пассажиров путем специального опроса в ходе предполетного обслуживания (профайл метод) (далее по тексту Методика выявления), разработана в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации, Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

2. Требования Методики выявления распространяются на все САБ организаций гражданской авиации Российской Федерации.

3. Методика предназначена для выявления потенциально опасных пассажиров с целью предотвращения актов незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность гражданской авиации.

4. Базовые положения Методики выявления разработаны на основании рекомендаций ИКАО, а также известных публикаций, отражающих опыт борьбы с терроризмом в разных странах мирового авиационного сообщества.

5. Профайлинг является методом системного экспресс-анализа конкретной совокупности идентификационных признаков (вербальных и невербальных), динамических поведенческих реакций объекта. Профайлинг включает проверку и исследование предъявленных документов в ходе активного диалога сотрудника АБ и досматриваемого лица. Эффективность профайлинга определяют следующие факторы:

1) использование специальной техники (досмотровой, криминалистической, акустической, диагностической, блокирующей, документирующей и др.);

2) грамотная реализация алгоритмических процедур методики;

3) наличие специальных баз данных и оперативной информации силовых структур;

4) знание сотрудниками САБ этнопсихологических особенностей поведения (реакций) и нюансов поведения пассажира;

5) осуществление процедур предварительного действия - контрнаблюдения в районе прибытия в аэровокзальный комплекс (стоянка, зал ожидания, буфет, ресторан, туалет и т.п.);

6) профессионализм (знание + умения + навыки) профайлера (команды профайлеров) и их интуицией.

При этом особые требования должны быть предъявлены к психологической подготовке профайлеров, их информационно-аналитической культуре.

Методологической базой для проведения эффективного профайлинга является методология системного анализа.

6. В ходе профайлинга осуществляется экспресс-диагностика конкретного человека (группы людей) по методу "мозаичной картины", выстраиваемой из фрагментов условно достоверной информации по определенной методике (рис. 1).

На основании исходной информации I_0 определяются дифференциальные Диагностические признаки (U_1, U_2, \dots, U_n) по схеме: "человек - документ - артефакт - стереотип поведения (реакция)". Используя процедуры системного анализа (A_1, A_2, \dots, A_n), собирается объективизированная информация ($I_{p_1}, I_{p_2}, \dots, I_{p_i}$), на основании которой строится "мозаичная картина" из фрагментов условно достоверной информации. В результате выявляется потенциально опасный пассажир (пособник, используемый "втемную" доверчивый индивид), в отношении которого осуществляются активные мероприятия (блокировка, задержание, арест).

Цель метода - проверка главного факта: заслуживает ли человек доверия, и не совершает ли он незаконные действия.

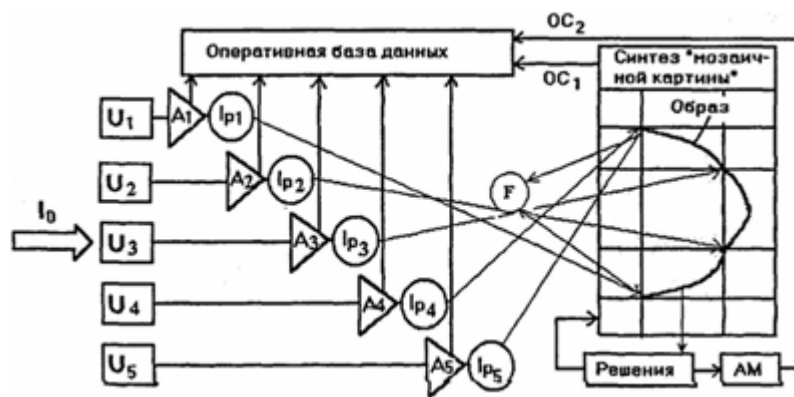


Рис. 1. Метод мозаичной картины

- I_0 - исходная информация.
- U_1, U_2, \dots, U_n - источники (дифференциальные диагностические признаки): "человек - документ - артефакт - стереотип поведения (реакция)".
- (A_1, A_2, \dots, A_n) , - процедуры системного итерационного анализа (верификация информации).
- Ip_1, Ip_2, \dots, Ip_i - релевантная объективизированная информация.
- AM - активные мероприятия (блокировка, задержания, арест).
- OC - обратная связь.

7. Методика выявления может быть использована сотрудниками САБ для выявления потенциально опасных пассажиров при предполетном досмотре или для выявления подозрительных лиц, пытающихся проникнуть в контролируруемую зону аэропорта или на объекты инфраструктуры гражданской авиации.

2. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПРЕСС ДИАГНОСТИКИ ПАССАЖИРА В ПРОЦЕССЕ ПРОФАЙЛИНГА

8. Сотрудники САБ должны пройти специальную подготовку, владеть современными информационными методиками и специальной техникой. Профайлинг проводится группой из двух - трех человек, которые должны фиксировать те или иные признаки поведения пассажира. Процедура может быть продолжена при личном досмотре пассажира (члена экипажа, и т.д.)

9. Организация рабочего места должна давать подавляющее психологическое преимущество сотрудникам САБ. Оперативная зона для проведения профайлинга должна включать рабочие места для руководителя группы профайлинга, эксперта (проверка документов, контроль реакций), оператора полиграфа и специальной техники. В оперативной зоне устанавливаются выносные датчики аппаратуры контроля, телевизионная камера с монитором, видеомагнитофон-регистратор, проектор, монитор базы данных, криминалистическая аппаратура, полупрозрачный экран, профилированная зеркальная поверхность. Оперативная зона оборудуется дверями блокираторами, центральной стойкой для полиграфа. В оперативной зоне должна быть оборудована комната досмотра.

10. Объект исследования размещается таким образом, чтобы он был вынужден постоянно переключать своё внимание с одного сотрудника САБ (эксперта) на другого. Кроме этого, воздействие на объект исследования усиливается воздействием аудио-визуальных образов (музыка, цвет, запах и т.п.), а также тем, что объект не знает какая аппаратура фиксирует и дешифрует его вазимоторные реакции на вопросы и предъявленную информацию.

В особых случаях возможно использование дополнительных воздействий, (генератор ультразвука, контрастное освещение, цветовой спектр, бегущая строка и т.п.). В процессе опроса могут быть использованы биосенсоры (собака, растения с установленными на них датчиками).

11. Методика экспресс анализа состояния человека учитывает ряд диагностических признаков заданных состояний. Эти признаки подразделяются на статические и динамические. Совокупность анализируемых признаков представлена на рис. 2.

Эти признаки документально оформляются в процессе экспресс-диагностики. В дальнейшем должна быть проведена экспресс-идентификация состояния человека при наличии соответствующих сведений в оперативной базе.

12. Методы и соответствующие им технические средства получения и использования биометрических данных человека в целях его идентификации (верификации, аутентификации или распознавания) рассматриваются как

биометрические технологии. При этом в биометрических технологи используются как физические биометрические характеристики человека (отпечатки пальцев, геометрия руки, изображения радужной оболочки сетчатки глаза, голос, видео- и термоизображение лица, подпись, форма ушей, запах человека), так и поведенческие биометрические характеристики (манера работы на клавиатуре компьютера, динамика написания подписи, стиль манера походки).

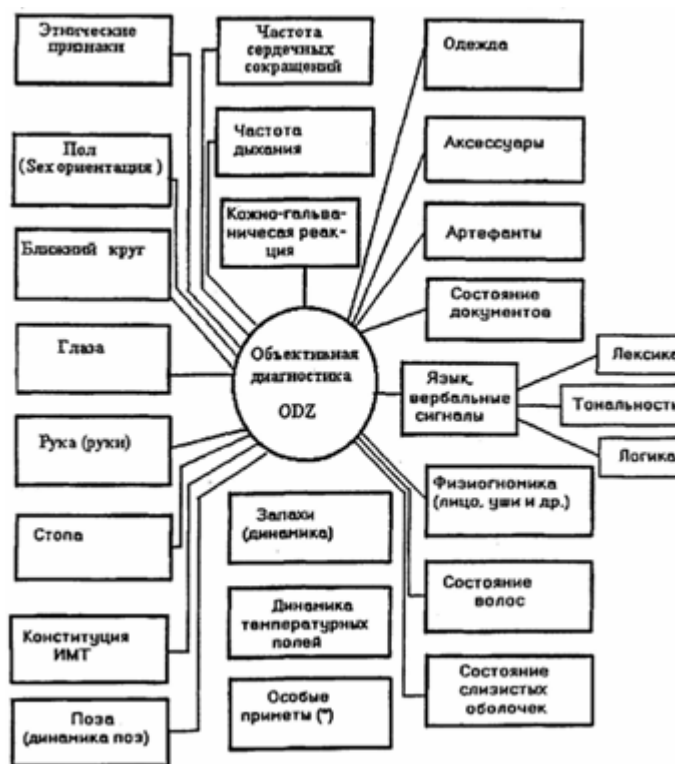


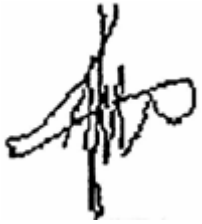


Рис. 2 Статические и динамические признаки состояния человека.

Примеры статистических характеристик представлены в таблице 1. Необходимо использовать как графические особенности (табл. 1 - средняя колонка), так и специфические особенности биометрических характеристик (табл. 1 - правая колонка).

