

# Passasjerkontroll som terrorbekjempelse i norske havner

Security check of passenger as counter-terrorism in Norwegian ports

Kirsten Wiik



Mastergradavhandling i kriminologi  
Institutt for kriminologi og retts sosiologi  
Juridisk fakultet  
UNIVERSITETET I OSLO  
Mai 2013



# **PASSASJERKONTROLL SOM TERRORBEKJEMPELSE I NORSKE HAVNER**

© Kirsten Wiik

2013

Passasjerkontroll som terrorbekjempelse i norske havner.

Kirsten Wiik

<http://www.duo.uio.no/>

Trykk: Colormaster Moss AS

IV

# I havn

Formålet med denne avhandlingen er å undersøke hvordan passasjerkontrollen i norske havner fungerer som terrorbekjempende sikringstiltak og hvilken styringsstruktur og overvåkings- og kontrollpraksis som ligger bak. Jeg har ønsket å se sammenhenger og har undersøkt tre havneområder, gjennomgått regelverk og havnesikringen, som skal verne mot terrorisme, samt intervjuet havnemyndigheter, sikkerhetsfolk og passasjerer.

Viktige prosesser på veien til denne avhandlingen har vært faglig gode forelesninger, pensum og annen litteratur, og gruppearbeid hvor vi ble ledet gjennom viktige faser i arbeidet. Jeg vil derfor først takke for et smidig og godt studieopplegg. Takk til professor Liv Finstad, som organiserer og leder plural-policing-gruppa, for gode innspill og kommentarer. En spesiell takk til ph.d.stipendiat Sigmund B. Mohn som ledet gruppa sammen med henne og som har vært min veileder gjennom prosessen. Tusen takk Sigmund, for gode innspill og veiledning. En hilsen og takk også til studentkollegaene i gruppa; Shermine, Marit, Pål, Thea, Caroline og Trond. Både gruppearbeidet og studiet har vært en meget spennende og berikende prosess.

En stor takk til personer i og utenfor havnene, som stilte opp til intervju og samtaler; sikkerhetsansvarlige og sikkerhetsrådgivere, havnesjefer, havnekapteiner, distriktssjefer, terminal-sjefer, meglere, vektere og billettører samt personer i Kystverket. Samtalene har betydd mye for forståelse av havnesikringsarbeidet og sikkerhetskulturen. Til de intervjuede passasjerene sender jeg en spesiell takk. Takk for at dere stilte opp og delte erfaringer og tanker rundt passasjerkontroll og opplevelse av trygghet. Det var meget interessante svar og noen overraskende også.

Til slutt en helt spesiell takk til Mari for faglige innspill, gode diskusjoner og gjennomlesing. Det er godt å være i havn.

*Kirsten Wiik, mai 2013*



# Sammendrag

Tittel: Passasjerkontroll som terrorbekjempelse i norske havner.

Av: Kirsten Wiik

Veileder: Doktorgradsstipendiat Sigmund Book Mohn.

Leveret ved: Institutt for kriminologi og rettssosiologi, Universitetet i Oslo, mai 2013.

*Forskningsfeltet i denne studien er havnesikring og passasjerkontroll. Målet har vært å undersøke hvordan passasjerkontrollen fungerer som terrorbekjempende sikringstiltak. Tilnæringsmåten har vært å undersøke passasjerkontrollen utenfra og inn, - fra regelverk om politisk og operativ styring til drift og sikring av havner. Studiet tar utgangspunkt i dokumenter om samfunnsikkerhet og terrorisme og ikke minst ISPS-koden (International Ship and Port Facility Code) og den norske versjonen havnesikringsforskriften. Jeg har sett på havnenes overvåkings- og kontrollpraksis ved ombordstigning på ferger som skal til europeiske havner. Forskningsmetoden har vært å intervju havneadministrasjonen i tre havner og noen passasjerer. Dette er kombinert med observasjoner og dokumentanalyse.*

Studien viser at passasjerkontrollen i liten grad fungerer som «terrorkontroll», men at den er tilpasset en ramme som tilfredsstillende internasjonalt havnesikring. Reglene er basert på at det til enhver tid eksisterer en terrortrussel i alle land og havner. I havnene er det motstand mot ISPS-kontrollregimet, men de har tilpasset seg og er mer fokusert på den kommersielle driften og i mindre grad på terrortrusler, og i enda mindre grad på passasjerkontroll på utleid område. Alle opplever høy grad av trygghet og mener at terrorangrep ikke kan hindres.

*Eksepsjonell havnesikring kan bli det normale.* Eksepsjonell sikring med strengere regler og høye gjerder er blitt det normale. En konsekvens av å følge et felles internasjonalt system med kun tre sikringsnivåer er at man vil måtte følge opp også dersom det strammes til. Dette er en del av en global tendens hvor det innføres stadig flere spesialiserte regelverk rettet mot terrorisme og straff, men som samtidig kan bli vanskelig å følge på grunn av omfanget. Vekterbransjen ser sikringstiltakene som en gavepakke idet regelverket krever at det må være vaktelskaper/tilsvarende som skal forestå sårbarhetsvurdering for havna og personkontroll av passasjerer.

*God handel viktigere enn terrorbekjempelse.* Studien viser at havnene styres etter myndighetenes handelspolitiske holdninger og egne handelsbehov, men at dette er kryssende interesser i forhold til terrorbekjempelse. I havnene har de ergret seg over høye kostnader og omfattende øvelser med vaktsselskaper samt personkontroller. Fysisk sikring har imidlertid god effekt mot tyveri og er blitt et kvalitetsstempel ved salg av transportoppdrag. De har derfor inntatt en pragmatisk holdning og har tilpasset seg situasjonen.

*Grenser for kontroll.* I havnene opplever de at de har gjort det de kan for å fylle kravene til sikringstiltak, men at kontrollregimet er for strengt og at det er grenser for hvor mye kontroll man orker. Det er begrenset kontroll med hva som skjer på utleid område, noe som også understreker en pragmatisk måte å forholde seg på. Adgangskontrollen fungerer bra i gods- og passasjerterminaler, men det er ikke et vanntett system og ingen garanti for at uvedkommende ikke får adgang. Havnemiljøet er mot at personkontroll skal omfatte *alle* på havneområdet. Passasjerkontroll med bil er det mest sårbare området **med hensyn** til eventuelle bilbomber, men har den mildeste kontrollformen.

*Panoptisk makt, profilering og samtalekontroll.* Panoptisk makt virker selv uten kameraer og det virker på flere områder og på flere måter. Jeg har i tilknytning til dette framsatt en tese om at *jo mer en føler seg overvåket dess mer villig er man til å akseptere strengere kontroll.* Passasjerer kan akseptere å la seg kontrollere av billettører, vektere, tollere og politi, men ikke av militært personell. De har lav fryktkultur, men etterspør og vil samtidig akseptere flere kontrolltiltak dersom det *anses* som *nødvendig*. De mener det er grunn til å kontrollere om andre er terrorister, men ikke en selv. Dette har sammenheng med at de *er vant med* å bli kontrollert, *forventer det* og befinner seg på et område hvor de *kan bli kontrollert*. Vekterne bruker profilering som metode for å plukke ut «skumle» passasjerer til stikkontroll. Det kan imidlertid stilles spørsmål ved denne metoden.

*Porselenskontroll.* I samme kategori er samtalekontroll som kontrollmetode. Dette brukes av vekterne og skipets sikkerhetsfolk for å luke ut syke passasjerer, som det kan bli plunder og heft med under reisen. Samtalekontrollen er skjør, og kan bli knust og forsvinne ved en eventuell strengere ISPS-kontroll.



# Summary

Title: Passenger security check as counter-terrorism in Norwegian ports.

Written by: Kirsten Wiik

Supervisor: PhD candidate Sigmund Book Mohn.

The Department of Criminology and Sociology of Law, University of Oslo, May 2013.

*The research field in this master thesis is port security and passenger security check. The aim has been to examine the passenger check as counter-terrorism policy. The approach has been to examine passenger control from the outside - from legislation on political and operational management to management and security of ports. The study is based on documents on civil protection and terrorism and especially the ISPS Code (International Ship and Port Facility Code) and the Norwegian version "Havnesikringsforskriften" (Port Facility Security Regulations). Further I have focused on procedures of port control, monitoring and checkpoint practices when boarding ferries going to the continental ports. The research method has been to observe and interview port authorities in three ports and selected passengers. This is combined with observations and document analysis.*

The study shows that passenger security check to a small extent works as counterterrorism, but that it is adapted to a framework that meets the norm of international port security. The rules are based on the existence of a continual terrorist threat in all countries and ports. There is resistance to the ISPS-control in ports, but they have adapted and are more focused on the commercial operations and less on terrorist threats, the least on the passenger security check of the leased area. Everyone experiences a high degree of confidence and believes that terrorist attacks cannot be prevented.

*Exceptional harbor defenses can be a normality.* Exceptional security with stricter rules and high fences has become the norm. A consequence of following a common international system with only three levels of security, is keeping track if the minimum security level is dropped. This is part of a global trend in which more and more specialized legislation aimed at terrorism and punishment are introduced, but at the same time difficult to follow because of scale. The security industry sees security measures as a gift, because the rules require security companies/equivalent to conduct vulnerability assessment for port and passenger inspection.

*Good trade more important than fighting terrorism.* The study shows that the ports are controlled by the government's attitudes on trade policy and their own trading needs, but that these are conflicting interests in relation to counter-terrorism. In the ports, they resented the high cost and extensive exercises with security companies and personal checks. Physical security, however, has a good effect against theft and has become a mark of quality when selling transportation assignments. Therefore, their pragmatic attitude makes them adapt to the situation.

*Limits of Control.* In ports the personnel feel that they have done what they can to complete the requirements for safety, but that the control regime is too strict and that there are limits to how much control they are willing to take. They have less control over what happens in the leased area, which also emphasizes a pragmatic way of looking at it. Access control works well in freight and passenger terminals, but it is not a sealed system and no guarantee for unauthorized access. Port environment is against personal checks to include *everyone* in the port area. Passenger control by car, is the most vulnerable area in relation to any car bombs, but has the mildest form of enforcement.

*Panoptic power, profiling and conversation control.* Panoptic power works even without cameras and it works on several sites and in various ways. In connection to this I have made a thesis; *the more a person feels he is being watched, the more willing he is to accept stricter control.* Passengers may agree to be checked by a ticket controller, security guards, customs officials and police, but not by military personnel. They have low fear culture, but will demand and also accept additional control measures if *deemed* necessary. They believe there is reason to check if others are terrorists, not themselves. This is because they are *used to being controlled, to expect it* and are in an area where they *can be controlled.* Security guards use profiling as a method to randomly identify “creepy” passengers. This method may however be questioned.

*Porcelain Control.* In the same category is conversation control as a control method. This is used by the security guards and the ship's security people to weed out sick passengers, as it can be a hassle and an annoyance on the journey. Conversation control is fragile and can be crushed and disappear at any stricter ISPS control.





# Innholdsfortegnelse

I havn .....	V
Sammendrag .....	VII
Summary .....	IX
<b>1 PRESENTASJON</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrunn</b> .....	1
<b>Tidligere forskning</b> .....	2
Skipsfarten er et aktuelt mål, men terrorisme oppleves ikke som aktuell risiko ..	2
Fortjeneste som motiv for ikke å etterleve reguleringer i skipsfarten .....	3
Maritim terrorisme .....	4
<b>Problemstillinger</b> .....	5
<b>Introduksjon til kapitlene</b> .....	7
<b>2 METODISK TILNÆRMING</b>	<b>9</b>
<b>Tre havner</b> .....	10
<b>Kvalitativ metode</b> .....	10
Utforming av forskningsspørsmål .....	12
<b>Innsamling av data</b> .....	12
Feltarbeid .....	13
Dokumenter .....	13
Intervju med havnepersonell .....	13
Intervju med kontrollører - Ved observasjon i fergeterminal .....	14
Intervju med passasjerer .....	14
Operasjonelle definisjoner av «passasjerkontroll» .....	16
<b>Hermeneutisk tolkning og analyse</b> .....	16
<b>Kvalitet</b> .....	18
Representativitet .....	18
Etikk .....	19
<b>3 EKSEPSJONELL HAVNESIKRING</b>	<b>21</b>
<b>Havnevirksomhet</b> .....	23
Ansvar og myndighet .....	23
Havnenes funksjon, oppgaver og utleie av gods- og fergeterminaler .....	24
Havnevesenets/havneadministrasjonens ansvar og drift .....	25
Kontroll av havna .....	25
<b>Ekstraordinær havnesikring i normal drift</b> .....	26
Portene lukkes med ISPS-koden .....	26
ISPS-koden som styringsprinsipp .....	27
Stramt kontrollregime .....	27
Symbolske forkortelser reproducerer mer krig mot terror .....	28
Eksepsjonelle sikringsnivå - En fare for strammere sikringstiltak .....	30

Grenser for hvor langt man kan gå med sikringstiltak .....	34
<b>Maritim terrorisme og terrortrussel</b> .....	36
Maritim terrorisme .....	37
Dokumenter og lovbestemmelser som drivkrefter til mer terrrorspesialisering	40
Lovverk kan fortæres innenfra .....	42
<b>Handelspolitikk viktigere enn terrorkontroll</b> .....	43
Lavere grenseterskler med økt global transportvirksomhet? .....	44
Havne- og sjøtransportpolitikken .....	45
ISPS - Et kvalitetsstempel på sikker transport .....	45
Konkurransemessig vurdering og pragmatiske holdninger .....	46
Havesikring oppsummert .....	47
<b>4 MOTSTAND OG KONTROLL</b> .....	<b>49</b>
<b>Den amerikanske kusina</b> .....	49
Behov for et legitimeringsperspektiv .....	51
Legitimitet og motstand .....	53
<b>Det trekker i havna - Overvåking med kamera og vektere</b> .....	54
Terrorkontroll - a waste of time - men begrenser tyveri .....	55
Alle observeres - Benthams makt- og overvåkingsprinsipp .....	57
Et aktivt overvåkingsperspektiv, men symbolsk avskrekking .....	58
Overvåking i havna .....	61
<b>Vekternes policiære virksomhet</b> .....	67
Hvem får kontrollere deg? .....	68
Vaktselskapenes gavepakke .....	71
<b>Det lekker i havna - Kontroll av bilførere</b> .....	73
Tollernes adgang - Spor av passasjerkontroll.....	75
Prosentkontroll av bilførere - En symbolsk funksjon?.....	76
<b>Terrorbekjempelse - Glasur over leire</b> .....	80
<b>5 PROFILERING OG SAMTALEKONTROLL</b> .....	<b>83</b>
<b>Passasjertrygghet</b> .....	84
Risiko og sikkerhet - Safety og security.....	84
Opplevelse av god service har betydning for trygghetsopplevelse.....	86
Moderne og pene skip er viktig for trygghetsopplevelsen.....	87
Like trygt/farlig med ferger som med fly.....	88
Passasjerenes risikovurdering.....	89
Terrorfrykt i passasjersammenheng.....	91
Kan sikkerhet, trygghet og frykt måles? .....	92
<b>Profilering ut fra ikke-gjenkjenne trekk</b> .....	93
Profilering med «politiblikk» .....	93
Kontroll, profilanalyse og panoptisk makt.....	97
Du er en mulig terrorist, ikke jeg.....	102

	<b>Gjennomsøking - med eller uten særlig grunn?.....</b>	105
	<b>Sosial samtalekontroll.....</b>	109
	Tante Paula blir tatt .....	110
	Porselenskontroll.....	113
	Oppsummering.....	116
<b>6</b>	<b>ANALYTISKE VINKLINGER - OBDUCTIO</b>	<b>119</b>
	<b>Passasjerkontrollens virkninger på passasjerene.....</b>	119
	Panoptisk maktpåvirkning .....	120
	Ikke akkurat en frykttkultur i norske havner .....	121
	Vekternes politimetoder i forhold til mistanke-spørsmålet .....	123
	<b>Disiplinering av havnene</b> .....	124
	Havnekultur .....	124
	Havnesikring og trusselnivå .....	125
	Sikkerhetstenkningen .....	126
	Styringspresset - Governmentality-konsekvenser .....	130
	<b>Terrorsikring truer personverninteressene</b> .....	133
<b>7</b>	<b>PASSE PÅ PASSASJERER ELLER PASSE OSS FOR DEM?</b>	<b>135</b>
	Passasjerkontrollen som «terrorkontroll» .....	135
	Kamp mot terror eller kamp for fred? .....	136
	Distanse .....	137
	Litteraturliste .....	141
	Vedlegg .....	153





# 1 Presentasjon

BAKGRUNN TIDLIGERE FORSKNING PROBLEMSTILLINGER TEORETISKE RAMMER

## Bakgrunn

I denne avhandlingen vil jeg ta rede på hvordan passasjerkontroll i norske havner fungerer som terrorbekjempende tiltak. Jeg tar utgangspunkt i forhold knyttet til maritim terrorisme og havnesikring. Forskningsstudien er lagt opp som en tredelt undersøkelse hvor jeg har sett på regelverk og *hvordan rutiner og reglement oppleves* av havnepersonell og myndigheter, *hvordan kontroll utøves* i havneområdet og overfor passasjerer, og hvordan passasjerene *opplever passasjerkontroll og sikkerhet*. Foruten gjennomgang av dokumenter om samfunnssikkerhet og maritim terrorisme, har jeg intervjuet havnepersonell og passasjerer samt gjort observasjoner på tre havneområder. Dette har gitt et grunnlag for å se på passasjerkontrollens funksjoner og hvordan den henger sammen med havnesikringssystemet.

Avhandlingen består av syv hovedkapitler. I dette første innledningskapittelet presenteres tidligere forskning, problemstillingene, teoretiske rammer og hvordan avhandlingen er lagt opp. Utgangspunktet for valget av *terrorbekjempelse av maritim terrorisme, havnesikring og passasjerkontroll i norske havner* som felt, er min voksende undring over hvordan det internasjonale storsamfunnet møter og generaliserer terrortrusler. Etter terrorangrepene i USA 11. september 2001 har terrorbekjempende tiltak handlet om militær bistand, lover, forskrifter, strengere sikkerhetstiltak og straff. Spesielt har jeg sett at det er forskjell på sikkerhetssjekk ved flyreise i forhold til fergereise til utlandet. På fergereiser ut i Europa viser man sjelden fram pass, blir sjelden skannet og må ikke ta av seg skoene for å slippe igjennom. Man blir heller ikke stoppet på grunn av mineralvann og leppestift i veska og bagasjen må en selv ta hånd om under hele reisen. Det gjør man ikke på flyreiser. Der leverer du bagasjen din inn og ser den ikke igjen før du er framme ved reisemålet.

Norske havner har fått terrorbekjempende sikringstiltak ved å bli underlagt et strengt kontrollregime med planverk og fysisk sikrings- og adgangskontroll, blant annet i form av høye gjerder. Som følge av terrorangrepene i USA 11. september 2001, utarbeidet FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization) rammeregulverket ISPS-koden (International Ship and Port Facility Code) i 2002. Den har satt sikkerhetsnormen for alle ISPS-godkjente skip og havner i de 170 medlemslandene, det vil si havner som kan anløpes

av skip i internasjonal skipsfart. ISPS-koden ble iverksatt i Norge ved *Forskrift om sikkerhet og terrorberedskap i norske havner* i 2004 (1. juli).<sup>1</sup> Dette var forløperen til dagens norske versjon av ISPS-koden, havnesikringsforskriften av 2007. Formålet med forskriften er å forebygge og hindre terrorhandlinger og andre forsettlig ulovlige handlinger som kan skade havner, havneterminaler eller fartøy som anløper disse (formålsparagrafen). Dette terrorregelverket gjelder også for passasjerkontroll.

## Tidligere forskning

Av tidligere forskning vil jeg trekke fram tre forskningsstudier. Den ene er Gitte Kjeldsens mastergradstudium i 2003 om ISPS-koden er nødvendig på bakgrunn av terrortrusselen. Den andre er Jan Georg Christophersens doktorgradsavhandling (dr.philos) i 2009 om sikkerhetsstyring og hvordan regelverket til sjøs (ISM-koden) etterlevs. Den tredje er Tore Bjørgos forskningsrapport i 1990 om maritim terrorisme er en trussel mot norsk skipsfart og oljevirkosomhet.

**Skipsfarten er et aktuelt mål, men terrorisme oppleves ikke som en særlig aktuell risiko**  
Gitte Kjeldsens forskningsstudie er et studium i samfunnsikkerhet fra Høgskolen i Stavanger(UiS). Hun tok utgangspunkt i bakgrunnen til den gang den forestående innføringen av ISPS-koden og aktørenes holdninger til ISPS-koden sett i lys av en potensiell terrortrussel.

Hun undersøkte og intervjuet tre fergeselskaper. Målet hennes var å få innblikk i fergeselskapenes/rederienes synspunkt på ISPS-koden som et verktøy for sikkerhetsstyring i forhold til terrorisme. Hun ville undersøke *om skandinaviske rederier vurderer terrorangrep som en aktuell risiko mot sine passasjerferger i internasjonal fart etter 11. september 2001*. Hun spør om det er nødvendig å skjerpe sikkerheten i hele verden fordi terror defineres som en potensiell trussel. I forlengelsen av dette ville hun også undersøke hvordan deres vurdering er påvirket av økonomiske interesser og om implementeringen av ISPS-koden vil skape målkonflikter mellom sikkerhetsmål og økonomiske mål (Kjeldsen 2003:13).

Kjeldsen var opptatt av adaptasjonsprosesser (tilpasninger, bearbeider erfaringer) og i tilknytning til grader av sårbarhet viser hun til økonomiske modeller som illustrerer konkurranseperspektivet og påvirkningsfaktorer. I den forbindelse trekker hun fram

---

<sup>1</sup> FOR-2004-06-23-1017

påvirkningsfaktorer som lønnsomhet på bakgrunn av økt internasjonal konkurranse, økt arbeidsbelastning på besetningen (sikkerhetsopplæring), motvilje mot krevende tiltak som følge av tidspress og manglende bemanning, manglende motivasjon for og forståelse av terrorberedskap og sikkerhetskultur hos kritiske aktører, krav fra myndighetene i form av lover, regler og forskrifter og ikke minst markedet selv hvor et terrorangrep ville være av stor belastning, herunder påvirkning av aksjekursen (ib:62).

Når det gjelder risikoen for maritim terror viser Kjeldsen til Bjørge 1990, om at det *ikke* kom noen bølge av terroraksjoner slik man hadde fryktet etter kapringen av det italienske cruise-skipet *Achille Lauro* i 1985<sup>2</sup> (ibid:57). I tillegg viser Kjeldsen til en rapport fra Norges Rederiforbund i 2002<sup>3</sup> om risiko i sjøfarten etter 11.9.2001, som konkluderte med at verden *ikke* er blitt farligere, og at heller ikke den demokratiske eller frie verdensorden er mer utsatt eller truet etter 11. september 2001. Heller ikke er internasjonaliseringen og globaliseringen blitt bremsset på grunn av terrorhandlingene, og handelen kunne fortsette som tidligere.

Kjeldsens konklusjon er imidlertid at skipsfarten kan være aktuelle mål for terrorisme, og bygger dette på angrepet på Limburg utenfor Yemen i 2002 og funn av Al-Qaidas manualer for gjennomføring av terror mot maritime mål. Terror mot skandinaviske skip synes imidlertid svært lite sannsynlig, men ikke fullstendig utelukket. ISPS-koden oppfattes som mer relevant for andre deler av verden enn skandinaviske passasjerer og bilferger. Rederienes vurdering av risikoen som liten, kan skyldes at fergeselskapene har en felles økonomisk interesse i å nedtone den reelle risiko. Hun mener at bransjen ikke ønsker forandring og viser liten vilje til å skjerpe sikkerhetskontrollen (ibid:68).

### **Fortjeneste som motiv for ikke å etterleve reguleringer i skipsfarten**

I Jan Georg Christophersens forskningsarbeid og doktoravhandling i 2009 med *Sikkerhetsstyring i skipsfarten 1998-2008. Bakgrunnsfaktorer for reguleringsmessig etterlevelse og overtredelse av ISM-koden*, er søkelyset rettet mot skipenes sjøfart og hvordan man følger opp ISM-koden (International Safety Management Code), et regelverk vedtatt gjennom IMO (International Maritime Organization) om overordnede regler for sikker drift av skip. Christophersen fokuserer på skipsfart, miljø og sikkerhet.

---

<sup>2</sup> Skipet ble kapret av fire medlemmer av den palestinske terrorgruppen Palestinian Liberation Front da det la fra land i Alexandria i Egypt. Det var 400 passasjerer om bord.

<sup>3</sup> «Shipping in the aftermath of september 11: Markets, Politics, Preparedness and War Insurance».

Dette er et stort og omfattende arbeid, og interessant også fordi ISM-koden representerer en tilsvarende *internasjonal norm for sikkerhetsstyring*. Der hvor Christophersen ser på sikkerhetskultur i skipsfarten (kap.12 og skipsselskapenes håndtering og forhold til sikkerhet (kap. 13) ser jeg på havnepersonalets og passasjerenes forhold til sikkerhet og terrortrussel. Etterlevelsesperspektivet er som modell heller ikke så ulikt. Christophersen fant i sitt arbeid at det hersket betydelig uro i næringen omkring innføring av ISM-koden, men at det var mindre uro i enkelte selskaper (Christophersen 2009:349). I mitt materiale finnes tilsvarende motstand mot ISPS-koden. Christophersen fant imidlertid at selskaper begikk lovbrudd for å nå sine primære målsettinger som oftest er *høyest mulig fortjeneste og som motiv* for ikke å etterleve reguleringer (ib:350). Også han benytter kost-nytte-analyse i forhold til sikkerhetsstyring (ib:351). Dette har også ansporet meg til å se på handelspolitiske aspekter.

Christophersens forskning er rettet mot sikkerhet og næringslivskriminalitet, mens jeg ser mitt arbeid tettere opp mot et terrorismeperspektiv og næring som kryssende interesser. Jeg har kunnet trekke veksler på den måten og metoden Christophersen har nærmet seg forskningsfeltet på, og jeg har også hatt stor nytte av å ta inn over meg den maritime sfæren som er tydelig i hans arbeid.

### **Maritim terrorisme**

Tore Bjørge utarbeidet i 1990 en forskningsrapport for NUPI, *Maritim Terrorisme, En trussel mot norsk skipsfart og oljevirkosomhet?* Denne var en del av et større forskningsprosjekt om politisk vold og terrorisme. Han tok for seg trender i internasjonal terrorisme og maritim terrorisme, sabotasje og utpressing. Videre belyser han terroristiske strategier og ulike organisasjoners kapasiteter og intensjoner, som er to viktige faktorer ved terrorisme. Blant oppsatte scenarier er også kaping av cruiseskip og bombeaksjoner og brannstiftelse mot passasjerskip med. Han har lagt ved en kronologi over terrorisme, sabotasje og utpressing mot skipsfart og oljeinstallasjoner. 44 hendelser er knyttet til lasteskip (bombetrusler og sprengninger), 31 til militære fartøy og 35 til oljeinstallasjoner, mens 35 hendelser er knyttet til passasjerskip. Etter å ha gjennomgått oversikten ser jeg at det er mange alvorlige hendelser med en tilnærmet gerilja-profil både med sterk og mindre sterke innslag av politiske motpoler (Cuba-relatert. Palestinarelatert, IRA-relatert). Dette gir en oversikt over hvordan risikobildet så ut.

Blant passasjerskipene var det også en del «nordsjøhendelser»; Bombetrussel mot Kiel-ferga i 1970. Fjernkontrollert bombe som drepte krigshelten Jarl Mountbatten og tre andre om bord. En oppsagt skipsfører truet rederiet med å plassere bomber om bord i tre cruiseskip i 1987. Påsatt brann i en lugar om bord i «Dana Anglia» i 1989. To brannstiftelser på Holger Danske i 1989. Påsatte branner hvor to personer omkom om bord i «Thor Scandinavia» (mellom Sverige og England) i 1989. Bombetrussel mot danskebåten (DFDS) fra København til Oslo i 1990. Så kom *Scandinavian Star* ulykken i 1990, hvor 160 passasjerer og mannskap omkom under tre påsatte branner på vei fra Oslo til Fredrikshavn. Skipet var Bahamas-registrert og mange av besetningen kom fra Portugal og Filippinene og kunne verken snakke engelsk eller skandinavisk. Fem dager senere i 1990, kom det en bombetrussel mot danskefergen Peter Wessel, som måtte gå tilbake til Larvik med 1800 passasjerer. Ingen bombe ble funnet.

*Annen maritim forskning.* Når det gjelder annen forskning vil jeg bare kort nevne at det foreligger noen rapporter som berører maritim forskning hos noen offentlige etater og stiftelser, for eksempel Brynjar Lias FFI-rapport om terror mot transport, som jeg refererer til. Ellers er forskningen mer rettet mot sikkerhet på sjøen og petroleumsforskning, slik som SETRONIC, AMASS og STRAW samt SAMRISK om samfunnsikkerhet og risiko, 2006-2011. Jeg har ikke gått nærmere inn på disse.

## Problemstillinger

Norske havner har som nevnt fått ett nytt «terrorregelverk» å forholde seg til, det vil si ISPS-koden og den norske versjonen havnesikringsforskriften. Det innebærer strengere krav til terrorberedskap med blant annet fysisk sikring i form av gjerder og adgangskontroll. Min nysgjerrighet er rettet mot hvilken betydning det har fått for passasjerkontrollen i havnene. Selv om ISPS-koden og havnesikringsforskriften på mange måter er altomfattende for havnene, vil det være interessant å se i hvilken sammenheng det inngår. Med dette som bakgrunn ville jeg undersøke hvordan passasjerkontrollen er terrorbekjempende. Sammenhengen fant jeg ved å se på kontroll- og overvåkingspraksisen i havna og hvordan havna styres og selv er underlagt kontrollregimet. Det var derfor ikke bare å gå ned i havnene og observere hva som skjedde. Jeg måtte finne ut i hvilken sammenheng ISPS-koden opptrer, hvordan myndighetene ser på (maritim) terrorisme og hvordan man forholder seg til terrorisme og ISPS-koden i havnene. ISPS-kodens formål beskrives nærmere i kapittel tre,

men det er klart at *intensjonen* er å *oppdage og beskytte mot trusler*, eller sagt på en annen måte, *verne skip og havner mot terrorangrep*, og det er derfor innenfor en slik ramme jeg ønsker å undersøke passasjerkontrollen. Hovedproblemstilling og underproblemstillinger er derfor formulert slik:

Hvordan fyller passasjerkontrollen intensjonen som terrorbekjempende tiltak?

- 1) Kontrollstrukturen: *Hvordan påvirker kontrollen havnesikringen?*
- 2) Havnekulturen: *Hvordan forholder havnepersonell seg til havnesikring og trusselnivå?*
- 3) Havnesikring: *Hvilke former for adgangskontroll finnes og er det forskjell i overvåkings- og kontrollpraksis?*
- 4) Passasjerkontroll som «terrorkontroll»: *Hvordan opplever passasjerene passasjerkontroll og i hvilken grad vil de akseptere personkontrollerende tiltak?*

Med dette som forskningsspørsmål vil det være aktuelt å ta utgangspunkt i det man skal verne seg mot og på hvilken måte, nemlig hva *maritim terrorisme* består i og hvordan *havnesikring* er lagt opp.

Ut fra dette vil jeg undersøke passasjerkontrollen i den sosiale virkeligheten, hvordan den fungerer i havnene, med adgangskontroll og overvåking. Jeg vil undersøke kontrollstrukturen og se hvordan passasjerkontrollen er knyttet til overordnet styring. Spesielt er jeg opptatt av passasjerenes og havnepersonalets opplevelse av dagens kontrollsystem og passasjerkontroll som terrorkontroll, det vil si kontroll som går ut over billettkontroll.

Med *overvåking* menes her først og fremst kameraovervåking, men omfatter også ulike personkontrollerende prosedyrer, som passasjerene blir spurt om i forhold til eventuell strengere kontroll. Med *kontroll* sikter jeg til hele systemet fra vurdering av terrortrussel, lovverk og sikringstiltak til prosessen med adgangskontroll og skanning.

# Introduksjon til kapitlene

*Kapittel 1 (denne):* Her presenteres forskningsspørsmål og tidligere forskning av Kjeldsen (holdning til ISPS), Christophersen (etterlevelse av regler) og Bjørgo (maritim terrorisme).

*Kapittel 2 Metode.* Metodisk tilnærming med intervju, observasjon og dokumentanalyse samt representativitet og etikk. Refererer til: Finstad, Wadel, Thagaard og Fangen.

*Kapittel 3 Havnesikring.* Utgangspunkt i hva en skal verne mot: maritim terrorisme og hvordan: med ISPS-koden og havnesikringsforskriften. Ser på bakgrunn i terrorregelverk og motiver, herunder også handelspolitiske. Her gjennomgås kontrollstrukturen og sikringsnivåene via dokumenter. Teoretiske perspektiver er: globalisering med Elverøy og Giddens, maritim terrorisme med Lia, Arnesen/Bjørgo/Mærli og Hammerlin samt Nordenhaug og Engene. Sikringsnivå og terrortrussel; Flyghed og Fitje, Weiseth og Begersen samt Bourdieu, Christie og Bauman i forhold til symbolske funksjoner og tankemønstre. Handelspolitiske motiver: stortingsmeldinger og Christophersen.

*Kapittel 4 Overvåking og kontrollpraksis.* Her undersøkes den fysiske sikringen, adgangskontrollen, godstransport og passasjerkontroll på uteområdet. Her sees også på fenomenet legitimitet og motstand mot kontrollsystemet samt vekternes rolle. Teoretisk perspektiv: Legitimering: Berger og Luckmann samt Weber. Panoptikon og overvåking; Lomell og Vikne Moen. Vektenes politisære virksomhet; lovverk samt Gundhus og Larsson.

*Kapittel 5 Profilering og samtalekontroll.* I dette kapitlet ligger mye av essensen i avhandlingen. Jeg ser på passasjerens trygghetsopplevelse/fryktkultur og hvordan gående passasjerer blir kontrollert ut fra en mer profilanalytisk vurdering/politiblikk. Her er vekternes oppgaver ytterligere i fokus. Passasjerenes forhold til terror og kontroll undersøkes sammen med den panoptiske maktens virkning. Fortolkning og analyse gjøres underveis. Teoretiske utgangspunkt: Finstad, Lomell, Christie, Bauman, Weber, Wollebæk m.fl.

*Kapittel 6 Analytiske vinklinger.* Her trekkes konklusjoner fra de foregående kapitlene mer sammen med andre analytiske overbyggende vinklinger. De viktigste funnene oppsummeres og bolkes sammen til på den ene siden med hvilken virkning passasjerkontrollen har på passasjerer og på den andre siden hvordan havnene disiplineres i ISPS-systemet. Den som ønsker en rask innføring av essensen av denne oppgaven kan etter sammendraget gå rett til kapittel seks. Hva som ligger bak framgår av kapitlene tre, fire og fem. Teoretiske tilnærminger: Foucault, Stenning & Shearing (panoptisk maktpåvikning), Wollebæk m fl. (trygghets/frykktkultur), Bjørgo og Flyghed (trusselbildet), Christophersen (holdninger/-etterlevelse og handelsmotiver). Styring/governmentality: Foucault, Dullum, Neumann og Sending. Til sist Personvern; Bjørnskau m.fl.

*Kapittel 7 Passe på passasjerer eller passe oss for dem?* Dette er en avslutning.



## 2 Metodisk tilnærming

TILNÆRMING METODE DATAINNSAMLING FELTARBEID ANALYSE KVALITET ETIKK

I kriminologien står teoretiske perspektiver knyttet til blant annet symbolsk interaksjonisme (speilingsteori som forklarer samhandling), sosiokulturelle forhold og ulike kontrollformer sterkt.<sup>4</sup> Havnesikringsfeltet med regelverk og kontrollsystem på den ene siden og interaksjon mellom kontrollører-havnepersonell og kontrollører-passasjerer på den andre siden passer inn i et slikt bilde, dog med en noe rettssosiologisk profil når det gjelder regelverk som kommunikasjonsform. Hovedmetoden i denne studien har vært intervjuer, observasjoner og dokumentanalyse.

Havner og havnesikring har vært et nytt felt å sette seg inn i. Jeg hadde noen tanker om hvordan jeg skulle kontakte havnepersonell og passasjerer, men tilgang til passasjerer slo ikke til slik jeg hadde tenkt. I første kontakt med fergeselskap fikk jeg blankt nei til intervju etter at de hadde drøftet det i ledergruppen. Egentlig var det bra, for det ville gitt en mer kvantitativ profil i passasjerundersøkelsen i stedet for en kvalitativ undersøkelse. Jeg hadde ved start noe kjennskap til generelle lover og dokumenter om sikkerhet og samfunnssikkerhet, men kjente ikke til havnesikringsdokumentene, som omtales i kapittel tre, ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code) og havnesikringsforskriften. Havnene kjente jeg kun som passasjer og fra tilfeldig gjennomgang. Når det gjelder intervju har jeg erfaring med lignende situasjon og samtale- og speilingsteknikker i åpne samtaler. Jeg visste imidlertid ikke helt hva som ville møte meg, og har tilstrebet å være så åpen som mulig i prosessen.

Jeg valgte ut tre havner som jeg ville besøke, to av dem med fergetransport, den tredje med kun godstransport. For å være mer klar til fergetransporthavnene, besøkte jeg godstransporthavna først. Besøket fikk stor betydning for kunnskap om havnesikring og regelverk, kontrollsystemet, motstand mot dette, sikringsnivåer og sikringstiltak, regelverk og mye mer. Feltet åpnet seg og læringskurven var høy. Før dette måtte det imidlertid jobbes med forskningsspørsmål og intervjuguidene. Det tok sin tid.

---

<sup>4</sup> Jfr. IKRS' hjemmeside om sentrale teoretiske perspektiver i kriminologien, KRIM4001.

## Tre havner

I Norge har vi rundt 600 ISPS-godkjente havner. Vi har syv havner med fast ferge/cruise-trafikk til andre skandinaviske og europeiske byer og havner. I tillegg er det en del sommercruise både fra Norge og på gjennomreise. De to fergehavnene som jeg studerte, var havner med ferger til europeiske havner. De opererer, som den tredje havna, også som godsterminaler med transport av gods inn og ut av havna. I de tre havnene har jeg intervjuet havnesjefer (PSO) og/eller havnekapteinerer/tilsvarende funksjon (PFSO), det vil si lederne i havneadministrasjonen/havnevesenet. Jeg har også intervjuet en av havnenes sikkerhetsrådgivere (RSO) og hatt en kortere samtale med en annen og et par utenforstående sikkerhetsrådgivere. Se om forkortelser i «Intervju med havnepersonell» på side 13 og oversikten på side 22.

Av havnas leietakere har jeg intervjuet et par meglere (godstransportører) og fergeselskapenes personale. Dette gjelder sikkerhetsansvarlige (PFSO), billettkontrollører og vekterne knyttet til adgangskontroll og kontroll av biler og passasjerer. I en av passasjerterminalene hadde jeg samtale med skipets sikkerhetsansvarlige (SSO). Når det gjelder havnenes kontrollører, har jeg hatt telefonisk kontakt med et par personer i Kystverkets administrasjon (hovedkontoret). Utover dette har det vært noen mindre og spredte samtaler med et knippe av personer med kompetanse om ISPS-koden og havnesikring, også sikkerhetskonsernet G4S som nylig har overtatt sikkerhetsrådgivningen for relativt mange havner, bortimot en sjettedel av ISPS-havnene.

Når det gjelder passasjerer har jeg gjort en passasjerundersøkelse og intervjuet 10 personer om deres opplevelse i passasjerkontrollen, hvordan de ser på terrortrusler, opplever trygghet ved fergereiser og hvor villig til å underlegge seg kontroll.

## Kvalitativ metode

Samfunnsvitenskapelig metode handler om å samle inn, analysere og tolke data, men det er viktig å gå metodisk til verks for å få kunnskap om den sosiale virkeligheten. Første fase i avhandlingen er å jobbe med å skissere mål/problemstillinger og hvordan undersøkelsen skal legges opp eller *designes* (Thagaard 2010:48).

Kvalitativ metode brukes når det er snakk om å undersøke noen få forekomster (men mye data om hver), mens en ved kvantitativ metode ofte undersøker et stort antall personer/forekomster ved statistikk (med få data om hver). Kvantitativ forskning handler ofte om «sammenligning», mens kvalitativ forskning handler mer om «samspill». I kvalitativ forskning er vi ikke ute etter å sammenligne individer, men *sosiale relasjoner* som individene inngår i. Universalialia (felles trekk/egenskaper/klassifiseringer) kommer en fram til ved å skille ut noe informasjon/data for så å betrakte resten. En sammenligner imidlertid også hele veien, men da i forhold til «situasjoner», «hvem», «hva», «hvorfor» og «ved hjelp av hva» (ibid). I kvalitativ forskning ser vi etter hvilke spilleregler som brukes og hvilke spill som er i gang innenfor reglene og hvem som spiller hva i forhold til hvem. I tillegg må en se på i hvilken sammenheng det har gyldighet ved å studere formålet med spillet og hvilke ressurser som kreves for å delta (Wadel 1991:75-78).

*Observasjoner.* Observasjon er ikke noe en bare ser, det er mer. Observasjoner er også informasjon om det man ser etter. Et steg er derfor å tilegne seg kulturell kunnskap som informantene besitter. Observasjonene må kunne festes til de kulturelle kategoriene, som informantene bruker til å feste sine observasjoner i (Wadel 1991:81-82). De kulturelle kategoriene hos mine informanter gjaldt for eksempel adgangskontroll og passasjerkontroll, høye gjerder og kamerabruk eller også forhold rundt ISPS-reglene og sikkerhet. Som metode i forbindelse med intervjuene har jeg brukt mye notater og nedtegnet så nøyaktig som mulig hva de sa og hva de gjorde og måten det ble gjort på, for eksempel nettopp i forbindelse med adgangs-/gatekontroll, billettsjekk og passasjersjekk.

Går en et skritt videre i måten å lese omgivelsene på, vil jeg framheve den måten Spitzer ser inn i kontrollsystemer ved å se på avviksproduksjon og den måten Finstad ser på politiskjønnnet ved å se på atferdsproduksjon. Spitzer viser vei i måten å forstå dynamikken i strukturell endring gjennom kontrollsystemets utvikling, det vil si forståelse av systemets effektivitet i forhold til problembefolkning. Han framhever at man må definere betydningen av ord og finne årsak til avvik, ikke bare konstatere at det er avvik ut fra kontroll, og må samtidig se på gjensidig avhengighet (i systemet) og monopol-, stats- og (eventuelle) nye former for kapitalisme. Han refererer til bl.a. Marx, Foucault m.fl, - Foucault med sitt arkeologiske, historiske og gravende blikk (Spitzer 1974). Finstad gikk inn i politimiljøet, så på omgivelsene – hva som skjer og i forhold til observasjon og intervju med tjenestemenn; -

hvordan de gjenkjenner atferd og hvordan det ageres på atferd; måten å «se» på, og måten å bruke politiskjønnnet på. Hun refererer blant annet til Bourdieu (Finstad 2000, 2006). De beskriver egentlig en strukturell (framgangs)måte å lese omgivelsene på, som sammen kan betegnes som en «Spitzer og Finstad-form».

### **Utforming av forskningsspørsmål**

Utforming av forskningsspørsmålene i denne avhandlingen har hatt en klar retning, men det har tatt tid å støpe formen. Det er visst ikke så uvanlig idet en ofte vil ha en eksplorerende/-utforskende tilnærming og utforming når man driver med kvalitativ (orientert) forskning, - og forskningsspørsmål vil kanskje ikke være helt avklart før mot slutten av prosjektet etter at feltarbeidet er i havn (Fangen 2010:33). For min del har jeg vært åpen til dette, men det har vært viktig å ha en helt klar retning inn mot feltet/passasjerkontrollen, blant annet for å planlegge i forhold til bruk av egnet metode/intervjuer. Man prøver også å få det til å gå sammen med teorien, og det har derfor vært aktuelt å jobbe fra begge sider. «Det er ikke valg av teori og forskningsmetode som bestemmer problemstillingen, men omvendt», (Johannessen m.fl. 2010:59) eller som Finstad sier, «Kunsten består i å balansere mellom denne retningen og en åpenhet for det uventede» (Finstad 2008:66).

## **Innsamling av data**

Hovedspørsmålene til havnepersonell har dreid seg om erfaring med reglement, sikkerhet og kontroll. Observasjon i havna har dreid seg om å se på adgangskontroll, kameraovervåking og kontrollen. Intervjuene med passasjerer har handlet om å undersøke sikkerhet/frykttkultur og i hvilken grad de vil akseptere personkontrollerende prosedyre, se vedlagte intervjuguider. En vet ikke på forhånd hva som er *data*, men etter sortering, gruppering og kategorisering, sitter man igjen med det en har merket seg og fortolket.

*Data* er produktet, det man har gitt en betydning (Wadel 1991:79). Data er det materialet som danner grunnlag for videre arbeid, vurdering og meningsdanning. Jeg har fått mine data gjennom tolkning og analyse av offentlige dokumenter og notater fra intervjuer, samtaler og observasjoner og har ellers trukket veksler på litteratur/teori og egne erfaringer fra reiser.

## Feltarbeid

Jeg har besøkt tre havner og intervjuet havnepersonell og passasjerer. Passasjerene ble ikke intervjuet i havnene i tilknytning til besøk der. De måtte jeg finne andre måter å få tak i. Til bruk i intervjuene ble det utarbeidet intervjuguider (vedlagt). Det var viktig at de var klare til bruk før intervjuene. Intervjuguiden for passasjerene er brukt uvilkårlig, punkt for punkt, mens intervjuguiden for havnepersonell og kontrollører er brukt mer fritt. Med hensyn til forkortelser, se vedlegg 1. Forkortelsene forklares i kapittel tre.

## Dokumenter

For å få et bilde av myndighetenes sikkerhetsforståelse og tendenser har jeg innhentet informasjon fra og studert en rekke offentlige dokumenter, som utredninger, meldinger, lover/forskrifter og direktiver knyttet til risiko, havnesikring, samfunnssikkerhet og terrorisme. Spesielt er det brukt mye tid på havnesikringsforskriften. Dette har vært et grunnlag for å forstå i hvilken sfære og sammenheng kontrollsystemet og passasjerkontrollen fungerer i. En viktig grunn til å kombinere deltagende observasjon med studier av dokumenter er at en får en mulighet til å kontekstualisere materialet bedre. Det er viktig å være oppmerksom på å lese dokumenter som uttrykk for den samtiden de ble skrevet i (Fangen 2010:186). Dokumentene i denne studien er imidlertid ikke av særlig gammel dato, det eldste er vel sikkerhetsloven av 1998. Det letter arbeidet en del at mange dokumenter er tilgjengelig på internett.

## Intervju med havnepersonell

I kategorien «havnepersonell» inngår for det første *havnesjef/tilsvarende* (PSO) og *havnepolitiskaptein/tilsvarende* (PFSO), som også som regel er sikkerhetsansvarlig for hele havna. Disse to inngår i betegnelsen havneadministrasjonen, som jeg også omtaler som havnevesen. Så er det *sikkerhetsansvarlige* på hvert tildelt eller leid område av havna. Også disse har betegnelsen PFSO i ISPS-systemet. I tillegg er *sikkerhetsrådgivere* (RSO) for havna, som regel et vaktelskap, men kan også være en sikkerhetsansvarlig (PFSO) fra en annen havn. Så er det *vektere*, gjerne knyttet til det samme vaktelskapet. Utover dette er det meglere/transportører, som opererer på havna. Sist, men ikke minst er det *Kystverkets personell*, som jeg også har tatt inn i betegnelsen «havnepersonell». Disse betegner jeg også som havnemyndighetene, eventuelt samme med havneadministrasjonen/havnevesenet.

Sikkerhetsansvarlige (PFSO), var de første som ble ringt opp og som jeg fikk avtale med. Etter det fikk jeg samtaler med de andre. De fleste jeg har møtt har vært åpne, velvillige og

imøtekommende. Intervjuene startet i februar 2012 og fortsatte fram til sommeren. Jeg har hatt 14 intervjuer med «havnepersonell» fordelt på 2 PSO, 4 hoved-PFSO, 2 område-PFSO (1 telefonintervju), 1 RSO, 1 vektere, 2 meglere og 2 fra Kystverket (telefonintervju). Gjennomsnittlig intervjutid har vært ca. en time, hvorav tre telefonintervju. Jeg har også hatt samtaler med andre i PFSO-funksjon og i RSO-funksjon, vaktelskaper og annet personell.

I første havn ble intervjuguiden fulgt ganske nøye. Der fikk jeg mye informasjon som satte meg i stand til å lese meg opp til nødvendig kunnskap, og som gjorde at jeg i de neste intervjuene var noe mer spissformulert i spørsmålsstillingen. Stort sett handlet imidlertid intervjuene om intervjuguidens spørsmål (se vedlegg) om bruk av sikringstiltak og ressurser.

### **Intervju med kontrollører – Ved observasjon i fergeterminal**

Observasjoner av passasjerkontroll er basert på informasjon fra intervjuer ved en skipsavgang og to egne studiereiser med et annet selskap. Ved intervju ble det på forhånd gjort avtale med fergeselskapets sikkerhetsansvarlig (PFSO) om å få intervju personalet. Det ble gjort intervju med til sammen 5 i «kontrollørgruppen»; En område/adgangsansvarlig: samtale og omvisning og sjekk av området før åpning. En billettør ved innsjekking med biler. En vekter ved stikkkontroll av biler ute (sammen med flere). To vektere (den samme pluss en til): samtale inne i terminalbygget ved innsjekking, om profilering av passasjerer, gjennomgang av skanning og annet. En sikkerhetsansvarlig for skipet (sikringsoffiser/tilsvarende-SSO). Alle var på jobb under intervjuet, så intervjuene ble flere oppdelte samtaler etter hvert som de hadde anledning til å snakke. Her ble intervjuguide del 2 (vedlegg 3) benyttet fritt.

Gjennomgang av bilkontrollen ute er beskrevet nærmere i kapittel fire, mens kontrollen inne i terminalbygget/avgangshallen er beskrevet i kapittel fem. Her er det observasjon av kontrollen og kontrollmetodene som er i fokus.

### **Intervju med passasjerer**

Jeg fikk til slutt tak i 10 passasjerer. I utgangspunktet var jeg helt uvitende om hvordan det var å få tak i passasjerer, - slett ikke lett, viste det seg. Et halvt år gikk med utprøving av intervjuguide/spørreskjema og i mellomtiden var det noen telefoner til fergeselskaper om muligheten for å intervju passasjerer. Jeg hadde i begynnelsen en idé om en mer enquetlignende undersøkelse, som ikke skulle ta mer enn 10-15 minutter å besvare, og med mange passasjerer. Jeg så for meg at passasjerene selv kunne svare på et spørreskjema/quest-back.

Dette ble helt feil. Det var ikke sjans i havet om at selskapene ville slippe meg løs i avgangshallen og plage passasjerene med spørsmål. Jeg prøvde også å få innpass på et par av sommer-cruisene, men det var et enda lenger lerret å bleke. De har hovedkontor andre steder i Skandi-navia og noen har moderkontor i USA. Forhåndsforespørsler ble formidlet muntlig over telefon, men ble misforstått. I mellomtiden hadde jeg testet ut intervjuguiden på noen studentkollegaer og deretter på noen arbeidskollegaer.

En dag på toget så jeg en som jeg visste hvem var, men ikke kjente. Ut fra samtalen han hadde med et par kvinner virket det som de skulle på cruise. Tre uker senere ringte jeg ham og sa at jeg hadde sett ham på toget og lurte på om han hadde vært på cruise og om det var mulig å få intervju ham. Det ble det første intervjuet. Dette var sommeren 2012 og jeg var begynt å tenke på situasjonen uten passasjerer, men etter dette gikk det noe lettere. Gjennom kjente fikk jeg etter hvert tips om folk som hadde vært ute og reist og tok kontakt.

*Intervjuguide del 3* ble endret i tre runder. Resultatene fra testintervjuene viste at metoden med korte spørsmål og svar var lite hensiktsmessig. Jeg fikk ikke fram dynamikken jeg var ute etter. Intervjuguiden ble derfor bygget ut med et skjema hvor passasjerene foruten spørsmål om service, sikkerhet og trygghet i forhold til terrorisme, skulle svare på spørsmål rundt passasjerkontrollen og hvor langt de var villige til å akseptere ulike former for passasjerkontroll, også langt utover det som er tillatt etter norsk lov i dag. Svarene man får ligger ikke i ja-nei-perspektivet, men i oppfølgingsspørsmålet; *hvorfor det, hvordan, fortell*. Imidlertid ser jeg at ja-nei også ble viktig for å se på absolutte standpunkter. Jeg synes intervjuguiden med skjema har fungert bra, og jeg må si at jeg ble begeistret for denne formen. En videreføring med et større utvalg ville vært spennende.

For 8 av de 10 passasjerene ble vedlagte intervjuguide benyttet. To ble intervjuet med forrige versjon. Den største forskjellen ligger i spørsmål 12 om det er nødvendig å kontrollere deg som terrorist og om det er nødvendig å kontrollere andre. Spørsmålet er ikke ment å skulle fange eller kneble noen på noen måte, men jeg ser at det kan framstå som et fangende spørsmål. «Bølle» svarte en, men med muntherhet i stemmen. Spørsmål 11 handler om man ønsker passasjerkontroll som terrorbekjempende kontrolltiltak, noe mange svarte bekræftende på. Når neste spørsmål gjelder en selv oppsto det en kontrast. Jeg fikk også andre reaksjoner som viste at passasjerene var noe brydd over akkurat det spørsmålet. De svarte for øvrig på en engasjert

måte, og på spørsmål etter intervjuet om hvordan de syntes det var å bli intervjuet, er inntrykket at de syntes det var både interessante og givende spørsmål. Intervjuene tok 1-1,5 time.

