FAQ
Exploitation Ballon

SOMMAIRE

LEXIQUE 1
GENERALITES 3
COMMERCIAL OU NON ? 6
EXPLOITATION COMMERCIALE 9
DECLARATION 12
MANUELS 13
SYSTEME DE GESTION 14
MANIFESTATIONS AERIENNES 15

Règlement Opérations Aériennes en ballon : règlement (UE) n° 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons ainsi que l'octroi de licences pour les membres d'équipage de conduite de ballons conformément au règlement (UE) n°2018/1139 du Parlement européen et du Conseil.

LEXIQUE

Activité marginale : part très mineure de l'activité globale d'une organisation, principalement dans le but de se promouvoir ou d'attirer de nouveaux élèves ou membres. Une organisation ayant l'intention d'offrir de tels vols en tant qu'activité commerciale régulière n'est pas considérée comme remplissant la condition d'activité marginale. En outre, les vols organisés dans le seul but de générer des revenus pour l'organisation ne sont pas considérés comme une activité marginale. (Règlement (UE) n°2018/395, GM2 Article 3(2)(c)).

Affrètement : contrat par lequel un exploitant s'engage à mettre un ballon avec équipage à la disposition d'un affréteur moyennant une rémunération. Par exemple, un exploitant vend un billet qu'il ne peut pas honorer. Il va *affréter* un autre exploitant en faisant appel à lui pour qu'il réalise le vol.

AMC : Moyens Acceptable de Conformité (« Acceptable Means of Compliance »)
GM : Documents d'Orientation (« Guidance Material »)

Exploitant (d'aéronefs) : toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs, ***que ce soit à titre commercial ou non***. Le terme exploitant vient de la traduction anglaise « operator » et n'est pas lié à la notion commerciale.
Sur le principe l'exploitant est une personne qui opère un ballon.

Vol de découverte : toute opération aérienne effectuée contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un voyage aérien de courte durée visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres et proposée par un organisme de formation agréé conformément au règlement (UE) no 1178/2011 de la Commission (2) ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir.

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

FAQ
Exploitation Ballon

GENERALITES

- Qu'est-ce que le « principal établissement » (principal place of business) ?

Le « principal établissement » est défini à l'article 2 du règlement (UE) n° 2018/395 comme « le siège social ou le siège principal de l'exploitant du ballon au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières, ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement ».

Le BOP.BAS.005 précise que pour des exploitants qui n'ont pas de principal établissement, l'autorité compétente est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant est établi ou réside.

- La licence d'exploitation est-elle toujours obligatoire ?

Oui, conformément aux articles L 6412-2 second alinéa et R 6412-4 du code des transports, la licence d'exploitation est toujours obligatoire pour les activités de transport aérien en ballon avec plus de 4 personnes à bord ou 400 kg de charge.

- Les exemptions de l'article 3 du règlement (UE) n°2018/395 mentionnent "four individuals or less", est-ce que ce nombre comprend le pilote ?

Oui, le pilote est compris dans les 4 personnes (1 pilote + 3 passagers).

- Le transport de personne à mobilité réduite rentre-t-il dans le cadre des activités spécialisées ?

Non, le règlement (UE) n°2018/395 présente seulement des dispositions particulières à prendre en compte dans ce cas (voir les articles BOP.BAS.120 et son AMC + BOP.ADD.505).

- Puis-je exploiter un ballon qui m'appartient et qui n'est pas immatriculé dans l'UE ?

Ce n'est pas possible pour une exploitation commerciale, d'après le paragraphe BOP.ADD.110 qui requière que les ballons utilisés doivent disposer d'un certificat de navigabilité en accord avec le Règlement (EU) n° 748/2012 « Partie 21 » ou être loués selon les conditions indiquées au point ci-dessus.

Pour une exploitation non commerciale, c'est possible sous réserve de se conformer aux règles de son pays d'immatriculation en ce qui concerne la navigabilité et le maintien de la navigabilité.

- L'arrêté du 24 juillet 1991 continuera-t-il à s'appliquer en parallèle de l'AIR-OPS ? Sinon quand sera-t-il abrogé ?

