

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Sagsnr.: TS30302-00137
Dato: 13-05-2020

Høringsnotat

BL 3-8, Bestemmelser om etablering, drift og tekniske krav til helikopterflyvepladser

1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (styrelsen) sendte den 20. februar 2020 udkast til BL 3-8, Bestemmelser om etablering, drift og tekniske krav til helikopterflyvepladser i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til BL 3-8 har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 19. marts 2020.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Uddannelses- og Forskningsministeriet, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Naviair, Miljø- og Fødevarerministeriet, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse (på vegne af Forsvarsministeriet).

Styrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Hans Burch A.S., Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR), Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Rambøll, Regionernes akutlægehelikopterordning.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Styrelsen skal herudover gøre opmærksom på, at samtlige anmærkninger i BL 3-8 er enten slettet eller skrevet ind i nuværende bestemmelser. Baggrunden herfor er, at opsætningen af styrelsens BL'er fremover skal være i overensstemmelse med opsætningen af love og bekendtgørelser.

2. BL 3-8 som helhed

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) vurderer, at udkastet til ny BL 3-8 ikke medfører yderligere administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere kommentarer.

Kommentar:

Styrelsen har modtaget OBR's hørings svar, og takker for den vurdering, OBR har foretaget af udkastet til ny BL 3-8.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES-DAA) vil have oplyst, hvorfor styrelsen har valgt at revidere den tekniske del af nugældende BL 3-8. Hertil vil ES-DAA have oplyst, hvorfor EASAs regler for helikopterflyvepladser beliggende på en EU certificeret IMC flyveplads, ikke kan finde anvendelse på samtlige helikopterflyvepladser, herunder dem der er beliggende på en VMC flyveplads og dem der er beliggende udenfor en fastvinget IMC eller VMC flyveplads.

Kommentar:

Styrelsen kan indledningsvis oplyse, at ICAO har udarbejdet Amendment 9 til Annex 14, Volume II, om helikopterflyvepladser, med en række ændringer til nugældende Volume II, som styrelsen har vurderet skal indarbejdes i den nye BL 3-8, dog med visse undtagelser. Herudover har styrelsen vurderet, at der er et generelt behov for opdatering af BL'en grundet alder, ændret praksis og uhensigtsmæssigheder for så vidt angår sprog og opsætning.

EASAs regler finder alene anvendelse på helikopterflyvepladser beliggende på en EU certificeret IMC flyveplads og indeholder kun op til og med amendment 7 i ICAO Annex 14, Volume II.

Ved at indarbejde de nyeste ændringer i amendment 9 vurderer styrelsen, at sikkerhedsniveauet forhøjes, ligesom det sikres, at reglerne fremover er i overensstemmelse med ICAOs regler for helikopterflyvepladser. Styrelsen har dog på visse områder valgt at fravige specifikke ICAO krav, f.eks. skal sikkerhedszonen være bæredygtig, såfremt FAOT placeres ovenpå en flydende platform, hvilket ICAO ikke stiller krav om. Styrelsen finder, at hvis sikkerhedszonen ikke er bæredygtig, kan helikopteren forsvinde ned i eller under vandet, da sikkerhedszonen ikke kan bære helikopterens vægt. Passagerer og piloten kan derved komme til skade eller i værste fald drukne. I dette tilfælde har styrelsen vurderet, at sikkerhedsniveauet øges ved at have en bæredygtig sikkerhedszone, såfremt FATO placeres ovenpå en flydende platform.

Endelig skal styrelsen gøre opmærksom på, at nye/ændrede krav i BL 3-8 gælder for nye helikopterflyvepladser, der har fået en etablerings-tilladelse efter ikrafttrædelse af de nye regler. Såfremt der foretages

ændringer af en eksisterende helikopterflyveplads, skal de foretagne ændringer opfylde eventuelle nye og ændrede krav i den nye BL for det specifikke delområde.

Eksisterende helikopterflyvepladser påvirkes således ikke af de nye/ændrede regler, medmindre der foretages ændringer af helikopterflyvepladsen. Igangværende projekter, der allerede har fået en etableringstilladelse, behandles efter nugældende regler (de gamle regler).

3. Referencedokumenter

Rambøll finder, at der i BL 3-8, afsnit 1, Referencedokumenter, burde angives præcist hvilken udgave af referencedokumentet, der henvises til, og ikke kun til den seneste udgave.

Kommentar:

Styrelsen kan oplyse, at der henvises til den seneste udgave, da det altid er den seneste udgave af et referencedokument, der gælder. Henvises der til en specifik udgave af et referencedokument, bliver henvisningen hurtigt misvisende og forældet, da referencedokumenter opdateres/fornytes løbende.

4. Definitioner

Rambøll finder, at begrebet "Erhvervsmæssig luftfart" burde indsættes som en definition.

Endvidere finder Rambøll, at begrebet "HEMS" burde indsættes som en definition med følgende tekst: "HEMS helikopterflyvning (Helicopter Emergency Medical Service) – Al flyvende aktivitet, der kræves for at opretholde HEMS-operationen, skal betragtes som HEMS".

Kommentar:

Styrelsen har nu indsat en definition af begreberne "Erhvervsmæssig luftfart" og "Erhvervsmæssig lufttransport".

Begrebet "HEMS" er ikke anvendt i BL 3-8, hvorfor det ikke er med i definitionerne.

Herudover kan styrelsen oplyse, at helikopterflyvepladser, der er tilknyttet et hospital eller som anvendes ifbm. akutlægehelikopterordningen skal anmeldes og registreres i henhold til BL 3-7, da der er tale om en privat helikopterflyveplads, ligesom de skal have en teknisk godkendelse i henhold til BL 3-8, da det anses for at være erhvervsmæssig luftfart.

5. Anvendelsesområde

5.1 IMC helikopterflyvepladser:

Rambøll (pkt. 3.2, 8.20 og 8.25) finder, at der burde være et selvstændigt afsnit for IMC helikopterflyvepladser, ligesom det burde fremgå, hvordan et nødlandingsområde, der skal anvendes om natten, skal afmærkes.

Kommentar:

Der henvises i BL 3-8, pkt. 3.2, til ICAO, Volume II, for så vidt angår IMC helikopterflyvepladser, da styrelsen vurderer, at det ikke er relevant at have med i BL 3-8. Reglerne om IMC helikopterflyvepladser anvendes yderst sjældent, og der findes i skrivende stund ingen IMC helikopterflyvepladser i Danmark, Færøerne eller Grønland. Som det fremgår af pkt. 3.2, vil styrelsen i hvert enkelt tilfælde tage stilling til en ansøgning om etablering af en IMC helikopterplads i henhold til ICAOs regler herom.

