

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

L 71



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

61° anno

14 marzo 2018

Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) 2018/394 della Commissione, del 13 marzo 2018, che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda la soppressione dei requisiti per le operazioni di volo effettuate con palloni** 1
- ★ **Regolamento (UE) 2018/395 della Commissione, del 13 marzo 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di palloni a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio** 10
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2018/396 della Commissione, del 13 marzo 2018, che modifica l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune** 36

DECISIONI

- ★ **Decisione di esecuzione (UE) 2018/397 del Consiglio, dell'8 marzo 2018, relativa all'avvio in Portogallo dello scambio automatizzato di dati di immatricolazione dei veicoli** 38

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2018/394 DELLA COMMISSIONE

del 13 marzo 2018

che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda la soppressione dei requisiti per le operazioni di volo effettuate con palloni

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce le condizioni di sicurezza di vari tipi di operazioni di volo effettuate con diverse categorie di aeromobili, comprese le operazioni con palloni.
- (2) Il regolamento (UE) 2018/395 della Commissione ⁽³⁾ stabilisce regole specifiche per l'impiego di palloni. A decorrere dalla data di applicazione di tale regolamento, le operazioni effettuate con palloni non dovrebbero più essere soggette alle norme generali relative alle operazioni di volo, di cui al regolamento (UE) n. 965/2012. Le norme in materia di sorveglianza delle operazioni di volo da parte delle autorità competenti degli Stati membri, di cui all'articolo 3 e all'allegato II del regolamento (UE) n. 965/2012, dovrebbero tuttavia continuare ad applicarsi alle operazioni di volo con palloni, poiché tali requisiti non riguardano specificamente una particolare attività di volo ma si applicano in modo trasversale a tutte le attività di questo tipo.
- (3) Il regolamento (UE) n. 965/2012 dovrebbe pertanto essere modificato di conseguenza, al fine di tenere conto delle nuove norme applicabili alle operazioni con palloni e di chiarire, se del caso, le disposizioni interessate di detto regolamento.
- (4) In considerazione della stretta correlazione tra i due regolamenti, è opportuno allineare la data di applicazione delle modifiche che il presente regolamento apporta al regolamento (UE) n. 965/2012 con la data di applicazione del regolamento (UE) 2018/395.
- (5) L'Agenzia ha preparato un progetto di norme di attuazione e lo ha presentato in forma di parere ⁽⁴⁾ alla Commissione, in conformità all'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,

⁽¹⁾ GUL 79 del 19.3.2008, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (UE) 2018/395 della Commissione, del 13 marzo 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di palloni a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (cfr. pag. 10 della presente Gazzetta Ufficiale).

⁽⁴⁾ Parere n. 01/2016 dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, del 6 gennaio 2016, riguardante un regolamento della Commissione sulla revisione delle regole operative europee per i palloni.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:

(1) l'articolo 1 è così modificato:

a) i paragrafi 1, 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Il presente regolamento stabilisce norme dettagliate relative alle operazioni commerciali di trasporto aereo effettuate con velivoli, elicotteri e alianti, tra cui le ispezioni a terra degli aeromobili di operatori che si trovano sotto la sorveglianza della sicurezza di un altro Stato membro, quando atterrano in aerodromi situati nel territorio soggetto alle disposizioni dei trattati.

2. Il presente regolamento stabilisce inoltre norme dettagliate sulle condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca di certificati di operatori di aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento (CE) n. 216/2008, ad eccezione dei palloni, impegnati in operazioni commerciali di trasporto aereo, sui privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati nonché sulle condizioni alle quali le operazioni vengono proibite, limitate o sottoposte a determinate condizioni nell'interesse della sicurezza.

3. Il presente regolamento stabilisce altresì norme dettagliate sulle condizioni e le procedure per la dichiarazione che devono presentare gli operatori che effettuano operazioni commerciali specializzate con velivoli, elicotteri e alianti od operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi, comprese le operazioni non commerciali specializzate con aeromobili a motore complessi, riguardo alla loro capacità e alla disponibilità dei mezzi per ottemperare alle loro responsabilità relative all'impiego di aeromobili, nonché per la sorveglianza di tali operatori.»;

b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. Il presente regolamento non si applica alle operazioni di volo con dirigibili.»;

c) è aggiunto il seguente paragrafo 7:

«7. Il presente regolamento non si applica alle operazioni di volo con palloni. Per le operazioni di volo con palloni, ad esclusione dei palloni a gas frenati, si applicano tuttavia i requisiti in materia di sorveglianza di cui all'articolo 3.»;

(2) all'articolo 2 sono inseriti i punti seguenti:

«1 bis “pallone”, 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 a motore, i dirigibili ad aria calda;

1 ter “pallone a gas frenato”, un pallone a gas con un sistema di ancoraggio che lo assicura costantemente ad un punto fisso durante il suo impiego;»;

(3) all'articolo 3, paragrafo 1, è inserito il secondo comma seguente:

«I sistemi di amministrazione e gestione delle autorità competenti degli Stati membri e dell'Agenzia soddisfano i requisiti specificati nell'allegato II.»;

(4) l'articolo 5 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli operatori utilizzano soltanto un velivolo, un elicottero o un aliante a fini di trasporto aereo commerciale (in appresso “CAT”), in conformità ai requisiti specificati negli allegati III e IV.»;

b) al paragrafo 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) velivoli, elicotteri e alianti utilizzati per il trasporto di merci pericolose (DG);»;

