

Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

► **B** ► **M1** **REGOLAMENTO (UE) 2018/395 DELLA COMMISSIONE**
del 13 marzo 2018

che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di palloni e per il rilascio delle licenze degli equipaggi di condotta per palloni a norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio ◀

(GU L 71 del 14.3.2018, pag. 10)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Regolamento di esecuzione (UE) 2020/357 della Commissione del 4 marzo 2020	L 67	34	5.3.2020

▼ B▼ M1**REGOLAMENTO (UE) 2018/395 DELLA COMMISSIONE****del 13 marzo 2018**

che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di palloni e per il rilascio delle licenze degli equipaggi di condotta per palloni a norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio

▼ B*Articolo 1***Oggetto e ambito di applicazione**▼ M1

1. Il presente regolamento stabilisce regole dettagliate per le operazioni di volo con palloni nonché per il rilascio e il mantenimento delle licenze di pilota e delle abilitazioni, dei privilegi e dei certificati associati in materia di palloni, qualora tali aeromobili soddisfino le condizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punti i) e ii), del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

▼ B

2. Il presente regolamento non si applica alle operazioni di volo con palloni a gas frenati.

*Articolo 2***Definizioni**▼ M1

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni che seguono e, salvo che i termini siano diversamente definiti nel presente articolo, le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione ⁽²⁾:

▼ B

- (1) «pallone», un aeromobile con equipaggio, più leggero dell'aria, sprovvisto di motore e sostenuto in volo mediante l'uso di un gas più leggero dell'aria o di aria calda, compresi i palloni a gas, i palloni ad aria calda, i palloni misti e, sebbene provvisti di motore, i dirigibili ad aria calda;
- (2) «pallone a gas», un pallone libero la cui sustentazione è dovuta a un gas più leggero dell'aria;
- (3) «pallone a gas frenato», un pallone a gas con un sistema di ancoraggio che lo assicura costantemente a un punto fisso durante il suo impiego;

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1).

▼ B

- (4) «pallone libero», un pallone che non è continuamente ancorato a un punto fisso durante il suo impiego;
- (5) «pallone ad aria calda», un pallone libero la cui sustentazione è dovuta all'aria riscaldata;
- (6) «pallone misto», un pallone libero la cui sustentazione è dovuta a una combinazione di aria riscaldata e gas non infiammabile più leggero dell'aria;
- (7) «dirigibile ad aria calda», un dirigibile ad aria calda provvisto di motore, in cui il motore non contribuisce alla sustentazione;

▼ MI

- (7 bis) «operazione commerciale», qualsiasi operazione di un pallone, dietro compenso o ad altro titolo oneroso, che sia disponibile per il pubblico oppure, se non messa a disposizione del pubblico, sia svolta nell'ambito di un contratto fra un operatore e un cliente e nella quale quest'ultimo non detiene alcun controllo sull'operatore;

▼ B

- (8) «volo di competizione», operazione di volo con pallone effettuata allo scopo di partecipare a gare o competizioni aeree, compresi le esercitazioni per tale operazione e i voli da e verso i luoghi in cui si svolgono le gare o le competizioni;
- (9) «volo dimostrativo», operazione di volo con pallone effettuata a scopo di esibizione o intrattenimento nell'ambito di un evento oggetto di pubblicità aperto al pubblico, compresi le esercitazioni per tale operazione e i voli da e verso l'evento oggetto di pubblicità;

▼ MI

- (10) «volo introduttivo», operazione di volo effettuata dietro compenso o ad altro titolo oneroso, consistente in un viaggio aereo di breve durata allo scopo di attirare nuovi allievi o nuovi membri, effettuata da un'organizzazione di addestramento di cui all'articolo 10 *bis* del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione o da un'organizzazione creata con l'intento di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto;

▼ B

- (11) «sede principale di attività», sede centrale o sede legale dell'operatore del pallone dove vengono svolte le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo delle attività di cui al presente regolamento;

▼ MI

- (12) «contratto di *dry lease* (noleggio senza equipaggio)», un contratto tra imprese in virtù del quale l'impiego del pallone avviene sotto la responsabilità del locatario;
- (13) «licenza nazionale», una licenza di pilota rilasciata da uno Stato membro in conformità alla legislazione nazionale prima della data di applicazione dell'allegato III (parte-BFCL) del presente regolamento o dell'allegato I (parte-FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011;
- (14) «licenza conforme alla parte-BFCL», una licenza dell'equipaggio di condotta che soddisfa i requisiti di cui all'allegato III (parte-BFCL) del presente regolamento;

▼ M1

- (15) «relazione di conversione», una relazione in base alla quale una licenza può essere convertita in una licenza conforme alla parte-BFCL.

▼ B*Articolo 3***Operazioni di volo**

1. Gli operatori di palloni impiegano il pallone in conformità ai requisiti di cui alla sottoparte BAS dell'allegato II.

Il primo comma non si applica tuttavia alle imprese di progettazione o di produzione conformi rispettivamente agli articoli 8 e 9 del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione⁽¹⁾ e che impiegano il pallone, nell'ambito dei loro privilegi, allo scopo di introdurre o modificare tipi di palloni.

▼ M1

2. Gli operatori di palloni effettuano operazioni commerciali solo dopo aver dichiarato all'autorità competente di possedere la capacità e i mezzi necessari per adempiere le responsabilità associate all'impiego del pallone.

Il primo comma non si applica alle seguenti operazioni effettuate con palloni:

▼ B

- a) operazioni effettuate in compartecipazione finanziaria da un massimo di quattro persone, compreso il pilota, a condizione che i costi diretti del volo del pallone e una quota proporzionale dei costi annuali sostenuti per il rimessaggio, l'assicurazione e la manutenzione del pallone siano sostenuti da tutte le persone suddette;
- b) voli di competizione o voli dimostrativi, a condizione che il compenso o eventuale altro titolo oneroso per tali voli sia limitato al recupero dei costi diretti del volo del pallone e di una quota proporzionale dei costi annuali sostenuti per il rimessaggio, l'assicurazione e la manutenzione del pallone e che eventuali premi vinti non superino il valore specificato dall'autorità competente;

▼ M1

- c) voli introduttivi con un massimo di quattro persone, compreso il pilota, e voli per lanci con paracadute eseguiti da un'organizzazione di addestramento di cui all'articolo 10 *bis* del regolamento (UE) n. 1178/2011, che abbia la propria sede principale di attività in uno Stato membro, oppure da un'organizzazione creata con l'intento di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto, a condizione che l'organizzazione impieghi il pallone in quanto proprietaria o in base a un contratto di *dry lease*, che il volo non generi utili distribuiti al di fuori dell'organizzazione e che tali voli rappresentino solo un'attività marginale dell'organizzazione;

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1).

▼ M1

- d) voli di addestramento effettuati da un'organizzazione di addestramento di cui all'articolo 10 *bis* del regolamento (UE) n. 1178/2011, che abbia la propria sede principale di attività in uno Stato membro.

*Articolo 3 bis***Licenze di pilota e certificazione medica**

1. Fatto salvo il regolamento delegato (UE) della Commissione ⁽¹⁾ i piloti degli aeromobili di cui all'articolo 1, paragrafo 1, del presente regolamento rispettano i requisiti tecnici e le procedure amministrative di cui all'allegato III (parte-BFCL) del presente regolamento e all'allegato IV (parte medica) del regolamento (UE) n. 1178/2011.

2. In deroga ai privilegi dei titolari delle licenze di cui all'allegato III (parte-BFCL) del presente regolamento, i titolari di tali licenze possono effettuare i voli di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettere da a) a d), senza rispettare la norma BFCL.215 dell'allegato III (parte-BFCL) del presente regolamento.

3. Uno Stato membro può autorizzare gli allievi piloti che seguono un corso di addestramento per il conseguimento di una licenza di pilota di pallone («BPL») ad esercitare senza supervisione privilegi limitati prima che abbiano soddisfatto tutti i requisiti necessari per il rilascio di una BPL conformemente all'allegato III (parte-BFCL), purché siano rispettate tutte le seguenti condizioni:

- a) la portata dei privilegi concessi deve basarsi su una valutazione del rischio per la sicurezza effettuata dallo Stato membro, tenendo conto dell'entità dell'addestramento necessario per il livello previsto di competenza che il pilota deve acquisire;
- b) i privilegi devono essere limitati:
- i) alla totalità o a una parte del territorio nazionale dello Stato membro che rilascia l'autorizzazione;
 - ii) ai palloni immatricolati nello Stato membro che rilascia l'autorizzazione;
- c) per l'addestramento effettuato nell'ambito dell'autorizzazione, il titolare di tale autorizzazione che chiede il rilascio di una BPL deve ricevere crediti sulla base di una raccomandazione emessa da un'organizzazione di addestramento approvata («ATO») o da un'organizzazione di addestramento dichiarata («DTO»);
- d) ogni 3 anni lo Stato membro deve presentare alla Commissione e all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea relazioni e valutazioni del rischio per la sicurezza;
- e) lo Stato membro deve monitorare l'utilizzo delle autorizzazioni rilasciate a norma del presente paragrafo al fine di garantire un livello accettabile di sicurezza aerea e deve adottare misure adeguate qualora venga riscontrato un aumento del rischio per la sicurezza o qualsiasi problema di sicurezza.

⁽¹⁾ Regolamento delegato (UE) della Commissione, del 4 marzo 2020, (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

▼ M1*Articolo 3 ter***Licenze e certificati medici nazionali esistenti del pilota**

1. Le licenze conformi alla parte-FCL per i palloni e i privilegi, le abilitazioni e i certificati associati, rilasciati da uno Stato membro prima della data di applicazione del presente regolamento, si considerano rilasciati a norma del presente regolamento. Gli Stati membri sostituiscono tali licenze con licenze conformi al formato stabilito nell'allegato VI (parte-ARA) del regolamento (UE) n. 1178/2011 quando rimettono licenze per ragioni amministrative o su richiesta dei titolari delle licenze.

2. Al momento della riemissione di licenze e di privilegi, abilitazioni e certificati associati, conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, lo Stato membro provvede, ove applicabile, a:

- a) trasferire al nuovo formato di licenza tutti i privilegi già annotati sulle licenze conformi alla parte-FCL;
- b) convertire i privilegi relativi a voli frenati o a operazioni commerciali, associati a una licenza conforme alla parte-FCL, in un'abilitazione ad effettuare voli frenati od operazioni commerciali in conformità alle disposizioni di cui all'allegato III (parte-BFCL), norme BFCL.200 e BFCL.215, del presente regolamento;
- c) annotare sul libretto di volo la data di scadenza di un certificato di istruttore di volo associato a una licenza conforme alla parte-FCL o a rilasciare un documento equivalente. Dopo tale data i piloti interessati esercitano i privilegi di istruttore solo se rispettano i requisiti di cui all'allegato III (parte-BFCL), norma BFCL.360, del presente regolamento.

3. Ai titolari di licenze nazionali per palloni rilasciate da uno Stato membro prima della data di applicazione dell'allegato III (parte-BFCL) del presente regolamento è consentito continuare a esercitare i privilegi delle loro licenze fino all'8 aprile 2021. Entro tale data gli Stati membri convertono tali licenze in licenze conformi alla parte-BFCL e nelle abilitazioni, nei privilegi e nei certificati associati, in conformità agli elementi stabiliti in una relazione di conversione conforme ai requisiti di cui all'articolo 4, paragrafi 4 e 5, del regolamento (UE) n. 1178/2011.

4. I certificati medici nazionali di idoneità del pilota associati a una licenza, di cui al paragrafo 2 del presente articolo, che siano stati rilasciati da uno Stato membro prima della data di applicazione dell'allegato III (parte-BFCL) del presente regolamento, restano validi fino alla data del loro successivo rinnovo oppure, se precedente, fino all'8 aprile 2021. Il rinnovo di tali certificati medici deve soddisfare i requisiti stabiliti nell'allegato IV (parte medica) del regolamento (UE) n. 1178/2011.

*Articolo 3 quarter***Credito per l'addestramento iniziato prima della data di applicazione del presente regolamento**

1. In relazione al rilascio di licenze conformi alla parte-BFCL e dei privilegi, delle abilitazioni o dei certificati associati in conformità all'allegato III (parte-BFCL) del presente regolamento, l'addestramento iniziato prima della data di applicazione del presente regolamento in conformità all'allegato I (parte-FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 è

▼ M1

considerato conforme ai requisiti del presente regolamento, a condizione che la BPL sia rilasciata entro e non oltre l'8 aprile 2021. In tal caso si applica quanto segue:

- a) l'addestramento per BPL iniziato su palloni che rappresentano la classe dei dirigibili ad aria calda, comprese i relativi test, può essere portato a termine su tali palloni;
- b) le ore di addestramento completate su una classe di palloni ad aria calda diversa dal gruppo A sono accreditate integralmente ai fini del requisito di cui alla norma BFCL.130, lettera b), dell'allegato III.

2. L'addestramento iniziato prima della data di applicazione del presente regolamento o dell'allegato I (parte-FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011, in conformità all'annesso 1 della convenzione di Chicago, viene accreditato ai fini del rilascio di licenze conformi alla parte-BFCL in base a una relazione di credito elaborata dallo Stato membro in consultazione con l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea.

3. La relazione di credito di cui al paragrafo 2 descrive la portata dell'addestramento, indica per quali requisiti della parte-BFCL è concesso il credito e precisa, se del caso, quali requisiti i richiedenti devono soddisfare per ottenere una licenza conforme alla parte-FCL. La relazione di credito contiene copie di tutti i documenti necessari ad attestare la portata dell'addestramento nonché copie dei regolamenti e delle procedure nazionali in conformità ai quali è stato iniziato l'addestramento.

*Articolo 3 quinquies***Organizzazioni di addestramento**

1. Le organizzazioni di addestramento per le licenze di pilota di cui all'articolo 1, paragrafo 1, rispettano i requisiti di cui all'articolo 10 *bis* del regolamento (UE) n. 1178/2011.

2. Le organizzazioni di addestramento di cui al paragrafo 1 del presente articolo, titolari di un'approvazione rilasciata in conformità all'allegato VII (parte-ORA) del regolamento (UE) n. 1178/2011 o che hanno presentato una dichiarazione in conformità all'allegato VIII, parte-DTO, del regolamento (UE) n. 1178/2011 prima della data di applicazione del presente regolamento adattano i loro programmi di addestramento, se necessario, entro e non oltre l'8 aprile 2021.

▼ B*Articolo 4***Disposizioni transitorie**

I certificati, le autorizzazioni e le approvazioni rilasciati agli operatori di palloni dagli Stati membri prima dell'8 aprile 2019 in conformità al regolamento (UE) n. 965/2012 o alle disposizioni della legislazione nazionale conformi all'articolo 10, paragrafo 2, paragrafo 3 e paragrafo 5, lettera b), del regolamento (UE) n. 965/2012 restano valide fino all'8 ottobre 2019.

Fino all'8 ottobre 2019 qualsiasi riferimento nel presente regolamento a una dichiarazione è inteso come un riferimento ai certificati, alle autorizzazioni e alle approvazioni rilasciati dagli Stati membri prima dell'8 aprile 2019.

