

Opinia perspektywiczna Komitetu Regionów w sprawie: Bezpieczeństwo wszelkich środków transportu zbiorowego, w tym kwestia finansowania

(2006/C 115/17)

KOMITET REGIONÓW,

uwzględniając pismo Komisarz Margot Wallström do Przewodniczącego Petera Strauba z dn. 3 czerwca 2005 r., zawierające wniosek o sporządzenie przez KR opinii w sprawie bezpieczeństwa wszelkich środków komunikacji zbiorowej, w tym kwestii finansowania, zgodnie z art. 265 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską;

uwzględniając Białą Księgę w sprawie Europejskiego Systemu Rządów przedstawioną przez Komisję Europejską w 2001 roku, która wzywa Komitet Regionów do „odgrywania bardziej proaktywnej roli przy analizowaniu polityki, na przykład poprzez sporządzanie raportów rozpoznawczych, zanim zostaną przedstawione propozycje Komisji”;

uwzględniając protokół o współpracy z września 2001 roku pomiędzy Komisją Europejską a Komitetem Regionów, w którym zachęca się Komitet Regionów do „opracowania dokumentów strategicznych analizujących sprawy, które Komisja uważa za istotne; te »raporty perspektywiczne« dogłębniej zanalizują problemy w dziedzinach, w których Komitet Regionów ma odpowiednie zasoby informacji lokalnej”;

uwzględniając decyzję swojego Przewodniczącego z dnia 25 lipca 2005 r. o powierzeniu Komisji ds. Polityki Spójności Terytorialnej prac nad przygotowaniem opinii w tej sprawie,

uwzględniając swoją opinię w sprawie komunikatów Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego „Zapobieganie, przygotowanie oraz odpowiedź na ataki terrorystyczne” „Zapobieganie i zwalczanie finansowania terroryzmu poprzez środki mające na celu usprawnienie wymiany informacji, zwiększenie przejrzystości i wykrywalności transakcji finansowych” „Gotowość i radzenie sobie z konsekwencjami w walce z terroryzmem” „Ochrona infrastruktury strategicznej w walce z terroryzmem” COM(2004) 698 końcowy — COM(2004) 700 końcowy — COM(2004) 701 końcowy — COM(2004) 702 końcowy — (CdR 465/2004 fin),

uwzględniając swój projekt opinii (CdR 209/2005 rev. 1), przyjęty dnia 30 września 2005 r. przez Komisję ds. Polityki Spójności Terytorialnej (sprawozdawca: **Robert NEILL**, Członek Zgromadzenia Miasta Londyn (UK/EPP)),

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Bezpieczeństwo systemów transportu zawsze stanowiło naczelną troskę organizatorów transportu oraz głównych zainteresowanych stron takich jak władze publiczne i pasażerowie. Jednakże ostatnie ataki terrorystyczne w Londynie i Madrycie w brutalny sposób przypominają o potrzebie zwrócenia większej uwagi na kwestię bezpieczeństwa systemów transportowych w UE. Komitet Regionów z zadowoleniem przyjmuje zamiar opublikowania przed końcem roku 2005 przez Komisję Europejską komunikatu w tej sprawie, włączając w to również kwestię finansowania środków bezpieczeństwa. Państwa Członkowskie oraz ich władze lokalne i regionalne powinny w pierwszej kolejności przemyśleć sposób, w jaki zareagują na publikację tego komunikatu.
- 2) KR z zadowoleniem także przyjmuje działania podejmowane bądź przewidziane na szczeblu wspólnotowym jak i krajowym w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa, żeglugi i przewozów towarowych.
- 3) Rządy Państw Członkowskich są zdania, iż zagrożenie atakami terrorystycznymi na cele cywilne utrzyma się w najbliższej przyszłości. Zagrożenie to dotyczy w szczególności systemów transportu, ponieważ właśnie tam regularnie w dużej liczbie obecni są ludzie, a często nie występuje tam możliwość przeprowadzenia systematycznych kontroli bezpieczeństwa.
- 4) Z uwagi na odpowiedzialność władz lokalnych i regionalnych oraz stowarzyszonych władz publicznych w wielu kwestiach związanych z transportem, odgrywają one kluczową rolę w staraniach, by zredukować to zagrożenie jak i minimalizować następstwa wszelkich ataków terrorystycznych.

