

დავით გეფერიძე

საერთაშორისო სამართლის დოქტორი,
გორის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ავღიღრებული პროფესორი

9/11-ის გავლენა ევროკავშირის ბრძოლაზე საავიაციო ტერორიზმთან**ანოტაცია**

თანამედროვე სამყაროში საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მთავარ და უპირობოდ ყველაზე საშიშ საფრთხეს წარმოადგენს საავიაციო ტერორიზმი. მიუხედავად გამკაცრებული უსაფრთხოების ზომების, დღემდე ყველაზე მნიშვნელოვან გამოწვევად მაინც რჩება, როგორც საავიაციო ტერორიზმი, ასევე საერთაშორისო სამართლებრივი ჩარჩო/სტანდარტები, რომელიც აღნიშნულ სისხლის სამართლებრივ დანაშაულს არეგულირებს. ევროკავშირის პასუხი საავიაციო ტერორიზმთან მიმართებაში, წარმოადგენს ჩვენთვის ყველაზე საინტერესო ასპექტს, ვინაიდან სწორედ ევროპული ქვეყნების რეაქციამ და პოლიტიკამ საავიაციო ტერორიზმთან მიმართებაში შექმნა ახალი პოლიტიკის ჩარჩო სტანდარტები.

საკვანძო სიტყვები: საერთაშორისო საჰაერო სამართალი, საავიაციო ტერორიზმი, ევროპის კავშირი, უსაფრთხოება, უშიშროება, სამოქალაქო ავიაცია

9/11-ის გავლენა ევროკავშირის ბრძოლაზე საავიაციო ტერორიზმთან**შესავალი**

ნაშრომში განვიხილავთ, თუ როგორ პასუხობს ევროპული ხელისუფლება სამოქალაქო ავიაციის მიმართ არსებულ საფრთხეებს ინდივიდუალური ტერორისტული ტაქტიკის გამოყენებით. ძირითადი აქცენტი კი გვექნება პოლიტიკური მდგრადობაზე, ვინაიდან, ვფიქრობთ, რომ ევროკავშირის პასუხმა საავიაციო ტერორიზმზე გამოიწვია პოლიტიკის ტრანსფორმაცია და შექმნა ახალი პოლიტიკის სტანდარტი, მაგრამ ამ პროცესში, აღნიშნული დანაშაული გახდა პოლიტიზებული და პოლიტიკის საგანი.

მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ ჩვენი მიზანი არ არის ყველა იმ ინიციატივის ყოვლისმომცველი ჩამონათვალის განხილვა, რომელიც ევროკავშირმა შექმნა საავიაციო სფეროში და არც საავიაციო უსაფრთხოების ინიციატივების განხილვა 11 სექტემბრამდე, უფრო მეტიც, ჩვენ ყურადღებას გავამახვილებთ იმ ინიციატივებზე, რომლებსაც აქვთ მკაფიო ასოციაცია კონკრეტულ ინციდენტებთან, ანუ ინიციატივებზე, სადაც შეიძლება დადასტურდეს, რომ ისინი წარმოიშვა როგორც პირდაპირი რეაქცია მოვლენებზე და რომ ისინი წარმოიშვა ევროპული აქტიორებისგან როგორც შიდა, ისე ევროკავშირის დონეზე. ეს ნიშნავს, რომ ზოგიერთი მნიშვნელოვანი – და საკამათო – მექანიზმი, როგორიცაა ევროკავშირი-ამშ მგზავრთა სახელების ჩანაწერების (PNR) შეთანხმება, სცილდება ნაშრომის ფარგლებს.

სამოქალაქო ავიაციაზე თავდასხმის შემთხვევები და მათი გავლენა უსაფრთხოების ზომების გამკაცრებაზე

2001 წლის 11 სექტემბერს აღ-ქაიდამ განახორციელა კაცობრიობის ისტორიაში ყველაზე საზარელი ტერორისტული თავდასხმა, რომელმაც ოთხი გატაცებული თვითმფრინავი გადააქ-

ცია მფრინავ თვითმკვლელობებზე – მათგან ორი (American Airlines Flight 11 და United Airlines Flight 175) დაეჯახა ტყუპ კოშკებს. ერთმა (American Airlines Flight 77) ძლიერ დააზიანა პენტაგონი. მეოთხე გატაცებული თვითმფრინავი (United Airlines-ის რეისი 93) ჩამოვარდა პენსილვანიის შტატში, შანსვილთან, როდესაც გამტაცებლები და მგზავრები იბრძოდნენ კაბინის კონტროლისთვის. თავდასხმების ამ სერიამ თითქმის 3000 ადამიანის სიცოცხლე შეიწირა, რომ არაფერი ვთქვათ ეკონომიკურ ზიანზე რომელმაც შეადგინა რამდენიმე მილიარდ აშშ დოლარს – ან თუნდაც რამდენიმე ტრილიონ აშშ დოლარს, თუ მხედველობაში მივიღებთ ტერორიზმთან გლობალური ომის ხარჯებს.

თუმცა, ამ თავდასხმამ არა მხოლოდ შექმნა – თვითმკვლელი თვითმფრინავის გატაცება, როგორც საავიაციო ტერორიზმის უახლესი ფენომენი, არამედ გამოიწვია საავიაციო უსაფრთხოების საფუძვლიანი გადახედვა.

11 სექტემბრამდე საავიაციო უსაფრთხოების ზომები ძირითადად მოიცავდა იმ ვარაუდს, რომ ტერორისტები არ იყვნენ მზად საკუთარი სიცოცხლის გასაწირად. შესაბამისად ძირითადად უსაფრთხოების ზომების ერთ-ერთი მიზანი გახლდა ზოგადი სტანდარტების დაცვა. ერთ-ერთ უსაფრთხოების ბერკეტს წარმოადგენდა კომპიუტერის დახმარებით მგზავრების წინასწარი სკრინინგი (CAPPS).¹ 1996 წელს შემუშავებული, CAPPS გამიზნული იყო საექვო მგზავრების საიდენტიფიკაციოდ უსაფრთხოების სპეციალური სკრინინგის ზომებისთვის. საინტერესოა, რომ 11 სექტემბრის შემთხვევაში, CAPPS საკმაოდ კარგად მუშაობდა: 19 გამტაცებლიდან რვა სისტემამ მონიშნა. თუმცა, ერთადერთი სპეციალური ღონისძიება იყო მათი მონიტორინგი, მათი ხელბარგიც კი არ შეუმოწმებიათ. გამტაცებლებს რომ ლოკერების² სტილის თავდასხმა ჰქონოდათ მხედველობაში, ეს დიდი ალბათობით CAPPS სისტემით აღიკვეთებოდა. თუმცა, თვითმკვლელი ტერორისტების წინააღმდეგ ლოკერების შემდგომი უსაფრთხოების რეჟიმი არაეფექტური აღმოჩნდა.

