

# Security i transport

## Personvernets grenser

### - Innledende notater om personvern og selvbestemmelse

Forskningsnotat til RISIT –Programseminar 19.- 20. september 2005, Utstein Kloster  
Professor Dag Wiese Schartum, Avdeling for forvaltningsinformatikk, Universitetet i Oslo

#### 1 Bakgrunn og forskningsspørsmål<sup>1</sup>

I luftfarten og dels også i persontransporten til sjøs, har overvåking, kontroll og behandling av personopplysninger vært en del av det internasjonale sikkerhetsregimet i lengre tid. Videoovervåking av stasjonsområder og busstransport har foregått lenge og har vært begrunnet i en form for ”security” – særlig beskyttelse mot vilkårlig voldsutøvelse.

”Security” i transportsektoren har, ikke minst etter 11.09.01 og bombeeksplosjonene i Madrid 11.03.04, fått ytterligere oppmerksomhet nasjonalt og internasjonalt. I luft- og sjøtransporten er det igangsatt omfattende sikkerhetstiltak som har konsekvenser for personvernet. I de andre transportformene (veg, jernbane og kollektivtrafikk for øvrig) er det foreløpig ikke igangsatt tilsvarende sikkerhetstiltak. Det er likevel en økende tendens til sterkere og mer personverninngrepene tiltak også i de øvrige transportformene. Sikkerhetstiltakene og metodene brer om seg til nye transportformer og selve omfanget og tyngden i tiltakene øker. Internasjonale sikkerhetsregimer og nasjonal politikk for sikring av vitale interesser og beskyttelse mot sabotasje og terror, bidrar til at overvåking, kontroll og annen behandling av personopplysninger tiltar i transportsektoren, og representerer dermed en utfordring for personverninteressene. Vi kan få ”flyplasslignende tilstander” i andre deler av transportsektoren (Adey 2004, Lyon 2002).

Også av andre hensyn enn security tas det i økende grad i bruk tiltak som innebærer behandling av personopplysninger i transportsektoren. Dette gjelder både tiltak som skal øke effektiviteten i sektoren og tiltak som skal øke trafikkikkerheten. I sum innebærer dette at behandlingen av personopplysninger i transportsektoren blir svært utbredt og omfattende. Aktørene som forestår behandling av personopplysninger utgjør også en svært sammensatt gruppe, fra rent kommersielle aktører til trafikkikkerhetsmyndigheter og myndigheter med ansvar for nasjonal sikkerhet. Drivkreftene for omfattende behandling av personopplysninger i transportsektoren er dermed mange og sterke. Utbredelsen av kontroll og overvåking generelt har reist spørsmålet om man beveger seg i retning av det gjennomkontrollerte samfunn – et ”Panoptikon” (Foucault 1991, Giddens 1985).

Det vil være en utfordring for transportmyndighetene å imøtekomme krav om sikkerhet i transportsektoren og samtidig ivareta sentrale personvern hensyn. Hvordan kan man

---

<sup>1</sup> Innledningsavsnittet er i stor grad hentet fra arbeidsdokument av 14. februar 2004 TR/1276 Revidert/2004, Inger-Anne Ravlum, Transportøkonomisk institutt.

ivareta sikkerhetshensynene innenfor de rammene som lovgivingen og personverninteressene setter? Hva er utviklingen internasjonalt – for eksempel som følge av EU-regulering og tiltak som følger av andre internasjonale forhandlinger (eks utveksling av passasjerlister på fly) og konvensjoner (eks ILO-konvensjon 185 om krav til identifikasjon av sjøfolk)? Er det grunnleggende forskjeller på luft- og sjøtransport og de øvrige transportformene som gjør at personverninteressene tillegges ulik vekt? Hvordan skal norske myndigheter forholde seg til økte sikkerhetskrav og hvordan skal dette avveies mot personverninteressene?

*Hovedproblemstillingen er:*

Hvilke tiltak er aktuelle å gjennomføre i de ulike transportformene for å oppnå større security (sikring mot terror og sabotasje)? Hvordan stiller slike tiltak seg i forhold til personverninteressene og nasjonal og internasjonal rettstilstand, og hvordan veier beslutningstakerne personverninteressene mot sikkerhetshensynene? Varierer dette mellom transportformene?

*Forskningsspørsmålene er ut fra dette definert som:*

1. Hvilke tiltak for økt security i transportsektoren gjennomføres eller vurderes i europeiske land, på EU-nivå eller som følge av andre internasjonale overenskomster. Er det systematiske forskjeller mellom transportformene
2. Hvordan forholder sikkerhetstiltakene seg til personverninteressene (interesseteorien) og til relevante norske og europeiske rettskilder? Hva er rettstilstanden i Norge og hvordan vil denne kunne påvirkes av de internasjonale utviklingstrekkene?
3. Hvordan veier beslutningsfattere i Norge og i de sentrale EU-institusjonene (eks EU-kommisjonen, Parlamentet og Europarådet) de aktuelle sikkerhetstiltakene opp mot personverninteressene?

I dette forskningsnotatet vil vi gå nærmere inn på forskningsspørsmål 2, det vil si den delen av prosjektet som skal klarlegge den aktuelle rettstilstanden på området.

## **2 Om behovet for å klargjøre grunnleggende begrepsapparat og systematikk**

For å kunne gjennomføre analyser og trekke konklusjoner vedrørende forholdet mellom security i transport og personvern, er det helt nødvendig å foreta en nærmere klargjøring av begrepet "personvern".<sup>2</sup> I dette forskningsnotatet vil jeg kort gjennomgå viktige sider ved begrepet, og spesielt se nærmere på systematiske beskrivelser som kan gi personvernbegrepet et nærmere innhold (avsnitt 3). Klargjøring av innholdet er igjen en forutsetning for å kunne gjennomføre avveininger mellom personvern på den ene side og security i transport på den annen side. Når avveining skal skje, er et kjernesporsmål hvem som skal gjennomføre avveiningene. I dette notatet vil jeg kort redegjøre for spørsmål knyttet til de avveininger den enkelte kan gjøre for å ivareta eget personvern (avsnitt 4).

---

<sup>2</sup> Fordi det er nødvendig å foreta avveininger mellom personvern og security i transport, kan det også være ønskelig å beskrive disse (ofte) motstridende interessene på parallelle måter for å kunne analysere hvilke avveininger som gjøres

Analyse av personvernbegrepet gir ikke bare generell klarhet og forbedrede muligheter for å gjennomføre avveininger. Begrepsanalysen er også nødvendig for å ta stilling til hvilken del av "gjeldende rett" som kan sies å være relevant for problemområdet personvern og security i transport. I tillegg til lovgivning som åpenbart er relevant og sentral (for eksempel personopplysningsloven), vil det samtidig kunne være andre, mindre synlige rettslige reguleringer som kan klassifiseres som regler vedrørende personvern, selv om de i sin tradisjonelle kontekst ikke har blitt forstått på denne måten. For eksempel kan bestemmelsen i luftfartsloven § 9-7 om krav til dokumenter m.v. for tjenestegjørende ombord på luftfartøy, leses som et krav vedrørende personopplysninger om mannskapet. Nærmere avklaring av personvernbegrepet vil langt på vei kunne styre hvilke deler av den eksisterende rettslige reguleringen som anses å være relevant for personvern og security i transport. Slik sett kan personverntilnærmingen legge til rette for "nytolking" av rettsregler som tidligere ikke har vært sett på som relevant for personvern.

### **3 Nærmere om begrepet "personvern"**

Begrepet "personvern" er på lignende måte som "demokrati" og "rettssikkerhet" begreper som vanskelig lar seg redusere til én autorativ definisjon. Det norsk-språklige opphavet refererer til tidlig 1970-tallets diskusjon av spørsmål knyttet til vern av enkeltindivider i forbindelse med bruk av "edb". Dels hadde denne diskusjonen en referanse til utenlandske diskusjoner; særlig i USA og begreper som "privacy" og "data protection". Dels innebar diskusjonen i Norge en utvidelse av enkelte aspekter som tidligere hadde blitt betegnet "personlighetens rettsvern". En mulig oversettelse av "privacy" er "privatlivets fred" (eller bare "privatliv"), mens "data protection" mer direkte er koplet til data eller opplysninger om personer.

I de siste 35 årene er det dette sist nevnte aspektet som har fått mest og økende oppmerksomhet – i tråd med utvikling og spredning av informasjons- og kommunikasjonsteknologi. Og det er i denne IKT-sammenhengen at det norske personvernbegrepet har vært utviklet. Koplingen mellom "personvern" og IKT-basert behandling av personopplysninger, ble gradvis så dominerende at "personvern" nærmest ble synonymt med spørsmål som gjaldt slik informasjonsbehandling.

Informasjonsbehandling i de første tiårene med IKT og personvern, handlet i stor grad om "personregistre", dvs man forutsatte langt på vei at de opplysninger som ble behandlet var formaliserte og ordnet på en slik måte at det var tilrettelagt for gjenfinning av opplysninger om enkeltpersoner. Utvikling av databaseteknologi og telekommunikasjoner gjorde imidlertid at dette grunnleggende registerbegrepet stadig ble vanskeligere å forholde seg til. Fra å forutsette en spesiell organisering (i registre), ble derfor perspektivet endret til å gjelde all *behandling* ("processing") av personopplysninger.

Samtidig som "personregister" ble forlatt som det sentrale grunnbegrepet, ble det utviklet og tatt i bruk digital teknologi som lå utenfor en tradisjonell "byråkratisk virkelighet" der personopplysninger i form av skrift var dominerende. Digital behandling av

personopplysninger har i økende grad skjedd i form av bilder, lyd og signaler fra sensorer av ulike slag (registrering av bevegelse, bruk av biometriske metoder for måling av fysiske egenskaper og tilstander mv).

Personvern har med andre ord i stor grad utviklet seg i retning av *personopplysningsvern* (jf data protection), samtidig som personvern i privacy-betydningen (jf "privatlivets fred") lenge fikk forholdsvis lite oppmerksomhet. De senere årenes teknologiutvikling bidrar imidlertid til at personopplysningsvernet og vernet av "privatlivets fred" smelter sammen. Klarest blir dette dersom vi tar utgangspunkt i digitalt apparatur som for eksempel direkte leser, analyserer og registrerer iris på personer som passerer innsjekkingsranken på en flyplass, på jakt etter potensielle terrorister eller lignende. For problemområdet personvern og security i transport innebærer dette at personvernsspørsmål knyttet til personopplysninger og spørsmål knyttet til fysiske personer direkte ("real world objects"), må ses i sammenheng. I dette ligger det en utfordring, fordi det både i rettsteori og lovgivning er lagt avgjørende vekt på *personopplysningsvernet*.

Samtidig som det i forhold til personvern og security i transport er nødvendig å se ut over *personopplysningsvernet*, er det nødvendig og fruktbart å ta utgangspunkt i den delen av rettsteori og lovgivning som spesielt gjelder personopplysninger. Dette skyldes særlig at det er utviklet to omfattende systematikker som dekker *personopplysningsvernet*, samtidig som relevansen for privatliv i stor grad er intuitiv eller til og med innlysende. "Personvernprinsippene" kan sies å være et "ekstrakt" av europeisk lovgivning innen *personopplysningsvern*, med Europarådets personvernkonvensjon og EUs personverndirektiv som de viktigste kildene. Prinsippene reflekterer også – i stor grad en felles internasjonal forståelse ut over det europeiske området, jf OECDs retningslinjer for personvern og Safe Harbor-ordningen mellom EU og USA. Jeg vil ikke her komme inn på en nærmere forklaring av prinsippene, men nøyer meg med å gi noen stikkordsmessig angivelser.<sup>3</sup>

- **Rettferdighet og rettmessighet:** Behandlingen av personopplysninger skal være forholdsmessig og skje i respekt for de registrertes interesser og rimelige forventninger.
- **Minimalitet:** Det skal ikke behandles flere personopplysninger enn nødvendig i lengre tid enn nødvendig.
- **Formålsbestemthet:** Personopplysninger skal bare behandles til uttrykkelige og legitime formål.
- **Opplysningskvalitet:** Personopplysninger skal være relevante, korrekte, adekvate, oppdaterte og for øvrig tilfredsstillende de kvalitetskrav som formålet aktualiserer.
- **Medbestemmelse:** Den enkelte som det registreres opplysninger om, skal så langt som mulig kunne bestemme eller medvirke, og skal gis eller selv kunne kreve den informasjon som er nødvendig for slik (med)bestemmelse.
- **Informasjonssikkerhet:** Personopplysninger skal sikres mot brudd på krav til opplysningenes konfidensialitet, integritet og tilgjengelighet.

---

<sup>3</sup> Her gjengir jeg bare de 7 klartest anerkjente prinsippene, se om øvrige prinsipper i Schartum og Bygrave (2004, s 93). For en mer fullstendig forklaring og gjennomgang av alle prinsipper viser jeg til Schartum og Bygrave (2004, s 90 – 94).

- Sensitivitet: Personopplysninger som lovgiver har definert som sensitive, skal underkastes strengere regulering enn andre opplysninger.

I forhold til personvern og security i transport, står spørsmål knyttet til avveininger mellom security og personvern, og *den fremtidige* rettslige reguleringen av dette

- **Interessen i å bestemme over opplysninger om egen person.**
  - Krav om selvbestemmelsesrett
  - Krav om konfidensialitet
  - Krav om beskyttet privatliv
  - Krav om vern av individets identitetsbilde
  - Krav om etablert tillitsforhold
- **Interessen i innsyn og kunnskap.**
  - Krav om rettsinformasjon
  - Krav om generelt innsyn
  - Krav om individuelt innsyn
  - Krav om begrunnelse
  - Krav om evaluering
- **Interessen i opplysnings- og behandlingskvalitet.**
  - Krav til opplysningskvalitet
  - Krav til behandlingskvalitet
- **Interessen i forholdsmessig kontroll.**
  - Krav til forholdsmessighet mellom veiledning og kontroll
  - Krav til forholdsmessighet mellom forhåndskontroll og etterkontroll
  - Krav til forholdsmessighet mellom kontroll til de registrertes gunst og til deres ugunst
  - Krav til forholdsmessighet eksternt og intern kontroll
- **Interessen i brukervennlig behandling.**
  - Krav om lydhørhet
  - Krav om forståelighet
  - Krav om uhindret dialog
  - Krav om driftsstabilitet

problemområdet sentralt. Det er da et åpenbart behov for å gjøre bruk av systematikker som er egnet til å foreta rettspolitiske drøftelser, dvs drøftelser av politiske spørsmål som føres på grunnlag av etablerte rettslige prinsipper. Personvernprinsippene er neppe særlig godt egnet for et slikt formål. Riktignok kan prinsippene være utgangspunkt for å kontrollere og drøfte en rettsutvikling som avviker fra etablerte prinsipper, og således ha en defensiv bruk. Personvernprinsippene er imidlertid dårlig egnet i forhold til analyser og løsninger som inneholder en mer offensiv og fleksibel tilnærming til møtet mellom personvern og security i transport. Her er trolig den såkalte ”interesseteorien” (om ”personverninteresser”) langt mer anvendelig.

Personverninteressene er nettopp beskrevet for å foreta rettspolitiske avveininger, og har ligget til grunn for alle vesentlige lovgivningsarbeider innen feltet personopplysningsrett. Personverninteressene er dessuten utviklet for og egnet til å gjøre skjønnsmessige vurderinger, dvs å gjennomføre avveininger mellom personvern og andre interesser/hensyn, for eksempel hensynet til sikre transporttjenester.

I tekstrammen gjengir jeg de fem aktuelle personverninteressene med tilhørende ”krav”, slik dette er formulert i nyere rettsteori (Schartum og Bygrave, 2004, s 17 - 73). Beskrivelsen er en systematisering og videreføring av litteratur som er skrevet de siste 30 årene. Grunnlaget for beskrivelsen av personverninteressene er erfaringer fra rettssystemet og samfunnsdebatten i løpet av de siste tiårene, men innebærer ingen påstand om at folk – *objektivt sett* – har slike

interesser. Poenget er at dette er interesser som har vært hevdet, og som derfor kan begrunne en nærmere vurdering også i fremtidige situasjoner.

Avveininger mellom personverninteresser og andre interesser (f.eks. sikker transport) kan dels skje på *kollektivt* nivå; for eksempel må lovgiver og tilsynsmyndigheter ta stilling til generelle spørsmål der personverninteresser veies mot interessen i security i transport eller annet. Lovgiver og andre myndigheter kan imidlertid også overlate til den enkelte å foreta *individuelle* avveininger; for eksempel slik at passasjerer kan gi sitt samtykke til bruk av IKT som i utgangspunktet kan anses å være en krenkelse av vedkommendes personvern.

En hovedutfordring i prosjektet om personvern og security i transport er å gjennomgå, forklare implikasjonene av, drøfte og eventuelt reformulere og tilpasse interesseformuleringene i lys av de utfordringer som security i transport gir. Ambisjonen er å vurdere interessedeorien i lys av mer enn personopplysningsvernet, dvs også ta spørsmål om "privatliv" i fysisk forstand inn i drøftelsen.

En mulighet kan være å formulere en likeartet systematikk som så klart som mulig kan formulere "interesser" og "krav" knyttet til security i transport. På den måten kan det legges til rette for avveininger mellom interessene i henholdsvis sikkerhet og personvern innen transportsektoren. I den grad det gjøres avveininger som oppfattes som kontroversielle, kan en slik tilnærming gjøre det lettere å synliggjøre og kommunisere karakteren av og innholdet i den avveining som er foretatt. Slik kan en legge til rette for demokratisk debatt om de rettspolitiske og allmennpolitiske valg som er truffet.

#### **4 Bør avveining mellom personvern og security i transport skje på individuelt nivå?**

Selv om interessedeorien vil være et av de viktige systematiske utgangspunktene for drøftelsen av personvern og security i transport, er det vesentlig at en i prosjektet ikke bare ukritisk kolporterer denne tilnærmingen. Således er det grunn til å rette et kritisk blikk på hele forutsetningen om den enkeltes selvbestemmelsesrett og rett til å gjøre individuelle avveininger, jf "Interessen i å bestemme over opplysninger om egen person" i tekstrammen ovenfor. Her vil jeg kort knytte noen kritiske kommentarer til denne "grunninteressen".

Overgangen fra personregisterloven (vedtatt i 1978) og personopplysningsloven (vedtatt i 2000), representerer et klart ideologisk og styringsmessig skifte. Personregisterloven var basert på et utgangspunkt om at det var forbudt å etablere personregistre med mindre det forelå forhåndstillatelse (konsesjon) fra Datatilsynet. I personopplysningsloven er dette utgangspunktet et annet: Det er i prinsippet *den enkelte registrerte* som selv skal ta stilling til om opplysninger om ham/henne skal behandles eller ikke. Bare i spesielle tilfelle er det nødvendig å innhente konsesjon.<sup>4</sup> Etter at den nye loven ble vedtatt i 2000

---

<sup>4</sup> Konsesjonsplikten er nå bare aktuelt dersom en skal behandle personopplysninger som etter loven er "sensitive", se personopplysningsloven § 33, jf 2 nr 8. Fra hovedreglene om konsesjon er det gjort en rekke unntak i forskriften til loven. I tillegg har det alltid vært mulig å behandle personopplysninger

kan personvernet med andre ord sies å være delvis "privatisert", dvs hovedtilnærmingen er at det er den enkeltes vurdering av hva slags personvern de ønsker seg som vil være avgjørende for hvilket personvern de faktisk får. Et viktig rettspolitisk spørsmål er i hvilken grad dette er en realistisk og ønskelig tilnærming til personvern innen samfunnssektorer der personvernet står under sterkt press, slik tilfellet er innen for eksempel transportsektoren. Kan og bør folk selv bestemme hvilket personvern de skal ha?

Når en i stor grad overlater til den enkelte å gjøre individuelle avveininger av hva slags personvern de ønsker for seg selv, bygger dette på en forestilling om fornuftige og aktivt handlende personer. Personvernlovgivningen blir da primært et virkemiddel for å gjøre det mulig for den enkelte å fylle denne rollen som rasjonell aktør, og det er (summen av) den enkeltes individuelle avveininger mellom personverninteresser og andre interesser som langt på vei blir avgjørende for personvernnivået på området. Denne tilnærmingen kan sies å legge til rette for forhandlingslignende situasjoner, der private og offentlige aktører tilbyr "motyttelser" som innebærer at folk aksepterer det mange ellers ville oppfatte som krenkelser av deres personvern. På den måten blir store deler av personvernet en del av markedslignende omgivelser, dvs vernet kan forhandles eller byttes bort. For eksempel kan busselskapene tilby sikker transport dersom passasjerene godtar en viss videoovervåking på bussen. Mange mennesker mener dette er et akseptabelt bytte av personvern mot sikkerhet for liv og helse.

Forutsetningen for at det skal skje et rasjonelt bytte kan sies å være at det i) foreligger en reell risiko av betydning, og ii) at det aktuelle tiltaket som krenker personvernet effektivt motvirker denne risikoen – enten ved å virke direkte eller indirekte avvergende/avskrekkende.<sup>5</sup> Verken personvernteori eller lovgivning innebærer imidlertid noe prøving av den virkelige rasjonaliteten bak den enkeltes valg. Bare forutsetningen for å kunne treffe rasjonelle valg er til stede, er det med andre ord ingen forutsetning at valgene *faktisk* kan forsvares som rasjonelle. Det ligger med andre ord ikke noen mekanismer i interesseteorien som hindrer den enkelte i å gjøre følelsesmessige eller "ufornuftige" valg. Imidlertid ligger det i forestillingen om autonomi, en forutsetning om en vid adgang til å *ombestemme seg*, for eksempel ved å trekke samtykket tilbake. Praktiske og rettslige forhold gjør det likevel ikke alltid mulig å – fullt ut – reversere den første disposisjonen: Dersom en elektronisk billett er brukt og registrering skjedd, er det ikke sikkert det er mulig å "angre" og kansellere reisen dersom en ombestemmer seg og går ut av stasjonen i stedet for å gjennomføre reisen. Retten til å ombestemme seg er dessuten kraftig underkommunisert i personopplysningsloven, og går kun frem av lovens forarbeider.

---

(opprette registre) dersom det finnes klar lovhjemmel. I personopplysningsloven er det dessuten lov å behandle personopplysninger dersom dette er "nødvendig" ut i fra kriterier som fremgår av lovens §§ 8 og 9. Samtykke er imidlertid helt klart det lovgivningsmessige og ideologiske utgangspunktet.

<sup>5</sup> Videoovervåking kan for eksempel virke indirekte avskrekkende ved at voldsforbrytelser blir oppklart. Dermed kan en håpe at det statueres et eksempel med effektiv rettergang slik at enkelte potensielle voldspersoner vil avholde seg fra vold på bussen.

Personvern som er basert på forestillingen om aktive og autonome personer forutsetter at (flertallet av) folk virkelig ønsker og er i stand til å fylle en slik rolle. Dersom noen ikke fyller den forutsatte rollen (jf "samtykketretthet"), kan det føre til at det gis "standard svar", dvs at folk gir eller nekter samtykke uten at de har foretatt en reell vurdering. Fordi samtykke er nødvendig for å oppnå en rekke andre goder, for eksempel for å gjøre bruk av transporttjenester, vil avgivelse av slikt samtykke lett kunne bli det foretrukne, ureflekterte valget.

Forestillingen om aktive og autonome personer synes også å være basert på eksistensen av en *faktisk valgfrihet*. Det er grunnleggende at den enkelte ikke skal tvinges til å velge ett alternativt fremfor et annet. Imidlertid følger det selvsagt ikke av interesseteorien og forestillingen om autonomi et løfte om at virkeligheten skal være så variert og hensiktsmessig innrettet at det faktisk vil foreligge mer enn ett alternativ. Dersom et klart flertall i befolkningen er positive til kameraovervåkning, kan det innebære at samfunnet ikke legger til rette for at mindretallet kan velge å unngå slik overvåking, for eksempel på busser. For det første vil det ofte kun være ett transportselskap som trafikkerer samme rute (buss, tog, trikk, T-bane). For det andre vil det uansett lett skje en uniformering av hvorledes sikkerhetsopplegget skal utformes; enten på grunn av faglige krav eller på grunn av konkurransemessige forhold. Dersom ett toneangivende drosjeselskap starter videoovervåking av sine biler, vil dette for eksempel kunne ha en smitteeffekt overfor andre selskap som i utgangspunktet ikke hadde planer om slike tiltak.

Dersom vi tar utgangspunkt i interesseteorien, kan ikke selvbestemmelsesretten bare avgrenses til spørsmålet om det skal behandles personopplysninger eller ikke. Spørsmålet om autonomi må sees helt prinsipielt, og må i utgangspunktet gjelde alle forhold vedrørende informasjonsbehandlingen. Slik kan selvbestemmelsesretten for eksempel tenkes å avgrense hvilke opplysninger som skal behandles, hvorledes behandlingen kan skje, hvem som kan få tilgang til opplysningene og hvor opplysningene skal kunne ta veien (for eksempel til hvilke land opplysningene kan overføres).

Poenget her er at en slik detaljert form for selvbestemmelsesrett ofte er helt illusorisk. Årsaken er primært at selvbestemmelsen må passe inn med det/de informasjonssystemer som skal behandle personopplysningene. Et informasjonssystem er standardiserte løsninger. Det innebærer at individuelle valg normalt vil nødvendiggjøre utforming av standardiserte løsninger i informasjonssystemet for hver mulig type individuelt valg. Dette kan åpenbart bidra til å øke kostnader til utvikling og vedlikehold av systemene, og minske nytten av systemløsningen. Selv om selvbestemmelsesretten i utgangspunktet også kan tilsi mulighet til at den enkelte kan treffe detaljerte beslutninger om hvorledes informasjonsbehandlingen knyttet til en reise med kollektiv transport skal være, vil denne muligheten i praksis ofte være meget begrenset. Derfor er det grunn til å tro at selvbestemmelsen – "i beste fall" – vil bli utøvet "i blokker".



## 5 Avslutning

I det foregående avsnittet har jeg knyttet kommentarer til flere forhold som kan gjøre at personvern og selvbestemmelse for den enkelte kan fremstå som problematisk; og i noen tilfelle også som ganske illusorisk. Generelt er spørsmålet hva slags styringstekniske valgalternativer som kan sies å foreligge innen området personvern og security i transport? Selvbestemmelse/samtykke er én åpenbar valgmulighet, og som vist ovenfor spiller dette alternative en helt sentral rolle i dagens ideologi og lovgivning knyttet til personvern. Det foreligger imidlertid også en rekke andre valgmuligheter. Her vil jeg nevne noen av disse for å illustrere bredden av valg:

- Konesjonsplikt for enkelte systemløsninger innen transportsektoren.
- Regulering i særlovgivning som balanserer personvern og security i transport.
- Bransjevisse anbefalinger om hvorledes personvernet i transportsektoren bør ivaretas.
- Standardisering og sertifisering av tekniske løsninger, rutiner mv som har betydning for personvern innen transportsektoren.
- "Automatisering" av personvern ved hjelp av "personvernøkende teknologi" (privacy enhancing technologies).
- Regulering basert på "forvaltning av tillit", dvs på ordninger der virksomheter treffer valg på vegne av den enkelte, med konsekvenser for den enkeltes personvern, basert på et "oppdrag"/fullmakt fra personene om å ivareta personvern på bestemte måter/ i en bestemt utstrekning.

Det ligger uten for rammene av et forskningsprosjekt å gi noen anbefaling med hensyn til reguleringsmåte. Imidlertid er det en forskningsmessig utfordring å identifisere og beskrive eksisterende hovedalternativer, herunder mulig kombinert anvendelse av flere reguleringsmåter. Målet må bl.a. være å legge til rette for en grundig og nyansert avveining mellom personvern- og securityinteresser innen transportsektoren.

### Litteratur:

Adey P (2004):

“Secured and Sorted Mobilities: Examples from the airport” in *Surveillance & Society* 1 (4): 500-519

Foucault M (1991):

*Discipline and Punish, The Birth of the Prison*. London; Penguin Books

Giddens A (1985):

*The Nation-State and Violence*. Cambridge; Polity Press

Lyon D (2002):

“Editorial, Surveillance Studies: Understanding visibility, mobility and the phonetic fix”, in *Surveillance & Society*, 1 (1): 1-7

Schartum D W og L Bygrave (2004):

*Personvern i informasjonsfunnet*. Oslo; Fagbokforlaget.