Journal officiel de l'Union européenne

L 71

Édition de langue française

Législation

61e année

14 mars 2018

Sommaire

II *Actes non législatifs*

RÈGLEMENTS

★ **Règlement (UE) 2018/394 de la Commission du 13 mars 2018 modifiant le règlement (UE) nº 965/2012 en ce qui concerne la suppression des exigences d'exploitation aérienne applicables aux ballons** 1

★ **Règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil** 10

★ **Règlement d'exécution (UE) 2018/396 de la Commission du 13 mars 2018 modifiant l'annexe I du règlement (CEE) nº 2658/87 du Conseil relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun** 36

DÉCISIONS

★ **Décision d'exécution (UE) 2018/397 du Conseil du 8 mars 2018 concernant le lancement de l'échange automatisé de données relatives à l'immatriculation des véhicules au Portugal** 38

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2018/394 DE LA COMMISSION

du 13 mars 2018

modifiant le règlement (UE) nº 965/2012 en ce qui concerne la suppression des exigences d'exploitation aérienne applicables aux ballons

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) nº 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) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ([1]), et notamment son article 8, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission ([2]) établit les conditions régissant la sécurité de plusieurs types d'opérations aériennes effectuées avec différentes catégories d'aéronefs, parmi lesquelles les ballons.

(2) Le règlement (UE) 2018/395 de la Commission ([3]) établit des règles spécifiques pour l'exploitation de ballons. À partir de la date de mise en application dudit règlement, ces opérations ne devraient plus être soumises aux règles générales en matière d'opérations aériennes prévues par le règlement (UE) nº 965/2012. Toutefois, les règles concernant la surveillance des opérations aériennes par les autorités compétentes des États membres, énoncées à l'article 3 du règlement (UE) nº 965/2012 et dans son annexe II, devraient continuer de s'appliquer aux opérations aériennes effectuées avec des ballons, dans la mesure où il s'agit d'exigences qui ne sont pas spécifiques à une activité aérienne déterminée mais qui s'appliquent de manière horizontale à l'ensemble de ces activités.

(3) Le règlement (UE) nº 965/2012 devrait donc être modifié en conséquence, de manière à tenir compte des nouvelles règles applicables à l'exploitation de ballons et à clarifier les dispositions concernées dudit règlement, le cas échéant.

(4) Eu égard à l'étroite relation entre ces textes, la date de mise en application des modifications du règlement (UE) nº 965/2012 faisant l'objet du présent règlement devrait coïncider avec la date de mise en application du règlement (UE) 2018/395.

(5) L'Agence a élaboré un projet de règles d'application qu'elle a soumis à la Commission sous la forme d'un avis ([4]), conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), et à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 216/2008.

(6) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) nº 216/2008,

([1]) JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.
([2]) Règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).
([3]) Règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 déterminant les règles détaillées applicables à l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (voir page 10 du présent Journal officiel).
([4]) Avis nº 01/2016 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 6 janvier 2016 concernant un règlement de la Commission relatif à la révision des règles européennes en matière d'exploitation de ballons.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) nº 965/2012 est modifié comme suit:

1) l'article 1er est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Le présent règlement établit des règles détaillées concernant les opérations aériennes effectuées avec des avions, des hélicoptères et des planeurs, notamment les inspections au sol des aéronefs d'exploitants dont la surveillance en matière de sécurité est assurée par un autre État, lorsque ces aéronefs ont atterri sur des aérodromes situés sur le territoire soumis aux dispositions des traités.

2. Le présent règlement établit également des règles détaillées relatives aux conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats d'exploitants d'aéronefs, à l'exception des ballons, effectuant des opérations de transport aérien commercial visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) nº 216/2008, aux privilèges et responsabilités des titulaires de certificats ainsi qu'aux conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions par souci de sécurité.