Таблица 1.

Характеристика	Пример	Используемые особенности
Рука		<ol style="list-style-type: none"> 1. Геометрия руки (ширина, длина, высота пальцев, расстояния между определенными точками). 2. Неровности складок кожи на сгибах пальцев тыльной стороны кисти руки. 3. Рисунок вен на тыльной стороне кисти руки, получаемый при инфракрасной подсветке. 4. Узор на ладони.
Отпечаток пальца		<ol style="list-style-type: none"> 1. Папиллярный узор как целостный образ. 2. Параметры минуций (координаты, ориентация, тип).

		
Подпись		<ol style="list-style-type: none"> 1. Подпись как двумерный бинарный образ. 2. Подпись как функция двух координат 3. Динамика подписи (сила нажима и координата времени).
+	+	+

3. КЛАССИФИКАЦИЯ ФАЗ ПРОВЕДЕНИЯ ОПРОСА

13. Для опознания среди пассажиров лиц, которые могут представлять собой потенциальную угрозу и входят в группу повышенного риска, разрабатывается система сбора информации. Сотрудники САБ, привлекаемые к проведению опроса потенциально опасных пассажиров или подозрительных лиц должны иметь соответствующую специальную подготовку и практические навыки, позволяющие обеспечить достаточный уровень безопасности.

Основные параметры соответствия специальной подготовки сотрудника САБ уровню безопасности приведены на графике 1.



14. Выделяются следующие фазы проведения опроса:

1) **"Оценка угрозы"**. Из всех средств транспорта, прибывающих в страну и отбывающих из нее, определить те, которые представляют наибольшую потенциальную угрозу терроризма.

2) **"Средний пассажир"**. Задача заключается в том, чтобы составить полное представление о пассажирах с законными причинами для поездки. Если знать "портрет" типичного пассажира определенного вида транспорта, гораздо легче будет опознать нетипичного пассажира, в данном случае потенциального террориста.

3) **"Внешний вид потенциального террориста"**. Оценка внешнего вида ("Как выглядит террорист? Как он или она ведет себя?").

4) **"Изучение информации по документам прибывшего пассажира"**. Информация позволяет получить основные данные о пассажире, а также о характере его поездки.

5) **"Проведение опроса"**. Фаза, основанная на умении опрашивать пассажиров. Заключается в оценке соответствия ответов пассажира на вопрос сотрудника САБ, а также информации, полученной сотрудником САБ по результатам изучения документов данного пассажира.

15. Для определения "портрета" террориста необходимо изучить данные о рейсе или о других видах транспорта, прибывающего в соответствующий город из-за рубежа. Важно опознать вид транспорта, которым

могут воспользоваться террористы, а также наиболее скрытые средства внедрения этих террористов в страну. При рассмотрении вида транспорта, следует учитывать следующие соображения:

- 1) Происходит ли в заданной стране что-либо, что может привлечь внимание террористов?
- 2) Есть ли средства транспорта из страны, откуда могут прибыть террористы?
- 3) Есть ли средства транспорта из страны, которая может служить пересадочным пунктом для террористов из их страны?

Схема оценки угрозы для каждого вида транспорта (воздушный, морской, железнодорожный, автомобильный) основана на изучении следующих факторов:

- а) фиксирование прибытия из соответствующей страны;
- б) проверка возможности пересадки на определённые рейсы с рейсов любых транспортных средств из страны, где могут находиться террористы?
- в) изучение фактов, касающихся того, что происходило в прошлом с пассажирами, которые использовали это средство транспорта?

На основании подобных данных, а также других факторов можно сделать оценку потенциальных возможностей использования данного вида транспорта для возможного террористического акта.

16. После определения потенциальной угрозы, изучается несколько вопросов, помогающих отличить обычного пассажира от потенциального правонарушителя. Цель таких вопросов и анализ ответов на них заключается в том, чтобы сформулировать образ обычного (типичного) пассажира. Этот образ поможет оценивать противоречивые действия, внешность и ответы потенциального террориста. В то же время при этом с большей эффективностью проверяется "правопорядочность" пассажиров.

17. Классификация информации о типичном пассажире включает следующие вопросы:

- 1) Каков тип пассажира, встречающегося на тех или иных видах транспорта? Как вы опишите человека, которого вы опрашиваете?
- 2) Как одевается типичный пассажир, прибывающий или отбывающий данным видом транспорта? Как одет пассажир, которого вы опрашиваете?
- 3) К какой этнической группе принадлежит типичный пассажир данного вида транспорта? К какой этнической группе принадлежит пассажир, которого вы опрашиваете?
- 4) Какой багаж везет с собой типичный пассажир данного вида транспорта? Сколько мест багажа обычно имеют такие пассажиры? Какого типа багаж и сколько мест имеет при себе пассажир, которого вы опрашиваете?
- 5) Каков обычно маршрут пассажиров данного вида транспорта? Каков маршрут пассажира, которого вы опрашиваете?
- 6) Какая наиболее типичная причина поездки у пассажиров данного вида транспорта? Какая цель поездки пассажира, которого вы опрашиваете?
- 7) Какая наиболее типичная профессия у пассажира данного вида транспорта? Какая профессия пассажира, которого вы опрашиваете?

В качестве примера приведены общие признаки лиц, участвовавших в террористических актах. Наличие таких признаков должно вызвать подозрение лишь в тех случаях, когда они сочетаются с другими фактами или известной конкретной угрозой терроризма.

Набор этих признаков следующий:

Возраст - от 18 до 35 лет. Пол - мужской или женский.

Одежда - приличная.

Деньги при себе - наличные, никаких кредитных карточек.

Статус как пассажира - обычно пользуется первым или бизнес классом. В случаях, когда это пара (мужчина и женщина) представляются как муж и жена. Никаких детей с собой. В составе туристических групп не ездят.

Помимо указанной информации, существует много других аспектов, меняющихся в зависимости от местных условий и различия характера террористической угрозы. Поэтому важно разработать образ внешних признаков террориста для ваших конкретных условий.

18. Информация, которую необходимо собрать о прибывшем пассажире, зависит от его постоянного места жительства. Прежде всего, надо обращать внимание на лиц, постоянно проживающих в данной стране. На основании собранной информации проводится опрос, и проверяется правдивость того, что рассказывает о себе прибывший пассажир.

Для проверки подлинности у пассажира выясняются следующие данные, типичные почти **для любых паспортов**: дата рождения, фамилия, место рождения, какие страны посещал за последнее время (проверить по печатям в паспорте).

Информация из билетов (если таковые имеются): как были оплачены билеты - наличным кредитной карточкой, кто оформлял билеты, соответствует ли стоимость билетов тому, что пассажир говорит о своей профессии и о целях поездки.

Информация из таможенного или иммиграционного бланка:

Проживает ли данный пассажир в регионе, где, вероятно, живут террористы или политические инакомыслящие лица?

Куплены ли билеты в том же регионе (городе), который указан в домашнем адресе пассажира?

В дополнение к проверке упомянутых выше документов и других, относящихся к таможенным органам документов, нужно также проверять внешний облик и поведение пассажира, а также его багаж и спутников данного пассажира в поездке.

При этом необходимо проверить имеет ли багаж двойное дно или потайные секции, в которых могут быть

спрятаны оружие или взрывчатые вещества. Далее проверить соответствует ли содержимое багажа длительности пребывания его владельца в поездке, а также цели этой поездки.

19. После проверки документов и предварительного осмотра пассажира, возвращающегося из заграничной поездки, проводится его опрос. **Опрос необходимо проводить по следующим направлениям:**

1) Проверка фактов, полученных при проверке документов и предварительном осмотре пассажира и его багажа.

2) Выяснение несоответствия ответов пассажира заданным вопросам. В дополнение к вопросам, направленным на проверку информации, имеющейся в паспорте, авиабилетах и в таможенной декларации, существует ряд вопросов, которые необходимо задать в зависимости от того, объявляет ли пассажир себя туристом или бизнесменом.

Если пассажир заявляет о деловой поездке, то следует уточнить:

- По какому именно делу он ездил?

- Какие документы, относящиеся к цели поездки, имеются (квитанции, контракты, бланки заказов и т.п.)? Необходимо проверить эти документы. Обратит внимание на даты их оформления.

- Имеются ли визитные карточки?

Некоторые деловые люди ездят по импортно-экспортным делам. Специалисту САБ необходимо использовать свои знания в этой области для проверки фактов, которые излагает пассажир в ответ на заданные вопросы.

Туристам могут быть заданы следующие вопросы:

- Кого они знают за границей?

- Что они посетили в поездке по стране (В некоторых странах просто нет ничего интересного для туристов)?

- Говорят ли они на языке страны, в которой были в отпуске?

- Где они жили во время пребывания в отпуске?

- Соответствует ли стоимость поездки заявленной ими своей профессии?

- Было ли их пребывание в отпуске продолжительным или коротким?

- Сколько раз они посещали ту страну, в которой были в отпуске?.

Оценку ответов пассажиров на заданные вопросы можно дать по схеме:

- Есть ли смысл в том, что отвечали пассажиры?

- Соответствует ли информация ответов информации, которую удалось получить из документов и предварительного осмотра?

