

DOI: <http://www.doi.org/10.36719/2663-4619/66/132-135>

Günəl Fariz qızı Zamanova
Bakı Dövlət Universiteti
magistrant
gunelzamanova98@gmail.com

HAVA GƏMİLƏRİNİN ƏLƏ KEÇİRİLMƏSİ TAKTİKASI

Açar sözlər: hava gəmisi, aviasiya, qaçırma, Yaxın və Orta Şərq, beynəlxalq konvensiya, terror aktı, beynəlxalq terrorizm.

Investigation methods of aircraft seizure Summary

The seizure of aircraft has become one of the threats of modern times. The growing number of such crimes in the world has made it necessary to regulate them by the norms and principles of international law. In the middle of the last century, civilian aircraft attacks were seen as non-political motives, mainly for personal gain or to escape from the hands of law enforcement agencies, but especially in the 21st century. From the beginning of 2001 alone to September 11, 2001, there were about 40 such incidents worldwide. However, with the events of September 11, the hijacking of a civilian aircraft and its use as a destructive weapon was a first in history. The main purpose of such cases is to influence certain political decisions by creating fear in society. It was after these events that the political and legal cooperation of the states in the name of combating international terrorism accelerated.

Key words: aircraft, aviation, hijacking, the Middle East, international convention, terrorist act, international terrorism

Giriş

Azərbaycan Respublikasında aviasiya ilə bağlı olan 1994-cü il 9 fevral tarixli Hava Məcəlləsi 2001-ci ildə qüvvədən düşmüş və aviasiya ilə bağlı münasibətlərin tənzimlənməsi məqsədilə 24 iyun 2005-ci il tarixində "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu qəbul edilmişdir.

Hava gəmilərinin qaçırılmasından bəhs etməzdən əvvəl, adı çəkilən Qanuna müraciət edərək, hava gəmisinin nə olduğunu aydınlaşdıraraq. "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun 1.0.13-cü maddəsinə əsasən, hava gəmisi dedikdə, "hava ilə qarşılıqlı təsir hesabına atmosferdə qalan (yer və su səthindən əks olunan hava ilə qarşılıqlı təsir istisna olmaqla) hər hansı aparat" başa düşülür. (1, səh.3)

Hava gəmilərinin qaçırılması (hava gəmisini qaçırma, göydən qaçırma, hava soyğunçuluğu və ya hava pıratlığı olaraq da bilinir, sonuncusu ABŞ-ın xüsusi təyyarə yurisdiksiyasında istifadə olunur) və ya sadəcə qaçırma bir şəxsin və ya bir qrupun təyyarəni qanunsuz olaraq ələ keçirməsidir. Hava gəmilərinin qaçırılması əksər hallarda pilotun təyyarəni qaçıran şəxsin tələblərinə uyğun uçmağa məcbur edilməsini özündə ehtiva edir. Ancaq nadir hallarda hava gəmilərini qaçıranlar təyyarəni özləri uçururlar və intihar hücumlarında istifadə edirlər. 11 sentyabr hücumlarında və başqa buna oxşar hallarda təyyarələr rəsmi pilot və ya ikinci pilot tərəfindən qaçırıldı.

Avtomobillərin soyulması və ya dəniz pıratlığından fərqli olaraq, hava gəmisinin qaçırılması, ümumiyyətlə, soyğunçuluq və ya oğurluq üçün edilmir. Şəxsi mənfəətdən irəli gələrək, insanlar tez-tez təyyarələri özləri getməyi düşünmədikləri yerlərə yönləndirirlər. Hava gəmilərini qaçıranlardan bəziləri səmərənləri və ya heyət üzvlərini pul müqabilində, ya da səlahiyyətli tərəfindən bəzi siyasi və ya inzibati güzəştlər üçün girov kimi istifadə etmək niyyətində olurlar. Bəzən isə, hava gəmisinin qaçırılması uğursuz şəxsi həyat və ya maddi sıxıntıdan təsirlənmiş ola bilər.

