

Rapport om firmaflyvning m.m.

Februar 1999

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	Side 7
1.1	Forhistorie	Side 7
1.2	Rapportens indhold og afgrænsning	Side 8
2.	Flyvesikkerhedsmæssige regler og Statens Luftfartsvæsens tilsynsaktiviteter	Side 8
2.1	Gældende regler	Side 8
2.2	Statens Luftfartsvæsens tilsynsvirksomhed	Side 9
2.2.1	Regelfastsættelse.....	Side 9
2.2.2	Tiltrædelseskontrol	Side 9
2.2.3	Funktionstilsyn.....	Side 10
2.2.4	Informationsvirksomhed.....	Side 10
2.2.5	Analysevirksomhed	Side 10
3.	Kategorier af flyvning med passagerer	Side 11
3.1	Erhvervsmæssig lufttransport af passagerer	Side 11
3.2	Privatflyvning.....	Side 11
3.3	Firmaflyvning.....	Side 12
4.	Regler for flyvning med passagerer	Side 13
4.1	Erhvervsmæssig transport af passagerer	Side 13
4.1.1	Licens.....	Side 13
4.1.1.1	Udstedelse af licens	Side 13
4.1.1.2	Kontrol.....	Side 14
4.1.1.3	Tilbagekaldelse af licens	Side 14
4.1.2	Teknisk/operativ godkendelse (AOC)	Side 15
4.1.2.1	Organisation	Side 15
4.1.2.2	Dokumentation til brug for myndighedskontrol og som grundlag for selskabets drift	Side 16

4.1.2.3	Bemanding af luftfartøjer	Side 17
4.1.2.4	Flyve- og tjenestetidsbestemmelser	Side 17
4.1.2.4.1	Større luftfartøjer	Side 17
4.1.2.4.2	Mindre luftfartøjer	Side 18
4.1.2.4.3	Luftfartslovens § 50, stk. 2.....	Side 18
4.1.2.5	Kontrol	Side 18
4.1.2.5.1	Generelt.....	Side 18
4.1.2.5.2	Linieinspektion.....	Side 18
4.1.2.5.3	Rampeinspektion.....	Side 19
4.1.3	Certificering.....	Side 19
4.1.3.1	Generelt.....	Side 19
4.1.3.2	Trafikflyvercertifikat (B-certifikat)	Side 20
4.1.3.3	Instrumentbevis	Side 20
4.1.3.4	Trafikflyvercertifikat (D-certifikat).....	Side 21
4.1.3.5	Kommende regler (JAR-FCL).....	Side 21
4.1.3.6	Kontrol	Side 22
4.1.4	Luftfartøjer	Side 22
4.1.4.1	Teknisk godkendelse (luftdygtighedsbevis).....	Side 22
4.1.4.2	Vedligeholdelse	Side 23
4.1.4.3	Kontrol	Side 23
4.1.5	Brug af flyvepladser.....	Side 23
4.1.6	Passagerforsikring.....	Side 24
4.1.7	Gebyrer	Side 24
4.1.7.1	Generelt.....	Side 24
4.1.7.2	Certifikater	Side 25
4.1.7.3	Luftdygtighedsbeviser	Side 25
4.1.7.4	Erhvervmæssig flyvning.....	Side 25
4.2	Privatflyvning.....	Side 25

4.2.1	Generelt.....	Side 25
4.2.2	Certificering.....	Side 26
4.2.2.1	Privatflyvercertifikat (A-certifikat).....	Side 26
4.2.2.2	Instrumentbevis.....	Side 26
4.2.2.3	Kommende regler.....	Side 26
4.2.2.4	Kontrol.....	Side 27
4.2.3	Luftfartøjer	Side 27
4.2.3.1	Teknisk godkendelse (luftdygtighedsbevis).....	Side 27
4.2.3.2	Vedligeholdelse.....	Side 27
4.2.3.3	Kontrol.....	Side 27
4.2.4	Brug af flyvepladser.....	Side 27
4.2.5	Udlejning af luftfartøjer.....	Side 28
4.2.6	Gebyrer.....	Side 28
4.3	Firmaflyvning.....	Side 28
5.	Håndhævelse og sanktion	Side 28
5.1	Håndhævelse (ulovlig erhvervmæssig flyvning).....	Side 28
5.1.1	”Firmaflyvning”.....	Side 28
5.1.2	”Vennetjenester”.....	Side 29
5.2	Sanktioner (straf og administrativ inddragelse af certifikat efter luftfartsloven).....	Side 30
5.2.1	Straf	Side 30
5.2.2	Administrativ inddragelse af certifikat.....	Side 30
5.2.2.1	Indledning.....	Side 30
5.2.2.2	Luftfartslovens § 37.....	Side 31
5.2.2.3	Luftfartslovens § 150, stk. 5 og 6, jf. stk. 1, nr. 1 og 2, samt stk. 2, nr. 1 og 2.....	Side 33
6.	Vurdering og anbefalinger	Side 37
6.1	Afgrænsning erhvervmæssig - ikke-erhvervmæssig luftfart.....	Side 37
6.2	Firmaflyvning.....	Side 37

6.3	Vennetjenester - ulovlig taxaflyvning	Side 41
6.4	Sanktioner	Side 42
6.4.1	Straf.....	Side 42
6.4.2	Frakendelse af certifikat	Side 43
6.5	Konkrete forslag til ændring af luftfartsloven	Side 43

Bilagsfortegnelse

- Bilag 1:** Statistiske oplysninger vedrørende havarier og hændelser i forbindelse med privatflyvning, herunder firmaflyvning.
- Bilag 2:** Statistiske oplysninger vedrørende havarier og hændelser i forbindelse med forskellig erhvervsmæssig flyvning.
- Bilag 3:** Statistiske oplysninger vedrørende havarier og hændelser i forbindelse med taxaflyvning.
- Bilag 4:** Statistiske oplysninger vedrørende havarier og hændelser i forbindelse med tung lufttrafik, inklusive helikoptere.
- Bilag 5:** Havarirater.
- Bilag 6:** Hændelsesrater.
- Bilag 7:** Statistiske oplysninger vedrørende antal licensierede luftfartsselskaber, luftfartøjer optaget på en AOC, dansk registrerede luftfartøjer opereret af SAS samt dansk registrerede luftfartøjer i alt.
- Bilag 8:** Air Operator Certificate.
- Bilag 9:** Operations Specifications.
- Bilag 10:** Summarisk oversigt over hovedelementerne i erhvervsmæssig transport af passagerer, firmaflyvning og privatflyvning.
- Bilag 11:** Liste over forkortelser.

1. Indledning

1.1 Forhistorie

Ulykken i Norge den 12. oktober 1998, hvor et mindre dansk fly - en Cessna 402 - havarede, og samtlige ombordværende - 8 passagerer og piloten - omkom, satte fokus på de regler, der gælder for ikke-erhvervsmæssig flyvning i forhold til reglerne for erhvervsmæssig flyvning.

Trafikministeren gav i samråd i Folketingets Trafikudvalg den 22. oktober 1998 oplysning om, at havariet - uagtet at årsagerne til havariet ikke forelå klarlagt - måtte give anledning til en vurdering af det regelsæt, der gælder for den pågældende flyvning (firmaflyvning). Trafikministeren oplyste desuden, at ministeren umiddelbart efter uheldet havde truffet beslutning om, at Trafikministeriet og Statens Luftfartsvæsen skulle gennemgå reglerne på området. Dette gjaldt specielt reglerne vedrørende firmaflyvning.

Privatflyvning, herunder firmaflyvning, er ikke undergivet samme regelsæt og kontrol som den erhvervsmæssige flyvning. Reglerne for firmaflyvning og privatflyvning er mere lempelige end reglerne for erhvervsmæssig flyvning, herunder taxaflyvning.

Det forhold, at der er forskel på regler og kontrol, for så vidt angår den erhvervsmæssige aktivitet og den ikke-erhvervsmæssige aktivitet, kendes fra andre transportformer, f.eks. bus- og godsområdet.

På luftfartsområdet er den erhvervsmæssige flyvning undergivet en meget detaljeret regulering, der har baggrund i internationale normer.

For så vidt angår den private flyvning, er reguleringen mere begrænset i form af mindre omfattende krav til flyet og til pilotens certifikat.

En mellemform er den såkaldte "firmaflyvning", hvor et firma flyver med egne ansatte. Denne flyvning er privatflyvning. Den kan derfor udføres uden særlig tilladelse (licens), såfremt firmaet *enten* er registreret som ejer af luftfartøjet *eller* har heltidsansat en pilot, der således vil kunne flyve med et lejet fly.

Trafikministeren fik i Trafikudvalget meget bred opbakning til en vurdering og eventuelt opstramning af reglerne på området for firmaflyvning. Trafikministeren gav tilsagn om, at arbejdet ville blive afsluttet snarest muligt.

På denne baggrund er nedsat en arbejdsgruppe bestående af følgende:

Fra Trafikministeriet:

Kontorchef Niels Remmer
Vicedirektør Sven E. Andresen
Chefkonsulent Theo Rabenberg
Konsulent Annette Thorup

Fra Statens Luftfartsvæsen:

Kontorchef Hanne Skovsted
Luftfartsinspektør Asbo Holse
Fuldmægtig Susanne Jensen

Nedenfor følger arbejdsgruppens gennemgang af de nuværende regler og forslag til ændringer.

1.2 Rapportens indhold og afgrænsning

Rapporten indeholder i afsnit 2-4 en beskrivelse af de nugældende regler for erhvervsmæssig lufttransport med passagerer og for privatflyvning, hvorunder også firmaflyvning henhører. Der er endvidere foretaget en sammenligning med forholdene i andre lande. Desuden er i bilag 1-7 angivet nogle statistiske oplysninger om antal og typer af luftfartøjer samt havari- og hændelsesrate for forskellige kategorier af flyvninger.

På baggrund af de seneste års erfaringer med hensyn til firmaflyvninger og ulovlig taxaflyvninger, d.v.s. flyvning mod betaling uden at opfylde reglerne herfor, er i afsnit 6 foretaget en vurdering af de nugældende

regler set i forhold til muligheden for en *forbedring af flyvesikkerheden for passagererne*. Der er endvidere foretaget en vurdering af mulighederne for at *begrænse en omgåelse* af reglerne for erhvervsmæssig flyvning og privatflyvning, herunder firmaflyvning.

Afsnittet indeholder arbejdsgruppens forslag til en forbedring af det nuværende regelsæt og en vurdering af de mulige konsekvenser, herunder eventuelle økonomiske konsekvenser forbundet hermed.

Når arbejdsgruppen har foretaget en gennemgang og vurdering ikke alene vedrørende firmaflyvninger, men også for så vidt angår ulovlig taxaflyvning, hænger dette sammen med, at en stramning af reglerne for firmaflyvninger muligvis kunne have den effekt, at man i stedet for at opfylde de nye regler for firmaflyvning gik over til i større udstrækning at benytte sig af ulovlig taxaflyvning, d.v.s. flyvning mod betaling uden at opfylde reglerne herfor.

Det har således været arbejdsgruppens formål med gennemgangen og vurderingen samt de angivne forslag at forsøge at forbedre såvel *regelgrundlaget* for disse typer flyvninger som mulighederne for at kunne *håndhæve* disse regler.

I forbindelse hermed har arbejdsgruppen endvidere set på mulighederne for at forbedre regelgrundlaget med hensyn til *sanktioner* for overtrædelse af reglerne i form af en forbedring af muligheden for at frakende et certifikat ubetinget, herunder adgangen til midlertidigt at foretage administrativ inddragelse af et certifikat.

Arbejdsgruppen har ikke beskæftiget sig med den form for firmaflyvning, hvor der alene flyves med gods (firmaets varer, udstyr, reservedele m.v.), eller hvorunder der medbringes andre passagerer end ansatte (f.eks. en kunde eller forretningsforbindelse, som selv kan bestemme, om han/hun vil transporteres). Sådanne flyvninger forudsættes fortsat at kunne udføres som privatflyvning.

2. Flyvesikkerhedsmæssige regler og Statens Luftfartsvæsens tilsyns-aktiviteter

2.1 Gældende regler

Den danske luftfartslovgivnings sikkerhedsmæssige regler bygger i vidt omfang på internationale standarder og rekommandationer.

Ved Chicago-konventionen oprettedes i 1944 den internationale civile luftfartsorganisation, ICAO, hvorefter medlemsstaterne bl.a. er forpligtet til at samarbejde om at vedtage internationale standarder og rekommandationer, der skal sikre et ensartet (minimum) sikkerhedsmæssigt niveau for den internationale luftfart. De detaljerede standarder/rekommandationer udarbejdes som annekser til konventionen.

I Europa indledte de europæiske luftfartsmyndigheder i 1990 et samarbejde - Joint Aviation Authorities (JAA) - om at udarbejde fælles normer - Joint Aviation Requirements (JARs) - om udformning, fabrikation og vedligeholdelse af luftfartøjer, operation af luftfartøjer samt certificering af flyvebesætningsmedlemmer. Formålet med JAA-samarbejdet er at opnå et højere sikkerhedsniveau end det, der kan opnås globalt under ICAO-samarbejdet, hvor det forhold, at alle verdens lande skal være enige, betyder, at standarderne og rekommandationerne må udarbejdes på det sikkerhedsmæssige niveau, som alle kan opfylde ("mindste fællesnævner"). Endvidere bestræber man sig i JAA på at harmonisere normerne med de amerikanske regler, således at der sikres et ensartet højt sikkerhedsniveau og ensartede konkurrenceforhold i Europa og Nordamerika, hvor de store luftfartsindustrier er hjemmehørende.

2.2 Statens Luftfartsvæsens tilsynsvirksomhed

Tilsynsvirksomhed omfatter i Danmark og de andre nordiske lande følgende aktiviteter:

- Regelfastsættelse

- Tiltrædelseskontrol
- Funktionstilsyn
- Informationsvirksomhed
- Analysevirksomhed.

2.2.1 *Regelfastsættelse*

Formålet med regelfastsættelsen er at fastlægge det sikkerhedsmæssige niveau, som skal danne grundlag for tiltrædelseskontrol og funktionstilsyn, jf. nedenfor.

De detaljerede regler for den civile luftfart fastsættes af Statens Luftfartsvæsen som bekendtgørelser og Bestemmelser for Civil Luftfart (BL). Bestemmelserne baseres først og fremmest på de ovennævnte JAA-normer og, hvis sådanne ikke findes, på ICAO's standarder og rekommandationer.

2.2.2 *Tiltrædelseskontrol*

Tiltrædelseskontrol foretages for at konstatere, om lovgivningens krav er opfyldt.

Tiltrædelseskontrol omfatter godkendelse af ethvert nyt individ i luftfarten, f.eks. personer, luftfartøjer, flyvepladser, virksomheder, teletekniske anlæg m.v. Herunder foretages den faktiske kontrol, som er nødvendig for at udstede en godkendelse, f.eks. besigtigelse af luftfartøjer, teoretiske og praktiske prøver for erhvervelse af personcertifikater, inspektion af luftfartsvirksomheder m.v. For erhvervsvirksomheder er det et godkendelseskrav, at virksomheden har etableret et kvalitetsstyringssystem, jf. pkt. 4.1.2.1.

2.2.3 *Funktionstilsyn*

Funktionstilsyn dækker over en række opfølgende aktiviteter, der har til formål at sikre, at de krav, der var en forudsætning for den oprindelige godkendelse (tiltrædelseskontrollen), fortsat er opfyldt, og i givet fald sikre, at en afvigelse bringes til ophør ved påbud eller vejledning.

Hvis der konstateres overtrædelser af gældende regler, tages der stilling til sanktionsmulighederne. Der kan blive tale om at foranledige straffesag rejst og/eller inddragelse af en given tilladelse.

Funktionstilsyn foregår som tilsyn i marken (inspektioner), opfølgning på afvigelsesrapporter i kvalitetsstyringssystemer, opfølgning på overtrædelser og opfølgning på havarier og hændelser.