▼B

Articolo 5

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Essa si applica a decorrere dall'8 aprile 2019.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

▼B*ALLEGATO I***DEFINIZIONI**

[PARTE-DEF]

▼M1

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni e, salvo che i termini siano altrimenti definiti nel presente allegato, le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 1178/2011 e all'allegato I (parte-FCL), norma FCL.010, del medesimo regolamento:

1. «metodi accettabili di rispondenza (AMC)», norme non vincolanti adottate dall'Agenzia per illustrare i metodi volti a stabilire la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione;
 2. «metodi alternativi di rispondenza (AltMoC)», quei metodi che propongono un'alternativa agli AMC esistenti o che propongono nuovi mezzi per stabilire la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione per i quali l'Agenzia non ha adottato AMC associati;
- ▼B**
3. «pilota in comando», il pilota designato in comando e responsabile dello svolgimento sicuro del volo;
 4. «membro dell'equipaggio», una persona assegnata da un operatore a svolgere dei compiti a bordo del pallone o a terra, qualora i compiti siano direttamente correlati all'impiego del pallone,
 5. «membro dell'equipaggio di condotta», un membro dell'equipaggio, munito di apposito brevetto o licenza, al quale sono stati affidati compiti fondamentali per l'impiego di un aeromobile durante il periodo di servizio di volo;
 6. «sostanze psicoattive», l'alcool, gli oppiacei, i derivati della cannabis, i sedativi e gli ipnotici, la cocaina, altri psicostimolanti, allucinogeni e solventi volatili, a esclusione di caffè e tabacco;
 7. «incidente», un evento associato all'impiego di un pallone che si verifica tra il momento dell'inizio del gonfiaggio del pallone e il momento dello sgonfiaggio completo del pallone, in cui:
 - (a) una persona subisce lesioni gravi o mortali per il fatto di essere a bordo del pallone o di essere a diretto contatto con una parte qualsiasi del pallone, comprese parti staccatesi dal pallone, ma escludendo qualsiasi lesione derivante da cause naturali, autoinflitte o procurate da altre persone;
 - (b) il pallone riporta un danno o un'avaria strutturale che compromette la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile e richiede una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato; o
 - (c) il pallone è scomparso o completamente inaccessibile;
 8. «inconveniente», un evento, diverso da un incidente, associato all'impiego di un pallone, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni;
 9. «inconveniente grave», un evento associato all'impiego di un pallone che si verifica tra il momento dell'inizio del gonfiaggio del pallone e il momento dello sgonfiaggio completo del pallone, in cui le probabilità di un incidente erano elevate;
 10. «fasi critiche del volo», il decollo, l'avvicinamento finale, il mancato avvicinamento, l'atterraggio e qualsiasi altra fase del volo individuata come critica dal pilota in comando per l'impiego in sicurezza del pallone;

▼ B

11. «manuale di volo dell'aeromobile», il documento contenente le limitazioni e le informazioni operative approvate e applicabili riguardanti il pallone;

▼ M1

- 11 *bis.* «tempo di volo», il tempo totale dal momento in cui la cesta si stacca dal suolo allo scopo di decollare fino al momento in cui il pallone si arresta alla fine del volo;

▼ B

12. «merci pericolose», gli articoli o le sostanze tali da rappresentare un rischio per la salute, la sicurezza, i beni materiali o l'ambiente, che sono riportati in un elenco di merci pericolose nelle istruzioni tecniche o che sono classificati come tali in base a dette istruzioni;
13. «istruzioni tecniche», l'ultima edizione in vigore delle istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose, comprendente supplementi e addenda, approvata e pubblicata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) nel documento 9284-AN/905;
14. «sito operativo», un sito scelto dal pilota in comando o dall'operatore per l'atterraggio, il decollo e/o le operazioni di carico esterno;
15. «rifornimento», il riempimento delle bombole o dei serbatoi di combustibile da una fonte esterna, esclusa la sostituzione delle bombole;
16. «notte», il periodo compreso tra la fine del crepuscolo serale civile e l'inizio del crepuscolo mattutino civile. Il crepuscolo civile termina la sera quando il centro del disco solare si trova 6 gradi sotto la linea dell'orizzonte e inizia il mattino quando il centro del disco solare si trova 6 gradi sotto l'orizzonte;
17. «operazione specializzata con pallone», qualsiasi operazione, commerciale o non commerciale, effettuata con un pallone, il cui scopo principale non è il trasporto di passeggeri per turismo o esperienze di volo, ma le operazioni con paracadute, i lanci con deltaplano, i voli dimostrativi, i voli di competizione o attività specializzate simili;

▼ M1

- 17 *bis.* «classe di palloni», la categorizzazione dei palloni basata sul mezzo di ascesa utilizzato per il sostentamento in volo;
- 17 *ter.* «controllo di professionalità», la dimostrazione di capacità finalizzata al rispetto dei requisiti di attività di volo recente stabiliti dal presente regolamento, compresi gli esami orali eventualmente necessari;

▼ B

18. «carico pagante», la massa totale di passeggeri, bagagli ed equipaggiamenti specialistici trasportati a mano;
19. «massa a vuoto del pallone», la massa determinata pesando il pallone con tutti gli equipaggiamenti installati come specificato nel manuale di volo dell'aeromobile;
20. «contratto di wet lease (noleggio con equipaggio)», un contratto tra operatori in virtù del quale l'impiego del pallone avviene sotto la responsabilità del locatore;
21. «trasporto commerciale di passeggeri con pallone» (CPB, *Commercial Passenger Ballooning*), una forma di operazione di trasporto aereo commerciale con un pallone, effettuata dietro compenso o ad altro titolo oneroso per turismo o esperienze di volo;

▼ M1

22. «gruppo di palloni», la categorizzazione dei palloni basata sulle dimensioni o sulla capienza dell'involucro;

▼ **M1**

23. «test di abilitazione», dimostrazione di capacità finalizzata al rilascio di una licenza o di un'abilitazione, compresi gli esami orali eventualmente necessari;
24. «valutazione della competenza», dimostrazione di capacità, conoscenze e attitudine per il rilascio iniziale, il rinnovo o il ripristino di un certificato di istruttore o di esaminatore;
25. «volo come solista», volo durante il quale un allievo pilota è il solo occupante del pallone;
26. «volo frenato», volo con un sistema di ancoraggio che assicura il pallone a un punto fisso durante il suo impiego, ad eccezione dell'ancoraggio che può essere usato nell'ambito della procedura di decollo.

▼B*ALLEGATO II***OPERAZIONI DI VOLO CON PALLONE**

[PARTE-BOP]

*SOTTOPARTE BAS***REQUISITI OPERATIVI DI BASE***Sezione 1***Requisiti generali****BOP.BAS.001 Ambito di applicazione**

In conformità all'articolo 3, la presente sottoparte stabilisce i requisiti che devono essere soddisfatti da ogni operatore di palloni diverso dalle imprese di progettazione o di produzione di cui al secondo comma dell'articolo 3, paragrafo 1.

BOP.BAS.005 Autorità competente

L'autorità competente è l'autorità designata dallo Stato membro in cui l'operatore ha la sua sede principale di attività o, se l'operatore non ha una sede principale di attività, del luogo in cui l'operatore è stabilito o risiede. Tale autorità è soggetta ai requisiti di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n. 965/2012 in conformità all'articolo 1, paragrafo 7, di tale regolamento.

BOP.BAS.010 Dimostrazione della conformità**▼M1**

a) Qualora richiesto dall'autorità competente che verifica il mantenimento della conformità da parte dell'operatore conformemente all'allegato II (parte-ARO), norma ARO.GEN.300, lettera a), punto 2, del regolamento (UE) n. 965/2012, l'operatore dimostra la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e ai requisiti del presente regolamento.

▼B

b) L'operatore utilizza uno dei seguenti metodi per dimostrare tale conformità:

- 1) metodi accettabili di rispondenza (AMC);
- 2) metodi alternativi di rispondenza (AltMoC).

BOP.BAS.015 Voli introduttivi

I voli introduttivi sono:

- a) effettuati in condizioni di volo a vista (VFR) diurne; e
- b) sorvegliati, per quanto riguarda la sicurezza, da una persona nominata dal centro che effettua i voli introduttivi.

▼M1**BOP.BAS.020 Reazione immediata a un problema di sicurezza**

L'operatore attua:

- a) le misure di sicurezza imposte dall'autorità competente in conformità all'allegato II (parte-ARO), norma ARO.GEN.135, lettera c), del regolamento (UE) n. 965/2012; e
- b) le direttive in materia di aeronavigabilità e le altre informazioni obbligatorie emesse dall'Agenzia in conformità all'articolo 77, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) 2018/1139.

BOP.BAS.025 Nomina a pilota in comando

L'operatore nomina pilota in comando un pilota qualificato ad esercitare la funzione di pilota in comando in conformità all'allegato III (parte-BFCL) del presente regolamento.

▼B**BOP.BAS.030 Responsabilità del pilota in comando**

a) Il pilota in comando:

- 1) è responsabile della sicurezza del pallone e di qualsiasi persona o cosa trasportata a bordo durante le operazioni con pallone;
- 2) è responsabile dell'inizio, della continuazione o del termine di un volo nell'interesse della sicurezza;
- 3) garantisce che tutte le procedure operative e liste di controllo (checklists) applicabili siano rispettate;
- 4) inizia il volo soltanto se è certo che tutte le limitazioni operative sono osservate, come segue:
 - i) il pallone è idoneo al volo;
 - ii) il pallone è debitamente immatricolato;
 - iii) gli strumenti e gli equipaggiamenti richiesti per l'esecuzione del volo sono installati a bordo e operativi;
 - iv) la massa del pallone è tale per cui il volo può essere condotto entro i limiti definiti dal manuale di volo dell'aeromobile;
 - v) tutti gli equipaggiamenti e i bagagli sono correttamente stivati e messi in sicurezza; e
 - vi) le limitazioni operative del pallone, come specificato nel manuale di volo dell'aeromobile, sono costantemente rispettate nel corso del volo;
- 5) si assicura che l'ispezione pre-volo sia stata effettuata in conformità ai requisiti dell'allegato I del regolamento (CE) n. 1321/2014 della Commissione ⁽¹⁾;
- 6) è responsabile del briefing pre-volo al personale di assistenza durante le operazioni di gonfiaggio e sgonfiaggio del pallone;
- 7) si assicura che il personale di assistenza durante le operazioni di gonfiaggio e sgonfiaggio del pallone indossi adeguati indumenti protettivi;
- 8) si accerta che gli equipaggiamenti di emergenza siano sempre facilmente accessibili per un utilizzo immediato;
- 9) garantisce che nessuno sia autorizzato a fumare a bordo o nelle immediate vicinanze del pallone;
- 10) vieta la presenza a bordo del pallone di persone visibilmente sotto l'influenza di sostanze psicoattive in grado di mettere in pericolo la sicurezza del pallone o di qualsiasi persona o cosa trasportata a bordo;
- 11) durante il volo mantiene il controllo del pallone in qualsiasi momento, a meno che un altro pilota non prenda i comandi;
- 12) intraprende le azioni che ritiene necessarie qualora si verifichi una situazione di emergenza che richiede decisioni ed azioni immediate. In questi casi può, nei limiti di quanto necessario ai fini della sicurezza, deviare da regole, procedure operative e metodi stabiliti;

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1).

▼B

- 13) può non continuare un volo oltre il più vicino sito operativo agibile dal punto di vista meteorologico quando la sua capacità di svolgere i propri compiti sia significativamente ridotta a causa di malattia, affaticamento, mancanza di ossigeno o altro;
 - 14) registra i dati relativi all'utilizzo e tutti i difetti noti o sospetti dell'aeromobile al termine del volo, o di una serie di voli, nel giornale di bordo del pallone;
 - 15) in caso di incidente o inconveniente grave in cui è coinvolto il pallone, informa l'autorità investigativa per la sicurezza dello Stato nel cui territorio si è verificato l'evento e i servizi di emergenza di tale Stato, senza indugio e usando i mezzi più veloci disponibili;
 - 16) in caso di interferenza illecita, presenta senza indugio una segnalazione all'autorità competente e informa l'autorità locale designata dallo Stato nel cui territorio l'interferenza illecita si è verificata; e
 - 17) segnala senza indugio alla pertinente unità dei servizi del traffico aereo (ATS) le eventuali condizioni meteorologiche o di volo pericolose incontrate che potrebbero incidere sulla sicurezza di altri aeromobili.
- b) Il pilota in comando non può prestare servizio su un pallone in una delle seguenti situazioni:
- 1) qualora non sia in grado di svolgere i propri compiti per una causa qualsiasi, quali lesioni, malattia, affaticamento o effetti di sostanze psicoattive, o se ritiene di non avere una perfetta efficienza fisica per altre cause;
 - 2) se non sono soddisfatti i requisiti medici applicabili.
- c) Ogniqualevolta i membri dell'equipaggio sono coinvolti nell'impiego del pallone, il pilota in comando:
- 1) garantisce che durante le fasi critiche del volo, o quando ciò sia ritenuto necessario ai fini della sicurezza, tutti i membri dell'equipaggio si trovino alle postazioni di lavoro assegnate e non svolgano alcuna attività oltre a quelle richieste per l'impiego in sicurezza del pallone;
 - 2) non inizia il volo qualora un membro dell'equipaggio non sia in grado di svolgere i propri compiti per una causa qualsiasi, quali lesioni, malattia, affaticamento o effetti di sostanze psicoattive, o se ritiene di non avere una perfetta efficienza fisica per altre cause;
 - 3) può non continuare un volo oltre il più vicino sito operativo agibile dal punto di vista meteorologico quando la capacità di qualsiasi membro dell'equipaggio di svolgere i propri compiti sia significativamente ridotta a causa di malattia, affaticamento, mancanza di ossigeno o altro; e
 - 4) garantisce che tutti i membri dell'equipaggio siano in grado di comunicare attraverso una lingua comune.

BOP.BAS.035 Autorità del pilota in comando

Il pilota in comando ha l'autorità di:

- a) impartire tutti gli ordini e intraprendere le azioni appropriate al fine di garantire la sicurezza del pallone e di qualsiasi persona o cosa trasportata a bordo; e
- b) rifiutare l'imbarco o il trasporto di persone o bagagli che possono costituire un potenziale pericolo per la sicurezza del pallone o di qualsiasi persona o cosa trasportata a bordo.

▼B**BOP.BAS.040 Responsabilità dei membri dell'equipaggio**

- a) Ogni membro dell'equipaggio è responsabile della corretta esecuzione dei propri compiti relativi all'impiego del pallone.
- b) I membri dell'equipaggio non possono prestare servizio su un pallone qualora non siano in grado di svolgere i loro compiti per una causa qualsiasi, quali lesioni, malattia, affaticamento o effetti di sostanze psicoattive, o se ritengono di non avere una perfetta efficienza fisica per altre cause.
- c) I membri dell'equipaggio informano il pilota in comando qualora si verificano i seguenti eventi:
 - 1) qualsiasi errore, guasto, malfunzionamento o difetto che si ritiene possa pregiudicare l'aeronavigabilità o l'impiego in sicurezza del pallone, compresi i sistemi di emergenza; e
 - 2) qualsiasi inconveniente.
- d) Ogni membro dell'equipaggio di condotta che svolga attività per più di un operatore:
 - 1) conserva la propria documentazione individuale relativa al tempo di volo e ai periodi di riposo, se del caso; e
 - 2) fornisce a ciascun operatore i dati necessari per pianificare le attività conformemente alle limitazioni temporali in merito al volo e al servizio e ai requisiti relativi ai tempi di riposo applicabili.

BOP.BAS.045 Conformità a leggi, regolamenti e procedure

- a) Il pilota in comando e tutti gli altri membri dell'equipaggio si conformano alle leggi, ai regolamenti e alle procedure degli Stati nei quali vengono effettuate le operazioni di volo.
- b) Il pilota in comando ha familiarità con le leggi, i regolamenti e le procedure relativi allo svolgimento dei propri compiti, prescritti per le zone da attraversare, i siti operativi che si prevede di utilizzare e i relativi apparati di navigazione aerea.