A partir du 08 avril 2019, l'arrêté du 24 juillet 1991 ne s'appliquera plus aux ballons relevant de l'EASA utilisés en exploitation spécialisée ou en exploitation non commerciale. Il continuera de s'appliquer pour des ballons ne relevant pas de l'EASA.

FAQ
Exploitation Ballon

- Les ballons soumis à la Partie-BOP doivent-ils être suivis en CAMO/CAO, y compris les ballons immatriculés dans un pays tiers ?

Depuis le 24 mars 2020 le règlement (UE) n°1321/2014 « Partie M light » précise que, dans le cadre d'une exploitation commerciale en ballon relevant du règlement (UE) n°2018/395, les ballons immatriculés dans un État membre, ou immatriculés dans un Etat tiers mais dont la surveillance a fait l'objet d'une délégation à un Etat membre, doivent être entretenus dans un atelier agréé selon la Partie CAO (Combined Airworthiness Organisation), ou éventuellement selon la Partie 145, et la gestion de leur maintien de navigabilité doit être réalisée par un organisme détenteur d'un agrément CAO ou CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation).

Il existe une période de transition jusqu'au 24 septembre 2021 pendant laquelle les anciens agréments M/F et M/G sont encore valides.

Les ballons immatriculés dans un Etat tiers, et dont la surveillance n'a pas été déléguée à un Etat membre, doivent se conformer aux règles de leur Etat d'immatriculation.

- Vis-à-vis des inspections de la DSAC, quels sont les documents à fournir pour montrer que je suis en règle en termes de maintien de navigabilité ?

La DSAC vérifiera le contrat entre l'exploitant et :

- un organisme agréé CAO (Combined Airworthiness Organisation), ou
- un organisme de gestion de maintien de navigabilité (CAMO) et le/les contrats entre son CAMO et le/les ateliers de maintenance.

La DSAC pourra aussi demander les numéros d'agrément de ces organismes.

- L'arrêté du 20 février 1986 relatif aux plates-formes de décollage est-t-il toujours applicable ?

Oui.

- Comment effectuer la veille du site du ministère sur lequel se trouve les guides, les formulaires et autres informations relatives aux ballons ?

Vous pouvez utiliser l'application VeilleDoc : http://veilledoc.dsac.fr/

Pour être sûr de faire la veille de toutes les pages relatives aux ballons veuillez cocher les pages suivantes :

- Guides pour exploitants d'aéronefs
- Infos sécurité
- Séminaires exploitants aériens

Et rajouter les pages suivantes :

- https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/reglementation-exploitations-ballons-part-bop
- https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/travail-aerien
- https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/notifier-incident

- Quel est l'impact de la taille de l'exploitant dans la fonction de surveillance de la conformité ?
Un exploitant disposant de cinq ETP (Équivalents Temps Plein) ou moins, peut choisir d'effectuer sa surveillance de la conformité par le biais d'un examen organisationnel. Sinon il doit procéder à des audits internes.
Dans le cas d'audits internes, la surveillance de la conformité ne peut pas être assumée par un responsable désigné (conflit d'intérêt / juge et partie).
Le règlement admet qu'une petite exploitation de ballon peut être représentée par une seule personne qui assure toutes les responsabilités (cadre responsable, surveillance de la conformité, responsables désignés).

- Une exploitation, notamment type club (nombreux adhérents, plusieurs pilotes, plusieurs ballons) peut-elle avoir une partie d'activité commerciale, une partie non-commerciale ? Si oui, comment faire la déclaration ?
La déclaration doit renseigner la liste des ballons utilisés en activité commerciale. Mais ces ballons peuvent aussi être utilisés pour une activité non-commerciale.

- Devra-t-on inscrire le type de vol dans le carnet de vol ?
Non ce n'est pas obligatoire dans le carnet de vol du pilote (carnet d'ascensions). En revanche ça l'est dans le carnet de route (ou journal de bord) du ballon.

