

Lagrådsremiss

Händelserapportering och sekretess hos Sjöfartsverket och andra statliga myndigheter

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 22 februari 2018

Tomas Eneroth

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att nuvarande bestämmelser om sekretess hos vissa myndigheter för uppgifter i händelserapporter inom luftfarten som lämnas enligt krav i luftfartslagen (2010:500) ska gälla även hos Sjöfartsverket. Det föreslås vidare att sekretessen, som i dag gäller endast för rapporter som lämnas med stöd av luftfartslagen, även ska gälla för rapporter som lämnas om kraven finns i en bindande EU-rättsakt.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	4
3	Ärendet och dess beredning	5
4	Sjö- och flygräddningen i Sverige	5
5	Sekretessen hos statliga myndigheter om uppgifter i händelserapporter inom luftfarten stärks.....	7
6	Ikraftträdande.....	10
7	Konsekvenser.....	10
8	Författningskommentar	11
Bilaga 1	Promemorians lagförslag.....	12
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	13

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

2 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 29 kap. 10 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 kap.

10 §¹

Sekretess gäller hos Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket *och* Transportstyrelsen för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom *civil* luftfart enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500), om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till honom eller henne lider men om uppgiften röjs.

Sekretess gäller hos Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket, Transportstyrelsen *och Sjöfartsverket* för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom luftfart *enligt en bindande EU-rättsakt eller* enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500), om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till honom eller henne lider men om uppgiften röjs.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2014:633.

3 Ärendet och dess beredning

I december 2016 inkom Sjöfartsverket till Regeringskansliet med en hemställan om ändring i 29 kap. 10 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) (dnr N2016/07550/SUBT). Hemställan kompletterades under juni 2017 med en fördjupad konsekvensbeskrivning av främst effekterna för det fall förslaget inte genomförs. Förslaget innebar att Sjöfartsverket ska läggas till i den uppräknning av myndigheter på vilka sekretessbestämmelsen ska vara tillämplig. Sjöfartsverkets hemställan och kompletteringen remissbehandlades. Inom Näringsdepartementet utarbetades därefter under hösten 2017 en promemoria med förslag till lagändringar för att ytterligare komplettera förslaget i Sjöfartsverkets hemställan. Promemorians lagförslag finns som *bilaga 1*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns som *bilaga 2*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2017/07220/SUBT).

4 Sjö- och flygräddningen i Sverige

Sjöfartsverkets ansvar för sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddning. Ett efterforsknings- och räddningsuppdrag ska kunna utföras dygnet runt inom det område som lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och internationella överenskommelser anger. Sjöfartsverket började i mars 2014 att bedriva den operativa helikopterverksamheten inom sjö- och flygräddningen i egen regi. Helikoptrar och besättningar utgår från baser i Umeå, Norrtälje, Ronneby, Visby och Göteborg. Varje helikopterbesättning består av fyra personer: två piloter, en vinschoperatör och en ytbärgare. Vid ett normaluppdrag ska besättningen senast 15 minuter efter larm vara ombytt och klar för tjänstgöring. Helikoptern ska inom samma tid vara utdragen ur hangaren och klar att lyfta.

Krav att rapportera flygrelaterade händelser och avvikelser

Sjöfartsverket och andra statliga och kommunala aktörer som bedriver luftfart för statsändamål ska i egenskap av flygoperatör, som en del i arbetet med flygsäkerhet, rapportera flygrelaterade händelser och avvikelser. Rapporteringsskyldigheten följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (EU:s rapporteringsförordning). Rapporteringsförordningen har kompletterats av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1018 om fastställande av en förteckning som klassificerar händelser inom civil luftfart som obligatoriskt måste rapporteras enligt förordning (EU) nr 376/2014 (EU:s genomförandeförordning).

Det finns också regler om rapportering i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008. Denna rapportering tar dock inte sikte på samma slags rapportering utan rör t.ex. brister i organisationers administrativa rutiner även om det i enskilda fall kan uppstå viss överlappning.

