

Regioonide Komitee perspektiivarvamus teemal “Kõikide transpordiliikide turvalisus, sealhulgas rahastamise küsimus”

(2006/C 115/17)

REGIOONIDE KOMITEE,

võttes arvesse volinik Wallströmi 3. juuni 2005. aasta kirja president Straubile, milles palutakse vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 265 lõikele 1 Regioonide Komitee arvamust teemal “Kõikide transpordiliikide turvalisus, sealhulgas rahastamise küsimus”;

võttes arvesse Euroopa Komisjoni poolt 2001. aastal esitatud Euroopa avaliku halduse valget raamatut, milles julgustatakse Regioonide Komiteed “mängima ennetavat rolli poliitika hindamisel, näiteks Euroopa Komisjoni ettepanekute esitamise eelselt uurivate aruannete koostamise teel”;

võttes arvesse 2001. aasta septembris Euroopa Komisjoni ja Regioonide Komitee vahel sõlmitud koostöö-protokolli, milles innustatakse Regioonide Komiteed “koostama strateegilisi dokumente küsimuste kohta, mida komisjon oluliseks peab; kõnealustes “perspektiivaruannetes” tuleb sügavamalt uurida probleeme valdkondades, kus Regioonide Komiteel on asjakohased kohalikud teabeallikad”;

võttes arvesse oma presidendi 26. mail 2004 tehtud otsust, millega tehti komitee territoriaalse ühtekuuluvuse poliitika komisjonile ülesandeks koostada arvamus kõnealusel teemal;

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust, mis käsitleb järgmisi Euroopa Komisjoni teatise nõukogule ja Euroopa Parlamendile: “Terrorirünnakute ärahoidmine, nendeks valmisolek ja neile reageerimine” (KOM(2004) 698 lõplik), “Terrorismi rahastamise ärahoidmine ja selle tõkestamine teabevahetuse parandamise, läbipaistvuse suurendamise ja finantstehingute jälgitavuse parandamisega” (KOM(2004) 700 lõplik), “Valmisolek ja tagajärgede ohjamine terrorismivastases võitluses” (KOM(2004) 701 lõplik), “Kriitilise infrastruktuuri kaitse terrorismivastases võitluses” (KOM(2004) 702 lõplik — CdR 465/2004 fin);

võttes arvesse oma arvamuse eelnõu (CdR 209/2005 rev 1), mille territoriaalse ühtekuuluvuse komisjon võttis vastu 30. septembril 2005 (raportöör: **hr Robert Neill**, Londoni volikogu liige (UK/EPP));

Ning arvestades järgmist:

- 1) Transpordisüsteemide turvalisus on alati olnud transpordiettevõtjate ja peamiste sidusrühmade (nagu riigiasutused ja reisijad) tähelepanu keskmes. Hiljutised terrorirünnakud Londonis ja Madridis tulevad aga karmilt meelde vajadust keskenduda senisest enam transpordisüsteemide turvalisusele kogu Euroopa Liidus. Regioonide Komitee tervitab Euroopa Komisjoni kavatsust avaldada 2005. aasta lõpus kõnealusel teemal teatis, mis käsitleb muuhulgas ka turvameetmete rahastamise küsimust. Liikmesriigid ning nende piirkondlikud ja kohalikud omavalitsused peaksid ühe prioriteetse teemana kaaluma, kuidas kõnealusele teatisele pärast selle avaldamist reageerida.
- 2) Samuti tervitab Regioonide Komitee meetmeid, mida nii ELi kui ka riiklikul tasandil võetakse või kavandatakse lennunduse, laevanduse ja kaubaveo turvalisuse tagamiseks.
- 3) ELi liikmesriikide valitsused on avaldanud arvamust, et tsiviilsihtmärkidele suunatud terrorirünnakute oht jääb lähemas tulevikus püsima. Kõnealune oht puudutab ennekõike transpordisüsteeme, sest transpordivahendeid kasutab regulaarselt suur hulk inimesi, kusjuures sageli puudub transpordivahendites süstemaatilise turvakontrolli läbiviimise võimalus.
- 4) Arvestades vastutust mitmesuguste transpordiküsimuste eest, peaks piirkondlikel ja kohalikel omavalitsustel ning nendega seotud riigiasutustel olema võtmeroll kõnealuse ohu vähendamisel ja terrorirünnakute tagajärgede leevendamisel.