- Est-ce qu'une personne au sol tenant la corde de la nacelle est considérée comme un membre d'équipage ? Est-ce que l'équipier, qui peut être un passager, est un membre d'équipage ?
Au regard de la définition donnée au (4) de l'Annexe I du règlement ballon (cf. ci-dessous), dans le premier cas oui. Et dans le deuxième cas si l'équipier a des tâches à effectuer à bord il est aussi considéré comme membre d'équipage.
«Membre d'équipage» : une personne qui se voit attribuer par un exploitant des tâches à exécuter à bord du ballon ou, dans la mesure où les tâches sont directement liées à l'exploitation du ballon, au sol.
Attention dans la lecture des textes règlementaires de faire la distinction entre :

- membre d'équipage de conduite (pilotage),
- membre d'équipage (qui assure une tâche permettant la bonne exécution de l'activité).

- Est-il nécessaire de changer le statut des associations ? (TVA, bénéfices…)
La réglementation aérienne ne concerne pas les aspects fiscaux et légaux des structures.
Donc sur le principe aucun changement n'est requis s'il n'y a pas de changement de fonctionnement de l'association.

FAQ
Exploitation Ballon

COMMERCIAL OU NON ?

- Quelles sont exemptions d'activités commerciales présentes dans le règlement BOP ?

Les exploitants qui sont soumis à la sous-partie ADD (+ BAS) et donc à une déclaration préalable, sont les exploitants qui réalisent des activités commerciales, à l'exception des activités mentionnées dans l'article 3 (2) du règlement (UE) n°2018/395 :

a. Les opérations à frais partagés peuvent trouver à s'appliquer dès lors que le ballon emporte quatre personnes ou moins (dont le pilote), et que les coûts directs du vol, et une partie proportionnée des coûts annuels exposés pour le stockage, l'assurance et la maintenance du ballon soient réparties entre ces personnes. Les documents d'orientation (GM : *guidance material*) de l'AESA précisent l'assiette des coûts qu'il est possible d'inclure dans les frais partagés. Les frais de location peuvent y être inclus dès lors qu'il s'agit de location à l'heure de vol (et non pas location annuelle).
b. Les vols dans le cadre de manifestations aériennes (au sens du règlement (UE) n°2018/395, toute opération aérienne effectuée avec un ballon et consistant à faire une démonstration ou donner un spectacle lors d'une manifestation ouverte au public) sont également exemptés dès lors que la rémunération ou tout autre rétribution soit limitée à la couverture des coûts directs et une contribution proportionnée aux coûts annuels exposés pour le stockage, l'assurance et la maintenance du ballon. Ceci peut trouver à s'appliquer dès lors que l'événement concerné est une manifestation ayant donné lieu à un appel au public.
c. S'agissant des vols de découverte, la DGAC retient la même définition de « l'activité marginale » mentionnée au c) du 2 de l'article 3 du règlement OPS ballon 2018/395, que la définition établie dans l'arrêté du 18 août 2016[1] pour les avions et les hélicoptères en application du règlement AIR–OPS, c'est-à-dire que l'activité commerciale puisse être qualifiée de marginale lorsqu'elle représente moins de 8% des vols, hors vols de découverte réalisés dans le cadre de journées portes ouvertes ou de manifestations aériennes. Cette définition pourrait être amendée dans le futur s'il était constaté un dévoiement de la notion d'activité marginale qui s'avérait préjudiciable à la sécurité des passagers.
d. Les vols d'entrainement effectués par un organisme de formation font aussi partie des exemptions.

- Lorsque j'ai l'impression de ne pas entrer dans les cases, comment savoir si mon activité est considérée comme commerciale ou non au titre du règlement (UE) n°2018/395 ?

Dans ce cas nous vous invitons à vous rapprocher de votre référent en DSAC régionale (liste des contacts en DSAC) en lui décrivant avec le plus de précisions possible votre situation.

Cas concrets :

- Achat de vol par une société qui dispose de billets à offrir pour leurs clients/employés : activité commerciale.