Det finns dessutom regler om rapporteringsskyldighet i luftfartslagen (2010:500). Enligt 10 kap. 8 § första stycket luftfartslagen ska händelser inom luftfart rapporteras till behörig myndighet i syfte att förbättra flygsäkerheten. I det andra stycket anges att med händelse inom luftfart avses driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten, men som inte lett till sådana luftfartsolyckor eller tillbud som avses i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Bestämmelsen i 10 kap. 8 §, liksom luftfartslagen i övrigt, gäller som utgångspunkt endast civil luftfart, dvs. inte militär luftfart eller luftfart som utförs för andra statsändamål (jfr prop. 2009/10:95 s. 289–290). Rapporteringsskyldigheten är dock, enligt 14 kap. 6 § samma lag, tillämplig på annan luftfart för statsändamål, dvs. på t.ex. Sjöfartsverkets helikopterverksamhet. Transportstyrelsen hanterar systemet för händelserapporteringen, se 10 kap. 10 och 11 §§ luftfartsförordningen (2010:770).

Sekretesskyddet för uppgifter i rapporter

Rapporteringen är av stor vikt för flygsäkerhetsarbetet. En persons vilja att rapportera in händelser är central för att kunna säkra tillgången till information och förebygga framtida olyckor och tillbud. Enligt 29 kap. 10 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL, gäller därför sekretess för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom civil luftfart enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till honom eller henne lider men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller hos Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket och Transportstyrelsen, dvs. hos såväl myndigheter där händelserapporter upprättas, som hos Transportstyrelsen som ansvarar för att samla rapporterna och hos Statens haverikommission som har tillgång till den databas som Transportstyrelsen hanterar.

När det gäller rapporter som upprättas hos Sjöfartsverket och som rör den egna sjö- och flygräddningsverksamheten gäller alltså sekretessen för uppgifterna när de finns hos Transportstyrelsen som hanterar rapporteringssystemet. Däremot gäller inte sekretessen hos Sjöfartsverket.

Bestämmelsen i OSL innebär vidare att endast rapporter som lämnas med stöd av luftfartslagen omfattas av sekretess. Om rapporteringen har skett direkt med stöd av t.ex. de nämnda EU-förordningarna, gäller inte sekretess.

5 Sekretessen hos statliga myndigheter om uppgifter i händelserapporter inom luftfarten stärks

Regeringens förslag: Sekretess ska gälla även hos Sjöfartsverket för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om en händelse inom luftfart enligt luftfartslagen, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till honom eller henne lider men om uppgiften röjs. Sekretessen ska vidare gälla även för rapporter som lämnas med stöd av en bindande EU-rättsakt.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens. Den lagtekniska utformningen är dock annorlunda.

Remissinstanserna: En övervägande majoritet av remissinstanserna tillstyrker eller har inga synpunkter på förslaget. *Statens haverikommission (SHK)*, *Journalistförbundet* och *Svensk pilotförening* önskar dock en annan lagteknisk lösning. SHK anser att förslaget inte kommer att nå det angivna syftet på grund av en felaktig beskrivning av gällande rätt. SHK anser vidare att det bör övervägas dels om även rapporter om olyckor och tillbud ska omfattas av sekretess, dels om sekretess även ska gälla för händelserapporter inom den militära statsluftfarten.

Skälen för regeringens förslag

Sekretess bör gälla även hos Sjöfartsverket

Sekretesskyddet i 29 kap. 10 § OSL gäller inte uppgifter som finns hos Sjöfartsverket. Detta innebär t.ex. att uppgifter i en händelserapport som gäller Sjöfartsverkets i egen regi bedrivna sjö- och flygräddningsverksamhet med helikoptrar omfattas av sekretess först när rapporten har lämnats till Transportstyrelsen. Däremot gäller inte sekretessen hos Sjöfartsverket. Sekretessbestämmelsen infördes i den dåvarande sekretesslagen (1980:100) genom propositionen Rapportering av händelser inom civil luftfart m.m. (prop. 2006/07:110) för att motverka risken att en person annars kan tveka att göra en anmälan, bl.a. av det skälet att orsaken till händelser som utlöser rapporteringsskyldighet kan återfinnas i det som kallas "den mänskliga faktorn", dvs. att den som är satt att göra en viss åtgärd vid visst tillfälle inte gör detta (s. 43–44). I propositionen anfördes vidare att det finns en risk att den pilot, flygledare eller annan som vet med sig att han eller hon inte följt regelboken till punkt och pricka riskerar att förlora flygcertifikat och andra tillstånd vilket naturligtvis dämpar viljan att rapportera det inträffade. Han eller hon blir självfallet ännu mera obenägen att rapportera det inträffade om han eller hon vet att det inträffade kan bli offentligt.