20. При проверке документов иностранных пассажиров, до их опроса выясняется следующая информация:

Из паспорта: тип визы, дата и место выдачи визы, сколько раз владела паспорта посетил страну, род занятий (если таковой имеется), фамилия пассажира, дата и место рождения пассажира, есть ли данные в паспорт указывающие на то, что его владелец прибыл из страны, где базируются террористы, или едет в эту страну.

Из перевозочных документов: оплата билетов наличными или по кредитной карточке (в большинстве случаев билеты террористу приобретет кто-то другой), где были получены билеты, когда были получены билеты, какие конечные пункты маршрута пассажира, какие транзитные пункты, дата возвращения на билете (если таковая имеется).

Из таможенного или иммиграционного бланка: где пассажир собирается проживать во время пребывания в вашей стране, если пассажир указал адрес гостиницы или жилой адрес, соответствует ли этот адрес пункту назначения, указанному в других документах, какую сумму покупок объявил пассажир в декларации (большинство террористов либо мало что имеют для объявления в декларации, либо не имеют ничего).

Кроме вышеуказанной проверки, а также при проверке документа проверяются внешний вид и поведение пассажира, его багаж и багаж спутника в данной поездке:

- Имеет ли багаж двойное дно или потайные секции, где могут быть оружие или взрывчатые вещества?

- Соответствует ли внешний вид багажа внешнему виду пассажира?

- Соответствует ли количество багажа продолжительности пребывания пассажира в вашей стране и целям его поездки?

21. **Опрос иностранных пассажиров** строится по двум основным направлениям: факты из проверенных документов и предварительного осмотра, несоответствие ответов пассажира на ваши вопросы.

Общие вопросы иностранным пассажирам:

- Как долго пассажир планирует пробыть в вашей стране.

- Каковы цели приезда.

Ответы о целях приезда могут вызвать другую серию вопросов в зависимости от того, заявляет иностранный пассажир, что приехал как турист, по личным делам или с деловыми целями.

Выборочные вопросы к иностранным пассажирам, заявляющим, что цель приезда личная или туристическая:

- К кому они приехали.

- Где собираются остановиться.

- Если пассажир женат (пассажирка замужем), где находится семья. Большинство семейных людей не едут в туристическую поездку без семьи.

- Сколько у них с собой денег. Везут ли они все эти деньги наличным или имеют кредитные карточки. Соответствует ли фамилия на кредитной карточке (или карточках), фамилии на остальных документах.

- Заказали ли места в гостинице.

- Известны ли им места достопримечательности, которые они хотят посетить.

- Как называется гостиница.

- Покупали ли они билеты сами.
- У кого они купили эти билеты.
- Когда они купили эти билеты.
- Сколько стоят эти билеты.
- Было ли уплачено за билеты по кредитной карточке или наличными и в какой валюте.

Выборочные вопросы к иностранному пассажиру, заявляющему, что приехал по делам:

- Каким бизнесом занимается пассажир?
- Собирается ли что-либо покупать или продавать?
- Что именно собирается продавать или покупать? Обратите внимание на то, насколько конкретизирует пассажир свой ответ. Попросите каталог его товаров.
- У кого, что собирается покупать или кому, что собирается продавать?

Выявление конкретных имен и адресов:

- Как будут оплачиваться покупки?
- Как будут отправляться товары? Многие террористы знают лишь те средства транспорта, которыми они воспользовались, и лишь тех людей, с которыми им надо встретиться.
- Имеется ли банковская или чековая книжки, или кредитное письмо?
- Имеется ли визитная карточка? Большинство террористов не имеют визитных карточек, но если они предъявляют таковую, проверьте, написана ли она на языке того места, откуда направляется пассажир, и соответствует ли это полученной вами раньше информации.

Оценка соответствующих ответов пассажира заданным вопросам:

- а) имеется ли в ответах смысл;
- б) соответствует ли информация этих ответов той информации, которую вы получили из проверки документов, из предварительных наблюдений.

22. Существуют **четыре варианта типовых вопросов**, которые следует задавать в определенной последовательности, в соответствии с методологией проведения опроса.

1) **Прямой вопрос**, рассчитанный на психологическую реакцию, которая выдает человека. Например:

Вы террорист?

Вы провозите контрабанду?

Встречались ли Вы нелегально с кем-либо в этой поездке? Есть ли у Вас с собой оружие или взрывчатка?

Необходимо смотреть при этом на эмоции и реакцию пассажира. Хотя террорист не испытывает никакого чувства вины за свои деяния, но подобный вопрос может дать ему понять, что его подозревают, а это может повлиять на его самообладание.

2) **Контрольный вопрос**. Вопрос такого типа служит для того, чтобы вызвать ложный ответ и сравнить при этом, что схожего и что разного проявилось в реакции пассажира, т.е. получить образец признаков поведения пассажира при его ложном ответе.

Например:

- Вы когда-нибудь лгали государственному служащему? Вы когда-либо крали что-либо?

- Бывало ли, чтобы Вы лгали своей супруге?

Большинство людей дают отрицательные ответы, и это оказывается ложью, что позволяет вам сравнить их реакцию с реакцией на ваши вопросы по существу.

3) **Симптоматический вопрос**. Такой вопрос позволяет определить, вызывает ли посторонний вопрос у пассажира напряженную реакцию. Например:

- Что случилось? Вы плохо себя чувствуете?

- Есть ли такие вопросы, которые Вы боитесь услышать от меня?

Сравнивая реакцию на эти вопросы с реакцией на ваши вопросы по существу, можно обнаружить террориста.

4) **Нейтральный вопрос**. Нейтральные вопросы размещаются среди всех заданных вопросов. Они предназначены оттенить, выделить положительную, относящуюся к существу вопросов реакцию или помочь заметить подозрительную реакцию. Нейтральный вопрос позволяет организму вернуться в нормальное гомеостатическое состояние и способствует получению поддающейся проверке информации.

Если удалось заметить появление отрицательной реакции у пассажира, при упоминании слово "взрывчатка", то следует задать 1-2 каких-нибудь нейтральных вопроса, прежде чем снова задать относящийся к делу вопрос.

Примеры нейтральных вопросов:

- У Вас была приятная поездка?

- Понравился ли Вам город, который Вы посетили?

- Была ли там хорошая погода во время Вашей поездки? Разумеется, нервный ответ на любой из таких вопросов может быть симптоматичным. Тогда необходимо перейти на другие темы, чтобы нейтрализовать ситуацию. Примеры таких нейтральных вопросов:

- Когда Вы купили Ваш билет?

- Давно ли Вы получили Ваш паспорт?

- Дата Вашего рождения?

Но эти же вопросы будут прямыми для террориста, потому что его снабдили этими документами для данной поездки, и он может быть знаком с ними.

Вопросы надо задавать в систематизированном порядке, чтобы получить сравнительную оценку реакции и поведения опрашиваемого. Необходимо повторять заданные вопросы, чтобы удостовериться в замеченной реакции.

Никогда нельзя пользоваться ключевыми признаками поодиночке, всегда надо искать группы подозрительных действий. Самые важные области наблюдения - это визуальная и слуховая. Надо смотреть на опрашиваемого и слушать его ответы внимательно. Надо использовать все свои органы чувств во время опроса и доверять своей интуиции. Быть наблюдательным. Слушать не только, что говорит человек, но и как он говорит.

Смотреть на опрашиваемого человека, когда его спрашивают и, когда он отвечает на заданные вопросы. Если вы спрашиваете "У Вас есть взрывчатка?", а человек вам отвечает "Нет", но при этом его голова кивает, вы пропустите этот ключевой признак, если вы в это время осматриваете вещи пассажира.

23. Необходимо внимательно следить за стремлением опрашиваемого "маскировать" тайные настроения (элементы наигранности и неестественности). Опрашиваемые стараются ввести в заблуждение, стремятся скрыть за ложными фразами, ложным возмущением суть вопроса. Они стараются сбить эксперта с толку, повлиять на него такими упреждающими фразами, как:

- Вы же подумаете на самом деле, что я - террорист, не так ли?

- Вы это серьезно?

Попытки повлиять могут быть также в форме следующих слов и фраз:

- Честно говоря...

- Говоря по правде...

- Откровенно говоря...

- Поверьте мне...

- Клянусь...

- Я бы не стал лгать Вам...

Ситуацией должен владеть сотрудник САБ, а не опрашиваемый.