[1] Arrêté du 18 août 2016 relatif aux éléments laissés à l'appréciation de l'autorité nationale compétente par le règlement n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

- Cas du sponsoring :
  - Si le sponsor donne de l'argent seulement pour avoir sa marque sur l'enveloppe et que les passagers ne payent rien, l'activité est non commerciale (cf AMC1 BOP.BAS.001)
  - Si en revanche, le sponsor demande en plus : des vols pour ses employés ou la présence à tel meeting pour faire de la publicité ou... alors, même si les passagers ne payent rien, l'activité est considérée comme commerciale.

- Dans le cas d'un ballon dont le sponsor est un organisme public, quelles sont les règles qui s'appliquent ?
Les mêmes que pour un sponsor classique.

- Un exploitant dont l'activité est exclusivement de la publicité et ne transporte pas de passager doit-il se soumettre aux exigences de la sous-partie ADD du règlement (UE) n°2018/395 (déclaration, manex, système de gestion, SOP…) ?
L'AMC1 BOP.BAS.001 énonce :
« Un vol publicitaire, affichant un logo ou une publicité sur le ballon, ne devrait être considéré comme une exploitation commerciale que lorsqu'elle est :

- spécialement menées à un moment précis et à des fins publicitaires ; et
- effectués contre rémunération ou autre contrepartie valable de la part du commettant, avec ou sans l'existence d'un contrat. »

Auquel cas, si elle est commerciale, l'exploitant doit se déclarer, rédiger un manex et développer un système de gestion.
Par contre, le GM1 BOP.BAS.190 précise qu'une telle activité **n'est pas considérée comme exploitation spécialisée**, donc l'exploitant n'a pas besoin de développer de checklist de sécurité (BOP.BAS.190) ou de SOP (BOP.ADD.510).

- Les passagers font un chèque à une association caritative en échange d'un vol en ballon. L'association de ballon qui organise les vols ne touche aucun euro sur ce vol et peut rendre le chèque si le vol n'est pas réalisé. Cette activité est-elle considérée comme commerciale ?
Oui, c'est une activité commerciale sauf si l'activité entre dans le cadre de l'exemption b) ou c) de l'article 3 (2) du règlement (UE) n°2018/395.

- Un organisateur de manifestation aérienne vend des vols passagers et les fait réaliser avec des pilotes occasionnels qui ne touchent rien sur ces vols, est-ce une activité commerciale ?
Le vol entre dans le cadre de l'exemption b) de l'article 3 du règlement (UE) n°2018/395, le vol n'est donc pas commercial. L'exploitant est soumis à la sous-partie BAS du règlement précité et doit développer une checklist de sécurité conformément à l'article BOP.BAS.190.

- Une association (dont le but est de promouvoir l'aviation sportive et de loisir) propose des baptêmes de l'air dans un ballon de 4 places ou moins (dont le pilote). Il n'y a pas de vente de

billets mais les passagers sont invités à faire un don à l'association. Cette activité est-elle commerciale ?
Si le vol est effectué en manifestation aérienne, l'activité est considérée comme non commerciale au regard de l'exemption c) de l'article 3 du règlement (UE) n°2018/395. Dans le cas contraire l'activité est commerciale.

- Un pilote possède un ballon de 4000m3 certifié pour 5 passagers + pilote. Ce pilote ne fait que des vols "loisirs" avec sa famille, des bénévoles, des journalistes. Peut-il continuer à voler sur son ballon et avec le même nombre de passagers en appliquant seulement la partie BAS ?
Oui.

- Un pilote paye son entrée pour participer à une manifestation aérienne et l'organisateur du meeting lui finance l'hébergement, la nourriture et le gaz. L'organisateur lui demande de prendre des passagers qui ont payé un billet. Ce vol est-il commercial ?
Si le pilote perçoit une rémunération (ou tout autre rétribution) limitée à la couverture des coûts directs et une contribution proportionnée aux coûts annuels (exposés pour le stockage, l'assurance et la maintenance du ballon), alors le vol n'est pas commercial. Une tolérance est accordée pour le logement et la nourriture des pilotes.

FAQ
Exploitation Ballon

EXPLOITATION COMMERCIALE

- Dans quelles conditions puis-je louer un ballon non immatriculé dans l'UE pour réaliser mon exploitation ?

