

bestemmer, at oprettelse og drift af regelmæssige internationale ruter over dansk territorium med eller uden mellemlanding samt befordring ad luftvejen imod betaling af personer eller gods mellem to steder inden for dansk territorium kun kan finde sted, enten for statens regning eller i henhold til særlig koncession.

Den hidtidige praksis har været den, at man kræver, at der skal forudgående koncession til al rutefart, både den internationale og den nationale, uden hensyn til om der flyves med passagerer, post eller gods. I praksis kræves der endvidere forudgående tilladelse til udøvelse af indenlandsk ikke-regelmæssig flyvning med passagerer (taxaflyvning), gods eller post, ambulanceflyvning, rundflyvning, demonstrations- og forevisningsflyvning, fotograferingsflyvning, pudringsflyvning, reklameflyvning og skoleflyvning. Derimod kræves der ej heller i praksis forudgående tilladelse til ikke-regelmæssig flyvning samt ambulanceflyvning o. lign., der foregår mellem Danmark og udlandet. Endvidere kræves der ikke tilladelse til luftfartsvirksomhed, som drives af danske, men udelukkende i udlandet, ligesom der ikke kræves tilladelse til privatflyvning, forretningsmæssig flyvning og klubflyvning.

Det foreliggende lovforslag bygger med visse udvidelser — jfr. herom i bemærkningerne til § 75 — på den foran omtalte praksis, og ved behandlingen af den erhvervsmaessige luftfartsvirksomhed må der som hidtil sondres imellem den regelmæssige lufttrafik (rutetraffic) og anden lufttrafic.

Der foreligger endnu ikke en internationalt vedtaget definition på rutetraffic, men der er til vejledning for medlemsstaterne af ICAO's råd udarbejdet en beskrivelse af, hvad der forstås ved sådan trafik. Af beskrivelsen fremgår det, at det betragtes som rutetraffic, når flyvningen udføres med luftfartøjer, bestemt til transport af passagerer, post og gods mod betaling og på en sådan måde, at hver flyvning er tilgængelig for offentligheden, og at den i øvrigt udføres for at betjene trafikbehovet mellem 2 eller flere pladser, enten efter en publiceret fartplan eller med så regelmæssige eller ofte forekommende flyvninger, at de udgør en tydelig systematisk serie.

Den af ICAO således hævdede fortolkning vil være vejledende ved de danske luftfartsmyndigheders afgørelse af, om der i givet fald er tale om regelmæssig luftfart (rutefart) eller ikke-regelmæssig luftfart, en afgørelse der i visse tilfælde kan være meget vanskelig, idet en flyvning, der fremtræder som ikke-regelmæssig, kan have en sådan karakter, at den i realiteten er ruteflyvning og derfor bør behandles som sådan. Det er vigtigt at fastsætte

grænsen mellem ruteflyvning på den ene side og ikke-regelmæssig flyvning på den anden side, bl. a. fordi de internationalt vedtagne sikkerhedsbestemmelser vedrørende rutefart er strengere end de bestemmelser, der gælder for ikke-regelmæssig lufttrafic. Medens piloten ved rutefart altid på forhånd skal kende vedkommende rute og de pladser, han skal lande på, stilles der ikke krav herom ved den ikke-regelmæssige flyvning, men også på andre punkter stilles der strengere sikkerhedskrav ved ruteflyvning, f. eks. med hensyn til bemanningen. Disse krav medfører for ruteflyvningen betydelige byrder også af økonomisk art. Men hertil kommer navnlig, at ruteselskaberne i henhold til koncession normalt vil være forpligtede til at opretholde deres trafik også i tidsrum, hvor der erfaringsmæssigt ikke er særlig stor belægning, f. eks. om vinteren. Sådanne forpligtelser påhviler derimod ikke de selskaber, der driver ikke-regelmæssig lufttrafic. Ruteselskaberne har derfor et rimeligt krav på, at de ikke påføres økonomisk konkurrence ved camoufleret ruteflyvning af foretagender, som ikke underkastes tilsvarende byrder som ruteselskaberne.

Til § 75.

Efter § 75, stk. 1, skal der tilladelse til at udføre erhvervsmaessig rutefart over dansk område, hvad enten den er national eller international, og hvad enten der foretages landing eller ikke.

Endvidere indeholder § 75, stk. 2, en udvidelse i forhold til den nuværende lov og praksis derved, at der nu også kræves tilladelse til drift af anden erhvervsmaessig flyvning — såsom ikke-regelmæssig offentlig lufttrafic (charterflyvning), taxaflyvning, skoleflyvning etc. — mellem Danmark og udlandet eller til sådan flyvning over dansk område, medmindre ministeren for offentlige arbejder træffer anden bestemmelse.

Ved praktiseringen af bestemmelsen vil man utvivlsomt kræve forudgående tilladelse, ikke blot i samme omfang som hidtil, jfr. om den nugældende praksis de indledende bemærkninger til kap. 7, men man vil sikkert yderligere kræve, at alle luftfartsforetagender, danske såvel som udenlandske, der ønsker at drive erhvervsmaessig luftfart mellem Danmark og udlandet, skal have forudgående tilladelse.

Der har i praksis vist sig et behov for at kunne regulere disse forhold, særlig i tilfælde hvor det er vanskeligt at afgøre, om en virksomhed driver egentlig ikke-regelmæssig flyvning, eller der faktisk er tale om camoufleret rutefart. Dette kan også føre til, at man i sådanne tilfælde vil benytte bemyndigelsen i § 75, stk. 2, til at kræve, at udenland-