



AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ HÜQUQİ AKTLARIN DÖVLƏT REYESTRİ

Aktın növü	AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI NƏQLİYYAT, RABİTƏ VƏ YÜKSƏK TEXNOLOGİYALAR NAZİRLİYİNİN KOLLEGIYASININ QƏRARI
Qəbul edildiyi tarix	26.01.2021
Qeydiyyat nömrəsi	KQ-1/21
Adı	“Sərnişinlərdən hava gəmisində daşınması qadağan edilmiş maddə və (və ya) predmetlərin götürülməsi, saxlanması, geri qaytarılması və məhv edilməsi Qaydası”nın və “Mülki aviasiya sahəsində təhdidlərin qiymətləndirilməsi və risklərin idarə olunması Metodikası”nın təsdiq edilməsi haqqında
Rəsmi dərc edildiyi mənbə	
Qüvvəyə minmə tarixi	13.02.2021
Azərbaycan Respublikasının vahid hüquqi təsnifatı üzrə indeks kodu	180.040.010
Hüquqi Aktların Dövlət Reyestrinin qeydiyyat nömrəsi	15202101260121
Hüquqi aktın Hüquqi Aktların Dövlət Reyestrinə daxil edildiyi tarix	12.02.2021

“Aviasiya təhlükəsizliyi üzrə Dövlət Proqramı”nın və “Aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi Qaydaları”nın təsdiq edilməsi haqqında” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2012-ci il 24 aprel tarixli 613 nömrəli Fərmanında dəyişiklik edilməsi barədə” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin [2020-ci il 17 avqust tarixli 1139 nömrəli](#) Fərmanının 3.1-ci bəndinin icrasını təmin etmək məqsədi ilə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2018-ci il 12 yanvar tarixli 1785 nömrəli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş “Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi haqqında Əsasnamə”nin 5.11.2-ci yarımbəndini rəhbər tutaraq, Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyinin Kollegiyası

qərara alır:

- “Sərnişinlərdən hava gəmisində daşınması qadağan edilmiş maddə və (və ya) predmetlərin götürülməsi, saxlanması, geri qaytarılması və məhv edilməsi Qaydası” təsdiq edilsin (əlavə olunur).
- “Mülki aviasiya sahəsində təhdidlərin qiymətləndirilməsi və risklərin idarə olunması Metodikası” təsdiq edilsin (əlavə olunur).
- Hüquq şöbəsinə tapşırılsın ki, bu Qərarın Azərbaycan Respublikasının Hüquqi Aktların Dövlət Reyestrinə daxil edilməsi üçün 3 (üç) gün müddətində Azərbaycan Respublikasının Ədliyyə Nazirliyinə təqdim olunmasını təmin etsin.
- Bu Qərar Azərbaycan Respublikasının Hüquqi Aktların Dövlət Reyestrinin elektron variantında dərc edildiyi gündən qüvvəyə minir.

**Sədr,
nəqliyyat, rabitə və yüksək
texnologiyalar naziri**

Ramin Quluzadə

**Katib,
Sənədlərlə iş şöbəsinin müdiri**

Gültən Mirəliyeva

Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat, Rabitə və
Yüksək Texnologiyalar Nazirliyinin
Kollegiyasının 2021-ci il “26” yanvar tarixli
KQ-1/21 nömrəli Qərarı ilə təsdiq edilmişdir.

Sərnişinlərdən hava gəmisində daşınması qadağan edilmiş maddə və (və ya) predmetlərin götürülməsi, saxlanması, geri qaytarılması və məhv edilməsi

QAYDASI

1. Ümumi müddəalar

- 1.1. Bu Qayda Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2012-ci il 24 aprel tarixli 613 nömrəli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş “Aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi Qaydaları”nın 10.30.2-1-ci yarımbəndinə uyğun olaraq hazırlanmışdır.
- 1.2. Bu Qayda hava gəmilərində daşınması qadağan edilmiş maddə və (və ya) predmetlərin götürülməsi, saxlanması, geri qaytarılması və məhv edilməsi qaydasını müəyyən edir.
- 1.3. Hava gəmisinin salonlarına daşınması qadağan edilmiş maddə və (və ya) predmetlərin keçirilməsinin qarşısının alınması və aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məqsədi ilə hava limanlarında sərnişinlərə, əl yükünə və baqaja aviasiya

təhlükəsizliyi üzrə baxış keçirilir.

2. Hava gəmilərində daşınması qadağan edilmiş maddə və (və ya) predmetlərin götürülməsi

2.1. Aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məqsədilə sərnişinin üzərinə, əl yükünə və baqajına həyata keçirilən baxış zamanı Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (ICAO) sənədlərində nəzərdə tutulan və pərakəndə satışda olan, lakin hava gəmisində daşınması qadağan edilmiş maddə və (və ya) predmetlər (kəsicici-deşicici alətlər, qaz balonları, lak-boya məmulatları, mayelər və s.) aşkar edildikdə, aviasiya təhlükəsizliyi xidmətinin əməkdaşı ilk olaraq həmin maddə və (və ya) predmetləri sərnişini yola salan şəxsə (şəxslərə) təhvil verilməsini təklif edir. Bu mümkün olmadıqda, həmin maddə və (və ya) predmetlərin götürülməsinə dair 2 (iki) nüsxədə akt tərtib edilir. Akt onu tərtib etmiş şəxs və sərnişin tərəfindən imzalanır. Aktın bir nüsxəsi aviasiya təhlükəsizliyi xidmətində qalır, digər nüsxəsi isə sərnişinə verilir və bu barədə qeydiyyat aparılır. Sərnişin həmin maddə və (və ya) predmetlərin bu Qaydanın 3.1-ci bəndində göstərilən müddət ərzində götürülməsi barədə məlumatlandırılır və bu barədə aktda müvafiq qeyd aparılır.

2.2 Baxış zamanı sərnişində hazırlanması, gəzdirilməsi və saxlanması üçün cinayət məsuliyyəti nəzərdə tutulmuş təhlükəli maddə və (və ya) predmetlər aşkarlandıqda bu barədə akt tərtib edilir və onların zərərsizləşdirilməsi üçün mütəxəssis dəvət olunur, həmin sərnişin reysdən kənarlaşdırılır və materiallarla birlikdə aidiyyəti üzrə hüquq mühafizə orqanlarına təhvil verilir.

3. Hava gəmilərində daşınması qadağan edilməsi səbəbindən sərnişindən götürülmüş maddə və (və ya) predmetlərin saxlanması və təhvil verilməsi

3.1. Hava gəmilərində daşınması qadağan edilməsi səbəbindən sərnişindən götürülən maddə və (və ya) predmetlər (kəsicici-deşicici alətlər, qaz balonları, lak-boya məmulatları, mayelər və s.) 30 (otuz) gün müddətində hava limanında xüsusi ayrılmış saxlanma yerində saxlanılır.

3.2. Sərnişin 30 (otuz) gün müddətində maddə və (və ya) predmetlərin götürülməsinə dair aktın bir nüsxəsini və şəxsiyyətini təsdiq edən sənədi təqdim etməklə və ya etibarnamə əsasında sərnişinin nümayəndəsi (etibarnamə və etibarnamə verilmiş şəxsin şəxsiyyətini təsdiq edən sənədlə birlikdə) müraciət etdikdə, götürülmüş maddə və (və ya) predmetlərin saxlanılmasına cavabdeh olan məsul şəxs tərtib olunmuş götürülmə aktına imza etdirilməklə maddə və (və ya) predmetləri sahibinə və ya onun nümayəndəsinə təhvil verir.

4. Maddə və (və ya) predmetlərin məhv edilməsi

4.1. Bu Qaydanın 3.1-ci bəndində göstərilən müddət ərzində sərnişinlər tərəfindən geri götürülməyən maddə və (və ya) predmetlərin məhv edilməsi üçün hava limanının aviasiya təhlükəsizliyi xidmətində Məhvetmə Komissiyası (bundan sonra - Komissiya) yaradılır.

4.2. Komissiya sərnişinlər tərəfindən geri götürülməyən maddə və (və ya) predmetlərin siyahısını və onların saxlanılma müddətinin bitməsinə yoxlayır.

4.3. Komissiya 30 (otuz) gün ərzində geri götürülməyən maddə və (və ya) predmetlərin sahibi tərəfindən geri götürülməyən kimi rəsmiləşdirir və 2 (iki) gün ərzində onların məhv edilməsi barədə qərar verir.

4.4. Sərnişinlər tərəfindən geri götürülməyən maddə və (və ya) predmetlərin məhv edilməsi barədə qərar qəbul edildiyi gündən 2 (iki) gün ərzində həmin maddə və (və ya) predmetlər Komissiya üzvlərinin iştirakı ilə hava limanı ərazisində ayrılmış xüsusi sahədə məhv edilir. Həmin maddə və (və ya) predmetlərin məhv edilməsi ilə əlaqədar məhvetmə aktı tərtib olunur və Komissiya üzvləri tərəfindən imzalanır.

Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat, Rabitə və
Yüksək Texnologiyalar Nazirliyinin
Kollegiyasının 2021-ci il "26" yanvar tarixli
KQ-1/21 nömrəli Qərarı ilə təsdiq edilmişdir.

Mülki aviasiya sahəsində təhdidlərin qiymətləndirilməsi və risklərin idarə olunması

METODİKASI

1. Ümumi müddəalar

1.1. Bu Metodika Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2012-ci il 24 aprel tarixli 613 nömrəli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş "Aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi Qaydaları"nın (bundan sonra - Qaydalar) 14-6.5.2-ci yarımbəndinə uyğun olaraq hazırlanmışdır və aviasiya təhlükəsizliyi sahəsində təhdidlərin qiymətləndirilməsi və risklərin idarə olunması üsullarını müəyyən edir.

1.2. Bu Metodika "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun, "Milli təhlükəsizlik haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun, Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrin tələbləri, habelə Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (ICAO), Avropa Mülki Aviasiya Konfransının (ECAC), Beynəlxalq Aviasiya Nəqliyyatı Assosiasiyasının (IATA) və digər beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatlarının standartları nəzərə alınmaqla hazırlanmışdır.

1.3. Bu Metodika mülki aviasiyanın fəaliyyətinə təhlükə yaradan və daim dəyişən təhdidlərin qarşısının alınması üzrə mövcud resursların və vasitələrin optimal bölüşdürülməsinə imkan yaradır.

1.4. Mülki aviasiya sahəsinə aid olan təhdidlərin qiymətləndirilməsi və risklərin idarə olunması üzrə tədbirlər müntəzəm şəkildə həyata keçirilməlidir və onların nəticələrindən asılı olaraq "Aviasiya təhlükəsizliyi üzrə Dövlət Proqramı"nda (bundan sonra - Dövlət Proqramı) və Qaydalarda müəyyən edilmiş təhlükəsizlik tələblərində zəruri dəyişikliklər edilməlidir.

2. Metodikanın məqsədləri, vəzifələri və prinsipləri

2.1. Bu Metodikanın məqsədləri aşağıdakılardır:

2.1.1. təhdidlərin müəyyən edilməsi və qiymətləndirilməsi ardıcılığının müəyyən edilməsi, risklərin idarə olunması sisteminin qurulması vasitəsi ilə mülki aviasiyanın fəaliyyətinin qanunsuz müdaxilə aktlarından qorunması üzrə adekvat, iqtisadi cəhətdən səmərəli tədbirlərin işlənilib hazırlanması;

2.1.2. mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə aktlarının baş vermə ehtimalının, onun mümkün nəticələrinin və təhlükəsizlik sisteminin zəif yerlərinin məntiqi qiymətləndirilməsi;

2.1.3. müntəzəm şəkildə mülki aviasiya sahəsinə aid olan təhdidlərin qiymətləndirilməsi və risklərin idarə olunması üzrə

tədbirləri həyata keçirməklə Dövlət Proqramı və Qaydalarda müəyyən edilmiş təhlükəsizlik tədbirlərinə zəruri dəyişikliklərin edilməsi;

2.1.4. mülki aviasiyanın fəaliyyətinin qanunsuz müdaxilə aktlarından qorunması üzrə adekvat tədbirlərin səmərəliliyinin artırılması vasitəsilə, aviadaşımalara olan ictimai etibarın artırılması və mülki aviasiya obyektlərinin təhlükəsiz fəaliyyətinin təmin edilməsi;

2.1.5. mülki aviasiya obyektlərində qanunsuz müdaxilə aktlarının mənfi nəticələrinin məqbul sayılan risk səviyyəsinə endirilməsi;

2.1.6. terror təhdidlərinin qarşısının alınması üçün etibarlı tədbirlər sisteminin yaradılması;

2.1.7. aviasiya təhlükəsizliyinin təmini sahəsində təhdidlərin aşkar edilməsi, xəbərdar edilməsi və qarşısının alınması, belə halların proqnozlaşdırılması və monitorinqi sisteminin təkmilləşdirilməsi;

2.1.8. aviasiya subyektləri səviyyəsində risklərin qiymətləndirilməsi üçün metodik vəsaitlərin hazırlanması.

2.2. Bu Metodikanın əsas vəzifələri aşağıdakılardır:

2.2.1. həyata keçirilmiş qanunsuz müdaxilə aktlarının baş vermə səbəblərinin araşdırılması, təhlili və onların mənfi nəticələrinin aradan qaldırılması, eyni zamanda həyata keçiriləcək qanunsuz müdaxilə aktlarının qarşısının alınması üzrə təsirli və iqtisadi cəhətdən səmərəli təhlükəsizlik tədbirlər kompleksinin işlənilib hazırlanması və tətbiqi;

2.2.2. hava daşımalarının müntəzəmliyinin təmini və qanunsuz müdaxilə aktlarının qarşısının alınması sahəsində aviasiya subyektlərinin fəaliyyətinə köməklik göstərilməsi;

2.2.3. aviasiya subyektləri səviyyəsində təhdidlərin qiymətləndirilməsi və risklərin idarə olunmasının təmin edilməsi;

2.2.4. təhlükəsizliyin təmini üçün zəruri olan texniki vasitələrin və insan resurslarının düzgün və optimal şəkildə bölünməsinə, əsas avadanlıqların alınmasında metodiki köməliyin göstərilməsi;

2.2.5. aviasiya təhlükəsizliyi üzrə həyata keçirilən tədbirlərin səmərəliliyinin təhlili əsasında Dövlət Proqramında və Qaydalarda dəyişikliklərin edilməsi üzrə təkliflərin hazırlanması.

2.3. Bu Metodikada təhlükəsizliyin təmininin üç əsas prinsipindən istifadə olunur:

2.3.1. müəyyən etmək;

2.3.2. həyata keçirmək;

2.3.3. müdafiə etmək.

2.4. Təhdidlərin qiymətləndirilməsində başlıca olaraq birinci prinsipdən istifadə olunur, ikinci və üçüncü prinsiplər isə risklərin idarə olunması prosesində vacib rol oynayır.

3. Əsas anlayışlar

3.1. Bu Metodikanın məqsədləri üçün aşağıdakı əsas anlayışlardan istifadə edilir:

3.1.1. **cavab tədbirləri** - böhran vəziyyətinin qarşısının alınması, habelə qanunsuz müdaxilə aktlarının aradan qaldırılması məqsədi ilə həyata keçirilən tədbirlər;

3.1.2. **ən zəif nöqtə** - hava limanında yerləşən və zədələnməsi və ya məhv edilməsi hava limanının fəaliyyətinin pozulmasına səbəb olan vasitə və avadanlıq (hava limanı ərazisində və yaxud onun ərazisindən kənarda yerləşən hava limanının (aerodromun) dispetçer məntəqəsi, rəbitə qovşağı və radionaviqasiya obyektləri, enerji təchizatı üzrə transformatorlar, əsas və ehtiyat enerji mənbələri, yanacaq və yanacaqdoldurma anbarları və s.);

3.1.3. **daxili pozucu** - hava limanının təhlükəsizlik zonasına, yaxud mühüm əhəmiyyətli obyektin ərazisinə müəyyən edilmiş daxil olmaq hüququna malik olan xidməti personal arasındakı potensial pozucu;

3.1.4. **kompiüter hücumu (kiber hücum)** - məqsədyönlü şəkildə informasiya-telekommunikasiya sistemlərinə və məlumat bazalarına texniki-proqram vasitələrindən və ya bu sistemlərin təhlükəsizliyinin pozulması məqsədi güdən elektron hesablayıcı maşın üçün ziyanverici proqramlardan (kompiüter viruslarından) istifadə etməklə həyata keçirilən təsir;

3.1.5. **mülki aviasiya obyektləri** - hava limanları, hava gəmiləri, aeronaviqasiya vasitələri, hava limanları tikililəri və həyat təminatlı digər obyektlər;

3.1.6. **mühüm əhəmiyyətli obyekt** - ölkənin milli təhlükəsizliyinə ciddi təsir göstərən, fəaliyyətinin dayandırılması, yaxud pozulması nəticəsində fövqəladə vəziyyət yaranan, müdafiə, təhlükəsizlik, beynəlxalq münasibətlərə, iqtisadiyyata, əhəlinin sağlamlığına və təhlükəsizliyinə uzunmüddətli mənfi təsir göstərən obyekt;

3.1.7. **mühüm əhəmiyyətli obyektlərin kateqoriyanınması** - mühüm əhəmiyyətli obyektlərin təhlükəlik dərəcəsini əks etdirən və obyektə baş verə biləcək qəzalardan yaranan sosial-iqtisadi nəticələrin şərti indeksi;

3.1.8. **nəzarət edilməyən zona** - hava limanının sərhədlərinin və digər şəxslərin məhdudiyət qoyulmadan daxil ola biləcəyi hissəsi, ona bitişik ərazi və yaxınlıqda yerləşən binalar və ya onların bir hissəsi;

3.1.9. **pozucu modeli** - hava limanına, yaxud onun mühüm əhəmiyyətli obyektinə qarşı qanunsuz müdaxilə aktını həyata keçirmək niyyətində olan potensial pozucuların sayı, texniki təchizatı, məlumatlılığı, döyüş taktikası, motivləri və məqsədləri barədə məlumat toplusudur;

3.1.10. **pozucu** - hava limanına, yaxud onun mühüm əhəmiyyətli obyektinə qarşı qanunsuz müdaxilə aktını həyata keçirən və yaxud keçirmək niyyətində olan şəxs, yaxud şəxslərdir. Belə pozucuların aşağıdakı tiplərini qeyd etmək olar: *təkbəşinə hələlət edən (daxili və xarici), qrup şəklində hələlət edən (daxili və xarici) və onların birləşmə forması (kombinə edilmiş);*

3.1.11. **risk** - obyektin zəif yerlərindən istifadə etməklə, hər hansı bir təhdidin reallaşması ehtimalı;

3.1.12. **təhdid** - mülki aviasiya hava limanlarının daxilində və ya xaricində olan obyektlərin fəaliyyətinə neqativ təsir göstərə biləcək, maddi ziyan və insan itkilərinə səbəb ola biləcək sosial hadisədir;

3.1.13. **obyektin zəifliyi** - obyektin və ya təhlükəsizlik sisteminin hər hansı bir təhdidin reallaşmasında istifadə olunan xüsusiyyətləri.

3.2. Bu Metodikada istifadə olunan digər anlayışlar "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununda və bu sahəni tənzimləyən digər normativ hüquqi aktlarda nəzərdə tutulan mənaları ifadə edir.

4. Aviasiya təhlükəsizliyinin təmini sahəsində təhdidlərin qiymətləndirilməsi və risklərin idarə olunması

4.1. Bu Metodika təhdidlərin qiymətləndirilməsi və risklərin idarə olunması, habelə bu sahədə mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə aktlarının qarşısının alınması üzrə səmərəli və iqtisadi cəhətdən qəbul edilən təhlükəsizlik sisteminin qurulmasının əsasını təşkil edir.

4.2. Təhdidlərin müəyyən edilməsi və qiymətləndirilməsi mülki aviasiyanın fəaliyyətinə aid olan təhdidlərin aşkar edilməsi, öyrənilməsi, qiymətləndirilməsi və onların minimuma (məqbul sayılan səviyyəyə) endirilməsi risklərin idarə olunmasının ilkin və ən vacib hissəsidir və günbəgün artan terror təhdidinə qarşı səmərəli mübarizə aparılmasının ən optimal yoludur.