När bestämmelsen infördes förekom inte någon sjö- och flygräddning i Sjöfartsverkets egen regi, varför det saknades anledning att införa någon sekretess för händelserapporter hos Sjöfartsverket.

Av Sjöfartsverkets framställan och den promemoria som ligger till grund för denna lagrådsremiss framgår att det bedöms finnas ett stort behov av att det befintliga sekretesskyddet gäller även hos Sjöfartsverket.

Samma förhållanden som föranledde införandet av sekretesskyddet hos de övriga myndigheterna gäller nämligen hos Sjöfartsverket. Ingen remissinstans har motsatt sig denna bedömning. Regeringen instämmer i den bedömningen och föreslår därför att den aktuella bestämmelsen i 29 kap.10 § OSL kompletteras på så sätt att Sjöfartsverket läggs till i uppräkningslistan av de myndigheter hos vilka sekretess gäller. *Statens haverikommission* anser dock att promemorians förslag inte uppnår sitt syfte eftersom beskrivningen av gällande rätt är fel och önskar därför en annan lagteknisk lösning. Regeringen återkommer till den lagtekniska utformningen senare i detta avsnitt.

Rapportering som sker enligt EU-rätten bör också omfattas av sekretess

Bestämmelsen i 10 kap. 8 § luftfartslagen och den därtill kopplade sekretessbestämmelsen i 29 kap. 10 § OSL infördes för att genomföra ett EU-direktiv (prop. 2006/07:110). Lagtekniskt konstruerades bestämmelsen i dåvarande sekretesslagen med en hänvisning till en konkret bestämmelse i den dåvarande luftfartslagen där rapporteringsskyldigheten infördes. Rapporteringsskyldighet fanns vid den tidpunkten enbart enligt nationell rätt.

Ikraftträdandet av EU:s rapporteringsförordning 2014 innebar att det uppkom en rapporteringsskyldighet enligt förordningen för t.ex. Sjöfartsverket, men även för andra myndigheter med sådan luftfart som omfattas av förordningen. *Statens haverikommission* har mot detta invänt att förordningen inte är direkt tillämplig på luftfart för statsändamål. Regeringen kan dock konstatera att även om begreppet civil luftfart inte är definierat i förordningen, anses förordningen vara tillämplig på luftfart som sker för statliga ändamål, se t.ex. kommissionens riktlinjer om tillämpningen av förordningen (Guidance Material – Regulation (EU) No 376/2014 and its implementing rules – Version 1 (December 2015)).

Bestämmelsen i OSL omfattar endast uppgifter i rapporter som lämnas enligt luftfartslagen, men ändrades inte med anledning av ikraftträdandet av rapporteringsförordningen, trots att förordningen innehåller bestämmelser om bl.a. konfidentialitet och lämplig användning av information samt om skydd av informationskällan. I skäl 5 till förordningen sägs bl.a. att erfarenheten visar att en olycka ofta föregås av säkerhetsrelaterade tillbud och brister som visar att det finns säkerhetsrisker. Säkerhetsinformation är därför ofta en viktig resurs när det gäller att upptäcka potentiella säkerhetsrisker. I skäl 9 sägs bl.a. att olika personalkategorier inom den civila luftfarten uppmärksammar händelser som är av relevans för att förebygga olyckor. De bör därför ha tillgång till verktyg som gör det möjligt för dem att rapportera händelserna och de bör garanteras skydd.

I promemorian föreslås därför att den sekretess som i dag gäller för rapporter som lämnas med stöd av luftfartslagen ska utökas till att gälla även rapporter som lämnas med stöd av EU-förordningen. Ingen remissinstans har motsatt sig detta förslag. Regeringen delar den bedömning som görs i promemorian. Oavsett om kraven på rapportering har sin grund i EU-förordningen eller luftfartslagen är förutsättningarna för att en effektiv rapportering ska ske att uppgifterna kan skyddas av sekretess.

Det finns också en skyldighet enligt EU-förordningen att införa bestämmelser som bl.a. skyddar en person som lämnar uppgifter.

Bestämmelsen i 29 kap. 10 § OSL bör därför göras tillämplig även på sådan rapportering som sker med stöd av EU-förordningarna. På vilket sätt detta ska uppnås diskuteras nedan.

