

Vår referanse:

Deres referanse:

Dato:  
03.03.2025



parat

Til:  
Justis- og beredskapsdepartementet

P.b. 9029 Grønland  
0133 Oslo

Tlf.: +47 48 21 01 00

post@parat.com  
[parat.com](https://parat.com)

NO 971 480 270

### **ad: Endring i vaktvirksomhetslovens virkeområde**

Parat viser i første omgang til departementets brev av 14. februar, hvor man ber om tilbakemelding på det som omtales som en "*mindre justering av ordlyden i forslaget*" for vaktvirksomhetslovens virkeområde knyttet til sivil luftfart.

For ordens skyld, Parat støtter ikke de foreslåtte endringene slik de nå er lagt frem. Skulle departementet likevel velge å gå videre med disse endringsforslagene, mener vi det må legges til rette for en offentlig høringsrunde, da endringene etter vår oppfatning er mer omfattende og substansielle enn en "*mindre justering*" slik departementet synes å legge til grunn i sitt brev av 14. feb.

Parat organiserer store medlemsgrupper innenfor hele verdikjeden knyttet til luftfarten, både sikkerhetspersonell, ground handling, fueling, reisebyråene – og de flyvende for å nevne noen av gruppene våre. Vi finner også i denne sammenheng grunn til å nevne at Parat gjennom Parat Politiet og Norges Politilederslag i Parat organiserer tunge medlemsgrupper i politiet.

Når det nå jobbes utførlig og grundig med lovteksten, må det være i alles interesse at denne utformes på en måte som ikke bidrar til gråsoner, tvilstilfeller, senker beredskapen eller utfordrer borgernes rettigheter.

Etter vår oppfatning skiller oppgavene som er nevnt i forslaget seg på ingen måte fra oppgavene definert som vakttjeneste, nevnt i lovens § 2. Å unnta disse oppgavene fra loven vil etter vår oppfatning svekke tilliten til tjenesten, og stå i motsetning til vaktvirksomhetslovens intensjon om å beskytte borgernes rettigheter og sikkerhet i møte med vaktpersonell.

Security-regelverket kompenserer på ingen måte for kravene i vaktvirksomhetsloven når det gjelder krav til kompetanse innen blant annet internasjonale menneskerettigheter og internasjonal humanitær rett, holdninger og etikk, konflikthåndtering, rapportering, førstehjelp, brannvern, HMS, egensikkerhet og risikoanalyse. Etter vår oppfatning vil de foreslåtte endringene kunne føre til en svekkelse av borgernes rettigheter og sikkerhet i

møte med vaktpersonell.

En lovendring i tråd med dette forslaget vil dermed kunne føre til at personell tilknyttet luftfart og som utfører oppgaver som i dag er definert i Vaktvirksomhetslovens § 2 første ledd, ikke lenger vil inneha kompetanse som beskrevet i §9 og presisert i vaktvirksomhetsforskriftens §8-11 - altså kompetanseaspekt som er avgjørende elementer for at vaktvirksomhetslovens formål (§1 første punkt «ivareta rettssikkerheten for dem som kommer i kontakt med vektere») kan oppfylles.

### **Hvorfor patruljering ikke bør unntas**

Patruljering både på landside, flyside, sikkerhetsbegrensede områder og i grenseskillet mellom disse - medfører i de fleste tilfeller utstrakt personkontakt. Det er ikke mulig å si at sannsynligheten for personkontakt i form av uønsket atferd er mindre inne på et område enn utenfor. Selve formålet med de ulike patruljene er å avdekke uønsket atferd i alle de områdene patruljen forgår, herunder forsøk på uautorisert inntrenging, uautorisert atferd, manglende autorisasjoner på id-kort, eller enda mer alvorlig - forsøk på sabotasje og terror.

Personhåndtering i en setting hvor potensialet for konflikt er relativt stort er dermed helt sentralt ved patruljering på norske lufthavner – både utenfor, langs og innenfor flyplassgjerdet.

### **Hvorfor innpasseringskontroll ikke bør unntas**

Innpasseringskontroll medfører i alle tilfeller utstrakt personkontakt. Selve formålet med disse oppgavene er å hindre uautorisert inntrenging, og personhåndtering i en setting hvor potensialet for konflikt er relativt stort er dermed en helt sentralt ved innpasseringskontroll på norske lufthavner.

### **Hvorfor overvåkning ikke bør unntas**

Overvåkning medfører i de fleste tilfeller personkontakt. Selve formålet med disse oppgavene er å hindre uautorisert innpassering til områdene som overvåkes, og personhåndtering i en setting hvor potensialet for konflikt er relativt stort er en helt sentral del ved det å gjennomføre overvåkning på lufthavner.

### **Hvorfor kontroll av kjøretøy ikke bør unntas**

Kontroll av kjøretøy medfører i alle tilfeller personkontakt, selv om kontrollen av selve personen som fører kjøretøyet eventuelt utføres av andre/vektere. På lik linje med sikkerhetskontroll av bagasje er selve formålet med en kjøretøykontroll å avdekke eventuelle trusselgjenstander eller identifisere områder (i kjøretøyet) som ikke er lagt til rette for kontroll.

I situasjoner hvor kjøretøy ikke gis tilgang, står vi i en situasjon hvor potensialet for konflikt er relativt stort – på lik linje med lignende situasjoner knyttet til sikkerhetskontroll av personer og bagasje. Potensialet for konflikt er dermed en helt sentral del ved det å gjennomføre kjøretøykontroll på lufthavner.

### **Hvorfor kontroll av forsyninger ikke bør unntas**

Kontroll av forsyninger medfører i alle tilfeller personkontakt, selv om kontrollen av selve personen som frakter forsyningene med seg eventuelt kontrolleres av andre/vektere. På lik linje med sikkerhetskontroll av bagasje er selve formålet med en sikkerhetskontroll av forsyninger å avdekke eventuelle trusselgjenstander eller identifisere områder (i forsyningene) som ikke er lagt til rette for kontroll. I situasjoner hvor forsyningene ikke gis tilgang, står vi i en situasjon hvor potensialet for konflikt er relativt stort – på lik linje med

lignende situasjoner knyttet til sikkerhetskontroll av personer og bagasje. Potensialet for konflikt er dermed en helt sentral del ved det å gjennomføre sikkerhetskontroll av forsyninger på lufthavner.

### **Situasjoner som inkluderer personhåndtering hvor potensialet for konflikt er relativt stort kan oppstå hvor som helst på en lufthavn**

Forslaget tar ikke høyde for at situasjoner som krever personhåndtering, og hvor potensialet for konflikt er relativt stort, og som dermed må håndteres av personer med kompetanse innenfor konflikthåndtering, kommunikasjon og kulturforståelse, kan oppstå hvor som helst på en lufthavn. Det er ingenting som tyder på at denne typen hendelser fortrinnsvis skjer i sikkerhetskontrollpunkter. Det er også slik at slike situasjoner likeså godt kan oppstå med andre ansatte på lufthavnen eller flybesetning som involverte, som med passasjerer eller publikum. Den økte innsider-trusselen er også en faktor som bør tillegges i vekt i tilknytning til dette.

Vi finner også behov for å knytte en kommentar til argumentene om at ved konfliktsituasjoner som oppstår på lufthavner, så håndteres dette av politiet – og ikke av vektere.

I virkeligheten er det imidlertid vekterne som blir tilkalt - og som håndterer de fleste situasjoner. Selv på de store lufthavnene hvor politiet er til stede blir ofte vekterne tilkalt først – og politiet eventuelt tar over på et senere tidspunkt. På de fleste lufthavner er politiet ikke tilstede – og vekterne tar seg av situasjonene i sin helhet.

Den etablerte praksisen med at det er vekterne som faktisk blir tilkalt og som håndterer situasjoner hvor som helst på lufthavnene – må etter vår oppfatning legges til grunn i behandlingen av dette endringsforslaget. Et endringsforslag Parat altså ikke kan gi sin støtte og tilslutning til.

for Parat

Lars Petter Larsen  
Forhandler

Arve Sigmundstad  
Fagsjef, samfunns- og myndighetskontakt