
From: exemptions

Sent: 26 June 2018 13:49

To: 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>

Cc: exemptions 10.2.e @easa.europa.eu>

Subject: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear Colleagues,

Please find here attached the Adonis registration **A/4124** of the **Official notification** related to cases **2018/097** and **2018/098**.

As it is related to **Art 14 (4)**, please take note that the **deadline is 19.07.2018**.

Hard copy will not be provided.

BR

10.2.e

4-M-TS-09-05

European Aviation Safety Agency



Tel.: 10.2.e

Postal: Postfach 10 12 53, 50452 Cologne, Germany

An agency of the European Union 

Please, consider your environmental responsibility before printing this e-mail!

Veuillez considérer votre responsabilité envers l'environnement: avez vous vraiment besoin d'imprimer ce courriel?

Por favor, considere su responsabilidad medioambiental antes de imprimir este correo electrónico.

Siete cortesemente pregati di prendere in considerazione la vostra responsabilità nei confronti dell'ambiente prima di stampare questa posta elettronica.

Denken Sie bitte über Ihre Umweltverantwortung vor dem Druck dieser E-Mail nach!



Towards zero emissions, every little helps!
Think before you print this e-mail.

From: 10.2.e

Sent: 19 June 2018 14:14

To: exemptions 10.2.e @easa.europa.eu>

Subject: RE: Adonis reg.: EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

a/4124

From: exemptions

Sent: 19 June 2018 09:05

To: 10.2.e @easa.europa.eu>

Cc: exemptions 10.2.e @easa.europa.eu>

Subject: Adonis reg.: EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Subjet: *EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4*

Dear Colleagues,

Could you please “adonise” the attached email using the above subject line as reference and attribute it to me.

Thanks a lot in advance for your assistance!

KR

10.2.e

European Aviation Safety Agency

Please, consider your environmental responsibility before printing this e-mail!



EASA

Veillez considérer votre responsabilité envers l'environnement: avez vous vraiment besoin d'imprimer ce courriel?

Por favor, considere su responsabilidad medioambiental antes de imprimir este correo electrónico.

Siete cortesemente pregati di prendere in considerazione la vostra responsabilità nei confronti dell'ambiente prima di stampare questa posta elettronica.

Denken Sie bitte über Ihre Umweltverantwortung vor dem Druck dieser E-Mail nach!



Towards zero emissions, every little helps!
Think before you print this e-mail.

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: donderdag 12 juli 2018 07:53
Aan: 10.2.e
CC: exemptions; 10.2.e - ILT;
10.2.e - ILT; DIV Hoofddorp
Onderwerp: ILT-2018/45041 RE: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4
Bijlagen: 2017-76948 Aanvraag ontheffing WRR.pdf
Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Met vlag

Dear Mr. 10.2.e

Thank you for contacting me on this exemption.

Regarding the operational need, the operator provided the following information to support the request for an article 14.4 exemption:

"In the light of the forthcoming tenders (expected early 2018) it is of great operational importance and in the Company's business interest to restore the level playing field as soon as possible. Without this change ANWB MAA will have to include a large cost item for the personnel, which makes it hard to put forward a competitive bid in comparison with other European bidders. Loss of contracts with the trauma centres (4 stations) could mean that the Company will go bankrupt, with the loss of many jobs."

CAA NL reviewed the supporting information and concluded that there is a valid operational need for limited duration.

I would like to refer to the Commission information note on flexibility provisions, as published on the [EASA website](#), which states that for article 14(4) exemptions "in particular due attention shall be paid to the objectives listed in Article 2 of BR, namely to establish and maintain a high uniform level of civil aviation safety in Europe, to **facilitate the free movement of goods, persons and services**, to promote cost-efficiency in the regulatory and certification processes and to avoid duplication at national and European level, and to provide **a level playing field for all actors** in the internal aviation market."

In my opinion the "operational need criteria" as you mention them, are described here. If you are still questioning the operational need criteria, please let me know what they are in your view and I will try to clarify it for you.

Regarding the limitation of national airspace:

I am not aware of the fact that (most) of the exemptions are limited to national airspace. It is also not practicable in this case because the operator is contractually required to operate outside national airspace into German airspace. In addition, while for example in the Netherlands, German HEMS teams are sometimes scrambled to an accident site in the Netherlands and vice versa. Besides the practical side, the purpose of EC 216/2008 and also article 14 is as stated above also "uniform level of civil aviation safety in Europe". Why should it be safe if a German pilot between the age of 60-65 only operates in German airspace on the same operation and all of a sudden it should not be safe to operate in Dutch airspace? Does the risk change at airspace borders?

To my knowledge article 14(4) exemptions are not meant to be limited to national airspace boundaries. They are applicable in a uniform way anywhere within the scope or area of operation of an operator. In this case the area of operation of ANWB/MAA (which covers the EUR region) is the limiting factor, since the medical certificate is limited to operations for the operator ANWB/MAA only.

To answer your question about the maximum duty times for these pilots: these do not differ from the duty times of other pilots operating for ANWB/MAA. According national law for HEMS operations the maximum duty time is 14:30 hours (with an option under conditions towards 15:30 hours) and the maximum FDP is 12 hours per calendar day or HEMS shift. This is not a single limit. Also cumulative limits and/or other restrictions are applicable. Attached is a copy of the national regulation, which is applicable to ANWB/MAA only.

For your information: I will be on holiday as from tomorrow for three weeks. I read my email, but if there any questions there is a possibility that the answers will follow after my holiday.

Best regards,

10.2.e

CAA-NL/ILT
Ministry of Infrastructure and Watermanagement

Mercuriusplein 1-63 | 2132 HA | Hoofddorp |
Postbus 575 | 2130 AN | Hoofddorp

T 10.2.e

<http://www.ilent.nl>

Van: 10.2.e @easa.europa.eu>

Verzonden: woensdag 11 juli 2018 10:20

Aan: 10.2.e - ILT <10.2.e @ilent.nl>

CC: exemptions 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>

Onderwerp: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear Mr. 10.2.e

We have received your exemption notifications with reference number ILT-2018/35284 and ILT-2018/35283.

During our initial assessment we have noticed some issues that we would like to clarify before going deeper with the assessment process.

1. First and foremost I would like to ask you to clarify the 'operational need of a limited duration'. In this context I would like to draw your attention to the fact that, although we understand the levelled playing field arguments, this argument does not fulfil the operational need criteria.
2. As you may know already, all the exemptions issued by the other States are limited to operations within their national air space. This is due to the fact that the decision of one State to exempt from the applicable requirements cannot impact the population of another state. Can you confirm that in the case of the two exemptions such operational limitation will be imposed?
3. Can you clarify what is the maximum duty time allowed for these pilots?

I look forward to your feedback,

Best Regards / Mit freundlichen Grüßen / Cordialement / Cele bune

Dr. Med. artikel 10 lid 2 onder e
Medical Expert
Aircrew & Medical Department
European Aviation Safety Agency



10.2.e

Postal: Postfach 10 12 53, 50452 Cologne, Germany
An agency of the European Union

From: 10.2.e
Sent: 27 June 2018 15:21
To: 10.2.e @easa.europa.eu>
Cc: exemptions <10.2.e @easa.europa.eu>
Subject: FW: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear 10.2.e ,

These cases are for you.

Best regards,
10.2.e

From: exemptions
Sent: 26 June 2018 13:49
To: 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>
Cc: exemptions <10.2.e @easa.europa.eu>
Subject: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear Colleagues,

Please find here attached the 10.2.e registration **A/4124** of the **Official notification** related to cases **2018/097 and 2018/098**.

As it is related to **Art 14 (4)**, please take note that the **deadline is 19.07.2018**.

Hard copy will not be provided.

BR

10.2.e
10.2.e
European Aviation Safety Agency



Tel.: 10.2.e
Postal: Postfach 10 12 53, 50452 Cologne, Germany
An agency of the European Union 

Please, consider your environmental responsibility before printing this e-mail!
Veuillez considérer votre responsabilité envers l'environnement: avez vous vraiment besoin d'imprimer ce courriel?
Por favor, considere su responsabilidad medioambiental antes de imprimir este correo electrónico.
Siete cortesemente pregati di prendere in considerazione la vostra responsabilità nei confronti dell'ambiente prima di stampare questa posta elettronica.
Denken Sie bitte über Ihre Umweltverantwortung vor dem Druck dieser E-Mail nach!



Towards zero emissions, every little helps!
Think before you print this e-mail.

From: 10.2.e
Sent: 19 June 2018 14:14
To: exemptions 10.2.e @easa.europa.eu>
Subject: RE: 10.2.e reg.: EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

a/4124

From: exemptions

Sent: 19 June 2018 09:05

To: 10.2.e [redacted] [easa.europa.eu](mailto:10.2.e@easa.europa.eu)>

Cc: exemptions <10.2.e [redacted]@easa.europa.eu>

Subject: 10.2.e reg.: EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Subject: EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear Colleagues,

Could you please “adonise” the attached email using the above subject line as reference and attribute it to me.

Thanks a lot in advance for your assistance!

KR

artikel 10 lid 2 onder e

European Aviation Safety Agency

Please, consider your environmental responsibility before printing this e-mail!



EASA

Veillez considérer votre responsabilité envers l'environnement: avez vous vraiment besoin d'imprimer ce courriel?

Por favor, considere su responsabilidad medioambiental antes de imprimir este correo electrónico.

Siete cortesemente pregati di prendere in considerazione la vostra responsabilità nei confronti dell'ambiente prima di stampare questa posta elettronica.

Denken Sie bitte über Ihre Umweltverantwortung vor dem Druck dieser E-Mail nach!



Towards zero emissions, every little helps!
Think before you print this e-mail.

Van: 10.2.e @easa.europa.eu>
Verzonden: maandag 13 augustus 2018 11:10
Aan: 10.2.e - ILT
CC: exemptions; 10.2.e - ILT;
10.2.e - ILT; DIV Hoofddorp; 10.2.e
Onderwerp: RE: ILT-2018/45041 RE: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear Mr 10.2.e ,

Thank you for your reply and clarifications. I hope you had a pleasant holiday.

It is true what you have mentioned regarding the free movement of workforce, but within the framework of an accepted risk level defined via the Basic Regulation and its Implementing Rules.

However, in this particular case it is an exemption from the Regulation that allows a higher risk pilot population to continue flying with some additional mitigating measures in place. In order to allow a higher risk there might be a well justified operational need, like a shortage of pilots, which could lead to not being able to perform all the missions, thus putting the lives of the patients in a higher danger than the one of having an older pilot.

The fear of having other bidders benefiting of a similar exemption coming with a lower price due to the exemption should not be a problem, all existing exemptions are restricted to their national air space. This mitigating measure was introduced in order to ensure that one state's decision to allow higher risk pilots to fly and the mitigating measures that they have chosen will not to impact other Member States' population. This restriction to national territory also has as a side effect keeping a levelled playing field by not being able to use older pilots for contracts outside of their territory.

Furthermore, the mitigating measures are similar, but not identical. Thus what may be acceptable as a mitigating measure for one state may not be acceptable for the other states.

In the context of the discussion above and in order to make sure that I didn't misunderstood, could you confirm that for both exemptions there is no other operational need other than the 'level playing field' and that ILT is not planning to impose any limitation to the national territory for these 2 exemptions?

Best Regards / Mit freundlichen Grüßen / Cordialement / Cele bune

Dr. Med. 10.2.e
Medical Expert
Aircrew & Medical Department
European Aviation Safety Agency



Tel.: 10.2.e
Mob.: +10.2.e
Postal: Postfach 10 12 53, 50452 Cologne, Germany
An agency of the European Union

From: 10.2.e - ILT [mailto:10.2.e @ilent.nl]

Sent: 12 July 2018 07:53

To: 10.2.e @easa.europa.eu>

Cc: exemptions 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e

10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e - ILT
10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e) - ILT 10.2.e @ilent.nl>; DIV Hoofddorp
10.2.e @ILenT.nl>

Subject: ILT-2018/45041 RE: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear Mr. 10.2.e

Thank you for contacting me on this exemption.

Regarding the operational need, the operator provided the following information to support the request for an article 14.4 exemption:

"In the light of the forthcoming tenders (expected early 2018) it is of great operational importance and in the Company's business interest to restore the level playing field as soon as possible. Without this change ANWB MAA will have to include a large cost item for the personnel, which makes it hard to put forward a competitive bid in comparison with other European bidders. Loss of contracts with the trauma centres (4 stations) could mean that the Company will go bankrupt, with the loss of many jobs."

CAA NL reviewed the supporting information and concluded that there is a valid operational need for limited duration.

I would like to refer to the Commission information note on flexibility provisions, as published on the [EASA website](#), which states that for article 14(4) exemptions "in particular due attention shall be paid to the objectives listed in Article 2 of BR, namely to establish and maintain a high uniform level of civil aviation safety in Europe, to **facilitate the free movement of goods, persons and services**, to promote cost-efficiency in the regulatory and certification processes and to avoid duplication at national and European level, and to provide **a level playing field for all actors** in the internal aviation market."

In my opinion the "operational need criteria" as you mention them, are described here. If you are still questioning the operational need criteria, please let me know what they are in your view and I will try to clarify it for you.

Regarding the limitation of national airspace:

I am not aware of the fact that (most) of the exemptions are limited to national airspace. It is also not practicable in this case because the operator is contractually required to operate outside national airspace into German airspace. In addition, while for example in the Netherlands, German HEMS teams are sometimes scrambled to an accident site in the Netherlands and vice versa. Besides the practical side, the purpose of EC 216/2008 and also article 14 is as stated above also "uniform level of civil aviation safety in Europe". Why should it be safe if a German pilot between the age of 60-65 only operates in German airspace on the same operation and all of a sudden it should not be safe to operate in Dutch airspace? Does the risk change at airspace borders?

To my knowledge article 14(4) exemptions are not meant to be limited to national airspace boundaries. They are applicable in a uniform way anywhere within the scope or area of operation of an operator. In this case the area of operation of ANWB/MAA (which covers the EUR region) is the limiting factor, since the medical certificate is limited to operations for the operator ANWB/MAA only.

To answer your question about the maximum duty times for these pilots: these do not differ from the duty times of other pilots operating for ANWB/MAA. According national law for HEMS operations the maximum duty time is 14:30 hours (with an option under conditions towards 15:30 hours) and the maximum FDP is 12 hours per calendar day or HEMS shift. This is not a single limit. Also cumulative limits and/or other restrictions are applicable. Attached is a copy of the national regulation, which is applicable to ANWB/MAA only.

For your information: I will be on holiday as from tomorrow for three weeks. I read my email, but if there any questions there is a possibility that the answers will follow after my holiday.

Best regards,

10.2.e

.....
CAA-NL/ILT
Ministry of Infrastructure and Watermanagement

Mercuriusplein 1-63 | 2132 HA | Hoofddorp |
Postbus 575 | 2130 AN | Hoofddorp
.....

T 10.2.e
10.2.e

<http://www.ilent.nl>

Van: 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>

Verzonden: woensdag 11 juli 2018 10:20

Aan: 10.2.e <[redacted]@ilent.nl>

CC: exemptions 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>; 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>; 10.2.e

10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>; 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>

Onderwerp: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear Mr. 10.2.e

We have received your exemption notifications with reference number ILT-2018/35284 and ILT-2018/35283.

During our initial assessment we have noticed some issues that we would like to clarify before going deeper with the assessment process.

1. First and foremost I would like to ask you to clarify the 'operational need of a limited duration'. In this context I would like to draw your attention to the fact that, although we understand the levelled playing field arguments, this argument does not fulfil the operational need criteria.
2. As you may know already, all the exemptions issued by the other States are limited to operations within their national air space. This is due to the fact that the decision of one State to exempt from the applicable requirements cannot impact the population of another state. Can you confirm that in the case of the two exemptions such operational limitation will be imposed?
3. Can you clarify what is the maximum duty time allowed for these pilots?

I look forward to your feedback,

Best Regards / Mit freundlichen Grüßen / Cordialement / Cele bune

Dr. Med. artikel 10 lid 2 onder e
Medical Expert
Aircrew & Medical Department
European Aviation Safety Agency



EASA

Tel.: +10.2.e
Mob.: 10.2.e
Postal: Postfach 10 12 53, 50452 Cologne, Germany
An agency of the European Union ■

From: 10.2.e

Sent: 27 June 2018 15:21

To: 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>

Cc: exemptions <10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>

Subject: FW: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear 10.2.e,

These cases are for you.

Best regards,

10.2.e

From: exemptions

Sent: 26 June 2018 13:49

To: 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>

Cc: exemptions 10.2.e @easa.europa.eu>

Subject: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear Colleagues,

Please find here attached the 10.2.e registration **A/4124** of the **Official notification** related to cases **2018/097 and 2018/098**.

As it is related to **Art 14 (4)**, please take note that the **deadline is 19.07.2018**.

Hard copy will not be provided.

BR

artikel 10 lid 2 onder e
10.2.e

European Aviation Safety Agency



Tel.: 10.2.e

Postal: Postfach 10 12 53, 50452 Cologne, Germany

An agency of the European Union 

Please, consider your environmental responsibility before printing this e-mail!

Veuillez considérer votre responsabilité envers l'environnement: avez vous vraiment besoin d'imprimer ce courriel?

Por favor, considere su responsabilidad medioambiental antes de imprimir este correo electrónico.

Siete cortesemente pregati di prendere in considerazione la vostra responsabilità nei confronti dell'ambiente prima di stampare questa posta elettronica.

Denken Sie bitte über Ihre Umweltverantwortung vor dem Druck dieser E-Mail nach!



Towards zero emissions, every little helps!
Think before you print this e-mail.

From: 10.2.e

Sent: 19 June 2018 14:14

To: exemptions 10.2.e @easa.europa.eu>

Subject: RE: 10.2.e reg.: EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

a/4124

From: exemptions

Sent: 19 June 2018 09:05

To: 10.2.e @easa.europa.eu>

Cc: exemptions 10.2.e @easa.europa.eu>

Subject: 10.2.e reg.: EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Subjet: *EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4*

Dear Colleagues,

Could you please “adonise” the attached email using the above subject line as reference and attribute it to me.

Thanks a lot in advance for your assistance!

KR

artikel 10 lid 2 onder e

Tel.: 10.2.e - 10.2.e

European Aviation Safety Agency

Please, consider your environmental responsibility before printing this e-mail!



EASA

Veillez considérer votre responsabilité envers l'environnement: avez vous vraiment besoin d'imprimer ce courriel?

Por favor, considere su responsabilidad medioambiental antes de imprimir este correo electrónico.

Siete cortesemente pregati di prendere in considerazione la vostra responsabilità nei confronti dell'ambiente prima di stampare questa posta elettronica.

Denken Sie bitte über Ihre Umweltverantwortung vor dem Druck dieser E-Mail nach!



Towards zero emissions, every little helps!
Think before you print this e-mail.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: vrijdag 17 augustus 2018 16:32
Aan: 10.2.e - ILT; 10.2.e ILT
Onderwerp: FW: Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland: Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008]
Bijlagen: Mitteilung.pdf; Altersbeschränkung Antrag ADAC 14-6.pdf; Altersbeschränkung Antrag DRF Art 14 korr signed.pdf; Altersbeschränkung Untersuchung SummaryReport_Age60.pdf; document.pdf

Ter info

Van: BRE-VA 10.2.e@minbuza.nl>
Verzonden: vrijdag 21 december 2012 10:07
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e@minienm.nl>; 10.2.e - ILT <10.2.e@ILenT.nl>; Postbus EU 10.2.e@minienm.nl>
Onderwerp: FW: Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland: Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008]

From: .BRUEEU VERK-S1 10.2.e [mailto:10.2.e@brue.auswaertiges-amt.de]
Sent: vrijdag 21 december 2012 09:34
To: 10.2.e@ec.europa.eu; 10.2.e@easa.europa.eu
Cc: 10.2.e@bmeia.gv.at; 10.2.e@bg-permrep.eu; 10.2.e@foreign.ministry.se; 10.2.e@mzv.sk; 10.2.e@msz.gov.pl; 10.2.e@dfa.ie; 10.2.e@rpue.esteri.it; 10.2.e@fco.gov.uk; 10.2.e@gov.mt; BRE-VA; 10.2.e@reper-portugal.be; 10.2.e@um.dk; 10.2.e@eurep.mfa.lt; 10.2.e@rp-grece.be; 10.2.e@gov.si; 10.2.e@mzv.cz; 10.2.e@formin.fi; 10.2.e@mfa.gov.hu; 10.2.e@mfa.ee; 10.2.e@diplombel.fed.be; 10.2.e@mfa.gov.cy; 10.2.e@reper.maec.es; 10.2.e@mae.etat.lu; 10.2.e@eurep.mfa.lt; 10.2.e; 10.2.e@rpro.eu; 10.2.e@diplomatie.gouv.fr; 10.2.e@bmvbs.bund.de; .BRUEEU VERK-1 10.2.e; .BRUEEU VERK-4 10.2.e
Subject: Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland: Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008]

Sehr geehrter Herr 10.2.e

im Anhang erhalten Sie eine Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland vom 19. Dezember 2012.

Wegen der umfangreichen Anlagen wird die Mitteilung nur in elektronischer Form übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

10.2.e

Ständige Vertretung der Bundesrepublik Deutschland
bei der Europäischen Union
8 - 14, rue Jacques de Lalaing
1040 Brüssel
Tel. 10.2.e
Fax 10.2.e
E-Mail 10.2.e [diplo.de](mailto:10.2.e@diplo.de)



Help save paper! Do you really need to print this email?

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Abteilung LR

10.2.e

Robert-Schumann-Platz 1
53175 Bonn

14.12.2012

10.2.e

Geschäftsführung

10.2.e



Antrag im Sinne des Artikel 14 Absatz 6 der EU-Verordnung 216/2008 zu den Regelungen der EU FCL.065

Sehr geehrter Herr

10.2.e

unter Bezug auf unseren Antrag vom 27.06.2011, die zwischenzeitlich mit Ihrem Haus und der EASA geführten Gespräche und im Hinblick auf die am 7. April 2013 auslaufende Opt-Out Periode für die Vorschriften der EU Verordnung 1178/2011 stellen wir heute auf Basis der EU Verordnung 216/2008 Artikel 14 Absatz 6 folgenden Antrag.

Antrag

Wir beantragen für die im HEMS-Betrieb eingesetzten Luftfahrzeugführer der ADAC-Flutrettung GmbH eine zeitlich unbefristete Ausnahme von der Altersbeschränkung auf 60 Jahre wie sie in der EU Verordnung 1178/2011, Teil FCL, FCL.065 a) definiert ist.

Begründung

1. Der v.g. Antrag wird zur Vermeidung erheblicher sozialer Härten nötig, die bei einer uneingeschränkten Umsetzung der Verordnung zum Tragen kommen würden. Im EASA Rulemaking Process war nicht zu erwarten, dass
 - a. die abgegebenen Kommentare zur nationalen Beibehaltung der Altersgrenze von 65 Jahren gänzlich unberücksichtigt bleiben würden
 - b. auch in der zweiten Phase des CRD Prozesses keine Berücksichtigung der vorgetragenen Argumente erfolgte
2. Die strikte Umsetzung der Altersbeschränkung auf 60 Jahre kann zu einer Engpasssituation bei geeigneten Piloten führen. In Folge besteht die Gefahr, dass der Flutrettungsdienst in Deutschland nicht mehr vollumfänglich sicherzustellen sein wird. Damit können letztlich die staatlichen Träger ihren rettungsdienstlichen Verpflichtungen nicht mehr nachkommen.

Ein Grund für die zu erwartende Engpasssituation sind die hohen Ausbildungsanforderungen und die damit verbundenen Kosten, was bereits heute in zunehmendem Maße eine deutlich geringere Anzahl von CPL(H)/ATPL(H) Absolventen bei zivilen Flugschulen verursacht. Ein zweiter Grund ist die merklich verminderte Attraktivität für mögliche Wechsler aus der Bundeswehr in die Funktion als ziviler HEMS Luftfahrzeugführer, da die für Soldaten vorgehaltenen sozialen Sicherungssysteme des Staates mit einem Wechsel aufgegeben würden.

3. Die von der Altersbeschränkung betroffenen Luftfahrtunternehmen sind überwiegend kleine Unternehmen oder gemeinnützige Organisationen, die keine Systeme sozialer Absicherung für das betroffene Personal haben. Dieses trifft besonders hart auf unsere Organisation zu, die als gemeinnütziges Unternehmen kein soziales Absicherungssystem aufbauen konnte. Der Aufbau eines neuen Systems, das eine Ausfallzeit von 7 Jahren abdecken muss, kommt dem Aufbau eines Rentensystems gleich und würde Jahrzehnte dauern.
4. Aufgrund der hohen Anforderungen an HEMS Kommandanten erreichen diese frühestens mit 30-33 Jahren die Voraussetzungen für diese Tätigkeit. Die Verkürzung der Lebensarbeitszeit um 7 Jahre von 67 auf 60 Jahre bedeutet, dass auf etwa 20% der Lebensarbeitszeit verzichtet wird. Volkswirtschaftlich betrachtet stellt dieses eine große Verschwendung von Arbeitspotential dar.
5. Die Zustimmung zu einer Abweichung nach Artikel 14 (6) ist davon abhängig, dass keine Beeinträchtigung des Sicherheitsniveaus eintritt.

Die Universität München hat dazu im Auftrag von zwei deutschen und einem österreichischen HEMS Operator eine ergebnisoffene Studie mit dem Ziel durchgeführt, eine Risikoabschätzung für einen HEMS Single Pilot Betrieb für das Alterssegment 60-65 Jahre zu treffen.

Die heute fertig gestellte Studie übersenden wir Ihnen in der Anlage.

Danach kann ohne Beeinträchtigung des Schutzniveaus die Altersgrenze für Single Pilot Operations im HEMS Betrieb auf 65 Jahre angehoben werden.

Wir bitten Sie, unserem Antrag zuzustimmen und das in Art. 14 beschriebene EU Zustimmungsverfahren einzuleiten.

Wir danken Ihnen im Voraus.

Mit fre

10.2.e

10.2.e

DRF Stiftung Luftrettung gemeinnützige AG
Rita-Maiburg-Straße 2 · 70794 Filderstadt

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Abteilung LR

10.2.e

Robert-Schumann-Platz 1

53175 Bonn

**DRF Stiftung Luftrettung
gemeinnützige AG**

Rita-Maiburg-Straße 2
70794 Filderstadt

10.2.e

Filderstadt, 01.01.2011

Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gem. Artikel 14 Absatz 6 der EU-Verordnung 216/2008 zu den Regelungen der EU FCL.065 a)

10.2.e

Sehr geehrter Herr
sehr geehrte Damen und Herren,

unter Verweis auf diverse Gespräche mit Ihrem Haus und vorangegangenen Schriftverkehr stellen wir namens der Unternehmen:

- I. DRF Stiftung Luftrettung gemeinnützige AG
- II. HSD Luftrettung gGmbH
- III. HDM Luftrettung gGmbH

die folgenden Anträge:

- A) Erteilung einer unbefristeten Ausnahmegenehmigung zu Gunsten der Antragssteller I.-III. gem. Artikel 14 Absatz 6 der EU-Verordnung 216/2008 im Bezug auf die Altersbeschränkung von 60 Jahren gem. EU Verordnung 1178/2011 , Teil FCL, FCL.065 a).
- B) Mitteilung der Genehmigung unter lit. A) durch die Regierung der Bundesrepublik Deutschland zu Gunsten der Antragssteller I.-III. an die Europäische Kommission und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA)

Begründung:

- 1. Gemäß Artikel 11c des Entwurfes der Durchführungsverordnung (EU) zur EU Verordnung Nr. 1178/2011 hat die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit Mitteilung vom 22. März 2012 an die Europäische Kommission und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) von der Möglichkeit der Opt-Out-Periode (zunächst) befristet bis zum 08.04.2013 Gebrauch gemacht.

Sitz der Gesellschaft: Filderstadt
Rechtsform: Aktiengesellschaft
Amtsgericht Stuttgart: HRB 727649

HypoVereinsbank
Konto 322 820 586 BLZ 600 202 90
IBAN DE 61 6002 0290 0322 8205 86
BIC HYVEDE33HAN

10.2.e

Volksbank Stuttgart eG
Konto 500 990 000 BLZ 600 901 00
IBAN DE 46 6009 0100 0500 9900 00
BIC VOBAD333

Finanzamt Stuttgart
Körperschaften
Steuer-Nr. 99124/02153

Commerzbank Stuttgart
Konto 686 620 000 BLZ 600 400 71
IBAN DE 87 6004 0071 0666 6200 00
BIC COBADE33HAN

10.2.e

www.drfluftrettung.de

Kreissparkasse Waiblingen
Konto 709 09 03 BLZ 602 500 10
IBAN DE 19 6025 0010 0007 0809 03
BIC SOLADE33HAN



2. Diese Möglichkeit wurde unter anderem deshalb gewählt, weil die Regierung der Bundesrepublik Deutschland richtigerweise der Meinung war, dass das in Art 14 Absatz 6 der EUV 216/2008 erwähnte Sicherheitsniveau anderweitig gewährleistet werden kann, respektive aufgrund anderer Tatsachen eingehalten wird.
3. Im Rahmen der Opt-Out Phase wurde den Antragstellern I.-III. sowie dem Hubschrauberunternehmen ADAC Luftrettung GmbH anheim gestellt, im Wege einer klinischen Studie nachzuweisen, dass es keine relevante Verknüpfung zwischen der durch die EUV angenommenen Altersgrenze von 60 Lebensjahren und Flugunfällen gibt.
4. Die unter Ziffer 3. erwähnte Studie ist diesem Antragsschreiben als Anlage 1 beigelegt.
Wesentliche Ergebnisse dieser Studie sind wie folgt:
 - a. es gibt keinen Nachweis, dass das Unfallrisiko von Piloten ab dem 60. Lebensjahr relevant steigt und das geforderte Sicherheitsniveau unterschreitet;
 - b. die bisherige (engmaschige) Untersuchung des Gesundheitszustands durch flugmedizinische Sachverständige ist ausreichend, um das erforderliche Sicherheitsniveau der EU Verordnung 1178/2011 einzuhalten.
5. Die unter den Punkten 1. – 4. aufgeführten Erwägungen sowie die in der Anlage beigelegte Studie belegen, dass das von den Verordnungen geforderte Sicherheitsniveau eingehalten wird.
6. Aufgrund des unmittelbar drittschützenden Charakters der Vorschrift des Art 14 Absatz 6 der EUV 216/2008 haben die Antragsteller I.-III einen Anspruch auf eine Ermessensentscheidung („Kann-Vorschrift“) der Behörde. Der behördliche Ermessensspielraum ist aufgrund des anliegenden Gutachtens dahingehend gebunden, dass die begehrte Ausnahmegenehmigung zu erteilen ist (gebundene Entscheidung).
7. Die Mitteilung gem. lit. B) ist gem. Artikel 14 Absatz 6 Satz 2 der EU-Verordnung 216/2008 zwingende Folge der zu treffenden Ermessensentscheidung gem. lit. A).

DRF Stiftung Luftrettung gemeinnützige AG

10.2.e

10.2.e 10.2.e
Vorstand

10.2.e

Dr. 10.2.e
Vorstand

HSD Luftrettung gemeinnützige GmbH

10.2.e

Geschäftsführer

10.2.e

Dr. 10.2.e
Geschäftsführer

HDM Luftrettung gemeinnützige GmbH

10.2.e

Dr. 10.2.e
Geschäftsführer



Ständige Vertretung
der Bundesrepublik Deutschland
bei der Europäischen Union
Brüssel

An die
Europäische Kommission
Generaldirektion MOVE
Rue de la Loi 200

B 1049 Brüssel

HAUSANSCHRIFT
Rue Jacques de Lalaing 8 - 14
1040 Brüssel

INTERNET: www.brussel-eu.diplo.de

10.2.e

10.2.e

BETREFF **Flexibilitätsbestimmungen nach Artikel 14, Absatz 6 der
Verordnung (EG) Nr. 216/2008**

BEZUG

ANLAGE Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
vom 19. Dezember 2012

GZ VBS 455.01 (bitte bei Antwort angeben)

Brüssel, 20.12.2012

Herr Generaldirektor,

ich beehre mich, Ihnen hiermit eine Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland vom 19. Dezember 2012 zu der oben bezeichneten Angelegenheit zu übersenden.

Genehmigen Sie, Herr Generaldirektor, den Ausdruck meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Im Auftrag

10.2.e

Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
an die Europäische Kommission und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA)
vom 19. Dezember 2012

Flexibilitätsbestimmungen nach Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008

Anlage: Antrag des ADAC vom 14.12.2012
Antrag des DRF Luftrettung
Summary Report, Klinikum Universität München, Dezember 2012

Gemäß der Anwendung der Flexibilitätsbestimmungen **nach Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG beehrt sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland der Kommission und der Agentur mitzuteilen, dass beabsichtigt ist, folgende Maßnahme auf Annahme eines gleichwertigen Sicherheitsstandards zu genehmigen:

I. Maßnahme

FCL.065 a) wird nicht angewendet auf Lizenzinhaber, wenn sie die Luftfahrzeuge ausschließlich innerhalb des Hoheitsgebiets der Bundesrepublik Deutschland führen.

II. Gründe

1. In der Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland an die Europäische Kommission, die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die Mitgliedstaaten vom 27. Februar 2012 wurde mitgeteilt, dass eine Studie durchgeführt wird, in der das Risiko für HEMS Single Pilot Operation von Piloten im Alter von 60 bis 65 mit dem Risiko bei jüngeren Piloten verglichen wird. Diese Studie wurde abgeschlossen und zeigt, dass keine erkennbare Risikoerhöhung festzustellen ist.

2. Diese Studie umfasst eine Auswertung aller weltweit verfügbaren Informationen zum Risiko von Piloten im Alter von 60 bis 65 Jahren. Sie wurde ergänzt durch eigene Untersuchungen über das Verhalten in Notsituationen der Piloten in dieser Altersgruppe

mit jüngeren Piloten. Auch diese Untersuchungen haben kein erhöhtes Risiko für Piloten in dieser Altersgruppe ergeben. Das Gesamtergebnis der Studie ist damit auch belastbar.

3. Die Maßnahme ist betrieblich sinnvoll und wichtig, da ansonsten der Betrieb der größten Luftrettungsgesellschaften Deutschlands gefährdet wäre.

4. Die Maßnahme wird beschränkt auf den Betrieb von Luftfahrzeugen innerhalb des deutschen Hoheitsgebiets. Deutschland hatte diese Regelung bereits lange vor Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 national eingeführt. Diese Regelung hat seit vielen Jahren zu keinerlei Sicherheitsgefährdungen geführt.

5. Die Ergebnisse der Studie werden auch international vorgestellt. Solange auf Ebene der ICAO darüber nicht verhandelt worden ist, ist eine Einschränkung der Single Pilot Operation von Piloten im Alter von 60 bis 65 Jahren auf das nationale Hoheitsgebiet sinnvoll.

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e ILT
Verzonden: vrijdag 17 augustus 2018 10:52
Aan: 10.2.e - ILT
Onderwerp: RE: eerste concept antwoord op EASA vragen over FCL.065 ontheffing
Bijlagen: Dear 10.2.e docx

He 10.2.e

Een paar puntjes in de tekst aangemerkt/gecorrigeerd.

10.2.e

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: vrijdag 17 augustus 2018 08:30
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: eerste concept antwoord op EASA vragen over FCL.065 ontheffing

Hoi 10.2.e

Zoals van de week besproken. In zwart het commentaar/vraag van EASA, in blauw mijn antwoord, voorlopig even in het Nederlands. Eventueel kunnen het nog naar het Engels vertalen als het af is. De voetnoot heb ik van 10.2.e gekregen, die dit rechtstreeks van EASA heeft ontvangen.

Wat hier niet uit naar voren komt, maar wel in de vorige mail is gesteld door ILT, is dat we van mening zijn dat een artikel 14 ontheffing voor heel Europa geldt en er geen geografische beperkingen zouden kunnen zijn. Anders zou een art 14 ontheffing altijd beperkt moeten zijn tot de Lidstaat en dat is nooit het geval. Anders kom je nog nergens ;-). Daarom moet een dergelijke ontheffing ook bekend worden gesteld aan alle lidstaten.

Graag je commentaar/aanvullingen hierop.

Mvg,
10.2.e

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: donderdag 23 augustus 2018 12:41
Aan: 10.2.e
CC: exemptions; 10.2.e - ILT;
10.2.e - ILT; DIV Hoofddorp; 10.2.e
Onderwerp: ILT-2018/51195 RE: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear Mr. 10.2.e

In answering your letter please let me give you some additional information related our 14.4 exemption on pilot age.

In aviation risk management often the equation Risk = Likelihood x Severity is used. By means of this method, the level of safety can be quantified, so that the requirement of article 14.4 (the exemption does not adversely affect the level of safety) can be quantified as well. The possible^[1] higher risk when flying with older pilots is mitigated by the increased frequency of certain medical examinations and on top of that a reduction in the number of certain more demanding shifts in the roster to be flown by the older pilots. These mitigating measures reduce the risk by means of reducing the likelihood. According to the risk assessment made by ANWB-MAA the risk level still is As Low As Reasonably Practical (ALARP) after implementing the proposed mitigating measures. Further the exemption is issued for two individual pilots only and not for a whole category, based on article 14.6, in general as used in other countries. If there are any questions or remarks about the mitigating measures, then ILT is willing to discuss these measures.

The Dutch HEMS operation is not limited to Dutch territory. It has been contractually agreed that the Dutch HEMS operator also covers part of Germany. Also in the case of a HEMS deployment on Dutch territory, it can happen that a patient is transported to a German or Belgian hospital on Medical arguments, due to the availability of the required medical care or distance to a suitable hospital. All HEMS helicopters can cover the entire area in case of unavailability of the local HEMS helicopter due to a HEMS deployment of that helicopter or an AOG situation. In addition, in exceptional cases the use of the Dutch HEMS operator can be requested for deployment across the Dutch border, outside of the regular operational area. An example of this is the deployment around the German city of Duisburg at the Love Parade.

Due to the size (i.e. German territory is more than 8,5 times larger) and shape (the distance between the Belgium and German border in the south of The Netherlands is less than 5km at one point) of the Dutch territory there is always a small possibility that an cross border deployment is needed. Therefore to limit the exemption within the geographical borders of a Member State limits the Dutch HEMS operation in its entirety. For the Dutch HEMS operation, an exemption with such a condition would be unusable.

Unlike other CAT operations, HEMS primarily serves a public interest. ILT also took this into account in its decision to grant the exemptions. The restriction to apply the exemption only to HEMS flights for one operator (ANWB-MAA) is a consequence of this. This means that pilots cannot fly other CAT flights (i.e. sightseeing flights) for other operators under this exemption.

Related to the operational need I would like to make the following remarks. The Dutch HEMS operator is tendering for a renewal of its contract knowing that during that new contract these two pilots will turn 60. To be sure of its workforce during the new contract period, the exemption was asked. If not approved the operator will be obliged to include the cost for the employment, introduction and training of new staff in the operation. As foreign operators have a generic exemption to keep their workforce longer, they may be able to roster those pilots within the home country and use younger pilots for the tender in the Netherlands. ILT confirms that there is no other operational need other than 'the level playing field'.

Summary:

The Dutch HEMS operation should at least be able to operate in Germany and Belgium freely. It is not the intention of ANWB-MAA to use the exemption for (tendering on) operations elsewhere abroad. Although ILT is of the opinion that safety and risk do not change when crossing geographical borders, it may limit the exemptions to Dutch, German and Belgian territory if EASA should require this.

¹ At the end of 2017 the Agency finalized the tender process for the research study regarding 'Pilots' age limits'. The contract was awarded to a consortium consisting of the Netherlands Organisation of Applied Scientific Research (TNO), Netherlands Aerospace Centre (NLR), and external experts (KLM Health Services, Institute of Aviation Medicine of Oslo and Dr Rene Maire, a Cardiologist from Switzerland with an experience in aviation medicine).

The aim of the study is to identify the significant age-related health risks for pilots that may lead to an incapacitation and assess the appropriateness of the current age limits. The study also considers the need for additional mitigating measures. (source: EASA)

Best regards,

10.2.e
Senior Inspecteur

.....
Team Luchtvaart bedrijven en materieel
Marktvenster Rail en Luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Mercuriusplein 1-63 | 2132 HA | Hoofddorp |
Postbus 575 | 2130 AN | Hoofddorp
.....

T 10.2.e
.....
<http://www.ilent.nl>

Van: 10.2.e @easa.europa.eu>

Verzonden: maandag 13 augustus 2018 11:10

Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>

CC: exemptions <10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @ilent.nl>; 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>; DIV Hoofddorp
10.2.e @ilent.nl>; 10.2.e @easa.europa.eu>

Onderwerp: RE: ILT-2018/45041 RE: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear Mr 10.2.e ,

Thank you for your reply and clarifications. I hope you had a pleasant holiday.

It is true what you have mentioned regarding the free movement of workforce, but within the framework of an accepted risk level defined via the Basic Regulation and its Implementing Rules.
However, in this particular case it is an exemption from the Regulation that allows a higher risk pilot population to continue flying with some additional mitigating measures in place. In order to allow a higher risk there might be a well justified operational need, like a shortage of pilots, which could lead to not being able to perform all the missions, thus putting the lives of the patients in a higher danger than the one of having an older pilot.

The fear of having other bidders benefiting of a similar exemption coming with a lower price due to the exemption should not be a problem, all existing exemptions are restricted to their national air space. This mitigating measure was introduced in order to ensure that one state's decision to allow higher risk pilots to fly and the mitigating measures that they have chosen will not to impact other Member States' population. This restriction to national territory also has as a side effect keeping a levelled playing field by not being able to use older pilots for contracts outside of their territory.
Furthermore, the mitigating measures are similar, but not identical. Thus what may be acceptable as a mitigating measure for one state may not be acceptable for the other states.

In the context of the discussion above and in order to make sure that I didn't misunderstood, could you confirm that for both exemptions there is no other operational need other than the 'level playing field' and that ILT is not planning to impose any limitation to the national territory for these 2 exemptions?

Best Regards / Mit freundlichen Grüßen / Cordialement / Cele bune

Dr. Med. 10.2.e
Medical Expert
Aircrew & Medical Department
European Aviation Safety Agency



An agency of the European Union

Sent: 12 July 2018 07:53

Cc: exemptions <10.2.e@easa.europa.eu>; 10.2.e@easa.europa.eu; 10.2.e@easa.europa.eu;

10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>; DIV Hoofddorp

10.2.e @ILenT.nl>

Dear Mr. 10.2.e

Regarding the operational need, the operator provided the following information to support the request for an article 14.4 exemption:

"In the light of the forthcoming tenders (expected early 2018) it is of great operational importance and in the Company's business interest to restore the level playing field as soon as possible. Without this change ANWB MAA will have to include a large cost item for the personnel, which makes it hard to put forward a competitive bid in comparison with other European bidders. Loss of contracts with the trauma centres (4 stations) could mean that the Company will go bankrupt, with the loss of many jobs."

CAA NL reviewed the supporting information and concluded that there is a valid operational need for limited duration.

I would like to refer to the Commission information note on flexibility provisions, as published on the [EASA website](#), which states that for article 14(4) exemptions “in particular due attention shall be paid to the objectives listed in Article 2 of BR, namely to establish and maintain a high uniform level of civil aviation safety in Europe, to **facilitate the free movement of goods, persons and services**, to promote cost-efficiency in the regulatory and certification processes and to avoid duplication at national and European level, and to provide **a level playing field for all actors** in the internal aviation market.”

In my opinion the "operational need criteria" as you mention them, are described here. If you are still questioning the operational need criteria, please let me know what they are in your view and I will try to clarify it for you.

Regarding the limitation of national airspace:

I am not aware of the fact that (most) of the exemptions are limited to national airspace. It is also not practicable in this case because the operator is contractually required to operate outside national airspace into German airspace. In addition, while for example in the Netherlands, German HEMS teams are sometimes scrambled to an accident site in the Netherlands and vice versa. Besides the practical side, the purpose of EC 216/2008 and also article 14 is as stated above also "uniform level of civil aviation safety in Europe". Why should it be safe if a German pilot between the age of 60-65 only operates in German airspace on the same operation and all of a sudden it should not be safe to operate in Dutch airspace? Does the risk change at airspace borders?

To my knowledge article 14(4) exemptions are not meant to be limited to national airspace boundaries. They are applicable in a uniform way anywhere within the scope or area of operation of an operator. In this case the area of operation of ANWB/MAA (which covers the EUR region) is the limiting factor, since the medical certificate is limited to operations for the operator ANWB/MAA only.

To answer your question about the maximum duty times for these pilots: these do not differ from the duty times of other pilots operating for ANWB/MAA. According national law for HEMS operations the maximum duty time is 14:30 hours (with an option under conditions towards 15:30 hours) and the maximum FDP is 12 hours per calendar day or HEMS shift. This is not a single limit. Also cumulative limits and/or other restrictions are applicable. Attached is a copy of the national regulation, which is applicable to ANWB/MAA only.

For your information: I will be on holiday as from tomorrow for three weeks. I read my email, but if there any questions there is a possibility that the answers will follow after my holiday.

Best regards,

10.2.e

CAA-NL/ILT
Ministry of Infrastructure and Watermanagement

Mercuriusplein 1-63 | 2132 HA | Hoofddorp |
Postbus 575 | 2130 AN | Hoofddorp

10.2.e

<http://www.ilent.nl>

Van: 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>

Verzonden: woensdag 11 juli 2018 10:20

Aan: 10.2.e <[redacted]@ilent.nl>

CC: exemptions 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>; 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>; 10.2.e

10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>; 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>

Onderwerp: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear 10.2.e

We have received your exemption notifications with reference number ILT-2018/35284 and ILT-2018/35283.

During our initial assessment we have noticed some issues that we would like to clarify before going deeper with the assessment process.

1. First and foremost I would like to ask you to clarify the 'operational need of a limited duration'. In this context I would like to draw your attention to the fact that, although we understand the levelled playing field arguments, this argument does not fulfil the operational need criteria.
2. As you may know already, all the exemptions issued by the other States are limited to operations within their national air space. This is due to the fact that the decision of one State to exempt from the applicable requirements cannot impact the population of another state. Can you confirm that in the case of the two exemptions such operational limitation will be imposed?
3. Can you clarify what is the maximum duty time allowed for these pilots?

I look forward to your feedback,

Best Regards / Mit freundlichen Grüßen / Cordialement / Cele bune

Dr. Med. 10.2.e

Medical Expert

Aircrew & Medical Department

European Aviation Safety Agency



10.2.e

Postal: Postfach 10 12 53, 50452 Cologne, Germany
An agency of the European Union

From: 10.2.e
Sent: 27 June 2018 15:21
To: 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>
Cc: exemptions 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>
Subject: FW: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear 10.2.e

These cases are for you.

Best regards,
10.2.e

From: exemptions
Sent: 26 June 2018 13:49
To: 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>; 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>; 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>
Cc: exemptions <10.2.e@easa.europa.eu>
Subject: A/4124 - NL - EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear Colleagues,

Please find here attached the 10.2.e registration **A/4124** of the **Official notification** related to cases **2018/097** and **2018/098**.

As it is related to **Art 14 (4)**, please take note that the **deadline is 19.07.2018**.

Hard copy will not be provided.

BR

10.2.e
10.2.e
European Aviation Safety Agency



10.2.e
Postal: Postfach 10 12 53, 50452 Cologne, Germany
An agency of the European Union 

Please, consider your environmental responsibility before printing this e-mail!
Veuillez considérer votre responsabilité envers l'environnement: avez vous vraiment besoin d'imprimer ce courriel?
Por favor, considere su responsabilidad medioambiental antes de imprimir este correo electrónico.
Siete cortesemente pregati di prendere in considerazione la vostra responsabilità nei confronti dell'ambiente prima di stampare questa posta elettronica.
Denken Sie bitte über Ihre Umweltverantwortung vor dem Druck dieser E-Mail nach!



Towards zero emissions, every little helps!
Think before you print this e-mail.

From: 10.2.e
Sent: 19 June 2018 14:14
To: exemptions 10.2.e <[redacted]@easa.europa.eu>
Subject: RE: 10.2.e reg.: EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

a/4124

From: exemptions
Sent: 19 June 2018 09:05
To: 10.2.e [redacted] <[redacted]@easa.europa.eu>
Cc: exemptions <10.2.e [redacted]@easa.europa.eu>
Subject: 10.2.e reg.: EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Subject: EASA cases 2018/097 and 2018/098 – Official Notifications – Art. 14.4

Dear Colleagues,

Could you please “adonise” the attached email using the above subject line as reference and attribute it to me.

Thanks a lot in advance for your assistance!

KR

10.2.e [redacted]
Tel.: [redacted] 10.2.e [redacted]
European Aviation Safety Agency

Please, consider your environmental responsibility before printing this e-mail!



EASA

*Veillez considérer votre responsabilité envers l'environnement: avez vous vraiment besoin d'imprimer ce courriel?
Por favor, considere su responsabilidad medioambiental antes de imprimir este correo electrónico.
Siete cortesemente pregati di prendere in considerazione la vostra responsabilità nei confronti dell'ambiente prima di stampare questa posta elettronica.
Denken Sie bitte über Ihre Umweltverantwortung vor dem Druck dieser E-Mail nach!*



**Towards zero emissions, every little helps!
Think before you print this e-mail.**

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die voortvloeit uit het gebruik van elektronische berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

^[1] At the end of 2017 the Agency finalized the tender process for the research study regarding ‘Pilots’ age limits’. The contract was awarded to a consortium consisting of the Netherlands Organisation of Applied Scientific Research (TNO), Netherlands Aerospace Centre (NLR), and external experts (KLM Health Services, Institute of Aviation Medicine of Oslo and Dr Rene Maire, a Cardiologist from Switzerland with an experience in aviation medicine).

The aim of the study is to identify the significant age-related health risks for pilots that may lead to an incapacitation and assess the appropriateness of the current age limits. The study also considers the need for additional mitigating measures. (source: EASA)

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: donderdag 20 september 2018 16:57
Aan: 10.2.e - ILT; 10.2.e ILT; 10.2.e ILT
Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

Collega's

11.1, 10.2.e

Gr 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e ILT
Verzonden: woensdag 19 september 2018 09:39
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e - ILT
10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

Dit zijn de ontheffingen. Ze zijn identiek, op de namen van de personen na. Hier zou je de antwoorden op je vragen in moeten teruglezen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Senior Inspecteur

.....
Team Luchtvaart bedrijven en materieel
Marktvenster Rail en Luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Mercuriusplein 1-63 | 2132 HA | Hoofddorp | Postbus 575 | 2130 AN | Hoofddorp
.....

T 10.2.e

<http://www.ilent.nl>

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: woensdag 19 september 2018 09:35
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>; 10.2.e) - ILT
10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e ILT <10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

artikel 11

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: woensdag 19 september 2018 08:20
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e - ILT
10.2.e @ILenT.nl>
CC: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

Allen,

artikel 11

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Senior Inspecteur

.....
Team Luchtvaart bedrijven en materieel
Marktvenster Rail en Luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Mercuriusplein 1-63 | 2132 HA | Hoofddorp | Postbus 575 | 2130 AN | Hoofddorp
.....

T 10.2.e
.....
<http://www.ilent.nl>

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: dinsdag 18 september 2018 17:17
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e - ILT
10.2.e @ilent.nl>
CC: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

Hallo 10.2.e

11.1, 10.2.e Eventueel wil ik onderstaande vraag
ook wel overdragen aan jullie omdat het meer een AOC issue betreft. Hoor het wel.

Groeten,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: dinsdag 18 september 2018 17:07
Aan: 10.2.e ILT 10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e - ILT
10.2.e @ilent.nl>
CC: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

Allen

11.1, 10.2.e

10.2.e

Gr 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - ILT

Verzonden: dinsdag 18 september 2018 16:58

Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>

CC: 10.2.e - ILT <10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e - ILT <10.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: 60 jaar exemption?

Beste 10.2.e

Vandaag hadden we het over het onderstaande onderwerp. Heb jij input voor mij zodat ik 10.2.e kan beantwoorden?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e @rotorandwings.nl 10.2.e @rotorandwings.nl>

Verzonden: dinsdag 4 september 2018 10:12

Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: 60 jaar exemption?

Hallo 10.2.e

ik hoor via via dat de ANWB een vrijstelling heeft gekregen voor het uitvoeren van HEMS/CAT vluchten met vliegers ouder dan 60 jaar.

Nu ben ik daar ook een groot voorstander van wanneer de vlieger medisch fit is dus ik zou daar ook graag gebruik van willen maken.

We zitten namelijk regelmatig met een probleem dat we onze Bo105 willen inzetten op locaties waar gebruik van een single-engine helikopter niet mogelijk is.

Deze locaties eisen veel meer van een vlieger dan de eenvoudiger SE locaties. Ervaring met de buitenlandingen en gedegen kennis en ervaring met de helikopter zijn van groot belang voor de veilige uitvoering van de vlucht.

De "low-time" jongere vliegers hebben deze ervaring niet, na de opleiding hebben ze maar een 10-20 tal vlieguren op type. Ook de ervaring van helikopter vliegers (ex-luchtmacht, HEMS ed.) op andere meer-motorige types is niet zonder meer overdraagbaar op de Bo omdat de recente ervaring op het type dan weer te gering is en er nu ook weer niet zoveel te doen is met de Bo buiten het lessen en profchecks om.

Blijft over de optie om de meest ervaren vlieger(s) op type met recente ervaring een vrijstelling te geven voor single-pilot CAT operations.

Dit kan ook in andere EASA landen, waaronder inmiddels ook Nederland. Overigens zijn zweefvliegers en ballonvaarders vrijgesteld tot 70 jaar voor commerciële vluchten, wat ook niet klopt met art. 1 van de grondwet. Hoe vraag ik deze vrijstelling aan? Kun jij daar iets over zeggen?

Ik hoor het graag, mvgr, 10.2.e

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: vrijdag 21 september 2018 09:25
Aan: 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT
CC: 10.2.e - ILT
Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

Heren,

10.2.e, 11.1

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Senior Inspecteur

.....
Team Luchtvaart bedrijven en materieel
Marktvenster Rail en Luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Mercuriusplein 1-63 | 2132 HA | Hoofddorp | Postbus 575 | 2130 AN | Hoofddorp
.....

T10.2.e

<http://www.ilent.nl>

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e ILT
Verzonden: donderdag 20 september 2018 16:59
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
CC: 10.2.e - ILT <10.2.e @ilent.nl>; 10.2.e) - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

Hallo 10.2.e

Dank voor je bericht. Ik wacht met contact met 10.2.e over dit onderwerp.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e ILT
Verzonden: donderdag 20 september 2018 16:57
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>; 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

Collega's

10.2.e, 11.1

11.1, 10.2.e

artikel 11

Gr 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - ILT

Verzonden: woensdag 19 september 2018 09:39

Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e (Henk) - ILT

<10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e - ILT <10.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

Dit zijn de ontheffingen. Ze zijn identiek, op de namen van de personen na. Hier zou je de antwoorden op je vragen in moeten teruglezen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Senior Inspecteur

.....
Team Luchtvaart bedrijven en materieel
Marktvenster Rail en Luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Mercuriusplein 1-63 | 2132 HA | Hoofddorp | Postbus 575 | 2130 AN | Hoofddorp

T 10.2.e

<http://www.ilent.nl>

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - ILT

Verzonden: woensdag 19 september 2018 09:35

Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>; 10.2.e) - ILT

10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

artikel 11

art
ike

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - ILT

Verzonden: woensdag 19 september 2018 08:20

Aan: 10.2.e ILT 10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e - ILT

10.2.e @ILenT.nl>

CC: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

Allen,

artikel 11

artikel 11

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Senior Inspecteur

.....
Team Luchtvaart bedrijven en materieel
Marktvenster Rail en Luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Mercuriusplein 1-63 | 2132 HA | Hoofddorp | Postbus 575 | 2130 AN | Hoofddorp
.....

10.2.e

<http://www.ilent.nl>

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - ILT

Verzonden: dinsdag 18 september 2018 17:17

Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e ILT

10.2.e @ilent.nl>

CC: 10.2.e - ILT <10.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

Hallo 10.2.e

10.2.e Eventueel wil ik onderstaande vraag
ook wel overdragen aan jullie omdat het meer een AOC issue betreft. Hoor het wel.

Groeten,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - ILT

Verzonden: dinsdag 18 september 2018 17:07

Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e - ILT

10.2.e @ilent.nl>

CC: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: 60 jaar exemption?

10.2.

e,

11.1

Gr 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - ILT

Verzonden: dinsdag 18 september 2018 16:58

Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>

CC: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: 60 jaar exemption?

Beste 10.2.e

Vandaag hadden we het over het onderstaande onderwerp. Heb jij input voor mij zodat ik 10.2.e kan beantwoorden?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e@rotorandwings.nl 10.2.e@rotorandwings.nl>

Verzonden: dinsdag 4 september 2018 10:12

Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: 60 jaar exemption?

Hallo 10.2.e

ik hoor via via dat de ANWB een vrijstelling heeft gekregen voor het uitvoeren van HEMS/CAT vluchten met vliegers ouder dan 60 jaar.

Nu ben ik daar ook een groot voorstander van wanneer de vlieger medisch fit is dus ik zou daar ook graag gebruik van willen maken.

We zitten namelijk regelmatig met een probleem dat we onze Bo105 willen inzetten op locaties waar gebruik van een single-engine helikopter niet mogelijk is.

Deze locaties eisen veel meer van een vlieger dan de eenvoudiger SE locaties. Ervaring met de buitenlandingen en gedegen kennis en ervaring met de helikopter zijn van groot belang voor de veilige uitvoering van de vlucht.

De "low-time" jongere vliegers hebben deze ervaring niet, na de opleiding hebben ze maar een 10-20 tal vlieguren op type. Ook de ervaring van helikopter vliegers (ex-luchtmacht, HEMS ed.) op andere meer-motorige types is niet zonder meer overdraagbaar op de Bo omdat de recente ervaring op het type dan weer te gering is en er nu ook weer niet zoveel te doen is met de Bo buiten het lessen en profchecks om.

Blijft over de optie om de meest ervaren vlieger(s) op type met recente ervaring een vrijstelling te geven voor single-pilot CAT operations.

Dit kan ook in andere EASA landen, waaronder inmiddels ook Nederland. Overigens zijn zweefvliegers en ballonvaarders vrijgesteld tot 70 jaar voor commerciële vluchten, wat ook niet klopt met art. 1 van de grondwet. Hoe vraag ik deze vrijstelling aan? Kun jij daar iets over zeggen?

Ik hoor het graag, mvgr, 10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: donderdag 8 november 2018 15:08
Aan: 10.2.e ILT; 10.2.e - ILT
Onderwerp: RE: Aanvraag onheffing Single Pilot Commercieel Vervoer ouder dan 60.

Beste 10.2.e
11.1

Gr 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: donderdag 8 november 2018 15:04
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>
CC: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Aanvraag onheffing Single Pilot Commercieel Vervoer ouder dan 60.

Hoi 10.2.e

11.1

Groet!

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: Helikopter 10.2.e @hetnet.nl>
Verzonden: donderdag 6 september 2018 17:15
Aan: DIV Hoofddorp 10.2.e @ILenT.nl>
CC: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e ILT
10.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: Aanvraag onheffing Single Pilot Commercieel Vervoer ouder dan 60.

L.S.

In de bijlage onze aanvraag zoals eerder besproken met Dhr. 10.2.e
Bij de aanvraag een aantal bijlage.

Met groet,

10.2.e
Head of Training HeliAir
Broekweg 5A
6732 GT Harskamp
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - ILT [mailto:10.2.e @ilent.nl]
Verzonden: dinsdag 24 juli 2018 12:34
Aan: 10.2.e @hetnet.nl
CC: 10.2.e ILT
Onderwerp: RE: FCL.065.a

Geachte heer 10.2.e

Een aanvraag kan altijd ingediend worden via ons reguliere adres 10.2.e @ilent.nl. Er is geen formulier oid, je kan het "free format" indienen. Je kunt hem verder richten aan mij, of aan 10.2.e indien de aanvraag via HeliAir gaat lopen.

Het betreft dan een ontheffing op basis van artikel 14.4 van de basisverordening op fcl.065a. Let wel, de BV verandert op korte termijn. Voor de aanvraag maakt dat verder niet uit, maar dat is meer voor de volledigheid.

De BV stelt dat het niet minder veilig mag zijn dan onder de huidige regels. Om dit aan te tonen zal een risico analyse moeten worden opgemaakt. Ook zal deze moeten worden onderbouwd met (wetenschappelijk) onderzoeksrapport voor wat betreft de medische aspecten. Risico analyses zullen in de regel gemaakt worden door maatschappijen die een dergelijk systeem in hun handboeken hebben staan. Echter, een ontheffing op fcl.065 is persoonsgebonden. Door een gecombineerde aanvraag van maatschappij en individu kan hierin voorzien worden. Meestal volgt dan wel dat de ontheffing is voorbehouden aan operaties voor alleen die maatschappij. Maar dat is aan jou en HeliAir. Je kan er voor kiezen om HeliAir namens joude aanvraag (en de kosten) te laten verzorgen. Je dient dan een machtigingsbrief bij de aanvraag te voegen.

Tenslotte dient het belang duidelijk te zijn. Als voorbeeld: bij de HEMS operatie wordt alleen CAT gevlogen en is er een groter belang dan wanneer er ook instructie en SPO gevlogen wordt. Mijn vraag zou dan ook zijn om aan te geven welk deel van de jaarlijks te vliegen uren door jou aan CAT zullen worden besteed.

Op dit moment vindt er een onderzoek plaats naar de validiteit van fcl.065. Nederland heeft als stelregel dat we dit onderzoek afwachten en de uitkomst, lees de eventuele aanpassing van fcl.065, respecteren. Dit wordt medio 2020 verwacht (even uit mijn hoofd). Nederland zal geen generieke ontheffing op dit artikel afgeven, alleen individuele, mits deze goed onderbouwd zijn. De uiterste datum waarop we eventueel ontheffen zal dan ook niet verder liggen dan de datum waarop fcl.065 eventueel zal zijn aangepast.

Voor het tarief van de ontheffing verwijs ik je naar de Regeling tarieven luchtvaart 2008. Het betreft dan een ontheffing > 2 maanden.

Mvg,

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @hetnet.nl
10.2.e @hetnet.nl <10.2.e @hetnet.nl>>
Datum: maandag 23 jul. 2018 9:39 PM
Aan: 10.2.e - ILT
<10.2.e @ilent.nl <mailto:10.2.e @ilent.nl>>
Onderwerp: FCL.065.a

Geachte heer 10.2.e ,

Van mijn vorige werkgever ANWB-MAA, waar ik op 60 jarige leeftijd ontslagen ben vanwege EASA Part FCL.065.a, begrijp ik dat ILT bereid is ontheffing af te geven aan vliegers zodat commercieel vervoer na 60 mogelijk is. Daar wil ik graag een aanvraag voor doen. Niet om weer HEMS te gaan vliegen maar om laag risico werk bij HeliAir in de AOC te kunnen doen. Ik vlieg bij HeliAir momenteel alleen instructie en SPO werk.

Graag hoor ik waar ik de aanvraag in kan dienen en of er al bekend is of en welke voorwaarden gesteld worden.

Met groet,

10.2.e
Weversteeg 12
6731 BG Otterlo
GSM. 10.2.e
10.2.e @hetnet.nl <mailto:10.2.e @hetnet.nl>
www.wentelwiek.nl <http://www.wentelwiek.nl/>

De Heidewachter
Groepsaccommodatie en Logies
www.heidewachter.nl<<http://www.heidewachter.nl>>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e

Van: aviation-approvals (ILT)
Verzonden: donderdag 13 december 2018 11:06
Aan: DIV Hoofddorp; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e
10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT;
10.2.e ILT; 10.2.e ILT; 10.2.e - ILT;
10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Brief 2018-75821 Heliair
Bijlagen: Gescand vanaf een multifunctioneel apparaat.pdf

Bijgaand de scan van verzonden post

10.2.e



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Heliair B.V.
T.a.v. De heer 10.2.e
Broekweg 5a1
6732 GT HARSKAMP

ILT

Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Hoofddorp
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

T 10.2.e

Datum

13 DEC. 2018

Betreft

Ontheffing leeftijdsgrens

Ons kenmerk

ILT-2018/75821

Uw kenmerk

Uw verzoek van 5 september
2018

Geachte heer 10.2.e

Bijlage(n)

3

Middels uw schrijven van 5 september 2018 (geregistreerd onder ILT-2018/56636), ontvangen op 6 september 2018, heeft u op basis van artikel 14.4 van verordening (EG) Nr. 216/2008 verzocht om ontheffing van verordening (EU) Nr. 1178/2011 artikel FCL.065(a). Dit artikel beperkt de bevoegdheden van vliegers die de leeftijd van 60 jaar hebben bereikt in commercieel luchtvervoer. Uw verzoek om ontheffing betreft de ontheffing voor de heer 10.2.e, in uw organisatie werkzaam in de functies operationeel vlieger en Manager Crew Training.

De ontvangst van uw verzoek is per mail van 7 september 2018 bevestigd.

Op 20 september 2018 heb ik telefonisch contact met u gehad. Ik heb u aangegeven wat de kosten zijn van een verzoek om ontheffing en aangegeven dat de ILT voornemens is uw verzoek niet te honoreren. Ik heb u in overweging gegeven uw aanvraag in te trekken.

Middels uw schrijven van 26 september 2018 (geregistreerd onder ILT-2018/60593) heeft u aangegeven de aanvraag te willen voortzetten. Voornoemde brief is eveneens uw zienswijze op mijn voornemen tot afwijzen.

Op 11 september 2018 is verordening (EU) 2018/1139 (hierna te noemen 'nieuwe BV'¹) van kracht geworden. Deze verordening vervangt volledig verordening (EG) Nr. 216/2008 (hierna te noemen 'oude BV').

Artikel 14.4 van de 'oude BV' is gewijzigd in artikel 71.1 in de 'nieuwe BV'.

De grondslag voor een verzoek om ontheffing is in artikel 71.1 gewijzigd ten opzichte van de grondslag in artikel 14.4.

Daar u op 26 september 2018 heeft bevestigd definitief uw verzoek om ontheffing te willen voortzetten, ben ik genoodzaakt een beslissing te nemen op de 'nieuwe BV'. De ILT heeft dit aan u kenbaar gemaakt met schrijven ILT-2018/71139 van 9 november 2018 en u in de gelegenheid gesteld om binnen een termijn van 4 weken na dagtekening van genoemd schrijven uw onderbouwing van uw verzoek om ontheffing op basis van artikel 71.1 aan te vullen.

¹ BV = Basis Verordening



In genoemd schrijven heeft de ILT in de bijlage een afschrift geplaatst van artikel 71.1.

Op 28 november 2018 heeft u per mail een aanvulling gegeven van de onderbouwing op basis van artikel 71.1 van de 'nieuwe BV'. Deze mail is geregistreerd onder ILT-2018/75352².

In de periode voorafgaand aan 28 november 2018 is correspondentie geweest aangaande een ingebrekestelling van de ILT en het betalen van een dwangsom door de ILT. Ook is aan de orde geweest dat het ILT schrijven met kenmerk ILT-2018/71139 naar een verkeerd adres was gestuurd. Over deze zaken is met u contact geweest.

In dit schrijven op de inhoud ingaan van de in deze alinea genoemde zaken acht de ILT in het kader van dit besluit, niet ter zake doende.

Overeenkomstig het schrijven met kenmerk ILT-2018/71139, dient de ILT een beslissing te nemen binnen 3 weken na ontvangst van de aanvullende onderbouwing. Derhalve dient de ILT uiterlijk op 18 december 2018 haar beslissing bij u kenbaar te hebben gemaakt.

Artikel FCL.065(a) van verordening (EU) Nr. 1178/2011 betreft een beperking van de inzetbaarheid van een individuele vlieger.

Alhoewel het verzoek om ontheffing van toepassing is op de individuele vlieger (de heer 10.2.e), heeft ook de operator (Heliair) een belang bij dit verzoek. Mede op aangeven van de ILT is door Heliair en de heer 10.2.e het verzoek om ontheffing gezamenlijk ingediend, en is gebruik gemaakt van het management systeem van Heliair om de aanvraag te onderbouwen.

In uw verzoek om ontheffing van 5 september 2018 stelt u dat leeftijdsdiscriminatie in de commerciële luchtvaart (CAT³) al langer ter discussie staat omdat in landen om ons heen onder JAR en Nationale regelgeving piloten in de HEMS omgeving toegestaan werd langer door te werken. U geeft aan dat EASA aan dit onderwerp werkt. Tevens geeft u aan dat een vlieger ouder dan 60 jaar wel SPO-werk doet en vlieg instructie mag verzorgen terwijl deze takken van de helikopter luchtvaart beduidend risicovoller zijn.

U heeft diverse documenten meegestuurd ter onderbouwing.

De heer 10.2.e heeft als belang het door werken tot de geldende pensioengerechtigde leeftijd.

Heliair geeft aan behoefte te hebben aan een ervaren vlieger, voor instructie en voor manager taken en met een been in de vliegoperatie. Dat geldt voor zowel de complexere SPO-vliegoperatie als voor Commercial Air Transport. U geeft aan dat er weinig (betaalbare) expertise is voor het bedrijf en dat het overschot aan vliegers op de offshore markt naar het buitenland gaat of bij de HEMS operator gaat werken waar meer te verdienen is.

U geeft in uw verzoek om ontheffing een nadere uitleg van het risico op medisch falen van de oudere vlieger en op het relatieve risico van de vliegoperatie.

U stelt verder dat u het bijzonder vindt dat Europese HEMS-operators al wel ontheffingen hebben gekregen terwijl juist daar lange werkdagen en hoge werkdruk optreden. Met name de lange werkdagen, donkervliegen, laagvliegen, spoed en de afwijkende weerslimieten komen bij HEMS voor en niet in het reguliere CAT waarvoor hier ontheffing wordt aangevraagd.

ILT

Marktvenster Rall en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Ons kenmerk

ILT-2018/75821

² Zie bijlage 3

³ CAT = Commercial Air Transport; referentie naar deel IV van verordening (EU) Nr. 965/2012



Als volgt is beslist.

Besluit

Uw verzoek om ontheffing van verordening (EU) Nr. 1178/2011 artikel FCL.065(a) voor de heer **10.2.e** wordt niet gehonoreerd.

ILT

Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Ons kenmerk

ILT-2018/75821

Wettelijk kader

Uw aanvraag is getoetst tegen het wettelijk kader gesteld in:

- verordening (EU) 2018/1139, in het bijzonder artikel 71.1⁴; en
- verordening (EU) Nr. 1178/2011, in het bijzonder artikel FCL.065(a)⁵.

Bevoegdheid

Op basis van het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport, artikel 2, tweede lid onder c, is ILT belast met de taken van bevoegde autoriteit zoals bedoeld in de 'nieuwe BV' en de Verordeningen die zijn vastgesteld krachtens voornoemde Verordening. Dit omvat onder meer de EU Verordeningen 1178/2011 en 965/2012.

Als inspecteur luchtvaart is aan mij op grond van het Organisatie- en mandaatbesluit Tijdelijke werkorganisatie Inspectie Leefomgeving en Transport van 23 juli 2018, artikel 4, tweede lid, mandaat verleend ten aanzien van de aan de inspecteur-generaal gemandateerde bevoegdheden.

Motivatie

In het komen tot het besluit zal vastgesteld moeten worden of aan de eisen van artikel 71.1 van de 'nieuwe BV' wordt voldaan.

Hierna zal ingegaan worden op de situatie van de Nederlandse HEMS operator en het verkrijgen van een Level playing field.

Tenslotte wordt de laatste stand van zaken gegeven in Europa.

Dit zal worden voorafgegaan met enkele stellingen van algemene aard.

Algemeen

1. Europese luchtvaartverordeningen hebben tot doel om een hoog uniform veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart in de Unie tot stand te brengen en in stand te houden. Dit doel is nadrukkelijk vastgelegd in de 'nieuwe BV' overweging 1 en artikel 1 lid 1.
De 'nieuwe BV' vormt de rechtsgrondslag voor verordening (EU) Nr. 1178/2011. In laatst genoemde verordening vindt ditzelfde doel zijn neerslag in overweging 1 en 11.

Veiligheid in het luchtverkeer is een door de Unie erkende doelstelling van algemeen belang.

2. Het is van essentieel belang dat piloten in de commerciële luchtvaart over bepaalde fysieke en mentale capaciteiten beschikken. Sommige van deze capaciteiten nemen onvermijdelijk af bij het ouder worden.
Artikel FCL.065 van verordening (EU) 1178/2011 kent een evenredig karakter doordat de beperkingen geleidelijk worden aangepast aan de toenemende leeftijd. Het vaststellen van leeftijdsgrenzen berust op beoordelingen van medische en technische aard.

⁴ Zie bijlage 1

⁵ Zie bijlage 2



Artikel FCL.065 is niet van toepassing is op niet-commercieel luchtvervoer, een sector waarin eveneens met veiligheidsrisico's rekening gehouden moet worden.

Op luchtvaartgebied gelden verschillende voorschriften voor verschillende soorten activiteiten, al naargelang het vereiste veiligheidsniveau, dat is gebaseerd op een risico hiërarchie⁶, in het kader waarvan aan commercieel luchtvervoer strengere eisen worden gesteld.

ILT

Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Ons kenmerk

ILT-2018/75821

3. De ILT houdt toezicht op de gemeenschappelijke regels op het gebied van de burgerluchtvaart.

Discussies en veranderingen ten aanzien van het herhaaldelijk verhogen van de pensioenleeftijd en de AOW leeftijd in combinatie met het afschaffen van de mogelijkheden van vervroegd pensioen zijn van sociale aard en de ILT acht zich niet bevoegd zich in deze discussies te mengen dan wel er uitspraken over te doen.

De eventuele veranderingen op dit gebied kunnen op zichzelf niet worden aangemerkt als dringend en onvoorzien in het kader van de luchtvaartverordeningen.

Artikel 71 lid 1 onder a

4. Dat de Nederlandse HEMS operator, waar de heer 10.2.e werkzaam was, bij het bereiken van de 60 jarige leeftijd van de heer 1 heeft besloten de arbeidsovereenkomst te beëindigen, is van arbeidsrechtelijke aard.
5. Het bedrijf, Heliair, geeft aan dat er een dringende behoefte voor het bedrijf is omdat er geen vliegers beschikbaar zijn met deze ervaring. Het niet beschikbaar zijn van vliegers is niet onderbouwd.

Aangegeven wordt dat de heer 10.2.e juist wordt ingezet om vliegers intern op te leiden en te begeleiden. Tevens wordt aangegeven dat de heer 10.2.e slechts een klein deel van zijn werk verricht in commercieel vervoer. In uw schrijven van 5 september 2018 stelt u het 'CAT werk' slechts 50% van de werkzaamheden in beslag neemt, waarvan een deel als instructie en supervisie gevlogen wordt.

Opgemerkt wordt dat de heer 10.2.e weinig tijd besteed aan 'CAT werk', welke juist de activiteiten zijn waarvoor de leeftijdsgrens van 60 jaar van toepassing is.

6. De ILT concludeert dat niet is aangetoond dat het niet mogelijk is op passende wijze aan deze (dringende en onvoorzienbaar) omstandigheden of behoeften in overeenstemming met de toepasselijke voorschriften tegemoet is gekomen.

⁶ European General Aviation Safety Strategy, August 30th, 2012



Artikel 71 lid 1 onder b

7. Verwezen wordt naar de aanvraag van 5 september en 26 september 2018 waar beperkingen en mitigerende maatregelen zijn opgenomen. In dit schrijven is slechts gemeld het nemen van mitigerende maatregelen door frequenter de OPC en Line Check uit te voeren. Tevens is gemeld dat dezelfde mitigerende maatregelen genomen zullen worden als de ANWB-MAA. De mitigerende maatregelen zijn niet uitgewerkt.

8. De ILT concludeert dat onvoldoende is aangetoond met welke beperkende maatregelen wordt aangetoond dat er voor veiligheid en naleving van de toepasselijke essentiële eisen wordt gezorgd.

Het onderwerp milieubescherming wordt in het kader van dit verzoek niet relevant geacht.

Artikel 71 lid 1 onder c

9. Het bedrijf, Heliair, geeft aan dat het werkt in een eigen niche waar een tekort aan vliegers is waardoor geen marktverstoring zal plaatsvinden. Voor het tekort aan vliegers wordt verwezen naar punt 5, eerste alinea.

Gesteld wordt dat voor het intern opleiden en begeleiden juist de inzet van de heer 10.2.e nodig is.

Voor activiteiten niet zijnde 'CAT werk' is geen leeftijdsgrens gesteld.

10. De ILT concludeert dat niet is aangetoond dat er geen marktverstoringen zouden kunnen optreden door aan de heer 10.2.e een ontheffing toe te kennen op artikel FCL.065(a) van verordening (EU) Nr. 1178/2011.

Dat de lidstaat, in dit geval Nederland, eventuele ontstane marktverstoringen beperkt zal in een later stadium (zie Level playing field) worden toegelicht.

Artikel 71 lid 1 onder d

11. Gesteld wordt dat de heer 10.2.e in 2022 met pensioen kan en in de tussentijd een plaatsvervanger kan opleiden. De heer 10.2.e verricht slechts een klein deel van zijn werk in commercieel vervoer.

Het moment dat de heer 10.2.e met pensioen kan is in het kader van artikel FCL.065 van verordening (EU) Nr. 1178/2011 niet relevant.

Dat de heer 10.2.e slechts een klein deel van zijn werk in commercieel vervoer uitvoert is reeds in punt 5, tweede alinea, van commentaar voorzien. Voor alleen 'CAT werk' geldt een leeftijd beperkende voorwaarde.

12. De ILT concludeert dat het niet toekomt aan het verstrekken van een ontheffing. Derhalve zijn het vaststellen van de omvang en de duur van een ontheffing evenals het vaststellen of een ontheffing op niet-discriminerende wijze wordt toegepast, niet aan de orde.

ILT

Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Ons kenmerk

ILT-2018/75821



Level playing field

13. In uw schrijven van 5 september 2018 geeft u aan dat er sprake is van leeftijdsdiscriminatie, omdat het bij de Nederlandse HEMS operator wel voor 2 vliegers is toegestaan om langer door te vliegen dan 60 jaar.
In uw schrijven van 26 september 2018 stelt u dat alleen al op grond van het gelijkheidsbeginsel er redenen zijn uw verzoek te honoreren.
14. Aan de Nederlandse HEMS operator is een ontheffing verstrekt op artikel FCL.065(a) van verordening (EU) Nr. 1178/2011 voor slechts 2 vliegers. Aan deze ontheffing zijn voorwaarden verbonden en is een bepaalde periode vastgesteld dat de ontheffing geldig is.
De ontheffing is verstrekt, omdat ten tijde van het verzoek om ontheffing door de Nederlandse HEMS operator in vele lidstaten reeds een nationale ontheffing was verstrekt welke een single-pilot HEMS operatie met vliegers ouder dan 60 jaar mogelijk maakte.
15. De ILT heeft met het verstrekken van de ontheffing aan de Nederlandse HEMS operator het evenwicht hersteld in de Europese HEMS operaties.
Er is invulling gegeven aan het gelijkheidsbeginsel voor dit deel van de commerciële luchtvaart.
Het Level playing field is hersteld.
De mogelijke marktverstoring (ref. artikel 71 lid 1 onder c, van de 'nieuwe BV') is opgeheven.
16. De HEMS operaties maken slechts een klein deel uit van de Europese sector commerciële luchtvervoer (CAT). Voor Nederland is er slechts sprake van één HEMS operator.
Een HEMS operator dient naast het hebben van een Air Operator Certificate overeenkomstig verordening (EU) Nr. 965/2012 ook te voldoen aan de eisen van deel V, subpart J, van genoemde verordening (SPA.HEMS).
17. De Europese sector commerciële luchtvervoer (CAT) voor single-pilot operaties, de sector waarin Heliair zich bevindt, is vele malen groter. In deze sector betreft het niet alleen helikopter operaties, maar ook operaties met vleugelvliegtuigen.
Van deze sector is niet bekend dat er in lidstaten sprake is van ontheffingen op FCL.065(a).
18. Met het honoreren van uw verzoek om ontheffing wordt het Level playing field verstoord, een ongelijkheid wordt gecreëerd.

ILT

Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Ons kenmerk

ILT-2018/75821



Europese ontwikkelingen

19. Het Europese agentschap voor de luchtvaart (hierna EASA) heeft het onderwerp 'pilots age limit' erkent en heeft in 2017 een opdracht gegeven aan enkele organisaties voor het uitvoeren van een studie naar dit onderwerp.
Onder meer TNO, NLR en KLM Health Service zijn betrokken bij deze studie.

Het doel van de studie luidt:

The aim of the study is to identify the significant age-related health risks for pilots that may lead to an incapacitation and assess the appropriateness of the current age limits. The study also considers the need for additional mitigating measures.

20. Begin december 2018 is genoemde studie aan de orde geweest in de 'Aircrew TeB7' bij EASA.
Medegedeeld is, dat de studie bijna is afgerond. EASA wilde nog geen details geven. Voor 19 maart 2019 staat een 'pilot age limit workshop' ingepland.
21. De ILT wacht de ontwikkelingen in Europa over dit vraagstuk af en zal waar aanpassingen in de luchtvaartverordeningen worden gemaakt, deze volgen.

ILT

Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Ons kenmerk

ILT-2018/75821

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT

10.2.e

10.2.e

Senior Inspecteur

⁷ EASA Technical Body, advies orgaan van EASA; <https://www.easa.europa.eu/the-agency/other-easa-boards-and-bodies/advisory-bodies>



Bezwaarclausule

Indien u het niet eens bent met deze beslissing kunt u hiertegen, op grond van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, binnen zes weken na de datum waarop deze beslissing is verzonden schriftelijk bezwaar aantekenen.

Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en moet ten minste bevatten:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- de gronden van het bezwaar.

Tevens ontvangen wij graag uw telefoonnummer dan wel e-mailadres. Het bezwaarschrift kunt u richten aan:

Inspectie Leefomgeving en Transport
Afdeling Juridische zaken
Postbus 16191
2500 BD DEN HAAG

ILT

Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Ons kenmerk

ILT-2018/75821



Bijlage 1

Verordening (EU) 2018/1139

Artikel 71

Bepalingen inzake flexibiliteit

1. Lidstaten mogen aan alle onder deze verordening vallende natuurlijke en rechtspersonen ontheffingen toekennen van de eisen die op hen van toepassing zijn krachtens hoofdstuk III, met uitzondering van de essentiële eisen die zijn vastgesteld in dat hoofdstuk, of krachtens de op basis van dat hoofdstuk vastgestelde gedelegeerde handelingen of uitvoeringshandelingen in geval van dringende en onvoorzienbare omstandigheden die gevolgen hebben voor die personen of hun dringende operationele behoeften, indien alle volgende voorwaarden zijn vervuld:
 - a) het is niet mogelijk op passende wijze aan deze omstandigheden of behoeften tegemoet te komen in overeenstemming met de toepasselijke voorschriften;
 - b) er wordt gezorgd voor veiligheid, milieubescherming en naleving van de toepasselijke essentiële eisen, indien nodig via de toepassing van beperkende maatregelen;
 - c) de lidstaat heeft alle mogelijke marktverstoringen die voortvloeien uit het toekennen van de ontheffing zo veel mogelijk beperkt, en
 - d) de omvang en de duur van de ontheffing zijn beperkt tot wat strikt noodzakelijk is en de ontheffing wordt op niet- discriminerende wijze toegepast.

In een dergelijk geval stelt de betrokken lidstaat de Commissie, het Agentschap en de andere lidstaten via het bij artikel 74 ingestelde register onmiddellijk in kennis van de toegekende ontheffing, de looptijd ervan, de reden van de toekenning ervan en, voor zover van toepassing, de nodige beperkende maatregelen die zijn toegepast.

ILT

Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Ons kenmerk

ILT-2018/75821



Bijlage 2

Verordening (EU) Nr. 1178/2011
artikel FCL.065

ILT

Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Ons kenmerk

ILT-2018/75821

Beperking van de bevoegdheden van houders van een bewijs van bevoegdheid die 60 jaar of ouder zijn in commercieel luchtvervoer

- a) 60-64 jaar. Vleugelvliegtuigen en helikopters. De houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt, mag niet optreden als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer, uitgezonderd als lid van een bemanning bestaande uit meerdere bestuurders.
- b) 65 jaar. Behalve in het geval van een houder van een bewijs van bevoegdheid voor luchtballonnen of zweefvliegtuigen, mag de houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 65 jaar heeft bereikt, niet optreden als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer.
- c) 70 jaar. De houder van een bewijs van bevoegdheid voor luchtballonnen of zweefvliegtuigen die de leeftijd van 70 jaar heeft bereikt, mag niet optreden als bestuurder van een luchtballon of zweefvliegtuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer.



Bijlage 3

Email van 28 november (15:06 uur) van de heer 10.2.e HeliAir) aan de heer 10.2.e.

Deze mail is geregistreerd onder ILT-2018/75352.

ILT
Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Ons kenmerk
ILT-2018/75821

[quote]

Hierbij de aanvullende motivatie op basis van de nieuwe regelgeving:

71,1

a. Het is niet mogelijk op passende wijze etc.
Dringende en onvoorziene omstandigheden voor Dhr. 10.2.e is het herhaaldelijk verhogen van de pensioenleeftijd en de AOW leeftijd in combinatie met het afschaffen van de mogelijkheden van vervroegd pensioen of extra reserveren daarvoor.
Daardoor heeft Dhr. 10.2.e zijn werk (en inkomen) bij de Nederlandse HEMS operator verloren terwijl daar nu wel doorgewerkt mag worden.

Dringende operationele behoeftes van het bedrijf omdat er geen vliegers beschikbaar zijn met deze ervaring.
Dhr. 10.2.e is instructeur, examiner en typebevoegd op de types van de vliegoperatie en vervult de functie HT en CTM waar de overheid ervaringseisen aan stelt.

b. Er wordt gezorgd voor veiligheid etc..
Er zijn in de oorspronkelijke aanvraag beperkingen en mitigerende maatregelen opgenomen

c. Marktverstoring
HeliAir werkt in een eigen niche en er is een tekort aan ervaren vliegers op dit gebied waardoor geen marktverstoring zal plaatsvinden.
De vliegers die werken moeten intern opgeleid en begeleid en juist daarvoor is de inzet van Dhr. 10.2.e nodig.

d. Beperkte omvang, tijdsduur en voorkomen van discriminatie
In 2022 kan Dhr. 10.2.e met pensioen en in de tussentijd kan een plaatsvervanger opgeleid worden.
10.2.e verricht slechts een klein deel van zijn werk in Commercieel Vervoer.

[unquote]

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: vrijdag 14 december 2018 16:48
Aan: 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT;
10.2.e - ILT; 10.2.e) - ILT; 10.2.e - ILT;
10.2.e ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT;
10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e) - ILT;
10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT;
10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT
Onderwerp: FW: Via e-mail verzenden: 2018-75821
Bijlagen: 2018-75821.pdf

Beste allemaal,
Ter info, op verzoek van 10.2.e

Met vriendelijke groet,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - ILT <10.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 13 december 2018 15:53
Aan: 10.2.e) - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Via e-mail verzenden: 2018-75821

10.2.e

11.1

Gr 10.2.e

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: zondag 6 januari 2019 14:24
Aan: 10.2.e - ILT; 10.2.e DGB; 10.2.e -
DGB
CC: 10.2.e ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e
10.2.e - ILT; 10.2.e) - ILT; 10.2.e - ILT
Onderwerp: FW: Copy bezwaar ILT luchtvaart 2018/75821
Bijlagen: bezwaar-afwijzing-ontheffing.pdf

Collega's
Ter info het bezwaar van Heliair tav de leeftijdsgrens

Ik wacht de interne procedure af, het aanstellen van de behandelaar van het bezwaar

Gr 10.2.e

Van: 10.2.e @heliair.nl>
Verzonden: vrijdag 4 januari 2019 16:44
Aan: DIV Hoofddorp 10.2.e @ILenT.nl>
CC: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Copy bezwaar ILT luchtvaart 2018/75821

Geachte heer 10.2.e ,

Conform bijlage kunt u alvast ons bezwaar vinden omtrent de aanvraag leeftijdsgrens voor beroepsvliegers.
Het origineel zal verzonden worden aan Afdeling juridische zaken.

Met vriendelijke groet/ Best Regards,

10.2.e



Broekweg 5A1
6732GT
Harskamp (the Netherlands)
M 10.2.e
T 10.2.e
10.2.e @heliair.nl

Air Operator Certificate: NL-AOC-74
Approved Training Organisation: NL-ATO-237

De informatie in dit e-mail bericht, inclusief bijlagen, is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde en kan vertrouwelijke informatie bevatten. Verstrekking aan en gebruik door derden is niet toegestaan. Indien u niet de geadresseerde bent, gelieve u zich te onthouden van verspreiding van deze e-mail. Indien deze e-mail per vergissing naar u is verzonden, verzoeken wij u onverwijld contact met ons op te nemen en deze e-mail te vernietigen.

aangetekend verzonden naar bovenstaand adres en in cc naar **10.2.e** onder ref. ILT-2018/75821

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij tekenen wij **bezwaar** aan tegen het besluit van ILT-Luchtvaart bedrijven en materieel met **kenmerk 2018/75821** betreffende de afwijzing van het verzoek om ontheffing van de leeftijdsgrens voor beroepsvliegers in Commercieel Lucht Vervoer (Commercial Air Transport, CAT). Hieronder na een inleiding onze weerlegging van de motivatie per item.

Inleiding

Ons verzoek is gedaan omdat bij de Nederlandse HEMS operator ANWB-MAA een soortgelijk verzoek is ingewilligd. Verzoeker was daar eerder werkzaam en is ontslagen op grond van leeftijd omdat 2 jaar geleden ontheffing onbespreekbaar was. Op grond van het gelijkheidsbeginsel menen wij nu ook recht te hebben op ontheffing.

In de aanvraag besteden wij uitgebreid aandacht aan de mogelijke verschillen tussen de HEMS-operator en het bedrijf HeliAir waar in de afwijzing niet op ingegaan wordt. Wij hebben gesteld dat de krapte op de markt in het segment HeliAir groter is, de werkdruk en risico's kleiner zijn en de duur en omvang van de aanvraag ook kleiner zijn. Bovendien geven wij aan dezelfde mitigerende maatregelen te nemen.

Ook wordt niet ingegaan op onze algemenere stelling dat er geen bewijs is voor een significant hoger risico bij oudere (goedgekeurde) vliegers. EASA geeft aan dat de leeftijdsgrens willekeurig is en heeft geen bewijzen. Tenslotte is de leeftijdsgrens harder dan de internationale grens en zien we in de niet-EASA landen ook ontheffingen in ons marktsegment. (daaronder in Aruba- **10.2.e**). De leeftijdsgrens is geen medische grens. Het is een volstrekt willekeurige grens die in de 60er jaren door ICAO vastgesteld is .

Kortom, meerdere redenen om juist in dit segment de ontheffing zoals aangevraagd te verlenen.

Puntsgewijze weerlegging motivatie tot afwijzing

1. *Veiligheid in het luchtverkeer staat bovenaan* . Er is niet aangetoond dat oudere vliegers onveiliger zijn en dit is dus geen grond voor afwijzing. De leeftijdsgrenzen in de EASA regelgeving wijken af van die in de ICAO wetgeving waar de beperking geldt voor INTERNATIONAL air transport Bovendien is niet aangetoond dat in het cohort 60-65 waarvoor wij ontheffing vragen de vliegers onveiliger zijn. Daarnaast is deze generieke bepaling zonder bewijsvoering in strijd met de wetgeving (wet gelijke behandeling op grond van leeftijd) alsmede de richtlijn 2000/78 over discriminatie.
2. *Bepaalde fysieke en mentale capaciteiten zijn van belang*. Er is bij de afwijzing niet aangetoond dat de geldende leeftijdsgrenzen zijn vastgesteld op grond van beoordelingen van technische en medische aard. EASA zelf stelt dat het willekeurige leeftijden zijn die lang geleden zijn vastgesteld (o.a. door ICAO in de jaren 60) Ouder worden gaat geleidelijk en heeft grote

individuele verschillen. In het systeem van keuren en beoordelen vallen ook in de lagere leeftijden vliegers af omdat ze niet aan de eisen voldoen. En veel mensen voldoen helemaal nooit aan de eisen. EASA doet de aanbeveling betere individuele beoordelingen toe te passen en daar vragen wij ook om.

Er is niet ook aangetoond waarom de voornoemde leeftijdsgrens wel geldt voor bepaalde luchtvaart activiteiten en niet voor andere. (instructie en SPO kent geen leeftijdsbeperking). Er is door ons gemotiveerd en onderbouwd dat het werk waarvoor de leeftijdsgrens NIET geld hogere risico's kent dan het werk waarvoor de leeftijdsgrens wel geldt.

Bovendien zijn er ontheffingen afgegeven in het Hoger Risico segment HEMS met langere werkdagen en onregelmatige roosters waardoor het risico ook al hoger ligt. Daarvoor hebben wij ook statistiek aangereikt. Op deze aspecten wordt in de afwijzing niet ingegaan terwijl ze ondersteunen dat de ontheffing afgegeven kan worden

3. *Discussie en verhogen pensioenleeftijd.* Het verhogen van de pensioenleeftijd en AOW leeftijd alsmede het afschaffen van mogelijkheden voor vervroegd pensioen ontstaan omdat de levensverwachting toeneemt en de prestaties van de 'nieuwe' ouderen beter zijn. Dit is van wezenlijk belang voor de toepassing van leeftijdsgrenzen. Veranderingen in wetgeving staan niet op zichzelf en zijn dringend en voor betrokkenen onvoorzien.
4. *Ontslag bij ANWB-MAA.* De arbeidsovereenkomst van de aanvrager is verbroken vanwege de leeftijdsgrens. In 2016 weigerde de overheid het gesprek over de ontheffingen en in 2018 is de ontheffing toegekend aan de HEMS operator. Het kostte de HEMS operator veel geld en de heer 10.2.e mist zijn inkomen. Wat van belang is, is dat NU wel ontheffing gegeven wordt en 2 jaar geleden niet. Anders gezegd. Als het gesprek destijds gevoerd was had Dhr. 10.2.e NU bij de HEMS operator kunnen vliegen. Er is grote ongelijkheid ontstaan.
5. *Onderbouwing vliegertekort.* In Nederland zijn volgens de officiële publicatie (ILT-Examinatoren) hooguit 36 examinatoren helikopters. Daarvan zijn er 11 van het type FE en bevoegd om initiële examens voor privévliegers en beroepsvliegers af te nemen. Er zijn slechts 2 examinatoren die de helikopters in gebruik bij HeliAir vliegen. Het bedrijf heeft minimaal 2 vliegers/instructeurs/examinatoren FE op de types nodig voor continuïteit. Dit zijn Dhr 10.2.e en Dhr. 10.2.e Er zijn buiten HeliAir dus geen vliegers met de benodigde papieren. Als de overheid van mening is dat die er wel zijn krijgt HeliAir graag de gegevens van deze kandidaten. In Nederland zijn 3 examinatoren voor instructeurs dus van het type FIE. 10.2.e in loondienst bij de politie, 10.2.e in loondienst bij Heli Holland. En 10.2.e is de 3^e. De bevoegdheid tot het opleiden en examineren van instructeurs is dus zeldzaam en Dhr. 10.2.e doet ook voor de overheid (al meer dan 10 jaar) werk als senior examiner.

Het intern opleiden en begeleiden vereist doorgaande praktijk ervaring en de begeleiding vindt plaats in het werk waarvoor de bevoegdheid tot het uitvoeren van het werk nodig is. Zonder ervaring verlopen de bevoegdheden.

6. *Op passende wijze vervangen.* Gelet op het voorgaande kan niet geconcludeerd worden dat vervanging van Dhr 10.2.e op korte termijn mogelijk is.

7. *Mitigerende maatregelen* De aangepast keuringen zijn volledig uitgewerkt voor de verstrekte ontheffing aan ANWB-MAA en worden door de ANWB-MAA momenteel uitgevoerd zoals door ILT met ANWB-MAA afgesproken. Op grond van de wet openbaarheid van bestuur vragen wij inzage en zoals aangegeven zullen dezelfde maatregelen genomen worden. ANWB-MAA heeft toegezegd hieraan mee te werken. Dhr. 10.2.e wordt gelet op zijn eerdere dienstverband bij hetzelfde keuringsinstituut gekeurd.
8. *Beperkende maatregelen.* Als er in de ontheffing aan ANWB-MAA andere beperkende maatregelen staan nemen wij die over en het feit dat ze niet aan ons bekend worden gesteld kan geen reden voor afwijzing zijn. Het werk bij HeliAir is wat werk- en rusttijden betreft veel beperkter dan bij de HEMS operator waar verlengde diensten, nachtdiensten en onregelmatig vliegwerk gedaan worden.
9. *Voor het niet CAT werk is geen ontheffing nodig.* Het tekort aan vliegers/instructeurs en examinatoren is aangetoond. Het intern opleiden en begeleiden van nieuwe vliegers vraagt voortdurende ervaring. De luchtvaartwetgeving kent ervaringseisen, recency en periodieke proficiency-en linechecks die in het CAT werk afgenomen moeten worden. Daarnaast vind inwerken en opleiden ook plaats tijdens daadwerkelijk commercieel vervoer waar dus de bevoegdheid voor moet zijn.
10. *Marktverstoring.* In Nederland zijn slechts 3 bedrijven actief in de niche van HeliAir en het gaat om voortzetting en continuïteit van de vliegoperatie. ILT toont niet aan dat er marktverstoring hierdoor zou kunnen optreden.
11. *Tijdelijk en beperkte omvang.* Het doel van 1 d is vast te stellen of er sprake is van tijdelijkheid en beperkte omvang. Aan die eis wordt voldaan
12. De ontheffing kan verstrekt worden voor de omvang en tijdsduur die nodig is om de continuïteit van het bedrijf te waarborgen
13. Bevat geen motivatie voor afwijzing
14. Bevat geen motivatie voor afwijzing. Het bevestigt het achterlopen van Nederlands beleid ten opzichte van de andere landen.
15. Bevat geen motivatie voor de afwijzing ook dit bevestigt dat Nederland meer dan 10 jaar achtergelopen heeft
16. De HEMS operators zijn de grootste helikopter operators. De Nederlandse HEMS operatie is met 8 eigen helikopters en 40 vliegers in vaste dienst in Nederland de grootste zelfstandige helikopter operator . Voor alle bedrijven gelden dezelfde eisen. Het benoemen daarvan is hier niet relevant. Ook HeliAir voldoet aan de eisen voor een AOC, ATO en SPO-operaties. Dit punt bevat geen motivatie voor afwijzing. Volgens het EASA annual safety review is HEMS de meest risicovolle vliegoperatie: ***“The highest number of accidents and serious incidents in 2017 have been in HEMS followed by Air Taxi and Sightseeing types of operation”***

17. Het gestelde klopt niet. HEMS is ook een CAT operatie. De niche HEMS in Nederland is vele malen groter dan de niche CAT en SPO waarin HeliAir zich bevind.

Ook de vergelijking met CAT vleugelvliegtuigen gaat mank. HeliAir en de kleine helikopterbedrijven vervoeren over korte afstanden, vaak niet van vliegvelden en kleine aantallen mensen. De bedrijven werken in een klein geografisch gebied, maximaal 200km van de thuisbasis. CAT met vleugelvliegtuigen werkt van vliegveld naar vliegveld over grotere afstanden en is ook vooral een meer-vlieger operatie en daar speelt deze discussie helemaal niet.

18. Zie ook 17. Er wordt niet aangetoond welk level playing field verstoord zou kunnen worden door de ontheffing van tijdelijke aard en beperkte omvang. Ook wordt niet aangegeven welke ongelijkheid wordt gecreëerd
19. Het gestelde in de afwijzing toont aan dat er iets mis is met de leeftijdsgrenzen. EASA heeft de mogelijkheden voor ontheffing in een eerdere workshop aangegeven en onze aanvraag voldoet aan het gestelde. (zie de bijlage uit de workshop)
20. Bevat geen motivatie voor de afwijzing. De EASA workshop geeft aan hoe met ontheffingen omgegaan kan worden en dat is niet voorbehouden aan HEMS operators. Het gaat op alle Single Pilot Commercial Air Transport.
21. De afwachtende houding strookt niet met de al afgegeven ontheffingen.

slotwoord

Graag worden wij gehoord in deze zaak om toelichting te geven en de standpunten te verduidelijken. Wij krijgen graag per ommegaande uitleg over de verder te volgen procedures.

Met groet,

10.2.e

10.2.e

Vlieger, instructeur, examiner

10.2.e

10.2.e

accountable manager HeliAir

Harskamp 04-01-2018

HeliAir B.V.
Broekweg 5a1
6732 GT Harskamp

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: woensdag 27 februari 2019 11:29
Aan: 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT
CC: 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e) - ILT
Onderwerp: LinkedIn bericht
Bijlagen: 10.2.e 2018-75821.pdf

Beste 10.2.e ,
Ik breng jullie op de hoogte van het volgende.

Afgelopen december is een afwijzing gestuurd (brief 2018-75821) aan Heliair inzake het verzoek tot ontheffing op de leeftijdsgrens van 60 jaar voor de heer 10.2.e .
Heliair heeft bezwaar ingediend.
De hoorzitting heeft inmiddels plaats gevonden en de Beslissing op Bezwaar is aanstaande.

11.1

Met vriendelijke groet
10.2.e

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: woensdag 27 februari 2019 11:36
Aan: 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT
CC: 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT
Onderwerp: RE: LinkedIn bericht

Beste 10.2.e
Dank voor bericht!

11.1

Groet, 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Datum: woensdag 27 feb. 2019 11:28 AM
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>, 10.2.e - ILT
10.2.e @ilent.nl>
Kopie: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>, 10.2.e - ILT
<10.2.e @ILenT.nl>, 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>, 10.2.e) - DGB
10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e -
ILT <10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: LinkedIn bericht

Beste 10.2.e
Ik breng jullie op de hoogte van het volgende.

Afgelopen december is een afwijzing gestuurd (brief 2018-75821) aan Heliair inzake het verzoek tot ontheffing op de leeftijdsgrens van 60 jaar voor de heer 10.2.e .
Heliair heeft bezwaar ingediend.
De hoorzitting heeft inmiddels plaats gevonden en de Beslissing op Bezwaar is aanstaande.

11.1

Met vriendelijke groet
10.2.e

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e ILT
Verzonden: vrijdag 1 maart 2019 13:03
Aan: 10.2.e ILT; 10.2.e - ILT
Onderwerp: FW: Notification of measures taken by CAA-Austria in accordance with Article 71 of Reg 2018/1139
Bijlagen: Notification an EASA_SHS.docx; Bescheid_Ausnahme SHS.pdf

Nog een

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: Exemptions <10.2.e @ilent.nl>
Datum: vrijdag 01 mrt. 2019 12:40 PM
Aan: 10.2.e - ILT <10.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: FW: Notification of measures taken by CAA-Austria in accordance with Article 71 of Reg 2018/1139

10.2.e

Ter info, Austrocontrol ontheffing voor HEMS vlieger leeftijd.

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 26 februari 2019 21:04
Aan: Exemptions 10.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: FW: Notification of measures taken by CAA-Austria in accordance with Article 71 of Reg 2018/1139

Van: 10.2.e @austrocontrol.at>
Verzonden: dinsdag 26 februari 2019 13:32
Aan: 10.2.e @easa.europa.eu; 10.2.e austrocontrol.at>; 10.2.e @austrocontrol.at>; 10.2.e @ec.europa.eu; 10.2.e @bmvit.gv.at; 10.2.e @mobilit.fgov.be; 10.2.e @mobilit.fgov.be; 10.2.e @caa.bg; 10.2.e @bazl.admin.ch; 10.2.e @bazl.admin.ch; 10.2.e @dca.mcw.gov.cy; 10.2.e @mdcr.cz; 10.2.e @bmvi.bund.de; 10.2.e @lba.de; 10.2.e @tbst.dk>; 10.2.e @seguridadaerea.es; 10.2.e @seguridadaerea.es; 10.2.e @mkm.ee; 10.2.e @ecaa.ee; 10.2.e @trafi.fi; 10.2.e @lvm.fi; 10.2.e @aviation-civile.gouv.fr; 10.2.e @aviation-civile.gouv.fr; 10.2.e @ccaa.hr; 10.2.e @ccaa.hr; 10.2.e @nfm.gov.hu; 10.2.e @IAA.ie; 10.2.e @iaa.ie; 10.2.e @irr.is; 10.2.e @icetra.is; 10.2.e @enac.gov.it; 10.2.e @enac.gov.it; 10.2.e @llv.li; 10.2.e @llv.li; 10.2.e @llv.li; 10.2.e @caa.lt; 10.2.e @av.etat.lu; 10.2.e @caa.gov.lv; 10.2.e @caa.gov.lv; 10.2.e @transport.gov.mt; 10.2.e @transport.gov.mt; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @caa.no; 10.2.e @caa.no; 10.2.e @ulc.gov.pl; 10.2.e @ulc.gov.pl; 10.2.e @anac.pt; 10.2.e @anac.pt; 10.2.e @caa.ro; 10.2.e @caa.ro; 10.2.e @gov.si; 10.2.e @gov.si; 10.2.e @mindop.sk; 10.2.e @transportstyrelsen.se; 10.2.e @transportstyrelsen.se; 10.2.e @dft.gsi.gov.uk; 10.2.e @caa.co.uk

Onderwerp: Notification of measures taken by CAA-Austria in accordance with Article 71 of Reg 2018/1139

Dear Sir or Madam,

please find attached the notification according to Article 71 (2).

In case of any further question or in case of the need to submit any further documents, please do not hesitate to contact us at any time.

Best Regards

10.2.e



10.2.e

Aviation Agency - Departments LSA (Licensing, Search & Rescue, Aero Medical Section)
Assistant of Director

Austro Control GmbH
Wagramer Straße 19
1220 Vienna

Tel 10.2.e
Fax 10.2.e
Mobile 10.2.e
e-mail 10.2.e@
austrocontrol.at

www.austrocontrol.at

Wichtiger Hinweis: Diese E-Mail Nachricht kann Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse oder sonstige vertrauliche Informationen enthalten. Wenn Sie nicht der Adressat sind und diese Nachricht irrtümlich erhalten haben, ist Ihnen eine Verwendung des Inhalts, eine Vervielfältigung oder Weitergabe dieser Nachricht ausdrücklich untersagt. Bitte benachrichtigen Sie uns und vernichten Sie die empfangene Nachricht. Vielen Dank. Please Note: This e-mail message may contain trade secrets or privileged, undisclosed or otherwise confidential information. If you are not the intended recipient and have received this message in error or by mistake any unauthorized use, reproduction or distribution of this message is strictly prohibited. Please notify us immediately and destroy the original transmittal. Thank you for your cooperation. Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung Sitz/Registered address: Wien/ Vienna; Registriert unter/registered under: FN 71000m Competent court/Firmenbuchgericht: HG Wien/commercial court Vienna; Rechtsform/legal form: GmbH Postanschrift/postal address: Wagramer Straße 19 - 1220 Wien/Vienna DVR: 0447277

Per RSb

Schider Helicopter-Service-GmbH
Unterwasser 57
6384 Waldring

Zustellung an den ausgewiesenen Rechtsvertreter

Recht und Co

Mag. 10.2.e

Lagergasse 57a
8020 Graz

Unser Zeichen
LSA100-3/284-19

Ihr Zeichen
-

Bearbeiter

10.2.e

10.2.e

Fax DW

Wien, am
25.02.2019

Gewährung einer Ausnahme gemäß VO (EU) 2018/1139 Art 71 Abs 2

B E S C H E I D

SPRUCH

I.

Die Austro Control österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH (Austro Control GmbH) bewilligt den Antrag der Schider Helicopter-Service-GmbH, FN 227160i, vom 08.01.2019 auf Erteilung einer Ausnahme gemäß Artikel 71 Abs. 2 der VO (EU) 2018/1139, bei der Durchführung von Rettungs- und Ambulanzflügen bis zum 31.12.2020 unter folgenden Auflagen und Bedingungen:

Die Schider Helicopter-Service-GmbH (in der Folge: Antragstellerin) hat zur Sicherstellung des Sicherheitsniveaus gemäß VO (EU) Nr. 1178/2011 FCL.065 folgende Maßnahmen zu setzen und die diesbezüglichen Verfahren in seinem Betriebshandbuch abzubilden:

1. Information der Mitarbeiter und der gegenüber der Behörde benannten verantwortlichen Personen über den Inhalt dieser Freistellung.
2. Meldung der Namen der Piloten, die das 60. Lebensjahr vollendet haben, an die zuständige Behörde, Abteilung LSA, Sachgebiet AMS, - spätestens 6 Monate vor dem 60. Geburtstag der Piloten oder im Falle einer neuen Beschäftigung im Voraus, um der Behörde zu ermöglichen diese Information im medizinischen Akt zu dokumentieren.
3. Information an die Piloten über die erforderlichen weiteren Untersuchungen. Zusätzlich zur flugmedizinischen Untersuchung der Klasse 1, die alle sechs Monate nach Teil-MED durch einen flugmedizinischen Sachverständigen durchgeführt werden muss, sind folgende zusätzliche Untersuchungen durchzuführen:

Bei der ersten flugmedizinischen Untersuchung nach Erreichen des 60. Lebensjahres oder innerhalb von 6 Monaten vor dem 60. Geburtstag des Piloten:

- Labor: TSH, Chol., HDL, LDL, Triqlyceride, HBA₁C, Hämooccult-Test;
- erweiterte augenfachärztliche Untersuchung durch einen von der Austro Control GmbH zertifizierten Augenfacharzt;
- erweiterte HNO-fachärztliche Untersuchung inkl. Reintonaudiometrie durch einen von der Austro Control GmbH zertifizierten HNO-Facharzt;
- erweiterte kardiovaskuläre / interne Untersuchung einschließlich EKG, Belastungs-EKG, Echokardiographie, Sonographie der Carotis-Arterien, Abdomen-Sonographie durch einen Facharzt für Innere Medizin / Kardiologie
- neurologischer Status durch einen Facharzt für Neurologie
- erweiterter psychologischer Test inkl. Testung der kognitiven Fähigkeiten und Leistungen durch einen von der Austro Control GmbH zertifizierten Luftfahrtpsychologen

Bei jeder flugmedizinischen Untersuchung:

- Labor: Vollblutbild, GOT, GPT, gamma-GT, Kreatinin, Blutharnstoff, Stickstoff (BUN), Elektrolyte, Blut-Glucose;
- Spirometrie

Bei der flugmedizinischen Untersuchung – einmal im Jahr:

- Labor: TSH, Chol., HDL, LDL, Triqlyceride, HBA₁C, Hämoccult-Test;

Bei der flugmedizinischen Untersuchung – jedes zweite Jahr:

- erweiterte augenfachärztliche Untersuchung durch einen von der Austro Control GmbH zertifizierten Augenfacharzt;
- erweiterte HNO-fachärztliche Untersuchung inkl. Reintonaudiometrie durch einen von der Austro Control GmbH zertifizierten HNO-Facharzt;
- erweiterte kardiovaskuläre / interne Untersuchung einschließlich EKG, Belastungs-EKG, Echokardiographie, Sonographie der Carotis-Arterien, Abdomen-Sonographie durch einen Facharzt für Innere Medizin / Kardiologie
- neurologischer Status durch einen Facharzt für Neurologie

Darüber hinausgehende Untersuchungen sind durchzuführen, wenn eine entsprechende Indikation besteht. Der flugmedizinische Sachverständige hat alle medizinischen Untersuchungsergebnisse und Berichte zur Entscheidung über die flugmedizinische Tauglichkeit des Piloten an die zuständige Behörde zu übermitteln.

4. Piloten über 60 Jahre dürfen nur mit einer Lizenz mit einem entsprechenden Eintrag sowie einem dazugehörigen flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnis (Auflagen „S/C“ und “SSL – *fit for single operation according exemption for pilots older than 60age referred Art. 71.2*”) eingesetzt werden.

5. Um die geforderte Sicherheit der Luftfahrt zu gewährleisten, muss bei der Einteilung des Dienstplanes Folgendes beachtet werden:
- a. Die maximale Flugdienstzeit pro Jahr ist beschränkt auf 1.900 Stunden. Bezogen auf einen Durchrechnungszeitraum von 56 aufeinanderfolgenden Tagen darf die durchschnittliche Flugdienstzeit in 28 aufeinanderfolgenden Tagen 172,5 Stunden nicht überschreiten.
 - b. Die mindestens erforderliche Ruhezeit nach einer Dienstzeit hängt ab von der Dauer der täglichen Flugdienstzeit in einer Dienstzeit, wie folgt:
 - Wenn die tägliche Flugdienstzeit während der Dienstzeit bis zu 14 Stunden betragen hat, reduziert sich die jeweilige Dienstzeit auf maximal 7 aufeinanderfolgende Tage; die Antragstellerin hat sicherzustellen, dass zwei ununterbrochene Ruhezeiten von jeweils mindestens einer Stunde Dauer während jeder täglichen Dienstzeit in Anspruch genommen werden.
 - Wenn die tägliche Flugdienstzeit während der Dienstzeit mehr als 14 Stunden betragen hat, reduziert sich die jeweilige Dienstzeit auf maximal 5 aufeinanderfolgende Tage; die Antragstellerin hat sicherzustellen, dass drei ununterbrochene Ruhezeiten von jeweils mindestens einer Stunde Dauer während jeder täglichen Dienstzeit in Anspruch genommen werden.
 - Im Falle einer Unterbrechung dieses Dienstplanes und der daraus resultierenden Unterbrechung der Ruhezeit aufgrund dringender betrieblicher Umstände ist eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 36 aufeinanderfolgenden Stunden in Anspruch zu nehmen, bevor eine neue Dienstzeit angetreten werden kann. Zudem hat die Antragstellerin sicherzustellen, dass die durch den Dienst unterbrochene Ruhezeit binnen 28 Tagen, gerechnet ab dem Datum der Unterbrechung der Ruhezeit, in Anspruch genommen wird. Jedenfalls ist eine solche Unterbrechung nur im Fall von außergewöhnlichen und unvorhergesehenen betrieblichen Umständen erlaubt.
 - c. Die mindestens erforderliche ununterbrochene tägliche Ruhezeit, bevor der nächste Dienst angetreten werden darf, beträgt 9 Stunden.
 - d. Die maximale tägliche Blockzeit beträgt 5 Stunden, vorausgesetzt ein bereits begonnener Einsatz kann beendet werden.

- e. Piloten, welche das 60. Lebensjahr vollendet haben, werden nicht auf Stützpunkten eingesetzt, an denen in den drei Jahren zuvor durchschnittlich mehr als 3,5 Einsätze pro Tag begonnen wurden.

Allfällige weitere Tätigkeiten des Piloten (zweiter Beruf) sind bei der Dienstplanerstellung zu berücksichtigen. In Zweifelsfällen ist die zuständige Behörde zu konsultieren.

- f. Vermeidung bzw. Beschränkung außergewöhnlicher physischer Situationen:
Hierfür hat die Antragstellerin zusätzlich zu den unter (a) bis (e) genannten Arbeitszeitbegrenzungen ein Risiko-Assessment durchzuführen und ein individuelles Risikoprofil zu entwickeln, das folgende Einflüsse zu berücksichtigen hat:
 - extreme niedrige/hohe Temperaturen
 - Nachtbetrieb
 - große Veränderungen der Flughöhe in einer hohen Frequenz
 - konzentrierte schwierige Einsätze in der städtischen Umgebung

Abgeleitet aus diesem Risikoprofil ist ein individueller Einsatzplan für jeden Piloten zu erstellen.

- 6. Die Antragstellerin hat der Aeromedical Section der Austro Control GmbH mindestens alle drei Monate einen Bericht aller Vorfälle, an denen Piloten über 60 Jahre beteiligt waren, zu übermitteln.
- 7. Die Antragstellerin hat sicherzustellen, dass die betroffenen Piloten einmal in sechs Monaten von einem dort tätigen FI(H) im Rahmen Ihrer regulären Dienstzeit überwacht werden. Die Qualität bei der Ausübung ihrer Pilotenrechte ist zu dokumentieren.
- 8. Die Antragstellerin hat zusätzlich zu den regulären Befähigungsüberprüfungen im Simulator ein Prüfungsprogramm festzulegen, welches darauf abzielt die Leistungsfähigkeit des Piloten in Bezug auf Faktoren, welche typischerweise mit dem Alterungsprozess einhergehen, wie etwa Mehrfachbelastung in unvorhergesehenen Belastungssituationen und mit unvorhergesehenen Faktoren (erhöhtes Kommunikationsaufkommen, unvorhergesehene Systemausfälle, betriebliche Ablenkungen, unerwartete Umwelteinflüsse und Gefahren), räumliches Vorstellungsvermögen, Geschicklichkeit, fundiertes Treffen von Entscheidungen als Pilot oder alle sonstigen Faktoren, welche als relevant für die erforderliche Leistungsfähigkeit des Piloten

gelten und besonders durch den natürlichen Alterungsprozess beeinflusst werden können, festzustellen. Das Ergebnis dieser Überprüfungen dient dazu, die tatsächliche Eignung des Piloten Flüge im Einpilotenbetrieb durchführen zu können, einzuschätzen. Das Ergebnis dieser Einschätzung ist zu dokumentieren und wird zur kontinuierlichen Überwachung der Leistungsfähigkeit des Piloten herangezogen. Dieses Prüfungsprogramm ist im OM-D der Organisation miteinzubeziehen.

9. Die Antragstellerin hat der zuständigen Behörde alle drei Monate einen Bericht mit allen zur Verfügung stehenden Daten und Statistiken betreffend Piloten über 60 Jahren zu übermitteln.
10. Der zuständige Flugbetriebsinspektor der Austro Control GmbH kann die Anwendung dieser Freistellung auf bestimmte Piloten ablehnen, sofern begründete Zweifel bestehen, dass andernfalls das mit der Beschäftigung ebenjener Piloten verbundene Risiko überschritten würde. Eine diesbezügliche begründete Entscheidung ergeht schriftlich an die Antragstellerin.
11. Die gegenüber der Behörde für den Flugbetrieb als verantwortlich benannte Person, der Leiter der medizinischen Hubschraubereinsätze sowie der Sicherheits- und der Qualitätsmanager haben zusammen mit dem verantwortlichen Betriebsleiter eine laufende interne Aufsicht über die Umsetzung dieser Freistellung zu führen und der darüber erstellte Bericht ist dem Bereich Flugbetrieb sowie dem Sachgebiet Flugmedizin der Austro Control GmbH unaufgefordert zu übermitteln.
12. Der Sicherheits- und Qualitätsmanager muss die Einhaltung der Auflagen dieses Bescheides im Rahmen der internen Aufsicht (Audit) überprüfen und dokumentieren.

Wenn die flugmedizinische Untersuchung des Piloten ergibt, dass dieser nicht für die Durchführung von Hubschraubereinsätzen geeignet ist, wird entweder ein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 ohne die unter 4. genannte Einschränkung ausgestellt oder die Ausstellung eines solchen gänzlich verweigert.

Die Antragstellerin deckt mit Einhaltung dieser Auflagen nicht nur die medizinischen Aspekte von FCL.065 *leg cit* ab und mildert möglicherweise negative Auswirkungen der Freistellung, sondern implementiert auch Verfahren, die der Organisation und der zuständigen Behörde die Möglichkeit geben, die festgelegten Sicherheitsmaßnahmen zu überprüfen.

II.

Für die vorliegende Genehmigung wird gemäß §§ 1 und 3 Abs 1 Austro Control-Gebührenverordnung (ACGV, BGBl Nr 2/1994 idgF) nach Tarifpost 95 (EUR 346,00) iVm Tarifpost 92 lit a (4 x EUR 71,00) eine Gebühr von EUR 630,00 jeweils zuzüglich 20 % Umsatzsteuer (in Höhe von insgesamt EUR 126,00) vorgeschrieben.

Der Gesamtbetrag iHv EUR 756,00 (inkl. 20% Umsatzsteuer) ist nach Rechtskraft des Bescheides innerhalb von 14 Tagen nach Erhalt der Rechnung auf das Konto der Austro Control GmbH zur Anweisung zu bringen.

Die Rechnung inkl. Erlagschein wird nach Rechtskraft des Bescheides gesondert übermittelt.

HINWEIS

Für den Antrag sind gemäß § 14 TP 6 Abs. 1 Gebührengesetz 1957 (GebG 1957, BGBl Nr 267/1957 idgF) eine Gebühr von EUR 14,30 zu entrichten.

Die Gebühren sind ebenfalls mittels des der Rechnung beiliegenden Erlagscheins (Konto Nr.: 90005503, BLZ 60000) oder durch Überweisung (IBAN: AT85 6000 0000 9000 5503 / BIC: OPSKATWW) innerhalb von 14 Tagen nach Rechtskraft dieses Bescheides und Erhalt der Rechnung auf das Konto der Austro Control GmbH zur Anweisung zu bringen. Diese Gebühren werden von der Austro Control GmbH für das Bundesministerium für Finanzen eingehoben und an Finanzamt für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel abgeführt.

BEGRÜNDUNG

Zu Spruchpunkt 1

Die Freistellung ermöglicht den Einsatz von über 60 jährigen Piloten für HEMS-Flüge auch nach dem 8.4.2013. Bis zum In-Kraft-Treten der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wurden inländische HEMS-Flüge nach österreichischem Recht und danach durch Freistellungen gemäß Artikel 14 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 iVm. VO (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) FCL.065 in der Form von Bescheiden der Austro Control GmbH von der Pflicht zur Beschäftigung von Piloten unter 60 Jahren im gewerblichen Einpilotenbetrieb befreit.

Für die Antragstellerin besteht einerseits ein betriebliches Erfordernis die von ihr betriebenen

Hubschrauber im Einpilotenbetrieb einzusetzen, da die Leistung des verwendeten Musters einen Mehrpilotenbetrieb im alpinen Bereich nicht zulässt. Gleichzeitig besteht auf Grund der anspruchsvollen Tätigkeit des HEMS-Piloten, welche eine entsprechende Erfahrung und Qualifikation voraussetzt, ein Mangel an qualifizierten jungen Hubschrauberpiloten, welche stattdessen im Einpilotenbetrieb eingesetzt werden können. Diesem betrieblichen Erfordernis kann somit nicht unter Einhaltung der anwendbaren Bestimmungen des Teiles-FCL begegnet werden.

Die unter Rücksicht auf entsprechende medizinische Studien festgelegten Auflagen (Minderungsmaßnahmen) in diesem Bescheid verhindern eine Beeinträchtigung des Sicherheitsniveaus, nachdem die Erfahrung mit bereits erteilten Freistellungen für andere HEMS-Betreiber gezeigt hat, dass die in diesem Bescheid festgelegten Auflagen geeignete Instrumente zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt oder zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus für über 60 jährige Piloten darstellen.

Die Aufnahme der Auflagen war zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt sowie zur Sicherstellung der Einhaltung aller anwendbaren Rechtsvorschriften erforderlich.

In Bezug auf den Schutz der Umwelt besteht kein nennenswerter Unterschied zur Durchführung der HEMS-Einsätze im Mehrpilotenbetrieb, weshalb hier keine Minderungsmaßnahmen zu verhängen sind.

Eine Verzerrung des Wettbewerbs durch Erteilung dieser Ausnahme kann ausgeschlossen werden, nachdem die Durchführung von Rettungseinsätzen einem gesetzlich regulierten Zuteilungssystem unterliegt und somit für das Anbieten dieser Dienste gar kein Markt besteht. Zudem wurde eine entsprechende Ausnahme auch allen anderen österreichischen HEMS-Betreibern, welche eine solche beantragt hatten, gewährt.

Die Befristung bis 31.12.2020 ist ein angemessener Zeitraum, um einerseits die adäquate Umsetzung und Zweckmäßigkeit der festgelegten Auflagen überprüfen zu können und andererseits der Antragstellerin genug Zeit zu gewähren die notwendigen betrieblichen Anpassungen vorzunehmen, welche notwendig sind, um die unter I. festgelegten Nebenbestimmungen zu erfüllen.

Da dem Antrag der Partei vollinhaltlich Rechnung getragen wurde, entfällt gemäß § 58 Abs. 2 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) eine weitere Begründung.

HINWEIS

Austro Control GmbH weist darauf hin, dass die gegenständliche Freistellung gemäß Art. 71 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 widerrufen wird, wenn die Europäische Kommission die Entscheidung trifft, diese Freistellung nicht zu gestatten.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Zu Spruchpunkt 2

Die Gebühren gemäß ACGV und GebG gründen sich auf die im Spruch angeführten Tarifposten. Gemäß Tarifpost 95 sind EUR 346,-- (exkl. 20 % Umsatzsteuer) zu verrechnen sowie EUR 284,00 (exkl. 20 % Umsatzsteuer) für den Zeitaufwand im Ausmaß von gesamt 2 Stunden (EUR 71,-- pro Organ und angefangenen halber Stunde).

Diese 2 Stunden ergaben sich aufgrund der erforderlichen Abänderung des ursprünglichen Bescheides und der Änderung der dort festgelegten Nebenbestimmungen, der Erörterung derselben mit der Antragstellerin sowie der Erstellung einer entsprechenden Meldung an die EASA.

Die 4 angefangenen halben Stunden wurden von insgesamt einem Mitarbeiter geleistet.

Der Gesamtbetrag ergibt somit EUR 756,00 (inkl. 20% Umsatzsteuer).

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** nach Zustellung dieses Bescheides **schriftlich bei der Austro Control GmbH einzubringen**. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben zu enthalten, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist.

Die Beschwerde kann auch mittels Telefax an 05 1703 1766 oder per E-Mail an die dafür vorgesehene Adresse  austrocontrol.at übermittelt werden.

Bitte beachten Sie, dass der Absender / die Absenderin die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

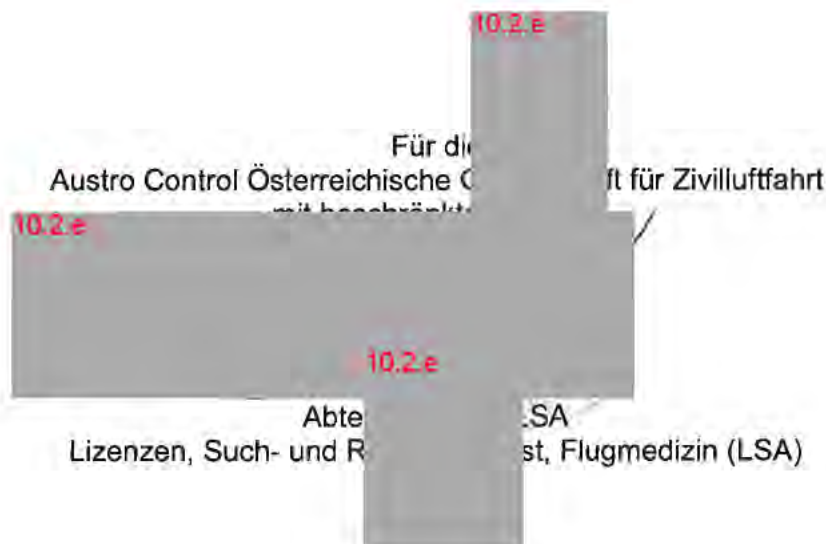
Hinweis

Gemäß der Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend die Gebühr für Eingaben beim Bundesverwaltungsgericht (BuLVwG-EGebV, Eingabengebührverordnung, BGBl. II Nr. 387/2014) beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden (samt Beilagen) **30 Euro**.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks (Geschäftszahl des Bescheides) mit Einbringung der Beschwerde durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten.

Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen bestätigten Zahlungsbeleg im Original oder durch einen Ausdruck über die erfolgte Zahlungsanweisung nachzuweisen.

Dieser Beleg ist der Beschwerde anzuschließen.





Exemption notification Art. 71(2)

Ref # [chrono/record num.]

Article 71(2) of Regulation (EU) 2018/1139

Exemption Notification form

This template reflects the information needed to notify a flexibility provision which duration or cumulative duration (when it is a repetitive measure) is above 8 months.

Providing the data in English will assist in processing the Agency recommendation in a timely manner, increase transparency and facilitate further enquiry.

EASA reference

Will be given by EASA upon receipt.

*Fields marked with * are compulsory.*

Notifying State	
* Member or Associated State ⁱ	Austria
* Reference of the notification from the State ⁱⁱ	LSA000-0001/45-19
* Contact Details of NAA ⁱⁱⁱ	Name: 10.2.e Email: 10.2.e @austrocontrol.at Telephone: 10.2.e
* Date of the notification ^{iv}	25/02/2019
Exemption	
* Title ^v	Exemption from FCL.065 of Appendix I of Regulation (EU) 1178/2011
* Domain ^{vi}	ACW
* Repetitive exemption? ^{vii}	A) NO ☒ (duration should be above 8 months): Valid from 25.02.2019 to 31.12.2020 B) YES ☐ a) Valid from *..... to *..... b) List of previous exemption(s): 1. MS Reference: 2. EASA Reference: 3. Valid from *..... to *..... (add several if needed)





Exemption notification Art. 71(2)

Ref # [chrono/record num.]

* Exempted requirements ^{viii}	FCL.065 of Appendix I of Regulation (EU) 1178/2011
* Summary of the exemption ^{ix}	1) Austria had an exemption from JAR-FCL 2.060 for domestic CAT-flights, so that the Age-60-Rule of FCL.065 was not part of the national Austrian aviation law with the effect that in the past pilots were serving in CAT/HEMS-operation who have already attained an age of 60 years or more. 2) Although older pilots were allowed to fly in CAT/HEMS-operations Austrian operators have statistically proven in his application that in the last years (since 1980) there was not only one accident or serious incident in HEMS-operation involving an older pilot than 60 years which was linked to the age of the pilot. 3) All results of the above mentioned studies have shown that pilots who attained the age of 60 are not subject to cognitive deficits which lead to a higher safety risk. 4) The only remaining risk is a medical risk to become suddenly unfit to fly (pilot's incapacitation). The intermediate result of the study which was discussed with EASA in regard to the previous exemptions for other HEMS-operators has shown that the risk to become incapable to fly during a flight is very unlikely to happen. This is the result of a very short interval for the revalidation of class I medicals above 40 years of pilot's age (6 month according to MED.A.045(a)(2)(i)). Nevertheless there is still no valid data of HEMS-pilots older than 60 years and concrete risks are not faceable. For that reason mitigating measures have to be set to reach the same level of safety compared to the HEMS operations with pilots younger than 60 years. 5) Furthermore there are 2 specific details which decrease the risk again in HEMS-operation: • The average duration of a HEMS-mission is about 26 minutes, resulting in ~ 150 hours of flight time per pilot per year. The exposure to a risk of pilot's incapacitation during a flight is therefore significantly lower in comparison to an aeroplane pilot serving hundreds of hours per year on a flightdeck. • In most cases the operation of a HEMS-helicopter is very close to the surface of the earth and in the higher number of cases over an area where an emergency landing can be performed. So even if an incapacitation of the pilot occurs, it is quite probable that it is not sudden and that it allows the pilot to land the helicopter within minutes at a suitable area.
* Reasons for granting it ^x	☐ Unforeseeable circumstances ☒ Urgent operational needs 1. Austria had an exemption from JAR-FCL 2.060 for domestic CAT-flights, so that the age-60-rule of FCL.065 was not part of the national Austrian Aviation Act with the effect that in the past pilots were serving in





Exemption notification Art. 71(2)

Ref # [chrono/record num.]

CAT/HEMS-operations who have already attained the age of 60 years or more.

2. Although older pilots were allowed to fly in CAT/HEMS-operations the Austrian operators have statistically proven that in the last years (since 1980) there was not only one accident or serious incident in HEMS-operations involving a pilot older than 60 years which was linked to the age of the pilot.
3. The operator operates a type of aircraft (Airbus Helicopter H135 (formerly known as EC135) - different variants) with a crew of three persons: the pilot, the technical crew member (serving also as paramedic) and the medical passenger. If there was a fourth person (namely a second pilot < 60 years to operate the H135 as a multi pilot aircraft) the limits of the aircraft would be reached very often (mass vs. performance in relation to pressure altitude - "hot & high") and many missions in the mountainous areas of Austria could not be performed.
4. Of course it would have a very negative economical effect on the operator if he was forced to have a second pilot on board the aircraft. All economical calculations (for example the amounts of money refunded by the Social Security Authorities) and all contracts with the provinces of Austria are based on a calculation with 1 pilot.
5. The regular age for retirement in Austria is 65. FCL.065 therefore generates a certain number of people who become legally incapable of working as a pilot in commercial air transport without being in the position to retire. These people will not be able to find an adequate alternative professional activity. It has to be added that the respective people served their whole life for the benefit of the public.
6. Another operator which was granted a similar exemption has participated in a scientific study, led by the Medical University of Munich (Klinikum der Universität München), with the result that pilots who attained an age of more than 60 years are not subject to a significant higher risk to be involved in an accident or serious incident than younger pilots.
7. This study was completed in June 2013 and EASA was informed about the results. No higher risk which could not be mitigated was shown within the study.
8. This study was extended in 2016 to more pilots in more countries (especially the countries of Eastern Europe were involved); the results of the extended study were presented to EASA in spring 2017, there was no higher risk visible.
9. That operator conducted an extensive "Risk Assessment". In this risk assessment the following influences were considered:
 - extreme low / high temperatures
 - night operations (with or without NVIS)
 - huge changes of altitude in a high frequency
 - concentrated difficult operations in urban environment, etc.

This risk assessment is incorporated in this operator's safety management; the scheduling of affected pilots will be based on the outcome of this risk assessment.





Exemption notification Art. 71(2)

Ref # [chrono/record num.]

Over all the risk assessment showed that the mitigating measures suggested below lead to an acceptable low level of risk (see attachment).

10. It is necessary to grant the exemption until 31.12.2020 to provide for an adequate amount of time for the approval process.

* Summary of Mitigating measures, if any ^{xi}

- ☐ N/A
☒ YES:

The operator will implement some mitigating measures which undoubtedly avoid an adverse affect to the level of safety provided in FCL.065, keeping also in mind that a medical doctor is permanently present in a HEMS operating base and during each mission:

The operator has included the following process as a procedure in his operational manual:

1. Inform the postholders and pilots concerned about the content of this exemption.
2. Notify the pilots' names who will reach the age of 60 to the competent authority – at the latest 6 months before the pilots' 60th birthdays or in case of a new employment in advance. The competent authority has to add this information to the pilots' medical file.
3. Inform the pilots of required further examinations. Additionally to the medical examination class 1, which has to be performed every 6 months according to Part-MED by an Aeromedical Examiner, the following additional examinations shall be made:

at first examination after reaching the age of 60 or within 6 month before the pilot's 60th birthday:

- Laboratory report: Thyroidea stimulating hormone (TSH), cholesterol, high-density lipoprotein (HDL), low-density lipoprotein (LDL), triqlyceride, HBA1C, haemocult-testing;
- Extended ophthalmological examination by eye-specialist;
- Extended ENT examination by ENT-specialist incl. pure tone audiometry;
- Extended cardiovascular/internal examination by specialist for internal medicine/cardiology including ECG, exercise-ECG, echocardiography, sonoqraphy of the carotid arteries, abdomen-sonoqraphy;
- Neurological status elevated by a specialist for neurology
- Extended psychological test incl. cognitive skills and performance performed by a certified aviation psychologist

at each examination:

- Laboratory report: complete blood count, GOT, GPT, gamma-GT, creatinine, blood urea, nitrogen (BUN), electrolytes, blood glucose;





Exemption notification Art. 71(2)

Ref # [chrono/record num.]

- Spirometry

every year:

- Laboratory report: Thyroidea stimulating hormone (TSH), cholesterol, high-density lipoprotein (HDL), low-density lipoprotein (LDL), triglyceride, HBA1C, haemocult-testing;

every 2 years:

- Extended ophthalmological examination by eye-specialist
- Extended ENT examination by ENT-specialist incl. pure tone audiometry
- Extended cardiovascular/internal examination by specialist for internal medicine/cardiology including ECG, exercise-ECG, echocardiography, sonography of the carotid arteries, abdomen- sonography;
- Neurological status elevated by a specialist for neurology

If indicated any further examination can be added. The AME has to transmit the results of these medical checks and all reports and refer the decision to the competent authority.

After the decision the Aeromedical Section of Austro Control will issue the medical certificate with the limitation "SIC" and "SSL – fit for single HEMS operations referring to exemption according to Art. 71 (2) Regulation (EC) 216/2008 for pilots older than 60 years".

The Aeromedical Section will contact the licencing department in order to reissue the licence with the following remark: 'Art. 14.2 age 60-exemption: approval for single HEMS operations with an adapted medical certificate (SSL)'.

The operator is obliged to consider prerequisites mentioned in point 6 prior to schedule pilots being older than 60 years.

6) To ensure the required safe performance, the following is implemented in the operations manual of the operator and must be taken into account when planning the operation schedule:

- a) The total duty time per year is limited to 1900 hours. During a reference period of 56 days the duty time is limited to 172,5h within 28 days.
- b) The minimum rest period after a duty period depends on the duration of the daily duty time within this duty period as follows:
 - o if the daily duty time during a duty period was up to 14 hours, the respective duty period is limited to a maximum of 7 consecutive days; the operator has to ensure two uninterrupted rest periods of minimum one hour each during each daily duty period;
 - o if the daily duty time during a duty period was more than 14 hours, the respective duty period is limited to a maximum of 5 consecutive days; the operator has to ensure three uninterrupted rest periods of minimum one hour each during each daily duty period.
 - o In case this schedule has to be disrupted and the resulting rest period needs to be interrupted to attend urgent operational needs, a minimum of 36 consecutive and





Exemption notification Art. 71(2)

Ref # [chrono/record num.]

uninterrupted rest hours has to be ensured before a pilot can initiate a new duty period. The operator thus shall ensure that disrupted rest time that could not be consumed as initially scheduled is recovered within a period of 28 days since the date the rest cycle was disrupted. Anyway, this should be used only in case of exceptional and unforeseen operational circumstances and not as regular scheduling rule.

- c) The minimum uninterrupted daily rest time will be 9 hours before initiating the next daily duty activity.
- d) The maximum daily block time is limited to 5 hours, provided that a mission already commenced can be completed;
- e) Pilots who attained the age of 60 years will not be deployed at HEMS operating bases which more than 3.5 HEMS-missions per day were started from in a revolving observation period of 3 years.

In the case of other activities of the pilot (second occupation) these interferences shall be taken into account by scheduling. The competent authority has to be consulted in doubtful cases.

- f) Avoid or limit the operation in case of extraordinary physical situations (for example: extreme high or low temperatures, huge changes of altitude in a high frequency, etc...).

7) The Postholder flight operation has to report to the Aero Medical Section at least every 3 months each incident occurring with pilots older than 60.

8) The Postholder flight operation has to visit the pilot in question or has to organise that the pilot in question is visited by an appropriate member of the operator's FI(H)- staff at least once in a six months period during the pilot's scheduled work time and perform a documented review on the quality of line operation performed by this pilot.

9) The operator has to introduce on its regular simulator checking programs an additional syllabus designed to evaluate the pilot's performance related to factors usually affected by the aging process such as multitasking management in unexpected workload conditions and with unexpected factors (heavy communication loads, unexpected system failures, operational distractions, unexpected environmental factors and threats), spatial awareness, dexterity, sound pilot decision making or any other factor that can be identified as relevant to the required performance of a pilot and that can be specially influenced by the natural aging process. The outcome of such checking should serve to evaluate the actual capacity of the pilot to perform single pilot operations. The results of this checking shall be recorded and should serve as well as part of the continuous pilot performance trend monitoring. This syllabus and the resulting simulator checking program should be incorporated into the operator's OM-D.

10) The Postholder flight operation of the HEMS operation will provide within 3 months the competent authority with all applicable data and statistics regarding the operation of the operator for all pilots older than 60.





Exemption notification Art. 71(2)

Ref # [chrono/record num.]

11) In any case and as a part of the NAA oversight over the operator, the relevant Flight Operations Inspector assigned to the operator can deny specific pilot approval for single pilot operations if he considers the actual risk level exceeds an acceptable level. This decision by the Flight Operations Inspector has to be issued in writing and has to be justified.

12) Once in a 6 months the Postholder flight operation, the director of the HEMS operation and the safety and quality manager together with the accountable manager have to perform a management review on the exemption process and provide a review report to the Operations Department as well as to the Aeromedical Section of the competent authority.

13) The safety and quality manager has to include this exemption process in his scheduled audit plan.

.....

If the additional medical check of the pilot unveils that the pilot is not fit to fly for HEMS only a class 1 medical certificate without the special limitation or a denial for a class 1 medical certificate shall be issued.

The operator therefore covers not only the medical aspects of FCL.065 and mitigates possibly negative effects of the exemption but will also establish management procedures which give the operator and the competent authority the opportunity to survey the level of safety.

Additional Observations:

There are five reasons why the competent authority decided to grant the exemption:

1. As stated above the mentioned study did not show a higher risk for pilots who attained the age of 60 years which could not be mitigated by the mentioned measures.
2. A national exemption from JAR-FCL 2.060 (without any mitigating measures) and similar exemptions on the basis of Article 14(4) of Regulation (EC) No 216/2008 have already been issued in the past and there was not only one accident or incident involving a pilot older than 60 years which was linked to the age of the pilot.
3. The exemption does not change the (Austrian) legal situation because until the applicability of Regulation (EU) No 1178/2011 in Austria, domestic HEMS-Flights were exempted from JAR-FCL 2.060 by Austrian law and between 08.04.2013 and the date of issue of this exemption some other HEMS operators were privileged by exemptions according to Article 14(4) of Regulation (EC) No 216/2008 issued by Austro Control.
4. Oversight during the period the other exemptions have been granted has shown that not all mitigating measures were appropriate tools to ensure safety or to increase the level of safety for pilots older than 60





Exemption notification Art. 71(2)

Ref # [chrono/record num.]

	years, but on the contrary have caused an immense administrative work for operators and the competent authority and were therefore deleted (e.g. daily examination by the medical doctor as a HEMS crew member, Transmission of Prof Check results, daily briefing). Otherwise some useful mitigating measures were missing and have now been added (extended psychological and cognitive testing, limitation SSL and SIC in the medical certificate, remark in the licence, concrete limitation of duty time etc.). 5. The Operator has to implement the mitigating measures mentioned above, so that the level of safety, provided by FCL.065, is not negatively affected.
* Type of operation ^{xii}	☐ N/A ☒ If applicable: Single-pilot HEMS
In case of non-approved change/repair ^{xiii}	☐ EASA Project number: ☐ If no Project number, indicate if change/repair, is: • Minor ☐ • Major ☐
Concerned entity(ies)	
* Organisation, operator, aerodrome or person whom the exemption is granted to ^{xiv}	Schider Helicopter-Service-GmbH, FN 227160i Unterwasser 57 6384 Waidring
Aircraft ^{xv}	EC135
Serial no. ^{xvi}	various
Registration ^{xvii}	registered in Austria
Attached documentation ^{xviii}	Decision LSA100-3/284-19

For instructions, please see details next page.





Exemption notification Art. 71(2)

Ref # [chrono/record num.]

Instructions

- ⁱ State where the notification of exemption comes from.
- ⁱⁱ Identification code given by the MS to that measure. Every notification should relate to one exemption only.
- ⁱⁱⁱ Provide contact details (e-mail and phone) of the NAA official in charge of this exemption in the case where additional information would be required by the Agency.
- ^{iv} Date of submission of Exemption's notification.
- ^v Briefly describe the issue the exemption addresses.
- ^{vi} Only one domain per notification:
- IAW – Initial Airworthiness
 - CAW – continuing Airworthiness – Maintenance
 - OPS – Air Operations
 - ACW – Aircrew
 - MED – Medical
 - ATM – Air traffic Management – Air Navigation Systems
 - ADR – Aerodromes
- If the flexibility measure is related to several domains, encode only the main one but mention the other(s) in the field "Summary of the exemption".
- ^{vii} Please encode dates with the format YYYY-MM-DD
- ^{viii} Refer to Implementing Act or Delegated Act, specifying the point, paragraph, alinea, etc...
- ^{ix} The description of the exemption should allow the Agency to provide a recommendation and demonstrate compliance with essential requirements.
- Note: In the case where the change/repair is handled by an approved Design Organisation, brief description of the change/repair shall allow the experts to evaluate the technical status of the change/repair and to assess if the exemption complies with the general safety objectives of the Basic Regulation.*
- ^x Please describe the unforeseeable circumstance or the urgent operational need or both.
- ^{xi} Please indicate the Mitigation measures taken, if any, for ensuring:
- Safety, environmental protection
 - Market distortion
 - Essential requirements
- ^{xii} If the information is relevant to the exemption, indicate the category of operations (e.g. Commercial Air Transport, private).
- ^{xiii} Please indicate classification (Minor / Major) of the change/repair.
- ^{xiv} Name of the organisation, operator or person whom the exemption is granted to. In case of Aerodrome it must then also be entered the ICAO location indicator.
- ^{xv} Refer to the aircraft type/model/variant concerned by the exemption (it can be several entries).
- ^{xvi} Refer to the serial number of the aircraft concerned by the exemption.
- ^{xvii} Refer to the registration of aircraft concerned by the exemption.
- ^{xviii} Please list all attached documents, e.g.:
- Notification granted by the NAA (compulsory)
 - Rough translation into English from other relevant documents
 - Etc...



10.2.e - ILT

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: vrijdag 1 maart 2019 11:58
Aan: 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT
Onderwerp: FW: EASA Recommendation 712-18-00010-PL - Exemption to Art.71(2) of Regulation (EU) 2018/1139 - POLAND
Bijlagen: 19D50453_Recommendation 712-18-00010_POLAND.pdf

FYI

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: Exemptions 10.2.e ilent.nl>
Verzonden: vrijdag 1 maart 2019 11:56
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: FW: EASA Recommendation 712-18-00010-PL - Exemption to Art.71(2) of Regulation (EU) 2018/1139 - POLAND

10.2.e

Betreft EASA zienswijze op Poolse ontheffing voor leeftijd van HEMS vliegers.

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 19 februari 2019 16:36
Aan: Exemptions 10.2.e
Onderwerp: FW: EASA Recommendation 712-18-00010-PL - Exemption to Art.71(2) of Regulation (EU) 2018/1139 - POLAND

Van: 10.2.e @easa.europa.eu>
Verzonden: dinsdag 19 februari 2019 15:06
Aan: 10.2.e @ec.europa.eu>;
10.2.e @bmvit.gv.at; 10.2.e @austrocontrol.at; 10.2.e @mobilit.fgov.be>;
10.2.e @mobilit.fgov.be; 10.2.e @caa.bg; 10.2.e @bazl.admin.ch>;
10.2.e @bazl.admin.ch; 10.2.e @dca.mcw.gov.cy>; 10.2.e @mdcr.cz;
10.2.e @bmvi.bund.de; 10.2.e @lba.de; 10.2.e @tbst.dk; 10.2.e @tbst.dk; 10.2.e @seguridadaerea.es;
10.2.e @seguridadaerea.es; 10.2.e @mkmm.ee; 10.2.e @ecaa.ee;
10.2.e @traficom.fi; 10.2.e @lvm.fi; 10.2.e @aviation-civile.gouv.fr;
10.2.e @aviation-civile.gouv.fr; 10.2.e @hcaa.gr; 10.2.e @ccaa.hr; 10.2.e @ccaa.hr;
10.2.e @nfm.gov.hu; 10.2.e @IAA.ie; 10.2.e @iaa.ie; 10.2.e @irr.is;
10.2.e @icetra.is; 10.2.e @enac.gov.it; 10.2.e @enac.gov.it; 10.2.e @llv.li; 10.2.e @llv.li;
10.2.e @llv.li; Virgilijus.Danilevicius@caa.lt; 10.2.e @av.etat.lu; 10.2.e @caa.gov.lv;
10.2.e @caa.gov.lv; 10.2.e @transport.gov.mt; 10.2.e @transport.gov.mt; 10.2.e
10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @caa.no;
10.2.e @caa.no; 10.2.e @ulc.gov.pl; 10.2.e @ulc.gov.pl; 10.2.e @anac.pt; 10.2.e @anac.pt;
10.2.e @caa.ro; 10.2.e @caa.ro>; 10.2.e @gov.si; 10.2.e @gov.si;
10.2.e @mindop.sk; 10.2.e @transportstyrelsen.se; 10.2.e @transportstyrelsen.se;
10.2.e @dft.gsi.gov.uk; 10.2.e @caa.co.uk; 10.2.e @ulc.gov.pl; 10.2.e @ulc.gov.pl'

10.2.e @ulc.gov.pl>; 10.2.e @ulc.gov.pl

CC: exemptions <10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e

EGGERDER

10.2.e @easa.europa.eu>

Onderwerp: EASA Recommendation 712-18-00010-PL - Exemption to Art.71(2) of Regulation (EU) 2018/1139 - POLAND

On behalf of EASA Flight Standards Directorate

Dear Madam / Sir,

In November 2018 POLAND notified the Commission, the Member States and the Agency of a temporary exemption granted based on Article 71(2) of Regulation (EU) 2018/1139.

Therefore please find attached the EASA Recommendation No 712-18-00010-PL.

Please note that the attachment is sent via email only. If you require the original paper copy, please request it by sending an email to: 10.2.e @easa.europa.eu.

With kind regards

10.2.e

Aircrew & Medical Coordination Assistant
European Union Aviation Safety Agency



Tel. 10.2.e
Headquarters: Konrad-Adenauer-Ufer 3, 50668 Cologne
Postal: Postfach 10 12 53, 50452 Cologne, Germany
An agency of the European Union

[Connect with us](#)

Recommendation N° 712-18-00010-PL on the notification by Poland about its decision to grant a temporary exemption from certain provisions of Commission Regulation (EU) 1178/2011 on the basis of Article 71(1) and 71(2) of Regulation (EU) No 2018/1139.

The Recommendation is: Positive

A) BACKGROUND

On 20/11/2018 Poland notified the Commission, EASA and the other Member States that it has exempted 25 pilots aged 60 to 64 years, employed by one HEMS operator, from Art. FCL.065 (a) of Annex I (Part-FCL) to Regulation 1178/2011¹ (the Aircrew Regulation), on the basis of article 71(2) of Regulation (EU) 2018/1139² (the Basic Regulation).

Poland mentioned in the exemption notification that the air carrier indicated the difficulty in obtaining pilots to carry out air operations by helicopters for emergency medical services (HEMS operations) as a premise to justify granting the requested exemption. Each year pilots reaching the age of 60 retire from duties and hence there is a shortage of new pilots available on the market. The air carrier has estimated that until 2025 forty-four pilots will leave service due to retirement at the age of 60. This data does not include random forces such as diseases or natural migration of staff members. Furthermore the fleet has been increased by the HEMS operator.

The exemption concerns 25 pilots aged between 60 to 64 years employed at *Lotnicze Pogotowie Ratunkowe*.

Poland granted one previous exemption from Art. FCL.065(a) in 2017 to their HEMS operator which was valid until 01 February 2019. The Agency issued at that time a positive recommendation No PL/02/2017. During these exemption, no additional risks or occurrences have been identified for pilots between age 60 and 65 flying in single pilot HEMS operations.

The Agency requested further information from Poland through email exchange to further clarify the justification and proposed mitigating measures. The last email with additional information was received by the Agency on 06 February 2019.

¹ Commission Regulation (EU) No 1178/2011 of 3 November 2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council (OJ L 311, 25.11.2011, p.1) (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1485167951357&uri=CELEX:32011R1178>)

² Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) No 2111/2005, (EC) No 1008/2008, (EU) No 996/2010, (EU) No 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) No 3922/91 (OJ L 212, 22.8.2018, p.1)

B) LEGAL FRAMEWORK

Article 71(1) and 71(2) of the Basic Regulation state the following:

"1. Member States may grant exemptions to any natural or legal person subject to this Regulation from the requirements applicable to that person pursuant to Chapter III, other than the essential requirements laid down in that Chapter, or to the delegated or implementing acts adopted on basis of that Chapter in the event of urgent unforeseeable circumstances affecting those persons or urgent operational needs of those persons, where all of the following conditions have been met:

- (a) it is not possible to adequately address those circumstances or needs in compliance with the applicable requirements;*
- (b) safety, environmental protection and compliance with the applicable essential requirements are ensured, where necessary through the application of mitigation measures;*
- (c) the Member State has mitigated any possible distortion of market conditions as a consequence of the granting of the exemption as far as possible; and (d) the exemption is limited in scope and duration to the extent strictly necessary and it is applied in a non-discriminatory manner. In such a case, the Member State concerned shall immediately notify the Commission, the Agency and the other Member States, through the repository established under Article 74, of the exemption granted, its duration, and the reason for granting it and, where applicable, the necessary mitigation measures applied.*

2. Where the exemption referred to in paragraph 1 of this Article was granted for a duration that exceeds eight consecutive months or where a Member State has granted the same exemption repetitively and its total duration exceeds eight months, the Agency shall assess whether the conditions set out in paragraph 1 of this Article have been met and shall issue, within three months from the date of the reception of the last notification referred to in paragraph 1 of this Article, a recommendation to the Commission as regards the outcome of that assessment. The Agency shall include that recommendation in the repository established under Article 74...."

The exemption refers to FCL.065(a) of Part-FCL, which reads: **"FCL.065 Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more in commercial air transport**

- (a) Age 60-64. Aeroplanes and helicopters. The holder of a pilot licence who has attained the age of 60 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport except as a member of a multi-pilot crew. "*

C) EVALUATION

The Agency has reviewed the exemption notified by Poland against the criteria of Article 71(1), namely the need to issue this exemption due to an urgent operational need, in conjunction with the criteria set forth in Article 71(1) whether the exemption is less restrictive than the applicable provisions, and whether it complies with the general safety objectives of the Basic Regulation.

The Agency notes that the scope of the exemption is limited to 25 pilots employed by the HEMS operator and the justification provided by Poland in regard to the shortage of HEMS pilots.

The Agency found that the information provided in the notification and the additional clarifications are sufficient to perform an evaluation of the exemption:

- (a) The operational need of a limited duration as required by Article 71(1) of the Basic Regulation is explained by the difficulty in obtaining pilots to carry out helicopters emergency medical services operations (HEMS operations). Every year, pilots at the age of 60 retire from duties and hence there is a shortage of new pilots available on the market. The operator estimated that until 2025, forty-four pilots will reach the age of 60. Furthermore the helicopter fleet for HEMS has increased.
- (b) The scope of this exemption is limited to 25 pilots involved in single-pilot helicopter HEMS operations employed by *Lotnicze Pogotowie Ratunkowe*.
- (c) The measures intended to mitigate the higher risks of incapacitation of pilots who passed the age of 60 years are explained in Poland's exemption notification. Pilots in single-pilot helicopter HEMS operations above the age of 60 years have to undergo extended medical examinations and tests tailored to the risk of incapacitation due to cardiovascular disease that is increasing with age. Additional examinations to properly evaluate the fitness to fly for pilots over the age of 60 are described in the Exemption Notification and cover the biochemical screening, extended ophthalmological and ENT examination, neurologic assessment and a psychological evaluation with the assessment of cognitive abilities. The fitness assessment is to be made by the medical assessor of the Polish Civil Aviation Authority, based on the examination reports provided by the Military Institute of Aviation Medicine in Warsaw. Based on his/her assessment, the Military Institute of Aviation Medicine in Warsaw, acting as an Aeromedical Centre, is authorized to issue the medical certificate.
- (d) With regard to operational performance, measures are taken to ensure that operations performed by the pilot that is subject to this exemption are closely monitored.
- (e) The flight operations postholder has to provide regular reports regarding the pilots' performance and occurrences involving pilots that are subject to this exemption to the Operations Department and Aeromedical Section of the Competent Authority, as detailed in the exemption notification.
- (f) Individual termination criteria for the applicability of the exemption are defined in the exemption notification.
- (g) Following the request for additional information, the Polish Civil Aviation Authority confirmed that, in accordance with the Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy on the FTL for crew members in CAT operations with helicopters and for crew members in HEMS, the Flight Duty Period is of 12 hours maximum.
- (h) Poland also confirmed that the exemption is intended for HEMS operations within the Polish territory and that an information letter in this regard was sent to HEMS operator. Furthermore, Poland confirmed that this limitation to national territory is intended, not only as a safety mitigating measure, but also as a mitigation for any potential market distortion at European level.

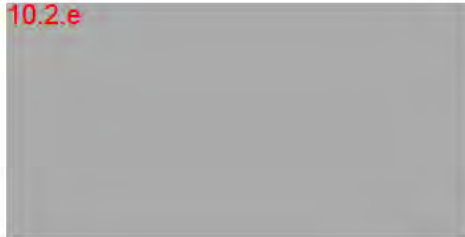
After having assessed the justification and the mitigating measures as explained in the exemption notification submitted by Poland, and the additional informations provided by the Polish Civil Aviation Authority, the Agency does not see a reason to consider that this exemption does not comply with the general safety objectives of the Basic Regulation.

D) CONCLUSION

Having reviewed the exemption notified by Poland, the Agency sees no reason to consider that the proposed exemption does not comply with the general safety objectives of the Basic Regulation.

Signed on 19.02.2019

10.2.e



10.2.e - ILT

Van: 10.2.e ILT
Verzonden: vrijdag 15 maart 2019 12:52
Aan: 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT
Onderwerp: FW: EASA Recommendation 712-18-00015-SK - Exemption to Art.71(2) of Regulation (EU) 2018/1139 - SLOVAK REPUBLIC
Bijlagen: 19D50463_Recommendation 712-18-00015_SLOVAK REPUBLIC.pdf

FYI

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: Exemptions <10.2.e @ilent.nl>
Verzonden: vrijdag 15 maart 2019 12:49
Aan: 10.2.e - ILT <10.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: FW: EASA Recommendation 712-18-00015-SK - Exemption to Art.71(2) of Regulation (EU) 2018/1139 - SLOVAK REPUBLIC

10.2.e

Betreft positieve assessment van EASA over Slovaakse ontheffing pilot age HEMS vliegers.

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 12 maart 2019 11:03
Aan: Exemptions 10.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: FW: EASA Recommendation 712-18-00015-SK - Exemption to Art.71(2) of Regulation (EU) 2018/1139 - SLOVAK REPUBLIC

Van: 10.2.e @easa.europa.eu>
Verzonden: dinsdag 12 maart 2019 11:02
Aan: MOVE-EXEMPTIONS&DEROGATIONS 10.2.e @ec.europa.eu>;
10.2.e @bmvit.gv.at; 10.2.e @austrocontrol.at; 10.2.e @mobilit.fgov.be>;
10.2.e @mobilit.fgov.be; 10.2.e @caa.bg; 10.2.e @bazl.admin.ch>;
10.2.e @bazl.admin.ch; 10.2.e @dca.mcw.gov.cy>; 10.2.e @mdcr.cz;
10.2.e @bmvi.bund.de; 10.2.e @lba.de; 10.2.e @tbst.dk; 10.2.e @tbst.dk; 10.2.e @seguridadaerea.es;
10.2.e @seguridadaerea.es; 10.2.e @mkmm.ee; 10.2.e @ecaa.ee;
10.2.e @traficom.fi; 10.2.e @lvm.fi; 10.2.e @aviation-civile.gouv.fr;
10.2.e @aviation-civile.gouv.fr; 10.2.e @hcaa.gr; 10.2.e @ccaa.hr; 10.2.e @ccaa.hr;
10.2.e @nfm.gov.hu; 10.2.e @IAA.ie; 10.2.e @iaa.ie; 10.2.e @irr.is;
10.2.e @icetra.is; 10.2.e @enac.gov.it; 10.2.e @enac.gov.it; 10.2.e @llv.li; 10.2.e @llv.li;
10.2.e fitz@llv.li; 10.2.e @ltsa.lrv.lt; 10.2.e @ltsa.lrv.lt; 10.2.e @ltsa.lrv.lt;
10.2.e @av.etat.lu; 10.2.e @caa.gov.lv; 10.2.e @caa.gov.lv;
10.2.e @transport.gov.mt; 10.2.e @transport.gov.mt; 10.2.e - DGB
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e caa.no; 10.2.e @caa.no;
10.2.e @ulc.gov.pl; 10.2.e @ulc.gov.pl; 10.2.e @anac.pt; 10.2.e @anac.pt; 10.2.e @caa.ro; 10.2.e
10.2.e @caa.ro>; 10.2.e @gov.si; 10.2.e @gov.si; 10.2.e @mindop.sk;
10.2.e @transportstyrelsen.se; 10.2.e @transportstyrelsen.se;

10.2.e @dft.gsi.gov.uk; 10.2.e @caa.co.uk; 10.2.e @nsat.sk; 10.2.e @nsat.sk'
10.2.e @nsat.sk>
CC: exemptions <10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e
10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e @easa.europa.eu>; 10.2.e
10.2.e @easa.europa.eu>

Onderwerp: EASA Recommendation 712-18-00015-SK - Exemption to Art.71(2) of Regulation (EU) 2018/1139 - SLOVAK REPUBLIC

[On behalf of EASA Flight Standards Directorate](#)

Dear Madam / Sir,

In December 2018 the SLOVAK REPUBLIC notified the Commission, the Member States and the Agency of a temporary exemption granted based on Article 71(2) of Regulation (EU) 2018/1139. Therefore please find attached the EASA Recommendation No 712-18-00015-SK.

Please note that the attachment is sent via email only. If you require the original paper copy, please request it by sending an email to: 10.2.e @easa.europa.eu.

With kind regards

10.2.e

Aircrew & Medical Coordination Assistant
European Union Aviation Safety Agency



EASA

Tel.: 10.2.e

Headquarters: Konrad-Adenauer-Ufer 3, 50668 Cologne

Postal: Postfach 10 12 53, 50452 Cologne, Germany

An agency of the European Union 

[Connect with us](#)

Recommendation N° 712-18-00015-SK on the notification by Slovak Republic about its decision to grant a temporary exemption from certain provisions of Commission Regulation (EU) 1178/2011 on the basis of Article 71(1) and 71(2) of Regulation (EU) No 2018/1139.

The Recommendation is: Positive

A) BACKGROUND

On 21/12/2018 the Slovak Republic notified the Commission, EASA and the other Member States that it has exempted 4 pilots aged 60 to 64 years, employed by one HEMS operator, from Art. FCL.065 (a) of Annex I (Part-FCL) to Regulation 1178/2011¹ (the Aircrew Regulation), on the basis of article 71(1) of Regulation (EU) 2018/1139² (the Basic Regulation).

Slovak Republic mentioned in the exemption notification that the HEMS operations require all available HEMS pilots younger than 65 to be assigned in order to guarantee a minimal acceptable coverage of the territory of the Slovak Republic, until a sufficient number of adequately trained and qualified HEMS pilots younger than 60 years are available.

The exemption is foreseen for 4 pilots aged between 60 to 64 years employed by Air Transport Europe.

Slovak Republic granted a previous exemption from FCL.065 (a) in 2016 to their HEMS operator. The previous exemption granted by the Slovak Republic was valid until 31 December 2018. The Agency issued at that time a positive recommendation No SK/01/2017. During this exemption period no additional risks or occurrences have been identified for pilots between age 60 and 65 flying in single pilot HEMS operations.

The Agency requested further information from the Transport Authority (TA-SK) through email exchange to further clarify the justification and proposed mitigating measures. The last email from TA-SK with additional information was received by the Agency on 22 February 2019.

¹ Commission Regulation (EU) No 1178/2011 of 3 November 2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council (OJ L 311, 25.11.2011, p.1) (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1485167951357&uri=CELEX:32011R1178>)

² Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) No 2111/2005, (EC) No 1008/2008, (EU) No 996/2010, (EU) No 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) No 3922/91 (OJ L 212, 22.8.2018, p.1)

B) LEGAL FRAMEWORK

Article 71(1) and 71(2) of the Basic Regulation state the following:

“1. Member States may grant exemptions to any natural or legal person subject to this Regulation from the requirements applicable to that person pursuant to Chapter III, other than the essential requirements laid down in that Chapter, or to the delegated or implementing acts adopted on basis of that Chapter in the event of urgent unforeseeable circumstances affecting those persons or urgent operational needs of those persons, where all of the following conditions have been met:

- (a) it is not possible to adequately address those circumstances or needs in compliance with the applicable requirements;*
- (b) safety, environmental protection and compliance with the applicable essential requirements are ensured, where necessary through the application of mitigation measures;*
- (c) the Member State has mitigated any possible distortion of market conditions as a consequence of the granting of the exemption as far as possible; and (d) the exemption is limited in scope and duration to the extent strictly necessary and it is applied in a non-discriminatory manner. In such a case, the Member State concerned shall immediately notify the Commission, the Agency and the other Member States, through the repository established under Article 74, of the exemption granted, its duration, and the reason for granting it and, where applicable, the necessary mitigation measures applied.*

2. Where the exemption referred to in paragraph 1 of this Article was granted for a duration that exceeds eight consecutive months or where a Member State has granted the same exemption repetitively and its total duration exceeds eight months, the Agency shall assess whether the conditions set out in paragraph 1 of this Article have been met and shall issue, within three months from the date of the reception of the last notification referred to in paragraph 1 of this Article, a recommendation to the Commission as regards the outcome of that assessment. The Agency shall include that recommendation in the repository established under Article 74....”

The exemption refers to FCL.065(a) of Part-FCL, which reads: **“FCL.065 Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more in commercial air transport**

- (a) Age 60-64. Aeroplanes and helicopters. The holder of a pilot licence who has attained the age of 60 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport except as a member of a multi-pilot crew. “*

C) EVALUATION

The Agency has reviewed the exemption notified by the Slovak Republic against the criteria of Article 71(1), namely the need to issue this exemption due to an urgent operational need, in conjunction with the criteria set forth in Article 71(1) whether the exemption is less restrictive than the applicable provisions, and whether it complies with the general safety objectives of the Basic Regulation.

First of all, it should be highlighted that the exemption at hand is foreseen for 4 pilots that have reached or will reach the age of 60 during the validity period of this exemption. These pilots are employed by the HEMS operator requesting the exemption, as mentioned in the exemption notification form.

Furthermore, the Agency takes note of the justification provided by TA-SK with regard to shortage of HEMS pilots as described in the exemption notification, as well as the urgency derived from it as it was explained through the additional information provided.

The Agency found that the information provided in the notification and the additional clarifications are sufficient to perform an evaluation of the exemption as follows:

- (a) The urgent operational need as required by Article 71(1) of the Basic Regulation is explained by the difficulty in obtaining pilots to carry out air operations by helicopters for emergency medical services (HEMS operations).
- (b) The scope of this exemption is limited to 4 pilots involved in single-pilot helicopter HEMS operations employed by Air Transport Europe (ATE).
- (c) The measures intended to mitigate the higher risks of incapacitation of pilots who passed the age of 60 years are explained in the TA-SK's exemption notification. Regarding the medical risk mitigating measures, pilots in single-pilot helicopter HEMS operations above the age of 60 years have to undergo extended medical examinations and tests tailored to the incapacitation risk due to cardiovascular disease that is increasing with age. Additional examinations to properly evaluate the fitness to fly for pilots over the age of 60 are described in the exemption notification and cover the biochemical screening, extended ophthalmological examination, neurologic/psychiatric assessment and a psychological evaluation with the assessment of cognitive abilities. The examinations are performed every year in the same aero-medical centre (AeMC). The fitness assessment and issuance of the medical certificate is to be made by the Medical Assessor of the TA-SK based on the examination reports provided by the AeMC.
- (d) The operator proficiency check (OPC) and line check (LC) are performed by designated type rating examiners (TRE) and the content is enhanced as described in the exemption notification to encompass the assessment of the cognitive and perceptual abilities in addition to the flying skills.
- (e) The HEMS operator has to provide reports regarding the pilots' performance and occurrences involving pilots that are subject to this exemption to the TA-SK, as detailed in the exemption notification.
- (f) Individual termination criteria for the applicability of the exemption have been defined in the exemption notification.
- (g) Following the request for additional information, TA-SK confirmed that in accordance with the National Requirements on the FTL for crew members in HEMS operations, the FDP is of maximum 14 hours/24 hours and maximum 60 hours/week. Additionally maximum in 7 days – average 7 days FDP including standby – not more than 48 hours/4 consecutive months.
- (h) TA-SK also confirmed that the exemption is intended for HEMS operations within the Slovak Republic territory and that an information letter in this regard was sent to the HEMS operator. Furthermore, TA-SK confirmed that this limitation to national territory is intended not only as a safety mitigating measure but also as a mitigating for any potential market distortion at European level.

After having assessed the justification and the mitigating measures as explained in the exemption notification submitted by the Slovak Republic, and the additional informations provided by TA-SK, the Agency does not see any reason to consider that this exemption does not comply with the general safety objectives of the Basic Regulation.

D) CONCLUSION

Having reviewed the exemption notified by the Slovak Republic, the Agency sees no reason to consider that the proposed exemption does not comply with the general safety objectives of the Basic Regulation.

Signed on 11.03.2019

10.2.e



Flight Standards Director

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: maandag 6 mei 2019 18:38
Aan: 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - DGB;
10.2.e - DGB; 10.2.e - ILT
CC: 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT
10.2.e - ILT
Onderwerp: FW: ontheffing op verbod commercieel vervoer na 60
Bijlagen: 20190419-uitspraak-op-bezwaar.pdf

Allen,
Zie hieronder de reactie van heer 10.2.e op de 'beslissing op bezwaar' naar aanleiding van het verzoek tot ontheffing om na de leeftijd van 60 jaar te mogen doorvliegen in een CAT operatie.

Met vriendelijke groet

10.2.e

Van: 10.2.e @hetnet.nl <10.2.e@hetnet.nl>
Verzonden: zondag 5 mei 2019 10:57
Aan: 'HeliCentre - 10.2.e@HeliCentre.eu'; 'Secretariaat NACA' <10.2.e@naca.nl>;
10.2.e@anwb-maa.nl>; 10.2.e@10.2.e.nl>; 10.2.e@heli holland.nl
CC: 10.2.e - ILT <10.2.e@ILenT.nl>
Onderwerp: ontheffing op verbod commercieel vervoer na 60

L.S.,

Zoals jullie weten hebben HeliAir B.V. en ondergetekende een verzoek gedaan bij ILT om (beperkt) commercieel vervoer na 60 te mogen uitvoeren.

Dat verzoek is afgewezen en in bezwaar nogmaals afgewezen. Nu staat de gang naar de rechter open.

Ons verzoek was o.a. als volgt gemotiveerd:

- ICAO heeft alleen een beperking op internationaal commercial transport, ook in NON EASA landen wordt nationaal SP CAT toegestaan (daaronder Aruba)
- EASA staat High Risk SPO en instructie toe maar beperkt Low Risk vervoer zoals een paar uurtjes rondvluchten op Koningsdag
- Het betreft NIET een medische beperking zoals soms gesuggereerd wordt want aanvrager heeft een medical class 1 zonder beperkingen
- Aan High Risk HEMS zijn ontheffingen afgegeven terwijl daar in slecht-weer, VFR-nacht en 12 uurs diensten gevlogen worden
- We nemen dezelfde mitigerende maatregelen als in de ANWB ontheffingen 2018/35284 en 2018/35283 medisch en extra Linechecks en Profchecks
- EASA standpunt is tot 65 jaar CAT toe te staan, we zullen de verdere aanbevelingen volgen
- Dringend en onvoorzienbaar vanwege het gebrek aan ervaren personeel (die willen allemaal HEMS vliegen in binnen en buitenland)
- Ondergetekende is postholder en zal current/recent moeten blijven op de 4/5 types in die rollen cf wetgeving

- Dringend en onvoorzienbaar vanwege verhogen pensioenleeftijden
- Gelijkheid met (en lager risico dan) de HEMS vliegoperatie

In de bijlage de afwijzing op bezwaar.

Op onze motivatie t.a.v. risico's en veiligheid wordt **helemaal niet** ingegaan.

Bijzondere is dat gesteld wordt (blad 6 uit 9) dat de HEMS vluchten slecht bij uitzondering passagiers vervoeren. Bijzonder omdat de status van de arts aan boord PASSAGIER is. Daarnaast worden wel stagiaires en patiënten op regelmatige basis vervoerd .

Getallen over de afgelopen 15 jaar heb ik natuurlijk wel. Ik denk dat er niet genoeg andere argumenten te bedenken waren om ongelijkheid aan te tonen.

De ontheffingen aan de 2 vliegers HEMS zijn door ILT op hun medical als **restrictie** bijgeschreven.

Lijkt ons een verkeerde plek, het is namelijk een beperking uit FCL en niet uit MED.

Alle documentatie hierover hebben we conform de wet Openbaarheid Bestuur verkregen.

Dit terzijde.

HeliAir kan de lasten van een verdere juridische procedure niet dragen.

En ik ben intussen 63, de gang naar de rechter gaat me denk ik niets meer opleveren.

ILT wil niet handelen volgens aanbeveling EASA en waarom is ons niet helder.

EASA zal naar verwachting binnen 2 jaar met een aanpassing van de regelgeving komen.

Als de NACA of andere individuele vliegers er iets in zien, we hebben de andere ontheffingen en stukken van de procedures natuurlijk compleet.

Met groet,

10.2.e

Weversteeg 12

6731 BG Otterlo

GSM. 10.2.e

10.2.e @hetnet.nl

www.wentelwiek.nl

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e ILT
Verzonden: maandag 20 mei 2019 16:13
Aan: Team Luchtvaart Operaties en SAFA
Onderwerp: FW: Leeftijd 60+ vliegers

Beste collega's

Ter info

Met vriendelijke groet

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e DGB 10.2.e @minienw.nl>
Datum: maandag 20 mei 2019 15:53
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Leeftijd 60+ vliegers

Beste 10.2.e

11.1

Vooralsnog wil ik eerst weten of EASA deze aanbeveling over gaat nemen en in Europese regelgeving gaat verwerken. 10.2.e, 11.1

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - ILT <10.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: vrijdag 10 mei 2019 13:01
Aan: 10.2.e DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Leeftijd 60+ vliegers

Hi 10.2.e

Ik heb begrepen dat jij hiervoor de aangewezen persoon bent?

Kun jij iets meer vertellen?

M.vr. 10.2.e

Bob

Van: 10.2.e
Verzonden: donderdag 2 mei 2019 08:42

Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
CC: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Leeftijd 60+ vliegers

Goedemorgen 10.2.e

Er is nog geen update over de verandering/aanpassing van deze leeftijd. EASA heeft dit nog in behandeling. 18 en 19 maart 2019 is daar een workshop over geweest. Tijdens deze workshop zijn de uitkomsten van een onderzoek naar dit onderwerp gepresenteerd. 11.1

Ik heb nog geen resultaten van deze workshop voorbij zien komen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 1 mei 2019 09:38
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e - ILT <10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Leeftijd 60+ vliegers

Hoi 10.2.e

Ik heb net een afspraak gemaakt met 10.2.e op Oostwold voor een audit samen met 10.2.e. Eén van zijn pijnpunten is uiteraard de leeftijd 60+ voor het uitvoeren van commerciële rondvluchten, lees 10.2.e 10.2.e (EHAL).

Heb jij nog een update uit de richting van EASA voor verandering/aanpassing van deze leeftijd? Ik meen begrepen te hebben dat ze daar over in gesprek waren?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Inspectie Leefomgeving en Transport
Inspecteur Luchtvaartoperaties
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

E 10.2.e @ILenT.nl

T 10.2.e

10.2.e - ILT

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: maandag 20 mei 2019 15:50
Aan: 10.2.e - ILT
CC: 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Onderzoek EASA Age Limitations Commercial Air Transport Pilots

10.2.e ,

Ik hoop dat het lukt dat jij naar de AirCrew TeB gaat volgende week. Hoewel het onderwerp 'update on aircrew and medical activities' maar kort op de agenda staat en daaronder de 'pilot age limitations' toegelicht zullen worden, is dat misschien wel het moment om hier vragen over te stellen.

Zoals 10.2.e aangeeft, is de aanbeveling van de onderzoekers om de leeftijdsgrens voor single pilot CAT operations op te rekken naar 65 jaar, onder een aantal voorwaarden zoals een medische screening elke zes maanden en een LPC/OPC elke zes maanden. Daar is in Nederland veel belangstelling voor, zoals ook blijkt uit de aanvraag van HeliAir (afgewezen) en de belangstelling van de NACA. De paragraaf 3.2.1 wordt ook herhaald in de executive summary en is te vinden in het rapport van EASA op pagina ix en x en pagina 99.

De vraag is nu of EASA van plan is deze aanbeveling over te nemen en op korte termijn te verwerken in Europese regelgeving? 11.1

[Redacted]

[Redacted]

Kan jij dit opbrengen in de AirCrew TeB volgende week?

Bij voorbaat dank,

10.2.e

Van: 10.2.e - ILT <10.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 14 mei 2019 09:26
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e DGB 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - ILT <10.2.e@ILenT.nl>; 10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Onderzoek EASA Age Limitations Commercial Air Transport Pilots

Goede morgen 10.2.e ,
Zijn jullie bekend met de aanbeveling (overgelaten aan nationale autoriteiten) om de leeftijd voor CAT (single pilot) op te rekken van 60 naar 65 onder voorwaarden (para 3.2.1 bijgevoegd rapport).

3.2 Recommended age limitations

3.2.1 CAT pilots flying single-piloted aircraft

Based on the outcome of Task 1 and 2 it was concluded that the risk of the 55-64 age group is within the margin of the acceptability limit for catastrophic system failures for single pilot operations with a single reciprocating engine and a seating capacity for 0-6 passengers; and the compelling need to reduce the medical incapacitation risk of single flying CAT pilots in this age range and any increase of the age limitation for single pilot operations should be accompanied by additional measures to reduce the likelihood of pilot incapacitation to meet current operational acceptability values.

It is recommended to extend the age limit of CAT pilots flying single pilot operations to the pilot's 65th birthday. A medical screening should be done every six months as is required for single flying CAT pilots from the age of 40 onwards (MED.A.045).

Gaan Nederland hier iets mee doen?

Met vriendelijke groet,

ir. 10.2.e

senior inspecteur-vlieger/adviseur

.....
Team Luchtvaart Operaties en SAFA/Afdeling Veilige mobiliteit
Portefeuille Veiligheid en Instituties

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kingsfordweg 1 | 1043 GN | Amsterdam

.....
T 10.2.e

M 10.2.e

E 10.2.e [@ilent.nl](mailto:10.2.e@ilent.nl)



Van: aviation-approvals (ILT)
Verzonden: vrijdag 21 juni 2019 12:45
Aan: 10.2.e@ameland-rondvluchten.nl'
Onderwerp: Ontvangstbevestiging: Application Exemption Article 71.1 Basic Regulation - 10.2.e
10.2.e

Geachte heer / mevrouw,

Hierbij bevestig ik de ontvangst van uw brief/ e-mail.

Uw aanvraag is ingeboekt onder kenmerk ILT-2019/34248.

U wordt verzocht om in eventuele vervolgorrespondentie inzake deze aanvraag dit kenmerk te vermelden. Het niet vermelden van dit kenmerk kan tot vertraging leiden in de behandeling van uw aanvraag.

Voor aanvragen waar vooraf goedkeuring van de Inspectie is vereist, is het volgende van belang:

1. U ontvangt, **indien van toepassing**, binnenkort per e-mail een factuur op basis van de Regeling Tarieven Luchtvaart. Indien er geen e-mailadres bekend is, dan ontvangt u de factuur per post.
2. De aanvraag wordt pas in behandeling genomen zodra de factuur is betaald en een volledige aanvraag ingediend is; dit ter beoordeling van de Inspectie.
3. U ontvangt een besluit op uw aanvraag binnen de wettelijke beslistermijn conform de Algemene wet bestuursrecht, tenzij in desbetreffend artikel, regeling, etc. een andere termijn is gesteld. Mocht een langere periode nodig zijn voor dit besluit, dan zult u binnen de wettelijke beslistermijn geïnformeerd worden over de termijn waarop u het besluit van de Inspectie kunt verwachten.
4. Als de aanvraag niet volledig is en wanneer tijdens de inhoudelijke beoordeling van uw aanvraag bevindingen worden geconstateerd, wordt u hierover geïnformeerd om u in de gelegenheid te stellen alsnog de ontbrekende informatie aan te leveren en/of de bevindingen op te lossen en af te melden. Uw aanvraag wordt dan tijdelijk stopgezet en pas weer in behandeling genomen na ontvangst van uw reactie. Indien zonder opgave van redenen deze informatie niet wordt aangeleverd, zal de Inspectie uw aanvraag afwijzen.
5. Mocht na uw (re-)actie blijken dat de aanvraag niet voldoet en / of inhoudelijk niet op orde is, dan wordt de aanvraag afgewezen. De eventuele betaalde leges worden dan niet terugbetaald.

Voor aanvragen waarvoor vooraf geen goedkeuring van de Inspectie is vereist, is het mogelijk dat u op een later tijdstip over eventuele bevindingen wordt geïnformeerd. Indien van toepassing zal om uw reactie worden gevraagd.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Aviation-Approvals
Inspectie Leefomgeving en Transport
ILT/Luchtvaart

Van: aviation-approvals (ILT)
Verzonden: maandag 24 juni 2019 11:09
Aan: 10.2.e @oostwold-airport.nl'
Onderwerp: Factuur LB2019-34248 Vliegbedrijf Tom van der Meulen Application Exemption Article 71.1 Basic Regulation - 10.2.e
Bijlagen: Factuur LB2019-34248 Vliegbedrijf Tom van der Meulen Application Exemption Article 71.1 Basic Regulation - 10.2.e .pdf

Geachte heer / mevrouw,

Hierbij ontvangt u de factuur inzake uw aanvraag

Met vriendelijke groet,

Aviation Approvals,
Inspectie Leefomgeving en Transport
Portefeuille Vergunningverlening,
Intake en Afhandeling Team 2 / Luchtvaart.



> Retouradres Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

Vliegbedrijf Tom van der Meulen B.V.
Polderweg 28
9682 XS Oostwold

Inspectie Leefomgeving en Transport

ILT/Luchtvaart
Vergunningen
Kingsfordweg 1
Amsterdam
Postbus 16191
2500 BD Den Haag
www.ilent.nl

Contactpersoon

10.2.e @ilent.nl
T 088 489 0000

Ons kenmerk
LB2019-34248

Datum 24 juni 2019
Betreft Factuur

FACTUUR

Ingevolge de "Regeling Tarieven Luchtvaart 2008" brengen wij u onderstaand bedrag in rekening voor Application Exemption Article 71.1 Basic Regulation -

10.2.e

Artikel	Specificatie	Tarief	Aantal	Bedrag
17.2 Ontheffing: toeslag basistarief 1 t/m 4 (wijziging)		€ 1.490,00	1,0	€ 1.490,00

Totaal: € 1.490,00

Wij verzoeken u bovengemeld bedrag over te maken op *ING IBAN*:

10.2.e .n.v.: Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport, te Den Haag o.v.v.
LB2019-34248

De beslissing op een aanvraag wordt pas genomen, nadat is gebleken dat de verschuldigde vergoeding is betaald. Indien een spoedige afhandeling noodzakelijk en/of gewenst is, is onder andere een spoedige betaling vereist. De behandeling van een aanvraag zal worden opgeschort als onze betalingstermijn van 30 dagen is overschreden.



Bezwaar

Tegen dit besluit kunt u binnen een termijn van zes weken na dagtekening, ingaande de dag na verzending van deze brief, bezwaar indienen. Het bezwaar moet minimaal bevatten:

- naam en adres indiener
- dagtekening
- omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht
- gronden van het bezwaar
- uw handtekening

Het bezwaar kan onder vermelding van 'bezwaar' en het kenmerk van deze brief gestuurd worden naar het volgende adres:

Inspectie Leefomgeving en Transport
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Is er sprake van onverwijlde spoed? Dan kunt u de rechtbank in het rechtsgebied van uw woonplaats verzoeken om een voorlopige voorziening te treffen.

Meer informatie over de voorlopige voorziening vindt u op www.rechtspraak.nl.

**Inspectie Leefomgeving en
Transport**
ILT/Luchtvaart
Vergunningen

Datum
24 juni 2019

Ons kenmerk
LB2019-34248

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: donderdag 18 juli 2019 11:17
Aan: info@ameland-rondvluchten.nl
CC: info@oostwold-airport.nl; 10.2.e - ILT
Onderwerp: ontheffing artikel 71 voor FCL.065
Bijlagen: 2019-38929 verzoek ontheffing art 71 voor FCL.065.pdf

Geachte heer 10.2.e
Gelieve aan te treffen onze reactie op uw aanvraag voor ontheffing obv artikel 71 voor FCL.065.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Senior Inspecteur

.....
Luchtvaart bedrijven en materieel
Directie Vergunningverlening
Inspectie Leefomgeving en Transport
Kingsfordweg 1 | 1034 GN | Amsterdam Sloterdijk
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
T +10.2.e
M 10.2.e
F +10.2.e
M 10.2.e @ILenT.nl



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

T.a.v. 10.2.e
10.2.e

Datum 18 juli 2019
Betreft Ontheffing artikel 71

Geachte heer 10.2.e

Middels uw aanvraag van 18 juni 2019 (geregistreerd onder ILT-2019/34248) heeft u op basis van artikel 71.1 van verordening (EG) Nr. 2018/1139 verzocht om ontheffing van verordening (EU) Nr. 1178/2011 artikel FCL.065(a). De ontvangst van uw aanvraag is per mail op 21 juni 2019 bevestigd.

Ingevolge de Regeling tarieven luchtvaart 2008 is aan u op 24 juni 2019 een factuur gestuurd met kenmerk LB2019-34248. De betaling van genoemde factuur is op 10 juli 2019 ontvangen.

De ontvangen informatie is onvoldoende voor de beoordeling van de aanvraag. U heeft niet onderbouwd (waaronder een risicoanalyse) waarom u voldoet aan de voorwaarden van artikel 71.1 en welke mitigerende maatregelen u neemt.

- Op 18 juni 2019 is ontvangen het ILT-aanvraagformulier met onder paragraaf 5 (Exemption details) slechts korte opmerkingen als informatie waarom u van mening bent dat u voldoet aan de voorwaarden die artikel 71.1 (zie bijlage) stelt aan het toekennen van een ontheffing.
- Het artikel waarop u ontheffing verzoekt, verordening (EU) Nr. 1178/2011 artikel FCL.065(a), is duidelijk een persoonsgebonden artikel. Echter in uw aanvraag staat als organisatie/operator het Vliegbedrijf Tom van der Meulen genoemd. Uit de aanvraag blijkt niet welke betrokkenheid het Vliegbedrijf Tom van der Meulen heeft bij uw aanvraag.

Op basis van de ontvangen informatie kan niet worden aangevallen met de beoordeling.

Ingevolge Awb 4:5, eerste lid, stel ik u in de gelegenheid om uw aanvraag binnen een termijn van 2 weken na dagtekening van dit schrijven aan te vullen met de onderbouwing van de voorwaarden gesteld in artikel 71.1 van verordening (EU) 2018/1139.

Ingevolge Awb 4:15, eerste lid, wordt de behandeling van uw aanvraag opgeschort. Dit geldt ook voor de wettelijke termijn waarbinnen een beslissing moet worden genomen op uw aanvraag. Zodra de informatie is ontvangen, wordt de beoordeling van uw aanvraag hervat.

ILT

Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Kingsfordweg 1
Amsterdam
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

10.2.e
Senior Inspecteur

T 10.2.e
M 10.2.e
F 10.2.e
10.2.e @ILenT.nl

Ons kenmerk

ILT-2019/38929

Uw kenmerk

Uw aanvraag van 18 juni
2019

U wordt erop gewezen, dat indien de hierboven gemelde informatie niet binnen gestelde termijn is ontvangen, ertoe kan leiden dat de aanvraag niet verder in behandeling wordt genomen.

De aanvullende informatie dient gestuurd te worden naar

10.2.e [redacted] [@ilent.nl](mailto:10.2.e@ilent.nl) onder vermelding van: aanvulling op aanvraag
ILT-2019/34248, met een kopie naar ondergetekende.

ILT
Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Datum
18 juli 2019

Ons kenmerk
ILT-2019/38929

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/LUCHTVAART,

10.2.e [redacted]

10.2.e [redacted]
Senior Inspecteur

Bijlage

VERORDENING (EU) 2018/1139 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Artikel 71

Bepalingen inzake flexibiliteit

1.

Lidstaten mogen aan alle onder deze verordening vallende natuurlijke en rechtspersonen ontheffingen toekennen van de eisen die op hen van toepassing zijn krachtens hoofdstuk III, met uitzondering van de essentiële eisen die zijn vastgesteld in dat hoofdstuk, of krachtens de op basis van dat hoofdstuk vastgestelde gedelegeerde handelingen of uitvoeringshandelingen in geval van dringende en onvoorzienbare omstandigheden die gevolgen hebben voor die personen of hun dringende operationele behoeften, indien alle volgende voorwaarden zijn vervuld:

- a) het is niet mogelijk op passende wijze aan deze omstandigheden of behoeften tegemoet te komen in overeenstemming met de toepasselijke voorschriften;
- b) er wordt gezorgd voor veiligheid, milieubescherming en naleving van de toepasselijke essentiële eisen, indien nodig via de toepassing van beperkende maatregelen;
- c) de lidstaat heeft alle mogelijke marktverstoringen die voortvloeien uit het toekennen van de ontheffing zo veel mogelijk beperkt, en
- d) de omvang en de duur van de ontheffing zijn beperkt tot wat strikt noodzakelijk is en de ontheffing wordt op niet- discriminerende wijze toegepast.

In een dergelijk geval stelt de betrokken lidstaat de Commissie, het Agentschap en de andere lidstaten via het bij artikel 74 ingestelde register onmiddellijk in kennis van de toegekende ontheffing, de looptijd ervan, de reden van de toekenning ervan en, voor zover van toepassing, de nodige beperkende maatregelen die zijn toegepast.

ILT

Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart bedrijven en
materieel

Datum

18 juli 2019

Ons kenmerk

ILT-2019/38929

Van: info@ameland-rondvluchten.nl
Verzonden: donderdag 18 juli 2019 16:29
Aan: 10.2.e - ILT
Onderwerp: Re: ontheffing artikel 71 voor FCL.065

Goedemiddag 10.2.e
Ik heb het verzoek opnieuw, verbeterd opgestuurd naar 10.2.e @ilent.nl en 10.2.e @ilent.nl
Groet, 10.2.e

Citeren 10.2.e - ILT" <10.2.e @ilent.nl>:

> Geachte heer 10.2.e
> Gelieve aan te treffen onze reactie op uw aanvraag voor ontheffing obv
> artikel 71 voor FCL.065.
>
> Met vriendelijke groet,
> 10.2.e f
> Senior Inspecteur
>
>
> Luchtvaart bedrijven en materieel
> Directie Vergunningverlening
> Inspectie Leefomgeving en Transport
> Kingsfordweg 1 | 1034 GN | Amsterdam Sloterdijk Postbus 16191 | 2500
> BD | Den Haag
>
>
> T +10.2.e
> M 10.2.e
> F 10.2.e
> M 10.2.e @ILenT.nl<mailto:10.2.e @ILenT.nl>
>
> Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd.
> Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u
> is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het
> bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor
> schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden
> aan het elektronisch verzenden van berichten.
> This message may contain information that is not intended for you.
> If you are not the addressee or if this message was sent to you by
> mistake, you are requested to inform the sender and delete the
> message. The State accepts no liability for damage of any kind
> resulting from the risks inherent in the electronic transmission of
> messages.

Met vriendelijke groet, / With kind regards, / Mit freundlichen Grüßen, 10.2.e Vliegbedrijf Tom van der Meulen bv info@ameland-rondvluchten.nl