- 5) Ükski transpordisüsteem ei saa kunagi olla täiesti turvaline. Kuna terrorirünnaku oht jääb alati püsima, tuleb riski vähendamiseks ja juhtimiseks töötada välja ja/või ajakohastada vastavad strateegiad. Kogu maailmas on viimastel kümnenditel ning seoses 11. septembril 2001 ja pärast seda toime pandud terrorirünnakutega kujunenud välja riskijuhtimist puudutavad ekspertteadmised. Nüüd tuleb otsustada, kuidas kõnealuseid ekspertteadmisi rakendada sellistes keerukates võrgustikes, nagu seda on transpordisüsteemid, mis hõlmavad mitmeid erinevaid avaliku ja erasektori teenusepakkujaid, ning kuidas rahastada muutuste juurutamist olemasolevas praktikas.
- 6) Hõlbus juurdepääs tõhusale ja mõistliku hinnaga transpordinfrastruktuurile on ELi liikmesriikide elu üks oluline osa. ELi kodanikud kasutavad sageli nii kohalikke transpordisüsteeme kui ka ülemaailmseid transpordi- ja logistikavõrke, mis tagavad tööhõive ja ärivõimalused ning on olulised ka esmatarbekaupade, sealhulgas toidu tarnimise seisukohalt. Terroriohu ohjamiseks tuleb võtta täiendavaid meetmeid, ent sellised meetmed ei tohi ebaproportsionaalselt palju häirida transpordivõrgustiku toimimist. Transpordivõrgustiku toimimise suuremahulisel ja pideval häiritusel, mis on terroristide üks eesmärke, oleks tõsised tagajärjed ELi majandusele ja olmele.
- 7) Käesolevas arvamuses ei üritata hõlmata kõiki terrorismivastase võitluse strateegia meetmeid. Arvamuses keskendutakse kohalike ja piirkondlike omavalitsuste pädevuses olevatele küsimustele, iseäranis nendele, mis puudutavad ühistransporditeenuste osutamist. Täpsemalt püütakse käesolevas arvamuses määratleda teatud küsimused, millele kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused peaksid rohkem tähelepanu pöörama (mida paljudel juhtudel juba tehaksegi), ning teha kindlaks, kuidas võiks koostöö teiste liikmesriikidega ELi tasandil sellistele jõupingutustele kaasa aidata,

võttis 16.–18. novembril 2005 toimunud 60. täiskogu istungjärgul (17. novembri istungil) ühehäälselt vastu järgmise arvamuse.

Regioonide Komitee seisukohad

jaamades teenuseid osutavad ettevõtjad), tuleks turvalisuse strateegiasse kaasata täielikult ka erasektor.

Peamised küsimused, mida tuleb käsitleda

1. Koostöö

1.1 Transpordivõrgustike turvalisus sõltub võimalikult tihedast koostööst kõikide asjaomaste asutuste vahel, alates transporditeenuseid osutavatest töötajatest, nende juhtidest, (kohaliku, piirkondliku või riikliku tasandi) poliitikutest, kellele aru antakse, kuni politsei- ja luureteenistusteni. Koostöö eesmärk on tagada, et kõikide intsidentide korral rakendatakse järjepidevat ennetavat ja reageerivat tegevust. Näiteks on koostöö vajalik tagamaks, et samaaegselt oleks võimalik anda abi reisijatele, kaitsta tõendusmaterjale ja taastada võimalikult kiiresti teenuste osutamine. Oluline on koostöösse kaasata kõikide asutuste tippjuhtkonnad.

