La réglementation Européenne pour l'exploitation des ballons (Part-BOP)

Le règlement

La Commission européenne, vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'Aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive (CE) 2004/36 et notamment son article 8, paragraphe 5, considère ce qui suit.

1 - La Commission doit adopter les règles de mise en œuvre requises pour établir les conditions d'une exploitation sûre des ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008, lorsque ces aéronefs remplissent les conditions visées à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), dudit règlement.

2 - Compte tenu de la nature spécifique de l'exploitation de ballons, il est nécessaire d'arrêter des règles d'exploitation spécifiques, fixées dans un règlement autonome. Ces règles devraient être fondées sur les règles générales relatives aux opérations aériennes fixées dans le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission, mais elles devraient être restructurées et simplifiées de manière à être proportionnées et à reposer sur une approche fondée sur les risques, tout en garantissant une exploitation sûre des ballons.

3 - Les règles spécifiques aux opérations aériennes effectuées avec des ballons ne devraient toutefois pas s'étendre aux exigences relatives à la surveillance des opérations aériennes par les autorités compétentes des États membres étant donné que ces exigences ne sont pas spécifiques à une activité d'exploitation aérienne spécifique mais s'appliquent de manière horizontale à l'ensemble de ces activités. En ce qui concerne la surveillance, les exigences énoncées à l'article 3 et à l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012 devraient donc continuer à s'appliquer également aux opérations aériennes effectuées avec des ballons.

4 - Dans l'intérêt de la sécurité et en vue d'assurer le respect des exigences essentielles définies à l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008, tous les exploitants de ballons relevant du présent règlement, à l'exception des organismes de conception ou de production effectuant certaines opérations, sont soumis à un ensemble d'exigences de base.

5 - Afin d'offrir une protection supplémentaire aux passagers de ballons, il convient de prévoir, outre les exigences de base, certaines exigences supplémentaires applicables aux exploitants effectuant des opérations commerciales avec des ballons.

6 - Ces exigences supplémentaires devraient tenir compte de la nature moins complexe de l'exploitation commerciale de ballons par rapport à d'autres formes d'aviation commerciale, être proportionnées et reposer sur une approche fondée sur les risques. Il convient dès lors de remplacer l'obligation de détenir un certificat pour l'exploitation commerciale, définie à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008, par l'obligation de faire une déclaration préalable auprès de l'autorité compétente, ainsi que de fixer des règles détaillées relatives à ces déclarations et certaines autres exigences supplémentaires.

7 - Toutefois, compte tenu du degré de complexité relativement faible et d'une approche fondée sur les risques, les exploitants effectuant certaines opérations commerciales avec des ballons devraient être exemptés de l'exigence de certification et des exigences supplémentaires susmentionnées, notamment l'obligation de faire une déclaration préalable. Ils devraient être uniquement soumis aux exigences de base définies dans le présent règlement qui s'appliquent à toutes les opérations aériennes effectuées avec des ballons relevant de son champ d'application.

8 - Afin d'assurer une transition sans heurts et d'éviter autant que possible toute perturbation lors de l'introduction du nouveau régime spécifique pour l'exploitation de ballons établi dans le présent règlement, les certificats, autorisations et agréments délivrés aux exploitants de ballons conformément aux règles applicables avant la date d'application du présent règlement devraient rester valables et être assimilés à une déclaration faite conformément au présent règlement pendant une période limitée. Après l'expiration de cette période, tous les exploitants effectuant des opérations commerciales avec des ballons devraient faire une déclaration conformément aux dispositions du présent règlement.

9 - Afin d'assurer une transition sans heurts et d'accorder à toutes les parties un délai suffisant pour se préparer à l'application de ce nouveau régime, le présent règlement ne devrait s'appliquer qu'à partir d'une date ultérieure appropriée.

10 - L'Agence a élaboré un projet de règles de mise en œuvre qu'elle a présenté à la Commission sous la forme d'un avis conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b) et à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.

11 - Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008.

Article premier. Objet et champ d'application

1 - Le présent règlement établit des règles détaillées concernant les opérations aériennes effectuées avec des ballons, lorsque ces aéronefs remplissent les conditions fixées à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n° 216/2008.

2 - Le présent règlement ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées avec des ballons à gaz captifs.

Article 2. Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

1 - **ballon**, un aéronef non motorisé plus léger que l'air, avec équipage, capable de voler grâce à l'utilisation soit d'un gaz plus léger que l'air, soit d'un brûleur embarqué, y compris les ballons à gaz, les ballons à air chaud, les ballons mixtes et, bien qu'ils soient motorisés, les dirigeables à air chaud ;

2 - **ballon à gaz**, un ballon libre capable de voler grâce à un gaz plus léger que l'air ;

3 - **ballon à gaz captif**, un ballon à gaz muni d'un système d'ancrage continu à un point fixe pendant l'exploitation ;

4 - **ballon libre**, un ballon qui n'est pas continuellement ancré à un point fixe au cours de l'exploitation ;

5 - **ballon à air chaud**, un ballon libre capable de voler grâce à de l'air chauffé ;

6 - **ballon mixte** (ou Rozière), un ballon libre capable de voler grâce à la combinaison d'air chauffé et de gaz ininflammable plus léger que l'air ;

7 - **dirigeable à air chaud**, un ballon à air chaud motorisé dont le moteur ne crée pas de poussée verticale ;

8 - **vol de compétition**, toute opération aérienne consistant à utiliser un ballon pour des courses ou des concours ainsi que pour s'y exercer et pour rallier ou quitter un lieu de courses ou de concours ;

9 - **manifestation aérienne**, toute opération aérienne effectuée avec un ballon et consistant à faire une démonstration ou donner un spectacle lors d'une manifestation ouverte au public, ainsi qu'à utiliser un ballon pour s'y exercer et pour rallier ou quitter le lieu de la manifestation ;

10 - **vol de découverte**, toute opération aérienne effectuée contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un voyage aérien de courte durée visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres et proposé par un organisme de formation agréé conformément au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir ;

11 - **principal établissement**, le siège social ou le siège principal de l'exploitant du ballon au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières, ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement ;

12 - **contrat de location coque nue**, un contrat conclu entre entreprises aux termes duquel le ballon est exploité sous la responsabilité du preneur.

Article 3. Opérations aériennes

1 - Les exploitants de ballons exploitent ceux-ci conformément aux exigences définies dans la sous-partie BAS de l'annexe II. Toutefois, le premier alinéa ne s'applique pas aux organismes de conception ou de production conformes, respectivement, aux dispositions de l'article 8 et de l'article 9 du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission et qui, dans le cadre de leurs privilèges, exploitent le ballon aux fins de la création ou de la modification de types de ballons.

2 - Par dérogation à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008, l'exigence de certification qu'il prévoit ne s'applique pas aux exploitants effectuant des opérations commerciales avec des ballons. Ces exploitants ne sont autorisés à effectuer de telles opérations commerciales qu'après avoir déclaré à l'autorité compétente qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation du ballon. Ils font cette déclaration et exploitent le ballon conformément aux exigences fixées dans la sous-partie ADD de l'annexe II, ainsi que conformément aux exigences fixées dans la sous-partie BAS. Le deuxième alinéa ne s'applique cependant pas aux exploitants effectuant les opérations suivantes avec des ballons :

a) opérations à frais partagés effectuées par quatre personnes ou moins, dont le pilote, à condition que les coûts directs du vol, ainsi qu'une partie proportionnée des coûts annuels exposés pour le stockage, l'assurance et l'entretien du ballon, soient répartis entre toutes ces personnes ;

b) vols de compétition ou manifestations aériennes, à condition que la rémunération ou toute autre rétribution donnée pour ces vols soit limitée à la couverture des coûts directs du vol du ballon et à une contribution proportionnée aux coûts annuels exposés pour le stockage, l'assurance et l'entretien du ballon, et que les prix remportés n'excèdent pas le montant précisé par l'autorité compétente ;

c) vols de découverte effectués par quatre personnes ou moins, dont le pilote, ou vols de largage de parachutistes effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et qui est agréé conformément au règlement (UE) n° 1178/2011, soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite le ballon en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que

ces vols ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci ;

d) vols d'entraînement effectués par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et qui est agréé conformément au règlement (UE) n° 1178/2011.