20-ci əsrin sonlarından bəri, qaçırma ən çox bir təyyarənin ələ keçirilməsini və hava quldurları tərəfindən seçilən yerlərə zorla yönləndirilməsini əhatə etsə də, bu termin ABŞ-da 1920-ci illərdə yük maşını oğurluqları olaraq adlandırılan "qaçırma" kimi meydana gəlmişdir. 1950-ci illərin ortalarından etibarən, qanuni yük daşıyan yük maşınlarının və qanuni gəmilərin qaçırılması halları artdığından, bu terminin istifadəsi genişləndirildi. Təyyarənin qaçırılması göydən qaçırma olaraq da bilinir. Bu cür qaçırma hadisəsi ilə əlaqədar ilk məlumat 1931-ci ildə Peruda meydana gəldi. Asiyada ilk hava gəmisinin qaçırılması 1948-ci ildə Makaodan Hong Konga gedən bir təyyarədə meydana gəldi, təyyarənin Sakit Okeana düşməsi nəticəsində göyertədəki 25 nəfərin hamısı həlak oldu. Növbəti on il ərzində təxminən 15 təyyarə qaçırıldı və 1958-1967-ci illərdə bu cür hadisələrin sayı kəskin artaraq, təxminən 50-yə çatdı. ABŞ daxilində ilk hava gəmisinin qaçırılması 1961-ci il mayın 1-də Mayamidən Floridaya, Key West-ə gedən bir ticarət təyyarəsinin

Kubaya dönmək məcburiyyətində qaldığı zaman meydana gəldi. 1961-ci ilin sonuna qədər Kubaya dörd təyyarə qaçırıldı və sonradan ABŞ-da və Qərb Yarımkürəsinin başqa yerlərində qaçırılan bir çox təyyarə ya vətən həsrətində olan kubalılar, ya da siyasi motivli solçular tərəfindən Kubaya aparıldı. Bu qaçırma hadisələrindən bəziləri maddi cəhətdən əsaslandırılmışdı – təyyarəni qaçıranlar səmnişinlərin və heyət üzvlərinin təhlükəsizliyini təmin etmək əvəzinə, böyük məbləğdə pul ödənişləri tələb edirdilər, baxmayaraq ki, uğurlu olanlar az idi. (5, səh.17)

1968-ci ildən etibarən, Avropada və Orta Şərqdə daha təhlükəli və dağıdıcı hava gəmilərinin qaçırılması hadisələri baş verdi. Təkcə 1968-1970-ci illərdə 200-ə yaxın hava gəmisinin qaçırılması hadisəsi baş verib. İştirakçılar tez-tez siyasi motivli fələstinlilər və ya uçuş zamanı təyyarələrə sərəncam verən bəzi yoldaşları İsrail həbsxanasından və ya başqa bir yerdən azad edilmədikləri təqdirdə, səmnişinlərə və ekipaja zərər verməklə təhdid edən digər ərəblər idi. Bu hava gəmilərini qaçıran kardan bəziləri səmnişinləri və heyət üzvlərini əsir götürdülər və hökumətlərindən böyük məbləğdə pul ödənişləri tələb etdilər. Bu yeni terrorizm formasının zirvəsi 1970-ci ilin sentyabrında baş verdi, hava gəmisini 11 günlük qaçırma ardıcılığı 300 səmnişinin bir həftə girov saxlanması və ümumi dəyəri 50 milyon dollar olan dörd reaktiv təyyarənin (yerdə) məhv edilməsi ilə nəticələndi. Yaxın Şərqdə sol siyasi görüşlü hava gəmilərini qaçıranlar təyyarələrdə səyahət edən, planlı marşrutlardan uzaqlaşdırılan şəxsləri qaçırdılar, hətta bəzilərini öldürdülər. 1963-cü ildən başlayaraq, Birləşmiş Millətlər Təşkilatı üzv dövlətləri hava gəmilərini qaçıranlara qarşı beynəlxalq konvensiya imzalamağa çağırdı. Yeddi il sonra, 50 ölkə hava gəmilərinin qanunsuz ələ keçirilməsinə qarşı Konvensiya ratifikasiya etdilər. Xüsusən, hava gəmisinin güc yolu ilə uçuş zamanı qanunsuz olaraq ələ keçirilməsini və ya güc təhdidi, yaxud qorxudularaq ələ keçirilməsini ehtiva edən Konvensiyayı imzalayan tərəflər arasında hər hansı bir ekstradisiya müqaviləsində ekstradisiya edilə bilən bir cinayət olduğunu təyin etdilər. Hava gəmisini qaçıran şəxslərin tutulması, ekstradisiyası və cəzalandırılmasına dair başqa bir beynəlxalq razılaşma əldə etmək çətindir, çünki bir neçə hökumət, xüsusilə də, Orta Şərqdə olan hökumətlər qaçırılmalarda açıq və ya gizli şəkildə iştirak etmiş və ya hava gəmilərini qaçırma hadisələrindən iştirak etmiş və ya hava gəmisini qaçırma hadisəsini “siyasi cinayət” hesab etmiş və hava gəmilərini qaçıranlara toxunulmazlıq vermişlər.

