

eller blot er medlem af den samme forening, klub eller lignende, medmindre forholdet kan henføres under forslaget i § 75, stk. 4, om flyveklubber, jf. nedenfor.

Dette indebærer for f. eks. foreninger, at pilot og passager også i disse tilfælde skal have en nær tilknytning i form af venskabsforhold eller evt. familieforhold.

Såfremt der er et ansættelsesforhold mellem pilot og passager, vil der endvidere være en formodning for, at der ikke er tale om et nært forhold, således som angivet i forslaget. For så vidt angår familieforhold gælder, at det ikke er ethvert familieforhold, der opfylder betingelserne i lovforslaget, idet der også i disse tilfælde skal være en dokumenteret nær tilknytning.

Det er efter § 75, stk. 3, nr. 3, en betingelse, at flyvningen ikke har været annonceret eller tilbudt offentligt, hvilket er helt afgørende for at kunne henføre flyvningen som privatflyvning.

Da det ikke er hensigten at ændre ved de nugældende forhold for den egentlige fritidsflyvning, der udføres i foreningsregi, bl.a. under Kongelig Dansk Aero-klub, er der optaget en særlig regel herom i forslaget til § 75, stk. 4. Flyveklubber, der godkendes af trafikministeren, vil således som led i sports- eller fritidsflyvningsaktiviteter i klubben, jf. § 75, stk. 4, nr. 1, ved f.eks. åbent hus-arrangementer kunne gennemføre flyvninger mod betaling fra besøgende, der typisk ikke har nær tilknytning gennem venskabs- eller familieforhold. Det vil ligeledes være muligt for flyveklubber at foretage annoncering, således at det bliver muligt for klubberne f.eks. at rekruttere nye medlemmer. Det vil desuden være muligt for klubberne at gennemføre f.eks. instruktionsflyvninger, hvor eleven betaler for de med den pågældende flyvning forbundne omkostninger med den ulønnede instruktør som fartøjschef, samt navigationskonkurrencer, hvor pilot og navigatør deles om de pågældende omkostninger.

Med anvendelse af formuleringen »flyvninger, der ikke er befordring fra ét sted til et andet« i § 75, stk. 4, nr. 3, er det hensigten, at alene sådan flyvning som typisk anvendes ved de omhandlede arrangementer, f.eks. rundflyvninger, omfattes, således at bestemmelsen *ikke* åbner mulighed for, at personer ved klubarrangementer eller åbne arrangementer vil kunne blive transporteret fra ét sted til et andet. Såfremt der er tale om arrangementer, hvorved der udføres flyvning, der indebærer transport fra ét sted til et andet, vil det således være nødvendigt, at de generelle betingelser, der er angivet i § 75, stk. 3, opfyldes, medmindre der foreligger en licens eller tilladelse.

Med udformningen af forslaget vedrørende flyveklubber har det været hensigten dels at imødekomme

de pågældende klubaktiviteter dels at hindre omgåelse af bestemmelserne for privatflyvning mod betaling. Det kan f.eks. være en vanskelig afgrænsning at foretage i tilfælde med en klub, hvor der betales 1 kr. for et livsvarigt medlemskab, og hvor klubben f.eks. arrangerer fritidsflyvninger hver weekend til f.eks. Anholt. Med forslaget i § 75, stk. 4, vil sådanne flyveklubbers fritidsflyvninger *ikke* kunne gennemføres, undtagen hvis der flyves inden for kravene i forslaget vedrørende § 75, stk. 3.

Med hensyn til betaling i § 75, stk. 4, nr. 2, henvises til det ovenfor anførte om § 75, stk. 3, nr. 1.

Trafikministerens beføjelse til at godkende flyveklubber, vil blive delegeret til Statens Luftfartsvæsen. Flyveklubber, der opfylder de krav, der er angivet i § 75, stk. 4, vil blive godkendt, medmindre det antages, at der foreligger omgængelseshensigt f.eks. i form af en pro forma flyveklub eller pro forma sports- eller fritidsflyvningsaktiviteter.

Det tilføjes for så vidt angår den i § 75, stk. 3 og 4, omhandlede flyvning mod betaling (helt eller delvis af de med flyvningen forbundne omkostninger), at denne begrænsede betaling ikke medfører, at flyvningerne bliver omfattet af luftfartslovens kapitel 9 om befordring med luftfartøj, herunder de nærmere regler om befordrerens ansvar.

Med forslaget til § 75, stk. 5, indføres kravet om, at en virksomheds befordring med luftfartøj af egne ansatte, dvs. firmaflyvning med ansatte, skal anmeldes til Statens Luftfartsvæsen.

Det bemærkes, at befordring antages at omfatte transport fra et punkt til et andet. Herved omfattes derfor *ikke* flyvninger som testflyvninger og lignende, hvor der ikke foretages befordring fra et sted til et andet, men hvor der f.eks. er tale om, at en virksomhed arbejder med teknisk udstyr til fly, og hvor virksomheden selv gennemfører testprogrammer med virksomhedens ansatte som piloter, teknikere og ingeniører. Da der er tale om, at de involverede ansatte ved deres ansættelsesforhold må formodes at være bekendt med, at arbejdets udførelse indebærer sådanne testflyvninger o.lign. foreslås på denne baggrund, at de særlige krav for firmaflyvning med egne ansatte ikke omfatter sådanne flyvninger.

Ved ansat forstås enhver form for ansættelse i virksomheden, uanset om medarbejderne er ansat efter funktionærloven, eller der er tale om personer, der er kontraktansat i en kortere eller længere periode til at udføre en nærmere bestemt opgave.

Flyvning med egne ansatte omfatter flyvning som led i varetagelsen af tjenesten i virksomheden. Udenfor falder således flyvning med ansatte, som ikke sker