Endelig foregår funktionstilsyn tillige ved mundtlig og skriftlig kommunikation med brugerne.

2.2.4 *Informationsvirksomhed*

Informationsvirksomheden har til formål at orientere luftfarten om nye regler, forståelsen af reglerne samt at videregive alle oplysninger af betydning for flyvesikkerheden, som dels modtages fra udenlandske myndigheder, dels fremkommer under Statens Luftfartsvæsens analysevirksomhed, jf. nedenfor.

Virksomheden omfatter den information, der udgives via Statens Luftfartsvæsens publikationer, herunder via Internettet og den information, der sker gennem besvarelse

af telefoniske og skriftlige henvendelser om forståelsen af gældende regler og praksis. Endelig afholdes der en række såvel regelmæssige som ad hoc møder med brugerne, herunder interesseorganisationer.

2.2.5 *Analysevirksomhed*

Analysevirksomhedens formål er at sikre, at hele luftfartserhvervet får del i alle de erfaringer, som indhentes under det daglige arbejde i luftfartsselskaber, på flyvepladser, hos flyfabrikanter, værksteder m.fl.. Sådanne erfaringer bearbejdes og analyseres af Statens Luftfartsvæsen med henblik på at udlede tendenser, der tyder på et sikkerhedsmæssigt problem, og på den baggrund iværksætte forebyggende foranstaltninger til gavn for flyvesikkerheden.

Analysevirksomhed omfatter den statistiske og analysemæssige behandling af bl.a. oplysninger fra udenlandske luftfartsmyndigheder og rapporter fra Havarikommissionen for Civil Luftfart samt den rapportering, der er foreskrevet på en lang række områder til brug for den præventive indsats i form af normfastsættelse, og tilsyns- eller informationsvirksomhed. En væsentlig del af denne rapportering sker fra luftfartsselskaberne i form af Flight Occurrence Reports (FOR), som først og fremmest er piloters indberetning om deres observationer af alt, hvad der under en flyvning afviger fra det normale, herunder også om forhold, som opstår eller er forårsaget af pilotens egne fejltagelser, hvor banale de end måtte være.

3. Kategorier af flyvning med passagerer

3.1 Erhvervsmæssig lufttransport af passagerer

Luftfartsloven anvender i § 75 udtrykkene luftfart i erhvervsøjemed/erhvervsmæssig luftfart, men definerer ikke begrebet. Af forarbejderne til § 75 fremgår det imidlertid, at begrebet forudsættes bl.a. at dække det, der i den tidligere luftfartslov benævnes "befordring ad luftvejen imod betaling af passagerer eller gods".

Erhvervsmæssig lufttransport af passagerer, post og/eller fragt inden for EU reguleres nu af Rådsforordning nr. 2407 af 23. juli 1992 om udstedelse af licens til luftfartsselskaber, jf. nedenfor under pkt. 4.1.1. I forordningen anvendes udtrykket "at udøve lufttransport med passagerer, post og/eller fragt mod vederlag og/eller lejeafgift".

ICAO definerer i Annex 6 "Commercial air transport operation" som "An aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire".

3.2 Privatflyvning

Luftfartsloven anvender ikke udtrykket privat luftfart eller flyvning. I luftfartsloven reguleres luftfart/flyvning generelt, og herudover er der i kapitel 7 fastsat særlige regler for erhvervsmæssig luftfart, jf. pkt. 3.1. Man kan derfor slutte modsætningsvis, at ikke-erhvervsmæssig luftfart er privat luftfart.

Privatflyvning kaldes i ICAO Annex 6 "General aviation operation", der defineres som "An aircraft operation other than a commercial air transport operation or an aerial work operation".

”Arial work” er ligeledes defineret og omfatter det, som i Danmark kaldes ”anden erhvervmæssig luftfart” (end lufttransport), f.eks. reklameflyvning, fotograferingsflyvning, landbrugsflyvning (sprøjteflyvning) m.v.

Statens luftfartsvæsen har udsendt en vejledning (AIC B 10/88) om afgrænsningen mellem privat og erhvervmæssig luftfart. Heri anføres det, at erhvervmæssig luftfart er flyvning mod betaling, medmindre der er tale om,

- a. en vennetjeneste, d.v.s. at piloten og passageren(passagererne) kender hinanden i forvejen, eller
- b. at samtlige deltagere i flyvningen (herunder piloten) har et fælles formål og rejsemål, at udgifterne ved flyvningen deles lige mellem alle deltagere (også piloten), samt at flyvningen ikke har været tilbudt offentligheden.

Et eksempel på det sidste kunne være, at et antal personer finder ud af, at de vil til Frankrig og overvære VM i fodbold. En af personerne har tilfældigvis et certifikat og gruppen bliver enige om, at de skal flyve derned og dele udgifterne til brændstof og leje af fly.

Endvidere er der i AIC'en vejledt om, hvornår firmaflyvning kan udføres som privatflyvning. Der henvises herom til pkt. 3.3.

Den domspraksis, der foreligger om ulovlig erhvervmæssig flyvning, støtter det generelle udgangspunkt, at flyvning mod betaling er erhvervmæssig flyvning. Der er derimod ingen domme, der tager stilling til afgrænsningen i de to begreber ”vennetjeneste” og ”fælles flyvning på delebasis”.

3.3 Firmaflyvning

Begrebet firmaflyvning findes ikke i luftfartsloven og kendes heller ikke i de internationale standarder og normer (ICAO og JAA).

I forarbejderne til luftfartsloven (L 252 af 10. juni 1960) er forretningsmæssig flyvning imidlertid omtalt, idet det i de indledende bemærkninger til kapitel 7 nævnes, at ”der ikke (efter den dagældende luftfartslov af 1923 som ændret i 1937) kræves tilladelse til privatflyvning, forretningsmæssig flyvning og klubflyvning”. Endvidere hedder det i bemærkningerne til luftfartslovens § 75, stk. 3 (hvorefter trafikministeren kan bestemme, at ”..... anden luftfartsvirksomhed af særlig art kræver tilladelse, selv om virksomheden ikke drives i erhvervsøjemed”): ”Som eksempel på anden luftfartsvirksomhed af særlig art kan nævnes, at store virksomheder i fremtiden vil transportere deres personale til feriesteder ad luftvejen”.

I BL 5-9, Privat og forretningsmæssig flyvning efter instrumentflyverreglerne, der er udgivet i 1960, hedder det i pkt. 1.2:

”Til privat og forretningsmæssig flyvning henregnes i denne BL alle former for flyvning, som ikke udøves erhvervmæssigt, og for hvilke der ikke er udfærdiget særlige bestemmelser i form af ministerielle bekendtgørelser eller Bestemmelser for Civil Luftfart.”

Firmaflyvning - eller forretningsmæssig flyvning - betragtes således som privatflyvning.

Statens Luftfartsvæsen har i den AIC B 10/88, der er nævnt under pkt. 3.2, defineret firmaflyvning, der er karakteriseret ved

- at piloten er heltidsansat i firmaet, og firmaet er registreret ejer af det luftfartøj, som benyttes, eller
- at piloten er heltidsansat i det firma, der flyves for, eller

- at firmaet er registreret ejer af det luftfartøj, der flyves med.

Denne definition ligger på linie med de afgrænsninger af erhvervsmæssig/ikke-erhvervsmæssig kørsel, som findes i lov om buskørsel og lov om taxikørsel.

Statens Luftfartsvæsen har efter udsendelsen af AIC'en modtaget en del henvendelser fra mindre firmaer, som gerne ville udføre firmaflyvning sammen med andre firmaer, idet det økonomisk har været uoverkommeligt for et mindre firma at købe en flyvemaskine.

Statens Luftfartsvæsen har derfor udviklet en praksis, hvorefter det accepteres, at 4-5 firmaer i fællesskab køber en flyvemaskine, som kan anvendes af disse firmaer til firmaflyvning.

Betingelsen herfor er, at firmaerne ejer flyvemaskinen i lige sameje, d.v.s. at der juridisk er identitet mellem de deltagende firmaer og de registrerede ejere af flyvemaskinen.

Spørgsmålet om afgrænsningen mellem privat firmaflyvning og erhvervsmæssig flyvning har været forelagt domstolene i følgende to tilfælde:

- En pilot blev dømt for ulovlig erhvervsmæssig flyvning. Piloten var direktør og sammen med sin hustru og deres advokat indehaver af 90% af aktierne i et aktieselskab A, der ejede en flyvemaskine. A udførte med direktøren som pilot flyvning mod betaling for andre firmaer, der var aktionærer (med små aktieposter) i A. Under sagen blev det oplyst, at meningen med at oprette A havde været, at flere firmaer eller selskaber skulle kunne anvende flyet ved at købe aktier i A.

Retten udtalte, at det for afgørelsen af, at der var tale om erhvervsmæssig flyvning, "ikke skønnes at være af væsentlig betydning, at der var tale om aktionærer i selskabet".

Dommen blev stadfæstet af Vestre Landsret, der udtalte: "I hvert fald under de foreliggende omstændigheder, hvor de firmaer, for hvilke tiltalte har udført flyvning, kun ejer en ringe del af aktiekapitalen i A, og hvor der af disse er ydet normal betaling for flytransporterne, tiltrædes det, at tiltalte har udført erhvervsmæssig luftfart". (Esbjerg rets dom af 3. marts 1976).

- Ovennævnte pilot blev på ny dømt for ulovlig erhvervsmæssig flyvning. Han udførte som direktør for det ovennævnte aktieselskab A - der var registreret ejer af flyet - flyvning mod betaling for 4 andre selskaber. Disse selskaber havde hver købt en andel på 1000 kr. i flyet, som var vurderet til 200.000 kr.

Piloten påstod frifindelse under henvisning til, at der alene blev fløjet for selskaber, der er medejere af flyet.

Retten udtalte: "Arrangementet med medejerbeviserne findes efter medejendomsrettens størrelse og karakter ganske at måtte sidestilles med tiltaltes tidligere overdragelse af mindre aktieposter til flyvekunder. Herefter, og da det må antages, at der er ydet normal betaling for transporterne, findes tiltalte skyldig i anklagen".

Dommen blev stadfæstet af Vestre Landsret, der fandt det "ubetænkeligt at fastslå, at den etablerede ordning alene har haft til formål at omgå reglerne for udførelse af taxifyvning." (Fredericia kriminalrets dom af 5. september 1977.)

I Norge og Sverige behandles firmaflyvning på samme måde som i Danmark, d.v.s. som privatflyvning.

4. Regler for flyvning med passagerer

4.1 Erhvervsmæssig transport af passagerer

4.1.1 *Licens*

4.1.1.1 Udstedelse af licens

Ifølge artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 2407 af 23. juli 1992 om udstedelse af licens til luftfartsselskaber (licensforordningen) må "intet foretagende, der er etableret i Fællesskabet, udøve lufttransport med passagerer, post og/eller fragt mod vederlag og/eller lejeafgift inden for Fællesskabets område, medmindre det har fået udstedt den dertil nødvendige licens".

Licenserne udstedes af medlemsstaterne.

For at få en dansk licens skal følgende betingelser være opfyldt:

- a. Foretagendets hovedvirksomhed og eventuelle hovedkontor/hjemsted i retlig henseende skal være beliggende i Danmark.
- b. Dets hovedbeskæftigelse skal være lufttransport alene eller kombineret med anden erhvervsmæssig udnyttelse af luftfartøjer eller reparation og vedligeholdelse heraf.
- c. Foretagendet skal til enhver tid ejes af medlemsstater eller statsborgere i medlemsstater, enten direkte eller ved besiddelse af majoriteten. Det skal til enhver tid være undergivet disse staters eller statsborgeres fulde kontrol.
- d. Foretagendet skal opfylde visse økonomiske krav, jf. nedenfor.
- e. Det pågældende foretagende skal være i besiddelse af en gyldig AOC (Air Operator Certificate), som er den teknisk/operative godkendelse af flyvevirksomheden, jf. pkt. 4.1.2.

For så vidt angår de økonomiske krav (pkt. d), skelnes der mellem foretagender, der opererer luftfartøjer, hvis maksimalt tilladte startmasse (MTOM) er på 10 tons eller derover, og/eller som har 20 eller flere passagersæder ("stor licens"), og foretagender, der opererer luftfartøjer under denne grænse ("lille licens").

Et foretagende, der ønsker "stor licens", skal godtgøre, at det til enhver tid kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser i et tidsrum på 24 måneder fra driftens påbegyndelse, samt godtgøre, at det kan dække de faste og variable omkostninger i et tidsrum på 3 måneder fra driftens påbegyndelse, uden at der tages hensyn til driftsindtægterne.

Et foretagende, der ønsker "lille licens", skal til enhver tid kunne godtgøre, at dets nettokapital (egenkapital) udgør mindst 80.000 ECU, eller godtgøre, at det kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser i en 12-måneders periode.

4.1.1.2 Kontrol

Luftfartsselskaberne skal hvert år indsende regnskabsmateriale til Statens Luftfartsvæsen, som skal kontrollere, at de økonomiske betingelser fortsat er opfyldt. Hvis der er tegn på økonomiske vanskeligheder, der dog ikke er af en sådan art, at licensen bør tilbagekaldes, jf. nedenfor vil dette normalt indebære, at det teknisk/operative tilsyn intensiveres.

4.1.1.3 Tilbagekaldelse af licens

Licensen kan tilbagekaldes i følgende tilfælde:

- Hvis betingelserne for udstedelse af licensen, jf. pkt.4.1.1.1, ikke længere er til stede.
- Hvis licenshaveren har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover, jf. luftfartslovens § 146 a.
- Hvis der under udøvelsen af virksomheden finder væsentlig tilsidesættelse sted af de forskrifter, der gælder for virksomheden, jf. luftfartslovens § 79.

4.1.2 *Teknisk/operativ godkendelse (AOC)*

Bestemmelserne om teknisk/operativ godkendelse findes i BL 5-50, "Bestemmelser om godkendelse af luftfartsforetagender til at udføre erhvervsmæssig lufttrafik i henhold til JAR-OPS 1 og/eller JAR-OPS 3". JAR-OPS indeholder normer af operativ karakter for luftfartsselskaber, der udfører erhvervsmæssig transport af passagerer, post og/eller fragt. JAR-OPS 1 indeholder normer for operation af flyvemaskiner, mens JAR-OPS 3 indeholder normer for operation af helikoptere.

BL'en implementerer som anført i titlen de normer (JAR-OPS, Commercial Air Transportation), som er udarbejdet af JAA, og som overordnet bygger på standarder og rekommandationer i ICAO's Annex 6, part 1.

BL 5-50 indeholder nogle overgangsbestemmelser for eksisterende luftfartsforetagender, således at selskaber med "stor licens" siden 1. april 1998 har skullet opfylde bestemmelserne, helikopterselskaber skal opfylde dem pr. 1. april 1999, mens de øvrige selskaber med "lille licens" skal opfylde bestemmelserne pr. 1. oktober 1999.

Nye selskaber skal godkendes efter BL 5-50 (JAR-OPS).

Godkendelsen udstedes af Statens Luftfartsvæsen i form af et Air Operator Certificate (AOC). AOC'en er den overordnede godkendelse, som indeholder luftfartsselskabets navn og adresse, en erklæring fra Statens Luftfartsvæsen om, at selskabet opfylder normerne i JAR-OPS, og den danske luftfartslovgivning samt en udløbsdato.

Som bilag til AOC'en udfærdiges en Operations Specifications (OS), der indeholder de overordnede vilkår for udøvelsen af virksomheden. OS'en indeholder en angivelse af de former for luftfart (operationstyper), som selskabet kan udøve, hvilke luftfartøjer (med angivelse af registreringsbetegnelse) der må benyttes i virksomheden, og hvilke geografiske områder virksomheden må udøves i. Herudover indeholder OS'en eventuelle begrænsninger samt en kort beskrivelse af eventuelle særlige godkendelser af operativ karakter, der gælder for virksomheden.

Et eksempel på en AOC med tilhørende OS er indsat som bilag 8 og 9 til rapporten.

For at opnå godkendelsen skal luftfartsforetagendet over for Statens Luftfartsvæsen dokumentere, at selskabet opfylder de bestemmelser, der er fastsat for den pågældende virksomhed i BL 5-50 (JAR-OPS). Det drejer sig om en række detaljerede krav til bl.a. organisation, dokumentation, operation, bemanning og vedligeholdelse af luftfartøjerne, jf. nedenfor.

4.1.2.1 Organisation

Kravene indebærer bl.a., at luftfartsforetagendet skal have ansat en flyvechef, som har det overordnede ansvar for, at flyvningen planlægges og foregår efter de gældende regler. Flyvechefen er Statens Luftfartsvæsenes kontaktperson i luftfartsforetagendet. Den pågældende skal have særlige kvalifikationer og skal være godkendt af Statens Luftfartsvæsen.

Endvidere skal virksomheden have ansat en teknisk chef, som er ansvarlig for vedligeholdelsen af luftfartøjerne.

Herudover skal der være etableret et kvalitetsstyringssystem for hele virksomheden, hvilket omfatter alle de systematiske forholdsregler, som er nødvendige for at sikre, at luftfartsvirksomheden er planlagt, organiseret, drevet, vedligeholdt og dokumenteret i overensstemmelse med myndighedernes bestemmelser og virksomhedens egne krav.

Kvalitetsstyringssystemet indeholder bl.a. et rapporteringssystem, der sikrer luftfartsselskabet og Statens Luftfartsvæsen indblik i de sikkerhedsmæssige aspekter ved selskabets drift samt en selvstændig auditfunktion, som mindst én gang om året kontrollerer, om de arbejdsgange, der er beskrevet i driftshåndbogen, følges af luftfartsselskabet.

4.1.2.2 Dokumentation til brug for myndighedskontrol og som grundlag for selskabets drift

Luftfartsforetagendet skal udarbejde en driftshåndbog (Operations Manual), som i detaljer beskriver, hvorledes virksomheden skal drives (regler, procedurer o.s.v.).

Driftshåndbogen tjener tillige som foretagendets instruktioner til de ansatte. En række punkter i driftshåndbogen skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen.

Endvidere skal virksomheden have etableret et rapporteringssystem med rutiner for rapportering af alle afvigelser fra det planlagte (utilsigtede/unnormale begivenheder), der indtræffer under operationen af luftfartøjerne, eller som konstateres i forbindelse med vedligeholdelsen af luftfartøjet. Rapportering skal dels ske til virksomhedens kvalitetsstyringssystem, dels til Statens Luftfartsvæsen til brug bl.a. for Statens Luftfartsvæsenes forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde, jf. pkt. 2.2.5.

Herudover stilles der en række krav om dokumentation for den daglige drift i virksomheden.

Til brug ved den daglige drift i virksomheden anvender selskabet en række værktøjer som f.eks.:

- Skematisk planlægning af flybesætningers flyve- og tjenestetider.
- Ajourføring af aktuelle flyve- og tjenestetider samt eventuelt ændret planlægning om nødvendigt.
- Skematisk oversigt over gyldighed af de ansattes certifikater og de tilknyttede rettigheder samt planlagte træningsaktiviteter og undersøgelser for ajourføring af ovennævnte.
- Statusskemaer over vedligeholdstilstand på fly og komponenter.
- Skemaer for planlægning af eftersyn og vedligeholdelse af fly og komponenter.
- Logbog (rejsejournal) for hvert enkelt fly med angivelse af bl.a. aktuel teknisk status, udførte flyvningers bestemmelsessted og varighed og underskrift af ansvarlig mekaniker og luftfartøjschef (den ansvarlige pilot).

- Driftsflyveplaner med angivelse af bl.a. destinationer og alternativ(e) flyveplads(er), den planlagte og den aktuelt fløjne rute, det planlagte og aktuelle brændstofforbrug, aktuelle start- og landingstider samt oplysninger om og underskrift af ansvarlig luftfartøjschef.
- Vægt- og balanceberegning for hver enkelt flyvning indeholdende antal og fordeling af passagerer, bagage og/eller fragt samt catering for beregning af flyets korrekte tyngdepunkt.

Ovennævnte materiale, der er en del af det anvendte dokumentationsmateriale, skal gemmes mindst 3 måneder. Vigtige elementer som bl.a. kvalifikationstræning eller luftfartøjsdokumentation skal dog gemmes væsentligt længere.

4.1.2.3 Bemanning af luftfartøjer

Til hvert enkelt luftfartøj hører en godkendt flyvehåndbog, som er fabrikantens anvisning på, hvorledes luftfartøjet skal opereres ("brugsanvisning"), og som bl.a. angiver, hvorledes luftfartøjet skal være bemanded (herunder antal piloter).

BL 5-50 (JAR-OPS) indeholder regler, der supplerer flyvehåndbogens bemandingskrav. Efter BL'en kræves 2 piloter - uanset om luftfartøjet i følge flyvehåndbogen kan føres af én pilot - i følgende tilfælde:

- Ruteflyvning.
- Flyvning med turbojet (luftfartøj, der drives af jetmotorer).
- Flyvning med turbopropeller/trykkabine (luftfartøjer, der er udstyret med trykkabine, og hvor propellerne drives af jetmotorer).
- Flyvning med luftfartøjer, der er certificeret til mere end 9 passagerer.

4.1.2.4 Flyve- og tjenestetidsbestemmelser

4.1.2.4.1 Større luftfartøjer

I BL 5-17 er der fastsat regler om flyve- og tjenestetid for (bl.a.) piloter på større luftfartøjer, d.v.s. rutefly med mere end 10 passagerer og charterfly med maksimal startvægt over 15 tons.

Bestemmelserne bygger på et "pointsystem", d.v.s. at piloter under flyvning "optjener" point. Der "optjenes" et vist antal point for aktiv tjeneste om dagen, om natten og pr. landing, og reglerne fastsætter maksimum for, hvor mange point der må "optjenes" under aktiv tjeneste, samt angiver den maksimale tjenestetidsperiode.

Under hvileperioder "nedtjenes" et vist antal point pr. time om dagen og om natten, således at den "optjente" pointbelastning reduceres med disse point, dog højst til 0. Pointbelastningen skal være 0 mindst hver anden gang, tjeneste påbegyndes. Endelig indeholder bestemmelserne maksimum for, hvor mange point der må planlægges tjeneste med pr. uge.

Systemet indeholder mulighed for, at besætningen om nødvendigt kan fravige bestemmelserne undervejs, hvis alle berørte indvilliger heri, f.eks. for ikke at skulle afbryde en flyvning, fordi der er opstået forsinkelser. Rammen for overskridelsen ligger i størrelsesordenen 2 timer. Endvidere indeholder systemet krav om 2 gange langtidshvile pr. 14 dage.

4.1.2.4.2 Mindre luftfartøjer

For flyvning med andre luftfartøjer end de, der er nævnt under pkt. 4.1.2.4.1, er der ikke fastsat retsregler, men driftshåndbogen skal - for at blive godkendt af Statens

Luftfartsvæsen - indeholde tjenestetidsregler, der bygger på et "timesystem", der er udarbejdet af Statens Luftfartsvæsen, eller andet tilsvarende regelsæt.

Ifølge Statens Luftfartsvæsens timesystem må tjenestetiden højst have samme varighed som den hvileperiode (mindst 8 timer), der ligger umiddelbart forud, og maksimalt 12 timer. Tjeneste om natten giver et tillæg på en tredjedel. Der må maksimalt udføres 50 timers tjeneste pr. uge.

Timesystemet indeholder på samme måde som pointsystemet mulighed for fravigelse af bestemmelserne i særlige tilfælde. Der henvises herved til pkt. 4.1.2.4.1.

4.1.2.4.3 Luftfartslovens § 50, stk. 2

Uanset hvad der er tilladt efter tjenestetidsreglerne, gælder bestemmelsen i luftfartslovens § 50, stk. 2, hvorefter en pilot ikke må gøre tjeneste på et luftfartøj, når han på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn m.v. er ude af stand til at udføre tjenesten på fuldt betryggende måde.

4.1.2.5 Kontrol

4.1.2.5.1 Generelt

Inden udstedelse af AOC udføres der tiltrædelseskontrol til sikring af, at betingelserne for udstedelse af AOC'en er til stede. Det samme gælder for enhver udvidelse af AOC'en, herunder hvis nye luftfartøjer ønskes optaget på OS. I den forbindelse kontrolleres det, at driftshåndbogen indeholder de nødvendige instrukser for operationen af luftfartøjet, og at der er tegnet passagerforsikring for luftfartøjet.

Foruden det årlige funktionstilsyn, som er et regelmæssigt tilsyn af virksomhedens drift, indgår et antal linjeinspektioner og/eller rampeinspektioner, jf. nedenfor.

4.1.2.5.2 Linieinspektion

Linieinspektion kan være anmeldt eller uanmeldt. Ved inspektionen kontrolleres en konkret flyvning, hvor luftfartsinspektøren deltager som kontrollant i alle faser fra planlægning til afslutning.

Ved deltagelse i linieinspektioner sikrer luftfartsinspektøren sig oplysninger om besætningens kunnen og de anvendte standarder, der bruges før, under og efter en flyvnings gennemførelse, herunder de vejrmæssige overvejelser, vurdering af en flyveplads anvendelighed og mulige alternative fremgangsmåder.

En linieinspektion kan bruges som indikator for et selskabs effektivitet og sikkerhedsniveau under forudsætning af, at den inspektør, som udfører inspektionen, er erfaren og kvalificeret med godt kendskab til luftfartøjstypen eller typegruppen.

Ved gennemførelse af kontrol for mindre luftfartøjer, hvor plads og vægt er begrænsede, vil denne form for inspektion være vanskelig at gennemføre i fuldt omfang.

4.1.2.5.3 Rampeinspektion

Rampeinspektion er en mere teoretisk form for afprøvning af en flyvning før start eller efter landing. Luftfartsinspektøren deltager ikke i den aktuelle flyvning. Inspektionen er uanmeldt og er især fokuseret på luftfartøjets tekniske vedligeholdelse, besætningens duelighed og gyldigheden af diverse certifikater/beviser, herunder forsikringer, luftdygtighedsbevis og registreringsbevis.

For mindre luftfartøjer er denne inspektionsform velegnet, idet afprøvningen kan afsløre reelle mangler, som har flyvesikkerhedsmæssig betydning. Ulovlig flyvning med mindre luftfartøjer kan også afdækkes ved denne uanmeldte inspektionsform, hvor luftfartsinspektøren under sin tilstedeværelse på flyvepladsen også er opmærksom på anden trafik end den, som inspektionen er rettet imod.

4.1.3 *Certificering*

4.1.3.1 Generelt

Luftfartslovgivningens bestemmelser om certificering baserer sig på de internationale ICAO standarder og rekommandationer, der er fastsat i Chicago-konventionens Annex 1 om "Personnel Licensing".

Efter luftfartslovens § 36 skal piloter have certifikat for at flyve et luftfartøj. Certifikater til piloter på danske luftfartøjer udstedes af Statens Luftfartsvæsen.

I luftfartslovgivningen er der fastsat en række betingelser, som en certifikatansøger skal opfylde for at få certifikat. Det drejer sig om krav til alder, helbred, ædruelighed, uddannelse, praktisk øvelse m.v. Når certifikatansøgeren opfylder disse betingelser, har den pågældende efter luftfartslovens § 35 krav på at få udstedt certifikat.

Endvidere skal piloten løbende opfylde en række krav for at kunne opretholde sit certifikat - de såkaldte vedligeholdelseskrav.

De nærmere regler findes i luftfartslovens § 32 og § 34, jf. bekendtgørelse nr. 191 af 23. maj 1975 vedrørende luftfartscertifikater og BL 6-03, Bestemmelser om certificering, generelt.

Til privatflyvning kræves privatflyvercertifikat (A-certifikat), mens der til erhvervmæssig flyvning kræves trafikflyvercertifikat (B- eller D-certifikat). B-certifikatet giver ret til at være luftfartøjschef (den ansvarlige pilot) på luftfartøjer, der kun kræver én pilot (mindre luftfartøjer), samt ret til at være andenpilot på luftfartøjer, der kræver mere end én pilot (større luftfartøjer). D-certifikatet giver ret til at være luftfartøjschef på alle fly.

I tilknytning til et A- eller B-certifikat kan der udstedes instrumentbevis, som giver piloten ret til at flyve efter instrumentflyverreglerne, hvilket bl.a. vil sige i/over skyer, i tåge og dårligt vejr i øvrigt samt om natten. Instrumentbeviset er indeholdt i D-certifikatet.

Rettigheder og krav for udstedelse og vedligeholdelse af privatflyvercertifikat beskrives nærmere i afsnittet om privatflyvning, jf. pkt. 4.2.2.1.

4.1.3.2 Trafikflyvercertifikat (B-certifikat)

Bestemmelserne for B-certifikat er fastsat i BL 6-20, Bestemmelser om trafikflyvercertifikat af III klasse, B-certifikat, flyvemaskine, generelt, og BL 6-22, Bestemmelser om trafikflyvercertifikat af III klasse, B-certifikat, helikopter, generelt. Herudover er der fastsat en lang række detailbestemmelser i form af BL'er. Bl.a. BL 6-81 og BL 6-21 om henholdsvis teoretisk og praktisk uddannelse, BL 6-56 om periodisk flyvetræning (PFT) og BL 6-05 om helbredskrav.

Rettigheder: Et B-certifikat giver samme rettigheder som et privatflyvercertifikat (A-certifikat), jf. pkt. 4.2.2.1. Herudover giver det ret til at udføre erhvervmæssig flyvning som luftfartøjschef på luftfartøjer, der er certificeret til at kunne føres af én pilot, og på hvilke piloten er uddannet. Endvidere giver det piloten ret til at fungere som andenpilot i al form for luftfart med luftfartøjer, på hvilke vedkommende er uddannet. Certifikatet er begrænset til VFR-flyvning, d.v.s. flyvning efter de visuelle flyveregler, medmindre der til certifikatet er knyttet et instrumentbevis, jf. nedenfor. Ved VFR-flyvning skal piloten kunne orientere sig alene ved at se ud af vinduerne i luftfartøjet på samme måde som i en bil.

Udstedelseskrav: For at få udstedt B-certifikat skal man være fyldt 18 år og have en helbredsmæssig godkendelse. Endvidere skal man have gennemgået teoretisk uddannelse ved en godkendt skole og have bestået teoretisk prøve aflagt over for Statens Luftfartsvæsen (B-teori), have bestået prøve til radiotelefonistcertifikat, have gennemgået praktisk uddannelse ved en godkendt flyveskole (ca. 50 timer). Herudover skal man opfylde erfaringskravet på 200 flyvetimer, som kan nedsættes til 150 timer, hvis der er tale om en integreret uddannelse (A- og B-uddannelse i kontinuerligt forløb, hvor også erfaringsopbygning foregår som skoleflyvning), samt have bestået praktisk prøve aflagt over for Statens Luftfartsvæsen. Der gælder for dette certifikat en højeste aldersgrænse på 60 år, som på visse betingelser kan forlænges til 67 år.

Vedligeholdelseskrav: For at kunne opretholde sit certifikat skal piloten med nærmere fastsatte mellemrum have fornyet sin helbredsmæssige godkendelse. Endvidere skal vedkommende inden for de forudgående 12 måneder før hver flyvning have fløjet minimum 70 timer eller have bestået en praktisk prøve, have bestået PFT (periodisk flyvetræning med instruktør på en flyveskole) med ikke over 6 måneders mellemrum. For at kunne medtage passagerer skal vedkommende inden for de forudgående 90 dage have udført mindst 3 starter og 3 landinger på den pågældende luftfartøjstype.

4.1.3.3 Instrumentbevis

Bestemmelserne om instrumentbevis er fastsat i BL 6-40, Bestemmelser om instrumentbevis, flyvemaskine, generelt, og BL 6-42, Bestemmelser om instrumentbevis, helikopter, generelt.

Rettigheder: Et instrumentbevis giver ret til at udøve rettighederne af et A- eller B-certifikat under flyvning efter instrumentflyverreglerne, hvilket bl.a. vil sige i/over skyer, i tåge og dårligt vejr i øvrigt samt om natten.

Udstedelseskrav: For at få udstedt instrumentbevis skal man have en helbredsmæssig godkendelse. Endvidere skal man have gennemgået teoriuddannelse ved en godkendt skole og have bestået teoretisk prøve aflagt over for Statens Luftfartsvæsen (instrument-teori), have flyvetelefonistcertifikat med aflagt morseprøve, have gennemgået praktisk uddannelse ved godkendt flyveskole (minimum 40 flyvetimer) og have bestået praktisk prøve aflagt over for Statens Luftfartsvæsen. Der gælder ingen højeste aldersgrænse for instrumentbevis. Laveste aldersgrænse følger af det certifikat, beviset knytter sig til.

Vedligeholdelseskrav: For at kunne opretholde sit instrumentbevis skal piloten have gyldigt A- eller B-certifikat, have fløjet mindst 20 timer efter instrumentreglerne (IFR) eller have bestået praktisk prøve inden for forudgående 12 måneder. Endvidere skal vedkommende inden for de forudgående 12 måneder før hver flyvning have bestået instrument-PFT (praktisk flyvetræning), hvis instrumentrettigheden er tilknyttet et A-certifikat, jf. pkt. 4.2.2.1, og inden for de forudgående 6 måneder før hver flyvning, hvis instrumentrettigheden er tilknyttet et B-certifikat.

4.1.3.4 Trafikflyvercertifikat (D-certifikat)

Bestemmelserne om trafikflyvercertifikat (D-certifikat) er fastsat i BL 6-30, Bestemmelser om trafikflyvercertifikat af I klasse, D-certifikat, flyvemaskine, generelt, og BL 6-31, Bestemmelser om trafikflyvercertifikat af I klasse, D-certifikat, helikopter, generelt.

Rettigheder: Et D-certifikat giver samme rettigheder som A- og B-certifikater og instrumentbevis. Herudover giver certifikatet ret til at udføre flyvning som luftfartøjschef i al form for luftfart med flyvemaskiner/helikoptere, som piloten er uddannet på.

Udstedelseskrav: For at få udstedt D-certifikat skal man være fyldt 21 år og være indehaver af B-certifikat og instrumentbevis. Endvidere skal man have gennemgået en teoretisk uddannelse ved en godkendt skole og have bestået teoretisk prøve aflagt over for Statens Luftfartsvæsen (D-teori), ligesom man skal opfylde erfaringskravet på minimum 1500 flyvetimer for flyvemaskine, 1000 for timer for helikopter (hvoraf tid som andenpilot kun tæller 50%). Herudover skal man have bestået en praktisk prøve aflagt over for Statens Luftfartsvæsen på en flermotoret flyvemaskine/helikopter med et godkendt flerpilotsystem. Der gælder for dette certifikat en højeste aldersgrænse på 60 år, som på visse betingelser kan forlænges til 67 år.

Vedligeholdelseskrav: Der gælder samme vedligeholdelseskrav som for kombinationen B-certifikat og instrumentbevis.

4.1.3.5 Kommende regler (JAR-FCL)

Den 1. juli 1999 indføres i Danmark de harmoniserede europæiske certifikatnormer (JAR-FCL - Flight Crew Licensing). Normerne indføres ved en ny BL 6-09, Bestemmelser om indførelse af JAR-FCL (pilotcertifikater, flyvemaskine og helikopter). For så vidt angår pilotuddannelse og certificering, erstatter disse regler de nugældende certificeringsbestemmelser (BL'er).

For så vidt angår udstedelseskrav, vil der ske den ændring, at de krav, der gælder i dag for de enkelte certifikater med hensyn til flyvetid og PFT, erstattes af krav om praktisk flyveprøve aflagt med faste mellemrum over for en kontrollant, som er udpeget og autoriseret af Statens Luftfartsvæsen (Proficiency Check) for hver af de rettigheder (Ratings), der er tilknyttet certifikatet. Det være sig f.eks. type/klasse af luftfartøj, instrumentrettighed og instruktørrettighed. Gyldighedsperioden efter en sådan flyveprøve er for de fleste rettigheder 1 år. For rettigheden til at flyve små enmotorede flyvemaskiner er perioden dog 2 år, og flyveprøven kan her erstattes af 12 flyvetimer og en træningsflyvning af mindst 1 times varighed med instruktør inden for de sidste 12 måneder før udløb af gyldighedsperioden.

For så vidt angår højeste aldersgrænse for trafikflyvercertifikater, vil der ske den ændring, at grænsen på 60 år sættes op til 65 år. Flyvning med betalende passagerer efter det 60. år må dog kun finde sted i et to-pilot system. Efter det 65. år må piloten ikke flyve med betalende passagerer, mens der for anden erhvervsmæssig flyvning (f.eks. reklameflyvning, fotograferingsflyvning og landbrugsflyvning) og privatflyvning ikke er fastsat nogen højeste aldersgrænse.

4.1.3.6 Kontrol

Alle certifikatuddannelser foregår på godkendte skoler og efter godkendte uddannelsesprogrammer.

Inden en skole får en tilladelse, gennemføres en nøje kontrol med, at alle de krævede forudsætninger med hensyn til faciliteter, bemanning, hjælpemidler, uddannelsesplaner og uddannelsesprogrammer m.v. er opfyldt.

Efter godkendelsen føres der løbende tilsyn med skolens drift (funktionstilsyn).

Inden der udstedes et certifikat, udføres 100 % kontrol af, at alle betingelser er opfyldt. Både teoretiske og praktiske prøver skal aflægges over for kontrollanter fra Statens Luftfartsvæsen.

Kontrol med, at certifikatindehavere overholder de betingelser, der gælder for bevarelse af rettigheder (flyvetid, PFT, helbredsmæssig godkendelse m.v.), udføres stikprøvevis enten ved, at den pågældende tilskrives og anmodes om at dokumentere, at betingelserne er opfyldt, eller ved kontrol i marken, hvor inspektører ved besøg på flyvepladserne kontrollerer logbøger m.v. for de piloter, der træffes på den pågældende flyveplads.

4.1.4 *Luftfartøjer*

4.1.4.1 Teknisk godkendelse (luftdygtighedsbevis)

Luftfartøjer, som benyttes til luftfart, skal have et luftdygtighedsbevis, som for danske luftfartøjers vedkommende udstedes af Statens Luftfartsvæsen, jf. luftfartslovens § 25.

Betingelserne for udstedelse af luftdygtighedsbevis fremgår af BL 1-12, Bestemmelser om luftdygtighedsbevis og flyvetilladelse samt luftdygtighedskrav, generelt.

Luftdygtighedsbevis udstedes, når følgende betingelser er opfyldt:

- Luftfartøjstypen skal være godkendt af Statens Luftfartsvæsen.
- Luftfartøjet skal være udstyret som angivet i BL 1-12.
- Luftfartøjets tekniske historie skal være kendt og acceptabel for Statens Luftfartsvæsen.
- Luftfartøjet skal være vedligeholdt efter fabrikantens anbefalinger.
- Luftfartøjet skal ved besigtigelse, der foretages af Statens Luftfartsvæsen, være i sikker stand for flyvning.

4.1.4.2 Vedligeholdelse

Reglerne om vedligeholdelse findes i BL 1-1, Bestemmelser om vedligeholdelse og ændring af luftfartøjer. Luftfartøjer, der anvendes til erhvervmæssig luftfart, skal vedligeholdes efter fabrikantens anbefalinger og skal vedligeholdes på et værksted, som er autoriseret af Statens Luftfartsvæsen eller autoriseret af en udenlandsk myndighed og accepteret af Statens Luftfartsvæsen.

For luftfartøjer, der benyttes til transport af passagerer, post og/eller fragt, skal værkstedet være autoriseret efter JAR-145, jf. BL 2-4, Bestemmelser om JAR-145 autorisation.

Luftfartøjets motorer, propeller og komponenter skal gennemgå et større eftersyn med faste mellemrum, f.eks. når luftfartøjet har fløjet et vist antal timer.

4.1.4.3 Kontrol

Luftdygtighedsbeviset udstedes for 1 år ad gangen. Ved fornyelse af luftdygtighedsbeviset besigtiges luftfartøjet på ny, og det kontrolleres bl.a., at luftfartøjet i den mellemliggende periode har været vedligeholdt efter de gældende regler.

4.1.5 *Brug af flyvepladser*

For luftfartsforetagender, der endnu ikke er godkendt efter bestemmelserne i BL 5-50 (JAR-OPS), findes reglerne om brug af flyvepladser i bekendtgørelse nr. 264 af 27. juni 1966 om driftsforskrifter for regelmæssig og ikke-regelmæssig offentlig lufttrafik.

Ved erhvervmæssig transport af passagerer med flyvemaskine må der kun anvendes flyvepladser, der er godkendt hertil af Statens Luftfartsvæsen. Det vil som hovedregel sige offentlige flyvepladser.

Der er 40 offentlige flyvepladser. Herudover findes der én privat flyveplads, der er godkendt til taxaflyvning.

BL 5-50 (JAR-OPS) stiller ikke krav om anvendelse af godkendte flyvepladser uden for bymæssig bebyggelse, men luftfartsforetagendet skal sikre sig, at de anvendte

luftfartøjers præstationsevne er tilstrækkelig til at operere på en given flyveplads under hensyntagen til banens størrelse og overflade samt meteorologiske og hindringsmæssige forhold, ligesom pladsen skal være udstyret og egnet til den pågældende form for operation.

Inden for bymæssig bebyggelse gælder de almindelige regler i BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler ("luftens færdselslov"). Efter disse bestemmelser må start og landing inden for tæt bebyggede områder m.v. kun ske fra/på en godkendt flyveplads. Statens Luftfartsvæsen udøver såvel tiltrædelseskontrol som funktionstilsyn med godkendte flyvepladser.

Tiltrædelseskontrollen udøves ved anlæg af nye flyvepladser eller ved ændring af eksisterende flyvepladser, hvor der både kræves projektgodkendelse og endelig godkendelse (efter inspektion), inden flyvepladsen tages i brug.

Herudover føres der løbende funktionstilsyn med alle godkendte pladser ved årlige inspektioner, bortset fra enkelte større flyvepladser, der besøges flere gange om året. Statens Luftfartsvæsen følger dog hele tiden situationen på alle godkendte pladser for at konstatere, om der er behov for yderligere tilsyn.

Private flyvepladser skal ikke godkendes af Statens Luftfartsvæsen, og der føres ikke tilsyn med sådanne pladser. En privat flyveplads skal dog anmeldes til Statens Luftfartsvæsen, hvis den anvendes jævnligt. I forbindelse med anmeldelsen undersøges det alene, om den planlagte anvendelse af pladsen kan ske under hensyntagen til den øvrige luftfarts sikkerhed.

Det indgår ikke i vurderingen, om start og landing fra pladsen kan foregå på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde. Hvis pladsen skønnes at få indflydelse på den øvrige luftfarts sikkerhed, kan Statens Luftfartsvæsen forbyde, at pladsen benyttes, eller stille særlige vilkår for pladsens indretning og brug.

4.1.6 *Passagerforsikring*

Licensforordningen, jf. pkt. 4.1.1.1, indeholder krav om, at alle luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssig transport af passagerer, post og/eller fragt, skal have en passagerforsikring. I rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker er der fastsat krav om forsikringssummens størrelse, nemlig 100.000 SDR (særlige trækingsrettigheder) til dækning af det objektive ansvar og derudover op til et rimeligt beløb.

4.1.7 *Gebyrer*

4.1.7.1 Generelt

Tilsynet med den civile luftfart er brugerfinansieret, idet der med hjemmel i luftfartslovens § 148 opkræves gebyrer for tilsynsvirksomheden, bortset fra den del af tilsynsarbejdet, der er obligatorisk virksomhed (normarbejde).

Statens Luftfartsvæsen udarbejder hvert år et gebyrreglement i samarbejde med gebyr-udvalget, hvor der foruden Statens Luftfartsvæsen sidder repræsentanter for luftfartens organisationer.

Størrelsen af de enkelte gebyrer fastsættes ud fra en gennemsnitsbetragtning og kan derfor ikke tages som udtryk for, at gebyret dækker netop de faktiske udgifter ved den enkelte forretning.

Gebyrudvalget har dog haft som målsætning, at de enkelte områder (registrering, certifikater, luftdygtighed, flyvepladser, luftfartsselskaber m.v.) gebyrmæssigt skal hvile i sig selv.

I forbindelse med enhver tiltrædelseskontrol betales der et udstedelsesgebyr, der udgør betalingen for tiltrædelseskontrollen samt første årsgebyr. Herefter betales der årligt gebyr for det løbende funktionstilsyn.

4.1.7.2 Certifikater

Der betales udstedelsesgebyr og årsgebyr. Gebyrets størrelse afhænger af certifikatets art, således at ikke-erhvervsmæssige certifikater (A-certifikater) er billigst.

4.1.7.3 Luftdygtighedsbeviser

Der betales udstedelsesgebyr og årsgebyr. Gebyrerne er lavere for luftfartøjer, der udelukkende anvendes til privatflyvning, end for luftfartøjer, der anvendes erhvervsmæssigt. Gebyrets størrelse er i øvrigt i begge tilfælde afhængig af luftfartøjets størst tilladte startmasse (MTOM). Der betales et grundgebyr op til og med 300 kg plus et gebyr pr. påbegyndt 100 kg over 300 kg.

4.1.7.4 Erhvervsmæssig flyvning

Der betales udstedelses- og årsgebyr for såvel licensen som for AOC'en. Gebyrernes størrelse afhænger af størrelsen af de luftfartøjer (MTOM), der anvendes i virksomheden. Endvidere betales der et gebyr for hvert luftfartøj, der optages på AOC'en (tiltrædelseskontrol).

Luftfartsforetagender, der udfører rute- og/eller charterflyvning, skal endvidere betale udstedelses- og årsgebyrer for tilsyn med security.

4.2 **Privatflyvning**

4.2.1 *Generelt*

De sikkerhedsmæssige regler for privatflyvning bygger på ICAO Annex 6, part 2 (General aviation). Privatflyvning, herunder flyvning med passagerer, kræver hverken licens eller teknisk/operativ godkendelse (AOC).

Privatflyvning er underkastet luftfartslovgivningens almindelige regler, hvoraf specielt kan nævnes BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler ("luftens færdselslov"), og BL 5-6, Bestemmelser om personbefordring med luftfartøj. BL'en indeholder regler om antal personer om bord, brug af sikkerhedssele, befordring af børn m.v.

Der er ikke fastsat regler om flyve/hviletid, men privatflyvningen er underkastet de almindelige regler i luftfartslovens § 50, stk. 2, jf. pkt. 4.1.2.4.3.

Der er intet krav om passagerforsikring for luftfartøjer, der anvendes til privatflyvning.

Der udøves ikke tiltrædelseskontrol i forbindelse med privatflyvning ud over det, der er nævnt nedenfor, for så vidt angår certifikater og luftfartøjer. Funktionstilsyn med flyvningens udførelse udøves kun på konkret indikation (f.eks. efter anmeldelse) eller som stikprøver, idet sikkerheden omkring privatflyvningen bygger på den forudsætning, at luftfartøjschefen lever op til sit ansvar efter luftfartslovens § 42, hvorefter "Luftfartøjschefen skal påse, at luftfartøjet er luftdygtigt og behørigt udrustet, bemanded og lastet, samt at flyvningen i øvrigt forberedes og gennemføres i overensstemmelse med gældende bestemmelser".

4.2.2 *Certificering*

4.2.2.1 Privatflyvercertifikat (A-certifikat)

Til privatflyvning kræves privatflyvercertifikat (A-certifikat).

De nærmere bestemmelser herfor er fastsat i BL 6-13, Bestemmelser om privatflyvercertifikat, A-certifikat, flyvemaskine, generelt, og BL 6-17, Bestemmelser om privatflyvercertifikat, A-certifikat, helikopter, generelt. Herudover er der fastsat en række detailbestemmelser i bl.a. BL 6-14 og 6-15 om henholdsvis teoretisk og praktisk uddannelse til henholdsvis flyvemaskine og helikopter, BL 6-54 om periodisk flyvetræning (PFT) og BL 6-05 om helbredskrav.

Rettigheder: A-certifikat giver piloten ret til at udføre ikke-erhvervmæssig flyvning med luftfartøjer, som vedkommende er uddannet på. Certifikatet giver ikke piloten ret til at modtage betaling for flyvningen. Certifikatet er begrænset til såkaldt VFR-flyvning, d.v.s. flyvning efter de visuelle flyveregler, medmindre der til certifikatet er knyttet et instrumentbevis, jf. nedenfor. Ved VFR-flyvning skal piloten kunne orientere sig alene ved at se ud af vinduerne i luftfartøjet på samme måde som i en bil.

Udstedelseskrav: For at få udstedt et A-certifikat skal man være fyldt 18 år og have en helbredsmæssig godkendelse. Endvidere skal man have bestået teoretisk prøve aflagt over for Statens Luftfartsvæsen (A-teori), have bestået prøve til radiotelefonistcertifikat, have gennemgået praktisk uddannelse ved en godkendt flyveskole (minimum 40 flyvetimer) og have bestået praktisk prøve aflagt over for Statens Luftfartsvæsen. Der gælder for dette certifikat ingen højeste aldersgrænse.

Vedligeholdelseskrav: For at kunne opretholde sit certifikat skal piloten med nærmere fastsatte mellemrum have fornyet sin helbredsmæssige godkendelse. Endvidere skal han inden for de forudgående 12 måneder før hver flyvning have fløjet minimum 10 timer eller have bestået PFT (periodisk flyvetræning med instruktør på en flyveskole), ligesom vedkommende skal have bestået PFT med ikke over 24 måneders mellemrum. For at kunne medtage passagerer skal vedkommende inden for de forudgående 90 dage have udført mindst 5 starter og 5 landinger på den pågældende luftfartøjstype.

4.2.2.2 Instrumentbevis

Der kan i tilknytning til et privatflyvercertifikat udstedes instrumentbevis på samme måde som til et erhvervscertifikat, jf. pkt. 4.1.3.3.

4.2.2.3 Kommende regler

Den 1. juli 1999 indføres i Danmark de harmoniserede europæiske certifikatnormer, jf. pkt. 4.1.3.5.

4.2.2.4 Kontrol

Der føres kontrol med indehavere af privatflyvercertifikat på samme måde som med indehavere af erhvervscertifikater, jf. pkt. 4.1.3.6.

4.2.3 *Luftfartøjer*

4.2.3.1 Teknisk godkendelse (luftdygtighedsbevis)

Betingelserne for udstedelse af luftdygtighedsbevis er de samme som de, der gælder for luftfartøjer, der anvendes til erhvervmæssig flyvning. Der henvises herom til pkt. 4.1.4.1.

4.2.3.2 Vedligeholdelse

Kravene til vedligeholdelse, jf. BL 1-1, afhænger af luftfartøjets størrelse:

- a. Luftfartøjer med en startvægt på 15 tons eller derover skal vedligeholdes efter samme regler som de, der gælder for luftfartøjer, der anvendes erhvervsmæssigt, jf. pkt. 4.1.4.2, bortset fra, at der ikke er krav om JAR-145 autorisation for værkstedet.
- b. Luftfartøjer med en startvægt på mere end 5700 kg og/eller flermotorede turbo-drevne luftfartøjer skal vedligeholdes som anført under a. med den undtagelse, at vedligeholdelsen må udføres af en certificeret mekaniker, som råder over passende faciliteter.
- c. Luftfartøjer med en startvægt mellem 2730 kg og 5700 kg skal vedligeholdes som anført under b. bortset fra, at eftersynsintervallerne for motorer, propeller og komponenter er mere fleksible (afhængig af tilstanden).
- d. Luftfartøjer med en startvægt under 2730 kg skal vedligeholdes som anført under c. med følgende undtagelse: Hvis ejeren selv er pilot, må han udføre en begrænset del af vedligeholdelsen.

4.2.3.3 Kontrol

Kontrollen foregår som anført under luftfartøjer, der anvendes erhvervsmæssigt, jf. pkt. 4.1.4.3, med den undtagelse, at luftdygtighedsbeviset for luftfartøjer med startvægt under 2730 kg er gyldigt i 3 år.

Besigtigelse af disse luftfartøjer finder således kun sted hvert 3. år.

4.2.4 *Brug af flyvepladser*

Ved privatflyvning kan ethvert areal uden for bymæssig bebyggelse anvendes til start og landing forudsat, at det størrelses- og overflademæssigt tilgodeser det pågældende luftfartøjs præstationsevne.

Herudover er det en betingelse, at afstanden til eventuelle hindringer (bevoksning, bygninger og lignende) under ind- og udflyvning efter pilotens vurdering er flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Inden for bymæssig bebyggelse kan start og landing kun ske fra godkendte flyvepladser. Der henvises herom til pkt. 4.1.5.

4.2.5 *Udlejning af luftfartøjer*

Det er et fåtal af indehavere af privatflyvercertifikat, der ejer en flyvemaskine. En stor del af privatflyvningen foregår derfor i lejede luftfartøjer.

Reglerne for udlejning af luftfartøjer findes i BL 10-5, Bestemmelser om udlejning af luftfartøjer uden fører. Udlejning af luftfartøjer med maksimal startmasse (MTOM) til og med 15.000 kg kræver ikke nogen tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen, men virksomheden skal anmeldes til Statens Luftfartsvæsen. Udlejning af større luftfartøjer kræver derimod særlig tilladelse, men der findes ingen virksomheder med sådan tilladelse.

BL'en indeholder regler for, hvem der kan leje luftfartøjer, lejekontrakter og indholdet af disse samt ansvarsfordelingen mellem udlejer og lejer, for så vidt angår bl.a. luftfartøjets luftdygtighed.

Der er ikke fastsat krav om passagerforsikring for udlejningsluftfartøjer, men det skal fremgå af lejekontrakten, om der er tegnet en sådan forsikring.

Luftfartøjer, der anvendes til udlejning, skal vedligeholdes på et autoriseret værksted eller af en certificeret mekaniker.

4.2.6 *Gebyrer*

I forbindelse med privatflyvning skal der kun betales gebyr for personcertifikat, jf. pkt. 4.1.7.2, og luftdygtighedsbevis, jf. pkt. 4.1.7.3, samt for eventuel tilladelse til kategori II/III ILS (Instrument Landing System) operationer.

4.3 **Firmaflyvning**

Som beskrevet i pkt. 3.3 kendes begrebet firmaflyvning ikke i de internationale standarder og normer (ICAO og JAA). Det betragtes som privatflyvning og er derfor underkastet de regler, der er beskrevet i pkt. 3.2.

5. **Håndhævelse og sanktion**

5.1 **Håndhævelse (ulovlig erhvervmæssig flyvning)**

5.1.1 *"Firmaflyvning"*

Ulovlig erhvervmæssig flyvning med passagerer, d.v.s. flyvning uden licens og AOC, findes i form af "firmaflyvning", hvor de karakteristika, der er nævnt i pkt. 3.3, ikke er opfyldt. Der henvises herved til de domme, der er citeret i dette afsnit.

Et andet eksempel kunne være, at en pilot engageres af firmaet ad hoc til hver enkelt flyvning, piloten medbringer et fly, som han har lejet, og han bliver betalt for hver enkelt flyvning. Her er der tale om, at firmaet køber en hel ydelse (flyvning). En sådan flyvning kan kun lovligt udføres af et foretagende med licens til erhvervmæssig lufttransport.

Der findes et tilfælde, hvor der i forbindelse med et havari i foråret 1998 opstod stærk mistanke om, at der var tale om en sådan flyvning. Da piloten omkom ved havariet, var der ikke mulighed for at rejse straffesag.

Det er ikke Statens Luftfartsvæsens opfattelse, at der i større omfang udføres firmaflyvning i strid med de retningslinier, der er udgivet af Statens Luftfartsvæsen.

Statens Luftfartsvæsen modtager mange henvendelser fra piloter eller firmaer, som påtænker at udføre firmaflyvning, men som forinden gerne vil sikre sig, at de ikke overtræder nogen regler herved.

For piloternes vedkommende skyldes dette muligvis, at det ikke er vanskeligt at få piloter dømt for "ulovlig firmaflyvning", idet begrebet er objektivt afgrænset. Det skal blot bevises, at piloten ikke er heltidsansat i firmaet - hvilket er muligt ved samarbejde med skattemyndighederne - og at firmaet ikke er registreret ejer af flyet, hvilket fremgår af luftfartøjsregistret, der føres af Statens Luftfartsvæsen.

For firmaernes vedkommende er indtrykket det, at de gerne vil spare penge på flytransporten, hvis bare det går lovligt til.

5.1.2 *"Vennetjenester"*

Desuden findes ulovlig erhvervmæssig flyvning som flyvning, hvor en eller flere personer indgår aftale med en (privat)pilot om, at denne mod betaling (som minimum udgifterne til brændstof og flyleje) skal flyve "kunden" et eller andet sted hen.

I AIC B 10/88, jf. pkt. 3.2, har Statens Luftfartsvæsen vejledt om, hvornår denne form for flyvning kan finde sted som privatflyvning, selv om der finder betaling sted, nemlig når der er tale om

- a. "vennetjenester" eller
- b. fælles rejse på "delebasis".

Efter Statens Luftfartsvæsens erfaring er det ikke de tilfælde, der er nævnt under b., der giver anledning til misbrug. Derimod finder der utvivlsomt en del flyvninger sted under dække af begrebet "vennetjeneste", uden at passagererne er personlige venner eller bekendte af piloten. Som nedenfor beskrevet er det vanskeligt at opdage og frem for alt føre bevis for ulovlige flyvninger, og der da også kun få sager, hvor dette er lykkedes.

De "erfaringer", der beskrives i det følgende, baserer sig derfor i høj grad på verserende rygter eller på oplysninger til Statens Luftfartsvæsens inspektører fra personer, som gerne vil fortælle generelt om det, der foregår, men som ikke vil stå frem med konkrete oplysninger.

Begrebet "venner" er åbenbart et meget elastisk begreb i flyveverdenen. En pilot er tilsyneladende ven med enhver, der har en blot periferisk berøring med pilotens bekendtes bekendte. Endvidere opstår der i løbet af forbløffende kort tid "venskab" mellem en pilot og personer, som piloten støder tilfældigt ind i, hvis den eller de pågældende har et transportbehov.

Kontakten mellem piloten og passagererne formidles i øvrigt ofte via "mund til mund" metoden eller i enkelte tilfælde ved "annoncering" på en seddel, der er hængt op i det lokale supermarked.

Det er endvidere Statens Luftfartsvæsens indtryk, at passagerne i nogle tilfælde ikke er klar over, at der ikke er tale om flyvning med et licensieret luftfartsselskab. Der er således flere tilfælde, hvor piloten under flyvningen har været iført uniform. I andre tilfælde bliver passagererne instrueret om, at de skal fortælle, at de er personlige venner af piloten, "hvis nogen spørger".

Endelig har Statens Luftfartsvæsen konstateret, at nogle piloter (bevidst eller ubevidst) misfortolker begrebet "flyvning mod betaling", idet de hævder, at der ikke er tale om flyvning mod betaling, "for flyvningen gav ikke overskud". De har kun fået dækket udgifterne til brændstof og flyleje.

For piloterne er det ikke altid afgørende, om de tjener penge på sådanne flyvninger. Det væsentligste er, at de uden selv at skulle afholde udgifterne til flyleje og brændstof optjener flyvetimer, således at de erhverver den flyveerfaring, der kan holde certifikatet i kraft, eller som kræves for senere at kunne erhverve trafikflyvercertifikat (B- eller D-certifikat), jf. pkt. 4.1.3.2 og pkt. 4.1.3.4.

Denne form for ulovlig flyvning er meget vanskelig at komme til livs. For det første skal Statens Luftfartsvæsen opdage, at en flyvning har fundet sted. For det andet skal Statens Luftfartsvæsen vide, hvem passagererne var, og disse skal være villige til at forklare, at de har betalt for flyvningen, og at de ikke er personlige bekendte af piloten.

5.2 Sanktioner (straf og administrativ inddragelse af certifikat efter luftfartsloven)

5.2.1. *Straf*

Ulovlig erhvervmæssig flyvning straffes efter luftfartslovens § 149, stk. 4, med bøde eller hæfte. Denne strafferamme indebærer, at forsøg på ulovlig erhvervmæssig flyvning ikke er strafbart, jf. straffelovens § 21, stk. 3, der lyder således:

"For så vidt ikke andet er bestemt, straffes forsøg kun, når der for lovovertrædelsen er foreskrevet højere straf end hæfte."

Det betyder i praksis, at det ikke er muligt, at straffe en pilot, som er på vej til at udføre en ulovlig erhvervsmæssig flyvning, men bliver forhindret i at udføre den, f.eks. fordi den pågældende på flyvepladsen bliver standset af en inspektør fra Statens Luftfartsvæsen.

5.2.2. *Administrativ inddragelse af certifikat*

5.2.2.1 Indledning

Der er mulighed for (endelig) *administrativ inddragelse* af et dansk certifikat efter luftfartslovens § 37 og *midlertidig, administrativ inddragelse* af et dansk certifikat efter luftfartslovens § 150, stk. 5 og 6, i forbindelse med en straffesag med påstand om ubetinget frakendelse af certifikatet.

I det følgende foretages en vurdering af, i hvilket omfang de eksisterende regler i luftfartsloven giver mulighed for administrativ inddragelse af et certifikat.

5.2.2.2 Luftfartslovens § 37

Luftfartsloven indeholder i § 37 følgende bestemmelse:

”§ 37. Luftfartsvæsenet kan inddrage dansk certifikat for bestemt tid, indtil videre eller for resten af gyldighedsperioden, når indehaveren ikke opfylder vilkårene for at udføre den tjeneste, certifikatet gælder.

Stk. 2. Når luftfartsvæsenet finder grund til at antage, at der foreligger forhold, som kan begrunde inddragelse efter stk. 1, kan det sætte certifikatet ud af kraft, indtil spørgsmålet om inddragelse er afgjort.

Stk. 3. Når et certifikat er inddraget eller sat ud af kraft efter bestemmelserne i denne paragraf, skal det indleveres til luftfartsvæsenet.”

Afgørende for en inddragelse er således, at den pågældende *ikke opfylder vilkårene for at udføre den tjeneste, certifikatet gælder for.*

Af forarbejderne til bestemmelsen, jf. bemærkningerne til lovforslaget, 1960-loven, L 252 af 10. juni 1960, der ikke er ændret siden, fremgår af følgende:

”Bestemmelsen i denne paragrafs stk. 1 svarer i hovedsagen til den nugældende luftfartslovs § 23, stk. 2, pkt. 3, ifølge hvilken certifikater skal inddrages enten for resten af gyldighedstiden eller midlertidigt, når indehaveren ikke længere opfylder betingelserne.

Ved bestemmelsen hjemles der ret for administrationen til at inddrage certifikater, når indehaveren ikke opfylder de til enhver tid for et certifikats udstedelse gældende vilkår, jfr. § 34. Der gives derimod ikke luftfartsvæsenet adgang til administrativt endeligt at inddrage et certifikat, blot fordi den pågældende har gjort sig skyldig i overtrædelser af loven eller dens forskrifter, hvorimod der i § 150, stk. 6, i tilslutning til straffebestemmelserne gives luftfartsvæsenet beføjelse til midlertidigt at inddrage certifikatet i tilfælde af sådanne overtrædelser af loven eller forskrifterne, der har medført fare for sikkerheden.”

Det følger heraf, at der efter § 37 kan ske inddragelse, når den pågældende ikke opfylder de vilkår, der gælder for certifikatet, og der er i den forbindelse henvist til lovens § 34.

§ 34 har følgende indhold (uændret siden 1960-loven):

"Trafikministeren fastsætter de betingelser, som med hensyn til statsborgerforhold, alder, fysisk og psykisk egnethed, ædruelighed, uddannelse og øvelse m.v. kan kræves opfyldt for at gøre tjeneste på et luftfartøj."

Betingelserne er dels fastsat i bekendtgørelse nr. 191 af 23. maj 1975 vedrørende luftfartscertifikater (generelle bestemmelser), dels i de specifikke bestemmelser (BL'er), der er fastsat for hver enkelt certifikattype (A-certifikat og B-certifikat), jf. nedenfor.

For så vidt angår bekendtgørelsen, indeholder den dels nogle generelle betingelser, der skal være opfyldt for at opnå og bevare certifikat, jf. bl.a. § 2 om bopæl og § 5 om ædruelighed, dels nogle bestemmelser, der bemyndiger Statens Luftfartsvæsen til at fastsætte de nærmere betingelser for opnåelse og bevaring af certifikat, jf. bl.a. § 3 om uddannelse og § 4 om helbredskrav.

For så vidt angår de vilkår, der skal være opfyldt for A-certifikat, fremgår disse af BL 6-13 om privatflyvercertifikat, mens vilkårene for B-certifikat fremgår af BL 6-20 om trafikflyvercertifikat. Begge BL'er er udstedt i medfør af luftfartslovens § 34.

Det følgende omhandler *vilkårene* for A-certifikat, da dette har betydning for vurderingen af, hvornår Statens Luftfartsvæsen kan inddrage et A-certifikat efter luftfartslovens § 37, herunder om der er hjemmel til at inddrage certifikatet efter denne bestemmelse, hvis piloten på et A-certifikat flyver erhvervmæssig flyvning og modtager betaling herfor.

I BL 6-13, pkt. 6.1 og 6.2, er anført:

”6.1 Privatflyvercertifikat/flyvemaskine giver på de vilkår, der er nævnt i pkt. 6.3, indehaveren ret til at foretage VFR-flyvning i ikke-erhvervmæssig luftfart som luftfartøjschef eller andenpilot på flyvemaskine af den klasse/type, for hvilken certifikatet er gældende.

6.2 Certifikatet giver ikke ret til at modtage betaling for flyvningen.”

Spørgsmålet er, om det er et vilkår for et A-certifikat, at der flyves i ikke-erhvervmæssig luftfart, og at der ikke modtages betaling herfor, jf. pkt. 6.1 og 6.2, og om certifikatet derfor vil kunne inddrages efter luftfartslovens § 37, hvis piloten ikke overholder disse bestemmelser.

På den ene side kan det anføres, at bestemmelsen i § 37 og forarbejderne hertil giver ret for administrationen til at inddrage certifikatet, når den pågældende ikke opfylder de til enhver tid gældende vilkår, at der i forarbejderne til denne bestemmelse er henvist til luftfartslovens § 34, og at denne bestemmelse er hjemlen for fastsættelse af vilkårene i BL 6-13 for A-certifikater.

På den anden side kan det anføres, at det modsat også fremgår af forarbejderne til § 37, at bestemmelsen ikke giver administrationen adgang til endelig administrativ inddragelse, blot fordi den pågældende har gjort sig skyldig i overtrædelser af luftfartsloven eller dens forskrifter.

Bestemmelsen har aldrig været anvendt i praksis til inddragelse af certifikatet i de omhandlede tilfælde.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at bestemmelsen næppe indeholder den fornødne klare hjemmel til inddragelse certifikatet i tilfælde, hvor der ulovligt flyves mod betaling på et A-certifikat, som et så alvorligt indgreb bør have.

Som det fremgår nedenfor i pkt. 6.4.2, foreslår arbejdsgruppen, at bestemmelsen i § 150 ændres, således at muligheden for inddragelse og frakendelse bliver forbedret.

5.2.2.3 Luftfartslovens § 150, stk. 5 og 6, jf. stk. 1, nr. 1 og 2, samt stk. 2, nr. 1 og 2

Efter luftfartslovens § 150 kan et certifikat frakendes ved dom i forbindelse med en straffesag om overtrædelse af luftfartslovgivningen.

Frakendelse af certifikatet sker enten *betinget* eller *ubetinget*.

Ved *betinget* frakendelse beholder piloten sit certifikat, men frakendelsen gøres betinget af, at han i en prøvetid, der normalt er på 3 år, ikke begår et nyt (groft) forhold, der medfører frakendelse af certifikatet, jf. § 150 a, stk. 2.

Ved *ubetinget* frakendelse fratages piloten sit certifikat. Ubetinget frakendelse sker for et bestemt tidsrum af ikke under 6 måneder eller for bestandigt, jf. § 150 a, stk. 3.

Hvis betingelserne for ubetinget frakendelse foreligger, kan Statens Luftfartsvæsen midlertidigt inddrage den pågældendes certifikat, jf. § 150, stk. 5 og 6, der har følgende indhold:

”§ 150.

Stk. 5. Skønner luftfartsvæsenet, at betingelserne for ubetinget frakendelse af ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj foreligger, kan det midlertidigt inddrage retten. Luftfartsvæsenet skal i forbindelse med afgørelsen vejlede den pågældende om prøvelsesadgangen, jfr. stk. 6.

Stk. 6. Den, hvis ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af domstolene. Domstolene træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.”

Det følger således af § 150, at en forudsætning for anvendelse af denne bestemmelse er, at betingelserne for *ubetinget frakendelse* foreligger. Såfremt piloten forlanger det, skal inddragelsen forelægges domstolene til prøvelse.

Betingelserne for *ubetinget frakendelse* af retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj fremgår af § 150 i øvrigt, og i den forbindelse er det navnlig stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1 og 2, der er relevante i den foreliggende sammenhæng.

Disse bestemmelser vurderes i det følgende, for så vidt angår muligheden for en ubetinget frakendelse og en midlertidig administrativ inddragelse:

”§ 150. Ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj skal frakendes, når

- 1) tjenesten er udøvet med tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden,

...

Stk. 2. ... Frakendelsen efter stk. 1, nr. 1 og 2, sker betinget, medmindre den pågældende

- 1) forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har udøvet tjenesten på særlig hensynsløs måde,
- 2) ved forskellige lejligheder har gjort sig skyldig i forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, nr. 1.”

Af bemærkningerne til § 150, stk. 1, nr. 1, jf. lovforslaget vedrørende lov nr. 128 af 9. april 1980, fremgår følgende:

”Den foreslåede bestemmelse adskiller sig fra den tilsvarende bestemmelse i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1. (hvor der tillige skal være tale om, at der er forvoldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor; arbejdsgruppens tilføjelse). Begrundelsen herfor er, at luftfartens særlige forhold gør en sammenligning med forholdene på landjorden uhensigtsmæssig netop på dette

punkt. Dette skyldes, at luftfartens sikkerhed i højere grad, end tilfældet er for færdslen på landjorden, beror på et samspil mellem en række personer (piloter, flyveledere m.v.), der hver for sig fungerer inden for afstukne regler. Tilsidesætter en af disse personer en regel, der er væsentlig for flyvesikkerheden, vil det ofte bero på øvrige elementer i trafiksystemet, om tilsidesættelsen faktisk resulterer i en faresituation.

Den omstændighed, at det på luftfartsområdet oftere vil bero på et tilfælde, om der er tale om en faresituation, gør det urimeligt, at strafværdigheden og muligheden for certifikatfrakendelse skal afhænge af, om der er fremkaldt fare for skade på person eller ting. Hertil kommer i øvrigt, at situationens udvikling som regel vil foregå så hurtigt og under sådanne omstændigheder, at det ikke under eller efter tilsidesættelsen af reglen vil være muligt at konstatere, om der har været fare for en ulykke.

Luftfartsmyndighederne har i deres sagsbehandling haft vanskelighed med over for anklagemyndighed og domstole at trænge igennem med, at der ikke kan drages paralleller mellem færdselsloven og luftfartsloven på dette punkt. Dette skyldes formentlig i væsentlig grad, at luftfartslovens § 150, stk. 1, i princippet er formuleret som § 70, stk. 1, i færdselsloven fra 1955, hvorfor domspraksis i færdselsager har øvet indflydelse på praksis i luftfartsager. § 126, stk. 1, nr. 1, i færdselsloven, der afløser nævnte § 70, stk. 1, har ikke tilsigtet en ændring af den praksis, der har udviklet sig på grundlag af § 70, stk. 1, hvorfor der efter luftfartsmyndighedernes opfattelse er risiko for, at en fortsat parallelitet mellem færdselslovens og luftfartslovens udformning på dette punkt fremdeles kan være til hinder for en hensigtsmæssig praksis på luftfartsområdet. Det er derfor fundet nødvendigt, at § 150, stk. 1, nr. 1, formuleres således, at den klart adskiller sig fra færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1. I stedet for kriteriet i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, ”under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselsikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor” er som kriterium for frakendelse af retten til at gøre tjeneste på luftfartøj efter denne bestemmelse valgt ”tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden”.

En gennemgang af den domspraksis, der foreligger vedrørende luftfartslovens § 150, stk. 1, nr. 1, siden 1980, viser, at det i retspraksis kræves, at handlingen har medført, at der er opstået en nærmere konkretiseret faresituation, før der kan blive tale om frakendelse af certifikatet, uanset at denne domspraksis ikke har støtte i forarbejderne, som gengivet ovenfor.

Til illustration heraf kan nævnes følgende domme:

- Piloten var tiltalt for at have gennemfløjet et terminalområde uden forinden at have indhentet klarering hertil. Der var nedlagt påstand om betinget frakendelse af certifikatet.

Tiltalte erkendte sig skyldig i undladelsen af at indhente klarering, men gjorde gældende, at der ikke var tilsidesat væsentlige hensyn til flyvesikkerheden, og at der derfor ikke var grundlag for en betinget frakendelse af hans certifikat.

Retten fandt, at ”tiltalte på intet tidspunkt havde været til gene for anden civil trafik, og til at der under flyvningen var ubegrænset sigtbarhed og ringe flyvetrafik, således at der næppe i det konkrete tilfælde kunne være opstået faresituationer som følge af tiltaltes forsømmelighed”. Retten fandt det herefter overvejende betænkeligt at fastslå, at tiltalte havde tilsidesat væsentlige hensyn til flyvesikkerheden.

Tiltalte blev idømt en bøde for overtrædelsen, men påstanden om betinget frakendelse blev således ikke taget til følge. (Roskilde rets dom af 25. april 1984).

- Piloten var tiltalt for i tre tilfælde at have benyttet flyvepladser selvom banesynsvidden (sigten) ikke var de foreskrevne 600 m. Der var nedlagt påstand om betinget frakendelse af certifikatet.

Tiltalte fandtes skyldig efter anklageskriftet.

Retten fandt det imidlertid betænkeligt at karakterisere tiltaltes overtrædelse som af en så alvorlig karakter, at der var fuldt tilstrækkeligt grundlag for en betinget frakendelse af hans certifikat.

Retten begrundede denne afgørelse med, at "det var ubestridt, at forholdene i øvrigt var som af tiltalte forklaret, herunder at han under landingsmanøvren havde et så godt overblik over landingsfeltet, at han kunne foretage landingerne uden særlig risiko".

Tiltalte blev idømt en bøde for overtrædelsen, men påstanden om betinget frakendelse blev således ikke taget til følge. (Grindsted rets dom af 6. juni 1985).

- Piloten var tiltalt for at have gennemfløjet et terminalområde uden forinden at have indhentet klarering hertil. Der var nedlagt påstand om betinget frakendelse af certifikatet.

Tiltalte blev i byretten fundet skyldig efter anklageskriftet, og påstanden om certifikatfrakendelse blev taget til følge.

Byretten udtaler, at "uanset at tiltaltes flyvemåde - som det efter det oplyste må antages - ikke har medført nogen konkret fare, herunder for sammenstød med flyet, som han passerede inden for terminalområdet, finder retten, at han ved sin adfærd har tilsidesat bestemmelser, der er aldeles afgørende i flyvesikkerhedens tjeneste, og han vil derfor være at frakende retten til at gøre tjeneste i et luftfartøj".

Byrettens dom blev, for så vidt angår påstanden om certifikatfrakendelse, anket til Vestre Landsret af tiltalte.

Landsretten udtaler bl.a., "at da det ikke kan lægges til grund, at flyvningen har medført konkret fare, må landsretten nære betænkelighed ved at anse tiltaltes forseelse for så alvorlig, at der bør ske frakendelse af retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj".

Landsretten ophævede herefter byrettens dom, for så vidt angår den betingede frakendelse. (Vestre landsrets dom af 21. november 1985).

- Piloten var tiltalt for at have undladt at overholde den for flyvning over tæt bebyggede områder fastsatte minimumshøjde på 300 m. Der var nedlagt påstand om betinget frakendelse af certifikatet.

Roskilde ret fandt, at tiltalte havde foretaget dyk ned til en højde af ca. 120 m, men tog ikke påstanden om betinget frakendelse af certifikatet til følge.

Retten lagde herved til grund, at luftfartøjets glidevinkel var omkring 1-15, således at det ved en højde på 120 m kunne glide 1800 m frem og derfor i en nødsituation kunne bringes til landing på markerne eller i havet.

På denne baggrund fandt retten ”det ikke godtgjort, at tiltalte havde tilsidesat væsentlige hensyn til flyvesikkerheden og derved udsat andres liv eller ejendom for fare”.

Tiltalte blev idømt en bøde for overtrædelsen, men påstanden om betinget frakendelse blev således ikke taget til følge. (Roskilde rets dom af 11. september 1989).

Retstilstanden antages derfor i dag at være, at der skal være tale om et særligt alvorligt eller groft forhold, som har medført, at der er opstået en konkret faresituation.

Hvis der skal ske *ubetinget frakendelse*, kræves *herudover*, at piloten

- forsætligt har voldt skade på andres person eller ting eller fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har udøvet tjenesten på særlig hensynsløs måde, jf. § 150, stk. 2, nr. 1, *eller*
- ved forskellige lejligheder har gjort sig skyldig i forhold, der hver for sig betyder, at han skal frakendes certifikatet, fordi flyvningen er udført med tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden, jf. § 150, stk. 2, nr. 2, jf. stk. 1, nr. 1.

Forestiller man sig en situation, hvor en pilot indtil flere gange har fløjet ulovlig taxaflyvning med et A-certifikat og eksempelvis ved flere forskellige flyvninger har undladt at beregne tilstrækkeligt med brændstof, således at han hver gang har måttet nødlande på en mark, hvorved der er opstået en nærmere konkret fare for f.eks. passagererne eller personer og ting på jorden, vil der kunne blive tale om en ubetinget frakendelse, fordi hver af flyvninger er så grove, at der isoleret set vil være tale om en ”tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden”, jf. § 150, stk. 2, nr. 2, jf. stk. 1, nr. 1.

Hvis han har fløjet på en måde, som må betegnes som ”særlig hensynsløs”, f.eks. hvis han i et eller flere tilfælde har foretaget flere dyk i meget lav højde hen over en menneskemængde på en markedsplads og derved fremkaldt fare for personer, vil der kunne blive tale om en ubetinget frakendelse efter § 150, stk. 2, nr. 1, jf. stk. 1, nr. 1.

Hvis betingelserne for en *ubetinget frakendelse* er til stede, er der mulighed for en midlertidig inddragelse af certifikatet under sagen.

Dette forudsætter imidlertid, at afgørelsen af, om frakendelse skal ske ubetinget, ikke afhænger af en skønsmæssig vurdering af beviserne eller af forholdets grovhed. Hvis afgørelsen afhænger af en sådan skønsmæssig vurdering, er der næppe nogen domstol, der vil opretholde den midlertidige inddragelse.

Da der både i betingelserne efter § 150, stk. 2, nr. 1 og 2, jf. stk. 1, ligger skønsmæssige vurderinger, betyder dette i praksis, at mulighederne for at inddrage et certifikat efter § 150, stk. 5, er begrænsede.

Det vil i langt de fleste situationer, hvor der er fløjet ulovlig taxaflyvning, være meget vanskeligt at inddrage et certifikat midlertidigt efter § 150, stk. 5, jf. stk. 6.

I forbindelse med konkrete straffesager om ulovlig taxaflyvning har Statens Luftfartsvæsen vurderet, at sagerne ikke ville resultere i en ubetinget frakendelse, og Statens Luftfartsvæsen har derfor ikke fundet anledning til at inddrage certifikatet midlertidigt efter luftfartslovens § 150, stk. 5.

6. Vurdering og anbefalinger

6.1 Afgrænsning erhvervmæssig - ikke-erhvervmæssig luftfart

Som anført i afsnit 3 findes der ingen definition af privatflyvning og firmaflyvning i luftfartsloven, men alene en vejledning udsendt af Statens Luftfartsvæsen.

Med henblik på at skabe større klarhed med hensyn til begrebernes rækkevidde, således at der skabes højere grad af sikkerhed for, at det vil være muligt at få domstolene til at sanktionere overtrædelser på området, og således at dette også bliver klart for luftfartsbranchen og brugerne på området, anbefaler arbejdsgruppen, at begreberne erhvervsmæssig lufttransport og privatflyvning, herunder firmaflyvning, defineres direkte i luftfartsloven.

Det er nødvendigt at definere begrebet erhvervsmæssig lufttransport for at kunne foretage en afgrænsning over for privatflyvning og firmaflyvning, men der er efter arbejdsgruppens opfattelse ikke behov for at ændre reglerne for udførelse af erhvervsmæssig flyvning.

6.2 Firmaflyvning

For firmaflyvning med passagerer gælder det specielle, at de passagerer, der flyves med, er ansatte i firmaet, og det er firmaet, der bestemmer, om transporten af de ansatte skal foregå som firmaflyvning på det sikkerhedsniveau, der gælder for privatflyvning, frem for med et luftfartsselskab med licens til erhvervsmæssig lufttransport på et højere sikkerhedsmæssigt niveau.

Det er ligeledes firmaet og ikke passagererne, der har den økonomiske fordel af at lade transporten ske som firmaflyvning.

Den ansatte er i et afhængighedsforhold til arbejdsgiveren, der gør, at den ansatte ikke frit kan vælge transportform. De ansatte er derfor i vid udstrækning overladt til arbejdsgiverens beslutning med hensyn til at lade de ansatte transportere via firmaflyvning og med den mindre grad af sikkerhed, som dette indebærer i den konkrete situation.

Når en virksomhed af økonomiske eller praktiske grunde vælger firmaflyvning som transportform for ansatte, bør dette ikke have som konsekvens, at de ansatte bliver underlagt et ringere sikkerhedsmæssigt niveau end det, der gælder for erhvervsmæssig flyvning.

Med andre ord bør ansatte i et firma være omfattet af de samme beskyttelseshensyn, som gælder for passagerer, der køber transport hos et licensieret selskab.

Sikkerheden for de ansatte kan bringes op på et niveau, der svarer til det, som gælder for erhvervsmæssig flyvning, hvis der fastsættes særlige sikkerhedsmæssige forskrifter for firmaflyvning. Sådanne forskrifter bør i det væsentlige stille samme teknisk/operative krav til firmaflyvning, som der i dag stilles til erhvervsmæssig lufttransport med mindre luftfartøjer. For at sikre tilsyn med, at firmaerne også lever op til sådanne regler, bør der fastsættes krav om, at firmaflyvning kun må udføres efter tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen.

Med henblik på at sikre, at de enkelte flyvninger foregår i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsmæssige regler, bør der stilles krav om, at firmaet har fastansat en luftfartskyndig person, som er ansvarlig for firmaets flyveoperationer, og som er Statens Luftfartsvæsens kontaktperson i firmaet i forbindelse med udøvelsen af tilsynet i lighed med flyvechefen i et licensieret luftfartsselskab. Dette kan være en pilot, der tillige udfører firmaets flyvninger, eller en person med operationel erhvervsmæssig luftfartserfaring. Den pågældende behøver ikke være fuldtidsansat, men skal være ansat i firmaet med et timeantal, der er tilstrækkeligt til, at den pågældende kan varetage ansvaret på forsvarlig måde.

For at undgå en tilfældig ”pilotvikarordning” på firmaflyvningsområdet finder arbejdsgruppen, at der bør stilles krav om, at piloten har et nærmere tilknytningsforhold til det pågældende firma. Dette sikres gennem aflægelse af firmarelateret duellighedsprøve (PFT), såvel før den pågældende skal flyve for selskabet og som løbende vedligeholdende træning.

Endvidere bør der opstilles krav om, at firmaet skal have en permanent eller længerevarende rådighed i form af ejerskab eller som bruger over det pågældende fly, således at det bliver muligt at føre tilsyn med, at

de særlige teknisk/operative krav med henblik på en forbedring af sikkerheden overholdes, og således at de ansatte kan få sikkerhed for, at de gældende forskrifter på området overholdes.

Den hidtil godkendte ordning, hvorefter det accepteres, at 4-5 firmaer i fællesskab, d.v.s. i lige sameje, køber en flyvemaskine, som kan anvendes af disse firmaer til firmaflyvning, foreslås fortsat således, at maksimalt 5 firmaer i lige sameje kan disponere over det pågældende fly enten som ejere eller brugere.

Der vil dog blive stillet krav om, at kun én person er ansvarlig for, at flyvningerne udføres efter de gældende regler, uanset hvilket af firmaerne der flyves for, og at der ikke ydes vederlag for flyvningerne.

På nærmere vilkår vil endvidere en koncern, d.v.s. moder- og datterselskaber i henhold til den gældende aktieselskabs- eller anpartsselskabslovgivning, kunne anvende et fly i fællesskab til koncernens firmaflyvning.

Statens Luftfartsvæsen får med disse krav samtidig en større mulighed for at føre et effektivt tilsyn på området.

Klare kriterier - som ikke vil kunne omgås, og som nemt vil kunne kontrolleres - vil således være krav om,

- a. at firmaet, koncernen eller maksimalt 5 firmaer i lige sameje enten er registreret ene-ejer af det luftfartøj, der anvendes, eller ved en langtidsljekontrakt har fuld og ene rådighed over luftfartøjet, hvilket indebærer, at det ikke kan benyttes af andre, *samt*
- b. fastansættelse af en person, der kan accepteres af Statens Luftfartsvæsen til at være ansvarlig for firmaets flyveoperationer eller flyveoperationer for koncernen eller maksimalt 5 firmaer i lige sameje. Dette betyder ikke, at denne person skal være ansat alene til at varetage denne funktion. Den pågældende kan være ansat i hvilken som helst stilling, så længe vedkommende frigøres tilstrækkeligt fra sine andre pligter til at varetage ansvaret for flyvningerne forsvarligt.

Konsekvensen af ovenstående ordning vil være, at Statens Luftfartsvæsen vil have kendskab til, hvilke firmaer der udfører firmaflyvning, og hvilke luftfartøjer der anvendes hertil.

Statens Luftfartsvæsen vil foretage tiltrædelseskontrol, inden der meddeles tilladelse til firmaflyvning, og vil løbende føre tilsyn med, at betingelserne overholdes.

Kravet om en vis længerevarende rådighed over et fly kan indebære økonomiske konsekvenser, der gør det vanskeligere at etablere firmaflyvning. Der kan således være udgifter forbundet med kravet om ejerskab eller langtidslje af fly.

Endvidere vil der i lighed med alle andre områder skulle betales gebyr til Statens Luftfartsvæsen for det tilsyn, der udøves.

For at afskrække piloter, der er de nærmeste til at kende reglerne, fra at arrangere firmaflyvning uden om reglerne for firmaer, der måske ikke er bekendt med, at sådan flyvning kræver særlig tilladelse, bør der indføres hjemmel til at straffe for forsøg på at udføre firmaflyvning uden tilladelse og hjemmel til at frakende sådanne piloter deres certifikat ubetinget, jf. pkt. 6.4.

I en bekendtgørelse om firmaflyvning vil det blive fastsat, at firmaet og den person, der er ansvarlig for firmaflyvningerne, vil kunne straffes for overtrædelse af reglerne for firmaflyvning.

Firmaets tilladelse til firmaflyvning vil endvidere kunne inddrages efter reglerne herfor i den gældende luftfartslovs § 79.

Det skal dog understreges, at de nævnte krav kun foreslås for firmaflyvning med passagerer, hvor det er sikkerhedsmæssigt velbegrunder. Firmaflyvning, hvor der alene flyves med gods (varer, materiel, reservedele o.s.v.), vil fortsat kunne udføres efter reglerne for privatflyvning.

Med hensyn til de nærmere teknisk/operative krav foreslår arbejdsgruppen, at der indføres sikkerhedsmæssige krav, der i det væsentlige svarer til det, der gælder for erhvervsmæssig flyvning med passagerer. Dette indebærer først og fremmest,

- at piloten skal have erhvervscertifikat (i praksis B-certifikat) og være undergivet flyve-/tjenestetidsregler, der svarer til, hvad der gælder for den erhvervsmæssige flyvning,
- at der skal være ansat en person i virksomheden (koncernen eller maksimalt 5 firmaer i lige sameje), der er ansvarlig for denne form for flyvning,
- at luftfartøjets sikkerhedsmæssige standard skal opfylde reglerne for erhvervsmæssig flyvning, d.v.s. årlig fornyelse af luftdygtighedsbevis og vedligeholdelse på særligt (JAR-145) autoriserede værksteder, og
- at der i lighed med den erhvervsmæssige flyvning stilles krav om passagerforsikring.

Med hensyn til forsikring har Arbejdsskadestyrelsen oplyst, at medarbejdere vil være omfattet af arbejdsskadeforsikringsloven i tilfælde, hvor det er arbejdsgiveren, der arrangerer, at det daglige arbejde skal udføres et andet sted end det faste arbejdssted. Dette gælder, uanset om medarbejderen udstationeres (d.v.s. tager midlertidigt ophold et andet sted i længere tid), eller om medarbejderen sendes på tjenesterejse, (d.v.s. er væk i få dage eller kortere tid). Arbejdsskadestyrelsen finder dog ikke entydigt at kunne tage stilling generelt, idet baggrunden for flyvningen har afgørende betydning for vurderingen. Der vil ikke ske reduktion i ydelserne efter lov om forsikring mod følger af arbejdsskade, at der er tegnet særskilt passagerforsikring.

Der vil endvidere blive stillet krav til firmaet om føring og opbevaring af dokumentation for driften af flyvevirksomheden.

Endelig vil der blive ført regelmæssigt tilsyn med flyvevirksomheden.

Dette er en væsentlig stramning i forhold til de gældende regler for privatflyvning. I vedlagte bilag 10 er i skematisk form angivet de krav, der foreslås stillet for firmaflyvningen i forhold til dels de krav, der gælder for den erhvervsmæssige flyvning, og dels de krav, der gælder for privatflyvningen.

De teknisk/operative krav vil kunne stilles i dag i henhold til det gældende regelgrundlag (luftfartsloven med tilhørende bekendtgørelser og BL'er). Herudover foreslås en ny bestemmelse i luftfartsloven, der giver hjemmel til at udstede supplerende krav.

Der påtænkes således i tilknytning til forslaget om bestemmelser i luftfartsloven om definitioner vedrørende erhvervsmæssig flyvning, privatflyvning, herunder firmaflyvning, og krav om, at firmaflyvning kræver en tilladelse, udstedt en bekendtgørelse om firmaflyvning indeholdende følgende sikkerhedsmæssige krav:

- *Tilladelse* udstedes af Statens Luftfartsvæsen efter godkendelse af firmaets set-up og (mini)driftshåndbog. Der skal udføres tiltrædelseskontrol.
- *Kontrol* af overholdelse af regler og vilkår for tilladelsen ved årligt funktionstilsyn samt eventuelt rampeinspektion (stikprøvekontrol på flyvepladser).
- *Luftfartøjets sikkerhedsstandard* skal svare til det, der gælder for erhvervsmæssig luftfart på følgende områder:
 - Årlig fornyelse af luftdygtighedsbevis som ved erhvervsmæssig luftfart.
 - Vedligeholdelse på godkendt JAR-145 værksted (erhvervsmæssig).
 - Sikkerhedsudstyr som ved erhvervsmæssig luftfart.
- *Præstationskrav til luftfartøj* som ved erhvervsmæssig flyvning (sikkerhedsmargin).
- *Besætningskrav* skal svare til den standard, der gælder for erhvervsmæssig luftfart på følgende områder:

- Erhvervscertifikat (B- eller D-certifikat).
 - Aflæggelse af halvårlig firmarelateret duelighedsprøve (PFT).
 - Overholdelse af flyve- og tjenestetidskrav som fastsat og godkendt i driftshåndbogen.
- *Dokumentation* for overholdelse af regler og vilkår for tilladelsen gennem opbevaring af teknisk/operative dokumenter som ved erhvervsmæssig luftfart.
 - *Passagerforsikring* som ved erhvervsmæssig luftfart.
 - *Ansvarlig person* til sikring af opfyldelse af det godkendte koncept.
 - *Særlige vilkår* for firmafællesskaber (koncern eller 5 firmaer i lige sameje).

6.3 Vennetjenester - ulovlig taxaflyvning

Privatflyvning med passagerer adskiller sig fra firmaflyvning ved, at passagererne selv vælger at flyve på det sikkerhedsmæssige niveau, der gælder for privatflyvning. Her er der således ikke de beskyttelseshensyn, som gør sig gældende for ansatte i et firma.

Arbejdsgruppen finder derfor, at det fortsat bør være tilladt at flyve for personlige venner mod refusion af udgifterne til flyvningen. Arbejdsgruppen finder dog, at det nærmere bør afgrænses, hvilke personlige venner der kan blive tale om. Arbejdsgruppen anbefaler, at det kun gælder i tilfælde, hvor der foreligger et nærmere tilknytningsforhold i form af et familieforhold eller et nærmere venskabsforhold.

Hertil kommer, at der formentlig vil kunne gøres en større indsats for at informere offentligheden om den sikkerhedsmæssige forskel på privatflyvning og flyvning med et licensieret selskab, således at de passagerer, der flyver med deres pilotvenner, kan træffe et reelt valg og være bekendt med vilkårene herfor og konsekvenserne heraf.

Statens Luftfartsvæsen har udgivet en pjece herom, som bl.a. er uddelt til alle de mindre flyvepladser, og som er omtalt på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside. Yderligere information over Internettet og eventuelt OBS-indslag i TV kunne være en mulighed.

Endvidere bør bestræbelserne for at standse og retsforfølge de flyvninger, der ikke kan betegnes som reelle vennetjenester, øges. Som tidligere nævnt er det næsten umuligt at skaffe bevis i sådanne sager, medmindre de pågældende tages "på fersk gerning", så Statens Luftfartsvæsen med det samme får kontakt med passagererne.

En øget indsats på dette område forudsætter, at Statens Luftfartsvæsen får tilført ressourcer, så der kan sendes inspektører ud til de mindre flyvepladser og foretages stikprøvekontrol af en række tilfældige flyvninger. Dette kræver, hvis det skal have nogen effekt, formentlig 1-2 årsværk.

Ud over at forbedre muligheden for at føre bevis for strafbare forhold vil det formentlig have en præventiv effekt, at piloterne aldrig kan være sikre på, hvornår de bliver kontrolleret.

Arbejdsgruppen anbefaler, at Statens Luftfartsvæsens inspektioner "i marken" øges på dette område, og at de omkostninger, der er forbundet hermed, finansieres via højere gebyrer for de områder, som tilsynet dækker, d.v.s. gebyrer for privatflyvercertifikat.

Det tilføjes herved, at det ikke vil være muligt at gennemføre øgede inspektioner uden finansiering heraf.

Til yderligere støtte for et øget tilsynsarbejde, kunne der indføres krav om udfærdigelse af passagerlister for udlejningsfly, idet det typisk er udlejningsfly, der anvendes ved ulovlig erhvervsmæssig flyvning.

Med henblik på en yderligere - og formentlig mere afskrækkende - præventiv effekt foreslår arbejdsgruppen, at der skabes hjemmel til at straffe for *forsøg* på ulovlig erhvervmæssig flyvning. Den gennemførte ulovlige erhvervmæssige flyvning er efter de gældende regler allerede strafbar.

Endvidere foreslår arbejdsgruppen, at der tilvejebringes hjemmel til ubetinget at frakende certifikatet for piloter, der udfører eller forsøger at udføre ulovlig erhvervmæssig flyvning, jf. pkt. 6.4. Forsøg på ulovlig taxaflyvning vil således også i lighed med den ulovlige firmaflyvning kunne indebære en frakendelse af certifikatet. Hertil kommer, at Statens Luftfartsvæsen administrativt vil kunne inddrage certifikatet midlertidigt, indtil der falder dom i sagen, eller indtil spørgsmålet eventuelt særskilt prøves ved domstolene.

6.4 Sanktioner

6.4.1 *Straf*

Som anført i pkt. 5.2.1 er det efter de gældende regler ikke muligt at straffe for forsøg på ulovlig erhvervmæssig flyvning, d.v.s. i tilfælde, hvor en planlagt flyvning ikke bliver gennemført, f.eks. fordi Statens Luftfartsvæsen under en inspektion bliver opmærksom på forholdet, eller fordi den pågældende har annonceret eller lavet opslag om flyvninger, men uden at den pågældende har gennemført nogen flyvninger, eller at det ikke kan bevises, at den pågældende rent faktisk har fløjet ulovligt.

Det vil ofte bero på tilfældigheder, om en flyvning bliver gennemført eller ej, og sådanne tilfældigheder bør ikke være afgørende for, om forholdet kan straffes, når indsatsen mod ulovlig erhvervmæssig flyvning i øvrigt ønskes styrket.

Arbejdsgruppen finder det vigtigt, at der gives mulighed for at skride ind i disse tilfælde på det tidligst mulige tidspunkt.

Arbejdsgruppen anbefaler således, at forsøg på ulovlig erhvervmæssig flyvning gøres strafbart, jf. forslaget i pkt. 6.6.

Arbejdsgruppen anbefaler endvidere, at det tilsvarende gøres strafbart at forsøge at overtræde reglerne for firmaflyvning, jf. forslaget i pkt. 6.6.

Arbejdsgruppen anbefaler således, at luftfartslovens § 149, stk. 4, ændres som anført i pkt. 6.6, så det bliver strafbart at forsøge at udføre ulovlig erhvervmæssig flyvning og firmaflyvning uden fornøden tilladelse.

Ændringen skal endvidere ses i lyset af forslaget i pkt. 6.4.2 om hjemmel til ubetinget at frakende certifikatet for personer, der har gjort sig skyldig i strafbart forsøg på ulovlig erhvervmæssig flyvning eller ulovlig firmaflyvning. Når forsøg kan medføre frakendelse af certifikatet, er det strafferetligt almindeligt, at der også kan straffes for forsøg i form af bøde eller hæfte.

6.4.2 *Frakendelse af certifikat*

Således som retstilstanden er i dag, skal der ganske meget til, før et certifikat kan frakendes ubetinget.

Hvis betingelserne for en ubetinget frakendelse imidlertid er tilstede, har Statens Luftfartsvæsen mulighed for midlertidigt at inddrage certifikatet under sagen efter luftfartslovens § 150, stk. 5. Hvis piloten forlanger det, skal inddragelsen forelægges domstolene til prøvelse efter § 150, stk. 6.

En sådan administrativ inddragelse vil i langt de fleste tilfælde afhænge af en skønsmæssig vurdering af beviserne eller af forholdets grovhed. Hvis afgørelsen afhænger af en sådan skønsmæssig vurdering, er der næppe nogen domstol, der vil opretholde den midlertidige inddragelse.

Dette betyder, at det i dag i langt de fleste situationer, hvor der er fløjet ulovlig taxaflyvning, vil være meget vanskeligt at inddrage et certifikat midlertidigt efter § 150, stk. 5 og 6.

Statens Luftfartsvæsen har ikke hidtil i forbindelse med konkrete straffesager om ulovlig taxaflyvning vurderet, at sagerne ville kunne resultere i en ubetinget frakendelse, og har derfor ikke fundet anledning til at inddrage certifikatet midlertidigt.

For at opnå en forbedring af regelgrundlaget for en frakendelse og for i øvrigt at skærpe sanktionen for ulovlig taxaflyvning og firmaflyvning foreslås luftfartslovens § 150, stk. 1 og 2, ændret som angivet i pkt. 6.5.

Herved opnås en forbedring af regelgrundlaget for en frakendelse. En frakendelse kræver dog uændret beviser for, at der er foregået de omhandlede ulovlige flyvninger, eller der er gjort forsøg herpå. Det bemærkes, at én ulovlig flyvning eller forsøg herpå er tilstrækkeligt til en frakendelse.

Ændringen indebærer imidlertid, at reglerne bliver klarere på den måde, at der ikke er tale om værdiladede eller skønsmæssigt prægede vurderinger som f.eks. væsentlige hensyn til flyvesikkerheden, nærliggende fare og særlig hensynsløs måde.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at risikoen for at få en ubetinget frakendelse af certifikatet vil have en væsentlig præventiv effekt på dette område.

I førstegangstilfælde vil frakendelsen typisk være af en 6 måneders varighed, men kan være af længere varighed op til at være for bestandig, jf. den eksisterende regel herom i luftfartslovens § 150 a, stk. 3.

6.5 Konkrete forslag til ændring af luftfartsloven

Arbejdsgruppen foreslår, at ovennævnte anbefalinger udmøntes i følgende ændringer af luftfartsloven:

Som ny § 74 b og c indsættes:

“§ 74 b. Ved erhvervmæssig luftfart forstås flyvning med motordrevne luftfartøjer mod enhver form for vederlag.

Stk. 2. Ved erhvervmæssig lufttransport forstås transport af passagerer, post eller fragt med motordrevne luftfartøjer mod enhver form for vederlag.

§ 74 c. Ved ikke-erhvervmæssig luftfart forstås privatflyvning og firmaflyvning, der udføres uden nogen form for vederlag, og andre former for specialflyvninger, der ydes uden nogen form for vederlag og ikke omfatter transport af passagerer, post eller fragt, f.eks. svæveflyvning, skoleflyvning og flyveopvisning. Transport af passagerer mod vederlag er dog privatflyvning, såfremt passagerer og pilot har et nærmere tilknytningsforhold i form af et familieforhold eller et nærmere venskabsforhold, og flyvningen ikke er eller har været tilbudt offentligheden.

Stk. 2. Ved firmaflyvning med passagerer forstås virksomheders lufttransport af egne ansatte med motordrevne luftfartøjer, hvor de ansatte ikke yder nogen form for vederlag for transporten. Som virksomheder anses såvel enkeltmandsvirksomheder som interessentskaber og selskaber af enhver art.

Stk. 3. Trafikministeren kan fastsætte nærmere forskrifter om, hvad der forstås ved erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig luftfart.”

I § 75 indsættes som stk. 3 og 4:

“Stk. 3. Til firmaflyvning med passagerer, der udføres af virksomheder hjemmehørende i den danske stat, kræves tilladelse af trafikministeren. Sådant tilladelse kan kun meddeles, såfremt der er ansat en person i virksomheden, der er ansvarlig for denne form for flyvning, og virksomheden som registreret ejer eller bruger har eneråderet over det pågældende luftfartøj, jf. dog stk. 4.

Stk. 4. Tilladelse til firmaflyvning med passagerer kan på nærmere vilkår meddeles til en kreds af indtil 5 virksomheder, som ejer det pågældende luftfartøj i lige sameje, eller til en koncern, således som en sådan defineres i aktieselskabs- eller anpartsselskabs-lovgivningen.”

Efter § 75 indsættes:

“§ 75 a. Trafikministeren fastsætter nærmere forskrifter for udførelsen af ikke-erhvervsmæssig luftfart.”

§ 76 affattes således:

“Tilladelse til erhvervsmæssig luftfart kan kun meddeles, såfremt det findes foreneligt med almene hensyn.”

(§79 gælder også de nye tilladelser.)

I § 149, stk. 4, 1. pkt., ændres ”§ 75, stk. 1 og 2” til ”§ 75, stk. 1 - 2, og stk. 3, 1. pkt.”

I § 149, stk. 4, indsættes efter 1. pkt.:

“Forsøg på overtrædelse af § 75, stk. 1-2 og stk. 3, 1. pkt., straffes med bøde eller hæfte.”

2. og 3. pkt. bliver herefter 3. og 4. pkt.

I § 149, stk. 4, 3. pkt., der bliver 4. pkt., ændres ”2. pkt.” til ”3. pkt.”

I § 150, stk. 1, indsættes som nr. 4 og 5:

“4) den pågældende har foretaget eller har forsøgt at foretage en eller flere erhvervsmæssige flyvninger, uden at der foreligger den fornødne tilladelse hertil, eller

5) den pågældende har foretaget eller har forsøgt at foretage en eller flere firmaflyvninger, uden at der foreligger den fornødne tilladelse hertil.”

§ 150, stk. 2, 1. pkt., affattes således:

“Frakendelsen efter stk. 1, nr. 3 - 5, sker ubetinget.”

Bilag 11

Liste over forkortelser

A-certifikat	Privatflyvercertifikat
AIC	Aeronautical Information Circular
AOC	Air Operator Certificate
B757	Boeing 757
B-certifikat	Trafikflyvercertifikat af III klasse
BL	Bestemmelser for Civil Luftfart
CAT II	Kategori II (en indflyvningsprocedure, der anvendes i dårligt vejr (både med hensyn til sigtbarhed og skyhøjde), og hvor der fastsættes en mindstehøjde, hvorfra piloten skal kunne se tilstrækkeligt af landingsbanen til at sikre en sikker landing).
D-certifikat	Trafikflyvercertifikat af I klasse
DH	Decision Height (beslutningshøjde)
ETOPS	Extended Twin Operations (langdistanceflyvning på 2 motorer)
FOR	Flight Occurrence Report
FT	Feet (fod)
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICAO NAT	ICAO North Atlantic Region (Nordatlantregionen)
IFR-flyvning	Flyvning efter instrumentflyverreglerne (Instrument Flight Rules)
ILS	Instrument Landing System (instrumentlandingsssystem)
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirement
JAR-145	Approved Maintenance Organisations (bestemmelser om værkstedsautorisation)
JAR-FCL	Flight Crew Licensing (bestemmelser om certificering af flyvebesætnings-
medlemmer)	
JAR-OPS	Operation of Aircraft - Commercial Air Transportation (bestemmelser om operation af luftfartøjer - erhvervsmæssig lufttransport)
MNPS	Minimum Navigation Performance Specifications (specifikationer for mindste navigationsnøjagtighed)
MTOM	Maximum Take-Off Mass (maksimalt tilladt startmasse)
NM	Nautical Mile (sømil)

OM	Operations Manual (driftshåndbog)
OS	Operations Specifications
OY-AAA	(Luftfartøjets registreringsbetegnelse)
PFT	Periodical Flight Training (periodisk flyvetræning)
RNAV	Aera Navigation (områdenavigation)
RNP	Required Navigational Performance (krævede nøjagtighed af navigations-hjælpemidler)
RVR	Runway Visual Range (banesynsvidde)
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima (minima for formindsket vertikal adskillelse)
VFR-flyvning	Flyvning efter de visuelle flyveregler (Visual Flight Rules)

Bilag 7

Statistiske oplysninger

Licensierede luftfartsselskaber	33
Luftfartøjer optaget på en AOC (eksklusive SAS)	95
Dansk registrerede luftfartøjer opereret af SAS.....	47
Dansk registrerede luftfartøjer i alt.....	1625
- heraf motorflyvemaskiner	1056
 <i>Summarisk oversigt over hovedelementerne i erhvervmæssig transport af passagerer og privatflyvning</i>	

	Licens	AOC	OM	SLV tilsyn	Luftfartøj			Besætning	
	(1)	(2)	(3)	(4)	Luftdygtig- hedsbevi- s (5)	Vedlige- holdelse (6)	Supp. krav performa- n-ce (7)	Cert. type (8)	PFT (9)
Erhvervsmæssig transport af passagerer (Commercial air transportation)	X	X	X	X	X (Fornys år- ligt)	X (Strengere krav end kravene til privatflyv- ning)	X	B D (Erhvervs- flyvercer- tifikat)	½-årligt
Firmaflyvning (forslag)			+	+	+ (- - -)	+ (- - -)	+	B	½-årligt
Privat luftfart (General aviation)				(X)	X (Fornys sædvanlig- vis hvert 3. år)	X		A (Privat- flyver- certifikat)	

- (1) Tilladelse, der udstedes af Statens Luftfartsvæsen efter licensforordningen (EØF 2407/92).
- (2) AOC = Air Operator Certificate & Operations Specifications for Statens Luftfartsvæsenes flyvesikkerhedsmæssige/operative godkendelse. Udstedes af Statens Luftfartsvæsen. Angiver bl.a., hvilke luftfartøjer et luftfartsselskab må benytte. BL-reguleret (BL = Bestemmelser for Civil Luftfart).
- (3) OM = Operations Manual (driftshåndbog). Skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen. OM fastsætter bl.a., hvem der over for Statens Luftfartsvæsen er ansvarlig for virksomheden. BL-reguleret.
- (4) SLV tilsyn = Tilrædelseskontrol og funktionstilsyn (inspektioner). Erhvervsmæssig luftfart er underkastet løbende tilsyn af Statens Luftfartsvæsen. Privat luftfartsvirksomhed er underkastet tilsyn på konkret indikation. BL-reguleret.
- (5) Luftdygtighedsbevis udstedes og fornyes af Statens Luftfartsvæsen. Udstedelse og fornyelse er betinget af en kontrol af krav til konkret luftfartøjs vedligeholdelsesmæssige status. Luftdygtighedsbevis for private luftfartøjer fornyes hvert år, hvis luftfartøjets vægt overstiger 2.730 kg. BL-reguleret.
- (6) Luftfartøjers vedligeholdelsessystem skal være godkendt af Statens Luftfartsvæsen. Forholdsmæssig strengere krav til luftfartøjer, der anvendes til hvervsmæssig luftfart. BL-reguleret.
- (7) Konkrete krav til et luftfartøjs præstationsevne (supplerende krav til flyvehåndbogens bestemmelser - især til de mindre luftfartøjer, der ikke er certificeret i transportkategori). BL-reguleret.
- (8) Certifikattyper. A = privatflyvercertifikat (forholdsvis lempelige tekniske og medicinske krav). B = trafikflyvercertifikat af III klasse. D = trafikflyvercertifikat af I klasse. BL-reguleret. Se note.
- (9) PFT = Periodisk flyvetræning (dokumentation ved luftfartsforetagende eller flyveskole af fortsat teoretisk og praktisk duellighed som pilot). BL-reguleret.
- (10) BL-reguleret (flyve-tjenestetidsbestemmelser).
- (11) Dokumentationskrav for udførte flyvninger (driftsflyveplan, vægt- og balanceberegning, benzin og olie regnskab m.v. skal opbevares en nærmere bestemt tid). BL-reguleret.
- (12) Erhvervsmæssig luftfart må kun udføres fra/til offentlige, godkendte lufthavne/flyvepladser (bekendtgørelse nr. 171 om driftsforskrifter for luftfart med danske luftfartøjer).
- (13) Licensforordningen (EØF 2407/92).

Note: Erhvervsmæssig 1-pilot koncept kun på små stempel/motorfly med maksimalt 9 passagersæder. (I overensstemmelse med godkendt/felleseuropæisk regelsæt.)