BOP.BAS.050 Documenti, manuali e informazioni obbligatori a bordo

- a) Tutti i seguenti documenti, manuali e informazioni o loro copie sono obbligatori a bordo di ogni volo:
 - 1) le limitazioni operative, le procedure normali, speciali e di emergenza e altre informazioni pertinenti riguardanti specificamente le caratteristiche operative del pallone;
 - 2) i dettagli del piano di volo ATS compilato, qualora richiesto in conformità alla sezione 4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione ⁽¹⁾;
 - 3) le carte aeronautiche correnti e appropriate all'area del volo che si intende effettuare.
- b) Tutti i seguenti documenti, manuali e informazioni o loro copie sono obbligatori a bordo di ogni volo o devono essere stivati nel veicolo di recupero:
 - 1) il certificato di immatricolazione;
 - 2) il certificato di aeronavigabilità, compresi gli allegati;
 - 3) il manuale di volo dell'aeromobile o documento/i equivalente/i;

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GU L 281 del 13.10.2012, pag. 1).

▼B

- 4) la licenza di stazione radio, qualora il pallone sia dotato di apparecchiature radio, conformemente alla norma BOP.BAS.355, lettera a);
 - 5) il/i certificato/i di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi;
 - 6) il giornale di bordo del pallone o documento/i equivalente/i;
 - 7) ogni altra documentazione che può essere pertinente al volo o che può essere richiesta dallo Stato o dagli Stati interessati dal volo.
- c) Qualora richiesta dell'autorità competente, il pilota in comando o l'operatore mette la documentazione originale a disposizione di tale autorità entro il periodo di tempo da essa specificato, non inferiore a 24 ore.

BOP.BAS.055 Merci pericolose

- a) Il trasporto di merci pericolose a bordo del pallone è effettuato secondo i requisiti di cui all'allegato 18 della Convenzione di Chicago, modificata da ultimo e ampliata dalle istruzioni tecniche.
- b) Il pilota in comando adotta tutte le ragionevoli precauzioni al fine di impedire che, inavvertitamente, siano trasportate a bordo merci pericolose.
- c) Quantità ragionevoli di articoli e sostanze che sarebbero altrimenti classificati come merci pericolose e che sono utilizzati per facilitare la sicurezza del volo, quando il trasporto a bordo dell'aeromobile è consigliabile per garantirne la disponibilità tempestiva a scopi operativi, sono considerati autorizzati a norma della parte 1, punto 2.2.1, lettera a), delle istruzioni tecniche, indipendentemente dal fatto che tali articoli e sostanze debbano essere trasportati o siano destinati a essere utilizzati nell'ambito di un determinato volo. Il pilota in comando garantisce che l'imballaggio e il carico a bordo dei suddetti articoli e sostanze siano effettuati in modo tale da ridurre al minimo i rischi per i membri dell'equipaggio, i passeggeri e il pallone durante l'impiego.
- d) Il pilota in comando o, qualora il pilota in comando non ne sia in grado, l'operatore segnala senza indugio qualsiasi incidente o inconveniente riguardante merci pericolose all'autorità investigativa per la sicurezza dello Stato nel cui territorio si è verificato l'evento, ai servizi di emergenza di tale Stato, a qualsiasi altra autorità designata da tale Stato e all'autorità competente.

BOP.BAS.060 Rilascio di merci pericolose

- a) Nel corso di operazioni con pallone effettuate sopra aree congestionate di città, paesi, insediamenti o sopra assembramenti di persone all'aperto, il pilota in comando non può rilasciare merci pericolose.
- b) In deroga alla lettera a), i paracadutisti possono lanciarsi dal pallone per dimostrazioni con il paracadute sopra aree congestionate di città, paesi, insediamenti o sopra assembramenti di persone all'aperto portando dispositivi di addestramento fumogeni, purché fabbricati a questo scopo.

BOP.BAS.065 Giornale di bordo del pallone

Per ogni volo o serie di voli, i dettagli del pallone, del suo equipaggio e di ciascun viaggio devono essere registrati sotto forma di giornale di bordo del pallone o documento equivalente.



Sezione 2

Procedure operative

BOP.BAS.100 Utilizzo di siti operativi

Il pilota in comando utilizza soltanto siti operativi adeguati al tipo di pallone e di operazione interessati.

BOP.BAS.105 Procedure antirumore

Il pilota in comando tiene conto delle procedure operative atte a minimizzare l'effetto del rumore del sistema di riscaldamento, garantendo tuttavia nel contempo che la sicurezza abbia priorità sulla riduzione del rumore.

BOP.BAS.110 Rifornimento e pianificazione di combustibile e zavorra

Il pilota in comando inizia il volo soltanto se il combustibile di riserva o la zavorra a bordo del pallone sono sufficienti a garantire un atterraggio in sicurezza.

BOP.BAS.115 Informazioni ai passeggeri

Il pilota in comando garantisce che prima del volo o, se appropriato, durante il volo i passeggeri siano informati in merito alle procedure normali, speciali e di emergenza.

BOP.BAS.120 Trasporto di categorie speciali di passeggeri

Il pilota in comando garantisce che le persone che necessitano di condizioni, assistenza o dispositivi speciali durante il trasporto a bordo del pallone siano trasportate in condizioni che garantiscano la sicurezza del pallone e di qualsiasi persona o cosa trasportata a bordo.

BOP.BAS.125 Presentazione del piano di volo ATS

- a) Se un piano di volo ATS (Air Traffic Service, servizi di traffico aereo) non viene presentato in quanto non necessario in conformità alla norma SERA.4001, lettera b), dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012, il pilota in comando presenta informazioni adeguate al fine di permettere l'attivazione dei servizi di allarme se necessario.
- b) Nel corso di operazioni in siti operativi da cui è impossibile presentare un piano di volo ATS, sebbene necessario in conformità alla norma SERA.4001, lettera b), dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012, il pilota in comando presenta il piano di volo ATS dopo il decollo.

BOP.BAS.130 Preparazione del volo

Prima di iniziare il volo, il pilota in comando deve avere familiarità con le opportune informazioni meteorologiche e aeronautiche disponibili riguardanti il volo che si intende effettuare, comprendenti:

- a) uno studio di tutte le osservazioni e previsioni meteorologiche aggiornate disponibili; e
- b) la pianificazione di una rotta alternativa nell'eventualità che il volo non possa essere completato come pianificato.

BOP.BAS.135 Autorizzazione a fumare a bordo

È vietato fumare a bordo del pallone durante tutte le fasi del volo o nelle immediate vicinanze del pallone.

BOP.BAS.140 Trasporto e uso di armi

- a) Il pilota in comando garantisce che nessuno trasporti o usi armi a bordo del pallone.

▼B

- b) In deroga alla lettera a), il pilota in comando può consentire il trasporto e l'uso di armi a bordo del pallone qualora necessario per la sicurezza dei membri dell'equipaggio o dei passeggeri. In tal caso il pilota in comando garantisce che le armi siano messe in sicurezza quando non utilizzate.

BOP.BAS.145 Condizioni meteorologiche

Il pilota in comando può iniziare o continuare un volo VFR soltanto se le ultime informazioni meteorologiche disponibili indicano che le condizioni meteorologiche lungo la rotta e alla destinazione cui si intende giungere all'orario stimato di utilizzo:

- a) sono uguali o superiori ai minimi operativi VFR applicabili; e
- b) rientrano nelle limitazioni meteorologiche specificate nel manuale di volo.

BOP.BAS.150 Condizioni per il decollo

Prima di iniziare il decollo del pallone, il pilota in comando si assicura che, in base alle informazioni più recenti disponibili, le condizioni meteorologiche del sito operativo consentano un decollo e una partenza in sicurezza.

BOP.BAS.155 Condizioni per l'avvicinamento e l'atterraggio

Fatte salve le situazioni di emergenza, prima di iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio, il pilota in comando si assicura che, in base alle informazioni più recenti disponibili, le condizioni meteorologiche del sito operativo in cui si intende atterrare consentano un avvicinamento e un atterraggio in sicurezza.

BOP.BAS.160 Simulazione di situazioni in volo

- a) Il pilota in comando non può simulare situazioni che richiedano l'applicazione di procedure speciali o di emergenza durante il trasporto di passeggeri.
- b) In deroga alla lettera a), il pilota in comando può simulare tali situazioni, durante le operazioni diverse dalle operazioni commerciali con pallone, quando effettua voli di addestramento con allievi piloti o con passeggeri, a condizione che i passeggeri siano stati debitamente informati e abbiano acconsentito in anticipo alla simulazione.

BOP.BAS.165 Gestione del combustibile in volo

Il pilota in comando verifica periodicamente durante il volo che la quantità di combustibile utilizzabile o di zavorra rimanente in volo non sia inferiore alla quantità di combustibile o di zavorra necessaria per completare il volo previsto e alla riserva prevista per l'atterraggio.

BOP.BAS.170 Rifornimento con persone a bordo

- a) È vietato il rifornimento dei palloni quando vi sono persone a bordo.
- b) In deroga alla lettera a), il rifornimento del motore dei dirigibili ad aria calda può avvenire con il pilota in comando a bordo.

BOP.BAS.175 Uso di sistemi di ritenuta

Qualora un sistema di ritenuta sia prescritto dalla norma BOP.BAS.320, il pilota in comando lo indossa almeno durante l'atterraggio.

BOP.BAS.180 Uso di ossigeno supplementare

Il pilota in comando si accerta che:

- a) tutti i membri dell'equipaggio impegnati in compiti essenziali per l'impiego in sicurezza del pallone utilizzino l'ossigeno supplementare con continuità ogni volta che, all'altitudine del volo che si intende effettuare, il pilota in comando ritenga che la mancanza di ossigeno possa comportare una riduzione delle facoltà dei membri dell'equipaggio; e

▼B

- b) l'ossigeno supplementare sia a disposizione dei passeggeri nel caso in cui la mancanza di ossigeno possa causare ripercussioni negative sugli stessi.

BOP.BAS.185 Limitazioni operative notturne

- a) I palloni ad aria calda:

- 1) non possono atterrare di notte, tranne in situazioni di emergenza; e
- 2) possono decollare di notte a condizione che il combustibile o la zavorra a bordo siano sufficienti per eseguire un atterraggio di giorno.

- b) Palloni a gas e palloni misti:

- 1) non possono atterrare di notte, tranne in situazioni di emergenza o per atterraggi precauzionali; e
- 2) possono decollare di notte a condizione che il combustibile o la zavorra a bordo siano sufficienti per eseguire un atterraggio di giorno.

- c) I dirigibili ad aria calda sono impiegati in conformità alle loro informazioni e limitazioni operative VFR notturne.

BOP.BAS.190 Operazioni specializzate con pallone - Valutazione del rischio e lista di controllo

- a) Prima di iniziare operazioni specializzate con pallone, il pilota in comando effettua una valutazione del rischio in cui valuta la complessità dell'attività per determinare i pericoli e i rischi associati all'operazione che si intende effettuare e stabilire misure di mitigazione ove necessario.
- b) Un'operazione specializzata con pallone è effettuata conformemente a una lista di controllo. Il pilota in comando definisce la lista di controllo e garantisce che sia adeguata all'attività specializzata e al pallone usato, in base alla valutazione del rischio e tenendo conto di tutti i requisiti di cui alla presente sottoparte. La lista di controllo deve essere facilmente accessibile su ogni volo al pilota in comando e agli altri membri dell'equipaggio, qualora sia pertinente per lo svolgimento dei loro compiti.
- c) Il pilota in comando riesamina e aggiorna periodicamente la lista di controllo qualora necessario, al fine di tenere adeguatamente conto della valutazione del rischio.

*Sezione 3***Prestazioni e limitazioni operative****BOP.BAS.200 Limitazioni operative**

Il pilota in comando si assicura che durante ogni fase delle operazioni di volo il pallone non superi nessuna delle limitazioni di cui al manuale di volo dell'aeromobile o ai documenti equivalenti.

BOP.BAS.205 Pesatura

- a) La pesatura del pallone è effettuata dal fabbricante del pallone o in conformità all'allegato I del regolamento (UE) n. 1321/2014.
- b) L'operatore garantisce che la massa del pallone sia stata determinata mediante pesatura anteriormente alla prima messa in servizio. Gli effetti cumulati delle modifiche e delle riparazioni sulla massa sono tenuti in considerazione e adeguatamente documentati. Tali informazioni sono messe a disposizione del pilota in comando. Il pallone è sottoposto a una nuova pesatura se non si conoscono con esattezza gli effetti delle modifiche o delle riparazioni sulla massa.

BOP.BAS.210 Prestazioni — Generalità

Il pilota in comando impiega il pallone soltanto se le prestazioni si conformano ai requisiti di cui all'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 e a qualsiasi altra restrizione applicabile al volo, allo spazio aereo o ai siti operativi utilizzati, assicurandosi che le carte e le mappe utilizzate siano le più recenti disponibili.

▼B*Sezione 4***Strumenti ed equipaggiamenti****BOP.BAS.300 Strumenti ed equipaggiamenti — Generalità**

- a) Gli strumenti ed equipaggiamenti richiesti dalla presente sezione sono approvati in conformità all'allegato I del regolamento (UE) n. 748/2012, se è soddisfatta una delle seguenti condizioni:
- 1) sono utilizzati per conformarsi alle disposizioni delle norme BOP.BAS.355 e BOP.BAS.360;
 - 2) sono installati in modo permanente sul pallone.
- b) In deroga alla lettera a), tutti i seguenti strumenti o equipaggiamenti, qualora richiesti dalla presente sezione, non necessitano di approvazione:
- (1) strumenti o equipaggiamenti usati dall'equipaggio di condotta per determinare la traiettoria di volo;
 - (2) torce portatili individuali;
 - (3) un orologio di precisione;
 - (4) kit di pronto soccorso;
 - (5) equipaggiamento di sopravvivenza e di segnalazione;
 - (6) sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno supplementare;
 - (7) fonte alternativa di accensione;
 - (8) coperta antincendio o copertura resistente al fuoco;
 - (9) estintori a mano;
 - (10) fune;
 - (11) coltello.

▼M1

- c) Gli strumenti e gli equipaggiamenti non richiesti dalla presente sezione, nonché tutti gli altri equipaggiamenti non richiesti dal presente allegato, ma che sono trasportati a bordo del pallone durante il volo, soddisfano le due condizioni seguenti:
- 1) le informazioni fornite da tali strumenti o equipaggiamenti non devono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta per conformarsi ai requisiti essenziali di aeronavigabilità di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2018/1139;
 - 2) gli strumenti e gli equipaggiamenti non devono incidere sull'aeronavigabilità del pallone, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.

▼B

- d) Gli strumenti ed equipaggiamenti sono facilmente utilizzabili o accessibili dalla postazione assegnata al membro dell'equipaggio di condotta che deve utilizzarli.
- e) Tutti gli equipaggiamenti d'emergenza richiesti sono facilmente accessibili per un utilizzo immediato.

BOP.BAS.305 Strumenti ed equipaggiamenti minimi per il volo

Un volo con pallone non può essere iniziato qualora uno qualsiasi degli strumenti ed equipaggiamenti prescritti per il volo con pallone sia mancante, non funzioni o non svolga le funzioni richieste.

BOP.BAS.310 Luci operative

I palloni utilizzati di notte sono dotati di tutti gli elementi seguenti:

- a) una luce anticollisione;
- b) un mezzo per fornire un'adeguata illuminazione di tutti gli strumenti ed equipaggiamenti essenziali per l'impiego del pallone in sicurezza;
- c) una torcia portatile individuale.

▼B**BOP.BAS.315 Strumenti ed equipaggiamenti di volo e di navigazione**

I palloni utilizzati nei voli VFR diurni devono essere dotati dei seguenti dispositivi:

- a) un dispositivo per indicare la direzione di deriva, e
- b) un dispositivo per misurare e indicare:
 - 1) il tempo in ore, minuti e secondi;
 - 2) la velocità verticale, se richiesta dal manuale di volo; e
 - 3) l'altitudine di pressione, se richiesta dal manuale di volo, quando prescritto dai requisiti dello spazio aereo o quando l'altitudine deve essere controllata per l'utilizzo dell'ossigeno.