Tout exploitant ballon commercial doit notifier la DSAC pour la prise en location, avec ou sans (« coque nue ») équipage, d'un ballon immatriculé dans un Etat non membre de l'UE. Les conditions (navigabilité, exploitation, maintenance, durée) à respecter sont décrites au paragraphe BOP.ADD.115.

- Les pilotes d'un exploitant commercial doivent-ils suivre la formation au maintien de compétences et être contrôlés avant de commencer l'activité commerciale ? (BOP.ADD.315)

Oui.

- Quand doit être réalisée la formation aux premiers secours et à l'utilisation de l'extincteur ?

Dans le règlement il est précisé qu'une formation aux premiers secours et à l'utilisation de l'extincteur doit être réalisée tous les 3 ans par les pilotes et le personnel complémentaire de bord (AMC1 BOP.ADD.310(a) et AMC1 BOP.ADD.410). Cette formation doit être réalisée dès le départ, avant le début de l'exploitation pour un nouvel exploitant commercial, à l'intégration de tout nouveau pilote ou personnel complémentaire de bord pour un exploitant commercial existant. Une formation datant de moins de 3 ans et réalisée au titre de l'activité chez un autre exploitant peut être prise en compte.

- La formation au maintien des compétences peut-elle être effectuée en auto-formation ? (BOP.ADD.315)

La **partie en vol** de la formation au maintien des compétences ne peut pas être effectuée par le pilote seul. Une solution serait de profiter de la présence de l'examinateur pour le contrôle pour effectuer un premier vol de "formation" et poursuivre avec un deuxième vol de "contrôle". Dans la mesure du possible, il serait préférable que la personne qui supervise la formation en vol soit un instructeur.

Quant à la **partie au sol**, l'auto-formation n'est pas possible. Les exploitants qui possèdent plusieurs personnels peuvent prévoir une formation en interne. En revanche les plus petits exploitants (souvent mono personnel) devraient prévoir un programme de formation commun avec plusieurs autres exploitants. Ce qui permettrait un roulement dans les formateurs et un partage de connaissances.

- Le contrôle des compétences doit-il être effectué par un examinateur, un instructeur ? En interne/externe ?

Le contrôle en vol mentionné au BOP.ADD.315 doit être effectué par un examinateur (interne ou externe).

FAQ
Exploitation Ballon

- Bilan des formations, contrôles et expérience récente présents dans la partie BOP du règlement (et non BFCL) :

<table>
<tr><th colspan="3">Formation, contrôle ou expérience récente</th><th>Commentaires</th><th>Qui ?</th><th>Validité</th></tr>
<tr><td rowspan="3">ECP * Entrainements et Contrôles Périodiques</td><td rowspan="2">Formation au maintien des compétences</td><td>au sol</td><td>- pas d'autoformation</td><td rowspan="3">Pilotes</td><td rowspan="3">2 ans</td></tr>
<tr><td>en vol</td><td>- pas d'autoformation
- idéalement : soit par le FE du contrôle soit par un FI
- la formation aux procédures anormales et d'urgence peuvent être effectuées dans une nacelle au sol</td></tr>
<tr><td colspan="2">Contrôle de compétences</td><td>- par un FE
- la partie « procédures anormales et d'urgence » peut être effectuée dans une nacelle au sol</td></tr>
<tr><td colspan="3">Entrainement aux premiers secours + utilisation de l'extincteur</td><td>- à partir du moment où une personne a été formée par un organisme spécialisé, elle peut réaliser l'entrainement à l'utilisation de l'extincteur pour les autres membres de l'exploitant</td><td>Pilotes et PCB</td><td>3 ans</td></tr>
<tr><td colspan="3">Formation du personnel complémentaire de bord (PCB)</td><td>- 3 gonflements avec vols en suivant avec une nacelle d'une capacité de > 19 PAX
- 1 atterrissage avec une nacelle d'une capacité > 19 PAX et un vent > 8 kt</td><td rowspan="2">PCB</td><td>Ø</td></tr>
<tr><td colspan="3">Expérience récente du personnel complémentaire de bord (PCB)</td><td>- 2 vols dans les fonctions de personnel complémentaire de bord</td><td>1 an</td></tr>
</table>

* Les ECP doivent être réalisés avant de commencer l'activité commerciale.

NB : Pour effectuer une activité spécialisée commerciale, l'exploitant devra, dans le cadre de sa SOP, définir pour ses membres d'équipage une formation initiale ainsi que des conditions d'expérience récente.

- L'édition de billets de vol pour une exploitation commerciale est-elle obligatoire ?

Oui pour l'exploitation commerciale y compris activité marginale - Article L 6421-1 du code des transports.

- Comment se déroule les inspections ?

Cf. Chapitre 5 du guide « Système de gestion et surveillance »

FAQ
Exploitation Ballon

- Le vol captif en montgolfière est-il une activité spécialisée ?
En montgolfière (ballon à air chaud) le vol captif n'est pas une activité spécialisée mais une activité de transport de passagers (cf. Note sur la catégorisation des vols captifs en ballon à air chaud et en ballon à gaz).

- L'exploitation d'un ballon avec nacelle posée au sol est-elle une activité spécialisée ? Cette activité peut-elle être réalisée avec des passagers à bord ?
Cette activité n'est pas considérée comme un vol, ce n'est donc pas une activité spécialisée et des personnes peuvent se trouver à bord.

FAQ
Exploitation Ballon

DECLARATION

- Comment dois-je me déclarer à l'autorité ?

La démarche de déclaration est décrite au paragraphe BOP.ADD.100. Les exploitants doivent soumettre une déclaration au travers du formulaire de déclaration disponible sur la page des guides DSAC :
https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/guides-exploitants-daeronefs#specificites-ballons-7

- A quel moment l'exploitant peut-il commencer son activité ?

Il peut commencer son activité dès l'envoi de sa déclaration d'activité, avant même d'avoir reçu l'accusé de réception de la DSAC.

- Est-ce qu'un exploitant peut voler avec sa déclaration dans un pays hors de l'Union européenne (appelé 'pays tiers') ?

Pas au titre de sa déclaration, il doit obtenir l'autorisation du pays concerné et se conformer à sa règlementation.

- Y aura-t-il la mention "transporteur aérien" dans la déclaration pour justifier du taux de TVA réduit actuellement possible avec le CTA ?

Dans la déclaration chaque exploitant renseignera le type d'exploitation pour chaque ballon, dont le transport aérien commercial.

- Je réalise des exploitations en ballon en France, en Allemagne et en Suisse. Dans quel État Membre dois-je me déclarer ?

Conformément au paragraphe BOP.BAS.005, l'autorité compétente est l'autorité désignée par l'Etat membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou dans lequel il réside (cf. FAQ sur le principal établissement).

- Est-ce qu'un ballon peut apparaître sur plusieurs déclarations à la fois ?

Oui.

FAQ
Exploitation Ballon

MANUELS

- Quels manuels et procédures dois-je élaborer dans le cas d'exploitation commerciale ?

Conformément au *BOP.ADD.200*, tout exploitant qui effectue des activités commerciales doit établir un manuel d'exploitation.

La description et le contenu du manuel d'exploitation sont décrits dans l'AMC1 et l'AMC2 au *BOP.ADD.200 – Manuel d'exploitation*.

Il doit notamment contenir la description du système de gestion conforme au *BOP.ADD.030 - Système de Gestion*.

Peuvent lui être annexées les procédures d'exploitation standards requises par le paragraphe *BOP.ADD.510*.

- Le manuel d'exploitation doit-il être approuvé ?

Non, lors de la déclaration l'exploitant déclare qu'il possède un manuel d'exploitation conforme aux exigences règlementaires mais ne le fait pas approuver par l'autorité. En revanche, à l'occasion des audits, l'autorité vérifiera la conformité règlementaire de la documentation et pourra notifier des constatations, le cas échéant.

- Que doit contenir une SOP et comment l'établir ? (cf. Guide DSAC "Exploitations en ballon" §7.6.3)

Les SOP sont à élaborer selon un format standard en conformité avec l'AMC2 BOP.ADD.510 (canevas de SOP) et en tenant compte des résultats du processus d'évaluation des risques de l'exploitant. Cette évaluation des risques doit décrire l'activité dans le détail, identifier les dangers pertinents, analyser les causes et les conséquences des accidents et établir des méthodes pour traiter les risques associés.

