

Remissvar: Rymdlagsutredningens betänkande "En ny rymdlag" (SOU 2021:91)

Beredda tillfälle att yttra oss över betänkandet av rymdlagsutredningen benämnt "En ny rymdlag" har vi följande noteringar. Då vår verksamhet är inriktad på att bedriva bemannad rymdfart från Sverige kommer våra kommentarer att vara begränsade till frågor som berör bemannad rymdfart.

1. Framtidssäkra lagstiftningen genom tillämpning av ett och samma regelverk

Förslaget till ny lag om rymdverksamhet (nedan "Förslaget") beskriver i 2§ lagens tillämpningsområde som omfattande rymdverksamhet. Rymdverksamhet definieras sedan i 3§. Av 3§ följer att bemannad rymdfart, såväl kommersiellt som icke-kommersiellt bedriven rymdfart omfattas av Förslaget förutsatt att nyttolast och bärraket som ska sändas ut eller har sänts ut till en höjd som överstiger 100 km över havsytans nivå.

Det kan noteras att Förslaget innebär att om utsändningen är avsedd att nå en höjd över 100 km så skall det betraktas som rymdverksamhet även om utsändningen inte når denna höjd.

Motsatsvis innebär det också att uppsändning av en farkost som inte är avsedd att nå höjder över 100 km över havet inte skall betraktas som rymdverksamhet och därför inte omfattas av reglerna i Förslaget respektive Förslag till förordning ("Förordningen").

Sådan verksamhet skall i stället enligt förarbetena hanteras av Luftfartsverket. Förslaget är tyst beträffande vad som skall gälla om farkosten är avsedd att nå exempelvis 99 km höjd över havet men sedan de facto når 101 km över havet. Skall verksamheten då enligt Förslaget anses utgöra rymdverksamhet jfr formuleringen i 3§ under rubriken Rymdföremål "... ska sändas ut, sänds ut eller har sänts ut..." ?

Om företaget vilket kan antas har sökt tillstånd för luftverksamhet men inte för rymdverksamhet, vad gäller då? Skall företaget i efterhand inkomma med en ansökan om att bedriva rymdverksamhet och skall tillståndet för luftfart återkallas?

Med hänsyn till att det inom relativt kort tid torde komma att finnas ett antal raketer som kan förväntas nå strax under respektive strax över 100 km över havet, vore det lämpligt med ett klarläggande för att berörda aktörer skall få juridisk klarhet för sin verksamhet och inte behöva försöka anpassa sin verksamhet till två olika – eventuellt sinsemellan motsägande eller i vart fall olika - regleringar.

Ytterligare förvirring uppstår då Utredningen på sidan 337 konstaterar att "luftfarkost som lyfter från en flygplats med bärraket eller sondaket ombord och som skall sändas ut i rymden från höjder över 20 km faller under luftfartsregleringen för själva flygningen, men inte i de delar som rör utsändningen till omloppsbana, rymdstation eller månen." Samtidigt som det på sidan 345 framhålls att en verksamhet "som endast hanterar rymdturism med horisontell utsändning skulle falla inom Luftfartsverkets föreskriftsrätt i 6 kap 12 § luftfartslagen och alltså kunna omfattas av den regleringen."



Spaceport Swedens kommentar; I syfte att framtidssäkra lagstiftningen så att den kan tillämpas för såväl horisontell som vertikal uppsändning då farkosten kan nå över 100km är det angeläget att ett och samma regelverk kan tillämpas oavsett om detta sedan skall handläggas av Rymdstyrelsen, vilket Förordningen tycks förutsätta, eller av Luftfartsverket enligt de resonemang som förs på skilda ställen i Förslaget.

Det är onödigt betungande – utan några vinster i säkerhet eller för myndigheternas effektivitet – att lagstifta på ett sätt som skapar oklarhet i vilken myndighet som skall handlägga frågan och efter vilka regler det skall ske.

Om lagstiftningen av andra skäl ändras så att 100 km gränsen inte skall vara avgörande för vad som betraktas som rymdverksamhet utan den frågan skall avgöras på annat sätt finns det givetvis också då anledning att överväga huruvida horisontell respektive vertikal uppsändning skall påverka om Förordningen skall tillämpas dvs huruvida tillsyn över verksamheten skall utövas av Rymdstyrelsen eller om verksamheten skall falla under luftfartsregleringen och tillsyn istället utövas av Luftfartsverket. Som tidigare noterats borde samtliga dessa frågor hanteras av en myndighet och inte delas mellan två myndigheter beroende på exakt hur högt uppsändningen sker.

2. Gör ej skillnad i handläggning beroende på utsändningsmetod

Utredningen konstaterar också att vertikala utsändningar är vanligt förekommande medan horisontella utsändningar sällan är förekommande, f.n. endast Virgin Galactic.

Spaceport Swedens kommentar: Det framstår som märkligt att låta det sällan förekommande alternativet, horisontella utsändningar, styra vilken typ av reglering och myndighet som skall hantera frågan.

3. Säkerställ att rymdlagen är i samklang med Rymdfördraget och Ansvarskonventionen

Förslaget till lag behandlar relativt utförligt Rymdfördraget och Ansvarskonventionen samt konstaterar att Sverige är bundet av dessa fördrag. Enligt fördragen har staten ett strikt ansvar för skada som vållas på egendom och person i annat land till följd av rymdverksamhet.

Oavsett hur Sverige väljer att lagstifta befriar detta inte Sverige från ansvar enligt fördraget för skada som uppstår på egendom eller person i ett annat land till följd av den rymdverksamhet som bedrivs av svenska staten eller svensk fysisk eller juridisk person.

Spaceport Swedens kommentar: För svenska staten torde det vara angeläget att den nya rymdlagen i sin slutliga utformning hanterar frågan om vad som skall anses innefattas rymdverksamhet så att lagen blir tillämpning på verksamheten i minst samma utsträckning som gäller för Rymdfördraget och Ansvarskonventionen för att staten skall vara bibehållen den regressrätt gentemot skadevållaren som tillkommer staten om svenska staten blivit skyldigt att utge skadestånd på grund av skada som förorsakats av svensk person. Detta hänsynstagande torde innebära att Förslaget i sin slutliga utformning kommer att behöva ta hänsyn till vad som kan anses vara en någorlunda samstämmig uppfattning om vad som skall anses utgöra rymdverksamhet.



Spaceport
Sweden_
your next
adventure

2022-04-20
Remissvar från Spaceport Sweden AB
Till Utbildningsdepartementet
Ert dnr: U2021/04610

Det är angeläget att skyndsamt få tydlighet samt att regelverket kommer på plats.

Det finns redan idag ett relativt stort antal företag som bedriver eller planerar att bedriva bemannad rymdfart och de första rymdflygningarna har redan inletts. Om Spaceport Sweden skall kunna starta sådan verksamhet, och tillvarata Sveriges osedvanligt goda förutsättningar att etablera denna högteknologiska mångmiljardindustri från Sverige, innan marknaden redan är täckt av rymdflygningar från andra länder krävs det att regelverket kommer på plats samtidigt som att riksdagen fattar beslut om Förslaget senare i år.

Stockholm, 2022-04-20

Karin Nilsdotter
Verkställande Direktör