BOP.BAS.320 Sistemi di ritenuta

I palloni sono dotati di un sistema di ritenuta per il pilota in comando quando il pallone è dotato di uno dei seguenti elementi:

- a) un vano separato per il pilota in comando;
- b) una o più valvole di rotazione.

BOP.BAS.325 Ossigeno supplementare

I palloni utilizzati in condizioni in cui è richiesta l'erogazione di ossigeno conformemente alla norma BOP.BAS.180 sono dotati di un sistema di immagazzinamento e distribuzione dell'ossigeno in grado di conservare e distribuire i quantitativi di ossigeno richiesti.

BOP.BAS.330 Kit di pronto soccorso

- (a) I palloni sono dotati di un kit di pronto soccorso.
- (b) Il kit di pronto soccorso è:
 - (1) facilmente accessibile per l'uso e
 - (2) costantemente aggiornato.

BOP.BAS.335 Estintori a mano

I palloni, ad eccezione dei palloni a gas, sono dotati di almeno un estintore a mano.

BOP.BAS.340 Equipaggiamento di segnalazione e di sopravvivenza – Voli sull'acqua

Il pilota in comando di un pallone impiegato in operazioni sull'acqua determina, prima di iniziare il volo, i rischi di sopravvivenza delle persone trasportate a bordo del pallone nell'eventualità di un ammaraggio forzato. Alla luce di tali rischi, il pilota in comando determina se vi sia la necessità di trasportare l'equipaggiamento di segnalazione e di sopravvivenza.

BOP.BAS.345 Equipaggiamento di segnalazione e di sopravvivenza – Difficoltà delle operazioni di ricerca e salvataggio

I palloni impiegati in regioni dove le operazioni di ricerca e di salvataggio potrebbero essere particolarmente difficili sono dotati di equipaggiamento di segnalazione e di sopravvivenza adeguato all'area sorvolata.

▼ B**BOP.BAS.350 Equipaggiamenti vari**

- (a) I palloni sono dotati di guanti protettivi per ciascun membro dell'equipaggio.
- (b) I palloni misti, i palloni ad aria calda e i dirigibili ad aria calda sono dotati di tutti i seguenti elementi:
- (1) una fonte alternativa e indipendente di accensione;
 - (2) un dispositivo per misurare e indicare la quantità di combustibile;
 - (3) una coperta antincendio o copertura resistente al fuoco;
 - (4) una fune di almeno 25 m di lunghezza.
- (c) I palloni a gas sono dotati di entrambi i seguenti elementi:
- (1) un coltello;
 - (2) un cavo di almeno 20 metri di lunghezza di fibra naturale o di materiale conduttivo elettrostatico.

BOP.BAS.355 Apparecchiature radio

- a) I palloni dispongono di apparecchiature radio per consentire la comunicazione richiesta conformemente all'appendice 4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 e, se il volo è effettuato nello spazio aereo di un paese terzo, al diritto di tale paese terzo.
- b) Le apparecchiature radio devono permettere la comunicazione sulla frequenza aeronautica di emergenza 121,5 MHz.

BOP.BAS.360 Transponder

I palloni dispongono di un transponder di radar di sorveglianza secondario (SSR) conformemente alla norma SERA.6005, lettera b), dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 e, se il volo è effettuato nello spazio aereo di un paese terzo, al diritto di tale paese terzo.

*SOTTOPARTE ADD***REQUISITI AGGIUNTIVI RELATIVI ALLE OPERAZIONI COMMERCIALI***Sezione 1***Requisiti organizzativi generali****BOP.ADD.001 Ambito di applicazione**

In conformità all'articolo 3, la presente sottoparte stabilisce i requisiti che devono essere soddisfatti, in aggiunta ai requisiti della sottoparte BAS, da ogni operatore impegnato in operazioni commerciali con palloni, diverso dagli operatori di cui all'ultimo comma dell'articolo 3, paragrafo 2.

BOP.ADD.005 Responsabilità dell'operatore**▼ M1**

- a) L'operatore è responsabile dell'impiego del pallone conformemente ai requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139, ai requisiti della presente sottoparte e alla sua dichiarazione.

▼ B

- b) Ogni volo è effettuato in conformità alle disposizioni del manuale delle operazioni.
- c) L'operatore garantisce che il pallone sia equipaggiato e che tutti i membri dell'equipaggio abbiano le qualifiche richieste per l'area e il tipo di operazione.

▼ B

- d) L'operatore garantisce che tutti i membri dell'equipaggio assegnati alle operazioni di volo, o direttamente coinvolti in esse, soddisfino tutte le seguenti condizioni:
- 1) sono adeguatamente addestrati e formati;
 - 2) sono a conoscenza delle regole e procedure pertinenti ai loro compiti;
 - 3) hanno dimostrato la capacità di svolgere i loro compiti;
 - 4) sono a conoscenza delle loro responsabilità e della relazione tra i loro compiti e l'impiego del pallone nel suo complesso.
- e) L'operatore deve stabilire le procedure e le istruzioni per l'impiego in sicurezza di ciascun tipo di pallone, inclusi i compiti e le responsabilità dei membri dell'equipaggio, per tutti i tipi di operazioni. Tali procedure e istruzioni non possono prescrivere che, durante le fasi critiche del volo, i membri dell'equipaggio svolgano attività diverse da quelle previste per l'impiego in sicurezza del pallone.
- f) L'operatore predisporre la sorveglianza dei membri dell'equipaggio e del personale coinvolti nell'impiego del pallone da parte di soggetti dotati dell'esperienza e delle competenze necessarie per assicurare il raggiungimento degli standard specificati nel manuale delle operazioni.
- g) L'operatore garantisce che tutti i membri dell'equipaggio e il personale coinvolti nell'impiego del pallone siano a conoscenza del dovere di rispettare le leggi, i regolamenti e le procedure degli Stati nei quali vengono condotte le operazioni e che sono pertinenti allo svolgimento dei loro compiti.
- h) L'operatore specifica le procedure per la pianificazione del volo al fine di garantire la condotta in sicurezza del volo in base alle prestazioni del pallone, ad altre limitazioni operative e alle condizioni previste lungo la rotta da seguire e nei siti operativi interessati. Tali procedure devono essere incluse nel manuale delle operazioni.

BOP.ADD.010 Notifica dei metodi alternativi di rispondenza

L'operatore, nel redigere la dichiarazione in conformità alla norma BOP.ADD.100, notifica all'autorità competente l'elenco dei metodi alternativi di rispondenza (AltMoC), qualora intenda usare gli AltMOC per dimostrare la rispondenza nei casi richiesti in conformità alla norma BOP.BAS.010. L'elenco contiene i riferimenti ai metodi accettabili di rispondenza (AMC) di cui sono i sostituti nel caso in cui gli AMC associati siano stati adottati dall'Agenzia.

BOP.ADD.015 Accesso**▼ M1**

- a) Al fine di determinare la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e ai requisiti del presente regolamento, l'operatore concede a qualsiasi persona autorizzata dall'autorità competente, in ogni momento, l'accesso a qualsiasi struttura, pallone, documento, registro, dato, procedura o altro materiale inerente all'attività dell'operatore che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento, indipendentemente dal fatto che l'attività sia stata appaltata o no.

▼ B

- b) Nel caso di un trasporto commerciale di passeggeri con pallone, l'accesso al pallone comprende la possibilità di salire e rimanere a bordo del pallone durante le operazioni di volo, a meno che ciò metta a rischio il volo.

▼B**BOP.ADD.020 Rilievi**

Dopo aver ricevuto la notifica dei rilievi effettuati dall'autorità competente in conformità all'allegato II, norme ARO.GEN.350, ARO.GEN.355 e ARO.GEN.360, del regolamento (UE) n. 965/2012, l'operatore è tenuto a effettuare tutte le seguenti operazioni:

- a) individuare le cause che sono alla base della non conformità;
- b) definire un piano di azioni correttive;
- c) dimostrare l'attuazione del piano di azioni correttive in modo soddisfacente per l'autorità competente entro il periodo di tempo specificato dalla stessa in conformità all'allegato II, norma ARO.GEN.350, del regolamento (UE) n. 965/2012.

BOP.ADD.025 Segnalazione di eventi

- a) L'operatore attua, nell'ambito del suo sistema di gestione, un sistema di segnalazione di eventi atto a provvedere alla segnalazione obbligatoria e spontanea in conformità al regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
- b) Fatto salvo il punto a), l'operatore segnala all'autorità competente e all'organizzazione responsabile della progettazione del pallone tutti i malfunzionamenti, i difetti tecnici, i superamenti di limitazioni tecniche o gli eventi che evidenzino l'imprecisione, l'incompletezza o l'ambiguità delle informazioni contenute nei dati stabiliti a norma dell'allegato I del regolamento (UE) n. 748/2012 e qualsiasi altro evento che costituisca un inconveniente, ma non un incidente o un inconveniente grave.
- c) L'operatore adotta le misure necessarie a garantire la conformità all'articolo 9 del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ da parte del pilota in comando, degli altri membri dell'equipaggio e del personale per quanto riguarda gli inconvenienti gravi e gli incidenti associati all'impiego di un pallone.

BOP.ADD.030 Sistemi di gestione

- a) L'operatore stabilisce, attua e mantiene un sistema di gestione, che includa tutti i seguenti elementi:
 - 1) linee di autorità e responsabilità ben definite in tutta l'organizzazione dell'operatore, inclusa la responsabilità diretta in termini di sicurezza del dirigente responsabile;
 - 2) una descrizione delle filosofie e dei principi generali dell'operatore in merito alla sicurezza, note come politica in materia di sicurezza;
 - 3) l'identificazione dei pericoli per la sicurezza aerea insiti nelle attività dell'operatore, la loro valutazione e la gestione dei rischi associati, anche mediante l'adozione di azioni volte a mitigare tali rischi ove necessario e la verifica dell'efficacia di tali azioni;
 - 4) il mantenimento del personale a livelli di formazione e competenza tali da potere svolgere i propri compiti;

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).

▼ B

- 5) la documentazione di tutti i processi chiave del sistema di gestione, incluso il processo volto a portare il personale a conoscenza delle proprie responsabilità, e della procedura per modificare tale documentazione;
 - 6) una funzione per monitorare la conformità dell'operatore ai requisiti del presente allegato. Il monitoraggio della conformità deve includere un sistema di feedback delle conclusioni al dirigente responsabile dell'operatore per garantire l'efficace attuazione delle azioni correttive necessarie;
 - 7) i processi necessari per garantire la conformità ai requisiti di cui agli articoli 4, 5, 6 e 13 del regolamento (UE) n. 376/2014.
- b) Il sistema di gestione deve corrispondere alle dimensioni dell'operatore e alla natura e complessità delle sue attività, tenendo conto dei pericoli e dei rischi associati a tali attività.

▼ M1**BOP.ADD.035 Attività appaltate**

Nell'appaltare una qualsiasi parte della sua attività che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento, l'operatore ha la responsabilità di garantire che l'organizzazione appaltatrice svolga l'attività in conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e ai requisiti del presente regolamento. L'operatore garantisce inoltre che l'autorità competente abbia accesso all'organizzazione appaltatrice, al fine di determinare se l'operatore rispetti tali requisiti.

▼ B**BOP.ADD.040 Requisiti relativi al personale****▼ M1**

- a) L'operatore nomina un dirigente responsabile che ha l'autorità di garantire che tutte le attività che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento possano essere finanziate ed eseguite in conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e ai requisiti del presente regolamento. Il dirigente responsabile è incaricato dell'istituzione e del mantenimento di un sistema di gestione efficace.

▼ B

- b) L'operatore:
- 1) individua le responsabilità del suo personale per tutti i compiti e le attività da eseguire;
 - 2) dispone di sufficiente personale qualificato per lo svolgimento di tali compiti e attività; e
 - 3) conserva la documentazione appropriata relativa all'esperienza, alle qualifiche e all'addestramento del suo personale.
- c) L'operatore nomina le persone responsabili per la gestione e la sorveglianza dei seguenti ambiti:
- 1) operazioni di volo;
 - 2) operazioni di terra;
 - 3) aeronavigabilità continua in conformità al regolamento (UE) n. 1321/2014.

▼ M1**BOP.ADD.045 Requisiti della struttura**

L'operatore dispone di strutture sufficienti a consentire lo svolgimento e la gestione di tutti i compiti e di tutte le attività necessari per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e ai requisiti del presente regolamento.

▼ B*Sezione 2***Dichiarazione, aeronavigabilità e contratti di wet lease e di dry lease
(noleggio con e senza equipaggio)****BOP.ADD.100 Dichiarazione****▼ M1**

a) Nella dichiarazione di cui al secondo comma dell'articolo 3, paragrafo 2, l'operatore conferma di rispettare i requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e i requisiti del presente regolamento, e dichiara che continuerà a rispettarli.

▼ B

b) L'operatore include nella dichiarazione tutte le seguenti informazioni:

- 1) il nome dell'operatore,
- 2) il luogo della sede principale di attività dell'operatore;
- 3) il nome e i recapiti del dirigente responsabile dell'operatore;
- 4) la data di inizio dell'attività commerciale e, ove pertinente, la data a decorrere dalla quale prende effetto il passaggio a una operazione commerciale esistente;
- 5) per quanto riguarda tutti i palloni utilizzati per l'operazione commerciale, il tipo di pallone, l'immatricolazione, la base principale, il tipo di operazione e l'organizzazione di gestione dell'aeronavigabilità continua.

c) Ove pertinente, l'operatore allega alla dichiarazione l'elenco dei metodi alternativi di rispondenza (AltMoC), in conformità alla norma BOP.ADD.010.

d) Nel redigere la dichiarazione, l'operatore utilizza il modulo di cui all'appendice del presente allegato.

BOP.ADD.105 Modifiche della dichiarazione e cessazione delle operazioni commerciali**▼ M1**

a) L'operatore informa senza indugio l'autorità competente di qualsiasi cambiamento di circostanze che influisca sul suo rispetto dei requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e dei requisiti del presente regolamento, secondo quanto dichiarato all'autorità competente, e di qualsiasi cambiamento rispetto alle informazioni di cui alla norma BOP.ADD.100, lettera b), e all'elenco di AltMoC di cui alla norma BOP.ADD.100, lettera c), inclusi nella dichiarazione o ad essa allegati.

▼ B

b) L'operatore informa senza indugio l'autorità competente qualora cessi di essere impegnato in operazioni commerciali con palloni.

BOP.ADD.110 Requisiti di aeronavigabilità

I palloni devono essere dotati di un certificato di aeronavigabilità rilasciato in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012 o, nel caso di palloni immatricolati in un paese terzo, devono essere soggetti a un contratto di wet lease (noleggio con equipaggio) o a un contratto di dry lease (noleggio senza equipaggio), in conformità alla norma BOP.ADD.115.

BOP.ADD.115 Wet lease (noleggio con equipaggio) o dry lease (noleggio senza equipaggio) di un pallone immatricolato in un paese terzo

a) L'operatore informa l'autorità competente di qualsiasi contratto di wet lease (noleggio con equipaggio) o contratto di dry lease (noleggio senza equipaggio) riguardante un pallone immatricolato in un paese terzo.

▼B

- b) Laddove il pallone immatricolato in un paese terzo sia soggetto a un contratto di wet lease (noleggio con equipaggio), l'operatore garantisce che il livello di sicurezza risultante dall'applicazione degli standard di sicurezza riguardanti l'aeronavigabilità continua e le operazioni di volo cui è soggetto l'operatore del paese terzo sia almeno equivalente a quello risultante dall'applicazione dei requisiti dell'allegato I del regolamento (UE) n. 1321/2014 e del presente regolamento.

▼M1

- c) Laddove il pallone immatricolato in un paese terzo sia soggetto a un contratto di *dry lease* (noleggio senza equipaggio), l'operatore di tale pallone garantisce il rispetto dei requisiti essenziali relativi all'aeronavigabilità continua di cui agli allegati II e V del regolamento (UE) 2018/1139 e dei requisiti di cui al presente regolamento.

▼B*Sezione 3***Manuali e registri****BOP.ADD.200 Manuale delle operazioni**

- a) L'operatore istituisce un manuale delle operazioni.
- b) Il contenuto del manuale delle operazioni riflette i requisiti di cui al presente allegato e non è in contrasto con le informazioni contenute nella dichiarazione dell'operatore.
- c) Il manuale delle operazioni può essere costituito da parti separate.
- d) Tutto il personale dell'operatore deve poter accedere facilmente alle parti del manuale delle operazioni che sono pertinenti ai propri compiti.
- e) Il manuale delle operazioni è costantemente aggiornato. Tutto il personale dell'operatore è messo a conoscenza di qualsiasi modifica del manuale delle operazioni che sia pertinente allo svolgimento dei propri compiti.
- f) L'operatore garantisce che le informazioni usate come base per il contenuto del manuale delle operazioni e qualsiasi loro modifica siano correttamente inserite nel manuale delle operazioni.
- g) L'operatore garantisce che tutto il personale sia in grado di capire la lingua nella quale sono scritte le parti del manuale delle operazioni pertinenti ai loro compiti. Il contenuto del manuale delle operazioni è presentato in una forma che possa essere utilizzata senza difficoltà.

BOP.ADD.205 Registrazione

- a) L'operatore stabilisce un sistema di registrazione che consenta una conservazione adeguata e una tracciabilità affidabile dei dati relativi alle sue attività.
- b) Il formato dei registri deve essere specificato nelle procedure o nei manuali dell'operatore.

*Sezione 4***Equipaggio di condotta****BOP.ADD.300 Composizione dell'equipaggio di condotta**

- a) La composizione dell'equipaggio di condotta corrisponde, come minimo, a quanto specificato nel manuale di volo o nelle limitazioni operative prescritte per il pallone.
- b) L'equipaggio di condotta include membri aggiuntivi del medesimo ove ciò sia richiesto per il tipo di operazione. Il numero dei membri dell'equipaggio di condotta non può essere inferiore a quello specificato nel manuale delle operazioni.

▼ M1

- c) Tutti i membri dell'equipaggio di condotta sono titolari di licenze e abilitazioni rilasciate o accettate in conformità all'allegato III del presente regolamento e adeguate allo svolgimento dei compiti loro assegnati.

▼ B

- d) Un membro dell'equipaggio di condotta può essere sostituito ai comandi in volo da un altro membro dell'equipaggio di condotta adeguatamente qualificato.

▼ M1

- e) Se si avvale dei servizi di membri dell'equipaggio di condotta che sono lavoratori autonomi (*free-lance*) o a tempo parziale, l'operatore verifica che siano soddisfatti tutti i seguenti requisiti:

- 1) i requisiti della presente sottoparte;
- 2) i requisiti dell'allegato III del presente regolamento, compresi quelli relativi all'attività di volo recente;
- 3) le limitazioni temporali in merito al volo e al servizio e i requisiti relativi ai tempi di riposo applicabili in conformità al diritto nazionale dello Stato membro in cui l'operatore ha la sua sede principale di attività, tenendo conto di tutti i servizi prestati dal membro dell'equipaggio di condotta ad altri operatori.

▼ B**BOP.ADD.305 Nomina a pilota in comando**

- a) L'operatore nomina pilota in comando un pilota tra i membri dell'equipaggio.

▼ M1

- b) Un pilota può essere nominato pilota in comando dall'operatore solo se:
- 1) è qualificato per esercitare la funzione di pilota in comando in conformità all'allegato III del presente regolamento;
 - 2) è in possesso del livello minimo di esperienza specificato nel manuale delle operazioni; e
 - 3) ha una conoscenza adeguata dell'area su cui sarà effettuato il volo.

BOP.ADD.310 Addestramento e controlli

L'addestramento e i controlli dei membri dell'equipaggio di condotta richiesti in forza della norma BOP.ADD.315 sono forniti:

- a) conformemente ai programmi di addestramento e di studio stabiliti dall'operatore nel manuale delle operazioni;
- b) da persone opportunamente qualificate e, per quanto riguarda l'addestramento e i controlli effettuati in volo, da persone qualificate conformemente all'allegato III del presente regolamento.

▼ B**BOP.ADD.315 Addestramento e controlli periodici**

- a) Ciascun membro dell'equipaggio di condotta completa ogni due anni un addestramento periodico di volo e di terra adeguato al tipo di pallone sul quale opera, incluso l'addestramento sulla posizione e sull'utilizzo di tutti gli equipaggiamenti di emergenza e di sicurezza trasportati.
- b) Ogni membro dell'equipaggio di condotta completa i controlli di professionalità dell'operatore per dimostrare la propria competenza nel gestire procedure normali, speciali e di emergenza relative agli aspetti pertinenti associati ai compiti specializzati descritti nel manuale delle operazioni. Nell'effettuare tali controlli, vanno tenuti nella dovuta considerazione i membri dell'equipaggio che partecipano a operazioni in VFR di notte.

▼B

- c) Il controllo di professionalità dell'operatore è valido per 24 mesi di calendario, a decorrere dalla fine del mese durante il quale è stato effettuato il controllo o, nel caso in cui il controllo venga svolto negli ultimi tre mesi del periodo di validità del precedente controllo, dall'ultimo giorno del periodo di validità di quest'ultimo.

*Sezione 5***Requisiti operativi generali****BOP.ADD.400 Responsabilità del pilota in comando**

Il pilota in comando si conforma:

- a) ai requisiti pertinenti del sistema di segnalazione di eventi dell'operatore, di cui alla norma BOP.ADD.025; e
- b) alle limitazioni temporali in merito al volo e al servizio e ai requisiti relativi ai tempi di riposo applicabili alle sue attività in conformità al diritto nazionale dello Stato membro in cui l'operatore ha la sua sede principale di attività.

BOP.ADD.405 Autorità del pilota in comando

In deroga alla norma BOP.BAS.035, l'operatore adotta tutte le ragionevoli precauzioni al fine di garantire che tutte le persone trasportate sull'aeromobile obbediscano a tutti gli ordini legittimamente impartiti dal pilota in comando nell'intento di garantire la sicurezza del pallone, delle persone o cose trasportate a bordo o delle persone o cose a terra.

BOP.ADD.410 Membro aggiuntivo dell'equipaggio del pallone

Quando un pallone trasporta più di 19 passeggeri, è presente a bordo del pallone almeno un membro aggiuntivo dell'equipaggio, come richiesto in forza della norma BOP.ADD.300, lettere a) e b), al fine di assistere i passeggeri in caso di emergenza. Il membro aggiuntivo dell'equipaggio è in possesso di adeguata formazione e esperienza.

BOP.ADD.415 Idoneità all'immersione in acque profonde e alla donazione di sangue

I membri dell'equipaggio non possono svolgere tutti i compiti sul pallone qualora risultino inidonei a seguito di immersione in acque profonde o donazione di sangue.

BOP.ADD.420 Lingua comune

L'operatore garantisce che tutti i membri dell'equipaggio siano in grado di comunicare attraverso una lingua comune.

BOP.ADD.425 Sostanze psicoattive

L'operatore adotta tutte le ragionevoli precauzioni al fine di garantire che non salgano o siano presenti a bordo del pallone persone sotto l'influenza di sostanze psicoattive, che potrebbero rappresentare una minaccia alla sicurezza del pallone, delle persone o cose trasportate a bordo o delle persone o cose a terra.

BOP.ADD.430 Rischi per la sicurezza

L'operatore adotta tutte le ragionevoli precauzioni al fine di garantire che nessuna persona agisca in maniera intenzionale, avventata o negligente o ometta di agire in modo da:

- a) mettere in pericolo il pallone o le persone che si trovano a bordo o a terra; oppure
- b) fare in modo o consentire che il pallone metta in pericolo persone o cose.

▼B**BOP.ADD.435 Documenti, manuali e informazioni da trasportare a bordo**

- a) Tutti i seguenti documenti, manuali e informazioni o loro copie sono obbligatori a bordo di ogni volo:
- 1) la dichiarazione presentata dall'operatore;
 - 2) le informazioni riguardanti i servizi di ricerca e salvataggio per la zona interessata dal volo;
 - 3) il piano di volo operativo.
- b) Tutti gli originali dei seguenti documenti, manuali e informazioni devono essere stivati in un luogo sicuro, non a bordo del pallone durante il volo:
- 1) i documenti, manuali e informazioni di cui alla lettera a), qualora copie degli stessi siano trasportati a bordo del pallone durante il volo;
 - 2) le parti in corso di validità del manuale delle operazioni o delle procedure operative standard (POS) che sono pertinenti ai compiti dei membri dell'equipaggio i quali devono potervi accedere facilmente;
 - 3) l'elenco dei passeggeri, qualora siano trasportati passeggeri;
 - 4) la documentazione sulla massa di cui alla norma BOP.ADD.600, lettera c).
- c) Qualora richiesta dell'autorità competente, il pilota in comando o l'operatore mette i documenti, i manuali e le informazioni originali a disposizione di tale autorità entro il periodo di tempo da essa specificato, non inferiore a 24 ore.

BOP.ADD.440 Merci pericolose

L'operatore:

- a) stabilisce procedure per garantire che vengano adottate tutte le ragionevoli precauzioni al fine di impedire che, inavvertitamente, siano trasportate a bordo del pallone merci pericolose; e
- b) fornisce ai membri dell'equipaggio le informazioni necessarie a consentire loro di svolgere i loro compiti per quanto riguarda le merci pericolose trasportate o che si intende trasportare a bordo del pallone.

*Sezione 6***Procedure operative****BOP.ADD.500 Calcoli del combustibile o della zavorra**

L'operatore garantisce che i calcoli riguardanti la riserva di combustibile o la zavorra siano documentati in un piano di volo operativo.

BOP.ADD.505 Trasporto di categorie speciali di passeggeri

L'operatore stabilisce procedure per trasportare persone che necessitano di condizioni, assistenza o dispositivi speciali durante il trasporto a bordo del pallone, in condizioni che garantiscano la sicurezza del pallone e di qualsiasi persona o cosa trasportata a bordo.

BOP.ADD.510 Operazioni commerciali specializzate con pallone - Procedure operative standard

In deroga alla norma BOP.BAS.190:

- a) prima di iniziare un'operazione commerciale specializzata con pallone, l'operatore effettua una valutazione del rischio in cui valuta la complessità dell'operazione che si intende effettuare per determinare i pericoli e i rischi associati all'operazione e stabilire misure di mitigazione ove necessario;

▼B

- b) in base alla valutazione del rischio l'operatore, prima di iniziare un'operazione commerciale specializzata con pallone, stabilisce procedure operative standard (POS) adeguate all'operazione che si intende effettuare e al pallone utilizzato. La procedura operativa standard (POS) fa parte del manuale delle operazioni o costituisce un documento separato. L'operatore riesamina e aggiorna periodicamente la procedura operativa standard qualora necessario, al fine di tenere adeguatamente conto della valutazione del rischio;
- c) l'operatore garantisce che le operazioni commerciali specializzate con pallone siano svolte conformemente alla POS.

*Sezione 7***Prestazioni e limitazioni operative****BOP.ADD.600 Sistema per determinare la massa**

- a) L'operatore stabilisce un sistema che specifichi in che modo determinare accuratamente i seguenti elementi per ciascun volo, in modo da permettere al pilota in comando di verificare che siano rispettate le limitazioni contenute nel manuale di volo:
 - 1) massa a vuoto del pallone;
 - 2) massa del carico pagante;
 - 3) massa del carico di combustibile o zavorra;
 - 4) massa al decollo;
 - 5) carico del pallone svolto sotto la supervisione del pilota in comando o di personale qualificato;
 - 6) preparazione e disposizione di tutta la documentazione.
- b) Il computo della massa basato su calcoli elettronici deve essere replicabile dal pilota in comando.
- c) La documentazione sulla massa, che specifichi le voci elencate alla lettera a), deve essere preparata prima di ogni volo e riportata in un piano di volo operativo.

▼ **M1**

Appendice

DICHIARAZIONE				
in conformità del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione				
Operatore				
Nome:				
Luogo della sede principale di attività dell'operatore:				
Nome e recapiti del dirigente responsabile:				
Operazione effettuata con pallone				
Data di inizio dell'operazione commerciale e, ove pertinente, data del passaggio a un'operazione commerciale esistente.				
Informazioni sul pallone/sui palloni impiegati, sull'operazione commerciale/sulle operazioni commerciali e sulla gestione dell'aeronavigabilità continua ⁽¹⁾				
Tipo di pallone	Immatricolazione del pallone	Base principale	Tipo/tipi di operazioni ⁽²⁾	Organizzazione per la gestione dell'aeronavigabilità continua ⁽³⁾
Ove pertinente, elenco degli AltMoC con i riferimenti agli AMC associati (in allegato alla presente dichiarazione).				
Dichiarazioni				
<input type="checkbox"/> L'operatore rispetta e continuerà a rispettare i requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e i requisiti di cui al regolamento (UE) 2018/395. In particolare l'operatore effettua le sue operazioni commerciali in conformità ai seguenti requisiti dell'allegato II, sottoparte ADD, del regolamento (UE) 2018/395:				
<input type="checkbox"/> La documentazione del sistema di gestione, compreso il manuale delle operazioni, è conforme ai requisiti della sottoparte ADD e tutti i voli saranno effettuati in conformità alle disposizioni del manuale delle operazioni, come prescritto nella norma BOP.ADD.005, lettera b), della sottoparte ADD.				
<input type="checkbox"/> Tutti i palloni impiegati sono dotati di un certificato di aeronavigabilità rilasciato in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012 o rispettano i requisiti specifici di aeronavigabilità applicabili ai palloni immatricolati in un paese terzo e soggetti a un contratto di <i>wet lease</i> o di <i>dry lease</i> , come prescritto dalla norma BOP.ADD.110 e dalla norma BOP.ADD.115, lettere b) e c), della sottoparte ADD.				
<input type="checkbox"/> Tutti i membri dell'equipaggio di condotta sono titolari di una licenza e di abilitazioni rilasciate o accettate in conformità all'allegato III del regolamento (UE) 2018/395, come prescritto dalla norma BOP.ADD.300, lettera c), della sottoparte ADD.				
<input type="checkbox"/> L'operatore informerà l'autorità competente di qualsiasi cambiamento di circostanze che influisca sulla conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 e ai requisiti del regolamento (UE) 2018/395, secondo quanto dichiarato all'autorità competente mediante la presente dichiarazione, e di qualsiasi cambiamento rispetto alle informazioni e agli elenchi di AltMoC inclusi nella presente dichiarazione o ad essa allegati, come prescritto dalla norma BOP.ADD.105, lettera a), della sottoparte ADD.				
<input type="checkbox"/> L'operatore conferma che tutte le informazioni incluse nella presente dichiarazione, compresi gli allegati, sono complete e corrette.				
Data, nome e firma del dirigente responsabile.				
⁽¹⁾ Completare la tabella. Se non vi è spazio sufficiente per elencare le informazioni, allegare un elenco separato. L'allegato deve essere datato e firmato. ⁽²⁾ «Tipo/tipi di operazioni» si riferisce al tipo di operazioni commerciali effettuate con il pallone. ⁽³⁾ Le informazioni relative all'organizzazione responsabile della gestione dell'aeronavigabilità continua devono includere il nome dell'organizzazione, l'indirizzo e il riferimento al suo riconoscimento.				

