

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

Notat

Sagsnr.: 2022-059001  
Dato: 15-09-2022

## Høringsnotat

### **Bestemmelser om ophævelse af BL 1-8, BL 1-16, BL 5-11, BL 5-12, BL 5-56, BL 6-100, BL 6-101, BL 6-102, BL 6-104 og BL 9-11.**

#### **1. Indledning**

Trafikstyrelsen har den 24. maj 2022 sendt udkast til ophævelse af ti Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bestemmelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 22. juni 2022.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Danske Regioner, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR), Færøernes Landsstyre.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Dansk Ballonunion, Dansk Erhverv, Flyverkommandoen, Grønlands Selvstyre, Mit-tarfeqarfiit og Vága Floghavn.

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

#### **2. Regelsanering**

Dansk Erhverv imødeser med tilfredshed den kommende sanering af Bestemmelser for Civil Luftfart (BL), da de nævnte bestemmelser er blevet helt eller delvist forældede.

### 3. Oplysning om gældende ret

Flyverkommandoen anbefaler, at der i hver enkelt BL tilføjes en henvisning til den forordning/forskrift, som regulerer området. Der henvises til, at tidligere BL-ophævelser indeholder henvisninger til gældende ret, som eksempel fremhæves ophævelsen af BL 1-2, 3. udgave af 28. oktober 2021.

Vága Floghavn har stillet spørgsmål til retsvirkningerne af ophævelserne.

#### Kommentar:

*Ved udstedelse af en BL, der skal erstatte en ældre BL, indeholder den nye BL både de nye regler og en bestemmelse om ophævelse af hidtil gældende regler.*

*Ved udstedelse af en ophævelses-BL, der alene har til formål at ophæve hidtil gældende regler, fordi disse er blevet forældet eller erstattet af andre regler, uden der samtidig er sket ophævelse af BL'en, medtages informationer om de regler, der gælder i stedet for den ophævede BL som udgangspunkt ikke i ophævelses-BL'en. Det eksempel, der nævnes i BL 1-2, 3. udgave er udtryk for en overgangsbestemmelse, der har til formål at beskrive retstilstanden i en overgangsperiode.*

*Styrelsen vurderer, at information om nye gældende regler i en ophævelses-BL, kan give anledning til forvirring om hvilke regler, der finder anvendelse. Information om gældende regler findes på styrelsens hjemmeside.*

*For så vidt angår det af Vága Floghavn anførte vedrørende konsekvenserne af ophævelses-BL'erne kan styrelsen således oplyse, at der ikke sker en ændring i retstilstanden som følge af ophævelserne, da de regler, der erstatter indholdet af de ophævede regler, er trådt i kraft på et tidligere tidspunkt. I bilag 2 redegøres for baggrunden for ophævelsen af de enkelte BL'er.*

*Høringssvarene giver således ikke anledning til ændringer i udkastene.*

### 4. Implementeringsformen ved ikraftsættelse af EU-regler

Vága Floghavn, Mittarfeqarfiit og Grønlands Selvstyre anfører, at gennemførelse af EU-lovgivning på luftfartsområdet i BL'er, er uhensigtsmæssig. Dette er tidligere påpeget overfor Trafikstyrelsen, blandt andet i forbindelse med den seneste udstedelse af BL 5-50. Det anføres videre, at modellen efterlader uklarheder om hvornår EU-lovgivning er gældende fremfor national lovgivning.

Det opfattes som en model, der primært tjener til at forenkle Trafikstyrelsens administration som myndighed for Rigsfællesskabet, men at den for luftfartens operative aktører er udtryk for en bureaukratisering af lovgivningen, som efterlader aktørerne med et uigennemskueligt lovgrundlag med alt for mange fortolkningsmuligheder.

Kommentar:

*Styrelsen er opmærksom på, at der, fra såvel Vága Floghavn som Grønlands Selvstyre og Mittarfeqarfiits side, har været stillet spørgsmål ved måden, hvorpå der indføres nye regler på luftfartsområdet.*

*Der kan i den forbindelse blandt andet henvises til styrelsens [høringsnotat til BL 5-50](#), hvor det pointeres, at luftfartøjsoperatørernes udøvelse af deres rettigheder efter BL 5-50 indebærer operationel aktivitet ikke kun internt i Rigsfællesskabet, men også på tværs af landegrænser, hvilket efter styrelsens vurdering understreger fordelene ved ensartet regulering i hele Rigsfællesskabet.*

*Der kan endvidere henvises til de tilbagevendende kontaktudvalgsmøder mellem Trafikstyrelsen og henholdsvis Grønlands Selvstyre og Færøernes Landsstyre, hvor der som fast dagsordenspunkt sker drøftelse af, om EU's sikkerhedsbestemmelser som princip indføres i Grønland og på Færøerne, via BL, og hvor de så vidt muligt, hvor relevant, skal gælde med dispensationsmulighed.*

*Der er i nærværende udkast dog alene tale om ophævelses-BL'er, og ikke om implementering af nye regler. Implementeringsformen ved ikraftsættelse af EU-regler er derfor ikke relevant for denne høring. Der henvises til drøftelse på ovenfor nævnte kontaktudvalgsmøder.*

*Høringssvarene giver således ikke anledning til ændringer i udkastene.*

## **5. Vedr. BL 9-11**

Dansk Ballonunion opfordrer til, at BL 9-11, 1. udgave fra 1993, ikke ophæves. Dette med henvisning til de særlige regler i henholdsvis afsnit 6, operationelle bestemmelser, og afsnit 7 om flyveopvisning. Det anføres at BL'en er udstedt før både [SERA-forordningen](#) (2012/923) og [ballon-forordningen](#) (2018/395)<sup>1</sup>, og at disse bestemmelser udgør en væsentlig sikkerhedsmæssig betydning for flyvning med varmluftsballon. Det er således Dansk Ballonunions opfattelse, at netop

---

<sup>1</sup> Kommissionens forordning (EU) 2018/395 af 13. marts 2018 om gennemførelsesbestemmelser for flyvning med balloner i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008.

mulighederne for lavtflyvning, jf. BL 9-11, i væsentlig grad har forhindret landingsulykker.

Kommentar:

*EU-forordninger er direkte gældende i Danmark, og har forrang over BL'er vedrørende samme emne.*

*SERA-forordningen og ballon-forordningen regulerer flyvning med varmluftsballoner, herunder også minimumshøjder. Der eksisterer således allerede i dag en mulighed for at foretage lavtflyvning, såfremt man forlods har indhentet særlig tilladelse hertil, jf. SERA 5005(f).*

*Trafikstyrelsen vurderer ikke, at ophævelsen af BL 9-11 får betydning for luftfartssikkerheden, da den som nævnt de facto ikke finder anvendelse, men er erstattet af SERA-forordningens bestemmelser om minimumsflyvehøjder for varmluftsballoner.*

*Det er tidligere over for Dansk Ballonunion blevet tilkendegivet, at der vil kunne startes en dialog om at indføje flyveopvisningsreglerne i en kommende revision af BL 5-3, som regulerer civile flyveopvisninger.*

*Under høringsprocessen er styrelsen blevet opmærksom på, at det er nødvendigt, at der tages stilling til varmluftsballoner, som ikke reguleres efter EU-retten: bilag 1-luftfartøjerne. Der foreligger en vis usikkerhed om det fremtidige behov for regulering af denne type varmluftsballoner i BL 9-11.*

*På den baggrund ophæves BL 9-11 ikke for nuværende. For så vidt angår forhold, som er omfattet af såvel BL 9-11 og ovennævnte forordninger, finder forordningerne anvendelse, jf. lov om luftfart § 1.*

## **Bilag 1**

AOPA DMU  
Brancheforeningen Dansk Luftfart  
Cabin Attendants Union  
Danish Airline Pilots Association  
Dansk Ballonunion  
Dansk Erhverv  
Dansk Industri, DI Transport  
Dansk Motorflyver Union  
Dansk UL-Flyver Union  
Danske Regioner  
DATSO  
De Regionale Lufthavne  
Erhvervsflyvningens Sammenslutning  
Erhvervsstyrelsen, Let Byrder  
Flyvebranchens Personale Union  
Forsvarskommandoen  
Færøernes Landsstyre  
Grønlands Selvstyre  
Havarikommissionen  
Kommunernes Landsforening  
Kongelig Dansk Aeroklub  
Københavns Lufthavne A/S  
Naviair  
Rigsombudsmanden på Færøerne  
Rigsombudsmanden i Grønland

## Bilag 2

### Oversigt over baggrunden for ophævelse af visse Bestemmelser for Civil Luftfart

- **BL 1-8 og BL 1-16**

*BL 1-8, Bestemmelser for selskabsflyvehåndbøger, 1. udgave er fra 1967 og udgjorde et tillæg til daværende udgave af BL 1-7 om flyvehåndbøger. BL 1-16, 3. udgave er fra 2006 og fastsætter kravene til sikkerhedssystemet "EGPWS" eller "TAWS", som er en integreret del af flysikkerheden på større passagerfly. Begge bestemmelser regulerede dansk registrerede fly.*

*Reglerne bygger på ICAOs annex 6, og er siden blevet samlet i EU-forordning 965/2012<sup>2</sup>. BL 1-7 regulerer i dag kun såkaldte Bilag 1-luftfartøjer, der er optaget i det danske nationalitetsregister over luftfartøjer, og som er undtaget fra EU-reglerne.*

*Hverken BL 1-8 eller BL 1-16 finder altså i dag anvendelse, da reguleringen af flyvehåndbøger og TAWS er indarbejdet i [forordning 965/2012](#).*

*Regler med et indhold svarende til forordning 965/2012 er sat i kraft for Grønland og Færøerne ved BL 5-50. Som findes på [Trafikstyrelsens hjemmeside](#).*

- **BL 5-11**

*BL 5-11, 2. udgave fra 1972 omhandler mindste sikre flyvehøjde for IFR-flyvning i offentlig lufttrafik. Dette område er reguleret i ICAO annex 2, og har siden 2012 været reguleret i [SERA-forordningen](#)<sup>3</sup>, jf. SERA 3105, specificeret i SERA.5015(b).*

---

<sup>2</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008.

<sup>3</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (EF) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010.

I Grønland og på Færøerne reguleres minimumsflyvehøjden for IFR-flyvning i dag i [BL 7-1](#), afsnit 4.

BL 5-11 er således erstattet af nyere regler og bør ophæves.

- **BL 5-12**

BL 5-12, 3. udgave fra 1997 omhandler flyvechefer, eller styringen af luftfartsforetagender (AOC). Reguleringen af dette fremgår af ICAO annex 6. For danske AOC'er gælder [EU-forordning 965/2012](#) (EU-AIR-OPS) direkte på området, hvor regler om den ansvarlige chef står beskrevet i artikel 7. For grønlandske og færøske AOC'er gælder reglerne i [BL 5-50](#), der indeholder regler, som svarer til EU-AIR-OPS.

BL 5-12 er altså erstattet af nyere regler og bør ophæves.

- **BL 5-56**

BL 5-56, 1. udgave fra 2003 omhandler procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i lufthavne. Denne BL er en gennemførelse af direktiv 2002/30/EF. Direktivet er siden blevet ophævet med [forordning 598/2014](#)<sup>4</sup>, som også regulerer procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i lufthavne, og viderefører ICAO-princippet om en afbalanceret strategi (Balanced Approach).

BL 5-56 finder, jf. pkt. 1.4., ikke anvendelse for Færøerne og Grønland. Der er derfor ikke længere behov for BL'en, der gennemfører et historisk direktiv, og den bør derfor ophæves.

- **BL 6-100, BL 6-101, BL 6-102 og BL 6-104**

BL'erne 6-100, 6-101, 6-102 og 6-104 omhandler alle uddannelse og udstedelse af tilladelse og certifikat til forskellige typer af flyvninger med svævefly.

---

<sup>4</sup> Europa-parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 598/2014 af 16. april 2014 om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af direktiv 2002/30/EF.

[EU-forordning 1178/2011 \(EU-FCL\)](#)<sup>5</sup> og [Svæveflyverforordningen](#)<sup>6</sup> 2018/1976 regulerer dette område.

Regler svarende til de bestemmelser, der følger af EU-FCL er gjort gældende på Færøerne og i Grønland, jf. [BL 6-01](#), pkt. 2.1., samt for dansk registrerede flytyper, som falder uden for EU-reguleringen ("bilag 1-luftfartøjer"), jf. pkt. 2.1.1. og de personer og organisationer, som er opført i pkt. 2.2.

BL 6-100, BL 6-101, BL 6-102 og BL 6-104 er dermed blevet erstattet af nyere regler og bør ophæves.

---

<sup>5</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008.

<sup>6</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 af 14. december 2018 om gennemførelsesbestemmelser for operation af svævefly af flyvebesætningscertifikater til svævefly i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139.