Le *GM1 SPO.OP.230 - Standard operating procedures* (règlement (UE) n° 965/2012 dit « Air Ops ») fournit des exemples d'outils documentaires pour réaliser cette évaluation. D'autres outils développés par des organisations représentatives d'exploitants, des autorités ou des groupes de travail internationaux peuvent être utilisés.

- Que devient le manuel d'exploitation de l'arrêté du 6 mars 2013 ?

Le manuel d'exploitation de l'arrêté du 6 mars 2013 n'est plus conforme depuis le 8 avril 2019. Il doit être complété conformément aux exigences du règlement européen (la DSAC propose un plan de manex en Annexe I du guide "Exploitations en ballon").

Tout manex doit être à jour depuis le 8 avril 2019.

FAQ
Exploitation Ballon

SYSTEME DE GESTION

- Dans la gestion des risques, à partir de quel moment on prend en compte l'activité montgolfière ? Est-ce à partir de l'attelage de la remorque ou lorsque la nacelle quitte le sol ?

C'est à l'exploitant de voir à partir de quel moment il peut y avoir des évènements qui donneraient lieu à un incident ou un accident en ballon.

Toutefois l'exploitant doit garder à l'esprit l'importance de hiérarchiser ses risques pour que l'étude de sécurité soit la plus efficace possible et éviter de se perdre dans des risques plus anecdotiques.

- Y a-t-il une liste des dangers, des événements ultimes et des barrières pour aider les exploitants à élaborer leur étude de sécurité ?

Oui une liste non exhaustive est présente dans l'annexe IV du guide DSAC 'Exploitations en ballon'.

- La personne en charge de la surveillance de la conformité doit-elle se former aux techniques d'audit ?

Pour la fonction de RSC (Responsable de la Surveillance de la Conformité), une expérience d'audité dans des fonctions antérieures peut valoir expérience de la surveillance de la conformité ; par ailleurs, la connaissance du règlement (UE) n°2018/395 et du domaine peuvent s'acquérir par une formation en interne ou en externe, mais également, pour le RSC d'un exploitant en création, en coordonnant étroitement l'écriture du manuel d'exploitation et en établissant la matrice de conformité correspondante. Cependant une formation aux techniques d'audit peut être recommandée pour le RSC d'un exploitant ayant une structure importante.

FAQ
Exploitation Ballon

MANIFESTATIONS AERIENNES

- Les vols en manifestations aériennes (flying displays) sont-ils des exploitations spécialisées ?
Oui et suivant le caractère commercial ou non des vols, les exploitants devront respectivement développer des SOP (BOP.ADD.510) ou des checklists de sécurité (BOP.BAS.190).

- Si une manifestation aérienne est sponsorisée les vols réalisés sont-ils considérés comme activités commerciales ?
Si les pilotes perçoivent une rémunération (ou tout autre rétribution) limitée à la couverture des coûts directs et une contribution proportionnée aux coûts annuels (exposés pour le stockage, l'assurance et la maintenance du ballon), les vols ne sont pas commerciaux. Une tolérance est accordée pour le logement et la nourriture des pilotes.
Sinon les vols sont commerciaux et doivent être réalisés dans le cadre d'une déclaration d'exploitation.

- Tous les pilotes qui viennent dans un rassemblement sont bénévoles. Faut-il une déclaration d'activité commerciale ?
Non.

- Je suis pilote et je vole pour plusieurs organismes (déclarés et/ou non-déclarés). Lors des meetings, comment savoir pour quel organisme j'effectue les vols ?
Dans le cas de vols commerciaux, le ballon sur lequel je vole détermine pour quel organisme j'effectue les vols.

- Est-ce le statut de l'organisateur ou celui du pilote qui sera pris en compte pour le caractère commercial ou non du vol ?
C'est le statut de l'exploitant du pilote qui est pris en compte et non celui de l'organisateur (même si c'est lui qui vend les billets).