

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 10-03-2025
Sagsnr.: 2023-165599
Dokument nr.: 2373145
Sagsbehandler: KAEIS

Til høringsparterne

Høring om udkast til tre reviderede BL'er og en ny BL vedrørende helikopterflyvepladser og anmeldelse af private flyvepladser

Trafikstyrelsen har udarbejdet udkast til revideret:

- BL 3-7, *Bestemmelser om anmeldelse, registrering og afmelding af private flyvepladser, 3. udgave.*
- BL 3-8, *Bestemmelser om etablering drift og tekniske krav til helikopterflyvepladser, 4. udgave.*
- BL 3-31, *Bestemmelser om selvvalg af helikopterflyvepladser, 2. udgave.*

Trafikstyrelsen har endvidere udarbejdet udkast til en ny BL:

- BL 3-14, *Bestemmelser om etablering og drift af midlertidige helikopterflyvepladser, 1. udgave.*

Udkastene sendes hermed i høring.

Høringsfristen er den 7. april 2025 kl. 12:00

Trafikstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til styrelsens hovedmail-adresse info@trafikstyrelsen.dk, cc. til mailadresse kaeis@trafikstyrelsen.dk, med angivelse af sagsnr. 2023-165599.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til mailadresse kaeis@trafikstyrelsen.dk.



Formål

Overordnet set har de nye og reviderede regler til hensigt at præcisere, hvornår de forskellige regelsæt finder anvendelse. Endvidere er det formålet at skabe klare, tydelige og tidssvarende regler.

Anvendelsesområdet for BL 3-31 om selvvalg af helikopterflyvepladser er blevet præciseret og afgrænset i udkastet til reviderede regler, hvilket har ført til, at Trafikstyrelsen har udarbejdet nye regler i BL 3-14 om etablering og drift af midlertidige helikopterflyvepladser. Disse regler skal sikre luftfartssikkerheden på flyvepladser ved intensive operationer, fx rundflyvninger, der hidtil har fundet sted efter BL 3-31.

Samtidig er BL 3-7 om anmeldelse og registrering af private flyvepladser blevet præciseret, hvilket har medført mindre justeringer i BL 3-8 vedrørende etablering, drift og tekniske krav til helikopterflyvepladser.

Klare regler for anvendelsesområdet i BL 3-7 og BL 3-31

Baggrunden for præcisering af anvendelsesområdet er, at reglerne, især i BL 3-31, i nogle tilfælde er blevet brugt utilsigtet. Derudover er flere begreber i de eksisterende regler uklare, hvilket skaber tvivl om, hvornår en flyveplads skal registreres som privat flyveplads og eventuelt teknisk godkendes.

For eksempel fremgår det af BL 3-7, at områder, som kun bruges *lejlighedsvis* til start og landing, ikke skal anmeldes, så længe området bevarer sin oprindelige karakter. Reglerne definerer dog ikke præcist, hvad *lejlighedsvis* betyder, hvilket kan føre til varierende usikker praksis for, hvornår en flyveplads registreres.

Et andet eksempel på manglende præcisering findes i BL 3-31, som tillader, at en selvvalgt helikopterflyveplads højst må anvendes fire dage inden for en 30-dages periode til charter-, taxa- og rundflyvning af samme luftfartsoperatør. Der er dog ingen grænse for det samlede antal flyvninger, hvilket har ført til intensiv brug af visse helikopterflyvepladser, særligt til rundflyvninger i sommerperioderne.

Denne uklarhed i reglerne har skabt en usikker retstilstand og en utilsigtet praksis, hvor et stort antal flyvninger med betalende passagerer foregår fra ikke-godkendte flyvepladser. Passagerne forventer, at sikkerheden er i orden og kontrolleret af myndighederne, men dette er ikke tilfældet ved selvvalgte helikopterflyvepladser efter gældende BL 3-31.

I de reviderede udkast er anvendelsesområdet for BL 3-7 og BL 3-31 gjort tydeligere for at undgå misforståelser og sikre en højere grad af luftfartssikkerhed. Særligt er der fokus på at sikre, at reglerne svarer til den faktiske praksis og de sikkerhedsmæssige risici, der er forbundet med hyppig transport af passagerer på samme lokationer. Målet er at beskytte passagerens sikkerhed og skabe klarhed for alle parter.

Opdatering af BL 3-8 og introduktion til BL 3-14

For at styrke luftfartssikkerheden ved erhvervsmæssig lufttransport og rundflyvninger, og for at imødekomme den eksisterende praksis for helikopteroperationer, særligt rundflyvninger, har Trafikstyrelsen udarbejdet et nyt regelsæt, BL 3-14. Reglerne sikrer, at midlertidige helikopterflyvepladser kan bruges uden krav om registrering som privat flyveplads efter BL 3-7 eller teknisk godkendelse efter BL 3-8. Dog stilles der krav til operatøren, der har fået tilladelse til at



etablere og drive midlertidige helikopterflyvepladser, herunder udstyr og helikopterflyveplads-håndbogen.

Samtidig er BL 3-8 opdateret for at skabe sammenhæng og ensartethed mellem regelsæt om helikopterflyvepladser og registrering af private flyvepladser.

Ændringer i BL 3-7

Højst otte operationer inden for 30 dage

Den nuværende BL 3-7 om anmeldelse og registrering af private flyvepladser fastsætter, at områder, der kun anvendes lejlighedsvist til flyvning, og som bevarer deres oprindelige karakter, ikke skal registreres som en privat flyveplads. Da begrebet *lejlighedsvist* er uklart og kan føre til usikkerhed om registreringspligten, præciseres dette i den reviderede BL 3-7. Fremover skal et område anmeldes som privat flyveplads, hvis der foretages mere end otte operationer (start eller landinger) inden for en 30-dages periode.

Krav om godkendelse af private flyvepladser

I gældende BL 3-7 er der krav om, at hvis en privat flyveplads benyttes til erhvervsmæssig lufttransport, skal denne flyveplads godkendes efter de relevante regler afhængig af flyvepladstypen. I udkastet til reviderede regler er der tilføjet et krav om, at en privat flyveplads skal tillige godkendes, herunder teknisk, hvis den anvendes til rundflyvninger og/eller der anvendes instrumentflyveprocedurer i forbindelse med beflyvningen af den private flyveplads.

Af hensyn til de betalende passagerers sikkerhed vurderes det nødvendigt, at en privat flyveplads lever op til tekniske krav, hvis den benyttes til rundflyvninger, da dette indebærer en øget risiko, særligt når flyvningen sker gentagne gange på samme sted.

Derudover er der tilføjet krav om teknisk godkendelse af en privat flyveplads, hvis der anvendes en instrumentflyveprocedure hertil, da dette endnu ikke har været tydeligt hjemlet i lovgivningen.

For at sikre sammenhæng mellem de gældende regler henviser BL 3-7 nu til to yderligere bestemmelser: BL 3-2 om etablering af offentlige IMC-flyvepladser, så private IMC-flyvepladser kan teknisk godkendes, og BL 3-36 om flyvepladser på vandområder til søflyvemaskiner, der henviser til BL 3-7 for at sikre ensartet regulering.

Øvrige ændringer i BL 3-7:

- **Registrerede private flyvepladser** vil fremover blive optaget i ICAO Aeronautical Chart – 1:500.000 Denmark og Visual Flight Guide (VFG). Begge begreber er nu defineret i regelsættet.
- **Registreringsindehaveren** skal kunne fremvise registreringsdokumentation, og begrebet registreringsindehaver er nu præciseret.
- **Trafikstyrelsen får mulighed for at vurdere**, om anmeldte ændringer ved en privat flyveplads kræver nye vilkår eller i visse tilfælde kan føre til tilbagekaldelse af registreringen.
- **Trafikstyrelsen kan desuden beslutte**, at en privat flyveplads skal godkendes som en offentlig flyveplads.
- **Afmeldingsfristen** for en privat flyveplads er nu fastsat til 12 måneder.



- **Flere centrale begreber er blevet defineret**, herunder erhvervsmæssig luftfart, erhvervsmæssig lufttransport, operation, privat og offentlig flyveplads, rundflyvning samt teknisk anlæg.
- **Teksten er flere steder præciseret** for at øge klarheden.
- **Endelig er der foretaget redaktionelle ændringer**, hvor nogle vejledende anmærkninger er enten fjernet eller integreret i selve bestemmelserne, uden at det ændrer deres vejledende karakter.

Ændringer i BL 3-8

For at sikre sammenhæng mellem regelsættene er terminologien i BL 3-8 om etablering, drift og tekniske krav til helikopterflyvepladser blevet justeret. I BL 3-8, 3. udgave, anvendes flere steder betegnelsen *erhvervsmæssig luftfart*, men for at være i overensstemmelse med BL 3-7 om anmeldelse og registrering af private flyvepladser og BL 3-31 om selvvalg af helikopterflyvepladser burde det korrekte begreb være *erhvervsmæssig lufttransport*. Derfor er terminologien nu justeret i BL 3-8 om etablering og drift af midlertidige helikopterflyvepladser, så reglerne er ensartede og konsekvente.

Derudover er teksten enkelte steder præciseret for at øge klarheden, og der er foretaget redaktionelle ændringer uden at ændre det materielle indhold i reglerne.

Undtagelse for visse helikopterflyvepladser i Grønland og på Færøerne

Der er indført en undtagelse fra kravet om teknisk godkendelse for visse private helikopterflyvepladser i Grønland og på Færøerne. Dette gør det muligt at transportere eksempelvis geologer til svært tilgængelige områder i Grønland med henblik på forskningsaktiviteter, uden at den anvendte plads skal teknisk godkendes. Undtagelsen omfatter også transport af personale til vedligeholdelse af tekniske anlæg, der er kritiske for teleinfrastrukturen.

Baggrunden for undtagelsen er, at disse flyvninger ofte har en samfundskritisk funktion, og at det kan være praktisk umuligt at etablere en teknisk godkendt flyveplads på de pågældende lokationer. Passagererne har kendskab til de operative forhold, og herunder sikkerhedsrisikoen. Da flyvningerne foregår sjældent, opstår der ikke det samme risikobillede som ved kommerciel lufttransport.

Selvom disse helikopterflyvepladser undtages fra teknisk godkendelse, skal de fortsat anmeldes og registreres efter reglerne i BL 3-7. De omhandlende helikopterflyvepladser kan dog ikke etableres efter BL 3-14 om etablering og drift af midlertidige helikopterflyvepladser, da denne ordning stiller specifikke tekniske krav, som ikke kan opfyldes i de nævnte tilfælde.

Ændringer i BL 3-31

Præcisering af anvendelsesområdet

BL 3-31 om selvvalg af helikopterflyvepladser er blevet opdateret med en tydeligere afgrænsning af anvendelsesområdet og et nyt krav om anmeldelse af operationer.

I afsnit 2 er det præciseret, at reglerne gælder for helikopteroperationer inden for dansk område, dog med undtagelse af offentlige og private flyvepladser, som i stedet reguleres af BL 3-5 om helikopterdæk på havanlæg og BL 3-7 om anmeldelse og registrering af private flyvepladser.



Begrænsning: Højst otte operationer inden for 30 dage og en to km-zone

Den gældende BL 3-31 tillader brug af en selvvalgt helikopterflyveplads op til fire dage inden for en 30-dages periode, men uden en præcis begrænsning af antallet af operationer. Da øget aktivitet kan medføre større risiko, er der i den reviderede udgave indført en maksimal grænse på otte operationer inden for 30 dage.

For at forhindre omgåelse af begrænsningen ved blot at ændre placeringen marginalt, fastsættes der en to km-zone, hvor operationer inden for denne afstand anses for at foregå på samme selvvalgt flyveplads inden for 30 dage.

Nyt anmeldelseskrav

For at sikre overblik over brugen af selvvalgte helikopterflyvepladser, er der indført et krav om anmeldelse af operationer senest fire dage efter flyvningen. Dette skal gøre det muligt for Trafikstyrelsen at skabe overblik over antallet af flyvninger til samme område. Anmeldelseskravet er derved med til at afklare, hvornår et område, på baggrund af hyppige beflyvninger, bør registreres som en privat flyveplads efter BL 3-7, og sikrer dermed en mere præcis afgrænsning mellem de to regelsæt.

Øvrige ændringer i BL 3-31

- **Undtagelser i nødsituationer**, hvor anmeldelseskravet samt kravet om ejertilladelse ikke gælder.
- **Sikkerhedskrav**, hvor det nu præciseres, at alle operationer skal udføres uden gene eller fare for andres liv eller ejendom.
- **Nye bestemmelser om tankning** er tilføjet.
- **Ændringer i tidligere tillæg BL 3-31 A**, hvor kravet om placering af ildslukker ved tankningsanlæg og skiltning med nærmeste telefon fjernes.
- **Regler om operationer i udlandet** med dansk driftstilladelse udgår.
- **Undtagelsen for minimumsflyvehøjde** fjernes.
- **Nye definitioner er tilføjet** for begreber som erhvervsmæssig lufttransport, operation, privat og offentlig flyveplads, rundflyvning, ATS, ICAO Aeronautical Chart, luftfartsoperatør, selvvalgt helikopterflyveplads og tæt bebygget område.
- **Tydeliggørelse af teksten**, hvor enkelte steder er præciseret eller justeret for øget klarhed.
- **Vejledende anmærkninger** fjernes.

Ny BL om midlertidige helikopterflyvepladser - BL 3-14

Trafikstyrelsen indfører et nyt regelsæt, BL 3-14, der regulerer en ny kategori af flyvepladser: *midlertidige helikopterflyvepladser*. Baggrunden er, at reglerne i BL 3-31 om selvvalg af helikopterflyvepladser er blevet anvendt på en måde, der ikke var tilsigtet, og at de nuværende krav ikke tilstrækkeligt sikrer passagerernes luftfartssikkerhed ved erhvervsmæssig lufttransport og rundflyvninger.

BL 3-14 fastsætter regler for etablering og drift af midlertidige helikopterflyvepladser, som kan anvendes af luftfartsoperatører med tilladelse fra Trafikstyrelsen til at drive midlertidige helikopterflyvepladser. Disse midlertidige helikopterflyvepladser vil ikke være omfattet af kravet om teknisk godkendelse, men kan etableres og anvendes efter anmeldelse til Trafikstyrelsen.

Da der er lempeligere krav til indretningen på en midlertidig helikopterflyveplads, er det af hensyn til sikkerheden udelukkende luftfartsoperatører med et gyldigt *Air Operator Certificate* (AOC), der kan få tilladelse til at etablere midlertidige helikopterflyvepladser.



Indførelsen af regler vedrørende midlertidige helikopterflyvepladser sker for at imødekomme behovet for større fleksibilitet i den erhvervsmæssige lufttransport – især for luftfartsoperatører, der udfører rundflyvninger, samt i Grønland og på Færøerne, hvor helikoptertransport ofte er den eneste tilgængelige transportform. Samtidig stilles der færre tekniske krav end i BL 3-8 om etablering og drift af midlertidige helikopterflyvepladser, hvilket gør det lettere at etablere midlertidige helikopterflyvepladser hurtigt og fleksibelt.

Regelsættet sikrer, at et højt niveau af luftfartssikkerhed opretholdes på trods af de mere fleksible regler. De tekniske krav i BL 3-14 er derfor designet til at balancere behovet for hurtig etablering med de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger.

Etablering, drift og tilsyn med midlertidige helikopterflyvepladser

BL 3-14 giver luftfartsoperatører med tilladelse mulighed for at etablere og drive midlertidige helikopterflyvepladser efter et sæt tekniske krav. De midlertidige helikopterflyvepladser skal kunne opsættes og nedtages i forbindelse med beflyvning, og området skal gendannes til sin oprindelige tilstand, når det ikke længere anvendes.

Luftfartsoperatører skal skriftligt anmelde de midlertidige helikopterflyvepladser og udarbejde en flyvepladshåndbog, der beskriver procedurer, udstyr og driften af pladserne. Trafikstyrelsen vil føre både dokumentbaseret og fysisk tilsyn med disse flyvepladser.

Det er luftfartsoperatørens ansvar at registrere og opbevare data over operationer i mindst fem år.

Økonomiske og administrative konsekvenser (for erhvervsliv og borgere)

De opdaterede regler i BL 3-31 indfører et formelt anmeldelseskrav for selvvalgte helikopterflyvepladser. Dette medfører en administrativ opgave for berørte virksomheder og borgere, men da anmeldelse allerede praktiseres i dag, er ændringen primært en formalitet. Samtidig forventes færre anmeldelser, da den nye begrænsning på otte operationer inden for 30 dage reducerer antallet af anvendte selvvalgte helikopterflyvepladser grundet indførelse af BL 3-14. Trafikstyrelsen vurderer derfor, at den administrative byrde ikke vil stige væsentligt.

Indførelsen af BL 3-14 og konceptet for midlertidige helikopterflyvepladser betyder, at de mange rundflyvninger, der tidligere er blevet anmeldt efter BL 3-31, fremover skal foregå efter BL 3-14. De berørte virksomheder skal ansøge om operatørtilladelse og anmelde brugen af de midlertidige helikopterflyvepladser. Overgangen kræver administrativt arbejde, herunder udarbejdelse af en flyvepladshåndbog og kort over midlertidige helikopterflyvepladser. På længere sigt vurderes det dog, at den løbende administrative byrde vil være begrænset.

Hvis BL 3-14 ikke indføres, skal flyvepladser, der bruges til erhvervsmæssig lufttransport eller rundflyvning mere end otte operationer inden for 30 dage, registreres som private flyvepladser og teknisk godkendes, eksempelvis efter BL 3-8. En teknisk godkendelse vil medføre en langt større administrativ og økonomisk byrde, da hver enkelt plads skal godkendes. I den sammenhæng udgør BL 3-14 en væsentlig lettelse, idet virksomhederne kan anvende midlertidige pladser uden den tunge godkendelsesproces.

Samlet set betyder de nye regler i BL 3-14 en større administrativ byrde i forhold til BL 3-31 alene, men en markant reduktion af den administrative og økonomiske belastning, når de vurderes i sammenhæng med BL 3-7 og BL 3-8. Regelsættet er netop udarbejdet for at tilbyde en fleksibel og mindre ressourcekrævende løsning, samtidig med at luftfartssikkerheden sikres.



Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har vurderet, at de administrative konsekvenser for erhvervslivet vil være under 4 mio. kr. og derfor ikke kvantificeres yderligere.

Ikrafttrædelse og overgangsperiode

Det foreslås at BL 3-7, 3. udgave, BL 3-8, 4. udgave, BL 3-14, 1. udgave og BL 3-31, 2. udgave træder i kraft **den 1. juli 2025**.

I BL 3-7 er der indsat overgangsbestemmelse, hvorefter arealer og flyvepladser under visse forhold skal bringes i overensstemmelse med de nye regler senest den 1. juli 2026.

I BL 3-31 er der indsat en bestemmelse, hvorefter dispensationer udstedt i medfør af BL 3-31, 1. udgave, er ugyldige efter den 1. juli 2025. Der skal således ansøges om nye dispensationer efter de nye regler, hvis de fortsat ønskes.

Høringsmateriale og udstedelse

Høringsmaterialet kan også ses på [Høringsportalen \(www.hoeringsportalen.dk\)](http://www.hoeringsportalen.dk), hvor høringsnotatet med overblik over de modtagne høringssvar og Trafikstyrelsens respons hertil også vil blive offentliggjort. Ved afgivelse af høringssvar samtykker høringsparten til, at høringssvaret, inklusive navn, eventuelt angivet adresse og e-mailadresse, offentliggøres på Høringsportalen.

Det bemærkes, at Trafikstyrelsen normalt ikke orienterer hørte parter, når en BL er blevet udstedt.

De udstedte BL'er kan ses på Trafikstyrelsens [hjemmeside \(www.trafikstyrelsen.dk\)](http://www.trafikstyrelsen.dk) under Love og regler. Vores nyhedsbrev indeholder også information om de udstedte regler. Tilmelding til nyhedsbrevet kan også ske på hjemmesiden.

Med venlig hilsen

Karen Eichert Sehested

Jurist