24. Проявления механизма самозащиты человека в случае опасности могут быть следующими:

Внешние проявления:

- Появление бледноты или покраснения лица;

- Очевидно трясущиеся руки;

- Боязнь смотреть прямо в глаза;

- Мечущийся взгляд;

- Неспособность остановить взгляд;

- Чрезмерное моргание;

- Уклончивый взгляд;

- Расширение зрачков (особенно при вопросах по существу);

- Закрывание глаз;

- Скашивание глаз;

- Нахмуренные брови;

- Большие глаза;

- Прикрывание глаз;

- Потирание или касание носа;

- Поглаживание, подкручивание или покусывание усов;

- Потягивание себя за мочку уха;

- Прикрывание ушей;

- Потирание щек;

- Прочесывание или причесывание волос;

- Зевота (чрезмерная или частая - весьма убедительный признак волнения);

- Проведение языком по губам;

- Покусывание или жевание губ;

- Искривление выражения рта;

- Прикрывание рта;

- Прикрывание горла руками;

- Частые или чрезмерные глотательные движения;

- Пульсация сонной артерии (увеличение частоты сердечных сокращений);

- Сильная внезапная потливость (не соответствующая температуре воздуха в помещении, одежде или физической активности в данный момент);

- Приподнимание кончиков волос (особенно сзади на шее и на руках);

- Суевливые или нервные движения руками;

- Кусание ногтей;

- Трогание своих ювелирных украшений;

- Потирание рук или пальцев;

- Вытирание ладоней;

- Похлопывание, поглаживание или массажирование любой части тела;

- Похлопывание себя по груди;

- Частое почесывание;

- Потягивание своей одежды;

- Подкладывание рук под себя или другие жесты с целью спрятать свои руки;

- Показывание в сторону (жест в ложном направлении);

- Непрерывное собирание обрывков ниток со своей одежды;
- Неспособность держать руки в спокойном положении;
- Складывание рук на груди;
- Стремление опереться на какой-либо предмет, схватывание или удержание предмета (чемодана, стула, багажной тележки и т.п.);
- Напряженные жесткие движения;
- Преувеличенные движения;
- Общая суетливость;
- Постукивание ногой;
- Неспособность держать стопы ног в спокойном состоянии;
- Непрерывное переступание с одной ноги на другую;
- Удерживание рук между коленями;
- Скрещивание и раскрещивание ног;
- Сидение на краю стула;
- Звуковые проявления - (Надо прислушиваться к этому).
- Неспособность отвечать;
- Нежелание отвечать;
- Ответы вопросом на вопрос;
- Повторение вашего вопроса или просьба повторить вопрос;
- Непрерывные просьбы уточнить вопрос;
- Неуверенный срывающийся голос;
- Заикание, запинание;
- Надтреснутый голос;
- Запинание;
- Неспособность ответить на вопрос прямо;
- Клокотание в горле при ответах;
- Глубокие вздохи;
- Постоянное покашливание;
- Позевывание (весьма важный признак нервозности);
- Поскрипывание зубами.
- Частое использование носового платка.
- Постукивание пальцами, ладонями.

25. Основу успеха применения метода составляют следующие наиболее важные факторы:

- 1) Оценка угрозы данного вида транспорта.
- 2) Знание специалистами типичного пассажира.
- 3) Знание того, как выглядят террористы.
- 4) Тщательная проверка документов и предварительный осмотр пассажира, его багажа и спутников.
- 5) Чёткость и продуманность метода опроса, основанного, в свою очередь, в следующей информации:
 - а) информации, собранной при проверке документов и предварительном осмотре пассажира.
 - б) на знании признаков поведения (механизм самозащиты человека, срабатывающий при опасности), а также на использовании вопросов разных типов: прямых вопросов, контрольных вопросов, симптоматических вопросов, нейтральных вопросов.

Такая система служит инструментом, повышающим эффективность выявления подозрительных пассажиров. Наряду с этим, в САБ можно использовать фактически все принципы этого метода во всех сферах деятельности службы.

4. ТЕХНОЛОГИЯ ВЫБОРОЧНОГО КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРОВ (ПРОФАЙЛ - МЕТОД)

26. Технология выборочного контроля (далее - ТВК) имеет различные версии, которые учитывают местные условия и традиции, а также степень риска для конкретного рейса и аэропорта. При внедрении ТВК требует доработки под конкретные условия деятельности авиапредприятия и зависит от уровня подготовки сотрудников САБ. Рекомендуется поэтапное внедрение этой технологии, например: использование "стандартных вопросов" или выборочный досмотр по подозрению (без использования "стандартных вопросов"). Рекомендуется комбинированное применение ТВК с предполетным досмотром (пассажиры досматривают с помощью стационарного металлоискателя, багаж и ручную кладь - с помощью рентгено-телевизионного интроскопа).

27. Для работы с использованием ТВК рекомендуется использовать не менее одного рентгено-телевизионного интроскопа и одного - двух ручных металлоискателей. Персонал для работы с использованием ТВК должен пройти специальную подготовку.

28. При использовании ТВК пассажирам перед полетом задаются вопросы о цели поездки, месте конечного назначения, по документам (имя, даты в паспорте) и т.п., а затем на основании ответов пассажира, его поведения и проверки документов (паспорта и билета) по определенной методике выявляются подозрительные моменты. Далее пассажира опрашивают по тематике подозрительного момента, и если он не смог рассеять подозрения, то

его классифицируют как опасного и направляют на личный досмотр. После личного досмотра у опасного пассажира не должно остаться никаких опасных предметов и веществ (колющие и режущие предметы, легко воспламеняющиеся и ядовитые вещества и т.д.).

Следующий этап ТВК - стандартные вопросы, касающийся багажа. Пассажирам прошедшим личный досмотр задавать стандартные вопросы не обязательно. Далее производится регистрация пассажиров и их багажа, пассажиры направляются на посадку, багаж на комплектацию.

5. КЛАССИФИКАЦИЯ ПАССАЖИРОВ

29. При реализации различных технологий осуществления профайлинга используются признаки расширенной и формализованной классификации, дополняющей характеристику фаз опроса.

Типовая классификация пассажиров, представлена в таблице 2.

Таблица 2.

ВСЕ ПАССАЖИРЫ	
ТИП 1	ТИП 2
НЕ ОПАСНЫЕ (98 %)	ОПАСНЫЕ (23 %)
ОСВЕДОМЛЕННЫЕ	НЕ ОСВЕДОМЛЕННЫЕ
ТЕРРОРИСТЫ	"НАИВНЫЕ"
ТЕРРОРИСТЫ САМОУБИЙЦЫ	"ЧАСТИЧНО НАИВНЫЕ"
"ВНЕШТАТНЫЕ"	ТЕРРОРИСТЫ

ОПАСНЫЕ-ОСВЕДОМЛЕННЫЕ - пассажиры, пытающиеся пронести на борт ВС опасные предметы (взрывные устройства, взрывчатые вещества, холодное и огнестрельное оружие, зажигательные смеси, средства подрыва и т.д.) с целью захвата самолета или уничтожения его в воздухе. Термин "осведомленные" означает, что эти пассажиры знают о находящихся у них в багаже ручной клади или под одеждой опасных предметах и веществах.

ОПАСНЫЕ НЕ ОСВЕДОМЛЕННЫЕ - пассажиры, имеющие при себе опасные предметы и вещества, которые могут быть опасными для жизни других пассажиров или привести к уничтожению ВС в воздухе или на земле. Термин "не осведомленные" означает, что они не знают о находящихся у них в багаже или ручной клади опасных предметах и веществах.

ТЕРРОРИСТЫ - относятся к опасным осведомленным пассажирам, которые сознательно идут на преступление из политических, националистических, религиозных или криминальных целей. Их действия, как правило, носят групповой характер. Тактика действий: захват ВС и объектов инфраструктуры ГА, расстрел пассажиров в местах их скопления (на регистрации и в залах ожидания), закладка взрывных устройств в людных местах внутри и снаружи пассажирских терминалов.

ТЕРРОРИСТЫ - САМОУБИЙЦЫ - относятся к опасным осведомленным пассажирам. Это психически больные люди или религиозные фанатики, готовые погибнуть при совершении террористического акта. Действия носят индивидуальный характер. Тактика действий: взрыв на борту самолета в воздухе, прорыв на автомобиле с взрывчаткой к охраняемому объекту, подрыв взрывного устройства среди толпы. Характерная черта - отсутствие плана бегства с места преступления.

"НАИВНЫЕ" - относятся к опасным неосведомленным пассажирам. Это доверчивые и не слишком умные люди, которым их родственники, друзья, знакомые или просто случайные люди подложили взрывное устройство, чтобы использовать их в качестве "живой бомбы". Взрывное устройство может находиться в сдаваемом ими багаже или ручной клади.

"ЧАСТИЧНО-НАИВНЫЕ" - относятся к опасным не осведомленным пассажирам, которые согласились перевезти за вознаграждение наркотики или другие предметы контрабанды, но вместо этого им подложили взрывное устройство. Они знают, что у них есть запрещенные к провозу предметы и желают скрыть их от досмотра, но они не знают, что этим предметом является взрывное устройство, которое их убьет. Поведение этой группы лиц нервозное, замкнутое. С сотрудниками САБ взаимодействовать не хотят.

"ВНЕШТАТНЫЕ ТЕРРОРИСТЫ" - относятся к опасным не осведомленным пассажирам. Это люди, сотрудничающие с террористическими организациями и перевозящие оружие, взрывчатые вещества, части взрывных устройств и т.п. за деньги или из чувства солидарности. Им могут подложить взрывное устройство. Поведение этой группы лиц в целом схоже с предыдущей группой, но возможно, будет отличаться большей агрессивностью по отношению к сотрудникам групп досмотра.

Задача ТВК заключается в выявлении на основе принятой классификации всех опасных пассажиров, принадлежащих к одной из вышеперечисленных групп.

6. ВЫЯВЛЕНИЕ ОПАСНЫХ ПАССАЖИРОВ

30. При проверке документов и по характеру поведения пассажира складывается объективная оценка пассажира, выявляются подозрительные моменты его поведения. Общая схема выявления опасных пассажиров приведена в таблице 3.

Если при беседе с пассажиром был выявлен хотя бы один подозрительный момент из приведенного перечня, то пассажир должен быть опрошен по тематике подозрительного момента с целью, рассеять или обосновать подозрения. Не все из приведенных ниже подозрительных моментов соответствуют условиям России, и при введении ТВК они должны быть приведены в соответствие с местными условиями.

Таблица 3.

ВСЕ ПАССАЖИРЫ		
ПРОВЕРКА ПАСПОРТА И БИЛЕТА		
ОБЩЕЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ (ПОВЕДЕНИЕ ПАССАЖИРА)		
ВЫЯВЛЕНИЕ ПОДОЗРИТЕЛЬНЫХ МОМЕНТОВ		
НЕТ		ДА
СТАНДАРТНЫЕ ВОПРОСЫ		ОПРОС ПАССАЖИРА ПО ПОДОЗРИТЕЛЬНЫМ МОМЕНТАМ
КЛАССИФИКАЦИЯ ПАССАЖИРОВ		
НЕОПАСНЫЕ		ОПАСНЫЕ
(НА РЕГИСТРАЦИЮ)		(НА ЛИЧНЫЙ ДОСМОТР)

Подозрительные моменты по паспорту пассажира:

- 1) Пассажир имеет паспорт одной из стран: Афганистан, Алжир, Бахрейн, Чад, Кипр, Египет, Ирак, Иран, Иордания, Объединенные Арабские Эмираты, Кувейт, Ливан, Ливия, Мальта, Саудовская Аравия, Шри-Ланка, Сирия, Тунис, Йемен, Оман, Судан или страны, не признанной мировым сообществом.
- 2) Пассажиры, родившиеся в одной из вышеперечисленных стран.
- 3) Паспорта со штампами (визами) вышеперечисленных стран за последние два года.
- 4) Пассажиры с паспортами из других стран по отношению к странам вылета и назначения данного рейса.
- 5) Пассажиры с арабскими именами.
- 6) Подозрение, что паспорт фальшивый.
- 7) Пассажир не знает дат, проставленных в паспорте и в билете.
- 8) Детали в паспорте, такие как возраст, рост, цвет глаз и волос, фотография не соответствуют пассажиру.
- 9) У пассажира имеется два паспорта, и детали в них не совпадают.

Подозрительные моменты по билету

- 1) В паспорте и билете имя пассажира написано по-разному.
- 2) Пассажир вылетает (прибывает) в одну из вышеперечисленных стран.
- 3) Билет в один конец.
- 4) Пассажир путешествует по необычному (нелогичному) маршруту.
- 5) Билет оплачен наличными (в западных странах).
- 6) Билет куплен или обменен менее, чем за 48 часов до вылета.

Подозрительные моменты в поведении пассажиров (особенности поведения "подозрительного" пассажира - попытка скрыть что-то при досмотре):

- 1) Настойчивое желание пассажира сдать в багаж вещь (предмет), который по всем параметрам следовало бы взять с собой в салон ВС в качестве ручной клади.
- 2) Попытка пассажира пронести вещи (лишний вес) в салон ВС без досмотра, с помощью авиаперсонала.
- 3) Пассажир поддерживает скрытый контакт с кем-либо из пассажиров или провожающих (переглядывается, подает знаки).
- 4) Пассажир проявляет повышенный интерес к технологии проверки, к работе технических средств досмотра, стремление установить ручную кладь на транспортер интроскопа в определенном ракурсе.
- 5) Демонстрация безразличия при прохождении досмотра (позевывание, рассматривание пассажиров и т.д.)
- 6) Пассажирка путешествует в одиночестве или заметная фальшь в отношениях супружеской пары, отца и дочери.
- 7) Пассажир с дорогим билетом (бизнес класс), чье поведение, привычки и одежда не совпадают с его статусом.
- 8) Вид и содержание багажа не совпадает с поведением и социальным статусом пассажира, включая пассажиров, вообще не имеющих багажа.

9) Пассажир не говорит на языке страны, в которой выдан его паспорт. Переход с одного языка общения на другой.

10) Пассажир торопится поскорее пройти проверку. Стремление пассажира пройти досмотр во время прохождения туристической группы.

11) Пассажир является на регистрацию в последнюю минуту. Стремление пассажира пройти досмотр в последний момент при недостатке времени на посадку, изображение торопливости.

12) Попытка ввести в заблуждение сотрудников группы досмотра и пронести что-либо в ВС ("не следует зря тратить время - у меня в ручной клади ничего запрещенного нет") или добавление в разговор вводных слов ("честное слово", "ей богу", "честно" и т.п.).

13) Излишняя учтивость, заигрывание, панибратство с персоналом досмотра.

14) Пассажир не может указать контактного адреса или указывает его заведомо неправильно.

15) Пассажир, чьи ответы противоречивы, не точны, или который подозревается в неискренности. Задержка ответа для обдумывания, "провал памяти", "не сам укладывал", попытка обмана.

16) Имя или инициалы на багаже не совпадают с документами пассажира.

17) Излишне осторожное (явно бережное) отношение к ручной клади и нежелание выпускать ее из рук или ставить на пол. Нежелание предъявить к осмотру содержимое ручной клади. Стремление создать трудности для вскрытия клади путем дополнительной упаковки. У пассажира нет ключей от чемодана или он не знает, как открыть свой багаж.

18) Незнание пассажиром содержимого своей ручной клади.

19) Пассажир нервничает: напряженная поза, сжимание пальцев рук, расширение зрачков глаз, покусывание губ, тяжелое дыхание, частое глотание, поглаживание кончика носа (усов), пульсация сонной артерии, отряхивание (снятие) воображаемых ворсинок с одежды, постукивание ногами, переминание с ноги на ногу, бледнеет (краснеет) и т.д.

"Нервозность" пассажира свидетельствует о необходимости более тщательного досмотра!

20) Явное стрессовое состояние пассажира (заикание, быстрая или медленная речь, наличие соответствующих жестов).

21) Излишняя агрессивность, вовлечение в спор, отвлечение внимания персонала досмотра посторонними вопросами.

22) Пассажир не желает сотрудничать со службой безопасности (отвечать на вопросы, предъявлять вещи к досмотру и т.д.).

31. При опросе пассажира разговор следует начинать со следующего заявления: "Здравствуйте, я представитель службы авиационной безопасности авиакомпании <...>, мне необходимо задать Вам несколько вопросов. Все, что мы делаем, делается для Вашей же безопасности". Далее следует просьба предъявить билет и паспорт и поставить багаж на стойку. Первые вопросы задаются по документам пассажира: " Ваше имя? Куда летите?" и т.п. Далее следует спросить с какой целью пассажир летит в страну назначения (для гражданина России) или какова была цель его визита в страну (для иностранца). Далее задается ряд вопросов, ставящих цель "разговорить" пассажира и выявить подозрительные моменты в его поведении и ответах. Эти вопросы могут быть следующего содержания: "В каких городах Вы побывали? Хорошо ли провели время? Какие сделали покупки?" и т.п.

Все вышеперечисленные вопросы, включая проверку документов, должны занять две-три минуты. Если до этого времени не было выявлено никаких подозрительных моментов согласно приведенному выше перечню, то следует задать стандартные вопросы, касающиеся багажа. Если же подозрительные моменты были выявлены, то следует провести целенаправленный опрос пассажира по выявленным моментам с целью получения информации, достаточной для того, чтобы рассеять или укрепить подозрения. Тактика проведения опроса, содержание вопросов могут быть разными и зависят от квалификации инспектора. При этом следует учитывать следующие основные моменты:

1) Вопросы должны задаваться доброжелательно, корректно, на языке, хорошо знакомом пассажиру.

2) Следует задавать открытые вопросы, т.е. вопросы, которые требуют подробного ответа, а не ответа "да - нет".

3) Следует задавать вопросы, ответ на которые хорошо известен инспектору, например, где находится та или иная улица, достопримечательность и др.

4) Если пассажир плохо понимает вопросы, следует обратиться к услугам переводчика из числа пассажиров, не вызывающих подозрения.

5) Следует вести нить разговора, не позволяя пассажиру перехватить инициативу или втянуть себя в длительную дискуссию.

6) Во время опроса необходимо следить за изменениями в поведении пассажира.

7) Следует задавать вопросы только по тематике подозрительного момента, не перескакивая с одного подозрительного момента на другой.

32. После получения данных, позволяющих положительно разрешить подозрительный момент, следует немедленно прекратить опрос и задать стандартные вопросы, касающиеся багажа. В случае, если подозрения усилятся, будет установлено, что пассажир лжет, отвечая на вопросы, отказывается отвечать, инспектор должен позвать старшего смены и совместно с ним продолжить опрос. В случае, если пассажир не сможет дать удовлетворительного ответа, старший смены принимает решение отправить пассажира на личный досмотр.

33. Если при опросе пассажира не было выявлено подозрительных моментов или все они были положительно разрешены, пассажиру задаются стандартные вопросы, касающиеся его багажа. Цель стандартных вопросов -

выявить неосведомленных, в первую очередь "наивных" пассажиров ("частично наивные" и, "внештатные террористы" должны быть выявлены на стадии опроса). Перед тем, как задавать вопросы, инспектор должен сделать следующее заявление: "Вы знаете, что были случаи в прошлом, когда в багаже пассажиров оказывались предметы, могущие оказаться опасными для Вас и других пассажиров. Как Вы думаете, нет ли у Вас подобных предметов?".