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Gli operatori di velivoli ed elicotteri a motore non complessi, nonché di alianti, che effettuano operazioni non commerciali, incluse operazioni non commerciali specializzate, utilizzano soltanto l'aeromobile in conformità ai requisiti di cui all'allegato VII.»;

d) al paragrafo 5, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) altri velivoli ed elicotteri nonché alianti in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VII.»;

e) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. Gli operatori utilizzano soltanto un velivolo, un elicottero o un aliante a fini di operazioni commerciali specializzate in conformità ai requisiti di cui agli allegati III e VIII.»;

(5) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. In deroga all'articolo 5 del presente regolamento, e fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 4, lettera a), del regolamento (CE) n. 216/2008 e l'allegato I, capitolo P, del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione (*) relativi al permesso di volo, i voli elencati di seguito continuano ad essere effettuati conformemente ai requisiti previsti dalla legislazione nazionale dello 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:

a) i voli per l'introduzione o la modifica di tipi di velivolo, elicottero o aliante condotti dalle organizzazioni di progettazione o produzione nell'ambito dei loro privilegi;

b) i voli che non trasportano passeggeri o merci in cui il velivolo, l'elicottero o l'aliante viene trasportato per operazioni di ammodernamento, riparazione, controlli di manutenzione, ispezioni, consegna, esportazione o simili finalità;

(*) 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).»

b) al paragrafo 4 bis, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«In deroga all'articolo 5, paragrafi 1 e 6, le seguenti operazioni con velivoli ed elicotteri non complessi e con alianti possono essere condotte in conformità all'allegato VII.»;

(6) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

Limiti dei tempi di volo

1. Le operazioni CAT sono soggette ai requisiti di cui al capo FTL dell'allegato III.

2. In deroga al paragrafo 1, le operazioni CAT di aerotaxi, del servizio medico di emergenza e a pilotaggio singolo effettuate con velivoli sono soggette ai requisiti specificati nella legislazione nazionale di cui all'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 3922/91 e all'allegato III, capo Q, del medesimo regolamento.

3. In deroga al paragrafo 1, le operazioni CAT effettuate con elicotteri e con alianti sono conformi ai requisiti specificati nella legislazione nazionale dello Stato membro in cui l'operatore ha la sua sede principale di attività.

4. Le operazioni non commerciali, comprese le operazioni non commerciali specializzate, effettuate con velivoli ed elicotteri a motore complessi, nonché le operazioni commerciali specializzate con velivoli, elicotteri e alianti soddisfano, in materia di limiti dei tempi di volo, i requisiti specificati nella legislazione nazionale dello 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.»;

(7) l'articolo 10 è così modificato:

a) i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«2. I requisiti di cui agli allegati II e VII si applicano alle operazioni non commerciali con alianti a decorrere dal 25 agosto 2013. Tuttavia gli Stati membri che, conformemente al diritto dell'Unione, hanno deciso prima dell'8 aprile 2019 che tali requisiti non si applicano, in tutto o in parte, a tali operazioni nel loro territorio rendono pubblicamente disponibili tali decisioni. Nel caso in cui eventuali decisioni in tal senso siano ancora in vigore entro l'8 aprile 2020, esse cessano di applicarsi a decorrere da tale data.

3. I requisiti di cui agli allegati II, III, VII e VIII si applicano alle operazioni specializzate con alianti a decorrere dal 1° luglio 2014. Tuttavia gli Stati membri che, conformemente al diritto dell'Unione, hanno deciso prima dell'8 aprile 2019 che tali requisiti non si applicano, in tutto o in parte, a tali operazioni nel loro territorio rendono pubblicamente disponibili tali decisioni. Nel caso in cui eventuali decisioni in tal senso siano ancora in vigore entro l'8 aprile 2020, esse cessano di applicarsi a decorrere da tale data.»;

b) al paragrafo 5, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) operazioni CAT con alianti a decorrere dal 1° luglio 2014. Tuttavia gli Stati membri che, conformemente al diritto dell'Unione, hanno deciso prima dell'8 aprile 2019 che tali requisiti non si applicano, in tutto o in parte, a tali operazioni nel loro territorio rendono pubblicamente disponibili tali decisioni. Nel caso in cui eventuali decisioni in tal senso siano ancora in vigore entro l'8 aprile 2020, esse cessano di applicarsi a decorrere da tale data.»;

(8) gli allegati I, II, III, IV, VII e VIII sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Entrata in vigore e applicazione

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

Esso 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.

Fatto a Bruxelles, il 13 marzo 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

Gli allegati I, II, III, IV, VII e VIII del regolamento (UE) n. 965/2012 sono così modificati:

1) nell'allegato I, il punto 120) è sostituito dal seguente:

«120) “carico pagante”, la massa totale di passeggeri, bagagli, carico ed equipaggiamenti specialistici trasportati a mano, compresa l'eventuale zavorra;»;

2) l'allegato II è così modificato:

a) alla norma ARO.GEN.345, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Dopo aver ricevuto una dichiarazione da un'organizzazione che esercita o intende esercitare attività per le quali è richiesta una dichiarazione, l'autorità competente verifica che la dichiarazione contenga tutte le informazioni richieste in conformità alla norma ORO.DEC.100 dell'allegato III (parte ORO) del presente regolamento o, nel caso degli operatori di palloni, tutte le informazioni richieste in conformità alla norma BOP.ADD.100 dell'allegato II (parte BOP) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione (*) e notifica il ricevimento della dichiarazione all'organizzazione.

