

Hoger niveau beveiliging voor EU-luchthavens



Richard Franken

Binnen branchekoepel COESS is een apart comité actief met airport security. Zittend namens Nederland heeft Richard Franken, die ook actief is bij Aviation Security Services Association - International. Beide organisaties streven naar continue verbetering van particuliere beveiliging op luchthavens. Wat draagt de beveiligingsindustrie bij aan de ontwikkeling van airport security, die de laatste jaren alleen nog door Amerikaanse voorschriften gedomineerd lijkt te worden?

Minstens tweemaal per jaar komen vertegenwoordigers van brancheorganisaties uit België, Duitsland, Groot-Brittannië, Hongarije, Italië, Nederland, Spanje, Turkije en Zwitserland bij elkaar om te brainstormen over het uitdagende onderwerp airport security. Het comité staat onder leiding van Marc Pissens uit België. Namens Nederland is Richard Franken vertegenwoordigd.

Kritiek luchthavenbeveiliging heeft sinds de aanslagen van 11 september 2001 een andere inhoud gekregen. Bekend zijn de regels omtrent vloeistoffen in de handbagage, maar ook het verplicht aanmelden van reizen naar de Verenigde Staten en Groot-Brittannië en het afsluiten van cockpitdeuren behoren tot de nieuwe maatregelen. Op sommige regels is veel kritiek. Het is *window dressing*, zeggen de klagers. Alsof met een nagelschaartje een vliegtuig kan worden gekaapt. Beveiligers en passagiers kunnen echter niet om de regels heen. COESS en ASSA International streven er als belangbehartigers van de beveiligingsbranche naar dat in de gehele Europese Unie een evenwichtige kwaliteit wordt geleverd. Dat laatste wordt met name vanwege de regels omtrent vrij verkeer van diensten steeds relevanter. In 2008 onderzocht COESS uitvoe-

rig hoe luchthavenbeveiliging in de verschillende EU-lidstaten eraan toe gaat. Hieruit bleek onder andere dat beveiligers in Finland, Groot-Brittannië en Italië slechts veertig uur onderricht krijgen. In Hongarije is dat maar liefst 320 uur. Nederlandse luchthavenbeveiligers krijgen 56 uur extra les. De Belgen bijna het dubbele. Hongaren krijgen daarentegen weinig praktijktraining: twaalf uur, tegenover 165 uur in Noorwegen. En er zijn meer verschillen. In sommige landen moet een extra training worden gevolgd door beveiligers die passagiers mogen controleren. In andere landen, waaronder de Benelux, hoeft dat niet. De salarissen lopen natuurlijk ook uiteen, al zijn de verschillen wel erg groot. Verdient een Noor bijna negentien euro per uur; een Roemeen moet tevreden zijn met één euro per uur. Luchthavenbeveiligers verdienen over het algemeen iets meer dan hun collega's op andere locaties. Een Nederlandse beveiligder verdient gemiddeld 11,50 euro. Zijn collega op luchthavens een halve euro meer. De Belgische luchthavenbeveiligder mag twaalf uur op een dag werken. Zijn collega in Finland zelfs zestien uur. Men kan zich afvragen of iemand zo lang achtereen alert kan blijven.

White papers Ook ASSA International werkt actief aan het op een hoger niveau brengen van luchthavenbeveiliging binnen de EU, zegt Franken

die medeoprichter is van de organisatie waarvan zes multinationale particuliere beveiligingsbedrijven lid zijn. Er worden e-learning-modules ontwikkeld en recent is een *white paper* gepubliceerd dat handreikingen biedt bij aanbesteding van beveiligingsdiensten op luchthavens. Hierin staat onder andere beschreven aan welke nieuwe Europese eisen beveiligingsinspecties op luchthavens moeten voldoen. Daarnaast wordt ingegaan op de mogelijke gevolgen van de voortdurende bezuinigingen die luchthavens willen doorvoeren en die de kwaliteit van de beveiliging steeds verder onder druk zetten. Verder uit het document kritiek op de huidige wijze van inspecties en geeft het aanbevelingen voor verbetering van de efficiency van dit proces. In een ander *white paper* gaat ASSA - International uitgebreid in op de inzet van honden die getraind zijn om explosieven te ruiken. De documenten zijn te downloaden via www.assa-int.org. Daarnaast is deze organisatie bezig met het aspect verzekeren tegen terrorisme. In sommige landen is de luchthaven of de regering hiervoor verantwoordelijk, maar steeds vaker moeten beveiligingsorganisaties zelf een verzekering afsluiten, wat gepaard gaat met bijzonder veel voorwaarden en torenhoge premies.

■ Vincent Vreeken
Vincent.Vreeken@beveiliging.nl