Далее следует задать следующие вопросы:

- 1) Кому принадлежит этот багаж?
- 2) Кто, когда и где его упаковывал?
- 3) Давно ли у Вас эти сумки (чемоданы)?
- 4) Имели ли посторонние лица доступ к Вашему багажу после его упаковки?
- 5) Имеются ли у Вас электро -радио приборы?
- 6) Где Вы их купили?
- 7) Пользовались ли ими (включали в сеть)?
- 8) Не просил ли Вас кто-либо что-нибудь передать кому-либо?

В случае, если ответы на стандартные вопросы окажутся неудовлетворительными, следует провести ручной досмотр багажа. Досмотр следует делать целенаправленно в направлении возникшего подозрения (например, если пассажир ответил, что его просили передать посылку, следует посмотреть содержимое посылки или просветить ее на рентгене, а не просматривать весь багаж). В случае, если все в порядке, на багаж, ручную кладь и билет пассажира наклеиваются стикеры (на каждый рейс разного цвета) и пассажир направляется на регистрацию.

34. Всем пассажирам должны быть заданы следующие вопросы:

- 1) Этот чемодан (сумка, багаж) принадлежит Вам?
- 2) Это ваш собственный чемодан или Вы, его одолжили?
- 3) Вы сами упаковывали чемодан и знаете, что там находится?
- 4) Все, что в чемодане, принадлежит Вам?
- 5) Был ли чемодан все время при вас, под Вашим контролем после того, как Вы его упаковали?
- 6) Получили ли Вы какие-нибудь подарки, которые везете с собой?

Пассажир, ответивший "НЕТ" хотя бы на один из первых 5-ти вопросов, или "ДА"- на 6-ой вопрос, считается "выбранным" для более детального досмотра.

35. На билетах (посадочных талонах) "выбранных" пассажиров по результатам ответов на вышеуказанные вопросы или по другим критериям делается непонятная для пассажира отметка с тем, чтобы персонал безопасности мог провести внимательный досмотр и без затруднений опознать "выбранного" пассажира, т.е. окончательно сделать вывод о его благонадежности и "стерильности".

7. ЛИЧНЫЙ ДОСМОТР ПАССАЖИРОВ

36. На личный досмотр направляется пассажир, классифицированный как потенциально опасный по результатам опроса. Личный досмотр проводится только с согласия пассажира. Если пассажир отказывается от досмотра, он не может быть допущен на рейс, о чем ему следует сообщить в мягкой форме. Пассажира мужского пола досматривает мужчина, женщину - женщина. Досмотр проводится в специальной изолированной комнате, где имеется рентгено - телевизионный интроскоп, ручной металлоискатель и стол для раскладывания содержимого чемодана.

37. Схема личного досмотра в таблице 4.

Таблица 4.

ОПАСНЫЙ ПАССАЖИР
СОПРОВОЖДЕНИЕ ПАССАЖИРА В КОМНАТУ ДОСМОТРА
ВНЕШНИЙ ОСМОТР БАГАЖА
ОБСЛЕДОВАНИЕ ЗАКРЫТОГО ЧЕМОДАНА НА РЕНТГЕНО-ТЕЛЕВИЗИОННОМ ИНТРОСКОПЕ
ПАССАЖИР ОТКРЫВАЕТ БАГАЖ
ИНСПЕКТОР ВЫНИМАЕТ СОДЕРЖИМОЕ ЧЕМОДАНА
ВИЗУАЛЬНЫЙ ОСМОТР ПУСТОГО ЧЕМОДАНА
ПРОВЕРКА ВЕСА И БАЛАНСА ЧЕМОДАНА
ОБСЛЕДОВАНИЕ ПУСТОГО ЧЕМОДАНА НА РЕНТГЕНО -ТЕЛЕВИЗИОННОМ ИНТРОСКОПЕ

ОЩУПЫВАНИЕ СТЕНОК ЧЕМОДАНА
ДЕТАЛЬНЫЙ ОСМОТР СОДЕРЖИМОГО БАГАЖА
ЛИЧНЫЙ ДОСМОТР Пассажира

НАКЛЕИВАЮТСЯ СТИКЕРЫ НА БАГАЖ И БИЛЕТ Пассажира
Пассажира на посадку
БАГАЖ В КОМПЛЕКТОВКУ

СОПРОВОЖДЕНИЕ Пассажира в комнату досмотра - осуществляет сотрудник, проводивший досмотр (старший смены или старший инспектор) и вооруженный сотрудник правоохранительных органов, который во время досмотра остается поблизости, хотя участия в досмотре не принимает.

ВНЕШНИЙ ОСМОТР БАГАЖА И ОБСЛЕДОВАНИЕ ЗАКРЫТОГО БАГАЖА НА РЕНТГЕНО-ТЕЛЕВИЗИОННОМ ИНТРОСКОПЕ - проводится с целью выявления устройств, приводящих к срабатыванию взрывного устройства при открывании чемодана. При обследовании чемодана на рентгено-телевизионном интроскопе следует обращать внимание на наличие проводов в районе замков чемодана и элементов взрывного устройства внутри.

Пассажира открывает багаж - пассажир должен сам открыть багаж, инспектор при этом должен отойти на пару шагов, а охранник быть готовым применить оружие.

ИНСПЕКТОР вынимает содержимое чемодана - инспектор вынимает все вещи из чемодана и раскладывает на столе, пассажира при этом просят отойти на несколько шагов.

ВИЗУАЛЬНЫЙ ОСМОТР ПУСТОГО ЧЕМОДАНА, ПРОВЕРКА ВЕСА И БАЛАНСА ЧЕМОДАНА, ОБСЛЕДОВАНИЕ ПУСТОГО ЧЕМОДАНА НА РЕНТГЕНО-ТЕЛЕВИЗИОННОМ ИНТРОСКОПЕ И ОЩУПЫВАНИЕ СТЕНОК ЧЕМОДАНА - производится с целью поиска взрывного устройства, которое может быть спрятано под обшивкой чемодана (двойным дном сумки).

ЛИЧНЫЙ ДОСМОТР Пассажира осуществляется инспектором вручную путем ощупывания пассажира, начиная с волос и кончая носками и ботинками. Особое внимание следует уделить обуви, в которой может быть спрятан детонатор. При необходимости применяется ручной металлоискатель. Паховая область проверяется только металлоискателем. Личный досмотр пассажира проводится в помещении для личного досмотра.

НАКЛЕИВАНИЕ СТИКЕРОВ НА БАГАЖ И БИЛЕТ Пассажира - на багаж и билет пассажира наклеиваются стикеры, представляющие собой полосу бумаги с клеем на одной стороне и какой-либо информацией (разноцветные полосы, буквы, знаки или штриховой код) на другой. Стикеры наклеиваются на места раскрытия чемодана или сумки, так, чтобы открыть багажную упаковку можно было бы только повредив стикер. При отклеивании или повреждении стикер меняет свою форму и не наклеивается повторно. Таким образом, изучив стикер перед погрузкой багажа в самолет, можно легко определить, была ли вскрыта багажная упаковка после досмотра. На разные рейсы употребляются стикеры разного цвета или с другими номерами.

Если при личном досмотре пассажира и его багажа не были обнаружены никакие опасные предметы и вещества, пассажир отправляется на регистрацию, а его багаж в комплектацию.

38. Пассажир может отказаться проходить личный досмотр и отвечать на вопросы на любой стадии проверки, до того как у него будут обнаружены запрещенные к перевозке предметы и вещества. В случае отказа пассажира проходить проверку, его следует предупредить, что он не сможет лететь (этим рейсом, рейсом этой авиакомпании, из этого аэропорта).

39. Если при досмотре будут выявлены запрещенные к перевозке предметы и вещества, то следует оформить их изъятие в установленном порядке. При необходимости пассажир задерживается и передается сотрудникам правоохранительных органов.

40. Приведенная методика применения Технологии выборочного контроля может быть дополнена путём включения в неё дополнительных процедур, основанных на использовании новых перспективных технических средств анализа невербальной информации. При формализованной структуризации материала, его можно ввести в компьютерную программу, предназначенную для подготовки сотрудников САБ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Методика выявления потенциально опасных пассажиров путем специального опроса в ходе предполетного обслуживания (профайл метод) нашел широкое применение в некоторых российских аэропортах и авиакомпаниях. Эффективность его применения зависит от уровня подготовки сотрудников САБ.

Наряду с современными техническими средствами досмотра, передовые технологии позволят успешно выявлять среди пассажиров потенциальных правонарушителей без задержки рейсов.