Den lagtekniska lösningen

Det förslag som lämnades i promemorian var avsett att uppnå de två nämnda syftena, nämligen dels att möjliggöra sekretess hos Sjöfartsverket, dels att möjliggöra sekretess hos berörda statliga myndigheter även för uppgifter i rapporter som lämnas med stöd av EU-regler. Förslaget utformades så att hänvisningen i nuvarande 29 kap. 10 § OSL till luftfartslagen togs bort. Enligt promemorian uppnås därmed det avsedda syftet att sekretessen kommer att omfatta rapportering om såväl civil luftfart enligt luftfartslagen som civil luftfart enligt EU-rättsliga regler.

Begreppet civil luftfart används dock inte på ett konsekvent sätt i luftfartslagen. Det användes i den tidigare luftfartslagen, och omfattade då inte militär luftfart eller annan luftfart för statsändamål. Rapporteringsskyldigheten för civil luftfart i den dåvarande luftfartslagen (1957:297) gjordes genom en hänvisning i den lagens 15 kap. tillämplig på militär luftfart och annan statlig luftfart. Vid införandet av den nuvarande luftfartslagen ansåg Lagrådet att begreppet civil luftfart kunde ersättas av endast ordet luftfart. Regeringen delade Lagrådets bedömning (jfr prop. 2009/10:95 s. 289–290). I propositionen kom dock begreppet civil luftfart att kvarstå i vissa bestämmelser. Systematiken i den nya luftfartslagen ändrades dock inte, dvs. luftfartslagen omfattar luftfart, men görs genom bestämmelser i 14 kap. tillämplig även på militär luftfart och på annan luftfart för statsändamål. Oavsett den vacklande terminologin står det enligt regeringen klart att begreppet civil luftfart vid en tillämpning av luftfartslagen inte omfattar statlig luftfart.

Att begreppet civil luftfart används i 29 kap. 10 § OSL beror på att bestämmelsen härstammar från en motsvarande bestämmelse i den upphävda sekretesslagen som infördes när begreppet civil luftfart fortfarande användes i den gamla luftfartslagen.

29 kap. 10 § OSL omfattar därmed annan statlig luftfart än militär luftfart genom att det i 14 kap. 6 § luftfartslagen görs en hänvisning till 10 kap. 8 § luftfartslagen som innebär att bl.a. 10 kap. 8 § är tillämplig på annan luftfart för statsändamål. Om hänvisningen i 29 kap. 10 § OSL till 10 kap. 8 § luftfartslagen tas bort bortfaller, vilket *Statens haverikommission* också påpekar, sekretessbestämmelsens tillämplighet på annan luftfart för statsändamål. Därmed uppnås inte det syfte som avses med förslaget. Det bör därför i 29 kap. 10 § OSL även i fortsättningen göras en hänvisning till 10 kap. 8 § luftfartslagen. Genom hänvisningen i 14 kap. 6 § luftfartslagen blir därmed sekretessbestämmelsen tillämplig även på luftfart för statsändamål.

Däremot omfattar EU-förordningen även händelser som rör luftfartyg som används för statsändamål, se avsnitt 4. För att inte göra sekretessbestämmelsen i 29 kap. 10 § OSL onödigt komplicerad genom olika begrepp är det emellertid tillräckligt att bestämmelsen utformas så att den

omfattar luftfart enligt en bindande EU-rättsakt. Huruvida en enskild händelse omfattas av EU-förordningens rapporteringsskyldighet måste ändå avgöras i det enskilda fallet. Sekretessbestämmelsen blir då tillämplig oavsett vilket regelverk som rapporteringsskyldigheten följer av.

Övrigt

Statens haverikommission anser att det bör övervägas dels om även rapporter om olyckor och tillbud ska omfattas av sekretess, dels om sekretess även ska gälla för händelserapporter inom den militära statsluftfarten. Regeringen konstaterar att det inte finns något beredningsunderlag för detta. Det finns inte heller anledning att i nuvarande lagstiftningsärendet överväga ytterligare ändringar i sekretessregleringen.

6 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Lagändringen ska träda i kraft den 1 juli 2018.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås att lagändringen ska träda i kraft den 1 maj 2018.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Den föreslagna lagändringen bör träda i kraft så snart som möjligt. Det framstår dock inte som möjligt att klara ett ikraftträdande före den 1 juli 2018.

Något behov av övergångsbestämmelser finns inte.

7 Konsekvenser

Sjöfartsverket bedriver sjö- och flygräddning bl.a. med hjälp av helikoptrar. Myndigheten ska säkerställa att helikopterverksamhetens luftfartspersonal rapporterar händelser som utgör betydande risker för flygsäkerheten samt ha ett system för att sådan rapportering omhändertas. En följd av rapporteringskravet är att enskild luftfartspersonal ska uppmuntras att rapportera alla händelser, även sådan som avser egna eller andras fel eller misstag. Systemet för obligatorisk rapportering bör kompletteras av system för frivillig rapportering och bägge bör göra det möjligt för enskilda att rapportera information om flygsäkerhetsrelaterade händelser.

En händelserapport som inkommer från enskild luftfartspersonal ska omhändertas av Sjöfartsverkets flygsäkerhetsorganisation. Händelserapporten utgör ett nödvändigt underlag för att flygsäkerhetsorganisationen ska kunna säkerställa flygsäkerheten. Ur ett flygsäkerhetsperspektiv är det främst det som inträffat som är intressant och inte vem som rapporterat. Som flygoperatör skiljer sig inte Sjöfartsverket från de myndigheter som redan nu omfattas av bestämmelsen.

Risken för offentlighet kan vara hämmande för benägenheten att anmäla inträffade händelser. Detta kan i sin tur leda till sådana brister i flygsäkerhetsarbetet att Sjöfartsverket, i sin roll som flygoperatör, får svårt att upprätthålla de krav som Transportstyrelsen uppställer. Det sistnämnda kan i sin tur komma att innebära störningar i sjö- och flygräddningsverksamheten med negativa konsekvenser för flygverksamheten i Sverige generellt. EU:s rapporteringsförordning får därmed inte full genomslagskraft. Förslaget kommer därmed att bidra till att säkerställa ett fullgott och heltäckande flygsäkerhetsarbete och bedöms även få positiva effekter på flygsäkerhetsarbete i stort, vilket också *Sjöfartsverket* bekräftar.

Det bedöms inte uppstå några kostnadsmissiga konsekvenser, men även om sådana skulle uppstå torde de vara ringa och rymmas inom befintliga anslag inom utgiftsområdet.

Förslaget har ingen påverkan på statens budget, jämställdheten, miljön eller det kommunala självstyret.

8 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

29 kap.

10 § Sekretess gäller hos Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket, Transportstyrelsen och *Sjöfartsverket* för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom luftfart *enligt en bindande EU-rättsakt eller enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500)*, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till honom eller henne lider men om uppgiften röjs.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

I *första stycket* finns bestämmelser om sekretess för uppgifter om enskilda personer som rapporterar in en händelse inom luftfarten till ett antal myndigheter där händelserapporter kan komma att upprättas eller vars innehåll myndigheten har tillgång till. I uppräknningen av de myndigheter hos vilka sekretess gäller har Sjöfartsverket lagts till. Bestämmelsen har vidare kompletterats så att sekretessen även gäller uppgifter i rapporter om händelser inom luftfart enligt en bindande EU-rättsakt.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.

Promemorians lagförslag

Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Härigenom föreskrivs att 29 kap. 10 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 kap.

10 §¹

Sekretess gäller hos Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket och Transportstyrelsen för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom civil luftfart enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500), om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till honom eller henne lider men om uppgiften röjs.

Sekretess gäller hos Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom civil luftfart, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till honom eller henne lider men om uppgiften röjs.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2018.

¹ Senaste lydelse 2014:633.

Förteckning över remissinstanserna

Bilaga 2

Efter remiss har yttranden lämnats av Kammarrätten i Göteborg, Justitiekanslern, Datainspektionen, Fortifikationsverket, Försvarets materielverk, Försvarmakten, Kustbevakningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Statens haverikommission, Säkerhetspolisen, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Journalistförbundet, Svensk pilotförening och Svensk sjöfart.

Justitieombudsmannen har fått tillfälle men har avstått från att yttra sig.

Länsstyrelsen i Blekinge län, Tidningsutgivarna, Utgivarna och Svenskt flyg har fått tillfälle att yttra sig men har inte lämnat något yttrande.