Endvidere kan styrelsen oplyse, at ICAO Annex 14, Volume II, ikke indeholder regler om afmærkning af nødlandingsområder, der anvendes om natten, og styrelsen vurderer ikke, at der er behov for at fastsætte regler herom i BL 3-8.

5.2 Nedlagte helikopterflyvepladser, forsvarets operationer og offentlige flyvepladser:

Rambøll (pkt. 3.5, 3.6 og 3.7) foreslår, at der indsættes et nyt punkt 3.5 om nedlagte helikopterflyvepladser, et nyt punkt 3.6 om forsvarets helikopterflyvepladser og et nyt punkt 3.7 om landingsbaner på offentlige flyvepladser. Der henvises til høringssvaret fsva. den foreslåede ordlyd.

Kommentar:

Vedrørende punkt 3.5 - Styrelsen fastsætter ikke regler om, hvorvidt en nedlagt helikopterflyveplads kan anvendes som en selvvalgt helikopterplads. Såfremt betingelserne i BL 3-31 er opfyldt, kan arealet anvendes som en selvvalgt helikopterplads.

Vedrørende punkt 3.6 - Styrelsen fastsætter alene regler for civil luftfart, som ikke omfatter forsvarets lovgivningsområde og flyvepladser. Anvendelsesområdet for BL 3-8 fremgår af pkt. 3.1, hvoraf det fremgår, hvilke helikopterflyvepladser BL 3-8 finder anvendelse på, som er offentlige og permanente private helikopterflyvepladser, der anvendes til erhvervsmæssig luftfart.

Vedrørende punkt 3.7 - BL 3-8 gælder ikke for landingsbaner på offentlige flyvepladser, der er omfattet af BL 3-1 og BL 3-2. BL 3-8 finder ligeledes anvendelse for offentlige/erhvervsmæssige helikopterflyvepladser beliggende på en offentlig flyveplads omfattet af BL 3-1 og

BL 3-2. EASAs helikopterregler (CS-HPT-DSN – Issue 1) finder alene anvendelse for helikopterflyvepladser beliggende på en EU certificeret IMC flyveplads.

5.3 Regionernes akutlægehelikopterordning:

Regionernes akutlægehelikopter foreslår, at der i de enkelte punkter tilføjes specifikke betragtninger i forhold til HEMS operationer og regionernes akutlægehelikoptere, eller at der alternativt tilføjes en generel henvisning til, at det er muligt at dispensere fra BL'ens bestemmelser fsva. HEMS helikopterpladser.

Kommentar:

Styrelsen vurderer ikke, at helikopterflyvepladser tilknyttet et hospital eller som anvendes til Regionernes akutlægehelikopterordning specifikt skal undtages fra væsentlige sikkerhedsmæssige krav i denne BL, og styrelsen skal fortsat i hvert enkelt tilfælde have mulighed for at vurdere, hvorvidt et specifikt krav i BL'en kan fraviges.

Af sikkerhedsmæssige årsager vurderer styrelsen ikke, at sikkerheden skal være forskellig for HEMS helikopterflyvepladser og øvrige helikopterflyvepladser. Helikopterflyvepladser tilknyttet et hospital eller som anvendes til Regionernes akutlægehelikopterordning undtages alene fra visse specifikke krav i denne BL, som f.eks. vejning og fortøjningsgrej. Derudover vil styrelsen i hvert enkelt tilfælde skulle vurdere efter ansøgning, om der kan udstedes en dispensation fra et bestemt krav i BL'en. Denne vurdering foretages på baggrund af de specifikke forhold ved den pågældende helikopterflyveplads. I afsnit 11 i BL 3-8 er der indsat en generel dispensationsmulighed, som kan anvendes i forhold til samtlige bestemmelser i BL 3-8. Der henvises i det hele til styrelsen svar i afsnit 8. og 11. i dette notat.

På baggrund af ovenstående har styrelsen vurderet, at der ikke er behov for et særskilt afsnit vedrørende helikopterflyvepladser tilknyttet et hospital eller som anvendes til Regionernes akutlægehelikopterordning.

6. Etableringstilladelse

Rambøll (pkt. 5.2 a) vil have oplyst, hvad følgende tekst i pkt. 5.2 a indebærer i forbindelse med etablering af en helikopterflyveplads: "oplysninger om eventuelle servitutter og tingbogsnoteringer eller tilsvarende vedrørende de hindringsbegrænsende flader".

Kommentar:

Styrelsen har nu ændret pkt. 5.2 a, og tilføjet følgende tekst: "som kan have en indvirkning på de hindringsbegrænsende flader". Derved er det mere tydeligt, at ansøgningen skal være vedlagt oplysninger om eventuelle servitutter og tingbogsnoteringer eller tilsvarende, som

kan have en indvirkning på helikopterflyvepladsens hindringsbegrænsende flader. Såfremt der ikke findes servitutter, der kan have indvirkning på de hindringsbegrænsende flader, vedlægges disse ikke.

7. Tekniske krav

7.1. FATO/TLOF:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES-DAA) vil have oplyst, hvorfor FATOs D-værdi forstørres fra 1xD-værdien til 1,5xD-værdien.

Kommentar:

ICAO har i det nye amendment 9 til Annex 14, Volume II, valgt at forstørre FATOs D-værdi. ICAO henviser til, at et større FATO område øger flyvesikkerheden på en helikopterflyveplads. Styrelsen er enig i ICAOs begrundelse og har derfor valgt at følge ICAOs nye regler mht. FATOs D-værdi. Der henvises i øvrigt til styrelsens svar til ES-DAA i afsnit 2 i dette høringsnotat.

Rambøll anbefaler, at følgende tekst tilføjes til pkt. 8.1.2: "TLOF måles til fra/til yderkanten af afmærkningen af TLOF, jf. punkt 8.17 og 8.18."

Kommentar:

Styrelsen har nu tilføjet følgende tekst til pkt. 8.1.2: "TLOFs størrelse måles fra yderkanten af TLOFs afmærkning, jf. pkt. 8.17 og pkt. 8.18".

Rambøll finder, at der burde fastsættes fysiske krav og dimensioner til udformning af RTOD - Rejected Take-Off Distance.

