

Med forslaget i § 76 gives trafikministeren beføjelse til at fastsætte nærmere regler om afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig luftfart og om udførelsen heraf.

I en bekendtgørelse vil Statens Luftfartsvesen fastsætte nærmere betingelser for firmaflyvning med ansatte. Statens Luftfartsvesen vil inddrage brugerne i en arbejdsgruppe, der skal forberede sådanne regler.

Udgangspunktet for de administrative forskrifter vil være følgende:

- Den pilot, der udfører firmaflyvningen, skal opfylde de betingelser, der er nævnt i nr. 1, 2 eller 3:

- 1) Privatflyvercertifikat, instrumentbevis, 200 flyvetimer og skærpede helbredskrav svarende til de helbredskrav, der gælder for trafikflyvercertifikat. Det vil i den forbindelse blive vurderet, om der som en overgangsordning kan gives dispensation fra de krav, der gælder for udstedelse af trafikflyvercertifikat i de tilfælde, hvor der er tale om piloter, der i en årrække har haft A-certifikat (privatflyvercertifikat) og som forud for lovforslagets fremsættelse har fløjet firmaflyvning. I konkrete tilfælde vil der kunne dispenseres, således at det i stedet for udstedelseskravene bliver fornyelseskravene for den helbredsmæssige godkendelse vedrørende trafikflyvercertifikat, der skal opfyldes.
- 2) Privatflyvercertifikat og 500 flyvetimer samt de skærpede helbredskrav, som anført ovenfor under nr. 1.
- 3) Trafikflyvercertifikat.

- Det vil blive undersøgt, om der kan fastsættes regler for flyve- og tjenestetid for firmaflyvning. Skulle undersøgelsen vise, at det er muligt, vil dette ske. Det vil i den forbindelse blive sikret, at der tages hensyn til såvel de piloter, der måtte være fuldtidsbeskæftiget med firmaflyvning (og dermed skal være i besiddelse af et trafikflyvercertifikat) som de piloter, for hvem firmaflyvning kun er en del af den samlede beskæftigelse i virksomheden. Det bemærkes herved, at den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 50, stk. 2, gælder under alle omstændigheder, dvs. uanset om der fastsættes regler for flyve- og tjenestetid for firmaflyvning.

- Luftfartøjet skal vedligeholdes på et autoriseret værksted.

- Der vil blive stillet krav om passagerforsikring.

Herudover skal Statens Luftfartsvesen kontrollere overholdelse af regler og vilkår, bl.a. ved stikprøvekontrol på flyvepladser.

### 2.2.3. Sanktioner *m.m.*

Det foreslås, at der fremover også skal kunne straffes for forsøg på overtrædelse af bestemmelserne om erhvervsmæssig luftfart eller firmaflyvning med ansatte. Tilsvarende skal efter lovforslaget gælde, såfremt der forsøges udført privatflyvning mod betaling, uden at betingelserne herfor er opfyldt (såkaldt sort taxa-flyvning). Overtrædelse af bestemmelserne om tilladelse til erhvervsmæssig luftfart er allerede i dag strafbart, og det vurderes, at idømmelse af straf for forsøg på overtrædelse af bestemmelserne vil have en præventiv virkning.

Desuden foreslås, at en pilots overtrædelse eller forsøg på overtrædelse af de ovenfor nævnte bestemmelser enten en eller flere gange indebærer en obligatorisk og ubetinget frakendelse af certifikatet, jf. lovforslagets § 1, nr. 24 – 25, vedrørende luftfartslovens § 150, stk. 1, nr. 4 og 5. Dette forslag medfører tillige, at det efter de gældende bestemmelser i luftfartslovens § 150, stk. 5 og 6, i disse tilfælde fremover bliver muligt for Statens Luftfartsvesen administrativt at inddrage certifikatet midlertidigt, idet piloten vil have mulighed for at få spørgsmålet om inddragelsen prøvet ved domstolene.

Forslaget om straf for forsøg på overtrædelse af reglerne om privatflyvning mod betaling og firmaflyvning samt forslaget om ubetinget frakendelse af en pilots certifikat er således strengere sanktioneret end normalt ved overtrædelse af luftfartslovgivningen.

Baggrunden herfor er, at ulovlig taxa-flyvning (såkaldt sort taxa-flyvning) har vist sig meget vanskeligt at stoppe både af bevismæssige grunde og af mere økonomiske grunde. Forslaget om straf for forsøg indebærer, at den ulovlige taxa-flyvning bliver lettere at bevise. Forslaget om ubetinget frakendelse medfører, at der bliver tale om en sanktion, der har en større præventiv betydning for den enkelte pilot, og ikke blot en bøde, hvis størrelse vil kunne indregnes som en kalkuleret risiko ved den ulovlige flyvning. Forslaget om en strengere sanktionering skal endvidere ses i lyset af, at der på dette område i modsætning til andre overtrædelser på luftfartsområdet ofte vil være tale om helt bevidste overtrædelser.

Baggrunden for, at overtrædelser for så vidt angår firmaflyvning foreslås behandlet på linie med overtrædelser af reglerne for erhvervsmæssig flyvning er, at der kan være en risiko for, at flyvningerne – hvis der f.eks. alene blev indført skærper for ulovlig taxa-flyvning – i stedet for ville blive forsøgt kamufleret som firmaflyvninger, hvis overtrædelser på dette område var sværere at bevise og sanktionerne ikke var på tilsvarende men lavere niveau.