- 5) Żaden z systemów transportu nie będzie całkowicie bezpieczny. Zawsze będzie istnieć ryzyko ataku terrorystycznego, tak więc należy opracowywać i/lub aktualizować strategię w celu zredukowania tego ryzyka i zarządzania nim. Istnieje już na świecie wiedza z dziedziny zarządzania ryzykiem, gdyż rozwijano ją w odpowiedzi na ataki terrorystyczne z wcześniejszych dziesięcioleci, jak również na ataki z 11 września i późniejsze. Obecnie wyzwanie stanowi sposób wykorzystania tej wiedzy w skomplikowanych sieciach takich jak systemy transportowe, które mogą dotyczyć wielu różnych podmiotów publicznych i prywatnych, oraz finansowania związanych z tym zmian w istniejących praktykach.
- 6) Łatwość dostępu do skutecznej i niedrożej infrastruktury transportowej stanowi zasadniczą część życia w Państwach Członkowskich UE. Obywatele UE mogą być częstymi użytkownikami lokalnych systemów transportu, jednak polegają oni również na światowej sieci transportu i logistyki, która dostarcza nie tylko miejsc pracy i możliwości handlowych, lecz stanowi podstawę dostaw towarów podstawowych, w tym żywności. Należy podjąć dalsze działania w odpowiedzi na zagrożenie terrorystyczne, lecz nie mogą one prowadzić do niewspółmiernych zakłóceń sieci transportowej. Istotne i utrzymujące się zakłócenia, które są celem terrorystów, miałyby poważne następstwa dla życia społeczno-gospodarczego w UE.
- 7) Niniejszy raport w żadnym wypadku nie ma na celu omówienia pełnego zakresu działań wykorzystujących strategię walki z terroryzmem. Skupia się on na kwestiach, które należą do kompetencji władz lokalnych i regionalnych, a w szczególności na tych, które dotyczą działania usług transportu publicznego. Niniejszy raport stara się w szczególności zidentyfikować pewne kwestie, na których władze lokalne i regionalne powinny skupić swoją uwagę (w wielu przypadkach ma to już miejsce) oraz określić, w jaki sposób można wesprzeć te wysiłki poprzez współpracę z innymi Państwami Członkowskimi na szczeblu UE.

na 62. sesji plenarnej w dniach 16-17 listopada 2005 r. (posiedzenie z dnia 17 listopada) przyjęła jednogłośnie następującą opinię:

Stanowisko Komitetu Regionów

Kluczowe kwestie, którymi należy się zająć

1. Współpraca

1.1 Skuteczne bezpieczeństwo sieci transportu zależy od ścisłej współpracy pomiędzy wszystkimi zaangażowanymi agencjami, począwszy od personelu naziemnego obsługującego usługi transportowe, poprzez kierowników, polityków (lokalnych, regionalnych bądź krajowych), przed którymi odpowiadają, aż po policję i służby wywiadowcze. Konieczne jest zapewnienie konsekwentnego podejścia do środków odstraszających oraz skutecznych działań w przypadku ataku, na przykład w celu zapewnienia pomocy pasażerom, przy jednoczesnym zabezpieczeniu dowodów oraz działaniach w kierunku możliwie najszybszego przywrócenia funkcjonowania sieci. Konieczne jest zaangażowanie kadry zarządzającej we wszystkich agencjach.

1.2 Współpraca taka musi osiągnąć równowagę między poufnością, gdy jest ona konieczna, a wymianą informacji między agencjami, między Państwami Członkowskimi oraz ze społeczeństwem, gdy jest to możliwe. W przypadku obecności podmiotów sektora prywatnego, dla przykładu w postaci dostawcy usług transportowych bądź usług świadczonych w pobliżu węzłów transportowych (np. usługi sprzątnięcia, punkty sprzedaży detalicznej bądź inne przedsiębiorstwa znajdujące się

na terenie stacji kolejowych), powinny one być w pełni włączone w strategię zapewniania bezpieczeństwa.

1.3 Współpracę tę należy również rozszerzyć między regionami danego Państwa Członkowskiego jak i między regionami przygranicznymi w ramach UE, tak aby rozpowszechnić najlepsze praktyki i aby wszystkie właściwe agencje, począwszy od służb ratunkowych do władz transportowych, zostały natychmiast poinformowane w przypadku ataku terrorystycznego i mogły podjąć odpowiednie działania.

1.4 UE powinna nie tylko analizować wcześniejsze ataki na jej terytorium, w szczególności ataki bombowe na pociągi w Madrycie w roku 2004, lecz powinna uczyć się od innych państw z całego świata, które także doświadczyły ataków terrorystycznych, takich jak w Nowym Jorku, Tokio, czy Moskwie⁽¹⁾. Ponadto należy poczynić wysiłki w celu wykorzystania doświadczeń z innych sektorów (np. porównać reakcje sektora transportu lotniczego i naziemnego).

1.5 Podstawowe elementy współpracy europejskiej w zakresie bezpieczeństwa transportu już są gotowe do wdrożenia, jednak wysiłki te należy wzmożyć. Organizatorzy transportu współpracują za pośrednictwem forów takich jak grupa robocza ds. bezpieczeństwa w ramach Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Publicznego (UITP). Służby ochrony kolei i przedsiębiorstwa kolejowe w Europie współpracują w ramach stowarzyszenia służb policji kolejowej i ochrony kolei (COLPOFER), które jest podmiotem powiązanym

⁽¹⁾ Patrz załącznik 1 zawierający wykaz niedawnych ataków terrorystycznych.

z Międzynarodowym Związkiem Kolei (UIC) ⁽²⁾. Służby ochrony kolei i metra w Holandii, Niemczech, Belgii, Włoszech i Wielkiej Brytanii wymieniają się informacjami oraz najlepszymi praktykami i poszukują dziedzin współpracy poprzez RAILPOL. Służby holenderskie zapewniają przewodnictwo i prowadzą sekretariat RAILPOL-u, który otrzymuje pewne wsparcie finansowe od UE na swoje działania. Wiele innych Państw Członkowskich pragnie dołączyć do tej grupy i proces ten należy popierać.

2. Szkolenie i planowanie

2.1 Po niedawnych atakach w Londynie służby transportowe i ratownicze zostały pochwalone za dobrze zorganizowaną akcję. Wydaje się, że ich skuteczne działania były wynikiem odpowiedniego szkolenia i opracowania przez różne służby strategii na wypadek sytuacji kryzysowej. Skuteczne wykorzystanie zasobów ludzkich może wiązać się z tworzeniem zespołów wyspecjalizowanego personelu, w tym specjalnych służb monitorowania sieci transportu, lub pracowników transportu bądź policji specjalnie wyszkolonych do analizowania obrazów z kamer przemysłowych.

2.2 Szczególnie przy radzeniu sobie z bezpośrednimi następstwami ataku nieocenione są regularne szkolenia dla pracowników transportu, włączając w to symulacje ataków terrorystycznych angażujących wszystkie właściwe agencje.

2.3 Opracowywanie planów na wypadek sytuacji kryzysowych może obejmować przywracanie normalnego działania po danym ataku, jak i szerzej rozumianej ciągłości działalności gospodarczej. Plany te można regularnie ćwiczyć i aktualizować w odpowiedzi na codzienne wydarzenia, jak awaria sprzętu bądź też czynniki zewnętrzne (np. pęknięcie wodociągu lub poważny wypadek drogowy). Podobnie planowanie na wypadek sytuacji kryzysowej powinno mieć wymiar transgraniczny, np. jasny podział odpowiedzialności na wypadek ataku na lub przy przejściu granicznym bądź udzielenie specjalistycznej pomocy Państwu Członkowskiemu, które może nie posiadać takich możliwości.

2.4 Ocena ryzyka stanowi istotną część planowania i szkolenia. Obejmuje ono monitorowanie zagrożeń światowych, systematyczną analizę przeszłych wydarzeń w celu wyciągnięcia wniosków, jak i ocenę poszczególnych zdarzeń (takich jak bagaż pozostawiony bez opieki) wtedy, kiedy mają one miejsce, aby zminimalizować niepotrzebne zakłócenia.

2.5 Pasażerowie korzystający z usług transportu zbiorowego, jak i przedsiębiorstwa korzystające z transportu, również mają kluczową rolę do odegrania. Potrzebują oni jednak jasnych i łatwo dostępnych informacji na przykład, w jaki sposób unikać wywoływania paniki, co robić w przypadku spostrzeżenia podejrzanego zachowania oraz co zrobić w przypadku ataku terrorystycznego. Informacje te powinny być

udostępnione w postaci skróconej w samych środkach komunikacji oraz w pełnej postaci na odpowiednich stronach internetowych. Ponadto potrzebne są strategie w celu zapewnienia pasażerów o bezpieczeństwie sieci, np. poprzez obecność personelu/policji lub kampanie reklamowe ⁽³⁾.

2.6 Wskazane jest przeprowadzanie w szkołach, innych instytucjach edukacyjnych oraz zakładach pracy kursów na temat możliwych zamachów terrorystycznych oraz zachowania podczas takich ataków, jak również rozdawanie ulotek i innych materiałów informacyjnych, w celu większego uwrażliwienia.

3. Wykorzystanie technologii informatycznych

3.1 Skuteczne systemy telewizji przemysłowej oraz monitoring okazały się mieć ogromne znaczenie zarówno zapobiegania przestępstwom jak i dla ich wykrywania. Systemy te winny spełniać pewne standardy oraz jasne wymagania operacyjne w celu zapewnienia np. możliwości zgrywania danych przy jednoczesnym pełnieniu funkcji monitorujących. Ponadto przedsiębiorstwa zlokalizowane na stacjach, w ich pobliżu lub w części infrastruktury transportowej mogą mieć swój własny system telewizji przemysłowej. Po właściwym poinstruowaniu i przeszkoleniu, zasoby te mogą stać się dodatkowymi „oczami i uszami” przy zwiększaniu bezpieczeństwa okolic systemów transportowych z niewielkim dodatkowym wpływem na normalne działanie tych przedsiębiorstw.

3.2 Bardzo istotne są również niezawodne sieci telefonii komórkowej. Choć w pewnych przypadkach może zaistnieć potrzeba wyłączenia tych sieci bądź ograniczenia ich usług jedynie do telefonów alarmowych, to zasadniczo odgrywają one istotną rolę w radzeniu sobie z następstwami ataków. Dla przykładu personel transportowy w okolicach dotkniętych atakiem może potrzebować usług telefonii komórkowej do łączności z centrum kontroli. Podobnie pasażerowie mogą odczuwać potrzebę pilnego skontaktowania się z rodziną bądź przyjaciółmi, co może przyczynić się do obniżenia niepokoju i zamętu w przypadku ataku terrorystycznego.

4. Projektowanie

4.1 Ważne jest, aby zapewniając i korzystając z infrastruktury i usług transportu publicznego, w specyfikacjach umów zostały w pełni uwzględnione wymogi bezpieczeństwa. Należy także rozważyć możliwość zmiany tych wymogów w świetle zmieniającej się sytuacji bezpieczeństwa.

⁽²⁾ Patrz np. wspólna deklaracja UITP i UIC w sprawie transportu publicznego i ochrony przed terroryzmem: <http://www.uitp.com/mediaroom/june-2004/full-declaration-geneva-en.cfm>

⁽³⁾ Przykładem może być kampania amerykańskiego Washington Metropolitan Area Transit Authority, w której wykorzystano rolę personelu przy zapewnieniu bezpieczeństwa. Patrz *Public Transport International*, maj 2004.

4.2 Należy zachęcać władze transportowe i innych użytkowników terenów sieci transportowej do przemyślenia planów istniejących obiektów, takich jak terminale transportowe czy pojazdy, w celu utrudnienia ukrycia w nich bomb, ułatwienia ewakuacji i obniżenia liczby ewentualnych ofiar oraz wysokości szkód w przypadku wybuchu lub innych form ataku terrorystycznego. Dla przykładu nie można uważać za właściwe dalsze powszechne użycie szkła oraz lekkich materiałów w ostatnich inwestycjach budowlanych, zwłaszcza w przypadku obszarów dzielonych z podmiotami działalności handlowej. Jednocześnie istnieją dowody, iż skuteczną metodą jest zapewnienie dobrej widoczności we wnętrzach oraz eliminacja potencjalnych kryjówek.

5. Finansowanie i zasoby

5.1 Działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa komunikacji zbiorowej będą wymagały dodatkowych nakładów finansowych. W wielu przypadkach będą to znaczące i/lub niezbędne długoterminowo zasoby, np. bardziej zaawansowane technologie informatyczne, dodatkowe miejsca zawracania pociągów, większa liczba autobusów, personelu oraz specjalnych służb monitorowania, więcej szkoleń oraz kampanii informacyjnych na dużą skalę. Inicjatywy takie mogą zdecydowanie wykraczać poza obecne plany inwestycyjne mające głównie na uwadze odnowę infrastruktury i sieci transportowych. Możliwe jest bowiem, że w niektórych przypadkach obecne procesy finansowe przewidziane do zatwierdzania inwestycji transportowych mogą być niedostosowane do pozyskiwania funduszy na działania zwiększające odporność sieci.