8. ЛИТЕРАТУРА

1. МКБ-10. Классификация психических и поведенческих расстройств. Исследовательские диагностические процедуры. Женева. ВОЗ. 2002.
2. Питерцев. Тактика допроса. СПб. СПбЮИГП. 1999.
3. Москвин СВ. Материалы межрегионального семинара. Конкурентная разведка и системное противодействие промышленному шпионажу. ЦНТИ "Прогресс". СПб. 2002.
4. Плотников Н.И. Информационная разведка. Новосибирск. 1998.
5. Москвин Г.И. Оперативная проверка документов. Практическое пособие. ВПУ им. 60-летия ВЛКСМ. МВД СССР. 1960.
6. Москвин Г.И. Криминалистическая габитология. ВПУ им. 60-летия ВЛКСМ.МВД СССР. 1964.
7. Зинин А.М. Проверка документов, удостоверяющих личность. Учебно-практическое пособие. М.: "Экзамен". 2002.
8. Москвин С.В. Конспект лекций "Организация обеспечения авиационной безопасности". АГА - СПб. 1998.
9. Кухарёв Г.А. Биометрические системы. СПб. Политехника. 2001.
10. Вельховер Е., Никифоров В., Радыш Б. Локаторы здоровья. М.: Молодая гвардия. 1991.
11. Хеглин Р. Дифференциальная диагностика внутренних болезней. М.: Медицина. 1998.
12. Холодный Ю.И. Полиграфы ("детекторы лжи") и безопасность. М.: Мир безопасности. 1998.
13. Бэрклин-Ален М. Забытое искусство слушать. СПб. Питер. 1997.
14. Юнацкевич П.И., Кулганов В.А. Психология обмана. СПб. Фолио-Пресс. 2001.
15. Хорс Рюкле. Ваше тайное оружие в общении. Мимика, жест, движение. М.: Интерэксперт. 1996.
16. Милошенко М. Психология моды. СПб. Речь. 2001.
17. Оптнер С.Л. Системный анализ для решения деловых и промышленных проблем. Пер. с англ. М.: "Советское радио". 1969.
18. Спицнадель В.Н. Основы системного анализа. БГТУ им. Д.Ф. Устинова ("Военмех"). СПб. Изд. дом "Бизнес-пресс". 2001.
19. Карас Ч.Л. Искусство ведения переговоров. М.: "Эксно". 1997.
20. Ниренберг Дж. Маэстро переговоров. Пер. с англ. Мн. Парадокс. 1996.
21. Дональдсон Майкл, Дональдсон Мини. Умение вести переговоры для "чайников". Пер. с англ. М.: "Вильяме". 2001.
22. Илларионов В.П. Переговоры с преступниками. Вып. 3, 4. М.: А.П.О.1993
23. Землянов В.М. Своя контрразведка. Практическое пособие. Под ред. Тараса А.Е. Мн. Харвест. 2002.
24. Ананьев Б.Г. Человек как предмет познания. Л-д. Из-во ЛГУ. 1969.
25. Экман Пол. Психология лжи. СПб. "Питер". 2001.
26. Уэйнрайт Г. "Язык тела". М.: Гранд. 2002
27. Серия книг: Эти странные "Американцы", "Японцы", "Русские", "Испанцы", "Французы" и т.д.
28. Хигер Б. Физиогномика. СПб. Диля. 2000.
29. Дюк В.А. Компьютерная психо-диагностика. СПб. "Братство". 1994.
30. Волынский-Басманов Ю.М. (ред.) Сборники учебно-методических материалов - издание НОУ НУЦ АБИНТЕХ, М. 1996-2002гг.
31. Волынский В.Ю. "Отчет о результатах командирования Волынского В.Ю. за границу для обучения авиационной безопасности в Международном Центре организации воздушного транспорта (ICAM и ICTS)". Утвержден г. д. ЦУМВС ГА 14.04.1992 г.
32. Волынский В.Ю. "Отчет о результатах командирования Волынского В.Ю. и Прокопешкина В.И. за границу для обучения в ICAM и ICTS". Утвержден т.д.ЦУМВС ГА 29.01.1993 г.
33. Волынский В.Ю. "Разработка технологии выборочного контроля (психологического тестирования) авиапассажиров". Отчет МГП "АБИНТЕХ" по хоз. договору с ЦУМВС ГА № 83/90, М. 1992 г.
34. Волынский В.Ю. Методическая разработка НУЦ "АБИНТЕХ": "Технология выборочного контроля авиапассажиров". ДВТ МТ РФ, М. 1995 г.
35. Волынский-Басманов Ю.М., Волынский В.Ю. "Использование технологий общения в интересах авиационной безопасности". Пятый океан. №№ 3, 4, 5. М.2001 г.

9. ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1
К Методике выявления
потенциально опасных пассажиров

СТРУКТУРА ОПЕРАТИВНОЙ БАЗЫ ДАННЫХ И ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЛЯ ОПТИМИЗАЦИИ ВЫЯВЛЕНИЯ ПОДОЗРИТЕЛЬНЫХ ПАССАЖИРОВ

1. Структура оперативной базы данных

В оперативную базу данных (БД) рекомендуется внести следующую информацию: данные, идентифицирующие пассажира и его расположение в пассажирском салоне ВС. Данные, идентифицирующие пассажира, находятся в следующих полях:

Идентификатор
Фамилия
Имя
Отчество
Гражданство
Место рождения
Багаж (вес)
Ручная кладь
Посадочное место
Заметка

Поле "Идентификатор" используется для поддержки уникальности каждой записи в БД. Поле "Заметка" содержит краткую заметку для классификации пассажира по степени подозрительности.

2. Структура программного обеспечения

Программное обеспечение (ПО) представляет собой приложение для Windows. Стандартный оконный интерфейс, удобный для пользователя содержит блок подпрограмм, предназначенных для работы с БД (добавление, изменение и удаление данных) и блок подпрограмм, предназначенных для определения подозрительности пассажира.

ПО рекомендуется реализовать в виде одного exe-файла.

Пополнение БД новыми данными может производиться как вручную, так и автоматически (для тех полей, которые будут заполняться в случае компьютерного тестирования).

Для снижения вероятности несанкционированного доступа к данным о сотрудниках предусматривается защита паролем при входе в программу.

Выводы

Ввиду относительной структурной простоты текстового и графического материала, отражающего сущность метода "Профайлинга", создание компьютерной программы может быть реализовано в короткие сроки. Средства Windows-98 для IBM PC применимы для решения сформулированной задачи.

Приложение 2.
К Методике выявления
потенциально опасных пассажиров

МЕТОДЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ "ПРОФАЙЛИНГА" С ПРИМЕНЕНИЕМ "ПОЛИГРАФА"

Оценка результатов применения полиграфов в процессе выявления потенциально опасных пассажиров представляет интерес как в области АБ, так и за ее пределами (применение полиграфов при приёме на работу, допуск в контролируемую зону аэропорта и на особо важные объекты). Применение полиграфов должно регламентироваться юридическими нормами в соответствующем правовом поле, без нарушения прав граждан. Необходимость рассмотрения представленных рекомендаций может быть оправдана в допустимых пределах в связи активизацией деятельности террористических группировок в России и за ее пределами.

1. Использование биометрических характеристик человека

Биометрической характеристикой человека (БХЧ) называется его измеряемая физическая характеристика или персональная поведенческая черта. Идентификация человека - обладателя этой характеристики - реализуется в процессе проверки БХЧ на идентичность аналогичной характеристики этого человека.

На рис. 1 представлены наиболее часто используемые источники биометрических данных, по которым определяются индивидуальные биометрические характеристики человека.

Идеальная БХЧ должна быть универсальной, уникальной, отличаться постоянством и "собираемостью".

Универсальность означает, что каждый человек может быть представлен этой характеристикой. Уникальность означает, что не может быть двух человек, имеющих идентичные характеристики.

Суть первого подхода иллюстрирует рис. 2, где слева показан отпечаток руки, а справа (3D) - геометрия руки. В рассматриваемом подходе вся интересующая нас информация собрана в отличие от отпечатка руки в горизонтальном и вертикальном силуэте ее кисти.

На рис. 2 показаны контрольные (характеристические) точки силуэта руки и 17 исходных геометрических признаков руки, в данном случае отмеченные отрезками прямых линий, которые не входят в силуэты кисти. Как видно, исходными биометрическими признаками руки являются ширина ладони, радиус вписанной в ладонь окружности, длины пальцев (определяемые как расстояния от выделенных верхних контрольных точек до середин линий, соединяющих нижние контрольные точки), ширина пальцев и высота кисти руки в трех пунктах, отмеченных линиями а, b и с.



Рис. 1 Источники физических и биометрических характеристик.

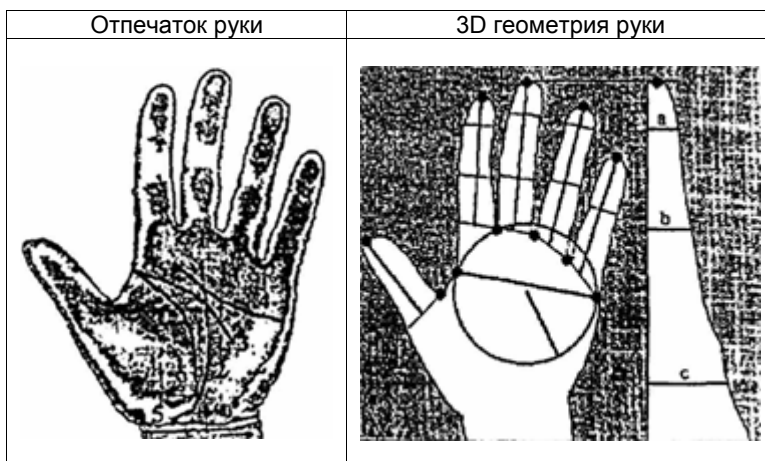


Рис. 2. Узор на ладони, состоящий из пяти важнейших линий (слева), контрольные точки и 17 геометрических признаков руки (справа).

В некоторых других подходах, в том числе и в рассматриваемом, приведен 21 исходный геометрический признак руки, из которых 17 совпадают с признаками, показанными на рис. 2.

В системах верификации личности человека по геометрии руки используются не все, а только некоторые из этих исходных признаков, а также другие, полученные из исходных при их математической обработке. Такими признаками, например, могут служить углы между контрольными точками, средние значения и дисперсия значений исходных признаков.

Особенностью рассмотренного способа получения биометрических характеристик руки является его простота, а также то, что каждый эталон руки может быть записан очень компактно в форме некоторого вектора значений признаков.

2. Практика использования инструментального метода

В нашей стране проблема использования инструментального (полиграфного) метода длительное время оставалась дискуссионной, почти не разработанной областью. В настоящее время применяется полиграфная

техника различных модификаций. Это чернильно-пишущие и компьютерные полиграфы американских фирм "Столтинга" и "Лафайете", компьютерные полиграфы отечественного производства фирм "Инекс-Полиграф" (РМ-002/РМ-004), "Теолид-Перфур" (КПП-01), "АВИКС" (КПС-06, КПС-07), "ЭПО" (ЭПОС).

Теоретические исследования и первый практический опыт использования полиграфов в России показывают, что наличие хорошей материально-технической базы, компетентных специалистов, знание современных возможностей полиграфного метода и умение применять его обеспечивают эффективность проведения опроса пассажиров.

3. Нормативное правовое и организационно-техническое обеспечение использования полиграфа

Правовой основой использования полиграфа является уголовно-процессуальное законодательство, Закон Российской Федерации "О милиции".

В соответствии с действующими нормативными правовыми документами, опрос граждан с использованием полиграфа проводят специально подготовленные сотрудники, прошедшие соответствующую подготовку и имеющие допуск к работе с полиграфными устройствами. Документом, подтверждающим такое право, являются свидетельство установленного образца выдаваемое сотрудникам, прошедшим соответствующую подготовку и сдавшим квалификационные экзамены после 6-12 месяцев самостоятельной работы в качестве специалиста. Эти свидетельства являются постоянным допуском на право работы с полиграфом.

Для получения постоянного допуска требуется проведение не менее 50 опросов граждан.

Курс подготовки специалистов, как правило, включает следующие темы:

- история и теория полиграфного метода;
- основы психологии, физиологии и фармацевтики;
- технико-конструктивные типы полиграфа;
- методика проведения опроса;
- правовые, организационные, этические и тактические аспекты оснований, условий и порядка проведения опроса;

- анализ результатов опроса;

- порядок подготовки, оформления и хранения материалов, полученных в ходе опроса.

Отбор сотрудников для работы с полиграфом должен исходить из следующих критериев:

а) наличие базовых знаний (полученных в высшем учебном заведении) в области психологии, психофизиологии, уголовно- процессуального законодательства, криминалистики и компьютерных технологий;

б) наличие коммуникативных качеств профессионального общения, хорошей стрессоустойчивости.

Использование полиграфа при опросе представляет собой проводимую по специальным методикам беседу с опрашиваемым лицом и фиксацией его психофизиологических параметров (реакций) на задаваемые вопросы.

Результаты опроса (получаемая информация) в виде полиграмм, справок, заключений специалиста, а также аудио-, видеозаписи хода опроса имеют вероятностный характер.

В связи с этим форма передачи (фиксации) информации специалистом полиграфа о результатах использования полиграфа имеет вспомогательное значение.

Специалист полиграфа при изучении представленных материалов особое внимание должен уделять вопросам медицинской готовности опрашиваемого к проведению процедуры опроса:

а) определение физического и психического состояния опрашиваемого;

б) установление особенностей его организма и заболеваний, наличие которых делает проведение опроса нецелесообразным из-за вероятности ненормальных физиологических реакций, что может стать причиной необъективных выводов (конечных результатов опроса).

При этом специалисту перед принятием решения о проведении опроса следует дополнительно осуществить необходимые консультации с соответствующими специалистами медицинских учреждений для определения психических и физических отклонений, которые являются абсолютными, частичными или временными факторами, не позволяющими получить (отразить) на полиграмме хорошо поддающиеся интерпретации данные динамики физиологических показателей.

Концептуальным вопросом правил использования полиграфа является положение, что в случае отказа опрашиваемого, опрос не проводится. Отказавшемуся от опроса должно быть сообщено о его правах и предоставлена возможность объяснить причину отказа.

Перед проведением опроса, для исключения возможных отказов от опроса, целесообразно привлечь практических психологов для комплексного изучения личности опрашиваемого с составлением его "психологического портрета", развивать у сотрудников САБ навыки профессионального общения для взаимодействия с лицами, склонными к конфликтам, для умения устанавливать психологический контакт и создания положительной установки, исключающей подобные отказы.

Анализ практики использования полиграфа свидетельствует, что максимальная эффективность и точность результатов достигается:

- при соблюдении рекомендаций и четком выполнении всех требований по подготовке и проведению опроса;
- высоким профессиональным уровнем специалиста, его коммуникативными качествами для специального общения.

Эффективность использования полиграфа зависит и от психического и физического состояния (готовности) лица к моменту опроса, степени отклонений конкретной личности от нормы, а также необходимо учитывать возрастные и половые особенности опрашиваемого.

4. Требования к условиям проведения опроса

Анализ зарубежного и отечественного опыта позволяет сформулировать следующие примерные требования к условиям и помещениям для проведения опросов с использованием полиграфа.

Опрос должен проводиться в помещении со звукоизоляцией, исключающей воздействие на опрашиваемого раздражителей (шумов и иных внешних условий, отвлекающих внимание), с уютным и спокойным интерьером, хорошим освещением, постоянной комнатной температурой. В соответствии с этим:

1. Помещение должно иметь площадь не менее - 12 м².
2. Помещение должно иметь высоту минимум - 2,5 м.
3. Помещение должно быть максимально защищено от шумового фона:
 - со стороны окна (двойные рамы, шторы);
 - со стороны двери (двойные двери, обивка);
 - со стороны пола (ковровое покрытие спокойных тонов).
4. Окна в помещении не должны выходить на шумную сторону(транспортные магистрали).
5. Состояние помещения должно соответствовать, гигиеническим нормами быть комфортным:
 - температура воздуха - около + 20°С;
 - влажность воздуха - около 60%;
 - освещение комбинированное (естественное и искусственное).
6. Стены помещения должны быть окрашены в спокойные, не бросающиеся в глаза тона.
7. Помещение должно иметь автомат защиты электрической сети с общим рубильником, розетки для подключения различных электроприборов. Аппаратура, устанавливаемая в помещении, должна быть подключена к защитному заземлению.
8. В помещении желательно иметь смежную комнату с отдельным входом для размещения персонала и установки аудио-, видеозаписи или телевизионной аппаратуры контроля и фиксации процедуры опроса, в том числе, с установленными в окнах стеклами с односторонней видимостью.
9. В состав оборудования помещения должен входить следующий инвентарь и расходные материалы:
 - столы для аппаратуры;
 - кресла мягкие с подлокотниками;
 - стулья полумягкие;
 - шкаф для бумаг;
 - металлический шкаф (сейф);
 - вешалки;
 - бумага (для полиграфа и принтера);
 - дискеты;
 - чернила для полиграфа, (для механических полиграфов);
 - спирт медицинский (для дезинфекции датчиков и протирания рук);
 - вата, салфетки.
10. Полиграфные устройства, используемые для проведения опроса, должны иметь защиту не ниже II класса, о чем должен быть соответствующий сертификат качества и заключение Минздрава России по исследованию датчиков и устройств полиграфа о том, что полиграф отвечает требованиям, предъявляемым к изделиям, имеющим непосредственный контакт с организмом человека, а материалы, из которого они изготовлены не оказывают отрицательного воздействия на опрашиваемого и окружающую среду.

5. Порядок закрепления результатов опроса

При оценке результатов опроса с использованием полиграфа, анализируется полученная информация в комплексе с иными источниками. Оценка информации, полученной в ходе опроса, в совокупности с иными данными заканчивается принятием решения о целесообразности или нецелесообразности использования полученной информации и об определении форм, путей и тактических приемов реализации полученной информации.

Для соблюдения прав опрашиваемого и объективного документирования (фиксации на материальном носителе получаемой информации) вербальной информации, справка оформляется приложением в форме протокола. В протоколе должно быть предусмотрено деление каждой страницы на три части со следующим содержанием:

- первая часть содержит тестовые вопросы, задаваемые опрашиваемому;
- вторая часть содержит ответы опрашиваемого на задаваемые тестовые вопросы ("Да" или "Нет") и его подпись по ответу;
- третья часть содержит ссылку на фрагмент полиграммы опроса, технически иллюстрирующий реакцию (наличие или отсутствие изменений в динамике физиологических параметров) опрашиваемого на задаваемый вопрос.

По имеющимся существенным противоречиям между устными ответами на предъявляемые вопросы и записями полиграфа, опрашиваемого просят дать объяснения, которые вносятся в протокол.

Выводы

1. Опрос с использованием полиграфа позволяет получить объективную информацию о пассажире.
2. Ошибки в проведении опросов с использованием полиграфа возникают из-за существенных тактических и методических ошибок, недостаточной компетенции специалиста.

По Методике выявления потенциально опасных пассажиров путем специального опроса в ходе предполетного обслуживания (профайл метод)

Вид документа: Письмо Ространснадзора от 11/09/2004 № 9.1.16-603

Принявший орган: Ространснадзор

Статус действия: Действующий

Дата внесения в БД: 11/24/2004

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