Article 4. Dispositions transitoires

Les certificats, autorisations et agréments délivrés aux exploitants de ballons par les États membres avant le 8 avril 2019 en vertu du règlement (UE) n° 965/2012 ou en vertu de dispositions du droit national conformes à l'article 10, paragraphes 2 et 3, et à l'article 10, paragraphe 5, point b, dudit règlement restent valables jusqu'au 8 octobre 2019. Jusqu'à cette date, toute référence faite à une déclaration dans le présent règlement est assimilée à une référence aux certificats, autorisations ou agréments délivrés par les États membres avant le 8 avril 2019.

Article 5. Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal Officiel de l'Union européenne*. Il est applicable à partir du 8 avril 2019. Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles le 13 mars 2018. Par la Commission, le président Jean-Claude Junker 14/03/2018 L 71/13 Journal Officiel de l'Union européenne FR.

Annexe I. Définitions

Aux fins de l'annexe II, on entend par ;

1 - **moyens acceptables de conformité** (AMC) : des normes non contraignantes adoptées par l'Agence pour illustrer des méthodes permettant d'établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution ;

2 - **moyens de conformité alternatifs** (AltMOC) : les moyens qui constituent une alternative à un AMC existant ou proposent une nouvelle méthode pour établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, pour laquelle aucun AMC associé n'a été adopté par l'Agence ;

3 - **pilote Commandant de bord** : le pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité ;

4 - **membre d'équipage** : une personne qui se voit attribuer par un exploitant des tâches à exécuter à bord du ballon ou, dans la mesure où les tâches sont directement liées à l'exploitation du ballon, au sol ;

5 - **membre d'équipage de conduite** : un membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

6 - **substances psychoactives** : l'alcool, les opioïdes, les cannabinoïdes, les sédatifs et les hypnotiques, la cocaïne, les autres psychostimulants, les hallucinogènes et les solvants volatils, à l'exclusion du café et du tabac ;

7 - **accident** : un événement lié à l'utilisation d'un ballon qui se produit entre le début du gonflage du ballon et le dégonflage complet du ballon, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée en raison de sa présence dans le ballon ou d'un contact direct avec une partie quelconque du ballon, y compris des parties qui s'en sont détachées, à l'exclusion des blessures dues à des causes naturelles, les blessures auto-infligées ou infligées par d'autres personnes ;

b) le ballon subit des dommages ou une défaillance structurelle qui altèrent les caractéristiques de résistance, de performance ou de vol de sa structure et qui nécessitent une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé :

c) le ballon disparaît ou est totalement inaccessible ;

8 - **incident** : un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un ballon qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de son exploitation ;

9 - **incident grave** : un événement lié à l'utilisation d'un ballon qui se produit entre le début du gonflage du ballon et le dégonflage complet du ballon, au cours duquel il existe une forte probabilité de survenance d'un accident ;

10 - **phases critiques de vol** : le décollage, l'approche finale, l'approche interrompue, l'atterrissage et toute autre phase du vol que le pilote Commandant de bord définit comme critique pour l'exploitation en toute sécurité du ballon ;

11 - **Manuel de vol de l'aéronef** (AFM) : le document contenant les limitations opérationnelles applicables et approuvées ainsi que les informations relatives au ballon ;

12 - **marchandises dangereuses** : des articles ou des substances de nature à présenter un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement et qui figurent sur la liste des marchandises dangereuses dans les instructions techniques ou qui doivent être classés comme tels conformément à ces instructions ;

13 - **instructions techniques** : la version applicable la plus récente des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, y compris le supplément et tout addendum, publiées par l'OACI dans le document 9284-AN/905 ;

14 - **site d'exploitation** : un site choisi par le pilote Commandant de bord ou l'exploitant, en vue d'opérations d'atterrissage, de décollage ou de chargement externe ;

15 - **avitaillement** : le remplissage des bouteilles ou des réservoirs de carburant à partir d'une source extérieure, à l'exception du remplacement des bouteilles ;

16 - **nuit** : la période comprise entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile. Le crépuscule civil se termine lorsque le centre du disque solaire se trouve à 6 degrés en dessous de l'horizon et l'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire se trouve à 6 degrés en dessous de l'horizon ;

17 - **exploitation de ballons spécialisée** : toute exploitation, commerciale ou non, d'un ballon dont le but principal n'est pas le transport de passagers pour des vols touristiques ou d'initiation, mais bien des opérations de parachutage, des lâchers de deltaplane, des manifestations aériennes, des vols de compétition ou d'autres activités spécialisées similaires ;

18 - **charge marchande** : la masse totale des passagers, des bagages et des équipements spécialisés embarqués ;

19 - masse à vide du ballon : la masse déterminée par la pesée du ballon avec tout son équipement tel que spécifié dans le Manuel de vol ;

20 - **contrat de location avec équipage** : un contrat conclu entre exploitants aux termes duquel le ballon est exploité sous la responsabilité du loueur ;

21 - **exploitation commerciale de ballons pour le transport de passagers** : une forme d'opération de transport aérien commercial avec un ballon consistant à transporter des passagers à des fins touristiques ou à des fins d'initiation contre rémunération ou à tout autre titre onéreux ;

22 - **opération de transport aérien commercial** (CAT) : l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux

Annexe II. (Partie BOP) Opérations aériennes effectuées avec des ballons

(Sous-partie BAS) Exigences opérationnelles de base

Section 1. Exigences générales

BOP.BAS.001. Champ d'application

Conformément à l'article 3, la présente sous-partie établit les exigences devant être respectées par tous les exploitants de ballons, à l'exception des organismes de conception ou de production visés au deuxième alinéa de l'article 3, paragraphe 1.

BOP.BAS.005. Autorité compétente

L'Autorité compétente est l'Autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement, ou lorsque l'exploitant n'a pas de principal établissement, dans lequel il est établi ou réside. Cette autorité est soumise aux exigences de l'article 3 du règlement (UE) n° 965/2012 conformément à l'article 1er, paragraphe 7, de ce règlement.

BOP.BAS.010. Démonstration de la conformité

a) À la demande de l'autorité compétente chargée de la vérification de la conformité de l'exploitant conformément au point ARO.GEN.300 a) 2) de l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012, l'exploitant démontre qu'il respecte les exigences essentielles fixées à l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008 ainsi que les exigences du présent règlement.

b) L'exploitant utilise l'une des méthodes suivantes pour démontrer cette conformité :

1 - des moyens acceptables de conformité (AMC) ;

2 - des moyens de conformité alternatifs (Alloc).

BOP.BAS.015. Vols de découverte

Les vols de découverte sont :

a) effectués selon les règles de navigation à vue (VFR) de jour ;

et b) surveillés, en ce qui concerne leur sécurité, par une personne désignée par l'organisme effectuant les vols de découverte.

BOP.BAS.020. Réaction immédiate à un problème de sécurité

L'exploitant met en œuvre :

a) les mesures de sécurité prescrites par l'autorité compétente conformément au point c) du point ARO.GEN.135 de l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012 ;

b) les consignes de navigabilité et les autres informations obligatoires publiées par l'Agence confor-

mément à l'article 20, paragraphe 1, point j), du règlement (CE) n° 216/2008.

BOP.BAS.025. Désignation du pilote Commandant de bord

L'exploitant désigne un pilote Commandant de bord qualifié pour agir en cette qualité conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011-14/03/2018 L 71/16 Journal Officiel de l'Union européenne FR

BOP.BAS.030. Responsabilités du pilote Commandant de bord

a) Le pilote Commandant de bord :

1 - est responsable de la sécurité du ballon ainsi que des personnes ou des biens transportés à bord au cours des opérations effectuées avec le ballon ;

2 - est responsable de l'entreprise, la poursuite ou l'interruption d'un vol dans l'intérêt de la sécurité ;

3 - s'assure que toutes les procédures opérationnelles et listes de vérification applicables sont respectées ;

4 - entreprend un vol uniquement s'il a la certitude que toutes les limitations opérationnelles sont respectées comme suit :

I - le ballon est en état de voler ;

II - le ballon est dûment immatriculé ;

III - les instruments et les équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord du ballon et fonctionnent correctement ;

IV - la masse du ballon est telle que le vol peut être exécuté dans les limites définies par le manuel de vol de l'aéronef;

V - tous les équipements et les bagages sont correctement chargés et arrimés ;

VI - les limitations opérationnelles du ballon indiquées dans le Manuel de vol de l'aéronef ne seront dépassées à aucun moment du vol ;

5 - s'assure que la visite prévol a été effectuée conformément aux exigences de l'annexe I du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission ;

6 - est responsable du briefing avant le vol des personnes qui participent au gonflage et au dégonflage de l'enveloppe ;

7 - s'assure que les personnes qui participent au gonflage et au dégonflage de l'enveloppe portent des vêtements de protection appropriés ;

8 - a la certitude que les équipements de secours appropriés restent facilement accessibles pour une utilisation immédiate ;

9 - s'assure que personne ne fume à bord ni dans le voisinage immédiat du ballon ;

10 - n'autorise pas le transport à bord du ballon d'une personne qui semble être sous l'influence de substances psychoactives au point d'être susceptible de compromettre la sécurité du ballon ou des personnes ou des biens transportés à bord ;

11 - reste aux commandes du ballon en permanence durant le vol, sauf si un autre pilote prend les commandes ;

12 - dans une situation d'urgence exigeant une décision et une réaction immédiates, prend toute mesure qu'il estime nécessaire dans ces circonstances. Il peut, dans un tel cas, s'écarter des règles, ainsi que des procédures et méthodes opérationnelles dans la mesure nécessaire pour garantir la sécurité ;

13 - ne poursuit pas le vol au-delà du site d'exploitation le plus proche accessible compte tenu des conditions météorologiques lorsque ses capacités à exercer ses fonctions sont nettement réduites pour des raisons telles que la fatigue, une maladie, un manque d'oxygène ou tout autre motif;

14 - enregistre les données d'utilisation et tous les défauts connus ou présumés du ballon à la fin du vol ou d'une série de vols dans le journal de bord du ballon ;

15 - informe sans délai et par le moyen le plus rapide l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État sur le territoire duquel s'est produit l'événement, ainsi que les services d'urgence de cet État, de tout incident grave ou accident impliquant le ballon ;

16 - soumet sans délai un rapport sur un acte d'intervention illicite à l'autorité compétente et informe l'autorité locale désignée par l'État sur le territoire duquel l'intervention illicite a eu lieu ;

17 - signale sans délai à l'unité appropriée des services de la circulation aérienne (ATS) toute condition météorologique ou de vol dangereuse susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité d'autres aéronefs.

b) Le pilote Commandant de bord n'exerce pas de fonctions à bord d'un ballon :

1 - lorsqu'il est dans l'incapacité d'exercer ses fonctions pour une raison quelconque, notamment du fait d'une blessure, d'une maladie, d'un traitement médical, de la fatigue ou des effets de psychotropes, ou s'il ne se sent pas en état d'exercer ses fonctions ;

2 - s'il ne remplit pas les conditions médicales applicables.

c) Lorsque des membres d'équipage participent à

l'exploitation du ballon, le pilote Commandant de bord :

1 - veille, lors des phases critiques du vol ou lorsqu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, à ce que chaque membre d'équipage occupe le poste qui lui a été assigné et n'effectue aucune activité autre que celles nécessaires à l'exploitation sûre du ballon ;

2 - n'entreprend pas de vol si un membre de l'équipage est dans l'incapacité d'exercer ses fonctions pour une raison quelconque, notamment du fait d'une blessure, d'une maladie, d'un traitement médical, de la fatigue ou des effets de psychotropes, ou s'il ne se sent pas en état d'exercer ses fonctions ;

3 - ne poursuit pas le vol au-delà du site d'exploitation le plus proche accessible compte tenu des conditions météorologiques lorsque les capacités d'un membre de l'équipe à exercer ses fonctions sont nettement réduites pour des raisons telles que la fatigue, une maladie, un manque d'oxygène ou tout autre motif ;

4 - s'assure que tous les membres d'équipage peuvent communiquer dans une même langue.

BOP.BAS.035. Autorité du pilote Commandant de bord

Le pilote Commandant de bord a autorité pour :

a) donner tous les ordres et prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaires pour assurer la sécurité du ballon et des personnes ou des biens transportés à bord ;

b) refuser de transporter toute personne ou tout bagage pouvant constituer un risque potentiel pour la sécurité du ballon ou des personnes ou des biens transportés à bord.

BOP.BAS.040. Responsabilités des membres d'équipage

a) Tout membre d'équipage est responsable de l'exécution correcte de ses tâches en lien avec l'exploitation du ballon.

b) Un membre d'équipage n'exerce pas de fonctions à bord d'un ballon s'il est en état d'incapacité pour une raison quelconque, notamment du fait d'une blessure, d'une maladie, d'un traitement médical, de la fatigue ou des effets de psychotropes, ou s'il ne se sent pas en état d'exercer ses fonctions.

c) Les membres d'équipage informent le pilote Commandant de bord de :

1 - toute panne, défaillance, anomalie ou défaut qui, selon eux, pourrait affecter la navigabilité ou l'exploitation en toute sécurité du ballon, y compris des systèmes d'urgence ;

2 - tout incident.

d) Tout membre d'équipage qui exerce des fonctions pour plus d'un exploitant :

1 - maintient son dossier individuel à jour en ce qui concerne les heures de vol et de service, le cas échéant ;

2 - fournit à chaque exploitant les données nécessaires pour planifier les activités conformément aux limitations des temps de vol et de service et aux exigences en matière de repos applicables.

BOP.BAS.045. Conformité aux lois, règlements et procédures

a) Le pilote Commandant de bord et tous les autres membres d'équipage respectent les lois, règlements et procédures des États dans lesquels des exploitations sont exécutées.

b) Le pilote Commandant de bord connaît les lois, règlements et procédures pertinents pour l'exécution de ses tâches et applicables aux zones à traverser, aux sites d'exploitation qu'il est prévu d'utiliser et aux installations de navigation aérienne connexes.

BOP.BAS.050. Documents, manuels et informations devant se trouver à bord

a) L'ensemble des documents, manuels et informations suivants sont transportés à bord lors de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies :

1 - les limitations opérationnelles, les procédures normales, inhabituelles et d'urgence et les autres informations pertinentes spécifiques aux caractéristiques d'exploitation du ballon ;

2 - les données détaillées du plan de vol circulation aérienne (ATS) déposé, lorsque celles-ci sont exigées conformément à la section 4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission ;

3 - les cartes actualisées et appropriées pour la zone du vol prévu.

b) L'ensemble des documents, manuels et informations suivants sont transportés à bord de chaque vol ou conservés dans le véhicule de récupération, sous la forme d'originaux ou de copies :

1 - le certificat d'immatriculation ;

2 - le certificat de navigabilité, y compris les annexes ;

3 - le Manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou document(s) équivalent(s) ;

4 - la licence radio de l'aéronef, lorsque le ballon est équipé de matériel de radiocommunication conformément au point a du point BOP. BAS.355 ;

5 - le ou les certificats d'assurance de responsabilité civile ;

6 - le journal de bord du ballon, ou document(s) équivalent(s) ;

7 - toute autre documentation pouvant être pertinente pour le vol ou qui est exigée par l'État ou les États concernés par ce vol.

c) À la demande de l'Autorité compétente, le pilote Commandant de bord ou l'exploitant met à la disposition de celle-ci les documents originaux dans le délai fixé par l'autorité, qui ne peut être inférieur à 24 heures.

BOP.BAS.055. Marchandises dangereuses

a) Le transport de marchandises dangereuses à bord du ballon est effectué conformément aux exigences définies à l'annexe 18 de la convention de Chicago dans sa dernière version, complétée par les instructions techniques.

b) Le pilote Commandant de bord prend toutes les mesures raisonnables pour éviter que des marchandises dangereuses ne soient transportées à bord du ballon par inadvertance.

c) Les quantités raisonnables d'articles et de substances qui seraient autrement classées comme marchandises dangereuses et qui sont utilisées pour améliorer la sécurité du vol, lorsque leur transport à bord du ballon est souhaitable pour en garantir la disponibilité opportune à des fins opérationnelles, sont considérées comme autorisées conformément au point 2.2.1 a de la partie 1 des instructions techniques, que le transport de ces articles et substances soit ou non requis ou qu'ils soient ou non destinés à un usage associé à un vol particulier. Le pilote Commandant de bord veille à ce que l'emballage et le chargement à bord du ballon de ces articles et substances soient effectués de manière à minimiser le risque pour les membres d'équipage, les passagers et le ballon au cours de l'exploitation.

d) Le pilote Commandant de bord ou, lorsque celui-ci se trouve en état d'incapacité, l'exploitant, signale sans délai tout incident ou accident impliquant des marchandises dangereuses à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État sur le territoire duquel s'est produit l'événement, aux services d'urgence de cet État, à toute autre autorité désignée par cet État et à l'autorité compétente.

BOP.BAS.060. Largage de marchandises dangereuses

a) Le pilote Commandant de bord ne peut larguer des marchandises dangereuses lors d'un vol en ballon au-dessus de zones habitées d'agglomérations, de villes ou d'habitations ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air.

b) Nonobstant le point a), les parachutistes peuvent s'extraire du ballon à des fins de parade en parachute autorisée au-dessus de ces zones habitées ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, en portant des dispositifs fumigènes, pour autant que ces derniers soient élaborés à cette fin particulière.

BOP.BAS.065. Journal de bord du ballon

Pour chaque vol ou série de vols, les détails concernant le ballon, son équipage et chaque voyage sont consignés dans un journal de bord ou un document équivalent.

Section 2. Procédures d'exploitation

BOP.BAS.100. Utilisation de sites d'exploitation

Le pilote Commandant de bord utilise exclusivement des sites d'exploitation qui sont adaptés aux types de ballons et d'exploitations concernés.

BOP.BAS.105. Procédures antibruit

Le pilote Commandant de bord tient compte des procédures d'exploitation pour réduire l'effet de bruit du système de chauffage, en s'assurant toutefois que la sécurité l'emporte sur la réduction du bruit.

BOP.BAS.110. Carburant et lest et préparation

Le pilote Commandant de bord commence uniquement un vol si le carburant, le gaz ou le lest en réserve à bord du ballon est suffisant pour garantir un atterrissage en toute sécurité.

BOP.BAS.115. Information des passagers

Le pilote Commandant de bord s'assure qu'avant et, le cas échéant, pendant le vol, les passagers reçoivent un briefing concernant les procédures normales, anormales et d'urgence.

BOP.BAS.120. Transport de catégories spéciales de passagers

Le pilote Commandant de bord s'assure que les personnes nécessitant des conditions spéciales, une assistance ou des dispositifs particuliers lorsqu'elles sont transportées à bord d'un ballon sont transportées dans des conditions qui garantissent la sécurité du ballon et des personnes ou des biens transportés à bord.

BOP.BAS.125. Soumission du plan de vol circulation aérienne

a) Si un plan de vol circulation aérienne (ATS) n'est pas soumis parce qu'il n'est pas exigé conformément au point b du point SERA.4001 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, le pilote Commandant de bord transmet des informations appropriées afin de permettre la mise en œuvre des services d'alerte si nécessaire.

b) Lors d'une opération à partir d'un site d'exploitation qui ne permet pas la soumission d'un plan de vol ATS, bien que celle-ci soit requise conformément au point b du point SERA.4001 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, le pilote Commandant de bord soumet ce plan de vol après le décollage.

BOP.BAS.130. Préparation du vol

Avant d'entamer le vol, le pilote Commandant de bord a pris connaissance des informations météorologiques et aéronautiques disponibles concernant le vol prévu, qui incluent les éléments suivants :

a) une étude des bulletins et prévisions météorologiques disponibles ;

b) la préparation d'un plan d'action de repli pour parer à toute éventualité si le vol ne peut pas être effectué comme prévu.

BOP.BAS.135. Interdiction de fumer à bord

Personne n'est autorisé à fumer à bord d'un ballon pendant toutes les phases de vol ni dans le voisinage immédiat d'un ballon.

BOP.BAS.140. Transport et utilisation d'armes

a) Le pilote Commandant de bord s'assure qu'aucune personne ne transporte ni n'utilise une arme à bord du ballon.

b) Par dérogation au point a), le pilote Commandant de bord peut autoriser le transport et l'utilisation d'armes à bord du ballon lorsque cela est nécessaire pour assurer la sécurité des membres d'équipage ou des passagers. Dans ce cas, il s'assure que les armes sont sécurisées lorsqu'elles ne sont pas utilisées.

BOP.BAS.145. Conditions météorologiques

Le pilote Commandant de bord ne commence ou ne poursuit un vol VFR que si les dernières informations météorologiques disponibles indiquent que les conditions météorologiques le long de la route et à la destination prévue à l'heure estimée d'arrivée :

a) sont supérieures ou égales aux minimums opérationnels VFR applicables ;

b) se situent dans les limites météorologiques spécifiées dans le Manuel de vol de l'aéronef.

BOP.BAS.150. Conditions de décollage

Avant d'entreprendre le décollage, le pilote Commandant de bord a la certitude que, selon les dernières informations disponibles, les conditions météorologiques sur le site d'exploitation permettent un décollage et un départ sûrs.

BOP.BAS.155. Conditions à l'approche et à l'atterrissage

Sauf en cas d'urgence, avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le Commandant de bord s'assure que, selon les dernières informations disponibles, les conditions sur le site d'exploitation prévu permettent une approche et un atterrissage sûrs.

BOP.BAS.160. Simulation en vol de situations occasionnelles

a) Le pilote Commandant de bord, lorsqu'il transporte des passagers, ne simule pas de situations nécessitant l'application de procédures anormales ou d'urgence.

b) Par dérogation au point a), le pilote Commandant de bord peut simuler de telles situations au cours d'opérations autres que l'exploitation commerciale du ballon, lorsqu'il effectue des vols d'entraînement avec des élèves-pilotes ou des passagers, à condition que les passagers aient été dûment informés de la simulation au préalable et aient marqué leur accord.

BOP.BAS.165. Gestion en vol du carburant

Le pilote Commandant de bord contrôle à intervalles réguliers durant le vol que la quantité de carburant utilisable ou de lest restant en vol n'est pas inférieure à la quantité nécessaire pour effectuer le vol, plus la réserve prévue pour l'atterrissage.

BOP.BAS.170. Avitaillement avec des passagers à bord

a) L'avitaillement des ballons n'est pas effectué lorsque des personnes se trouvent à bord.

b) Par dérogation au point a), l'avitaillement du moteur des dirigeables à air chaud peut être effectué

lorsque le pilote Commandant de bord se trouve à bord.

BOP.BAS.175. Utilisation du système de retenue

Lorsqu'un système de retenue (ou *harnais de sécurité*) est requis conformément au point BOP.BAS.320, le pilote Commandant de bord le porte au moins durant l'atterrissage.

BOP.BAS.180. Utilisation de l'oxygène de subsistance

Le pilote Commandant de bord s'assure que :

a) pendant l'exécution des tâches essentielles au fonctionnement sûr du ballon, tous les membres d'équipage utilisent de manière continue l'équipement d'oxygène de subsistance lorsqu'ils estiment qu'à l'altitude du vol prévu, le manque d'oxygène peut entraîner une baisse de leurs facultés ;

b) un équipement d'oxygène de subsistance est mis à la disposition des passagers lorsque le manque d'oxygène peut nuire à leur santé.