### **Operasjonelle definisjoner av «passasjerkontroll»**

I Havnesikringsforskriften er kun adgangskontroll benyttet som begrep og man forstår som regel ut fra sammenhengen hva som menes. For å unngå misforståelser i intervjuene og med intervjuguidene, måtte jeg imidlertid ha klarere definisjoner og utarbeidet derfor operasjonelle definisjoner for *adgangskontroll*, *sikkerhetsjekk* og *personkontroll*, som er samlet i begrepet «passasjerkontroll», jfr. beskrivelser i «spørsmål» 6,7 og 8.

*Adgangskontroll.* Dette er adgang til sikret område enten ved billett eller passerseddel eller ved at en melder seg ved navn og eventuelt legitimerer seg. «Terrorkontroll» definerer jeg da i denne sammenhengen som kontroll, som *går ut over* adgangskontroll. *Sikkerhetsjekk/gjennomføring* er den fysiske kontrollen som vekterne eller andre kontrollører (politi/tollere) gjør av person, håndbagasje og bagasje, eventuelt også av bil. Det kan være med metalldetektor enten håndholdt eller i metallskanningbue og det gjelder skanningsapparat for bagasje. Det kan også omfatte kroppsskanning med millimeterbølgekamera, men det har ikke vært med i denne undersøkelsen. I havnesikringsforskriftens §25 benyttes om dette begrepet *gjennomføring*. Med *personkontroll* menes i denne sammenheng identitetssjekk med godkjent legitimasjon, for eksempel pass, førerkort og bankkort.<sup>5</sup>

## **Hermeneutisk tolkning og analyse**

Analyse av kvalitative data består i å tolke og bearbeide tekst, og den hermeneutiske formen er å gi tolkningen en *mening*. Et viktig mål er også å oppnå *forståelse* for sosiale fenomener på bakgrunn av data om personer og situasjoner (Thagaard 2010). Man undersøker *meningen* hendelser og erfaring har for dem som opplever dem, og hvordan det kan fortolkes og forstås. Poenget er å generere (produsere/frembringe) kunnskap. En hermeneutisk tilnærming legger vekt på at det ikke finnes en egentlig sannhet, men at fenomener kan tolkes på flere nivåer. *Meningen* må forstås i lys av den sammenhengen(en kontekst som ofte er i endring) det vi studerer er en del av, og delene forstår vi i lys av helheten (Thagaard 2010:39).

---

<sup>5</sup> Vanligvis brukes begrepet «personkontroll» om det å innhente opplysninger som er relevante for å vurdere en person, som regel ifm. sikkerhetsklareringer, slik noen offentlige etater gjør, (jf. politilovens §17c3).



Jeg har brukt primærdata fra intervju og observasjoner til å generere meningsdannende kunnskap om havnekulturen og passasjerkontrollkulturen. Jeg har også brukt teori for å sette et teoretisk utgangspunkt eller for å fremheve «handlingens skjulte eller underliggende betydning», som Fangen sier om tredje grads fortolkninger (Thagaard 2010:41).

Analysen er på den ene siden gjort mot data fra intervju med havnepersonell og sett i sammenheng med kontrollsystemet og den politiske sfære *og mot* passasjerkontrollen. For eksempel har jeg sett på *styring*, maritim terrorisme og handelspolitikk. Når det gjelder data i passasjersammenheng, så har for eksempel kategoriene vært profilering, frykttkultur, risiko og trygghet. Analyse av data foregår under hele arbeidsprosessen og man forholder seg ikke til kategoriene helt klart hele tiden, og det tar også tid før man ser konturene av det.

Jeg har forsøkt å tolke hvordan informantene selv har tolket situasjonene/fenomenene og setter dette i en sammenheng, for eksempel med service. Det er dette Fangen kaller annen grads tolkning (Thagaard 2010:40). Når det gjelder fortolkningen av kontrollsystemet og sikringssystemet innen ISPS har jeg prøvd å gå bakenfor å se på hvilke ideologiske sfærer som ligger bak, for eksempel via dokumenter om terrorisme eller hva man er opptatt av innen handelspolitikken, - slik jeg tolker det mot mine data. Dette er kategorier som ligger til grunn for en kritisk tolkning og er en form for *kritisk teori*, som setter handlinger inn i en mer omfattende sammenheng (Thagaard 2010:41).

Videre har jeg også forsøkt å skape et meningsaspekt ved å presentere utsagn fra informantene for å få fram hva informantene prøver å formidle. Dette er samtidig argumenter for hvordan situasjonen kan være og hvordan jeg fortolker den. Det er imidlertid ikke noen selvfølge at informantene svarer på det man spør om/er ute etter. Spørsmålene kan ha vært for enkle eller det kan være at sammenhengen som jeg spør etter ikke kommer klart nok fram eller også at man har andre forestillinger om kategoriene (jf. Wadel 1991:83-85).

Når for eksempel passasjerene svarer, avsluttes ikke alltid svarene fullstendig, mye ligger derfor også i måten svaret framføres på, ansiktsuttrykk og hender, for eksempel når man med et oppgitt uttrykk, et par små, men skarpe nikk slår hendene ut, som kan bety: «ja, da kan du tenke deg selv». Alle hadde heller ikke kommentarer til hvert spørsmål, og svar på ett spørsmål kan være en forsterkning av svaret på foregående spørsmål. For eksempel når man svarer et klart «ja» på prosedyrespørsmål 20 om profilering ved hjelp av en «terrorliste» etter

å ha hatt en utdypende kommentar på spørsmål 19 om profilanalyse ved bruk av navneliste.

## Kvalitet

I kriminologisk litteratur framheves viktigheten av å følge en planmessig vitenskapelig framgangsmåte og beskrive hva som ligger til grunn for analyser man presenterer. Feilkilder må vurderes og man må blant annet velge metoder som best kan belyse temaene som skal undersøkes og presentere hvilke teorier man bruker eller utleder (Finstad 2007). Av type feil som kan oppstå i forskningen har jeg spesielt hatt fokus på representativitet og etikk.

### Representativitet

Det er alltid et spørsmål om hvor representativ forskningen er, om resultatene for utvalget blir de samme som vi ville fått om vi hadde undersøkt hele populasjonen.

*Reliabilitet* (pålitelighet/etterprøvbarhet). Et viktig poeng med forskningen er at den skal være etterprøvbar. Reliabilitet handler ofte om målinger og bearbeidingen av datamaterialet i undersøkelsen er utført på en slik måte at vi kan stole på at resultatene av undersøkelsen er nøyaktige og korrekte. Kunne andre kommet fram til de samme konklusjonene? Tolkninger kan være forskjellig, og jeg har vært så tydelig jeg kan med hensyn til framgangsmåter, bruk av teori, dokumenter og hvilke data fra intervjuene som fører fram til slutninger. Referansene er mulig å etterspore. Det som kan sies å styrke reliabiliteten er også bruken av intervjuguider, som kan brukes i en tilsvarende undersøkelser.

Havnene er i samme båt, og jeg har kun besøkt tre havner, men har forsøkt å peke på forhold som vil være representativt for et større antall havner. Holdninger, som jeg har møtt i havnene, er også sjekket mot Kystverkets synspunkter og det jeg har sett av *havnemiljøets* egne uttalelser. I flere spørsmål verifiseres at holdninger som er undersøkt gjelder for en større andel. Det samme gjelder kontrollspørsmål til noen av sikkerhetsrådgiverne (RSO), som har stor kontaktflate i havnemiljøet. Det er derfor grunn til å tro at en lignende undersøkelse rettet mot havnene ville pekt i de samme retninger. Det må imidlertid tas forbehold om at holdninger i havnemiljøet, som i andre miljøer, vil kunne være skiftende, spesielt over tid.

Når det gjelder intervju med passasjerer, deltok ti passasjerer pluss noen i testintervju og noen i utprøvingen. Utvalget er for lite til at en med sikkerhet kan si at det ikke ville gitt et annet utfall i en ny undersøkelse. Et interessant forhold er imidlertid at passasjeundersøkelsen har visse likhetstrekk med en større undersøkelse når det gjelder fryktkultur, jf. referansene til Wollebæk m.fl. Dette kan imidlertid være tilfeldig. Undersøkelsen med passasjerene kan likevel stå alene.

*Validitet:* Validitet (gyldighet) handler om i hvilken grad en undersøkelse faktisk måler eller registrerer det vi ønsker å finne ut noe om. Jeg har åpne forskningsspørsmål idet jeg ønsker å studere *hvordan* forhold fungerer. Spørsmålet er om dataene vi samler inn er relevante for problemstillingen. Det kan være flere måter å få høyere grad av gyldighet, men ved tolkning av svar fra informantene, er det lite hensiktsmessig å gå tilbake å spørre om man er enig i tolkningen. Gyldig kunnskap oppstår når motstridende påstander blir diskutert, og hva som er gyldig observasjon, bestemmes gjennom de argumenter ulike deltakere kommer med i en samtale, mener Fangen med henvisning til Lyotard. Målet er imidlertid ikke enighet, men bør være paralogi, en fruktbar uenighet som bidrar til nyskapende kreativitet (Fangen 2010:238).

Etter de første intervjuene, som ble gjort med opptak av lyd, transkriberte jeg hele intervjuet. Ett intervju var på 11 sider med alle eh-er, avbrytelser, framvisninger og andre samtalelyder. Det sier seg selv at denne formen i liten grad er egnet til gjennomsyn av andre, og fortolkningen av notatene skjer ofte senere. Gjennomlesing av informantenes var dermed uaktuelt. Det samme gjelder passasjerintervju. Her var formen på intervjuet så styrt av intervjuguidene at det i seg selv gjorde det lite interessant. Gjengir så de nedtegnede notater og sitater det informantene mente? Jeg har brukt en direkte nedtegning uten omskrivninger. Noe går selvfølgelig tapt idet en ikke konstant kan notere alt, men det er disse som er fortolket. Jeg har tilstrebet å ikke legge mer i det enn det utsagn gir uttrykk for, men det er mye som ikke er med og en kan derfor si at uttalelser er underkommunisert.

## **Etikk**

Til grunn for avhandlingen ligger *de forskningsetiske retningslinjer*<sup>6</sup> som benyttes ved Institutt for kriminologi og rettssosiologi, Universitetet i Oslo. Det innebærer å følge de

---

<sup>6</sup> Gitt av Den nasjonale forskningsetiske komité for samfunnsvitenskap og humaniora (NESH).

kontrollmekanismer som gjelder for forskere og rette seg etter prinsipper, regler og retningslinjer for vurdering av om handlinger er riktige eller ikke. Det handler om å respektere og vise følsomhet, oppmerksomhet og imøtekommenhet overfor den sosiale verden man undersøker. Blant flere temaer handler det om informert samtykke, anonymisering og personvern, plikt til å unngå skade og behandle andre og seg selv på en forskningsetisk forsvarlig måte (Finstad 2011).

*Informert samtykke og anonymisering.* Alle intervju startet med en samtale om ivaretagelse av taushetsplikt og konfidensialitet. Vedlagte informasjonsskriv ble benyttet som skriftlig informasjon. Med hensyn til personvern, ble det informert om at prosjektet er registrert og godkjent av Personvernombudet for forskning, Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (NSD). Det ble vektlagt at opplysninger som gis ville bli anonymisert slik at ingen enkeltpersoner kunne gjenkjennes og at all informasjon ville bli behandlet med diskresjon. Havnemiljøet i Norge er stort, men antall fergehavner er få. Informasjon framstilles derfor på en måte som ikke er til skade for personer eller institusjon/firma. Alle jeg har snakket med har vært åpne, - til en viss grense. Anonymisering av både havnene og havnepersonell har vært en forutsetning fra deres side. Jeg har av hensyn til det og informasjon som ikke er åpen lagt meg på en linje som tar hensyn til deres integritet. Deres åpenhet henger sammen med denne tilkjennegevende garantien, men antar at forberedelser, min erfaring og sikkert alder også, har spilt en viss rolle. En viss sensitivitet har således vært nødvendig, men jeg mener at jeg har utvist nødvendig respekt og følsomhet uten at det i nevneverdig grad har fått påvirke resultatet og fremstillingen.

### 3 Eksepsjonell havnesikring

HAVNESIKRING ISPS-KODEN MARITIM TERROR HANDELPOLITISKE MOTIV

Sommeren 2007 trådte havnesikringsforskriften i kraft, den norske versjonen av ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code). ISPS-koden av 2002 er en rammeavtale for sikkerhetsstandard på skip i internasjonal fart og havner som tar i mot ISPS-skip. ISPS-koden er utarbeidet av FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International maritime organization) og innføres i alle medlemsland. For Norges ISPS-havner betyr **det** mange nye planer, fysisk sikring med høye gjerder og kameraovervåking og nye sikringsnivåer. Tilpasningen har ikke bare vært enkel, men det viser seg også at man handelspolitisk tjener på strengere sikringstiltak fordi de kan skilte med «trygge» havner. Materialet viser at havnepersonalet er mer opptatt av driften enn terrortrusselen og kontroll av passasjerer.

I dette kapittelet prøver jeg å få en helhetsforståelse ved å undersøke havnesikringens kontrollsystem og ISPS-koden som styringsprinsipp og hva sikringsnivåene innebærer. ISPS-koden er ment å skulle verne mot *maritim terrorisme*, og jeg vil samtidig undersøke dette fenomenet og hva slags type risiko man står overfor. Dette har interesse for kontrollfunksjonene, som jeg ser på i kapittel fire og fem. Det er derfor også viktig å se på hvilke dokumenter som inngår i «terrorregelverk» knyttet til terrorisme. Jeg vil også prøve å få et bilde av de handelspolitiske løsningene i forhold til havnetransport.

Når det gjelder teoretiske utgangspunkt og perspektiv har jeg foruten lov- og regelverket dratt veksler på Pierre Bourdieus teorier om reproduserende og symbols maktbruk sammen med Zygmunt Baumans syn på fremmedgjøring, Janne Flyghed i forbindelse med sikringsnivåer og normalisering av det eksepsjonelle. I forhold til maritim terror er det spesielt Signe Astrup Arnesen, Tore Bjørgo og Morten Bremer Mærli samt Iselin Nordenhaug og Jan Oskar Engene som trekkes fram. I tillegg brukes Ulrich Beck. Til underkapittelet om handelspolitikk er foruten en del dokumentanalyse, Jan Georg Christophersen gjennomgående aktuell sammen med Anthony Giddens når det gjelder globaliseringsperspektivet.

Nedenfor følger først en skisse over havnesikring og kontrollsystemet. Den kan eventuelt brukes til oppslag siden.

\* = Roller/funksjoner og sikkerhetspersonell

## Havnesikring- og kontrollsystem meglere, vektere og kontrollører.



NO ENTRANCE WITHOUT  
ISPS IN YOUR COUNTRY

Coast guard: \* Egen kontroll

USA satte en frist: Etter 1.7.2004 får ingen skip fra ikke-ISPS-land anløpe.

FNs sjøfartsorganisasjon: **IMO** (International Maritime Organization):

**SOLAS 1974**, Vedlegg i 2002: **ISPS** (International Ship and Port Facility Security Code).

ISPS-SKIP: Alle skip i internasjonal trafikk må ISPS-godkjennes.

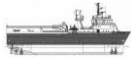
ISPS-HAVN: Alle havner som tar imot ISPS-skip må ISPS-godkjennes.

**EFTA**: Tilsvarende regler. 2005: utvidede EU-regler: gjelder også havneområder.



**ESA**: EFTAs overvåkingsorgan med ansvar for \* kontroll med EFTA-landene.

Norge 2007: **Havnesikringsforskriften**: sikrer oppfølging av ISPS og EU-regler.



Ansvar for skip på sjøen: Sjøfartsdirektoratet  
(styrt av: Handels- og næringsdepartementet)



Ansvar for kontroll av havner og farvann: \* **Kystverket**  
(styrt av: Fiskeri- og kystdepartementet)

**Kommunen (havnesikringsmyndighet)**: Ansvar for **Havnestyret**

Havnestyret; ansvar for havna-KF og tilsyn med øvrige havner.

**HAVN-KF** Ansvar for kommunal havn: Gjerder, porter, overvåkingsystem, kraner.

**PSO** \* **Havnesjef-PSO**: (Port Security Officer), havnas sikringsoffiser

**PFSO** \* **Havnekaptein-PFSO** (Port Facility Security Officer): sikkerhetsansvarlig.  
havneterminalens sikringsoffiser.

\* Kranførere, driftspersonell, andre.

**RSO**

\* **Sikkerhetsrådgiver-RSO**: sårbarhetsvurdering, sikringsplaner.  
(**Vaktselskap**, innleid av havnesjefen, godkjent av Kystverket)



Utleid område til \* **meglere**; transport. Egen \* sikkerhetsleder-PFSO  
på eget område.



Fergeselskap: leier område og terminalbygg. Har egen \* PFSO på land.

**SSO**

\* Skipet har også sin egen sikringsoffiser-SSO (Ship Security Officer).

**VAKTSELSKAP** \* Vektere med vekterutdanning forestår gatekontroll og personkontroll.  
Havna (evt. megler) leier inn vaktselskap. Fergeselskapet leier egne vektere.

# Havnevirkksomhet

I dette underkapittelet gir jeg et riss av organisering og styring av havnene og hvordan de kontrolleres. Den nasjonale havnestrukturen består av 10 hovedhavner; Tromsø, Bodø, Trondheim, Ålesund, Bergen, Karmsund, Stavanger, Kristiansand, Grenland og Oslo, fordelt på åtte transportkorridorer (St.mld.024 (2003-2004), pkt.4.4.2, jf. pkt. 8.3). I tilknytning til disse er det en rekke stamnetthavner, mens resten betegnes som lokale havner. Av fergehavner er det Borg, Oslo, Sandefjord, Larvik, Kristiansand, Stavanger og Bergen. Myndighetene er opptatt av å styrke sjøtransporten og samarbeidet mellom havnene (ibid).

Havnestrukturen er fastsatt gjennom politisk behandling av Nasjonal transportplan (NTP) og myndighetsutøvelse gjennom vedtak etter havne- og farvannsloven<sup>7</sup>. Denne lovens formål er å legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel, effektiv og sikker havnevirkksomhet samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk (§1).

Dette er viktig blant annet fordi en ekstrem høy andel av den innenlandske vareproduksjonen eksporteres (over 60%), og herunder olje og gass, som oftest transporteres sjøveien (ibid: pkt. 8.2.2). EFTA og EU er sammen den største handelspartneren i verden med en andel på 2/3-deler og hvor europeiske redere kontrollerer 34% av verdens flåte, 13% under et EU-lands flagg. Inngrep i transportnæringen til sjøs vil dermed lett kunne få store konsekvenser (Borge 2004:11).

## Ansvar og myndighet

*Kystverket*, som er underlagt Fiskeri- og kystdepartementet, har kontrollansvar i alle norske havner. Kystverket har havne- og farvannsforvaltning, men har ikke ansvar for skipene som anløper havnene, det er det Sjøfartsdirektoratet som har (underlagt Nærings- og handelsdepartementet). Kommunen har et *havnestyre*, som skal føre tilsyn med alle havner i kommunen. Havnestyret skal også se til at *havneadministrasjonen* etterlever regelverket. Havnevirkksomheten gjelder forvaltning og drift av havnene. I Norge er det i overkant av 600 ISPS-havner (i 2011). De offentlige havnene er kommunale og har betegnelsen Navn Havn KF (kommunalt foretak), men der er også noen interkommunale havner. Kommunene har som eier ansvar for planlegging, drift og utbygging av kaianlegg og havneinnretninger (havne- og

---

<sup>7</sup> Havne- og farvannsloven er per våren 2013 under revisjon.

farvannsloven, § 16). Kommunen har forvaltningsansvar og myndigheten innen et *havnedistrikt* som må opprettes (samme området som kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven (ib.§9)). Opprettelse av havnedistrikt er også nødvendig for å kunne fastsette og kreve inn havneavgifter. Det kan være flere kai- og havneanlegg innenfor distriktet. Som kommunens styringsorgan er det havnestyret som har ansvar for, og oppsyn med all virksomhet i kommunens sjøområde og fører tilsyn med at kaianlegg og andre anlegg og havneinnretninger (kraner) er i forsvarlig stand samt at ferdselen på sjø og land ikke hindres eller vanskeliggjøres (ib.§16).

### **Havnenes funksjon, oppgaver og utleie av gods- og fergeterminaler**

*Hjemmelsgrunnlaget* for havnesikringsforskriftens oppfølging av ISPS-koden finner vi i havne- og farvannsloven, som kom i 2009, - altså to år etter havnesikringsforskriften. Her er det slått fast at eiere og operatører av havner og havneterminaler skal treffe de tiltakene som er påkrevd for å forebygge og hindre terrorhandlinger og andre forsettlig, ulovlige handlinger rettet mot havnen, havneterminalen, eller fartøy som bruker havnen eller havneterminalen (§43). Havnene pålegges å utarbeide sårbarhetsvurdering, ha godkjent sikkerhets- og terrorberedskapsplan, underlegge seg inspeksjoner ved nasjonal eller internasjonal myndighet og utpeke og lære opp særskilt personell med ansvar for sikkerhet og terrorberedskap.<sup>8</sup> Drift og vedlikehold av havner er regulert i havne- og farvannslovens kapittel 6, som gir både eier og operatører av havner og havneterminaler plikter. Hovedoppgavene er å motta skip, lasting, lossing, lagring og transport av gods. Havnene fyller ofte flere funksjoner og er gjerne benevnt som fergehavn, fiskerihavn, containerhavn, stykkgodshavn, bulkhavn, og/eller cruisehavn (St.meld. nr.46 (1996-97), pkt.5). Havnene leier ut områder og bygninger/-terminaler til transportmeglere og fergeselskaper.

Med begrepet «terminal» (port facility) menes det arealet hvor det foregår interaksjon mellom fartøy og havn, ankringsplasser, venteplasser og lignende steder fra hvor det foretas anløp til havn (havnesikringsforskr.§3, m). Terminalbegrepet brukes ofte om omlastingssted(område) enten det gjelder gods eller passasjerer. En snakker derfor også om *terminalbygg*. I passasjer-

---

<sup>8</sup> Fiskeri- og kystdepartementet kan gi forskrifter innen dette og annen sikkerhets- og terrorberedskap i havner, herunder forbud mot bruk av farvann(sikkerhetssone), adgang til å foreta kontroll og bortvisning av personer, kjøretøy og gjenstander som skal inn i havn eller havneterminaler, utstedelse og utforming av identifikasjonsbevis, adgang til å forby fartøy å gå til havnen eller havneterminalen, pålegge å forlate havnen/havneterminalen og sist, men ikke minst, stenging av havner eller havneterminaler (ibidem).



sammenheng er terminalbygget eller *fergeterminalen* der man blir adgangskontrollert og sikkerhets sjekket.

Kommunen, som havnesikringsmyndighet og terminaleier, er ansvarlig for at alle oppgaver og forpliktelser knyttet til havneterminaler overholdes. Ved tvil fastsetter Kystverkets regionskontorer hvem som anses som eier av den enkelte terminal (ibid;6). Kommunen har derfor ansvar for å sørge for at terminalbygg er forsvarlig *utrustet*, og at det drives på en måte som ivaretar sikkerheten for liv og helse. Materialet i studien viser at havnemyndighetene i liten grad involverer seg i det som skjer i fergeterminalen og at fergeselskapene i liten grad forventer det. De opplever imidlertid at det er et bra samarbeid, selv om de selv må iverksette og drifte utrustningen i terminalbygget.

### **Havnevesenets/havneadministrasjonens ansvar og drift**

I det daglige er det den kommunale havneadministrasjonen, også kalt havnevesenet,<sup>9</sup> som har den utøvende/operative driften og daglig tilsyn i havna og som skal påse at lover og forskrifter, enkeltvedtak og andre avgjørelser etterleves. Øverste leder er som regel en havnesjef(PSO)<sup>10</sup> eller havnedirektør, som rapporterer til havnestyret. I tillegg er det medarbeidere som havnekaptein(PFSO) med sikkerhetsansvar og andre ledere og personell, både kontorpersonell og driftsoperatører som jobber ute på kaia med å betjene(kranførere) eller se til kranene med videre. Kranførerne har særdeles viktige funksjoner idet de betjener svært kostbare kraner med høy lasteevne (containere). Det er havna og havnevesenet som står for alle fasiliteter og infrastruktur som gjerder, porter, kraner osv. mens transportmeglerfirmaene står for transporten ut og inn av havna (ofte bare kalt meglere). Hvor bra ei havn går for å være henger gjerne sammen med hva man kan tilby av kran- og lossekapasitet, - og tyverisikkerhet har denne studien vist. Når det gjelder adgangsgatecontrolen, som er nødvendig for å være ISPS-godkjent havn, har noen havner valgt en brukerstyrt ordning ved at ett meglerfirma har tatt ansvar for denne funksjonen. På grunn av mulig personkontroll/kroppsvisitering, må det være vekter med godkjent vekterutdanning i gatecontrolen.

### **Kontroll av havna**

Kystverket fører tilsyn og kontroll med at havnene oppfyller kravene i Havnesikringsforskriften (havnesikringsforskriftens §11), som skal følge opp den internasjonale ISPS-koden.

---

<sup>9</sup> Fra tidligere Norsk Havnevesen, som er blitt en del av Kystverket.

<sup>10</sup> PSO og PFSO er hhv. havnas og havneterminalens sikringsoffiserer, se vedl. 1 og skissen ovenfor.

Formålet med forskriften er i henhold til § 1 «å forebygge og hindre terrorhandlinger og andre forsettlige ulovlige handlinger som kan skade havner, havneterminaler eller fartøy som anløper disse». Kystverket kontrollerer jevnlig at havnene gjennomfører kontroll med alle i havna etter en fastsatt prosent. Dette har havnene opplevd som svært besværlig og transporthindrende. I havnene har man spesielt reagert på Del B om «gjennom søking» og kontroll. Del B gjelder adgangskontroll, kroppsvisitasjon, forbudte gjenstander, håndtering av håndbagasje, sikringsgodkjenning, lukkede lastebærere og sikring av kontrollert gods (§§ 25-31). Flere har tatt til orde for at spesielt personkontroll med blant annet kroppsvisitasjon og kontroll av håndbagasje må være forbeholdt passasjertrafikken.

Kystverket og havnene kan selv bli kontrollert av FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization), men blir først og fremst kontrollert av ESA, EFTAs overvåkingsorgan (av de samme kontrollører som kontrollerer flyplassene blir det sagt). En av sikkerhetsrådgiverne (RSO), som jeg intervjuet, opplyste at det heller ikke er uvanlig at personale fra amerikanske havne/kystvaktmyndigheter reiser rundt til havner i verden og sjekker sikringsfacilitetene.

## Ekstraordinær havnesikring i normal drift

Med det formål å forebygge og hindre terrorhandlinger har Norge som ett av 170 medlemsland av IMO tatt i bruk ISPS-koden som rammeverk for havnesikringen. ISPS-koden ble vedtatt av IMO for å forbedre sikkerheten for *skip* i internasjonal fart, og havneterminaler som betjener slike skip. Man snakker derfor om ISPS-godkjente havner, som kan ta imot ISPS-godkjente skip i internasjonal fart. Hovedbudskapet i ISPS-koden, som trådte i kraft 2004, er at man skal kunne *oppdage og beskytte mot trusler* (ISPS-code 2002). Det skal altså være et *vern mot terrorangrep*.

### Portene lukkes med ISPS-koden

Den tid er forbi da man kunne ta en spasertur gjennom havna eller ta med seg fiskestanga og stå nede på kaikanten å fiske. Norske havner har med ISPS-koden fått strengere sikringstiltak og gått fra å være åpne publikumsvennlige kaiområder til å bli lukkede handelsområder. Ved innføringen av ISPS-koden er områdene blitt sikret med høye gjerder og streng adgangskontroll. Portene er lukket. Det er innført *tre sikringsnivåer* hvor første nivå er blitt innført som *den normale driften* til tross for at sikringstiltakene har medført helt ekstraordinære tiltak gjennom fysisk sikring, strenge sikkerhetsvurderinger og dokumentbehandling samt pålagte

øvelser. Standardisering av sikkerhet har betydning for hvordan man i neste omgang vurderer terrortrusselen og kan i noen tilfeller også svekke en reell vurdering av sikkerheten. En fare ved globale eller internasjonale standarder og retningslinjer er også at vi kan risikere at de laveste sikringsnivåene etter hvert tas bort som følge av nye terrorangrep eller hendelser andre steder i verden.

### **ISPS-koden som styringsprinsipp**

ISPS-koden er blitt en mektig kontroll- og styringsmekanisme i norske havner. Den ble vedtatt som et tillegg til hovedoverenskomsten Safety of Life at Sea Convention (SOLAS, 1974/1988). SOLAS ble brukt som mal for ISPS-koden.

I Europa er ISPS-koden fulgt opp i EU-direktiv *Regulation 725/2004 on enhancing ship and port facility security*, om å styrke sikkerheten på skip og havneanlegg, og i Norge ble samtidig ISPS-koden fulgt opp med *Forskrift om sikkerhet og terrorberedskap* i 2004 (23.06.), og endret i 2007 til *Forskrift om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger m.v.*, - den såkalte havnesikringsforskriften. Det er den norske versjonen, men den refererer stadig og gjennomgående til ISPS og når man snakker om ISPS-regler eller -koden sikter man ofte egentlig til havnesikringsforskriften, jf. St.meld. nr. 22 (2007-2008) om samfunns-sikkerhet, pkt. 5.6.2.1. om beredskap mot terror og sabotasje.<sup>11</sup>

### **Stramt kontrollregime**

Det muligens mest betydningsfulle EU-direktivet er imidlertid EU-direktiv 2005/65 som gjelder *hele* havneområdet.<sup>12</sup> Havnesikringsforskriften skal i den forbindelse også bidra til økt sikkerhet og terrorberedskap i de delene av havnen som ikke er omfattet av ISPS-koden og EU-forordning 725/2004.<sup>13</sup> I praksis gjelder det hele kystlinjen som ligger i kommunene, slik

---

<sup>11</sup> For å styrke arbeidet med sikkerhet i skipsfarten ble det i 2007 også «Sikkerhetsutvalget for skipsfarten», opprettet, - et rådgivende forum for drøfting av spørsmål knyttet til piratvirksomhet og andre sikkerhetsrelaterte spørsmål.

<sup>12</sup> Jf. Ot.prp. nr 48 (2006-2007) om lov om endring av havner og farvann.

<sup>13</sup> Det er etter disse direktivene EUs kontroll- og overvåkingsorgan ESA (EFTA Surveillance Authority) kontrollerer. ESAs hovedoppgave er å sørge for at EFTA-landene Norge, Island og Liechtenstein følger EØS-avtalens regler og plikter. Høsten 2010 og våren 2011 avdekket ESA flere avvik under inspeksjoner etter innføring av 725/2004-direktivet og økte dermed presset mot Norge ved å gi stramme frister til å foreta nye havnesårbarhetsvurderinger, det vil si vurdering av sårbarhet for terrorhandlinger og andre forsettlig ulovlige handlinger mot en havn (PSA- *Port Security Assessment*). Dette gjaldt havneterminaler som var godkjent etter EU-forordning 725/2004. I brev av 1. juli 2011 varslet derfor Kystverket en gjennomføring av direktiv 2005/65 EC for alle de ca. 600 norske godkjente havneterminalene, - ISPS-terminaler som kan anløpes av skip i

at kommunens ansvar for havnesikring også gjelder havnas omkringliggende og andre havner i distriktet. Dersom det er flere havneanlegg, også private, har hovedhavna ansvar for området. Man utvidet med andre ord sikkerhetsområdet.

Da står vi overfor følgende kontrollregime; IMO kan kontrollere at medlemslandene følger ISPS-koden. EFTA kontrollerer Norge ved Kystverket og at ISPS-koden og EU-direktivene følges. Kystverket kontrollerer at kommunene og hovedhavna følger regelverket. Hovedhavna kontrollerer omkringliggende havner. I alle ISPS-havner kontrolleres adgangen ut og inn av havna, både godsleveringer og passasjerreiser. For hovedhavnas del kan det være vekterne som forestår adgangskontrollen, ofte på bortsatt eller bortleid område. Når det gjelder omkringliggende havner eller bortleid område er det flere som opererer som såkalte på-og-av-havner, det vil si at de stenger havna ved av- og pålessing/av-og påstigning.

### **Symbolske forkortelser reproducerer mer krig mot terror**

ISPS-kodens og havnesikringsforskriftens egen maktfordeling synliggjøres gjennom definering av ansvar og roller til de personer som skal iverksette sikkerhetstiltak og utøve kontroll. Gjennom et helt sett av forkortelser, som er definert i havnesikringsforskriftens §3, har man skapt både et stammespråk og et grensesnitt for hvem som har hvilket ansvar. De mest sentrale forkortelsene er SSO, SSP, PSO, PSP, PFSO, RSO og PSA, se plansjen foran og vedlegg 1. Forkortelsene som brukes har en relativ autoritær tilnærming fordi det ikke er forkortelser som vi bruker i det daglige språket og fordi vi ikke uten videre forstår hva PSO, PSFO, SSO eller RSO er. Når forkortelsene blir en språklig utestenging er det ikke bare et autoritært maktspråk, men også en overdrivelse som kan oppfattes som en mangelfull kommunikasjonsform fordi budskapet rett og slett kan forsvinne. Nå er det ikke uvanlig at man bruker felles sjargong og terminologi i organisasjoner og fagmiljøer for å lette kommunikasjonen, men når de som til daglig bruker språket, blir så vant med kun forkortelser, og når det kommer nye brukere til, kan det i en gitt sikkerhetsmessig situasjon

---

internasjonal trafikk. De fremhevet at det kunne utarbeides én sårbarhetsvurdering for et større område bestående av flere havneterminaler. Det skulle også utarbeides nye havnesikringsplaner (PSP, *Port Security Plan*), det vil si plan som er utviklet for å sikre bruk av relevante sikringstiltak til beskyttelse av havna, fartøy, last, personer, bagasje og forsyninger til fartøy). For noen havner skal dette bare ha vært justeringer, mens det for andre betød betydelig merarbeid, spesielt for de vaktelskapene som var knyttet til havnene som sikkerhetsrådgivere (RSO). For Kystverket betød det også mye arbeid for de skulle etter sårbarhetsvurderingen (PSA) fastsette nye grenser for havnene (Kystverket 2011-7-1).

oppstå språklige misforståelser og vansker. På den andre siden så kan nettopp bruk av disse forkortelsene være mer presise enn ellers, men det forutsetter altså at man skjønner dem og ikke tar feil av dem.

ISPS-koden og havnesikringsforskriften er i seg selv redskaper for kunnskap og kommunikasjon som kan utøve en strukturerende makt. ISPS-koden er et konstruert regelverk og gjennom forkortelsene utøves en symbolsk makt. Symbolsk makt er makt til å konstruere virkeligheten (Bourdieu 1996:40-47). I dette tilfellet bidrar forkortelsene til å skape dette stammespråket i havna hvor innholdet gir felles mening for de involverte. Bourdieu sier at symboler er de fremste redskaper for sosial integrasjon og at forkortelsene i egenskap av redskap for kommunikasjon gjør det mulig med en enighet, konsensus om hvordan man skal oppfatte den sosiale verdens mening (ibid). For eksempel felles mening om ISPS-kodens ansvarsfordeling. Videre er denne formen for enighet, som altså ligger i strukturen, grunnlaget for at man reproducerer den sosiale verden (ibidem). Det vil si at når de bruker forkortelsene hele tiden så vil de også forsterke kommunikasjonskonteksten sin. Dette blir samtidig en måte å utelukke andre på, holde de utenfor og på den måten dominere diskursen. Det ligger således mye makt i forkortelsesspråket, som igjen blir en stimuli i styringen og fremmedgjøring ovenfor andre.

Bruk av forkortelser blir også en måte å skape struktur og forutsigbarhet på, og ikke ulikt et hvilket som helst hierarkisk system, som ofte oppfattes som et gode, er det like fullt viktig å være bevisst at man ved bruk av ISPS-forkortelsene ikke bare opprettholder ISPS-koden som system, men også det ideologiske materialet den er grunnlagt på, det vil si - Krigen mot terror, «war on terror», og at forkortelser på den måten også bidrar til å reproducere mer krig mot terror. Forkortelsene framstår dermed som en forsterkning eller tilleggseffekt. Bourdieu sier:

*«at symbolsk makt er en makt til å konstituere det gitte gjennom utsagn om det, til å få andre til å se og tro på en verdensoppfatning, til å bekrefte den eller til å forandre den, og gjennom verdensoppfatningen også handlingen i verden, og dermed verden selv»*  
(ibid:45).

Bourdieu viser til at det ligger mye mobiliseringseffekt i det symbolske, men at den symbolske makta bare har effekt når den anerkjennes. Det er med andre ord en relasjon mellom de som utøver makt og de som makten utøves på og at makten ligger i selve

strukturen(ibid.). I havnene produseres og reproduseres makten gjennom ISPS-strukturen og bruken av forkortelsene.

### **Eksepsjonelle sikringsnivå – En fare for strammere sikringstiltak**

Sikringsnivåene, sammen med ansvarsfordelingen, sier mye om hvordan ISPS-koden fungerer og hva som står på spill. Det vanlige her til lands er at man opererer med flere lokale beredskapsnivå, ofte fire beredskapsnivåer i tillegg til normalsituasjonen. Det tredje nivået brukes når risikobildet tilsier at et terrorangrep er overveiende sannsynlig, og nivå fire når en terrorhandling inntreffer. Dette utgår fra en standard og veiledning som PST, NSM og Politidirektoratet har gitt som veiledning (Nilsen, Killengren og Kristiansen 2010:23).

ISPS-koden og Havesikringsforskriften har kun tre sikringsnivå som havna forholder seg til, og hvor nivå én er det vanlige driftsnivå. I det daglige opererer havna på sikringsnivå 1. Det er «*det nivået hvor et minimum av relevante sikringstiltak skal opprettholdes til enhver tid*» (ib.§3bb). Ut fra dette kan man tro at det er en minimumsstandard. Det er det for så vidt også, men det er bare det at *relevante sikringstiltak* allerede er tilspissede ekstraordinære tiltak, med alt fra planverk til fysisk sikring, overvåking og strenge kontrolltiltak både av all adgang og av havna selv. For eksempel adgangskontroll. For å komme inn på havna, på sikret område, må en ha en såkalt *sikringsgodkjenning* (forhåndsgodkjenning, havesikringsforskriften §3aa), - leverings-/henteseddel eller billett, som er kjent for havna på navn i forkant, slik at identiteten kan sjekkes om nødvendig. Det nytter ikke å bare dukke opp og si at du skal hente noe. Når i tillegg hele kystlinja i kommunene underlegges sikring og kontroll kan man ikke lenger kalle det en minimum standard, det er tvert imot helt uvanlig, helt eksepsjonelt, og det eksepsjonelle nivået er allerede blitt normalsituasjonen i havna. En ny eksepsjonell kontroll- og overvåkingsform har erstattet de tidligere rutinene og blitt normalsituasjonen.

Janne Flyghed har kalt dette for *normalisering av det eksepsjonelle*, og utarbeidet en teoretisk modell for å analysere sentrale utviklingstrekk. Modellen ble i utgangspunktet brukt ved sammenligning av utviklingstrekk og bruk av tvangsmidler i politiet. Flyghed tar utgangspunkt i *muligheten* til at bruken av tvangsmidler øker, og at nye tvangsmidler som skal anvendes på nye uvanlige typer lovbrudd etter hvert blir brukt på de vanlige lovbruddene. Flyghed mener at både tvangsmidlene og trusselbilder på den måten normaliseres (Finstad 2006: 84-85, 2008:66, Høigård 2005: 93-99). Flygheds modell kan brukes til å analysere

statsmaktenes kontrollambisjoner, i politiet gjennom tvangsmiddelnormaliseringen og i havnene gjennom sikringsnivånormaliseringen. Flyghed mener at normalisering skjer gjennom lovgivning eller at man ligger i «forkant» ved ulovlig bruk som senere blir legalisert (Høigård 2005:93-99). De havnene som eventuelt før ISPS-koden hadde innført avsperrede områder og kameraovervåking ville vært et tilsvarende eksempel på det å ligge i forkant. Det samme mener jeg at den tilvenningen av streng kontroll vi har sett på flyplasser, står i fare for å være overfor fergeterminaler. Flyghed mener at fordi midlene allerede er introdusert vil en naturlig følge være å bruke dem (ib.). Slik kan det også bli i forhold til sikringsnivåene.

For å gjøre en forskjell kan det derfor bli aktuelt å ta steget til neste sikringsnivå. Regjeringen har for transportplanperioden 2014-2023 varslet at man vil styrke sikkerheten og beredskapen ved viktige gods- og passasjerterminaler, men har ikke nevnt havner spesifikt. Det framgår imidlertid at man i planperioden vil jobbe mer beredskapsmessig og at Kystverket har opprettet døgnåpent varslingsnummer for varsling av terrorhandlinger og andre forsettlig ulovlige handlinger, som kan skade havner, og vil jobbe videre med å forbedre egen organisasjon og rutiner for rask oppfølging av sikringshendelser (Meld. St.(2012-2013), pkt. 14.8).<sup>14</sup>

*Vurderinger med symbolske formål.* Steget til neste sikringsnivå går gjennom *tiltak* og når det gjelder maritim terrorisme viser myndighetene til (selve) innføringen av ISPS-koden som antiterroriltak i sjøtransport og havner og til at terrorisme behandles i en rekke organisasjoner og fora nasjonalt og internasjonalt i NATOs sivile skipsfartskomiteé (St.meld. nr. 22 (2007-2008): 5.6.2.1). Tiltak mot terrorisme kan imidlertid ha et symbolsk eller psykologisk formål. Under parolen defensiv symbolpolitikk forklarer Nordenhaug og Engene at regjeringen før terrorangrepene i USA 11.9.2001 ikke var opptatt av verken å *avskrekke* terrorister fra å begå terrorhandlinger, *visе solidaritet* med andre land som er rammet av terrorisme eller å *demonstrere handlekraft* ovenfor befolkningen. De konkluderer med at det dermed kan se ut til at regjeringa tidligere var lite opptatt av symbolpolitiske dimensjoner (Nordenhaug og Engene 2008: 54-57).

Den skepsisen som Sikkerhetsutvalget viste ved å være kritisk til innføringen av straffebud mot terrorisme i 1993 (NOU 1993: *Strafferettslige regler i terroristbekjempelsen*) kan ha en symbolsk forklaring, mener Nordenhaug og Engene. De synes at den instrumentelle effekten

---

<sup>14</sup> Nasjonal Transportplan 2014-2023. Godkjent i statsråd 12.4.2013.

er åpenbar, - idet det er slik at man bidrar til mindre fokus fordi terrorisme ikke nedfelles som en særskilt kategori kriminalitet. De viser også til at frykten for at bruk av terrorisme skal fremkalle terrorisme, er begrunnelsen for at politisk motivert vold ikke registreres som terrorisme i enkelte land (ref. *ibid* side 98, med henvisning til NOU 1993:3:17).

For nettopp å avskrekke, vise solidaritet eller demonstrere handlekraft, bruker regjeringa, etter 11.9., symbolpolitikk målrettet i bekjempelsen av terrorisme og virker ellers svært bevisst på de symbolpolitiske dimensjonene som politikken mot terrorisme åpner for. Dette er en måte å vise politisk vilje, styrking av internasjonal rett og offensiv symbolpolitikk. Når det gjelder *handlekraft* har regjeringen sett det nødvendig å ta forhåndsregler og i samarbeid med andre land (USA), iverksatt en rekke beredskapstiltak for å verne folk, kritisk infrastruktur og militære kapasiteter (*ibid*).

*Er åpenhet et varsko om at «terrorulven» er på vei?*

Mange land har etter hvert gått bort fra praksisen med å bruke generelle, nasjonale trusselnivå for å beskrive terrortrusselen. Med tanke på Flygheds modell har også analysesjefen i PST hatt noen interessante vurderinger i bloggen hos PST. Han mener at det synes å være en *forventning* i deler av samfunnet om at terrorangrep kan varsles ved hjelp av et trusselnivå, og slår fast at det er en helt urealistisk forutsetning at terrorangrep (kanskje til og med planlagt og utført av en soloterrorist), skal kunne varsles. Han mener at den reelle trusselen (sannsynligheten for et terrorangrep) ikke vil være lik i hele landet, men at den vil være svært lokal og avgrenset i tid og rom. Videre mener han at det ikke vil være fornuftig å tilrå generelle, nasjonale tiltak, i og med at trusselen reelt sett ikke vil være nasjonal. Slike nasjonale tiltak vil derfor kunne være både irrelevante og svært kostbare (Fitje 15.2.2013). Dette er svært interessant sett opp mot ISPS-koden som både er nasjonal *og* internasjonal.

Analysesjefen sier videre at informasjonen som en vurderer ut fra, som regel er uverifisert og usikker. Dess mindre informasjon en har desto lavere trusselnivå vil man ligge på. Han viser også til at et bestemt trusselnivå vil kunne skjule endringene i informasjonen som ofte kommer kontinuerlig og som ofte er omfattende, og at det samtidig blir svært forvirrende å endre trusselnivået. Et terrorvarsel som uttrykkes på et nivå, vil ikke kunne inneholde verken informasjon eller trygghetsråd til publikum. Det normale er imidlertid at informasjonen som ligger til grunn er gradert, og dermed ikke kan offentligjøres. Han viser også til, som



Nordenhaug og Engene framhever, at en heving av et trusselnivå, og informasjon om dette, kan bli et signal til potensielle terrorister om at de er i PST og politiets søkelys, og at terrorplaner dermed kan bli fremskyndet eller at terroristene kan gå under jorda. Et varsel kan dermed, paradoksalt nok, øke terrorfaren. Man vil også kunne gå terroristenes ærend ved å skape unødvendig allmenn frykt som det ikke er grunnlag for (ibid).

Et viktig moment som tas opp er at det har vist seg å være svært mye vanskeligere å redusere et trusselnivå, enn å øke det. Analysesjefen viser også til at det kan være fristende, og virke sikrere å ligge på et høyest mulig nivå, i tilfelle noe skulle skje. Da vil en også ha ”ryggen fri”, men at det ikke er god analyse. Han viser til at en rekke land har vært på ”høgt” trusselnivå i årevis (ibid). Dette tjener også som et eksempel på det Janne Flyghed kalte *normalisering av det eksepsjonelle*, jf. ovenfor. PSTs analysesjef framhever at de kan stå overfor mange vanskelige valg og for å avverge kriminelle handlinger, ønsker derfor PST å jobbe mer i det stille uten at borgerne merker noe. Hvis dette skulle bli retningen, mener jeg det i så fall vil bli desto viktigere at kontrollorganene fungerer som de skal, og at man hele tiden får forsikringer om at PST ikke jobber utenfor fullmaktene sine. Dersom offentligheten ikke lenger skal få vite hva man jobber med og hvordan, blir det viktig å vite hvor PST jobber i forhold til hvilke kategorier. Analysesjefen viser til at det åpne demokratiske samfunnet er og vil være sårbart, og at PST ikke gjør det bedre eller tryggere ved å rope ut om at ”terrorulven” er på veg (Fitje 2013).

Trusselvurderingene er sentrale i utformingen av sikkerhetspolitikken. Nordenhaug og Engene definerer en trussel slik: «*En trussel er en påstand som signaliserer en intensjon om å skade en annen part fysisk, økonomisk eller på andre måter dersom denne ikke etterkommer krav fremsatt av den som truer. Skadeutøvelsen kan ramme den som er gjenstand for trusselen direkte eller indirekte.*» Indirekte betyr det som regel at det rammer tredjepart. Et viktig poeng er at trusselen oppfattes som troverdig (for at den skal få konsekvenser for sikkerhetspolitikken). 11. september gjorde at terrortrusselen ble kraftig oppprioritert på den politiske agendaen verden over (Nordenhaug og Engene 2008: 58-73).

*Høyere sikringsnivå.* ISPS-kodens sikringsnivå 2 er det nivået hvor *relevante tilleggstiltak* for sikring skal opprettholdes for *en viss tidsperiode* på grunn av en *midlertidig økt risiko* for hendelser som kan true sikkerheten (havnesikr.forskr§3cc). Begrepet «true sikkerheten» er

ikke nærmere definert. På spørsmål til en av ferge-terminalenes sikkerhetssjef (PFSO) om hva økt nivå innebærer, opplyser han at det vil innebære legitimasjonskrav av passasjerer og besøkende. Fergeselskapet har anledning til å høyne sikkerhetsnivået selv, for eksempel i samarbeid med politiet eller Kystverket. Bakgrunnen for det kan være for eksempel en bombetrussel.

På sikringsnivå 3 kreves noe mer, det er det nivået hvor *ytterligere spesifikke sikringstiltak* skal opprettholdes for en begrenset tidsperiode når en hendelse som kan true sikkerheten er *umiddelbart forestående* eller sannsynlig (ibid:§3dd). Høyeste sikringsnivå ble satt terror-dagen i Oslo 22. juli 2011 så lenge situasjonen var usikker og ikke kontrollerbar. Høyere sikringsnivå er ment å skulle redusere risiko. Hvordan man vurderer situasjonen henger derfor sammen med hva man frykter og hvordan risikoen vurderes. Dersom det virkelig er snakk om for eksempel trussel om vold eller terror, så bør man også være klar over at en slik trussel nettopp er ment å skape frykt. Det kan blant annet av den grunn være svært vanskelig å vurdere hvor reell en trussel er og hvordan man skal agere, spesielt hvis det ikke er klarlagte rutiner på området. Lars Weiseth (2011) peker på at riktig nivå på beredskapstiltak kan være en av flere strategier når risikoen skal vurderes, - og for å mestre frykten. Weiseth peker på at ved å ikke vise frykt ved tilbaketrekning og flukt så blir frykten som terroren er ment å skape mindre slagkraftig.

Hvis vi samtidig trekker inn det som Bourdieu ovenfor har sagt om symbolsk makt, kan man si at terroren således i mindre grad anerkjennes. Men man må da ha noen rammer rundt beredskapstiltakene og riktig sikringsnivå sammen med begripelighet, - det at man forstår at terroren er ment å skulle skape frykt, blir viktig. Dette sammen med forberedelser med øvelser/-trening og at man har høy grad av disiplin og tillit til ledelsen er også faktorer som bidrar (Bergersen, 2012:93, Weiseth 2011). Denne høye graden av disiplin, som Weiseth snakker om, kan også sees i lys av den bourdieuske symbolske makten som trenger anerkjennelse for å kunne være sterk nok. Det betyr i klartekst at også ledelse må anerkjennes for å virke. Det samme må et regelverk, hvis ikke vil man oppleve mostand og motmakt.

### **Grenser for hvor langt man kan gå med sikringstiltak**

Det er her som på så mange andre områder, at skal noe bekjempes, må en først ha kunnskap om det og så legge en plan for hvordan det skal møtes. Problemet er at man sjelden vet hvor

stort problemet er, og straks man har fått en måte å møte motstand eller terror på så kan nye former oppstå. Det innebærer at det sannsynligvis også er noen grenser for hvor langt man kan gå med beredskapstrening, øvelser, - terrorøvelser, og antagelig også hvor langt man ønsker å strekke det.

Kystverket, som kontrollør, er opptatt av at man opprettholder en bevissthet rundt sikkerhetsrutiner og sikringsnivå. Havnepersonalet ga tydelig uttrykk for at alle som jobber i havna og i terminalene, ikke bare har fått et løft når det gjelder ISPS-opplæring, trening på sikkerhet og deltagelse på øvelser, men de er i tillegg blitt mer bevisst ISPS-kodens *intensjoner*. Weiseth peker på at det å opprettholde en bevissthet om viktige verdier, demokratiske verdier også styrker standen mot terrorisme, det å stå i mot. Man må se langt framover i forhold til hva som er viktig på sikt for å være styrket når terroren skal trosses (ibid.). Ved en katastrofe vil havnene forholde seg til reglementet og adlyde ordre fra Kystverket. Det betyr at den disiplinen som Weiseth peker på, er bygget inn i ISPS-koden ansvarsfordeling, oppgaver og sikringsnivå.

Liv Finstad mener at lovendringer er et resultat av at balansegangen mellom individuell rettssikkerhet og kollektive beskyttelsesbehov har forandret seg (Finstad 2006:84). Kollektive beskyttelsesbehov vil være grunnlaget for at et høyere eller strengere sikringsnivå skal iverksettes. Det vil samtidig innebære en maktutvidelse for de som skal håndtere situasjonen, - og overfor passasjerene som utsettes for en strengere kontroll. I havna kan det bli snakk om å iverksette oftere kontroll, identitetskontroll eller strengere kontroll på andre måter, for eksempel med flere vakter, flere porter, flere kameraer etc. og fortsatt vil en kunne være innenfor *et minimum av relevante sikringstiltak* på nivå 1 og uten å måtte forsvare et opprykk til nivå 2 eller 3. Det vil være som å ta bunnen bort, ta bort nivå en, og la regelverket og trusselbildet få den eksepsjonelle virkningen som Finstad viser til med Flygheds modell.

I mangel på helt klare grenser i regelverket for når man kan heve til nivå to og nivå tre er faren for eksepsjonalisering tilstede, og et avgrenset sikringsnivå er ikke lenger en garanti for at man ikke har strengere kontroll enn hva situasjonen krever.

# Maritim terrorisme og terrortrussel

Drivkraften bak det som Janne Flyghed har betegnet som *normalisering av det eksepsjonelle* ovenfor, mener han skyldes at trusselbildet *endrer seg*. Det eksepsjonelle trusselbilde vil kunne tendere til å bli det normale. Historisk sett har trusselbildet svingt.<sup>15</sup> Med et internasjonalt og standardisert regelverk som ISPS-koden er, har man for tiden lagt seg på en linje om at trusselbildet vurderes likt i hele verden.

Når det gjelder terror og terrororganisasjoner har det i Europa før 11. september 2001 vært fokus på grupper med geriljaprofil eller paramilitær profil (Lia 2003:9).<sup>16</sup> Etter terrorangrepene i USA 11.9.2001 ble det i stor grad fokusert på terrororganisasjonen al-Qaida,<sup>17</sup> selv om Norge til da ikke var særlig berørt. Daværende president i USA, Georg W. Bush, satte i gang en storstilet retorikk ved å presentere begrepet «Ondskapens akse» og «War on terror», krigen mot terror, som ble rettet mot flere land som han mente huset terrorister. I store deler av verden har «War on terror» ført til en rekke tiltak som var ment å skulle være terrorbekjempende eller demme opp for terror, og er således blitt brukt nærmest som et *terrorbarometer*, - et barometer som varsler hvordan man skal forholde seg, - ikke nødvendigvis til terror, men til «war on terror». Et vedvarende «war on terror» krever imidlertid en vedvarende «frykt for terror». Hva vi skal frykte kommer imidlertid an på hva vi velger å legge vekt på, - hva vi blir kjent med og på hvilken måte.

«*Enten er dere med meg eller så er dere mot meg*», sa Bush. 11. september ble brukt til å

---

<sup>15</sup> Historisk sett har trusselbildet svingt fra «den hvite terroren», som forbindes med grusomme nedslaktninger som følge av klassekamp verden over, jf. for eksempel den finske borgerkrigen i 1918, til utstrakt personovervåking, som ble en forlengelse av den hvite terroren og en følge av et nytt trusselbilde med frykten for «de røde». «Den røde fare» ble sosialister og kommunister kalt før og etter andre verdenskrig. Også i Norge ble dette benyttet som grunnlag for ulovlig overvåking over en lang rekke borgere, spesielt på venstresiden (Lund-kommisjonen, Dokument nr. 15 (1995–96)). Etter Berlinermurens fall, falt også retorikken mot *den røde fare*, hvor trusselbildet den gang hovedsakelig var basert på *den kalde krigen*, frykten for gruppers støtte til fremmede makter (hovedsakelig Sovjet, Kina, Vietnam og Palestina) samt et betydelig nærvær av spesielt sovjetisk hemmelig politi og etterretning (KGB og GRU).

<sup>16</sup> For eksempel den baskiske gruppen ETA fra 1960-tallet til i dag, på Røde Armé Fraksjon (Bader-Meinhof) fra 1970-tallet til 1990-tallet og Irish Republic Army-IRA (Real IRA, RIPA). Fra midten av 1990-tallet har det også vært radikale islamistgrupper med tilknytning til den algirske opprørsgeriljaen og som gjennomførte mange terroraksjoner i Europa, spesielt i Frankrike. Man mener også at flere grupper og enkeltpersoner med ideologisk eller organisatorisk tilknytning til al-Qaida fra samme tidspunkt har økt. I tillegg har det vært en rekke tilfeller av politisk eller rasemessig motivert vold av høyreekstreme grupper og enkeltpersoner.

<sup>17</sup> Al-Qa'eda-organisasjonen ble opprettet av Usama Bin Laden i 1988 etter at hans kontor i flere år ved hjelp av CIA, Pakistan og Saudi-Arabia hadde forsynt mujahedin-opprørsstyrkene i Afghanistan med muslimske menn fra flere steder i verden og som var villig til å krige mot den kommunistiske kupp-regjeringen som var anført av sovjetiske styrker.

trumfe igjennom en rekke radikale lovforslag som tidligere hadde vært nedstemt i kongressen, og som kan spores tilbake til 1990-tallet (Hammerlin 2009: 61). Siden har vi imidlertid sett flere terrorangrep i Europa, jamfør Madrid i 2004 og London i 2005. I Norge har det vært større fokus på høyreekstremer og soloterrorister etter terrorangrepet i Oslo og på Utøya 22.7.2011.

### **Maritim terrorisme**

Det har vært få direkte terrorangrep i våre farvann (Bjørge 1990), i forhold til andre farvann.<sup>18</sup> Myndighetenes sikkerhetsfokus har vært rettet mot trygg ferdsel *til sjøs* på grunn av faren for miljøskader, og når det gjelder havner er fokuset å tilrettelegge for *effektive havner* og kombinerte *transportsystemer* til og fra havn med bil (trailer) og tog. (St.meld. nr. 46 (1996-97).

Hvordan terrortrusselen vurderes i havnene henger sammen med hvordan terrortrusselen for øvrig vurderes. Havnepersonalet har en klar oppfatning av hva de legger i begrepet terrorisme (spm. 14, del 1), og mange brukte terrorangrepet i USA 11. september 2001 som eksempel. Ingen brukte 22. juli som eksempel, nesten et år etter. Det har vært en stadig tautrekking om hvor vidt eller snevert begrepet skal defineres, også FN sliter med definisjonen. Det er politisk og normativt omstridt, fordi terror bevisst rammer sivile og fører til politisk fordømmelse og behov for rettferdiggjøring. Begrepsdefinisjoner og trusselvurderinger har derfor stor betydning for hvordan vi innretter oss i forhold til strafferettssystemet og hva vi skal frykte og på hvilken måte. Joakim Hammerlin mener at mangelen på en internasjonal anerkjent definisjon av terrorismebegrepet er en av de viktigste grunnene til at den internasjonale strafferettsdomstolen ikke har terrorisme som sitt myndighetsområde (Hammerlin, 2010:83). Det er ikke noe som kommer av seg selv, og det er derfor også viktig å være bevisst hvilke utviklingstrekk og prosesser man gjennomgår i statssystemet når det gjelder nye lovbestemmelser eller ønsker om flere bestemmelser og vurdering av trusselbildet.

I Norge og andre deler av verden ble man mer oppmerksom på maritim terrorisme etter det mislykkede angrepet på USS Sullivan våren 2000 og angrepet på det amerikanske krigsskipet

---

<sup>18</sup> I IMOs (International Maritime Organization) globale skipsinformasjonssystem, - GISIS-registeret (Global Integrated Shipping Information System)<sup>18</sup>, registreres de fleste båtran og kapringer. I *Robbery and Armed Robbery*-registeret var det ved årsskiftet slutten av 2012 lagt ut nøyaktig 100 rapporter om bordinger av tankskip og lignende, de fleste i Sør-Kina-havet og Vest-Afrika i perioden juli til 15.12.12. Selv om sjørøveri og båtkapring ofte har sin bakgrunn i fattigdom, så er det særdeles grov kriminalitet, og selv om det ikke alltid er politiske mål, så er slike angrep ofte blitt betraktet som terrorisme fordi det rammer uskyldige.

USS Cole høsten 2000 samt bombingene av den franske oljetankeren Limburg i Adenbukta oktober 2002 (Lia 2003:19).<sup>19</sup>

De åpne trusselvurderingene utarbeides av PST, E-tjenesten og NSM<sup>20</sup> for ett år om gangen, men svært sjelden omtales maritime trusler. I tillegg vurderer årlig Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap det nasjonale sikkerhetsbildet. I et underlagsdokument om sårbarhetsscenarioer og hva som gjør Norge utsatt for terrorisme, har Arnesen, Bjørge og Mærli beskrevet terrorisme i forhold til det maritime miljøet. De mente i 2005 at selv om det er en begrenset terrortrussel mot Norge kan nye forhold og omstendigheter bidra til å gjøre Norge til et aktuelt mål for terrorisme og sabotasje for utenlandske aktører (Arnesen, Bjørge og Mærli 2005, pkt. 1).

Når det gjelder vurdering av risikoen for maritim terrorisme, mener de at skipsfarten er mindre sårbar enn transport på vei og jernbane, men det at sjøtransporten foregår fra en havn til en annen, gjør enkelthavner til sårbare punkter. De peker på at skip i tillegg til å kunne fungere som *mål* for en terroraksjon, også vil kunne fungere som et *middel*, som våpen, slik det ble gjort 11. september 2001 med fly. I forhold til skipsfarten viser de til at skip, fylt med eksplosiv, giftig eller annen farlig last, bevisst kan styres mot et utvalgt mål, og at det vil kunne ha en eksplosiv kraft som en atombombe. I praksis er det imidlertid så mye som skal klaffe, og at en slik effekt derfor er lite sannsynlig. Bilferger er spesielt sårbare for bilbomber, ettersom kontrolltiltak (spesielt i forbindelse med internasjonal fergetrafikk) er rettet mot kjøretøyer i det de forlater fergen, og ikke når de kjører om bord (ib. pkt. 2.2.2).

Den formelle definisjon av terror i Norge framgår av sikkerhetsloven hvor terrorisme er: *ulovlig bruk av, eller trussel om bruk av, makt eller vold mot personer eller eiendom, i den hensikt å legge press på landets myndigheter, befolkning eller samfunnet for øvrig for å oppnå politiske, religiøse eller andre ideologiske mål* (§3nr.5). Hovedmålet er å benytte frykten som skapes som et pressmiddel for å oppnå et annet mål (St.meld. nr. 22 (2007-2008), pkt. 4.5). Sabotasje ble definert som en bevisst ødeleggelse av et objekt der hensikten er å skade eieren økonomisk, politisk eller militært hvor hovedmålet er å sette objektet ut av funksjon (ibid.). Nordenhaug og Engene har en noe kortere definisjon av terrorisme. De

---

<sup>19</sup> Adenbukta har stor interesse for norsk sjøfart og myndigheter idet mange norske skip passerer her (ca. hvert 20. skip er norskregistrert) og har derfor også interesse for norske havner.

<sup>20</sup> Nasjonal sikkerhetsmyndighet.

definerer det som «*voldsbruk som med overlegg rammer sivile for å skape en effekt på andre*» (Nordenhaug og Engene 2008:14-33). Uklare definisjoner og løs omgang med begrepene kan føre til at handlinger som egentlig ikke er terrorisme, likevel betegnes som det (for eksempel i skillet mellom terrorisme og sabotasje). Det kan ha alvorlige konsekvenser for den/de som rammes.

På samme måte som vi spør om på hvilken måte visse handlinger er kriminelle, bør vi derfor også spørre om på hvilken måte visse kriminelle handlinger er terrorisme. Det vil ha betydning for hvordan forebyggende politifaglig/polisiært arbeid, etterretning, etterforskning og gjennomføring av kontroll legges opp, og til sist hva som blir straffet. Hvor effektivt lovverket skal være, er en tautrekking. På den ene siden ser vi at man er opptatt av å kunne oppdage terroren før den inntreffer og straffe hendelser som rammes av terrorlovgivning, og på den andre siden er man opptatt av den enkeltes personvern.

Definisjoner av terrorisme må ikke nødvendigvis være så velformulert dersom man ikke er opptatt av straff. I etterretningskretser handler terrorisme mer om å være beredt, om *beredskap*. I E-tjenestens melding for 2013 (Fokus 2013) pekes det spesielt på hvordan den teknologiske utviklingen har endret det nasjonale og internasjonale trusselbildet, og at informasjonsteknologi har gitt spillerom for trusler fra nye aktører og sårbarhet på nye områder. E-tjenesten ønsker å ligge i forkant og ha god evne til å innhente den informasjonen som et oppdrag krever. Det pekes på særskilte utfordringer som å ligge i forkant av den teknologiske utviklingen og evne til finne de riktige informasjonsbitene i en enorm mengde informasjon som er økende og hvor den viktige informasjonen blir stadig bedre beskyttet (Etterretningstjenesten 2013:7).

Det er dette etterretningstjenester ofte driver med og det ligger aksept for dette i det politiske system, det vil si så lenge det ikke brukes politisk mot borgerne og kommer i konflikt med personvernet. Forsvarssjefen er derfor blitt nøyer med å understreke at en av hovedopp-gavene er å understøtte viktige politiske beslutningsprosesser (ibid:5). Denne relative høye graden av åpenhet som vises, kan imidlertid være en form for drivkraft i systemet til å drive fram handling også i staffereaksjonssystemet i raskere tempo enn tidligere. Nils Christie sa en gang om tankemønstrenes kraft at: *Tankemønstre og generelle teorier er ikke upraktiske symboler i hjerner eller bøker, de åpner for forklaringer på fortiden og planer for fremtiden*

(Christie 1993:34). Med det mente han at tankemønstre og teorier om hvordan verden er satt sammen brøyter vei for handling. Ifølge samordnet trusselvurdering fra E-tjenesten, PST og NSM er trusselbildet i endring (Meld. St.21 (2012-2013), pkt.3.4-3.5).<sup>21</sup> Også skipsulykker har betydning for trusselbildet, og her nevnes spesielt brannene om bord i Scandinavian Star i 1990 hvor 159 omkom.<sup>22</sup>

### **Dokumenter og lovbestemmelser som drivkrefter til mer terrorspesialisering**

Etter 22. juli-rapporten har myndighetene ytterligere fokus på vurderinger, som skal forbedre terrorberedskapen. Det tas til orde for nye tiltak, blant annet straffetiltak mot planlegging av soloterrorisme. Flere andre tiltak iverksettes og ett av dem er å opprette et kontraterrorist-senter under ledelse av PST-sjefen.<sup>23</sup> Dette er et av de siste tiltakene per nå som viser at det går i retning av mer spesialisering på flere fronter innen terrorbekjempelse. Tidligere dokumenter og lovbestemmelser viser den norske utviklingen på området og har vært et ledd på denne veien, og hvor også ISPS-koden føyer seg inn i rekken av disse.

Før 11.9.-angrepene ble det jobbet med risiko og sikkerhet i flere leire. I 1993 jobbet Sikkerhetsutvalget med *Strafferettslige regler i terroristbekjempelsen* (NOU 1993:3), men stilte seg *kritisk til innføringen av et eget straffebud mot terrorisme*. De mente at det ville føre til uønsket fokusering på terrorismen som fenomen (Norderhaug og Engene 2008). I 1999 ble sårbarhetsutvalg opprettet, med hovedmål å beskrive landets samfunnsikkerhet og ivaretagelse ved ulike hendelse (NOU 2000:24, St.meld. nr. 17 (2001-2002)). I juli 2001 trådte sikker-

---

<sup>21</sup> Det sies at i Norge er det multi-etniske ekstremt islamistiske miljø som utgjør den største terrortrusselen, men det framheves at dagens terrortrussel framstår som stadig mer fragmentert og uoversiktlig. Den største risikoen utgjør ikke lenger en enhetlig og klart definert al-Qaida-organisasjon, men er snarere preget av en rekke ulike organisasjoner og nettverk, som ikke er avhengig av sentral styring for å utføre terrorangrep samt fra uoppdagede anti-islamistiske høyreekstreme grupper eller enkeltpersoner - og ikke fra *etablerte* høyreekstreme grupper. I Europa de siste årene har i tillegg venstreekstrem terrorisme (med brannbomber) økt som følge av sosial uro de siste årene.

<sup>22</sup> Av de siste skipsulykker langs kysten kan nevne Sleipnerforliset i 1999, Rocknes-kantringen i 2004, oljeforurensningen fra Full City i 2009, hurtigrutebrannen på Nordlys i 2011 og oljelekkasjen fra Godafoss i 2011 (DSB 2012:53). Det nevnes fordi nasjonale skipsulykker har betydning for havnenes beredskap. Slike skipsulykker har mange fellestrekk med konsekvensene etter terrorangrep, de har stor betydning for liv og helse samt ressurser og kostnader. Det er også frykt for gjentagelse siden det er så mange av dem, men de er ikke vilde og det er den store forskjellen. Vi frykter dem dermed ikke på samme måte som terror, som vil føre til sosial uro og forstyrrelser i dagliglivet, selv om kun en mindre del av befolkningen ventes å endre atferdsmønsteret og svekket nasjonal styringsevne en kort tid (ibid:69).

<sup>23</sup> Lansert av justisminister Grete Faremo, forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen og PST-sjef Benedicte Bjørnland 18.2.2013 sammen med lanseringen av den første samordnede trusselvurderingen fra PST (innenriksansvar), Forsvarets E-tjeneste (utenlandsetterretningstjeneste) og Nasjonal sikkerhetsmyndighet (informasjonssikkerhet), Justis- og beredskapsdepartementet 18.2.13.



hetsloven (Lov av 20. mars 1998 nr. 10) i kraft sammen med en rekke utfyllende forskrifter.<sup>24</sup>

Etter 11.9. er det spesielt jobbet med regelverk som er ment å skulle demme opp for terror. Straks etter 11.9. iverksatte NATO for første gang Atlanterhavspaktens artikkel 5 om at et angrep på en av de allierte er å betrakte som *et angrep på alle*. I sårbarhetsutvalgets melding heter det at siden NATO ble dannet har dette vært en grunnvoll for norsk sikkerhet, og fra FNs side ble USAs rett til *selvforsvar* fastslått ved sikkerhetsrådsresolusjon (Samfunnssikkerhet, St.meld. nr. 17 (2001-2002)). Med utgangspunkt i sårbarhetsutvalgets melding NOU 2000:24. satte regjeringen også ned et «samfunnssikkerhetsutvalg» som skulle se på *samfunnssikkerhet og beredskap*. For dette utvalget fikk terrorangrepet 11.9. og terror større fokus og sluttmeldingen fikk dermed en mer global profil (ibidem). I 2006 ble også meldingen *Når sikkerhet er viktigst* om beskyttelse av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner lagt frem, som en videreføring fra sårbarhetsutvalgets arbeid. Her mente man at fremveksten av internasjonal terrorisme har endret forutsetningene for den tradisjonelle sikkerhetspolitikken.<sup>25</sup>

De siste årene har det vært flere endringer i straffebestemmelser; terrorhandlinger og terrorrelaterte handlinger med terrorhensikt: finansiering, oppfordring/-rekruttering til terrorhandlinger og befatning med farlige stoffer (Innst. O. nr. 29 (2007 – 2008)). De siste årene har en også sett at ytterligere fokus på krig og terrorisme er «besvart» med ønske om eller «anskaffelse» av nye regelverk, for eksempel «hvitvaskingsloven».<sup>26</sup> Endringer har vi også fått i straffelovens § 147 a som gir rom for å straffe *planlegging* av blant annet terror ved

---

<sup>24</sup> Formålet med den er å redusere risiko for sikkerhetstrusler som spionasje, sabotasje og terrorhandlinger gjennom forebyggende defensive tiltak. Dette er en lov som i stor grad er rettet mot virksomhetene lokalt som vurderer tiltak, som igjen koordineres av Nasjonal Sikkerhetsmyndighet (NSM), men en viktig del er også å ivareta den enkeltes rettssikkerhet (NOU 2006:6, pkt. 7.1). Det innebærer blant annet dokumentsikkerhet.

<sup>25</sup> «Infrastrukturmeldingen», *Når sikkerhet er viktigst*, NOU 2006:6. I Politimetodeutvalget vurderte man om politiet bør få nye metoder i å forebygge terrorisme (Ot.prp. nr. 60 (2004-2005), se også pkt 9 om PSTs mulighet til proaktivt arbeid), og i Samfunnssikkerhetsmeldingen om Samfunnssikkerhet og sivilt-militært samarbeid drøftet man ansvarsforholdet mellom politiet og Forsvaret (St.meld. nr. 39 (2003-2004). Her drøftes også beredskapslovgivingen og det rettslige grunnlag for overføring av ansvar fra politi til Forsvaret (ibid. pkt. 5.1.2) og terror og sabotasjesituasjoner offshore (ibid. 5.1.4.).

<sup>26</sup> Hvitvaskingsloven har til formål å forebygge og avdekke transaksjoner med tilknytning til utbytte av straffbare handlinger eller terrorhandlinger (LOV 2009-03-06 nr 11), jf. NOU 2007:10. Med hensyn til hvitvasking, så viser Lucia Zedner til at FNs Security Council definerte terrorist handlinger som en trussel mot internasjonal fred og sikkerhet, og krevde at alle medlemsland skulle følge resolusjon 1373 av 28. september 2001, som inneholdt detaljerte og bindende regler om lovgivningsmessige tiltak, og herunder kriminalisering av terroristfinansiering, fryse midler, kriminalisere terrorhandlinger som alvorlige straffbare handlinger innenlands og pålegge forholdsmessig straff (Zedner 2009:119).

«terrorforbund».<sup>27</sup> Det er også grunn til å tro at forslaget om straffetiltak i forhold til planlegging av soloterrorisme vil bli tatt opp ved jevne mellomrom.

### **Lovverk kan fortæres innenfra**

Som regel gjelder spesialisering utvidelse av myndighetenes funksjon og innskrenking av folks/passasjerers sfære, for eksempel når det gjelder mulighetene og forventning til overvåking og kontroll som er en proaktiv arbeidsform. Man ønsker å overvåke og kontrollere for å avverge hendelser og redusere risiko. Men det er mange avveininger som knytter seg til dette. På den ene siden frykter man terrorisme, mens vi på den andre siden ikke vil ha et utbredt overvåkingssamfunn med de konsekvenser som det kan medføre. Balansegangen er vanskelig, og vi er på mange måter midt inne i slike omveltninger som Ulrich Beck beskriver som refleksiv modernitet.

Refleksivitet er en del av Becks brede globaliseringsforståelse. Refleksiv modernisering betyr *det modernes modernisering*. Det er ikke det samme som det modernes refleksjon. Han tar opp globalisering som det andre moderne. Det første moderne er det moderne samfunnet hvor også risikosamfunnet inngår. Det andre moderne, som er en uforutsett konsekvens av det første moderne, er modernisering av det moderne, og åpner for et mangfold av utviklingsmuligheter. Med nye risikoer følger nye muligheter, og det som gikk tapt i forhold til sikkerhet, kan vinnes i form av frihet (individualisert). Det andre moderne har således åpnet opp for frihet og politikk, mens friheten i det første moderne var knyttet til og realisert gjennom arbeidet (Beck, 2004, kap.2).

En av Becks hypoteser er at i det andre moderne blir diskrepansen mellom erfaring og forventning, mellom nasjonal fortid og global fremtid, stadig større (Becks metaforforvandling). Forventningene fjerner seg stadig mer fra alle tidligere erfaringer, og dermed blandes håp og angst nesten uansett tema. På grunn av forventningen om at fremtiden blir

---

<sup>27</sup> Slik Davud og Bujak ble dømt for i januar 2012 (NRK Nyheter 30.01.2012). Både før og etter 22.juli har det også vært debatt om straff ved planlegging uten at det foreligger «terrorforbund», - straff knyttet til soloterrorisme. Først ved at Politiets sikkerhetstjeneste i april 2011 lanserte at de ønsket en lovgivning hvor det blir lettere å straffeforfølge personer som planlegger terrorangrep alene. Forslaget/ønsket var satt fram i forbindelse med det PST så som en trend, - med henvisning til drapsforsøket på muhammedtegneren Kurt Westergaard i januar 2010, til pågripelsen av fire personer som planla å drepe i et avishus i København desember 2010 og til bilbomben i Stockholm i desember 2010 (Døvik, Hirsti, 2011, Grosvold, 2010). Analysesjefen i PST gikk samtidig ut i media og sa at terroren også kan slå til i Norge når som helst (Skei og Carlsen, 2010).

annerledes, skjer det en *avvirkeliggjøring* av nåtiden. Han mener at vi lever i en fiksjon, og at det ikke er *ett* nåtidssamfunn, men flere, og at nåtiden er flertydig.

Dokumentene gir et bilde av at det er en tendens til at handlinger eller forsøk på handlinger svares med nye, proaktive og mer spesialiserte lover for å kunne straffe flere handlinger. I det modernes modernisering blir det vestlige moderne selv tema og problem. Den radikale moderniseringen fører til at det vestlige modernes grunnleggende skiller og nøkkelinstitusjoner oppløses *innenfra*. Det modernes prosjekt må derfor forhandles på nytt, revideres og struktureres på nytt. Det innebærer at når de samfunnsmessige rammene endrer seg, så må også rammene for den samfunnsmessige tenkningen fornye seg (*ibid.*). Slik jeg forstår dette kan det tas til inntekt for at når det skjer en katastrofelignende hendelse, så må samfunnet svare med større skyts av tiltak, - for eksempel flere sikkerhetstiltak. Men det kan også forstås slik at når så skjer så kan man skape en ny setting og nettopp *ikke svare* med større skyts.

I forhold til all spesialisert lovgivning så kan det for eksempel innebære at *lovverket fortæres opp innenfra* fordi det blir så omfattende mange lovverk, spesialisert og til slutt en lov for hver hendelse som igjen blir vanskelig å skille fra hva som er hva. På den annen side skal man ikke se bort i fra at nettopp det kan være et virkemiddel og en rettsgaranti for at man ikke blir dømt for annet enn sin forbrytelse. Når noe settes sterkt i fokus må ofte andre områder nedprioriteres. Faren for de mange spesialiserte terrorlover er således at det kan gå ut over prioritering av mer forbyggende karakter, fordi vi blir opptatt av hvilke lover vi har og hvordan vi kan bruke dem i forhold til overvåking og straff i stedet for å se på årsaker til terrorisme.

## Handelspolitikk viktigere enn terrorkontroll

En del handelsmotiver har vist seg å være styrende for havnene, og jeg tar derfor opp noen handelspolitiske aspekter. Tanken om en *økende sårbarhet i samfunnet* har vært en grunnleggende faktor ved vurdering av risiko og trussel, og med «War on terror»-doktrinen, handelspolitikken og ISPS-koden i ryggen kan også den risikovurderingen som man foretar i havnene sies å ha sitt grunnlag i globale forhold. Havnetransporten er økende på både gods-, transport- og passasjertransportsiden, og hvordan havnene innretter seg i sikkerhetsspørsmål og i forhold til ISPS-koden og terrortrussel henger også sammen med *omfanget* av transport.

## Lavere grenseterskler med økt global transportvirksomhet?

Havnetransporten kan sees som del av en globaliserende tendens, som styrer hvordan man jobber med sikkerhetsspørsmål, - og som grunnlag for hvordan man vurderer terrortrusselen generelt. Norge har i flere hundre år vært en handlende sjøfartsnasjon og store mengder gods og passasjerer transporteres inn og ut av landet sjøveien. I 2011 ble det fraktet nesten 200 millioner tonn gods til og fra norske havner. Også passasjertrafikken har økt kraftig i løpet av de siste tiårene. Antall passasjerreiser til utlandet har de siste årene ligget på i overkant av 5,7 millioner reiser hvert år fordelt på 7 passasjerhavner. Oslo Havn er størst med over en halv million i kvartalet. I første kvartal 2012 hadde Oslo Havn 541 355 reisende passasjerer, dernest hadde Sandefjord (til Sverige) 181 579, så kommer Larvik og Kristiansand med over 166000 og 165000 før Bergen og Stavanger med henholdsvis over 12000 og over 6000 (SSB, 2012, tabell 4). Til sammenligning tas med at det er tre ganger så stor flytrafikk.<sup>28</sup>

Bedre teknologi, hurtigere og flere reisemuligheter samt mange reisende er blitt en del av vårt moderne verdensbilde. Vi kommer nærmere verden og det endrer også forholdet vårt til tid og rom. Dette er også et av Anthony Giddens fremtredende syn på den moderne verden og hvordan vi tar del i en stadig bredere globalisering. Når vi opplever større nærhet, enten det er til personer eller til verdenssamfunnet så vil det ha betydning for hvordan vi forholder oss til samfunnet. Giddens mener at den globale effekten i stigende grad påvirker oss i det daglige. Det som skjer langt borte kan påvirke dagligdagse gjøremål. Hvordan passasjerer kontrolleres både i båthavner og på flyplasser er et eksempel på det, - fordi normen legges opp etter felles regelverk slik ISPS-koden vitner om.

I Giddens bilde er globaliseringen en konsekvens av moderniteten hvor en gjennom teknologi kan ha rask kontakt og også varsle hvis det skjer noe. Dette skaper i Giddens bilde relasjoner over lange avstander. Bruk av TV og mobile data- og telebilder er i så måte interessante fenomen ved formidling av hendelser. Et interessant synspunkt hos Giddens er at vi konstant regulerer handlingene våre ut fra de refleksjoner vi gjør av hendelser rundt oss. Han mener at vi har en refleksiv måte å agere på som ikke nødvendigvis innebærer at vi følger det samme

---

<sup>28</sup> De to minste private flyplassene Moss Rygge og Sandefjord Torp har omtrent like mange passasjerer som den største havna med henholdsvis 560000 og 527000 passasjerer i 3. kvartal 2012. 3. kvartal i 2012 var for øvrig rekordhøy på alle flyplasser, spesielt Gardermoen. Til sammen i landet var det 14,1 millioner terminalpassasjerer (800000 mer enn samme tid i 2011) hvor 3,1 millioner reiste til utlandet, 250000 mer enn samme tid i 2011 (SSB, 2012, 3.kv.)

system som tidligere, som er gitt og som tidligere så innlysende ut. Det refleksive er at våre handlinger kan gjenspeile seg i andres handlinger. Det kan innebære at man i så fall begrunner handlingene sine mer ut fra sosiale relasjoner og slik jeg ser det, ut fra de partnerskap man inngår i, for eksempel handelspartnerskap (Elverhøy 2005, Giddens 1995). ISPS-koden er et eksempel på at globaliseringen når frem omtrent over alt, til og med i de aller minste havnene langs Norges kyst, og innen både skipsfart og luftfart er det en stadig større del av norske forskrifter som gjennomfører EU-regelverk.

### **Havne- og sjøtransportpolitikken**

Handel og godstransport er inntektsbringende for havnene og har derfor et fremtredende fokus. Handel og politikk er imidlertid også nært knyttet til terrorisme i forhold til trygge sjøveier. Hvis et skip på vei til Norge blir kapret, selv i en annen verdensdel, så har det stor betydning for den norske havna. Det samme gjelder havari, dersom et passasjerskip eller godsskip går tapt. Myndighetene ser havne- og sjøtransportpolitikken i nær sammenheng med næringspolitikken og ønsker en mer sektorovergripende og samordnet næringspolitisk innsats. Sjøtransport har en dominerende rolle i utenrikstransport (målt i tonnkm), og er også betydelig i innenlands godstransport. Godt fungerende havner og god infrastruktur for sjøtransport er av vesentlig betydning for effektiviteten i transportsystemet og dermed konkurransevnen i norsk næringsliv. Regjeringen så det som viktig at havnene skulle utvikles slik at de fungerer som effektive omlastingsterminaler, både mellom skip og mellom ulike transportmidler (St.meld.nr 46 (1996-97), Meld.St.26 (2012-2013).pkt.14.3.).

### **ISPS – Et kvalitetsstempel på sikker transport**

I denne undersøkelsen har jeg sett at man i havnene er opptatt av godt fungerende havner, og er ergerlige over at det nye regelverket har påført dem mange ekstra kostnader, som fysisk sikring, dyre øvelser og ekstra ressurser. I materialet finner jeg at havnepersonalet har fokuset rettet mot godstransportforhold og inntjeningsbehov, og at de har mer distanse til passasjervirksomheten, som foregår på et utleid område. Grunnen til at de ikke er så opptatt av passasjertrafikken tolker jeg dithen at det delvis har med dynamikken og den daglige driften i havna med stor trafikk til/fra godsterminalen.

Meglerne, som ofte har kontorene sine i havna eller nær, tilbyr *sikker* multimodal transport (land, sjø og jernbane) over lange strekninger, har begynt å bruke gatecontrolen og at det er

ISPS-godkjent havn som et *kvalitetsstempel*, selv om de som havneadministrasjonen synes at reglene for kontroll er for strenge. De er lite begeistret for Kystverkets kontroller, og spesielt lite begeistret for den kontrollen som kunder og sjåfører blir utsatt for. Når imidlertid de høye gjerdene først er kommet, så mener de at det har vært en positiv adgangsbegrensning og at antall tyverier er betydelig redusert og det er med høyere gjerdene også er lettere å ivareta lagret gods, - noe de gjør kundene oppmerksomme på.

### **Konkurransmessig vurdering og pragmatiske holdninger**

EU og EØS er først og fremst økonomiske samarbeidsområder, og når EFTAs overvåkingorgan ESA er opptatt av å håndheve EU/EØS' regelverk så kan det også sees ut fra en handelspolitisk synsvinkel. Jan Georg Christophersen viser til at havnene responderer på et voksende marked og er ikke lenger bare et sted hvor skip laster og losses i en kommersiell sone, men også viktige integrerte transportsentre og logistikkplattformer for internasjonal handel. Han ser havnene som et ledd i en logistikkjede hvor *en* del ligger på land, - havna, og *en* del flyter på sjøen, - transportskipet. Han mener videre at havnene blir vurdert etter konkurransemessige kriterier hvor man ser på kvaliteten på hele transportkjeden, og at et terrorangrep mot havna vil få betydelige og umiddelbare konsekvenser idet havnens renommé vil bli nedvurdert (Christophersen 2012). I den grad havnepersonell og myndigheter tenker i den retning kan man tenke seg at det utvikler en viss villighet til ytterligere sikkerhetstiltak, og da ikke bare den delen som gjelder lasting og lossing, men også fergetransport med passasjerer.

Havnestyrene og havneadministrasjonen har et sterkt press på seg for å være effektive og attraktive havner, men hvor sikkerhetsperspektivet er en del av måten å være attraktiv på. De er avhengige av at megler etablerer seg og bruker havna. Meglerne er opptatt av å tjene gode penger på transporten og av det jeg har erfart gjennom intervjuene, er det om å gjøre å kunne tilby gode løsninger. I Jan Georg Christophersens doktorgradsavhandling, som jeg bruker som modell med hensyn til det handelspolitiske aspektet, har i sitt datamateriale funnet belegg for å si at skipsselskapenes økonomiske situasjon var relevant for i hvilken grad sikkerhetsnormen ble etterlevd. Han fant at for å kunne etterleve normen (ISM-koden), må selskapene ha økonomiske forutsetninger. Desto bedre økonomi, jo større var etterlevelsen. Materialet hans viste imidlertid også at selskaper med presset økonomi fulgte lovpåleggene

(Christophersen 2009:351).

I mitt materiale ser jeg at meglernes inntjeningsbehov setter havneadministrasjonen i et krysspress i forhold til å ivareta kontroll i forhold til normen. Havneadministrasjonen lot meglerne og fergeselskapene selv sørge for kontroll på sine områder, og dette innebærer at leietakerne innretter seg som de selv synes er best. Det, sammen med at gjerdene på enkelte steder ikke holdt standard, kan tilskrives en pragmatisk holdning til hva som er nødvendige sikringstiltak i forhold til hva normen krever. En av meglerne fortalte meg at når det dukker opp en kar som skal mønstre på et skip eller en leveranse, så slippes de gjennom selv om de ikke er forhåndsmeldt og selv om de overhodet ikke aner hvem det er. Ved kontroll fra Kystverket er det derfor viktigere å vise hva som er kontrollert enn å vise hva som ikke er kontrollert.

På dette området er mine funn relativt like de Christophersen fant. Han sier at de fleste vil oppfatte normen som en forbedring av regelverket (de er fornøyd med adgangsbegrensning som tyveribegrensning) og forteller at filosofien i selskapenes ledelse som oftest var at reguleringer skulle følges, men at en ting er å ha en filosofi, noe annet er det å handle overensstemmende med denne (ib:352).

### **Havnesikring oppsummert**

I denne delen har jeg sett på havnesikringen, regelverket og kontrollsystemet. ISPS-koden legger opp til at det eksisterer en terrortrussel, en fiende, som kan slå til når som helst og hvor som helst. Et framtreddende styringstrekk innen havnesikringen er at havnene opererer med tre eksepsjonelle sikringsnivå (i stedet for nasjonalt fem nivåer) og hvor den daglige driften allerede er blitt lagt på sikringsnivå én. Det kan innebære at Norge må følge etter dersom trusselnivået høynes. Jeg har undersøkt risikoperspektivet i forhold til ISPS-kodens trusselbilde og intensjon, - vern mot maritim terrorisme. Litteratur om maritim terrorisme viser at bilbomber er et sårbart område, men at branner fryktes mest. Når det gjelder etterlevelse av havnesikringen, har jeg sett at havnene gjør det de kan for å leve opp til ISPS-kravene, men settes i et krysspress fra meglerne, som har behov for handelsmessige tilpasninger.

Dokumentgjennomgang rundt maritim terrorisme, herunder utredninger om samfunnssikkerhet og lignende viser noe mer. Når de nye sikkerhetsregler med ISPS-koden av 2002 og havnesikringsforskriften ble lansert og innført i norske havner i 2004 og 2007, så har man i

Norge allerede vært gjennom en runde med vurderinger av sikkerhetspolitisk karakter. Man har også vist sin lojalitet overfor et globalt tenkesett ved å innføre ISPS-koden som internasjonal norm for terrortrusselen. Da IMO seilte inn med sine globale, internasjonale sikkerhetsregler i norske havner, var man med andre ord både vant med å følge et internasjonalt sikkerhetssystem og moden for å akseptere dette. Kontrollregimet styres og opprettholdes imidlertid først og fremst på bakgrunn av at man påberoper seg en foreliggende *fare* og en viss *trussel*, - et trusselnivå. «Terrorregelverk» og trusselbilder blir således også en kontrollmekanisme for havnenes sikringsnivå.

Undersøkelsen viser at man i havnene på den ene siden er styrt av handelspolitiske motiver, og presset av kravet om effektive havner, og at kontrolltiltak som går ut over havnenes egne handelspolitiske formål har skapt motstand. De tilpasser seg derfor på en pragmatisk måte. Mens havnas leietakere, meglere og fergeselskaper, er herre på sitt eget område, er havneadministrasjonen, som i utgangspunktet er ergerlig over alle kostnadene kontrollregimet har ført med seg, presset til å snu seg bort dersom sikringstiltak krysser inntjeningskrav for leietakerne.



## 4 Motstand og kontroll

LEGITIMITET MOTSTAND OVERVÅKING PANOPTIKON ADGANG VEKTERE KONTROLL

Dette kapittelet består av fire deler. I den første delen tar jeg opp legitimitet og motstand i forhold til innføring av de amerikanske begjærte havnesikringsreglene, - ISPS-koden. I den andre delen ser jeg spesielt på overvåking ved bruk av kamera knyttet til havnas adgangskontroll/gatecontrol. I den tredje tar jeg opp overvåking ved bruk av vektere og deres polisiære rolle. I tredje del undersøkes passasjerkontrollen med kjørende passasjerer.

Av teoretiske tilnærminger benytter jeg i første del Peter L. Berger og Thomas Luckmann,<sup>29</sup> samt Max Weber. Med legitimeringsperspektivet prøver jeg å jobbe meg inn i en filosofisk tankegang for å komme bakenfor, eller under overflaten, jeg prøver å se ISPS-konstruksjonen. I forhold til overvåkingsperspektivet, er Benthams panoptiske makt- og overvåkingsprinsipp utgangspunktet. Dette er et sterkt prinsipp som viser seg å ha større betydning og rekkevidde enn det en i utgangspunktet antok. Jeg kommer også tilbake til det i neste kapittel. Her benytter jeg spesielt Heidi Mork Lomells forskning om video-overvåkingspraksis som teoretisk utgangspunkt, men også Celina Vikne Moen når det gjelder tilgang på overvåkingsbilder. Jeg refererer også til Georg Apenes, Michel Foucault og Ragnar Braastad Myklebust. Når det gjelder vekternes polisiære virksomhet tar jeg et teoretisk utgangspunkt i Helene Gundhus og Paul Larssons definisjon.

### Den amerikanske kusina

Reaksjonene på innføring av nye havnesikringsregler, - ISPS-koden og havnesikringsforskriften, ser ut til å ha vært forskjellige, og noen relativt sterke. Et av målene med det nye regelverket er å kunne kontrollere og overvåke hvem som slipper inn på sikret havneområde og loggføre det. Adgangskontroll gjelder så vel leveranser og godstransport som passasjerer med eller uten bil. Ingen skal slippe inn uten forhåndsavtale og alle skal sluses gjennom en eller flere porter bevoktet av person/er som overvåker og betjener loggsystemet. Og er du besøkende så er det strenge prosedyrer for det også. Dette er noen av de sikringstiltakene som

---

<sup>29</sup> Berger (f.1929) og Luckmanns (f.1927) tanker om den sosiale konstruksjon av virkeligheten ble presentert i 1966 med boken *The social construction of reality*, og befinner seg i tverrsnittet av marxisme og fenomenologi. Grunntanken er som bokens tittel at samfunnet skaper mennesket, men mennesker skaper også samfunnet.

har fulgt med ISPS-kodeverket, som er ment å skulle demme opp for og hindre terroranslag.

Når det gjelder passasjerkontroll i forbindelse med fergereiser, som er hovedansvarlig i denne studien, så er den lagt opp med systematiske kontrollrutiner som passasjerene må gjennom. Noen passasjerer blir kontrollert ekstra ved stikkprøvekontroll eller på bakgrunn av profilanalyse. Det koster å få til full kontroll på alle poster, og for at det skal kunne godtas og gjennomføres, så må et slikt system også ha en viss legitimitet. Det må ha en legitim bakgrunn og det må ha tilstrekkelig troverdighet for dem som skal gjennomføre kontrollregimet. Det viser seg at ISPS-koden slett ikke er innført helt uten motstand.

*«Vi har en normal motstand mot ISPS»,*

svarer øverste leder med ansvar for all sikkerhet i havna på spørsmål om hvordan man forholder seg til nye regler. Han forteller om at det i mange havner har vært motstand mot innføringen, - på grunn av det en oppfatter som en drastisk innføring av et nærmest uønsket regelverk.

*«Havne-Norge strir med at dette er hauset opp. Terrorister kommer ikke hit, de drar heller til byen. - Det virker mot sin hensikt.»*

Han (og flere med han) har fortalt om forskjellige måter å ta seg inn i havna på. Selv med full kontroll og overvåking av havna, vil det fortsatt være områder og måter en kan komme seg inn. Han sier:

*«Skulle det komme en båt hit på kvelden, vil ingen se noe, - ingen sikkerhetsanordninger kan stoppe de som vil inn. Jeg tror ikke et øyeblikk at «det» har redusert noen terrortrussel. Det er ikke behov for «det.»*

Med «det» siktes det til ISPS-koden, som nytt regelverk. Etter ISPS-kodens innføring har også ESA<sup>30</sup> kommet med sine overvåkingskrav for europeiske havner (dekker et større område). Han sier videre:

*«ESA har tredd det nedover oss, - og med korte tidsfrister for sårbarhetsanalyser.»*

---

<sup>30</sup> EFTA Surveillance Authority (ESA) er EFTAs overvåkningsorgan, som har til hovedoppgave er å sørge for at de regler og plikter som følger av EØS-avtalen gjennomføres og følges i EØS/EFTA-statene Norge, Island og Liechtenstein.

Det er tydelig at flere havner har tatt opp det de oppfattet som urimeligheter med Kystverket. I et pdf-dokument fra en havns dialogmøte med Kystverket framkommer blant annen tekst denne;

*Kystverket er som en "foresatt" for havnene på mange områder. Som "foresatt" skal en ivareta sine "barn", gi dem maksimal støtte og veiledning og sørge for at de blir "vinnere". Når "foresatte" ikke klarer å fylle rollen, blir "barna" skadelidende og kan ikke levere som forventet av dem – da kommer barnevernet.*

*Er vi der nå? Når vi blir "tredd" direktiver ned over hodet fra Kystverket uten noen annen begrunnelse enn en konklusjon fra ESA, er det noe alvorlig feil!*

*Fra å ha ca 5 havner under EU sitt havnesikringsdirektiv skal alle 660 terminalene nå gjennom en ny sårbarhetsvurdering!!*

*Når havner og til og med en RSO sender klager til Kystverket, blir de sett på som kverulanter – ingen ydmykhet å spore!*

(Havnealliansen 2011-2012). Med «barna» her menes havnene.

### **Behov for et legitimitetsperspektiv**

Dette tyder på at innføring av et kontrollregime, som ISPS-koden og EU-forordninger innebærer for havna, må gi mening og kunne aksepteres av havnepersonellet som skal gjennomføre et nytt kontrollregime. Et nytt kontrollregime bør derfor ha tilstrekkelig legitimitet, men slike hendelser eller handlinger har sjelden en fast mening for alle det angår. Hendelsene vil ha forskjellige meninger for ulike personer på ulike tidspunkter, og hver hendelse er åpen for fortolkning.

En viktig del av sosial interaksjon er at en fortolker andres handlinger i overensstemmelse med spesielle sett av forventninger som er forbundet med området, og slik er det også i større sammenhenger, som her med et omfattende regelverk som ISPS-koden. Sikkerhetsansvarlige kan reagere på innføring av nye regimer med å tenke at det utgjør en form for trussel/byrde (for eksempel mot økonomi og personalressurser), men det er nødvendigvis ikke en reell trussel fordi reaksjoner ofte er skapt av *definisjonen* av situasjonen, - byrden man ser for seg. Byrden er altså ikke nødvendigvis ekte, men følelsene og handlingene som skapes av det som oppfattes som en byrde er reelle nok. Dette kan sees på som en del av en forklaring for

hvorfor det ytes motstand eller butter imot en mer strømlinjeformet innføring av det nye kontrollregimet.

*Legitimitetsperspektiv.* Peter L. Berger og Thomas Luckmann beskriver samfunnet som en sosial konstruksjon<sup>31</sup> og fremstiller *legitimitet* på flere nivåer. Legitimering kan beskrives som betydningsobjektivering av «annen orden» (andre). Det handler om å produsere nye betydninger, som har som funksjon å integre betydninger, som tidligere er knyttet til enkeltstående institusjonelle prosesser. Legitimeringens funksjon er å «gjøre de *institusjonaliserte objektivering*er til «første orden» *objektivt forhenværende og subjektivt plausible*», altså troverdige (Berger og Luckmann, 2011). Her er det med andre ord integreringen av betydningen som er selve formålet med den enkelte legitimering, og man kan kanskje si at målet er å adoptere, ta opp i seg betydningen og gjøre det til sitt eget.

Berger og Luckmann opererer med *symbolske univers*. Dette er teoretiske, abstrakte tankesystemer, som rommer et samfunns mest generelle refleksjoner over virkeligheten og en selv. De abstrakte tankebygningene vokser ut av praktiske, sosiale aktiviteter og bygger på erfaringen og praksisen som ligger i dem. Den abstrakte tenkningen spiller en viktig rolle i legitimeringen av sosiale aktiviteter og samfunnsordningen som aktivitetene inngår i.<sup>32</sup>

Legitimering er ikke bare et spørsmål om verdier, men innebærer også alltid en *viten*, - en viten om roller som definerer både riktige og uriktige handlinger innenfor strukturen. På det første legitimitetsnivået eksemplifiserer de med at man for eksempel ikke kan gifte seg innen sin egen klan, og at man først må ha viten om seg selv som medlem av denne klanen. Denne viten kommer til en gjennom en tradisjon som forklarer hva klanen mener og er. Foruten å fortelle personen hvorfor han burde utføre en handling framfor en annen så forteller det også hvorfor tingene *er*. Berger og Luckmann eksemplifiserer ved å vise til at når et barn lærer at et annet barn *er* en «kusine», vil informasjonen umiddelbart innebære en legitimering av en atferd overfor «kusiner», som innlæres samtidig med selve betegnelsen.

---

<sup>31</sup> Med sosial konstruksjon sikter de til måten menneskelig viten, intensjoner, overbevisninger (intensjonalitet: all bevissthet er bevissthet om *noe*) er besjelet med ytre, kroppslig atferd og skaper den (intensjonen, bevisstheten) om til en selvstendig virkelighet som konstitueres av *meningen* den har for aktørene.

<sup>32</sup> Dette kan minne litt om Marx' såkalte *overbygning*, hvor han deler samfunnet opp i en grunnleggende *basis* og en *overbygning*, - hvor basis er den økonomiske og materielle strukturen med forholdene mellom klassene og overbygningen er kulturen, politikken og ideologien, - til en viss grad bestemt av basis (påvirker hverandre), (Marx, 1974).

I overført betydning til havna kan vi si at «kusinen» er ISPS-kodeverket, godkjent av klanen, - som her vil si FNs sjøfartsorganisasjon IMO, og den internasjonale «kusinen» vil bli behandlet i forhold til det. På dette første legitimeringsnivået er det en enkel affirmasjon av typen «sånn gjør man bare». Ut fra det fremstår det da også som en relativ enkel eller svak forklaringsmodell. Havna har ikke valgt dette selv, men må finne seg i å innrette seg i forhold til «klanen», - det vil si det overordnede systemet som allerede er bestemt. «ISPS-kusina» har ikledd seg et regelverk og rollen hennes er å se ut som *ho* skal hindre terror.

### **Legitimitet og motstand**

Den alminnelige betydningen av at noe er «legitimt» er at det har fått en form eller en begrunnelse som gjør det allment akseptert. Det henger sammen med makt definert som «Evnen til å få gjennomslag for sin vilje, også der man møter motstand», som Max Weber uttrykte det. Han mente at makten må legitimere seg for å fungere på en god måte, og opererte med tre former for legitim autoritet/indre rettferdiggjørelse: den *legal-rasjonelle* (bygger på loven, f.eks. vunnet gjennom lovlig valg, fått makten slik den er beskrevet i loven), den *tradisjonelle* (henter legitimitet fra tradisjonen, bygger på personlige relasjoner, for eksempel de eldste bestemmer eller patriarkatet) og den *karismatiske*, som bygges opp rundt person med eksepsjonelle personlige egenskaper, - for eksempel føreregenskaper utøvd av profeten eller partiføreren/politikeren (Weber 1975).

Innføringen av kontrollregimet i havna ligger nærmest Webers legal-rasjonelle form. Den bygger på felles internasjonale regler tilsluttet av alle FNs medlemsland, videreført i hvert land av maktapparatet – byråkratiet. Lederen, som det refereres til innledningsvis, reagerer på *bakgrunnen* for regelverket, at det skal være terrorbekjempende, som han ikke tror er aktuelt i havna. Dette har betydning for legitimeringen ved innføringen av ISPS-koden. Når Weber snakker om legal-formen, om legalitet, så tar han opp troen på de legale lovers lydighet og kompetanse, saklig kompetanse, som bygges på rasjonelt oppstilte regler. Han tar opp den statsansattes lydige innstilling til utførelse av reglementerte plikter, og sier at statsherredømmets mulighet til å få utført oppgavene, henger sammen med håndfaste motiver som frykt for refs og håp om belønning. Legitimiteten har altså en indre begrunnelse, og denne, sier Weber, er av ytterst stor betydning for herredømmets struktur (Weber 1975).

I norske havner har man ikke hatt noe valg i forhold til om ISPS-koden skal innføres eller ikke, og man har vært pliktig til å gjennomføre tiltak som ivaretar ISPS-kodens krav. Presset

om innføring har antagelig vært hard også for andre medlemsland i IMO, og det er flere grunner til at man i havnene ikke har sett et helt klart behov for ISPS-koden som terrorhindrende tiltak og det er derfor heller ikke gitt at man skal synes at begrunnelsen for innføring av et slikt regelverk er tilstrekkelig god, - tilstrekkelig legitim. Det vil derfor heller ikke være usannsynlig at det øves motstand av for eksempel bruk av penger på kostbar organisering, innretninger og øvelser, - noe som man i havnene har ergret seg over.

Det viser seg at det blant havnepersonell og overfor Kystverket har vært ført dialoger rundt dette temaet og at motstanden mot innføring av ISPS-koden delvis har ført fram. Weber sier at et maktsamband, som krever kontinuerlig forvaltning, har på den ene siden behov for en lydlig innstilling overfor den bærende makt, og på den andre siden har den ved hjelp av denne lydigheten behov for å ha rådighet over de materielle midler som i påkommende tilfelle er nødvendig for å gjennomføre den fysiske bruken av vold. Kystverket har vurdert motstanden som har kommet, - og de norske reglene, - Havnesikringsforskriften, på nytt, og har foreslått noen endringer som var på høring fra juli til oktober 2012. Endringene gjelder blant annet å gjøre tilpasninger fra en generell beredskap til en beredskap som er mer tilpasset en reell risikovurdering for den enkelte havn.

## Det trekker i havna – Overvåking med kamera og vektere

Havnepersonellets måte å forholde seg til regelverket på har betydning for hvordan overvåkingspraksisen er og utvikler seg. Som del av oppfølgingen av ISPS-koden har man skallsikret havna med høye gjerder. De tre havneområdene som jeg besøkte benyttet, foruten skallsikring og vaktpersonell, også overvåking ved bruk av kamera. Kamerabildene blir fulgt på dataskjerm i kontrollrom (monitorer som ikke er knyttet til annet kommunikasjonssystem). I havneområdene er det flere private meglerselskaper som leier et område, og her leier også fergeselskapene område med terminalbygg. Det kan være flere kontrollrom i et havneområde, både havnas egne (inne og ute) og på utleid område. Selskapene har ulike mål for driften sin, og med det følger også ulike behov og forskjell på praksisen i forhold til overvåkingen. Det er også forskjell på ute- og innebruk av kamera.

Her tar jeg først opp noen forhold som berører bruk av kameraovervåking på uteområdet. Overvåkingen og adgangskontrollen på uteområdet henger sammen med det som skjer inne, og jeg vil komme tilbake til passasjerkontroll inne i terminalene. Noen bilder av det som rører

seg i utemiljøet vil bidra til å synliggjøre overvåking i forhold til tjenesteproduksjon, havnas salg- og service-side, - de kommersielle sidene. Det gir også en tolkningsmulighet knyttet til innføringen av ISPS-koden som terrorbekjempende regelverk.

En megler innen transport, som leier et område i ei havn, forteller om transporttilbudet. Han forteller om transport fra Milano, med tog til Rotterdam, båt rett opp, det tar litt lenger tid, ca. en uke, men beskrives som en fordel i forhold til tyveri.

*«Det er verre å komme inn på havna her enn andre steder. Skal du inn her må du klatre over gjerdene. Det er sikrere transport, det lønner seg. Det må være attraktivt for det er noe lengre transporttid til sjøs.»*

Vi snakker videre om forholdet ISPS-koden og terrorfare:

*«Hvis noen vil sprengre noe, så er det fullt mulig. Det er uansett umulig å gardere seg. Nei, det er ikke terrorfare, nå har vi gjerdet som begrenser ferdsel, da er det tryggere for alle med dyrebar last, vin, elektronikk etc. Det er tyveribegrensning.»*

### **Terrorkontroll – a waste of time – men begrenser tyveri**

*«Gatecontrol er en nødvendig funksjon for å oppfylle ISPS-kodens krav»,*

sier lederen av selskapet som står for overvåking av uteområdets adgangskontroll. Selskapet har leid inn et vaktsselskap som forestår overvåking og sikkerhets- og adgangskontroll. De driver selv i megler/transportbransjen med leid plass i havna.

*«Vi har hyret inn «sikkerhetselskapet» til sikkerhetskontroll for at det ikke skal være fordeler for eierselskapet, - og i forhold til tredjepart.»*

- Og i forhold til ISPS-koden og terror? spør jeg. Han smiler bredt, og sier:

*«Waste of time, men det er en fordel med inngjerdet område, - mindre ferdsel, sykling rundt trucker, mindre tyveri.»*

Uttalelsen med hensyn til at adgangsbegrensning er en fordel i forhold til tyveri er sammenfallende med uttalelser også fra andre i samme havn og i andre havner samt hos både personell hos Kystverket og blant sikkerhetsrådgiverne (RSO-er). Faktisk ser det ut til at det er et gjennomgående felles synspunkt. Sikkerhetsansvarlige (PSFO) i havnene fortalte også at tyveri var gått ned både i antall og omfang. Flere ga også uttrykk for at det også er arbeidsmiljøfordeler ved at en unngår skader med mindre ferdsel.

Lenger ut i samtalen ovenfor snakker vi om terrortrusselen generelt og muligheten til å komme inn i havna. Han sier:

*«Jeg tror ikke det er via havna vi vil se terroren. Hvis det blir en kapring som i Somalia, så vil de komme sjøveien. Det er vanskeligere å komme inn i havnen enn ved grenseovergangene. Her blir alle stoppet.»*

Vi fortsetter å snakke og spørsmålene nå dreier seg om sikkerhet.

*«Vi ligger på normen, det vil si verken opp eller ned på sikkerhet. Portene driftes av havna, de eier også «bua», kontrollrommet for gatecontroll, eier alt løst utstyr.»*

Kontrolleres sjåførene? spør jeg.

*«Trailersjåførene forholder seg til sine firmaer.»*

Dette fikk jeg gått videre med senere da jeg fikk avtale med vaktsselskapet og anledning til å intervjuere deres mannskap i kontrollbua – gatecontrollen. Gjennomtrekk av ikke-kontrollerte besøkende er åpenbart en brist i adgangskontrollsystemet. I forbindelse med spørsmål til havnepersonell om hvor fornøyd de er med sikkerheten (på en skala fra 1 til best 10), har det kommet opp flere interessante forhold. I dette tilfellet ble 7 angitt og begrunnelsen ligger i følgende:

*«Det kan komme biler som sier at de bare skal inn. Alt skal ifølge ISPS forhåndsmeldes, men det er umulig å få gjennomført det i det daglige. Noen kommer for å mønstre på en båt. Små vareleveranser, hvor noen bare skal levere to liter maling som*



*er bestilt om bord etc. Så kommer Tollpost som skal levere en 10 kilos pakke. Fraktbrev skal leveres til megler på forhånd, når det ikke skjer blir heller ikke gatecontrol varslet. Alt skal meldes i forkant for å bli sjekket. Gatecontrol får dermed ikke varslet alt, det blir mas. Hadde noen kommet og sagt at vi har avblåst ISPS nå og dere kan ta ned gjerdene, så hadde vi ikke gjort det.»*

Den siste kommentaren hadde sammenheng med den fysiske sikringen som tyveridempende.

### **Alle observeres - Benthams makt- og overvåkingsprinsipp**

På slutten av 1700-tallet designet Jeremy Bentham (1748-1832) en type fengselsbygninger som kunne gjøre det mulig at en overvåkende person kunne observere fangene uten at de kunne vite om de ble observert eller ikke. I et tverrsnitt av en slik konstruksjon vil en se en overvåkende kontrollpost i midten som kan overvåke alle fengselsceller med gitterdør som er plassert i sirkel rundt (Foucault 2008). På gresk betyr å *observere* -optikos mens *alle* betyr *pan-*, derav betegnelsen *panoptikon*, som designet fikk (internett). Et poeng med panoptikon var også at fangene kunne høre kommandoene fra den samme stemmen samtidig (Apenes 2000).

Dette *Panoptikon* er blitt stående som et makt- og overvåkingsprinsipp for både åpen og skjult overvåking, og kanskje spesielt i forhold til rasjonelle overvåkingsystemer slik fjernsynsovervåking fungerer i våre dager. Overvåkningskameraer og systemer blir i vår tid mer og mer avanserte, brukervennlige og rimeligere. I dag er det heller ikke uvanlig at et lite kameraøye kan gi relativ god bildekvalitet på relativ lang avstand.

Benthams makt- og overvåkingsprinsipp kan forstås i relasjon til hans ideologier. Han var en engelsk sosialfilosof og jurist og mest kjent for konsekvensetikk, - som går ut på at handlingsvalg må vurderes ut fra *konsekvensene* valgene gir, - og ut fra *hver enkelt situasjon*. Ifølge ham vurderer vi valg situasjonene vi står overfor ut fra hvor mye gagn og glede, ulykke og smerte vi antar at valget vil påføre personene som berøres av valget. Han mente at hvert enkelt individs velforståtte interesse (egoisme) er overensstemmende med allmennvellet (interessenes harmoni). Han brukte mye av tiden sin på å argumentere for et klart, sammenhengende og human rettssystem som er bygget på moralske prinsipper. Panoptikon, - overvåkningshuset (the Inspection House), var en plan som han framsatte og som skal ha vært ment som en mer human innretning av fengsler og andre anstalter. I fengslene skulle Panop-

tikon forbedre fangenes moralske karakter ved arbeid under konstant overvåking. Dette er et hovedpoeng i «moral treatment»-ideologien, - og det er sentralt at det skulle ha en terapeutisk verdi.

Benthams Panoptikon-modell går lenger enn kun å disiplinere fanger. Michel Foucault så Benthams *Panoptikon* som en modell for *sammenhengen mellom* kontroll, disiplinering og straff på den ene siden og økt produktivitet på den andre. I tillegg til prinsippet om potensiell konstant overvåking, bar Panoptikon også med seg motivet om at det var arbeidsbesparende og et prinsipp om total isolasjon, - fangene ville bli hindret i å kommunisere og ha kontakt med hverandre. Foucault mente at *Panoptikon* er en maskin (en funksjon) som skiller det *å se* fra det *å bli sett*, - noe som er et viktig virkemiddel for dermed å automatisere og avindividualisere makten. For det andre mente han at den som befinner seg i et synsfelt, og vet det, tar inn over seg øvrighetens tvang. En lar det *spontant innvirke på seg*, det vil si at herskeforholdet som her råder internaliseres, og med det gjør en seg «til kilden for sin egen underkuelse». Med andre ord vil Panoptikon forsterke makten når folk *vet* at de kan bli kontrollert, - men ikke *vet når* de blir det (Foucault 2008, Myklebust 2009). Denne maktfosterkningen mener jeg en kan si, ikke bare er et panoptisk overvåkings- og maktprinsipp, men at den samtidig, på bakgrunn av sin *styrende effekt* også er en «*panoptisk makt*».

### **Et aktivt overvåkingsperspektiv, men symbolsk avskrekking**

Heidi Mork Lomell viser innledningsvis i boken *Selektive overblikk* til at den teknologiske utviklingen har ført til at myndighetene i dag har *muligheter* til å gå lenger enn de har hjemmel for, og sier at det sentrale spørsmålet er hvor langt det er *ønskelig* at politiet og andre kontrollører skal gå i kriminalitets- og terrorbekjempelsen (Lomell 2007). Dette spenner på en måte buen i verket hennes, og for så vidt også i min studie.

Hun forteller at hun sjelden dveler ved synet av overvåkningskamera, og når et kamera peker rett imot henne, trekker hun til seg blikket og går videre tilsynelatende uberørt (Lomell 2007). Dette tror jeg kan være en nokså vanlig reaksjon hos mange. Panoptisk makt virker også slik. Etter starten på denne studien har jeg oftere tenkt på *hvor* kontrollrommet er og *hvem* som har mulighet til å se deg. Poenget her er imidlertid at vi er *blitt vant* til å se overvåkningskamera utenfor butikker, inne i haller og kjøpesentre, i transportsammenheng, på buss- og togstasjoner, - og også på fergeleiet. Lomell viser til *Panoptikon* og fremhever at det sentrale

med det er at en *vet* at en kan være under oppsyn, men ikke trenger å være det, og at det også er slik i forhold til overvåkningskameraer, - noen *kan* se deg, men *gjør det* nødvendigvis *ikke*.

Som del av en større studie av videovervåkingspraksis studerte Lomell privat overvåkingspraksis og presenterte i den forbindelse flere interessante funn. Blant annet viser hun til at når det gjelder eierskap så viste det seg å ha viktige konsekvenser for overvåkingspraksisen *hvem som er systemeiere*, fordi eierne vil legge føringer for overvåkingspraksisen. Hvem som blir synlige ved overvåking avhenger med andre ord av *mandatet* for overvåkingen, som vil forme praksisen. Hun sier at en viktig del også handler om å *ta kontroll over kameraene*, - bevege kameraene for å følge aktiviteten til personer. Når det gjaldt privat overvåkingspraksis sammenlignet hun politiets overvåkningspraksis fra Oslo med tre private studieobjekter, - et kjøpesenter i Oslo, et stormagasin i København og en reise- og transportsentral i Oslo.

*Symbolsk avskrekking og aktiv overvåking.* Lomell skjelner mellom *symbolsk avskrekking* og *aktiv overvåking*. Hun viser blant annet til en kartlegging av de mange overvåkningskameraer langs Karl Johans gate i Oslo, og viser til at selv om det er mange kameraer, så inngår de fleste i små systemer, de fleste med kun et par skjermer til å følge med på, og at det i den forbindelse statistisk sett er liten sjanse for at noen ser deg på et kamera i andre enden, - selv om synet ved alle kameraene kan få deg til å *føle* at du blir sett. De har dermed en mer *symbolsk funksjon*. Hun fremhever i den forbindelse at sjansen for aktiv overvåking, det å virkelig *bli sett* eller *fulgt med på*, lettere skjer der det er større systemer, flere skjermer å følge med på. Hun viser til at det i Norge kun finnes ett overvåkingssystem som overvåker bysentrum, - Politiets fjernsynsovervåking i Oslo, med rundt 6 kameraer (1999-nivå per 2007). I gatene rundt disse offentlige kameraene fantes rundt 400 private overvåkningskameraer. Kontrollteoretisk er det de aktive systemene som er av størst interesse (Lomell 2007).

*Overvåkingskvalitet.* Lomells forskning viste store forskjeller i overvåkingspraksis, forskjeller som viser hvordan videovervåkingspraksis blir formet ut fra hvilken ramme overvåkingssystemet er plassert i. I forskningen sin trekker hun frem forskjeller mellom politiets overvåkingssystem og de tre private systemene. Innbyrdes var det variasjon i størrelsen på overvåkingssystemene. Transportsentralen hadde over 300 kameraer, hvorav 15 med bevegelse og zoomfunksjon. Stormagasinet hadde 160 kameraer hvorav 36 bevegelige. Kjøpesenteret hadde 100 kameraer hvorav to bevegelige. Den aktive overvåkingen skjer best

med de bevegelige kameraene, og det er her det handler om å ta kontroll med kameraene, zoome inn detaljer, noe som ikke er mulig med fastmonterte kamera. De bevegelige kameraene endrer operatørens rolle fra passiv tilskuer til aktiv observatør, sier Lomell.

To andre forhold rundt overvåkingskvaliteten handler om hvor store områder som overvåkes og hvor aktivt systemene brukes. Overvåkningen på privat område gikk hardt utover narkomane, personer som ble oppfattet å være på feil sted uavhengig av atferd. Lomell avdekket at utsatte grupper mye lettere enn andre ble ekskludert på disse stedene som oppfattes som offentlige. Dette synes å være et funn som på en markant måte også viser hvordan meningsdanning og stigmatisering skjer ved blant annet bortvisning og ekskludering og således også hvordan direkte/nær sosial kontroll utøves. I forretnings- og systemeieres interesse ønsker man å skape ro og orden for kunder med kjøpekraft. Dette er med andre ord sosial kontroll med en kommersiell interesse som ryggdekning. Med et uttrykk fra Shearing og Stenning (1985) som beskriver forskjellen på privat og offentlig (politi), knyttes den private kontrollstruktur mer til instrumentell enn moralsk basis for overvåking. Shearing og Stenning definerer orden i den private sfære med følgende ord om orden: orden(ro) er vanligvis det som maksimerer (øker) inntjeningen («order is usually whatever maximizes profit», Lomell 2007:215).

Det er også verdt å merke seg at på den store transportsentralen, som Lomell beskriver, hadde operatørene ofte ikke tid til å overvåke fordi de også hadde andre oppgaver. Oppgaver med å slippe folk ut og inn av overvåkede porter samt alarmer som gikk tok mye tid. Til sammenligning med det lille systemet til politiet (6 kameraer) gjorde de ikke annet. Det vil si at det i praksis var mindre overvåking med 300 kameraer enn med seks. Lomell påpeker i den forbindelse at antall kameraer og type kun gir en indikator på *potensiell* overvåkingsintensitet, og at utfordring med få kameraer er at det kan svekke konsentrasjonsevnen hvis kjedsomheten blir for stor (Lomell 2007).

I denne sammenhengen er det også interessant å vite at generelt melder svært få fra til Datatilsynet når de installerer overvåkingsutstyr. Utenfor eierområdene finnes derfor ikke noe pålitelig register over kameraplasseringer og overvåking i tilknytning til disse. Heller ikke hos politiet finnes slik oversikt, noe som igjen skaper mye arbeid for etterforskerne, som må ut å lete etter kameraene og kontakte eierne for å få tilgang til overvåkingsbildene. Det kan være aktuelt i saker hvor politiet leter etter gjerningspersoner og fluktruter. En annen sak er også

bruken av kameraer og hvem som kan få ut og/eller benytte dataene og på hvilken måte. Politiet selv kan ikke uten videre hente ut data/bilder av sitt eget overvåkingssystem (FOV), - de må ha tillatelse fra en politijurist (Vikne Moen 2011:56-57).<sup>33</sup>

Et annet interessant trekk er at politiet ofte må betale for bilder de ønsker fordi det er merarbeid for bedriftene, spesielt de som er driftet av vekterfirmaer, som selger slik tjeneste. Vikne Moen peker på at det vitner om en holdning om å ikke være så interessert i å oppklare forhold, - i motsetning til for eksempel butikker (ibid:88). At politiet i en del tilfeller må betale for bilder, mener Vikne Moen er problematisk i forhold til opphavsretten til bildene og at bedriftene kan legge begrensninger i forhold til hvordan og når bildene skal brukes (ibid:114). I havnene hvor de var interessert i å oppklare tyveri, var det havnevesenet selv som kontaktet politiet og overleverte opptak. Bildematerialet skal slettes etter syv dager, men kan oppbevares i havna i opptil 30 dager dersom det skal leveres til politiet (personopplysningslovens §39).

### **Overvåking i havna**

Kamerabruken i havnene er ikke så ulik den Lomell beskrives på kjøpesenteret og transport-sentralen. I en av havnene jeg besøkte var det på et felles uteområde en felles kontrollstasjon til bruk som gatecontrol med adgangskontroll og kameraovervåking<sup>34</sup>. Denne ble betjent av et vaktelskap med to betjenter på dagtid. I tillegg var det et kontrollrom inne i hovedbygningen. Dette ble operert av havneområdet eier, havneselskapets sikkerhetsleder (PFSO). Der det er godstrafikk i tillegg til passasjertrafikk eies ofte infrastrukturen, alt fast utstyr og de store lastekranene av havneselskapet som driver havna. De er interessert i å overvåke hele området, og spesielt følge med de kostbare kranene sine (prosessovervåking), - både av sikkerhetsmessige og av økonomiske grunner. I de havnene som også driver med containere er det, som på kjøpesentre, stor fokus på den kommersielle driften, - det er det de lever av. Vaktelskapet som forestår felles port-/adgangskontroll er mest interessert i å overvåke alle porter og inn-utsteder. De skal påse at ikke uvedkommende kommer inn. Utenfor havnas åpningstid tas det videoopptak av all aktivitet.

I forhold til bruken av kameraer, foregår noe kamerabruk utendørs og noe(lite) innendørs.

---

<sup>33</sup> Vikne Moen beskriver i avhandlingen også hvordan kamerabilder brukes og analyseres ved etterforskning.

<sup>34</sup> For enkelthets skyld bruker jeg her begrepet kameraovervåking om både kameraer hvor en bare «ser» uten opptak, og kamera med videofunksjon, hvor man kan ta opp det man ser på film. I offentligheten brukes ofte begrepet fjernsynsovervåking.

Utendørs er det områdene for bilpassering og biloppstilling som er av interesse. I tilknytning til kameraoperatørens/vaktpersonalets *rolle* bruker Heidi Mork Lomell begrepene *reaktiv* og *passiv* operatørrolle i forhold til hvor aktivt man har og tar rollen som operatør spesielt i et kameraovervåkingsrom/sentral. For eksempel er det å styre eller zoome inn kamera mot et mål mer aktivt enn kun å følge med på skjermen. Selve operasjonen (kamerastyringen) er det reaktive arbeidet (Lomell 2007). En kan muligens også si at spennet eller effekten av arbeidet (zoomingen) er at det forstørrede bildet gir en (annen) reaksjon og dermed er reaktiv (reaktiv i forståelse av reaksjon).

Lomell deler operatørrollen inn i situasjoner fra å *være like passiv* eller i samme situasjon som publikum (laveste nivå, minst aktivt) til *deltagende assistanse*, *iverksetterrolle*, *operasjonell ledelse* og til slutt *etterretningsanalyse* som egentlig er proaktivt etterretningsarbeid hvor aktøren deltar i innsamling av identiteter knyttet til historier om navngitte personer eller også nyttiggjør seg slik kompetanse. Lomell snakker i denne sammenheng om politiets arbeid som operatører i en vaktentral/kameraovervåkingsrom og registrering og gjenkjenning av ungdom på et kjent narkotikaomsetningssted. Denne modellen kan gjøres generell og lett nyttiggjøres på andre policiære arbeidsfelt, for eksempel vakt/vekerfeltet.

*Kontroll over kamera og situasjon.* I et intervju tidlig en morgen på kontoret/kontrollrommet i hovedbygningen, forteller sikkerhetsansvarlig (PFSO) om noen tyverier som ble tatt opp på film, blant annet tyverier av kabler, deler av utstyr og maskiner o.l. Filmen var blitt gjennomgått av politiet. Han ser på skjermen sin, som viser forskjellige kameravinkler fra havna, han zoomer inn, bytter til et annet kamera, studerer det litt før han plutselig får det svært travelt og spretter opp.

*«Her er det en båt som skulle være her, som ikke ligger der, - den skulle ligge innenfor en sone på 50 meter – der (peker). Jeg er foreløpig alene på kontoret, så det må jeg sjekke med en gang.»*

Han ringer, snakker med flere, og får etter noe tid vite at båten drifter utenfor og venter på los fra Kystverket. Det var avklarende og samtalen kan gjenopptas da situasjonen er under kontroll igjen.

Utendørskameraene i havneområdet er ofte store og synlige og det er skiltet med plakater om at området er kameraovervåket med ITV-systemer (benevnt som CCTV på engelsk).

Kameraene er med andre ord ment å gi signaler om at man blir sett og tar således sikte på å ha en avskrekkende effekt.

I gatecontrolen, det vil si kontrollstasjonen eller den såkalte «bua», som var kontrollrommet til vekterne, snakker jeg med vekteren, som er objektleder med ansvar for adgangskontrollen og overvåking av det som går inn og ut av havna på landsiden. Vi snakker blant annet om adgangskontroll av trailersjåførene, som skal levere eller hente last, og overvåking av havna. Han fortalte at han kjenner mange av sjåførene, men at det også kommer nye sjåfører hver dag og at de fleste kjører for faste transportselskaper. Vi snakker en del om transportlister, identifisering og kontroll av identitet. Identitet blir registrert, det vil si navnet som er oppgitt på transportskjema. På spørsmål opplyser han at sjåførene legger fram identitetsbevis dersom de spør etter det. Det skjer imidlertid ikke så ofte, kun en gang i blant, får jeg opplyst. Jeg tok opp dette, at sjåførenes identitet sjelden sjekkes. Han påpeker at han kjenner igjen mange og at mange også kjører fast for et selskap, og at det meste egentlig er forhåndsklarert. Det er de uanmeldte som gjør at de er mer på vakt, sier han.

I «bua» snakket vi om havnekontroll, ISPS-koden, forseglinger (seil), stabling av containere mot hverandre for å unngå innbrudd, hyppighet av stikkprøvekontroller og hvordan det fungerer. Både her og med sikkerhetsansvarlige har vi diskutert ISPS-kodens tre graderte sikkerhetsnivå. Det er viktig å være klar over at ved vanlig drift er nivået på 1. Når situasjonen vurderes slik at sikkerheten må styrkes, kan sikkerhetsnivået heves til ISPS-kodenivå 2 og i de verste tilfeller til nivå 3. Da er det unntakstilstand og meget strenge rutiner iverksettes. Vi snakket også en del om forhold som kan utgjøre en risiko og om svakheter i sikkerhetssystemet (generelt).

*Kontroll av biler og sjåfører.* I gatecontrolen skal alt loggføres og med alle containere skal det følge skjema. Det var et høyt tempo og ganske travelt med sjekk og loggføring av trailere ut og inn i havna denne dagen, så samtalen tok sin tid. Jeg intervjuet mens han jobbet. Han skulle samtidig følge med på skjermene i bua. Han hadde et par skjermer med oppdelte bilder fra tilsvarende kamera. Ingen sjåfører slapp inn uten forhåndsmelding eller uten skjema for container.

*«Vi er ganske strenge på det, så når de ikke har med seg det skjemaet, så får de ikke levere noen container, da må de vente til vi har fått det på faks eller melding, vi skal ha signatur på den som har fylt ut containeren», sier objektleder.*

Etter Havnesikringsforskriftens §23 skal alle kjøretøy ha sitt eget «ID-kort». I forbindelse med revidering av Havnesikringsforskriften høsten 2012 ser dette punktet ut til å være drøftet blant annet hos medlemmene av Norsk Havneforening. I et dokument på hjemmesiden deres framgår det at de reagerer på den strengheten som ligger i Havnesikringsforskriften. De ønsker et endret kontrollregime som går i retning av to krav. For det første kravet om at regelverket skal fylles (uten slingringsmann), og for det andre at

*«...havnesikring, slik det oppleves og opereres forenkles ned til et riktig nivå». De peker innledningsvis på at «Havnesikring og ISPS har i 6 år krevd en pengebruk og ressursbruk som få kunne se for seg i 2003. Bruttoregningen per dato kan en bare forestille seg, og da i store tall. Her må en ta inn over seg at både offentlige og private havneanlegg er omfattet.»*

Når det gjelder *kjøretillatelse* mener de at det her er innført et regime som sterkt ligner på lufthavnenes krav, men at det er vesensforskjeller hvordan havneterminaler og flyplasser opererer. De mener at ISPS-koden har *ikke* beskrevet «ID-kort» for kjøretøyer som et mulig tiltak, men at det er en særnorsk «oppfinnelse», og sier videre at:

*... og det er aldri blitt klarlagt hvilken særnorsk fare som ligger bak, eller om det ligger andre grunner til at både sjåfør og bil må identifisere seg.*

De mener at både sunn fornuft og ISPS-koden tilsier at det er personen som eventuelt kan utgjøre et faremoment, ikke om han eller hun kjører en bil som står på en gitt ”kjøretillatelseliste”, og i den forbindelse mener de det er uforståelig at den norske havnesikringsforskriften skal inkorporere et regime som verken har opphav i de internasjonale reglene (ISPS-koden), eller er vedtatt på f.eks EU-nivå (Norsk Havneforening 2012).

*Fornøyd med sikkerheten.* For å få en indikasjon på hvordan havnepersonellet oppfatter sikkerhetsnivå og systemet generelt i havna, spurte jeg om hvor fornøyd de er med sikkerheten på en skala fra 1 (dårlig) til 10 (best), og hvorfor de havnet der på skalaen. Alle



var godt over middels fornøyd med sikkerheten (over 5-6) og de fleste viste til at det er umulig å sikre seg hundre prosent på alle kanter. Av de jeg intervjuet hadde administrativt personell (PFSO og PSO) en større tilbøyelighet til å være fornøyd med sikkerhetsrutinene enn vaktpersonalet, som vokter områdene (fysisk). Det ble mange interessante oppfølgings-samtaler ut av spørsmålet om fornøydhet, og samme spørsmål ble også stilt i gatecontrolen. I denne gatecontrolen skulle sikkerheten styrkes med en ekstra person og de skulle få en del nytt utstyr, også nye overvåkningskameraer. Fornøydheten lå på 7, og han forklarer det slik:

*«Hvis jeg skulle vært mer fornøyd måtte det vært en del ting som måtte bli gjort.»*

– Hva da?

*«Da måtte gjerdene vært høyere for eksempel, og så har vi en post der borte (peker på et kamera), som folk kjører ut og inn av, da måtte vi enten stoppe den porten eller så måtte vi hatt en mann der borte. Sånn som nå tar vi den på porttelefon, og må kontrollere dem over telefon og hvis vi er i tvil, så må vi få sendt dem hit, og når vi lukker opp så kan det komme noen og smette inn, så den liker jeg ikke i det hele tatt. Og gjerdene er altfor lave, det er bare å hoppe rett over hvis man vil det. Og flere kameraer ville jeg hatt.»*

Den andre vekteren kommenterer:

*«- og kontrollpunkter». «Ja, vi kan ikke styre kameraene, men det er snakk om at vi skal få helt nye kameraer her da. Så da kan det hende at det blir saker».*

Gjerdene som det siktes til er av den høyeste typen i havner, men allikevel synes han altså at de er lave. De forteller om noen dødvinkler i området og at det er derfor de ønsker seg bedre tekniske løsninger, spesielt bevegelige kameraer som kan fange inn flere vinkler og med zoom.

*Symbolsk kontrollfunksjon.* For å bli ISPS-godkjent må havnene ha en adgangskontroll, en gatecontrol. Kontrollrutinene er iverksatt for å fylle ISPS-kodens krav, det vil si å beskytte mot terror. Gatecontrolen er ment som et terrorbekjempende tiltak, men ser ut til å fungere bedre som beskyttelse for kundenes gods. Hvis det er tilfelle så framstår den mer som en symbolsk funksjon i forhold til å være terrorhindrende. Det behøver nødvendigvis ikke å bety at den er unødvendig, den kan fylle andre, kanskje bedre formål. Panoptikon fungerer som

forventet i gatecontrolen. Vaktene overvåker så godt de kan fra kontrollrommet, og alle passerende vet at de har kamera på seg og gjør det de skal. Allikevel er det, som beskrevet ovenfor, en del muligheter for at uvedkommende kan komme inn, og kontrollen får også av den grunn et symbolsk preg.

I gatecontrolen er man pålagt å kontrollere adgangen til *alle*, og dersom ikke kontrollen kan gjennomføres som forutsatt, bør det være overraskende at den uteblir. I tillegg er man pålagt å gjennomføre en personkontroll, en såkalt gjennom søking ved stikkontroll. Når kontrollen ikke gjennomføres fyller den heller ikke sin funksjon, og har bare en symbolsk ramme uten innhold. Samtalen over, om hva som må til for å bli mer fornøyd, viser at vaktene har flere oppgaver som må betjenes samtidig, slik også Lomell viser til ved transportsentralen. I havna stjeler adgangskontrollen oppmerksomheten og muligheten til å følge med på kameraene og overvåke området. Det er med andre ord en viss sårbarhet i forhold til den strenge adgangskontrollen.

Gjennomgangen i gatecontrolen har avdekket noen mangler ved adgangskontrollen i havna. Der er både dødvinkler og mangler ved kameraovervåkingen og som vi så var det også manglende identitetskontroll av trailersjåførere og personer som skal levere et eller annet eller mønstre på skip, slik meglere fortalte om. Det var meget travelt i gatecontrolen da jeg var der, og manglende kontroll av trailersjåførene kan derfor også tolkes som et uttrykk for manglende ressurser, at det er et spørsmål om tid. I tillegg er det som vist også mulig å smette inn usett i noen porter uten at det oppdages i gatecontrolen.

På denne måte framstår gatecontrolen, om ikke akkurat som at det blåser åpent, så i alle fall at det er noen luftehull som det trekker fra. Med sine mangler framstår den som en *symbolsk kontroll*. Nå må det imidlertid også sies at denne kontrollen foregår på nivå 1, det vil si i modus for vanlig drift uten at det er avdekket noe fare på ferde og behov for ekstra sikkerhets tiltak. Både sikkerhetsledere (PFSO), vaktpersonale og sikkerhetsrådgivere (RSO) har gitt uttrykk for at de er innforstått med at det ikke er mulig å tette alle hull. Kanskje er det heller ikke meningen. En av sikkerhetsrådgiverne som jeg intervjuet sa:

«Man bør gå på rød mann en gang imellom.»

Med det forstår jeg at man ikke kan og ikke bør ha så rigide systemer at man heller ikke kan skille mellom hva som er reell risiko i forhold til nødvendig sikkerhetstiltak.

## Vekternes policiære virksomhet

Polisiære virksomheter er former for utøvelse av kontrolloppgaver hvor målet er å opprettholde orden og sikkerhet, slik vi skal se at vekternes funksjon er på både biloppstillingsplassen og inne i terminalbygget hvor gående passasjerene sjekker inn. Hvis vekterne har behov for å få fjernet noen fra fergeområdet, må de imidlertid tilkalle politiet. Politiets oppgaver er nedfelt i politiloven, og virksomheten deles ofte inn i forebyggende, håndhevende og hjelpende virksomhet, og arbeidet skal være et ledd i samfunnets samlede innsats for å fremme og befeste borgernes rettssikkerhet. Dette er en komplisert kombinasjon av oppgaver, som lett kan svekkes og bli mindre synlig ved for eksempel at andre polisiære virksomheter beveger seg inn på samme område, for eksempel militæret og/eller marinen. Politiet er samfunnets portvoktere alene, og som hjelpefunksjon skal politiet bistå borgere og andre etater særlig i kraft av å være det eneste organet som har adgang til å utøve fysisk makt (NOU 2009:15).

Det innebærer at når vekterne, som nevnt, tilkaller politiet til havna, så kan de ikke sende en stand-in (jf. generalfullmakten, politilovens §§7 og 8), for eksempel en militær person, og det bør vel også stilles store spørsmål om militæret kan sendes ut på gata i det hele tatt, slik det er diskutert om etter 22. juli-kommisjonens rapport. Andre veien er det enklere. I politiets forebyggingsarbeid vil politiet, hvis det foreligger lovhjemmel som åpner for metodebruk, kunne lene seg på og nyttiggjøre seg andre polisiære kompetanser, enten det er vaktelskaper eller for eksempel forsvaret, som har en annen, bredere etterretningsbasert kompetanse.

Polisiær virksomhet kan drøftes relativt bredt, men en felles link til vaktelskaper ligger nettopp i dette vakt og sikringsbegrepet. Vekterne skal som politiet bidra til å opprettholde ro og orden, og redusere kriminalitet, og de er satt i havna som en beredskap for å forebygge og håndtere kontroll, eventuelle ulykker og eventuelle terroranslag mot havna. Begrepet *polisiær virksomhet* på norsk eller *plural policing* i betydningen mangfoldig politiarbeid på engelsk er et innarbeidet begrep verden over innen kriminologi og politivitenskap. Begrepet brukes om, foruten om politistyrker, så vel om andre offentlige organer og privat virksomhet, som befatter seg med kontroll- og sikkerhetsarbeid. Her til lands sprer ordbruken seg ut fra politi-

og kriminologirelaterte kompetansesteder. Paul Larsson og Helene Oppen Gundhus har framsatt følgende definisjon tilpasset norske/nordiske forhold og diksjon:

*«Polisiær virksomhet er en spesiell form for sekundær kontroll med hovedformål å opprettholde orden og sikkerhet i samfunnet.»*

Dette er en både akademisk og praktisk beskrivelse som gjenspeiler selve *aktiviteten* ved utøvelse av sekundær kontroll og ikke så mye *hvem* som gjør det. Det favner derfor bredere enn «politiarbeid» som er mer begrenset til politiets gjøremål. Larsson og Gundhus mener at å begrense *polisiær virksomhet* til kun politiets virksomhet vil være misvisende i forhold til andre profesjoner og grupper som utøver sekundær kontroll. Ikke minst aktualiserer stor vekst innen vaktbransjen det (Larsson og Gundhus 2007). Både skipsbesetningen og vektere omfattes således av begrepet.

### **Hvem får kontrollere deg?**

I denne studien har jeg spurt passasjerinformantene om hvem de vil akseptere å bli kontrollert av ved personsjekk, i rekkefølge: billettør/adgangskontrollør, vekter, toll, politivakt og militær vakt. For alle unntatt en går det en klar grense ved militære vakter. Alle passasjerene syntes det var i orden å bli kontrollert av skipets vakt eller en vekter. Nesten alle syntes også det var i orden å bli kontrollert av politivakter, men her var det noen som hadde begrensninger, for eksempel at da måtte det være noe spesielt på gang. Når det kom til militærvakt hadde de fleste motforestillinger til det, men der var også noen som ville tolerere militærvakt i helt spesielle situasjoner. På reiser i utlandet kan en oppleve militært vakthold i avgangs/ankomsthaller, og i lys av at det også her til lands har vært snakk om at militært personell bør bistå politiet i visse sammenhenger (etter 22. juli), er spørsmål om tilstedeværelse av politi og spesielt militært personell interessant.

Synligheten av militært personell og politi vil i så fall prege sikkerhetsuttrykket på en ny måte, og ikke nødvendigvis i positiv retning. Det kan bidra til å skape mer frykt og utrygghet ved stadig tilstedeværelse av uniformert personell. Det kan også gi unødvendig grunnlag for konfrontasjon fra aksjonsgrupper. Noe annerledes er det med kongens garde, som har et mildere uttrykk og som vi er vant å se når kongen dukker opp, selv om det også her kan bli et mer militær utseende profil.

På oppfølgingsspørsmål om hvorfor kontroll av vektere, fikk jeg svar som:

*«Ja, for de er jo mest identisk med politiet.»*

På spørsmål om hvorfor man var positiv til å la seg kontrollere av politi, drar vedkommende på det og svarer:

*«Ja, da tenker jeg at det har ikke politiet kapasitet til. Da hadde jeg tenkt at nå er de ute etter noen. Blir litt stressa, men det hadde ikke gjort meg noe. Men det er mest personlig, men det handler vel også om hvilke ressurser som brukes.»*

Når det gjelder kontroll av militær person var en informant klar på at det var helt greit, men oppga ingen grunn knyttet til svaret. Tre andre kunne la seg kontrollere og svarte:

*«Men da må det ha vært noe ekstraordinært, men ville ha godtatt det. For å reise vanlig med ferge: Ja». En annen svarer: «Vil akseptere det, men ikke like det», og den tredje svarte:*

*«Hva har militæret der å gjøre? Hvis det er noe mistanke om noe og de ikke har ressurser, så muligens?»*

På spørsmål om hvorfor man ikke vil la seg kontrollere av militære vakter fikk jeg svar som:

*«Nei, sært, men på reise i Kina, så var det militærvakt», og «Det er jeg prinsipielt motstander av. Man skal aldri blande militær og politi. Vi skal ikke ha noen militærjunta her. Militæret skal i prinsippet aldri brukes mot egne borgere», og «Nei, det hadde jeg vel sett på som veldig pussig. Der går grensa. Da begynner det å ligne en politistat. Da mangler det bare at de bruker maskingevær. Da vipper det fra trygghet til utrygghet.»*

- Hvorfor det, spør jeg.

*«Det har å gjøre med hva slags posisjon de har i samfunnet. De er der for å forsvare. Det er ofte at de er utstyrt med skytevåpen. Det blir for sterkt.»*

*På hvilket grunnlag foregår kontroll.* På bakgrunn av ovennevnte svar kan man stille spørsmål om på hvilket grunnlag lar man seg kontrollere. Skal man reise må man ofte følge noen regler som er satt, men det er også noen grenser for hvor langt man er villig til å være med på alle regler. Det interessante her er at noen kan, mer eller mindre frivillig, la seg kontrollere av politi og til og med av militært personell. Jeg tolker passasjerene slik at det for det første henger sammen med hvilke *forventninger* man har til kontroll og hvor mye kontroll man er vant med. Ved besvarelse av spørsmålene fikk de også spørsmål i forhold til flyreiser. Passasjerene *var vant med flyreiser* og sammenlignet i noen grad kontroll ved fergereise med kontroll ved flyreise.

Et annet forhold som jeg tror har preget svarene er at passasjerene oppfatter at de er på et offentlig sted, - selv om man reiser med privat selskap. Flere svarte på spørsmål om kameraovervåking at de synes det er i orden dersom det anses som *nødvendig*. Flere synes det er betryggende at de blir overvåket. Dette tror jeg også har betydning for hva man svarer når det gjelder å la seg kontrollere av politi og militære vakter. De som var mest positiv til overvåking var også tilbøyelig til å tolerere en høy grad av polisiær faktor, - å la seg kontrollere av politi og militæret.

En tredje faktor som ser ut til å spille en rolle i denne sammenhengen er holdning til hvilken type kontroll man ønsker. Det viste seg at flere av passasjerene var opptatt av at det skulle være en viss strenghet over kontrollen og noen syntes også det var for lite kontroll. To av passasjerene sa for eksempel følgende:

*«Veldig rart at de ikke skanner bagasjen; man kan jo ta med hva man vil, man kan jo ha med bomber hvis man vil. Det er rart.»* og:  
*«Hvis man ønsker å lage en eksplosjon, så er det jo bare å lukke den (bomben) inn i en lockert, jf. på flyplassen skal du hele tiden ha hånden din på bagasjen, men ikke på båt. Hvis du bestiller billetter for et helt følge, så får man ikke sjekket alle. Vi ble IKKE id-sjekket. Du kunne jo tatt med hvilken som helst asylsøker. Så der er det et smutthull. Hvis det har skjedd noe her (krise/katastrofe/ran), og i kofferten ligger alle millionene, - i en koffert som ikke blir sjekket. Da hadde det vært greit med en id-sjekk. Schengen er derfor det verste som har skjedd, - ingen id-kontroll.»*

## Vaktselskapenes gavepakke

Vaktselskapene marsjerte inn i norske havner etter at havnesikringsforskriften var på plass. Det er spesielt tre forhold som har gjort det aktuelt med private vaktselskaper: 1) *godkjenning av sårbarhetsvurdering og sikringsplaner*, 2) behovet for såkalt gjennom søking; hvem som får *gjennom søke og kontrollere personer og gods* og 3) *generell sikkerhetskompetanse*. Når det gjelder *godkjenning av sårbarhetsvurderinger (og sikringsplaner)*, er det ifølge ISPS-koden og Havnesikringsforskriften kun godkjent virksomhet/selskap som kan utarbeide havnas sårbarhetsvurdering dersom ikke Kystverkets regionskontor gjør det (havnesikr.forskr §§7 og 8). Kystverket skal godkjenne sikkerhetsrådgivningsselskapet, *Recognized Security Organization (RSO)* i henhold til ISPS-koden, og med godkjennerrollen følger også sikkerhetsrådgivningsrolle. Vanligvis er dette et vekterselskap eller lignende.

Kompetanse var noe av det som gjorde vaktselskapene aktuelle ved innføringen av ISPS-koden. Det var et generelt behov for å forstå sikkerhet knyttet til havnevirksomhet og et nytt regelverk. Flere vaktselskaper tilbød sine tjenester, og flere av dem hadde erfaring fra utlandet og foruten fra vekterbransjen, også fra militær/marin aktivitet, en del også fra politiet. Den kompetansen og forståelsen disse besatt var ved starten interessante for havnene. Det skulle også utarbeides sårbarhetsvurderinger som havnepersonellet var ukjent med, og nye roller som PSO og PSFO skulle etableres og læres opp. ISPS-havnenes folk skulle kurses og mange RSO-selskaper driver samtidig kursaktiviteter. Mange vekterselskap har erfaring fra store og tunge oppdrag, og slik det lå an var det nærliggende at det var vaktselskaper som satt inne med påkrevd kompetanse, som også skulle velges. En av sikkerhetsrådgiverne som jeg snakket med beskrev dette som en ren gavepakke til vekterbransjen. Jeg spurte ham også om hvilke områder av sikkerheten i havna som er terrorbekjempende. Han humret litt og sa:

*«Nei, det er ikke mye, - hvis noen skulle gå inn for å velge metode, tid og sted, så er disse tiltakene spill for galleriet, det har ingen effekt i det hele tatt.»*

Etter å ha tilegnet seg mye egen kompetanse på ISPS-området i havnene og gått fra en etableringsfase over i en mer vedlikeholdsfase ser dette bildet ut til å ha snudd seg litt. Havnene er fornøyd med at de har fått mer kompetanse, men er samtidig ergerlig over at de har brukt så mye ressurser på ekstern kompetanse og at vaktselskapene har fått legge så mange premisser

og incitamentene som var økonomisk drivende på områder som man ikke lenger anser som helt nødvendig. Dette gjelder spesielt store, omfattende og dyre terrorøvelser, som samlet har kommet opp i flere millioner kroner. Mange havner ser nå ut til å ha funnet en form som passer bedre i forhold til hva de anser som nødvendig kompetanse og hvilken rådgivningstjeneste som de *må* kjøpe.

Ved gjennomgang våren 2012 var det 16 slike godkjente RSO-selskaper fordelt på over 600 ISPS-havner. Størrelsesforholdet mellom antall RSO-selskaper som kan godkjenne sikringsplaner/være rådgiver for havn/havneområde synes å være meget uproporsjonert. En av havnene som jeg besøkte benyttet en annen havn/havneområde til å forestå RSO-oppgavene (revidering av planverk). Kompetansekravet er også at man har PFSO-kurs, noe som sikringsoffiserene (sikkerhetsansvarlige) som regel har.

Kystverket opplyser med hensyn til RSO-godkjenning at antall havner som må være ISPS-godkjent og dermed ha RSO var av de forhold som skulle vurderes ved høringen høsten 2012. Et RSO-selskap opplyste at de var RSO/rådgiver for over 70 havner oppover kysten. Dette var faktisk et av de minste firmaene, men som besatte mye kompetanse og hadde slik sikkerhetsrådgivningstjeneste og tilbød også ISPS-opplæring. I samtale med eier av firmaet forstod jeg det dit hen at etter stedlig vurdering og undersøkelse av objektet/havna, så vil den videre oppfølgingen være mer på dokumentnivå og telefonnivå. Det høres fornuftig ut i forhold til en så stor portefølje/antall havner på et så lite firma, men det gir samtidig grunn til å reise spørsmål om ordningen, hvor funksjonelt og reell RSO-rollen er og hvordan de skal fylles. Det er senere kjent at denne porteføljen er solgt videre til/overtatt av et av de største vaktsselskapene, G4S, som også tar sikte på å bygge opp kompetanse og nødvendig opplæring som skal tilbys i markedet.

*Kommersielt.* En av sikkerhetsrådgiverne (RSO) var opptatt av at det i bransjen ikke er noen tvil om at ISPS-koden er kommet som en direkte følge etter terrorangrepet i USA 11.9.2001. Han forteller at det var et stort press på FNs sjøfartsorganisasjon IMO om raskt å komme opp med et regelverk. Sikkerhetsrådgiveren som jeg intervjuer her har lang erfaring fra luftfartsmyndighetene og innen sikkerhet og jobber også med internasjonale oppdrag. Han forteller om USAs CT PAT-program, et containersikringsprogram, som er knyttet opp mot



US Coast Guard (tilsvarende Kystverket), som har personell på visse håndplukkede havneterminaler rundt omkring i verden. Han forteller:

*«De har egne programmer for å hjelpe sine handelspartnere slik at de kan innfri amerikanske krav for gods som skal til USA, og de reiser da rundt, akkurat som ESA, både ifm. ISPS og det amerikansk CT PAT-kravet...Så kan man søke om en sertifisering, som hvis det for eksempel er en terminaleier, som har direkte gods fra sin terminal mot USA, så vil man da kunne oppnå fordeler i forhold til mindre kontrollstruktur, forhåndsgodkjenninger, det vil si man illuderer en form for tillit da.»*

*Stor butikk.* Dette peker i retning av det kommersielle, som vi snakker videre om, og han sier:

*«Og så ble det gjort en masse grep også av politiske årsaker, .... så mitt inntrykk er altså, og jeg har jobbet innen ... også, i ..., som myndighetsperson, så jeg må si at luftfartssikkerheten er drevet av flere faktorer og nødvendigvis ikke for å få en sikrere flytrafikk, og*

*Jeg sitter jo med det samme inntrykket når det gjelder internasjonal havnesikring. Så det er flere motiveringer her, en eller annen form for politisk markeringsønske. Slike som meg som leverer varer eller tjenester, som jo selvsagt omfavner dette, fordi det betyr butikk, produsenter av sikringsutstyr, gjerder kameraer, adgangskontrollsystemer, ja, metallbuer, som jeg kaller det, disse magnetportalene, så det er klart at det er stor butikk i dette. ... Og utviklingen går jo/ Ja, og det er forskningsmiljøer, tekniske forskningsmiljøer som jo da gjerne vil ha noe å leve av, altså det er altså mitt helt private syn er jo at dette er drevet av vikarierende motiver, ja, rett og slett.»*

## Det lekker i havna – Kontroll av bilførere

Stikk kontrollene på biloppstillingsplassen før ombordstigning er en viktig del for å forstå passasjerkontrollen i norske havner og forholdet til passasjerkontrollen. Jeg skal derfor gi et bilde av hvordan adgangskontroll og stikk kontroll foregår ved innsjekking med bil.

Jeg har på meg gul refleksvest med fergeselskapets skrift og besøkskort når vi beveger oss fra terminalen over biloppstillingsplassen og inn i billettstasjonen hvor passasjerenes adgang med bil skal sjekkes. Jeg fikk være med som observatør ved billettmottaket. Framme på

stasjonen låser selskapets vakt opp og rigger utstyret sitt, skjermene og betalingsterminaler. Jeg beholder vesten min på for jeg skal etter hvert ut å møte vaktsselskapet som skal gjennomføre stikkkontroll. Billettkontrolløren her var ikke fra vaktsselskapet, men av fergeselskapets egne folk. Det er travelt, men hun er rutinert og det går raskt. Her bør det helst gå smidig. Det viser seg at utenlandske passasjerer har en tendens til å vise fram passet sitt når billett skal kontrolleres, og de gjør seg gjerne mer synlig også, mens nordmenn bare sjelden prøver å vise fram pass. Kan det være fordi de utenlandske er vant til identitetskontroll og de norske skal ut av eget land? Vi er i Schengen-området og passfri sone så vi er ikke interessert i pass her, istedenfor så smiler vi, gir et lite høflig nikk og ser mot neste bil. Kun ett sted har jeg observert at de var interessert i pass. Det var i adgangskontrollen inne i en terminal.

Noen ganger stopper billettkontrolløren opp og spør: *Hvor mange er dere i bilen?* Du kontrollerer ikke? spør jeg. Hun svarer mens hun betjener kundene at stikkkontrollene blir foretatt ute på biloppstillingen. Det er både små personbiler og større vognbiler som passerer, flere uten mulighet til å se hvor mange eller hva som er i bilen. - Hvordan kan du da være sikker på at ingen smugler med seg noe farlig eller ulovlig? spør jeg. - *Det kan jeg ikke,* svarer hun, - *men vi har prosedyrer vi følger dersom vi får mistanke om noe, for eksempel farlig last.* Jeg blir ikke innviet i disse prosedyrene. Passasjerene spør om mye de og, men her er ikke rom for utdypende svar. En norsk bil kjører feil, på andre siden av stasjonen, og hun må vinke ham rundt. En finner ikke billetten sin, men bookingsystemet fungerer utmerket, men han må da vise eget identitetskort før han fikk passere.

Vi snakker en del om sikkerhetsarbeidet i denne delen av jobben. Hun er tydelig opptatt av at ting kan skje og har derfor også sambandsutstyr parat og i bruk. Dette er for så vidt også i tråd med slik vaktteneste, jf. vaktvirksomhetslovens §15 (2001-01-05 nr 01). Kameraovervåkingsfunksjon er imidlertid mindre aktuelt i denne situasjonen. Det kan minne noe om den situasjonen som Lomell beskrev fra den privat transportovervåkings-sentralen, - det er for travelt med andre oppgaver til at man kan nyttiggjøre seg kamerafunksjonene. I forhold til aktive teknologiske løsninger med kameraovervåking som følges med på, vil jeg heller si at overvåkingsperspektivet er sterkere i situasjonen her. Selv om det ikke er kamera-aktivt, så er det en direkte vakt- og kontrollfunksjon av alle passerende enheter selv om «innhold» ikke sjekkes. Avstandene mellom kø, billettstasjon/gatecontol og biloppstillingsplass er også så store at biler neppe kan snike seg inn uten at det blir lagt merke til.

Det er her interessant å sammenligne billettørens/vaktens arbeid opp mot det som er sagt ovenfor om Lomells passiv-aktiv-skala, men da i en mer universell form og det som er sagt om policiær virksomhet, men uten å gå i dybden på det. Ut fra kontrollfunksjonene i denne jobben vil jeg si at den policiære virksomheten ligger i sikkerhetsaspektet og den doble rollen billettøren/vakten har i forhold til å følge med på at alt er i orden, men at når det gjelder Lomells aktiv-passiv-skala for operatørroller vil jeg plassere rollen på assistansenivå idet rollen her synes relativt bundet til oppgavens funksjon, og uavhengig av om det brukes kamera og skjerm. Nå har det passert en del biler og det begynner å fylles opp med biler ute på biloppstillingsplassen og fra billettstasjonen, som ligger ved inngangen til havna, ser jeg noen fra vaktelskapet på vei ut, og gjør meg klar til å gå. Lenger borte ser jeg også to andre personer med gul refleksevest, som komme ut på biloppstillingsplassen, men de er for langt unna til at jeg kan se hvem de er. Skulle hatt en liten kikkert med.

### **Tollernes adgang – Spor av passasjerkontroll**

De to personene som jeg så fra billettstasjonen viste seg å være tollbetjenter, noe som kun var synlig på ytterjakke på nært hold. De så ut til å ha en hyggelig prat da jeg kom bort til dem og hilste og presenterte meg. I havnesikringsforskriften er forholdet rundt adgangskontroll viet forholdsvis god plass med sine ni paragrafer i kap III om sikringstiltak (§§16-22). I tilknytning til det tenkte jeg at det egnet seg med et spørsmål om manglende adgangskort, som ifølge §20 skal være synlig på sikret område. Jeg spurte derfor om hvordan de tilkjennegir seg når de ikke har synlig ID-kort. De mente at de var så godt kjent her at det ikke var noe problem. Samtalen var ikke planlagt og de ga uttrykk for en viss usikkerhet knyttet til dette. Samtalen ble derfor avsluttet relativt raskt.

Tollmyndighetenes adgang til tollaktuelle områder er vidtrekkende og det kan tenkes at det ligger noe i dette i forhold til deres noe tilbakeholdende holdning med hensyn til bruk av identitetskort. Tollvesenet kontroll/undersøkelsesmyndighet er regulert i tollovens og tollforskriftens kap. 13 om tollkontroll. Nøkkelfunksjon i forhold til transport og passasjerkontroll over landegrenser kan sies å være å *hindre ulovlig inn- og utførsel av varer og sørge for riktig deklarerings av varer*. De jakter med andre ord på smugling og annen ulovlig inn- og utførsel, noe som gir dem en sterk profil i forhold til policiær virksomhet. Dette skjer som

regel ved grensepasseringsstedet, - ved billett- og adgangskontrollstedene i havna.

Tollerne skal gis uhindret adgang ved havner (og lufthavner) og tilknyttede bygninger, uavhengig av sikkerhets- og adgangsprosedyrer på området. Det framgår av tollforskriftens §13-2-1 at det er sikkerhets- og adgangsprosedyrerne som må tilpasses tollmyndighetenes behov. I forhold til maktbruk har tollerne myndighet til å bryte seg inn i bygning og transportmidler ved kontroll og uten samtykke fra eier (§ 13-6), adgang til å gjøre *rutinemessig* undersøkelse på personer og ved mistanke gjøre mer inngripende undersøkelse (§13-1). Det er mange regler knyttet til dette, og det bør nevnes at tollvesenet, som politiet, skal følge proposjonalitetsregelen om at maktbruk kun skal brukes i forhold til hva som anses nødvendig. Jeg kan imidlertid ikke se at dette fritar tollerne fra å bære synlig identitetskort, noe som vil være av interesse for passasjerene, - for å sikre seg hvem som kontrollerer dem. For øvrig kan nevnes at det er arbeidsgivers ansvar å sørge for at de er kjent med reglene og bruken av dem (§21).

Tolloven ble modernisert i 2007 og fikk en teknisk revisjon, ble forenklet og fikk spesielt en lovstrukturell gjennomgang. Loven er preget av toll og handelsrutiner og i lovforarbeidene framgår det at man har lagt vekt på å speile bilaterale og multilaterale avtaler. Av det jeg kan se handler lovforslaget i Ot.prp.nr.58 (2006-2007) mest om toll og avgifter og ikke på noen måter tilpasning til terrorbekjempelse. Tollvesenet har med andre ord fokus mot kriminalitet og deklarerer og ikke den samme koblingen mot terrorisme som annet havnepersonell har med ISPS-koden i ryggen.

### **Prosentkontroll av bilførere – En symbolsk funksjon?**

Kommunen, ved havna, ved fergeselskapet ved vekterne er pålagt å kontrollere pasasjerer ved stikkontroll etter en prosentsats som skal fremgå av sikringsplanen. Måten minimums/stikkkontrollen ble gjennomført på ved bilkontroll var interessant å observere. Vaktselskapets korps ved objektleder, - vaktelskapets stedlige leder på havneområdet tok meg i mot på biloppstillingsplassen. Han hadde fått beskjed av selskapets sikkerhetsansvarlige (PFSO – sikringsoffiseren) om å vise fram alt og besvare alle spørsmål. Dette har uten tvil betydd mye for undersøkelsen og prosjektet. Dette viser også en stor grad av åpenhet og tillitsforhold i systemet deres. Vekterne jeg møtte hadde lang erfaring og framsto hyggelige, informative, sikre og meget profesjonelle. Biloppstillingsplassen ble relativ full mens jeg intervjuet og fikk en del generell informasjon. «*Nå skal vi sjekke den midtre raden med biler*», blir det opplyst.

Et par vektere starter lenger ned i den lange raden av biler, mens objektleder, som jeg følger, starter øverst. Til slutt møttes vi på midten og da var vi ferdig.

*Kan jeg få se billett og identitetskort?* Kontrollen innebar å kontrollere billett mot identitetskort. De fleste sjåførene viste fram bankkort eller førerkort, som ble sjekket mot navnet på billetten. Der det var flere med i bilen, ble det ikke foretatt identitet-billettkontroll av de andre passasjerene. Det ble heller ikke kontrollert antall billetter mot antall passasjerer eller sett inn i bilen for å se hvor mange som er med. Kontrollen foregikk høflig, rutinert og raskt, og det var heller ingen sjekk av utseende mot identitetskort, slik man for eksempel kan oppleve i en passkontroll. Resultatet framstår som at alle billetter blir telt i billettkontrollen ved adgangskontrollen, mens ingen passasjerer blir sjekket i bilkontrollen annet enn ved denne dobbelsjekken av billett. Av det jeg kjenner til er det heller ikke kontroll av passasjerer inne på skipet. Verken jeg eller noen av passasjerene som jeg intervjuet har opplevd det. Når bilen parkeres inne i skipet strømmer alle passasjerer fritt ut i skipet.

*Lekkasje.* Det forhold at alle passasjerbilletter blir telt i billettluke og stikkontrollert på biloppstillingsplassen framstår som en unødvendig og symbolsk kontroll. Unødvendig fordi det bare er en ny billettkontroll av noen få biler/sjåfører og symbolsk fordi den reelle funksjonen egentlig bare er vekternes tilstedeværelse. Ingen vet hvor mange passasjerer sjåføren har med seg i bilen, - og ingen kontrollerer det heller. Man må derfor kunne si at dette er en form for lekkasje i kontrollsystemet. Fokuset for vekterne var å bli ferdig med kontroll på biloppstillingsplassen, slik at de kunne komme seg inn i terminalen og starte kontrollen der.

Når det gjelder sårbare områder i forhold til risiko og terrorscenarier, som jeg også har sett på underveis, var adgangskontrollen med bil det mest sårbare. Ikke nødvendigvis i forhold til muligheten for smugling av personer, men i forhold til muligheten for farlig last og utilstrekkelig sikring. Sikkerhetstilstanden er muligens tilstrekkelig til å oppfylle ISPS-kodens sikringsnivå 1, fordi man er adgangskontrollert, men er ikke tilfredsstillende i forhold til sårbarhet.

Både Kjeldsen og Bjørgo har påpekt sårbarheten på dette området. Med henvisning til Bjørgo viser Kjeldsen til at det advares spesielt mot muligheten for bilbomber. Eksemplene gjelder

imidlertid andre områder. Det vises til at lastebilbomber er Al-Qaida-nettverkets foretrukne våpen. I forhold til skipsfartens utsatthet, viser hun til de maritime terroraksjonene i 2000 og 2002 utenfor Yemen, USS Cole og Limburg (Kjeldsen 2003:19). Hun mente imidlertid at i forhold til Al-Qaidas kapasitet til å gjennomføre maritime aksjoner, må også cruisenæringen ta sine forbehold (ibid). Hun viser videre til ekstremistgruppen i Trinidad, som fremsatte terrortrusler mot engelske og amerikanske interesser i forbindelse med Irak-krigen. På grunn av dette unngikk flere skip Trinidad og Tobago. Etter advarsler om mulige terrorangrep mot ferger, førte dette også til at alle fergehavner i Storbritannia ble satt i alarmberedskap 12. november 2002, og BBC meldte at amerikanske etterretningskilder opplyste at en lastebil med eksplosiver planla å kjøre om bord i en ferge over kanalen (ibid). Poenget her er at hendelser lenger unna kan komme til å berøre risikovurderinger her.

For å vurdere realiteten i trusselen, mener Brynjar Lia at siden Norge har vært lite berørt av terrorisme<sup>35</sup>, så er det naturlig å se på mønsteret i terroranslag mot transportsektoren i andre land for å få et visst inntrykk av hvilke type mål, hyppighet, virkemidler og konsekvenser. Han mener at transportsektoren generelt har vært betraktet som den delen av sivil infrastruktur som er mest utsatt for terroraksjoner, spesielt fordi det er en arena der mennesker lett kan rammes (Brynjar Lia 2003:8). Når det gjelder Al-Qaida mener han de har gått fra å være fokusert på å ramme symbolske amerikanske mål, til å ramme USAs økonomi og *land som samarbeider med USA* (ibid:19-21). Han, som Kjeldsen mente at angrepene mot USS Cole og Limburg derfor introduserte en ny tid (selvmordsaksjonister med båt fylt av sprengstoff) som viser at angrep ikke nødvendigvis er så lokale lenger, - også på grunn av den kapasiteten terrorgrupper kan besitte materielt og teknologisk samt interesse for undervannskapasitet. Lia mener imidlertid at de store fergene/cruiseskipene fremstår som en betydelig utfordring. Det vil være lettere å kapre de mindre fergene, slik sympatisører med den tsjetsjenske motstands-kampen gjorde i den tyrkiske havnen Trebizon i 1996 (ibid).

Bjørge advarer mot bilbomber på ferger som et meget farlig scenario. Han sier at i forhold til passasjerskip er bilbomber kanskje det mest nærliggende, og framhever at selv om slike bomber hittil ikke har vært benyttet på ferger, er hullene i sikkerhetstiltakene på internasjonale passasjer- og bilferger så åpenbare at det kan være bare et spørsmål om tid. Han mener at

---

<sup>35</sup> Lia viser til at anslag mot sjøtrafikken var (per 2003) registrert med 18 tilfeller iht. ITERATE (kronologisk register), og bare to tilfeller utenfor OECD-land, en mot en ferge og mot en turistbåt (Lia 2003:16).

man derfor bør vurdere mulige skader og om det er mulig å innføre egne sikkerhetstiltak spesielt rettet inn på å oppdage sprengstoff i biler som blir kjørt om bord. Han mener imidlertid at det er *branner* som er den største sikkerhetsrisikoen på passasjerskip, noe som Scandivian Star-ulykken var en klar demonstrasjon på. Han understreker det videre med å vise til at brannkatastrofen førte til en klar smitteeffekt i ukene etter hvor det kom en bølge av brannstiftelser mot skip, fly og bygninger, men utført av mentalt forstyrrede personer (Bjørge 1990).

Ut fra dette er det ikke sikkert at det har så stor hensikt å kontrollere mer enn det man gjør i dag, men tankemessig kan det være interessant å se på måter å tette lekkasjen, gjøre det mer sikkert, - hvis det skulle være aktuelt. Skal man redusere sikkerhetsgapet ved måter å oppdage sprengstoff/plastisk sprengstoff (semtex) eller lignende (PETN) på, kan det for eksempel være aktuelt å se på tollvesenets metoder og verktøy. Tollvesenet bruker i dag både hunder og store bilskannere ved andre grenseoverganger. I en havn fortalte de at det hendte at Tollvesenet besøkte havna med en stor mobil skanner som de skannet containere med. Hvor lett det er å oppdage plastisk sprengstoff eller hvilke metoder en kan ta i bruk for det, er imidlertid mer åpent. Dersom det er like krevende å betjene og lese skanningdata på en slik stor skanner som de som benyttes på flyplasser og i havneterminalen kan det imidlertid stilles spørsmål ved effekten av det generelt. Det er heller ikke bare et spørsmål om kostnader, men også om samfunnet og kanskje også passasjerene ønsker en slik utvikling, - og før det er mer aktuelt. Det er ikke sikkert at det har annet en bieffekter, for eksempel flere smuglerbeslag og mer å gjøre.

*Awareness i forhold til pragmatisme.* At bilkontrollen er ment som en del av ISPS-kodens adgangskontroll og terrorbekjempelse, understreker den symbolske funksjonen. I realiteten framstår vekternes kontroll på dette område hvor de sjekker identitet mot billett kun som en identitetskontroll. Hvis det er dette som er siktemålet så er det ikke så lett å se behovet for slik kontroll på sikkerhetsnivå 1. Dette kontrollbehovet kan lett dekkes i adgangskontrollen, - i billettluka. Hvis det derimot har et annet siktemål, for eksempel å være drillet på kontrollrutiner, som kan være beredskap til sikkerhetsnivå 2 og 3, så kan det tjene en slik hensikt. Bilkontrollen som ble vist fram holder således et nivå som ikke oppfattes som noen overdrivelse, den følger kun det som er «nødvendig» i forhold til normkravet. Denne dagen ble ingen «tatt» med identitetskort som ikke var lik billett. Jeg har forstått det slik at det sjelden skjer, og sikkerhetsvaktene som jeg fulgte hadde ikke opplevd det. Likevel må det sies å være

kjent fra media at man i andre sammenhenger får «treff» ved stikkontroller, for eksempel gjelder det narkotikabeslag ved grenseoverganger og Utrykningspolitiets (UP) veikontroller. I 2012 avdekket UP og pågrep to tusen personer for annen kriminalitet enn brudd på veitrafikkloven (Klassekampen 4.1.2013).

Et annet interessant aspekt ved passasjerkontroll og kontrollrutiner er hvordan havnepersonalet forholder seg til dette og regelverket de skal etterleve. En av havneterminalens sikringsoffiserer, PFSO (ikke fergeselskapets) oppgir «awareness», - bevissthet, som den viktigste utfordringen knyttet til sikkerhet og kontroll med passasjerer. Sikringsoffiseren mente at bevissthet ikke kommer av seg selv og for å bygge opp nødvendig *awareness*, så må man også ha fokus på dokumentasjon, rutiner og opplæring. Dette kan tolkes dit hen at det er villighet til at man ønsker å opprettholde kontroll selv om den framstår som både unødvendig og symbolsk i forhold til den skrevne funksjonen den skal fylle. Kontrollen kan slik sett også fylle underkommuniserte mål. Sikkerhetsoffiseren la også til at man i passasjersammenheng er opptatt av at passasjerene får god service, og at man i havnene og hos fergeselskapene raskt finner ut hva man ikke trenger å gjøre i forhold til pålagt kontroll. Jeg oppfatter dette som en pragmatisk tilnærming til et regelverk som blir oppfattet relativt stivt når det kommer til kontroll av passasjerer.

## Terrorbekjempelse - Glasur over leire

Den kontrollen vi hittil har sett er i liten grad annerledes enn tidligere, men den er betydelig skjerpert på flere områder, - såpass mye at det har vært reaksjoner fra havnemiljøene som skal etterleve reglene, spesielt gjelder det på området å dokumentere stikkontroller, som har framstått som funksjoner kun for å tilfredsstille et regelverk. Det stadfestes en ansvarsfordeling i forhold til ISPS-koden, det er kommet rutiner og planer om hva man skal passe på og sikre samt hvordan man skal sikre. Det er kommet høyere gjerder som hindrer adgang og det er kommet vektore som passer adgangen til havneneområdene. Vi har i den forbindelse også sett at vekternes kontrollarbeid kan sees ut fra en funksjonell passiv-aktiv-skala (jf. Lomell).

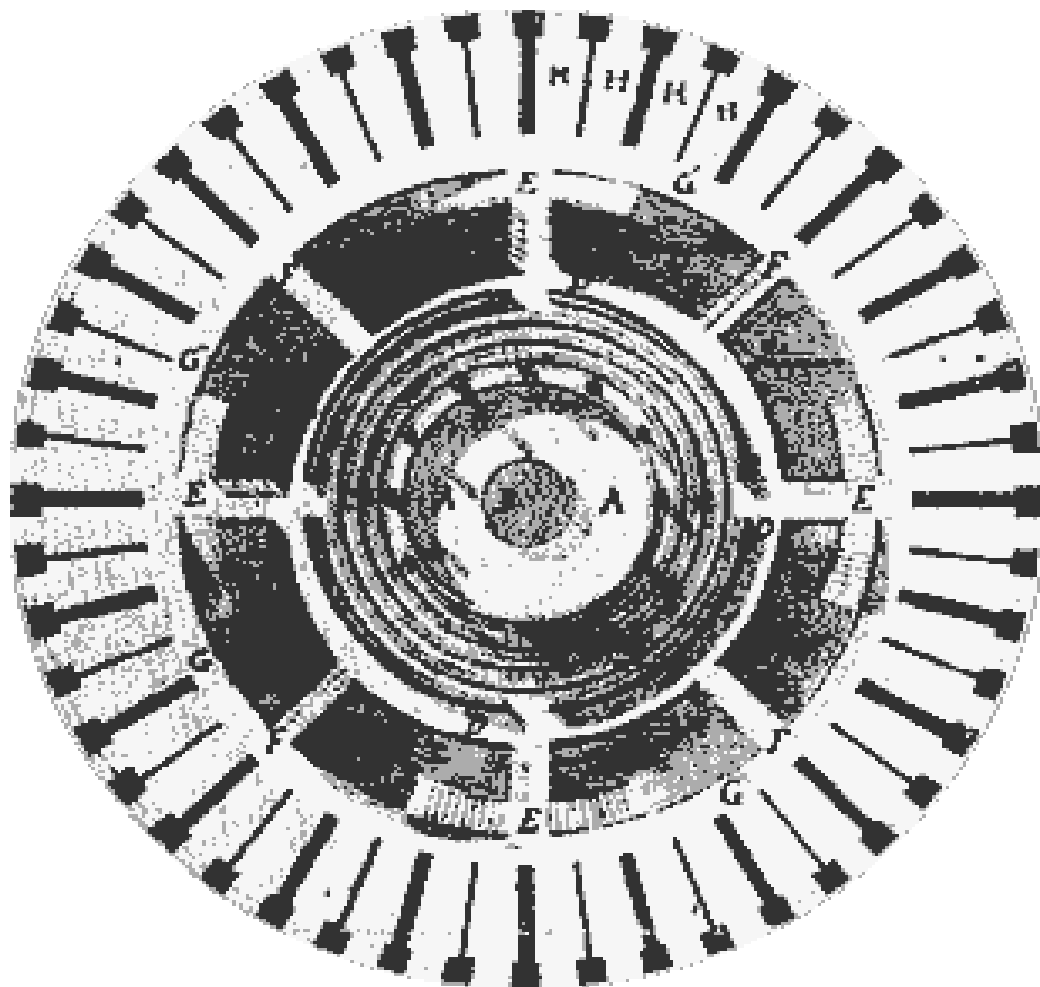
I tillegg er det innført et system for sikkerhetsøvelser og hvordan Kystverket skal overvåke og kontrollere at havnene overvåker og kontrollerer egne områder. Dette er ment som terrorbekjempende tiltak som skal demme opp for terror. De mest reelle tiltakene gjelder



begrensning av adgangen til havnene generelt, men ikke på en måte som gjør det umulig å utøve terrorangrep i havna. Etter stengetid er det kun kameraovervåkingen igjen, - en kontroll som da fremstår mer symbolsk enn reell. På den andre siden er det lite terrorfrykt å hente alene på havna om natta. Tiltakene med litt høyere gjerder og kameraovervåking kan imidlertid gjøre etterforskningen av et terrorangrep noe lettere.

Sikringen som er gjort gjelder først og fremst sikring av gods i havnene og i mindre grad i forhold til passasjerkontroll så langt. Kontroll av passasjerer gjelder så langt billettkontroll og noen stikkontroller om identitetskort har samme navn som billett. Alle blir tilsynelatende telt i billettluken, men få blir kontrollert og ingen ser egentlig passasjereren. Her er det lekkasje. Det terrorbekjempende elementet framstår på bakgrunn av det som er undersøkt så langt, kun som en glasur over regelverket. En bør imidlertid merke seg at det som er beskrevet er ut fra et vanlig driftsnivå, ISPS-kodens sikringsnivå 1. Denne delen har også brakt fram noe av det kommersielle aspektet, her i forhold til vektorbransjen og teknologisk utstyr. En havn skriver dette om driften: «Havnene er en del av logistikkjeden og er avhengig av å levere kostnadseffektive løsninger for norsk næringsliv. Vi må stadig snu oss rundt for å møte nye utfordringer – da kreves forutsigbarhet og rasjonelle rammer» (Havnealliansen 20011-2012).

I neste kapittel skal jeg inn på havneterminalen å se på hvordan passasjerkontrollen foregår der med billettkontroll, skanning og samtalekontroll som innebærer en mye tettere personkontroll enn det vi har sett her.



The Panopticon Penitentiary, 1791, Plan

## 5 Profilering og samtalekontroll

SERVICE TRYGGHET FRYKT PANOPTISK PROFILERING MISTANKE SAMTALEKONTROLL

Inne i terminalbygget foregår en annerledes kontroll enn ute med bil. Inne blir passasjerene mer nøye vurdert og noen sosialt kontrollert, ikke av havnevesenet, men av vekterne og fergeselskapets personell. Billett gir adgang til avgangshallen, men noen må først gjennomgå stikkontroll i et rom som er avsatt til skanning av kropp og bagasje. Stikkontroll med skanning er noe nytt man har begynt med for å følge opp ISPS-kodens normer. Personkontrollen forestås av innleide vekterselskaper. Med sitt profilanalytiske blikk velger de seg ut passasjerer som ikke passer inn i den vanlige passasjerprofilen. I tillegg foretar fergeselskapet en spesiell form for *samtalekontroll*, som er en sosial kontroll av personer med en *usikker helsetilstand*. Det usikre kan være sykdomstilstand eller rustilstand, og springer ut fra et kommersielt behov, og i liten grad ut fra et sikkerhetsbehov. For orden skyld nevnes igjen at denne studien gjelder fergereiser innen Europa. Ved reiser utenfor Europa er det som regel skanning av alle passasjerer og deres bagasje, er jeg blitt fortalt.

Foruten gjennomgang av profilering og samtalekontroll, som kontrollmetoder, vil jeg argumentere for disse metodene er unødvendige og krenkende kontrollmetoder. Materialet viser også at det er en sammenheng mellom den vanen de intervjuede passasjerene har fra kontroll i forbindelse med reiser med fly og ønske om strengere kontroll ved fergereiser dersom myndighetene anser det som *nødvendig*. I tillegg framkommer hvordan dette sammen med troen på at man blir overvåket er underlagt en panoptisk maktpåvirkning. Materialet viser at de intervjuede passasjerene mener at andre passasjerer bør sjekkes som terrorister til tross for at de har en høy grad av trygghetsfølelse, - eller lav grad av frykt.

Av teoretiske tilnærminger presenterer jeg spesielt tre perspektiver. For det første; *politiblikket* fra Liv Finstads forskning, som jeg knytter opp mot vekternes profilering av passasjerer. Det andre er den *sosiale kontrollen*, som Heidi Lomell tar opp i forbindelse med overvåking på private storsenter/kjøpesenter og som jeg her ser på nytt i forhold til samtalekontrollen. Her bruker jeg også Nils Chistie innledningsvis i tilknytning til begrepet sosial kontroll. Jeg har også skjelet til Stanley Cohen, men ikke med direkte referanser. Det tredje perspektivet er kontroll i en moralsk og herskende kontekst. Her bruker jeg Bauman og

Weber. I tillegg har jeg trukket fram forskningen til en gruppe forskere ved Senter for forskning på sivilsamfunn & frivillig sektor, som forsker på folks fryktkultur.

Først skal jeg imidlertid se på forholdet «passasjertrygghet», og da er det tilbake til Bourdieus teorier om virkelighetsforståelser, og her trekker jeg også fram Lars R. Svendsen, som bruker Mary Douglas, Sartre og Baumann for å belyse fenomenet frykt, som spiller en viss rolle for måten vi tolker terrorfrykt på.

## Passasjertrygghet

Hva betyr risiko i passasjersammenheng? Skal vi passe oss for passasjerene eller skal vi passe på dem? Hva opplever passasjerene at de risikerer på reisen og hva risikerer fergeselskapet med passasjerer? Selskapet lever av at passasjerer har det bra på fergereisen sin, men må være opptatt av kontroll, mens passasjerene er opptatt av selve turen og hvor også trygghet spiller en viss rolle. Selskapets syn på kontroll kommer godt til uttrykk ved å se på hvordan passasjersjekken foretas, både ute (kap. fire) og inne (kap. fem). Her ser jeg på hvordan passasjerene opplever service og sikkerhet i forhold til trygghet i et risikoaspekt. I intervju med passasjerene benyttet jeg som nevnt i metoddelen intervjuguide og fulgte spørsmålene i forhold til denne, se vedlegg 4. Spørsmål 1-2 handler om service i forhold til risiko, mens spørsmål 12-15 handler om trygghet i forhold til risiko.

### **Risiko og sikkerhet - Safety og security**

Materialet mitt viser at passasjerene er mer redd for havari enn for terror. Dette er interessant i et risikobilde og hva man frykter. *Risiko* er som regel den vurderingen en gjør seg om sannsynligheten for at noe spesielt skal kunne inntreffe. I 2002 definerte sårbarhetsutvalget risiko som *et produkt av sannsynligheten for at noe skal inntreffe og konsekvensen av det som kan skje*. Det vil si at man prøver å beregne muligheten for hendelser og virkningen av dem. Til sammenligning definerte utvalget *trussel* som *produktet av kapasitet og intensjon til å gjennomføre en nær forestående handling som kan påføre omfattende skader på liv, helse, miljø og materielle verdier* (Sårbarhetsutvalget, 2002, 5.1). Trussel kan man si går mer på *evne og vilje til å gjennomføre handling som kan påføre store skader*. Forskjellen kan en si er at risiko gjelder sannsynligheten for at noe skal komme til å skje i det hele tatt, mens trussel gjelder en overhengende fare som kommer til å skje snart.

En vanlig måte å gjøre risikovurdering på her til lands er å se *verdivurdering* (kartlegge og vurdere verdier: hva skal beskyttes), *trusselvurdering* (av antatte aktørers, intensjon og kapasitet ift. farlighetsgrad, mål og arbeidsmetode ift. nivå lav, moderat, høy eller ekstrem<sup>36</sup>) og *sårbarhetsvurdering* (i hvilken grad det er *mulig* å utføre en uønsket handling uten å bli stanset eller påvirket) under ett. Når denne relevante informasjonen er innhentet sammenstilles kunnskapen i en *risikovurdering*. PST, NSM og Politidirektoratet bruker en såkalt risikotrekant for å illustrere vurderingen av en total risiko. Hvert trekanthjørne<sup>37</sup> representerer verdivurdering, trusselvurdering eller sårbarhetsvurderingen. Risikovurderingen er helheten (Nilsen, Killengren, Kristiansen 2010:13-18).

Fordi man i det norske språket mangler en klar distinksjon for å forklare begrepet sikkerhet, bruker man vanligvis de engelske ordene *safety* og *security*. *Safety*-begrepet brukes for å beskrive sikkerhet mot uønskede hendelser som resultat av tilfeldigheter, mens *security*-begrepet brukes for å beskrive sikkerhet mot uønskede hendelser som resultat av overlegg. *Safety* oversettes også med *sikkerhet*, mens *security* kan oversettes med *sikring*. I utredningen *Når sikkerhet er viktigst* lanseres også et tredje begrep: *trygghet*. Dersom *sikkerhet* brukes som et overordnet begrep om alle tilsiktede og utilsiktede uønskede hendelser, foreslås at man kan bruke *trygghet* om sikkerhet mot uønskede utilsiktede hendelser og *sikring* om sikkerhet mot uønskede tilsiktede hendelser. Trygghet i form av sikkerhet er imidlertid en vilkårlig konstruksjon som ikke nødvendigvis fungerer i dagligspråket. Utvalget som la fram innstillingen ønsket en mer presis form og brukte heller *sikkerhet* som et overordnet begrep, som et hypernym, for å understreke at man snakker om både *safety*-aspektet og *security*-aspektet. De brukte spesifikt *safety* om «sikkerhet mot uønskede *utilsiktede* hendelser» og *security* om «sikkerhet mot uønskede *tilsiktede* hendelser» (NOU 2006:6).

I forhold til dette vil for eksempel trafikkulykker plassere seg mer innen *safety*-aspektet,- det å sikre veien eller veibanen, mens terror følger *security*-dimensjon. Terroren er ofte meget voldsom, rammer svært hardt, rammer mange og skaper frykt og vil som regel snu tilværelsen rundt for de som rammes. I motsetning til ulykker har terror har til *hensikt* å skulle ramme.

---

<sup>36</sup> Lav: har intensjoner, men neppe kapasitet, moderat: har intensjoner og kapasitet som gir mulighet, høy: intensjoner og kapasitet til å ramme bestemte interesser, dvs. det foreligger en generell og uspesifisert trussel, ekstrem: intensjoner om og kapasitet til å ramme bestemte interesser, dvs. det foreligger en spesifikk og overhengende trussel.

<sup>37</sup> Jeg ville ha anbefalt sidelinjene til det samme fordi man da har mer å gå på, pluss at en lengde er mer dynamisk for å demonstrere eventuelle mangler.

Jan Georg Christophersen peker på holdninger knyttet til sikkerhet og mener at det i norske havner forekommer en manglende etterlevelse av regelverk og terrorberedskap (security) til tross for, - som han viser til, at skip og havner har en relativ svak beskyttelse mot terrorangrep. I denne forbindelse viser han til at de som angriper også prøver å ramme regimer ved å angripe fartøy som ligger i havn eller nær havn og eksemplifiserer med blant annet *USS Cole* i 2000 (al-Qaidas selvmordsangrep på en amerikansk marine-missil-destroyer som lå til havn i Aden i Yemen for å tanke), og rett utenfor i Adenbukta i 2002 ble oljetankeren *Limbourg* skadesprengt (Christophersen 2012). Christophersen viser også til passasjerfergen *Karpete* som i november 2011 ble kapret i Izmitbukta nordvest i Tyrkia (de tyrkiske spesialstyrkene drepte den enslige kapreren som hadde tatt skipet med 24 passasjerer, herav en besetning på seks personer) (ibid.).

Sikkerhet er også knyttet til hvor nært vi opplever trusselen. Christophersen viser til at terrortrusselen er *et faktisk forhold* som gjelder alle samfunn (ibid). Selv om bakgrunnen for kapringen ser ut til å være lite kjent så er det kjent at *Karpete* er en hurtiggående ferge med relativ få passasjerer (webavisen). Dette gjør at man får tankene over på sikkerhet i forhold til mindre og lokale ferger, og hendelsene, og som beskrevet ovenfor bidrar til at man fokuserer på risiko og sikkerhet som en drivkraft mot sikkerhetstiltak. Hendelsene i seg selv ser ut til etter hvert å bli argumenter for regulering med sikkerhetstiltak. Det betyr imidlertid ikke at der er en fare i seg selv, eller at sannsynligheten for angrep øker selv om der finnes reelle eksempler på forskjellige typer hendelser og angrep.

### **Opplevelse av god service har betydning for trygghetsopplevelse**

En måte å nærme seg spørsmål om risiko og hvordan passasjerer indirekte beregner sannsynligheten for at noe skal inntreffe er med spørsmål om sikkerhet og trygghet. Jeg skal her se på spørsmålet om service og trygghet. Spørsmål om service er knyttet til spørsmålet om servicen var god og om service har betydning (spm. 1 og 4). Trygghet er knyttet til flere av de øvrige spørsmål, om hva er trygt/mindre trygt (spm. 2) og skala-spørsmålene 13, 14 og 15 om sikkerhet, trygghet og frykt/redsel.

Passasjerene svarte alle på spørsmål en-1 at de hadde vært fornøyd med service-en på reisen sin. De fleste svarte et klart «god». Denne positiviteten til service knyttet de til forhold som:

«god i butikkdelen», «effektivt og raskt», «alle sto på», «bra logistikk på mat og drikke», «ble tatt imot på en allright måte, men det var mye kø og fikk ikke det jeg skulle ha da jeg kom fram. Det var unødvendig. På returen malte de benkene på dekk, hadde stengt uteplasser og det irriterte meg», og «en dame som jobbet i kafeteriaen gikk ut av kassa for å hjelpe til, pluss god hjelp i taxfree, det vil si fikk god service, mer enn forventet» og «Flinke mennesker i butikkene» og «Godt med plass, mulig å finne en rolig krok», «Høy standard». En svarte at det er «bedre service på de nyeste båtene, og det gjelder cruise også, dansebåten er eldre, mer sliten».

De har med uttalelser og svar langt på vei definert hva de legger i service og god service. Dette har betydning når de skal svare på spørsmål om service har betydning for *opplevelsen av trygghet* (spørsmål 4). De synliggjør at de legger vekt på komfort og at det går knirkefritt på fergereisen utenlands (innen Europa). De knytter god service spesielt til gode opplevelser rundt bespisning og handling. Jeg skal se videre på hvordan god service uttrykkes i forhold til trygghet. Før det må jeg vite litt om hvordan de forholder seg til sikkerhet og spurte om hvordan de opplever trygghet ved reise (spørsmål 2).

### **Moderne og pene skip er viktig for trygghetsopplevelsen**

På spørsmål to om hva passasjerene opplever som trygt og mindre trygt trekker de fram erfaringer fra konkrete turer. Intervjuene foregikk tidlig sommer 2012 og alle hadde hatt en fergereise i løpet av siste ni måneder. Spørsmål to og tre om hva som er tryggest å reise med ferge eller fly henger sammen og bør sees under ett. De svarte;

«At det er livbåter visuelt, at det er tilgjengelig, du ser etter det som er kjent». «At det er nytt og ordentlig, ikke gammelt og skittent, at det er moderne, det gjør meg trygg, shabby ferger liker jeg ikke», «gikk greit, var greit å parkere bilen». «Når jeg går om bord pleier jeg å ta en titt på veggene, skilt, her-står-du-kart, en sjekk. Trygt, at det er informasjonstavle, tar en sjekk hvor livbåtene er, livbøyer der osv.». «Vil ofte være væravhengig, kan motstå kraftig vær, at allmenn sikkerhet er ivaretatt, at det gis informasjon. At det er et regelverk for hvordan man skal opptre... Vi må kunne forutse at internasjonalt regelverk følges». «Først og fremst båtens utseende, velholdt, nymalt, ser vedlikeholdt ut. Få inntrykk av bra stand. Ser også etter hvor gammel den er, en ny båt er antagelig i god stand. Det går også litt på i forhold til de som viser deg om bord, sånne ting.». «Veldig rart at de ikke skanner bagasjen, man kan jo ta med hva man vil, man kan jo ha med bomber hvis man vil, det er rart.». «At jeg kan få svar på mine spørsmål og hjelp hvis det er nødvendig.». «Er oppmerksom på andre passasjerer, jeg har nok litt 'politiblikk'» og «Låst dør til bildekk er trygt, det at man kan gå overalt er utrygt».

I forhold til hva som oppleves mindre trygt svarer passasjerene; «*Forvirring*», «*Trangt og overfylt*» og «*Store folkemasser, lite oversikt*». En av passasjerene knyttet kommentaren sin til en hendelse for over tyve år siden da ferga hadde problemer med å låre ut en livbåt ute i Skagerak. De skulle hente opp en nygift mann som var falt i vannet etter å ha balansert på rekkverket.

Ved spørsmål av denne type så kan det være lett å finne det man leter etter. Jeg legger derfor til her at dette var innledende spørsmål til passasjerene. Jeg ønsket å få en følelse med hvordan de forholder seg til risiko og trygghets begreper, og bruker her service som springbrett til det. Svarene deres sier i grunnen relativt mye om hvor viktig et ryddig utseende på skipet er for trygghetsopplevelsen, men det sier ingen ting om reell fare.

### **Like trygt/farlig med ferge som med fly**

Svarene kan relateres til om de mener det er tryggere å reise med ferge eller fly (spørsmål 3). Det fordelte seg likt. Fire mente det var tryggest å reise med ferge, like mange mente det var tryggest å reise med fly og to mente det var like trygt. De som mente det var tryggest med ferge begrunnet blant annet med:

«*Ferge: har vært med på noen grasale landinger (med fly), ferge er ikke så dramatisk*» (ferge er derfor tryggest), «*Får du motorstopp så drukner du nødvendigvis ikke*», «*Ferge, da er jeg mer avslappet, stresser mer når jeg skal kjøre med fly*», «*Ferge, overlevelseshraten er større på sjø, har mindre kontroll på fly.*», «*Merking av rømningsvei i forhold til brann. At det er en del besetning å se, da har de rutiner.*». En av de som svarte «*både og*» sa «*Det har med distanse å gjøre. Vil tro at begge deler er like trygt, men at det å ta båt oppleves som mindre stress, mer ro, mer opplevelse.*» En annen svarte: «*Hvorfor? Der skjer for mig at se, ikke flere ulykker på den ene eller anden reiseform, når man ser over lengere tid*».

De som mente det var tryggest med fly begrunnet det med:

«*Fly: ordentlig kontroll, sikkerhetskontroll, du må dokumentere hvem du er, du får også veiledning om hvordan du skal forholde deg i en krisesituasjon, det får du ikke på ferge.*», «*Fly. Det er hyggelig å reise med båt da, du får rørt deg, men det er vel safe-est å fly, men sikkerheten om bord er kunstig, men det er sikkert*». Jeg: Kunstig? «*Ja, hvis flyet skulle styrte, så er det jo ingen ting som hjelper*



*uansett hvor mye de går igjennom sikkerhetsrutinene.» «Fly, hører sjelden om flyulykker, mer drillet rutiner på fly.» «Fly, så omfattende personsjekk, kan ikke ta med seg alt mulig».*

### **Passasjerenes risikovurdering**

Intervjuene og svarene kan tolkes dit hen at passasjerene først og fremst knytter trygghet opp mot et sikkerhetsaspekt (security-sikring) ved at de er opptatt av hvordan det er merket, fluktmuligheter, skal kunne evakuere i livbåter og overleve dersom ulykken er ute. Det er interessant at de konkret vurderer hva de skal gjøre i en gitt situasjon fordi det viser et bevisst forhold til sikkerhetsaspektet. Flere var opptatt av opplevelse av trygghet gjennom besetningen, ved at deres tilstedeværelse og adekvate oppførsel tillegges stor vekt. Færre var på dette tidspunkt direkte opptatt av passasjerkontroll, men de som var det viser at de også gjør seg opp visse meninger om andre passasjerer, jamfør at det ble uttrykt behov for bagasjeskanning, trygt med låste bildekk og at man følger med, har et «politiblikk». En interessant refleksjon er også at kontrollen er «kunstig», som det ble uttrykt, selv om det var i tilknytning til sammenligning med fly. Det kan sees som at det er en symbolsk kontroll i forhold til en risikoberegning.

Det var kun en person som mente at service ikke har betydning for sikkerhet. Noen av de øvrige svarte slik på service-trygghetsspørsmålet:

*«Vet ikke, men det virker som det er mer orden på tingene hvis det er bra service». «Det blir mer profesjonelt, opplevelsen av å bli tatt vare på». «På en måte, får du god service så ha du også et drillet mannskap, som kommer til uttrykk i en krisesituasjon. Det har en smittende effekt». «At folk er blide, avslappet, at det ser ut som de trives i jobben sin, miljøet. Hvis du møter sure mennesker, for eksempel som du gjør på fly, (...) for eksempel, der har de det ikke bra, og det vet vi jo at de ikke har noe allright arbeidsmiljø». «Synlig personale som gjennom å være både oppmerksom og raskt setter seg inn i situasjonen. Synlig, gjerne uniformert, bruke tid på å lytte til det man spør om, informere tilbake. Det oppleves som en s t o r del av sikkerhet, at man ser folk og er klar til å ta vare på dem.» «Jeg tenker at hvis det er god service i en kafeteria, så gjenspeiler det også at det er god sikkerhet. Så jeg vil tro at det også gjenspeiler opplæring. Men hvis man for eksempel trygger tyggis, har dårlig oppførsel og er never-minded, får du et dårligere inntrykk. Det er ikke sånt man går og tenker på, det er mer ubevisst.» «Ja, føler at vi blir passet på.» og «Ja, servicepersonell som gir relevant informasjon.»*

*Tilfeldig vurdering av risiko og sikkerhet. «Dersom flystyrt eller båthavari skjer så er all passasjerkontroll unødvendig i forståelsen til ingen nytte.» Passasjerens uttalelse er*

interessant. Flere av passasjerene synliggjorde at en oppmerksom, nesten omsorgsfull besetning som svarer på spørsmål og som er drillet i en faresituasjon, - noe man antar at de er når fergefacilitetene/serviceen er god, er viktig for vurdering av risiko. Sammenholdt med meninger om at skipets fasade betyr mye for sikkerhetsinntrykket, ser jeg her at det er strukturen eller skipskonseptet som styrer hvilket inntrykk passasjerene inntar i forhold til risiko. Men det sier ikke noe om sårbarhet eller fare.

Fergeselskapet tilbyr et konsept som framstår uimotsigelig og naturlig. Denne virkeligheten framstår som objektiv og sann, uten at det er klart for passasjerene at det er snakk om en vilkårlig virkelighetsforståelse, samtidig som det heller ikke er klart at alternative virkelighetsforståelser utelukkes. Dette er uttrykk for en symbolsk makt fergeselskapet har. Bourdieus sier at den symbolske makten er mer usynlig, man legger ikke merke til den umiddelbart. Det er derfor også vanskelig for både de som utøver makten og de som den utøves på å erkjenne at det er slik, for den oppleves jo ikke direkte. (Wilken, 2008).

Det er lettere å miskjenne den symbolske makten enn å erkjenne den. Miskjennelsen skjer gjennom det Bourdieu kalte «den sosiale alkymis operasjoner» (ibid.:69), det vil si den sosiale ordens forvandling til naturlig orden. Som skipsreder har man makt til å definere og klassifisere, og dermed få ting til å eksistere, og det er dette den symbolske makten handler om. Man kan få aktørene til å tro på bestemte tolkninger om hvordan verden er innrettet, og slik kan man sikre reproduksjonen av de eksterende maktforholdene, sier Lisanne Wilken med henvisning til Bourdieu 1984/93:479 (Wilken, 2008).

Det var ingen av passasjerene som etterlyste mer informasjon, men en ga uttrykk for at sikkerhetsrutiner gjennomgås på fly, ikke på skip, som underforstått kan tolkes at slik er det bare. Det finnes likevel alternative løsninger, for eksempel kan man etterspørre sikkerhetsinstruksjon. Det er grunn til å tro at fergeselskapet ville sørge for at mer informasjon kom frem selv om det «bare» skulle være noen få hundre etterspørsler etter faktaopplysninger på hver tur. På innenlandske ferger kjøres det til sammenligning ofte video om evakuering, selv på korte avstander.

Passasjerene er ute etter sikkerhetsskapende faktorer, men har ikke adgang til kvalifiserte beregninger. De har gitt uttrykk for at de ikke har sett informasjon om hvor raskt skipet kan

evakueres, hva de skal gjøre, hvor mange livbåter det er eller hvor de befinner seg. Noen gir uttrykk for at de sjekker dette selv, men flere fakta for å beregne og vurdere risikoen har de ikke tilgang til. Man er overlatt til skipet og besetningen. Passasjerenes vurdering i forhold til hva de ser av besetningen framstår dermed som en relevant faktor for å vurdere risiko ut fra deres ståsted. De må tolke besetningens atferd og er personalet god på service og har en adekvat oppførsel, så vil man gjerne tro at de også er en gode livreddere.

### **Terrorfrykt i passasjersammenheng**

Frykt drøftes og debatteres ofte mer indirekte i forhold til fenomener man frykter enn som fenomen i seg selv. Med globale mediabilder ser også fryktkulturen ut til bli dyrket mer enn tidligere. Frykt kan være undergravende for friheten og vi bør derfor ha et bevisst forhold til det når vi befatter oss med risiko- og sikkerhetstenkning. Frykt er som flere andre følelser, som for eksempel sinne og glede uttrykk en måte vi reagerer på. Lars Fr. H. Svendsen mener det er hensiktsmessig å beskrive følelser, herunder fryktfølelsen, som kulturelt betinget og formbar *vane*. Han drøfter mange teorier om frykt og trekker fram blant andre fenomenologen Maurice Merleau-Ponty som mener det er en sterk forbindelse mellom følelsene og kroppsuttrykket og betrakter både følelsene, uttrykkene og relasjonene mellom dem som fleksible. Jean-Paul Sartre mener at følelser er ureflekterte og finner sted uten at de er gjenstander for bevisstheten. Han mener at følelsene fanger bevisstheten og gjør den passiv (Svendsen, 2007).

Med henvisning til Mary Douglas (*Risk and Blame*, 1992) viser Svendsen til at man i studier gjerne skiller mellom følelsesmessig høy eller lav intensitet av frykt. Den frykten som dominerer i vår kultur er det vi kaller lavintensitetsfrykt, - en frykt som omgir oss og danner et bakteppe for våre erfaringer og tolkninger av verden, og at det er en frykt som har karakteren av å være en *stemning* mer enn en følelse. Han viser også til Zygmunt Baumans (*Liquid Fear*, 2006) begrep «avledet frykt», det vil si en frykt som verken skyldes at man er direkte konfrontert med faretruende objekt eller at man tidligere har vært utsatt for et slikt objekt, - men som heller melder seg som en følelse av usikkerhet, og at det finnes mulige farer som uten varsel kan slå til og at verden er et utrygt sted (ibid.). Frykten for terror mener jeg er et eksempel på et slikt bilde.

Frykt kan skjerpe beredskapen vår slik at vi unngår farlige situasjoner, hjelpe oss ut av dem

og bidra til å holde oss i livet, men når vi ikke kontrollerer den («mister hodet») eller det blir et misforhold mellom frykten og årsaken til frykten blir den dysfunksjonell. *Vanene* inngår i et komplekst samspill og vi trenger dem i hverdagen for at ting skal framstå som meningsfulle. Det betyr imidlertid også at de vanene vi har, påvirker synet vårt på forskjellig vis og på en rekke fenomener som tilsynelatende ikke er så nært forbundet med dem. Som eksempel på hvordan frykt former handlingsrommet vårt viser Svendsen blant annet til begrensningen med å ha med seg mer enn en dl væske om bord på fly, lightere og annet og at bakgrunnen for disse nye reglene var at det høsten 2006 i London ble avslørt planer om bruk av flytende eksplosiver for å sprengte fly. Poenget hans er at reglene som innskrenker friheten til millioner av passasjerer er begrunnet i terrorangrep som *ikke* fant sted (ibidem).

### **Kan sikkerhet, trygghet og frykt måles?**

I intervju med passasjerene ble de spurt om passasjerkontroll kan forebygge terror (spm. 10), om de vil ha passasjerkontroll som terrorbekjempende tiltak (spm. 11) og om det er nødvendig å kontrollere deg og andre (spm.12). Dette tas opp i kapittel fem, men nevner kort her at passasjerene svarte bekreftende på spørsmålene. Passasjerene ble avslutningsvis bedt om å rangere på en skala 1-10 hvordan de opplever sikkerheten, hvor trygt det er å reise på ferge sammenlignet med fly og hvor redd de er for eller i hvor stor grad de frykter et terrorangrep på ferge. De ble også bedt om å forklare det. Min hypotese var at svarene på dette, ikke bare gir et bilde av hvordan risiko og sikkerhet vurderes, men at det også vil gi et bilde av hvor sterk eller svak fryktkulturen er blant passasjerene.

Passasjerene ble spurt om: På en skala fra 1 til 10;

- Spm. 13: Hvor bra opplever du sikkerheten er på ferge? Hvorfor?

- Spm. 14: Hvor trygt opplever du: - reise på ferge er? - reise på fly er? Hvorfor?

- Spm. 15: Hvor redd er du for terrorangrep på ferge? Hvorfor.

Spørsmålene ble stilt etter prosedyrespørsmålene om hvilke prosedyrer man kan akseptere som passasjerkontroll i forhold til overvåking og terrorbekjempende tiltak (kap. fem).

Passasjerene opplever høy grad av sikkerhet. Alle lå i øvre del av skalaen(6-10), mellom 7 og 9 og jeg tolker det dithen at fryktkulturen er relativt lav. På spørsmål om hvorfor de plasserer seg der, er svarene relativt sammenfallende med det de svarte i forhold til serviceperspektivet.

Når det gjelder havnepersonell (sikkerhetsansvarlige-PFSO, sikringsoffiser-PSO/havnesjefer, sikkerhetrådgiver-RSO, skipsmeglere samt personell i kystverket), ble også de spurt, men på

et mer generelt grunnlag om hvor tilfreds de er med sikkerheten på en skala 1-10 (spm. 27 del 1). Dette ene spørsmålet kan sees som et samlet spørsmål av 13, 14 og 15 til passasjerene. De er meget fornøyd med sikkerheten og også de plasserer seg i øvre del av skalaen mellom 7 og 9. De mente at de har gjort det de er pålagt, men at det ikke er noe vanntett system. Det vil si vil man inn på sikret område, så klarer man det. Derfor vil det ikke bli full skår.

Oppsummert: Materialet viser at passasjerene er opptatt av god service og opplever høy grad av sikkerhet, og er tilbøyelig til å legge sin lit til at besetningen ivaretar og redder dem dersom ulykke skjer. Dette på grunn at det ikke gis informasjon og i liten grad er tilgjengelig sikkerhetsinformasjon. Noen etterlyser også strengere kontrolltiltak.

## Profilering ut fra ikke-gjenkjennende trekk

### **Profilering med «politiblikk»**

Det ser ut til at det er gjengs i flere terminaler at gående passasjerer må gjennom smale sluser en etter en for å passere. Ved flere terminaler har man, som på flyplasser utviklet nye og moderne former for innsjekking, og det som ser ut til å være felles for gående passasjerer er at de må passere en bevoktet sluse mens de enten viser fram ombordstigningskort eller skanner det selv<sup>38</sup>. Noen havneterminaler er på dette punktet enda mer automatisert enn på flyplasser. Der det er små porter i glass, slår portene ut og inn i ett kjøp. Neste person kan passere når det er klart eller lyser grønt. Det gjelder imidlertid ikke bilpassasjerer, som har fri adgang til skipet etter å ha parkert bilen. De har ingen terminal som de blir sluset gjennom og observeres i. Man kan ut fra dette spørre om hvorfor man da er så spesielt nøye med de gående passasjerene. Fra fergeselskapets side er man opptatt av at ombordstigning og landgang ikke skal ta for mye tid noen steder. De prøver for eksempel å ikke bruke mer enn en times tid på å tømme skipet.

Da vi kom inn var vekterne nøye med å stille seg opp rett utenfor og rett innenfor passasjeslusen, slik at de hadde passasjerene i øyesyn. De sjekket passasjerene med blikket og danner seg et bilde av dem. Med andre ord en form for profilanalysering på nært hold. De fulgte med passasjerene som kommer mot adgangskontrollen og velger seg ut noen, som de skal se nærmere på. Samtalene med vekterne underveis viste at de gjør en skjønnsmessig vurdering om

---

<sup>38</sup> F.eks. Mifare Classic-brikke (som et bankkort) eller Mifare Ultralight (papirbillett). NSM har advart mot sårbarheten i elektroniske Mifare-brikker pga. at det ble påvist at krypteringsalgoritmen kunne rekonstrueres og brytes; kan kopieres ved å avlytte avlesingen og brukes uautorisert av ande (NSM, Sikkerhetsvarsel 2008 nr. 2).

hvem som ser ut til i mindre grad å passe inn i rollen som *den vanlige passasjer*. Til sammenligning var det en vekter, som jeg snakket med på en flyplass, som fortalte at de på flyplassen i liten grad plukker ut passasjerer i forhold til skjønnsvurdering. De gjør stikkkontroller ut fra antall passeringer i metallbue-skanningen (ofte automatisert). Men de holder likevel øye med spesielle forhold, for eksempel om du eller barna har store støvler/boots.

Jeg tolker denne forskjellen ut fra to faktorer. Det ene at de på flyplassen har flere passasjerer til flere fly, mens fergeselskapet har en eventuelt to avganger per dag eller sjeldnere. På store og mellomstore flyplasser kan det være avganger hele dagen. Det andre er at vektere på flyplassen er mer knyttet til eget vaktelskap og flyplassoperatøren enn flyselskapet, og har nødvendigvis ikke den nære kontakten som vekterne i havna har til fergeselskapet og skipets besetning. Flere av vekterne hadde hatt arbeidstedet sitt i havna over lang tid. Det kan for så vidt være tilfelle på flyplasser også, spesielt de mindre flyplassene.

I samtale med vekterne om hvordan profilanalysen foregår, viser det seg at de, foruten å se etter hvem som ikke passe inn, ser etter visse kjennetegn eller *type* passasjer. For eksempel fortalte de at det forekommer at *håndverkertyper* har utstyr som for eksempel, kniv, tapetkniv eller annet verktøy på seg. Vekteren forteller og er opptatt av at på samme måte som det er forbud mot å ta med seg skarpe gjenstander om bord på fly, er det også forbud mot det ved ombordstigning på ferger. Forbudte gjenstander som kan forbys på sikret område er «gjenstander eller stoffer som kan brukes som middel til å øve vold, i trusseløyemed eller til å påføre personer eller fartøy skade», og det samme gjelder imitasjoner av våpen og annet (jf. havnesikringsforskriften § 27). At de foretar en form for profilering ante jeg på forhånd, men at de ser etter håndverkere var overraskende. De ser imidlertid etter flere *typer* passasjerer. Foruten *håndverkertyper*, ser de etter passasjerer som *den syke*, *den berusede* og *den skumle*.

*Den berusede*, eller de berusede, blir tilsnakket om at de må dempe seg hvis lydnivået er høyt eller om de virker forstyrrende på passasjerkøen. Objektleder forteller at noen ganger kan det være opptil flere grupper og dersom de ikke gir seg/demper seg eller ikke viser respekt for situasjonen blir skipets tilstedeværende sikkerhetssjef/sikringsoffiser (Ship Security Officer – SSO) eller tilsvarende varslet. Vedkommende vil da vurdere om de skal nektes adgang. – *Vi følger også litt med dem i forhold til alkoholserving*, sier vekteren. Til dette kan nevnes at

de fleste selskaper har høyere aldersgrense enn 18 år på cruise og minicruise (fram og tilbake med samme skip).

*Den skumle* kan egentlig være hvem som helst, men ofte personer som det *hefter noe med* på en eller annen måte, og som på den måten er noe mer utsatt. Det skal egentlig ikke mye til. Han eller hun kan se litt annerledes ut i klesveien, i framtoningen eller atferdsmessig. Det kommer an på hvem som ser, og hvem som skal plukkes ut blir et skjønnsspørsmål. Måten vektene profilerer passasjerene på er gjenkjennende i forhold til hvordan politiet stopper og sjekker kjenninger, enten fordi det ser ut som de har noe på gang eller fordi de *regner med at de kommer til å ha noe på gang*, og med andre ord en form for sosial kontroll. «Politiblikket» som Liv Finstad tar opp i boken med samme tittel, omfatter flere forhold, og *politiblikket* er et begrep som er dannet ut fra mange faktorer i forbindelse med en bred empirisk undersøkelse av ordenspolitiet i Oslo. Gjennom flere år forsket hun på politiets hverdag.

*Politiblikket* er en helhetlig tenkemåte om hvordan ordenspolitiets daglige gjøremål struktureres av politiets mistanke- og lovbruddsblikk. Det er således ikke bare en måte å lese omgivelsene på, eller *profilere*, som jeg bruker som begrep. Måten det *gjøres på* vil jeg si også uttrykker holdningene til den som bruker et politiblikk, slik jeg ser at vektene gjør. Finstad tar blant annet opp politimetoden *stopp-og-sjekk*, - en prosedyre som ordenspolitiet bruker som en føre-var-kontroll. Når det ikke er andre ting på gang kan de sjekke ut forskjellige kjenninger av politiet. Finstad sier at politiblikket er et kvalifisert blikk, som er et produkt av erfaring innenfor en bestemt sammenheng og viser til at politiet i større grad enn andre har kunnskap om de som ferdes i miljøet de patruljerer i (Finstad 2000:124). På samme måte har vektene og skipets sikkerhetspersonale i fergeterminalen opparbeidet seg et blikk for sine passasjerer. De møter av og til noen de kjenner, men mest profilerer de ut fra *type* passasjer.

Finstad viser til et helt register av publikumstyper. Flere av disse kan tenkes å være gjenkjennbare også på vei om bord i et skip, og av den typen som vektene ville sjekket nærmere, men de er nok ikke så gjenkjennbare i samme grad som politiets kjenninger. Politiets publikumstyper kan være *idioten*, - den håpløse, han som så å si prater (krangler) seg inn i arresten, *den gode taper*, som innrømmer og viser samarbeidsvilje med en gang og *den lærevillige synder*, som heller ikke nekter for overtredelsen, og kan fortsette dersom man innrømmer sine feil og omstendighetene for øvrig tillater det. Så er det *stakkaren*, som ut fra klær og handlinger ser ut til å ha et vanskelig liv, for eksempel den nedslitte rusmisbrukeren. I

persongalleriet finner vi også *kompisen* og *bestilleren* for ikke å glemme den vanlige publikummer, nemlig *Den minste Bukken Bruse* samt *kranglefant*, som lager et opptrinn dersom der også er tilskuere der. Å se på publikumsstiler, mener Finstad, er en måte å gi et grunnlag for bedre å forstå hva som utspiller seg i kontakten mellom publikum og politiet. (ibid. 180-184). Hun viser til at politiet også bruker uformell politislang som «slask» (slabbedask, slurvet), men som står i motsetning til den påkrevet formelt korrekte ordbruken vi vanligvis opplever av politiet (ibid:87).

*To «skumle» personer og et blindt skanning-øye.* Det nærmer seg en stikk-kontroll med skanning og vekteren, som jeg henger med, sier at nå skal han plukke ut noen som må bli med til skanneren. Vi skuer nedover rekken av passasjerer. Der kommer en stor kraftig kar sammen med en tynnere og lavere fyr. Den lave mannens koffert er en sort, litt eldre modell pc-koffert av det største slaget. Blikket mitt setter seg fast på disse to og den litt uvanlige kofferten. Det er to personer som ikke går helt inn i mengden av de andre passasjerene. Ikke bare på grunn av høydeforskjellen og kofferten, men det er noe med framtoningen og jakkene deres. Den store mannen har en litt stor jakke på seg og det har den lavere mannen også. I tillegg stopper de litt opp og lurer på hvem som skal levere ombord-kortet først. De ser ut som hyggelige mennesker, men jeg fikk et inntrykk av at de ikke var så reisevant.

Sannelig, - de ble plukket ut. Vekteren henvender seg meget høflig og bestemt og spør om de vil være med til en stikkontroll og skanning. Åpenbart forbauset svarer de *ja*, på det, og sier lavt, at dette har de ikke opplevd før. I det de skal til å følge med stikker hodet til en eldre kvinne fram bak den store mannen og spør hvor de skal. Vekteren blir i et lite øyeblikk litt forvirret, men oppfatter raskt situasjonen. Det viser seg at de to karene er i følge med hver sin kvinne, som vekteren sier kan følge med hvis de vil, og de vil.

Vi går alle inn på skanningsrommet/bakrommet. Passasjerene ser forvirret ut og lurer åpenbart på hvordan de skal forholde seg. Den høye mannen går gjennom metallbuen med kofferten, men blir bedt om å gå tilbake og vente. Den eldste damen lurer på hvor hun kan sette seg og blir henvist til en stol. Det er mye som må takles på en gang, men vekteren tar fatt og får rask kontroll over situasjonen. Han får stilt de to mennene opp etter hverandre, den eldste kvinnen sittende og den noe yngre ved siden av, mens han forklarer hva som skal skje. Meg har han plassert bak skanneren klar til å observere. Først skanner han den ene mannen i metallbuen og så den andre. Etterpå må de legge koffertene på båndet. De blir bedt om å ta ut



eventuelle Ipad-er eller pc-er. Det har de ikke med. Vekteren forklarer meg hva han ser, - fullt av ledninger, metalltråder og annet, og her blir jeg med ett også oppmerksom på hvorfor ikke lommekniven min ble oppdaget i lommen på en jakke jeg la på båndet på en flyplass noen måneder tidligere. Det er vanskelig å tolke skanningsbildet, dette er noe man trenger mye erfaring for å bli god til å forstå hva man ser. Hadde der vært en pistol, ville jeg imidlertid sett konturene av den godt. Hadde det ligget en pc-lignende sak over ville jeg ikke sett det. Like fullt, det er slett ikke lett å tolke innholdet. Folk har med seg ulike små maskiner, ladeutstyr, spillere, radio, barbermaskiner og lignende.

Men hvorfor ble akkurat de to mennene plukket ut? Ut fra deres framtoning oppfatter jeg situasjonen og denne måten å plukke ut nettopp disse, som en form for sosial kontroll og at det ble gjort på bakgrunn av en tolkning om sosial status. Med en annen framtoning ville de lettere falt inn i mengden av andre vanlige. For det var det de var, svært vanlige. Det var ingen ting å hente i skanningkontrollen, verken i metallbueskanningen eller ved skanning av bagasjen. Å tolke innebærer alltid risiko for å tolke feil. Når politiblikket rammer uskyldige, angripes rettssikkerheten og uskyldiges rett til å være i fred for (politi)kontroll (Finstad 2000:123). Finstad mener at det oppstår et annet problem når politiblikket *er* treffsikkert, - risikoen for å ramme bestemte personer ofte og mye (ib.). Dette vil være den måten de samme mennesker eller grupper av mennesker utsettes for sosial kontroll også ved passasjersjekk. I passasjerkontrollen er sjansen for ekstra kontroll større dersom det er noe uvanlig eller noe som ser ut til å hefte ved deg. Jeg skal videre se på hvordan det utarter seg for *den syke*, men skal først se på hvordan passasjerene forholder seg til personsjekk og profilering.

### **Kontroll, profilanalyse og panoptisk makt**

I intervju med passasjerene stilte jeg en rekke spørsmål, om blant annet passasjerkontrollen, om de godtar kameraovervåking (spørsmål 6 i intervjuguide 3 om personkontrollerende prosedyrer), om skanning, bruk av registre og annet.

*Panoptisk makt uten kamera.* I de norske fergeterminalene har jeg ikke sett mange overvåkingskameraer. Jeg har sett på overvåkingsmonitører for utendørskameraer, men ikke på monitører for innendørskameraer. I ett havneområdet sa sikkerhetssjefen (PFSO) at:

«Vi har - - (antall) kameraer ute og inne. Jeg sitter og ser på kameraene ute og en annen ser på kameraene inne, på passasjerer med videre.»

Når en går gjennom passasjerterminalene er det imidlertid ikke lett å finne noen kameraer, men en ser en del av besetningen og de som underholder i den delen av terminalhallen hvor passasjerene venter på å få gå om bord, jf. også at oppsett av kamera skal være nødvendig for å være lovlig. Det kameraet som var mest synlig var et «kuppeløye» som var plassert i taket i enden av korridoren, i svingen inn til skipet. Praktisk plassering med andre ord. Det interessante her er imidlertid ikke hva jeg har observert, men hva *passasjerene* har sett eller ikke.

Det viste seg at heller ikke passasjerene hadde sett nor kamera. Like fullt var det flere som *regnet med* at de ble kameraovervåket. Jeg spurte passasjerene om hvilke personkontrollerende prosedyrer de ville godta som terrorbekjempende tiltak. På spørsmål (6) om de ville godta kameraovervåking i forbindelse med passasjerkontroll svarte alle *ja*. Det ble knyttet til kommentarer som:

*Det er vel det stort sett uanett? Så det er vel bare å godta./Ja, det synes jeg er greit, men i visse soner, for eksempel der det e en port for å komme om bord./Det foregår vel i stor utstrekning i dag. Vil vel akseptere det, men vil ikke like det. (Hvorfor ikke?) Overvåking er generelt uønsket, det gjør noe med et tenkende individ./Kan være greit hvis du blir ranet eller at noen forgriper seg på deg./Det tror jeg det var på båten, i et bagasjerom, men tror det var på grunn av tyveri. Det var et skilt om at det var kameraovervåking, men intet kamera var å se. Tittet rundt.*

Det vi ser her er at den panoptiske makten virker vidt, jf. kapittel 4 om kameraovervåking. Kameraovervåking er en panoptisk måte å overvåke på, hvor en med ett kameraøye overvåker flere personer og hele områder. Det meget spesielle i passasjerkontrollen er imidlertid at den panoptiske makten også virker selv uten kamera, fordi man regner med at de er der, - et eller annet sted, og at *man observeres*. Intervjuene viste at passasjerene hadde problemer med å løsrive seg fra sine erfaringer med flyreiser, og jeg tolker denne antagelsen inn i en større sfære av kontroll. Et par kontrollspørsmål til et par av passasjerene viste også at de heller ikke hadde sett kameraer på flyplasser. Det har mer med at de opplever å være på et sted hvor kontroll kan forekomme, og at man derfor antar at man overvåkes med kameraer.

*Bruk av pass.* Innen Schengenområdet,<sup>39</sup> kan man bevege seg fritt uten pass. Mitt inntrykk er imidlertid at mange bruker pass selv på korte turer, også dette som en følge av vanen fra

---

<sup>39</sup> Schengen-avtalen omfatter i dag 26 europeiske land, og innebærer blant annet at det ikke er noen ordinær passkontroll mellom landene. Norge har vært med siden mars 2001.

flyreiser. Et av fergeselskapene anbefaler at man har med seg pass, men vil godta annen legitimasjon. En sikkerhetssjef i et fergeselskap mente at pass var nødvendig i ankomstland i tilfelle man blir stoppet av politi. Det ville imidlertid være et brudd med slik Schengenavtalen er ment å fungere. På spørsmål om man vil akseptere å bli identitetssjekket med pass, svarer de 10 passasjerinformantene at de ville akseptert det, men med forskjellige utgangspunkt; fra å se på om det er nødvendig, om det er riktig eller ikke (kost-nytte) og ut fra at en regner med at vi har passpåbud. Til sammenligning med billettkontrollen med bil så var det de utenlandske bilførerne som hadde størst tilbøyelighet til å uoppfordret å vise fram pass. De intervjuede informantene svarte blant annet:

*Hvis utenfor Schengen, ja, (men) hvis ikke, er det ikke nødvendig./Ja, men man er ikke pålagt å ha med seg pass. Egentlig skulle enhver utenlands grense benyttet pass. Derfor er jeg imot Schengen. Du ser hva vi har fått ut av det. Hvem som helst kan ferdes over grensene, bare se på rumenerne, det har vært mye kriminelt, ran av smykker. Svære varebiler får lov til å ferdes ut av landet uten sjekk./Ja, men ikke i Danmark og Norge. Passfriheten bør vi passe på, i alle fall i Norden. At det blir brukt som id er akseptabelt./Det er det i dag.*

*Skanning.* Når det gjelder informantenes forhold til metallskanning av kropp, håndbagasje og øvrig bagasje (spm. 8, 10, 11), vil de stort sett akseptere skanning og noe etterlyser det også . De påpeker imidlertid at det ville tatt lang tid. På spørsmål om metallskanning ble det svart at en ville godtatt det, men måtte ha beregnet mye mer tid. En annen sa at det ikke ville kunne gjennomføres med mange passasjerer og en tredje at man må da bygge om hele transithallen. En syntes det var rart at man ikke hadde det:

*Hvis noen vil ta med en bombe, så må det være den enkleste ting i verden. Det er jo et kjempe-terrormål. Flere reiser med båt. Det kunne ABB også ha gjort, kjørt inn på ferga, og gått ut igjen. Og en annen: På en måte er det helt greit, fordi vi er vant med det fra fly. På en annen måte tenker jeg at hvor langt skal det gå, på å bruke tid på noe som (bare) kanskje kan skje? Men så er det jo også en tanke at det ikke er vanskelig å kjøre en bil om bord, som kan gå i lufta.*

I forhold til håndbagasje og annen bagasje var det få motforestillinger mot skanning. Også her ble det sammenlignet med fly, og at det da også ville være greit på fergetur. En ville ikke like det og en annen mente at det gjør noe men en og at det er en inngripen i folks liv, som han håpet på at alle ville reagere på. De fleste syntes bagasjeskanning ville vært greit. Med hensyn til annen bagasje sier også en at;

*«Ja, men hvis du har parkert bilen, med fem unger, og alle må ut, alles bagasje skal sjekkes, da begynner vi å snakke om et tidsbruk som ikke er sann.»*

Når det gjelder spørsmål om skanning av kropp med nakenkamera, så er de fleste mer nølende, og jeg får svar som;

*« Vet ikke, men hvis det er nødvendig så...ja, /Ja, det kommer an på hvem som blir spurt det. Hvis du er idrettsmann så har du vel ikke noe imot det. /og: I spesielle tilfeller, men det ville jo tatt jævlig lang tid da..., Da må man møte opp to timer før da. /Ja, spiller ingen rolle, men hvis du gjør alt dette, og ikke sjekker bil eller buss, kan man ha kofferten full av krigsutstyr.»*

I tilknytning til disse spørsmålene om forskjellige varianter om personsjekk viser analysen av materialet at selv om man har noen motforestillinger og ikke liker det, så vil man langt på vei akseptert det dersom noen forteller deg at dette er nødvendig for sikkerheten. Som vist i kommentarene er det også noen som stiller spørsmålstegn ved den forskjellen det er på bilkontroll og personsjekk. I forhold til forståelse av nødvendighetsperspektivet viser materialet at når systemet ligger til rette for det, er det også relativt lett å innføre strengere kontrollsystem.

Profilanalyser I. Spørsmålene 17 til 28 handler om profilanalyse. De to første spørsmålene om stopp og sjekk ut fra påkledning, kjønn eller hudfarge og ut fra om man ser ut som en mistenkelig person. Dette faller inn i den type profilanalyse/vurdering vekterne gjør i dag ved å lese menneskene og situasjonen terminalen.

Profilanalyse II. De øvrige profilanalysespørsmålene stilt til informantene handler om en mer inngående og personlig ikke-kroppslig rettet kontroll. De færreste vil akseptere noen sjekk ut fra når eller hvordan man skaffer seg billett, hva man har av lesestoff, alder og frisyre, religionstilknytning eller seksuell legning. Når det gjelder bruk av registre stiller det seg noe annerledes.

På spørsmål om sjekk av navn etter navneliste som du står på med nasjonalitet, hvor du kommer fra og hvor du skal, svarer alle informantene unntatt en at de vil godta det. Et par personer mener at man gjør det i dag og sier:

*«Det gjør de i dag, og en annen: - Det tror jeg de gjør i dag, ja, det er akseptabelt, men ikke ønskelig. Hvis alt er akseptabelt og vi ender opp i et overvåkingssamfunn hvor alle sjekkes, og*

*ender opp i et totalitært regime... (ikke alle uttalelser avsluttes). En sier: - Ja, Interpol har sikkert navn på noen de skulle ha snakket med, selv om man da sikkert reiser med falsk identitet». En annen sier:*

*«De vet forferdelig godt hvor du er, så det får vi bare godta.»*

På spørsmålet om potensielle terroristlister svarer alle at det vil de akseptere. Nesten ingen vil kommentere svaret, men en sier:

*«Hvis jeg står på lista? Ja, jeg skjønner det godt, tenk så mye de gjør hver dag, du.»*

Når det gjelder navnesjekk mot strafferegistre, sykehusregistre, plastisk kirurgi og psykiatri-pasientlister, svarer alle unntatt en, nei. De synes det blir for spesielt. En sier at det må være under spesielle omstendigheter, folk som har rømt, for ellers blir det meningsløst og unødvendig.

Den positive holdningen til bruk av lister kan tolkes som at de opplever passasjersjekken som storsamfunnets kontroll av oss alle. Når det blir sagt at de vet godt hvor du er, så forstår jeg det dit hen at det siktes til myndighetene. Mange av svarende har den sammen svar-sfære, som om det er storsamfunnet som driver fergeterminalen. Her er de inne på noe interessant. Fergeterminalen er et grenseområde hvor tollerne er (mest ute) og hvor politiet kan dukke opp. Skal man bruke terrorlister og strafferegister, er det nødvendigvis være knyttet til myndighetene. Generelt oppfatter jeg informantene slik at de opplever en slags myndighetsforbindelse, og dette tilskriver jeg den panoptiske makten som de allerede er berørt av i forhold til kameraovervåkingen. De fleste av passasjerene har en opplevelse om at de blir fulgt med. Det at de viser en tilbøyelighet til å være positive til kontrolltiltak ser også ut til å henge sammen med den panoptiske maktpåvirkningen og deres forståelse om det er *nødvendig* med tiltak, underforstått i forbindelse med sikkerhetstenkning.

Her kan nevnes en spørreundersøkelse foretatt i 2007 hvor det ble det stilt følgende spørsmål til 1000 personer med tilgang til internett: «Mener du det er riktig eller ikke riktig å overvåke *alle* dersom formålet er å hindre terror?» Over 50 prosent mente at det *er riktig*, herunder var det 28 prosent under 20 år og 68 prosent over 60 år. Over 37 prosent mente at det *ikke* er

riktig, mens 13 prosent svarte *vet ikke*. I gruppene med videregående utdanning og universitetsutdanning mente over 50 prosent at det er riktig å overvåke alle for å hindre terror. I tolkningen av hele undersøkelsen konkluderes det med blant annet at;

Det hersker en stor tro på at moderne teknologi er i stand til å registrere og overvåke nesten alt vi gjør. Det er lav bevissthet om retten og muligheten til å ivareta eget personvern. I tilknytning til overvåkingsspørsmålet over; Terrorfrykten er i ferd med å bli stor, og åpner for en altomfattende overvåking. Og ut fra den logiske og praktiske konsekvensen av et slikt svar, betyr det at metoden med å etterforske ut fra konkret mistanke er satt til side i fordel for metoden hvor alle skal sjekkes.

### **Du er en mulig terrorist, ikke jeg**

Materialet mitt viser at informantene er villig til å akseptere relativt mye kontroll, men at det henger sammen med den sfære av kontroll som allerede eksisterer i samfunnet. De er blitt vant med flykontroll og forventer eller vil akseptere mer kontroll ved fergereiser dersom det anses *nødvendig*, jf. ovenfor. Samtidig viser materialet at dette ikke ville slått ut på trygghetskalaen idet deres trygghetsopplevelse i utgangspunktet *er høy*, jf. underkapittelet om passasjertrygghet avslutningsvis i kapittel tre. Avslutningsvis spurte jeg også informantene om de vil ha passasjerkontroll som terrorbekjempende tiltak (terrorkontroll), - hvorfor eller hvorfor ikke og om det er nødvendig å kontrollere passasjerene. Dette er spørsmål 11 og 12, som ble tilføyet i siste utgave av spørreskjemaet/intervjuguiden og har kun gått til syv av de ti passasjerinformantene.

Med bakgrunn i de mange spørsmål passasjerene har fått, svarer de fleste at de vil ha passasjerkontroll som terrorbekjempende tiltak:

*Hadde vært greit/ På grunn av min egen og andres sikkerhet. Det er ikke bare flysikkerhet som er nødvendig. Hvis jeg er på sjøen, ikke kult, mange mennesker. Det er ikke SÅ lenge siden Scandinavian Star-ulykken, som ble påtent. Der var det en tulling som tente på./Det er åpenbart, kjipt å få vondt, vet ikke. Først og fremst å finne ut om det er reelle personer med godkjente pass. Hvis ikke så er en mistenksomhet etablert. /Ja, hvis det kan være en modell som beskytter allmennheten. Det er et offer som må gjøres for å sikre allmennheten. Alle må ta del, ta vår andel for å sikre.*

En som svarte *vet ikke*, sa at:

*«Det er fordeler og ulemper med det. Vet ikke om det har noe med saken å gjøre, men det kommer an på hvor jeg skal. Det er ikke behov i Skandinavia, mer mot land som har flere fiender, og flere fattige. Fattigdom avler mye jøvelskap. Ideelt sett: nei, men tanken har slitt noe, at en bil skal eksplodere.»*

Dette er en interessant refleksjon som også berører andre sider av terrorbekjempelse, nemlig fattigdom (tas ikke opp her).

Med unntak av en, svarer alle at det ikke er nødvendig å kontrollere informanten selv. En som ikke svarte forklarte:

*«Alle skal kontrolleres. Jeg vil at de skal vite hvem jeg er.»* En annen svarte;

*«Nei, egentlig ikke.»*

Utover det var det ingen forklaringer. Når det gjelder neste spørsmål om det er nødvendig å kontrollere andre, så kan det oppfattes noe konfronterende. Følgende ble svart:

*Vet ikke, /ja, alle. Alle skal kontrolleres./ Bølle, vel, har man selvinnsett, kan man svare for seg selv, man kan ikke svare for andre, så det er god grunn til å sjekke andre. /Ja, like mye som alle andre/ Hadde håpet at det ikke var nødvendig, men dessverre så er det sann,ja./Egentlig nei, alle vil vel svare nei, for egen del./De fleste jeg kjenner er ikke aktuelle å kontrollere, men noen står jo bak terrorhandlinger da.*

Samlet mener informantene at det ikke er grunn til at de selv skal bli mistenkt eller kontrollert som en terrorist, men at det er grunn til å mistenke andre passasjerer. Det ser ut til at de har en generell tilbøyelighet til å både å akseptere flere kontrolltiltak og frykte at andre kan være mulige terrorister. I internasjonal forskningslitteratur<sup>40</sup> om terrorens konsekvenser, er frykt i befolkningen identifisert som en viktig drivkraft i retning av aksept av strengere kontrolltiltak fra myndighetenes side (Wollebæk m.fl. 2012:6). En forskningsgruppe ved *Senter for forskning på sivilsamfunn & frivillig sektor* har undersøkt om bekymringen for terror blant folk og aksept for kontroll og overvåking øker/har økt ett år etter terrorangrepet i Oslo og på Utøya

---

<sup>40</sup> L.Huddy, N.Khatib og M.Nelson (2003), *Reactions to the terrorist attacks of September 11, 2001*. Public Opinion Quarterly, 66(3), 418-450.

22. juli 2011. Sammenligningsgrunnlaget var to tilsvarende undersøkelser før 22. juli og to etter, den siste i august 2012. Forskerne var opptatt av folks grad av tillit og frykt.

Forskningsgruppen viser til at det er en forbindelse mellom det å stole på andre mennesker og den tilliten vi retter mot samfunnsinstitusjoner, som politi, rettsvesen, Storting og regjering, og at denne koblingen er sterk i Norge. Etter terroren så man en styrket oppslutning om den politiske og administrative ledelsen og tillit til institusjoner økte med terroren. Litteratur om terror<sup>41</sup> forteller at slike sterke oppslutninger ofte er fundert på *frykt*, og at det er særlig i situasjoner der befolkningen er engstelig at folk vender seg mot det politiske lederskap for beskyttelse. Men dette passer imidlertid ikke helt på Norge etter 22. juli. Forskerne fant at det i Norge var en særegen dynamikk, fordi det i *utgangspunktet* var et samfunn preget av høyere tillit både mellom mennesker og til institusjoner enn andre vestlige land som har opplevd storskalaterrorisme de senere år (USA, Storbritannia og Spania). Den høye grad av trygghetsfølelse som jeg fant hos mine informanter kan for så vidt jamføres med dette.

Forskergruppens undersøkelser viste at samtidig som folk vendte seg mot myndighetene, var fryktnivået lavt, for eksempel ved sammenligning med det man fant etter Oklahombombingen i USA i 1995, 11.sept. 2001, London-bombingen i 2005, eller i nåsituasjonen i USA. Men de fant også i mer inngående analyser av materialet at det ikke var personer med sterkt frykt som i størst grad vendte seg mot myndighetene, tvert imot: de som uttrykte sterkest frykt hadde minst tro på at myndighetene kunne beskytte dem. De som før 22. juli hadde stor grad av tillit til andre og samfunnsinstitusjoner og til disse institusjonenes evne til å beskytte mot terror, ga i mye mindre grad uttrykk for frykt i etterkant av terrorangrepene enn de som uttrykte lavere tillit. (ibid:27). Dette mener forskerne kan tolkes som at de sterke tillitsstrukturene hadde en forebyggende effekt på utbredelsen av frykt i befolkningen rett i etterkant av 22. juli (ibid:28).

I mitt materiale fant jeg at passasjerene (og havnepersonell) opplever høy grad av sikkerhet (security) og at de i liten grad er redd for terrorangrep (spm. 14-15). Ut fra det kan man si at fryktnivået er lavt. Samtidig ser jeg av materialet at passasjerene både ønsker og vil akseptere strengere kontrollordninger (spm. 6-30), og at tendensen til kontrollaksept er høy. Passa-

---

<sup>41</sup> Sinclair, J. & Locicero, A. 2010. *Do fears of terrorism predict trust in government?* Journal of Aggression, Conflict and Peace Research, 2(1), 57-67.



sjerene har imidlertid også gitt inntrykk av at de erkjenner at terrorhendelser *kan* inntreffe. Også det kan være en forklaring for en slik noe motstridene funn.

## Gjennomsøking - med eller uten særlig grunn?

Bør det foreligge særskilt grunn eller mistanke for å foreta kontroll på sikringsnivå 1, som altså er normal driftssituasjon? I havnene var det ulike meninger om å kontrollere personer i personsjekk ved å gjennomføre hva de har på seg eller med seg, jf. gjennomføring ved skanning ovenfor. Slike stikkontroller i gatecontrolen oppfattet havneadministrasjonens folk og transportørene som ubehagelig og mer eller mindre unødvendig. De ville ikke at kundene deres skulle kontrolleres på den måten. Vekterne i gatecontrolen hadde ikke like sterke meninger om det, de ville gjøre det de ble bedt om eller det som var lagt inn som rutiner. Når det gjelder personsjekk og gjennomføring av passasjerer, som også er kunder, så havneadministrasjonene det som mer naturlig med gjennomføring av passasjerer enn av trailersjåfører og andre, men de var samtidig i liten grad opptatt av passasjerer eller kontroll av dem. Vekterne derimot var svært opptatt av kontroll av passasjerer. De mente at man bør ha mye strengere kontroll i form av hyppigere gjennomføring, men da med flere vektere, og de mente at alle passasjerer bør vise fram pass.

Det er kun vekterne som kan gjennomføre den pålagte gjennomføringen. Det følger av Havnesikringsforskriftens del B om *Gjennomføring og kontroll* i § 25 om adgangskontroll, hvor det heter at gjennomføring og annen sikkerhetskontroll ikke kan utføres av andre enn «*særskilt opplært sikkerhetskontrollører i tjeneste hos sikringsoffiseren, godkjent vaktelskap, jf. forskrift 25. mai 2004 nr. 787 om vaktvirksomhet, eller av Politiets eller Tollvesenets tjenestemenn*». Sikringsoffiseren (PSO), som det siktes til er normalt sett øverste leder for havna, som regel havnesjefen oppnevnt av havnesikringsmyndighetene (kommunen), jf. § 3i og l. Paragraf 25 er en viktig paragraf fordi den også har betydning for § 26 om kroppsvisitasjon, § 27 om forbudte gjenstander og § 28 om håndtering mv. av håndbagasje, som er av interesse. I praksis ansetter ikke havnesjefen vaktpersonell som skal vokte *utleid* område, som fergekaia/terminalen er. Dette er interessant i forhold til plassering av ansvar, spesielt fordi nettopp vaktvirksomheten og gjennomføringen har en sentral plass i forhold til terrorbekjempelsesperspektivet. På grunn av at det er utleid område må ansvaret forskyves til *havneterminalens* sikringsoffiser (Port Facility Security Officer - PFSO) på dette definerte sikkerhetsområde. Det vil som regel være lokal ansvarshavende leder/sikkerhetsleder.

Når det gjelder kontroll og vaktvirksomhet har man altså allerede i utgangspunktet, gjennom lovverkets § 25 pekt på vaktseksjonene som sikkerhetskontrollører med uttrykkelig henvisning til lovverket om vaktpersonell. Dette innebærer at skal man utføre vakt- og kontrolltjeneste i havna må en som regel ha gjennomført *godkjent utdanning for vektere* (§4 i forskrift om vaktvirksomhet). Dette skaper imidlertid problem i noen gatekontrollsteder fordi det er ikke alle havner som vil eller har mulighet til å benytte vaktseksjon. Det er dermed duket for en «naturlig» motstand mot dette. I forhold til havnene har Kystverkets hovedkontor i tillegg myndighet til å fastsette krav til sikkerhetskontrollører og kontrollutstyr i havner (Havnesikringsforskriften §25i).

*Hva passasjerkontrollen skal avdekke.* Når en reiser med ferge til andre europeiske havner er det ikke lov å ha med seg gjenstander eller stoffer som kan brukes som middel til å øve vold, i trusseløyemed eller til å påføre personer eller fartøy skade. Det kan forbys innført på sikret område. Det samme gjelder imitasjoner av dette, også imitasjoner av våpen (§27). Poenget med kontroll i havna er med andre ord å avdekke dette. Det interessante er både hvorfor dette gjøres og hvordan det gjøres. Tar en utgangspunkt i tollernes adgang til gjennom søking, så har de adgang til å gjøre rutinemessig undersøkelse på personer og *ved mistanke* gjøre mer inngripende undersøkelse. Når passasjerer kontrolleres av vektere, enten det er i havna eller på en flyplass, så er det ofte av de samme grunner som tollerne, - de ser etter ulovlige gjenstander i en eller annen form.

Vekterne inne i passasjerterminalen forteller at når det gjelder forbudte gjenstander som kan være aktuelle, så gjelder det blant annet tapetkniver og lignende, som ikke er så helt uvanlig. Her kommer blikket deres for å identifisere håndverkere, bygningsarbeidere og snekkere til anvendelse, som vist ovenfor. Kroppsvisitasjon skal utføres på den mest lempelige måte, og kroppsvisitasjon av mer omfattende karakter skal utføres i separate rom. I havneterminalene er det satt av rom til dette og ved skanning av bagasje og personer (stikkontroll) foregår også det i avlukkede rom.

Før ISPS-kodens innseiling var det ikke anledning til slik gjennom søking av vektere som man har fått anledning til nå (Kjeldsen 2003). Ville man gjennom søke, måtte politiet tilkalles. Havneforeningen har imidlertid pekt på at bruken av § 25 er for streng og at kontroll må

baseres på *mistanke* dersom den skal benyttes, og i alle fall at det gir større mening i forhold til ISPS-kodens search-begrep at slik kontroll knyttes til passasjerferger i internasjonal fart enn at ”*alle personer, gods og skipsforsyninger som skal inn på objektet (havna) kan være gjenstand for gjennom søking og kontroll...*” (Havnesikringsforskriftens §25 – 1. ledd).

Selv om prosentkontrollen ser ut til å angripes og være på vei ut i havnene, så er dette meget interessant i kontrolløyemed generelt. Gjennom søking ved stikkontroll vil være annerledes enn ved generell profilering og ved spesiell mistanke til ulovligheter. Når prosentkontrollen ikke anses nødvendig, er den da bare unødvendig eller symbolsk bruk av makt?

*Gjennom søkingskontrollen.* Kystverket kan fastsette minimumskrav til hyppighet av gjennom søking for de ulike sikringsnivåer. Dette gjelder all kontroll i alle ISPS-havner enten man driver stort innen containergods, fergeselskaper eller bare lasting og lossing. Her skulle havneterminalene uten unntak og hensyn til sårbarhetsvurdering, skipstype, last, rute geografi eller annet dokumentere 5% kontroll av det meste. Man måtte dokumentere 5%-en ved Kystverkets inspeksjoner (faste inspeksjoner iht. ISPS-koden). Senere er 5%-kontrollen på noen områder endret til «noe», som innebærer at det skal være mere enn ikke noe. Man skal med andre ord vurdere hyppigheten ut fra forholdene for øvrig. Man går med andre ord bort fra en prosentkontroll, som standard, og over til en mer behovsvurdert kontroll. Når det gjelder fergetrafikken har allikevel flere fergeselskaper valgt å opprettholde et prosentnivå. Dette har sammenheng med at selskapene ønsker å sikre seg en viss mengde kontroll ved passasjergjennomstrømmingen. Hvor høy denne prosentkontrollen er mener jeg vil påvirke måten å profilere og kontrollere passasjerer på. I forhold til Lomells beskrevne passiv-aktivmodell i kapittel 4 vil antagelig aktiv-nivået øke når valgfriheten blir større idet det også vil stille større krav til kontrollørens vurdering og skjønn.

Havnemiljøene (havnepersonell og organisasjoner) har jobbet for bortfall av prosentkontrollen, og i forbindelse med høringen om revidering av Havnesikringsforskriften sommeren 2011 så Norsk Havneforening nærmere på begrepet «search» -gjennom søking opp mot adgangskontroll av personer. De pekte blant annet på ISPS-kodens del B §16.18, som inneholder en kjent formulering om ”search”:

*”At security level 1, all those seeking access to the port facility should be liable to search. The frequency of such searches, including random searched should be specified in the approved PFSP and should be specifically approved by the Contracting Government...”*

Jeg mener dette blir å forstå slik: «På sikringsnivå 1 skal alle som har adgang til å foreta gjennom søking i terminalen, også være ansvarlig for gjennom søkingen [skal være: På beredskapsnivå 1 skal det være mulig å visitere alle personer som forsøker å få adgang til havneanlegget]. Hyppigheten av slike søk, inkludert tilfeldig gjennom søking (stikk kontroll) bør spesifiseres i godkjent PFSP og bør være spesielt godkjent av myndighetene...»

Det interessante er at på sikringsnivå 1 bør hyppigheten av søk, inkludert stikk kontroller, spesifiseres i godkjent sikringsplan/PFSP (Port Facility Security Plan) og bør være spesielt godkjent av myndighetene (jf. Kystverkets kontrollmyndighet). Dette er interessant for den videre forståelse og tolkning av hvordan en kan forstå passasjerkontroll og hvor legitim skanning og annen kontroll er. Vekterne som skal foreta passasjerkontrollen bør være nøye med forståelsen av dette. Dersom det ikke lenger er nødvendig med skjerpede krav gjennom godsterminalen, er det da heller ikke nødvendig gjennom passasjerkontrollen?

Norsk Havneforening mener at ISPS-kodens del B §16.18 er en klar hjemmel for at “search” kan benyttes som et tiltak, men at det skal være en *særlig* grunn til det. De mener at ISPS koden er klar på at statlig myndighet må godkjenne dette tiltaket for hver enkel terminal. De mener også at dette er det motsatte av minimumskrav og at det skal være en *konkret, velfundert grunn*. De mener at det skal være et *identifisert* behov for å gjennomføre «search» og at det eneste stedet en slik grunn kan identifiseres er i terminalens *sårbarhetsvurdering* (Norsk Havneforening 2012). Hvis dette vinner igjennom, mener jeg at det i så fall må få konsekvenser for at vekterne ikke kan foreta stikk kontroll i særlig grad og i alle fall ikke ut fra profileringsmetoden.

Sårbarhetsvurderingen (PSA, Port Security Assessment), er en «vurdering med hensyn til sårbarhet for terrorhandlinger og andre forsettlig ulovlige handlinger mot en havn». PFSP, som nevnes i utdraget, er i ISPS-koden *Port Facility Security Plan* (Part A, paragraph 16). I den norske forskriften refereres det også til *PSP – Port Security Plan*, det vil si havnas *sikringsplan*, - plan som er «utviklet for å sikre bruk av relevante sikringstiltak til beskyttelse av havna, fartøy, last, personer, bagasje og forsyninger til fartøy». Sikringsplanen er basert på

sårbarhetsvurderingen, se vedlegg (Havnesikringsforskriften § 3).

Havneforeningen hevder altså at dersom sårbarheten og *behovet* for gjennom søking av personer ikke er beskrevet i sårbarhetsvurderingen (PSA), er det heller ikke grunnlag for å gjennomføre kontroll. De peker med andre ord på at det må være et mer *reelt behov* for kontroll og at man ikke kan eller skal foreta kontroll og ikke kontroller uten at det er *nødvendig* eller *grunnlag for det*. Situasjonen kan forstås slik at de har ønsket å komme bort fra en situasjon hvor havnene må foreta prosentvis kontroll for å kunne legge fram en rapport ved Kystverkets inspeksjoner. De ønske i større grad å bruke kontrollressurser når det er behov for det og *der* det er behov for det, type havn og forhold. For eksempel rammer regelverket og kontrollen også den øde havna som en gang i måneden lossar stein, noe som kan virke nokså meningsløst. Hvor er det så naturlig å trekke en grense? Kanskje er det ikke naturlig i det hele tatt? Kanskje bør det alltid foreligge *mistanke* dersom kontroll i det hele tatt skal foretas på sikringsnivå 1?

Havneforeningen har vært opptatt av å få fram at fordi særlig grunn skal foreligge, så framstår det som det motsatte av minimumskrav. De har et poeng i det, men det kan også virke selvmotsigende fordi, som de også påpeker så er det til sist havnas egen reelle vurdering som må legges til grunn, men at dette også må nedfelles i sårbarhetsvurderingen (PSA). Kontroll med at dette blir gjort er ikke problematisk idet Kystverket skal godkjenne alle planer og har kontrollansvar for at planverket følges. Det som jeg mener er det alvorligste med måten gjennom søkingen foregår på er at profilanalysen har et sterkt preg av en sosial kontroll. De det hefter noe med må gjennomgå stikkkontrollen. Slik var det ikke på bilinnsjekkingen. Like alvorlig, som profileringsmetoden, eller mer alvorlig, er metoden samtalekontroll.

## Sosial samtalekontroll

Skipets sikkerhetsansvarlige (fartøyets sikringsoffiser, Ship Security Officer – SSO) ønsker å ha kontroll med hvem de skal ta med om bord. Et særdeles interessant fenomen og metode er bruken av samtalekontroll som benyttes for å avdekke passasjerenes helsetilstand. Samtalekontroll blir benyttet for å vurdere om de skal få lov til å reise med skipet, med andre ord en form for sosial kontroll samtidig som det er en dobbel adgangskontroll. Heller ikke denne type kontroll forekommer ute på bilinnsjekkingen. Av passasjertyper er det her snakk om *den*

*syke og den berusede*. Materialet mitt viser at passasjerene forbinder fergeterminalene som offentlig sted og på bakgrunn av den kontroll-sfæren som råder og fordi dette er et grenseområde, opplever de også en form for myndighetsnærver. Funnene knyttet til aksept av bruk av registre forsterker det (det vil være myndighetene som benytter strafferegistre og «terrorlister» og ikke fergeselskaper). Både vekterne og skipets mannskap benytter uniformer med gradmerking på skuldrene.

I kriminologien skiller vi mellom formell og uformell sosial kontroll eller primær og sekundær kontroll. Primær kontroll, den nære, er for eksempel familierelasjoner (ofte uformelt), og sekundær kontroll kan for eksempel være kontroll gjennom domstolen, politi eller vaktvirksomhet (ofte formelt). Reglene for akseptert atferd er definert av de som bestemmer, av myndighetene. Sosial kontroll er bygget inn i sosialt liv og disse kontrollformene ved at vi alle styrer og påvirker hverandre ved måten vi sender ut signaler på; smil, væremåte, dokumenter, stopp-og-sjekk-teknikker osv. Interessant her er hvordan dette virker når det skjer formelt og av sekundærkontrollører (Christie 2007). Vekternes kontroll av passasjerer er formelle sosiale kontrollformer. De ønsker å holde ro og orden og sørge for at passasjerene følger normene for akseptert atferd. Fergeselskapets samtalekontroll er en sosial kontroll hvor de prøver å avdekke sosiale avvik ved å kartlegge helsetilstanden til noen utsatte personer.

Som vi så ovenfor virker den panoptiske makten selv om der ikke er kameraer å se. Slik kan også denne situasjonen forstås. Passasjerene vil lettere enn andre la seg kontrollere også på andre måter fordi man er på et område hvor andre har myndighet og hvor de uniformerte blir oppfattet som myndighetspersoner. Vil du reise med ferga og fergeselskapet, må du opptre i samsvar med de *forventningene* som ligger der, - forventninger som skapes av kontrollpersonalet og hvordan de oppfatter behovet for å kontrollere. Mange, kanskje de fleste vil innordne seg dette. Er det da riktig eller lovlig å kontrollere passasjerene på denne måten selv om de *lar* seg bli kontrollert?

### **Tante Paula blir tatt**

I samtale med skipets sikkerhetsmann (sikringssoffiseren - SSO), som sammen med vekterne har plassert seg i slusa der alle passasjerer inne i terminalbygningen må gjennom, forteller at hans oppgave er blant annet å ta beslutninger dersom det oppstår noe. Han forteller at det til tider kan være bråk med passasjerer og at noen dager er verre enn andre. Hvis de er for

beruset og virker forstyrrende på andre passasjerer må de i verste fall avvise dem, forteller han. Han forklarer at det kan komme til å bli ubehageligheter om bord. Han forteller også at han i noen tilfeller kjenner folk igjen. Videre forteller han om en eldre dame som hadde kollapset om bord i skipet fordi hun ikke hadde medisinene med seg. Det hadde vært mye ståhei rundt dette om bord, og hun måtte legges til overvåking på en type sykelugar. I en senere anledning hadde han kjent henne igjen og tatt en prat med henne og spurt om hun hadde medisinene sine med seg. Det hadde hun hatt og fikk lov å bli med skipet. Vi er langt inne i samtalen da en av vekterne kommer bort og sier at det sitter en dame og svetter der borte (peker i en retning). Sikringsoffiseren (SSO) sier at vekteren får holde et øye med henne, så skal han straks ta en samtale med henne. Etter dette fortsatte jeg en samtale med en av vekterne om hvordan de profilanalyserte passasjerene, og fikk dessverre ikke sett hvordan det gikk i samtalen med *tante Paula*, bare at hun sannsynligvis måtte gjennomgå en samtale med sikringsoffiseren. Poenget er imidlertid at de *har* en ordning hvor samtalekon-troll inngår.

En slik kontroll fysisk mulig å få til fordi alle reisende først samles i avgangsterminalen/-hallen før man går om bord. I avgangsterminalen kan man som regel få kjøpt noe å drikke og spise og det foregår en del underholdning av forskjellig karakter. Det kan være noen klovner eller bamser som deler ut ballonger og som er hyggelige med barna eller en eller flere som står på en liten scene og spiller og synger. Dette skal være oppstarten til en reise som fergeselskapet vil vise fra sin beste side. De selger «cruisecomfort», som Kjeldsen sier (Kjeldsen 2003). Mange samler seg rundt attraksjonene, og det er god anledning til å observere passasjerene. Flere personer av besetningen er gjerne til stede mens underholdning og innsjekking foregår.

*Aktiv rolle.* Vekterne og sikringsoffiserene har her inntatt en mer aktiv rolle overfor passasjerene. De må ganske nær og de må snakke med passasjereren for å sjekke ut forholdene. Dette kan minne om de proaktive episodene som Lomell viser til for å synliggjøre aktive og passive overvåkingsepisoder (jf. kap. 4).

I tilknytning til kameraovervåking sammenligner Lomell aktive og passive overvåkingsepisoder med filmskaping. Operatørens rolle som regissør blir mer framtrædende og innflytelsesrik i forhold til andre involverte og på vei til den mest aktive rollen, det vil si som

etterretningsanalytiker, er man ikke bare regissør, men også *produsent* (kursiv hos Lomell). Med henvisning til Rolf Ganér (2004) fremhever Lomell at veien mot en mer aktiv rolle kan forstås som en bevegelse fra en *legalistisk* til en mer *autonom* tilnærming til eget arbeid (Lomell 2007:186-192). Det er et komplekst samspill som foregår, men kan forstås dit hen at ved den legalistiske formen identifiserer man seg med (politi)organisasjonen (les fergeselskapet) og følger dens mål, mens den autonome formen gir mer rom for egne valg. Den legalistiske formen kan også sees som mer rutine og ordrelagt, - hvor man i større grad gjør *det man blir bedt om* eller det som fordres, slik jeg ser vekterne gjør. Ved den autonome formen gjør man selv valg for eksempel i forhold til hvem man identifiserer, registrerer eller for den saks skyld hvilke valg man gjør ved profilering, slik jeg ser vekterne og skipets sikringsoffiserer gjør. Begge parter jobber imidlertid ut fra selskapets rutiner og ordninger.

*Kontrollens moralske overveielser.* Bauman har vært mye opptatt av blant annet moralske overveielser og hvordan byråkratiet avleder den enkeltes moralske overveielser. Dette er interessant i forhold til innføring og opplevelse av motstand mot ISPS koden, hvordan man ser på passasjerkontroll og hvordan passasjerene risikovurderes. I byråkratiet blir den enkeltes moralske overveielser *avledet* fra å fokusere på handlingsobjektene lidelser. Overveielserne skyves kraftig i retning av jobben som skal gjøres og hvor bra den blir gjort. Det blir viktig hvor raskt og effektivt aktøren utfører det han har fått beskjed om av sine overordnede, som framstår som den naturlige autoritet for ham, - og spiller mindre rolle hvordan målgruppen, her passasjerene, har det og føler det. Bauman viser til at den overordnede har et tak på medarbeideren ved at man i tillegg til å gi ordre og å straffe oppsetsighet avviser han også moralske dommer, det vil si de eneste dommene som betyr noe for individets selvtillit.

Med henvisning til Milgrams eksperimenter<sup>42</sup> viste han til at de fleste av deltagerne som gir uttrykk for moralske kvaler var mer enn fornøyde når de av lederne får svar som er nøytrale,

---

<sup>42</sup> Stanley Milgram gjennomførte et psykologisk eksperiment med 40 menn fra alle samfunnslag i 1961. Forsøkspersonene skulle som leder påføre en annen strøm, og kunne stoppe når han ville. De fleste fortsatte lenge ved hjelp av Milgrams overbevisende ord om at det var i orden, man fikk kun noen vevsarr o.l. Eksperimentet viste at lydighet overfor en øvrighet styrer mer enn man selv tror i forhold til sin egen fri vilje og samvittighet. Han ønsket å finne ut hvordan eksistensielle forhold som orden, regler, normer, lydighet og pliktfølelse påvirker en persons valgfrihet, uavhengighet, samvittighet og eventuelt opprør mot en øvrighet. Hensikten var å finne en forklaring på hvordan kollektivistiske styresett (f.eks. Tyskland 1940-45), kunne klare å få store deler av befolkningen til å godta og å utføre grusomme handlinger mot andre mennesker uten at de ville nekte, eller gjøre opprør. Fulgte man bare orde og var bundet av lydighet til en øvrighet med egne regler?



pregløse og rutinemessige, for eksempel: «det blir ingen varig vevsskade». Det så ut til at deltakerne foretrakk å la være å tenke igjennom de mulighetene som svarene innebar. Det betød imidlertid noe at noen «høyere oppe» hadde vurdert hva som var og hva som ikke var etisk akseptabelt. Dette kan sammenlignes med informantenes aksept av kontroll ut fra hva de anså som *nødvendig* fra myndighetenes side. Blant de interessante funnene i eksperimentet var at det å være lojal innebærer å gjøre sin plikt i forhold til disiplinærkoden, - slik overordnede definerer den. Man føler stolthet ved å gjennomføre slik ledelsen har ønsket, men skam dersom man bryter ut av det som etter hvert blir en metode for selvregulering (Bauman 2005:212-215).

Vekterne, som jeg snakket med, viste stolthet ovenfor jobben og oppgavene de utførte. De var noe misfornøyd med at de hadde liten tid ute og måtte skynde seg inn, men de var fornøyd med måten de jobbet på og hadde god mestringsfølelse i forhold til jobben de gjør. Noen hadde spesialisert seg på noen typer oppgaver (teknisk). Det skal også sies at kontrollen som vekterne og skipets sikkerhetspersonell foretar er en norm som gjøres i forståelse og i forlengelse av fergeselskapets norm, mens havnemyndighetene i liten grad har involvert seg i metodene passasjerene blir kontrollert etter. Havnemyndighetene, representert ved en sikkerhetsansvarlig (PFSO) sa at for fergeselskapene er renommé og service viktigst, ellers reiser ikke folk. Derfor er også kontrollrutiner viktig fordi folk da føler seg ivarettatt. Dette stemmer godt i forhold til passasjerenes *tilbakemeldinger*.

### **Porselenskontroll**

Vekterne bruker *profilering* som metode for å plukke ut *håndtverkertypen* og *den skumle* passasjerer til stikkontroll og skanning av kropp (metallbue-skanning) og bagasje. Skipets sikkerhetsansvarlig (sikringsoffiseren, SSO), sammen med vekterne, bruker *samtalekontroll* som metode for å luke ut *den syke* passasjerer og *den berusede*. Begge metoder er former for sosial kontroll som det kan stilles spørsmåltegn ved.

*Bruken av profileringsmetoden* kan tolkes som en oppfølging av ISPS-koden og havnesikringsforskriften fordi det i regelverket fordres at man skal ha gjennomføringskontroll etter havnesikringsforskriften § 25. En kan imidlertid spørre om hensikten ved at det skal skje på denne måten, ved profilanalyse og at man plukker ut noen som tilfeldigvis ser litt annerledes ut. I dette tilfellet finnes det andre måter å gjennomføre kontrollen på. Man kan for eksempel

bruke sekvenskontroll, slik man gjør på flyplasser, plukker ut hver for eksempel 5. eller 15. passasjer. Man kunne til og med hatt høyere rate med stikkontroller slik at ikke de få som blir plukket ut skal oppleve det krenkende alene. En form for større alminneliggjøring av ondet. Det gjøres for så vidt også på rundtur-cruise hvor all bagasje blir skannet. Dette er turer som går fra ett sted, besøker flere havner og tilbake til utgangspunktet. Da går alle passasjerer gjennom metallbueskanningen og leverer fra seg bagasjen. Etter skanning av bagasjen bærer også besetningen den til lugaren. Ombordstigningskortet er samtidig id-kort med navn, som brukes til å skanne seg ut og inn på skipet (også på vanlig fergetur/cruise). I samtale om skanningen ved rundturer ble det uttalt fra en sikkerhetsansvarliges side (PFSO) at amerikanerne ofte er helt hysteriske rundt dette, og at sikkerhetskontrollen blant annet av den grunn er strengere.

Når andre egnede metoder ikke benyttes, så framstår profileringsmetoden som en personkrenkende og inngripende kontroll som også er en form for maktbruk. Alle sosiale relasjoner er ikke herskeforhold, men i de fleste former for sosialt samkvem, selv der man ikke tenker på det, spiller nok herredømmet en meget viktig rolle, sier Max Weber (Weber 1975: 73). Et herredømme eller den herskende formen kan opptre i mange forskjellige former når det oppfattes i en helt generell betydning, som makt, det vil si muligheten til å påtvinge andres atferd ens egen vilje (ibid:74). Her kan man for eksempel oppfatte kravet som lovverket (§25) gir vekterne rett til gjennom søking, som myndighet til å befale over passasjerene.

Den makten som vekterne har over passasjerene, for eksempel makten til å velge hvem som skal plukkes ut, - og gjennom søkes, er en autoritær makt. Weber sier at herredømme i kraft av autoritet grunner seg på en plikt til å adlyde, en plikt som ser bort fra alle motiver og interesser, som rett og slett er en plikt (ibid:75). Og slik er det i passasjerkontrollen, - blir de bedt om å bli med, så har de ikke annet valg, dersom de ønsker å reise. Vekterne kan med dagens profileringsmetode og stikkontroll i stor grad påvirke hvem som skal bli med på bakrommet. Det er imidlertid ingen plikt å finne seg i dette «herredømmet».

*Bruken av samtalekontroll* kan i større grad enn profileringsmetoden tolkes som en sosial kontroll. Som vist i kapittel fire om Lomells forskning om kameraovervåking på offentlig og privat område, avdekket hun hvordan direkte og nær sosial kontroll utøves ved at hun så at utsatte grupper mye lettere enn andre blir stigmatisert og ekskludert fra private områder

(storsenter og kjøpesenter). Den sosiale kontrollen har kommersielle interesser som motiv, og i forretnings- og systemeiers interesse ønsket man å skape ro og orden for kunder med kjøpekaft (se avsnittene under «Symbolsk avskrekking og aktiv overvåking» i kap. 4, jf. Lomell 2007:215). Slik var det også i forhold til den syke damen. Sikkerhetspersonalet/sikringsoffiser (SSO) og besetning ønsket ikke at det skal oppstå noen scener om bord, og vil derfor i forkant luke ut potensielle personer som kan skape uro (sykdomstilfeller). Også her passer Shearing og Stennings uttrykk om at orden/ro (i den private sfære) er det som maksimerer (øker) inntjeningen (ibid).

*Passasjerer og sykdom.* I materialet mitt finner jeg ingen passasjerer som ville akseptert å bli sjekket ut i forhold til sykdomstilstand eller sykdom (spm 31 og 32). De ville imidlertid ved svært alvorlige sykdomstilfeller forstått en slik sjekk. På spørsmål om de ville ha akseptert sykdomsanalyse/-sjekk generelt og i forhold til bakterier, virus, smitte og øyekatarr, svarer alle et klart nei. Av kommentarer er det blant annet:

*«Hvis det er farlig virus, noe som er smittsomt, noe oppstår/ Nei, hvordan skal det kunne foregå da, men det er jo et tema, flere sykdommer som vi hadde før er tilbake, kikhoste, tuberkulose, malaria, difteri. /Veldig spesielt, det kommer jo folk fra andre land, men hvis det er ebolavirus, så er det viktig å få stoppet det, nei, de fleste øyekatarr er smittsom, men ingen big deal, men en annen ting er å få spørsmål om: føler du deg bra? – at vekteren spør: er du syk? Ja, jeg har kolera.»*

Av en fikk jeg også spørsmål om hvorfor øyekatar er tatt med. Jeg forklarer at det har de regler om på flyplassen i Beijing. Der var det en som ikke fikk reise før han hadde legeattest om at han var fri for øyekatarr. Flyplassreglene i Beijing er også opphav til neste spørsmål (32).

På spørsmål om informantene ville ha akseptert noen former for temperaturmåling ift. feber, forkjølelse eller infeksjoner er også svarene helt klare negative. Det ville de ikke. Av kommentarer var det for eksempel;

*«Nei, ha,ha, ja, det hadde tatt seg ut, brukt to timer per person, da måtte det vært svartedauen. /Nei, helt sinnsykt, men hvis høy smitteevne og relativt dødelig utfall så.»*

Informantenes terskel er relativt høy i forhold til å akseptere å bli «sjekket» for sykdom. Dette understreker også Lomells poeng om at det er de utsatte grupper som blir (kan) konfrontert, her, - med et sykdomsbilde. Det skal en relativt tilspisset situasjon til før man vil tolerere andres tilnærming i forhold til eget sykdomsbilde.

*Porselenskontroll.* Et paradoks er at verken profilanalysemetoden eller samtalekontrollmetoden vil overleve, i alle fall neppe i fullt monn, dersom ISPS-kontrollen blir strengere. Det kan skje ved at man for eksempel går fra sikringsnivå en til sikringsnivå to eller bare bestemmer seg for (via Kystverket) at alle passasjerer og all bagasje skal skannes. Det ville oppstå en diskrepans mellom ønsket om å kontrollere passasjerene ved hjelp av profilering og samtale og behovet for raskere gjennomstrømning gjennom sluser og fergeterminalen. Uten ekstra tilføring av personalressurser til kontroll, må det da følgelig skje en prioritering i passasjerkontrollen. Skanningen vil måtte prioriteres, og det blir dermed mindre eller ingen ressurser til tidkrevende profileringsanalyse og samtalekontroll. Jamfør her også funn i Lomells forskning hvor hun viser til at operatørene ved den store transportsentralen ofte ikke hadde tid til å overvåke fordi det var nok av andre oppgaver (ibid, kap.4).

Dersom man skal beholde den type metodekontroller i tillegg til skanning, kan det fremstå som en forfinet, spesialisering av en ordinær kontroll, - et tillegg, en glasur. Denne type kontroller fremstår som eksepsjonelle, krenkende og unødvendige. De er skjønnsmessige kontroller i en sosial herskende kontekst hvor man er overlatt til kontrollpersonenes skjønn. For passasjerene som er opptatt av service og komfort vil en slik kontroll av helse og stikkontroller oppleves frekt og svært sårende og dermed krenkende. Man passer på passasjerene som porselen, men man mister lett noen i gulvet, - de knuses. Også de to passasjerkontrollmetoder er skjøre og kan lett knuses og forsvinne under et strengere kontrollregime.

### **Oppsummering**

I dette kapittelet har jeg sett på passasjerkontrollen inne i terminalen. Den framstår som en kontrast i forhold til kontrollen av passasjerer med bil. Passasjerer som går om bord i skipet via terminalbygget gjennomgår en helt annerledes passasjerkontroll enn de som kjører om bord med bil. Inne blir hver enkelt passasjer nøye øyemålt i adgangskontrollen og noen utsatte grupper blir plukket ut til stikkontroll. Ytterligere noen marginale utsatte grupper blir ved samtalegjensidighet for en form for «samtale-helsekontroll». Begge kontrollformene er sosiale

kontroller basert på et «politiblikk» i aksjon, - en profilanalyse hvor man blir kategorisert ut fra type tilhørighet (*den skumle, den syke osv.*). Stikkkontrollene gjøres i lys av behovet for terrorbekjempelse og for å avdekke mulige terrorister. «Samtale-helsekontrollen» foretas ut fra fergeselskapets eget behov for å avdekke og luke ut personer som kan hefte driften og dermed salget. Fra havnemiljøets side mener man at det bør være et identifisert behov for å gjennomføre. Det vil si at det bør foreligge *mistanke* dersom man skal kunne gjennomføre personer og deres bagasje.

Studien viser at «samtale-helsekontrollen» ikke ville blitt akseptert av de serviceopptatte passasjerinformantene, og de ser heller ikke at det vil være mulig å gjennomføre skanning av alle passasjerer(tidkrevende), selv om flere samtidig ønsker seg strengere kontroll på flere områder, det vil si, - *dersom* myndighetene skulle anse det *nødvendig*. Den panoptiske makten virker uten kameraer og på flere måter. Passasjerene inntar imidlertid en motsigende holdning ved at de vil at alle andre skal kontrolleres, men ikke dem selv. Ønsket om strengere kontroll er imidlertid ikke tuftet på frykt for terror idet passasjerene i utgangspunktet viser høy grad av trygghetsopplevelse, kontrollvilligheten er knyttet sammen med forventet atferd og panoptisk maktpåvirkning.



## 6 Analytiske vinklinger - Obductio

\* = VIKTIGE FUNN PANOPTISK VIRKNING MISTANKE GOVERNMENTALITY PERSONVERN

Hovedspørsmålet i denne avhandlingen er hvordan passasjerkontrollen fyller intensjonen som terrorbekjempende tiltak. For å ta rede på det har jeg sett på blant annet hvordan havnene styres, hvilke regelverk og motiver som ligger til grunn samt hvilken kultur og holdninger som råder. Jeg har også sett på hvordan sikring og sikringsnivåene fungerer og hvilke forskjeller det er på adgangskontroll i godsterminal og fergeterminal samt forskjeller på kontroll av kjørende passasjerer i forhold til gående passasjerer. Når det gjelder passasjerer, har jeg undersøkt hvordan de opplever passasjerkontrollen. Med det skulle forskningsspørsmålene langt på vei være besvart.

Det er imidlertid noen områder som framstår som svært interessante og som jeg i dette kapittelet vil trekke ytterligere fram og anskueliggjøre. Det gjelder tre forhold knyttet til *passasjerkontrollens virkning på passasjerer*; hvordan passasjerene (og andre) er underlagt panoptisk maktpåvirkning, passasjerenes trygghetskultur og vekternes politimetode i forhold til mistankespørsmålet ved kontroll. Det gjelder også to forhold knyttet til *disiplinering av havnene*; forhold knyttet til sikringsnivåene og trusselbildet og forholdet til styringspresset. I tillegg tar jeg avslutningsvis kort opp forholdet til personverninteressene. Dette kapittelet er derfor en blanding av oppsummering, forklaringer og noen nye analytiske vinklinger.

Teoretiske tilnærminger knyttet til dette er via Foucault, Shering og Stenning (panoptisk maktpåvirkning), Wollebæk m. fl. (trygghet/frykstkultur), Bjørgo og Flyghed (trusselbildet), Christophersen (handelsmotiver) og Dullum, Foucault, Neumann og Sinding (styringspress/governmentality). Når det gjelder personvern refereres til Bjørnskau m.fl.

### Passasjerkontrollens virkning på passasjerene

- \* Et i øyenfallende funn i denne studien synes å være at passasjerkontrollen for gående står i sterk kontrast til kontroll av passasjerer med bil, og studien har vist at det er store forskjeller i måten å bli kontrollert på. Mens biloppstillingen framstår som et fritt og kundevennlig område hvor man passer på passasjerene, kan en få inntrykk av at man innendørs må passe seg for

- \* passasjerene, som blir sjekket nøye. Det er også forskjell i overvåkingspraksisen mellom godsterminalen og havneterminalen.

### **Panoptisk maktpåvirkning**

Materialet har avdekket at passasjerene *tror* de blir overvåket mer enn de gjør, og virkningen av den panoptiske makten har vist seg påfallende sterk. Jeg skal derfor se litt nærmere på dette. Som beskrevet i kapittel fire kan *panopticon* beskrives, som en funksjon hvor kameraer er montert slik at det kan overvåke flere eller alle på en gang. Panoptisk makt er den virkningen kameraovervåkingen kan ha, - det at man føler seg overvåket og kanskje også opptrer disiplinerende annerledes enn om kameraene ikke hadde vært der. Man kan også føle seg passet på. Det viser seg imidlertid at kameraene ikke alltid er så godt betjent som man skulle tro, men til tross for det, kan en *tro* at en fortsatt er overvåket eller passet på. Det har således også en symbolsk funksjon.

- \* I denne studien har jeg sett nettopp det, at den panoptiske makten virker når kameraene *ikke* er der. Passasjerinformantene antok og regnet med at de ble kameraovervåket, - fulgt med og passet på, til tross for at ingen hadde sett noen kamera ved passasjerkontroll. Dette ble også mitt grunnlag for å forstå hvordan den panoptiske makten virker på andre måter og faktisk langt utover dette. Den panoptiske makten virker meget sterkt i sfæren av en kontrollsoner og fungerer også som en *driver* overfor informantene som er villig til å akseptere strengere kontrolltiltak når de antar at de regjerende/myndighetene mener det er *nødvendig* med kontrolltiltakene. Materialet viser at dette har sammenheng med virkningen av, og hvordan de opplever den panoptiske makten. En kan med andre ord sette fram følgende tese:

- \* ***jo mer man føler seg overvåket, dess mer villig er man til å akseptere strengere kontroll.***

Hos Foucault ville dette vært uttrykt som en disiplinerende makt. Foucault sier at for at den panoptiske makten skal virke automatisk, skal den overvåkede både være synlig og vite at man er synlig. Selv om overvåkingen ikke pågår uavbrutt, er bevokningens virkninger permanente. Maktens fullkommenhet gjør at det dermed nærmest blir overflødig å bruke overvåkingen som makt. Man trenger med andre ord strengt tatt ikke å være overvåket for å agere som det. Benthams oppstilte prinsipp er et prinsipp om at makten burde være *synlig*, - at den overvåkede konstant kunne se det området en i aktas fra og *ukontrollerbar*, - at en aldri vet om en blir sett, men være sikker på at en alltid *kan* iakttas. Dette er en måte å avindividualisere makten, og det er uviktig hvem som håndhever makten (Foucault 2008:175-176).



Den panoptiske makten virker slik at en reell underkuelse oppstår mekanisk av en fiktiv relasjon, og derfor er det unødvendig å gripe til maktmidler for å tvinge en person til å oppføre seg pent. Den som befinner seg i et synsfelt, og vet det, tar innover seg øvrighetens tvang. En lar det spontant virke på seg. En internaliserer herskeforholdet, og gjør det til kilden for sin egen underkuelse (ibid:177). Disiplinering i form av (kamera)overvåking blir et styringsmiddel for å oppnå makt på flere områder. Panoptismen kan således som disiplinært virkemiddel være et middel til å reformere.

Foucault viser til at vi alle befinner oss i det panoptiske maskineri, og at det disiplinære samfunnet oppstår på bakgrunn av visse historiske prosesser, for eksempel at vi blant annet regner med at ingen deler er ubevoktet, og her ligger også kjernen i den påvirkningen jeg finner hos passasjerinformantene. Den innebygde, altomfattende disiplineringen (spredd gjennom mikro relasjoner) gjør disiplinen spesielt egnet som en forebyggende kontroll, slik også overvåkingen blir en del av selve relasjonen som kontrolleres (Stenning og Shearing 2009:247-249).

Den formen for kontroll, som vi utsettes for på private områder, hvor vi blir guidet rundt og vist i riktig retning er en form for instrumental kontroll. Straks vi ikke går i køens riktige retning eller tar av oss skoene på et uvanlig sted, kan det dukke opp en vakt som sier at for deres egen sikkerhets skyld er det ikke tillat å gå barbert her (Shearing i Disney World) og dermed får oss inn på sporet igjen (ibid:248-256). Det samme ville skjedd i passasjerkontrollen dersom vi plutselig skulle bryte ut av køen og begynne å gå en annen vei.

- \* Passasjerene høye grad av aksept av strengere kontrolltiltak henger videre sammen med at de er *blitt vant med* å bli kontrollert strengere på flyplasser og har ut fra det *forventninger* om strengere kontroll og fordi de er på et sted hvor man *kan bli kontrollert*. Påstanden styrkes når den også samholdes med informantenes høye grad av trygghetsopplevelse. *Forventningene*
- \* kan derfor også sees som en disiplinerende faktor. Foucault framhever at disiplin og panoptiske virkemidler er en rekke mekanismer som blir brukt overalt for å skape skjevhet i maktforholdene med et knippe av fysisk-politiske teknikker (ibid:192).

### **Ikke akkurat en fryktkultur i norske havner**

Studien viser at informantpassasjerene ikke bare aksepterer strengere kontroll, men noen vil også ha det. Dette til tross for at det ikke er noen fryktkultur som ligger til grunn. Tvert imot

har passasjerene en høy grad av trygghetsopplevelse. Det framkommer flere motsetningsfylte data, som for eksempel at informantene ønsker å kontrollere om andre er terrorister, men mener at det ikke er nødvendig å kontrollere dem selv for det samme. Alle informanter ble spurt om opplevelse av sikkerhet og frykt for terror. Både havnepersonalet og passasjerer har

\* høy grad av trygghetsfølelse. En forklaring kan være at de har en generell tillit til samfunnet.

Norge betraktes som et høytillitssamfunn og har over tid skilt seg ut i internasjonal sammenheng med å ha høy mellommenneskelig tillit. I en undersøkelse fra 2011 viste resultatene fra 2011 at også etter 22. juli-terroren var det sterk mobilisering av *tillit*, - noe man ikke ønsket at terroren skulle ta fra oss. En forklaring kan være at terrorhandlingen i offentligheten ble forstått som et angrep mot alle som bor i Norge. Fellesskapet som mobiliserte seg til forsvar for demokratiets verdier hadde også denne inkluderende tonen. Ett år etter var følelsen av styrket samhold og fellesskap blitt gradvis svekket (fra 81 til 41%), noe man så som en naturlig normalisering. Det offentlige debattklimaet oppleves åpnere ett år etter, ved at færre mener at det er vanskelig å si hva de mener (fra 26 til 11%) (Wollebæk m.fl. 2012:10-13).

Undersøkelsen viste samtidig at samfunnet oppleves som preget av mer samhold og fellesskap og av mer frykt og mindre trygghet enn før. Det er viktig å legge merke til at frykt og trygghet således eksisterer parallelt. I den internasjonale terrorlitteratur antas det at den frykten som trigges av terror kan utløse såkalt «cognitive shutdown» (en tilbaketrekning til enkle kategoriseringer og fiendebilder). Dette kan tenkes å stå i motsetning til følelser av fellesskap og inkludering av andre etniske grupper (ibid).

Det er en forbindelse mellom det å stole på andre mennesker og den tilliten vi retter mot samfunnsinstitusjoner, som politi, rettsvesen, Storting og regjering. Denne koblingen er sterk i Norge. Etter terroren var det en styrket oppslutning om den politiske og administrative ledelsen (hadde økt med terroren). Litteratur<sup>43</sup> om terror forteller at slike sterke oppslutninger ofte er fundert på *frykt*. Det er særlig i situasjoner der befolkningen er engstelig at den vender seg mot det politiske lederskap for beskyttelse. Det passer imidlertid ikke helt på Norge etter 22. juli. I Norge var det en særegen dynamikk, fordi det i utgangspunktet var et samfunn preget av høyere tillit både mellom mennesker og til institusjoner enn andre vestlige land som har opplevd storskalaterrorisme de senere år (USA, Storbritannia og Spania). Jamfør at informantene mine også i utgangspunktet hadde en høy grad av trygghetsfølelse.

---

<sup>43</sup> Sinclair & Locicero 2010

Undersøkelsene visste at samtidig som folk vendte seg mot myndighetene, var fryktnivået lavt, for eksempel i sammenligning med det man fant etter Oklahoma-bombingen i USA i 1995, 11. sept. 2001, London-bombingen i 2005, eller i nåsituasjonen i USA. Men man fant også i mer inngående analyser av materialet at det ikke var personer med sterk frykt som i størst grad vendte seg mot myndighetene, tvert imot: de som uttrykte sterkest frykt hadde minst tro på at myndighetene kunne beskytte dem. De som før 22. juli hadde stor grad av tillit til andre og samfunnsinstitusjoner og til disse institusjonenes evne til å beskytte mot terror, i mye mindre grad ga uttrykk for frykt i etterkant av terrorangrepene enn de som uttrykte lavere tillit (ibid:27).

Undersøkelsen kan tolkes som at de sterke tillitsstrukturene hadde en forebyggende effekt på utbredelsen av frykt i befolkningen rett i etterkant av 22. juli. (Ibid:28). 4 av 5 mente at politiet og PST nå kommer til å ta de nødvendige grepene for å styrke sikkerheten. Det er de som i utgangspunktet har høy tillit til politi og myndigheter som føler seg trygge på at myndighetene beskytter godt mot terror som i størst grad tror at effektive tiltak mot terror nå kommer til å bli gjennomført. Det er likevel verdt å merke seg at det også blant de som uttrykte liten grad av tillit til myndighetene evne til å beskytte mot terror har forholdsvis stor grad av tiltro til at de nødvendige grep blir tatt. (ibid:36).

### **Vekternes politimetoder i forhold til mistanke-spørsmålet**

Vaktselskaper og vektere har tatt plass i norske havner etter at den norske versjonen av ISPS-koden, - havnesikringsforskriften om sikkerhet og terrorberedskap trådte i kraft. Vekternes rolle kan sammenlignes med politiets og tollvesenets oppgaver innenfor rammen av det som kalles *polisier virksomhet* (se kap. 4), men skal man opprettholde ro og orden eller gripe inn overfor borgerne, må man ha hjemmel i lov. På samme måte som politiet og tollvesenet har sine hjemler,<sup>44</sup> må også vekterne og vaktselskapene ha hjemler/grunnlag for sin virksomhet, slik at de kan forestå personkontroller i fergeterminalene.<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup>Politiets myndighet er hjemlet i politiloven (generell myndighet til å iverksette påkrevde tiltak i §§7 og 8) og tollerne har sin myndighet gjennom tolloven (kan skaffe seg adgang med makt).

<sup>45</sup> Vanligvis finner vi vekternes myndighet hjemlet i vaktvirksomhetsloven, LOV-2001-01-05-1, men denne gjelder imidlertid *ikke* for vaktvirksomhet på skip eller godsterminaler på havner eller havneterminaler som omfattes av ISPS-regelverk, jf. lovens §2. Kontroll i havna reguleres etter havnesikringsforskriften, men når det gjelder *personkontroll* i «havnenes cruise- og passasjerterminaler», er det i vaktvirksomhetsforskriften, FOR-2011-03-28-337, gitt unntak fra vaktvirksomhetslovens § 2.

Som vist tidligere gir havnesikringsforskriftens §§25 og 26 hjemmel/grunnlag for gjennom- søking og kontroll samt kroppsvisitasjon (§26). Her hjemles også bortvising dersom man nekter kontroll og tilkalling av politi dersom man nekter å fjerne seg. Når det gjelder spørsmålet om av hvem og når det kan foretas gjennom- søking, er *mistanke*-spørsmålet interessant. Det er spesielt to spørsmål som kan stilles: om det bør foreligge *mistanke* for å foreta gjennom- søking og om det bør stilles krav til *gjennom- søkingsmetodene*, herunder hvordan det metodiske utplukket av kontrollkandidater foretas.

I havna er det kun kystverkets prosentkontroll som råder eller fergeselskapets tilpasning til denne når det skal foretas personsjekk ved gjennom- søking. Til sammenligning er det i politiet vanlig at man skal legge til grunn *mistanke* ved bruk av metoder (virkemidler), også i forhold til forebyggende arbeid. Når det gjelder metoder i fergeterminalen har studien vist at man  
\* valgt skanning av kropp og bagasje, men vekterne velger selv sin egen utplukksmetode, noe som dessverre viser seg å gå utover noen grupper som det kan hefte noe ved, - de som er litt mer utsatt enn andre. I tillegg har fergeselskapets sin egen lille samtalekontroll for å luke ut potensielle syke passasjerer, som kan betraktes som uromomenter eller som det kan bli plunder og heft med, og dermed hemme salget.

Her kan man stille spørsmål ved om metodene for utplukk av kandidater bør reguleres. Ved endring av utplukkskriterier til stikkontroll, kan for eksempel hver 15. hver 25. eller mer plukkes ut. Dersom man skal begrense gjennom- søking til kontroll der det foreligger *mistanke*, bør en gjennomgå hvilke objektive eller faktiske forhold som skal legges til grunn og hvilke holdepunkter som skal vektlegges. I tillegg bør man vurdere hvordan man skal forholde seg til *sannsynlighet*, og da er vi tilbake til start i forhold til sannsynlighet for *terrorangrep*, - det ISPS-koden skal *verne* mot. Når det gjelder «helsekontrollen» i form av samtalekontroll, så er det en åpenbar sosial kontroll av marginale grupper. Den er krenkende i sin form og bør avskaffes helt.

## Disiplinering av havnene

### Havnekultur

Som et utgangspunkt og for å komme nærmere en forståelse av hvordan passasjerkontrollen henger sammen med resten av havna, har jeg sett på hvilken havnekultur som råder og om det kan belyse passasjerkontrollen. Det jeg har sett er at havnene som terrorbekjempende tiltak

har vært gjennom en svært kostnads- og ressurskrevende prosess hvor de har fått innført nytt regelverk med planverk og ansvarsfordeling og sørget for opplæring, øvelser og ikke minst fysisk sikring av havna. I tillegg er de pålagt å føre streng adgangskontroll og ved stikkontroll drive gjennomføring av personer og deres gods. De oppfatter dette som et for strengt kontrollregime og det kan derfor stilles spørsmål om legitimitet og aksept ved innføringen av regelverket og kontrollregimet. Det ytes motstand mot et kontrollregime som har nådd et tak, og havnene har vært nødt til å tilpasse seg ved å innta en pragmatisk holdning. I denne sammenheng kan nevnes at Nordenhaug og Engene har pekt på at tiltak for å bekjempe terrorisme kan gi grobunn for mer terrorisme dersom tiltakene undergraver rettsstatlige prinsipper, og at *legitimitet* er avgjørende for at kampen mot internasjonal terrorisme skal vinne fram. Mottiltakene må være effektive og *akseptable*. De viser til at tiltak mot terrorisme etter 11.9. har lagt press på vitale demokratiske og rettsstatlige prinsipper. Det må være balanse mellom hvordan tiltak påvirker forholdet mellom samfunnsikkerhet og folks rettssikkerhet (Nordenhaug og Engene 2008).

### **Havnesikring og trusselnivå**

ISPS-koden går implisitt ut fra at det er en vedvarende og like høy terrortrussel i alle verdens ISPS-havner. Materialet i denne studien viser at det er store forskjeller i måten å operere med sikringsnivå på og at det kan innebære en viss fare ved endringer internasjonalt. I det vi kan kalle *den norske modellen*, er vi vant med at man opererer med fire beredskapsnivåer i tillegg til normalnivået. På tredje nivå er terrorangrep overveiende sannsynlig og på fjerde nivå har det skjedd (NSM, Politidirektoratet, PST 2000:23). Med ISPS-koden fulgte det bare tre nivåer med, og hvor alle ISPS-havner til daglig skal operere på nivå 1 med fysisk sikring som høye gjerder og stikkontroller. Denne studien viser at det er mulig å *forskyve* til et strengere sikringsnivå *uten* at man behøver å flytte seg til et høyere nivå. Det kan for eksempel gjøres ved regulering av adgangskontrollen. I dette ligger en fare for vilkårlighet. Faren med å følge et internasjonalt system med terrorsikringsnivåer er at dersom man internasjonalt tar bort de laveste sikringsnivåene, kan det fordres at alle medlemsland gjør det samme. I tillegg kan det bli iverksatt beredskapstiltak som ikke står i forhold til forholdene for øvrig.

Havnesikringen består foruten fysisk sikring, som høye gjerder, adgangskontroll og passasjerkontroll av bevissthet og måten man forbereder seg på terrorangrep og beskrives i sikringsplaner. Det har bare unntaksvis vært gjennomført *terror* og sabotasje rettet mot maritime mål, - antagelig fordi potensielle terrorister i liten grad finner at det byr på spesielle politiske

gevinster og at det oppfattes som lite innbydende å gjennomføre terroraksjoner til sjøs (Bjørgero 1990:73). I studien har jeg pekt på at den største maritime trusselen ikke nødvendigvis er terrorister, men *branner*, selv om det heller ikke er noe problem å kapre et skip med våpen i hånd (Bjørgero 1990:56). Brannstiftelse er den terroristiske aksjonsformen som krever minst operasjonell kapasitet, og som er vanskeligst å forebygge og som samtidig ikke kan avdekkes ved kontroll. Man må i stedet sørge for et godt brannvern om bord (ibid:63).

- \* Studien viser at det er lett å kjøre en bil om bord med noen hundre kilo sprengstoff. En bilbombe vil kunne forårsake en katastrofe i seg selv og vil kunne føre til endret stabilitet og brann. Dette regnes som den største trusselen mot havner og skip, og faren for at ild sprer seg er stor (ibid:62). Fordi sikkerhetstiltakene er så dårlige kan det være et spørsmål om tid før bilbomber blir brukt mener Kjeldsen (Kjeldsen 2003:65-67). I tillegg kan det sies å være forholdsvis lett for gående passasjerer å bringe moderate mengder sprengstoff om bord i cruise- og passasjerskip. Bagasjeskanning i metaldetektor og røntgenapparat vil lett kunne avdekke skytevåpen, men ikke ingredienser som vanligvis benyttes i sprengladninger. Apparat som kan «sniffe» sprengstoff er ikke vanlig sikkerhetsutstyr i havnene (Bjørgero 1990:61).

En type sikringstiltak i denne forbindelse kan være å finne måter å oppdage sprengstoff på og et annet er å konstruere skip med vegger som lar seg sprengte utover (Bjørgero 1990:62). Siden jeg er inne på passasjerkontroll ser jeg ikke bort fra at en tredje mulighet kan være å ta i bruk tollvesenets metoder med bilskannere og eventuelt hunder. Dersom skanning for gående passasjerer opprettholdes, kan det også tenkes at skanning av kjørende passasjerer vurderes. Det vil måtte skje om bord i skipet. Mulighetene er mange. Et punkt som Bjørgero peker på er at heller ikke alle varer og annet som blir bragt om bord blir underkastet noen sikkerhetskontroll. Bjørgero mener derfor at selv ikke en vanntett kontroll med hvem og hva som slipper om bord kan sikre skip fullstendig mot sprengaksjoner (Bjørgero 1990:62).

### **Sikkerhetstenkningen**

Foucault beskriver hvordan disiplinmekanismene tenderer mot statlig styring, ved hierarkisk oppbygging, fritt oversatt til; at de øverste etater kontrollerer de underliggende gjennom instruksjoner og rapporteringssystemer hvor øverste leder kontrollerer de underliggende og så

videre, helt ned til all type vakt- og passe på-ordninger (Foucaut 2008:184-185). I et styringsperspektiv er det viktig å være seg bevisst utgangspunktet, for eksempel hvordan det var før 9.11.2001 og ISPS-koden. Historien kan bidra til å se sammenhenger, hvilke tendenser som gjelder og hvilke man er på vei inn i. Når det gjelder måten havnene styres på, har jeg sett at det er spesielt seks forhold som påvirker driften. Det er *historiske trusselbilder*, *sikkerhetstenkningen* generelt og forholdet til *maritim terrorisme* spesielt, *handelspolitiske aspekter*, det er *påvirkningen fra terrorangrep* som i USA 11. september 2001 og i Norge 22. juli 2011 og det er det konkrete *regelverket* som fulgte i kjølvannet av doktrinen «war on terror»; ISPS-koden og havnesikringsforskriften. I tillegg er det *styringspresset* dette har ført med seg, - en governmentality-konsekvens.

*Fra frykten for «de røde» til frykten for terror.* Historien viser at det generelle trusselbilde har endret seg etter Berlinmurens fall og den kalde krigens slutt, fra frykten for «de røde» til frykten for terror, og fokuset på terror har eskalert etter terrorangrepet i USA 11. september 2001 og «war-on-terror»-doktrinen. En kan si at mens 11. september trigget og utløste tidligere foreslåtte og nye tiltak, som for eksempel ISPS-koden, så er 22. juli med etterfølgende kommisjonsrapport med på å vedlikeholde trusselbildet her til lands. En viktig del i måten å forholde seg til terror på, er nettopp gjennom trusselbildet fordi det gir legitimitet til videre framdrift i sikkerhetstenkningen. På veien framover følger landene med hverandre og sikkerhetsbegrepet er blitt utvidet og mer altomfattende. Etter 22. juli-kommisjonens rapport ser man for eksempel at det tas til orde for at samfunnets samlede ressurser skal kunne brukes ved behov, noe som også innebærer Forsvarets ressurser.

*Trussel-konstruksjoner.* Det fokuseres mye på hva som utgjør risiko og hvilke områder som er sårbare. En utvidelse som man ser ved sikkerhetsbegrepet, mener Janne Flyghed, er beskrivelser om at risikoen finnes over alt og på alle nivåer. Det store bildet blir derfor *Vi, de gode, mot dem, de onde*, og på den måten flyttes grensene. Konsekvensen av et utvidet sikkerhetsbegrep er at det er vanskelig å dra en skarp grense mellom hva som er sikkerhetspolitiske trusler i tradisjonell forstand og hva som er risiko i fredstid (Flyghed 2007:157). Han mener at da de gamle trusselbildene forsvant kom det nye sikkerhetsbegrep med en tendens mot svakere beskrivninger av hva som skal bekjempes. Konsekvensen blir at trusselen er både flere/mer omfattende og av mildere art. Han mener at tidligere var trusselen mer konkret, mens det nå handler om mer overgripende kategorier med flere forskjellige typer kriminalitet,

som *organisert* kriminalitet, *internasjonal* kriminalitet, *grenseoverskridende* kriminalitet og underkategorien *terrorisme*, - alle sammen vage begrepsmessig (ibid).

En annen konsekvens er også at det blir vanskelig/nesten umulig å stille spørsmål ved forekomsten av denne kriminaliteten, og trusselens relevans. Flyghed viser til at trusselbilder er konstruksjoner av *mulige* framtidige trusler, og sier at trusselbildene ikke skal sees som sanne eller falske, men som mer eller mindre anvendbare. Trusselanalytikere konstruerer mulige risikoer og scener. Problemet oppstår når disse bildene ofte presenteres i trussel-rapporter eller i media som faktiske trusler. Formålet med trusselbildekonstruksjonene er å få et underlag for god beredskap, men det kan også finnes et uutalt formål, en legitimeringsfunksjon for å rettferdiggjøre organisasjoners eksistens eller tildeling av flere ressurser. Andre underliggende motiv kan være å avlede oppmerksomheten fra noe annet. Flyghed viser til at et klassisk eksempel er å redde innenlandske problem gjennom å agere utenrikspolitisk, - en avledningsmanøver og form for psykologisk funksjon (ibid:158-159).

En fare ved at man overdriver eller ikke tar trusselbilder alvorlig for den saks skyld, er at vi ikke får fram riktige underlag til de etatene som skal jobbe med beredskap. Flyghed mener at dette er helt avgjørende om man skal kunne vite hvilke mottiltak som er mest egnet, og med feilaktige beslutningsunderlag gjøres feilaktige prioriteringer. Han peker videre på at det er av stor betydning for (politi)arbeidet at man har gode gjennomarbeidede trusselbildeanalyser, så vel kortsiktige opeative analyser som mer langsiktige strategiske.

*Dokumenter før og etter 11. september.* Når det gjelder sikkerhetstenkningen rettet mot terrorisme er det aktuelt se på håndtering gjennom dokumenter både før og etter 11. september. Før 11. september sto terrorbombingen i en bygning i Oklahoma By i april 1995 som den verste terrorhendelsen i USA så langt. Det kan ha vært en *driver* i mye av sikkerhetstenkningen fram til 11. september. I Norge fikk vi sikkerhetsloven i 1998 med terrordefinisjon i §3 pkt. 5 og året etter ble Sårbarhetsutvalget nedsatt (St.meld. nr. 17 (2001-2002)), og siden har sårbarhetsutvalgets konklusjoner vært det sterkeste politiske utgangspunktet for videre oppfølginger gjennom organisatoriske forhold, utredninger og lovbestemmelser innen sikkerhets- og beredskapsspørsmål, - men ikke tydelig nok ifølge 22. juli-kommisjonen, som rettet søkelyset mot mer samordning av beredskapssektoren. På samme måte som det å skape frykt er terroristenes verktøy, er symbolpolitikken blitt et av



myndighetenes viktige verktøy. Slik jeg ser det står imidlertid spesialiseringen innen terrorlover og straffelovgivning i fare for å bli «spist opp» innenfra av *terrorulven* på grunn av mangfoldet av spesialiserte lover. Faren oppstår i det det blir en ubalanse mellom de kriminelle handlinger og straffereaksjonen.

\* Ut fra en risikobetraktning er det viktig å øke bevisstheten om samfunnssikkerhet og peke på mulige områder for forbedring. ISPS-koden har ikke endret den grunnleggende måten havnene forholder seg i sikkerhetsspørsmål, men studien vier at den har rokket ved måten man forholder seg til sikkerhet på. Det har ført til at man har justert og forsterket det man allerede har og fått mye mer å gjøre. Det er viktig å følge med på, også for havnene, hva rapporten betyr i risiko- og sikkerhetsøyemed.

\* *Handelspolitiske motiv.* I studien fant jeg at havnene i større grad er styrt av handelspolitiske mål enn behovet for terrorkontroll og terrorbekjempelse. Norge er avhengig av gode handelsforbindelser og transnasjonale systemer og ordninger, og studien viser at det politiske Norge har vært opptatt av å legge til rette for handel og gode transportveier på land og sjø med havnene som knutepunkt og omlastningssteder for både gods og passasjerer. I dokumenter knyttet til dette er ikke terrorisme eller terrortrusler på noen måte synlig.

\* Sikringstiltakene gir først og fremst salgsfremmende logistikkfordeler og bedre tyverisikring. At havna er ISPS-godkjent er blitt et kvalitetsstempel som gir salg av transportoppdrag. Andre fordeler er bedre kundegrunnlag, handel, større sysselsetting i vaktbransjen samt utvikling og forbedringer på teknologifronten. Man har dermed mange områder som skal betjenes og mange grunner til å innta en pragmatisk innstilling til terrrorsikringen. Havnepersonalet mener at tiltakene ikke bekjemper terror på annen måte enn at de er noe mer forberedt. «Trusselulven» framstår dermed mer symbolsk.

Når det gjelder fergeselskapene, som til sammen har en flåte på mer enn 20 skip og ca 5000 ansatte, og som benyttes av et million antall passasjerer og flere hundretusentalls biler og vogntog hvert år, er det rimelig å anta at rederiene også er klar over risikoen og terrormuligheten ved for eksempel bilbomber, men at bransjen tydeligvis har valgt å overse denne risikoen. Det er også nærliggende å anta at dette kan ha sammenheng med økonomiske interesser, da slike sikkerhetstiltak vil være forholdsvis kostnadskrevene (Kjeldsen 2003:57).

Lignende type funn har også Jan Georg Christophersen, som fant at viljen til etterlevelse av ISM (International Safety Management Code, sikkerhetsstyring på skip) hadde sammenheng med utgiftene til implementeringen av driften. Selskapenes størrelse hadde videre betydning for hvordan de kalkulerte mulighet for inspeksjon. Med henvisning til Felson, Clarke & Webb 1988, viser han til at det også finnes personer i enkelte selskaper som har et ambivalent forhold til etterlevelse av lover og regler. Disse kalkulerer hyppigere enn andre kostnadene forbundet med oppdagelsesrisiko. Han viser også til at lovbrudd/manglende etterlevelse av regler ofte er en konsekvens av holdninger hos (skipenes) eiere eller de som driver dem, og særlig selskaper med svak økonomi og uprofesjonell drift. Holdningen begrunnes ofte med at de synes at reguleringene var unødvendig streng (Christophersen 2009:202-203).

### **Styringspresset – Governmentality-konsekvenser**

ISPS-koden representerer ikke bare et regelverk, men også en trend av ordninger som avstedkommer en rekke oppfølgingstiltak og som reproducerer en flom av arbeidsoppgaver og kostnader. I ISPS-kodens tilfelle gjelder det blant annet sertifikater, sikringsplaner (PSP), sårbarhetvurderinger (PSA), vaktordninger, teknisk utstyr, opplæring og fysisk sikring. Oppå dette kommer vedlikehold av det samme og oppå der igjen kontrollordningene. Alt dette er ment som terrorbekjempende tiltak. I materialet så jeg at man i havneadministrasjonen inntar en noe pragmatisk innstilling på noen områder. Det gjelder for eksempel adgangskontrollen til havnene, hvor noen slipper uautorisert gjennom på dagtid og hvor det utenfor åpningstid er lite eller ingen kontroll. Dette skyldes spesielt to forhold. Det ene er hvordan terrortrusselen vurderes (jf. ovenfor) og det andre er det styringspresset man opplever.

- Når oppgavene blir for mange og styringspresset i form av kontroll for stort, vil en oppleve det «nødvendig» å innta en pragmatiske holdninger til arbeidsutførelsen. Det er svært travle dager i havna, og det kan også være en forklaring på at man oppfatter kontrollen som unødvendig streng, jf. Christophersen ovenfor. Havnepersonalet synes det er vel mye drift og vedlikehold som har fulgt med ISPS-koden og sikringstiltakene. Materialet i studien viser at flere opplever at man har nådd en grense for hvor sterkt ISPS-koden kan etterleves. Spesielt gjelder det adgangskontroll og gjennomsøkingkontroll, men også de store, dyre øvelsene som de hadde i begynnelsen. En ny utfordring er det utvidede havneområdet som havnemyndighetene har fått i fanget (hele kommunens område), og som spesielt ESA er opptatt av å kontrollere. På samme måte som de store terrorøvelsene de hadde, kan det også se

ut som om det totalansvaret som havnemyndighetene har fått er relativt overdimensjonert. Det er imidlertid også et tak for hvor mye styringspress man kan påføre en organisasjon.

Styringspresset mot havnene om både å kunne operere optimalt og kunne takle enhver uforutsett situasjon kan sees som en del av et større styringssystem. *Governmentality* er et begrep som gjerne oversettes med *regjering* eller også *styringskunst*, og man har sett det omsatt til begreper som New Public Management i forbindelse med reformer innenfor offentlig sektor som gjennomgår nye styringsformer (Dullum 2011).

Governmentalitybegrepet ble innført i 1978 av filosofen Michel Foucault (1926-1984), som regnes som en av 1900-tallets største tenkere. Foucault beskrev governmentality som statens måte å regjere på, dens styringskunst og mentale måte å styre mot rasjonalitet og teknikk/system som governmentality (Foucault 2002). Foucault, som var spesiell god på maktanalyser, tok utgangspunktet i at makt må forstås som en relasjon mellom noen, en strategisk og produktiv relasjon. Inkorporeringen av mentalitet er knyttet til *måten* de styrende og de styrte, de disiplinerte, tenker på, - til *mentaliteten*, eller også holdningene.

Dullum viser til at det er flere kjennetegn ved moderne maktutøvelse. For det første er det en trend i retning av å gjøre den enkelte til styringsobjekt, borgere skal myndiggjøres, stimuleres til å bli entreprenører i eget liv. For det andre er det økte krav til at man skal kunne framstå som en vanlig og kompetent borger. I tillegg er det en endring i styringsregimer i retning av mindre vekt på direkte, og mer vekt på indirekte styring. Dullum viser også til at de *rom* det styres gjennom er under forandring (Dullum 2011). Hun sier at slike rom kan være lokalsamfunn og frivillige organisasjoner, men jeg tenker at det også kan være havnene og til og med internasjonale rammeverk, slik ISPS-koden er.

Foucault var opptatt av hva som er spesifikt med maktutøvelse i moderne samfunn, og flyttet fokus fra menneskenaturen til *hvordan makt utøves*, og hvor *viljen* til styring sitter, hvor den har sitt opphav (Foucault, 2002:11). Sentrale hovedformer for maktrelasjoner hos Foucault, som hver har en bred gjennomgang er dominans (direkte makt), regjering (utøvende) og strategi (overordnet). Regjering ligger mellom de to andre maktformene. I en grov kortversjon kan en si at når ansatte trykker på knappen gjøres det fordi det står i instruksene, men med New Public Management-styringen legges det opp til at ansatte skal være sin egen kontrollør, man må selv planlegge, drifte og eventuell trykke på knappen. *Regjeringen/styringen* blir

dermed mer indirekte, og fokus flyttes lettere over til den operative utøveren enn den styrende strategien, for eksempel til vekterne i gatecontrolen eller i fergeterminalen. Etater/organisasjoner og ansatte blir på samme måte som sine kunder mer og mer selv en aktør underlagt aktørmodeller hvor en må legge opp løpet mer selvstendig, men samtidig som mål skal oppnås og resultater leveres.

Den indirekte styringen er blitt en stadig mer sentral form for makt i Norge, mener Iver B. Neumann og Ole Jacob Sending. Med henvisning til Steven Lukes (1974) trekker de fram at maktanvendelsen ofte skjer på to måter. For det første at den styrende påvirker den styrte til å handle annerledes enn man i utgangspunktet ville, ved at den styrende trekker på en organisatorisk kontekst for å oppnå dette. For det andre kan den styrende få den styrte til å handle på en måte ved at den styrte rett og slett ikke vet eller ønsker at det kan gjøres annerledes. Rammen for dette, mener de, er at situasjonen man står i er en normalisert funksjon. Slik man har det, er slik det er, er slik det kommer til å være og er normalt. Et interessant anliggende hos forfatterne er imidlertid at vi står inne i en tid hvor det er/blir mindre planlegging i forkant og mer reform og kontroll i etterkant (Neumann og Sending, 2003).

Ved organisatorisk oppbygging og kontroll med etatene og kommunene har staten styrket sin dominans og rolle. Økonomi har blitt en sterk pådriver i rasjonaliseringsøyemed og vår tid er blitt preget av sammenslåinger og store systemer og målstyring, hvor det brukes stadig mere tid på å håndtere den interne styringen. I jakten på mer effektive måter å bruke personalressurser på, innføres også store omfattende datasystemer med flere dataverktøy, for eksempel operasjonssentraler. Samtidig ansettes færre merkantilt personell. Når etatene bruker mer tid til å administrere intern styring blir det mindre tid på kunder og enkeltindivider.

På et tidspunkt kan styringspresset føre til at det ikke lenger er mulig å komme videre/høyere eller gjøre mer. Hvor mange timer man kan jobbe i et døgn kan telles bakover fra 24 timer som det øverste tak, og utgangspunkt for personalressurser er maksimalt antall ansatte. Innføringen av ISPS-koden og havnesikring har krevd en pengebruk og ressursbruk som de ikke kunne forestille seg i 2003. Det jeg ser i havnene i dag, er en form for erkjennelse om at det er en grense, for hvor mye kontroll som er nødvendig *og mulig*. Det betyr ikke at de er mindre opptatt av risiko og sikkerhet, men at de må innrette seg i forhold til de ressursene de har. Sikkerhetstiltak kan ikke alltid måles i økonomisk avkastning, og skal man få til en god

balanse, bør det være rom for at sikringstiltakene skjer både på havnas og samfunnets premisser. Det er derfor viktigere å forholde seg til hvilken *effekt* det har, i stedet for å bare tenke effektivitet. Når man når taket, og det vil nok mange etater/kommuner og havner gjøre, og kommer til det punktet hvor det ikke lenger er mere å hente, så må strategien endre seg. Drivkraften er vekst, og når man ikke lenger kan vokse i høyden, vil man bli opptatt av å vokse i bredden. Forhåpentligvis vil den bredden gi rom for mer kvalitet i form av mindre styringspress og governmentality.

## Terrorsikring truer personverninteressene

Det mest vanlige tiltaket som diskuteres knyttet til overvåking og personvern er kamera- bruk. Kameraovervåking, er blitt billigere og lettere tilgjengelig og brukes i stadig større grad for å sikre områder der folk ferdes. Den vanligste begrunnelsen er kriminalitetsbekjempelse og økt sikkerhet for allmennheten. Terrorbekjempelse har som formål stor legitimitet, og kan også bane vei for andre teknologiske ordninger. Vilkår for bruk av kameraovervåking framgår av personopplysningslovens kap. VII. Personvern handler om retten til privatsfære og personlig integritet. Vern av integritet og opplysninger om deg skal være rettsikkert. Denne retten følger av den europeiske menneskerettighetskonvensjonen av 1950 og av EUs personvern- direktiv. Fordi kameraopplysningene er personsensitive opplysninger, må det derfor, kort sagt, være grunn eller *nødvendig* å bruke kamera.

Passasjerkontroll ved skanning og profilkontroll kan ha implikasjoner for integritetsvernet. Poenget med skanningen er at den skal sikre at man ikke har med ulovlige eller farlige gjenstander (havnesikringsforskriften §27). I utgangspunktet er ikke vektene avhengig av personregistre og personopplysninger for å foreta fysisk passasjerkontroll, og utfordrer derfor ikke personopplysningsvernet på det punktet. Det kan imidlertid stilles spørsmål om utplukk av passasjerer på bakgrunn av profilering gjør det, idet profilkontroll er basert på en form for mistanke. Når det gjelder forebygging av terror ved å personsjekke «mistenkelige personer», utfordres imidlertid personopplysningsvernet, idet overvåking og registrering av personer og grupper som er mistenkt for å utgjøre en terrortrussel krever registrering av mye data i forkant for å foreta tettere bearbeiding til oppfølging (Bjørnskau m. fl. 2007:III). Dersom «stopp og sjekk» i adgangskontrollen baseres på mistanke, bør det gå en alarm hvor man etterspør hvorfor man sjekkes.

Dersom passasjerkontrollen skal skje med elektroniske apparater eller at det registreres opplysninger knyttet til dette, så er det grunn til å se integritetsvern og *opplysningsvern* i sammenheng. Måten passasjerkontroll foregår på er derfor blitt viktigere etter at Norge innførte bruk av biometriske pass<sup>46</sup> og at kroppsskannere kom på markedet, og dersom lagrede data kobles sammen med gjennomstrømningsdata. Dette blir et viktig felt å følge med på. Dersom denne type security-tiltak vurderes i transportsektoren bør hensynet til personvernet være nøye vurdert. Det innebærer blant annet at ordinære krav til utredning av konsekvenser må foretas og at tiltakene skal være underlagt løpende kontroll. I tillegg bør slike tiltak evalueres i forhold til effekt og kost-nytte og både på individ- og samfunnsnivå, mener en forskergruppe ved TØI (Bjørnskau m.fl. 2007:IV-V). Forskergruppen peker på at terrorsikring truer personverninteressene blant annet ved at registrerte opplysninger om mistenkte ikke lar seg gjøre å gi samtykke til. Når formålet med overvåking er å forebygge mulige terroraksjoner, blir også behovet for informasjon åpent; det er nesten umulig på forhånd å vite hvilken informasjon som vil være relevant, og da blir det også umulig å bestemme om informasjonsinnhentingen står i et balansert forhold til formålet (ibid).

Jeg avgrensner en videre fremstilling her, men vil bare avslutningsvis peke på at teknologisk utvikling i forbindelse med adgangskontroll og passasjerkontrollssammenheng kan ha betydelige utfordringer knyttet til personvernet, blant annet fordi, som nevnt at overvåking og registrering utfordrer personopplysningsvernet. Store terrorhendelser påvirker holdninger til behovet for sikring og hvilke interesseavveininger som gjøres i forhold til personvernet. Og det øker aksept for utvidede etterforskningsmetoder (Ibid:33). Globalt samarbeid kan komme til å innebære forslag om utveksling av passasjerlister og lignende. Ved nye tiltak bør det derfor stilles skjerpede krav til framgangsmåte, behandling og lagring av overvåkingsinformasjon. Det bør også stilles krav til rett til en uavhengig sakkyndig granskning av informasjonssystemer som har generert ufordelaktig informasjon og klarlegging av straffeansvar for ulovlig innhenting og bruk av personopplysninger.

---

<sup>46</sup> Pass med biometrisk brikke med biometriske opplysninger med digitalt ansiktsfoto og personopplysninger fra 2005, og med fingeravtrykk fra 2010.

## 7 Passe på passasjerer eller passe oss for dem?

TERRORKONTROLL SOM INTENSJON KAMP MOT TERROR - KAMP FOR FRED DISTANSE

Skal vi passe på passasjerene eller skal vi passe oss for dem? Passasjerkontrollen er blitt underlagt de samme kontrollrutiner og sikringstiltak, som i havna for øvrig. Spesielt er det fokus på adgangskontroll. Det er innført ekstraordinære sikringstiltak med høyere gjerder og kameraovervåking og hvor alle som befinner seg på sikret område kan sjekkes og kroppsvisiteres.

Ved fergereise til europeiske byer foregår personkontrollen foreløpig kun ved stikkontroll ved enten håndholdt skanning eller metallbueskanning samt bagasjeskanning. I denne studien viste det seg at fergeselskapet i tillegg hadde sin egen initierte kontroll, - samtalekontroll med potensielle syke passasjerer. Det er en form for sosial og krenkende kontroll, som bør avskaffes. En av sikkerhetsrådgiverne, som jeg intervjuet, mente at vi bare har sett starten på kontrolltiltak i havnene, og at nye sikringstiltak vil følge i kjølvannet av flyplasskontroller, hvor alle blir skannet.

### **Passasjerkontroll som «terrorkontroll»**

Jeg har i denne avhandlingen undersøkt hvordan passasjerkontrollen fyller intensjonen som terrorbekjempende tiltak. *Intensjonen* er gjennom havnesikringsforskriften å kontrollere passasjerer og andre for å forebygge og hindre terrorangrep. I dette ligger også et formål om beredskap. ISPS-kodens formål i seg selv er å sørge for at alle *stater* tar *terrortrusselen* på alvor og får innført et felles regelverk som skal *verne* skip og havner mot terrorangrep.

- \* Studien viser at passasjerkontrollen verken *verner mot* eller kan *hindre* terrorangrep. Det er mulig for uvedkommende å komme seg inn å angripe havner og det er mulig å komme seg usett om bord. I tillegg er det mulig å bringe med seg bilbomber, eventuelt også mindre bagasjebomber. På et strengere eller høyere sikringsnivå kan legitimeringsplikt til en viss grad kunne fange opp eventuelle terrorister, men det ville kreve etterretningsarbeid i forkant. Det er en side som denne avhandlingen ikke har tatt for seg.
  
- \* Som *beredskapsformål* kan imidlertid passasjerkontrollen sies å fylle intensjonen bedre. Havnene har fått nye sikringsnivå med fysisk sikring og adgangskontroll, opplæring og øvelser som har skjerpert bevisstheten rundt sikkerhet. I havnene er man dermed mer forberedt

på hva som må gjøres dersom det skulle komme en trussel eller et angrep.

For å se hvordan passasjerkontrollen hang sammen med regelverk og havnas virke for øvrig, hadde jeg fire underproblemstillinger, som er besvart ved å se på *kontrollstrukturen*, *havnekulturen*, hvordan *havnesikringen* fungerer, og herunder det maritime trusselbildet og maritim terrorisme, som det ISPS-koden skal verne mot. Jeg har også sett på drivkrefter, som sikkerhetstenkingen, handelsmotiv og vekternes rolle. Vekterbransjen har gjennom ISPS-koden fått et nytt spesialområde i havnene. I tillegg er adgangskontroll og overvåkings- og kontrollpraksis belyst.

Materialet mitt viser at deler av sikringstiltakene og passasjerkontrollen framstår som symbolske funksjoner. Bilkontrollen er det mest sårbare området, men paradoksalt nok gjennomføres det en grundigere passasjerkontroll av gående passasjerer enn av kjørende passasjerer. Stikkontrollen av bilførere med sjekk av identitet mot billett framstår som en symbolsk kontroll. Den kunne like godt vært gjort i billettluka, men da ville man mistet treningen med å kontrollere. Skal man skjerpe adgangskontrollen med bil, kan det gjøres ved installering av bilskanner og med adgangskontroll/skanning ved utgang fra bilparkering om bord i skipet. Begrepet «havn» vil da operasjonelt også omfatte parkeringsrom om bord i skipet når det ligger i havn.

Når det gjelder passasjerenes opplevelse, har det vært spennende å analysere hvordan passasjerene forholdt seg til service, sikkerhet og frykt og personkontrollerende tiltak, og sett i forhold til det panoptiske overvåkings- og maktprinsippets virkning. Passasjerene viste tillit til systemet og har lav fryktkultur, men etterspør likevel flere sikringstiltak. Undersøkelsen har vist at holdninger endres. Jeg har i denne sammenhengen våget meg på en tese om at «jo mer man føler seg overvåket, dess mer villig er man til å akseptere strengere kontroll», idet passasjerinformantenes villighet til å underlegge seg strengere kontroll hadde en sammenheng med hvor vant de var til å bli kontrollert og i den sammenhengen tro at de ble overvåket. Ut fra det skulle en også tro at når man blir vant med kontroll, vil man også begynne å etterspørre kontroll.

### **Kamp mot terror eller kamp for fred?**

*Hva står på spill?* De erfaringene jeg har gjort viser at havnene har tilpasset seg det de



opplever som et kontrollregime og styringspress. Denne tilpasningen er sårbar fordi de også har et sterkt inntjeningsmotiv. De inntar en pragmatisk holdning, som kan forklares med kryssende interesser mellom terrorsikring og inntjeningsmotivet. Havnesikring er ikke et vanntett system og sikringsnivåene er bevegelige, og vilkårlig og ukritisk bruk av sikkerhets tiltak vil kunne forskyve balansepunktet når det gjelder måten å sikre på.

Etter arbeidet med denne avhandlingen ser jeg at det forhold at man i havnene er opptatt av sikkerhet i en profiterende sammenheng, kan utvikle seg til en kamp om sikringstiltak, for eksempel drevet fram av teknologiske løsninger: der den ene havna (eller stat) får et sikkerhetsovertak, så vil den andre ønske å gjøre det samme. Det kan medføre at man rokker ved balansen i forhold til sikringsnivået. Man kan begynne å ta forbehold, mistenksomhet kan melde seg og man får en konkurranse om de beste sikkerhetsløsningene. Problemet med dette er at vi ikke ser ringvirkningene av dette. Konsekvensene kan bli at man ukritisk styrer i en retning som vi egentlig ikke ønsker.

En slik kamp om sikkerhet og sikring bæres oppe av *troen på terrortrussel og troen på kampen mot terror*. Hadde det vært annerledes om vi kalte det *kampen for fred*? Med samme utgangspunkt og innhold og en fortsatt skjerping eller opphusing av terrortiltak, ville det heller blitt under et dekke av en kamp for fred. Det ville vært tilslørende og lite heldig.

### **Distanse**

Omleggingen av lovverk etter ISPS-prinsippene er bare ett av flere eksempler på tiltak mot terror som er iverksatt etter 11.9.2001 og som er en direkte følge av Bush' doktrine «war on terror». Dette gjelder spesielt for flyplasser, som er underlagt streng terrorkontroll og som er blitt hovedområde for disiplinering og tilvenning til et strengere kontrollregime.

Med omlegging av lovverk følger også et mangfold av sikringstiltak, som er ment å skulle verne mot terrorisme. I denne studien har jeg, som nevnt, sett at regelverket ikke er noe vern i seg selv, selv om det bidrar til mer bevissthet, men altså bevissthet mot noe man ikke kan «behandle» med terrorsikring. Når det kommer til passasjerkontroll i norske havner, ser man tendenser til innføring av nye teknologiske løsninger, som selvbetjeningsskanning av billett og metallskanning av personer og bagasje. Ved fergereiser til steder utenfor Europa skannes som regel alle personer og all bagasje. På den måten flyter vi nå inn i en moderne verden av byråkratiske og teknologiske løsninger, som lett kan utvides. Passasjerundersøkelsen var i denne studien en målestokk og ble en forklaring på at alarmen om hvor mye kontroll man

tåler ikke har gått ennå, - men at det henger sammen med tilvenningen til kontrolltiltak. Hvilke utsikter har vi så? Skal vi vente på strammere kontrollregimer og flere tiltak?

Bauman har vist hvordan distansering mellom byråkratiske ledd i en organisasjon eller organisasjoner imellom kan få katastrofale følger. Han mente at moderniteten bryter ned relasjonene av sosialt nærvær og erstattes med upersonlige relasjoner. Bauman la vekt på at byråkratiske og teknologiske løsninger er forutsetninger for endringer i moderniteten. Som forklaring på hvordan Holocaust var mulig pekte han spesielt på distansen mellom leddene. Alle hadde stykkvise oppgaver hvor man ikke så helheten. På den måten ble man opptatt av å gjøre de stykkvise oppgavene så bra som mulig og slik at det tekniske ansvaret kommer i forgrunnen, mens den grunnleggende moralske impuls trenges i bakgrunnen.

Den sosiale distansen er for Bauman viktig å forklare. Han sier at virkningen av byråkratiet er umenneskeliggjøringen av den byråkratiske handlings mål, hvor målene uttrykkes mer teknisk (Bauman 2005 (spesielt 148-164, jf. 215-220)). Bauman sier videre at umenneskeligheten begynner på det punkt hvor målene, som den byråkratiske operasjonen er rettet mot, takket være distanseringen, blir redusert til kvantitative størrelser (ib:148), slik man for eksempel er opptatt av i forhold til hvor mye havna transporterer av gods og passasjerer eller hvor mye Norge eksporterer.

Transportnæringen har fordeler av å kunne tilby tyveri- og terrorsikring, og slik *troen på terror*-vinden blåser, er det lite som tyder på at man vil, eller kanskje kan reversere tilknytningen til ISPS-koden og de europeiske direktivene. Det som imidlertid kan gjøres er å få klarere og mer forutsigbare definisjoner av sikringsnivåene, - gjerne med undernivåer på hvert sikringsnivå. Flygheds modell om eksepsjonalisering har vist hvordan det uvanlige blir det vanlige. Dagens sikringsnivå har mer preg av rammevilkår og man kan skjerpe sikringen med en rekke sikkerhetstiltak uten at man dermed defineres det som et høyere nivå. I passasjerkontrollsammenheng tror jeg derfor at utfordringene man vil stå over for ved ytterligere sikring, vil handle om *utforming* og hvordan man tar i bruk av nye teknologiske løsninger, og hvordan de kan *framstå* uten å være krenkende og i et *serviseperspektiv*.





# Litteraturliste

Angående lenkene; vær oppmerksom på at delte lenker kan ha et rom som må trekkes sammen.

Aschehoug og Gyldendals Store Norske leksikon. 1978. «Attentat», Oslo: Kunnskapsforlaget.

Aschehoug og Gyldendals Store Norske leksikon. 1981. «Terror», Oslo: Kunnskapsforlaget.

**Apenes**, Georg, 2000. *Panoptikon, Vårt gjennomslitige samfunn*, Geelmuyden Kiese.

**Arnesen**, Signe Astrup, **Bjørgo**, Tore og Morten **Bremer Mærli**, 2005. *Hva gjør Norge utsatt for terrorisme? Trusselscenarier og norsk sårbarhetsforvaltning*, Notat 673, Underlag til Nasjonal sårbarhets- og beredskapsrapport, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), Norsk utenrikspolitisk institutt (NUPI).  
<http://www.nupi.no/content/download/956/26762/version/7/file/673dsb.pdf>

**Bauman**, Zygmunt, 2005. *Moderniteten og Holocaust*, Oversatt av Mette Nygård, Vidarforlaget, Oslo (1997).

**Beck**, Ulrich, 2004. *Globalisering og individualisering, Bind 1 Modernisering og globalisering*. Oversatt av Are Eriksen, Abstrakt forlag, Oslo.

**Beck**, Ulrich, 2003. *Globalisering og individualisering, Bind 3 – Krig og terror*, Oversatt av Are Eriksen, Abstrakt forlag, Oslo.

**Berger**, Peter L og **Luckmann**, Thomas, 2011. *Den sociale konstruktion af virkeligheden, En videnssociologisk afhandling*, Akademisk Forlag, København, 3. utgave, 4.opplag. Oversatt av Morten Visby fra amerikansk etter «The Social Construction of reality», 1966.

**Bergersen**, Stine, 2012. *Risiko, sikkerhet og nye trusselbilder, Myndighetenes vurdering av terrortrusselen i stortingsmeldinger mellom 2001-2008*, Masteroppgave ved Institutt for kriminologi og retts sosiologi, UiO.

**Bjørgo**, Tore 1990. *Maritim terrorisme, En trussel mot norsk skipsfart og oljevirkosomhet?* Oslo: NUPI-rapport nr. 146, 1990, s. 61–66.

**Bjørgo**, Tore, 2007. «Strategier for forebygging av terrorisme», i Gundus, Helene, Larsson, Paul og Thor-Geir Myhrer (red.), 2007. *Polisiær virksomhet Hva er det – Hvem gjør det?*, Forskningskonferansen 2007, PHS Forskning.

**Bjørgo**, Tore og **Horgan**, John, 2009. «Conclusions», i Bjørgo, T og Horgan, J., *Leaving Terrorism Behind, Individual and collective disengagement*, Routledge.

**Bjørnskau**, Torkel, Gripsrud, Mattias, Grunna, Tonje, Leite, Tore og Dag Wiese Schartum, 2007. *Security i transport og personvernets grenser*, TØI rapport 914/2007.

- Bjørnskau**, Torkel, 2008. *Security i transport og personvernets grenser, Personvern og samferdsel*, Foilserie 10. juni. TØI (Transportøkonomisk institutt).  
<http://folk.uio.no/gisle/pvk/sem080610/bjornskau.pdf>
- Borge**, Jørgen, 2004. *Terrortrusler og terrorangrep med særlig henblikk på anløp i norske havner. Implementeringen av SOLAS konvensjonsendringene og ISPS koden i norsk rett*, Master thesis/Spesialoppgave 2004, Juridisk fakultet, Universitetet i Oslo.  
<https://www.duo.uio.no/handle/123456789/20058>
- Bourdieu**, Pierre, 1996. *Symbolsk makt*. Oversatt av Annick Prieur, Oslo, Pax Forlag A/S.
- Bye**, Ronald og **Sjue**, Finn, 2008. *Overvåket*, Gyldendal.
- Christie**, Nils (1993). *Kriminalitetskontroll som industri*. Universitetsforlaget, Oslo.
- Christie**, Nils (1997). «Sosial kontroll», i Finstad, Liv og Høigård, *Kriminologi*. Oslo, Pax Forlag A/S.
- Cohen**, Stanley (1994). «Den sociale controls nye former. Kriminalitet, straff og klassifisering», i *Den sociale controls nye former. Kriminalitet, straff og klassifisering*, i KRIM4001 sentrale teoretiske perspektiver. Tillegg 1. Kompendium 3284. Universitetet i Oslo, Det juridiske fakultet, Institutt for kriminologi og rettssosiologi.
- Christophersen**, Jan Georg 2009. *Sikkerhetsstyring i skipsfarten 1998-2008, Bakgrunnsfaktorer for reguleringsmessig etterlevelse og overtredelse av ISM-koden*, Institutt for kriminologi og rettssosiologi, Det juridiske fakultet, Universitetet i Oslo.
- Christophersen**, Jan Georg 2012. «Beredskap og kontroll av maritim transport», i *Nordisk Tidsskrift for Kriminalvitenskap*, November 2012.
- Clemet**, Kistin og Egeland, Jon (red), 2010. *Til forsvar for personvern*.
- Dullum**, Jane 2011. *Governmentality*, Forelesning KRIM4001, Institutt for kriminologi og rettssosiologi, UiO, 28. september.
- Engene**, Jan Oscar 2011. «Terrorallenes tvetydige tale», i *Samtiden* nr. 4.
- Everhøj**, Stine Thulin, 2005, Anthony Giddens, i *Nettbiblioteket E17* (forfatterportretter),  
<http://www.e17.dk/inspiration/forfattere/anthony-giddens> Nettartikkel
- Fangen**, Katrine, 2010. *Deltagende observasjon*, Fagbokforlaget, Bergen, 2. utgave.
- Finstad**, Liv, 2000. *Politiblikket*, Pax Forlag, Oslo.
- Finstad**, Liv, 2006. «Politisosiologi», i Liv Finstad og Cecilie Høigård, *Straff og rett*, Pax Forlag, Oslo.
- Finstad**, Liv og **Høigård**, Cecilie (red.), 2007. *Kriminologi*, Pax Forlag, Oslo.

- Finstad, Liv**, 2008. «Det akademiske selvtillitsprosjekt», i *Sociologisk forskning*, Vol. 45 No. 1(2008), s. 62-65, Sveriges Sociologförbund,  
<http://www.jstor.org/discover/10.2307/20853581?uid=3738744&uid=2&uid=4&sid=21101865949063>
- Finstad, Liv**, 2011. «Forskningsetiske problemstillinger», RSOS/KRIM4002/H-2011, Forelesning 11.10. Institutt for kriminologi og rettssosiologi, Universitetet i Oslo.
- Finstad, Liv**, 2011. «Kriminologi under en høyere himmel», i Hagtvet, Bernt og Ognjenovic, Gorana (red), *Dannelse*, ss. 720-734, Dreyers Forlag, Oslo.
- Fitje, Jon**, 2013. *Terrortrusselen og nasjonalt nivå*, i Blogg, analysesjef, [www.pst.no](http://www.pst.no), 15.feb.  
<http://www.pst.no/blogg/trusselniva/> *Nettartikkel*,
- Flyghed, Janne**, 2003. «Den hotfulla säkerheten», i (Red) Flyghed, J & Hörnqvist, M, *Laglöst land 2003* ss. 73-97, 267-273, i Kriminologi, KRIM4916 Del 1 av 2. Globalisering i kriminologien. Kopisamling, 2007.  
 FN/FN-Sambandet. 2010. *FN og terrorisme*. 21.10.  
<http://www.fn.no/Tema/Fred-og-sikkerhet/Terrorisme/FN-og-terrorisme> *Nettartikkel*.
- Foucault, Michel** (2002). *Forelesninger om regjering og styringskunst* (1994). Oversatt av Iver B. Neumann. Oslo: J.W. Cappelens Forlag a.s.
- Foucault, Michel**, 2008. *Overvåkning og straff*, Gyldendal Akademisk, Oslo.
- Giddens, Anthony**, 1995. *Sociology*, Polity Press. 2.edition. (1989).
- Gundhus, Helene Oppen og Larsson, Paul**, 2007. «Policing i et norsk perspektiv», i Gundus, H. Larsson, P. og Thor-Geir Myhrer (red.), *Polisiær virksomhet, Hva er det – Hvem gjør det?*, Forskningskonferansen 2007, PHS Forskning.
- Gundhus, Helene I.**, 2009. «Managementalitet og grasrotbyråkrater», i Gundus, Helene, *For sikkerhets skyld, IKT, ykeskulturer og kunnskapsarbeid i politiet*, ss.184-204. Unipub.
- Hammerlin, Joakim**. 2009. *Terrorindustrien*, Forlaget Manifest AS, Oslo.
- Hammerlin, Joakim**. 2011. *Terror og Demokrati, Fra 11. september til 22. juli*, Forlaget Manifest AS, Oslo.
- Hansen, Ståle**, 2010. «Planla å sprengje passasjerskip», i *NrK Brennpunkt*, 2.11.  
<http://www.nrk.no/programmer/tv/brennpunkt/1.7363632>
- Havnealliansen, 2011-2012. *Terrorsikkerhet i havneområder – ISPS*, Borg Havn IKS,  
<http://www.kystverket.no/PageFiles/8316/Terrorsikring%20ISPS%20-%20Tore%20Lundestad,%20Borg%20havn.pdf>  
[ter/costa\\_concordia/dbtv/national\\_geographic\\_channel/cruiseskip/25199391/](http://www.kystverket.no/ter/costa_concordia/dbtv/national_geographic_channel/cruiseskip/25199391/)

- Høigård**, Cecilie (2005). "Kriminalitetsbegrepet og makt" i Finstad, Liv (red.): *Norsk kriminologi 50 år*. Institutt for kriminologi og rettssosiologi, Juridisk fakultet, UiO.
- Høigård**, Cecilie, 2005. *Nytt politi, En kommentert bibliografi over nyere nordisk politiforskning*, ISSN 1502-2803, ISBN 82-7100-141-8, K-serien nr. 2. I: [www.duo.uio.no](http://www.duo.uio.no)  
<http://www.duo.uio.no/handle/123456789/34455?show=full>
- Johannessen**, Asbjørn, **Tufte**, Per Arne og Line **Christoffersen**, 2010. *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*, Abstrakt Forlag, Oslo, 4.utgave.
- Jones**, Trevor og **Newburn**, Tim, «Understanding plural policing», i Jones, T & Newburn, T. (red.), *Plural Policing, A comparative perspective*, Routledge.
- Kjeldsen**, Gitte, 2003. *En vurdering av skandinaviske passasjerferger som et aktuelt mål for terrorisme*. Mastergradsstudium i samfunnssikkerhet, Høgskolen i Stavanger.
- Lia**, Brynjar, 2003. *Terror mot transport. En revurdering av terrortrusselen mot transportrelaterte mål i lys av 11. september*. FFI/Rapport-2003/00731.  
<http://www.ffi.no/no/Rapporter/03-00731.pdf>
- Lomell**, Heidi Mork, 2007. *Selektive overblikk. En studie av videovervåkingspraksis*, Universitetsforlaget.
- Lomell**, Heidi, 2011. «Bedre føre var? Menneskerettslige konsekvenser av en pre-aktiv strafferett», i Barland, B., Egge, M. og T-G. Myhrer (red.), *Men er det rett? Om politiet og menneskerettighetene*, Forskningskonferansen 2011, Politihøgskolen.
- Marx**, Karl, 1974. *Grundrisse*. Translated by Martin Nicolaus, Penguin Books.
- Moen**, Celina Vikne, 2011. *Se hva som skjer, En studie av politiets bruk av overvåkingsbilder i etterforskning*. Masteravhandling i kriminolog, Institutt for kriminologi og rettssosiologi, Det juridiske fakultet, Universitetet i Oslo.
- Myklebust**, Ragnar Braastad, 2009. Overvåking, disiplinering og abstrakt arbeid. Om Marx og Foucault, i *Agora, Michel Foucault*, nr. 2-3, 2009, Oslo.
- Neuman**, Iver B., 2001. *Mening, materialitet, makt – en innføring i diskursanalyse*, Fagbokforlaget, Bergen.
- Nilsen**, Kjetil, **Killengren**, Ingelin, **Kristiansen**, Janne, 2010. *En veiledning, Sikkerhets- og beredskapstiltak mot terrorhandlinger*, Nasjonal sikkerhetsmyndighet, Politidirektoratet og Politiets sikkerhetstjeneste.
- Nordenhaug**, Iselin og Jan Oskar **Engene**, 2008. *Norge i kamp mot terrorisme*. Oslo, Universitetsforlaget.
- Norsk Havneforening, 2012, *Revisjon av Havnensikringsforskriften*, Nettdokument



- <http://www.havn.no/Lists/News/DispForm.aspx?ID=101&RootFolder=%2A>  
Port Technology, 2012. Counter Terror Expo London, 25.apr. *Nettartikkel*
- [http://www.porttechnology.org/events/counter\\_terror\\_expo\\_2012/](http://www.porttechnology.org/events/counter_terror_expo_2012/)
- Stenning**, Phillip C. og **Shearing**, Clifford D. 2009, «Ch.2: From the Panopticon to Disney World. The Development of Discipline», i (Red) O'Malley, Pat, *Crime and the Risk Society* 1998 ss.33-47, I Kriminologi Krim4001 Del 2 av 2. Sentrale teoretiske perspektiver I kriminologien, Kopisamling, Institutt for kriminologi og retts sosiologi, UiO.
- Smith**, David, 2008. *Store spørsmål, Terrorisme*. Libretto Forlag, Oslo.
- Spitzer**, Steven, 1983. «I retning av en marxistisk avviksteori», i *Social Problems* 1974, i Stensilserien, nr. 46, IKRS, Institutt for kriminologi og strafferett.
- Stærk**, Bjørn, 2011, «En nettreise gjennom islamkritikkens tiår», i *Samtiden* nr. 4.
- Svendsen**, Lars Fr. H, 2007. Frykt, Universitetsforlaget, Oslo.
- Thagaard**, Tove, 2010. *Systematikk og innlevelse, En innføring i kvalitativ metode*, Fagbokforlaget, Bergen, 3. utgave, 2. opplag.
- Wadel**, Cato, 1991. *Feltarbeid i egen kultur*, Seek A/S, Flekkefjord.
- Weber**, Max, 1975. *Makt og byråkrati*. Oversatt av Dag Østerberg, Gyldendal, Oslo. 2. oppl.
- Weisæth**, Lars, 2011. *Norsk mestring av terror*. Forskning.no, 28. juli.  
<http://www.forskning.no/artikler/2011/juli/294129>
- Wilken**, Lianne, 2008. *Pierre Bourdieu*, Tapir Akademisk Forlag, Trondheim.
- Winsnes**, Eirik, 2011. *En eksepsjonell trussel. En analyse av Bush-administrasjonens syn på nødvendigheten av FN-mandat for invasjonen i Irak 2003*. Masteroppgave, Institutt for statsvitenskap, Universitetet i Oslo.
- Winther Jørgensen**, Marianne og Louise Phillips, 1999. *Diskursanalyse som teori og metode*. Kjøbenhavn: Samfundslitteratur
- Wollebæk**, Dag, Enjolras, Bernard, Steen-Johnsen, Kari og Guro Ødegård, 2012. *Ett år etter 22. juli, Har rosetoget gått?*, Senter for forskning på sivilsamfunn & frivillig sektor, Rapport 2012:5.
- Østerud**, Øyvind, 1996. *Statsvitenskap. Innføring i politisk analyse*. Universitetsforlaget.
- Østerud**, Øyvind, Kjell **Goldmann** og Mogens N. **Pedersen** (red.), 1997. *Terrorisme*, Statsvitenskapelig Leksikon, Oslo, Universitetsforlaget. *Oppslagsverk*
- Østnor**, Kjetil, 2012. *Byggingen av bosettinger fortsetter*, Norsk Folkehjelp, 12.01.  
[http://www.folkehjelp.no/Blogger/Kjetil-OEstnor/\(month\)/1/\(year\)/2012](http://www.folkehjelp.no/Blogger/Kjetil-OEstnor/(month)/1/(year)/2012) *Nettartikkel*

## OFFENTLIGE DOKUMENTER:

- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), 2012. *Nasjonalt risikobilde 2012*. E-tjenesten, NSM og PST, 2013. *Trusler og sårbarheter 2013, Samordnet vurdering fra E-tjenesten, NSM og PST*, 18. feb.
- Etterretningstjenesten, 2013. *Fokus 2013*, Etterretningstjenestens vurdering.
- Forsvaret, 2013. *Afghanistanundersøkelsen 2012, En undersøkelse av psykisk helse hos norsk militært personell som har tjenestegjort i Afghanistan 2001-2011*, Kontoret for psykiatri og stressmestring (KPS), Forsvaret. <http://forsvaret.no/om-forsvaret/fakta-om-forsvaret/publikasjoner/Documents/Afghanistanunders%C3%B8kelsen2012.pdf>
- Forsvarsdepartementet, 2012, *Fakta om forsvaret 2012*. Publikasjonskode S-1014. [http://www.regjeringen.no/upload/FD/Dokumenter/Fakta2012\\_norsk\\_netutgave.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/FD/Dokumenter/Fakta2012_norsk_netutgave.pdf)
- Innst. O. nr. 29 (2007 – 2008), *Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 mv.* (skjerpene og formildende omstendigheter, folkemord, rikets selvstendighet, terrorhandlinger, ro, orden og sikkerhet, og offentlig myndighet).
- Justis- og politidepartementet. 2007. *Faktaark Del 1 av ny straffelov. Strengere lovbestemmelser om folkemord, terror og hatkriminalitet* (ifm. Ot.prp. nr. 8 (2007-2008 fremmet i statsråd 9.11.2007), <http://www.regjeringen.no/upload/JD/Vedlegg/Faktaark/Faktaark%20straffelov%20071107.pdf>
- Justis- og beredskapsdepartementet, 2012, *Høring – kriminalisering av forberedelse til terrorhandling, utvidet adgang til tvangsmiddelbruk, og endringer i straffeloven 1902 § 60 a Høringsnotat*, juli. <http://www.regjeringen.no/pages/37956707/Horingsnotat.pdf>
- Justis- og beredskapsdepartementet, 2013. *Presentasjon av samordnet trusselvurdering*. 18.2. [http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/aktuelt/taler\\_og\\_artikler/ministeren/taler-og-artikler-av-grete-faremo/2013/presentasjon-av-samordnet-trusselvurderi.html?id=714684](http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/aktuelt/taler_og_artikler/ministeren/taler-og-artikler-av-grete-faremo/2013/presentasjon-av-samordnet-trusselvurderi.html?id=714684)
- Kystverket, *Veiledning om havne og farvannsloven*, <http://www.kystverket.no/Documents/Regelverk/Havne%20og%20farvannsloven/Veiledning%20til%20den%20tidligere%20havne-%20og%20farvannsloven.pdf>
- Kystverket 2011, Brev 1.7. *Informasjon om gjennomføring av direktiv 2005/65/EC i norske havner*, [http://www.kystverket.no/PageFiles/6419/Infobrev\\_havnesikringsdirektivet.pdf](http://www.kystverket.no/PageFiles/6419/Infobrev_havnesikringsdirektivet.pdf)
- Kystverket 2012, *Høring – utkast til reviderte forskrifter om sikring av havner og om sikring av havneanlegg*, 12.7. <http://www.kystverket.no/PageFiles/12909/H%C3%B8ring%20>

%20utkast%20til%20reviderte%20forskrifter%20om%20sikring%20av%20hav  
ner%20og%20om%20sikring%20av%20havneanlegg.pdf

Meld. St. 21 (2012–2013), *Melding til Stortinget, Terrorberedskap, Oppfølging av NOU  
2012: 14 Rapport fra 22. juli-kommisjonen.*

Meld. St. 26 (2013-2014), *Nasjonal transportplan 2014-2023.*

Norges Forskningsråd, 2011. *Sluttrapport SAMRISK 2006-2011, Program samfunnssikkerhet  
og risiko.* Oslo.

NOU 1993:3, *Strafferettslige regler i terroristbekjempelsen.*

NOU 2000:24, *Et sårbart samfunn.* (Sårbarhetsutvalget).

NOU 2001:31, *Når ulykken er ute* (Redningsberedskapsutvalget, Lars Jorkjend).

NOU 2004:6, *Mellom effektivitet og personvern.*

NOU 2006: 6, *Når sikkerheten er viktigst. Beskyttelse av landets kritiske infrastrukturer og  
kritiske samfunnsfunksjoner, Politimetoder i forebyggende øyemed.*

NOU 2007:10, *Om tiltak mot hvitvasking og terrorfinansiering. Gjennomføring av EØS-  
regler tilsvarende EUs tredje hvitvaskingsdirektiv i norsk rett.*

NOU 2009:15, *Skjult informasjon – Åpen kontroll.*

NOU:2009:20 *Ny grenselov,*  
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/nouer/2009/nou-2009-20.html?id=576868>

NOU 2012:14 *Rapport fra 22. juli-kommisjonen, 13.aug.2012.*

Nærings og Handelsdepartementet, 2011, *Høringsbrev, 4.3.,*  
<http://www.cefor.no/Documents/Industry%20Policy/Consultations%202010-2011/H%20C3%B8ringsbrev%20NHD%2004.03.2011%20-%20V%20C3%A6pnede%20vakter%20p%20C3%A5%20norske%20skip.pdf>

Ot. prp. nr. 48 (2006 – 2007), *Om lov om endring i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og  
farvann mv.*

Ot.prp. nr.58 (2006-2007). *Om lov om toll og vareførsel (tolloven).*

Ot.prp. nr. 60 (2004-2005). *Om lov om endringer i straffeprosessloven og politiloven  
(romavlytting og bruk av tvangsmidler for å forhindre alvorlig kriminalitet).*

PST, 2012, *Spionasje, Etterretning mot Norge og norske interesser,*  
<http://www.pst.no/trusler/spionasje/>

PST, *Trusselvurdering,* <http://www.pst.no/media/utgivelser/trusselvurdering-2011/>  
Regjeringen.no, 2009. *Mer effektiv grensek kontroll, 22.09.,*

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/pressepenter/pressemeldinger/2009/mer-effektiv-grensekontroll.html?id=577637>

SSB, 2012. *Økning i transport av tørr bulk*. 1. kvartal 2012, Havnestatistikk.

<http://www.ssb.no/havn/arkiv/>

SSB, 2012. Tabell 4 i *Økning i transport av tørr bulk*. 1. kvartal 2012, Havnestatistikk.

<http://www.ssb.no/havn/arkiv/tab-2012-08-29-04.html>

SSB, 2012. *Rekord på utenlandske avganger*, Lufttransport, 3. kvartal 2012.

<http://www.ssb.no/flytrafikk/>

St.meld. nr. 14 (2004-2005). *På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap*.

St.meld. nr. 16 (2008-2009). *Nasjonal transportplan 2010-2019*.

St.meld. nr. 17 (2001-2002). *Samfunnssikkerhet, Veien til et mindre sårbart samfunn*.

St.meld. nr. 22 (2007-2008). *Samfunnssikkerhet, Samvirke og samordning*.

St.meld. nr. 024(2003-2004). *Nasjonal transportplan 2006-2015*.

St.meld. nr. 31 (2003-2004), *Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer*.

St.meld. nr. 31(2006-2007). *Åpen, trygg og skapende hovedstadsregion*,

Hovedstadsmeldingen.

St.meld. nr. 39 (2003-2004). *Samfunnssikkerhet og sivilt-militært samarbeid*.

St.meld. nr. 42 (2004-2005). *Politiets rolle og oppgaver*.

St.meld. nr. 46 (1996-1997). *Havner og infrastruktur for sjøtransport*.

St.prp. nr. 48 (2007-2008), *Et forsvar til vern om Norges sikkerhet, interesser og verdier*.

Utenriksdepartementet, 2012. *Norges handelspolitikk i WTO*, Pressemelding 09.10.

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/ud/pressepenter/pressemeldinger/2012/norges-handelspolitikk-wto.html?id=704264>

## **LOVER, REGELVERK OG FORSKRIFTER:**

Directive 2005/65/EC of the European Parliament and the council of 26 October 2005

on enhancing port security, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/20>

[05/l\\_310/l\\_31020051125en00280039.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2005/l_310/l_31020051125en00280039.pdf)

Forskrift om sikkerhet og terrorberedskap i norske havner, FOR-2004-06-23-1017.

Forskrift om vaktvirksomhet, FOR 2004-05-25 nr 787.

Forskrift om bruk av mal og godkjenning av kommunale forskrifter om orden i og bruk av havner, FOR-2012-11-02-1040.

Havnesikringsforskriften, FOR 2007-07-03 nr 825: Forskrift om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv.

ISPS Code. International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS

Amendments 2002, International Maritime Organization, London, 2003 Edition.

LOV 2001-01-05 nr 01: Lov om vaktvirksomhet (vaktvirksomhetsloven).

LOV 2004-04-14 nr 31: Lov om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven).

LOV 2009-03-06 nr 11: Lov om tiltak mot hvitvasking og terrorfinansiering mv.

LOV 2009-04-17 nr 19: Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven).

Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the council of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security, [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:129:0006:0006:EN:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:129:0006:0006:EN:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:129:0006:0006:EN:PDF)

Sikkerhetsloven, LOV 1998-03-20 nr 10: Lov om forebyggende sikkerhetstjeneste.

Tollforskriften, FOR 2008-12-17 nr 1502: Forskrift til lov om toll og vareførsel.

Tolloven, LOV 2007-12-21 nr 119: Lov om toll og vareførsel (tolloven).

[http://www.toll.no/templates\\_TAD/Subject.aspx?id=66230](http://www.toll.no/templates_TAD/Subject.aspx?id=66230)

#### **WWW-NETTSIDER/HJEMMESIDE:**

Central Intelligence Agency, <https://www.cia.gov/index.html>

DSB-Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. [www.dsb.no](http://www.dsb.no)

E-Tjenesten, <http://forsvaret.no/om->

[forsvaret/organisasjon/felles/etjenesten/Sider/Etterretningstjenesten.aspx](http://forsvaret.no/om-forsvaret/organisasjon/felles/etjenesten/Sider/Etterretningstjenesten.aspx)

Europol, <https://www.europol.europa.eu/>

Forskningsetiske komiteer, [www.etikkom.no/](http://www.etikkom.no/)

Frontex, <http://www.frontex.europa.eu/>

GISIS, Global Integrated Shipping System, IMO, <http://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

Kystverket, <http://www.kystverket.no/>

NorCERT, NSM, <https://www.nsm.stat.no/Arbeidsomrader/Internettsikkerhet-NorCERT/>

NSM-Nasjonale sikkerhetsmyndighet, <https://www.nsm.stat.no/>

NRS-Næringslivets sikkerhetsråd, <http://www.nsr-org.no/>

PST, <http://www.pst.no/>

## **MEDIA-ARTIKLER:**

Aftenposten, 2011, om Star Manx, 5.5.,

<http://www.vg.no/nyheter/utenriks/artikkel.php?artid=10085730>

Andersen, Pål og Lotte Olsen. 2009. «Vil ha passkontrollen tilbake», *Nrk*, 29.07.,

<http://nrk.no/nyheter/distrikt/ostfold/1.6712176>

Dagbladet.no, 2009. *Kraftig brann i passasjerskip i Stockholm*, 18.08.

<http://www.dagbladet.no/2009/08/18/nyheter/utenriks/brann/7709344/>

Dagbladet.no, 2012, *Datatilsynet slakter lovforslag mot soloterrorisme*, 28.10.

<http://www.dagbladet.no/2012/10/28/nyheter/politikk/pst/innenriks/terror/24077147/>

Dagbladet.no, 2013. *Havnestreik førte til medisinmangel i Hellas*, 06.02.

<http://www.dagbladet.no/2013/02/06/nyheter/arbeidsliv/politikk/samferdsel/streik/25614345/>

Dalløkken, Per Erlie, 2012. «Flygende spion veier 16 gram», *Teknisk ukeblad*, 3.5.,

<http://www.tu.no/industri/2012/05/03/flygende-spion-veier-16-gram>

Dn.no/NTB, 2006. *Vil ha tog mellom Narvik og Kina*, 21.08.,

<http://www.dn.no/forsiden/politikkSamfunn/article855739.ece>

Døvik, Olav og Hirsti, Kristine, 2011, «PST vil straffe «soloterrorister»», *Nrk Nyheter*,

18.04., <http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.7600409>

Fvn.no/nyheter/innenriks, 2011. *Indre grensekontroll oppheves etter terroren*, 26.07.

<http://www.fvn.no/nyheter/innenriks/article886746.ece>

Færaas, Arild, 2013, «Kjøpesenterledere prøvde å spore opp barn med overvåkingsbilde»,

25. feb. *Aftenposten*. <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/Kjopesenter-ledere-provde-a-spore-opp-barn-med-overvåkingsbilde-7128968.html>

Grosvold, Øyvind, 2010, «Kraftig bileksplosjon», *Nrk Nyheter*, 11.12.

<http://www.nrk.no/nyheter/verden/1.7421278>

Hoff, Kaja og Espen Sandli, 2013. «Slik kan Costa Concordia bli liggende til september»,

i *dagbladet.no nyheter*, 13.1. <http://www.dagbladet.no/2013/01/13/nyhe>

Jones, Jonathan 2012, «The Costa Concordia: an all-purpose symbol for our times», i

*theguardian news*, 20.1. <http://www.guardian.co.uk/commentisfree/2012/jan/20/costa-concordia-symbol-for-our-times>

Kjeldsberg, Carl F. 2001: «Schengenavtalen – reglene for grensekontroll», 15.02.,

*Justorget.no*, <http://www.jusstorget.no/article.asp?Key=3&FagKey=153&ArtKey=139>

Klassekampen, 2013, *UP pågrep flere kriminelle i fjor*, 4.1..

NTB, 2011. *Betydelig skepsis til bevapning av skip*, 29.04., [http://e24.no/lov-og-](http://e24.no/lov-og-rett/betydelig-skepsis-til-bevaepning-av-skip/20051882)

[rett/betydelig-skepsis-til-bevaepning-av-skip/20051882](http://e24.no/lov-og-rett/betydelig-skepsis-til-bevaepning-av-skip/20051882)

NRK Nyheter.2012. *Å inngå et terrorforbund er å gjøre mer enn å bare tenke tanken*, 30.01., <http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.7974329>

NrK, 2013. *Rystende rapport om selvmord blant tidligere soldater i USA*, Nyheter, Verden, 2.2., <http://www.nrk.no/nyheter/verden/1.10896690>

Rustad, Hans, 2009. «Vil gjeninnføre passkontroll», *Document.no*, 30.07., [http://www.document.no/2009/07/vil\\_gjeninnfore\\_passkontroll/](http://www.document.no/2009/07/vil_gjeninnfore_passkontroll/)

Skei, Lisbeth og Carlsen, Helge, 2010. «PST: Ekstreme islamister kan slå til i Norge», *Nrk Nyheter*, 30.12., <http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.7444507>

Vg.no, 2008. *Piratene holder fortsatt stormaktene på avstand*, (M/V Faina kapret), 06.10. <http://www.vg.no/nyheter/utenriks/artikkel.php?artid=537831>

Vg.no, 2011. om bevæpning på norske skip, 29.6., <http://www.vg.no/nyheter/utenriks/artikkel.php?artid=10088152>

Webavisen, Internett, *Karpete*. <http://www.webavisen.no/siste-nytt-om/karpete.htm>

Ylvisåker, Line Nagell. 2010. Det blir passkontroll, 18.06., Svalbardposten, <http://www.svalbardposten.no/nyheter/det-blir-passkontroll-0>





# Vedlegg

## VEDLEGG 1

**FOR 2007-07-03 nr 825: Forskrift om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv.**

### § 3. Definisjoner

I denne forskriften betyr:

- a) *Avgrenset område (restricted area)*: Område med særskilte sikringstiltak.
- b) *Bruttotonnasje*: Tonnasje målt i henhold til 1969-konvensjonen (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969).
- c) *Fartøyets internasjonale sikringssertifikat (International Ship Security Certificate – ISSC)*: Internasjonalt sikringssertifikat som viser at fartøyet oppfyller kravene i ISPS-koden.
- c) *Fartøyets sikringsplan (Ship Security Plan – SSP)*: Sikringsplan for fartøy. Plan som skal etablere relevante rutiner til beskyttelse av mannskap, passasjerer, last og fartøy mot ulovlige handlinger.
- e) *Fartøyets sikringsoffiser (Ship Security Officer – SSO)*: Person som er oppnevnt av fartøyets selskap til å inneha ansvaret for sikringen om bord, herunder sørge for at SSP er implementert, fulgt og oppdatert.
- f) *Flyttbar boreinnretning*: Flyttbar plattform, herunder boreskip, med eget fremdriftsmaskineri, og som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumforekomster.
- g) *Godkjenningbevis (Statement of Compliance)*: Bevis utstedt av Kystverket som stadfester at sikringsplan er utarbeidet og godkjent, og at fysiske tiltak er gjennomført i henhold til denne forskrift.
- h) *Havn (Port)*: De områder ut over den enkelte terminal som må vurderes sikret på grunnlag av en konkret sårbarhetsvurdering. Dette omfatter tilknyttede sjø- og landområder som har anlegg og utstyr som nyttes til å betjene kommersiell sjøtransport.
- i) *Havnas sikringsoffiser (Port security officer – PSO)*: Person oppnevnt av havnesikringsmyndigheten som ansvarlig for utvikling, iverksettelse, revisjon og vedlikehold av sikringsplanen i havna.
- j) *Havnas sikringsplan (Port Security Plan – PSP)*: Plan utviklet for å sikre bruk av relevante sikringstiltak til beskyttelse av havna, fartøy, last, personer, bagasje og forsyninger til fartøy.
- k) *Havnas sårbarhetsvurdering (Port Security Assessment – PSA)*: Vurdering med hensyn til sårbarhet for terrorhandlinger og andre forsettlige ulovlige handlinger mot en havn.
- l) *Havnensikringsmyndighet*: Innenfor et havnedistrikt er som hovedregel kommunen havnesikringsmyndighet. Utenfor et havnedistrikt er det den fysiske eller juridiske person som er ansvarlig for den enkelte havn.
- m) *Havneterminal (Port Facility)*: Havneterminaler som faller inn under § 2 i denne forskriften. Havneterminalen omfatter det arealet hvor det foregår interaksjon mellom fartøy og havn, herunder også verft. Verft er kun unntatt dersom det er tale om nybygging eller ombygginger som tilsier at skipet må sertifiseres på nytt etter oppholdet. I tillegg omfattes ankringsplasser, venteplasser og lignende steder fra hvor det foretas anløp til havn.

- n) *Havneterminalens sikringsoffiser (Port Facility Security Officer- PFSSO)*: Person oppnevnt som ansvarlig for utvikling, iverksettelse, revisjon og vedlikehold av sikringsplanen for havneterminalen.
- o) *Havneterminalens sikringsplan (Port Facility Security Plan – PFSP)*: Plan utviklet for å sikre bruk av relevante sikringstiltak til beskyttelse av havneterminalen, fartøy, last, personer, bagasje og forsyninger til fartøy.
- p) *Havneterminalens sårbarhetsvurdering (Port Facility Security Assessment- PFSA)*: Vurdering med hensyn til sårbarhet for terroranslag mot en havneterminal.
- q) *Hurtiggående passasjerfartøy*: Fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS 1974 med senere endringer, og som kan føre mer enn tolv passasjerer.
- r) *IMO (International Maritime Organization)*: FNs sjøfartsorganisasjon.
- s) *Internasjonal fart*: Sjøreise fra et land tilsluttet SOLAS-konvensjonen til havneterminal i et annet land, eller omvendt. Alle fartøy som har et internasjonalt sikringssertifikat regnes til enhver tid for å være i internasjonal fart.
- t) *ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code)*: IMOs internasjonale kode for sikring av skip og havneterminaler.
- u) *Kontaktpunkt for havnesikring*: Kystverket Hovedkontoret.
- v) *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er et passasjerskip, fiske-og fangstfartøy, lekter, fritidsfartøy eller flyttbar innretning.
- w) *Objekt*: Havn eller havneterminal.
- x) *Passasjerskip*: Fartøy som kan føre mer enn tolv passasjerer, som definert i SOLAS regel I/2 bokstav (f).
- y) *Passasjerskip i passasjerskipsklasse A*: Fartøy klassifisert i henhold til forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktigelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart.
- z) *RSO (Recognized Security Organization)*: Virksomhet som er godkjent av Kystverkets hovedkontor til å utføre sårbarhetsvurderinger og utarbeide sikringsplaner i henhold til denne forskriften.
- æ) *Sikret område*: Det område innenfor en havn eller en havneterminal som er sikret i medhold av denne forskrift.
- ø) *Sikring*: Med sikring menes i denne forskrift forebyggelse eller hindring av terrorhandlinger og andre forsettlig ulovlige handlinger som kan skade havnen eller fartøy som bruker havnen (security).
- å) *Sikringsavtale (Declaration of Security – DOS)*: Avtale som beskriver fordeling av ansvar for iverksettelse av nødvendige sikringstiltak mellom fartøy og havneterminal, mellom fartøy og fartøy, eller mellom fartøy og annen enhet som ikke har krav til ISSC-sertifikat.
- aa) *Sikringsgodkjenning*: Forhåndsklarering for innpassering på sikret område.
- bb) *Sikringsnivå 1*: Det nivået hvor et minimum av relevante sikringstiltak skal opprettholdes til enhver tid.
- cc) *Sikringsnivå 2*: Det nivået hvor relevante tilleggstiltak for sikring skal opprettholdes for en viss tidsperiode på grunn av en midlertidig økt risiko for hendelser som kan true sikkerheten.
- dd) *Sikringsnivå 3*: Det nivået hvor ytterligere spesifikke sikringstiltak skal opprettholdes for en begrenset tidsperiode når en hendelse som kan true sikkerheten er umiddelbart forestående eller sannsynlig.
- ee) *SOLAS (Safety of Life at Sea Convention)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.

# INTERVJUGUIDE Del 1 - Personell

PROSJEKT: Masteroppgave ved Institutt for kriminologi og rettssosiologi, UNIVERSITETET I OSLO

**Generell beskrivelse: Prosjekt om sikkerhetskultur: ISPS-koden/forskrifter ift. sikkerhetskontroll/passasjerkontroll.**

## DEL 1 – SAMTALESPØRSMÅL: PERSONELL/MYNDIGHETER

### A PERSONPROFIL

1. Alder og hvor lenge ansatt (før-etter 2001).
2. Stilling/kategori/område.
3. Type beredskaps-/sikkerhetsopplæring/utdanning.

### B. ERFARING MED REGLEMENT/SIKKERHET/KONTROLL

4. Hvilken erfaring med tidligere og någjeldende regler/reglement (før-etter 2001).
5. Hvordan er sikkerheten organisert? (fordeling, opplæring innen maritim overvåking, beredskap, havnevaktjeneste).
6. Hva er målet og de viktigste sikkerhetsoppgavene nå?
7. Hvordan oppfylles sikkerhetskravene?
8. Hvilke type sikkerhetstjenester kjøpes? Ressursbruk ift. måloppnåelse.
9. Hva er de største endringer i forhold til tidligere reglement (før ISPS-koden)?
10. Har kontrollen av passasjerer endret seg?
11. Hvordan er sikkerheten styrket?
12. Har dere hatt uønsket/faretruende hendelser?
13. Har hendelser medført endringer i regler/handlingsmønster?
14. Hva legger du i begrepet terrorisme?
15. Er det gjennomført tiltak rettet mot terrorbekjempelse? På hvilken måte? Funksjon. Jf. passasjerkontroll, adgangskontroll, annet.
16. På hvilken måte/hvilke deler er sikkerhetsarbeidet terrorbekjempende?
17. Har tiltak medført endringer innen service som ytes? – Hvordan?
18. Har tiltak endret inntjening/styrket-svekket økonomien? Hvordan?

### C. KONTROLLER

19. Hva slags type kontroller utføres? Område/personell/gjenstander/annet.
20. Hvem utfører kontroller?
21. Hvordan og hvor hyppig utføres kontroller? (siste kontroll).
22. Hva vil det si/innbære å være god på sikkerhet?
23. Hva vil være neste utviklingstrekk innen sikkerhet/kontroll?
24. Opplever dere selv å være overvåket og/eller kontrollert?
25. Hvordan opplever du forskjellen på passasjerkontroller om bord til skip ift. fly?

### D. RAPPORTERING

26. Hvordan er rapportering organisert?

### E. FORNØYDHET

27. Hvor tilfreds er du med sikkerheten på en skala fra 1-10? Hvorfor?

OPPSUMMERING.

**PROSJEKT om sikkerhetskultur i norske havner.** Kirsten Wiik.

## VEDLEGG 3

### **DEL 2 – OBSERVASJONSGUIDE – OMBORDSTIGNING**

Observasjon og intervju iht. avtale med skipets/selskapets ledelse.

**Kontrollsted** for billett/boardingcard/ombordstigning:

1. Hvordan gjennomføres innsjekking ift. billett/boardingcard/ID-kontroll?
2. Hvordan brukes overvåkende installasjoner/kamera? (betjent/ikke betjent).
3. Kontrolleres bagasje ved skanning? Bakgrunn.
4. Kontrolleres personer med metallskanning? Bakgrunn.
5. Hvilket personell foretar kontroll? Hvorfor?

#### **Spørsmål til terminal/kontrollør/ansvarshavende:**

6. Hvordan forberedes sikkerhetssjekk/passasjerkontrollen/hyppighet av kontroll?
7. Hvordan vurderes passasjerene? (hva kontrolleres?(hva ser man etter?)
8. Hvordan er/oppfattes egen «strenghet» av kontroll?
9. Hvordan vurderes ureglementerte forhold?
10. Hvilke situasjoner kan oppstå?
11. Hvordan opplever du forskjellen på passasjerkontroller om bord til skip ift. fly?
12. Andre forhold knyttet til sikkerhet og kontroll?

Ved intervju av terminalansvarlige/personell:

13. Hvor tilfreds er du med sikkerheten (generelt) på en skal fra 1-10? Hvorfor?
14. Hvor tilfreds er du med passasjerkontrollen på en skal fra 1-10? Hvorfor?

Oppsummering.

**VEDLEGG 4**
**PASSASJERKONTROLL FERGE UTLAND: Fergepassasjerers forhold til trygghet på ferge og personkontrollerende prosedyrer/overvåking.**

	Destinasjon: <b>Fra Norge til:</b>	God Ja/1	Dårlig Nei/ 2	Vet ikke
1	Var <u>servicen</u> god (1) eller dårlig (2) om bord på ferga? <b>Hva var bra/ikke bra?</b>			
2	Hva får deg til å oppleve <u>trygghet</u> /mindre trygghet på ferga? <b>Hva er trygt /mindre trygt?</b>	----	-----	----
3	A Har du reist med fly? B Er det tryggest å reise med ferge (1) eller fly(2)? <b>Hvordan?</b>			
4	Har god <u>service</u> betydning for din opplevelse av trygghet? <b>Hvordan?</b>			
5	Ble <u>du</u> , <u>bagasjen</u> din eller <u>bilen</u> din kontrollert på ferga? <b>Hvordan?</b>			
6	<b>Felles forståelse: Operasjonelle definisjoner:</b> Hva som forstås med begrepet « <b>overvåking</b> » (kamera/datainnsamling/profilanalyse) og « <b>terrorhandling</b> » (omfattende angrep på uskyldige).			
7	Hva legges i/forstås med begrepet « <b>terrorbekjempende tiltak</b> » (forebygge/ hindre terror).			
8 Bak	<b>Differansiere:</b> <u>passasjerkontroll</u> (omfatter alt), <u>sikkerhetsjekk/-kontroll</u> (skanning), <u>personkontroll</u> (id-sjekk/bakgrunn) og <u>adgangskontroll</u> (billett). <b>Se bak:</b> Hvilke prosedyrer kan godtas?	----	-----	---
9	Har du følt deg <b>kontrollert og/eller overvåket</b> ifm. fergereisen? <b>Hvordan/på hvilken måte?</b>			
10	Vil <b>passasjerkontroll</b> (se spm.) på ferge kunne forebygge <b>terror?</b> (være terrorbekjempende) <b>Hva/hvordan?</b>			
11	Vil du ha <b>passasjerkontroll</b> (se spm.) som <b>terrorbekjempende kontroll/tiltak</b> (terrorkontroll) på ferge? <b>Hvorfor/hvorfor ikke?</b>			
12	Er det <b>nødvendig</b> å kontrollere <b>deg</b> ? Er det nødvendig å kontrollere <b>andre</b> ? Kommentaar?	-----	-----	150812
13	Hvor <b>bra</b> opplever du <b>sikkerheten</b> er på ferga, - på en skala 1-10? <b>Hvorfor lavt/høyt?</b>			
14	Hvor <b>trygt</b> opplever du reise på ferge er, - på en skala 1-10? Hvor <b>trygt</b> opplever du reise med <u>fly</u> er, - på en skala 1-10? <b>Hvorfor lavt/høyt?</b>	-----	-----	
15	Hvor <b>redd</b> er du for <b>terrorangrep på ferge</b> på en skala 1-10? <b>Hvorfor lavt/høyt?</b>			

Om deg:

A	Kvinne (K) – Mann (M)	
B	Født år:	
C	Nasjonalitet:	
D	Religion:	
E	<b>Høyeste</b> utdanning: Grunnskole( <b>G</b> ) / Videregående ( <b>V</b> ) /Høyskole( <b>H</b> ) el. Universitet ( <b>U</b> )	
F	Politisk orientering: venstreorientert ( <b>V</b> ) eller høyreorientert ( <b>H</b> )	

Hvilke prosedyrer kan du godta som **passasjerkontroll** for deg selv og andre?  
Gjelder passasjerkontroll som **overvåking** og **terrorbekjempende tiltak**.

(sammenlign med fly der det er naturlig)

PERSONKONTROLLERENDE PROSEDYRER		FERGE		FLY	
	Godtar/aksepterer du:	JA	NEI	JA	NEI
1	Adgangs(billett)- og Identitetskontroll av billett/mottaker/skipets vakt.				
2	Adgangs(billett)- og Id-kontroll av private vektore (f.x. Securitas eller G4S).				
3	Adgangs(billett)- og Identitetskontroll av tollere.				
4	Adgangs(billett)- og Identitetskontroll av politivakt.				
5	Adgangs(billett)- og Identitetskontroll av militærvakt.				
6	Kameraovervåking.				
7	Identitetssjekk med pass.				
8	Metall-skanning: Ta av belter, klokker, mynter, nøkler samt jakker.				
9	Ta av giftinger.				
10	<b>Skanning av håndbagasje.</b>				
11	<b>Skanning av øvrig bagasje.</b>				
12	<b>Begrensning med å ta med flytende veske inntil 1 dl/1 L (som fly).</b>				
13	<b>Skanning/fotografering av kropp gjennom klær (nakenkamera).</b>				
14	Ta av sko.				
15	Fysisk kroppssjekk med klær.				
16	Ta av klær unntatt undertøy (i luket rom).				
17	Profilanalyse; Stopp og sjekk ut fra påkledning, kjønn eller hudfarge.				
18	Profilanalyse: ut fra utseende/atferd: stopp og sjekk av mistenkelig person.				
19	Profilanalyse: <b>Sjekk av navn etter liste (du står på lista);</b>				
20	a. ut fra nasjonalitet, hvilket land du opprinnelig kommer fra eller avreiseland, b. potensiell terroristliste				
21	c. kjøpt billett i siste liten, betalt med kontanter, reiser alene fra turiststed, reiser uten bagasje, antall reiser(reisemønster), kjøpt enveisbillett.				
22	Profilanalyse: Sjekk av bagasjeinnhold; lesestoff, spesialartikler o.l.				
23	Profilanalyse i forhold til <b>kroppform og kjennetegn: a.</b> tykk, tynn, lang, kort,				
24	<b>b.</b> ung, gammel, tatoveringer, arr, hår, skjegg.				
25	Profilanalyse: ut fra <u>mulig</u> religionstilknytning.				
26	Profil analyse: ut fra <u>mulig</u> seksuell legning.				
27	Forhåndsklarering; smartpass; near field communication-nfc-brikke på mobil, eventuelt klistremerke (krav til hvem som får komme om bord).				
28	Navnesjekk mot registre: strafferegister, sykehusopphold: psykiatriske pasienter eller plastisk kirurgi.				
29	<b>Avgi fingeravtrykk for registrering og kontroll mot registre.</b>				
30	Øyeskanning/iris: registrering og kontroll mot registre.				
31	Sykdomsanalyse/sjekk: bakterier, virus, smitte, øyekatarr.				
32	<b>Temperaturmåling ift. feber: forkjølelse, infeksjoner.</b>				
33	Fysisk kroppssjekk uten klær.				
34	Sjekk av hulrom; munn (smugling).				
35	Sjekk av hulrom; vaginalt, analt (smugling).				
	Kommentarer:				

**FORESPØRSEL OM Å DELTA I STUDENTPROSJEKT - SAMTYKKE**

GJELDER PROSJEKT VED FORSKNINGSINSTITUSJON:

**Institutt for kriminologi og retts sosiologi (IKRS)**

St. Olavs pl. 5/P.b. 6706, 0130 Oslo

Telefon, faks, e-post +47 228 50251 +47 228 50252 krim-info@jus.uio.no

INFORMASJON OM MASTERGRADSPROSJEKT

**PROSJEKT:** I dette prosjektet, som er en mastergradstudie, undersøkes havnesikkerhet og sikkerhetskulturen ved noen norske havner. Undersøkelsen er tredelt. Det tas sikte på å se på regelverk og instruksjoner og *hvordan rutiner og reglement oppleves* av havnepersonell og myndigheter, *hvordan kontroll utøves* i havneområdet og overfor båtpassasjerer, og hvordan båtpassasjerene *opplever passasjerkontroll og sikkerhet*. Med hensyn til personvern er prosjektet registrert og godkjent av Personvernombudet for forskning, Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (NSD).

PROSJEKTVEILEDER: Stipendiat Sigmund B. Mohn, Universitetet i Oslo, Institutt for kriminologi og retts sosiologi, tlf. 22 85 01 36, s.b.mohn@jus.uio.no

MASTERGRADSSTUDENT: Kirsten Wiik, Universitetet i Oslo, Institutt for kriminologi og retts sosiologi, tlf. 917 00024, kirsten.wiik@student.jus.uio.no

IVARETAKELSE AV TAUSHETSPLIKT OG KONFIDENSIALITET

Opplysninger som gis vil bli anonymisert slik at ingen enkeltpersoner vil kjenne seg igjen i den ferdige oppgaven. Informasjon vil bli behandlet med diskresjon og det legges vekt på at informasjon framstilles på en måte som ikke er til skade for personer eller institusjon/-firma. Det kan avtales å utarbeides et notat, som den enkelte kan gi uttalelse om hvis ønskelig. Notatene oppbevares privat hos studenten og tilintetgjøres ved prosjektet avslutning i 2013. Ingen andre har tilgang til data om deg eller firma/arbeidsgiver.

**ERKLÆRING OM SAMTYKKE**

Jeg har mottatt skriftlig og muntlig informasjon om prosjektet og er villig til å delta.

-----  
Sted, dato, signatur

Tlf/ E-post: .....

*“No sociologist should think himself too good, even in his old age,  
to make tens of thousands of quite trivial computations in his head  
and perhaps for months at a time.”*

*Max Weber*



50507<sub>ord</sub>



*Kriminologi  
Masteravhandling  
Kirsten Wiik 2013  
Institutt for  
kriminologi og  
rettssosiologi  
UiO*