



Luftfartstilsynet

Civil Aviation Authority - Norway

Postboks 243
NO-8001 Bodo
Besøksadresse:
Bodo Lufthavn, Bodo

Telefon: 75 58 50 00
Telefax: 75 58 50 05
postmottak@caa.no
www.luftfartstilsynet.no

Org.no: 981 101 111
Bankgiro: 7694 07 9747
Swift: DNBA400K
AFTN: ENCAVAYA

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår saksbehandler:
Hege Aalstad

Vår referanse:
200802518-4/008/HSA

Vår dato:
23. september
2008

Telefon direkte:
98261680

Deres referanse:
08/1314-ESR

Deres dato:

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: TBS	S.BEH.: ESR
26 SEPT. 2008	
S.NR.: 08/1314-8	
ARKIVKODE: 0086	AVSKREVET:

Vedr. høring av arbeidsgrupperapport – gjennomgang av regelverket om vaktvirksomhet

Det vises til Samferdselsdepartementets brev datert 28. august 2008.

Arbeidsgruppen fremsetter flere forslag som Luftfartstilsynet ser kan bidra til bedre kontroll med vektere og vaktforetakene. Luftfartstilsynet ønsker likevel å peke på flere forhold som er berørt i rapporten og som bør vurderes nærmere i det videre arbeidet. Luftfartstilsynet har i særlig grad vurdert forhold i tilknytning til flyplass tjenester og sikkerhetskontrolltjeneste.

Kap. 4 Regulering av vaktelskapene

Lufthavnoperatørene benytter vaktelskaper som leverandør av sikkerhetskontrolltjenester. Det er på det rene at vaktelskap som utfører sikkerhetskontrolltjeneste på luftfartsanlegg og/eller flyplass tjenester, er underlagt regelverket i lov om vaktvirksomhet med tilhørende forskrift, samt luftfartsloven med tilhørende forskrift 4. april 2004 nr. 715 om forebygging av anslag mot sikkerheten i luftfarten. Sistnevnte forskrift gjennomfører en rekke forordninger som omhandler krav til security, blant annet når det gjelder sikkerhetskontrolltjeneste.

Regelverket er gitt i en parlamentsforordning (EF) nr. 2320/2002 med tilhørende detaljerte gjennomføringsbestemmelser i kommisjonsforordning (EF) nr. 622/2003. Begge forordningene er senere endret en rekke ganger.

11. mars 2008 ble ny parlamentsforordning som erstatter forordning (EF) nr. 2320/2002 vedtatt. Forordning (EF) nr. 300/2008 er trådt i kraft som sådan, men de fleste bestemmelsene har utsatt ikrafttredelse. Endelig tidspunkt for ikrafttredelse er per i dag ikke fastsatt, men kan dog ikke være senere enn 29. april 2010. Med utgangspunkt i rammeforordning (EF) nr. 300/2008 er Kommisjonen i ferd med å utarbeide detaljerte gjennomføringsbestemmelser. Disse er per d.d. ikke klare, men det er på det rene at det for eksempel vil komme nye og mer detaljerte bestemmelser i tilknytning til de krav som stilles til kvalifikasjoner, opplæring og testing av sikkerhetskontrollører. Forordning (EF) nr. 300/2008 er per 22. september 2008 ikke gjennomført i norsk rett.

Kap. 5 Vurdering av behovet for lovendringer

5.3.8 Flyplassvakthold/ 5.10 Kontroll med vaktforetakene

Det er vist til at Politidirektoratet med hjemmel i vaktvirksomhetsloven § 8, jf. forskriften § 5 andre ledd siste punktum kan kreve ytterligere opplæring av vektere. For ordens skyld ønsker Luftfartstilsynet å gjøre oppmerksom på at det foreligger selvstendige krav til utvelgelse, opplæring, trening og sertifisering av sikkerhetskontrollører i forordning (EF) nr. 2320/2002 art. 12.2, jf. for øvrig forordning (EF) nr. 300/2008 vedleggets art. 11.

Forordning (EF) nr. 300/2008 artikkel 9 fastsetter følgende:

"Where, within a single Member State, two or more bodies are involved in civil aviation security, that Member State shall designate a single authority (hereinafter referred to as the appropriate authority) to be responsible for the coordination and monitoring of the implementation of the common basic standards referred to in Article 4.

Artikkel 4 inkluderer blant annet:

2. General measures (...)
 - (j) criteria for staff recruitment and methods of training
3. Detailed measures (...)
 - (j) staff recruitment and training requirements

Det er på det rene at Luftfartstilsynet, gjennom adgangskontroll og tilsyn med lufthavnoperatører, også kontrollerer utførelsen av sikkerhetskontrolltjenesten. Dette inkluderer kontroll og tilsyn med at forordningens bestemmelser om sikkerhetskontroll følges, med korrekt metodikk m.v. Tilsyn med lufthavnoperatørers virksomhet ligger innenfor Luftfartstilsynets ansvarsområde.

I rapporten er det pekt på at sikkerhetskontrollører utfører en spesiell tjeneste som skiller seg fra tradisjonelle vektertjenester. Luftfartstilsynet støtter denne karakteristikken. Arbeidsgruppen er delt i spørsmålet om hvordan reguleringen av tilleggsutdanningen til sikkerhetskontrollører skal skje. Flertallet anser det hensiktsmessig at utdanningskrav tas inn i regelverket om vaktvirksomhet. Mindretallet har vist til at det ikke er behov for ytterligere styrking eller endring av dagens utdanning på området.

Det fremkommer etter det Luftfartstilsynet kan se ikke klart i rapporten om det skilles mellom regulering knyttet til krav til utdanningsorganisasjoner og regulering av utdanningskrav. Dette er isolert sett uten betydning for Luftfartstilsynets standpunkt. Se ellers punkt 5.6.3 og 5.6.4 under når det gjelder nærmere om selve utdanningen.

Luftfartstilsynet mener en endring slik at regulering av krav til utdanningsorganisasjonen og/eller utdanningen inntas i regelverket om vaktvirksomhet, med dertil overføring av tillatelses- og kontrollmyndigheten på området, vil være uheldig. Regelverket på securityområdet er komplekst og omfatter en rekke områder som må sees i sammenheng. Det stilles krav til utdanningsorganisasjonens ledere både når det gjelder tidligere erfaring fra og kunnskap om securityarbeid. Luftfartstilsynet innehar særlig fagkunnskap innenfor securityområdet. Securityregelverket er i stor grad hendelsesstyrt og har vist seg å være lite statisk. For å opprettholde fagkunnskap på securityområdet, fremstår det derfor nødvendig med tett kontakt med aktørene i norsk luftfart, internasjonale organisasjoner og EU/ESA.

Det er umiddelbart vanskelig å se at det er hensiktsmessig eller innebærer en effektiviseringsgevinst at deler av securityområdet skal skilles ut og oppfølgingsansvaret overføres til en annen myndighet. En oppsplitting av gjennomføringsansvaret for securityregelverket kan etter Luftfartstilsynets oppfatning medføre at det oppstår en situasjon hvor grensen mellom myndighetenes ansvar blir uklar. Det må på dette området nødvendigvis være en vekselvirkning mellom erfaringer gjennom faktiske

tester og kontroll med utførelsen og på den andre siden korrigerende tiltak samt kontroll med opplæringsorganisasjonene.

Hvis det velges en modell hvor ansvaret for gjennomføring av securityregelverket på dette området splittes opp, må det klart defineres hvem som har gjennomføringsansvaret (politiet, Utdanningsdirektoratet, Luftfartstilsynet). Det foreligger blant annet et ansvar for vedkommende myndighet til å "utarbeide og gjennomføre et nasjonalt opplæringsprogram for luftfarten, samt godkjenne eller sertifisere sikkerhetspersonale", jf. forordning (EF) nr. 2320/2002 artikkel 5 nr. 5. Samme kravet følger av forordning (EF) nr. 300/2008, jf. artikkel 10. I den grad det velges en modell hvor en annen etat enn Luftfartstilsynet skal gjennomføre regelverket når det gjelder krav til utdanningsorganisasjoner og/eller utdanningen, må kravet i forordning (EF) nr. 300/2008 artikkel 9 ivaretas, om at det i hvert land skal være én myndighet som er ansvarlig for koordinering og kontroll med gjennomføring av forordningens bestemmelser.

5.4.4.2 Eierstruktur

Luftfartstilsynet ser svært positivt på forslaget om at det skal stilles visse krav til eiere av vaktforetak. Det er etter Luftfartstilsynets oppfatning viktig at det sikres at også personer som gjennom eierskap har reell innflytelse på foretaket, og gjennom foretaket kan skaffe seg sensitiv informasjon om rutiner m.v., blir gjenstand for vandelskontroll.

5.4.4.3 Daglig leder, styre, ledelse m.v.

Videre ser Luftfartstilsynet positivt på arbeidsgruppens forslag om ny § 3 tredje ledd tredje punktum, hvor det inntas et krav om tillit i tillegg til dagens skikkethetsvurdering.

5.4.8 Hvilken myndighet bør gi tillatelse/tilbakekalle tillatelsen

Luftfartstilsynet mener gode grunner taler for at dagens ordning videreføres. Adgangskontroll og tilbakekall i henhold til lov om vaktvirksomhet bør foretas av politiet, eventuelt en sentral godkjenningsmyndighet. Adgangskontroll for utdanningsorganisasjon som skal drive opplæring for sikkerhetskontrollører bør fortsatt ligge til Luftfartstilsynet, jf. punkt 5.3.8 over.

5.5.3.4 Hva skal politiattesten inneholde?

Luftfartstilsynet er svært positiv til arbeidsgruppens forslag om at det inntas en klar hjemmel for at det skal innhentes utvidet politiattest.

5.5.3.5/5.5.3.6/5.5.3.7/5.5.3.8/5.5.3.9/5.5.4

Vandelskontroll gjennomføres i en lang rekke saker av flere offentlige og private aktører. Luftfartstilsynet foretar for eksempel årlig rundt 15 000 vandelskontroller i forbindelse med søknad om ID-kort til lufthavner. Prinsipielt hadde det vært ønskelig med en felles vurdering av hvordan vandelskontroll skal gjennomføres, om det skal etableres en felles sentral enhet som foretar vandelsvurderinger osv. En slik prinsipiell vurdering kunne foretas i forbindelse med ny politiregisterlov. Det vil i den forbindelse også være naturlig med en prinsipiell vurdering av politiattester for personer som i tiden forut for vandelsvurderingen skjer har vært bosatt i utlandet. Dette gjelder både utenlandske statsborgere som nylig har flyttet til Norge, og norske statsborgere som inntil nylig har vært bosatt i utlandet.

Luftfartstilsynet ser klart at det kan foreligge behov for etablering av et sentralt vektorregister og at det utarbeides en effektiv metodikk for løpende vandelskontroll.

5.6.3 Arbeidsgruppens forslag til opplæring av vektere som ikke faller inn under dagens fagbrevutdannelse/ 5.6.3.3 Tjenesteopplæring

Opplæring og godkjenning som vekter har ikke nødvendigvis relevans for den jobben som skal utføres av en sertifisert sikkerhetskontrollør. Etter Luftfartstilsynets oppfatning kan det tenkes at nødvendig vekteropplæring kan inkluderes i den spesifikke sikkerhetskontrollørutdanningen. I den grad det stilles krav om separat vekterkurs (grunnleggende teoretisk fase 1/praksisperiode fase 2/ avsluttende oppfriskingskurs fase 3) i tillegg til sikkerhetskontrollørutdanningen, bør det etter Luftfartstilsynets oppfatning ikke være krav om at dette er gjennomført før tjenesteopplæringen kan påbegynnes. Luftfartstilsynet har således forståelse for mindretallets syn, jf. rapporten side 69 fig.

5.6.4 Hvem skal ha ansvaret for opplæringen

Utdanningen av sikkerhetskontrollører i Norge ligger langt frem i forhold til flere EU-land. Norge har vært en viktig premissleverandør i forbindelse med utarbeidelse av nye gjennomføringsbestemmelser i tilknytning til forordning (EF) nr. 300/2008. Det foreligger et tett samarbeid mellom norske luftfartsmyndigheter og andre internasjonale aktører innenfor området, for eksempel ECAC (European Civil Aviation Conference) og internasjonale utdanningsinstitusjoner. Det er viktig for Luftfartstilsynet at en eventuell omorganisering av utdanningen for vektere/sikkerhetskontrollører ikke forringer utdanningen på området.

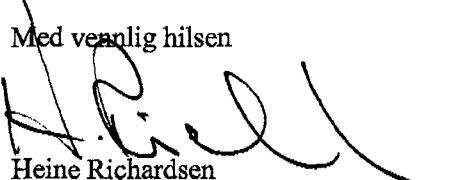
Opplæring og testing av sikkerhetskontrollører har stor betydning for sikkerheten på norske lufthavner. Innenfor andre områder er det også behov for sikkerhetskontrollører med røntgenkompetanse, for eksempel i forbindelse med helikopterterminaler (underlagt Petroleumstilsynet) samt i tilknytning til sikkerhetskontrolltjenesten i Stortinget og departementene.

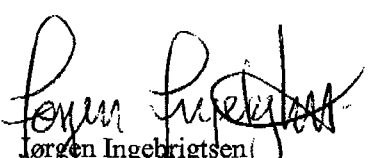
Luftfartstilsynet ser at etablering av en godkjent utdanningsorganisasjon – en godkjent vekterskole – kan ha flere positive følger. En slik offentlig godkjent vekterskole kan være privat eller offentlig. Etablering av en slik godkjent vekterskole kunne sikret god faglig standard, lik opplæring for alle og kanskje også en statusheving av vekteryrket. Dagens situasjon med sterkt desentralisert vekteropplæring kan innebære varierende faglig innhold og kvalitet på opplæringen, samtidig som det er vanskelig og ressurskrevende for myndigheten å gjennomføre nødvendig tilsyn og oppfølging. En godkjent vekterskole kan redusere risikoen for at sensitiv informasjon blir spredt til uvedkommende, noe Luftfartstilsynet anser som svært viktig. Det er mulig at skolens status, om den er privat eller offentlig, kan ha betydning når det gjelder hvilken informasjon som statlige myndigheter kan viderebringe skolen til bruk i utdanningen. Samtidig vil ikke dette være av avgjørende betydning da vektere/sikkerhetskontrollører i Norge i stor grad er ansatt i private selskaper.

5.8.2 Standardisert ID-kort

Det fremkommer at vektere skal være utstyrt med et legitimasjonskort som skal bæres synlig. Luftfartstilsynet ber om at det vurderes om ID-kort utstedt av lufthavnoperatør kan likestilles med slikt standard ID-kort utstedt av vaktforetakene. Det foreligger krav om ID-kort for alle som har adgang til sikkerhetsbegrenset område på en lufthavn, noe det ikke vil kunne dispenserers fra. Uten en bestemmelse om at ID-kort til lufthavn er likestilt med ID-kort utstedt av vaktforetak, vil det være nødvendig for en sikkerhetskontrollør å bære to ID-kort synlig til enhver tid.

Med vennlig hilsen


Heine Richardsen
luftfartsdirektør


Jørgen Ingebrigtsen
avdelingsdirektør Securityavdelingen

AVINOR

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: TBS	S.BEH.: ESR
30 SEPT. 2008	
S.NR.: 08.1314-9	
ARKIVKODE: 008.6	AVSKREVET:

Vår saksbehandler
Jan Erik Martinsen -

Vår dato
2008-09-29
Deres dato

Vår referanse
2008/02692-2/008
Deres ref
08/1314

Høring av arbeidsgrupperapport om regler for vaktvirksomhet

Det vises til departementets brev av 28.08.2008 angående ovennevnte.

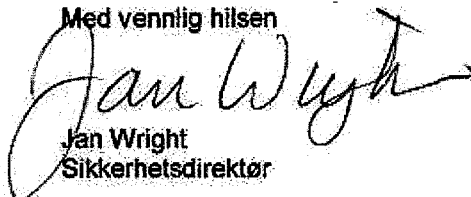
Avinor vil spesielt kommentere det skisserte opplegget for utdanning av sikkerhetskontrollører som skal arbeide på lufthavn.

Det fremgår av rapporten at flertallet i gruppen ønsker 140 timer grunnopplæring før tjeneste kan starte, til forskjell fra dagens krav om 15 timer, for alle som skal jobbe som vakter uavhengig av innholdet i tjenesten. Dette kan synes å innebære en uforholdsmessig økning i kravet til utdanning før den mer spesifikke utdanning kan skje. Når man legger til grunn dagens krav til utdanning for sikkerhetskontrollører på flyplasser er på 80 timer teori og 22 dagers praktisk trening kan det stilles spørsmål om et krav på 140 timer er relevant for denne typen sikkerhetskontrollører.

De sikkerhetskontrollører som arbeider i tjeneste på lufthavn utøver sin tjeneste i samsvar med et internasjonalt regelverk, og de skal i prinsippet ha den samme utdannelsen og tilfredsstille de samme krav uavhengig fra hvilket land de er sertifisert i.

Avinor vil på bakgrunn av ovennevnte anbefale at sikkerhetskontrollørene bør gjennomgå den første delen av vakteropplæringens grunnopplæring på 30 timer, til forskjell fra dagens krav på 15 timer, før de gjennomfører dagens krav til utdanning av sikkerhetskontrollører. Avinor vil sterkt fraråde at det innføres et særnorsk krav på 140 timer grunnopplæring.

Med vennlig hilsen



Jan Wright
Sikkerhetsdirektør

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref: 08/1314-ESR
Vår ref: Lars Grøstad
Dato: 19.09.2008

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: TBS	S.BEH.: ESR
23 SEPT. 2008	
S.NR.: 08/1314-6	AVSKREVET:
ARKIVKODE: 008.8	

Høring av arbeidsgrupperapport om regler for vaktvirksomhet.

Det vises til Samferdselsdepartementet (Sd) sitt brev av 28.08.2008 vedlagt Justisdepartementet (Jd) sitt brev av 04.07.2008 vedrørende ovennevnte sak.

Sds ovennevnte brev er stilet til NSB AS, men da Rom Eiendom AS er det selskapet i NSB konsernet som står for det vesentlige innkjøpet av vaktjenester, vil Rom Eiendom AS avgi uttalelse på vegne av NSB AS.

Vi viser dessuten til høringsuttalelse fra Jernbaneverket hvor det redegjøres for Jernbaneverket sin koordinerende rolle for jernbanens beredskaps- og sikkerhetsarbeid.

Rom Eiendom AS benytter vaktelskaper for å sikre jernbanestasjoner mot uønskede hendelser. På de største stasjonene er det således engasjert vaktelskap for å ivareta de reisendes sikkerhet. I 2007 ble det innkjøpt vektertjenester for noe over kr. 15 mill.

Rom Eiendom AS stiller seg positiv til at vaktvirksomheten gjennomgås med sikte på en klarere regulering. Vi har opplevd flere uheldige episoder hvor vektere og vaktforetak har vært involvert. Dette har medført en svekkelse av de reisendes rettssikkerhet samt at det er med på å svekke Rom Eiendom og NSB sitt omdømme blant publikum.

Etter vår oppfatning har arbeidsgruppen hatt fokus på de vesentlige forholdene rundt vektertjenesten, nemlig ivaretagelse av publikums rettssikkerhet, sikring av god kvalitet på tjenesten, legge til rette for effektiv kontroll samt hindre vaktvirksomhet som er uforenlig med vaktvirksomhetsloven.

Rom Eiendom AS stiller seg bak arbeidsgruppens syn om at det er behov for å styrke vekterutdanningen. Likeledes slutter vi oss til at utdanningen bør oppfylle de behov som den enkelte tjenestetype krever slik at den ikke oppleves som unødvendig samtidig som den medfører unødvendige økte kostnader. Det er videre et poeng at utdannelsen ikke må være for pedagogisk utfordrende slik at grupper av arbeidssøkende blir utelukket. Det tenkes her i særlig grad på arbeidsledig ungdom.



ROM EIENDOM

Vi er imidlertid av den oppfatning at arbeidsgruppens mindretall, representanten fra NHO Service, sitt syn på utdanningen best dekker de behov som er nevnt ovenfor. Det fremheves særlig at rekruttering av vektere skjer i stor grad blant mennesker med ikke-akademisk bakgrunn og med interesse og motivasjon av ikke-akademisk art. Det er videre et poeng at mange studenter tar midlertidige jobber som vektere.

Arbeidsgruppens flertall mener at det må stilles de samme krav til utdanning av deltidsansatte/ferievikarer som til ordinære vektere. Vi mener at dette i stor grad vil redusere rekrutteringen til vekteryrrket. Vi slutter oss til mindretallet som fremholder at det må gis adgang til å lempes på kravet til utdanning for korttidsansatte og vikarer.

For best å ivareta hensynet til rekruttering til vekterbransjen samt for å unngå unødvendige økte kostnader slutter vi oss til mindretallets representant med hensyn til utdanning.

Ved den videregående skolen tilbys i dag utdanning i vekterfaget som leder frem til fagbrev. Det bør vurderes om man på sikt skal kreve at selskapene har en til to vektere med fagbrev. Etter vår oppfatning bør konflikthåndtering vektlegges i utdannelsen.

Når det gjelder opplæring av vektere som faller utenfor fagbrevutdannelsen, mener vi at bransjen selv gjennom en egen Vekterskole fortsatt bør ha hovedansvaret for grunnleggende vekterutdanning. Politidirektoratet, eventuelt i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, bør kvalitetssikre utdannelsen og også trekkes inn i undervisningen med tanke på å forberede kandidatene på å kunne takle grensesnittet ift Politiet og legge et godt grunnlag for samarbeid mellom Politi og vektere. Det er også viktig at vekterbransjen besørger kontinuerlig oppfølging/opplæring (bl.a. ift konflikthåndtering og akseptert adferd) av ansatte for å sikre at det ikke utvikles en uønsket kultur der vektere jobber i særskilt utfordrende miljøer. Det tenkes her spesielt på vektere som er på oppdrag på offentlige arealer som jernbanestasjoner, flyplasser etc. hvor vektere daglig treffer på mange forskjellige mennesker og ulike hendelser kan oppstå. Sett i lys av at vektteres adgang til maktanvendelse reguleres av straffeloven, er det påkrevet at de får en grundig, muligens årlig, opplæring i konflikthåndtering.

Vekterbransjen bør gis adgang til å innhente vandelsattester for ansatte også etter ansettelsestidspunktet.

Når det gjelder vektteres adgang til å bruke maktmidler er vi av den oppfatning at det ikke er grunn til å gi vektere videre adgang enn enhver borger har. Straffeloven og straffeprosessloven setter disse grensene.

Arbeidsgruppen anslår at tillatelses- og kontrollvirksomheten de første årene vil medføre økte samlede kostnader for politiet på 10 - 15 millioner kroner for deretter å avta til 5 - 10 millioner. Disse kostnadene foreslår arbeidsgruppen politiet skal ta inn igjen fra vekterbransjen gjennom økte gebyrer. Dette vil vekterbransjen måtte ta inn gjennom å øke prisene for sine tjenester. Det vil være vekterbransjens kunder som til syvende og sist må bære disse kostnadene. Det er således meget viktig at man ser på tillatelses- og kontrollvirksomheten med sikte på å gjøre den så effektiv som mulig for å holde kostnadene nede.

Rom Eiendom AS

Org. nr: 980 374 505

Kirkegata 15 0048 OSLO

Tlf 47 62 05 00, Faks 23 15 17 56

www.romeiendom.no



Rom Eiendom AS stiller seg positiv til de tiltak arbeidsgruppens foreslår i sin rapport av juni 2008. Imidlertid er vi av den oppfatning at man bør se på utdanningen av vektere og kontrollvirksomheten med vekterbransjen med sikte på forenklinger for å holde kostnadene nede.

Med vennlig hilsen

Rom Eiendom AS

Nils Vangdal

Viseadministrerende direktør

Kop til:

NSB AS
Jernbaneverket