4.3. Təhdidlərin müəyyən edilməsi üçün aşağıdakı metodlardan istifadə olunur:

4.3.1. reaktiv metod - mülki aviasiyada baş vermiş qəza və insidentlərin araşdırmalarının nəticələrinin təhlilidir. Bu metodun səmərəliliyi aparılmış araşdırmaların həcmindən, dəqiqliyindən və obyektivliyindən asılıdır;

4.3.2. proaktiv metod - müxtəlif mənbələrdən alınmış məlumatlar əsasında mövcud təhlükəsizlik sisteminə zəif yerlərin aşkar edilməsidir;

4.3.3. proqnostik metod - müxtəlif mənbələrdən alınmış məlumatlar əsasında gələcəkdə baş verə biləcək neqativ halların mümkünlüyünü və ehtimal dərəcəsinin müəyyən edilməsidir.

4.3.4. Təhdidlərin müəyyən edilməsi və qiymətləndirilməsi üçün istifadə olunan metodların tətbiqi zamanı mülki aviasiyaya qarşı təhdidlər və onların həyata keçirilməsi barədə geniş məlumatların toplanması ən əsas və zəruri şərtədir. Mülki aviasiyanın fəaliyyətinə aid xüsusi və statistik məlumatların və faktların əsasında təhdidlərin xarakteri və onların ehtimal olunan həyata keçirilmə metodları müəyyən edilir.

4.4. Bu Metodikanın 4.3.4-cü yarımbəndində qeyd olunan məlumatlar aşağıdakı mənbələrdən alın bilər:

4.4.1. aviasiya obyektlərində həyata keçirilmiş və ya qarşısı alınmış hücumlar daxil olmaqla, real baş vermiş insidentlər. Bu hücumlar terror aktlarının yerinə yetirilməsinin məqsədi və metodları haqqında məlumat almağa imkan verir;

4.4.2. ICAO, ECAC, IATA və digər beynəlxalq mülki aviasiya qurumları;

4.4.3. qapalı mənbələr: ilk növbədə kəşfiyyat, hüquq-mühafizə orqanları və digər dövlət strukturları;

4.4.4. Azərbaycan Respublikasının xarici ölkələrdəki diplomatik nümayəndəlikləri və konsulluq idarələri;

4.4.5. Azərbaycan Respublikasının milli aviashirkətlərinin xarici ölkələrdəki nümayəndəlikləri;

4.4.6. kütləvi informasiya vasitələri.

4.5. Məlumatların toplanması və təhlili aşağıdakı prinsiplərə əsaslanır:

4.5.1. bu sahə üzrə məşğul olan əməkdaşın zəruri məlumatlara buraxılış səlahiyyəti olmalıdır;

4.5.2. məlumatların toplanılması müntəzəm olaraq və real zaman şəraitində keçirilir;

4.5.3. yalnız leqal mənbələrdən alınmış məlumatlar təhlil edilir.

4.6. Məlumatların toplanması zamanı mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qarşı edilmiş hər hansı cinayət faktı (məsələn, hava gəmilərinin partladılması, yerdə hava gəmilərinə qarşı diversiyalar, hava limanının obyektlərinə silahlı basqınlar və s.) nəzərə alınmalıdır.

4.7. Məlumatların təhlili zamanı ölkədəki sosial-iqtisadi və ictimai vəziyyət nəzərə alınmalıdır (məsələn, siyasi təlatümlər, iqtisadi böhran və bunların nəticəsində aviasiya təhlükəsizliyinin təmininə ayrılan məsrəflərin azalması və s.).

4.8. Təhdidlərin qiymətləndirilməsinə təsir edən məlumatların seçilməsi meyarları aşağıdakılardır:

4.8.1. beynəlxalq terrorizm və dini ekstremizm;

4.8.2. qonşu dövlətlərlə ərazi problemləri (delimitasiya və demarkasiya problemləri);

4.8.3. digər dövlətlərin iqtisadi, siyasi və hərbi maraqlarının genişləndirilməsi istəkləri;

4.8.4. ölkədə nəzarət edilməyən daşınan zenit raket komplekslərinin mövcudluğu;

4.8.5. iki istiqamətdə cərəyan edən daxili vəziyyətin gərginləşməsi: iqtidar-müxalifət, iqtidar-əhali;

4.8.6. səmərəli milli və regional təhlükəsizlik sistemi.

4.9. Yüksək riskli aviashirkətlər və aviareyslər barədə toplanan məlumatlar mülki aviasiyanın fəaliyyətinə aid olan təhdidlərin aşkar edilməsi və qiymətləndirilməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Qeyd edilən aviashirkətlər və aviareyslərə aiddir:

4.9.1. keçmişdə hücumlara məruz qalan aviashirkətlər və aviareyslər;

4.9.2. çarter və ya mövsümi reyslər;

4.9.3. mütləq təkrarlanan reyslər (məsələn, beynəlxalq idman yarışlarına, həcc ziyarətinə xidmət göstərən reyslər);

4.9.4. çoxsaylı əmək mübahisələri ilə müşayiət olunan aviashirkətlər;

4.9.5. sosial-iqtisadi və ictimai vəziyyət qeyri-stabil ölkələrdən (regionlardan) həyata keçirilən reyslər;

4.9.6. real terror aktları ilə üzləşən dövlətlərdən həyata keçirilən reyslər.

4.10. Mülki aviasiyanın fəaliyyətinə aid xüsusi və statistik məlumatların və faktların əsasında təhdidlərin xarakteri və onların ehtimal olunan həyata keçirilmə metodları müəyyən edilir.

4.11. Azərbaycan Respublikasının mülki aviasiyası üçün ən çox ehtimal olunan təhdidlər aşağıdakılar hesab edilə bilər:

4.11.1. hava gəmilərinin cinayətkarlar və mülki aviasiya üçün potensial təhlükəli şəxslər tərəfindən ələ keçirilməsi;

4.11.2. beynəlxalq terror təşkilatlarına mənsub olan şəxslər tərəfindən Azərbaycan Respublikasının hava limanlarında və yaxud hava məkanında hava gəmilərinin ələ keçirilməsi;

4.11.3. terror fəaliyyəti ilə seçilən və beynəlxalq erməni terror təşkilatlarının fəaliyyət göstərdiyi dövlətlərdə Azərbaycan Respublikasına məxsus hava gəmilərinin ələ keçirilməsi və ya onlara qarşı diversiya aktları;

4.11.4. kiçik və biznes aviasiyası da daxil olmaqla, aviashirkətlər hava gəmilərindən istifadə etməklə yerüstü obyektlərə hücum edilməsi;

4.11.5. hava limanlarının obyektlərində və ya hava gəmilərində xidməti personal tərəfindən edilən diversiya aktları;

4.11.6. hava limanlarında və hava limanından kənar yerdə yerləşən aeronaviqasiya obyektlərində aviasiya avadanlığının və rabitə xətlərinin oğurlanması və ya sıradan çıxarılması;

4.11.7. havada və yaxud yerdə olan hava gəmisinin təhlükəsizliyinə, habelə sərnəşinlərin, ekipaj üzvlərinin, yerüstü xidmət personalının və əhəlinin təhlükəsizliyinə təhdid törədən yalan məlumatların bilə-bilə ötürülməsi;

4.11.8. hava limanının mühüm əhəmiyyətli məlumat və rabitə sistemlərinə kibershücumlar;

4.11.9. hava limanının nəzarət edilməyən zonalarında terror və diversiya aktları;

4.11.10. mülki pilotsuz uçuş aparatlarından (dronlardan) istifadə etməklə hava limanının normal fəaliyyətinin və ya hava gəmilərinin uçuşlarının müntəzəmliyinin pozulması;

4.11.11. lazer şüalı vasitələrdən istifadə etməklə (qalxma və ya enmə zamanı lazer şüasını pilotların gözlərinə yönəldilməsi) hava gəmilərinin uçuşlarının təhlükəsizliyinin pozulması.

4.12. Azərbaycan Respublikasında və beynəlxalq aləmdə baş verən sosial-iqtisadi və ictimai hadisələrdən asılı olaraq, bu Metodikanın 4.11-ci bəndində göstərilən siyahıya müəyyən əlavələr və ya ixtisarlər edilə bilər.

4.13. Hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinə qarşı yönəlməmiş və ya yönəlməmiş təhdidlərin modelləri aşağıdakılardır:

4.13.1. Təhdidlərin müəyyən edilməsi və onların reallaşması imkanlarının hesablanması hər bir hava limanının təhlükəsizlik sisteminin qurulmasının əsasını təşkil edir.

4.13.2. Hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinə qarşı yönəlməmiş qanunsuz müdaxilə aktlarının qarşısının alınması məqsədilə əvvəlcədən mümkün təhdidlərin modelləri işlənilib hazırlanmalı və onlara qarşı müvafiq qabaqlayıcı tədbirlər görülməlidir.

4.13.3. Bütün mümkün və məlum təhdidlər və onların reallaşması imkanları mülki aviasiya obyektlərinə qarşı yönəlməmiş təhdidlərin modellərini təşkil edir. Təhdidlərin modeli təhlükəsizlik sisteminin qurulmasında əsas faktor olaraq qalır və hər bir təhdidin realizə olunmasına qarşı onun neytrallaşdırılması metodlarını özündə cəmləşdirir.

4.14. Mümkün təhdidlərin modellərinin işlənilib hazırlanması aşağıdakı pillələrdən ibarətdir:

4.14.1. hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinə qarşı yönəlməmiş qanunsuz müdaxilə aktlarının həyata keçirilməsinin potensial yollarının müəyyən edilməsi üzrə yazılı analitik sənədlərin işlənilib hazırlanması. Bu sənədlərin hazırlanmasında hava limanının konkret mühüm əhəmiyyətli obyektlərinə uyğun gələn təhdid və pozucu modellərdən istifadə olunmalıdır;

4.14.2. müxtəlif ssenarilər üzrə konkret qanunsuz müdaxilə aktının təsviri, həyata keçiriləcək təşkilati və texniki əks-tədbirlərin ardıcılığı, təhlükəsizliyin təmini sahəsində mövcud mühəndis-texniki sistemlərin tətbiqi və təhlükəsizlik xidmətlərinin cavab hərəkətlərinin işlənilib hazırlanması;

4.14.3. hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinə qarşı yönəlməmiş qanunsuz müdaxilə aktlarının həyata keçirilməsi nəticəsində dəyə biləcək mümkün iqtisadi, ictimai və ekoloji ziyanın qiymətləndirilməsi yolları;

4.14.4. hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinin və zonalarının zəif yerlərinin müəyyən edilməsi, mövcud təhlükəsizlik sisteminin səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi;

4.14.5. hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinin və onun elementlərinin siyahısının, qrafiki plan-sxemlərinin, sahələrinin xəritəsinin işlənilib hazırlanması;

4.14.6. yeni işlənilib hazırlanmış mümkün təhdid və qanunpozucusu modellərinin hava limanının mövcud təhlükəsizlik sistemi ilə müqayisə edilməsi və aşkar edilmiş uyğunsuzluqların aradan qaldırılması üzrə tədbirlərin görülməsi.

4.15. Təhdidlərin ciddiliyi aşağıdakı amillərin mövcudluğu və onların qarşılıqlı əlaqələri ilə müəyyən edilir:

4.15.1. təhdidin mövcud olmasının mənbəyi;

4.15.2. təhdidin reallaşmasının səbəbləri və ya motivləri;

4.15.3. keçmişdə təhdidlərin reallaşması halları.

4.16. Təhdidlərin qiymətləndirilməsi üsulu 1 nömrəli Cədvəl ilə müəyyən edilir.

Cədvəl 1. Təhdidlərin qiymətləndirilməsi üsulu

Təhdid mənbəyi	Təhdidin reallaşma səbəbləri və ya motivləri	Əvvəllər təhdidin reallaşması halları	Təhdidlərin ciddiliyi
Var	Var	Var	Yüksək
Var	Var	Yox	Yüksək
Var	Dəqiq müəyyən etmək mümkün deyil	Yox	Orta
Var	Yox	Yox	Aşağı
Dəqiq müəyyən etmək mümkün deyil	Yox	Yox	Aşağı
Yox	Yox	Yox	Yoxdur

4.17. Təhdidlərin müəyyən edilməsi və onların reallaşması imkanlarının hesablanması hər bir mühüm əhəmiyyətli obyektin təhlükəsizlik sisteminin yaradılmasının əsasını təşkil edir.

4.18. Təhdid modellərinin qurulması əsasında aparılan risklərin təhlili və qiymətləndirilməsi 3 suala cavab almağa imkan verir:

4.18.1. Nə sıradan çıxıb bilər (təhlükənin müəyyən edilməsi)?

4.18.2. Bu hadisənin baş verməsi ehtimalı varmı (ehtimalın təhlili)?

4.18.3. Bu hadisənin nəticələri nə ola bilər (nəticələrin təhlili)?

4.19. Təhdid modellərinin qurulması nəticəsində aşağıdakı məsələlər həll edilməlidir:

4.19.1. Hansı təhdidlərin reallaşması mümkündür?

4.19.2. Bu təhdidlər kimlər tərəfindən həyata keçirilə bilər?

4.19.3. Bu təhdidlərin realizə edilməsi ehtimalı hesablanıb bilərmi?

4.19.4. Bu təhdidlər hansı yollarla həyata keçirilə bilər?

4.19.5. Hansı səbəblərə görə bu təhdidlər realizə edilə bilər?

4.19.6. Hansı mühüm əhəmiyyətli obyektlərə bu təhdidlər istiqamətlənə bilər?

4.20. Təhdidlərin konkret hava limanlarına və ya onların obyektlərinə, məsələn yanacaq doldurma komplekslərinə, hava hərəkətinin idarə edilməsi və ya naviqasiya obyektlərinə, həmçinin ümumi təyinatlı aviasiyaya, sərnişin hava gəmilərinə və yük hava gəmilərinə qarşı yönəldiyini nəzərə alaraq, təhdidlərin reallaşdırılmasının mümkün vasitə və metodları qiymətləndirilməlidir.

4.21. Qiymətləndirmədə aşağıdakılar nəzərə alınmalıdır:

4.21.1. silah və ya partlayıcı qurğu necə hazırlanıb;

4.21.2. onlar hansı mümkün üsulla keçirilib (məsələn, insan bədənində və ya nəqliyyat vasitəsində);

4.21.3. kim tərəfindən keçirilib (məsələn, əməkdaş, sərnişin və ya kənar şəxs);

4.21.4. necə gizlədilib, necə işə salınmalıdır və ya qanunsuz müdaxilə aktlarının yerinə yetirilməsi üçün necə istifadə edilməlidir.

4.22. Aviasiya obyektlərinə qarşı yönəlmiş təhdidlərin modelləri və onların reallaşmasının ehtimal olunan ssenariləri diqqətlə öyrənilməli, hər bir təhlükə növünə xüsusi yanaşılmalı və dərinlən təhlil edilməlidir.

4.23. Bu Metodikada hava limanlarının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinə qarşı yönəlmiş təhdidlərin modelləri (ssenariləri), qiymətləndirmə meyarları və onların qarşısının alınması üzrə əks-tədbirlər bu Metodikaya 1 və 2 nömrəli Əlavələrdə verilib.

5. Risklərin idarə olunması sistemi və onun tərkib hissələri

5.1. Mülki aviasiyanın müxtəlif sahələri üçün nəzərdə tutulan təhlükəsizlik sistemi layihələndirilən zaman risklərin idarə olunması üzrə aşağıdakı tədbirlər yerinə yetirilməlidir:

5.1.1. risklərin idarə olunması üzrə müvafiq struktur bölmələr yaratmaq və vəzifələri bölüşdürmək;

5.1.2. risklərin qiymətləndirilməsi metodikasını müəyyən etmək;

5.1.3. mülki aviasiya sahəsində mühafizə edilən obyektləri vacibliyinə görə təsnifatlandırmaq və müxtəlif təhlükələrin reallaşması zamanı dəyər biləcək ziyanın qiymətləndirilməsini aparmaq;

5.1.4. hava limanları və onun mühüm əhəmiyyətli obyektlərinin zəifliyinin qiymətləndirilməsini aparmaq;

5.1.5. ehtimal edilən pozucu modelini müəyyənləşdirmək;

5.1.6. qabaqlayıcı və əlavə əks-tədbirlər sistemini formalaşdırmaq;

5.1.7. hesabatların hazırlanmasını və təqdim edilməsini təşkil etmək;

5.1.8. nəzarət formalarını müəyyən etmək və müntəzəm olaraq monitorinq aparmaq.

5.2. Risklərin idarə olunması üzrə tədbirlərin dayanıqlı, dəqiq və tam olmasına zəmanət vermək üçün, risklərin qiymətləndirilməsi müntəzəm olaraq keçirilməlidir.

5.3. Risklərin müəyyən edilməsi, aviasiya subyektlərinə uyğun tədbirlərin seçilməsinə və hər bir risk faktorunun qarşısının alınmasına yönəlmiş ünvanlı və məqsədyönlü fəaliyyətin həyata keçirilməsinə imkan verir.

5.4. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Təhlükəsizliyi Xidməti mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə təhlükəsi barədə qabaqlayıcı məlumatları toplayır, onları qiymətləndirir və təhlil edir, həmin təhlükənin səbəblərini və buna şərait yaradan amilləri aradan qaldırmaq məqsədi ilə Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi yanında Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyinə (bundan sonra - Aviasiya Agentliyi) və "Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə (QSC) təkliflər verir.

5.5. Aviasiya Agentliyi mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə təhdid olan faktorların aşkarlanmasını, təhlilini və proqnozlaşdırılmasını aparır və bu təhdidlərin qabaqlanmasına, qarşısının alınmasına dair tədbirlər hazırlayır, habelə həyata

keçirilməsi barədə "Azərbaycan Hava Yolları" QSC-yə göstərişlər və təkliflər verir.

5.6. "Azərbaycan Hava Yolları" QSC-nin struktur bölmələri, Aviasiya Təhlükəsizliyi üzrə Aeroport İdarəetmə Komissiyası və digər aviasiya subyektləri mülki aviasiya sahəsinə aid olan təhdidlərin qiymətləndirilməsini aparır, risklərin idarə olunması üzrə tədbirləri hazırlayır və bunların əsasında hər bir hava limanında görülməli əlavə təhlükəsizlik tədbirləri barədə göstərişlər və təkliflər verir.

5.7. Hava gəmilərinin istismarçıları və aviasiya subyektləri öz səlahiyyətləri daxilində təhdidlərin qiymətləndirilməsini aparır, risklərin idarə olunması üzrə tədbirləri hazırlayır və onların tətbiqi üçün hava limanlarının rəhbərliyinə və ya "Azərbaycan Hava Yolları" QSC-yə müraciət edir.

5.8. Risklərin qiymətləndirilməsi təhlükəsizlik sisteminin layihələndirmə prosesinin ilkin mərhələsidir. Risklərin qiymətləndirilməsinin məqsədi obyektin məruz qaldığı potensial təhdidlərin, müdafiəsizliyin və onların mühüm əhəmiyyətli obyektlərə və əməliyyatlara təsirinin müəyyənləşdirilməsindən və qiymətləndirilməsindən ibarətdir.

5.9. Risk (R) həm təhdidin (T), həm təhdidlərin reallaşmasının neqativ nəticələrinin (N), həm də zəifliyin (Z) əsas amildir. Onlar arasındakı asılılıq aşağıdakı düsturla ifadə olunur:

$$K_R = K_T \times K_Z \times K_N.$$

5.10. Riskin səviyyəsi – mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə aktının həyata keçirilməsi təhdidi ehtimalının aviasiya təhlükəsizliyinin təmini səviyyəsinə olan nisbəti ilə müəyyənləşdirilir və aşağıdakı düsturla ifadə olunur:

$$K_R = \sum K_T : \sum K_{AT}$$

K_R – risk səviyyəsinin müəyyən edilmiş əmsəlidir;

$\sum K_T$ – təhdidin səviyyəsinin müəyyən edilmiş əmsəlidir;

$\sum K_{AT}$ – aviasiya təhlükəsizliyi səviyyəsinin müəyyən edilmiş əmsəlidir.

5.11. Riskin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi təhlükəsizlik sisteminin real vəziyyəti və imkanlarının təhdidin səviyyəsi ilə mütənəsnibliyini müəyyən etməyə imkan verir.

5.12. Aviasiya təhlükəsizliyi təmini səviyyəsi nə qədər yüksəkdirsə, riskin səviyyəsi də bir o qədər aşağıdır və əksinə, yəni aviasiya təhlükəsizliyinin təmini səviyyəsi ilə riskin səviyyəsi tərs mütənəsnibdir.

5.13. Mülki hava limanlarının mühüm obyektlərinin müdafiəsi o zaman səmərəli olur ki, mütəxəssislər tərəfindən risklərin qiymətləndirilməsinin kəmiyyət göstəriciləri məqbul hesab edilən risk dərəcəsinin kəmiyyət göstəricilərindən yüksək olur.

5.14. Mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə aktının həyata keçirilməsi təhdidi daxili və xarici faktorlardan asılı olduğu üçün, risklərin idarə olunması aviasiya təhlükəsizliyinin təmini səviyyəsinin yüksəldilməsi və obyektlərin təhlükəsizliyinin gücləndirilməsi yolu ilə həyata keçirilir.

5.15. Risklərin qiymətləndirilməsi prosesi özündə əsasən üç elementi ehtiva edir:

5.15.1. mümkün təhdid modellərinin, onların reallaşması ehtimalının və nəticələrinin əsaslı təhlili;

5.15.2. riskin azaldılması istiqamətində həyata keçirilən tədbirləri və zəiflik əmsali nəzərə alınmaqla qalıq risklərin qiymətləndirilməsi;

5.15.3. gələcək fəaliyyət üçün risklərin qiymətləndirilməsi və minimuma endirilməsi üzrə tövsiyələr.

5.16. Risklərin qiymətləndirilməsinin əsas tərkib hissələri aşağıdakılardır:

5.16.1. təhdid modelləri - mümkün qanunsuz müdaxilə aktlarının ssenarilərinin müəyyən edilməsi və təsviri. Buraya daxildir: a) hücumların obyekti (məsələn, sərnişin terminalı, infrastruktur obyektləri və ya hava gəmisini), b) hücumun növləri və üsulları (məsələn, əldəqayıрма partlayıcı qurğu), c) mümkün icraçılar (sərnişinlər, xidməti personal və hava limanında olan kənar şəxslər);

5.16.2. hücum ehtimalı - mövcud təhlükəsizlik tədbirləri nəzərə alınmadan, terrorçuların və ya cinayətkarların niyyət və imkanlarının qiymətləndirilməsi əsasında, belə hücumların ehtimalı və onların həyata keçirilməsi imkanı;

5.16.3. nəticələr - ən faciəvi ssenari üzrə cərəyan edən konkret terror aktının, hücumun iqtisadi, siyasi, ekoloji, humanitar, psixoloji neqativ nəticələrinin xarakteri və miqyası;

5.16.4. təhlükənin səviyyəsinin aşağı salınması üzrə tədbirlər – mümkün təhdidlərin ehtimalının aşağı salınmasına və onun həyata keçirilməsi zamanı nəticələrin minimuma endirilməsinə səbəb olan milli səviyyədə qəbul edilmiş normalar və istismar prosedurları. Bununla belə, onu da nəzərə almaq lazımdır ki, heç bir təhlükə tam olaraq istisna edilə bilməz;

5.16.5. qalıq zəiflik – təhlükənin minimallaşdırılması üzrə həyata keçirilən tədbirlər nəzərə alındıqdan sonra qalan zəiflik səviyyəsi;

5.16.6. qalıq risk – təhlükənin ehtimalı və mümkün nəticələr nəzərə alınmaqla, riskin azaldılması üzrə bütün tədbirlər həyata keçirildikdən sonra riskin ümumi səviyyəsi;

5.16.7. təhlükənin səviyyəsinin aşağı salınması üzrə mümkün olan əlavə tədbirlər – zərurət olduqda qalıq risklərin daha da minimallaşdırılması üçün aviasiya subyektləri tərəfindən həyata keçirilən tədbirlər.

5.17. Bu Metodikada konkret növ qanunsuz müdaxilə aktı riskinin qiymətləndirilməsi əsasında həmin növ qanunsuz müdaxilə aktının baş vermə ehtimalının və onun nəticələrinin ağırlıq dərəcəsinin ədədi qiymətləri 5 ballıq şkala ilə (2 və 3 nömrəli Cədvəl), zəifliyin ədədi qiymətləri isə 3 ballıq şkala ilə müəyyənləşdirilir (4 nömrəli Cədvəl).

Cədvəl 2. Qanunsuz müdaxilə aktının baş vermə ehtimalı

Baş vermə ehtimalı	Təsvir	Reyting
YÜKSƏK	Olduqca yüksək ehtimalı ifadə edir, çünki son bir neçə il ərzində belə formada terror aktı artıq həyata keçirilib və ya belə terror aktlarının həyata keçirilməsi üçün imkanların, niyyətlərin və planların olması barədə əsaslı sübutlar var.	5
ORTA-YÜKSƏK	Yüksək ehtimalı ifadə edir: belə ki, son zamanlar terror aktının qabaqcadan planlaşdırılmasına və ya cinayət niyyəti ilə kəşfiyyət yönümlü müşahidələrin aparılmasına dair faktlar və sübutlar var.	4
ORTA	Kifayət qədər böyük ehtimalı ifadə edir: belə ki, terror aktlarının yerinə yetirilməsinin niyyəti və mümkünlüyü haqqında bəzi məlumatlar var və ola bilsin ki, bəzi hallar da mövcuddur, bununla belə terror aktının faktiki planlaşdırılmasının sübutu yoxdur.	3

ORTA-AŞAĞI	Kiçik ehtimalı ifadə edir: son dövrlərdə oxşar insidentlər baş verməyib, lakin onun həyata keçirilməsi niyyətləri haqqında bəzi məlumatlar var. Fərz edilir ki, hücumun müvəffəqiyyətlə reallaşması metodikası kifayət qədər işlənilməyib və ehtimal edilir ki, hücum digər formada yerinə yetiriləcək.	2
AŞAĞI	Nəzəri mümkün olan ehtimalı ifadə edir: lakin terror aktı barədə faktlar və ya onun həyata keçirilməsi və ya planlaşdırılması əlamətləri yoxdur, yalnız nəzəri niyyətləri var.	1

Cədvəl 3. Qanunsuz müdaxilə aktının nəticələrinin qiymətləndirilməsi

Nəticələrin ağırlıq dərəcəsi	Nəticələr			Reytinq
	Adamlar	İqtisadi	Digər	
YÜKSƏK	Yüzlərlə həlak olanlar	Milyard manatlarla ölçülən ziyan	Aviasiya sisteminin fəaliyyətinin ciddi pozulması və ona olan inamın itirilməsi	5
ORTA-YÜKSƏK	Yüksək kateqoriyaya aid olan nəticələrin bəziləri			4
ORTA	Onlarla həlak olanlar	Onlarla və ya yüz milyon manatlarla ölçülən ziyan	Aviasiya sisteminin fəaliyyətinin əhəmiyyətli pozulması və ona olan inamın itirilməsi	3
ORTA-AŞAĞI	Orta kateqoriyaya aid olan nəticələrin bəziləri			2
AŞAĞI	Bir neçə ölən və yaralanan	Müəyyən iqtisadi ziyan	Aviasiya sisteminin fəaliyyətinin bəzi pozulmaları və ona olan inamın müəyyən qədər itirilməsi	1

Cədvəl 4. Zəiflik səviyyəsinin qiymətləndirilməsi

Zəiflik səviyyəsi	Təsvir	Reytinq
YÜKSƏK	ümumiyyətlə təhlükənin səviyyəsinin aşağı salınması üçün heç bir tədbir görülmür, çünki beynəlxalq və milli normativ sənədlərdə belə bir tələb yoxdur və ya real həyata keçirilə bilən səmərəli tədbirləri təklif etmək mümkün deyil.	3
ORTA	riskin aşağı salınması üzrə tədbirlər görülür, amma onlar ya lazımı səviyyədə işlənmiş, ya da qismən səmərəlidir.	2
AŞAĞI	beynəlxalq və milli normativ sənədlərdə dəqiq tələblər mövcuddur, riskin səviyyəsinin aşağı salınması üzrə həyata keçirilən tədbirlər səmərəlidir və geniş tətbiq olunur.	1

6. Mülki aviasiya sahəsində mühüm əhəmiyyətli obyektlərin təsnifatlandırılması və müxtəlif təhlükələrin reallaşması zamanı dəyə biləcək ziyanın qiymətləndirilməsi

6.1. Mülki aviasiya sahəsində mühüm əhəmiyyətli obyektlərin təsnifatlandırılması hava limanlarının obyektlərinin kateqoriyalanması əsasında həyata keçirilir.

6.2. Hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinin kateqoriyalanması obyektlərin fiziki müdafiəsi və mühafizəsi üzrə bölünməsi və onların tələb olunan müdafiə standartlarına cavab verməsi məqsədilə həyata keçirilir.

6.3. Hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinin kateqoriyalanması həmin obyektlərin təhlükəlilik dərəcəsini əks etdirən və obyektə baş verə biləcək qəzalardan yaranan sosial-iqtisadi nəticələrin şərti indeksi olmasını nəzərə alaraq, bu nəticələr aşağıdakı göstəricilərlə xarakterizə edilir:

6.3.1. ziyan vurulmuş insanların sayı;

6.3.2. iqtisadi ziyanın həcmi.

6.4. Sahə üzrə obyektlərin müəyyənləşdirilməsi zamanı mümkün qanunsuz müdaxilə aktı nəticəsində dəyə biləcək ziyanın həcmi hesablanır. Belə hesablamalarda təhdidin vura biləcəyi ən maksimal mənfəi nəticələr nəzərdə tutulur.

6.5. Obyektlərin kateqoriyalanması gələcəkdə onların müdafiəsinə ayrılan maliyyə xərclərinin optimal həcmi, dövlət tələblərinə uyğun olaraq hesablanmasına imkan yaradır.

6.6. Qanunsuz müdaxilə aktı nəticəsində dəyə biləcək ziyanın hesablanmış həcminə görə obyektlərin müvafiq kateqoriyalara bölünməsi meyarının əsasında mümkün sosial-iqtisadi ziyanın nəticələri durur.

6.7. Sosial-iqtisadi ziyanın aşağıdakı formaları mümkündür:
6.7.1. istehsalın məhsuldarlığının aşağı düşməsi - istehsalda dayanmalar, psixoloji sabitliyin pozulması kimi təzahürlər;
6.7.2. cavab tədbirlərinin görülməsi - insidentin təhqiqatı ilə bağlı xərclər, hadisə ilə əlaqədar ictimai rezonansın yüksəlməsi;
6.7.3. bərpa tədbirləri - avadanlıqların dəyişdirilməsi, məlumat bazasının yeniləşdirilməsi;
6.7.4. sanksiyalar - məhkəmə məsrəfləri, istehsalatın müvəqqəti dayandırılması, müvafiq fəaliyyət üzrə lisenziyanın ləğvinin mümkünlüyü;

6.7.5. rəqabət səviyyəsinin aşağı enməsi - müştərilərin itirilməsi, kommersiya sirtinin yayılması ehtimalının artması, rəqiblərin güclənməsi;

6.7.6. nüfuzun itirilməsi - birjada müəssisənin aksiyalarının kursunun aşağı düşməsi, və digər iqtisadi problemlərin yaranması.

6.8. Qanunsuz müdaxilə aktı nəticəsində dəyə biləcək ümumi sosial-iqtisadi ziyanın nəticələri (K_{int} - inteqral nəticə) ayrı-ayrı sahələr üzrə dəymiş ziyanın toplanması ilə müəyyən edilir:

K_{ins} – zərər çəkmiş insanların sayından irəli gələn maddi ziyanı;

K_{iqt} – istehsalatın dayanmasından irəli gələn maddi ziyanı;

K_{bal} - obyektin balans qiyməti və yaxud obyektin bərpasına ayrılan məsrəflər;

K_{ekol} – ekoloji ziyanın həcmi.

Beləliklə, qanunsuz müdaxilə aktı nəticəsində dəyə biləcək ümumi sosial-iqtisadi ziyanın inteqral nəticəsi bu qaydada hesablanır:

$$K_{int} = K_{ins} + K_{iqt} + K_{bal} + K_{ekol}$$

7. Hava limanı infrastrukturunda mühüm əhəmiyyətli obyektlərin təsnifatı

7.1. Mühüm əhəmiyyətli obyektlərin kateqoriyalaşdırılması prinsiplərinə və ICAO-nun "Mülki aviasiyanın qanunsuz müdaxilə aktlarından qorunmasına dair Rəhbərlik" (Doc 8973) sənədinə əsasən hava limanının əsas mühüm əhəmiyyətli obyektləri aşağıdakı kimi təsnifatlandırılır:

7.1.1. aerovağzal binaları və sərnəşin terminalları;

7.1.2. hava gəmiləri;

7.1.3. uçuş-enmə zolağı;

7.1.4. texniki rabitə vasitələri;

7.1.5. uçuşları idarəetmə mərkəzi ;

7.1.6. işıq siqnal sistemləri;

7.1.7. aeronaviqasiya qüllələri;

7.1.8. elektrik təchizatı sistemləri və transformatorlar;

7.1.9. yanacaq doldurma kompleksləri;

7.1.10. yük terminalı.

7.2. Hava limanlarının istehsalat fəaliyyətindən asılı olaraq, bu Metodikanın 7.1-ci bəndində qeyd edilən siyahıda göstərilən mühüm əhəmiyyətli obyektlərin sayı artırılma və yaxud azaldıla bilər.

8. Təhlükəsizlik sisteminin zəifliyinin qiymətləndirilməsi

8.1. Mülki aviasiya obyektlərinin zəifliyinin qiymətləndirilməsi onların qanunsuz müdaxilə aktlarından müdafiə olunması səviyyəsinin müəyyən edilməsi məqsədilə aparılır.

8.2. Mülki aviasiya obyektlərinin zəifliyinin qiymətləndirilməsi dörd mərhələdən ibarətdir:

8.2.1. mülki aviasiya obyektlərinin fəaliyyətinin texniki, texnoloji və təşkilati xüsusiyyətlərinin öyrənilməsi;

8.2.2. mülki aviasiya obyektlərinin qanunsuz müdaxilə aktlarından müdafiə olunması üzrə tədbirlərin öyrənilməsi və bu tədbirlərin mövcud tələblərə uyğun olub-olmamasının qiymətləndirilməsi;

8.2.3. mülki aviasiya obyektlərinin fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə aktlarının həyata keçirilməsi imkanlarının öyrənilməsi;

8.2.4. mülki aviasiya obyektlərinin qanunsuz müdaxilə aktlarından qorunması üzrə zəruri əlavə təhlükəsizlik tədbirlərinə dair tövsiyələrin hazırlanması.

8.3. Mülki aviasiya obyektlərinin zəifliyinin qiymətləndirilməsi nəticəsində zəifliyin səviyyəsi müəyyən edilir:

8.3.1. zəiflik aşağıdır: mövcud müdafiə sistemi potensial təhlükələri dəf edir və obyektə ziyanın vurulmasının qarşısını alır;

8.3.2. zəiflik ortadır: mövcud müdafiə sistemi potensial təhlükələri lazımı səviyyədə dəf edə bilmir və obyektə ziyanın vurulması mümkündür;

8.3.3. zəiflik yüksəkdir: mövcud müdafiə sisteminin potensial təhlükələrin qarşısını almaq imkanları çox aşağıdır.

9. Pozucu modelinin formalaşdırılması

9.1. Hava limanının, yaxud onun mühüm əhəmiyyətli obyektinin zəifliyinin qiymətləndirilməsi üçün pozucu modelindən istifadə edilə bilər. Pozucu modelinin tətbiqinin məqsədi pozucunun xarakterik xüsusiyyətlərini nəzərə almaqla hava limanına, yaxud onun mühüm əhəmiyyətli obyektinə qarşı qanunsuz müdaxilə aktının ən ehtimal olunan variantının seçilməsi və ona qarşı əks-tədbirlərin işlənilməsi hazırlanmasından ibarətdir.

9.2. Pozucu modelindən hava limanının özünün və yaxud onun mühüm əhəmiyyətli obyektinin zəifliyinin qiymətləndirilməsi vasitəsilə iki istiqamətdə nəticə əldə edilir: zəifliyin kəmiyyət göstəriciləri və təhlükəsizlik sisteminin uyğunluq səviyyəsi.

9.3. Pozucu modelindən istifadə edilməsi üçün aşağıdakı sahələr üzrə məlumatlar təhlil edilməlidir:

9.3.1. hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinin təhlükəsizliyinə təhdid yarada bilən subyektlər;

9.3.2. qanunsuz müdaxilə aktlarının hazırlıq və həyata keçirilməsi mərhələləri;

9.3.3. qanunsuz müdaxilə aktı obyektinin seçilməsi ilə bağlı amillər.

9.4. Hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinin təhlükəsizliyinə təhdid yarada bilən subyektlər aşağıdakılardır:

9.4.1. xarici subyektlər: terrorçu və terrorçu qrup (dəstə, təşkilat), mülki aviasiya üçün potensial təhlükəli şəxslər;

9.4.2. daxili subyektlər: hava limanının, aviashirkətlər, aviasiya subyektlərinin xidməti personalı və hava limanında fəaliyyət göstərən qeyri-aviasiya subyektlərinin xidməti personalı.

9.5. Qanunsuz müdaxilə aktlarının hazırlıq və həyata keçirilməsi mərhələləri aşağıdakılardır:

9.5.1. qanunsuz müdaxilə aktının həyata keçirilməsi niyyəti;

9.5.2. qanunsuz müdaxilə aktı obyektinin seçilməsi;

9.5.3. qanunsuz müdaxilə aktının həyata keçirilməsinə hazırlıq;

9.5.4. qanunsuz müdaxilə aktının həyata keçirilməsi cəhdləri;

9.5.5. qanunsuz müdaxilə aktının həyata keçirilməsi;

- 9.5.6. hadisə yerindən uzaqlaşma yollarının seçilməsi.
- 9.6. Qanunsuz müdaxilə aktı obyektinin seçilməsi aşağıdakı amillərlə bağlıdır:
 - 9.6.1. fəaliyyət regionunda ümumi vəziyyət (siyasi, iqtisadi, sosial);
 - 9.6.2. obyektin əhəmiyyətliyi;
 - 9.6.3. təhlükəsizlik sisteminin çatışmazlıqları, zəif yerləri barədə məlumatlılıq.

9.7. Hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinin təhlükəsizliyinə təhdid yarada bilən mümkün pozucuların qiymətləndirilməsi üçün qanunsuz hərəkətlərin (pozuntuların) ehtimalının qiymət göstəriciləri müəyyən edilir (5 nömrəli Cədvəl):

Cədvəl 5

Qanunsuz hərəkətlərin ehtimalının qiymət göstəriciləri	Ehtimal azdır	1
	Ehtimal var	2
	Ehtimal yüksəkdir	3
	Əksər hallarda	4

9.8. Hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinin təhlükəsizliyinə təhdid yarada bilən pozucuların qiymətləndirilməsi üçün pozuculuq ehtimalının qiymət göstəriciləri toplanır və pozucu xarakteristikasına əsasən pozucunun tipi müəyyən edilir.

9.9. Pozucu modelində istifadə olunan göstərici balları aşağıdakıları ifadə edir:

9.9.1. 1 bal – “Ehtimal azdır” balı o zaman verilir ki, hava limanına yaxud onun mühüm əhəmiyyətli obyektinə qarşı qanunsuz müdaxilə aktının keçirilməsi imkanı, yaxud pozucunun fərdi imkanları məqsədə nail olmaq üçün həlledici faktor kimi qəbul edilmir;

9.9.2. 2 bal – “Ehtimal var” balı o zaman verilir ki, hava limanına yaxud onun mühüm əhəmiyyətli obyektinə qarşı qanunsuz müdaxilə aktının keçirilməsi imkanı yaxud pozucunun fərdi imkanları məqsədə nail olmaq üçün 30% hallarda həlledici faktor kimi qəbul edilə bilər;

9.9.3. 3 bal – “Ehtimal yüksəkdir” balı o zaman verilir ki, hava limanına, yaxud onun mühüm əhəmiyyətli obyektinə qarşı qanunsuz müdaxilə aktının keçirilməsi imkanı yaxud pozucunun fərdi imkanları məqsədə nail olmaq üçün 60% hallarda həlledici faktorlardan biri kimi qəbul edilir;

9.9.4. 4 bal – “Əksər hallarda” balı o zaman verilir ki, hava limanına, yaxud onun mühüm əhəmiyyətli obyektinə qarşı qanunsuz müdaxilə aktının keçirilməsi imkanı yaxud pozucunun fərdi imkanları məqsədə nail olmaq üçün 90% hallarda həlledici faktor kimi qəbul edilir.

9.10. Bu Metodikanın 9.11-ci bəndində qeyd edilən balların cəmi hava limanına yaxud onun mühüm əhəmiyyətli obyektinə qarşı qanunsuz müdaxilə aktının keçirilməsi imkanını, yaxud pozucuların imkanlarını, yəni onların sayını, hazırlıq səviyyəsini, məlumatlılığını və texniki təchizatını müəyyən edən şərti qiymətidir (6 nömrəli Cədvəl).

9.11. Nümunə kimi gətirilən cədvəldən bəlli olur ki, balların cəminin böyük olması hava limanına, yaxud onun mühüm əhəmiyyətli obyektinə qarşı qanunsuz müdaxilə aktının keçirilməsi ehtimalının yüksək olmasını göstərir.

Cədvəl 6

Pozucunun xarakteristikası	Pozucunun tipi					
	Təkbəşmə daxili	Qrup şəklində daxili	Təkbəşmə xarici	Qrup şəklində xarici	Daxili və xaricinin birləşmə forması	
Pozucunun fəaliyyəti ehtimalı	0,1	0,2	0,2	0,4	0,5	
Motivlər	Şəxsi	3	3	4	4	4
	İqtisadi	1	1	2	4	4
	Siyasi	1	1	1	3	4
Məlumatlılıq	Az	1	1	1	1	1
	Orta	1	1	1	1	1
	Yüksək	3	4	1	1	4
Hazırlıq	Aşağı	1	1	1	1	1
	Orta	2	2	3	1	1
	Yüksək	1	1	1	4	4
Təchizat	Texniki vasitələr	2	2	2	3	4
	Xüsusi texnika	1	1	1	4	4
	Odlu silah	1	1	1	4	4
Taktika	Aşkar	1	1	1	1	1
	Gizli	2	2	3	1	1
	Aldadıcı	1	1	1	4	4
Balların cəmi	23	23	24	37	42	
Pozucu modelinin göstəricisi	2,3	4,6	4,8	14,8	21	

9.12. Təqdim olunan cədvəldə, təhlükə və pozucu modellərinin göstəricilərinin təhlili onu göstərir ki, pozucuların arasında ən təhlükəli qrup şəklində hərəkət edən pozuculardır. Əsas nəticə isə ondan ibarətdir ki, qrup şəklində hərəkət edən daxili pozucuların cinayətkar fəaliyyəti əsasən oğurluqla, qrup şəklində hərəkət edən daxili və xarici pozucuların fəaliyyəti isə əsasən qanunsuz müdaxilə aktlarının törədilməsi ilə bağlıdır.

10. Qabaqlayıcı və əlavə əks-tədbirlər sisteminin formalaşdırılması

10.1. Hər bir hava limanı üçün onun yerləşdiyi ərazidən və digər spesifik xüsusiyyətlərindən asılı olaraq, istənilən vaxtda ehtimal olunan qanunsuz müdaxilə aktının qarşısının alınması üçün zəruri qabaqlayıcı tədbirlər görülməlidir.

10.2. Hava limanının təhlükəsizliyinin təmini konsepsiyasının işlənilib hazırlanması mütləq mövcud ictimai-siyasi və iqtisadi şəraitin xüsusiyyətlərinə, yerləşmə coğrafiyasına, istismar olunan avadanlıqların növünə, istehsalatın xüsusiyyətinə və həcminə və digər amillərin öyrənilməsinə əsaslanmalıdır.

10.3. Mülki hava limanlarının səmərəli təhlükəsizlik sistemi adekvat müdafiə tədbirlərini özündə ehtiva etməklə, müxtəlif təhdidlərin qarşısını almağa qadir olmalıdır. Adekvat müdafiə tədbirləri hava limanının obyektinin əhəmiyyətindən, mümkün təhdidlərin sayından və reallaşma biləcək təhdidlərin mümkün nəticələrindən asılıdır. Hava limanı və onun konkret mühüm əhəmiyyətli obyektini üçün optimal təhlükəsizlik sisteminin seçilməsi üçün obyektin ətraflı tədqiqi aparılmalı, ən zəif nöqtələr və təhlükələr təhlil edilməlidir.

10.4. Qabaqlayıcı tədbirlərin əsas məqsədi mülki hava limanlarının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinin dağıdılması, yaxud məhv edilməsi riskinin məqbul hesab edilən risk səviyyəsinə endirməkdir. Aydın ki, qabaqlayıcı əlavə təhlükəsizlik tədbirlərinin görülməsi böyük maliyyə xərcləri ilə bağlıdır. Bununla əlaqədar, əsas rəhbər prinsiplərdən biri odur ki, əlavə təhlükəsizlik tədbirləri bütöv sahə üzrə deyil, onun zəruri yerlərində, müəyyən və məhdud müddət ərzində həyata keçirilməlidir.

10.5. Əlavə təhlükəsizlik tədbirlərinin qəbul edilməsindən əvvəl aşağıdakılar həyata keçirilməlidir:

10.5.1. mülki aviasiya fəaliyyətinə olan təhdidlərin xarakterini və səviyyəsini müəyyən etmək;

10.5.2. təhdidə məruz qalan müəssisələrin yeri və istehsalat fəaliyyəti ilə tanış olmaq;

10.5.3. yüksək təhdid səviyyəsinin müddətini müəyyən etmək. Bu müddət müəyyən edilmədikdə, əlavə təhlükəsizlik tədbirlərinin daimi əsaslarla yerinə yetirilməsi izafi maliyyə xərclərinə gətirə bilər və fəaliyyətin rentabelliği aşağı düşər;

10.5.4. təhlükəsizlik sahəsində istifadə olunan texniki avadanlıqların imkanlarını yenidən təhlil etmək;

10.5.5. tətbiq edilən təhlükəsizlik tədbirlərini yenidən təhlil etmək;

10.5.6. əlavə təhlükəsizlik tədbirlərinə məruz qalan və daha ciddi yoxlanılan reyslərin, səfərlərin, baqajın və yükün həcmi müəyyən etmək.

10.6. Qeyd edilən tədbirlərdən sonra yeni işlənilib hazırlanmış əlavə təhlükəsizlik tədbirləri hava limanının mövcud təhlükəsizlik sistemi ilə müqayisə edilməli və mümkün uyğunsuzluqların aradan qaldırılması üzrə zəruri tədbirlər görülməlidir. Bundan sonra hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinin təhlükəsizliyinin təmini üzrə tövsiyələr formalaşdırılmalı, layihələndirilən mühafizə və baxış vasitələrinin strukturu və tərkibi seçilməli, onların mövcud mühəndis-texniki kompleks sistemlərinə inteqrasiya olması imkanları öyrənilməli və təhlükəsizliyin təmini zamanı gözlənilən taktiki-texniki-iqtisadi nəticələr müəyyənləşdirilməlidir.

11. Hesabatların hazırlanmasının və təqdim edilməsinin təşkili

11.1. Yeni işlənilib hazırlanmış əlavə təhlükəsizlik tədbirləri tətbiq edildikdən bir müddət sonra, görülməli işlər və onların nəticələri barədə hesabat hazırlanıb Aviasiya Agentliyinə təqdim edilməlidir.

11.2. Hesabatda görülməli işlərin qiymətləndirilməsi aparılmalıdır.

11.3. Müəyyən problemlərin hələ də qalmasına dəlalət edən amillər olduğu halda, mövcud təhlükəsizlik planlarına düzəlişlər edilməli və yaxud bu planlar yenidən işlənib hazırlanmalıdır.

“Mülki aviasiya sahəsində təhdidlərin qiymətləndirilməsi və risklərin idarə olunması Metodikası”na 1 nömrəli Əlavə

Təhdid modellərinin siyahısı

1	Təhdid modellərinin tərkib hissəsi	Təhdid modellərinin növü
Şəxs tərəfindən keçirilən kustar üsulla hazırlanmış partlayıcı qurğu (KPQ)		
1.	Təhdid modellərinin təsviri	<p>Bu təhdid modeli çərçivəsində sərnəşinlər, heyət üzvləri və ya digər xidməti personal tərəfindən hava limanının nəzarət olunan zonalarına keçirilən, qeydiyyatdan keçmiş baqajda gizlədilmiş və ya hava limanının xidmətlərinin bəzi əməkdaşlarının (insayderlərin) özləri uçmadıqları hava gəmisinin bortuna yerləşdirildikləri KPQ təsvir edilir. Terrorçu tərəfindən keçirilən KPQ gizlədilir və onun ya öz üzərində, ya da özü ilə daşdığı şəxsi əşyalarında partladılır. KPQ-nin hazırlanmasının yeni üsullarının, onların gizlədilməsinin və çatdırılmasının işlənib hazırlanmasında böyük ixtiraçılıq göstərən terror qruplarının fəaliyyətini nəzərə alsaq, belə terror aktının baş verməsi yüksək ehtimala malikdir. Qiymətləndirmələrə görə, belə terror aktının əsas hədəfi uçuşda olan hava gəmisidir, lakin KPQ terrorçular tərəfindən nəzarət olunmayan və bir qədər də az ehtimalla nəzarət olunan hava limanının zonalarında, onun obyektlərinə hücum üçün istifadə edilə bilər. Terror sui-qəsdlərinin və hücumlarının nisbi sayının çoxluğunu və bu sahədə istifadə edilən xüsusi texniki vasitələrin imkanlarını nəzərə alaraq, belə kateqoriyadan olan təhlükələrin əsas parametrləri aşağıdakılardır:</p> <p>a) çatdırılma və gizlədilmə üsulları: şəxs tərəfindən üstündə (bədəninə) və ya əl yükündə, mürəkkəb elektron cihazlarda və ya qeydiyyatdan keçmiş baqajda keçirilən və ya hava gəmisinin bortunda gizlədilmiş KPQ;</p> <p>b) tam yığılmış vəziyyətdə hava limanına keçirilmiş və ya sonradan yığmaq məqsədi ilə təhlükəsizlik xidmətinin məntəqələrindən KPQ-nin ayrı-ayrı komponentləri şəklində gizlədilərək keçirilmiş KPQ;</p> <p>c) KPQ-ni keçirməyə cəhd edən cinayətkar: sərnəşin və ya hava limanının xidmətlərinin əməkdaşı;</p> <p>d) KPQ-nin konstruksiyası: metalın az miqdarda olması və ya metalın və metal hissələrin tam olmaması;</p> <p>e) maye və ya bərk şəkildə olan partlayıcı maddələrdən istifadə edilməsi.</p> <p>Bu təhdid modeli çərçivəsində aparılan riskin qiymətləndirilməsi aşağıdakı nəticələrə gətirir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - maye partlayıcı maddələrdən istifadə etməklə KPQ hazırlanması bərk halda olan partlayıcılardan istifadə etməklə hazırlanan KPQ-dən daha mürəkkəbdir; - hal-hazırda metalın miqdarı az olan və ya metal heç olmayan KPQ-ləri metal komponentləri olan KPQ-lərlə müqayisədə aşkar etmək daha çətinidir; - iri həcmli əl yükündə KPQ-nin gizlədilməsi, onun insanın bədəninə keçirilməsindən daha asandır; - belə qurğuların daşınması üçün həm sərnəşinlərdən, həm də insayderlərdən istifadə edilməsi kifayət qədər böyük ehtimallıdır.
2.	Qanunsuz müdaxilə aktınının (QMA) baş vermə ehtimalı	<p>Sərnəşinlər və ya hava limanının əməkdaşları tərəfindən daşınan, tərkibində metalın miqdarı az olan və ya metal heç olmayan bərk partlayıcı maddələrdən istifadə etməklə hazırlanmış KPQ və ya qeydiyyata alınmış baqajda yerləşdirilmiş qurğular geniş yayılmış və ən çox ehtimal olunan təhdid modelidir. Elektron qurğularda yerləşdirilmiş KPQ də daxil olmaqla, sərnəşinlər tərəfindən daşınan KPQ xüsusi təhlükə kəsb edir, çünki mövcud olan niyyət və imkanlar daxilində partlayıcı maddənin xarakterindən asılı olaraq ehtimal səviyyəsi ORTA, ORTA-YÜKSƏK və YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir. Şübhəsiz ki, insayderlər də belə cinayəti törədə bilərlər və ya onları analoji hərəkətləri etməyə məcbur edə bilərlər. 2015-ci ildə Şarm-El-Şeyx-Sankt-Peterburq reysinin partladılması buna bariz bir misaldır. Ona görə də belə ehtimalın hal-hazırkı səviyyəsi ORTA kimi qiymətləndirilir.</p>
3.	QMA nəticələrinin qiymətləndirilməsi	<p>Əgər təhdid modelinin ehtimal olunan ən pis variantını nəzərə alsaq, belə terror aktının nəticələrinin səviyyəsi YÜKSƏK kimi təsnif olunur, çünki uçuşda olan hava gəmisində KPQ-nin işə düşməsi (Lockerbi hadisəsi, Şarm-El-Şeyx- Sankt-Peterburq reysi) böyük ehtimalla hava gəmisinin göyertəsində olanların ölümü, hava gəmisinin məhv olması və yerdə belə hadisə nəticəsində əhəmiyyətli ziyanın vurulması ilə müşayiət olunan faciəli nəticələrə gətirə bilər.</p>
4.	Zəifliyin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi	<p>Etiraf etmək lazımdır ki, əsas məsələsi metalın aşkar edilməsindən ibarət olan “ənənəvi” nəzarət-buraxılış məntəqələrində belə qurğuların aşkar edilməsi ehtimalı son dərəcə aşağıdır. Ona görə də müdafiəsizlik səviyyəsi ORTA-YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir.</p> <p>İri elektron cihazlarda məsələn, noutbuklarda, planşetlərdə, iri mobil telefonlarda KPQ gizlədilməsi halında narahatçılıq yaradan fakt ondan ibarətdir ki, bu cihazlar aşkar edilə bilərlər, lakin onların daxilində gizlədilmiş KPQ-nin aşkar edilməsi üçün mövcud aviasiya təhlükəsizliyi tədbirləri məhduddur. Ümumilikdə, müdafiəsizlik səviyyəsi YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir.</p> <p>Beləliklə, hər iki halda nəticədə alınan qalıq risk YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir.</p>
5.	Təhdid səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər	<p>Təhlükənin səviyyəsinin aşağı salınması üzrə hal-hazırda tətbiq olunan tədbirlərə giriş nəzarət, hava gəmisinin mühafizəsi və ona baxışın keçirilməsi, sərnəşinlərin və əməkdaşların, onların üzərində olan əşyaların baxışdan keçirilməsi və əlavə baxış növlərinin tətbiqi aiddir.</p>

2	Təhdid modellərinin tərkib hissəsi	Təhdid modellərinin növü
		Qeydiyyatdan keçmiş baqajda KPQ
1.	Təhdid modellərinin təsviri	Qeydiyyatdan keçmiş baqajda KPQ olması ilə əlaqədar potensial təhdid modelləri partlayıcı maddələrin növlərinə görə (yəni sənaye üsulu ilə hazırlanan və kustar üsulla hazırlanmış partlayıcı maddələr (KÜHPM)) təsnifatlandırılır. KÜHPM üçün ilkin materialları əldə etmək çətin deyil, onların hazırlanması haqqında təlimat isə asan əldə ediləndir. Terrorçular tərəfindən belə maddələrdən istifadə edilmə miqyasının artması müşahidə olunur.
2.	QMA baş vermə ehtimalı	KÜHPM əlaqədar QMA-nın baş vermə ehtimalı ORTA -dan ORTA-YÜKSƏK -ə qədər qiymətləndirilir.
3.	QMA nəticələrinin qiymətləndirilməsi	Əgər təhdid modelinin ehtimal olunan ən pis variantını nəzərə alsaq, belə terror aktının nəticələrinin səviyyəsi YÜKSƏK kimi təsnif olunur, çünki uçuşda olan hava gəmisində KPQ işə düşməsi böyük ehtimalla hava gəmisinin göyərtəsində olanların ölümü, hava gəmisinin məhv olması və yerdə belə hadisə nəticəsində əhəmiyyətli ziyanın vurulması ilə müşayiət olunan faciəli nəticələrə gətirə bilər.
4.	Zəifliyin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi	Məlum taktikaya, metodlara və prosedurlara əsaslanaraq qeyd etmək olar ki, əvvəllər cinayətkarlar kommersiya partlayıcı maddələrdən istifadə etməyə üstünlük verirdilər. KÜHPM-lə müqayisədə bu partlayıcı maddələrin daha güclü olmasına baxmayaraq, onları əldə etmək çətin deyil. Ona görə də, ümumiyyətlə qalıq risk ORTA kimi qiymətləndirilir. Bütövlükdə, qeydiyyatdan keçmiş baqajda KPQ üçün qalıq risk ORTA kimi qiymətləndirilir.
5.	Təhdid səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər	Təhlükənin səviyyəsinin aşağı salınması üzrə digər mümkün tədbirlər aşağıdakılardır: a) çox sayda partlayıcı maddələrin və KPQ-nin ehtimal olunan növlərinin aşkar edilməsinə imkan verən texnologiyalardan istifadə edilməsi; b) KPQ-nin məişət əşyalarında bacarıqla gizlədilər bilməsinin yüksək ehtimalını nəzərə alaraq, gözlənilməzlik prinsipi əsasında qəfil yoxlamaların sayının artırılması; c) KPQ aşkar edilməsi məsələləri üzrə aviasiya təhlükəsizliyi xidməti əməkdaşlarının və uçuş heyəti üzvlərinin hazırlığı, uyğun xəbərdarlığın edilməsi, eləcə də baxış və nəzarətdən keçdikdən sonra təhlükəsizlik zonasında KPQ yığılmasının qarşısının alınması.

3	Təhdid modellərinin tərkib hissəsi	Təhdid modellərinin növü
		Yük (poçt) göndərişlərində gizlədilmiş KPQ
1.	Təhdid modellərinin təsviri	Yüklərin daşınması və çatdırılması sistemində çoxsaylı zəif yerlərin olmasına baxmayaraq, 2010-cu ilə qədər terrorçular tərəfindən belə üsuldən istifadə edilməsinə marağın olmasına dair dəlillər yox idi. Lakin 2010-cu ilin oktyabrında yüklərin çatdırılması sistemindən istifadə edərək terror aktlarının yerinə yetirilməsinə cəhd, terrorçuların belə terror aktlarının həyata keçirilməsi niyyəti və qabiliyyətlərinin olmasına açıq-aşkar sübut oldu. Bu növ təhlükəni təhlil edərkən müxtəlif növ yüklər arasında dəqiq fərqləndirmə aparmaq lazımdır. Yüksək riskli yük bir qayda olaraq sadalanan xüsusiyyətlərlə xarakterizə edilir: naməlum və ya şəxsi yüklərdən alınmış, tərkibində KPQ aşkar edilməsinə çətinləşdirən həm üzvi maddələrin, həm də elektrik cihazlarının olması, ya da terrorçuların aktiv fəaliyyət göstərdiyi rayondan göndərilir. Şübhə yaradan digər kənarlaşmalar da ola bilər, məsələn, yükün düzgün markalanmaması, çəkinin düzgün göstərilməməsi və ya yükün içindəkinin elan olunanla uyğun gəlməməsi.
2.	QMA baş vermə ehtimalı	Şübhəsiz ki, belə terror aktının obyekt uçuşda olan hava gəmisidir. Lakin terrorçuların yüklərin hərəkət marşrutunu və olduğu yerləri tam olaraq nəzarətdə saxlaya bilməmələri, onda belə terror aktlarının potensial hədəfləri yükləmə məntəqələrində anbar binaları da daxil olmaqla, yük göndərişinin bütün marşrutunu qəbul etmək olar. Yoxlamadan sonra, hava gəmisinə yüklənənə qədər yükün təhlükəsizliyini poza bilən, yüklə təmasda olan şəxsi yüklərdən olan və ya ştatda olan əməkdaşlar, eləcə də digər şəxslər cinayətkar ola bilərlər. Bunlar nəzərə alınmaqla, belə qanunsuz müdaxilə aktının ehtimalını ORTA hesab etmək olar.
3.	QMA nəticələrinin qiymətləndirilməsi	Sərnişin hava gəmilərində də yük daşındığına görə, yükün daxilində gizlədilmiş KPQ-nin partlaması, uçuş prosesində digər növ KPQ partlaması ilə eyni nəticələrə gətirir. Belə terror aktı hava gəmisinin bortunda olan bütün sərnişinlərin ölümünə, hava gəmisinin dağıdılmasına və yerdə ziyan vurulmasına səbəb olur. Əgər hadisə yük hava gəmisində baş versə, nəticədə heyət üzvləri həlak olur, yerdə əlavə dağıntılara və beynəlxalq yük daşımalarına inamın sarsıtılması nəticəsində dünya üzrə iqtisadi ziyanə səbəb olur bu ziyan çox böyük ola bilər və bütün dövlətlərə toxunar. Uyğun olaraq, belə terror aktının mümkün olan ən pis halında neqativ nəticələrin səviyyəsi hava gəmisinin tipindən asılı olmayaraq ORTA-YÜKSƏK -dən YÜKSƏK -ə qədər qiymətləndirilir.
4.	Zəifliyin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi	Hal-hazırda belə hücum zamanı zəifliyin ümumi səviyyəsi ORTA-YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir. <i>Qalıq risk:</i> Aviasiya hədəflərinə belə növ hücum zamanı qalıq riskin səviyyəsi ORTA-YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir.

5.	Təhdid səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər	<p>a) yüklərin emalı və saxlanması zonasına girişə nəzarət;</p> <p>b) yüklərə yerləşdirilə bilən təhlükəli əşya və maddələrin aşkar edilməsi üçün bu zonalara daxil olan şəxslərin baxışdan keçirilməsi;</p> <p>c) yük göndərişlərinə uyğun baxış metodlarının tətbiqi;</p> <p>d) yüksək risk kateqoriyasına aid olan yüklərin müəyyən edilməsi və daha mükəmməl baxış metodlarının tətbiqi;</p> <p>e) məlum yükəndərənələr və qeydiyyatdan keçmiş agentlər rejiminin tətbiq edilməsi;</p> <p>f) uyğun xidmətlər tərəfindən aviasiya təhlükəsizliyinin təmininin səmərəli tədbirlərinin tətbiqi və/və ya KPQ yüklərə daxil edilməsinin qarşısının alınması üçün daşımalarda mühafizə olunan sxemi üzrə baxışın keçirilməsi;</p> <p>g) təhlükəsizlik tədbirlərinin zəifliyinin aşkar edilməsi məqsədi ilə gömrük və sərhəd nəzarəti orqanları kimi digər orqanlarla məlumat mübadiləsi sahəsində əməkdaşlıq.</p>
----	--	---

4	Təhdid modellərinin tərkib hissəsi	Təhdid modellərinin növü
Nəqliyyat vasitəsində gizlədilmiş KPQ		
1.	Təhdid modellərinin təsviri	<p>Nəqliyyat vasitəsində gizlədilmiş KPQ ilə partlayış müxtəlif yerlərdə və müxtəlif üsullarla həyata keçirilə bilər. Belə hücumların obyektinə həm nəzarət edilməyən, həm də nəzarət edilən zonada yerləşən binalar, qurğular, hava gəmiləri və s. ola bilər. Belə hücumların subyektləri isə kənar şəxslər və ya xidməti personal ola bilər. Qeyd edilənləri nəzərə alaraq, mümkün hücum üsullarını göstərmək olar:</p> <p>a) daxilində KPQ olan avtomobilin hava limanının binasına, o cümlədən sənişinlərlə dolu olan terminala çırılması ilə yerinə yetirilən terror aktı;</p> <p>b) hava limanı binalarının birinin yaxınlığında parklanmış avtomobilin daxilində olan KPQ partladılması;</p> <p>c) nəzarət olunan zonaya girmək hüququna malik "insayderin" hücumu və ya nəqliyyat vasitələri üçün nəzərdə tutulmuş nəzarət-buraxılış məntəqəsindən keçə bilmək hüququ olan avtomobillərdən (saxta qəza-əməliyyat və ya xüsusi rənglə rənglənmiş avtomobili və s.) dayanacaqda olan və ya hava limanının nəzarət olunan zonasında hərəkət edən hava gəmisinə (gəmilərinə) hücum;</p> <p>d) dayanacaqda olan və ya hərəkət edən hava gəmisinin yaxınlığında KPQ partlatmaq niyyəti ilə hava limanının nəzarət olunan zonasının sərhədinə fiziki soxulma.</p>
2.	QMA baş vermə ehtimalı	Dünyanın müxtəlif hava limanlarında baş vermiş belə hücum formalarının nümunələrini nəzərə alaraq, bu növ terror və ya cinayət aktlarının ümumi ehtimal səviyyəsi ORTA kimi qiymətləndirilir.
3.	QMA nəticələrinin qiymətləndirilməsi	Terror aktının nəticələri son dərəcə ciddi ola bilər, bundan əlavə cinayətkarların insanlara və kritik vacib obyektlərə həddindən artıq ziyan və itki vurmaq qabiliyyətini nəzərə alsaq, bu formada hücum terrorçular üçün xüsusilə cəlbedicidir. Buradan nəticələr səviyyəsinin ümumi qiyməti ORTA-YÜKSƏK kimi qəbul edilir.
4.	Zəifliyin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi	Belə növ hücum nəticəsində müdafiəsizliyin (zəifliyin) səviyyəsi ORTA-YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir.
5.	Təhdid səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər	<p>Aviasiya təhlükəsizliyi xidmətlərinin və polis orqanlarının əməkdaşları tərəfindən aerovağzalı giriş yollarına, həmin yolların aerovağzala yaxın hissəsində nəqliyyat vasitələrinin nəzarətsiz saxlanması qarşısının alınması üçün nəzarət edilməlidir.</p> <p>Nəqliyyat vasitələri və onların dayanacaqları aerovağzal binalarından ən azı 50 metr aralıda yerləşdirilir.</p> <p>Nəqliyyat vasitələrinin aerovağzal binalarından 50 metrədək məsafədə qısa və ya uzun müddətə dayanmasının qarşısını almaq üçün xəbərdar edici lövhələr qoyulur və nəqliyyat vasitələrinin səkiyə çıxarılmasına və ya nəqliyyat vasitələrindən istifadə etməklə (taran) həyata keçirilməsi mümkün olan təxribatların qarşısının alınması məqsədilə aerovağzal binasının qarşısında qoruyucu maneə sistemləri quraşdırılır.</p> <p>Aerovağzal kompleksinə giriş yollarında və ondan 50 metrədək məsafədə nəzarətsiz və ya icazəsiz saxlanmış nəqliyyat vasitələri operativ evakuasiya (təxliyə) edilir.</p> <p>Tarandan istifadə etməklə hava limanının obyektlərinə hücum nəticəsində partlayışın məhvedici təsirinin zəiflətmək qabiliyyətinə malik konstruksiya və materialların tətbiqi (məsələn, gücləndirilmiş şüşələmə və digər konstruksiyalar).</p> <p>hava limanının nəzarət olunan zonasına (hava gəmiləri qayanacaqlarına və hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinə) nəqliyyat vasitəsi ilə güclə soxulma aktlarının qarşısının alınması üçün, girişə nəzarəti təmin edən hasarlama, müşahidə və s. kimi qabaqlayıcı vasitələrin tətbiqi.</p> <p>Xidməti personala dair tədbirlər: girişə nəzarət, xidməti və xüsusi boyanmış avtomobillərin hərəkətinin idarə edilməsi, nəzarət-buraxılış məntəqələrində nəqliyyat vasitələrinə baxışın keçirilməsi, nəzarət olunan zonalarda nəqliyyat vasitələrinin idarə olunmasının təşkili, əməkdaşların anket məlumatlarının yoxlanılması və identifikasiya kartlarından istifadə edilməsi.</p>

5	Təhdid modellərinin tərkib hissəsi	Təhdid modellərinin növü
Hava gəmisinin qaçırılması		

1.	Təhdid modellərinin təsviri	Bu qanunsuz müdaxilə aktı zamanı hücumun obyektı, hava gəmisində olan sərnəşinlərdir. Məqsəd - siyasi, ideoloji, psixoloji xüsusiyyətli effektin əldə edilməsidir (imkanlarının və güclərinin nümayişi; dövlət strukturlarına təzyiq göstərilməsi və ictimai fikir yaradılması; özlərinə maksimum diqqətin cəlb edilməsi; irəli sürülən tələblərin yerinə yetirilməsi). Hava gəmisində güc tətbiq etməklə girov götürülməsi və onların həyatına nümayişkəranə təhdidlərin yaradılması şəklində klassik terror aktıdır. Bu təhdidin reallaşması zamanı dövlət, bir tərəfdən terrorçulara qarşı amansız olmaq, digər tərəfdən girovların azad edilməsi, onların həyat və sağlamlıqlarının qorunması kimi bir-birinə əks məsələlərin həll edilməsi məcburiyyətində qalır və praktiki olaraq həlli mümkün olmayan, siyasi və mənəvi-siyasi seçim qarşısında qalır. Belə aktlar təzyiqin səmərəli vasitəsi kimi qalaraq, öz məqsədlərinin həyata keçirilməsi üçün terrorçulara böyük imkanlar yaradır. Yuxarıda şərh edilən mülahizələr əsasında sərnəşinlərin girov götürülməsi ilə təyyarələrin zəbt edilməsinə aid çoxsaylı misal gətirmək olar. Son hadisələr bunlardır: 2016-cı ildə bu motiv əsasında iki insident qeydə alınıb: 29 martda "İcpipter" aviaşirkətinin 181 sayılı İskəndəriyyə-Misir reysini yerinə yetirən hava gəmisinin qaçırılması, Kiprdə (Larnaka) məcburi enmə etməsi və 23 dekabrda "Afrikiya erueyz" aviaşirkətinin hava gəmisinin yerinə yetirdiyi Sebhi (Liviya)-Tripoli marşrutu ilə BU209 reysini yerinə yetirən təyyarənin tutulması və Valettedə (Malta) məcburi enmə etməsi.
2.	QMA baş vermə ehtimalı	Hava gəmilərinin pilot kabinəsi qapısının möhkəmləndirilməsi, silah və qumbaradan istifadə etməklə girişin qarşısını almağa qadir olaması hava gəmilərinin qaçırılması ehtimalını təsirli dərəcədə azaltmışdır. Hava gəmilərinin qaçırılması adətən siyasi, iqtisadi (məs. siyasi sığınacaq istəyi, istək və motivlərinə diqqətin cəlb edilməsi) məqsəd daşıyır və kütləvi qırğınlar, ciddi siyasi və iqtisadi nəticələrə səbəb olmur. Təyyarələrin belə qaçırılmasının ehtimal səviyyəsi ORTA qiymətləndirilir və əksər hallarda hadisənin motivləri beynəlxalq terrorizmə xas olan motivlərdən fərqlənir.
3.	QMA nəticələrinin qiymətləndirilməsi	Hava gəmilərinin qaçırılmasının nəticələrinin səviyyəsi ORTA-AŞAĞI kimi qiymətləndirilir. Belə ki, əksər hallarda hadisələr zamanı hava gəmiləri dağıdılmır və qurbanların sayı az olur, lakin bu zaman hava hərəkəti və hava limanlarında təyyarə qəbulu əhəmiyyətli dərəcədə pozula bilər və hava nəqliyyatına ictimaiyyətin etibarı azala bilər.
4.	Zəifliyin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi	Hal-hazırda tətbiq edilən tədbirlər səmərəli reallaşdırılsa belə, zəiflik faktorları qalmaqdadır: uçuşda xidməti zərurətə əlaqədar olaraq ekipajın kabinəsinin qapısının açılması; bir neçə cinayətkar hücum etdikdə, heyət üzvləri və digər sərnəşinlər onlara müqavimət göstərməkdə çətinlik çəkirlər, hücum edənlərin heyətin kabinəsinə daxil ola bildikləri halda isə, kabinə onları müdafiə edir və hücumu müvəffəqiyyətsizliyə uğratmağa mane olur. Bununla əlaqədar zəiflik dərəcəsi ORTA kimi qiymətləndirilir.
5.	Təhdid səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər	<i>Sərnəşin daşımaq üçün nəzərdə tutulan hava gəmiləri aşağıdakılarla təchiz edilməlidir:</i> <ul style="list-style-type: none"> · pilotların kabinəsi möhkəmləndirilmiş konstruksiya, 300 Coula kimi təzyiq gücünə və qısalümlü silah və qumbaradan istifadə etməklə girişin qarşısını almağa qadir olan qapı ilə; · heyət və bort bələdçiləri arasında xüsusi siqnal və danışıq qurğuları ilə; · uçuş zamanı və yerdə sərnəşin salonunda vəziyyətə video müşahidə sistemləri ilə; · pilot kabinəsi qarşısındakı meydançaya nəzarət qurğusu ilə; · uçuş zamanı hava gəmisinin bortunda partlayıcı qurğu aşkar olunarsa, onun yerləşdirilməsi üçün xüsusi ayrılmış və təcrid edilmiş yerlərlə; · mühərriklərin icazəsiz işə salınmasının, hava gəmisinin yerlə hərəkətinin və havaya qalxmasının qarşısını alan qaçırılmaya qarşı qurğularla; · sərnəşinlər tərəfindən uçuş ərzində müvəqqəti saxlanmaq üçün verilən silahın, sursatın və patronların, xüsusi vasitələrin saxlanması üçün kilidlənən yük bölmələri ilə.

6	Təhdid modellərinin tərkib hissəsi	Təhdid modellərinin növü
		Hava gəmisindən silah kimi istifadə edilməsi
1.	Təhdid modellərinin təsviri	Hava gəmisindən silah kimi istifadə edilməsi terrorçular üçün çox cazibədar üsullardan biri olaraq qalır. Bunun üçün, 2001-ci il sentyabr hadisələrini yada salmaq kifayətdir. Belə təhdid çərçivəsində yer əhəmiyyətli mühüm əhəmiyyətli obyektlərin miqyaslı dağıdılmasına səbəb ola bilən istənilən mülki hava gəmisindən istifadə edilə bilər. Hava gəmisinin ölçüləri, sürəti, kütləsi və hava gəmisinin bortunda əlavə yanacaq, kimyəvi və ya digər materialların olması ilə təmin edilən kinetik enerji böyük dağıdıcı qüvvəyə malikdir. Böyük olmayan, aşağı sürətə malik və daha yüngül hava gəmiləri az kinetik enerjiyə malikdirlər və daha az kommersiya yükü daşıya bilərlər, lakin terrorçular tərəfindən belə hava gəmilərindən də istifadə edilməsi şübhə və digər nəticələrə görə cəlbədicə hesab edilir. Bu təhdidi həyata keçirə biləcək şəxslər bunlardır: sərnəşinlər və ya qanunsuz olaraq hava gəmisinin bortuna daxil olmuş şəxslər; hava gəmilərini icarəyə və ya kirayə götürmüş şəxslər; uçuş heyətinin kabinəsinə vaxtaşırı girmək hüququ olan kabinə heyətinin üzvləri; uçuş heyətinin üzvləri.
2.	QMA baş vermə ehtimalı	11 sentyabr 2001-ci ildə törədilən terror aktından sonra həyata keçirilən tədbirləri və hal-hazırda oxşar hadisəni həyata keçirmək niyyətləri barədə əsaslı məlumatların olmaması səbəbindən belə təhdidlərin ehtimalını ORTA-AŞAĞI kimi qiymətləndirmək olar. Bununla belə 2015-ci ilin mart ayında "Germanwings" aviaşirkətinin hava gəmisinin qəzaya uğraması faktı, pilotlar tərəfindən edilə biləcək cəhdlərin ehtimal səviyyəsini ORTA kimi qiymətləndirməyə əsas verir.
3.	QMA nəticələrinin qiymətləndirilməsi	Çoxsaylı insan ölümü, vurulan siyasi və iqtisadi ziyanın geniş miqyası, dövlətin nüfuzunun və mülki aviasiyaya olan inamın aşağı düşməsi faktlarını nəzərə alaraq, belə terror aktlarının nəticələrinin səviyyəsi YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir.

4.	Zəifliyin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi	Risqlərin qiymətləndirilməsi o faktı əks etdirir ki, belə terror aktlarından müdafiə bir qayda olaraq böyük kommersiya hava gəmiləri üçün daha səmərəlidir (o şərtlə ki, daxil edilən tədbirlər lazımi şəkildə tətbiq olunur). Hesab edilir ki, biznes aviasiyasının reaktiv hava gəmiləri üçün zəiflik daha yüksəkdir. Həmçinin onu da nəzərə almaq lazımdır ki, böyük olmayan və az sürət yığan hava gəmilərindən silah kimi istifadə edilməsi zamanı nəticələr elə də əhəmiyyətli olmur. Qeyd edilənlər ümumiləşdirildikdə, aviasiya obyektlərinə belə hücumların ehtimalının yüksəlməsi və zəifliyin artması nəticəsində qalıq riskin mövcud olan səviyyəsi ORTA kimi qiymətləndirilir.
5.	Təhdid səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər	Uçuş müddətində hücum təhlükəsi səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər, yerdə həyata keçirilən və hava gəmisinin tutulması məqsədi ilə silahın və ya KPQ hava gəmisinin bortuna keçirilməsi təhlükəsinin aşağı salınmasına yönəlmiş, həmçinin hava gəmisinin qaçırılmasına cavab olaraq hava hücumundan müdafiə sisteminin tədbirlərini özündə cəmləşdirir. Təhlükənin səviyyəsinin azaldılmasının mümkün olan əlavə tədbirləri aşağıdakılardır: a) pilotların kabinəsi möhkəmləndirilmiş konstruksiyaya malik, 300 Coula kimi təzyiqli gücünə və qısalümlü silah və qumbaradan istifadə etməklə girişin qarşısını almağa qadir olan qapı ilə təchiz edilməlidir; b) heyət və bort bələdçiləri arasında xüsusi siqnal və danışıq qurğuları ilə təchiz edilməlidir; c) uçuş zamanı və yerdə sərnəşin salonunda vəziyyətə video müşahidə sistemləri ilə təchiz edilməlidir; d) hava gəmisi ekipaj üzvlərini işə qəbul edərkən anket məlumatlarının yoxlanılması və şübhəli davranış formalarının aşkar edilməsi metodları da daxil olmaqla, onların fəaliyyətinə sonrakı nəzarət; e) ekipajın cavab hərəkətlərinin lazımi hazırlığının təşkili; f) istənilən şübhəli davranış formalarının aşkar edilməsinə dair sərnəşinlərin xəbərdarlığının yüksəldilməsi və belə hərəkətlər haqqında xəbər verilməsi; g) cavab tədbirlərinin planlaşdırılması və hava gəmisinin tutulması zamanı fəaliyyətə hazırlıq üzrə tövsiyələrin öyrənilməsi.

7	Təhdid modellərinin tərkib hissəsi	Təhdid modellərinin növü
		Məsafədən idarə olunan aviasiya sistemlərinin (MİOAS) yaratdığı təhdidlər
1.	Təhdid modellərinin təsviri	Məsafədən idarə olunan aviasiya sistemlərindən (MİOAS) istifadə etməklə törədilən terror aktları ilə bağlı mümkün risklərə baxılır, xüsusilə hücumun edilməsi üçün dronlara döyüş başlıqları yerləşdirildiyi hallar çərçivəsində təhdidlər araşdırılır. MİOAS-dan istifadə etməklə həyata keçirilən hücumlar barədə faktlar qeydə alınmayıb, lakin mümkün hücum metodu kimi ehtimal və belə niyyətlər təhlil edilməlidir. Belə təhdidlərin reallaşması o səbəbdən irəli gəlir ki, MİOAS-da istifadə olunan uçan aparatları asan şəkildə əldə etmək olar və onların idarə edilməsi heç də çətin deyildir.
2.	QMA baş vermə ehtimalı	Kommersiya baxımından əldə olunan MİOAS-ların sayı daim artmaqdadır; hal-hazırda bazarlarda kiçik MİOAS-ların sayı çoxalır və əyləncə məqsədilə onlardan istifadəyə tələbat daima artır. Belə qurğulardan istifadə edilməsi nəticəsində mülki aviasiya üçün yaranan problemlər, onların hava məkanında məsuliyyətsiz idarə olunması və istismarçıların xəbərdarlığının olmaması ilə əlaqədardır. Partlayıcı qurğunun dron vasitəsilə lazım olan ünvana çatdırılması ilə əlaqədar hadisə 2016-cı ilin oktyabr ayında İraqda baş vermişdir. Nəticədə iki insan həyatını itirmiş, ikisi isə xəsarət almışdır. İmkanların mövcudluğuna baxmayaraq, MİOAS-ların mülki aviasiyada və ya münafiqələr zonasından kənarında terror aktı törətmək üçün çatdırılma vasitəsi qismində istifadəsinə aid məlumat yoxdur. Bununla belə MİOAS-ların Londonun Qətviq hava limanında bir neçə dəfə istifadə olunması və kifayət qədər uzun müddətə hava limanının işinin dayanmasına səbəb olması, belə hücumların baş vermə ehtimalını ORTA-AŞAĞI , terrorçuların partlayıcı qurğunu əldə etməsi, quraşdırması və istifadəsi imkanlarından asılı olaraq ORTA-AŞAĞI-dan ORTA-ya kimi qiymətləndirmək olar.
3.	QMA nəticələrinin qiymətləndirilməsi	MİOAS-ın köməyi ilə həyata keçiriləcək mümkün hücumun nəticələri, onun böyüklüyündən və yük qaldırma imkanlarından asılıdır. Ən təhlükəli variant, yəni hava gəmisinin partladılmasını təhlil etsək, onun nəticələri ORTA-YÜKSƏK və YÜKSƏK kimi, yerüstü hədəflər üçün isə ORTA və ORTA-YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir. KPQ tətbiqi ilə ictimai istifadə zonalarına hücumların və yalan təhlükələrin səviyyəsi ORTA-AŞAĞI və ORTA kimi qiymətləndirilir.
4.	Zəifliyin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi	MİOAS qurğularının əldə edilməsinin və istifadəsinin qarşısını almaq çox çətindir. Bundan başqa, qalıq zəifliyin daha yükək səviyyəsi dronların əldə edilməsinin, istifadəsinin qarşısının alınması və hava limanının yaxınlığında izlənməsi üçün imkanlar məhduddur. Bu səbəbdən, təyyarənin qalxması zamanı birbaşa hücumlar zamanı zəiflik səviyyəsi ORTA-AŞAĞI-ORTA , yerüstü obyektlərə birbaşa hücum zamanı isə, sözü gedən rayonda insanların sayından asılı olaraq ORTA-ORTA-YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir.
5.	Təhdid səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər	qanunvericilikdə MİOAS-ların əldə edilməsi, idarə olunması, tətbiqi və ciddi cəza tədbirləri üzrə normativ aktların qəbul edilməsi; ictimaiyyət arasında maarifləndirmə tədbirlərinin aparılması; hava limanı ətrafında MİOAS buraxılışı üçün əlverişli yerlər sayılan potensial ərazilərin müşahidəsi; KPQ istifadə etməklə törədiləcək hücumlara pilotların, xidməti personalın cavab tədbirləri üzrə hazırlıq keçmələri; hücum baş verdikdən sonra ciddi bədən xəsarətlərinin və ölümlərin sayının azaldılması üçün təxliyyə və yanğınsöndürmə işlərinin səmərəli təşkili.

8	Təhdid modellərinin tərkib hissəsi	Təhdid modellərinin növü
		Hava hərəkətinin idarəedilməsi (HHİ) sistemlərinə kiberhücumlar
1.	Təhdid modellərinin təsviri	<p>Hava hərəkətinin təşkilinin IT sistemlərinə, hava gəmilərinə və hava limanının IT sistemlərinə hücumların getdikcə artması proqnozlaşdırılır. Bunlara aşağıdakıları aid etmək olar: sistemlərə giriş əldə etmək üçün kompüter proqramlarının sındırılması; onların normal fəaliyyətinə maneə və pozuntuların yaradılması; cəsusluq; kommersiya məqsədilə hücumlar. Həmin təhdidlər təhlükəsizlik sisteminin zəif yerlərini göstərir, uçuşların təhlükəsizliyi və aviasiya təhlükəsizliyi baxımından mümkün ola biləcək qabaqcadan nəzərdə tutula bilməyən problemləri üzə çıxarır.</p> <p>Hava hərəkətinin idarəetmə sistemlərinə qarşı edilən cinayət hərəkətləri hava hərəkətinin idarəetmə infrastrukturunun və xidmətlərinin dayanıqlılığını, bütövlüyünü və funksionallığını poza bilər. Bunların qarşısının alınması üçün istismarçılar, aeronaviqasiya sistemlərinin provayderləri, hava limanları, aviadaşıyıcılar və qeydiyyatata alınmış agentlər mühüm əhəmiyyətli məlumat sistemlərində istifadə olunan proqram və aparat sistemlərini müəyyən etməli və mühüm əhəmiyyətli aviasiya məlumat sistemlərinin qorunması üzrə tədbirlər görməlidirlər.</p> <p>Hava limanından kənarında yerləşən idarəetmə infrastrukturunun, texniki vasitələrin, avadanlıqların və xidmətlərin təhlükəsizliyi hava limanında qəbul edilmiş tədbirlərdən aşağı olduğuna görə bu obyektlərin zəifliyi daha yüksəkdir.</p>
2.	QMA baş vermə ehtimalı	<p>Hal-hazırda bilavasitə mülki aviasiyaya qarşı yönəlmiş hücumlar az saydadır, lakin son illərdə terrorçular kiberhücumlara daha çox maraq göstərir və onların realizə edilməsinə ümumi hazırlıqlarını nümayiş etdirirlər. Buna baxmayaraq, ekstremistlərin proqram təminatının sındırılması sahəsindəki fəaliyyəti "xidmətə imtina" kimi nisbətən primitiv hücumlarla məhdudlaşır. Hələ ki, konkret olaraq hava gəmilərinə və hava limanlarına qarşı yönəlmiş heç bir kiberhücum qeydə alınmamışdır, həmçinin bu sahədə terrorçuların lazımı vərdişlərə yiyələnməsi, ənənəvi məlum metodlarla müqayisədə sözü gedən metodun kütləvi zərər vurmaq üçün daha effektiv vasitə olması kimi, onların marağına səbəb olması halına rast gəlinməyib. Lakin, belə imkan istisna edilmir. Buna görə də hal-hazırda risk səviyyəsi AŞAĞI kimi qiymətləndirilir.</p>
3.	QMA nəticələrinin qiymətləndirilməsi	<p>Potensial nəticələr narahatlıq yaradır, çünki aviasiyada bir sıra funksiyaları yerinə yetirmək üçün istifadə edilən elektron sistemlərdən asılılıq çox yüksəkdir və bu daimi olaraq artır və hava gəmisinin bortunda, yerdə, eləcə də uçuşda olan hava gəmisinə qarşı sözügedən hücumların potensial nəticələrini nəzərə aldıqda təhlükəsizliyin təmini xüsusi rol oynayır.</p> <p>İndiyə qədər edilən hücumların çoxu xidmətdə müvəqqəti və açıq aşkar imtinaya gətirirdi. HHİ sistemlərinə uğurlu hücum kimi, müəyyən bir zaman ərzində HHİ sistemlərinin pozulması və onların fəaliyyət səmərəliliyinin zəiflədilməsi nəticəsində hava məkanında uçuşların təhlükəsizliyi şərtinin kobud şəkildə pozulması hesab edilə bilər. Həm də, nəzərə almaq lazımdır ki, nəticələrin ağırlıq səviyyəsi çox halda zərər çəkmiş hava məkanının nə qədər yüklənməsindən asılı olacaq. Buna baxmayaraq, ehtimal olunur ki, hər bir terror aktının məqsədi bir və ya bir neçə hava gəmisinin məhvi, buna uyğun qurbanların sayı, aviasiya sahəsinə böyük iqtisadi zərərin vurulması və etimadın itirilməsidir; mümkün ən pis ssenaridən çıxış edərək qeyd etmək olar ki, HHİ sistemlərindən istifadə etməklə hava gəmisinə qarşı yönəlmiş uğurlu kiberhücumların səviyyəsi "YÜKSƏK" kimi qiymətləndirilir.</p>
4.	Zəifliyin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi	<p>Baxılmış təhdidlərin əksəriyyəti üçün görülmüş tədbirlərdən sonra zəiflik səviyyəsi "AŞAĞI" kimi qiymətləndirilir. Lakin bu, bütün təhdidlərə aid edilmir və bu səbəbdən yüksək qalıt zəiflik müşahidə olunan təhdidlər üzərində diqqəti cəmləşdirmək lazımdır.</p>
5.	Təhdid səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər	<p>Mühüm əhəmiyyətli HHİ sistemlərinin qorunması üçün aşağıdakı tədbirlər həyata keçirilməlidir:</p> <p>İnzibati idarəetmə tədbirləri: a) təhlükəsizliyin təmin edilməsi üzrə standartların və normaların qəbul edilməsi; b) işçilərin qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada işə qəbul edilməsi; c) mümkün hücumların və zəif sahələrin müəyyən edilməsi üzrə təhdidlərin və risklərin qiymətləndirilməsi; d) keyfiyyət nəzarət tədbirlərinin həyata keçirilməsi; e) proqram təminatı və müvafiq avadanlığın çatdırılma sisteminin təhlükəsizliyi; f) sistemlərə xidmət göstərən əcnəbi IT mütəxəssislər barədə xüsusi yoxlamaların keçirilməsi, həmçinin sistemin texniki dəstəyinin yerli mütəxəssislərə həvalə olunması; h) sistemlərdə istismar olunan aparat-proqram təminatı vasitələri üzrə kibertəhdid yaradan faktorlar (zero-day, leaked data və s.) haqqında məlumatın vaxtında əldə olunması, həmçinin kibertəhlükəsizliyə dair qabaqcıl təcrübənin izlənilməsi məqsədilə bu sahədə ixtisaslaşmış yerli və beynəlxalq qurumlarla əlaqənin qurulması; i) sistemlərin kibertəhlükəsizliyinin etibarlı şəkildə təmin olunması, həmçinin kibertəhdidlərin vaxtında aşkarlanması məqsədilə Təhlükəsizlik Əməliyyatları Mərkəzinin (ingilis dilində - Security Operation Center - SOC) yaradılması və aidiyyəti dövlət orqanı ilə operativ əlaqənin qurulması..</p> <p>Virtual nəzarət sistemləri: a) şəbəkə müdafiə vasitələri; b) məlumatların şifrələnməsi; c) şəbəkəyə qanunsuz daxilolmaları aşkar edən vasitələr; d) antivirus sistemləri.</p> <p>Fiziki nəzarət sistemləri: a) server sistemlərinin mühafizəsi və girişə nəzarət edilməsi; b) kənar şəxslərin girişinin qarşısının alınması üçün biometrik və ya parol sistemlərindən istifadə olunması; c) giriş hüququ olan şəxslərin sayının məhdudlaşdırılması; d) ehtiyat müstəqil sistemlərdən istifadə olunması; e) baş vermiş hadisələrin qeydiyyatı və təhlili.</p> <p>İstismarçılar mühüm əhəmiyyətli məlumat sistemlərinə məsafədən təhlükəsiz qoşulmanı tədarükçü ilə əvvəlcədən əldə edilmiş razılıq əsasında təmin etməli və tədarükçünün həmin sistemlərə icazəsiz girişinin qarşısını almaq üçün tədbirlər görməlidirlər.</p> <p>Hava limanının ərazisində və ya kənarında yerləşən, lakin hava hərəkətinin tərkib hissəsi olmayan və üçüncü tərəf tərəfindən idarə olunan (məs. telekommunikasiya xidmətlərinin provayderləri) kommunikasiya şəbəkələrinə xüsusi nəzarət edilməlidir.</p>

9	Təhdid modellərinin tərkib hissəsi	Təhdid modellərinin növü
		Hava gəmilərinin bort sistemlərinə kiberhücumlar

1.	Təhdid modellərinin təsviri	Hava gəmilərinin bort sistemlərinin mürəkkəbliyi, qarşılıqlı əlaqəliliyi və inteqrasiya imkanları onu göstərir ki, kibertəhlükəsizlik məsələsi mülki hava gəmilərinin layihələrinin hazırlanması və istismarı zamanı nəzərə alınmalıdır. Hava gəmisinin bort sistemlərinin üç sahəsini göstərmək olar (mühüm və qeyri-mühüm): a) hava gəmisinin idarəetmə sistemi: hava gəmisinin uçuşu, uçuşların təhlükəsizliyinin təmini üzrə qapalı sistemlər şəbəkəsi, həmçinin pilot kabinasında yerləşdirilən köməkçi sistemlər. Bu sistemlərdə məlumatların zədələnməsi və ya "xidmətdə pozuntu" uçuşların təhlükəsizliyinə birbaşa təsir göstərir; b) sərnizin salonunda olan işçi sistemlər: hava gəmisinin istismarı zamanı istifadə olunan xüsusi sistemlər şəbəkəsi. Burada məlumatların zədələnməsi və ya "xidmətdə pozuntu" istismar üçün çox vacib sayılan aspektlərə öz təsirini göstərə bilər, həmçinin texniki xidmət məcburiyyəti yarada bilər; c) sərnizin bölməsində ümumi sistemlər (bort əyləncələr sistemi), bu məlumatlarda zədələnmə və ya "xidmətdə pozuntu" uçuşların təhlükəsizliyinə minimum təsir göstərir.
2.	QMA baş vermə ehtimalı	İndiyədək nə HHI sistemlərinə, nə də hava gəmisinə qarşı heç bir kibər hücum faktı qeydə alınmayıb və bu sahə üzrə terrorçuların ciddi imkanları barədə məlumatlar yoxdur. Terrorçular ənənəvi və sınaq edilmiş hücum metodlarından istifadə etməyi daha üstün tuturlar. Amma, gələcəkdə belə imkanın əldə edilməsi imkanı istisna edilmir. Realizə üçün vərdişlərin, biliklərin və hazırlığın olmaması səbəbindən əksər təhdidlərin həyata keçirilməsi ehtimalı AŞAĞI kimi qiymətləndirilir. Sistemlərə sadəcə qoşulmaq və ya onlarla təmas qurmaqla hava gəmisinə təhlükə yaratmaq məqsədi ilə təhlükəsizlik üçün kritik vacib sistemlərin funksiyalarının idarə edilməsi arasında xeyli fərq var. Buna görə də hal-hazırda risk səviyyəsi AŞAĞI kimi qiymətləndirilir.
3.	QMA nəticələrinin qiymətləndirilməsi	Hazırda mülki aviasiya sahəsində terror kibər hücumlarının baş verməsi ehtimalı AŞAĞI , lakin ən pis ssenari üçün nəticələrin səviyyəsi YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir. Təhlükə səviyyəsinin endirilməsi üçün müxtəlif tədbirlər görülür, bu səbədən də qalıq risk AŞAĞI kimi qiymətləndirilir.
4.	Zəifliyin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi	Təhdid səviyyəsinin endirilməsi tədbirləri həyata keçirildikdən sonra əksər təhdidlər üçün qalıq zəiflik səviyyəsi AŞAĞI, ORTA-AŞAĞI diapazonunda qiymətləndirilir. Lakin, gələcəkdə istifadə oluna biləcək aşağıdakı faktorlar zəiflik səviyyəsinə yüksəldə bilər: a) bəzi informasiya sistemlərindən artan asılılıq və onların kritik əhəmiyyəti; b) hava gəmisinin idarəetmə sisteminə daxil edilmiş, lakin müdafiə səviyyəsi məlum olmayan proqram təminatından istifadənin artması və ondan asılılıq; c) hava gəmisinin bortunda olan qurğuların köməyi ilə hava gəmisinin bortundakı sistemlərə və xarici mənbələrə qoşulmaların sayının artması. Bura İnternetə qoşulma, kommersiya məqsədləri üçün istifadəyə hazır avadanlıqlar, həmçinin proqram təminatının məsafədən yenilənməsi aiddir. Bütün bunlar əvvəlcədən düşünülməmiş hücumların, daha doğrusu sistemə və/və ya qeyri-aviasiya hədəflərinə hücumların şansı artırır və bu hücumlar mülki aviasiya üçün planlaşdırılmamış və qəsdən edilməyən nəticələrə gətirib çıxarır.
5.	Təhdid səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər	Belə təhdidlər, ilk növbədə, şəbəkə funksionallığına malik hava gəmiləri üçün ehtimaldır. Köhnə nəsil hava gəmiləri bu nöqtəyi nəzərdən zəif hesab edilmir, çünki onların istismarı zamanı xarici qoşulmalardan az istifadə olunur, digər tərəfdən isə onlara hava gəmisinin özünün fərdi sistemləri quraşdırılmışdır. Lakin, müasir sistemlər quraşdırmaqla onları təkmilləşdirirlər, yaxud da yeni nəsil avadanlıqlarla onlara texniki xidmət göstəririlər (məsələn, simsiz məlumat yükləyicisi). Bütün bunların aviasiya təhlükəsizliyinə hansı təsirlər göstərdiyi çox az araşdırılmışdır.

10	Təhdid modellərinin tərkib hissəsi	Təhdid modellərinin növü
		Hava limanı sistemlərinə kibər hücumlar
1.	Təhdid modellərinin təsviri	Hava limanı sistemlərinə aiddir: 1. Aviasiya təhlükəsizliyinin təminində istifadə olunan sistemlər: a) giriş nəzarət və mühafizə signalizasiya sistemləri; b) müstəqil və ya kompleks şəkildə istifadə olunan baxış texnikası və partlayıcı maddələri aşkar edən sistemlər; c) qapalı videomüşahidə sistemləri; 2. Rəsmiyyətin sadələşdirilməsi sisteminə istifadə olunan sistemlər: a) baqajın emalı və baqaja nəzarət sistemləri; b) reyslər barədə məlumat tabloları; c) baqajın sərniznlərə məxsus olmasını müəyyən edən sistemlər; d) sərhəd və gömrük nəzarəti sistemləri. B u sahədə təhdidlər aviasiya təhlükəsizliyi tədbirlərinin zəifləməsi nəticəsində yarana bilər. Cinayətkarlar və ya terrorçular üçün hava limanının mühafizə edilən məhdud girişli zonalarına qadağan edilmiş maddə və əşyaların keçirilməsi məqsədilə, hava limanı sistemlərinin işinin kibər hücumlarla pozulmasını və idarə olunmasını həyata keçirmək kifayət qədər çətinidir. Bununla belə, müəyyən boşluqlardan istifadə etməklə, cinayətkarlar və ya terrorçular, məsələn girişə avtomatlaşdırılmış nəzarət sistemini sıradan çıxarmaqla, hava limanının daxilində digər cinayət hərəkətlərini həyata keçirə bilər. Bu təhdidlər daha çox sistemin istismar dayanıqlığından asılıdır, çünki ənənəvi aviasiya təhlükəsizliyi tədbirlərinə o qədər də təsir etmək mümkün deyil. Miqyasına görə əməliyyatların, sistemlərin və qoşulma imkanlarının müxtəlifliyini nəzərə alsaq, təhdidin dəqiq modelini işləyib hazırlamaq mümkün deyil.

2.	QMA baş vermə ehtimalı	aviasiya təhlükəsizlik tədbirlərinin (baxış, girişə nəzarət və s.) zəiflədilməsi hesabına ənənəvi hücumun həyata keçirilməsini asanlaşdırmaq məqsədi ilə edilən hücum. Baxış prosedurlarından yayınaraq cinayətkarlar tərəfindən mühafizə olunan məhdud girişli zonaya qadağan olunmuş maddə və əşyaların keçirilməsi çox çətin məsələdir. Sərnişinlərə xidmət (məsələn, uçuşlara nəzarət, baqajın çəşidlənməsi və s.) sahəsində istismarçılar, hava limanlarının və ya aviaşirkətlərin fəaliyyətində pozuntu yaratmağa yönəlməmiş hücumlar kimi qiymətləndirilir. Buna görə də hal-hazırda risk səviyyəsi AŞAĞI kimi qiymətləndirilir.
3.	QMA nəticələrinin qiymətləndirilməsi	Hava limanı sistemlərinə kibercümlər bir qayda olaraq, sərnişinlərə xidmət göstərilməsinin pozulması ilə bağlıdır və bu "xidmətdə pozuntu" kimi açıq hücum növüdür və nəticədə ən pis ehtimalla hava limanının fəaliyyətində müvəqqəti və az əhəmiyyətli pozuntular əmələ gətirə bilər. Ümumiyyətlə, hava limanı sistemlərinə kibercümlərin baş verməsi ehtimalı AŞAĞI , ən pis ssenari üçün nəticələrin səviyyəsi ORTA kimi qiymətləndirilir. Təhlükə səviyyəsinin endirilməsi üçün müxtəlif tədbirlər görülür, bu səbəbdən də qalıq risk AŞAĞI kimi qiymətləndirilir.
4.	Zəifliyin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi	zəif nöqtələr mövcuddur, məsələn girişə avtomatlaşdırılmış nəzarət sisteminin sıradan çıxarılması nəticəsində cinayətkar tərəfindən digər formalı hücum imkanı vardır. Təhdid səviyyəsinin endirilməsi tədbirləri həyata keçirildikdən sonra əksər təhdidlər üçün qalıq zəiflik səviyyəsi AŞAĞI , ORTA-AŞAĞI diapazonunda qiymətləndirilir.
5.	Təhdid səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər	Mühüm əhəmiyyətli aviasiya məlumat sistemlərinin qorunması üçün aşağıdakı tədbirlər həyata keçirilməlidir: İnzibati idarəetmə tədbirləri: a) təhlükəsizliyin təmin edilməsi üzrə standartların və normaların qəbul edilməsi; b) işçilərin qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada işə qəbul edilməsi; c) mümkün hücumların və zəif sahələrin müəyyən edilməsi üzrə təhdidlərin və risklərin qiymətləndirilməsi; d) keyfiyyətə nəzarət tədbirlərinin həyata keçirilməsi; e) proqram təminatı və müvafiq avadanlığın çatdırılma sisteminin təhlükəsizliyi; f) sistemlərə xidmət göstərən əcnəbi İT mütəxəssislər barədə xüsusi yoxlamaların keçirilməsi, həmçinin sistemin texniki dəstəyinin yerli mütəxəssislərə həvalə olunması; h) sistemlərdə istismar olunan aparat-proqram təminatı vasitələri üzrə kibertəhdid yaranan faktorlar (zero-day, leaked data və s.) haqqında məlumatın vaxtında əldə olunması, həmçinin kibertəhlükəsizliyə dair qabaqcıl təcrübənin izlənilməsi məqsədilə bu sahədə ixtisaslaşmış yerli və beynəlxalq qurumlarla əlaqənin qurulması; i) sistemlərin kibertəhlükəsizliyinin etibarlı şəkildə təmin olunması, həmçinin kibertəhdidlərin vaxtında aşkarlanması məqsədilə Təhlükəsizlik Əməliyyatları Mərkəzinin (ingilis dilində - Security Operation Center - SOC) yaradılması və aidiyyəti dövlət orqanı ilə operativ əlaqənin qurulması. Virtual nəzarət sistemləri: a) şəbəkə müdafiə vasitələri; b) məlumatların şifrələnməsi; c) şəbəkəyə qanunsuz daxilolmaları aşkar edən vasitələr; d) antivirus sistemləri. Fiziki nəzarət sistemləri: a) server sistemlərinin mühafizəsi və girişə nəzarət edilməsi; b) kənar şəxslərin girişinin qarşısının alınması üçün biometrik və ya parol sistemlərindən istifadə olunması; c) giriş hüququ olan şəxslərin sayının məhdudlaşdırılması; d) ehtiyat müstəqil sistemlərdən istifadə olunması; e) baş vermiş hadisələrin qeydiyyatı və təhlili. İstismarçılar mühüm əhəmiyyətli aviasiya məlumat sistemlərində tətbiq edilən avadanlığa və proqram təminatına uyğun olan mühafizə tədbirlərinin müəyyən edilməsini və bu tədbirlər barəsində məlumatın təqdim edilməsini tədarükçüdən tələb etməlidirlər. İstismarçılar mühüm əhəmiyyətli aviasiya məlumat sistemlərinə məsafədən təhlükəsiz qoşulmanı tədarükçü ilə əvvəlcədən əldə edilmiş razılıq əsasında təmin etməli və tədarükçünün həmin sistemlərə icazəsiz girişinin qarşısını almaq üçün tədbirlər görməlidirlər.

11	Təhdid modellərinin tərkib hissəsi	Təhdid modellərinin növü
		Kimyəvi, bioloji və radioloji (KBR) təhdidlər
1.	Təhdid modellərinin təsviri	S o n dövrlərdəki münafiqələr zamanı kimyəvi silahlardan istifadə edilməsi, kimyəvi zəhərləyici maddələrdən istifadə etməklə təşkil olunan hücumların potensial nəticələrinə diqqət artırılmış və bu maddələrdən istifadə etməklə mülki aviasiya obyektlərinə hücum riskinin qiymətləndirilməsinə zərurət yaratmışdır. İndiyə qədər KBR maddələrdən istifadə etməklə aviasiya obyektlərinə hücum qeydə alınmayıb, lakin gələcəkdə belə hücumların edilməsi imkanını nəzərə almamaq olmaz.
2.	QMA baş vermə ehtimalı	Öz təbiətinə görə, KBR maddələrin qapalı, xarici mühitdən təcrid olunmuş yerlərdə tətbiqi neqativ nəticələrin əldə edilməsi üçün daha səmərəli olur. Deməli, KBR maddələrin hava gəmisi kabinəsində və ya kütləvi insan toplaşan aviasiya infrastrukturunda müəssisələrində istifadəsini nəzərdə tutan təhdid modeli də ehtimal olunduru. Keçmişdə də terrorçular KBR maddələrin əldə olunması və nəzarət edilməyən zonalarda hücumların təşkil edilməsinə maraq göstərirdilər. Ancaq, hazırda bu cür maddələrin mülki aviasiya üçün irimiqyaslı nəticələrə gətirib çıxaran hücum vasitəsinə çevrilməsi haqqında məlumat yoxdur. Bundan əlavə, hesab edilir ki, bu cür maddələrin ən təhlükəli olanlarını istehsal etmək üçün, xüsusi biliklər və uyğun avadanlıqlar olmalıdır. Qeyd olunanları nəzərə alaraq, bu cür təhlükənin reallaşması ehtimalı təhlükəsi hazırda AŞAĞI kimi qiymətləndirilir.
3.	QMA nəticələrinin qiymətləndirilməsi	Nəticələr istifadə edilən maddənin növündən asılı olaraq əhəmiyyətli dərəcədə dəyişir, lakin bir çox təhdid modelləri üzrə hücumların nəticəsi insan həyatının itirilməsi, əhəmiyyətli dərəcədə iqtisadi və siyasi zərəre potensial səbəb ola bilər. Ümumən, nəticələrin səviyyəsi də AŞAĞI kimi qiymətləndirilir.
4.	Zəifliyin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi	KBR hücumlarda zəiflik səviyyəsi istifadə olunan kimyəvi maddələrdən və metodlardan asılı olaraq əhəmiyyətli dərəcədə dəyişə bilər, lakin hal-hazırda ORTA kimi qiymətləndirilir.

5.	Təhdid səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər	<p>a) baxış tədbirlərinin tətbiqi;</p> <p>b) şübhəli davranış ilə seçilən şəxslərin aşkar edilməsi, onların cinayət xarakterli hərəkətlərinin qarşısının alınması və qanunsuz müdaxilə aktları üçün əlverişli olan zəif yerlərin aşkar edilməsi məqsədilə nəzarət edilməyən zonalarda videomüşahidə, patrulluq xidməti və fiziki nəzarət tədbirlərinin həyata keçirilməsi.</p> <p>c) təhlükəli maddə və (və ya) predmetlər gizlədilərək biləcək yerlər və əşyalar, o cümlədən ayaqyolu, pilləkənlər, pilləkən altları və zibil qabları daim müşahidə altında olması və mütəmadi baxışdan keçirilməsi</p> <p>d) ictimaiyyətin məlumatlandırılması: aerovağzal kompleksinin binalarında sərnəşinlərin əsas təhlükəsizlik qaydaları haqqında məlumatlandırılması, onlara baqaqlarını nəzarətsiz qoymamaları, şübhəli şəxslər və onların hərəkətləri barədə aviasiya təhlükəsizliyi xidmətinin personalı və ya polis orqanlarının əməkdaşlarına dərhal məlumat vermələri haqqında mütəmadi olaraq elanlar verilməsi;</p> <p>e) hücum baş verdikdən sonra ciddi xəsarətlərin və ölümlərin sayının azaldılması üçün təcili və ilkin tibbi yardım işlərinin səmərəli təşkili.</p>
----	--	--

12	Təhdid modellərinin tərkib hissəsi	Təhdid modellərinin növü
		Bort ehtiyatlarında gizlədilmiş KPQ, silah və ya toksiki maddələr
1.	Təhdid modellərinin təsviri	Kommersiya hava gəmisində sərnəşinlərə hücum məqsədilə KPQ, silah və ya toksiki maddələrin (zəhərlərin) bort qidalarında gizlədilməsi ehtimalı kifayət qədər yüksəkdir. Hava gəmisinin istismarçısı tərəfindən tədarük edilən bort qidaları - yeməklər, içkilər (spirtli içkilər də daxil olmaqla), həmçinin digər bort ləvazimatları (yastıqlar və gallar) ilə bağlı risklərin qiymətləndirməsi aparılır. Həm hava limanında məhdud girişli mühafizə olunan zonada, həm də onun ərazisinin hüdudlarından kənarında yerləşən bort qida xidmətləri üçün qeyd olunan təhlükəli əşya və maddələrin gizlədilməsi imkanı ilə əlaqədar risk qiymətləndirilməlidir.
2.	QMA baş vermə ehtimalı	Terrorçu təşkilatlar partlayıcı qurğularla hava gəmisinin partladılması və ya onu silahlı basqınla ələ keçirilməsi məqsədilə, təhlükəli əşya və maddələri gizlədilərək (məsələn qida konteynerlərinin içində) hava gəmisinin bortuna keçirmək imkanlarına malikdirlər. Lakin, bu günə kimi bort qidaları və bort ehtiyatları təhlükəli əşya və maddələrin gizlədilməsi üçün bir vasitə kimi istifadə olunmayıb və bu cür niyyətlərin əlamətləri aşkar olunmayıb. Sözsüz ki, partlayıcı qurğunun kimsə tərəfindən cinayətkar razılaşma nəticəsində və ya məcburiyyətdən bort qidalarında, bort ehtiyatlarında gizlədilərək bilməsi istisna edilmir. Hal-hazırda bortqida məhsullarının istehsalı Azərbaycan Respublikasının bütün hava limanlarının məhdud girişli mühafizə edilən zonalarında olduğundan və burada nəzarət-buraxılış və obyekt daxili rejim tətbiq edildiyindən, bortqida və bort ehtiyatlarında partlayıcı qurğunun gizlədilməsi yolu ilə terror aktının törədilməsi ehtimalı ORTA-AŞAĞI kimi qiymətləndirilir.
3.	QMA nəticələrinin qiymətləndirilməsi	Bort qida və bort ehtiyatlarında gizlədilmiş KPQ-nin işə düşməsi nəticəsində hava gəmisi məhv ola bilər. Bu yüklərlə insanın ölməsi və eləcə də ciddi iqtisadi ziyanla nəticələnə bilər. Xüsusilə, əgər terror aktının yerinə yetirilməsində xidməti personal (insayder) iştirak edərsə, hava limanının və aviaşirkətin nüfuzuna ciddi xələl gələ bilər. Partlayıcı qurğudan istifadə etməklə insayderin uğurlu hücumu nəticəsində, insan tələfatını, iqtisadi itkilərin və mülki aviasiyaya olan etibarın itkisi nəzərə alınmaqla, bort qidalarda insayder tərəfindən partlayıcı qurğunun gizlədilməsi yolu ilə edilən terror aktının nəticələri YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir. Zəhərlərin tətbiqi ilə törədilən terror aktlarında bir o qədər də, ağır nəticələr gözlənilir. İnsan itkilərinin sayı istifadə edilən zəhərli maddənin növündən və təsir müddətindən asılı olacaq. Bəzi zəhərlər çox tez təsir göstərsə də, bəzilərinin tətbiqi zamanı zəhərlənmənin ilkin əlamətləri müşahidə olunur və bu tibbi yardım almaq üçün hava gəmisinin heyət üzvlərinə marşrutu dəyişməyə zaman qazandıra bilər. Belə terror aktının potensial qurbanları yalnız zəhərli maddəni bədən daxilində qəbul edənlər olacaqlar və əgər bütün pilotlar zəhərlənməyibsə, böyük ehtimalla hava gəmisi məhv olmayacaq.
4.	Zəifliyin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi	Məhdud girişli mühafizə olunan zonadan kənarında yerləşən bortqida obyektlərində, elə bu səbəbdən əhəmiyyətli zəiflik mövcuddur. Xüsusən də, əgər hava gəmisinə çatdırılma və yüklənmə sonrakı yoxlamasız və ya məhdud yoxlamalarla həyata keçirilsə və bütün bunları bilən insayder bu təhlükəsizlik tədbirlərindən yan keçə bilərsə, deməli artıq təhlükə mövcuddur. Qiymətləndirməyə əsasən, ən yüksək qalıq zəiflik kənarın gətirilən ləvazimatların nəqli və yüklənməsi zamanı insayderin onların içində KPQ gizlədərək bilməsi ilə əlaqədardır. Lakin, hal-hazırda bortqida məhsullarının istehsalı Azərbaycan Respublikasının bütün hava limanlarının məhdud girişli mühafizə edilən zonalarında olduğundan, insayder tərəfindən bort qida və bort ehtiyatlarında partlayıcı qurğunun gizlədilməsi ilə əlaqədar qalıq zəiflik səviyyəsi ORTA-AŞAĞI kimi qiymətləndirilir. Bort qidalarını toksiki maddələrlə zəhərləməyə çalışan insayderlərin aşkar olunması üçün nəzərdə tutulan tədbirlər səmərəli olmaya bilər və bu tədbirlər məhdud girişli mühafizə edilən zonadan kənarında yerləşən obyektlərdə tətbiq edilə bilməz. Bu səbəbdən baxış zamanı toksiki maddələrlə zəhərlənmənin aşkar olunma ehtimalı aşağı düşür. Zəhərin insayderin köməyi ilə bort qidalarına və bilavasitə hava gəmisinin bortuna gəlib çıxması halı üçün ümumi zəiflik ORTA-YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir.
5.	Təhdid səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər	xidməti personalın və onların əl yükünün baxışdan keçirilməsi; bortqida məhsullarının istehsalı Azərbaycan Respublikasının bütün hava limanlarının mühafizə edilən məhdud girişli zonalarında yerləşdirilməsi; xidməti personalın anket məlumatlarının yoxlanılması; bortqida məhsullarının mühafizəsini təmin edən çatdırılma sisteminin tətbiq edilməsi; buraxılış və obyekt daxili rejimin tətbiq edilməsi; pilotlar üçün nəzərdə tutulan yemək konteynerlərinin xüsusi işarələnməsi.

13	Təhdid modellərinin tərkib hissəsi	Təhdid modellərinin növü
		Nəzarət olunmayan zonaya qarşı təhdidlər
1.	Təhdid modellərinin təsviri	<p>Nəzarət edilməyən zonalarda yerləşən vacib sahələrə aşağıdakı üsullardan istifadə etməklə hücumlar edilə bilər: a) insanın üzərində yerləşdiriliş kустar üsulla hazırlanmış partlayıcı qurğu ilə; b) KPQ-nin hava limanının ictimai yerlərinə yerləşdirilməsi ilə; c) hava limanının ictimai yerlərinə silahlı basqın yolu ilə; d) nəqliyyat vasitəsinə yerləşdirilmiş KPQ vasitəsi ilə və nəqliyyat vasitəsindən istifadə etməklə, taran yolu ilə aerovağzal kompleksinə hücumlar; f) kimyəvi, bioloji və radioloji maddələrdən istifadə etməklə.</p> <p>Hava limanlarının nəzarət edilməyən zonalarda terror aktlarının bu səviyyə təhdidlərin atmasına dəlalət edir.</p> <p>Hava limanlarının nəzarət edilməyən zonaları hücum obyektinin aşağıdakı səbəbləri var:</p> <p>a) mövcud təhlükəsizlik tədbirləri çərçivəsində belə hücumları etmək asandır, çünki hava gəmisinə ələ keçirmək planından fərqli olaraq, bu halda ciddi planın tərtib edilməsinə ehtiyac duyulmur;</p> <p>b) hava limanlarının nəzarət edilməyən zonalarının zəif yerləri barədə məlumat toplamaq çətin deyildir.</p> <p>2011-ci ildə Moskvada , 2016-cı ildə Brüsseldə və İstanbulda baş verən terror aktları bu təhdidlərin nə qədər real olmasını sübut etdi.</p>
2.	QMA baş vermə ehtimalı	<p>Yaxın zamanlarda bu cür terror aktları hava limanlarında törədilsə də, terrorçuların bu cür aktları insanların daha sıx topladığı yerlərdə törətmək kimi niyyətləri haqqında məlumatlar mövcuddur. Belə formada terror aktlarının törədilməsi terrorçular üçün nisbətən asandır, o hava gəmisinə hücum kimi həcmli planlaşdırma tələb etmir, belə ki, terrorçulara bəzi təhlükəsizlik tədbirlərindən, məsələn giriş nəzarət və ya baxış prosedurundan keçmək zərurəti yaranmır. Bu səbəbdən, nəzarət olunmayan zonada terror hücumunun ehtimalı YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir.</p>
3.	QMA nəticələrinin qiymətləndirilməsi	<p>Baxmayaraq ki, 2011-ci ildə Moskvada , 2016-cı ildə Brüsseldə və İstanbulda baş verən terror aktları göstərdi ki, belə hadisələrin qurbanları onlarla insanlar ola bilər və obyektlərə əhəmiyyətli fiziki ziyan dəyə bilər, mülki aviasiyanın indiyə qədər qazandığı nüfuzuna mənfi təsir edə bilər və digər mümkün nəticələr də baş verə bilər, lakin onlar hava gəmisinə müvafiqyyətli hücumun nəticələri ilə müqayisə ediləcək səviyyədə deyil. Belə hücumun nəticələrinin səviyyəsi ORTA-AŞAĞI kimi qiymətləndirilir.</p>
4.	Zəifliyin səviyyəsinin qiymətləndirilməsi	<p>Nəzarət olunmayan zonada terror aktı üçün zəiflik ORTA-YÜKSƏK kimi qiymətləndirilir.</p>

5.	Təhdid səviyyəsinin azaldılması üzrə tədbirlər	<p>Təhlükənin minimuma endirilməsi üçün nəzərdə tutulan tədbirlər aşağıdakılardır:</p> <p>a) insanların davranışlarının müşahidəsi;</p> <p>b) şübhəli davranışı ilə seçilən şəxslərin aşkar edilməsi, onların cinayət xarakterli hərəkətlərinin qarşısının alınması və qanunsuz müdaxilə aktları üçün əlverişli olan zəif yerlərin aşkar edilməsi məqsədilə nəzarət edilməyən zonalarda videomüşahidə, patrulluq xidməti və fiziki nəzarət tədbirləri həyata keçirilməlidir. Müşahidə və patrulluq xidməti mütləq gözlənilməzlik prinsipi əsasında həyata keçirilməlidir;</p> <p>c) hadisənin qarşısının alınması üçün seçmə və gözlənilməz tədbirlərin tətbiqi;</p> <p>d) aerovağzalın ictimai zonalarına aviasiya təhlükəsizliyi xidmətinin personalı, mühafizə bölmələrinin naryadları və polis əməkdaşları tərəfindən texniki vasitələrdən istifadə etməklə daimi nəzarəti;</p> <p>e) aerovağzal komplekslərində ehtimal olunan silahlı basqının qarşısının alınması üzrə aşağıdakı xüsusi tədbirlər görülməlidir: yüksək riskli aviaşirkətlərin, reyslərin müəyyən olunması; bu reyslərin bilet qeydiyyatı duracaqlarının yanında olan səmnişinlərin silahlı hücumlardan qorunması üzrə müvafiq tədbirlərin planlaşdırılması; yüksək riskli aviaşirkətlərin reyslərinə qeydiyyatın xüsusi ayrılmış zonalarda həyata keçirilməsi;</p> <p>f) təhlükəli maddə və (və ya) predmetlər gizlədilər biləcək yerlər və əşyalar, o cümlədən ayaqyolu, pilləkənlər, pilləkən altları və zibil qabları daim müşahidə altında olmalı və mütəmadi baxışdan keçirilməlidir.</p> <p>g) vizual müşahidə edilən dayandırma faktorları, məsələn, kinoloji qruplar;</p> <p>h) ictimaiyyətin məlumatlandırılması: aerovağzal kompleksinin binalarında səmnişinlərin əsas təhlükəsizlik qaydaları haqqında məlumatlandırılması, onlara baqajlarını nəzarətsiz qoymamaları, şübhəli şəxslər və onların hərəkətləri barədə aviasiya təhlükəsizliyi xidmətinin personalı və ya polis orqanlarının əməkdaşlarına dərhal məlumat vermələri haqqında mütəmadi olaraq elanlar verilməsi;</p> <p>i) insanların kütləvi toplaşmasının qarşısının alınmasını nəzərdə tutan hava limanının konstruksiyası bu partlayış zamanı həlak olanların sayını azaldır, məsələn, reysə mərkəzi qeydiyyat məntəqələrində səmnişin növbəsinin yaranmaması üçün müstəqil qeydiyyat məntəqələri üzrə səmnişinlərin paylanması;</p> <p>j) təhlükə səviyyəsinin yüksək olduğu dövrlərdə aerovağzal binasının girişində mümkün baxış tədbirlərinin həyata keçirilməsi, lakin belə tədbirlər təhlükə səviyyəsinin azalmasına yox, onun yerinin dəyişməsinə səbəb ola bilər;</p> <p>k) aviasiya təhlükəsizliyi xidmətlərinin və polis orqanlarının əməkdaşları tərəfindən aerovağzalın giriş yollarına, həmin yolların aerovağzala yaxın hissəsində nəqliyyat vasitələrinin nəzarətsiz saxlanması qarşısının alınması üçün nəzarət edilməlidir;</p> <p>l) əqliyyat vasitələri və onların dayanacaqları aerovağzal binalarından ən azı 50 metr aralıda yerləşdirilir.</p> <p>m) Nəqliyyat vasitələrinin aerovağzal binalarından 50 metrədək məsafədə qısa və ya uzun müddətə dayanmasının qarşısını almaq üçün xəbərdar edici lövhələr qoyulur və nəqliyyat vasitələrinin səkiyə çıxarılmasına və ya nəqliyyat vasitələrindən istifadə etməklə (taran) həyata keçirilməsi mümkün olan təxribatların qarşısının alınması məqsədilə aerovağzal binasının qarşısında qoruyucu maneə sistemləri quraşdırılır;</p> <p>n) aerovağzal kompleksinə giriş yollarında və ondan 50 metrədək məsafədə nəzarətsiz və ya icazəsiz saxlanılmış nəqliyyat vasitələri operativ evakuasiya (təxliyə) edilir;</p> <p>o) taran yolu ilə hava limanının obyektlərinə hücum nəticəsində partlayışın məhvedici təsirinin zəiflətmək qabiliyyətinə malik konstruksiya və materialların tətbiqi (məsələn gücləndirilmiş şüşələmə və digər konstruksiyalar);</p> <p>p) hava limanının nəzarət olunan zonasına (hava gəmiləri dayanacaqlarına və hava limanının mühüm əhəmiyyətli obyektlərinə) nəqliyyat vasitəsi ilə güclə soxulma aktlarının qarşısının alınması üçün girişə nəzarəti təmin edən hasarlıma, müşahidə və s. kimi qabaqlayıcı vasitələrin tətbiqi;</p> <p>q) xidməti personala dair tədbirlər: girişə nəzarət, xidməti və xüsusi boyanmış avtomobillərin hərəkətinin idarə edilməsi, nəzarət-buraxılış məntəqələrində nəqliyyat vasitələrinə baxışın keçirilməsi, nəzarət olunan zonalarda nəqliyyat vasitələrinin idarə olunmasının təşkili, əməkdaşların anket məlumatlarının yoxlanılması və fərdi buraxılış vərəqələrindən istifadə edilməsi.</p>
----	--	---

“ M ü l k i aviasiya sahəsində təhdidlərin qiymətləndirilməsi və risklərin idarə olunması Metodikası”na 2 nömrəli Əlavə

Risklərin idarə olunması matrisası
Təhdid səviyyəsinə uyğun olan əlavə aviasiya təhlükəsizlik tədbirləri Planı

İxtisarlər:

KPQ –kustar üsulla hazırlanmış partlayıcı qurğu
SMA – stasionar metalaxtaran;
RTA- rentgen-televiziya avadanlığı;
BAES – baqajın avtomatlaşdırılmış emalı sistemi;
HG - hava gəmisi;
KBD – kinoloji biodektor;
ETD - partlayıcı maddələrin izlərini aşkar edən qurğu (Explosive Trice detector).
ATX - Aviasiya Təhlükəsizliyi Xidməti

Təhdid modelləri (QMA)	Qalıq riskin səviyyəsi				
	aşağı	Orta-aşağı	orta	Orta-yüksək	Yüksək

Təhdid modelləri (QMA)	Qalıq riskin səviyyəsi				
	aşağı	Orta-aşağı	orta	Orta-yüksək	Yüksək
1. Sərnişinin üzərində keçirilən KPQ (silah)	SMA köməyi ilə sərnişinlərə baxış; seçmə yolu ilə sərnişinlərə 10% fiziki baxış; texniki vasitələrlə ayaqqabılara 100% baxış; ETD vasitəsilə 10% sərnişinlərə baxış	SMA köməyi ilə sərnişinlərə baxış; seçmə yolu ilə sərnişinlərə 20% fiziki baxış; seçmə yolu ilə sərnişinlərə 10% xüsusi baxış; texniki vasitələrlə ayaqqabılara 100% baxış; ETD vasitəsilə 20% sərnişinlərə baxış	SMA köməyi ilə sərnişinlərə baxış; 100% sərnişinlərə fiziki baxış; seçmə yolu ilə sərnişinlərə xüsusi baxış;	20%	30%
			texniki vasitələrlə ayaqqabılara 100% baxış; ETD vasitəsilə sərnişinlərə baxış;	30% sərn.	50% sərn.
2. Sərnişinin əl yükündə keçirilən KPQ (silah)	RTA köməyi ilə əl yükünə baxış; seçmə yolu ilə əl yükünə 10% fiziki baxış; ETD vasitəsilə 10% əl yükünə baxış	RTA köməyi ilə əl yükünə baxış; seçmə yolu ilə əl yükünə 20% fiziki baxış; ETD vasitəsilə 30% əl yükünə baxış	RTA köməyi ilə əl yükünə baxış; seçmə yolu ilə əl yükünə fiziki baxış;	30%-dən yuxarı	50%-dən yuxarı
			ETD vasitəsilə əl yükünə baxış	50%	50%
3. Sərnişinin qeydiyyatdan keçmiş baqajında KPQ (silah) (BAES ilə baxış keçirildikdə)	BAES ilə baqaja baxış; BAES-in əlavə yoxlama üçün ayrılmış baqaja ETD, ya KBD* və ya RTA köməyi ilə baxış və ya fiziki baxış; baqaj bölməsinin nəzarət edilən zonanın kritik hissəsinə aid edilməsi.	BAES ilə baqaja baxış; BAES-in əlavə yoxlama üçün ayrılmış baqaja ETD, ya KBD* və ya RTA köməyi ilə baxış və ya fiziki baxış; baqaj bölməsinin nəzarət edilən zonanın kritik hissəsinə aid edilməsi.	BAES ilə baqaja baxış; BAES-in əlavə yoxlama üçün ayrılmış baqaja ETD, ya KBD və ya RTA köməyi ilə baxış və ya fiziki baxış; baqaj bölməsinin nəzarət edilən zonanın kritik hissəsinə aid edilməsi.		
4. Sərnişinin qeydiyyatdan keçmiş baqajında KPQ (silah) (BAES tətbiq edilmədikdə)	RTA köməyi ilə baqaja baxış; seçmə yolu ilə baqaja 10% ETD və ya KBD vasitəsilə və ya fiziki baxış; baqaj bölməsinin nəzarət edilən zonanın kritik hissəsinə aid edilməsi.	RTA köməyi ilə baqaja baxış; seçmə yolu ilə baqaja 20% ETD və ya KBD vasitəsilə və ya fiziki baxış; baqaj bölməsinin nəzarət edilən zonanın kritik hissəsinə aid edilməsi.	RTA köməyi ilə baqaja baxış; seçmə yolu ilə baqaja ETD və ya KBD vasitəsilə və ya fiziki baxış;	30%	40%
			baqaj bölməsinin nəzarət edilən zonanın kritik hissəsinə aid edilməsi.		
5. Xidməti personalın üzərində keçirilən KPQ (silah)	Buraxılışların yoxlanılması, SMA köməyi ilə xidməti personala baxış; seçmə yolu ilə 10% fiziki baxış; Hava limanı perimetrinin daxili hissəsinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi	Buraxılışların yoxlanılması, SMA köməyi ilə xidməti personala baxış; seçmə yolu ilə 20% fiziki baxış; Hava limanı perimetrinin daxili hissəsinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi	Buraxılışların yoxlanılması, SMA köməyi ilə personala baxış; 100% personala fiziki baxış; seçmə yolu ilə personala xüsusi baxış;	20%	30%
			Hava limanı perimetrinin daxili hissəsinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi.		
6. Xidməti personalın əl yükündə keçirilən KPQ (silah)	RTA köməyi ilə əl yükünə baxış; seçmə yolu ilə əl yükünə 10% fiziki baxış; Hava limanı perimetrinin daxili hissəsinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi	RTA köməyi ilə əl yükünə baxış; seçmə yolu ilə əl yükünə 30% fiziki baxış; Hava limanı perimetrinin daxili hissəsinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi	RTA köməyi ilə əl yükünə baxış; seçmə yolu ilə fiziki baxış;	40%	50%
			Hava limanı perimetrinin daxili hissəsinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi		
7. Yüklərdə (poçtda) keçirilən KPQ (silah)	RTA köməyi ilə yüklərə baxış; seçmə yolu ilə yüklərə 10% fiziki baxış və ya ETD və ya KBD vasitəsilə yüklərə baxış; Yüklərin yoxlanılması və saxlanc yerlərinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi	RTA köməyi ilə yüklərə baxış; seçmə yolu ilə yüklərə 20% fiziki baxış və ya ETD və ya KBD vasitəsilə yüklərə baxış; Yüklərin yoxlanılması və saxlanc yerlərinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi	RTA köməyi ilə yüklərə baxış; seçmə yolu ilə yüklərə 30% fiziki baxış və ya ETD və ya KBD vasitəsilə yüklərə baxış; Yüklərin yoxlanılması və saxlanc yerlərinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi		
8. Yüksək riskli yüklərdə (poçtda) keçirilən KPQ (silah)	RTA köməyi ilə yüklərə baxış; 100% fiziki baxış və ya ETD və ya KBD vasitəsilə yüklərə baxış; Yüklərin yoxlanılması və saxlanc yerlərinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi	RTA köməyi ilə yüklərə baxış; 100% fiziki baxış və ya ETD və ya KBD vasitəsilə yüklərə baxış; Yüklərin yoxlanılması və saxlanc yerlərinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi	RTA köməyi ilə yüklərə baxış; 100% fiziki baxış və ya ETD və ya KBD vasitəsilə yüklərə baxış; Yüklərin yoxlanılması və saxlanc yerlərinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi		
9. Hava gəmilərinə yüklənən bortqıdada keçirilən KPQ (silah)	Bortqıda məhsullarının hazırlanması yerlərinin videomüşahidəsi; yüklənməzdən əvvəl konteynerlərin və avtomobillərin yoxlanılması, avtomobillərin HG-nə kimi müşayiəti; bortqıda məhsullarının hazırlanması yerlərinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi	Bortqıda məhsullarının hazırlanması yerlərinin videomüşahidəsi; yüklənməzdən əvvəl konteynerlərin və avtomobillərin yoxlanılması, avtomobillərin HG-nə kimi müşayiəti; bortqıda məhsullarının hazırlanması yerlərinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi	Bortqıda məhsullarının hazırlanması yerlərinin videomüşahidəsi; yüklənməzdən əvvəl konteynerlərin və avtomobillərin yoxlanılması, avtomobillərin HG-nə kimi müşayiəti; bortqıda məhsullarının hazırlanması yerlərinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi		

Təhdid modelləri (QMA)	Qalıq riskin səviyyəsi				
	aşağı	Orta-aşağı	orta	Orta-yüksək	Yüksək
10. Hava gəmilərinə yüklənən bort ehtiyatlarında keçirilən KPQ (silah)	RTA köməyi ilə bort ehtiyatlarına baxış; bort ehtiyatlarının saxlanılma yerlərinin mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi	RTA köməyi ilə bort ehtiyatlarına baxış; seçmə yolu ilə 10% fiziki baxış və ya ETD və ya KBD vasitəsilə baxış; bort ehtiyatlarının mühafizə edilən məhdud girişli zonaya aid edilməsi	RTA köməyi ilə bort ehtiyatlarına baxış; seçmə yolu ilə fiziki baxış və ya ETD və ya KBD vasitəsilə bort ehtiyatlarının yoxlanılması;	30%	40%
11. Nəqliyyat vəsaitində (NV) keçirilən KPQ (silah) (nəzarət edilməyən zonadan nəzarət edilən zonaya keçən zaman)	Buraxılışların yoxlanılması; NV-nin 100% yoxlanılması, əgər NV hava limanının xidmətində deyilsə, onun müşayiəti;	Buraxılışların yoxlanılması; NV-nin 100% yoxlanılması, əgər NV hava limanının xidmətində deyilsə, onun müşayiəti;	Buraxılışların yoxlanılması; NV-nin 100% yoxlanılması, seçmə yolu ilə xüsusi baxış	10%	20%
12. Mülki aviasiyaya qarşı kompüter hücumları (kiberhücumlar)	M ü h ü m əhəmiyyətli aviasiya məlumat sistemlərinin qorunması üzrə tədbirlərin görülməsi; mühüm əhəmiyyətli aviasiya məlumat sistemlərinin qorunması üzrə məsul şəxslərin təyin edilməsi; məlumat sistemlərində istifadə olunan proqram və aparat sistemlərinin qorunması; baş vermiş hadisələrin qeydiyyatı və təhlili.	Mühüm əhəmiyyətli aviasiya məlumat sistemlərinin qorunması üzrə tədbirlərin görülməsi; mühüm əhəmiyyətli aviasiya məlumat sistemlərinin qorunması üzrə məsul şəxslərin təyin edilməsi; məlumat sistemlərində istifadə olunan proqram və aparat sistemlərinin qorunması. Virtual nəzarət sistemlərinin, yəni: a) şəbəkə müdafiə vasitələri; b) məlumatların şifrlənməsi; c) şəbəkəyə qanunsuz daxilolmaları aşkar edən vasitələr; d) antivirus sistemlərinin tətbiqi.	M ü h ü m əhəmiyyətli aviasiya məlumat sistemlərinin qorunması üzrə tədbirlərin görülməsi; mühüm əhəmiyyətli aviasiya məlumat sistemlərinin qorunması üzrə məsul şəxslərin təyin edilməsi; məlumat sistemlərində istifadə olunan proqram və aparat sistemlərinin qorunması; Virtual nəzarət sistemlərinin, yəni: a) şəbəkə müdafiə vasitələri; b) məlumatların şifrlənməsi; c) şəbəkəyə qanunsuz daxilolmaları aşkar edən vasitələr; d) antivirus sistemlərinin tətbiqi. Fiziki nəzarət sistemlərinin, yəni: a) server sistemlərinin mühafizəsi və giriş nəzarət edilməsi; b) kənar şəxslərin girişinin qarşısının alınması üçün biometrik və ya parol sistemlərindən istifadə olunması; c) giriş hüququ olan şəxslərin sayının məhdudlaşdırılması; d) ehtiyat müstəqil sistemlərdən istifadə olunmasının tətbiqi; proqram təminatı və avadanlığın çatdırılma sisteminin təhlükəsizliyinin təmini; mühüm əhəmiyyətli aviasiya məlumat sistemlərinə kənardan daxilolma imkanlarının istisna edilməsi.		
13. Hava limanının nəzarət edilməyən zonasında "sahibsiz əşya" qismində KPQ	Nəzarət edilməyən zonalarda, əsasən də insanların toplandığı yerlərin videomüşahidəsi; gözlənilməzlik prinsipi əsasında patrulluq xidməti və fiziki nəzarət tədbirlərinin həyata keçirilməsi; hava limanının ictimai zonalarına ATX personalı, mühafizə bölmələrinin naryadları və polis əməkdaşları tərəfindən daimi nəzarət; təhlükəli maddə və (və ya) predmetlər gizlədilər biləcək yerlər və əşyalar, o cümlədən ayaqyolu, pilləkənlər, pilləkən altları və zibil qablarının daim müşahidə altında saxlanılması.	Nəzarət edilməyən zonalarda, əsasən də insanların toplandığı yerlərin videomüşahidəsi; gözlənilməzlik prinsipi əsasında patrulluq xidməti və fiziki nəzarət tədbirlərinin həyata keçirilməsi; hava limanının ictimai zonalarına ATX personalı, mühafizə bölmələrinin naryadları və polis əməkdaşları tərəfindən daimi nəzarət; təhlükəli maddə və (və ya) predmetlər gizlədilər biləcək yerlər və əşyalar, o cümlədən ayaqyolu, pilləkənlər, pilləkən altları və zibil qablarının daim müşahidə altında saxlanılması və mütəmadi baxışdan keçirilməsi.	Nəzarət edilməyən zonalarda, əsasən də insanların toplandığı yerlərin videomüşahidəsi; gözlənilməzlik prinsipi əsasında patrulluq xidməti və fiziki nəzarət tədbirlərinin həyata keçirilməsi; hava limanının ictimai zonalarına bütün aviasiya personalı, ATX personalı, mühafizə bölmələrinin naryadları və polis əməkdaşları tərəfindən daimi nəzarət; təhlükəli maddə və (və ya) predmetlər gizlədilər biləcək yerlər və əşyalar, o cümlədən ayaqyolu, pilləkənlər, pilləkən altları və zibil qablarının daim müşahidə altında saxlanılması və mütəmadi baxışdan keçirilməsi; kinoloji xidmət tərəfindən gücləndirilmiş patrulluq təmə.		

Təhdid modelləri (QMA)	Qalıq riskin səviyyəsi				
	<i>aşağı</i>	<i>Orta-aşağı</i>	<i>orta</i>	<i>Orta-yüksək</i>	<i>Yüksək</i>
14. Aviasiya personalı tərəfindən hava gəmisinə KPQ yerləşdirilməsi	Bütün hava gəmilərinin yoxlanılması	Bütün hava gəmilərinin yoxlanılması	Bütün hava gəmilərinə baxışın keçirilməsi	Bütün hava gəmilərinə baxışın keçirilməsi	Bütün hava gəmilərinə baxışın keçirilməsi
15. hava gəmilərinin cinayətkarlar və potensial təhlükəli şəxslər tərəfindən ələ keçirilməsi	1, 2, 5, 6, 9, 10, 11, 14 -li təhdid modellərində tətbiq edilən təhlükəsizlik tədbirləri				
16. beynəlxalq terror təşkilatlarına mənsub olan şəxslər tərəfindən hava gəmilərinin ələ keçirilməsi	1, 2, 5, 6, 9, 10, 11, 14 -li təhdid modellərində tətbiq edilən təhlükəsizlik tədbirləri				
17. kiçik və biznes aviasiyası da daxil olmaqla, aviaşirkətlərin hava gəmilərindən istifadə etməklə yerüstü obyektlərə hücum edilməsi	1, 2, 5, 6, 9, 10, 11, 14 -li təhdid modellərində tətbiq edilən təhlükəsizlik tədbirləri				
18. hava limanlarının obyektlərində və ya hava gəmilərində xidməti personal tərəfindən edilən diversiya aktları	5, 6, 9, 10, 11, 14 -li təhdid modellərində tətbiq edilən təhlükəsizlik tədbirləri				