



საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო  
Georgian Civil Aviation Agency

# ავიასანარმოს მიერ საავიაციო უშიშროების რისკის ადგილობრივი შეფასების შემუშავების დამხმარე სახელმძღვანელო

© დოკუმენტი შემუშავებულია 2024 წელს, სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ.

მასალის გამოყენების პირობები: საავიაციო უშიშროების კონტექსტის, სპეციფიკის და ავიაციის სფეროში გამოყენებული ტერმინოლოგიის სირთულის გათვალისწინებით, დაუშვებელია ამ დოკუმენტის, ტექსტში მოყვანილი ცალკეული თავების, ინფორმაციის ან მისი ნაწილის მედია გაშუქება, სხვა ვებ-გვერდებზე, თუ ბეჭდურ გამოცემებში გამოქვეყნება სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს თანხმობის გარეშე.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო  
2024 წელი



## სარჩევი

1. შესავალი .....	3
2. მართლსაწინააღმდეგო ქმედების სცენარის სახეები .....	5
3. რისკის შეფასების კომპონენტები, რისკის გამოსათვლელი ფორმულა და რისკის განგარიშების წესი.....	6
4. საფრთხის დონის შესაბამისი საავიციო უშიშროების უზრუნველყოფის ზომები.....	8
დანართი 1.....	9
დანართი 2.....	12

## 1. შესავალი

1. „ავიასაწარმოს მიერ საავიაციო უშიშროების რისკის ადგილობრივი შეფასების შემუშავების დამხმარე სახელმძღვანელოს“ (შემდგომში- „სახელმძღვანელო“) მიზანია, ავიასაწარმოებში რისკის შეფასების დანერგვისა და პროცესის სწორად და თანამიმდევრულად განხორციელების ხელშეწყობა. აღნიშნული პროცესი ითვალისწინებს დონისძიებების კომპლექსს, მათ შორის: საფრთხის დონის განსაზღვრას, მიღებული საფრთხის დონის შესაბამისი საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის ზომების გატარებას. წინამდებარე სახელმძღვანელოს მიზანია რისკის ადგილობრივი შეფასების ხელშეწყობა იმ ავიასაწარმოებისთვის, რომლებსაც საქართველოს კანონმდებლობით მოეთხოვებათ ამგვარი შეფასების განხორციელება.

2. ავიასაწარმოების მიერ რისკის ადგილობრივი შეფასების განხორციელების ვალდებულებას ადგენს „მართლსაწინააღმდეგო ქმედებისგან სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების დაცვის უზრუნველყოფის სახელმწიფო პროგრამის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 29 დეკემბრის N556 დადგენილება. აღნიშნული დადგენილების თანახმად, რისკის ადგილობრივი შეფასება წარმოადგენს ავიასაწარმოს მიერ შემუშავებული მეთოდოლოგიის თანახმად განხორციელებულ რისკის შეფასებას, რომელიც მიზნად ისახავს ავიასაწარმოში საფრთხის დონის შესაბამისი უშიშროების ზომების განსაზღვრას. ამ ვალდებულების შესრულებაზე კონტროლს და ზედამხედველობას კი ახორციელებს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი-სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომში- „სააგენტო“).

3. შესაბამისად, ავიასაწარმოების მიერ, საავიაციო უშიშროების პროგრამის ფარგლებში, რისკის ადგილობრივი შეფასება ითვალისწინებს რისკის ადგილობრივი შეფასების მეთოდოლოგიის შემუშავებას, რისკის შეფასების განხორციელებასა და საფრთხის თითოეული დონის შესაბამისი უშიშროების ზომების განსაზღვრას. ამასთან, აუცილებელია ავიასაწარმომ უზრუნველყოს რისკის შეფასების შედეგებისა და გატარებული, საფრთხის დონის შესაბამისი ზომების შესახებ ინფორმაციის შენახვა.

**შენიშვნა 1:** საფრთხე გულისხმობს პირის ან პირთა ჯგუფის მიერ სამოქალაქო ავიაციის წინააღმდეგ მიმართული მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელების ალბათობას, რომლის განხორციელება გამოიწვევს სამოქალაქო ავიაციის /ავიასაწარმოს ნორმალური ფუნქციონირების შეფერხებას, მსხვერპლს, ეკონომიკურ ზარალს და ა.შ.

**შენიშვნა 2:** წინამდებარე სახელმძღვანელოში გამოყენებულ სხვა ტერმინებს აქვს საქართველოს საჰაერო კოდექსითა და მთავრობის N556 დადგენილებით განსაზღვრული მნიშვნელობა.

4. რისკის ადგილობრივი შეფასების განხორციელების ვალდებულება ვრცელდება შემდეგ ავიასაწარმოებზე:

ა) აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტი;

ბ) საქართველოში რეგისტრირებული კომერციული გადაყვანა-გადაზიდვის განმახორციელებელი ავიაგადამზიდველი /საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი, და/ან ავიაგადამზიდველი /საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი, რომლისთვისაც საქართველო წარმოადგენს ექსპლუატანტის სახელმწიფოს;

გ) სხვა ნებისმიერი ავიასაწარმო, მათ შორის, ბორტკვების საწარმო, საავიაციო სატვირთო ტერმინალი, საავიაციო საწვავ-გასამართი საწარმო, საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმო, ცნობილი ტვირთგამგზავნი, რეგულირებადი და ცნობილი მიმწოდებელი.

5. რისკის ადგილობრივი შეფასების განხორციელება არ მოეთხოვება თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატანტს, ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტს, საერთო დანიშნულების და საავიაციო სამუშაოების განმახორციელებელი საჰაერო ხომალდის იმ ექსპლუატანტს, რომლის ექსპლუატაციაში არსებული საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური ასაფრენი მასა არ აღემატება 5700 კგ-ს და ეს უკანასკნელი არ ახორციელებს ფრენას საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებიდან/ აეროპორტებში/ვერტოდრომებიდან/ ვერტოდრომებზე.

6. რისკის ადგილობრივი შეფასების განხორციელების ვალდებულებისგან შესაძლებელია ავიასაწარმოს განთავისუფლება, სააგენტოს მიერ განხორციელებული რისკის შეფასების საფუძველზე, რომლის წინაპირობებსაც ადგენს საქართველოს მთავრობის N556 დადგენილება.

7. ადგილობრივი საფრთხეების გათვალისწინებით, ავიასაწარმოს მიერ განხორციელებული ადგილობრივი რისკის შეფასების საფუძველზე, რომლის შედეგად შესათანხმებლად წარედგინება სააგენტოს, აეროდრომის ექსპლუატანტი შეიძლება ნაწილობრივ გათავისუფლდეს საავიაციო უშიშროების მოთხოვნების შესრულებისაგან, რომლის წინაპირობებიც დადგენილია სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 4 მარტის №32 ბრძანებით დამტკიცებული „სამოქალაქო აეროდრომის/ვერტოდრომის სერტიფიცირებისა და საფრენი მოედნების რეგისტრაციის და აღრიცხვის წესის“ 32-ე მუხლის მე-4 პუნქტით.

8. თითოეულ ავიასაწარმოს, რისკის ადგილობრივი შეფასების მიზნით, უნდა ჰყავდეს რისკის შეფასების განმახორციელებელი პირი.

9. რისკის ადგილობრივი შეფასება უნდა განხორციელდეს ავიასაწარმოს მიერ დადგენილი სიხშირით, საფრთხეების გათვალისწინებით, თუმცა, რეკომენდებულია მისი განხორციელება არანაკლებ წელიწადში ერთხელ.

10. რეკომენდებულია, საფრთხის დონის განსაზღვრისას, ავიასაწარმომ იხელმძღვანელოს წინამდებარე სახელმძღვანელოთი.

11. რისკის შეფასებისთვის საჭირო საფრთხეების შესახებ ინფორმაცია შეიძლება მიღებულ იქნას როგორც სააგენტოდან, ასევე სხვა ღია ან კონფიდენციალური წყაროდან.

## 2. მართლსაწინააღმდეგო ქმედების სცენარის სახეები

12. მართლსაწინააღმდეგო ქმედების სცენარი გულისხმობს მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელების ხერხს.

13. რისკის შეფასების ფარგლებში, აუცილებელია მოხდეს ქვემოთ მოცემული სხვადასხვა ფაქტორის გათვალისწინება. უნდა შეფასდეს ის მეთოდები და საშუალებები, რომლის გამოყენებითაც შესაძლოა განხორციელდეს მართლსაწინააღმდეგო ქმედება:

ა) თავდასხმის იარაღი /ასაფეთქებელი მოწყობილობის ტიპი, ინფორმაცია მათი დამზადების მეთოდის შესახებ;

ბ) ინფორმაცია პოტენციური დამნაშავის შესახებ (მაგ: მგზავრი, პერსონალი, გარეშე პირი და ა.შ.);

გ) თავდასხმის იარაღის /ასაფეთქებელი მოწყობილობის დანიშნულების ადგილამდე მიწოდების ხერხი (მაგ: სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებით თუ ადამიანის სხეულზე განთავსებით და ა.შ.);

დ) ინფორმაცია თავდასხმის იარაღის /ასაფეთქებელი მოწყობილობის შენიღვის შესახებ და მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელების მიზნით მისი გამოყენების ხერხის შესახებ.

14. მართლსაწინააღმდეგო ქმედება შეიძლება განხორციელდეს იქნეს სხვადასხვა სახის სცენარის გამოყენებით, მათ შორის:

ა) ადამიანის სხეულზე ან სხეულში მოთავსებული თვითნაკეთი ასაფეთქებელი მოწყობილობით;

ბ) სატრანსპორტო საშუალებაზე/ში მოთავსებული თვითნაკეთი ასაფეთქებელი მოწყობილობით;

გ) ტვირთში მოთავსებული თვითნაკეთი ასაფეთქებელი მოწყობილობით;

დ) გადასატანი საზენიტო-სარაკეტო კომპლექსის გამოყენებით (კონფლიქტის ზონებში ან სხვა ზონებში);

ე) მომსახურებისთვის განკუთვნილ საგნებში (ბორტკვებაში ან საბორტო მარაგში) მოთავსებული თვითნაკეთი ასაფეთქებელი მოწყობილობის გამოყენებით;

ვ) მართლსაწინააღმდეგო ქმედება ჰაერში (საჰაერო ხომალდის გამოყენება იარაღის სახით და საჰაერო ხომალდის მართლსაწინააღმდეგო დაუფლება);

ზ) მართლსაწინააღმდეგო ქმედება აეროპორტის კონტროლირებად ან არაკონტროლირებად ზონებში (მათ შორის, შეიარაღებული თავდასხმა);

თ) კიბერიერიში;

ი) მართლსაწინააღმდეგო ქმედება ქიმიური, ბიოლოგიური და რადიოაქტიური იარაღის გამოყენებით;

კ) საბოტაჟი.

### 3. რისკის შეფასების კომპონენტები, რისკის გამოსათვლელი ფორმულა და რისკის გაანგარიშების წესი

15. რისკის შეფასების კომპონენტებია: მოწყვლადობა, ზემოქმედება და ალბათობა.

16. რისკი გამოითვლება შემდეგი ფორმულით:  $R = V \times I \times L$ , სადაც:

- ა) R - აღნიშნავს რისკს;
- ბ) V - აღნიშნავს მოწყვლადობას;
- გ) I - აღნიშნავს ზემოქმედებას;
- დ) L - აღნიშნავს ალბათობას.

16.1 მოწყვლადობა წარმოადგენს საავიაციო უშიშროების სისტემაში არსებულ სუსტ არეებს, რომელიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს მართლსაწინააღმდეგო ქმედების წარმატებით განხორციელების მიზნით (იხ.: დანართი 1, ცხრილი №2);

16.2 ალბათობა არის მართლსაწინააღმდეგო ქმედების შესაძლო განხორციელების კოეფიციენტი, რომელიც ფასდება ბოროტმოქმედის ან ბოროტმოქმედთა ჯგუფის განზრახვისა და მისი/მათი მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელების სისრულეში მოყვანის შესაძლებლობის შეფასების საფუძველზე, არსებული საავიაციო უშიშროების ზომების გათვალისწინების გარეშე. მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელების ალბათობა ძირითადად მიიღება საფრთხის შეფასების საფუძველზე  $L = I \times C$ , სადაც L არის ალბათობა, I - განზრახვა, ხოლო C - უნარიანობა. აღნიშნულის გათვალისწინებით დგინდება ალბათობის კატეგორიები (იხ.: დანართი 1, ცხრილი №3);

16.3 ზემოქმედება არის განხორციელებული მართლსაწინააღმდეგო ქმედებით გამოწვეული უარყოფითი შედეგი, რომელიც იწვევს მსხვერპლს, დაზიანებას, ეკონომიკურ ზარალს.

17. მართლსაწინააღმდეგო ქმედებით გამოწვეული შედეგების მასშტაბი და სიმძიმის ხარისხი განისაზღვრება ისეთი ფაქტორებით, როგორცაა:

- ა) მსხვერპლის რაოდენობა;
- ბ) ეკონომიკური/მატერიალური ზარალის მასშტაბი;
- გ) დესტაბილიზაციის მასშტაბი;
- დ) ეკოლოგიური ზიანის მასშტაბი;
- ე) პოლიტიკური და სოციალური ზიანი, სახელმწიფოს რეპუტაციის შელახვის ჩათვლით;

ვ) დროის მონაკვეთი მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელების მომენტიდან მის სრულ აღმოფხვრამდე და სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირების სრულ აღდგენამდე.

18. რეალობასთან მაქსიმალურად მიახლოებული შედეგის მისაღებად, შეფასება უნდა განხორციელდეს მართლსაწინააღმდეგო ქმედების ყველაზე მძიმე სცენარის გათვალისწინებით, რისთვისაც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს არსებული ისტორიული, მეცნიერული და სტატისტიკური მონაცემები. აღნიშნულის გათვალისწინებით, დგინდება შემოქმედების კატეგორიები (**იხ.: დანართი 1, ცხრილი №4**).

19. მოწყვლადობა, ალბათობა და შემოქმედება ფასდება ხუთ ბალიანი შკალით (**იხ.: დანართი 1, ცხრილი №1**) და ენიჭება ფერი, სადაც 1 ყველაზე დაბალი და 5 ყველაზე მაღალი რისკის მაჩვენებელია.

20. მოწყვლადობის, ალბათობისა და შემოქმედების გარდა, რისკის გაანგარიშებისთვის აუცილებელი კომპონენტებია:

ა) ინფორმაცია საფრთხის შესახებ, რომელიც მოიცავს მართლსაწინააღმდეგო ქმედების სავარაუდო სცენარს, მათ შორის ინფორმაციას სამიზნის შესახებ (მაგ: საჰაერო ხომალდი, აეროპორტის ტერმინალი ან სხვა ობიექტი), მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელებისთვის გამოსაყენებელი მოწყობილობების, საშუალებებისა და მეთოდის შესახებ (მაგ: თვითნაკეთი ასაფეთქებელი მოწყობილობა, განმანორციელებელი პირი, ჯგუფი და ა.შ.);

ბ) საფრთხის დონის შემცირების მიზნით განსახორციელებელი ზომები;

გ) ნარჩენი მოწყვლადობა- მოწყვლადობის ის მისაღები დონე, რომელიც რჩება მოწყვლადობის აღმოსაფხვრელი ღონისძიებების გატარების შემდეგ;

დ) ნარჩენი რისკი - რისკის ის მისაღები დონე, რომელიც რჩება რისკის შემცირების მიზნით გატარებული ღონისძიებების შემდეგ;

ე) ნარჩენი რისკების შესამცირებლად გასატარებელი დამატებითი ღონისძიებები- განსაზღვრული ზომები, რომლებიც მიიღება ნარჩენი რისკის შემცირების მიზნით.

21. საფრთხე, როგორც კომპონენტი, მოიცავს ინფორმაციას მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელების განზრახვისა და ამ განზრახვის სისრულეში მოყვანის ალბათობის შესახებ.

22. რისკის გაანგარიშება ხორციელდება ქულებით, რისკის ფორმულის ( $R = V \times I \times L$ ) მეშვეობით. რისკის შეფასების საფუძველზე მიღებული შედეგის (საფრთხის დონე) სიმძიმის განსაზღვრის მიზნით, მას ენიჭება კატეგორიები, ფერები და ციფრები (**იხ.: დანართი 1, ცხრილი №5**).

23. რისკის შეფასება უნდა განხორციელდეს წინამდებარე სახელმძღვანელოს დანართი 2-ში მოცემული წესისა და Microsoft Excel-ის ცხრილის საშუალებით.

24. აღნიშნული წესით გაანგარიშება სრულდება თითოეული საფრთხის/სცენარის ტიპისთვის.

25. რისკის დონის გაანგარიშების შედეგად მიღებული მონაცემის საფუძველზე განისაზღვრება საფრთხის 3 დონე, რომელთაც ენიჭება: მწვანე, ნარინჯისფერი და წითელი. თუ რისკის შეფასების მაჩვენებელი საშუალო ან საშუალოზე დაბალია განისაზღვრება მწვანე ფერით. თუ რისკის შეფასების მაჩვენებელი საშუალო ან საშუალოზე მაღალია, განისაზღვრება ნარინჯისფერად. თუ რისკის შეფასების მაჩვენებელი მაღალია, ენიჭება წითელი ფერი.

#### **4. საფრთხის დონის შესაბამისი საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის ზომები**

26. ავიასაწარმოების საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროგრამა უნდა ითვალისწინებდეს საავიაციო უშიშროების ზომებს საფრთხის თითოეული დონისთვის.

27. დაბალი საფრთხის დონის დადგენის შემთხვევაში გამოიყენება საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროგრამით გათვალისწინებული, სტანდარტულ ვითარებაში განსაზღვრული საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის ზომები.

28. საშუალოზე დაბალი, საშუალო და საშუალოზე მაღალი საფრთხის დონის შემთხვევაში, გამოიყენება საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროგრამით გათვალისწინებული, საფრთხის დონის შესაბამისი ზომები და სხვა დამატებითი, გონივრული ზომები, რომელიც ეფექტური იქნება კონკრეტული საფრთხის სცენარის ტიპისთვის.

29. მაღალი საფრთხის დონის შემთხვევაში, გამოიყენება საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროგრამით გათვალისწინებული, საფრთხის დონის შესაბამისი ზომები და სხვა დამატებითი, გონივრული ზომები, რომელიც კონკრეტული საფრთხის სცენარის ტიპისთვის ეფექტური იქნება. მაღალი საფრთხის დონე შეიძლება ითვალისწინებდეს მართლსაწინააღმდეგო ქმედების საპასუხო დონის ძიებების აუცილებლობას, გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების გეგმის თანახმად ან/და ავიასაწარმოს საქმიანობის შეჩერებას, იქამდე, ვიდრე არ მოხდება საფრთხის დონის დაწვეა/დარეგულირება.

30. რისკის შეფასების საფუძველზე გამოვლენილი საშუალოზე მაღალი ან მაღალი საფრთხის დონის, ასევე გატარებული ზომების შესახებ, ავიასაწარმოს ეძლევა რეკომენდაცია დაუყოვნებლივ აცნობოს სააგენტოს.

31. ინფორმაციის მიღებისას, სააგენტო ანალიზებს მას და ახორციელებს ზომებს საფრთხის დონის შესაბამისად.



ცხრილი №1

მაჩვენებელი	ქულა
დაბალი	1
საშუალოზე დაბალი	2
საშუალო	3
საშუალოზე მაღალი	4
მაღალი	5

ცხრილი №2

დაბალი 1	მართლსაწინააღმდეგო ქმედების რისკის დონის შემცირების მიზნით დანერგილი საავიაციო უშიშროების ზომები ეფექტურია.
საშუალოზე-დაბალი 2	მართლსაწინააღმდეგო ქმედების რისკის დონის შემცირების მიზნით საავიაციო უშიშროების ზომები ნაწილობრივ არის დანერგილი და არასრულყოფილია ან ეფექტურია მხოლოდ გარკვეული სცენარით განხორციელებული მართლსაწინააღმდეგო ქმედების დროს.
საშუალო 3	მოიცავს როგორც საშუალოზე მაღალი, ასევე საშუალოზე დაბალი კატეგორიით გათვალისწინებულ ნიშნებს ან/და დანერგილი საავიაციო უშიშროების ზომები ეფექტურია გარკვეული სცენარით განხორციელებული მართლსაწინააღმდეგო ქმედების დროს, თუმცა იკვეთება ხარვეზები.
საშუალოზე მაღალი- 4	მართლსაწინააღმდეგო ქმედების რისკის დონის შემცირების მიზნით განსახორციელებელი საავიაციო უშიშროების ზომები შეზღუდული სპექტრისაა, დადგენილი მოთხოვნები არ ითვალისწინებს რისკის მნიშვნელოვან ასპექტებს ან/და, არაეფექტურია გარკვეული სცენარით განხორციელებული მართლსაწინააღმდეგო ქმედების დროს.
მაღალი 5	ზომების ეფექტურად განხორციელების შესაძლებლობის არქონის ან დადგენილი მოთხოვნების არარსებობის გამო არ არის შემუშავებული მართლსაწინააღმდეგო ქმედების რისკის დონის შემცირების მიზნით განსახორციელებელი საავიაციო უშიშროების არანაირი ზომა.

**ცხრილი №3**

<p>დაბალი</p> <p>1</p>	<p>არსებობს თეორიული მოსაზრება მართლსაწინააღმდეგო ქმედების თაობაზე, თუმცა არ არსებობს არანაირი ნიშანი, ფაქტობრივი მტკიცებულება მისი განხორციელების ან მისი დაგეგმვის შესახებ.</p>
<p>საშუალოზე-დაბალი</p> <p>2</p>	<p>მართლსაწინააღმდეგო ქმედება ნაკლებ მოსალოდნელია, რადგან მსგავსი სცენარი ბოლო პერიოდის განმავლობაში არ განხორციელებულა, თუმცა არსებობს ინფორმაცია მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელების განზრახვის შესახებ ან მისი წარმატებით განხორციელების მეთოდი არასრულყოფილადაა შემუშავებული და სავარაუდოა, რომ მართლსაწინააღმდეგო ქმედება განხორციელებული იქნება გაანსხვავებული ფორმით.</p>
<p>საშუალო</p> <p>3</p>	<p>შესაძლებელია განხორციელდეს მართლსაწინააღმდეგო ქმედება, რადგან არსებობს გარკვეული მტკიცებულება, მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განზრახვისა და მისი განხორციელების შესაძლებლობის შესახებ, თუმცა არ არსებობს მისი განხორციელების, დაგეგმვის შესახებ ფაქტობრივი მტკიცებულება.</p>
<p>საშუალოზე-მაღალი</p> <p>4</p>	<p>მართლსაწინააღმდეგო ქმედება მოსალოდნელია, გამომდინარე იქიდან, რომ არსებობს ასეთი სცენარით განხორციელებული მართლსაწინააღმდეგო ქმედების მაგალითები ან უტყუარი მტკიცებულება, რომ ხორციელდება მართლსაწინააღმდეგო ქმედების დაგეგმვა ან ინფორმაციის შეგროვება ბოროტი განზრახვით.</p>
<p>მაღალი</p> <p>5</p>	<p>მართლსაწინააღმდეგო ქმედება დიდი ალბათობით მოსალოდნელია, რადგან აღნიშნული სცენარით ბოლო რამდენიმე წლის განმავლობაში უკვე განხორციელდა ანალოგიური ან არსებობს მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელების შესაძლებლობის განზრახვის და დაგეგმვის უტყუარი მტკიცებულება.</p>

**ცხრილი №4**

კატეგორია	მსხვერპლი	ეკონომიკური ზარალი	სხვა დარღვევები
მატალი 5	ასზე მეტი დაღუპული	საკმაოდ დიდი ეკონომიკური ზარალი	საავიაციო სისტემების ფუნქციონირების სერიოზული შეფერხება და სისტემის მიმართ მატალი უნდობლობა
საშუალოზე მატალი 4	სამი ელემენტიდან (მსხვერპლი/ეკონომიკური ზარალი/სხვა დარღვევები) ერთი ან ორი მაჩვენებელი ტოლია „მატალი“ კატეგორიის ელემენტების მაჩვენებლისა.		
საშუალო 3	ათობით დაღუპული	საგრძობი ეკონომიკური ზარალი	საავიაციო სისტემების ფუნქციონირების საგრძობი შეფერხება და სისტემის მიმართ უნდობლობა
საშუალოზე დაბალი 2	სამი ელემენტიდან (მსხვერპლი/ეკონომიკური ზარალი/სხვა დარღვევები) ერთი ან ორი მაჩვენებელი ტოლია „საშუალო“ კატეგორიის ელემენტების მაჩვენებლისა.		
დაბალი 1	შეიძლება იყოს რამდენიმე დაღუპული და/ან დაჭრილი	გარკვეული ეკონომიკური ზარალი	საავიაციო სისტემების ფუნქციონირებაში რამდენიმე დარღვევა/ ხარვეზი.

**ცხრილი №5**

დაბალი	1-24
საშუალოზე-დაბალი	25-45
საშუალო	46-74
საშუალოზე-მატალი	75-100
მატალი	101-125

## დანართი 2

რისკის შეფასების მიზანი:																
ავიასაწარმოს დასახელება:																
ვის მიერ შესრულებულია:																
შესრულების თარიღი:																
რისკის შემდეგი შეფასების თარიღი:																
საფრთხის ტიპი/სცენარი	საფრთხის დონის შემცირების მიზნით განხორციელებული ზომები	კომენტარი/შენიშვნა	მოწყვლადობა	ზემოქმედება	ალბათობა	რისკის შეფასების განმარტება				საჭიროა თუ არა შემდგომი ზომების გატარება?	პასუხისმგებელი პირი/თანამდებობა	შესრულებისათვის დადგენილი დრო				
			მაღალი	საშუალო	საშუალოდ დაბალი	მოწყვლადობა	ზემოქმედება	ალბათობა	რისკის შეფასება ქულებში							
			მაღალი	საშუალო	საშუალოდ დაბალი	5	3	2	30							
			დაბალი	დაბალი	დაბალი	1	1	1	1							
			დაბალი	დაბალი	საშუალო	1	1	3	3							
			საშუალოდ დაბალი	საშუალოდ დაბალი	საშუალოდ დაბალი	2	2	2	8							
			საშუალოდ დაბალი	დაბალი	საშუალოდ დაბალი	2	1	2	4							
			საშუალოდ მაღალი	დაბალი	დაბალი	4	1	1	4							
			საშუალოდ დაბალი	დაბალი	საშუალო	2	1	3	6							
			საშუალოდ დაბალი	საშუალოდ დაბალი	საშუალოდ დაბალი	2	2	2	8							
			საშუალოდ დაბალი	დაბალი	საშუალოდ დაბალი	2	1	2	4							
			საშუალოდ დაბალი	საშუალოდ მაღალი	საშუალო	2	4	3	24							
			დაბალი	საშუალოდ მაღალი	საშუალოდ დაბალი	1	4	2	8							
			საშუალოდ დაბალი	დაბალი	საშუალოდ დაბალი	2	1	2	4							
			მაღალი	დაბალი	საშუალოდ დაბალი	5	1	2	10							