Bu cinayətləri törədərkən, hava gəmilərini qaçıranlar, əsasən, odlu silahlardan istifadə edirlər, ardından küt bir silah və ya çılpaq əllərdən də istifadə edilə bilər. Bu, əksər hallarda hava gəmilərini qaçıranların qurbanlara nəzarəti əldə etdikləri və silahlarını göstərərək təhdid edərək nəqliyyat vasitələrini oğurladıkları rejimdə də əks olunur. Demək olar ki, hava gəmilərini qaçırma hallarında qurbanlar təhdidə və təcavüzə məruz qalır, burada qurbanlara nəzarət etmək üçün silahlardan istifadə olunur və onlar tutmaq, vurmaq, bıçaqlamaq, yumruqlamaq və şifahi hücumlara məruz qalırlar. (4, səh.9)

Artıq 30-cu illərdə, yüksək mənsəbli şəxslərin uyğun mühafizə ilə uçması kimi norma yarandı. Bundan əlavə, əks-kəşfiyyat və polis təminatı həyata keçirilir, uçuşla bu və ya digər şəkildə əlaqədar olan hər bir şəxs yoxlanılır və nəzarətdə saxlanılırdı. Uçuş başa çatana qədər bütün xidməti personal dustaq edilirdi, çünki fəvqəladə hallarda ilkin olaraq bu şəxslərdən şübhələnilirdilər. Belə yanaşma texniki diversiyalar praktikası ilə izah olunurdu, çünki təyyarəyə bomba qoymaq vacib deyildi, bir neçə qayka və bəndin boşaldılması kifayət idi ki, qəza baş versin.

İkinci dünya müharibəsindən sonra cəmiyyətdə texniki və ictimai faktor əsas rol oynamağa başladı. Təyyarələr artıq onlarla deyil, yüzlərlə səmnişin daşımaq qabiliyyətinə malik oldu. Eyni zamanda, müharibənin nəticələri və qərb cəmiyyətinin daha da demokratikləşməsi, ümumilikdə cəmiyyət üçün insan həyatının ictimai qiymətini kəskin artırdı. Nəticədə, sadə insanların həyatı alver obyektinə çevrildi. Belə ki, mühafizəsində cəngüdənlər və xüsusi xidmət orqanları duran siyasi xadimlərin hədələnməsi aktuallığını itirdi, çünki göyertəsində yüzlərlə səmnişin olan təyyarənin qaçırılması və onun partladılması hədəsi irəli sürülən tələblərin yerinə yetirilməsi üçün kifayət idi. Terror təsirli vasitəyə çevrildi və buna görə də, 50-ci illərdə hava gəmilərinin tutulması və partladılması kəskin şəkildə artdı. Hava terrorizminin klassik periodunun qarşısının alınmasına, uçuşqabağı güclü baxış tədbirləri və beynəlxalq əməkdaşlıq kömək etdi. Bütün dünya dövlətləri, təyyarəni qaçıran terroristi həbs edib cəzalandıracağına görə, onların qaçırdıkları təyyarə ilə uçmağa yerləri qalmadı. Ona görə də, keçən əsrin sonuna qədər, dünyanın bir çox aviaşirkətlərində, pilot kabinəsinin hətta açıq qapı ilə uçuşuna icazə verilirdi və əgər uçuş zamanı hava gəmisini tutulurdusa, heyət üzvləri terroristlərin tələblərini yerinə yetirirdilər. (5, səh.32)