Kommentar:

Der er ikke fastsat fysiske krav og dimensioner til udformningen af RTOD i BL 3-8, da det ikke er muligt at fastsætte generelle krav herom for samtlige helikoptertyper, idet der kan være 30 forskellige helikoptertyper, der skal beskrives. RTOD er forskelligt fra helikoptertype til helikoptertype og afhænger af, hvad fremgår af helikoptermanualen herom.

7.2 Sikkerhedszone:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES-DAA) vil have oplyst, hvorfor sikkerhedszonen fremover skal være bæredygtig i tilfælde af, at FATO placeres på en flydende platform. Endvidere gør ES-DAA opmærksom på, at ICAO ikke kræver en bæredygtig sikkerhedszone i dette tilfælde, ligesom nugældende BL 3-8 heller ikke gør det.

Herudover foreslår ES-DAA, at man giver performance klasse 1 og CAT.POL.H.305 helikoptere tilladelse til at lande på et flydende FATO

uden en bæredygtig sikkerhedszone, mens andre typer helikoptere skal have en bæredygtig sikkerhedszone.

Endelig anbefaler ES-DAA, at ordet "fuldstændig" slettes, da ordet er overflødigt.

Kommentar:

Sikkerhedszonen skal fremover være bæredygtig i alle tilfælde, hvor FATO placeres ovenpå en flydende platform, da styrelsen vurderer, at dette forøger sikkerheden i forbindelse med landing/start på en flydende platform. Hvis sikkerhedszonen ikke er bæredygtig, kan helikopteren forsvinde ned i eller under vandet, da sikkerhedszonen ikke kan bære helikopterens vægt. Passagerer og piloten kan derved komme til skade eller i værste fald drukne. Styrelsen har således valgt at fravige ICAOs krav i dette tilfælde grundet et sikkerhedsmæssigt perspektiv.

Styrelsen har endvidere vurderet, at grundet det sikkerhedsmæssige perspektiv skal kravet omfatte alle helikoptertyper, da man ikke på forhånd kan vide, hvornår f.eks. en performance klasse 1 helikopteroperation skifter over til en performance klasse 2 helikopteroperation, f.eks. grundet en øget last af passagerer. På den baggrund finder styrelsen det ikke hensigtsmæssigt at differentiere på baggrund af helikopter performance klasser.

Styrelsen har nu slettet begrebet "fuldstændig".

Rambøll finder, at der burde tilføjes et nyt punkt 8.4.6, hvori det præciseres, hvor stor afstanden skal være imellem en helikopterflyveplads yderkant af sikkerhedszonen til søer, regnvandsbassiner og vådområder.

Kommentar:

Styrelsen kan oplyse, at der på nuværende tidspunkt ikke findes regler for, hvor stor afstand der skal være ml. en offentlig/privat helikopterflyveplads og søer m.v., og styrelsen vurderer ikke, at der er behov for at fastsætte regler herom, da dette ikke har vist sig at være et problem ifht. helikopterflyvepladser.

7.3 Hindringsbegrænsende flader - Ind- og udflyvningsflader:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES-DAA) vil have oplyst, hvorfor ind- og udflyvningsfladens anden sektor er forstørret fra 7xD-værdien til 10xD-værdien fsva. helikopterflyvepladser, som kun anvendes om dagen, jf. BL 3-8, pkt. 8.6.3.

Kommentar:

Styrelsen har vurderet, at ind- og udflyvningsfladens anden sektor skal være 10xD-værdien i stedet for 7xD-værdien, da styrelsen har

erfaret, at de fleste helikopterflyvepladser, der anvendes om dagen, på et senere tidspunkt vil blive anvendt til natbeflyvning. Dette medfører, at ind- og udflyvningsfladen skal laves om til en nat ind- og udflyvningsflade, som både er bekosteligt og tidskrævende. Det er således mere hensigtsmæssigt, at samtlige helikopterflyvepladser fra start har en ind- og udflyvningsflade, som har en anden sektor på 10xD-værdien.

Styrelsen skal gøre opmærksom på, at eksisterende helikopterflyvepladser ikke påvirkes af dette krav eller af de nye/ændrede regler i øvrigt, medmindre der foretages ændringer af helikopterflyvepladsen. Eksisterende helikopterflyvepladser skal således kun ændre ind- og udflyvningsfladens anden sektor til 10xD-værdien, såfremt der foretages ændringer af ind- og udflyvningsfladen.

Nye/ændrede krav i BL 3-8 gælder for nye helikopterflyvepladser, der har fået en etableringstilladelse efter ikrafttrædelse af de nye regler. Såfremt der foretages ændringer af en eksisterende helikopterflyveplads, skal de foretagne ændringer opfylde eventuelle nye og ændrede krav i den nye BL for det specifikke delområde.

Igangværende projekter, der allerede har fået en etableringstilladelse, behandles efter nugældende regler (de gamle regler).

Rambøll finder, at der burde tilføjes en anmærkning om, at helikoptere ikke er forpligtet til at anvende ind- og udflyvningsretningerne når minimumshøjden angivet i BL 7-1, pkt. 5.5 eller pkt. 6.1.2 er nået, men at retningerne kun er til rådighed for piloten. For HEMS-operationer er minimumsflyvehøjden angivet i AIC B 15/2013.

Kommentar:

Styrelsen kan oplyse, at ind- og udflyvningsfladerne har til formål at sikre, at ind- og udflyvningen til helikopterflyvepladsen kan ske sikkert uden fare for at flyve ind i hindringer. Ind- og udflyvningsfladerne/retningerne anbefales anvendt i alle tilfælde uanset flyvehøjde. Sker indflyvningen fra siden af helikopterflyvepladsen, kan piloten i værste fald flyve ind i en hindring, som denne ikke var bekendt med, og piloten/passagerer kan derved komme til skade.

Styrelsen kan endvidere oplyse, at ind- og udflyvningsretningerne fremover skal publiceres i AIP Danmark, jf. BL 3-8, pkt. 9.8.

Rambøll (pkt. 8.6.1, 8.6.3, 8.6.4, 8.6.5, 8.6.6) vil have oplyst, hvorfor der er forskel på højden på indflyvningsfladerne i pkt. 8.6.3 (bilag 5, fig. 9) og pkt. 8.6.6 (bilag 4, fig. 7). Endvidere foreslår Rambøll, at der i pkt. 8.6.6 tilføjes, at denne ind- og udflyvningsflade ingen overgangsflade har.