თავდასხმების შემდეგ შეერთებულმა შტატებმა შექმნა სატრანსპორტო უსაფრთხოების ადმინისტრაცია (TSA)³ თავისი სატრანსპორტო სისტემების უსაფრთხოების გასაძლიერებლად. ფედერალური სააგენტო შეიქმნა საავიაციო და სატრანსპორტო უსაფრთხოების აქტზე დაყრდნობით, რომელმაც აეროპორტის სკრინინგის ვალდებულება და მოვალეობა კერძო ავიახაზებისგან ამ ახალ ორგანოს გადასცა. აშშ-ს ხელისუფლების მიერ მიღებულ პირველ ზომებს შორის იყო ნივთების ტიპის შეზღუდვა, რომელიც შეიძლებოდა ან არ შეიძლებოდა რომ ბორტზე აეტანათ, ყველა სახის მაკრატლის, დანის ან სხვა პოტენციურად საშიში საგნების გამორიცხვით, რომლებიც შეიძლება იარაღად იქნეს გამოყენებული. მეორე მნიშვნელოვან ღონისძიებას წარმოადგენდა კაბინაში შეღწევის შემთხვევების აღსაკვეცად კარების შემოღება გამტაცებლების შესვლის თავიდან ასაცილებლად, თუმცა, ორივე ღონისძიება საკამათო აღმოჩნდა: ზოგიერთი პილოტთა ასოციაცია (მაგალითად, ბრიტანეთის ავიახაზების მფრინავების ასოციაცია, BALPA)⁴ ამტკიცებდა, რომ შეჭრის საწინააღმდეგო კარები ძირს უთხრის მათ კონტროლს თვითმფრინავზე და შეიძლება იყოს საშიში, ხოლო თავად ავიაკომპანიებს არ სურთ შემოსავლის რეზერვი- ცათა მარშალისთვის პირველი ან ბიზნეს კლასის ადგილების გენერირება – ეს ჩვეულებრივ არის კაბინასთან ყველაზე ახლოს მდებარე ადგილები.

¹ Computer Assisted Passenger PreScreening System (CAPPS), <https://www.gao.gov/products/gao-04-385>

² 1988 წლის 21 დეკემბერს, ადგილობრივი დროით 19:03 საათზე, შოტლანდიის ქალაქ ლოკერბის თავზე მასშტაბული ავიაკატასტროფა მოხდა. “ჰან ამ ავიახაზების” კუთვნილი ბოინგ 747-ის ბორტზე მოთავსებულმა ბომბმა თვითმფრინავი ჰაერში ააფეთქა. ავიალაინერის ნაწილები 2175,59 კვადრატულ კილომეტრზე გაიფანტა და თითქმის მთელი შოტლანდია დაფარა. რეისი 103-ის ყველა მგზავრი და ეკჰაჟის ყველა წევრი დაიღუპა – ჯამში 259 ადამიანი. მათ შორის 190 ამერიკელი იყო. ავიალაინერის აფეთქებას ლოკერბის მკვიდრებიც ემსხვერპლნენ. 11 ადამიანი საკუთარ სახლებში ვახშობდა, როცა ბოინგის ნაწილები მათ სახლებს დაეცა.

³ Transportation Security Administration (TSA), <https://www.tsa.gov/history>

⁴ BALPA is the union and professional association for pilots in the uk, <https://www.balpa.org/about/>

11 სექტემბრის კომისიის რეკომენდაციის შემდეგ, შეერთებულმა შტატებმა ასევე შემოიღო უსაფრთხოების დამატებითი მექანიზმი მგზავრების წინასწარი სკრინინგისთვის: მოგზაურობის ავტორიზაციის ელექტრონული სისტემა (ESTA),¹ იმ მგზავრებისთვის, რომლებიც მგზავრობენ უპიზო მიმოსვლის ქვეყნებიდან.

უსაფრთხოების გაძლიერების აუცილებლობის ტალღა მალევე გავრცელდა საერთაშორისო დონეზე. 11 სექტემბრის თავდასხმებამდე, სამთავრობათაშორისო შეთანხმებები საავიაციო უსაფრთხოების შესახებ ზოგადად წარმოებდა სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციაში (ICAO), გაეროს სააგენტოში, ევროკავშირის (EU) თავის მხრივ არ ჰქონდა ფორმალური კომპეტენცია ამ სფეროში. ვინაიდან ICAO აწარმოებს ძირითადად არასავალდებულო რეკომენდაციებს, ევროპაში საჰაერო უსაფრთხოების შესახებ ჰარმონიზაციის დონე საკმაოდ შეზღუდული იყო: თითოეულ წევრ სახელმწიფოს გააჩნდა საკუთარი მარეგულირებელი ჩარჩო სტანდარტი.

თუმცა, 11 სექტემბრის შემდეგ, საავიაციო უსაფრთხოება სწრაფად იქცა ევროკავშირის წევრი ქვეყნების პოლიტიკურ დღის წესრიგში გადაუდებელ პრიორიტეტად. ევროპის მთავრობებმა მალევე გააცნობიერეს, რომ სწრაფი რეაგირების უზრუნველსაყოფად, რომელიც ფართოდ და ეფექტურად განხორციელდებოდა მთელ ევროპაში, მათ სჭირდებოდათ მათი „ევროპეიზაცია“. ამრიგად, სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოება მოექცა ევროკავშირის სატრანსპორტო პოლიტიკის კომპეტენციაში. ამ გადაწყვეტილებას მნიშვნელოვანი პრაქტიკული მნიშვნელობა ჰქონდა. ვინაიდან, საავიაციო უსაფრთხოების საკითხმა გადაინაცვლა პირველ პოლიტიკურად ყველაზე მნიშვნელოვან საკითხად, შესაბამისად გაჩნდა საჭიროება რეაგირებისა და ცვლილებების.