SSRİ-də mülki hava gəmisinin qaçırılmasının ilk rəsmi qeydiyyatına alınması və uyğun ittihamların irəli sürülməsi 1954-cü ilin iyun ayında Novosibirskdə baş vermişdir. 1970-ci ilə qədər hava gəmisinin tutulmasına üç cəhd edilmişdir. 1970-ci ildə ata və oğul Brazinkaslar AN-24 təyyarəsini ələ keçirərək, onu Türkiyəyə qaçırtmışlar. Bu hadisə zamanı bort bələdəçisi öldürülmüşdür. Bu fakt və həmən illərdə təyyarələrin qaçırılma çəhdlərinin artması faktları, SSRİ dövlətini hava terrorizmi məsələsinə diqqətlə

yanaşmağa məcbur etdi və 12 iyul 1973-cü ildə AT xidməti yaradıldı. Buna bir səbəb də, həmin ildə Moskva-Çita reysini həyata keçirən Tu-104 təyyarəsinin Çita yaxınlığında aviaqəzaya uğraması idi. Heyətdən, Çinə uçmağı tələb edən terroristin əlindəki əldəqayırılma partlayıcı qurğunun işə düşməsi nəticəsində 81 nəfər həlak olmuşdur. Tədrisən yeni xidmətin fəaliyyət sferasına səmşinlərin, onların əl yüklərinin və baqajlarının, yükün, poçtun, bort yeməklərinin, təyyarənin və aviapersonalın yoxlanılması, aeroportun perimetrinin və onun ərazisinin mühafizəsi daxil edildi. Heyət üzvləri də silahlandırıldı. "Aeroflot" Avropada ilk aviaşirkət idi ki, heyət üzvlərinə şəxsi silah verirdi. Uçuşda olan hava qəmisində fəvqəladə hal yarandıqda, silahdan istifadə etməklə öldürmək hüququ olan heyət üzvləri, xüsusi döyüş hazırlığı keçirdilər. Hava qəmisinin qapısının möhkəmlətmək məsələsinə gəlinə isə, hələ 1970-ci ildən Brazinkaslarla olan hadisədən sonra, onlar metaldan düzəldilir və xüsusi təlimata görə, uçuş zamanı bort bələdçilərinin siqnalından sonra açılırdı. Deməli, aviaterorizmin müasir etapi 70-ci illərdən başlayır, bunu həm də o fakt sübut edir ki, ölümə məhkum fələstinlilər, yüngül mühərrikli təyyarələrlə İsrail hərbi dəstələrini taran edirdilər. Bu yaxın şərq lokal konfliktini hesab edilirdi və 2001-ci ilin 11 sentyabrına qədər ölümə məhkum terroristlər tərəfindən hava qəmisinin tutulmasının mümkünlüyünü heç kəs təsəvvür edə bilməzdi. Hesab edilirdi ki, terrorist fəvqəladə böyük riskə getsə belə o, öz həyatını qorumağa cəhd edir. Ölümə hazır adamdan istifadə edərək həyata keçirilən terror aktı yeni, fəvqəladə mürəkkəb bir çağırışdır. Yanacaq dolmuş, göyərtdə girovlar olan hava qəmisini çox böyük dağıdıcı qüvvəyə malik, idarə olunan silaha çevrilə bilər. (5, səh.34)

1973-cü ildə ABŞ Federal Aviasiya İdarəsi hava yolu səmşinlərinin əl çantalarında sistemli axtarışlar aparmağa başladı. Səmşinlərdə silah olub-olmadığını yoxlamaq üçün metal əşyaları aşkar edə bilən bir elektron cihaz olan maqnitometrədən istifadə edildi. Səmşinlərin baqajında və digər əşyalarında əl və ya aşağı nəbzli rentgen aparatları ilə axtarış aparıldı. Yerli silahlı mühafizəçilər axtarış nöqtələrində və uçuş qapıları kimi digər hava limanında yerləşmişdilər. Avropa ölkələrinin əksəriyyəti öz hava limanlarında bənzər tədbirlər gördülər. Hava gəmilərini qaçıranların qarşısını almaqda kritik cəhət terrorçu qrupların hədəf aldığı ölkələrin, bəlkə də girovları qurtarmaq üçün komando basqınlarına başlayaraq və ya qrupların qarargahlarına birbaşa hücumlar təşkil edərək zərbə endirmək ehtimalı idi. Məsələn, 1976-cı ildə Entebbe basqını olaraq bilinən bir əməliyyatda İsrail Uqanda, Entebbeyə qaçıran bir fransız təyyarəsindəki İsrail girovunu qurtardı.