3. Le présent règlement établit également des règles détaillées relatives aux conditions et procédures applicables à la déclaration effectuée par les exploitants pour l'exploitation spécialisée commerciale d'avions, d'hélicoptères et de planeurs ou l'exploitation d'aéronefs motorisés complexes à des fins non commerciales, y compris pour des exploitations spécialisées, attestant qu'ils sont capables et qu'ils ont les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation d'aéronefs, et à la surveillance de ces exploitants.»;

b) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Le présent règlement ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées avec des dirigeables.»;

c) le paragraphe 7 suivant est ajouté:

«7. Le présent règlement ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées avec des ballons. Toutefois, ces opérations aériennes effectuées avec des ballons autres que des ballons à gaz captifs sont soumises aux exigences en matière de surveillance prévues à l'article 3.»;

2) à l'article 2, les points 1 *bis*) et 1 *ter*) sont insérés:

«1 *bis*) "ballon", un aéronef non motorisé plus léger que l'air, avec équipage, et 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;

1 *ter*) "ballon à gaz captif", un ballon muni d'un système d'ancrage continu à un point fixe pendant l'exploitation;»;

3) à l'article 3, paragraphe 1, le deuxième alinéa suivant est inséré:

«Les systèmes d'administration et de gestion des autorités compétentes des États membres et de l'Agence respectent les exigences de l'annexe II.»;

4) l'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les exploitants n'exploitent un avion, un hélicoptère ou un planeur à des fins de transport aérien commercial (ci-après "CAT") qu'en se conformant aux exigences des annexes III et IV.»;

b) au paragraphe 2, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) des avions, hélicoptères et planeurs utilisés pour le transport de marchandises dangereuses (DG);»;

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les exploitants d'avions et hélicoptères motorisés autres que complexes et de planeurs utilisés à des fins non commerciales, y compris à des fins non commerciales spécialisées, n'exploitent ces aéronefs qu'en se conformant aux exigences de l'annexe VII.»;

d) au paragraphe 5, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) les autres avions et hélicoptères ainsi que les planeurs conformément aux dispositions de l'annexe VII.»;

e) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Les exploitants n'exploitent un avion, un hélicoptère ou un planeur à des fins d'exploitation spécialisée commerciale qu'en se conformant aux exigences des annexes III et VIII.»;

5) l'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Par dérogation à l'article 5 du présent règlement et sans préjudice de l'article 5, paragraphe 4, point a), du règlement (CE) nº 216/2008 et de l'annexe I, sous-partie P, du règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission (*) concernant l'autorisation de vol, les vols suivants continuent d'être exploités selon les conditions établies dans la législation nationale de l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, si l'exploitant ne possède pas d'établissement principal, du lieu dans lequel il est établi ou réside:

a) vols liés à l'introduction ou à la modification de types d'avions, d'hélicoptères ou de planeurs effectués par des organismes de conception ou de production dans le cadre de leurs privilèges;

b) vols ne transportant pas de passagers ni de marchandises effectués pour convoyer un avion, un hélicoptère ou un planeur à des fins de remise en état, de réparation, de contrôles de maintenance, d'inspections, de livraison, d'exportation, ou à des fins similaires.

(*) Règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1.).»;

b) au paragraphe 4 *bis*, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Par dérogation à l'article 5, paragraphes 1 et 6, les exploitations suivantes d'avions et hélicoptères motorisés autres que complexes, ainsi que de planeurs, peuvent être effectuées conformément à l'annexe VII:»;

6) l'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 8*

Limitations du temps de vol

1. Les opérations de CTA effectuées sont soumises aux exigences de l'annexe III, sous-partie FTL.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les services de taxi aérien, le service médical d'urgence et les opérations de transport aérien commercial monopilote effectués au moyen d'avions sont soumis aux exigences de la législation nationale visée à l'article 8, paragraphe 4, du règlement (CEE) nº 3922/91 et de l'annexe III, sous-partie Q, dudit règlement.

3. Par dérogation au paragraphe 1, les opérations de CAT effectuées au moyen d'hélicoptères et les opérations de CAT effectuées au moyen de planeurs sont conformes aux exigences de la législation nationale de l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement.

4. L'exploitation à des fins non commerciales, y compris l'exploitation spécialisée, d'avions et d'hélicoptères motorisés complexes, ainsi que l'exploitation spécialisée commerciale d'avions, d'hélicoptères et de planeurs sont conformes, en ce qui concerne les limitations du temps de vol, aux exigences la législation nationale de l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, si l'exploitant ne possède pas d'établissement principal, du lieu dans lequel il est établi ou réside.»;

7) l'article 10 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Les exigences des annexes II et VII s'appliquent à compter du 25 août 2013 à l'exploitation de planeurs à des fins non commerciales. Toutefois, les États membres qui ont décidé avant le 8 avril 2019, conformément au droit de l'Union, que tout ou partie de ces exigences ne s'appliquent pas à ce type d'opérations sur leur territoire rendent ces décisions publiques. Toute décision de cette nature encore en vigueur à la date du 8 avril 2020 est caduque à partir de cette date.