ამ ტიპის საკითხის ევროკავშირის ზენაციონალურ ჩარჩოს ინტერესებში მოქცევით, წევრი სახელმწიფოები უზრუნველყოფდნენ, რომ ევროკავშირის ინსტიტუტებს შეეძლებოდათ გამოეყენებინათ ძლიერი აღსრულების მექანიზმები და გაუმჯობესებინათ კანონმდებლობა (ევროკავშირის რეგულაციები და დირექტივები), რათა უზრუნველყოთ უსაფრთხოების ზომების თანმიმდევრული გაუმჯობესება ევროპის აეროპორტებში. საავიაციო უსაფრთხოების საკითხის პოლიტიკად გადაქცევა ასევე საშუალებას აძლევს ევროკომისიას შეასრულოს თვალსაჩინო როლი: გადაწყვეტილების მიღების ზენაციონალური პროცესი ნიშნავს, რომ მას აქვს ინიციატივის ექსკლუზიური უფლება, ანუ ის არის ერთადერთი ევროპული ინსტიტუტი, რომელსაც შეუძლია ოფიციალურად წარადგინოს პოლიტიკის წინადადებები ამ მიმართულებით. თუმცა ასევე აღსანიშნავია, რომ კომისიის წინადადებები ჯერ უნდა დამტკიცდეს საავიაციო უსაფრთხოების მარეგულირებელი კომიტეტის (AVSEC) მიერ კვალიფიციური უმრავლესობით, სადაც ეროვნული წარმომადგენლები არიან წარმოდგენილები. გადაწყვეტილების მიღებაში ასევე მონაწილეობს მინისტრთა საბჭო და ევროპარლამენტი (EP), როგორც თანაკანონმდებლები, რამაც, როგორც მოგვიანებით განვიხილავთ, მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია ევროკავშირის რეაგირებაზე საავიაციო ტერორიზმის მიმართულებით.

ბრიუსელში პოლიტიკური დებატები კიდევ უფრო დააჩქარა 2001 წლის 22 დეკემბრის “ფეხსაცმლის დაბომბვის შეთქმულებამ”, 11 სექტემბრის მოვლენებიდან მხოლოდ სამი თვის შემდეგ. ამ ინციდენტში რიჩარდ რეიდმა სცადა აეფეთქებინა ასაფეთქებელი ბომბი, რომელიც დამალული იყო მის ფეხსაცმელში- მცდელობა, რომელიც ჩაიშალა, ვინაიდან ასაფეთქებელი ნივთიერებები ოფლისგან დატენიანდა. მიუხედავად იმისა, რომ ამ მოვლენის შემდეგ განიხილეს მგზავრების გაუმჯობესებული სკანირება სრული სხეულის სკანერებით, ერთადერთი დამატებითი ზომა, რომელიც შემოღებულ იქნა უსაფრთხოების უკვე მნიშვნელოვნად გაუმჯობესებულ ზომებში 11 სექტემბრის თავდასხმის შემდეგ, იყო მოთხოვნა, რომ მგზავრებს უნდა გაეხადათ ფეხზე მაღალი ძირის არსებობის შემთხვევაში სკანირებისთვის, თუ ამას მოთხოვენ. თუმცა, ამ წარუმატებელმა შეთქმულებამ კიდევ უფრო აჩვენა, რომ ალ ქაიდა თვითმფრინავებზე თავდას-

¹ Electronic System for Travel Authorization, <https://www.cbp.gov/travel/international-visitors/esta>

ხმას, როგორც ტერორისტების ერთ-ერთ ყველაზე საკულტო და სიმბოლურ სამიზნეს კიდეც უფრო ხშირად მიმართავდა მომავალში.¹

მაშასადამე, 11 სექტემბრის შოკის და 2001 წლის დეკემბრის „ფეხსაცმლის ბომბდამშენის“ შეთქმულების კომბინირებულმა შედეგებმა წაახალისა კომისია, მოემზადებინა პოლიტიკის წინადადება.² დოკუმენტი თითქმის სრულყოფილად ასახავდა ICAO-ს მიერ დადგენილ საერთაშორისო სტანდარტებს. საავიაციო სექტორის მდგრადობის გაზრდის მიზნის მისაღწევად, ევროკავშირის ამ რეგულაციამ მოუწოდა წევრ სახელმწიფოებს 2002 წელს, მიეღოთ პროგრამები ეროვნული სამოქალაქო უსაფრთხოების, ხარისხის კონტროლის შესახებ და შეექმნათ ეროვნული ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელი იქნებოდა აღნიშნულის კოორდინაციასა და მონიტორინგზე. მასში ასევე ჩამოთვლილია დებულებათა ნაკრები, რომლებიც უნდა დაკმაყოფილებულიყო აეროპორტის ხელმძღვანელობის, ოპერატორების და ავიაკომპანიების მიერ. უსაფრთხოების დეტალური მოთხოვნები ეხებოდა ცალკეული, მაგრამ ურთიერთდაკავშირებული ელემენტების ვრცელ ჩამონათვალს: აეროპორტის შენობების დიზაინს ან განლაგებას; აეროპორტებისა და საჰაერო ხომალდების მგრძნობიარე უბნებზე დამკვეთის კონტროლს; მგზავრებისა და ბარგის შემოწმებას; თვითმფრინავების ძებნას და შემოწმებას; ტვირთებისა და ავიაკომპანიების მომწოდებლების კონტროლს და შესაბამისი პერსონალის მომზადებას და დაქირავებას. გარდა ამისა, გამოიკვეთა უსაფრთხოების აღჭურვილობის სახელმძღვანელო მითითებები (ლითონის აღმოჩენა, რენტგენი) და აკრძალული ნივთების კლასიფიკაცია. ყველა ეს დებულება მიზნად ისახავდა ევროპის აეროპორტებში უსაფრთხოების მინიმალური საერთო სტანდარტების ამაღლებას. წევრი ქვეყნების მთავრობებმა ასევე შეინარჩუნეს უფლება განახორციელონ უფრო მკაცრი ზომები, თუ ისინი საჭიროდ ჩათვლიან. შედეგად, ეს ევროპული ჩარჩო სტანდარტი აძლევდა კომისიას მნიშვნელოვან აღმასრულებელ უფლებამოსილებებს, რაც იშვიათია ევროკავშირის უსაფრთხოების პოლიტიკაში: მან მათ საშუალება მისცა ადგილზე გაეტარებინათ ერთობლივი ინსპექტირება ეროვნულ წარმომადგენლებთან, რათა უზრუნველყოთ, რომ საზოგადოების ეს წესები სათანადოდ იქნა მიღებული ცალკეული აეროპორტების მიერ.³

2002 წლის რეგულაციები უდავოდ წარმოადგენდა ღონისძიებების ყოვლისმომცველ პაკეტს. მიუხედავად ამისა, არსებული პოლიტიკური კონტექსტის გათვალისწინებით, 2002 წლის რეგულაციამ მაინც გამოიწვია მცირე პოლიტიკური დებატები. გარდა ამისა, როდესაც ეს წესები შეიცვალა 2005 წელს, ეს იყო ევროპული კონტრტერორისტული გადაწყვეტილების მიღების მწვავე პერიოდის ფონზე, რომელიც გამოწვეული იყო მადრიდსა და ლონდონში ტერორისტული თავდასხმებით. ფაქტობრივად, ევროკომისიის მიერ ჩატარებულმა ინსპექტირებამ გამოავლინა მთელი რიგი ხარვეზები: საჭირო იყო კანონმდებლობის უფრო ტექნიკური ასპექტების შეცვლა, ზოგიერთი საერთო მოთხოვნა საჭიროებდა განმარტებას და წესების გავრცელებას სატვირთო და შიდა გადაზიდვებზე, ასევე ფრენის უსაფრთხოებაზე. შედეგად, ცვლილებები იქნა შემოთავაზებული მგზავრების სკრინინგის, პერსონალის მომზადებისა და თვითმფრინავების უსაფრთხოების შემოწმების საკითხებში. უსაფრთხოების წესების ცვლილება ასევე გამოყენებული იქნა კომისიის კომპეტენციების გასაფართოვებლად, რათა მოეცვა ფრენის უსაფრთხოების ზომები და საჰაერო მიმოსვლა მესამე ქვეყნებიდან. როდესაც 2008 წელს საბოლოოდ მიღებულ იქნა საკანონმდებლო ბაზის გადახედვა, რეგულაცია მოიცავდა ახალ დებულებებს ისეთ სფეროებში,

¹ Shoe bomber: Tale of another failed terrorist attack, <https://edition.cnn.com/2009/CRIME/12/25/richard.reid.shoe.bomber/index.html>

² European Parliament and Council of the European Union, "Regulation 2320/2002 of 16 December 2002 establishing common rules in the field of civil aviation security," Official Journal of the European Union, L 355/1, 30 December 2002

³ The European Commission proposes strengthening the common air security rules, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_05_1178

როგორიცაა კაბინაში წვდომა ან “ცა მარშალების” ბორტზე ყოფნა. შესაბამისად, წესების ეტაპობრივი რეფორმები ამ პერიოდის განმავლობაში მუდმივად განხორციელდა და წესებში ბოლო მნიშვნელოვანი ცვლილება განხორციელდა 2010 წელს.¹

ევროკავშირის საერთო წესებში შესწორების შესახებ დისკუსიების პარალელურად, 2006 წლის აგვისტოში თხევადი ბომბების ტრანსატლანტიკური თვითმფრინავებზე დასარტყმელად მომხდარმა აღმოჩენამ განაპირობა შემდგომი ცვლილებები ad hoc, საზოგადოების მასშტაბით: 2006 წლის 9 აგვისტოს ბრიტანეთის პოლიციამ დააკავა 24 ადამიანი, რომლებიც ეჭვმიტანილები იყვნენ ათ ტრანსატლანტიკურ ავიახაზებზე თავდასხმის მოწყობაში ბორტზე „თხევადი ბომბების“ გადატანის გზით. აღნიშნული ეხებოდა პეროქსიდზე დაფუძნებულ თხევად ასაფეთქებელ ნივთიერებას (ნარინჯისფერ სასმელის ფხვნილში შერეული), რომელიც შპრიცების საშუალებით ივსებოდა 500 მილილიტრიანი გამაგრებული სასმელის ბოთლებში, რათა არ დაზიანებულიყო ბოთლების თავდაპირველი ლუქები და ქმნიდა შთაბეჭდილებას რომ ისინი არ იყო გამოყენებული და/ან გახსნილი. დაზვერვის მუშაობის შედეგად შეთქმულება თავიდან იქნა აცილებული, სანამ ტერორისტები მოემზადებოდნენ დარტყმისთვის.² აღნიშნული არ გახლდათ ისტორიაში პირველი შემთხვევა როდესაც, ტერორისტები ცდილობდნენ ხომალდის განადგურებას, 1995 წელს მსგავსი შემთხვევა დაფიქსირდა ფილიპინებში.³

იმ დროს ამ საკმაოდ დახვეწილი შეთქმულების აღმოჩენას არანაირი გავლენა არ მოუხდენია საავიაციო უსაფრთხოებაზე. თხევადი ბომბების გამოყენების განახლებულმა მცდელობამ გამოიწვია დაუყოვნებელი და საკმაოდ მკაცრი უსაფრთხოების ზომების შემუშავება. მაგალითად, დიდ ბრიტანეთში, საფულეების, პასპორტების ან პირადობის მოწმობებისა და სამგზავრო დოკუმენტების გარდა, ყველა სახის ხელბარგი აიკრძალა. თუმცა აღნიშნული ამაზე არ შეჩერებულა: შემდეგ გაერთიანებული სამეფომ ეს საკითხი გაიტანა ბრიუსელში და 2006 წლის სექტემბერში ევროკავშირის წევრი ქვეყნები შეთანხმდნენ, მოეთხოვათ კომისიისთვის მიეღო ევროკავშირის დონის აკრძალვა ხელბარგში არსებული სითხეების აბსოლიტური უმეტესობის შესახებ. მინისტრთა საბჭოში მსჯელობა ეხებოდა შეძლებდა თუ არა თხევადი ბომბი, რომლის გადატანასაც ტერორისტები ბორტზე ცდილობდნენ, მიეყენებინა ისეთი ძლიერი და კატასტროფული ზიანი რომელიც გამოიწვევდა მიზანმიმართულად თვითმფრინავების განადგურებას. ბრიტანეთის სადაზვერვო სამსახურების მოხსენებები დაეხმარა სხვა მთავრობის წარმომადგენლების დარწმუნებას და შიდა დებატები ძირითადად კონცენტრირებული იყო აკრძალვის ზომებზე და სითხეების რაოდენობაზე, რომელიც უნდა შეზღუდულიყო.⁴

გადაწყვეტილება ერთ თვეზე ნაკლებ დროში დამტკიცდა, რაც ბრიუსელის სტანდარტებისთვის საკმაოდ სწრაფად გახლდათ. ამკარა ხარჯი, რომელიც მოჰყვა ამ სისწრაფეს, იყო ის, რომ არ განხორციელბულა კონსულტაციების პროცესი კერძო აქტორებთან, მათ შორის კომერციულ ავიახაზებთან ან აეროპორტის ასოციაციებთან. კომისიამ სწრაფად დაამტკიცა აკრძალვა და 4 ოქტომბერს მიღებულ იქნა ევროკავშირის რეგულაცია, რომელიც აკონტროლებს სითხეების მოძრაობას სკრინინგ-გამშვებ პუნქტებში ხოლო ძალაში შევიდა 2006 წლის 6 ნოემბერს.