5.2 Podczas gdy operatorzy sieci transportowych w sektorach publicznym i prywatnym, jak również inne odpowiedzialne agencje, muszą podjąć decyzję, jaka będzie najlepsza dla nich reakcja, niezbędne jest, aby po ustaleniu priorytetów nie zwlekano z działaniami ze względu na brak porozumienia w kwestii finansowania. Komisja, Państwa Członkowskie oraz władze lokalne i regionalne powinny odegrać swoją rolę w rozwiązaniu tej kluczowej kwestii.

5.3 Kwestią finansowania należy więc zająć się na wstępie, równoległe z innymi zagadnieniami. Należy dokonać oceny potencjalnych kosztów, choć istnieje możliwość, że ze względu na skalę niezbędnych działań niemożliwe będzie przerzucenie całkowitych kosztów środków bezpieczeństwa na pasażerów bez znacznego umniejszenia atrakcyjności komunikacji zbiorowej. Należy unikać znacznego wzrostu taryf w okresie, kiedy z uwagi na szereg czynników (środowiskowych, zdrowotnych, ekonomicznych) niezbędne jest zachęcanie do korzystania z komunikacji zbiorowej.

5.4 Dokonując oszacowania kosztów, Państwa Członkowskie oraz władze publiczne powinny wziąć pod uwagę koszt nie podjęcia starań mających na celu zredukowanie zagrożenia i skutków ataku terrorystycznego. Oprócz bezpośrednich kosztów zniszczeń oraz obrażeń w wyniku ataku, koszty te mogą także obejmować utratę przychodów spowodowaną zmniejszeniem turystyki, podróży, inwestycji i innego rodzaju aktywności gospodarczej utrzymujące się w dłuższym okresie czasu.

5.5 Potencjalne skutki mogą zostać znacznie zwiększone poprzez skoordynowane, być może jednoczesne ataki na wybrane kluczowe części jednej lub wielu sieci infrastruktury w celu maksymalizowania zakłóceń i/lub paniki oraz liczby ofiar. Poniższa tabela jasno przedstawia ich zasięg i znaczenie.

Straty poniesione w wyniku ataków

Opis	Koszt
Szacowany koszt całego łańcucha dostawczego broni masowego rażenia transportowanej w kontenerze	770 mln EUR
Spadek na rynkach europejskich (FTSE) bezpośrednio w następstwie ataków terrorystycznych w Madrycie	42 mln EUR
Koszt ataków internetowych na firmy na całym świecie w 2003	9,6 mln EUR
Koszty ataku terrorystycznego na dwa budynki World Trade Center z 11 września (bezpośrednie i pośrednie)	64 mln EUR

Źródło: Deloitte Research (kwoty przeliczone na euro według relacji 1 EUR = 1,3 USD)

5.6 Jednakże należy zauważyć, iż istnieją potencjalne korzyści płynące z poprawienia bezpieczeństwa systemów transportowych. Działania mające na celu odstraszanie terrorystów zniechęcają innych mających zamiar dokonać kradzieży, aktów wandalizmu czy agresji. Lepiej zaprojektowane i monitorowane terminale skutkują zwiększonym zaufaniem użytkowników i pasażerów, potencjalnie prowadząc do bardziej intensywnego korzystania z transportu publicznego. Ulepszony system planowania na wypadek sytuacji kryzysowych oraz praktyka w reagowaniu na ataki o dużej skali okażą się przydatne w wypadku incydentów nie mających charakteru ataków terrorystycznych.

Zalecenia Komitetu Regionów

1. KR wzywa Komisję i Państwa Członkowskie do potraktowania bezpieczeństwa transportu jako kwestii najwyższej wagi. KR jest zdania, że wszystkie szczeble władzy publicznej — wspólnotowy, krajowy, regionalny, lokalny — powinny mieć zintegrowane, kompatybilne i odpowiadające ich zadaniom strategie rozwiązywania zagrożeń bezpieczeństwa oraz niwelowania skutków zaistniałych ataków.

2. KR podkreśla, że o ile należy stworzyć bądź poprawić strategię bezpieczeństwa, to konieczne jest umożliwienie systemom komunikacji zbiorowej skutecznego działania z uwagi na opłakane następstwa społeczne, gospodarcze i środowiskowe w przypadku nie spełnienia tego warunku.

3. KR wzywa UE oraz Państwa Członkowskie do zachęcania operatorów transportu i wszystkie odpowiedzialne agencje do pogłębiania współpracy w ramach jednego jak i więcej Państw Członkowskich, korzystając z istniejących sieci operatorów transportu i służb ochrony środków transportu.

4. KR jest zdania, że współpraca taka mogłaby skupić się na stworzeniu zasad wymiany informacji w celu zwiększenia świadomości ataków terrorystycznych, umożliwienia przeprowadzenia ocen ryzyka, wyciągania wniosków z poprzednich ataków oraz stosowania najlepszych praktyk w wielu sektorach.

5. KR wyraża uznanie dla sprawnej reakcji służb ratowniczych, organizatorów transportu oraz społeczeństwa na ostatnie tragiczne ataki terrorystyczne. KR podkreśla, że ta reakcja była możliwa dzięki dobremu szkoleniu, planowaniu na wypadek sytuacji kryzysowej oraz wymianie informacji, i jest zdania, że wraz z właściwym projektowaniem wnętrza i zastosowaniem odpowiednich technologii informatycznych elementy te stanowią istotną część każdej strategii bezpieczeństwa transportu.

6. KR wzywa Komisję oraz Państwa Członkowskie do współpracy z operatorami telefonii komórkowej i operatorami

komunikacji zbiorowej w celu propagowania rozwoju, z korzyścią dla operatorów i pasażerów, bardziej niezawodnych usług telefonicznych na wypadek poważnych ataków. Ponadto wszelkie propozycje UE dotyczące przechowywania danych dotyczących komunikacji elektronicznej i telefonicznej dla celów bezpieczeństwa nie powinny osłabiać odnośnego istniejącego ustawodawstwa Państw Członkowskich.

7. KR przypomina Unii Europejskiej oraz Państwom Członkowskim, że sektor transportu drogowego jest narażony na ataki terrorystyczne, a także, że niezwykle ważne jest wprowadzenie powyższych zaleceń, które mają zastosowanie w tym sektorze, oraz informuje, że EKES odniesie się szczegółowo do tej dziedziny niebawem w przygotowywanej opinii.

8. KR jest zdania, że z uwagi na utrzymujące się zagrożenie terrorystyczne mało prawdopodobna jest wystarczająca poprawa strategii bezpieczeństwa transportu bez zaangażowania znacznych dodatkowych zasobów. KR wzywa zatem Komisję oraz Państwa Członkowskie do potraktowania tej kwestii jako pilnej, w celu zapewnienia, że niezbędna poprawa bezpieczeństwa nie będzie się opóźniać z powodu braku planowania finansowego.

Bruksela, 17 listopada 2005 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów
Peter STRAUB

Załącznik 1

Przykłady ostatnich tragicznych w skutkach ataków terrorystycznych w systemach komunikacji zbiorowej (wyłączając ostatnie ataki w Londynie):

1986	Paryż	RER linia A, bomba ukryta w torbie sportowej wybuchła, po tym jak pasażer wyrzucił ją z pociągu.
1994	Baku	Dwa ataki bombowe w metrze, w wyniku których zginęło 19 osób, a 19 było rannych.
1995	Tokio	Atak sarinem w metrze, w wyniku którego zginęło 12 osób, a 5 600 było rannych.
	Paryż	Atak bombowy na stacji Saint Michel spowodował śmierć 8 pasażerów, 120 odniosło rany.
1996	Paryż	Wybuch na stacji Port-Royal przyniósł śmierć 4 osób, 91 odniosło rany.
	Moskwa	Wybuch w pociągu metra zabił 4 pasażerów i ranił 12.
2000	Moskwa	Wybuch w przejściu podziemnym w pobliżu metra przyniósł śmierć 11 osób i ranił 60 innych.
2003	Daegu	Pojemnik na mleko zawierający łatwopalny płyn został podpalony w wagonie. W wyniku pożaru zginęło 120 osób, a 100 odniosło rany.
2004	Moskwa	W wyniku samobójczego ataku bombowego w porannych godzinach szczytu zniszczony został pociąg metra. Śmierć poniosło 40 pasażerów, a ok. 140 zostało rannych.
2004	Madryt	10 bomb ukrytych w plecakach wybuchło w przeciągu kilku minut w podmiejskich pociągach w czasie porannych godzin szczytu. W wyniku eksplozji zginęło 190 pasażerów, a 1 400 odniosło rany. Znalaziono kolejne 3 bomby, które zostały rozbrojone.