Hertil finder Rambøll det ubegrundet, at kurven i pkt. 8.6.4 skal være enten 575 m eller 270 m, og ikke kan være mellem 270-575 m eller større end 575 m.

Endelig foreslår Rambøll, at der i pkt. 8.6.5 tilføjes, at for hævede helikopterflyvepladser, som ikke har en overgangsfladen, starter overgangsfladen ved yderkanten af det sammenfaldende TLOF/FATO.

Kommentar:

Vedrørende pkt. 8.6.1 – Der henvises til styrelsens svar i afsnit 8, om hævede pladser, vedrørende pkt. 8.35.7, i dette høringsnotat.

Vedrørende pkt. 8.6.3 og 8.6.6 – Styrelsen kan oplyse, at forskellen mellem pkt. 8.6.3 (bilag 5, fig. 9) og pkt. 8.6.6 (bilag 4, fig. 7), er, at ind- og udflyvningsfladen i pkt. 8.6.3 (bilag 5, fig. 9) har en første sektor med en gradient på 8% ud til 245 m og har derefter en anden sektor med en gradient på 16% ud til, hvor ind- og udflyvningsfladen slutter ved 1075 m afstand fra den indre kant. Derimod er ind- og udflyvningsfladen i pkt. 8.6.6 (bilag 4, fig. 7) en såkaldt omnidirectional indflyvningsflade med frie indflyvningsretninger, som kun har én sektor og en gradient på 8% ud til, hvor indflyvningsfladen slutter ved 1075 m afstand fra den indre kant. Ind- og udflyvningsfladen med frie indflyvningsretninger i pkt. 8.6.6 er således mere restriktiv. Kravene er i overensstemmelse med ICAO Annex 14, Volume II.

Endvidere kan styrelsen oplyse, at ind- og udflyvningsfladen i pkt. 8.6.6 ingen overgangsflade har, da ind- og udflyvningsfladen går hele vejen rundt om helikopterflyvepladsen, således at det ikke er muligt med en overgangsflade. Styrelsen vurderer ikke, at dette er nødvendigt at tilføje i teksten.

Vedrørende pkt. 8.6.4 – Styrelsen kan oplyse, at kravet er i overensstemmelse med ICAO Annex 14, Volume II, og styrelsen vurderer ikke, at der er behov for at ændre dette krav på nuværende tidspunkt.

Vedrørende pkt. 8.6.5 – Ind- og udflyvningsfladen og overgangsfladen på en hævet helikopterflyveplads udformes på samme måde som på en helikopterflyveplads i terræn, jf. afsnit 8.6 og 8.7. Ind- og udflyvningsfladen og overgangsfladen udformes, som var der en virtuel sikkerhedszone, og ind- og udflyvningsfladens og overgangsfladens indre kant starter således ved den virtuelle sikkerhedszones ydre grænse, jf. pkt. 8.6.1 og pkt. 8.6.5. Dette er nu præciseret i et nyt pkt. 8.35.8.

Rambøll (pkt. 8.7.1, 8.7.2, 8.7.4) vil have oplyst, om der i pkt. 8.7.1 og pkt. 8.7.2 ikke skal henvises til både figur 9 og 10 i bilag 6.

Endvidere finder Rambøll, at der i anmærkningen efter 8.7.1 burde angives et referencedokument, der beskriver PinS procedurerne "Proceed Visually" og "Proceed VFR" nærmere.

Herudover finder Rambøll, at begrebet "parkeringsarealer" burde tilføjes i pkt. 8.7.4.

Kommentar:

Vedrørende pkt. 8.7.1 og 8.7.2 – Der skal i pkt. 8.7.1 og 8.7.2 kun henvises til bilag 6, figur 10, da pkt. 8.7.1 og 8.7.2 omhandler ind- og udflyvningsflader med PinS procedure. Bilag 6 har i øvrigt kun én figur, som er figur 10.

Endvidere er der i anmærkning nr. 2, i afsnit 8.5, henvist til ICAO doc 8168 for så vidt angår PinS procedurer.

Vedrørende pkt. 8.7.4 – Parkeringsarealer er nu tilføjet.

Regionernes akutlægehelikopter finder, at nugældende stigepercentage på 8 % for HEMS flyvepladser er unødigt begrænsende ifht. fremtidig etablering af HEMS pladser, og at stigepercentage derfor burde være højere. Hertil burde det være muligt at dispensere fra kravet om gennembrydning af hindringsgrænseplanet, hvilket kan gøres med en risikovurdering og afmærkning af hindringer.

Hertil burde det tilføjes, at ind- og udflyvningsretningerne alene er nogle retninger, som er godkendte som hindringsfrie og egnede, og at piloten ikke er forpligtet til at anvende disse.

Kommentar:

Styrelsen vurderer ikke, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt, at have en stigepercentage på over 8% ved ind- og udflyvning til en helikopterflyveplads. Styrelsen kan oplyse, at det bliver væsentlig sværere at udarbejde en instrument procedure, ligesom risikoen bliver væsentlig højere ved ind- og udflyvning til flyvepladsen. Da det ikke kan forudses, om der i alle tilfælde i fremtiden vil blive benyttet performanceklasse 1 helikoptere til HEMS operationer, har styrelsen vurderet, at en stigepercentage på 8% er sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Endvidere skal ind- og udflyvningsfladerne og overgangsfladen være hindringsfrie under alle omstændigheder, dvs. at de ikke må gennemskæres. Styrelsen vurderer ikke, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at dispenseres fra dette krav. En gennemskæring af disse flader kan medføre lukning af pladsen.

Styrelsen vurderer ikke, at en risikovurdering og afmærkning af gennemskærende hindringer vil mindske risikoen for, at en helikopter flyver ind i en hindring, da en afmærkning af hindringen ikke kan ses i dårligt vejr/sigte (f.eks. tågevejr), og dette kan en risikovurdering ikke tage højde for. ICAO giver ikke mulighed for, at ind- og udflyvningsfladen og overgangsfladen til en helikopterflyveplads gennemskæres.

Herudover kan styrelsen oplyse, at ind- og udflyvningsfladerne har til formål at sikre, at ind- og udflyvningen til helikopterflyvepladsen kan ske sikkert uden fare for at flyve ind i hindringer. Ind- og udflyvningsfladerne/retningerne anbefales anvendt i alle tilfælde uanset flyvehøjde. Sker indflyvningen fra siden af helikopterflyvepladsen, kan piloten i værste fald flyve ind i en hindring, som denne ikke var bekendt med, og piloten/passagerer kan derved komme til skade.

Styrelsen kan endvidere oplyse, at ind- og udflyvningsretningerne fremover skal publiceres i AIP Danmark, jf. BL 3-8, pkt. 9.8.

7.4 Nødlandingsområder:

Rambøll (pkt. 8.8 og 8.11.1) finder, at der mangler angivelse af nødlandingsområdets størrelse, hældning, belægning, afstandskrav, sikkerhedszone, afmærkningskrav, overgangsflade og ind- og udflyvningsflade. Såfremt disse krav ikke er relevante for et nødlandingsområde, burde dette fremgå i en anmærkning.

Kommentar:

Styrelsen kan oplyse, at ICAO Annex 14, Volume II, ikke fastsætter krav herom, og styrelsen vurderer ikke, at der er behov for at fastsætte yderligere krav herom i BL 3-8.

7.5 Helikopterrullevej og helikopter air taxi-rute:

Rambøll (pkt. 8.10, 8.10.4, 8.10.7, 8.11.7 og 8.11.3) finder, at der i pkt. 8.10 burde nævnes, om afsnit 8.10 omfatter helikoptere med eller uden hjul.

Endvidere finder Rambøll, at pkt. 8.10.4 er uforståelig, da bredden på helikopterrulleveje angives som 0,75 x den halve totalbredde eller 1,5 x totalbredden.

Hertil finder Rambøll, at der i et nyt pkt. 8.10.7, og et nyt pkt. 8.11.7 burde angives, hvor skarpt en helikopterrullevej/Air taxi-rute må dreje.

Endelig anbefaler Rambøll, at der i pkt. 8.11.3 præciseres, hvor bred og med hvilket materiale den gule ledelinje skal etableres.

Kommentar:

Afsnit 8.10 finder anvendelse for alle rulleveje, uanset om helikopteren kan køre selv eller skal trækkes.

Styrelsen har i pkt. 8.10.4 præciseret bestemmelsens betydning og slettet 0,75 x den halve totalbredde.

Vedrørende pkt. 8.10.7 og 8.11.7 – Styrelsen kan oplyse, at ICAO i Annex 14, Volume II, ikke har fastsat krav herom, og styrelsen vurderer ikke, at der er behov for at fastsætte yderligere krav herom i BL 3-8.

Vedrørende pkt. 8.11.3 – Det er nu i pkt. 8.11.3 præciseret, at ledelinjen skal være 15 cm bred og bestå af gul maling eller gule fliser.

7.6 Forpladsområde og Helikopterstandplads:

Rambøll (pkt. 8.12, 8.13.1, 8.13.2, 8.13.5, 8.13.6 og 8.13.7)

finder, at der i pkt. 8.12 mangler angivelse af, hvordan en forplads skal afmærkes, anvendelse, sikkerhedszone, hindringsbegrænsende flader og overgangsflader.

Endvidere finder Rambøll, at der i pkt. 8.13, om standpladser, mangler angivelse af en evt. sikkerhedszone/sikkerhedsområde, hindringsbegrænsende flader/overgangsflader, størrelse mht. drejning, anvendelse om natten og om sikkerhedsområdet må overlape med andre sikkerhedsområder.

Kommentar:

Vedrørende pkt. 8.12 – Styrelsen kan til orientering oplyse, at der på nuværende tidspunkt ikke findes en helikopterflyveplads med en forplads etableret. Endvidere kan styrelsen oplyse, at ICAO i Annex 14, Volume II, ikke fastsætter krav herom, og styrelsen vurderer ikke, at der er behov for at fastsætte yderligere krav herom.

Vedrørende pkt. 8.13.1, 8.13.2, 8.13.5, 8.13.6 og 8.13.7 – Styrelsen kan oplyse, at kravene til standpladser i afsnit 8.13 er i overensstemmelse med ICAO Annex 14, Volume II, dog med enkelte undtagelser. Styrelsen vurderer ikke, at der er behov for at fastsætte yderligere krav herom.

Styrelsen kan endvidere oplyse, at der ikke må forekomme overlap af sikkerhedsområder på grund af sikkerhedsmæssige årsager.

7.7 Visuelle hjælpemidler og identifikationsmarkering:

Rambøll vil have oplyst, om der er noget minimumskrav til, hvor højt åbningen i vindposen skal være monteret over terræn i pkt. 8.14.2.

Kommentar:

Styrelsen har nu tilføjet, at vindposen skal være placeret mindst 2 m over helikopterflyvepladsens terræn i pkt. 8.14.2.

7.8 Identifikationsmarkering og afmærkning af FATO/TLOF og helikopterrulleveje:

Rambøll (pkt. 8.15.2, 8.16.2, 8.17, 8.18.2 og 8.19) anbefaler, at farven gul kan anvendes til identifikationsmarkeringen og afmærkning

af FATO/TLOF, såfremt de skal kunne ses i forskellige vejrforhold, herunder i sne.

Endvidere bør det angives, om FATO/TLOF måles fra inderkanten eller yderkanten af FATO/TLOF.

Hertil finder Rambøll, at det bør angives i pkt. 8.19, om afmærkningen gælder for både helikopterrulleveje og helikopter air taxi-ruter. Hvis afmærkningen ikke gælder for air taxi-ruter, bør afmærkningen heraf også angives.

Kommentar:

Vedrørende pkt. 8.15.2, 8.16.2, 8.17 og 8.18.2 – Styrelsen har nu indsat muligheden for at anvende farven gul i pkt. 8.15.2.

Afmærkningen af FATO/TLOF skal altid være hvide striber, som angivet i ICAO Annex 14, Volume II. Sætningen, om at markeringen skal kunne ses i forskellige vejrforhold, herunder i sne, er derfor slettet.

Hertil kan styrelsen oplyse, at FATOs/TLOFs størrelse måles fra yderkanten af afmærkningen af FATO/TLOF. Der henvises i den forbindelse til styrelsens kommentar i afsnit 7.1 om FATO/TLOF vedrørende pkt. 8.1.2 i dette høringsnotat.

Vedrørende pkt. 8.19 – I henhold til overskriften i pkt. 8.19, gælder bestemmelsen alene for helikopterrulleveje. Der henvises til BL 3-8, pkt. 8.11.3, for så vidt angår afmærkning af en helikopter air taxi-rute.