1978-ci ildə Bonnda Yeddi Qrupun zirvə toplantısında Qərbi Almaniya, Amerika Birləşmiş Ştatları, İtaliya, Kanada, Yaponiya, Böyük Britaniya və Fransa hava gəmilərini qaçıranlara sığınacaq verən ölkələrə qarşı sanksiya tətbiq etməyi vəd etdi. Elə həmin il Avropa Birliyi hava gəmilərini qaçıranlara sığınacaq verən və qaçıran təyyarələri buraxmaqdan imtina edən hər bir ölkənin hava yollarını boykot etməyi qəbul etdi. Boykot edilən ölkələrin hava limanlarında enmə hüquqlarının rədd edilmə təhlükəsi təsirli oldu və əvvəllər hava gəmilərini qaçıranlar və qaçıran təyyarələr üçün sığınacaq təmin edən bəzi Yaxın Şərq ölkələri bunu dayandırdı.

Hava gəmilərini qaçıran 1970-ci illərin sonlarından bəri azaldılmış bir tezlikdə olmasına baxmayaraq, ara-sıra baş verməyə davam edir. Belə bədnam hadisədən biri də 1985-ci ildə Ayətullah Ruhullah Xomeyni ilə əlaqəli bir militant qrupu olan Hizbullah tərəfindən Beyrut hava limanına uçuş edən hava qəmisinin 17 gün qaçırılması idi. Bu qaçırma 1985-ci ildə fələstinli terrorçular tərəfindən bir italyan gəmi komandanlığının ələ keçirilməsini əhatə edir.

Hava gəmilərini qaçıran hadisələrindəki azalma, yüksək təhlükəsizlik və daha geniş beynəlxalq əməkdaşlıq da daxil olmaqla, müxtəlif amillərin nəticəsidir. Əvvəllər hava gəmilərinin qaçırılmasını alqışlayan Fələstin Qurtuluş Təşkilatı (Fələstin Təşkilatı) kimi bəzi qruplar, qaçıranın faydalılığından daha çox, ziyanını gördülər. Bundan əlavə, 1980-ci illərdə bəzi silahlı qruplar hava gəmilərini uçuş zamanı, ümumiyyətlə, bomba ilə məhv etmək kimi dağıdıcı bir taktikaya müraciət etdilər. Məşhur bir hadisə 1988-ci ildə Şotlandiyanın Lockerbie şəhəri üzərində Liviya kəşfiyyat agentləri tərəfindən Amerika təyyarəsinin vurulması idi: havadakı partlayışda 259 səmşin və yerdə olan 11 nəfər həlak oldu. (4, səh.23)

Bu günə qədər həyata keçirilmiş ən ölümcül hava piratçılığı 11 sentyabr 2001-ci ildə baş vermiş, intihar terrorçularının eyni vaxtda ABŞ-da dörd təyyarəni qaçıraaraq, ikisini Nyu-Yorkdakı Dünya Ticarət Mərkəzi kompleksinə, digəri isə Washington, DC yaxınlığındakı Pentaqona uçurduğu zaman meydana gəldi. Dördüncü təyyarə, Pensilvaniya, Pittsburgh xaricində qəzaya uğradı. Ümumilikdə, 11 sentyabr hücumlarında 3000-dən çox insan öldürüldü və yeni bir əməl tətbiq edildi: çox sayda insanı öldürmək və böyük Maddi ziyan vurmaq üçün yanacaq yüklü təyyarələrin uçan bomba kimi istifadə edilməsi.

Dünyanın əksər yurisdiksiyalarında hava gəmilərinin qaçırılması ömürlük və ya uzun müddətli həbs cəzası ilə cəzalandırılır. Ölüm cəzasının qanuni bir cəza olduğu əksər yurisdiksiyalarda hava gəmilərinin qaçırılması Çin, Hindistan və ABŞ-ın Georgia və Missisipi əyalətləri də daxil olmaqla, ağır cinayətdir.

Ölkəmizdə də bu sahədə işlər görülür. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 24 aprel 2012-ci il tarixli 613 nömrəli Fərmanı ilə “Aviasiya təhlükəsizliyi üzrə Dövlət Proqramı” və “Aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi Qaydaları” təsdiq edilib. Sözügedən sənədlər Azərbaycan Respublikasının “Aviasiya haqqında” Qanununun 43.1-ci maddəsinin tələbinə əsasən, mülki aviasiya sahəsində beynəlxalq standartlar və tövsiyə olunan təcrübə nəzərə alınmaqla hazırlanıb.

Beynəlxalq terrorizmə qarşı amansız mübarizə tərzini götürmüş Azərbaycan Respublikasının siyasətinə tam cavab verən Dövlət Proqramı və Qaydalar mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə aktlarının qarşısının alınması, sənişinlərin həyat və sağlamlığının qorunması baxımından mühüm əhəmiyyət daşıyır. Hər iki sənəddə mülki aviasiya aeroportlarının, hava gəmilərinin və digər obyektlərin mühafizəsi, ekipaj üzvlərinin, xidməti personalın və sənişinlərin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, hava gəmilərinin zəbt edilməsi və qaçırılması cəhdlərinin qarşısının alınması, təhlükə mənbələrinin müəyyən edilməsi yolu ilə şəxslərə və əmlaka zərərin vurulması riskinin minimuma endirilməsi məqsədilə həyata keçirilən kompleks tədbirlər nəzərdə tutulub. (2, səh.1)

Sənişin və yüklərin daşınmasında təhlükəsizliyin təmin edilməsi dövlətin prioritet vəzifələrindən biri olduğundan, “Aviasiya təhlükəsizliyi üzrə Dövlət Proqramı” və “Aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi Qaydaları” aviasiya təhlükəsizliyinin, o cümlədən uçuşların təhlükəsizlik səviyyəsinin əhəmiyyətli dərəcədə artırılmasına yönəlmiş strateji məqsədləri müəyyən edir. (3, səh.6)

Nəticə

Terror aktı elmin müasir nailiyyətlərindən istifadə edilərək hazırlanan terror vasitələri ilə həyata keçirilir. Təhlükəli əşya və maddələrdən ibarət terror vasitələri isə nəzarətdən yayınaraq hava gəmisinin borcuna və ya aeroport ərazisinə şəxslərin üzərində, yaxud hava gəmilərində daşınan yük, baqaj və əl yükləri daxilində keçirilir. Odur ki, terror aktına qarşı görülən əks-tədbirlərdən birincisi, terror aktını törədən şəxsi və terror vasitələrini aşkar etməkdir. Bu isə, yalnız müasir texnologiyalara əsaslanan xüsusi texniki aşkarlama vasitələrinin tətbiqi ilə mümkündür. Belə ki, terror və qeyri-qanuni müdaxilə aktlarının qarşısının alınmasında ön cəbhə xəttini təşkil edən xüsusi texniki vasitələr mülki aviasiyanın normal və təhlükəsiz fəaliyyətinin təmin edilməsində başlıca rol oynayır. Odur ki, baş verə biləcək təhlükələrə qarşı preventiv tədbirlər kimi bu texniki vasitələrdən istifadəni genişləndirmək lazımdır.

References

1. Law of the Republic of Azerbaijan “On Aviation” dated June 24, 2005.
2. “State Program on Aviation Security” and “Rules of Ensuring Aviation Security” approved by the Decree of the President of the Republic of Azerbaijan dated April 24, 2012.
3. Special technical means and control-inspection devices to ensure aviation security. Textbook. Baku, 2018.
4. Businesstech.co.za
5. www.britannica.com

Rəyçi: h.e.d. K.Səlimov

Göndərilib: 08.05.2021

Qəbul edilib: 12.05.2021