(*) Regolamento (UE) 2018/395 della Commissione del 13 marzo 2018 che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di palloni a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 71 del 14.3.2018, pag. 10).»;

b) alla norma ARO.GEN.350, lettera b), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) l'impossibilità per l'autorità competente di accedere alle strutture dell'organizzazione in conformità alla norma ORO.GEN.140 dell'allegato III (parte ORO) del presente regolamento o, nel caso degli operatori di palloni, in conformità alle norme BOP.ADD.015 e BOP.ADD.035 dell'allegato II (parte BOP) del regolamento (UE) 2018/395 durante il normale orario di lavoro e dopo due richieste scritte;»;

c) il titolo della norma ARO.OPS.110 è sostituito dal seguente:

«ARO.OPS.110 Contratti di noleggio per velivoli ed elicotteri;»

3) l'allegato III è così modificato:

a) alla norma ORO.GEN.110, la lettera k) è sostituita dalla seguente:

«k) Ferma restando la lettera j), gli operatori che effettuano operazioni commerciali con uno dei seguenti aeromobili garantiscono che l'equipaggio di condotta abbia ricevuto informazioni o un addestramento adeguati a permettergli di riconoscere le merci pericolose non dichiarate introdotte a bordo da passeggeri o come carico:

1) un aliante;

2) un velivolo monomotore a elica con una massa massima certificata al decollo di 5 700 kg o inferiore e una MOPSC pari o inferiore a 5, utilizzato in voli che decollano e atterrano nello stesso aerodromo o sito operativo, in VFR di giorno;

3) elicotteri non complessi, monomotore, con una MOPSC pari o inferiore a 5, utilizzati in voli che decollano e atterrano nello stesso aerodromo o sito operativo, in VFR di giorno.»;

b) alla norma ORO.MLR.101, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Eccettuate le operazioni con velivoli monomotore a elica con una MOPSC pari o inferiore a 5 o elicotteri non complessi monomotore con una MOPSC pari o inferiore a 5, che decollano e atterrano nello stesso aerodromo o sito operativo, in VFR di giorno, e le operazioni con alianti, la struttura principale dell'OM è la seguente:»;

c) alla norma ORO.FC.005, lettera b), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) operazioni di trasporto aereo commerciale di alianti; oppure»;

d) alla norma ORO.CC.100, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Il numero e la composizione dell'equipaggio di cabina deve essere determinato in conformità all'allegato IV, punto 7.a, del regolamento (CE) n. 216/2008, tenendo conto dei fattori operativi o delle circostanze del particolare volo da svolgere. Nel caso di operazioni con aeromobili con una MOPSC superiore a 19 che trasportino uno o più passeggeri, deve essere assegnato almeno un membro d'equipaggio di cabina.»;

4) l'allegato IV è così modificato:

a) la norma CAT.GEN.105 è così modificata:

i) il titolo è sostituito dal seguente:

«CAT.GEN.105 Motoalianti e alianti a motore»;

ii) la lettera d) è soppressa;

b) la norma CAT.GEN.NMPA.100 è così modificata:

i) alla lettera a), il punto 2) è sostituito dal seguente:

«2) è responsabile dell'utilizzo e della sicurezza dell'aliente dal momento in cui è avviata la procedura di lancio fino a quando l'aliente si arresta alla fine del volo;»;

ii) la lettera d) è soppressa;

c) la norma CAT.GEN.NMPA.105 è soppressa;

d) alla norma CAT.GEN.NMPA.140, lettera a), il punto 19 è sostituito dal seguente:

«19) documentazione relativa alla massa e calcolo del centraggio;»;

e) la norma CAT.OP.NMPA.105 è sostituita dalla seguente:

«CAT.OP.NMPA.105 Procedure antirumore – alianti a motore

Il comandante deve tener conto dell'effetto del rumore dell'aeromobile garantendo però nel contempo che la sicurezza (*safety*) sia prioritaria rispetto alla riduzione del rumore.»;

f) la norma CAT.OP.NMPA.110 è soppressa;

g) la norma CAT.OP.NMPA.135 è soppressa;

h) la norma CAT.OP.NMPA.140 è sostituita dalla seguente:

«CAT.OP.NMPA.140 Autorizzazione di fumare a bordo

Nessuno è autorizzato a fumare a bordo di un aliente.»;

i) la norma CAT.OP.NMPA.165 è soppressa;

j) la norma CAT.OP.NMPA.180 è soppressa;

k) al capo C, la sezione 5 è soppressa;

l) al capo D, la sezione 4 è soppressa;

5) l'allegato VII (parte NCO) è così modificato:

a) la norma NCO.GEN.102 è così modificata:

i) il titolo è sostituito dal seguente:

«NCO.GEN.102 Motoalianti e alianti a motore»;

ii) la lettera d) è soppressa;

- b) alla norma NCO.GEN.103, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) iniziare e concludersi nello stesso aeroporto o sito operativo, ad eccezione degli alianti;»;
- c) la norma NCO.GEN.105 è così modificata:
- i) alla lettera a), paragrafo 4, i punti iii) e iv) sono sostituiti dai seguenti:
- «iii) gli strumenti e gli equipaggiamenti richiesti per il volo da svolgere siano installati e operativi sull'aeromobile, a meno che l'operazione con equipaggiamento non operativo sia permessa dalla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) o documenti equivalenti, ove applicabile, come previsto dalle norme NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105 o NCO.IDE.S.105;
- iv) la massa e il baricentro dell'aeromobile siano tali da permettere la conduzione del volo entro i limiti prescritti nella documentazione di aeronavigabilità;»;
- ii) alla lettera f), il punto 1) è sostituito dal seguente:
- «1) tenere la cintura di sicurezza allacciata quando si trova alla propria postazione; e»;
- d) la norma NCO.GEN.106 è soppressa;
- e) alla norma NCO.GEN.135, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
- «c) In deroga alle disposizioni della lettera a), sui voli con alianti, esclusi i motoalianti (TMG), i documenti e le informazioni di cui alla lettera a), dal punto 2 al punto 8, e dal punto 12 al punto 13, possono essere trasportati nel veicolo di recupero.»;
- f) la norma NCO.OP.121 è soppressa;
- g) la norma NCO.OP.127 è soppressa;
- h) la norma NCO.OP.150 è sostituita dalla seguente:

«NCO.OP.150 Trasporto di passeggeri

Il pilota in comando deve assicurare che, prima e durante il rullaggio, il decollo e l'atterraggio e ogniquale volta lo ritenga necessario ai fini della sicurezza, ogni passeggero a bordo occupi un posto o una cuccetta e abbia le cinture o il sistema di vincolo correttamente allacciati.»;

- i) la norma NCO.OP.156 è sostituita dalla seguente:

«NCO.OP.156 Autorizzazione di fumare a bordo - alianti

Nessuno è autorizzato a fumare a bordo di un aliante.»;

- j) la norma NCO.OP.176 è soppressa;
- k) la norma NCO.OP.185 è sostituita dalla seguente:

«NCO.OP.185 Gestione del combustibile in volo

Il pilota in comando deve controllare a intervalli regolari che la quantità di combustibile utilizzabile rimanente in volo non sia inferiore al combustibile richiesto per procedere verso un aerodromo o sito operativo agibile dal punto di vista meteorologico e al combustibile di riserva pianificato come richiesto dalle norme NCO.OP.125 o NCO.OP.126.»;

- l) la norma NCO.OP.215 è soppressa;
- m) alla norma NCO.POL.100, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) Durante qualsiasi fase operativa il carico, la massa e il baricentro (CG) dell'aeromobile devono essere conformi ai limiti specificati nel manuale di volo dell'aeromobile (AFM) o documento equivalente.»;

- n) la norma NCO.POL.105 è sostituita dalla seguente:

«NCO.POL.105 Pesatura

a) L'operatore deve stabilire la massa e il baricentro dell'aeromobile mediante pesatura, anteriormente alla prima messa in servizio dell'aeromobile. Gli effetti cumulati delle modifiche e delle riparazioni sulla massa e sul bilanciamento devono essere considerati e documentati correttamente. Tali informazioni devono essere messe a disposizione del pilota in comando. È necessario sottoporre gli aeromobili a una nuova pesatura nel caso non si conosca con esattezza l'effetto delle modifiche sulla massa e sul bilanciamento.

b) La pesatura deve essere effettuata:

- 1) nel caso di velivoli ed elicotteri, dal costruttore dell'aeromobile o da un'organizzazione di manutenzione approvata; e
- 2) nel caso di alianti, dal fabbricante dell'aeromobile o in conformità all'allegato I del regolamento (UE) n. 1321/2014.»;

o) al capo D, la sezione 4 è soppressa;

p) alla norma NCO.SPEC.115, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Durante le fasi critiche del volo o quando ciò sia ritenuto necessario dal pilota in comando ai fini della sicurezza, ogni membro d'equipaggio deve essere trattenuto alla sua postazione salvo disposizioni contrarie specificate nella lista di controllo.»;

q) alla norma NCO.SPEC.120, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Durante le fasi critiche del volo o quando ciò sia ritenuto necessario dal pilota in comando ai fini della sicurezza, lo specialista deve essere trattenuto alla sua postazione salvo disposizioni contrarie specificate nella lista di controllo.»;

6) l'allegato VIII è così modificato:

a) la norma SPO.GEN.102 è così modificata:

i) il titolo è sostituito dal seguente:

«SPO.GEN.102 Motoalianti e alianti a motore»;

ii) la lettera d) è soppressa;

b) alla norma SPO.GEN.105, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Durante le fasi critiche del volo o quando ciò sia ritenuto necessario dal pilota in comando ai fini della sicurezza, il membro d'equipaggio deve essere trattenuto alla sua postazione salvo disposizioni contrarie specificate nella SOP.»;

c) alla norma SPO.GEN.106, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Durante le fasi critiche del volo o quando ciò sia ritenuto necessario dal pilota in comando ai fini della sicurezza, lo specialista deve essere trattenuto alla sua postazione salvo disposizioni contrarie specificate nella SOP.»;

d) alla norma SPO.GEN.107, lettera a), paragrafo 4, i punti iii) e iv) sono sostituiti dai seguenti:

«iii) gli strumenti e gli equipaggiamenti richiesti per l'esecuzione del volo siano installati e operativi sull'aeromobile, a meno che l'operazione con equipaggiamento non operativo sia permessa dalla lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) o documento equivalente, ove applicabile, come previsto alle norme SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105 o SPO.IDE.S.105;

iv) la massa e il baricentro dell'aeromobile siano tali da permettere la conduzione del volo entro i limiti prescritti nella documentazione di aeronavigabilità.»;

- e) la norma SPO.GEN.108 è soppressa;
- f) alla norma SPO.GEN.140, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
 - «c) In deroga alle disposizioni della lettera a), sui voli con alianti, esclusi i motoalianti (TMG), i documenti e le informazioni di cui alla lettera a), dal punto 1 al punto 10, e dal punto 13 al punto 19, possono essere trasportati nel veicolo di recupero.»;
- g) la norma SPO.OP.121 è soppressa;
- h) la norma SPO.OP.132 è soppressa;
- i) la norma SPO.OP.160 è sostituita dalla seguente:

«SPO.OP.160 Utilizzo di cuffie

Tutti i membri d'equipaggio di condotta che sono in servizio nella cabina di pilotaggio devono indossare una cuffia dotata di microfono o equivalente e utilizzarla come dispositivo primario per comunicare con l'ATS, gli altri membri d'equipaggio e gli specialisti.»;

- j) la norma SPO.OP.181 è soppressa;
- k) la norma SPO.OP.225 è soppressa;
- l) alla norma SPO.POL.100, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
 - «a) Durante qualsiasi fase operativa il carico, la massa e il baricentro (CG) dell'aeromobile devono essere conformi ai limiti specificati nel manuale appropriato.»;
- m) la norma SPO.POL.105 è sostituita dalla seguente:

«SPO.POL.105 Massa e bilanciamento

- a) L'operatore deve stabilire la massa e il baricentro dell'aeromobile mediante pesatura, anteriormente alla prima messa in servizio dell'aeromobile. Gli effetti cumulati delle modifiche e delle riparazioni sulla massa e sul bilanciamento devono essere considerati e documentati correttamente. Tali informazioni devono essere messe a disposizione del pilota in comando. È necessario sottoporre gli aeromobili a una nuova pesatura nel caso non si conosca con esattezza l'effetto delle modifiche sulla massa e sul bilanciamento.
 - b) La pesatura deve essere effettuata:
 - 1) nel caso di velivoli ed elicotteri, dal costruttore dell'aeromobile o da un'organizzazione di manutenzione approvata; e
 - 2) nel caso di alianti, dal fabbricante dell'aeromobile o in conformità all'allegato I del regolamento (UE) n. 1321/2014.»;
 - n) al capo D, la sezione 4 è soppressa;
 - o) la norma SPO.SPEC.PAR.120 è soppressa.
-

REGOLAMENTO (UE) 2018/395 DELLA COMMISSIONE**del 13 marzo 2018****che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di palloni a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione è tenuta ad adottare le necessarie regole di attuazione per stabilire le condizioni per l'impiego di palloni in condizioni di sicurezza in conformità al regolamento (CE) n. 216/2008, qualora tali aeromobili soddisfino le condizioni specificate all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), di tale regolamento.
- (2) Alla luce della specifica natura delle operazioni effettuate con palloni, vi è l'esigenza di apposite regole operative, stabilite in un regolamento autonomo. Tali regole operative dovrebbero basarsi sulle regole generali per le operazioni di volo, stabilite nel regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽²⁾, ma andrebbero ristrutturate e semplificate in modo da garantire che siano proporzionate e fondate su un approccio basato sul rischio, garantendo nel contempo che i palloni siano impiegati in modo sicuro.
- (3) Le regole specifiche per le operazioni di volo con palloni non dovrebbero tuttavia estendersi ai requisiti in materia di sorveglianza delle operazioni di volo da parte delle autorità competenti degli Stati membri, poiché tali requisiti non sono specifici di una particolare attività di volo, ma si applicano in modo trasversale a tutte le attività di questo tipo. Per quanto riguarda la sorveglianza, i requisiti di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n. 965/2012 e all'allegato II di detto regolamento dovrebbero pertanto continuare ad applicarsi anche alle operazioni di volo con palloni.
- (4) Nell'interesse della sicurezza e al fine di garantire il rispetto dei requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008, tutti gli operatori di palloni interessati dal presente regolamento, ad eccezione delle imprese di progettazione o di produzione che eseguono determinate operazioni, sono soggetti a una serie di requisiti di base.
- (5) Al fine di tutelare ulteriormente i passeggeri dei palloni, è opportuno predisporre determinati requisiti supplementari per gli operatori impegnati in operazioni commerciali con palloni, da applicarsi in aggiunta ai requisiti di base.
- (6) Tali requisiti supplementari dovrebbero tenere conto della natura meno complessa delle operazioni commerciali effettuate con palloni rispetto ad altre forme di aviazione commerciale e dovrebbero inoltre essere proporzionati e fondati su un approccio basato sul rischio. È pertanto opportuno sostituire l'obbligo di produrre un certificato per le operazioni commerciali di cui all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 216/2008 con l'obbligo di presentare una dichiarazione preventiva all'autorità competente e stabilire le modalità di presentazione di tale dichiarazione e determinati altri requisiti supplementari.
- (7) Tuttavia, considerato il livello di complessità relativamente basso e alla luce di un approccio basato sul rischio, gli operatori impegnati in determinate operazioni commerciali con palloni dovrebbero essere esentati dal requisito di certificazione e dai suddetti requisiti supplementari, compreso l'obbligo di presentare una dichiarazione preventiva. Gli operatori dovrebbero essere soggetti solo ai requisiti di base di cui al presente regolamento che si applicano a tutte le operazioni di volo con palloni interessate dal presente regolamento.
- (8) Al fine di garantire una transizione agevole e di evitare per quanto possibile eventuali interruzioni durante l'introduzione del nuovo regime specifico per le operazioni con palloni di cui al presente regolamento, è opportuno che i certificati, le autorizzazioni e le approvazioni rilasciati agli operatori di palloni conformemente alle regole applicabili prima della data di applicazione del presente regolamento continuino ad essere validi e siano intesi

⁽¹⁾ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

come una dichiarazione fatta conformemente al presente regolamento per un periodo di tempo limitato. Dopo la scadenza di tale periodo di tempo, tutti gli operatori impegnati in operazioni commerciali con palloni dovrebbero presentare una dichiarazione in conformità alle disposizioni del presente regolamento.