3. Les exigences des annexes II, III, VII et VIII s'appliquent à compter du 1er juillet 2014 à l'exploitation spécialisée de planeurs. Toutefois, les États membres qui ont décidé conformément au droit de l'Union avant le 8 avril 2019 que tout ou partie de ces exigences ne s'appliquent pas à ce type d'opérations sur leur territoire rendent ces décisions publiques. Toute décision de cette nature encore en vigueur à la date du 8 avril 2020 est caduque à partir de cette date.»;

b) au paragraphe 5, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) aux opérations de CAT effectuées avec des planeurs à partir du 1er juillet 2014. Toutefois, les États membres qui ont décidé conformément au droit de l'Union avant le 8 avril 2019 que tout ou partie de ces exigences ne s'appliquent pas à ce type d'opérations sur leur territoire rendent ces décisions publiques. Toute décision de cette nature encore en vigueur à la date du 8 avril 2020 est caduque à partir de cette date.»;

8) les annexes I, II, III, IV, VII et VIII sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

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 JUNCKER

ANNEXE

Les annexes I, II, III, IV, VII et VIII du règlement (UE) nº 965/2012 sont modifiées comme suit:

1. à l'annexe I, le point 120) est remplacé par le texte suivant:

«120) la "charge marchande" désigne la masse totale des passagers, des bagages, du fret et des équipements spécialisés embarqués, lest compris;»;

2. l'annexe II est modifiée comme suit:

a) au point ARO.GEN.345, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Dès la réception d'une déclaration émanant d'un organisme exerçant ou ayant l'intention d'exercer des activités pour lesquelles une déclaration est requise, l'autorité compétente s'assure que ladite déclaration contient toutes les informations requises en vertu du point ORO.DEC.100 de l'annexe III (partie ORO) du présent règlement ou, dans le cas des exploitants de ballons, toutes les informations requises en vertu du point BOP.ADD.100 de l'annexe II (partie BOP) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission (*) et accuse réception de la déclaration à l'organisme.

(*) Règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 déterminant les règles détaillées applicables à l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 71 du 14.3.2018, p. 10).»;

b) au point ARO.GEN.350 b), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) le fait de ne pas avoir permis à l'autorité compétente d'accéder aux installations de l'organisme, comme prévu au point ORO.GEN.140 de l'annexe III (partie ORO) du présent règlement ou, dans le cas des exploitants de ballons, aux points BOP.ADD.015 et BOP.ADD.035 de l'annexe II (partie BOP) du règlement (UE) 2018/395, pendant les heures d'ouverture normales et après deux demandes écrites;»;

c) le titre du point ARO.OPS.110 est remplacé par le texte suivant:

«ARO.OPS.110 Contrats de location pour les avions et les hélicoptères»;

3. l'annexe III est modifiée comme suit:

a) au point ORO.GEN.110, le point k) est remplacé par le texte suivant:

«k) Nonobstant le point j), l'exploitant qui effectue des opérations commerciales avec l'un ou l'autre des aéronefs suivants veille à ce que l'équipage de conduite ait reçu une formation ou une information appropriée pour lui permettre de reconnaître des marchandises dangereuses non déclarées introduites à bord par des passagers ou dans la soute:

1) un planeur;

2) un avion monomoteur à hélice ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC de 5 ou moins, effectuant des vols au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour;

3) un hélicoptère motorisé autre que complexe, monomoteur, ayant une MOPSC de 5 ou moins, effectuant des vols au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour.»;

b) au point ORO.MLR.101, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Sauf pour l'exploitation d'avions monomoteurs à hélice ou d'hélicoptères monomoteurs non complexes ayant une MOPSC inférieure ou égale 5, décollant et atterrissant sur le même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour, et pour l'exploitation de planeurs, la structure principale du manuel d'exploitation est la suivante:»;

c) au point ORO.FC.005 b), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) de l'exploitation de planeurs à des fins de transport aérien commercial; ou»;

d) au point ORO.CC.100, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Le nombre de membres et la composition de l'équipage de cabine sont déterminés conformément au point 7.a. de l'annexe IV du règlement (CE) nº 216/2008, en tenant compte des facteurs opérationnels ou des circonstances propres au vol à effectuer. Au moins un membre d'équipage de cabine est affecté à l'exploitation d'aéronefs dont la MOPSC est supérieure à 19 lorsqu'au moins un passager est transporté.»;

4. l'annexe IV est modifiée comme suit:

a) le point CAT.GEN.105 est modifié comme suit:

i) le titre est remplacé par le texte suivant:

«CAT.GEN.105 Motoplaneurs et planeurs motorisés»;

ii) le point d) est supprimé;

b) le point CAT.GEN.NMPA.100 est modifié comme suit:

i) au point a), le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) est responsable de l'exploitation et de la sécurité du planeur, dès le début de la procédure de lancement et jusqu'à l'immobilisation du planeur à la fin du vol;»;

ii) le point d) est supprimé;

c) le point CAT.GEN.NMPA.105 est supprimé;

d) au point CAT.GEN.NMPA.140 a), le point 19) est remplacé par le texte suivant:

«19) les documents de masse et de centrage;»;

e) le point CAT.OP.NMPA.105 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.OP.NMPA.105 Procédures antibruit — planeurs motorisés

Le commandant de bord tient compte de l'effet de bruit de l'aéronef tout en s'assurant néanmoins que la sécurité l'emporte sur la réduction du bruit.»;

f) le point CAT.OP.NMPA.110 est supprimé;

g) le point CAT.OP.NMPA.135 est supprimé;

h) le point CAT.OP.NMPA.140 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.OP.NMPA.140 Interdiction de fumer à bord

Personne n'est autorisé à fumer à bord d'un planeur.»;

i) le point CAT.OP.NMPA.165 est supprimé;

j) le point CAT.OP.NMPA.180 est supprimé;

k) dans la sous-partie C, la section 5 est supprimée;

l) dans la sous-partie D, la section 4 est supprimée;

5. l'annexe VII (partie NCO) est modifiée comme suit:

a) le point NCO.GEN.102 est modifié comme suit:

i) le titre est remplacé par le texte suivant:

«NCO.GEN.102 Motoplaneurs et planeurs motorisés»;

ii) le point d) est supprimé;

b) au point NCO.GEN.103, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) commencer et s'achever sur le même aérodrome ou site d'exploitation, sauf dans le cas de planeurs;»;

c) le point NCO.GEN.105 est modifié comme suit:

i) au point a) 4), les points iii) et iv) sont remplacés par le texte suivant:

«iii) les instruments et équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord de l'aéronef et fonctionnent correctement, sauf si des équipements en panne sont autorisés par la liste minimale d'équipements (LME) ou un document équivalent, le cas échéant, aux fins de satisfaire aux exigences des points NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105 ou NCO.IDE.S.105;

iv) la masse de l'aéronef et son centre de gravité sont tels que le vol peut être exécuté dans les limites prescrites par la documentation en matière de navigabilité;»;

ii) au point f), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) garde sa ceinture de sécurité attachée, aussi longtemps qu'il occupe son poste; et»;

d) le point NCO.GEN.106 est supprimé;

e) au point NCO.GEN.135, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Nonobstant le point a), sur des vols avec des planeurs, à l'exclusion de motoplaneurs (TMG), les documents et informations répertoriés aux points a) 2) à a) 8) et aux points a) 11), a) 12) et a) 13 peuvent être conservés dans le véhicule de récupération.»;

f) le point NCO.OP.121 est supprimé;

g) le point NCO.OP.127 est supprimé;

h) le point NCO.OP.150 est remplacé par le texte suivant:

«**NCO.OP.150 Transport de passagers**

Le pilote commandant de bord s'assure, avant et pendant le roulage, le décollage et l'atterrissage, et chaque fois qu'il le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, que chaque passager à bord occupe un siège ou une couchette et a bien bouclé sa ceinture de sécurité ou son dispositif de retenue.»;

i) le point NCO.OP.156 est remplacé par le texte suivant:

«**NCO.OP.156 Interdiction de fumer à bord — planeurs**

Personne n'est autorisé à fumer à bord d'un planeur.»;

j) le point NCO.OP.176 est supprimé;

k) le point NCO.OP.185 est remplacé par le texte suivant:

«**NCO.OP.185 Gestion en vol du carburant**

Le pilote commandant de bord vérifie à intervalles réguliers que la quantité de carburant utilisable restant en vol n'est pas inférieure au carburant nécessaire pour poursuivre le vol, le carburant de réserve prévu restant étant conforme aux points NCO.OP.125 ou NCO.OP.126, pour atteindre un aérodrome ou site d'exploitation accessible selon le temps.»;

l) le point NCO.OP.215 est supprimé;

m) au point NCO.POL.100, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Au cours de toute phase d'exploitation, la charge, la masse et la position du centre de gravité (CG) de l'aéronef sont conformes aux limitations spécifiées dans l'AFM ou un document équivalent.»;

n) le point NCO.POL.105 est remplacé par le texte suivant:

«**NCO.POL.105 Pesée**

a) L'exploitant s'assure que la masse de l'aéronef et son CG ont été établis par une pesée réelle avant la mise en service initiale de l'aéronef. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage sont pris en compte et font l'objet d'une documentation appropriée. Ces informations sont mises à la disposition du pilote commandant de bord. Les aéronefs font l'objet d'une nouvelle pesée si l'effet des modifications sur la masse et le centrage n'est pas connu avec précision.

b) La pesée est accomplie:

1. pour les avions et les hélicoptères, par le fabricant de l'aéronef ou par un organisme de maintenance agréé; et

2. pour les planeurs, par le fabricant de l'aéronef ou conformément aux dispositions de l'annexe I du règlement (UE) nº 1321/2014.»;

o) dans la sous-partie D, la section 4 est supprimée;

p) au point NCO.SPEC.115, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Pendant les phases critiques du vol ou chaque fois que le pilote commandant de bord le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le membre d'équipage est tenu de rester attaché au poste qui lui a été assigné, sauf indication contraire sur la liste de contrôle.»;

q) au point NCO.SPEC.120, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Pendant les phases critiques du vol ou chaque fois que le pilote commandant de bord le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le spécialiste affecté à une tâche particulière est tenu de rester attaché au poste qui lui a été assigné, sauf indication contraire sur la liste de contrôle.»;

6. l'annexe VIII est modifiée comme suit:

a) le point SPO.GEN.102 est modifié comme suit:

i) le titre est remplacé par le texte suivant:

«**SPO.GEN.102 Motoplaneurs et planeurs motorisés»;**

ii) le point d) est supprimé;

b) au point SPO.GEN.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Pendant les phases critiques du vol ou chaque fois que le pilote commandant de bord le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le membre d'équipage est tenu de rester attaché au poste qui lui a été assigné, sauf indication contraire dans les SOP.»;

c) au point SPO.GEN.106, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Pendant les phases critiques du vol ou chaque fois que le pilote commandant de bord le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le spécialiste affecté à une tâche particulière est tenu de rester attaché au poste qui lui a été assigné, sauf indication contraire dans les SOP.»;

d) au point SPO.GEN.107 a) 4), les points iii) et iv) sont remplacés par le texte suivant:

«iii) les instruments et équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord de l'aéronef et fonctionnent correctement, sauf si des équipements en panne sont autorisés par la liste minimale d'équipements (LME) ou un document équivalent, le cas échéant, aux fins de satisfaire aux exigences des points SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105 ou SPO.IDE.S.105;

iv) la masse de l'aéronef et son centre de gravité sont tels que le vol peut être exécuté dans les limites prescrites par la documentation en matière de navigabilité;»;

e) le point SPO.GEN.108 est supprimé;

f) au point SPO.GEN.140, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Nonobstant le point a), sur des vols avec des planeurs, à l'exclusion de motoplaneurs (TMG), les documents et informations répertoriés aux points a) 1) à a) 10) et aux points a) 13) à a) 19) peuvent être conservés dans le véhicule de récupération.»;

g) le point SPO.OP.121 est supprimé;

h) le point SPO.OP.132 est supprimé;

i) le point SPO.OP.160 est remplacé par le texte suivant:

«**SPO.OP.160 Utilisation d'un casque**

Chacun des membres de l'équipage de conduite devant se trouver en service dans le compartiment de l'équipage de conduite porte un microcasque ou un dispositif équivalent et l'utilise comme principal équipement pour communiquer avec les services de la circulation aérienne (ATS), les autres membres de l'équipage et les spécialistes affectés à une tâche particulière.»;

j) le point SPO.OP.181 est supprimé;

k) le point SPO.OP.225 est supprimé;

l) au point SPO.POL.100, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Au cours de toute phase d'exploitation, la charge, la masse et la position du centre de gravité (CG) de l'aéronef sont conformes aux limitations spécifiées dans le manuel approprié.»;

m) le point SPO.POL.105 est remplacé par le texte suivant:

«**SPO.POL.105 Masse et centrage**

a) L'exploitant s'assure que la masse de l'aéronef et son CG ont été établis par une pesée réelle avant la mise en service initiale de l'aéronef. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage sont pris en compte et font l'objet d'une documentation appropriée. Ces informations sont mises à la disposition du pilote commandant de bord. Les aéronefs font l'objet d'une nouvelle pesée si l'effet des modifications sur la masse et le centrage n'est pas connu avec précision.

b) La pesée est accomplie:

1. pour les avions et les hélicoptères, par le fabricant de l'aéronef ou par un organisme de maintenance agréé; et

2. pour les planeurs, par le fabricant de l'aéronef ou conformément aux dispositions de l'annexe I du règlement (UE) n° 1321/2014.»;

n) dans la sous-partie D, la section 4 est supprimée;

o) le point SPO.SPEC.PAR.120 est supprimé.

RÈGLEMENT (UE) 2018/395 DE LA COMMISSION

du 13 mars 2018

établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) nº 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) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ([1]), et notamment son article 8, paragraphe 5,

considérant 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) nº 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) nº 965/2012 de la Commission ([2]), 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) nº 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) nº 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) nº 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

([1]) JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.
([2]) Règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

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 ([1]) conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), et à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 216/2008.

(11) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) nº 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

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) nº 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, et 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», 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) nº 1178/2011 de la Commission ([2]) ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir;

([1]) Avis nº 01/2016 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 6 janvier 2016 concernant un règlement de la Commission portant révision des règles d'exploitation européennes applicables aux ballons.

([2]) Règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

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) nº 748/2012 de la Commission ([1]) 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) nº 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) nº 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) nº 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) nº 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.

([1]) Règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).

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 JUNCKER

ANNEXE I

DÉFINITIONS

[PART-DEF]

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; ou

   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

OPÉRATIONS AÉRIENNES EFFECTUÉES AVEC DES BALLONS

[PARTIE-BOP]

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 (AltMOC).

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; et

b) les consignes de navigabilité et les autres informations obligatoires publiées par l'Agence conformément 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.

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 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 bagages sont correctement chargés et arrimés; et

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) nº 1321/2014 de la Commission ([1]);

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;

([1]) Règlement (UE) nº 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

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; et

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; et

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; et

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; et

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) nº 923/2012 de la Commission ([1]);

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.

([1]) Règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 et (UE) nº 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).

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) nº 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) nº 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; et

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 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; et

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; et

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; et

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) nº 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) nº 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 équipements exigés par la présente section sont agréés conformément à l'annexe I du règlement (UE) nº 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 de manœuvre;

11) couteau.

c) Les instruments et 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) nº 216/2008;

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

d) Les instruments et 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; et

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 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; et

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 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.

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) nº 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) nº 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) nº 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) nº 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) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil ([1]).

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) nº 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) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil ([2]) 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) nº 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) nº 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.

([1]) Règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) nº 1321/2007 et (CE) nº 1330/2007 (JO L 122 du 24.4.2014, p. 18).

([2]) Règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35).

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; et

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 la présente 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) nº 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) nº 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) nº 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) nº 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) nº 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) nº 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 s'il:

1) est qualifié pour agir en cette qualité conformément à l'annexe I du règlement (UE) nº 1178/2011;

2) dispose du niveau minimal d'expérience défini dans le manuel d'exploitation; et

3) 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) nº 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; et

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.

Appendice

DÉCLARATION

établie conformément au règlement (UE) 2018/395 de la Commission.

Exploitant

Nom:

Lieu de l'établissement principal de l'exploitant:

Nom et coordonnées du cadre responsable:

Exploitation de ballons

Date du début de l'exploitation commerciale et, le cas échéant, date de la modification de l'exploitation commerciale existante:

Informations sur le(s) ballon(s) utilisé(s), l'exploitation commerciale et la gestion du maintien de la navigabilité ([1]):

Type de ballon	Immatriculation du ballon	Base principale	Type(s) d'exploitation ([2])	Organisme de gestion du maintien de la navigabilité ([3])

Le cas échéant, liste des AltMoC avec références aux AMC associés (annexe de la présente déclaration):

Déclarations

☐ L'opérateur satisfait, et continuera de satisfaire, aux exigences essentielles fixées à l'annexe IV du règlement (CE) nº 216/2008 et aux exigences du règlement (UE) 2018/395.

En particulier, l'exploitant réalise ses opérations commerciales conformément aux exigences suivantes fixées à la sous-partie ADD de l'annexe II du règlement (UE) 2018/395.