▼ M1*ALLEGATO III***REQUISITI PER IL RILASCIO DELLE LICENZE DELL'EQUIPAGGIO
DI CONDOTTA DI PALLONI**

[PARTE-BFCL]

*SOTTOPARTE GEN***REQUISITI GENERALI****BFCL.001 Ambito di applicazione**

Il presente allegato stabilisce i requisiti per il rilascio delle licenze di pilota di pallone (*balloon pilot licence*, «BPL») e dei privilegi, delle abilitazioni e dei certificati associati, nonché le condizioni per la loro validità e il loro utilizzo.

BFCL.005 Autorità competente

Ai fini del presente allegato, l'autorità competente è un'autorità designata dallo Stato membro alla quale una persona richiede il rilascio di una BPL o dei privilegi, delle abilitazioni o dei certificati associati.

BFCL.010 Classi e gruppi di palloni

Ai fini del presente allegato, i palloni sono classificati nelle classi e nei gruppi seguenti:

- a) classe dei «palloni ad aria calda»:
 - 1) gruppo A: capienza dell'involucro fino a 3 400 m³ (120 069 ft³);
 - 2) gruppo B: capienza dell'involucro compresa tra 3 401 m³ (120 070 ft³) e 6 000 m³ (211 888 ft³);
 - 3) gruppo C: capienza dell'involucro compresa tra 6 001 m³ (211 889 ft³) e 10 500 m³ (370 804 ft³);
 - 4) gruppo D: capienza dell'involucro superiore a 10 500 m³ (370 804 ft³);
- b) classe dei «palloni a gas»;
- c) classe dei «palloni misti»;
- d) classe dei «dirigibili ad aria calda».

BFCL.015 Richiesta e rilascio, rinnovo e ripristino delle BPL nonché dei privilegi, delle abilitazioni e dei certificati associati

- a) Le richieste concernenti i punti elencati di seguito devono essere presentate all'autorità competente nella forma e nelle modalità da essa stabilite:
 - 1) il rilascio di una BPL e delle abilitazioni associate;
 - 2) l'estensione dei privilegi di una BPL;
 - 3) il rilascio di un certificato di istruttore di volo (su pallone) [«FI(B)»];
 - 4) il rilascio, il rinnovo e il ripristino di un certificato di esaminatore di volo (su pallone) [«FE(B)»]; e
 - 5) eventuali modifiche della BPL e dei privilegi, delle abilitazioni e dei certificati associati.
- b) Le richieste di cui alla lettera a) devono essere corredate della prova che il richiedente rispetta i requisiti pertinenti stabiliti nel presente allegato e nell'allegato IV (parte medica) del regolamento (UE) n. 1178/2011.

▼ M1

- c) Le eventuali limitazioni o estensioni dei privilegi concessi con una licenza, un'abilitazione o un certificato devono essere annotate sulla licenza o sul certificato dall'autorità competente.
- d) Una persona non può essere, in nessun momento, titolare di più BPL rilasciate in conformità al presente allegato.
- e) Il titolare di una licenza deve presentare le richieste di cui alla lettera a) all'autorità competente designata dallo Stato membro in cui è stata rilasciata una qualsiasi delle sue licenze conformemente al presente allegato (parte-FCL) o all'allegato I (parte-FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 o all'allegato III (parte-SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976, a seconda dei casi.
- f) Il titolare di una BPL può richiedere di cambiare autorità competente all'autorità competente designata da un altro Stato membro, ma in tal caso la nuova autorità competente deve essere la stessa per tutte le licenze di cui è titolare.
- g) I richiedenti devono chiedere il rilascio di una BPL e delle abilitazioni, dei privilegi o dei certificati associati entro sei mesi dal superamento del test di abilitazione o della valutazione della competenza.

BFCL.030 Test pratico di abilitazione

Ad eccezione del test per l'abilitazione alle operazioni commerciali di cui alla norma BFCL.215, il richiedente un test di abilitazione deve essere raccomandato, per tale test, dall'ATO o dalla DTO responsabile dell'addestramento seguito dai richiedenti, una volta che l'addestramento è stato completato. La documentazione riguardante l'addestramento deve essere messa a disposizione dell'esaminatore dall'ATO o dalla DTO.

BFCL.035 Accreditemento del tempo di volo

I richiedenti una BPL o un privilegio, un'abilitazione o un certificato associati ricevono i crediti corrispondenti all'intero tempo di volo effettuato come solisti, in istruzione a doppio comando o come piloti in comando (*pilot-in-command*, PIC) su palloni ai fini del requisito del tempo di volo totale per la licenza, il privilegio, l'abilitazione o il certificato.

BFCL.045 Obbligo di portare con sé ed esibire i documenti

- a) I titolari di una BPL, quando esercitano i privilegi di tale licenza, devono portare con sé tutti i seguenti documenti:
 - 1) una BPL in corso di validità;
 - 2) un certificato medico in corso di validità;
 - 3) un documento di identificazione personale recante una fotografia dell'interessato;
 - 4) dati del libretto di volo sufficienti a dimostrare la conformità ai requisiti del presente allegato.
- b) Gli allievi piloti devono portare con sé, su tutti i voli come solisti:
 - 1) i documenti di cui alla lettera a), punti 2 e 3, e
 - 2) la prova dell'autorizzazione prescritta dalla norma BFCL.125, lettera a).
- c) I titolari di una BPL o gli allievi piloti devono esibire senza indebiti ritardi, su richiesta di un rappresentante autorizzato dell'autorità competente, i documenti di cui alle lettere a) o b) affinché siano ispezionati.

BFCL.050 Registrazione del tempo di volo

I titolari di una BPL e gli allievi piloti devono mantenere una registrazione affidabile dei dettagli di tutti i voli eseguiti, nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente.

▼ **M1****BFCL.065 Limitazione dei privilegi dei titolari di BPL di età pari o superiore a 70 anni nel trasporto commerciale di passeggeri con pallone**

I titolari di una BPL che hanno raggiunto l'età di 70 anni non devono esercitare la funzione di piloti su palloni impiegati in operazioni commerciali di trasporto passeggeri con pallone.

BFCL.070 Limitazione, sospensione o revoca di licenze, privilegi, abilitazioni e certificati

- a) Le BPL e i privilegi, le abilitazioni e i certificati associati, rilasciati a norma del presente allegato, possono essere limitati, sospesi o revocati dall'autorità competente conformemente alle condizioni e alle procedure stabilite nell'allegato VI (parte-ARA) del regolamento (UE) n. 1178/2011, se il titolare di una BPL non rispetta i requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139 o i requisiti del presente allegato e dell'allegato II (parte-BOP) del presente regolamento o dell'allegato IV (parte medica) del regolamento (UE) n. 1178/2011.
- b) In caso di limitazione, sospensione o revoca della licenza, del privilegio, dell'abilitazione o del certificato in loro possesso, i titolari di una BPL devono immediatamente riconsegnare la licenza o il certificato all'autorità competente.

*SOTTOPARTE BPL**LICENZA DI PILOTA DI PALLONE («BPL»)***BFCL.115 BPL — Privilegi e condizioni**

- a) I privilegi del titolare di una BPL consistono nell'operare come PIC su palloni:
 - 1) senza retribuzione nelle operazioni non commerciali;
 - 2) nelle operazioni commerciali, se è titolare di un'abilitazione alle operazioni commerciali in conformità alla sottoparte ADD, norma BFCL.215, del presente allegato.
- b) In deroga alla lettera a), punto 1, il titolare di una BPL che possiede privilegi di istruttore o di esaminatore può essere retribuito per:
 - 1) la fornitura dell'istruzione di volo per la BPL;
 - 2) lo svolgimento di test di abilitazione e controlli di professionalità per la BPL;
 - 3) l'addestramento, i test e i controlli per i privilegi, le abilitazioni e i certificati associati alla BPL.
- c) I titolari di una BPL esercitano i privilegi di tale licenza solo se rispettano i requisiti applicabili di attività di volo recente e solo se il loro certificato medico, adeguato ai privilegi esercitati, è in corso di validità.

BFCL.120 BPL — Età minima

I richiedenti una BPL devono avere almeno 16 anni.

BFCL.125 BPL — Allievi piloti

- a) Gli allievi piloti non devono volare come solisti, a meno che non siano autorizzati in tal senso e supervisionati da un istruttore di volo su pallone [FI(B)].
- b) Gli allievi piloti devono avere almeno 14 anni per essere autorizzati a volare come solisti.

BFCL.130 BPL — Requisiti relativi al corso di addestramento e all'esperienza

I richiedenti una BPL devono completare un corso di addestramento presso un'ATO o una DTO. Il corso deve essere adattato ai privilegi che si intende ottenere e comprendere:

- a) le conoscenze teoriche di cui alla norma BFCL.135, lettera a);

▼ M1

- b) almeno 16 ore di istruzione di volo su palloni ad aria calda che rappresentano il gruppo A della stessa classe o su palloni a gas, comprendenti almeno:
- 1) 12 ore di istruzione di volo a doppio comando;
 - 2) 10 gonfiaggi e 20 decolli e atterraggi; e
 - 3) un volo come solista sotto supervisione con un tempo di volo minimo di 30 minuti.

BFCL.135 BPL — Esame delle conoscenze teoriche

a) Conoscenze teoriche

I richiedenti una BPL devono dimostrare di possedere un livello di conoscenze teoriche adeguato ai privilegi che intendono ottenere, mediante il superamento di esami sui seguenti argomenti:

- 1) materie comuni:
 - i) regolamentazione aeronautica;
 - ii) prestazioni umane;
 - iii) meteorologia;
 - iv) comunicazioni; e
- 2) materie specifiche riguardanti i palloni:
 - i) principi del volo;
 - ii) procedure operative;
 - iii) prestazioni in volo e pianificazione del volo;
 - iv) conoscenza generale dell'aeromobile in relazione ai palloni; e
 - v) navigazione.

b) Responsabilità del richiedente

- 1) Il richiedente deve sottoporsi all'intera serie di esami delle conoscenze teoriche per la BPL sotto la responsabilità dell'autorità competente dello stesso Stato membro.
- 2) Il richiedente deve sottoporsi a un esame delle conoscenze teoriche solo se raccomandato dall'ATO o dalla DTO responsabile del suo addestramento e dopo aver completato i corrispondenti elementi del corso di addestramento relativo all'istruzione delle conoscenze teoriche fino al raggiungimento di un livello soddisfacente.
- 3) La raccomandazione dell'ATO o della DTO ha una validità di 12 mesi. Qualora il richiedente non si sia sottoposto ad almeno un esame scritto delle conoscenze teoriche durante tale periodo di validità, l'ATO o la DTO stabilisce, in base alle esigenze del richiedente, l'eventuale necessità di un ulteriore addestramento.

c) Punteggio minimo

- 1) Il richiedente ottiene la sufficienza in un esame scritto delle conoscenze teoriche se ha conseguito almeno il 75 % dei punti assegnati all'esame. Le risposte errate non danno seguito a penalizzazione.
- 2) Salvo diversamente specificato nel presente allegato, si ritiene che un richiedente abbia completato con successo l'esame delle conoscenze teoriche richiesto per la BPL se ha superato tutti gli esami scritti delle conoscenze teoriche richiesti entro un periodo di 18 mesi a decorrere dalla fine del mese di calendario in cui si è sottoposto per la prima volta a un esame.
- 3) Il richiedente che non abbia superato uno degli esami scritti delle conoscenze teoriche dopo quattro tentativi o non abbia superato tutti gli esami nel periodo di cui al punto 2 deve ripetere la serie completa di esami scritti delle conoscenze teoriche.

▼ M1

4) Prima di ripetere gli esami delle conoscenze teoriche, il richiedente deve sottoporsi a un ulteriore addestramento presso un'ATO o una DTO. L'entità e la portata dell'addestramento sono determinate dall'ATO o dalla DTO in base alle esigenze del richiedente.

d) Periodo di validità

L'esame delle conoscenze teoriche è valido per un periodo di 24 mesi a decorrere dal giorno in cui il richiedente ha completato con successo l'esame delle conoscenze teoriche conformemente alla lettera c), punto 2.

BFCL.140 BPL — Accredimento delle conoscenze teoriche

Ai fini dei requisiti delle conoscenze teoriche, i richiedenti il rilascio di una BPL ricevono crediti per le materie comuni di cui alla norma BFCL.135, lettera a), punto 1, se:

- a) sono titolari di una licenza in conformità all'allegato I (parte-FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 o all'allegato III (parte-SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976; o
- b) hanno superato gli esami delle conoscenze teoriche per il conseguimento di una licenza di cui alla lettera a), purché ciò sia avvenuto entro il periodo di validità specificato dalla norma BFCL.135, lettera d).

BFCL.145 BPL — Test pratico di abilitazione

- a) I richiedenti una BPL devono dimostrare, mediante il completamento di un test di abilitazione, di possedere la capacità di eseguire, come PIC su un pallone, le procedure e le manovre pertinenti con la competenza adeguata ai privilegi che intendono ottenere.
- b) I richiedenti devono completare il test di abilitazione nella stessa classe di palloni in cui è stato completato il corso di addestramento in conformità alla norma BFCL.130 e, nel caso dei palloni ad aria calda, su un pallone che rappresenta il gruppo A di tale classe.
- c) Al fine di sostenere un test di abilitazione per il rilascio di una BPL, il richiedente deve prima superare l'esame delle conoscenze teoriche richiesto.
- d) Punteggio minimo
 - 1) Il test di abilitazione è diviso in sezioni separate, che rappresentano tutte le diverse fasi di volo su un pallone.
 - 2) Il mancato superamento di qualsiasi parte di una sezione determina per il richiedente il mancato superamento dell'intera sezione. Il richiedente che non supera un'unica sezione può ripetere solo quella sezione. Il mancato superamento di più sezioni comporta per il richiedente la necessità di ripetere l'intero test.
 - 3) Il richiedente che deve ripetere il test in conformità al punto 2 e che non ne supera una qualsiasi sezione, anche tra quelle che erano state superate in un tentativo precedente, deve sostenere nuovamente l'intero test.
- e) Il richiedente che non supera tutte le sezioni del test dopo due tentativi deve sottoporsi a un ulteriore addestramento pratico.

BFCL.150 BPL — Estensione dei privilegi a un'altra classe o a un altro gruppo di palloni

- a) I privilegi della BPL devono essere limitati alla classe di palloni su cui è stato sostenuto il test di abilitazione di cui alla norma BFCL.145 e, nel caso dei palloni ad aria calda, al gruppo A di tale classe.
- b) Nel caso dei palloni ad aria calda, i privilegi della BPL sono estesi su richiesta a un altro gruppo della classe di palloni ad aria calda, se un pilota ha completato almeno:

▼ M1

- 1) due voli di istruzione con un FI(B) su un pallone del gruppo pertinente;
- 2) il seguente numero di ore di tempo di volo come PIC su palloni:
 - i) almeno 100 ore, se i privilegi che intende ottenere riguardano i palloni del gruppo B;
 - ii) almeno 200 ore, se i privilegi che intende ottenere riguardano i palloni del gruppo C;
 - iii) almeno 300 ore, se i privilegi che intende ottenere riguardano i palloni del gruppo D.
- c) Ad eccezione della classe dei palloni misti, i privilegi della BPL sono estesi su richiesta a un'altra classe di palloni o, se i privilegi che si intende ottenere riguardano la classe di palloni ad aria calda, al gruppo A della classe di palloni ad aria calda, se un pilota ha completato nella classe e nel gruppo pertinenti di palloni:
 - 1) un corso di addestramento presso un'ATO o una DTO, comprendente almeno:
 - i) cinque voli in istruzione a doppio comando; o
 - ii) nel caso di un'estensione dai palloni ad aria calda ai dirigibili ad aria calda, cinque ore di tempo di istruzione a doppio comando; e
 - 2) un test di abilitazione in cui il pilota ha dimostrato al FE(B) di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche per l'altra classe nelle seguenti materie:
 - i) principi del volo;
 - ii) procedure operative;
 - iii) prestazioni in volo e pianificazione del volo;
 - iv) conoscenza generale dell'aeromobile per quanto riguarda la classe di palloni per la quale intende ottenere l'estensione dei privilegi.
- d) Il completamento dell'addestramento di cui alla lettera b), punto 1, e alla lettera c), punto 1, deve essere registrato nel libretto di volo e firmato:
 - 1) nel caso di cui alla lettera b), punto 1, dall'istruttore responsabile dei voli di istruzione; e
 - 2) nel caso di cui alla lettera c), punto 1, dal capo istruttore dell'ATO o della DTO responsabile dell'addestramento.
- e) Il titolare di una BPL esercita i suoi privilegi nella classe dei palloni misti solo se è in possesso dei privilegi sia per la classe dei palloni ad aria calda che per la classe dei palloni a gas.