BOP.BAS.185. Limitations opérationnelles de nuit

a) Les ballons à air chaud :

1 - n'atterrissent pas de nuit, sauf en cas d'urgence ;

2 - peuvent décoller de nuit, à condition que la quantité de carburant ou de lest embarquée soit suffisante pour permettre un atterrissage pendant la journée.

b) Les ballons à gaz et les ballons mixtes :

1 - n'atterrissent pas de nuit, sauf en cas d'urgence ou d'atterrissage de précaution ;

2 - peuvent décoller de nuit, à condition que la quantité de carburant ou de lest embarquée soit suffisante pour permettre un atterrissage pendant la journée.

c) Les dirigeables à air chaud sont exploités conformément aux limitations et informations opérationnelles VFR de nuit approuvées.

BOP.BAS.190. Exploitations spécialisées de ballons - Évaluation des risques et liste de vérification

a) Avant d'entreprendre une exploitation de ballon spécialisée, le pilote Commandant de bord effectue une évaluation des risques et évalue la complexité de l'activité afin de déterminer les dangers et les risques associés à l'exploitation prévue et d'établir si nécessaire des mesures d'atténuation.

b) Les exploitations spécialisées de ballons sont effectuées conformément à une liste de vérification. Sur la base de l'évaluation des risques, le pilote Commandant de bord établit cette liste et veille à ce qu'elle soit appropriée pour l'activité spécialisée et le ballon utilisé, en tenant compte de toutes les exigences de la présente sous-partie. La liste de vérification doit, sur chaque vol, être facilement accessible au pilote Commandant de bord et aux autres membres d'équipage, lorsqu'elle est pertinente pour l'exécution de leurs tâches.

c) Le pilote Commandant de bord réexamine et actualise régulièrement la liste de vérification lorsque cela s'avère nécessaire pour tenir dûment compte de l'évaluation des risques.

Section 3. Performances et limitations opérationnelles

BOP.BAS.200. Limitations opérationnelles

Le pilote Commandant de bord s'assure, durant toutes les phases d'exploitation, que le ballon ne dépasse aucune des limitations fixées dans l'AFM ou le(s) document(s) équivalent(s).

BOP.BAS.205. Pesée

a) La pesée du ballon est effectuée par le fabricant du ballon ou conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 1321/2014.

b) L'exploitant s'assure que la masse du ballon a été établie sur la base d'une pesée réelle préalablement à sa mise en service initiale. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse sont pris en compte et font l'objet d'une documentation appropriée. Ces informations sont mises à la disposition du pilote Commandant de bord. Le ballon fait l'objet d'une nouvelle pesée si les effets des modifications ou des réparations sur la masse ne sont pas connus.

BOP.BAS.210. Performances — Généralités

Le pilote Commandant de bord n'exploite le ballon que si les performances de celui-ci permettent de se conformer aux exigences fixées à l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et à toute autre restriction applicable au vol, à l'espace aérien ou aux sites d'exploitation utilisés, en veillant à utiliser la dernière édition disponible des graphiques ou des cartes.

Section 4. Instruments et équipements

BOP.BAS.300. Instruments et équipements — Généralités

a) Les instruments et les équipements exigés par la présente section sont agréés conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 748/2012 si l'une des conditions suivantes est remplie :

1 - ils sont utilisés pour se conformer aux points BOP.BAS.355 et BOP.BAS.360 ;

2 - ils sont installés de manière permanente dans le ballon.

b) Par dérogation au point a), tous les instruments ou équipements suivants, lorsqu'ils sont requis par la présente section, ne nécessitent aucun agrément :

1 - instruments ou équipements utilisés par l'équipage de conduite pour contrôler la trajectoire de vol ;

2 - torches électriques ;

3 - chronomètre de précision ;

4 - trousse de premiers secours ;

5 - équipements de survie et de signalisation ;

6 - système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance ;

7 - source d'allumage alternative ;

8 - couverture ignifugée ou résistante au feu ;

9 - extincteur à main ;

10 - câble (ou *sangle*) de manœuvre ;

11 - couteau.

c) Les instruments et les équipements non requis par la présente section, ainsi que tout autre équipement non requis par la présente annexe, mais qui sont transportés à bord d'un ballon pendant un vol, doivent remplir les deux conditions suivantes :

1 - les informations fournies par ces instruments ou équipements ne sont pas utilisées par l'équipage de conduite aux fins de satisfaire aux exigences essentielles de navigabilité fixées à l'annexe I du règlement (CE) n° 216/2008 ;

2 - les instruments et les équipements n'ont pas d'incidence sur la navigabilité du ballon, même en cas de panne ou de défaillance.

d) Les instruments et les équipements sont facilement utilisables et accessibles depuis le poste où le membre de l'équipage de conduite qui doit les utiliser est affecté.

e) Tous les équipements de secours nécessaires sont facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

BOP.BAS.305. Instruments et équipements minimums pour le vol

Un vol en ballon ne peut être entamé si l'un des instruments ou équipements nécessaires pour le vol à effectuer est manquant, en panne ou ne remplit pas ses fonctions.

BOP.BAS.310. Feux opérationnels

Les ballons exploités de nuit sont équipés de tous les éléments suivants :

a) un feu anticollision ;

b) un éclairage approprié de l'ensemble des instruments et des équipements indispensables à une exploitation sûre du ballon ;

c) une torche électrique.

BOP.BAS.315. Instruments et équipements de vol et de navigation

Les ballons exploités en VFR de jour sont équipés à la fois ;

a) d'un dispositif d'affichage de la direction de la dérive ;

b) d'un dispositif destiné à mesurer et afficher :

1 - le temps, en heures, minutes et secondes ;

2 - la vitesse ascensionnelle, si elle est requise par l'AFM ;

3 - l'altitude-pression, si elle est requise par l'AFM, lorsqu'elle est requise par les exigences de l'espace aérien ou lorsque l'altitude doit être connue pour l'utilisation de l'oxygène.

BOP.BAS.320. Systèmes de retenue

Les ballons sont équipés d'un système de retenue (un *harnais de sécurité*) pour le pilote Commandant de bord lorsque le ballon est équipé d'un des éléments suivants :

a) un compartiment séparé pour le pilote commandant de bord ;

b) un ou plusieurs vantaux de rotation.

BOP.BAS.325. Oxygène de subsistance

Les ballons exploités dans des conditions où une alimentation en oxygène est requise conformément au point BOP.BAS.180 sont équipés d'un système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance.

BOP.BAS.330. Trousse de premiers secours

a) Les ballons sont équipés d'une trousse de premiers secours.

b) La trousse de premiers secours est :

1 - facilement accessible pour utilisation ;

2 - tenue à jour.

BOP.BAS.335. Extincteurs à main

Les ballons, excepté les ballons à gaz, sont équipés d'au moins un extincteur à main.

BOP.BAS.340. Matériel de survie et de signalisation - Vols au-dessus de l'eau

Le pilote Commandant de bord d'un ballon survolant une étendue d'eau détermine, avant d'entamer le vol, les chances de survie des passagers du ballon en cas d'amerrissage. Compte tenu de ces risques, il détermine s'il est nécessaire de transporter du matériel de survie et de signalisation.

BOP.BAS.345. Matériel de survie et de signalisation - Difficultés en matière de recherche et de sauvetage

Les ballons exploités dans des zones dans lesquelles les opérations de recherche et de sauvetage seraient particulièrement difficiles sont équipés de matériel de survie et de signalisation adapté à la zone survolée.

BOP.BAS.350. Équipements divers

a) Les ballons sont équipés de gants de protection pour chaque membre d'équipage.

b) Les ballons mixtes, les ballons à air chaud et les dirigeables à air chaud sont équipés de l'ensemble des éléments suivants :

1 - une source d'allumage alternative et indépendante ;

2 - un dispositif destiné à mesurer et indiquer la quantité de carburant ;

3 - une couverture ignifugée ou résistante au feu ;

4 - un câble de manœuvre d'au moins 25 m de long.

c) Les ballons à gaz sont équipés des deux éléments suivants :

1 - un couteau ;

2 - un câble de ralentissement (le *guiderope*) d'au moins 20 m de long, en fibres naturelles ou matériau conducteur de charges électrostatiques.

BOP.BAS.355. Équipement de radiocommunication

a) Les ballons sont équipés de moyens de radiocommunication afin de permettre la communication requise à l'appendice 4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et si le vol a lieu dans l'espace aérien d'un pays tiers, par la législation de ce pays.

b) L'équipement de radiocommunication permet également de communiquer sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz (canal *121,500* MHz).

BOP.BAS.360. Transpondeur

Les ballons sont équipés d'un transpondeur de radar de surveillance secondaire (SSR) disposant de toutes les fonctionnalités requises par le point b) du point SERA.6005 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et si le vol a lieu dans l'espace aérien d'un pays tiers, la législation de ce pays.

(Sous-partie ADD) Exigences supplémentaires relatives aux opérations commerciales - Section 1. Exigences organisationnelles générales

BOP.ADD.001. Champ d'application

Conformément à l'article 3, la présente sous-partie établit les exigences auxquelles doit satisfaire tout exploitant effectuant des opérations commerciales avec des ballons, à l'exception des exploitants visés au dernier alinéa de l'article 3, paragraphe 2, outre les exigences établies dans la sous-partie BAS.

BOP.ADD.005. Responsabilités de l'exploitant

a) L'exploitant est responsable de l'exploitation du ballon conformément aux exigences essentielles fixées à l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008, aux exigences de la présente sous-section et à sa déclaration.

b) Chaque vol est exécuté conformément aux dispositions du manuel d'exploitation.

c) L'exploitant veille à ce que le ballon soit doté des équipements requis pour la zone et le type d'exploitation, et que ses membres d'équipage soient qualifiés en conséquence.

d) L'exploitant veille à ce que tous les membres d'équipage désignés pour des opérations en vol, ou qui y participent directement, remplissent les conditions suivantes :

1 - ils ont reçu la formation et les instructions adéquates ;

2 - ils connaissent les règles et les procédures pertinentes pour leurs tâches spécifiques ;

3 - ils ont démontré leur aptitude à effectuer les tâches qui leur incombent plus particulièrement ;

4 - ils sont conscients de leurs responsabilités

ainsi que des implications desdites tâches sur l'exploitation du ballon dans son ensemble.

e) L'exploitant établit des procédures et des consignes en vue d'exploiter chaque type de ballon en toute sécurité, définissant les tâches et responsabilités des membres d'équipage pour tous les types d'opérations. Ces procédures et consignes n'imposent pas aux membres d'équipage d'effectuer, pendant les phases critiques de vol, des activités autres que celles nécessaires à l'exploitation en toute sécurité du ballon.

f) L'exploitant prend des dispositions pour que la supervision des membres d'équipage et du personnel participant à l'exploitation du ballon soit effectuée par des personnes disposant d'une expérience et des compétences adéquates qui permettent d'atteindre les normes définies dans le manuel d'exploitation.

g) L'exploitant veille à ce que tous les membres d'équipage et du personnel participant à l'exploitation du ballon sachent qu'ils ont l'obligation de se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans lesquels sont effectuées les opérations et qui concernent l'exercice de leurs tâches.

h) L'exploitant spécifie les procédures de planification du vol en vue d'une conduite du vol en toute sécurité en fonction des performances du ballon, d'autres restrictions opérationnelles ainsi que des conditions pertinentes attendues sur la route à suivre ainsi que sur les sites d'exploitation concernés. Lesdites procédures figurent au manuel d'exploitation.

BOP.ADD.010. Notification des moyens de conformité alternatifs

Lorsqu'il effectue la déclaration conformément au point BOP.ADD.100, l'exploitant notifie à l'autorité compétente la liste des moyens de conformité alternatifs (AltMoC) qu'il a l'intention d'utiliser pour démontrer la conformité conformément au point BOP.BAS.010. Cette liste contient des références aux moyens acceptables de conformité (AMC) qu'ils remplacent lorsque des AMC associés ont été adoptés par l'Agence.

BOP.ADD.015. Accès

a) Afin de déterminer la conformité avec les exigences essentielles fixées à l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008 ainsi qu'avec les exigences du présent règlement, l'exploitant autorise à tout moment toute personne habilitée par l'autorité compétente à avoir accès à toutes les installations, données et procédures et à tous les ballons, documents, dossiers, ainsi qu'à tout autre matériel lié à son activité relevant du champ d'application du présent règlement, qu'elle soit sous-traitée ou non.

b) En cas d'exploitation commerciale de ballons pour le transport de passagers, l'accès au ballon inclut la possibilité d'y pénétrer et d'y rester lors des opérations de vol, à moins que cela pose un risque pour le vol.

BOP.ADD.020. Constatations

Après réception de la notification des constatations émises par l'autorité compétente conformément aux points ARO.GEN.350, ARO.GEN.355 et ARO.GEN.360 de l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012, l'exploitant entreprend l'ensemble des actions suivantes :

a) il identifie la cause à l'origine de la non-conformité ;

b) il définit un plan d'actions correctives ;

c) il démontre la mise en œuvre du plan d'actions correctives à la satisfaction de l'autorité compétente, dans le laps de temps défini par cette autorité conformément au point ARO.GEN.350 de l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012.

BOP.ADD.025. Compte rendu d'événements

a) Dans le cadre de son système de gestion, l'exploitant met en œuvre un système de compte rendu d'événements permettant d'établir des comptes rendus obligatoires et volontaires conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil.

b) Sans préjudice du point a), l'exploitant signale à l'autorité compétente et à l'organisme responsable de la conception du ballon toute défaillance ou tout défaut technique, dépassement des limitations techniques ou événement qui mettrait en évidence des informations imprécises, incorrectes ou ambiguës contenues dans les données établies conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 748/2012 ainsi que tout autre événement qui constitue un incident mais non un accident ou un incident grave.

c) L'exploitant prend les mesures nécessaires pour garantir le respect de l'article 9 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil par le pilote Commandant de bord, tout autre membre de l'équipage et l'ensemble du personnel en cas d'incident grave ou d'accident lors de l'exploitation du ballon.

BOP.ADD.030. Système de gestion

a) L'exploitant établit, met en œuvre et maintient un système de gestion qui comprend l'ensemble des éléments suivants :

1 - une définition claire de la chaîne de responsabilité dans l'ensemble de la structure organisationnelle de l'exploitant, et notamment la responsabilité directe du cadre responsable en ce qui concerne la sécurité ;

2 - une description de la doctrine et des principes généraux de l'exploitant en matière de sécurité, le tout constituant la politique de sécurité ;

3 - l'identification des dangers pour la sécurité aéronautique qui découlent des activités de l'exploitant, l'évaluation de ces dangers et la gestion des risques associés, notamment en prenant des mesures afin d'atténuer ces risques et en vérifiant l'efficacité de ces mesures ;

4 - le maintien de personnel formé et compétent pour effectuer ses tâches ;

5 - une documentation relative aux processus principaux du système de gestion, notamment un processus visant à sensibiliser le personnel à ses responsabilités et la procédure relative aux modifications de ladite documentation ;

6 - une fonction de surveillance de la conformité de l'exploitant avec les exigences de la présente annexe. La fonction de surveillance de la conformité comporte un système de retour d'informations vers le cadre responsable de l'exploitant afin d'assurer la mise en œuvre effective des actions correctives, le cas échéant ;

7 - les procédures nécessaires pour garantir le respect des exigences des articles 4, 5, 6 et 13 du règlement (UE) n° 376/2014.

b) Le système de gestion correspond à la taille de l'exploitant ainsi qu'à la nature et à la complexité de ses activités, et prend en compte les dangers de ces activités et les risques associés.

BOP.ADD.035. Activités sous-traitées

Dans le cadre de la sous-traitance de toute partie de son activité relevant du champ d'application du présent règlement, l'exploitant est tenu de veiller à ce que l'organisme sous-traitant exerce l'activité conformément aux exigences essentielles fixées à l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008 et aux exigences du présent règlement. L'exploitant veille également à ce que l'autorité compétente ait accès à l'organisme sous-traitant afin de déterminer si l'exploitant respecte ces exigences.

BOP.ADD.040. Exigences relatives au personnel

a) L'exploitant désigne un cadre responsable qui a autorité pour veiller à ce que toutes les activités relevant du champ d'application du présent règlement soient financées et exécutées conformément aux exigences essentielles fixées à l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008 et aux exigences du présent règlement. Le dirigeant responsable est chargé d'établir et de maintenir un système de gestion efficace.

b) L'exploitant :

1 - définit les responsabilités des membres de son personnel pour l'ensemble des tâches et des activités à mener ;

2 - dispose d'un personnel qualifié suffisant pour l'exécution de ces tâches et activités ;

3 - tient des dossiers adéquats relatifs à l'expérience, la qualification et la formation de son personnel.

c) L'exploitant nomme une ou plusieurs personnes responsables de la gestion et de la surveillance de l'ensemble des zones suivantes :

1 - opérations de vol ;

2 - opérations au sol ;

3 - maintien de la navigabilité, conformément au règlement (UE) n° 1321/2014.

BOP.ADD.045. Exigences relatives aux installations

L'exploitant dispose d'installations permettant l'exécution et la gestion de toutes les tâches et activités requises pour garantir le respect des exigences essentielles fixées à l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008 et des exigences du présent règlement.

Section 2. Déclaration, navigabilité et contrats de location coque nue et avec équipage

BOP.ADD.100. Déclaration

a) Dans la déclaration visée à l'article 3, paragraphe 2, deuxième alinéa, l'opérateur confirme qu'il respecte et continuera de respecter les exigences essentielles fixées à l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008 et les exigences du présent règlement.

b) L'exploitant inclut dans la déclaration l'ensemble des informations suivantes :

1 - son nom ;

2 - le lieu où se situe son principal établissement ;

3 - le nom et les coordonnées de son cadre responsable ;

4 - la date de début de l'exploitation commerciale et, le cas échéant, la date à laquelle la modification d'une exploitation commerciale existante prend effet ;

5 - pour tous les ballons utilisés dans le cadre de l'exploitation commerciale, le type de ballon, l'immatriculation, la base principale, le type d'exploitation et l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

c) Le cas échéant, l'exploitant joint à la déclaration la liste des moyens de conformité alternatifs (AltMoC), conformément au point BOP.ADD.010 d). Lorsqu'il fait la déclaration, l'exploitant utilise le formulaire figurant dans l'appendice de l'annexe.

BOP.ADD.105. Modification de la déclaration et cessation de l'exploitation commerciale

a) L'exploitant informe sans délai l'Autorité compétente de tout changement de sa situation ayant une

incidence sur le respect des exigences essentielles fixées à l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008 et des exigences du présent règlement, tel qu'il a été déclaré à l'autorité compétente, et de tout changement concernant les informations visées au point BOP.ADD.100 b) et la liste des AltMoC visée au point BOP.ADD.100 c), tel qu'inclus dans la déclaration ou joint à celle-ci.

b) L'exploitant informe sans délai l'Autorité compétente de la cessation de son exploitation commerciale de ballons.

BOP.ADD.110. Exigences de navigabilité

Les ballons possèdent un certificat de navigabilité délivré conformément au règlement (UE) n° 748/2012 ou, dans le cas d'un ballon immatriculé dans un pays tiers, font l'objet d'un contrat de location avec équipage ou d'un contrat de location coque nue conformément au point BOP.ADD.115.

BOP.ADD.115. Location avec équipage et location coque nue d'un ballon immatriculé dans un pays tiers

a) L'exploitant notifie à l'Autorité compétente tout contrat de location avec équipage ou tout contrat de location coque nue concernant un ballon immatriculé dans un pays tiers.

b) Lorsqu'un ballon immatriculé dans un pays tiers fait l'objet d'un contrat de location avec équipage, l'exploitant s'assure que le niveau de sécurité résultant de l'application des normes de sécurité concernant le maintien de la navigabilité et les opérations aériennes auxquelles est soumis l'exploitant du ballon établi dans le pays tiers est au moins équivalent à celui résultant de l'application des exigences de l'annexe I du règlement (UE) n° 1321/2014 et du présent règlement.

c) Lorsqu'un ballon immatriculé dans un pays tiers fait l'objet d'un contrat de location coque nue, l'exploitant veille au respect des exigences essentielles relatives au maintien de la navigabilité fixées aux annexes I et IV du règlement (CE) n° 216/2008 ainsi que des exigences du présent règlement.

Section 3. Manuels et dossiers

BOP.ADD.200. Manuel d'exploitation

a) L'exploitant établit un manuel d'exploitation.

b) Le contenu du manuel d'exploitation correspond aux exigences établies dans la présente annexe et ne contrevient pas aux informations figurant dans la déclaration de l'exploitant.

c) Le manuel d'exploitation peut être établi en plusieurs parties distinctes.

d) Tous les membres du personnel de l'exploitant accèdent facilement aux parties du manuel d'exploitation qui concernent leurs tâches.

e) Le manuel d'exploitation est tenu à jour. Tous les membres du personnel de l'exploitant sont informés de toute modification du manuel d'exploitation qui est pertinente pour l'exécution de leurs tâches.

f) L'exploitant s'assure que toutes les informations utilisées comme référence pour le contenu du manuel d'exploitation et toute modification de ces informations soient correctement reportées dans le manuel d'exploitation.

g) L'exploitant veille à ce que tous les membres du personnel soient en mesure de comprendre la langue dans laquelle sont rédigées les parties du manuel d'exploitation pertinentes pour leurs tâches. Le contenu du manuel d'exploitation est présenté sous une forme qui peut être utilisée sans difficulté.

BOP.ADD.205. Archivage

a) L'exploitant établit un système d'archivage permettant un stockage adéquat et une traçabilité fiable de ses activités.

b) Le format des dossiers est défini dans les procédures ou manuels de l'exploitant.

Section 4. Équipage de conduite

BOP.ADD.300. Composition de l'équipage de conduite

a) La composition de l'équipage de conduite correspond au minimum à celle définie dans le manuel de vol de l'aéronef ou dans les limitations opérationnelles prescrites pour le ballon.

b) L'équipage de conduite inclut des membres supplémentaires lorsque le type d'exploitation le requiert. Le nombre de membres d'équipage de conduite ne peut être inférieur au nombre spécifié dans le manuel d'exploitation.

c) Tous les membres d'équipage de conduite sont titulaires d'une licence et de qualifications délivrées ou acceptées conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 et correspondent au niveau des tâches qui leur sont attribuées.

d) Les membres d'équipage de conduite peuvent être relevés en vol de leurs fonctions aux commandes par un autre membre d'équipage de conduite dûment qualifié.

e) Lorsqu'il fait appel aux services de membres d'équipage de conduite ayant un statut d'indépendant ou travaillant à temps partiel, l'exploitant vérifie que toutes les exigences suivantes sont satisfaites :

1 - les exigences de la présente sous-partie ;

2 - l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011, y compris les exigences relatives à l'expérience récente ;

3 - les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos imposées par

la législation nationale de l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement, en tenant compte de tous les services rendus par le membre d'équipage de conduite de vol à d'autres exploitants.

BOP.ADD.305. Désignation du pilote Commandant de bord

a) L'exploitant désigne un pilote comme pilote Commandant de bord parmi les membres de l'équipage de conduite.

b) L'exploitant ne désigne un pilote comme pilote Commandant de bord que si :

1 - il est qualifié pour agir en cette qualité conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 ;

2 - il dispose du niveau minimal d'expérience défini dans le manuel d'exploitation ;

3 - il dispose d'une connaissance adéquate de la zone dans laquelle le vol sera effectué.

BOP.ADD.310. Dispositif de formation et de contrôle

Toutes les activités de formation et de contrôle des membres d'équipage de conduite requises conformément au point BOP.ADD.315 sont menées :

a) conformément aux programmes et aux plans de formation établis par l'exploitant dans le manuel d'exploitation ;

b) par des personnes dûment qualifiées et, en ce qui concerne la formation et le contrôle en vol, par des personnes qualifiées conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011.

BOP.ADD.315. Formation de maintien des compétences et contrôle

a) Chaque membre de l'équipage de conduite suit tous les deux ans une formation de maintien des compétences en vol et au sol applicable à la catégorie de ballons sur laquelle il exerce ses fonctions, notamment une formation relative à l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage se trouvant à bord.

b) Chaque membre de l'équipage de conduite se soumet au contrôle hors ligne de l'exploitant afin de démontrer sa compétence dans l'exécution de procédures normales, inhabituelles et d'urgence, sous les aspects liés aux tâches spécialisées décrites dans le manuel d'exploitation. Lors de la réalisation de ces contrôles, il convient de tenir dûment compte des membres d'équipage qui réalisent des opérations en VFR de nuit.

c) Le contrôle hors ligne de l'exploitant est valable pour une période de 24 mois civils à compter de la fin du mois au cours duquel le contrôle a été réalisé ou, si le contrôle est effectué au cours des trois derniers mois de la période de validité du contrôle précédent, à compter du dernier jour de cette période de validité.

Section 5. Exigences opérationnelles générales

BOP.ADD.400. Responsabilités du pilote Commandant de bord

Le pilote Commandant de bord se conforme aux éléments suivants :

a) les exigences pertinentes du système de compte rendu d'événements de l'exploitant visé au point BOP.ADD.025 ;

b) toutes les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos applicables à ses activités conformément à la législation nationale de l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement.

BOP.ADD.405. Autorité du pilote Commandant de bord

Nonobstant le point BOP.BAS.035, l'exploitant prend toutes les mesures raisonnables nécessaires afin de s'assurer que toutes les personnes transportées à bord du ballon obéissent à tous les ordres licites donnés par le pilote Commandant de bord aux fins d'assurer la sécurité du ballon et des personnes ou des biens qu'il transporte ou qui se trouvent au sol.

BOP.ADD.410. Membre d'équipage supplémentaire de ballon

Lorsqu'un ballon transporte plus de 19 passagers, au moins un membre d'équipage supplémentaire doit être présent à bord outre l'équipage de conduite

requis conformément aux points a) et b) du point BOP.ADD.300 en vue d'aider les passagers dans le cas d'une situation d'urgence. Ce membre d'équipage supplémentaire doit être dûment formé et disposer d'une expérience adéquate.

BOP.ADD.415. Aptitude physique en cas de pratique de la plongée sous-marine ou après un don de sang

Les membres d'équipage n'exercent pas de fonctions à bord du ballon lorsqu'il est possible que leurs aptitudes physiques soient altérées après de la plongée sous-marine ou un don de sang.

BOP.ADD.420. Langue commune

L'exploitant s'assure que tous les membres d'équipage peuvent communiquer dans une même langue.

BOP.ADD.425. Substances psychoactives

L'exploitant prend toutes les mesures raisonnables aux fins d'empêcher l'accès ou la présence à bord d'un ballon de toute personne se trouvant sous l'influence de substances psychoactives au point de risquer de compromettre la sécurité du ballon, des personnes ou des biens transportés ou des personnes ou des biens qui se trouvent au sol.

BOP.ADD.430. Mise en danger

L'exploitant prend toutes les mesures raisonnables afin de s'assurer qu'aucune personne n'agit de manière intentionnelle, par imprudence ou négligence, avec pour conséquence :

a) de mettre en danger un ballon, ses occupants ou des personnes se trouvant au sol ;

b) que le ballon constitue un danger pour des personnes ou des biens.

BOP.ADD.435. Documents, manuels et informations devant se trouver à bord

a) L'ensemble des documents, manuels et informations suivants sont transportés à bord lors de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies :

1 - la déclaration faite par l'exploitant ;

2 - des informations relatives aux services de recherche et de sauvetage pour la zone du vol prévu ;

3 - le plan de vol exploitation.

b) L'ensemble des documents, manuels et informations suivants sont stockés dans un lieu sûr, qui ne se trouve pas à bord du ballon pendant un vol, sous la forme d'originaux :

1 - les documents, manuels et informations visés aux points a), lorsque des copies se trouvent à bord du ballon au cours du vol ;

2 - les parties du manuel d'exploitation ou des procédures d'exploitation standard (SOP) nécessaires aux membres d'équipage pour exercer leurs fonctions, qui leur sont facilement accessibles ;

3 - les listes de passagers, lorsque des passagers sont transportés ;

4 - les documents de masse visés au point c) du point BOP.ADD.600.

c) À la demande de l'Autorité compétente, le pilote Commandant de bord ou l'exploitant met à sa disposition les documents, manuels et informations originaux dans le délai fixé par l'autorité, qui ne peut être inférieur à 24 heures.

BOP.ADD.440. Marchandises dangereuses

L'exploitant :

a) établit des procédures pour que toutes les mesures raisonnables soient prises pour empêcher le transport malencontreux à bord du ballon de marchandises dangereuses ;

b) fournit aux membres d'équipage les informations relatives aux marchandises dangereuses transportées ou devant être transportées à bord du ballon qui sont nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

Section 6. Procédures opérationnelles

BOP.ADD.500. Calculs relatifs au carburant et au lest

L'exploitant veille à ce que les calculs relatifs au carburant ou au lest en réserve soient documentés dans un plan de vol exploitation.

BOP.ADD.505. Transport de catégories spéciales de passagers

L'exploitant établit des procédures pour que les personnes nécessitant des conditions spéciales, une assistance ou des dispositifs particuliers lorsqu'elles sont transportées à bord d'un ballon soient transportées dans des conditions qui garantissent la sécurité du ballon et des personnes ou des biens transportés à bord.

BOP.ADD.510. Exploitations commerciales spécialisées de ballons - Procédures d'exploitation standard

Nonobstant le point BOP.BAS.190 :

a) avant d'entreprendre une exploitation commerciale spécialisée de ballons, l'exploitant effectue une analyse des risques et évalue la complexité de l'exploitation prévue afin de déterminer les dangers et les risques associés à l'exploitation et d'établir si nécessaire des mesures d'atténuation ;

b) sur la base de l'analyse des risques, l'exploitant établit, avant de commencer l'exploitation commerciale spécialisée de ballons, des procédures d'exploitation standard (SOP) adaptées à l'exploitation

prévue et au ballon utilisé ; les SOP sont incluses dans le manuel d'exploitation ou dans un document distinct ; l'exploitant réexamine et actualise régulièrement les SOP lorsque cela est nécessaire pour tenir dûment compte de l'évaluation des risques ;

c) l'exploitant veille à ce que les exploitations commerciales spécialisées de ballons soient effectuées conformément aux SOP.

Section 7. Performances et limitations opérationnelles

BOP.ADD.600. Système d'établissement de la masse

a) L'exploitant établit un système indiquant la manière dont les données suivantes sont précisément déterminées pour chaque vol, en vue de permettre au pilote Commandant de bord de vérifier que les limitations du manuel de bord sont respectées :

1 - la masse à vide du ballon ;

2 - la masse de la charge marchande ;

3 - la masse de la charge de carburant ou de lest ;

4 - la masse au décollage ;

5 - le chargement du ballon effectué sous la surveillance du pilote Commandant de bord ou d'un personnel qualifié ;

6 - la préparation et la mise à disposition de tous les documents.

b) Le pilote Commandant de bord peut reproduire le calcul de la masse à partir de calculs électroniques.

c) Les documents de masse, précisant les éléments énumérés au point a), sont élaborés avant chaque vol et documentés dans un plan de vol exploitation.