¹ ღირექტივები:

- European Commission Regulation 185/2010 of 4 March 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security Official Journal of the European Union L 55/1 5 March 2010, Commission Regulation (EU) No 185/2010 of 4 March 2010 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation securityText with EEA relevance (europa.eu)
- supplementing the common basic standards on civil aviation security laid down in the Annex to Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council, Regulation – 272/2009 – EN – EUR-Lex (europa.eu)

² <https://www.nytimes.com/2006/08/28/world/europe/28plot.html>

³ Oplan Bojinka Revisited: THE PLOT AND ITS LEGACY, <https://www.tsi-mag.com/oplan-bojinka-revisited-the-plot-and-its-legacy/>

⁴ War on two fronts: The EU perspective on the foreign terrorist fighters of ISIL, <https://www.fiia.fi/sv/publikation/war-on-two-fronts?read>

როგორც გაერთიანებული სამეფოს შემთხვევაში, ევროკავშირის გადაწყვეტილებით პირებს უფლება მიეცათ ბორტზე აეტანათ მაქსიმუმ 10 კონტინერი თითო 100 მილილიტრზე ნაკლები. ეს კონტინერები უნდა მოთავსებულიყო 20 სმ კვადრატულ გამჭვირვალე, ხელახლა დალუქულ პლასტმასის ჩანთაში. აღნიშნული რეგულაცია დღემდე აქტიურად მოქმედებს. არსებობს რამდენიმე გამონაკლისი: თხევადი მედიკამენტები ან ბავშვის რძე. თავდაპირველად, ეს ზომები შემოიფარგლებოდა ევროკავშირის ტერიტორიებიდან გაფრენილი თვითმფრინავებით, მაგრამ საბოლოოდ არსებული სტანდარტი სწრაფად დამკვიდრდამთელ მსოფლიოში. საბოლოო ჯამში, აღსანიშნავია, რომ ევროკავშირის მაგალითით მსოფლიოს თითქმის ყველა ქვეყანამ დაიწყო რიგი ცვლილებების განხორციელება საერთაშორისო დონეზე.

ამ კანონმდებლობაზე მოგვიანებით მოხდა ხელახალი მოლაპარაკება და პარლამენტმა გამოიყენა თავისი პრეროგატივა, და მოითხოვა მისი შეფასება. ევროპარლამენტარმა მემარჯვენე ცენტრის EPP-ED ჯგუფიდან აღნიშნა: "არავინ იცის – ან აინტერესებს – არის თუ არა ეს წესები ეფექტური, ვინაიდან არცერთი შეფასება არ მომხდარა და არც ასეთი შეფასებების შედეგები გამოქვეყნებულა." 2007 წლის 5 სექტემბერს ევროპარლამენტარებმა მიიღეს რეზოლუცია, რომელიც მოუწოდებდა კომისიას გადახედოს და საჭიროების შემთხვევაში გააუქმოს წესები. საბოლოოდ EP-მ 2010 წელს მიადწია კომისიასთან და საბჭოსთან აკრძალვის მოხსნის შესახებ 2013 წლის აპრილში, ძირითად არგუმენტს წარმოადგენდა, რომ სკანერის ტექნოლოგია მალე შეძლებს თხევადი ასაფეთქებელი ნივთიერებების უვნებელი სითხეებისგან განასხვავებას. თუმცა, ევროკავშირის მთავრობებისა და ავიაკომპანიების შემფოთების გამო სითხის სკრინინგის ახალი ტექნოლოგიის ეფექტურობასთან დაკავშირებით – და საფრანგეთის და ბრიტანეთის მთავრობების ლობირების ძალისხმევის შემდეგ (ორივეს ძალები ჰყავდათ ლიბიაში) – მხოლოდ მცირე და ნაწილობრივ აკრძალვის მოხსნა განხორციელდა. სრული ეტაპობრივი გაუქმება გადაიდო 2016 წლის იანვრისთვის. ამასობაში განხორციელდა შეფასების პროცესი, რომელიც მოიცავდა წესების შემდგომი ეტაპობრივი გაუქმების განხილვას. როგორც პროცესის ნაწილი, 2014 წლის იანვარში ამოქმედდა ახალი წესი ევროპული აეროპორტებისთვის სითხეების, აეროზოლების და გელების სკრინინგისთვის თხევადი ფეთქებადი ნივთიერების აღმომჩენი სპეციალური აღჭურვილობის დანერგვის მიზნით.¹

საკმაოდ საინტერესოა, რომ პარლამენტი ყოველთვის აკრიტიკებდა აკრძალვას მრავალი მიზეზის გამო: მგზავრებისთვის შექმნილი უხერხულობის გამო და ასევე ღონისძიების პროპორციულობასა და ეფექტურობასთან დაკავშირებით. გარდა ამისა, შეზღუდვები მკაცრად გააკრიტიკეს იმის გამო, რომ გამოიწვია დაბნეულობა და შეფერხებები ევროპის აეროპორტებში, სადაც, გავრცელებული ინფორმაციით, ყოველ კვირა მგზავრებს ართმევდნენ ათასობით ლიტრ ალკოჰოლს და სუნამოს. რა თქმა უნდა, ევროპული ავიაკომპანიები და აეროპორტის კომპანიები, რომლებიც უკმაყოფილონი იყვნენ ამ ღონისძიებასთან დაკავშირებული ხარჯებით, ასევე ლობირებდნენ ევროპელ დეპუტატებს.