BFCL.160 BPL — Requisiti di attività di volo recente

- a) Il titolare di una BPL esercita i privilegi della sua licenza solo se ha completato, nella classe di palloni pertinente:
 - 1) alternativamente:
 - i) negli ultimi 24 mesi prima del volo pianificato, almeno sei ore di tempo di volo come PIC, comprendenti 10 decolli e atterraggi come PIC o volando a doppio comando oppure come solista sotto la supervisione di un FI(B); e
 - ii) negli ultimi 48 mesi prima del volo pianificato, almeno un volo di addestramento con un FI(B); o
 - 2) negli ultimi 24 mesi prima del volo pianificato, almeno un controllo di professionalità conformemente alla lettera c).

▼ M1

- b) In aggiunta ai requisiti di cui alla lettera a), nel caso in cui sia qualificato per volare con più classi di palloni, al fine di esercitare i propri privilegi nell'altra classe o nelle altre classi di palloni il pilota deve aver completato negli ultimi 24 mesi, per ogni classe supplementare di palloni almeno tre ore di tempo di volo come PIC o volando a doppio comando oppure come solista sotto la supervisione di un FI(B).
- c) Il titolare di una BPL che non rispetta i requisiti di cui alla lettera a), punto 1 e, se del caso, alla lettera b), prima di riprendere l'esercizio dei suoi privilegi deve superare un controllo di professionalità con un FE(B) su un pallone che rappresenta la classe pertinente.
- d) Dopo aver soddisfatto le condizioni di cui alle lettere a), b) o c), a seconda dei casi, il titolare di una BPL che dispone dei privilegi per pilotare palloni ad aria calda esercita i suoi privilegi solo su palloni ad aria calda che rappresentano:
- i) lo stesso gruppo di palloni ad aria calda con cui è stato completato il volo di addestramento di cui alla lettera a), punto 1, sottopunto ii), o il controllo di professionalità di cui alla lettera c), a seconda dei casi, o un gruppo di palloni con un involucro di dimensioni più ridotte; o
 - ii) il gruppo A di palloni ad aria calda nei casi in cui il pilota, conformemente alla lettera b), abbia completato il volo di addestramento di cui alla lettera a), punto 2, in una classe di palloni diversa dai palloni ad aria calda.
- e) Il completamento dei voli a doppio comando, dei voli sotto supervisione e del volo di addestramento di cui alla lettera a), punto 1, e alla lettera b), nonché il superamento del controllo di professionalità di cui alla lettera c) devono essere registrati nel libretto di volo e firmati dal FI(B) responsabile nei casi di cui alla lettera a), punto 1, e alla lettera b), e dal FE(B) responsabile nel caso di cui alla lettera c).
- f) Si ritiene che il titolare di una BPL in possesso anche dei privilegi relativi alle operazioni commerciali di cui alla sottoparte ADD, norma BFCL.215, del presente allegato rispetti i requisiti stabiliti:
- 1) alla lettera a) e, se del caso, alla lettera b), qualora abbia completato un controllo di professionalità conformemente alla norma BFCL.215, lettera d), punto 2, sottopunto i) nella classe o nelle classi pertinenti di palloni negli ultimi 24 mesi; o
 - 2) alla lettera a), punto 1, sottopunto ii), qualora abbia completato il volo di addestramento di cui alla norma BFCL.215, lettera d), punto 2, sottopunto ii) nella classe pertinente di palloni.

Nel caso della classe dei palloni ad aria calda, devono applicarsi le limitazioni di cui alla lettera d) concernenti i privilegi per pilotare classi diverse di palloni, a seconda della classe di palloni utilizzata per soddisfare i requisiti di cui alla lettera f), punti 1 o 2.

*SOTTOPARTE ADD***ABILITAZIONI AGGIUNTIVE****BFCL.200 Abilitazione al volo frenato con palloni ad aria calda**

- a) Il titolare di una BPL effettua voli frenati con palloni ad aria calda solo se è in possesso di un'abilitazione al volo frenato con palloni ad aria calda conformemente alla presente norma.
- b) Per presentare domanda di abilitazione al volo frenato con palloni ad aria calda, il richiedente deve:
- 1) essere in possesso dei privilegi per la classe dei palloni ad aria calda;
 - 2) aver completato almeno due voli di istruzione frenati su palloni ad aria calda.

▼ M1

- c) Il completamento dell'addestramento su palloni ad aria calda frenati deve essere registrato nel libretto di volo e firmato dal FI(B) responsabile dell'addestramento.
- d) Un pilota in possesso di un'abilitazione al volo frenato con palloni ad aria calda esercita i suoi privilegi solo se ha completato almeno un volo frenato con un pallone ad aria calda durante i 48 mesi precedenti il volo pianificato oppure, qualora non abbia effettuato tale volo, esercita i suoi privilegi se ha completato un volo frenato con un pallone ad aria calda volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un FI(B). Il completamento di tale volo a doppio comando o come solista sotto supervisione deve essere registrato nel libretto di volo e firmato dal FI(B).

BFCL.210 Abilitazione al volo notturno

- a) Il titolare di una BPL esercita i privilegi della sua licenza in condizioni VFR notturne solo se è in possesso di un'abilitazione al volo notturno conformemente alla presente norma.
- b) Il richiedente un'abilitazione al volo notturno deve aver completato almeno due voli notturni di istruzione, della durata minima di un'ora ciascuno.
- c) Il completamento dell'addestramento al volo notturno deve essere registrato nel libretto di volo e firmato dal FI(B) responsabile dell'addestramento.

BFCL.215 Abilitazione alle operazioni commerciali

- a) Il titolare di una BPL esercita i privilegi della sua licenza durante le operazioni commerciali con palloni solo se è in possesso di un'abilitazione alle operazioni commerciali conformemente alla presente norma.
- b) Il richiedente un'abilitazione alle operazioni commerciali deve:
 - 1) aver raggiunto i 18 anni di età;
 - 2) aver completato 50 ore di tempo di volo e 50 decolli e atterraggi come PIC su palloni;
 - 3) essere in possesso dei privilegi per la classe di palloni su cui saranno esercitati i privilegi dell'abilitazione alle operazioni commerciali; e
 - 4) aver superato un test di abilitazione sulla classe pertinente di palloni, durante il quale deve aver dimostrato al FE(B) di avere le competenze richieste per le operazioni commerciali con palloni.
- c) I privilegi dell'abilitazione alle operazioni commerciali sono limitati alla classe di palloni su cui è stato completato il test di abilitazione conformemente alla lettera b), punto 3. I privilegi sono estesi su richiesta a un'altra classe di palloni se il richiedente rispetta, per quest'altra classe, le disposizioni di cui alla lettera b), punti 3 e 4.
- d) Il pilota in possesso di un'abilitazione alle operazioni commerciali esercita i privilegi di tale abilitazione nel trasporto commerciale di passeggeri con pallone solo se ha completato:
 - 1) nei 180 giorni precedenti il volo pianificato:
 - i) almeno tre voli come PIC su palloni, di cui almeno un volo su un pallone della classe pertinente; o
 - ii) un volo come PIC su un pallone della classe pertinente sotto la supervisione di un FI(B) qualificato conformemente alla presente norma; e

▼ M1

- 2) nei 24 mesi precedenti il volo pianificato:
- i) un controllo di professionalità su un pallone della classe pertinente, durante il quale deve aver dimostrato al FE(B) di avere le competenze richieste per il trasporto commerciale di passeggeri con pallone; o
 - ii) un corso di aggiornamento presso un'ATO o una DTO, adattato alle competenze richieste per le operazioni commerciali con palloni, comprendente almeno sei ore di istruzione delle conoscenze teoriche e un volo di addestramento su un pallone della classe pertinente con un FI(B) qualificato per le operazioni commerciali con palloni conformemente alla presente norma.
- e) Al fine di mantenere i privilegi dell'abilitazione alle operazioni commerciali per tutte le classi di palloni, il pilota in possesso di un'abilitazione alle operazioni commerciali con privilegi estesi a più classi di palloni deve rispettare i requisiti di cui alla lettera d), punto 2 in almeno una classe di palloni.
- f) Il pilota che rispetta le disposizioni di cui alla lettera d) e che è in possesso di un'abilitazione alle operazioni commerciali per la classe dei palloni ad aria calda esercita i privilegi di tale abilitazione nella classe dei palloni ad aria calda solo su palloni che rappresentano:
- i) lo stesso gruppo del pallone ad aria calda su cui è stato completato il controllo di professionalità di cui alla lettera d), punto 2, sottopunto i) o il volo di addestramento di cui alla lettera d), punto 2, sottopunto ii); o
 - ii) un gruppo di palloni ad aria calda con un involucro di dimensioni più ridotte.
- g) Il completamento del volo sotto supervisione di cui alla lettera d), punto 1, sottopunto ii), il controllo di professionalità di cui alla lettera d), punto 2, sottopunto i) e il corso di aggiornamento di cui alla lettera d), punto 2, sottopunto ii) devono essere registrati nel libretto di volo e firmati dal capo istruttore dell'ATO o della DTO, oppure dal FI(B) o dal FE(B) responsabile del corso di addestramento, della supervisione o del controllo di professionalità, a seconda dei casi.
- h) Si ritiene che il pilota che abbia completato un controllo di professionalità dell'operatore in conformità all'allegato II (parte-BOP), norma BOP.ADD.315, del presente regolamento rispetti le disposizioni di cui alla lettera d), punto 2, sottopunto i).

*SOTTOPARTE FI***ISTRUTTORI DI VOLO***Sezione 1***Requisiti generali****BFCL.300 Certificati di istruttore di volo**

a) Generalità

Un istruttore fornisce istruzione di volo su pallone solo se:

- 1) è titolare di:
- i) una BPL comprendente i privilegi, le abilitazioni e i certificati per i quali deve essere fornita l'istruzione di volo; e
 - ii) un certificato di istruttore di volo su pallone [FI(B)] corrispondente all'istruzione effettuata, rilasciato conformemente alla presente sottoparte; e
- 2) è autorizzato a operare come PIC sul pallone durante l'istruzione di volo.

▼ M1

- b) Istruzione fornita al di fuori del territorio degli Stati membri
- 1) In deroga alla lettera a), punto 1, nel caso in cui l'istruzione di volo sia fornita durante un corso di addestramento approvato conformemente al presente allegato (parte-BFCL) al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago, l'autorità competente rilascia un certificato di istruttore di volo al richiedente che sia titolare di una licenza di pilota di pallone conforme all'annesso 1 della convenzione di Chicago, a condizione che il richiedente:
 - i) sia titolare almeno di una licenza comprendente, se del caso, i privilegi, le abilitazioni o i certificati equivalenti a quelli per i quali è autorizzato a fornire l'istruzione;
 - ii) rispetti i requisiti stabiliti nella presente sottoparte per il rilascio del certificato FI(B) con i pertinenti privilegi in materia di istruzione; e
 - iii) dimostri all'autorità competente di possedere un livello adeguato di conoscenza delle regole europee sulla sicurezza aerea per poter esercitare i suoi privilegi in materia di istruzione in conformità al presente allegato.
 - 2) Il certificato è limitato alla fornitura di istruzione di volo approvata:
 - i) al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago; e
 - ii) a un allievo pilota che abbia una conoscenza sufficiente della lingua in cui viene fornita l'istruzione di volo.

*Sezione 2***Certificato di istruttore di volo su pallone — FI(B)****BFCL.315 Certificato FI(B) — Privilegi e condizioni**

- a) Fatto salvo il rispetto, da parte dei richiedenti, della norma BFCL.320 e delle condizioni di seguito riportate, si rilasciano certificati FI(B) con i privilegi per effettuare l'istruzione di volo per:
- 1) una BPL;
 - 2) l'estensione dei privilegi ad ulteriori classi e gruppi di palloni, purché il richiedente abbia completato almeno 15 ore di tempo di volo come PIC in ciascuna classe pertinente;
 - 3) un'abilitazione al volo notturno o un'abilitazione ad eseguire voli frenati, purché il richiedente abbia ricevuto un addestramento specifico nel fornire istruzione per l'abilitazione pertinente presso un'ATO o una DTO; e
 - 4) un certificato FI(B), a condizione che il richiedente:
 - i) abbia completato almeno 50 ore di istruzione di volo su palloni; e
 - ii) conformemente alle procedure stabilite a tal fine dall'autorità competente, abbia eseguito almeno un'ora di istruzione di volo per il certificato FI(B) sotto la supervisione di un FI(B) qualificato in conformità al presente comma e nominato dal capo istruttore dell'ATO o della DTO, e con risultati soddisfacenti per lo stesso FI(B).
- b) I privilegi di cui alla lettera a) comprendono i privilegi per effettuare l'istruzione di volo per:
- 1) il rilascio della licenza, dei privilegi, delle abilitazioni o del certificato pertinenti; e
 - 2) il rinnovo e il ripristino dei pertinenti requisiti di attività di volo recente di cui al presente allegato o la conformità agli stessi, a seconda dei casi.

▼ M1**BFCL.320 FI(B) — Prerequisiti e requisiti**

I richiedenti un certificato FI(B) devono:

- a) avere almeno 18 anni;
- b) rispettare i requisiti di cui alla lettera a), punto 1, sottopunto i), e alla lettera a), punto 2, della norma BFCL.300;
- c) aver completato 75 ore di tempo di volo con pallone come PIC;
- d) aver completato un corso di addestramento di istruttore conformemente alla norma BFCL.330 presso un'ATO o una DTO; e
- e) aver superato una valutazione della competenza conformemente alla norma BFCL.345.

BFCL.325 FI(B) — Competenze e valutazione

I richiedenti un certificato FI(B) devono seguire un addestramento per acquisire le seguenti competenze:

- a) preparare le risorse;
- b) creare un clima che favorisca l'apprendimento;
- c) esporre le conoscenze;
- d) integrare la gestione della minaccia e dell'errore (TEM) e la gestione delle risorse dell'equipaggio (CRM);
- e) gestire il tempo necessario per raggiungere gli obiettivi dell'addestramento;
- f) favorire l'apprendimento;
- g) valutare le prestazioni dell'allievo;
- h) monitorare e analizzare i progressi;
- i) valutare le sessioni di addestramento; e
- j) comunicare i risultati.