### შეფასების ცხრილში მუშაობის წესი

1. რისკის შეფასება უნდა განხორციელდეს **Microsoft Excel**-ის ცხრილის საფუძველზე, რომელშიც **macros** ფუნქცია იქნება აქტივირებული.
2. გრაფა A: შეიტანება საფრთხის ტიპი/სცენარი.
3. გრაფა B: შეიტანება საფრთხის დონის შემცირების მიზნით დანერგული ზომები.
4. გრაფა C: შეიტანება რისკის შეფასებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი სხვა კომენტარი/შენიშვნა.
5. გრაფა D: გრაფა „მოწყვლადობა“. გრაფაზე დაწკაპუნებით იშლება მოწყვლადობის კატეგორიები. უნდა შეირჩეს საჭირო კატეგორია.

6. გრაფა E: გრაფა „ზემოქმედება“, გრაფაზე დაწკაპუნებით იშლება მოწყვლადობის კატეგორიები. უნდა შეირჩეს შესაბამისი კატეგორია.  
გრაფა F: გრაფა „ალბათობა“ გრაფაზე დაწკაპუნებით იშლება ალბათობის კატეგორიები. უნდა შეირჩეს შესაბამისი კატეგორია.
7. გრაფებში H,I,J: ავტომატურად გამოისახება მოწყვლადობის, ზემოქმედებისა და ალბათობის ამსახველი ქულები და შესაბამისი ფერი.
8. გრაფა K: მოწყვლადობის, ზემოქმედებისა და ალბათობის გრაფაში მოცემული ქულები ავტომატურად ანგარიშდება **V x I x L** ფორმულის მიხედვით. გრაფაში გამოისახება რიცხვი და ფერი, რომელიც შეესაბამება რისკის იმ დიაპაზონს, რომელსაც ფორმულით მიღებული სიდიდე მიეკუთვნება.
9. გრაფა L: შეიტანება რისკის შემცირების მიზნით განსახორციელებელი მოქმედებები.
10. გრაფა M: შეიტანება რისკის შემცირების მიზნით მოქმედებების განხორციელებაზე პასუხისმგებელი პირი და თანამდებობა.
11. გრაფა N: რისკის შემცირების მიზნით მოქმედებების განხორციელების ბოლო ვადა.

= = =

© დოკუმენტი შემუშავებულია 2024 წელს, სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ.

მასალის გამოყენების პირობები: საავიაციო უშიშროების კონტექსტის, სპეციფიკის და ავიაციის სფეროში გამოყენებული ტერმინოლოგიის სირთულის გათვალისწინებით, დაუშვებელია ამ დოკუმენტის, ტექსტში მოყვანილი ცალკეული თავების, ინფორმაციის ან მისი ნაწილის მედია გაშუქება, სხვა ვებ-გვერდებზე, თუ ბეჭდურ გამოცემებში გამოქვეყნება სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს თანხმობის გარეშე.