☐ La documentation relative au système de gestion, y compris le manuel d'exploitation, satisfait aux exigences de la sous-partie ADD et tous les vols seront effectués conformément aux dispositions du manuel d'exploitation, comme exigé au point BOP.ADD.005 b) de la sous-partie ADD.

☐ Tous les ballons exploités possèdent un certificat de navigabilité délivré conformément au règlement (UE) nº 748/2012 ou satisfont aux exigences spécifiques de navigabilité applicables aux ballons immatriculés dans un pays tiers et faisant l'objet d'un contrat de location avec équipage ou d'un contrat de location coque nue, conformément au point BOP.ADD.110 et aux points BOP.ADD.115 b) et c) de la sous-partie ADD.

☐ Tous les membres de l'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, comme l'exige le point BOP.ADD.300 c) de la sous-partie ADD.

☐ L'exploitant informe 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 règlement (UE) 2018/395 tel qu'il a été déclaré à l'autorité compétente au moyen de la présente déclaration ainsi que de toute modification des informations figurant dans la présente déclaration et des listes des AltMoC jointes à la présente déclaration, conformément au point BOP.ADD.105 a) de la sous-partie ADD.

☐ L'exploitant confirme que toutes les informations incluses dans la présente déclaration, y compris ses annexes, sont complètes et correctes.

Date, nom et signature du cadre responsable

(1) Remplissez le tableau. Si vous manquez d'espace pour indiquer les informations, veuillez les inclure dans une annexe séparée. Celle-ci doit être datée et signée.
(2) Le champ «Type(s) d'exploitation» fait référence au type d'opérations commerciales effectuées avec le ballon.
(3) Les informations relatives à l'organisme chargé de la gestion du maintien de la navigabilité doivent comprendre le nom et l'adresse de l'organisme ainsi que la référence de l'agrément.

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/396 DE LA COMMISSION

du 13 mars 2018

modifiant l'annexe I du règlement (CEE) nº 2658/87 du Conseil relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CEE) nº 2658/87 du Conseil du 23 juillet 1987 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun [1], et notamment son article 9, paragraphe 1, point e),

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CEE) nº 2658/87 a établi une nomenclature des marchandises (ci-après dénommée la «nomenclature combinée» ou la «NC»), qui figure à l'annexe I dudit règlement.

(2) La note complémentaire 10 du chapitre 22 de la deuxième partie de la NC prévoit que, pour l'application des sous-positions 2206 00 31 et 2206 00 39, on considère comme «mousseuses» les boissons fermentées, autres que celles présentées dans des bouteilles fermées par un bouchon «champignon» maintenu à l'aide d'attaches ou de liens, ayant une surpression égale ou supérieure à 1,5 bar, mesurée à la température de 20 °C.

(3) La note de sous-position 1 du chapitre 22 de la deuxième partie de la NC prévoit que, au sens de la sous-position 2204 10, on entend par «vins mousseux» les vins présentant, lorsqu'ils sont conservés à la température de 20 °C dans des récipients fermés, une surpression égale ou supérieure à 3 bars.

(4) La directive 92/83/CEE du Conseil [2] dispose que les «autres boissons fermentées mousseuses», relevant non seulement des positions 2204 et 2205, mais aussi du code NC 2206 00 91, tel qu'en vigueur au moment de l'adoption de la directive (actuellement les codes NC 2206 00 31 et 2206 00 39), ont une surpression égale ou supérieure à 3 bars.

(5) Il ne se justifie pas, d'un point de vue scientifique ou autre, que des seuils différents s'appliquent en ce qui concerne la surpression des boissons fermentées mousseuses, indépendamment de leur classement sous les codes NC 2204, 2205 ou 2206.

(6) Dans l'intérêt de la sécurité juridique, il est nécessaire de modifier la note complémentaire 10 du chapitre 22 de la deuxième partie de la NC en remplaçant l'actuel seuil «égal ou supérieur à 1,5 bar» par le seuil «égal ou supérieur à 3 bars».

(7) Afin de garantir la cohérence et l'interprétation uniforme de la nomenclature combinée dans l'ensemble de l'Union en ce qui concerne la définition des «boissons mousseuses», il y a lieu de modifier la note complémentaire 10 du chapitre 22 de la deuxième partie de la NC.

(8) Il y a lieu de modifier le règlement (CEE) nº 2658/87 en conséquence.