Regionernes akutlægehelikopter vil have oplyst, om kravet til belysning af rulleveje også gælder for en HEMS flyveplads med en noget kortere rullevej på 5-10 m, da de blå lys kan risikere at forvirre mere, end de vil gavne.

Kommentar:

TBST kan oplyse, at kravet også gælder HEMS pladser med korte rulleveje. Lysene placeres dog med en kortere/passende afstand ml. de enkelte lys. Af BL 3-8, pkt. 8.26.4 fremgår, at lysene skal placeres med højst 60 m afstand, og de må derfor gerne placeres med fx 1 m afstand.

7.9 Lysanlæg/lysafmærkning:

Hans Burch A.S. bemærker, at pkt. 8.20.12, som henviser til bilag 10, figur 17, ikke angiver blinkets længde i millisekunder, som er tilfældet i ICAO, Annex 14, Volume II.

Endvidere vil Hans Burch A.S. have oplyst, om pkt. 8.20.7 også gælder for lysfyr.

Kommentar:

Styrelsen har nu tilføjet blinkets længde i millisekunder i bilag 10, figur 17.

Styrelsen kan endvidere oplyse, at pkt. 8.20.7 ikke gælder for lysfyre.

Rambøll (pkt. 8.20.4, 8.21.4, 8.22.4, 8.23.3, 8.24, 8.26 og 8.26.2) vil have oplyst, om lysarmaturer på sammenfaldende FATO/TLOF skal placeres indenfor eller udenfor FATO/TLOF, og om sikkerhedszonen også er omfattet af pkt. 8.20.4.

Det anbefales angivet i pkt. 8.21.4 og pkt. 8.2.4, om afstanden på 0,3 og 0,1 m er til lampens pære eller lampens yderkant.

Endvidere finder Rambøll, at det burde angives i afsnit 8.23 om kantlysene på FATO/TLOF skal placeres som angivet i pkt. 8.22.2-8.22.4, samt om lysintensiteten skal være som angivet i tabel 4.

Det foreslås hertil, at der i pkt. 8.24 angives en minimumslysstyrke, da ICAO Annex 14, Vol. II, pkt. 5.3.10.4 anbefaler mindst 10 lux.

Rambøll ser hertil gerne, at det i pkt. 8.26 angives, om bestemmelsen også gælder for en air taxi-rute. Endvidere burde det angives, om kantlysene skal placeres ved siden af rullevejen eller på rullevejen i pkt. 8.26.2.

Kommentar:

Vedrørende pkt. 8.20.4 – Det er nu præciseret, at lysarmaturer skal placeres på yderkanten af FATO/TLOF. Bestemmelsen omfatter ikke sikkerhedszonen.

Vedrørende pkt. 8.21.4 og 8.22.4 – Det er nu præciseret, at afstanden på 0,3 og 0,1 m er fra midten af lampen.

Vedrørende pkt. 8.23.3 - Det er nu præciseret i pkt. 8.23.1, at de grønne kantlys skal være placeret som angivet i pkt. 8.22.2 - 8.22.4 og være rundstrålende og udsende et konstant grønt lys med en lysintensitet og lysfordeling som angivet i tabel 4.

Vedrørende pkt. 8.24 – Styrelsen skal gøre opmærksom på, at ICAO Annex 14, Vol. II, pkt. 5.3.10.4, ikke vedrører overfladebelysning. ICAO Annex 14, Vol. II, fastsætter ikke krav til lysintensitet for overfladebelysning, og styrelsen vurderer ikke, at der er behov herfor.

Vedrørende pkt. 8.26 og 6.26.2 – En helikopter air taxi-rute kan som udgangspunkt ikke anvendes om natten. Dog kan der søges om dispensation fra dette krav, som indsendes til styrelsen.

Som det fremgår af pkt. 8.26.2, skal kantlysene placeres højst 3 m fra rullevejskanten og placeres således ved siden af rullevejskanten.

7.10 Landingsretningsindikator:

Hans Burch A.S. finder, at det er mest hensigtsmæssigt, hvis landingsretningsindikatorlysene kan tænde/slukke uafhængigt af andre lyssystemer. Ifølge pkt. 8.25.9 i den nye BL 3-8 skal lysene kunne tændes/slukkes sammen med lysene på FATO/TLOF.

Endvidere gør Hans Burch A.S. opmærksom på, at der er en uoverensstemmelse ml. pkt. 8.25.7, hvoraf det fremgår, at lysene skal være placeret inde i pilemarkeringerne, og bilag 12, figur 22, hvoraf det fremgår, at lysene kan placeres udenfor pilemarkeringerne.

Herudover vil Hans Burch A.S. have oplyst, om det er korrekt forstået, at hvis landingsretningsindikatorlysene placeres udenfor TLOF/FATO, så kan de have en maksimal højde på 25 cm.

Kommentar:

Styrelsen kan oplyse, at landingsindikatorlysene og FATO/TLOF lysene altid er tændt samtidig i alle tilfælde. Landingsindikatorlysene er således aldrig tændt, uden at lysene på FATO/TLOF også er tændt.

Endvidere har styrelsen nu rettet uoverensstemmelsen ml. pkt. 8.25.7 og bilag 12, figur 22.

Landingsretningsindikatorlys, der placeres indenfor FATO/TLOF, må ikke være højere end 5 cm, hvorimod de må være op til 25 cm, hvis de placeres uden for FATO/TLOF.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES-DAA) finder, at det er mest hensigtsmæssigt, hvis man kan vælge mellem farven hvid eller gul for så vidt angår landingsretningsindikator lys, da en gul farve i visse tilfælde bedre adskiller landingsretningsindikatoren fra omgivelserne.

Kommentar:

Styrelsen har nu ændret pkt. 8.25.8, således at det er muligt at vælge mellem farven hvid og gul fsva. landingsretningsindikator lys og markering.

Rambøll (pkt. 8.25.3, 8.25.6) vil have oplyst, hvilke krav gælder mht. landingsretningsindikator for en helikopterflyveplads med frie ind- og udflyvningsretninger. Endvidere foreslås farven gul anvendt, såfremt farven skal kunne ses i sne.

Kommentar:

Styrelsen kan oplyse, at der ikke skal etableres en landingsretningsindikator fsva. en helikopterflyveplads, som har frie ind- og udflyvningsretninger, da det ikke kan lade sig gøre pga. at ind- og udflyvningsretningerne går hele vejen rundt om helikopterflyvepladsen .

Det er nu præciseret, at landingsretningsindikatoren skal have farven hvid eller gul og stå i kontrast til overfladen, den anlægges på.

7.11 Brandslukningsudstyr, vejning, alarmering og kommunikationsanlæg:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES-DAA) vil have oplyst, om slukningsmidlet "gasarter" skal forstås som en CO2 slukker på 9-36 kg. afhængigt af hvilken H-kategori, der er tale om, jf. tabel 5.

Kommentar:

Styrelsen kan oplyse, at det er korrekt forstået. Ordet "gasarter" henviser til CO2, og mængden afhænger af hvilken H-kategori, der er tale om, jf. tabel 5. Tabellen stammer i øvrigt fra amendment 9 til ICAO Annex 14, Volume II.

Rambøll (pkt. 8.28.4, 8.28.5 (tabel 5, 6 og 7), 8.30.2, 8.31, 8.33.1, 8.35.20 og 8.35.26) foreslår, at helikopterens D-værdi anvendes i stedet for fuselage i tabel 5. Endvidere burde det fremgå af en anmærkning, at der skal etableres brandslukningsmidler, der opfylder kravene til syntetisk skum, pulvermængde og gasarter samtidigt.

Det foreslås hertil, at der i pkt. 8.30.2 indsættes "en heliport til HEMS-operationer i det åbne land eller en HEMS-base".

Endvidere foreslås HEMS pladser og operationer undtaget fra kravet i pkt. 8.31 om mulighed for at slå alarm.

Rambøll finder, at det burde fremgå af pkt. 8.33.1 og pkt. 8.35.26, at kommunikationen ml. hospitaler og lægehelikoptere kan foregå med SINE-radioer.

Kommentar:

Vedrørende pkt. 8.28 og 8.35.20, tabel 5, 6 og 7 – Fuselage mål er ligeledes anvendt i ICAO Annex 14, Vol. II, og styrelsen har valgt at følge denne angivelse.

Det fremgår af tabel 6 og 7 i afsnit 8.28, hvilken type skum er forudsat.

Vedrørende pkt. 8.30.2 – Styrelsen vurderer ikke, at der er behov for at tilføje "HEMS-operationer i det åbne land eller en HEMS-base" i denne bestemmelse, da disse allerede er omfattet af bestemmelsen.

Vedrørende pkt. 8.31 – Styrelsen vurderer ikke, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at undtage helikopterflyvepladser tilknyttet et hospital fra kravet om mulighed for at slå alarm.

Vedrørende pkt. 8.33.1 og 8.35.26 – Styrelsen kan oplyse, at det er valgfrit, hvilken type radioanlæg der anvendes, og styrelsen finder ikke, at der skal angives en specifik type radioanlæg.

Regionernes akutlægehelikopter finder, at HEMS flyvepladser burde undtages fra kravet om bemanning, herunder BOR bemanning.

Kommentar:

Styrelsen vurderer ikke, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt, at undtage helikopterflyvepladser tilknyttet et hospital eller akutlægehelikopterflyvepladser fra kravet om bemanning, herunder BOR bemanning. Der henvises i den forbindelse til styrelsens bemærkning herom i afsnit 5.3, afsnit 8 og 11 i dette høringsnotat.

8. Hævede helikopterflyvepladser:

Rambøll (pkt. 8.35.7, 8.35.8, 8.35.12, 8.35.17, 8.35.21, 8.35.22) bemærker, at der mangler at blive angivet, hvordan ind- og udflyvningsfladens indre kant er defineret for en hævet helikopterflyveplads, der ikke har en sikkerhedszone.

Endvidere finder Rambøll, at der i en anmærkning burde fremgå, hvad en risikovurdering i pkt. 8.35.8 skal indeholde.

Hertil mangler angivet i pkt. 8.35.12, om de grønne kantlys skal placeres udenfor TLOF eller uden for sikkerhedszonen, såfremt en hævet helikopterflyveplads er forsynet med en sikkerhedszone, samt om lysene skal opfylde pkt. 8.22.5 og tabel 4.

Det foreslås, at sikkerhedsnettets bredde forøges til mindst 2 m i pkt. 8.35.17, da dette forbedrer sikkerheden.

Hertil gør Rambøll opmærksom på, at henvisningen i pkt. 8.35.21 er forkert.

Endvidere vil Rambøll have oplyst, om det er hensigten, at øge antallet af skumkanoner i pkt. 8.35.22 og reducere den krævede vandmængde i tabel 8. Hertil foreslås, at det bliver muligt at anvende/installere et Deck Integrated Fire Fighting System i stedet for skumkanoner.

Kommentar:

Vedrørende pkt. 8.35.7 – Styrelsen har i et nyt pkt. 8.35.8 præciseret hvordan ind- og udflyvningsfladen og overgangsfladen skal udformes på en hævet helikopterflyveplads, samt hvor den indre kant starter. Der henvises i den forbindelse til afsnit 7.3 vedrørende pkt. 8.6.1, 8.6.3, 8.6.4, 8.6.5, 8.6.6, i dette høringsnotat.

Vedrørende pkt. 8.35.8 – Styrelsen har vurderet, at det ikke skal fremgå eksplicit af pkt. 8.35.8, hvad en risikovurdering skal indeholde, da indholdet i en risikovurdering varierer i hvert enkelt tilfælde. En risikovurdering er i det store hele en beskrivelse af, hvorvidt der er behov for en sikkerhedszone på den specifikke helikopterflyveplads. Styrelsen står altid til rådighed mht. vejledning i forbindelse med en

risikovurderings indhold og udarbejdelse i forbindelse med etablering af en hævet helikopterflyveplads.

Vedrørende pkt. 8.35.12 – Der henvises til pkt. 8.35.16 (tidligere pkt. 8.35.15) med hensyn til, hvordan kantlysene skal placeres. Endvidere fremgår af pkt. 8.35.13 (tidligere pkt. 8.35.12), at de grønne kantlys skal have en lysintensitet og lysfordeling som angivet i tabel 4, i afsnit 8.22. Styrelsen vurderer af sikkerhedsmæssige årsager, at lysene skal opfylde kravene angivet i tabel 4, og at lysene ikke må udsende lys fra en vinkel under 0 grader.

Vedrørende pkt. 8.35.17 – Styrelsen kan oplyse, at kravene til sikkerhedsnettet på hævede pladser følger kravene for off-shore helikopterflyvepladser. Styrelsen vurderer ikke, at der er behov for at ændre på disse krav for hævede helikopterflyvepladser.

Vedrørende pkt. 8.35.21 – Dette er nu rettet.

Vedrørende pkt. 8.35.22 – Af sikkerhedsmæssige årsager øges antallet af skumkanoner fra 2 til 3 kanoner plus et skumstrålerør. Styrelsen kan endvidere oplyse, at ICAO har nedsat den krævede vandmængde i tabel 8, som TBST har valgt at følge samt, at styrelsen fortsat vurderer, at dette er sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Muligheden for at installere Deck Integrated Fire Fighting System i stedet for skumkanoner er nu tilføjet.

9. Helikopterflyvepladstjenester, flyvepladsledelse og NOTAM:

Rambøll foreslår, at sætningen "eller som er etableret til brug for regionernes akutlægehelikopterordning" slettes i pkt. 9.2, da disse pladser i praksis ikke er bemandede forud for landing med lægehelikoptere.

Kommentar:

Styrelsen kan oplyse, at en helikopterflyveplads, som er tilknyttet et hospital, ikke nødvendigvis anvendes til Regionernes akutlægeordning. Derfor er akutlægeordningen også nævnt i pkt. 9.2. Styrelsen vurderer ikke, at disse helikopterflyvepladser skal undtages fra kravet om bemanning af sikkerhedsmæssige årsager. Af samme grund kan styrelsen ikke udstede en generel dispensation fra kravet om bemanning, da styrelsen fortsat i hvert enkelt tilfælde skal have mulighed for at vurdere, hvorvidt et specifikt krav i BL'en kan fraviges ved en dispensation.

10. Farver:

Rambøll foreslår, at der i afsnit 10 indsættes en anmærkning om hvilke RAL-farver, der opfylder CIE-normerne for de mest anvendte farver.

Kommentar:

Styrelsen kan ikke anbefale anvendelse af RAL-farver, da disse henviser til en specifik producent. Farverne skal blot opfylde ICAOs CIE-normer.

11. Ikrafttræden:

Rambøll og Regionernes akutlægehelikopter vil have oplyst, om hvorvidt helikopterflyvepladser, der allerede har fået en etableringstilladelse er omfattet af nugældende (den gamle) BL 3-8.

Kommentar:

Styrelsen kan oplyse, at nye/ændrede krav i BL 3-8 gælder for nye helikopterflyvepladser, der har fået en etableringstilladelse efter ikrafttrædelse af de nye regler. Såfremt der foretages ændringer af en eksisterende helikopterflyveplads, skal de foretagne ændringer opfylde eventuelle nye og ændrede krav i den nye BL for det specifikke delområde.

Eksisterende helikopterflyvepladser påvirkes således ikke af de nye/ændrede regler, medmindre der foretages ændringer af helikopterflyvepladsen. Igangværende projekter, der allerede har fået en etableringstilladelse, behandles efter nugældende regler (de gamle regler).

Såfremt et helikopterbygningsprojekt er udskudt i flere år, må der generelt forventes en ændring/opdatering af gældende lovgivning, som man må indrette sig efter. Skal der i den forbindelse ansøges om en ny etableringstilladelse, som udstedes efter ikrafttræden af den nye BL, så vil den skulle behandles i henhold til de nye regler.

12. Bilag 15:

Rambøll finder, at det burde angives hvilke fejl og mangler, der kan medføre lukning.

Endvidere foreslås HEMS pladser undtaget fra kravet om inspektion af FATO før hver helikopteroperation, kravet om kommunikation og kravene vedrørende aktiviteter ifbm. helikopteroperationer. Der foreslås indsat et nyt afsnit omfattende disse undtagelser.

Kommentar:

Det kan ikke på forhånd oplyses, hvad der kan medføre en lukning af helikopterflyvepladsen, da dette beror på styrelsens konkrete vurdering ved udførelse af tilsyn.

Af sikkerhedsmæssige årsager vurderer styrelsen ikke, at HEMS helikopterflyvepladser kan fritages fra kravet om inspektion før hver helikopteroperation, kravet om kommunikation og kravene vedrørende aktiviteter ifbm. helikopteroperationer. Det foreslåede nye afsnit er en

væsentlig forringelse af sikkerheden på HEMS helikopterflyvepladser, og styrelsen vurderer ikke, at sikkerheden skal være forskellig for HEMS helikopterflyvepladser og øvrige helikopterflyvepladser. Helikopterflyvepladser tilknyttet et hospital eller som anvendes til Regionernes akutmøderhelikopterordning undtages alene fra visse specifikke krav i denne BL, som f.eks. vejning og fortøjningsgrej. Derudover vil styrelsen i hvert enkelt tilfælde skulle vurdere, om der kan udstedes en dispensation fra et bestemt krav i BL'en efter ansøgning. Denne vurdering foretages på baggrund af de specifikke forhold ved den pågældende helikopterflyveplads. I afsnit 11 i BL 3-8 er der indsat en generel dispensationsmulighed, som kan anvendes i forhold til samtlige bestemmelser i BL 3-8.

Høringsliste

Arbejdstilsynet

AOPA DMU

Beredskabsstyrelsen

Brancheforeningen Dansk Luftfart

Beskæftigelsesministeriet

Danish Airline Pilots Association

Danish Business Travel Association

Danmarks Naturfredningsforening

Danmarks Rejsebureau Forening (The Association of Danish Travel Agents and Tour Operators)

Dansk Erhverv

Dansk Motorflyver Union

Dansk UL-Flyver Union

Danske Regioner

Datatilsynet

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet

Erhvervs- og Vækstministeriet

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Erhvervsstyrelsen

Finansministeriet

Forsvarsministeriet

Flyvebranchens Personaleunion

Flyvesikringstjenesten

Foreningen Rejsearrangører i Danmark

Færøernes Landsstyre

Geodatastyrelsen

Grønlands Selvstyre

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane

HK Stat

Justitsministeriet

Kommunernes Landsforening

Kongelig Dansk Aeroklub

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (herunder statsstøtteudvalget i Konkurrencestyrelsen)

Landdistrikternes Fællesråd

Miljø- og Fødevareministeriet

Mittarfeqarfiit Grønlands Lufthavne

Modelflyvning Danmark(MDK)

NaturErhvervstyrelsen

Rejsearrangører i Danmark

Sammenslutning af Danske Småøer

Social- og Indenrigsministeriet

Statsministeriet

Uddannelses- og Forskningsministeriet

Udenrigsministeriet

Værnsfælles Forsvarskommando