

Remissvar "En ny rymdlag, SOU 2021:91"

LFVs huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart.

LFV har tagit del av remissen avseende ”En ny rymdlag, SOU 2021:91” och har följande synpunkter på densamma.

Inledningsvis kan nämnas att LFV ser positivt på de förslag som lagts fram av utredningen. LFV vill dock peka på att regelverken för luftfart och rymdverksamhet behöver harmoniseras för att tydliggöra ansvar och praktisk hantering av den i framtiden ökande rymdverksamheten. LFV har också tidigare lyft fram behovet av en tydlig gränsdragning mellan regelverken för luftfart och rymdverksamhet och menar att behovet till viss del kvarstår.

Beträffande lagförslagets innehåll om registrering av rymdföremål vill LFV lyfta fram vikten av att registreringen även bör omfatta vilken radioutrustning som finns ombord avseende typ och kommunikationsprotokoll som understöds. Det saknas för luftfartens registrering, vilket är en stor svaghet. Vidare föreslår den nya rymdlagen ett maximibelopp om 600 miljoner kronor för det strikta ansvaret och regressansvaret. LFV anser att beloppet kanske ska övervägas med hänsyn till risk för kollision med passagerartrafik där beloppen kan bli betydligt högre beroende på antal passagerare och nationalitet.

Den föreslagna lagen kan bli tillämplig vid utsändning av rymdföremål som överstiger 100 kilometer över havsytans nivå. Eftersom luftfarten idag är reglerad upp till 20 kilometer (kontrollerat luftrum) uppstår ett oreglerat luftrum på 80 kilometer. Var, när och hur området ska hanteras regleras inte i den nya rymdlagen och inte heller ansvaret för skador som uppstår där. Det är oklart vad som behövs för dessa höjder, exempelvis infrastruktur (på marken), ledning av farkoster, tillståndshantering, planering och prioritering av nyttjande av luftrum. Samtidigt identifieras att det är i detta luftrum som rymdverksamheten (exempelvis rymdturism, drönare, nyttorymdtransporter) kommer att öka. LFV ser därför ett behov av reglering även för höjden mellan 20 och 100 kilometer. Om tanken är att luftfartslagen ska gälla från marknivå upp till 100 kilometer för ett rymdföremål kan det komma att krävas anpassningar i luftfartslagen och andra regelverk.

LFV delar uppfattningen om att flygningar i det okontrollerade luftrummet ”bör” anmälas till flygtrafikledningen, men anser att det bör skärpas till ”ska” om flygtrafikledningen ges ansvar för dessa höjder. Om ansvar för detta ges behöver det kompletteras i föreskrifter och regler samt klargöras till vilken nivå som ansvaret ska omfatta. Även luftrumsklassificering behöver bestämmas. Det måste tydligt framgå om en farkost ska passera det kontrollerade luftrummet på väg mot höjd över 20 km. I dagsläget hanteras det genom införande av restriktionsområde. Det framgår inte av utredningen om samma process ska användas för rymdverksamhet vid utsändning och återinträde och om det i så fall kommer att krävas övervakning och anpassning av luftrummen kring dessa flygplatser. Det framgår inte heller hur den här typen av samordning mellan LFV och rymdaktörerna ska ske, inte heller om det är Transportstyrelsen eller Rymdstyrelsen som har rätt att ge LFV direktiv för dessa restriktionsområden i hela eller bara delar av luftvolymen.

Enligt betänkandet bör kommersiell bemannad rymdfart genom horisontell utsändning hanteras enligt luftfartslagstiftningen eftersom det hittills inte har skett på höjder som utgör rymdverksamheten och luftfartslagstiftningen är anpassad för bemannade flygningar och innehåller relevanta säkerhetskrav. LFV vill dock lyfta fram att detta inte omfattas av luftfartslagstiftningen idag, det skulle i så fall medföra behov av stora anpassningar i lagstiftning och regelverk.

Vidare har en direkt felaktighet observerats på sida 345 där det anges att LFV har aktuell föreskriftsrätt. Så är inte fallet, utan det är Transportstyrelsen som har denna föreskriftsrätt.

LFV vill avslutningsvis lyfta fram att arbetet med rymdområdet bör samordnas på en nordisk nivå för att exempelvis förenkla för brukare av rymdverksamhet och möjliggöra synergier. Den nordiska samordningen skulle sedan kunna bidra och anpassas till den europeiska utvecklingen. Fortsatt hänsyn bör tas till andra länders lärdomar.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Ann Persson Grivas efter föredragning av koncernjurist Angelica Klus Lindström och senior ATM expert Anders Andersson. I handläggningen av ärendet har även programledare Automation & Mänsklig Prestanda ATM Billy Josefsson, specialist ATM Gunnar Olsson, senior ATM expert Gunilla Blank, driftchef Cecilia Bengtström och chefsjurist Petra Sernulf deltagit.