- (9) Al fine di garantire una transizione agevole e di dare a tutte le parti interessate un lasso di tempo sufficiente a preparare la domanda per tale nuovo regime, il presente regolamento dovrebbe applicarsi solo a partire da un'opportuna data successiva.
- (10) L'Agenzia ha preparato un progetto di norme di attuazione e lo ha presentato in forma di parere ⁽¹⁾ alla Commissione, in conformità all'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (11) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

- 1. Il presente regolamento stabilisce regole dettagliate per le operazioni di volo con palloni, qualora tali aeromobili soddisfino le condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento (CE) n. 216/2008.
- 2. Il presente regolamento non si applica alle operazioni di volo con palloni a gas frenati.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (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;
- (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;
- (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;
- (10) «volo introduttivo», qualsiasi operazione di volo effettuata dietro compenso o altro titolo oneroso consistente in un viaggio aereo di breve durata allo scopo di attirare nuovi allievi o nuovi membri, effettuata da un centro di addestramento riconosciuto in conformità al regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione ⁽²⁾ o da un'organizzazione creata con l'intento di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto;

⁽¹⁾ Parere n. 01/2016 dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea del 6 gennaio 2016 riguardante un regolamento della Commissione sulla revisione delle regole operative europee per i palloni.

⁽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 (GUL 311 del 25.11.2011, pag. 1).

- (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;
- (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.

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.

2. In deroga all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 216/2008, il requisito di certificazione ivi stabilito non si applica agli operatori impegnati in operazioni commerciali con palloni.

Tali operatori sono autorizzati a effettuare tali operazioni commerciali solo dopo aver dichiarato all'autorità competente di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'impiego del pallone. Gli operatori rilasciano tale dichiarazione e impiegano il pallone in conformità ai requisiti di cui alla sottoparte ADD dell'allegato II, in aggiunta ai requisiti di cui alla sottoparte BAS.

Il secondo comma non si applica tuttavia agli operatori impegnati nelle seguenti operazioni effettuate con palloni:

- 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;
- c) voli introduttivi con un massimo di quattro persone, compreso il pilota, e voli per lanci con paracadute eseguiti da un centro di addestramento che abbia la propria sede principale di attività in uno Stato membro e che sia stato riconosciuto in conformità al regolamento (UE) n. 1178/2011 o da un'organizzazione creata con l'intento di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto, a condizione che l'organizzazione impieghi i palloni essendone 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;
- d) voli di addestramento eseguiti da un centro di addestramento che abbia la propria sede principale di attività in uno Stato membro e che sia stato riconosciuto in conformità al regolamento (UE) n. 1178/2011.

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.

⁽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).

*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.

Fatto a Bruxelles, il 13 marzo 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNKER

ALLEGATO I

DEFINIZIONI

[PARTE-DEF]

Ai fini dell'allegato II si intende per:

1. «metodi accettabili di rispondenza (AMC)», le norme non vincolanti adottate dall'Agenzia per illustrare i metodi atti a stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle corrispondenti norme attuative;
2. «metodi alternativi di rispondenza (AltMoC)», i metodi che propongono un'alternativa agli AMC esistenti o quelli che propongono nuovi mezzi per stabilire la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle relative norme attuative per i quali l'Agenzia non ha adottato AMC corrispondenti;
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;
11. «manuale di volo dell'aeromobile», il documento contenente le limitazioni e le informazioni operative approvate e applicabili riguardanti il pallone;
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;
 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;
 22. «operazione di trasporto aereo commerciale (CAT)», l'impiego di un aeromobile finalizzato al trasporto di passeggeri, merci o posta effettuato dietro compenso o ad altro titolo oneroso.
-

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

- a) Qualora richiesto dall'autorità competente che verifica il mantenimento della conformità da parte dell'operatore, in conformità all'allegato II, 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 IV del regolamento (CE) n. 216/2008 e ai requisiti del presente regolamento.
- 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.

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, 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 rilasciate dall'Agenzia in conformità all'articolo 20, paragrafo 1, lettera j), del regolamento (CE) n. 216/2008.

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 I del regolamento (UE) n. 1178/2011.

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;
- 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;

⁽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 (GUL 362 del 17.12.2014, pag. 1).

- 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.

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 verifichino 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;
 - 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.

⁽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 (GUL 281 del 13.10.2012, pag. 1).

- 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) 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) 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.

*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.
- c) Gli strumenti ed 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, devono soddisfare entrambe le seguenti condizioni:
 - 1) le informazioni fornite da tali strumenti o equipaggiamenti non possono essere utilizzate dall'equipaggio di condotta per conformarsi ai requisiti essenziali di aeronavigabilità di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 216/2008;
 - 2) gli strumenti ed equipaggiamenti non devono incidere sull'aeronavigabilità del pallone, anche in caso di avarie o malfunzionamenti.

- 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.

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.

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

- a) L'operatore è responsabile per l'impiego dell'aeromobile conformemente ai requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008, ai requisiti della presente sottoparte e alla sua dichiarazione.
- 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.
- 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 predispone 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

- a) Al fine di determinare la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008 e ai requisiti del presente regolamento, l'operatore concede l'accesso a qualsiasi persona autorizzata dall'autorità competente, in ogni momento, 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, a prescindere dal fatto che l'attività sia stata appaltata o no.
- 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.

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;
 - 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.

BOP.ADD.035 Attività appaltate

Nell'appaltare una qualsiasi parte della sua attività che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento, l'operatore garantisce che l'organizzazione appaltatrice svolga l'attività in conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008 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 rispetta tali requisiti.

⁽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).

BOP.ADD.040 Requisiti relativi al personale

- 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 IV del regolamento (CE) n. 216/2008 e ai requisiti del presente regolamento. Il dirigente responsabile è incaricato dell'istituzione e del mantenimento di un sistema di gestione efficace.
- 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.

BOP.ADD.045 Requisiti della struttura

L'operatore deve poter disporre di strutture che siano sufficienti a consentire lo svolgimento e la gestione di tutti i compiti e le attività necessari per garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008 e ai requisiti del presente regolamento.

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

- a) Nella dichiarazione di cui al secondo comma dell'articolo 3, paragrafo 2, l'operatore conferma di essere conforme i requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008 e i requisiti del presente regolamento, e dichiara che continuerà a rispettarli.
- 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

- a) L'operatore informa senza indugio l'autorità competente di qualsiasi cambiamento di circostanze che influenzi la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008 e ai requisiti del presente regolamento, come dichiarati 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) 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) 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.
- c) Laddove il pallone immatricolato in un paese terzo sia soggetto a un contratto di dry lease (noleggio senza equipaggio), l'operatore garantisce il rispetto dei requisiti essenziali relativi all'aeronavigabilità continua di cui agli allegati I e IV del regolamento (CE) n. 216/2008 e dei requisiti di cui al presente regolamento.

*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.
- c) Tutti i membri dell'equipaggio di condotta sono titolari di licenze ed abilitazioni rilasciate o accettate in conformità all'allegato I del regolamento (UE) n. 1178/2011 e appropriate per lo svolgimento dei compiti loro assegnati.
- d) Un membro dell'equipaggio di condotta può essere sostituito ai comandi in volo da un altro membro dell'equipaggio di condotta adeguatamente qualificato.
- 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 I del regolamento (UE) n. 1178/2011, compresi quelli sull'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.

BOP.ADD.305 Nomina a pilota in comando

- a) L'operatore nomina pilota in comando un pilota tra i membri dell'equipaggio.
- 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 I del regolamento (UE) n. 1178/2011;
 - 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 nel modo seguente:

- a) conformemente ai programmi d'addestramento stabiliti dall'operatore nel manuale delle operazioni;
- b) ad opera di persone opportunamente qualificate e, per quanto riguarda l'addestramento e i controlli effettuati in volo, di persone qualificate conformemente all'allegato I del regolamento (UE) n. 1178/2011.

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.
- 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.

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) 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.
-

Appendice

DICHIARAZIONE

in conformità al 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'attività commerciale e, ove pertinente, data del passaggio a una operazione commerciale esistente.

Informazioni sul pallone/sui palloni usati, 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 riferimento agli AMC associati (allegati alla presente dichiarazione).

Dichiarazioni

☐ L'operatore è conforme, e continuerà a ad essere conforme, ai requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008 e ai 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:

☐ 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 sottoparte ADD, norma BOP.ADD.005, lettera b).

☐ Tutti i palloni impiegati sono dotati di un certificato di aeronavigabilità rilasciato in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012 o rispettano i requisiti di aeronavigabilità specifici applicabili ai palloni immatricolati in un paese terzo e soggetti a un contratto di wet lease o di dry lease, come prescritto dalla norma BOP.ADD.110 e dalla norma BOP.ADD.115, lettere b) e c), di cui alla sottoparte ADD.

- ☐ Tutti i membri dell'equipaggio di condotta sono titolari di una licenza e di abilitazioni rilasciate o accettate in conformità all'allegato I del regolamento (UE) n. 1178/2011, come prescritto dalla norma BOP.ADD.300, lettera c), di cui alla sottoparte ADD.
- ☐ L'operatore informerà l'autorità competente di qualsiasi cambiamento di circostanze che influenzi la conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008 e ai requisiti del regolamento (UE) 2018/395, come dichiarati 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), di cui alla sottoparte ADD.
- ☐ 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 che 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.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/396 DELLA COMMISSIONE**del 13 marzo 2018****che modifica l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 1, lettera e),

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CEE) n. 2658/87 ha istituito una nomenclatura delle merci (di seguito denominata «nomenclatura combinata» o «NC»), che figura nell'allegato I di tale regolamento.
- (2) La nota complementare 10 al capitolo 22 della parte seconda della nomenclatura combinata stabilisce che per l'applicazione delle sottovoci 2206 00 31 e 2206 00 39 le bevande fermentate, diverse da quelle presentate in bottiglie chiuse con un tappo a «forma di fungo» tenuto da fermagli o legacci, aventi una sovrappressione pari o superiore a 1,5 bar misurata a 20 °C, si considerano come spumanti.
- (3) La nota di sottovoci 1 del capitolo 22 della parte seconda della nomenclatura combinata stabilisce che ai sensi della sottovoce 2204 10, per «vino spumante» si intende il vino che, conservato in recipienti chiusi ad una temperatura di 20 °C, presenta una sovrappressione uguale o superiore a 3 bar.
- (4) La direttiva 92/83/CEE del Consiglio ⁽²⁾, enuncia che le «altre bevande fermentate gassate», rientranti non solo nelle voci 2204 e 2205 ma anche nel codice NC 2206 00 91, come applicabile al momento dell'adozione della direttiva (attualmente codici NC 2206 00 31 e 2206 00 39), hanno una sovrappressione di almeno 3 bar.
- (5) Non può essere giustificato dal punto di vista scientifico, o altrimenti, fissare soglie diverse per quanto riguarda la sovrappressione delle bevande fermentate gassate, indipendentemente dalla loro classificazione nei codici NC 2204, 2205 o 2206.
- (6) Ai fini della certezza del diritto è necessario modificare la nota complementare 10 al capitolo 22 della parte seconda della nomenclatura combinata, sostituendo l'attuale soglia «uguale o superiore a 1,5 bar» con «uguale o superiore a 3 bar».
- (7) Al fine di garantire la coerenza e l'interpretazione uniforme della nomenclatura combinata in tutta l'Unione per quanto riguarda la definizione di «bevande gassate», la nota complementare 10 al capitolo 22 della parte seconda della nomenclatura combinata dovrebbe essere modificata.
- (8) È quindi opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CEE) n. 2658/87.
- (9) Il comitato del codice doganale non ha espresso un parere entro il termine fissato dal suo presidente,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Al capitolo 22 della parte seconda della nomenclatura combinata, di cui all'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87, il secondo trattino della nota complementare 10 è sostituito dal seguente:

«— le bevande fermentate altrimenti presentate ed aventi una sovrappressione uguale o superiore a 3 bar misurata a 20 °C.»⁽¹⁾ GUL 256 del 7.9.1987, pag. 1.⁽²⁾ Direttiva 92/83/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sull'alcole e sulle bevande alcoliche (GUL 316 del 31.10.1992, pag. 21).

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 13 marzo 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNKER

DECISIONI

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2018/397 DEL CONSIGLIO

dell'8 marzo 2018

relativa all'avvio in Portogallo dello scambio automatizzato di dati di immatricolazione dei veicoli

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la decisione 2008/615/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 33,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽²⁾

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 25, paragrafo 2, della decisione 2008/615/GAI, la trasmissione di dati personali ai sensi di tale decisione può avvenire solo dopo l'attuazione delle disposizioni generali relative alla protezione dei dati di cui al capo 6 di tale decisione nel diritto nazionale dei territori degli Stati membri interessati alla trasmissione.
- (2) L'articolo 20 della decisione 2008/616/GAI del Consiglio ⁽³⁾ dispone che la verifica del rispetto della condizione di cui al considerando 1 relativamente allo scambio automatizzato di dati conformemente al capo 2 della decisione 2008/615/GAI debba essere effettuata sulla base di una relazione di valutazione fondata su un questionario, una visita di valutazione e un'esperienza pilota.
- (3) A norma del capo 4, punto 1.1, dell'allegato della decisione 2008/616/GAI, il questionario elaborato dal competente gruppo di lavoro del Consiglio riguarda ciascuno degli scambi automatizzati di dati e deve essere completato da uno Stato membro non appena ritenga di soddisfare le condizioni preliminari per lo scambio di dati nella pertinente categoria di dati.
- (4) Il Portogallo ha completato il questionario sulla protezione dei dati e quello sullo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli (DIV).
- (5) Il Portogallo ha effettuato con successo un'esperienza pilota con i Paesi Bassi.
- (6) Una visita di valutazione ha avuto luogo in Portogallo e il gruppo di valutazione neerlandese, spagnolo e slovacco ne ha redatto una relazione che è stata trasmessa al competente gruppo di lavoro del Consiglio.
- (7) È stata presentata al Consiglio una relazione globale di valutazione che sintetizza i risultati del questionario, della visita di valutazione e dell'esperienza pilota in materia di scambio di DIV.
- (8) Il 12 ottobre 2017 il Consiglio, avendo constatato il consenso di tutti gli Stati membri vincolati dalla decisione 2008/615/GAI, ha concluso che il Portogallo ha attuato appieno le disposizioni generali relative alla protezione dei dati di cui al capo 6 della decisione 2008/615/GAI.
- (9) Pertanto, ai fini della consultazione automatizzata di DIV, il Portogallo dovrebbe poter ricevere e trasmettere dati personali ai sensi dell'articolo 12 della decisione 2008/615/GAI.
- (10) L'articolo 33 della decisione 2008/615/GAI conferisce al Consiglio competenze di esecuzione al fine di adottare le misure necessarie per l'attuazione di tale decisione, in particolare per quanto riguarda la ricezione e la trasmissione di dati personali previste da tale decisione.

⁽¹⁾ GU L 210 del 6.8.2008, pag. 1.

⁽²⁾ Parere del 7 febbraio 2018 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽³⁾ Decisione 2008/616/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, relativa all'attuazione della decisione 2008/615/GAI sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera (GU L 210 del 6.8.2008, pag. 12).

- (11) Poiché sono state soddisfatte le condizioni per avviare l'esercizio di tali competenze di esecuzione ed è stata seguita la relativa procedura, dovrebbe essere adottata una decisione di esecuzione relativa all'avvio in Portogallo dello scambio automatizzato di DIV al fine di consentire a tale Stato membro di ricevere e trasmettere dati personali ai sensi dell'articolo 12 della decisione 2008/615/GAI.
- (12) La Danimarca, l'Irlanda e il Regno Unito sono vincolati dalla decisione 2008/615/GAI e partecipano pertanto all'adozione e all'applicazione della presente decisione che dà attuazione alla decisione 2008/615/GAI,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Ai fini della consultazione automatizzata di dati di immatricolazione dei veicoli, il Portogallo può ricevere e trasmettere dati personali a norma dell'articolo 12 della decisione 2008/615/GAI a decorrere dal 15 marzo 2018.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

La presente decisione si applica conformemente ai trattati.

Fatto a Bruxelles, l'8 marzo 2018

Per il Consiglio

Il president

V. RADEV

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT