



Udskrift af dombogen

D O M

afsagt den 6. december 2018

Rettens nr. 99- /2018
Politets nr. 4100-90150-00001-17

Anklagemyndigheden
mod
S
født den

Der har medvirket domsmænd ved behandlingen af denne sag.

Anklageskrift er modtaget den 6. juni 2018.

S er tiltalt for overtrædelse af

1.

luftfartslovens § 149, stk. 11, jf. kommissionens forordning nr. 965/2012 (EU-AIR-OPS), artikel 5, stk. 1, jf. bilag 3, punkt ORO.AOC.100, litra a,

ved den 10. juni 2017 fra og til Lufthavn, som luftfartøjschef på helikopter af typen Robinson 44, registreret OY-, at have udført flyvning med passagerer mod betaling uden at der var opnået en tilladelse til erhvervsmæssig luftfart / et luftfartsoperatørcertifikat (AOC) udstedt af den kompetente myndighed.

Påstande

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om bødestraf på 75.000 kr.

Anklagemyndigheden har endvidere nedlagt påstand om ubetinget frakendelse af retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj i medfør af luftfartslovens § 150, stk. 2, 1. punktum, jf. stk. 1, nr. 4.

Tiltalte har nægtet sig skyldig.

Sagens oplysninger

Den 7. september 2017 fremsendte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (i det følgende benævnt Trafikstyrelsen) en anmodning om tiltalebegæring til Midt-

og Vestjyllands Politi. Af anmeldelsen fremgår bl.a. følgende:

"Et AOC er en godkendelse udstedt af en luftfartsmyndighed til et luftfartsselskab til at selskabet må bruge luftfartøjer til flyvning med passagerer mod betaling.

...

Overtrædelse af EU-AIR-OPS forordningens artikel 5, stk. 1, kan straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder efter luftfartslovens § 149, stk. 11, og piloten skal som udgangspunkt frakendes retten til at gøre tjeneste på luftfartøj efter luftfartslovens § 150, stk. 1, nr. 4, jf. stk. 2.

...

Der er imidlertid en undtagelse til denne hovedregel, som vi kort skal redegøre for:

Efter EU-Air-OPS-forordningens artikel 6, stk. 4a, litra 4, kan operationer med andre end komplekse motordrevne luftfartøjer, hvor maks. 6 personer, inkl. piloten deler de direkte omkostninger ved flyvningen, ske efter de lempeligere regler i bilag VII (PART NCO) om ikke-erhvervsmæssige operationer.

Reglerne om ikke-erhvervsmæssige operationer stiller ikke krav om AOC.

Ved "direkte omkostninger" forstås imidlertid alene omkostninger, der er direkte forbundet med flyvningen, dvs. brændstof, lufthavnsafgifter, leje for luftfartøjet.

Ved "deling" af omkostninger skal forstås "ligedeling", og der må derfor ikke være noget element af profit.

Vi kan til orientering oplyse, at de direkte omkostninger ved at operere en Robinson 44 er ca. 250 kr. i brændstof for 12 minutter og 100 kr. i start- og landingsafgift."

Af CVR udskrift fra Erhvervsstyrelsen fremgår, at

ApS, med bl.a. binavnet ApS, blev stiftet den 25. april 2017. Virksomhedens formål er helikopterflyvning med personer samt hermed beslægtet virksomhed. Direktør, stifter og ejer er S l .

Der er i forbindelse med sagen fremlagt uddrag af en Information Notice fra det britiske Civil Aviation Authority af 10. april 2015 samt en Guidance from the Civil Aviation Authority fra august 2018. Der er blandt anklagemyndigheden og forsvaret enighed om, at det heraf bl.a. fremgår, at det er de britiske myndigheders opfattelse, at det ikke længere i forhold til betingelsen i artikel 6, stk. 4a, litra 4, om deling af de direkte omkostninger, er et krav, at der sker en ligelig deling.

Regelgrundlaget

Af Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om

fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008, fremgår bl.a.:

"Artikel 5

Flyveoperationer

1. Luftfartsforetagender må alene operere et luftfartøj med henblik på erhvervsmæssige lufttransportoperationer som anført i bilag III og IV.

...

Artikel 6

Fravigelser

..

4a. Uanset artikel 5, stk. 1, og 6, kan følgende operationer med andre flyvemaskiner og helikoptere end komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere samt balloner og svævefly gennemføres i overensstemmelse med bilag VII:

a) privatpersoners flyvninger med omkostningsdeling på betingelse af, at de direkte omkostninger deles af alle de ombordværende, inklusiv piloten, og at antallet af personer, der deles om de direkte omkostninger, er begrænset til seks."

Af den nævnte bilag III, Organisationskrav - flyveoperationer, fremgår bl.a.:

"Subpart AOC

Certificering af luftfartsforetagender

ORO.AOC.100 Ansøgning om luftfartsoperatørcertifikat (AOC)

a) Inden luftfartsforetagendet påbegynder erhvervsmæssige lufttransportoperationer, skal det ansøge om og opnå et luftfartsoperatørcertifikat (AOC) udstedt af den kompetente myndighed, jf. dog Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008."

Forklaringer

Der er afgivet forklaring af tiltalte og af vidnerne M
C

og

Tiltalte S, har forklaret, at han er 32 år og uddannet pilot. Han har licens til såvel privat som kommerciel flyvning (PPL og CPL), herunder til en helikopter af typen Robinson 44, som denne sag omhandler. Han har de fornødne forsikringer, han er helbredsmæssigt godkendt, og den omhandlede helikopter er godkendt til flyvning. Han er ejer af selskabet ApS, der udfører charter- og flytrafik. Han er i dag fuldtidsbeskæftiget hermed. Uddannelsen til pilot har kostet ca. 1 mio. kr.

Den 6. juni 2017 sendte han sin AOC ansøgning til Trafikstyrelsen via selskabet B, som er teknisk chefpilot hos B, sendte ansøgningen. Han betalte B herfor. Han var klar over, at ansøgningen blev sendt.

Det er korrekt, at han den 10. juni 2017 fløj i en helikopter af typen Robinson 44, og at der var tre passagerer i helikopteren og ham som pilot. Det var hans ven/bekendte C samt dennes to piger, som var passagerer. De fløj i 20-23 minutter. Han elsker at flyve helikopter, og han ville gerne give C og pigerne en god oplevelse. Han har kendt C siden slutningen af 1990'erne, og de har stået på ski sammen. Han blev ringet op af C, som spurgte, om han kunne flyve en tur med ham og hans piger. C betalte han 1.500 kr. kontant for turen. Da de landede, stod M på landingspladsen.

Han og C aftalte en pris på 1.500 kr., idet han herved var sikker på, at prisen var så lav, at han ikke ville tjene noget på turen. Det koster ham 5.500 kr. inklusiv moms at leje en helikopter i en time, og turen med C varede ca. 0,3 såkaldte tacho-timer, idet han som minimum var i luften i 18 minutter med C. En tacho time tæller kun den tid med, hvor man er i luften. Dengang han tog helikopter certifikat på Billund Air Center, lejede han også nogen gange en helikopter, og det kostede ligeledes 5.500 kr. pr. time inklusiv alt, herunder også brændstof. De direkte omkostninger forbundet med turen udgjorde derfor 1.650 kr., og heraf betalte C 1.500 kr., mens han selv afholdt de resterende 150 kr., svarende til ca. 9% af omkostningerne. Han har således ikke tjent penge på turen.

Forud for flyvningen den 10. juni 2017 havde han fået en telefonisk henvendelse fra en person, der udgav sig for at hedde Camilla. Da han talte med Camilla, troede han, at han havde fået sin AOC ansøgning godkendt. På forespørgsel fra Camilla oplyste han, at hun kunne købe en tur i helikopter, og at hun bare skulle møde op på flyvepladsen om eftermiddagen. Efterfølgende fandt han ud af, at ansøgningen alligevel ikke var godkendt. Han kunne ikke ringe tilbage til Camilla, idet der var ringet fra et hemmeligt nummer. Camilla spurgte ind til nogle ting, som Trafikstyrelsen typisk vil spørge ind til, og lige efter samtalen kontrollerede han, hvorvidt AOC ansøgningen var gået i gennem. Han fik sin godkendelse den 16. juni 2017.

Da han mødte C på flyvepladsen, forklarede han ham ikke, at de skulle

lave en omkostningsdeling. Han gav C et kram, som han plejer, og han talte lidt med pigerne, hvorefter de påbegyndte flyveturen.

Det er korrekt, at han har oprettet de stamdata på Facebook, der er fremlagt som bilag 6. Han kan ikke huske, hvornår han oprettede siden, men det var efter, han havde købt sin helikopter, og inden han fik sin AOC godkendelse. Det anførte telefonnummer tilhører ham. Hvis nogen ringede, ville de få at vide, at han først måtte flyve, når han havde fået sin AOC. Han gjorde siden parat som led i opstarten af sin virksomhed. Han foretog ikke annoncering, heller ikke på Facebook, før han havde sin AOC. Han havde fået lavet en hjemmeside, hvor der bl.a. stod "kom ud og flyv i dag." Denne hjemmeside stod på stand by i ca. 3 uger, idet han afventede sin AOC.

Hvis han bliver frakendt retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj, vil det have store konsekvenser for ham, idet han i så fald må lukke sin virksomhed.

Ud over at flyve med C den 10. juni 2017 havde han planlagt at flyve en tur med sin veninde M. Han havde givet turen til M og M's mand i bryllupsgave. Han var selv gæst til brylluppet. Han aflyste dog turen, idet han var for påvirket efter episoden på flyvepladsen, hvor han blev kontaktet af politiet.

Den helikopter af typen OY-HTO, der fremgår af bilag A og kan lejes for 3.600 kr. pr. tacho time eksklusiv moms hos Match Biler, er en helt anden type helikopter end hans Robinson 44. Den omhandlede helikopter er ikke lige så sikker, som hans, og den må ikke flyve over vand, hvilket hans helikopter er godkendt til. Det fremgår endvidere af bilag B, at det hos Heliflight koster 3.600 kr. med tillæg af moms pr. time at leje en R44 uden pilot. Endelig fremgår det af bilag C, at det hos H koster 6.500 kr. pr. flyvetime med pilot. Persontransport skal tillægges moms, hvorimod cargo ikke skal tillægges moms. I dag fakturerer han minimum 2.400 kr. for en halv time. Man kan se på hans faktura af 4. september 2018, der er fremlagt som bilag D, at han har krævet 5.500 kr. + moms 1.375 kr., i alt 6.875 kr. for helikoptorflyvning i 1,1 time. Prisen er uden pilot.

Han har fremlagt dokumentation for, at han har betalt i alt 13.200 kr., svarende til 2,4 tacho timer á 5.500 kr., til P ApS for leje af helikopteren OY- i maj/juni 2017. Fakturaerne blev fremsendt af hans forsvarer den 19. november 2018. Herudover har han foretaget en enkelt flyvning, idet han fløj sin mor til en koncert, som han ikke fik betaling for.

I perioden mellem den 6. og 10. juni 2017 ringede han til Trafikstyrelsen for at høre til sin ansøgning. Han fik at vide, at han gerne skulle have den inden weekenden (lørdag den 10. juni 2017). Der er som bilag 12 fremlagt korrespondance med Trafikstyrelsen. Han talte selv med Morten Jørgensen fra Trafikstyrelsen, som oplyste, at han havde hans ansøgning liggende på sit skrivebord, og at han kunne forvente en godkendelse inden weekenden.

C har forklaret, at han er 41 år og uddannet murer. Han har kendt S længe, i hvert fald i mere end 5 år. De kender hinanden privat, idet de bl.a. har stået på ski sammen.

Han var ude at flyve med S i juni 2017. Han havde sine to børn med. Han havde forinden ringet til S for at høre, om der var mulighed for, at de kunne flyve en tur. Han tror, at de aftalte, at han skulle betale 1.500 kr., men han er ikke helt sikker herpå. De talte ikke om, i hvor lang tid de skulle flyve. Han betalte de 1.500 kr. kontant på stedet. De drøftede ikke noget vedrørende fordeling af omkostninger, og han modtog ikke nogen faktura.

M H har forklaret, at han er 40 år og kaptajn hos en off shore helikopter operatør. Tidligere har han været tilknyttet Trafikstyrelsen som konsulent/ flyveinspektør. Han var på arbejde som konsulent for Trafikstyrelsen den 10. juni 2017. Han havde forinden fået en oplysning fra Trafikstyrelsen om, at der muligvis fandt sort taxa flyvning sted i , og at der blev reklameret herfor på Facebook. En anonym person ringede til det telefonnummer, der fremgik af Facebook. Han hørte samtalen mellem den anonyme person og tiltalte, idet telefonens højttaler var slået til. Den anonyme person fik at vide, at hun kunne få en rundflyvning, og at hun bare kunne møde op på dagen. En tur for 1 voksen og 2 børn ville koste 1.500 kr. Det blev aftalt, at de ville dukke op den 10. juni 2017 mellem kl. 14 og 15. Han kørte til stedet den pågældende dag, hvor han kunne konstatere, at en helikopter af typen Robinson 44 var i luften. Da helikopteren landede, henvendte han sig til passageren i helikopteren. Han spurgte lidt ind til turen, og passageren fortalte, at alle kunne købe en tur, og at det kostede 1.500 kr. Herefter fortalte han passageren, at han var på stedet i et fagligt ærinde. Passageren oplyste sit navn, C , og fortalte, at han var en ven af piloten. Politiet var også til stede for at sikre, at der kunne foretages afhøring.

Ud fra telefonsamtalen med den anonyme person var det hans indtryk, at alle kunne få en rundflyvning. Det var hans kæreste Nanna , der foretog telefonopkaldet. Nanna er ikke ansat hos Trafikstyrelsen. Samtalen blev ikke optaget. Det er ikke normalt, at hans kæreste foretager sådanne opkald.

Tiltalte S har supplerende forklaret, at det er korrekt, at Nanna fortalte, at hendes navn var Camilla. Han sagde ikke noget om, at hun bare kunne komme og få en rundflyvning, men han oplyste under samtalen, at hun bare kunne kigge forbi flyvepladsen. Han talte med "Camilla" om morgenen, idet han og hans kæreste lige var stået op. På dette tidspunkt var han af den opfattelse, at han havde fået sin AOC. Umiddelbart efter opkaldet fra "Camilla" kontrollerede han dette. Da han konstaterede, at han ikke havde fået sin AOC, kunne han ikke ringe tilbage til "Camilla", idet hun havde ringet fra et hemmeligt nummer.

Rettens begrundelse og afgørelse

Det er ubestridt, at tiltalte den 10. juni 2017 har udført flyvning med C og dennes to børn, og at han på dette tidspunkt ikke havde opnået tilladelse til erhvervsmæssig luftfart/ et luftfartsoperatørcertifikat (AOC). C betalte kontant 1.500 kr. herfor.

Det er endvidere ubestridt, at tiltalte via selskabet B den 6. juni 2017 fremsendte ansøgning om en AOC til Trafikstyrelsen, at tiltalte den 16. juni 2017 opnåede en sådan tilladelse, idet han opfyldte samtlige kriterier herfor, og at der i den mellemliggende periode var korrespondance herom med Trafikstyrelsen.

Endelig kan det lægges til grund, at tiltalte den 10. juni 2017, da den omhandlede flyvning fandt sted, var klar over, at han endnu ikke havde fået sin AOC, idet han efter sin egen forklaring undersøgte dette samme morgen efter at have talt med en person, der udgav for at hedde Camilla, og som udviste interesse for at købe en flyvning.

Herefter er bestemmelsen i forordning 965/2012, artikel 5, stk. 1, som udgangspunkt overtrådt, og det er derfor afgørende, hvorvidt tiltalte er omfattet af undtagelsesbestemmelsen i forordning 965/2012 artikel 6, stk. 4a, litra a.

Efter såvel tiltaltes som C forklaring lægger retten til grund, at disse har kendt hinanden i en årrække og bl.a. stået på ski sammen. Endvidere er det ubestridt, at tiltalte ikke har foretaget andre flyvninger uden en AOC, ud over at han har fløjet sin mor til en koncert uden at modtage betaling herfor. På den baggrund lægger retten til grund, at der har været tale om en privatpersons flyvning i forordningens artikel 6, stk. 4a, litra a's forstand. Telefonsamtalen med den såkaldte Camilla ændrer ikke herved, idet tiltalte på dette tidspunkt var af den opfattelse, at han havde fået sin AOC.

Spørgsmålet er herefter, hvorvidt de direkte omkostninger i forbindelse med flyvningen er blevet delt af de ombordværende, inklusiv piloten. Det er ubestridt, at C har afholdt udgifter for 1.500 kr., idet det var dette beløb, han betalte for at deltage i turen. Retten finder ikke grundlag for at tilsidesætte tiltaltes forklaring om, at de direkte omkostninger forbundet med flyvningen udgjorde 1.650 kr., hvoraf han selv afholdt 150 kr., svarende til ca. 9% af de direkte omkostninger. Retten har herved navnlig lagt vægt på, at en leje på 1.650 kr. for en helikopter ikke forekommer væsentligt afvigende i forhold til det oplyste om, hvad tilsvarende selskaber kræver herfor.

Efter ordlyden af bestemmelsen i forordningens artikel 6, stk. 4a, litra a, skal de direkte omkostninger deles af alle de ombordværende, inklusiv piloten. Der er ikke nærmere fortolkningsbidrag fra de relevante EU myndigheder om, hvorvidt ordlyden skal forstås således, at omkostningerne blot skal deles,

eller om de skal deles ligeligt.

Det bemærkes hertil, at Trafikstyrelsen fortolker bestemmelsen således, at omkostningerne skal deles ligeligt, hvorimod den britiske Civil Aviation Authority fortolker bestemmelsen således, at der ikke længere er et krav om en ligelig fordeling.

Efter en samlet vurdering finder retten, at bestemmelsen skal fortolkes således, at der blot skal ske en deling af de direkte omkostninger, og ikke nødvendigvis en ligelig deling heraf. Retten har i den forbindelse lagt vægt på, at der er tale om fortolkning af et regelsæt, hvis overtrædelse kan medføre straf, samt at der ikke foreligger relevante fortolkningsbidrag fra de relevante EU myndigheder om, hvorvidt ordlyden skal fortolkes udvidende, således at der ikke blot skal være tale om en deling men en ligelig deling af de direkte omkostninger.

Som følge heraf skal tiltalte frifindes, jf. forordning 965/2012 artikel 6, stk. 4a, litra a.

Thi kendes for ret:

Tiltalte S frifindes.

Statskassen skal betale sagens omkostninger.

Hanne Rokkjær Fløe
Dommer

Udskriftens rigtighed bekræftes.
RETTE I HERNING, den 11. december 2018

Kamma Bertelsen
Retsassistent