2001 წლის დეკემბრის წარუმატებელი "ფეხსაცმლის" ბომბის მცდელობის შემდეგ დაწყებული სრული სხეულის სკანერების დანერგვის დადებითი და უარყოფითი მხარეების შესახებ საკამათო დებატები კვლავ გააქტიურდა უმარ ფარუკ აბდულმუტალაბის "საცვლების" ბომბით თვითმფრინავის აფეთქების მცდელობის შემდეგ. 2009 წლის შობის დღეს, ნიგერიის მოქალაქემ სცადა ასაფეთქებელი ბომბის აფეთქება, რომელიც დამალული იყო მის საცვლებში Northwest Airlines-ის ფრენის დროს ბორტზე ამსტერდამიდან დეტროიტში ამ ფრენის ბოლო ეტაპზე. საბედნიეროდ, ისევე როგორც ადრე რეიდმა, აბდულმუტალაბმა ვერ შეძლო პლასტმასის ასაფეთქებელი ნივთიერებების აალება მათი ტენიანობის ზემოქმედების გამო ხოლო პასუხისმგებლო-

¹ Liquids, aerosols and gels, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/aviation-security/aviation-security-policy/liquids-aerosols-and-gels_en

ბა აღნიშნულ აქტზე აღ-ქაიდამ არაბეთის ნახევარკუნძულზე (AQAP) აიღო. აბდულმუტალაბი კომპიუტერიზებული წინასწარი სკრინინგით იქნა მონიშნული, თუმცა იმ დროს არაფერი საშიში არ იქნა ნაპოვნი.¹

აღნიშნულმა ქეისმა, რა თქმა უნდა, ყურადღება გაამახვილა აეროპორტის ლითონის დეტექტორების საზღვრებზე ადამიანებზე არალითონური საფრთხის შემცველი ნივთების პოვნასთან დაკავშირებით. როგორც დაუყოვნებელი რეაქცია, შემოღებულ იქნა დამატებითი სკრინინგის ზომები რიგ აეროპორტებში² (განსაკუთრებით შიპჰოლში და ჰითროუში) ტრანსატლანტიკური ფრენებისთვის. პოლიტიკური სოლიდარობის დემონსტრირებისას, 2010 წლის იანვარში, შეერთებულმა შტატებმა და ევროკავშირმა ხელი მოაწერეს ერთობლივ დეკლარაციას, რომელშიც ისინი პირობას დებდნენ, რომ დაეხმარებოდნენ გლობალური საავიაციო უსაფრთხოების ზომების გაძლიერებას.³

ამავდროულად, ევროკავშირის წევრმა ქვეყნებმა დაიწყეს სხეულის სკანერების ევროკავშირის სკანერების ტექნიკის სიაში შეტანის განხილვა, ვინაიდან წინა მცდელობები აღნიშნულის მისაღწევად წარუმატებელი აღმოჩნდა. პარლამენტი დიდი ხნის განმავლობაში ეწინააღმდეგებოდა ზომებს ძირითადად იმ მიზეზების გამო, რომ პირველ რიგში, მათ მიაჩნდათ, რომ სკანირებას სხეულის შეუძლია საფრთხე შეუქმნას მგზავრების ჯანმრთელობას, რადგან რენტგენის უკანა გაფანტვის სისტემები, ერთგვარი სკანერები, რომლებიც გამოიყენება აშშ-სა და დიდ ბრიტანეთში, მგზავრებზე ზემოქმედებს მაიონებელ რენტგენის გამოსხივებით. მეორეც, სხეულის სკანერის უფრო გამჭვირვებელი სურათები არღვევს კონფიდენციალურობის უფლებებს და შეიძლება გაუხსნას კარი დისკრიმინაციასა და დამცირებას. მონაცემთა დაცვის ევროპული ზედამხედველი (EDPS),⁴ 29-ე მუხლის მონაცემთა დაცვის სამუშაო ჯგუფი და ფუნდამენტური უფლებათა სააგენტო ასევე შემოფოთებულნი იყვნენ, რომ უსაფრთხოების სკანერების დანერგვამ შეიძლება დიდი გავლენა მოახდინოს მგზავრების მონაცემთა დაცვაზე. თავად კომისიამ აღიარა, რომ სხეულის სკანერების კონტექსტში შეიძლება დაირღვეს რიგი ფუნდამენტური უფლებები.

ევროპული პასუხის მოსამზადებლად და ევროპარლამენტის მოთხოვნის შემდეგ, კომისიამ გამოსცა ფაქტების დამდგენი ანგარიში ამ ტექნოლოგიასთან დაკავშირებით. დოკუმენტი არ იყო დამოუკიდებელი კვლევის პროდუქტი, არამედ იგი წარმოადგენდა ეროვნული შეფასებების კრებულს. შემდეგ კომისიამ მიიღო შეტყობინება 2010 წლის 15 ივნისს უსაფრთხოების სკანერების გამოყენების შესახებ ევროკავშირის აეროპორტებში. დოკუმენტში წინადადების დასაბუთება იყო ის ფაქტი, რომ „ევროპაში ამჟამად განლაგებული სკანერების განსხვავებული სტანდარტები უქმნის ევროკავშირის მოქალაქეების ფუნდამენტური უფლებების ფრაგმენტაციის სერიოზულ რისკს, აფერხებს მათ თავისუფალ გადაადგილების უფლებებს და აძლიერებს მათ ჯანმრთელობის პრობლემებს, რომლებიც დაკავშირებულია უსაფრთხოების ახალ ტექნოლოგიებთან.“. ამრიგად, კომუნიკაცია ცდილობდა გაესწორებინა ეროვნული განსხვავებები, რომლებსაც ამ ტექნოლოგიის არაკოორდინირებული გაზრდილი გამოყენება წარმოქმნიდა ეროვნულ საზღვრებს შორის, საპასუხოდ ჰარმონიზებული მიდგომის მიღებით.⁵

ამ კომუნიკაციისა და ევროპარლამენტთან მოლაპარაკების შემდეგ, რამაც გამოიწვია რიგი ცვლილებები, 2011 წლის ნოემბერში კომისიამ მიიღო კანონმდებლობა, რომელშიც შედის უსაფრთხოების სკანერები, როგორც შემდგომი დასაშვები მეთოდი სკრინინგისა და კონტროლის

¹ 'Underwear Bomber' Umar Farouk Abdulmutallab sentenced to life, <https://www.ice.gov/news/releases/underwear-bomber-umar-farouk-abdulmutallab-sentenced-life>

² Use of Security Scanners at EU airports, <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vikqhofnaqzs>

³ U.S.-EU Joint Declaration on Aviation Security, <https://www.dhs.gov/news/2010/01/21/us-eu-joint-declaration-aviation-security>

⁴ https://edps.europa.eu/_en

⁵ Use of security scanners at EU airports, <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/use-of-security-scanners-at-eu-airports.html>

ტექნოლოგიების საერთო სიაში, რაც საშუალებას აძლევს აეროპორტებს ნებაყოფლობით განათავსონ სკანერები უსაფრთხოების საგუმაგოებში.

2010 წლის კარტრიჯის ბომბის შეთქმულება და მისი გავლენა სატვირთო ხომალდების უსაფრთხოებაზე

2010 წლის ოქტომბერში საუდის არაბეთის სადაზვერვო წყაროებმა აცნობეს დასავლურ სამსახურებს, რომ იემენიდან გამგზავრებულ სხვადასხვა სატვირთო თვითმფრინავებზე იყო პაკეტები, რომლებიც შეიცავდა 300-დან 400 გრამამდე პლასტიკის ასაფეთქებელ ნივთიერებებს. გერმანიისა და დიდი ბრიტანეთის აეროპორტებში აშშ-ს მიმართულებით ფრენების დროს ბომბები დამალული იყო Hewlett-Packard-ის ლაზერული პრინტერების ტონერის კარტრიჯებში. გაურკვეველი რჩება, სამიზნე იყო თუ არა სატვირთო თვითმფრინავები თუ სამგზავრო თვითმფრინავები, რადგან ამ უკანასკნელის მიერ ფაქტობრივად ავია ტვირთების დიდი ნაწილი ტრანსპორტირდება. ალტერნატიული შესაძლებლობა არის ის, რომ ბომბები განკუთვნილი იყო სინაგოგებისთვის აშშ-ს სხვადასხვა ქალაქში. პასუხისმგებლობა ისევ AQAP-მა აიღო. მათი აზრით, ოპერაცია მაინც წარმატებული იყო, როგორც მათ აღნიშნეს კომუნიკეში: მიუხედავად იმისა, რომ იგი წარუმატებელი აღმოჩნდა, მან აიძულა დასავლეთის ქვეყნებს დაეხარჯა "მილიარდობით დოლარი უსაფრთხოების ახალ ზომებში".¹

მართლაც, საავიაციო უსაფრთხოების ბევრმა სპეციალისტმა ამ შემთხვევამდე არაერთხელ აღნიშნა და გააფრთხილა, პოლიტიკური ლიდერები რომ საჰაერო ტრანსპორტი ზოგადად და განსაკუთრებით კი სატვირთო თვითმფრინავები განსაკუთრებით დაუცველები იყვნენ ბომბის და ტერორიზმის საშიშროებისგან თუნდაც 11 სექტემბრის შემდგომ გარემოში: სამგზავრო თვითმფრინავებთან შედარებით, უსაფრთხოების ზომები აქ საკმაოდ სუსტი გახლდათ. ფაქტობრივად, მიუხედავად იმისა, რომ 2002 წელს შემოღებული ევროპული საერთო წესები ოფიციალურად ეხებოდა ტვირთის უსაფრთხოების კონტროლს, საავიაციო უსაფრთხოების ამ ასპექტის გაძლიერება პოლიტიკურ პრიორიტეტად იქცა მხოლოდ მას შემდეგ, რაც აღმოაჩინა ტონერის კარტრიჯების ბომბის შეთქმულება. 30 ოქტომბრის შეთქმულების პირველი შედეგი იყო მნიშვნელოვანი ინსტიტუციური ცვლილება: მაღალი დონის სამუშაო ჯგუფის შექმნა. საჰაერო ტვირთების უსაფრთხოების ამ მაღალი დონის ჯგუფმა მოხსენებაში ჩამოაყალიბა მთელი რიგი რეკომენდაციები, რომლებიც სწრაფად მოიწონეს კომისიამ და საბჭომ. პირველ რიგში, მათ შესთავაზეს ახალი ჰარმონიზებული ევროკავშირის ტვირთისა და ფოსტის უსაფრთხოების კონტროლი. ეს გულისხმობს ახალ წესებს, რათა ხელი შეუწყოს ევროკავშირის გარეთ წარმოშობილი ტვირთის უფრო მკაცრ სკრინინგს. ამის საპასუხოდ, კომისიამ გამოაქვეყნა კანონმდებლობა, რომელიც ავალდებულებს საჰაერო გადამზიდავებს უზრუნველყონ, რომ ტვირთი მესამე ქვეყნებიდან ან სანდო წყაროდან მოდიოდეს, ან ასაფეთქებელი ნივთიერებებისთვის ან აალეხადი ნივთიერებისთვის სკრინინგი იყოს მკაცრად ჩატარებული ევროკავშირში გაფრენის უფლების მიღებამდე. უფრო მეტიც, „მაღალი რისკის“ ადგილებში ახლა საჭირო გახდა ტვირთის გაძლიერებული სკრინინგი ორი ან მეტი სკრინინგის ღონისძიების კომბინაციის გზით.² საინტერესოა, რომ შეთქმულების ჩაშლის სამი თვის შემდეგ, კომისიამ შეასრულა შეფასების მისია იემენში და დაადგინა, რომ „იმ დროს სანას აეროპორტში უსაფრთხოების რამდენიმე დამატებითი ღონისძიება იქნა მიღებული“.³

¹ Printer cartridge bomb plot planning revealed, <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-11812874>

² European Commission, "The EU action plan on air cargo security," MEMO /10/625, 29 November 2010.

³ Council of the European Union, "EU Action Plan on Combating Terrorism," 15893/1/10, 17 January 2011. <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vim492jbzevj>

Council of the European Union, "Progress report regarding strengthening air cargo security," 11250/11, 8 June 2011. <https://data.>

პარალელურად, წევრ ქვეყნებს მოუწოდეს დაეჩქარებინათ ევროკავშირის მიწოდების ჯაჭვის უსაფრთხოების სისტემის დანერგვა. ეს შემუშავებული იყო, როგორც რეჟიმი სანდო ოპერატორების („გამგზავნი“) დასამტკიცებლად, რომლებიც იმუშავებდნენ როგორც რეგულირებადი აგენტები ამ სექტორში. კომისიას და შესაბამის ეროვნულ ორგანოებს ასევე მოუწევთ გააძლიერონ ტვირთისა და ფოსტის წესების შესაბამისობის მონიტორინგი, რეკომენდაცია, რამაც გამოიწვია ტვირთის უსაფრთხოების ინსპექტირების რაოდენობის ზრდა. მათ ასევე სჭირდებათ პერსონალის მომზადების გაუმჯობესება, რაც განიხილებოდა ეროვნული საავიაციო უსაფრთხოების ინსპექტორების ტრენინგების კურსებით. შესაბამისად, კომისიამ საბოლოოდ ჩართო ტვირთის სკრინინგი თავის პრიორიტეტულ საკითხთა სიში და ასევე ევროკავშირის კვლევისა და განვითარების ჩარჩო პროგრამაში.¹

ასევე აღსანიშნავია რომ უკეთესი სადაზვერვო და საფრთხის შესახებ ინფორმაციის ურთიერთგაცვლის შესაძლებლობა ასევე განიხილებოდა, როგორც პრიორიტეტი. უნდა განვითარებულიყო ევროკავშირის საფრთხის შეფასების საერთო შესაძლებლობა. შესაბამისად შემუშავდა რისკის შეფასების სისტემა, რომელიც ეფუძნება საფრთხეების შესახებ ინფორმირებულობის შესაძლებლობას, რომელიც ეროვნულმა მთავრობებმა უნდა მიაწოდონ ევროპული დაზვერვის ანალიზის ცენტრს (INTCEN) ევროპის საგარეო ქმედების სამსახურში (EEAS). და ბოლოს, სამუშაო ჯგუფმა ასევე მოითხოვა გლობალური მიდგომა, რომელიც მოიცავს ICAO-ს მე-17 დანართის უახლესი რევიზიის სწრაფ განხორციელებას, რომელიც აძლიერებს ტვირთის უსაფრთხოების წესებს. ამ წინადადების შესაბამისად, ევროკავშირმა ასევე ითანამშრომლა შეერთებულ შტატებთან და აიღო ვალდებულება ICAO-ს ფარგლებში დეკლარაციის მომზადების, რომელიც წაახალისებს სახელმწიფოებს მეტი ძალისხმევითა და რესურსების ინვესტირებაზე საჰაერო ტვირთების და მიწოდების ჯაჭვის უსაფრთხოების გასაძლიერებლად. ამის შემდეგ ასევე შეთანხმდნენ ევროკავშირსა და აშშ-ს საჰაერო ტვირთების ურთიერთ აღიარებაზე. აშშ-ის მიმართულებით ფრენებზე ერთსაფეხურიანი კონტროლის დაწესების მიზნით, აშშ-ს შესაბამისი ორგანოები ასევე ითანამშრომლებენ კომისიასთან და ევროპის სამოქალაქო ავიაციის კონფერენციასთან.²

შესაბამისად ნათელია, რომ ყოველი პრაქტიკული საფრთხის და ქეისის შემდეგ უსაფრთხოების ზომებს როგორც ევროკავშირი ასევე, საერთაშორისო აქტიორები ეტაპობრივად ამკაცრებდნენ. საინტერესოა ტონერის კარტრიჯის შეთქმულების შედეგად განხორციელებული რეფორმების გავლენა საერთაშორისო თანამეგობრობის და ქვეყნებს შორის თანამშრომლობაზე. ევროკავშირის ანტიტერორისტული კოორდინატორის თქმით, მაღალი დონის ჯგუფის მოხსენებამ „დაახლოვა სატრანსპორტო და უსაფრთხოების საზოგადოება და თანამშრომლობა ახალ დონეზე იქნა მიღწეული“. თუმცა აღსანიშნავია რომ ამ მიმართულებით ჯერ კიდევ საკმაოდ ბევრი ეტაპის გავლა არის საჭირო ვინაიდან რიგი სახელმწიფოები არც თუ ისე ღია არიან ინფორმაციის გაზიარებისმხრივ. გრძელვადიან პერსპექტივაში, ამ პროცესის ყველაზე მნიშვნელოვანი შედეგი შეიძლება იყოს გადასვლა რისკზე დაფუძნებული მიდგომისკენ, სადაც მონაცემები სხვადასხვა წყაროებიდან (როგორც საჯარო, ისე კერძო) მჭიდროდ იქნება ინტეგრირებული საფრთხის შეფასებაში, რომელიც გამოიყენება პოლიტიკის ინფორმირებისთვის. ეს უზრუნველყოფს პროცესის უფრო გამჭვირვალობას და ეხმარება წევრი ქვეყნების ნაკლოვანებების გამოვლენასა და დახვეწას უსაფრთხოების მიმართულებით.

consilium.europa.eu/doc/document/ST%2011250%202011%20INIT/EN/pdf

Council of the European Union, "Progress report regarding strengthening air cargo security," p. 10

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-7-2011-0406_EN.doc?redirect

¹ Final Report Summary – EUROSky (Single European Secure Air-cargo Space), <https://cordis.europa.eu/project/id/312649/reporting>

² Council of the European Union, "Aviation Security against Terrorist Threats – Conclusion of the Conference of 31 October 2012, Nicosia, Cyprus," 16252/12, 16 November 2012, p. 11. https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/jha/134079.pdf

დასკვნა

ევროკავშირის პასუხმა საავიაციო ტერორიზმზე საფუძველი ჩაუყარა პოლიტიკური ტრანსფორმაციას და შექმნა ცვლილებების გრძელი სია, მაგრამ ამ პროცესში ასევე აღსანიშნავია, რომ საავიაციო ტერორიზმი გახდა პოლიტიზებული და პოლიტიკის საგანი. ევროპულ დონეზე ინსტიტუციური აქტორების აქტიურმა ძალისხმევამ წარმატებით განაპირობა პოლიტიკის არსებითი – თუმცა რეაქტიული და ხშირად შემთხვევითი შემუშავება. მიუხედავად ამისა, არსებული ინსტიტუციონალიზაციის დაძაბულობა და დატვირთული პოლიტიკური დებატები ასევე ასახავს ამ პასუხის ასპექტების საკამათო ხასიათს, ზოგიერთ გახმაურებულ ღონისძიებას აკრიტიკებენ მგზავრების უფლებებზე მავნე ზემოქმედების გამო. თუმა არ შემოიძლია არ ავღნიშნო რომ ამ კრიტიკის უკან იშვიათად თუ დგანან ადამიანის ძირითადი უფლებებში უხეში ჩარევით გულანთებული და პერსონალური მონაცემების დაცვით ინსპირირებული ადამიანები. ძირითადი მიზეზი, რეგულაციების კრიტიკის მდგომარეობს ფინანსურ ხარჯებსა და დისკომფორტში რომელიც საბოლოო ჯამში თანხების კარგვასთან ასოცირდება. თითოეული გამკაცრებული ზომა, იქნება ეს უბრალოდ დამატებითი ფესსაცმელების შემოწმება თუ სკანირება ნივთების დაკავშირებულია ფინანსურ ხარჯთან, დამატებით აღჭურვილობასთან, თანამშრომლების გადამზადებასთან და რიგ შემთხვევაში მათი რაოდენობის გაზრდასთან. შესაბამისად, რაც არ უნდა სამწუხარო იყოს, ტექნოლოგიურ გიგანტებს, რომელთა გავლენებიც რიგ შემთხვევაში მსუყედ აისახება პოლიტიკურ ლიდერების ინტერესებზე, უსაფრთხოების ზომებით გამოწვეული პოზიტიური შედეგები როდი უკმაყოფილებს იმ დამატებით ფინანსურ ხარჯებს რისი გაღებაც უწევს.