BFCL.330 FI(B) — Corso di addestramento

- a) I richiedenti un certificato FI(B) devono dapprima superare una valutazione iniziale specifica presso un'ATO o una DTO nei 12 mesi precedenti l'inizio del corso di addestramento, per determinare se sono in grado di frequentare il corso.
- b) Il corso di addestramento FI(B) deve comprendere almeno:
 - 1) gli elementi di cui alla norma BFCL.325;
 - 2) 25 ore di insegnamento e apprendimento;
 - 3) 12 ore di istruzione delle conoscenze teoriche, compresi test per la valutazione dei progressi; e
 - 4) tre ore di istruzione di volo, compresi tre decolli e atterraggi.
- c) I richiedenti che sono già titolari di un certificato di istruttore conformemente all'allegato III (parte-SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 o all'allegato I (parte-FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 ricevono crediti completi ai fini del requisito di cui alla lettera b), punto 2.

▼ M1**BFCL.345 FI(B) — Valutazione della competenza**

- a) I richiedenti il rilascio di un certificato FI(B) devono superare una valutazione della competenza su un pallone per dimostrare a un esaminatore qualificato conformemente alla norma BFCL.415, lettera c), la capacità di fornire istruzione a un allievo pilota affinché raggiunga il livello richiesto per il rilascio di una BPL.
- b) La valutazione deve comprendere:
- 1) la dimostrazione delle competenze descritte nella norma BFCL.325 durante l'istruzione pre-volo, post-volo e delle conoscenze teoriche;
 - 2) gli esami orali delle conoscenze teoriche concernenti i briefing di terra, pre-volo e post-volo e le dimostrazioni in volo nella classe di palloni appropriata;
 - 3) gli esercizi adeguati a valutare le competenze dell'istruttore.

BFCL.360 Certificato FI(B) — Requisiti di attività di volo recente

- a) Il titolare di un certificato FI(B) esercita i privilegi del suo certificato solo se ha completato:
- 1) nei tre anni precedenti l'esercizio pianificato di tali privilegi:
 - i) un addestramento di aggiornamento per istruttori presso un'ATO, una DTO o un'autorità competente, nel corso del quale il titolare riceve un'istruzione delle conoscenze teoriche per rinfrescare e aggiornare le conoscenze pertinenti per gli istruttori su palloni;
 - ii) almeno 6 ore di istruzione di volo su palloni come FI(B); e
 - 2) negli ultimi nove anni e conformemente alle procedure stabilite a tal fine dall'autorità competente, un volo di istruzione su un pallone come FI(B) sotto la supervisione di un FI(B) qualificato in conformità alla norma BFCL.315, lettera a), punto 4 e nominato dal capo istruttore di un'ATO o di una DTO, e con risultati soddisfacenti per lo stesso FI(B).
- b) Le ore di volo effettuate come FE(B) durante i test di abilitazione, i controlli di professionalità o le valutazioni della competenza sono integralmente accreditate ai fini del requisito di cui alla lettera a), punto 1, sottopunto ii).
- c) Il titolare di un certificato FI(B) che non ha completato il volo di istruzione sotto la supervisione del FI(B) in conformità alla lettera a), punto 2, e con risultati soddisfacenti per lo stesso FI(B), non può esercitare i privilegi del certificato FI(B) fino a quando non avrà completato con successo una valutazione della competenza in conformità alla norma BFCL.345.
- d) Per riprendere ad esercitare i privilegi del certificato FI(B), il titolare di un certificato FI(B) che non rispetta tutti i requisiti di cui alla lettera a) deve rispettare il requisito di cui alla lettera a), punto 1, sottopunto i), e alla norma BFCL.345.

*SOTTOPARTE FE***ESAMINATORI DI VOLO***Sezione 1***Requisiti generali****BFCL.400 Certificati di esaminatore di volo su pallone**

- a) Generalità

Un esaminatore effettua test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza conformemente al presente allegato solo se:

▼ M1

- 1) è titolare di:
 - i) una BPL comprendente sia i privilegi, le abilitazioni e i certificati per i quali è autorizzato a eseguire test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza, sia i privilegi per esercitare la funzione di istruttore;
 - ii) un certificato FE(B) comprendente i privilegi corrispondenti al test di abilitazione, al controllo di professionalità o alla valutazione della competenza eseguiti, rilasciato conformemente alla presente sottoparte;
 - 2) è autorizzato a operare come PIC su un pallone durante il test di abilitazione, il controllo di professionalità o la valutazione della competenza.
- b) Esami svolti al di fuori del territorio degli Stati membri
- 1) In deroga alla lettera a), punto 1, nel caso in cui i test di abilitazione e i controlli di professionalità siano svolti al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago, l'autorità competente rilascia un certificato di esaminatore al richiedente che sia titolare di una licenza di pilota di pallone conforme all'annesso 1 della convenzione di Chicago, a condizione che il richiedente:
 - i) sia titolare almeno di una licenza comprendente, se del caso, i privilegi, le abilitazioni o i certificati equivalenti a quelli per i quali è autorizzato a eseguire test di abilitazione o controlli di professionalità;
 - ii) rispetti i requisiti stabiliti nella presente sottoparte per il rilascio del pertinente certificato di esaminatore;
 - iii) dimostri all'autorità competente di possedere un livello adeguato di conoscenza delle regole europee sulla sicurezza aerea per poter esercitare i privilegi di esaminatore in conformità al presente allegato.
 - 2) Il certificato di cui al punto 1 è limitato allo svolgimento di test di abilitazione e controlli di professionalità:
 - i) al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago; e
 - ii) per un pilota che abbia una conoscenza sufficiente della lingua in cui si svolge il test/controllo.

BFCL.405 Limitazione dei privilegi in caso di interessi di parte

Un esaminatore su pallone non deve eseguire:

- a) un test di abilitazione o una valutazione della competenza per il rilascio di una licenza, di un'abilitazione o di un certificato a un richiedente cui abbia fornito oltre il 50 % dell'istruzione di volo richiesta per la licenza, l'abilitazione o il certificato per cui si effettua il test di abilitazione o la valutazione della competenza; o
- b) un test di abilitazione, un controllo di professionalità o una valutazione della competenza quando ritiene che la sua oggettività possa essere compromessa.

BFCL.410 Svolgimento dei test di abilitazione, dei controlli di professionalità e delle valutazioni della competenza

- a) Nell'eseguire i test di abilitazione, i controlli di professionalità e le valutazioni della competenza, un esaminatore su pallone deve:
 - 1) assicurarsi che sia possibile comunicare con il richiedente senza barriere linguistiche;

▼ M1

- 2) verificare che il richiedente rispetti tutti i requisiti del presente allegato in merito alla qualifica, all'addestramento e all'esperienza per il rilascio, il rinnovo o il ripristino della licenza, dei privilegi, dell'abilitazione o del certificato per i quali si effettua il test di abilitazione, il controllo di professionalità o la valutazione della competenza; e
 - 3) informare il richiedente delle conseguenze derivanti dalla comunicazione di informazioni incomplete, imprecise o false in merito al suo addestramento e alla sua esperienza di volo.
- b) Dopo aver completato il test di abilitazione, il controllo di professionalità o la valutazione della competenza, l'esaminatore su pallone deve:
- 1) informare il richiedente in merito ai risultati del test di abilitazione, del controllo di professionalità o della valutazione della competenza;
 - 2) in caso di superamento di una valutazione della competenza a fini di rinnovo o ripristino, annotare sulla licenza o sul certificato del richiedente la nuova data di scadenza della licenza o del certificato, se espressamente autorizzato a tal fine dall'autorità competente responsabile della licenza del richiedente;
 - 3) fornire al richiedente una relazione firmata concernente il test di abilitazione, il controllo di professionalità o la valutazione della competenza e presentare, senza indebiti ritardi, copie della relazione all'autorità competente responsabile della licenza del richiedente e all'autorità competente che ha rilasciato il certificato di esaminatore. La relazione deve comprendere:
 - i) una dichiarazione attestante che l'esaminatore su pallone ha ricevuto dal richiedente informazioni in merito all'esperienza e all'istruzione di quest'ultimo e che le ha ritenute conformi ai requisiti applicabili di cui al presente allegato;
 - ii) la conferma che tutte le manovre e le esercitazioni richieste sono state completate nonché informazioni in merito all'esame orale delle conoscenze teoriche, ove applicabile. In caso di mancato superamento di una parte, l'esaminatore deve registrare i motivi di tale valutazione;
 - iii) i risultati del test di abilitazione, del controllo di professionalità o della valutazione della competenza;
 - iv) una dichiarazione attestante che l'esaminatore su pallone ha riesaminato e applicato le procedure e i requisiti nazionali dell'autorità competente del richiedente, qualora l'autorità competente responsabile della licenza del richiedente non sia la stessa che ha rilasciato il certificato di esaminatore;
 - v) una copia del certificato di esaminatore su pallone, indicante la portata dei suoi privilegi di esaminatore su pallone in caso di test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza di un richiedente la cui autorità competente non sia la stessa che ha rilasciato il certificato di esaminatore.
- c) L'esaminatore su pallone deve mantenere per cinque anni la documentazione con informazioni dettagliate su tutti i test di abilitazione, i controlli di professionalità e le valutazioni della competenza svolti e i relativi risultati.
- d) Su richiesta dell'autorità competente responsabile del certificato di esaminatore su pallone o dell'autorità competente responsabile della licenza del richiedente, l'esaminatore su pallone deve fornire tutta la documentazione, le relazioni e ogni altra informazione, secondo necessità, per le attività di sorveglianza.

▼ M1*Sezione 2***Certificato di esaminatore di volo su pallone — FE(B)****BFCL.415 Certificato FE(B) — Privilegi e condizioni**

Fatto salvo il rispetto, da parte del richiedente, della norma BFCL.420 e delle condizioni di seguito riportate, si rilasciano certificati FE(B) su richiesta con i privilegi per eseguire:

- a) test di abilitazione e controlli di professionalità per la BPL nonché test di abilitazione per l'estensione dei privilegi a un'altra classe di palloni, a condizione che il richiedente abbia completato 250 ore di tempo di volo come pilota su palloni, di cui 50 ore di istruzione di volo che coprano l'intero programma di un corso di addestramento per il conseguimento di una BPL;
- b) test di abilitazione e controlli di professionalità per l'abilitazione alle operazioni commerciali di cui alla norma BFCL.215, a condizione che il richiedente rispetti i requisiti relativi all'esperienza di cui alla lettera a) e abbia ricevuto un addestramento specifico durante un corso di standardizzazione per esaminatori conformemente alla norma BFCL.430;
- c) valutazioni della competenza per il rilascio di un certificato FI(B), a condizione che il richiedente abbia:
 - 1) completato 350 ore di tempo di volo come pilota su palloni, di cui 5 ore di istruzione al richiedente un certificato FI(B);
 - 2) ricevuto un addestramento specifico durante un corso di standardizzazione per esaminatori conformemente alla norma BFCL.430.

BFCL.420 Certificato FE(B) — Prerequisiti e requisiti

I richiedenti un certificato FE(B) devono:

- a) rispettare i requisiti di cui alla lettera a), punto 1, sottopunto i), e alla lettera a), punto 2, della norma BFCL.400;
- b) aver completato il corso di standardizzazione FE(B) conformemente alla norma BFCL.430;
- c) aver completato una valutazione della competenza conformemente alla norma BFCL.445;
- d) dimostrare di possedere la pertinente preparazione relativa ai privilegi del certificato FE(B); e
- e) dimostrare di non essere stati sottoposti ad alcuna sanzione, compresa la sospensione, la limitazione o la revoca di una licenza, di un'abilitazione o di un certificato di cui sono titolari, rilasciati in conformità al presente allegato, all'allegato I (parte-FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 o all'allegato III (parte-SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976, per inosservanza del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione nel corso degli ultimi tre anni.

BFCL.430 Certificato FE(B) — Corso di standardizzazione

- a) I richiedenti un certificato FE(B) devono frequentare un corso di standardizzazione erogato dall'autorità competente o da un'ATO o una DTO e approvato da tale autorità competente.
- b) Il corso di standardizzazione deve essere adattato ai privilegi di esaminatore di volo su pallone che si intende ottenere e consistere in un'istruzione teorica e pratica, comprendente quanto meno:
 - 1) lo svolgimento di almeno un test di abilitazione, un controllo di professionalità o una valutazione della competenza per la BPL o per le abilitazioni o i certificati associati;

▼ M1

- 2) un'istruzione sui requisiti applicabili del presente allegato e sui requisiti applicabili delle operazioni di volo, sullo svolgimento di test di abilitazione, controlli di professionalità e valutazioni della competenza e relative documentazione e relazioni;
- 3) un briefing riguardante:
 - i) le procedure amministrative nazionali;
 - ii) i requisiti per la protezione dei dati personali;
 - iii) la responsabilità dell'esaminatore;
 - iv) l'assicurazione infortuni dell'esaminatore;
 - v) le tariffe nazionali; e
 - vi) le delucidazioni sulle modalità di accesso alle informazioni contenute nei sottopunti da i) a v) quando si eseguono test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza di un richiedente la cui autorità competente non sia la stessa che ha rilasciato il certificato di esaminatore.
- c) Il titolare di un certificato FE(B) non deve eseguire test di abilitazione, controlli di professionalità o valutazioni della competenza di un richiedente la cui autorità competente non sia la stessa che ha rilasciato il certificato di esaminatore, a meno che detto titolare non abbia riesaminato le ultime informazioni disponibili riguardanti le pertinenti procedure nazionali dell'autorità competente del richiedente.

BFCL.445 Certificato FE(B) — Valutazione della competenza

Ai fini del rilascio iniziale di un certificato FE(B), il richiedente deve dimostrare le proprie competenze in qualità di FE(B) a un ispettore dell'autorità competente o a un esaminatore esperto espressamente autorizzato in tal senso dall'autorità competente responsabile del certificato FE(B). Durante la valutazione della competenza, il richiedente deve effettuare un test di abilitazione, un controllo di professionalità o una valutazione della competenza, compresi il briefing, lo svolgimento del test di abilitazione, del controllo di professionalità o della valutazione della competenza, e la valutazione della persona sottoposta al test, al controllo o alla valutazione, il debriefing e la registrazione della documentazione.

BFCL.460 Certificato FE(B) — Validità, rinnovo e ripristino

- a) Un certificato FE(B) è valido per un periodo di cinque anni.
- b) Un certificato FE(B) viene rinnovato se il suo titolare:
 - 1) durante il periodo di validità del certificato FE(B) ha completato un corso di aggiornamento per esaminatori erogato dall'autorità competente o da un'ATO o una DTO e approvato da tale autorità competente, nel corso del quale il titolare riceve un'istruzione delle conoscenze teoriche per rinfrescare e aggiornare le conoscenze pertinenti per gli esaminatori su pallone; e
 - 2) negli ultimi 24 mesi precedenti la fine del periodo di validità del certificato ha eseguito un test di abilitazione, un controllo di professionalità o una valutazione della competenza sotto la supervisione di un ispettore dell'autorità competente o di un esaminatore espressamente autorizzato in tal senso dall'autorità competente responsabile del certificato FE(B) e con risultati soddisfacenti per lo stesso.
- c) Il titolare di un certificato FE(B) che sia titolare anche di uno o più certificati di esaminatore per altre categorie di aeromobili conformemente all'allegato I (parte-FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 o all'allegato III (parte-SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 può ottenere, di concerto con l'autorità competente, il rinnovo congiunto di tutti i certificati di esaminatore di cui è titolare.

▼ **M1**

- d) Qualora un certificato FE(B) sia scaduto, il titolare deve rispettare i requisiti di cui alla lettera b), punto 1, e alla norma BFCL.445 prima di poter riprendere a esercitare i privilegi del certificato FE(B).
- e) Un certificato FE(B) è rinnovato o ripristinato solo se il richiedente dimostra il mantenimento della conformità ai requisiti di cui alla norma BFCL.410 e ai requisiti di cui alla norma BFCL.420, lettere d) ed e).