1.2 Sellise koostöö abil tuleb saavutada tasakaal nõutava konfidentsiaalsuse ning asutuste ja liikmesriikide vahel ning võimaluse korral avalikkusele jagatava teabe vahel. Kui oht hõlmab erasektorit, näiteks transporditeenuste osutajaid või teenuste osutajaid transpordisõlmede lähedal (näiteks puhastus-teenuste osutajad, jaekaubandusettevõtted ja/või muud raudtee-

1.3 Kõnealust koostööd tuleb laiendada liikmesriigi piirkondade vahel, aga ka piiriüleselt kogu ELis, et levitada parimat tava ning operatiivselt teavitada terrorirünnakutest kõiki asjaomaseid ametkondi alates päästeteenistustest kuni transpordiametiteni, võimaldades neil võtta kohaseid meetmeid.

1.4 Lisaks ELis aset leidnud vahejuhtumite, iseäranis 2004. aastal Madridi rongides toimunud pommirünnakute käsitlemisele peaks EL omandama kogemusi teistelt maailma riikidelt, kus on toime pandud terrorirünnakuid (näiteks New York, Tokyo ja Moskva) (!). Samuti tuleks teha jõupingutusi muude sektorite kogemuste kasutamiseks (näiteks võrrelda terroriaktidele reageerimist lennunduses ja maismaatranspordi sektoris).

1.5 Ehkki transpordi turvalisuse alase Euroopa koostöö põhielemendid on juba paika pandud, tuleb vastavaid jõupingutusi tõhustada. Transpordiettevõtjad teevad koostööd selliste foorumite kaudu nagu Ülemaailmse Ühistranspordi Assotsiatsiooni (UITP) turvalisuse tööühm. Euroopa raudteepolitsei ja raudtee-ettevõtjad teevad koostööd organisatsiooni COLPOFER (Collaboration des services de police ferroviaire et de sécurité)

(!) Lisas 1 on toodud hiljutiste terroriaktide loetelu.

kaudu, mis on Rahvusvahelise Raudteede Liidu (UIC) assotsieerunud liige⁽²⁾. Hollandi, Saksamaa, Belgia, Itaalia ja Ühendkuningriigi raudtee ja metroo politseiteenistused vahetavad teavet ja parimat tava ning üritavad leida koostöövaldkondi RAILPOLi kaudu. RAILPOLi esimehe ja sekretariaadi funktsioone täidavad Hollandi politsei esindajad. RAILPOLi tegevust rahastatakse mõningal määral ELi eelarvest. Mitmed teisedki liikmesriigid on avaldanud soovi liituda kõnealuse organisatsiooniga ja seda protsessi tuleks edendada.

2. Koolitus ja planeerimine

2.1 Hiljuti Londonis toime pandud terrorirünnakutega tege- lenud transpordi- ja päästeteenistusi kiideti nende hästi organi- seeritud tegutsemise eest. Tundub, et organiseeritus tulenes asja- kohasest koolitusest ja situatsiooniplaanide koostamisest erine- vate teenistuste lõikes. Inimressursi tõhus kasutamine võib hõlmata spetsialistidest koosnevate eriuksuste moodustamist, sealhulgas transpordivõrgustike järelevalve spetsialistidest või sisetelevisioonikujutiste jälgimiseks koolitatud transpordi- või politseitöötajatest.

2.2 Transporditöötajate regulaarne koolitus, sealhulgas terro- riaktide simulatsiooni hõlmavad õppused, millesse on kaasatud kõik asjaomased ametkonnad, on hindamatu väärtusega, eriti rünnaku tagajärgedega tegelemise aspektist.

2.3 Situatsiooniplaanide koostamine võib hõlmata teenuste osutamise taastamist konkreetse terroriakti järgselt, aga ka ärite- gevuse jätkumise tagamist laiemalt. Kõnealuseid plaane võiks regulaarselt harjutada ja ajakohastada vastavalt igapäevastele vahejuhtumitele, näiteks seadmete riketele või kolmandatest isikutest tulenevatele tõrgetele (näiteks veetorustike lõhkemine või tõsised liiklusõnnetused). Samuti võiks situatsiooniplaanide koostamisel silmas pidada piiriülese tegutsemise aspekti, näiteks jagada konkreetset vastutusvaldkonnad piiriületuspunktis või selle lähedal toimuva intsidendi korral või võimaldada spetsia- listide abi liikmesriigile, millele vastavad ressursid puuduvad.

2.4 Planeerimise ja koolituse üks oluline osa on riskianalüüs. Analüüs hõlmab globaalsete ohtude jälgimist, minevikus toimunud terroriaktide süstemaatilist analüüsi kogemuste omandamise eesmärgil ning konkreetsete vahejuhtumite (näiteks järelevalveta jäetud pagas) jooksvat hindamist, eesmärgi- ga vähendada ebavajalikku sekkumist.

2.5 Oluline roll on ka ühistransporditeenuseid kasutataval reisijatel, eriti transpordi ärieesmärkidel kasutajatel. Kõnealused isikud vajavad aga selget ja hõlpsasti kättesaadavat teavet näiteks selle kohta, kuidas vältida häirete põhjustamist, mida teha kahtlase käitumise puhul ja kuidas toimida rünnaku korral.

⁽²⁾ Vt nt UITP ja UIC ühisdeklaratsioon ühistranspordi ohutuse ja terro- rismi tõkestamise kohta: <http://www.uitp.com/mediaroom/june-2004/full-declaration-geneva-en-cfm>.

Selline teave tuleks kokkuvõtlikult kättesaadavaks teha trans- pordivahendis endas ja üksikasjalikumalt vastavatel veebileh- tedel. Lisaks tuleks koostada strateegiad, et veenda reisijaid transpordivõrgustiku turvalisuses, näiteks personali/politsei nähtava kohaloleku või reklaamikampaaniate kaudu⁽³⁾.

2.6 Koolides, muudes haridusasutustes ja ettevõtetes oleks asjakohane korraldada kursuseid ning jagada teavet ja muud harivat materjali võimalike terrorirünnakute kohta ning selle kohta, kuidas selliste rünnakute ajal käituda. Kõnealune tegevus muudaks inimesed valvsamaks ja vähendaks võimaliku paanika tagajärgi.

3. Infotehnoloogia kasutamine

3.1 Sisetelevisioonisüsteemid ja tõhus seire on osutunud üliolulisteks teguriteks kuritegude ennetamisel ja avastamisel. Kõnealused süsteemid peaksid vastama teatud standarditele ja üheselt mõistetavatele toimimisnõuetele, et võimaldada näiteks andmete allalaadimist samaaegselt seirefunktsiooni täitmisega. Lisaks võivad transpordisõlmedes ja nende läheduses asuvatel või transpordiinfrastruktuuri osaks olevatel ettevõtetel olla oma sisetelevisioonisüsteemid. Korralikult juhendatuna ja koolitatuna võivad sellistest ressurssidest saada täiendavad "silmad ja kõrvad", mis suurendavad turvalisust transpordisüsteemide lähe- duses, ilma et see nende tavapärasest äritegevust märkimisväärselt häiriks.

3.2 Väga olulised on ka vastupidavad mobiiltelefonivõrgud. Ehkki teatud asjaoludel võib osutada vajalikuks mobiiltelefo- nivõrkude kasutamise blokeerimine või nende kasutamise võimaldamine ainult päästeteenistustele, on mobiiltelefonivõr- kudel terroriaktide puhul tavaliselt märkimisväärne roll. Näiteks võib õnnetuspaigal asuvatel transporditöötajatel olla mobiiltele- fone vaja juhtimiskeskusega suhtlemiseks. Samuti võib reisijatel olla vaja kiiresti suhelda sõprade või sugulastega, mis võib terroriakti korral aidata kaasa mure ja segaduse vähendamisele.

4. Projekteerimine

4.1 Ühistranspordi teenuste ja infrastruktuuri pakkumisel või hankimisel on oluline, et lepingutingimustes võetaks täiel määral arvesse turvalisuse tagamise kohustust. Kaaluda tuleks ka kõnealuste kohustuste muutmise paindlikkust, arvestades turvalisuse olukorra muutlikkust.

⁽³⁾ Üks Ameerika Ühendriikidest pärit näide on siinkohal Washingtoni piirkonna transiidiameti (Washington Metropolitan Area Transit Authority) kampaania, mis tutvustas ameti töötajate rolli turvalisuse tagamisel. Vt Public Transport International, mai 2004.

4.2 Transpordiameteid ja transpordiga seotud hoonetes tegutsevaid asutusi tuleks õhutada hindama olemasolevate objektide (transpordisõlmed ja sõidukid) projekte sellest aspektist, et edaspidi oleks pomme raskem peita, et evakueerimine oleks lihtsam ning et plahvatuse või muu terroriakti korral oleks ohvrite arv ja kahju väiksem. Näiteks ei saa hiljuti ehitatud hoonete puhul laialdaselt kasutatud klaasi ja kergmaterjale enam kohasteks materjalideks pidada, eriti juhul, kui hoones asuvad nii transporditeenuste osutamise kui ka jaekaubanduspinnad. Samal ajal on tõhusateks meetmeteks osutunud hea nägemisulatuse tagamine ja peidukohtade likvideerimine.

5. Rahastamine ja ressursid

5.1 Transpordivõrgustike turvalisuse tõhustamise meetmete elluviimine eeldab täiendavaid vahendeid. Paljudel juhtudel on sellised vahendid olulised ja/või pikaajalised, näiteks kõrgetasemelisem infotehnoloogia, täiendavad rööbaste pöörangud, suurem arv busse, suurem arv transporditöötajaid, erijärevalve, põhjalikum koolitus ja ulatuslikumad teabekampaaniad. Kõnealused uued algatused võivad märkimisväärselt ületada eelnevalt paika pandud investimisplaane, mis on peamiselt suunatud transpordiinfrastruktuuri ja -võrgustike uuendamisele. Tegelikult on võimalik, et mõnel juhul ei sobi praegused transpordiinvesteeringute rahastamisele heakskiidu saamise menetlused rahaliste vahendite hankimiseks turvalisuse tõhustamise meetmete elluviimiseks.

5.2 Samas kui avalikus ja erasektoris tegutsevad transporditeenuste osutajad ja teised asjaomased asutused peavad otsustama, mis oleks nende jaoks parim lahendus, on oluline, et pärast prioriteetides kokkuleppimist ei viivitataks vastavate meetmete elluviimisega seetõttu, et rahastamises ei suudeta kokku leppida. Kõnealuse võtmeküsimuse lahendamisel peaks olema oma osa Euroopa Komisjonil, liikmesriikidel ning piirkondlikel ja kohalikel omavalitsustel.

5.3 Seega tuleb rahastamise küsimust käsitleda kohe alguses paralleelselt muude küsimustega. Edasise tööna tuleb hinnata võimalikke kulusid. Seejuures võib ilmneda, et vajalike meetmete ulatuse tõttu on võimatu lasta kõik turvameetmete rakendamise kulud kanda reisijatel, sest sellisel juhul kahaneks ühistranspordi kasutamine. Sõidupiletite ülemäärast hinnatõusu tuleb vältida ajal, mil ühistranspordi kasutamise edendamine on oluline mitmesugustel poliitilistel põhjustel (keskkonna- ja tervishoiualased ning majanduslikud).

5.4 Kõnealust kulude hindamist ette võttes peaksid liikmesriigid ja riigiasutused arvestama kulusid, mis kaasneksid sellega, kui terrorirünnakute ohu ja tagajärgede vähendamiseks ei tehtaks kõikvõimalikke jõupingutusi. Lisaks terroriaktiga kaasnevatest vigastustest ja kahjustest tulenevatele otsestele kuludele tuleb arvestada ka turistide arvu, reisimise, investeeringute ja muu majandustegevuse vähenemisest tuleneva tulude vähenemisega seotud kulusid teatud ajaperioodil.

5.5 Kooskõlastatud ja ehk ka samaaegsed rünnakud ühe või mitme infrastruktuuri kriitilistele osadele eesmärgiga põhjustada tegevuse katkemist ja/või surmajuhtumeid ning paanikat, võivad muuta võimalikud tagajärjed märkimisväärselt rängemaks. Selliste rünnakute ulatus ja tagajärjed on toodud alljärgnevas tabelis.

Turvaintsidentidega seoses kantud kahjud

Kirjeldus	Kulud
Hinnangulised kulud konteineriga veetava massihävitusrelva kogu tarneahelale	770 miljardit eurot
Madridi pommirünnakutele vahetult järgnenud langus Euroopa turgudel (FTSE)	42 miljardit eurot
2003. aastal kogu maailmas ettevõtete vastu suunatud küberrünnakutega kaasnenud kulud	9,6 miljardit eurot
11. septembril 2001 Maailma Kaubanduskeskuse kahele hoonele suunatud rünnakutega kaasnenud kulud (otsesed ja kaudsed)	64 miljardit eurot

Allikas: Deloitte Research (arvutatud kursi 1 EUR = 1,3 USD alusel).

5.6 Samas tuleb märkida, et transpordisüsteemide turvalisuse parandamine võib olla kasulik ka muudes valdkondades. Terroriaktide ennetamise meetmetega ennetatakse ka muid kuritegusid, näiteks vargusi, vandalismi ja kallaletunge. Paremini projekteeritud ja tõhusamalt jälgitavate transpordisõlmedega kaasneb kasutajate ja reisijate suurem usaldus, mis võib kaasa tuua ühistranspordi kasutamise suurenemise. Tõhusamate situatsiooniplaanide koostamine ja ulatuslikele intsidentidele reageerimise õppused on kasulikud ka hädaolukordade korral, mida ei ole põhjustanud terroriaktid.

Regioonide Komitee soovitus

1. Regioonide Komitee kutsub Euroopa Komisjoni ja kõiki liikmesriike üles pidama transpordi turvalisust esmatahtsaks. Regioonide Komitee on seisukohal, et avaliku võimu kõikidel tasanditel — ELi, riiklik, piirkondlik ja kohalik tasand — peavad olema oma vastutusvaldkondadele vastavad integreeritud ja omavahel kokkusobivad strateegiad turvaohude käsitlemiseks ja aset leidvate intsidentide mõju leevendamiseks.

2. Regioonide Komitee rõhutab, et vaatamata turvastrateegiate väljatöötamise või parandamise vajadusele on oluline võimaldada ühistranspordisüsteemidel jätkata tõhusat tegevust, arvestades vastupidisel juhul kaasnevaid sotsiaalseid, majanduslikke ja keskkonnaalaseid kahjulikke tagajärgi.

3. Regioonide Komitee kutsub Euroopa Komisjoni ja liikmesriike üles julgustama ühistransporditeenuste osutajaid ja kõiki vastutavaid ametkondi arendama tihedamat koostööd liikmesriikides ja liikmesriikide vahel, tuginedes olemasolevatele transpordiettevõtjate ja transpordiga seotud politseiteenistuste võrgustikele.

4. Regioonide Komitee on seisukohal, et selline koostöö võiks keskenduda teabe jagamise põhimõtete väljatöötamisele, eesmärgiga suurendada terroriohtude alast teadlikkust, võimaldada riskianalüüsi läbiviimist ning omandada kogemusi varasematest intsidentidest ja erinevate valdkondade parimast tavast.

5. Regioonide Komitee kiidab päästeteenistusi, transpordiettevõtjaid ja avalikkust seoses nende reageeringuga hiljutistele terrorirünnakutele. Regioonide Komitee rõhutab, et selline reageering sai teoks muuhulgas tänu tõhusale koolitusele, situatsiooniplaanide koostamisele ja teabe jagamisele, ning on seisukohal, et kõnealused tegurid koos adekvaatse planeerimise ja asjakohase infotehnoloogia kasutamisega on mis tahes transpordi turvalisuse strateegia olulised elemendid.

6. Regioonide Komitee kutsub Euroopa Komisjoni ja liikmesriike üles tegema koostööd mobiiltelefonivõrkude operaato-

rite ja ühistransporditeenuste osutajatega, et edendada tõsiste intsidentide puhuks vastupidavamate mobiiltelefonivõrkude arendamist, millest saaksid kasu nii ettevõtjad kui reisijad. Lisaks ei tohiks ükski ELi ettepanek, mis on seotud elektrooniliste või telefoniside andmete säilitamisega turvalisuse eesmärgil, nõrgendada liikmesriigi olemasolevaid asjaomaseid õigusakte.

7. Regioonide Komitee tuleb Euroopa Liidule ja liikmesriikidele meelde maanteetranspordi sektori haavatavust terrorirünnakute suhtes, eespool nimetatud soovitude rakendamist vajaduse korral kõnealuses sektoris, ning märgib EMSK kavatsust pöörata praegu ettevalmistatavas arvamuses üksikasjalikku tähelepanu kõnealusele valdkonnale.

8. Terroriohu püsimumist arvestades on Regioonide Komitee seisukohal, et oluliste täiendavate vahendite eraldamiseta ei ole transpordi turvalisuse strateegiaid võimalik piisavalt tõhustada. Seetõttu kutsub Regioonide Komitee Euroopa Komisjoni ja liikmesriike üles käsitlema kõnealust küsimust kiireloomulise teemana. Tuleb tagada, et turvalisuse hädavajalik tõhustamine ei jääks puuduliku rahastamiskava taha.

Brüssel, 17. november 2005

Regioonide Komitee
president
Peter STRAUB

1. lisa

Näited ühistranspordisüsteemide vastu suunatud dramaatilistest ja mõjuvõimsatest terrorirünnakutest (välja arvatud hiljuti Londonis toime pandud terroriaktid):

1986	Pariis	Linnalähiliinil (RER) A plahvatas spordikotti paigutatud lõhkeseade pärast seda, kui üks reisija oli koti rongist välja visanud.
1994	Bakuu	Kahe metroos toime pandud pommirünnaku käigus sai surma 19 ja haavata 90 inimest.
1995	Tokyo	Metroosüsteemis korraldatud sariinirünnakus sai surma 12 ja vigastada 5600 inimest.
	Pariis	Saint Michel'i jaamas korraldatud pommirünnakus sai surma 8 ja vigastada 120 inimest.
1996	Pariis	Port-Royal'i jaamas toimunud plahvatuses sai surma 4 ja vigastada 91 inimest.
	Moskva	Metroorongi vagunis toimunud plahvatuses sai surma 4 ja vigastada 12 reisijat.
2000	Moskva	Metroojaama lähedal jalakäijate tunnelis toimunud plahvatuses sai surma 11 ja vigastada 60 inimest.
2003	Daegu	Rongis süttis kergestisüttivat vedelikku sisaldanud piimamahuti. Tulekahju tappis 120 ja vigastas 100 reisijat.
2004	Moskva	Hommikul tippunnil metroorongi vagunis toimunud enesetapurünnakus plahvatanud pomm tappis 40 ja vigastas umbes 140 reisijat.
2004	Madrid	Hommikul tippunnil plahvatasid rongides kümme seljakottidesse peidetud pommi. Plahvatused tapsid 190 ja vigastasid ligikaudu 1400 reisijat. Leiti ja tehti kahjutuks veel kolm pommi.