(9) Le comité du code des douanes n'a pas émis d'avis dans le délai imparti par son président,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Au chapitre 22 de la deuxième partie de la nomenclature combinée figurant à l'annexe I du règlement (CEE) nº 2658/87, le second tiret de la note complémentaire 10 est remplacé par le texte suivant:

«— *les boissons fermentées, autrement présentées, ayant une surpression égale ou supérieure à 3 bars, mesurée à la température de 20 °C.*».

[1] JO L 256 du 7.9.1987, p. 1.
[2] Directive 92/83/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur l'alcool et les boissons alcooliques (JO L 316 du 31.10.1992, p. 21).

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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 JUNCKER

DÉCISIONS

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2018/397 DU CONSEIL

du 8 mars 2018

concernant le lancement de l'échange automatisé de données relatives à l'immatriculation des véhicules au Portugal

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la décision 2008/615/JAI du Conseil du 23 juin 2008 relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière [1], et notamment son article 33,

vu l'avis du Parlement européen [2],

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à l'article 25, paragraphe 2, de la décision 2008/615/JAI, la transmission de données à caractère personnel prévue par ladite décision ne peut avoir lieu qu'après la mise en œuvre dans le droit national sur le territoire des États membres concernés par cette transmission des dispositions générales relatives à la protection des données énoncées au chapitre 6 de ladite décision.

(2) L'article 20 de la décision 2008/616/JAI du Conseil [3] prévoit que la vérification visant à établir que la condition, prévue au considérant 1, relative à l'échange automatisé de données est remplie conformément au chapitre 2 de la décision 2008/615/JAI doit s'effectuer sur la base d'un rapport d'évaluation fondé sur un questionnaire, une visite d'évaluation et un essai pilote.

(3) Conformément au chapitre 4, point 1.1, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI, le questionnaire élaboré par le groupe de travail concerné du Conseil porte sur chacun des échanges automatisés de données et, lorsqu'un État membre estime qu'il satisfait aux conditions pour l'échange de données appartenant à la catégorie pertinente, il doit y répondre.

(4) Le Portugal a répondu au questionnaire concernant la protection des données et à celui concernant l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules (DIV).

(5) Le Portugal a réalisé un essai pilote avec les Pays-Bas, qui a été concluant.

(6) Une visite d'évaluation a eu lieu au Portugal, et l'équipe d'évaluation néerlandaise, espagnole et slovaque a ensuite rédigé un rapport qu'elle a transmis au groupe de travail concerné du Conseil.

(7) Un rapport général d'évaluation, comprenant un résumé des résultats du questionnaire, de la visite d'évaluation et de l'essai pilote relatif à l'échange de DIV, a été présenté au Conseil.

(8) Le 12 octobre 2017, le Conseil, ayant pris note de l'accord de tous les États membres liés par la décision 2008/615/JAI, a conclu que le Portugal avait pleinement mis en œuvre les dispositions générales relatives à la protection des données énoncées au chapitre 6 de la décision 2008/615/JAI.

(9) Dès lors, aux fins de la consultation automatisée de DIV, le Portugal devrait être autorisé à recevoir et à transmettre des données à caractère personnel conformément à l'article 12 de la décision 2008/615/JAI.

(10) L'article 33 de la décision 2008/615/JAI confère au Conseil des pouvoirs d'exécution pour arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre de ladite décision, notamment en ce qui concerne la réception et la transmission de données à caractère personnel prévues par ladite décision.

---

[1] JO L 210 du 6.8.2008, p. 1.
[2] Avis du 7 février 2018 (non encore paru au Journal officiel).
[3] Décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière (JO L 210 du 6.8.2008, p. 12).

(11) Dans la mesure où il est satisfait aux conditions et à la procédure qui déclenchent l'exercice de ces pouvoirs d'exécution, il y a lieu d'adopter une décision d'exécution relative au lancement de l'échange automatisé de DIV au Portugal afin de permettre à cet État membre de recevoir et de transmettre des données à caractère personnel conformément à l'article 12 de la décision 2008/615/JAI.

(12) Le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni sont liés par la décision 2008/615/JAI et participent donc à l'adoption et à l'application de la présente décision qui met en œuvre la décision 2008/615/JAI,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Aux fins de la consultation automatisée de données relatives à l'immatriculation des véhicules, le Portugal est autorisé à recevoir et à transmettre des données à caractère personnel conformément à l'article 12 de la décision 2008/615/JAI à compter du 15 mars 2018.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

La présente décision s'applique conformément aux traités.

Fait à Bruxelles, le 8 mars 2018.

Par le Conseil
Le président
V. RADEV

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR