

# Qu'est-ce qui change pour moi, pilote et/ou organisateur après le 8 avril 2019 ?

Le mot-clé de l'EASA est :

**SECURITE**

**RESSOURCES** : -Règlement 2018/395 - Opérations aériennes avec des ballons

-et autres règlements selon besoins

- On distingue deux niveaux d'exigences :
  - Tous les exploitants de ballon (utilisateurs non commerciaux et commerciaux) respectent les exigences **BAS**
  - Les exploitants commerciaux respectent les exigences **BAS** & **ADD**

- Sont exclus : les ballons « Annexe I\* », ballons expérimentaux, ...

Note : les ballons connus sous l'appellation « Annexe II » sont dorénavant cités sous « Annexe I

- Exploitation d'un ballon :

	Désignation	Définition (s)	Exigences
1	<b>Exploitation commerciale</b>	1- <b>transport public avec passager(s)</b> payant(s)  2- <b>Avec contrat à terme</b> = exemple vol publicitaire avec contrat (même sans passager !)	Déclarer qu'on a les capacités et moyens d'assumer les responsabilités (+ADD) + Décrire l'exploitation selon plan proposé
2	<b>Exploitation de ballons spécialisée</b> Elle peut être :  commerciale <b>ou</b> non commerciale	1- largage de parachutistes, de delta 2- manifestations aériennes * 3- vols de compétition Toute autre(s) activité(s) similaire(s) déclarée par la pilote	Idem  Idem

\*attention à l'interprétation de l'expression « manifestation aérienne »

(Voir article 2 – Définitions)

## Questions de base desquelles découle le reste de la réflexion :

1. Les associations non professionnelles « commerciales » loi 1901 représentées ici, dont les statuts mentionnent « la promotion de l'activité de la pratique de l'aérostation », exploitent toutes des ballons assurés pour maximum 4 occupants (pilote compris) et ont le fonctionnement financier suivant : des baptêmes de l'air sont organisés par chaque entité avec pour seule destination le financement de ses frais de fonctionnement :
  - Amortissement du matériel,
  - Frais de gaz et carburant,
  - Assurances, examen de navigabilités, ...
  - Hébergement du Club,
  - Fonctionnement associatif.

Dans ces conditions, peut-on considérer que leur activité de baptêmes s'inscrit dans le cadre des « vols avec partage des frais et un maximum de 4 personnes à bord, y compris le pilote » ?

2. 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 se fait la déclaration, le formulaire de déclaration d'activité commerciale étant assez basique ? Cas du CAFC : école de pilotage, jeunes pilotes < 50h, pilotes âgés, mais également vente et réalisation de baptême

Et ceux et celles qui dépassent les 70 ans qui ne doivent plus piloter en « commercial »

3. Sommes-nous bien d'accord que la déclaration d'activité commerciale par un exploitant, doit être réalisée auprès de la DGAC au plus tard 10 jours ouvrés avant le 8 Avril 2019, pour éviter toute interruption d'activité au passage à la nouvelle réglementation ?
4. Sera-t-il possible, avant déclaration d'activité commerciale, de soumettre à la DGAC des documents provisoires pour approbation préalable ?
5. Marchandises dangereuses... La DGAC peut-elle développer cette exigence (paragraphe 7.1.3 du guide exploitation ballon) ? Pas évident à saisir...
6. La DGAC peut-elle définir précisément la notion de « petits exploitants » (paragraphe 7.2.1 du guide exploitation ballon) ?
7. **Différence entre passager payant et participant aux frais de vol ?**
8. **Peut on encore faire des vols classiques lorsqu'on est déclaré commercial ??**

**A) Je suis actuellement exploitant avec CTA ...**

Mon manuel d'exploitation actuel est reconnu jusqu'au 8 octobre 2019 = OUI

Mais je dois le reformuler selon le plan demandé par EASA / DSAC d'ici le 8 octobre 2019 = OUI

**B) Je suis actuellement pilote « loisir » et je souhaite rester pilote « loisir »**

1) Quel type de vols puis-je réaliser comme avant ?

- Vol libre avec équipiers, famille, invités, ... sans contrepartie ? = OUI

- Vol libre à frais partagés ? > (sujet développé plus bas)

(voir Règl 2018/395 - Article 3/2.a)

- Comment calculer le coût du vol ? = coût direct du vol + partie proportionnelle du coût annuel du ballon  
(Voir définitions respectives)

- Coût direct du vol = ?

(voir Balloon Rule book / GM1, article 3.2) a); b) **Opérations aériennes**

Critères de calcul par type de ballon ? ou critères uniformes ?

Proposer des montants : ..... ?

- Partie proportionnelle du coût annuel = ?

(voir Balloon Rule Book / GM2, article 3.2) a); b) **Opérations aériennes**

**L'acquisition/amortissement du ballon fait-elle partie du coût du fonctionnement annuel ?**

Proposer des montants : ..... ?

- Qui valide le montant = ?

- j'ai lu que l'autorité de l'état membre précise le montant maximal pour qu'un vol de compétition ne soit pas considéré comme une exploitation commerciale !
- Est-ce pareil pour l'appréciation des montants pour les vols à frais partagés ?!
- Est-ce pareil pour l'appréciation de l'activité marginale ?!

- Peut-on évaluer l'investissement personnel du pilote ? (matériel = acquisition du ballon, acquisition du véhicule tracteur ?)

- Vol à titre payant : Quel est le maximum de vols payants / année ? activité marginale ?? par pilote, par ballon ?

- j'ai lu 8% pour les activités avion

- C'est 8% de l'activité de l'exploitant ?
- en nombre de vols ? – (décollages / atterrissages ?)

**C) Je suis pilote « loisir » et je souhaite devenir pilote commercial**

- a) Puis-je participer à un rassemblement de ballons en tant que pilote de loisir ? OUI NON
- b) Ou dois-je être exploitant commercial sous contrat avec l'organisateur ? OUI NON
- c) En meeting, l'organisateur peut-il me confier des passagers payants ? OUI NON
- d) En meeting, l'organisateur peut-il me confier des passagers non payants ? équipiers, bénévoles de l'association, sponsors et partenaires ... ? OUI NON
- e) En meeting, le pilote invité doit-il produire une copie de sa déclaration d'exploitation commerciale ? OUI NON

**D) Je suis organisateur de rassemblement de ballons ; les passagers sont payants, ...pas payants !**

- a) Ai-je des obligations nouvelles ?
- b) Tous les ballons invités doivent-ils être commerciaux ?
- c) Puis-je inviter des ballons loisirs ? (pour les passagers non payants, bénévoles, sponsors, ...)
- d) ... ?

**Entretien René / Elodie MONATH, inspectrice DSAC**

En exploitation non commerciale, il n'y a pas de passagers payants à bord : exemples

- Vol de compétition
- Manifestation aérienne (voir définition de l'autorité)
- activité spécialisée « non commerciale » (largage, ...)

En activité spécialisée, il n'y a pas de passagers à bord (seuls sont autorisés les membres d'équipage assurant une fonction relative à l'exécution de l'activité spécialisée)

En rassemblement de ballons avec passagers confiés par l'organisateur, il est de la responsabilité de chaque pilote de savoir qu'il transporte des passagers payants ou pas payants. ... donc ... ?

**VOCABULAIRE : Bien comprendre les DEFINITIONS de L'EASA & DSAC**

Opérations aériennes = ?

Balloon Rule Book - Article 1<sup>er</sup> Objet et champ d'application / 1

Le présent règlement établit des règles détaillées pour les opérations aériennes avec ballons, dans la mesure que ces aéronefs remplissent les conditions énoncées à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n° 216/2008

- à titre commercial ?
- à titre non commercial ?

Opérations à frais partagés = ?

Répartition des frais entre les passagers **ET** le pilote ? > Peut-on envisager de valoriser la « part » du pilote par ses apports matériels ?

Vol de découverte = ?

(voir Règl 2018/395 - Article 3/2.c)

Vol effectué contre rémunération proposé

- par un organisme de formation (**DTO**) ou (1)
  - un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir (2)
- (2) Ces vols sont-ils limités par la notion d'activité marginale ?

Vol de formation ou vol d'entraînement = ? > Différent du vol de découverte !

(voir Règl 2018/395 - Article 3/2.d)

Vol effectué sous contrôle d'un FI (exerçant en DTO), ... peut donc être payant, alors que le FI ou son DTO n'est pas obligatoirement déclaré en fonctionnement commercial.

Manifestation aérienne = ?

(Règl 2018/395 – Article 2 Définitions 9)

Attention à ne pas assimiler cette définition à un rassemblement de ballons du calendrier fédéral (ex : les Vents du Futur, les ballons du Territoire de Belfort, Les montgolfiades de Chalon/S, ... !

Cas de meeting ou l'argent récolté va pour une cause « humanitaire ou médicale » ??

Je crois avoir compris qu'en exhibition, démonstration, il n'y a pas de passagers à bord !

A faire éclaircir par les inspecteurs DSAC ! y compris emport de passagers payants ou non dans les ballons

Vol de compétition et d'instruction = ?

(Règl 2018/395 – Article 2 Définitions 8)

Courses, compétition > Pas de passagers à bord ?? payants ou partage de frais ou amis ??

Contrat de location à terme = ?

Un organisateur de rassemblement de ballons est-il un loueur avec contrat à terme ?

Si oui, quelles sont ses obligations de déclaration ?

Quelles sont ses obligations envers les ballons & équipages invités (sollicités) ?

Le fait de payer une inscription (par le pilote invité) annule-t-elle la notion de contrat tel que défini par l'autorité ?

**Passagers sponsors sont ils considérés comme payants ?**

Tous les ballons invités peuvent-ils embarquer des passagers payants (à l'organisateur) ?

Peut-il y avoir en rassemblement de ballons des ballons non commerciaux embarquant des passagers non payants (bénévoles, sponsors, ...) ?

Contrat de location coque nue = ?

(Règl 2018/395 – Article 2 Définitions 12)

- 1) Est-ce la location d'un ballon sans équipage ? ... par rapport à une location « ballon + équipage » ??
- 2) Est-ce seulement par rapport à un ballon immatriculé dans un autre état membre de l'UE ?

Activité marginale :

#### **ACTIVITÉ MARGINALE**

**Balloon Rule Book - GM2 Article 3 (2) (c) Opérations aériennes**

Le terme «activité marginale» doit être compris comme représentant une partie très mineure de l'activité d'une organisation, principalement dans le but de se promouvoir ou d'attirer de nouveaux étudiants ou membres.

Une organisation ayant l'intention d'offrir ces vols comme activité professionnelle régulière n'est pas considérée comme répondant à 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.**

Comment un pilote et/ou une association peuvent-ils financer le renouvellement du matériel ?

- Uniquement en déclarant une exploitation commerciale ?
- L'autorité ne s'interroge pas sur la manière dont un club ou un pilote assure l'acquisition (neuve ou d'occasion) et le renouvellement d'un ballon ?

Ballon avec graphisme :

Cas de figure :

- ballon appartenant au partenaire, exploité par une association ou un pilote avec contrepartie (ex : prise en charge de frais divers ...) = exploitation commerciale = OUI
- ballon appartenant à l'association ou au pilote exploité par ce dernier, avec contrepartie (ex : ...) = exploitation commerciale ?
- ballon appartenant à l'association ou le pilote, et exploité par ce dernier, sans contrepartie : est-ce comme si le ballon était neutre ?

- ballon avec graphisme, acquis d'occasion par une association ou un pilote, sans contrepartie : est-ce comme si le ballon était neutre ?

#### Terrains de décollage :

Les exploitants sous CTA actuels doivent décoller de plateformes autorisées, homologuées par l'autorité.

Faudra-t-il que chaque association qui déclare son « activité commerciale » fasse une demande d'autorisation d'une ou plusieurs plateformes ?

Si c'est le cas, il faudrait mutualiser les plateformes entre pilotes de la même région.

A ma connaissance, une plateforme homologuée par un pilote serait conforme pour tout autre pilote visiteur utilisateur de cette plateforme. Elle ne serait pas privative pour le seul demandeur ... !

(voir démarche administrative pour demande de plateforme homologuée sur site)

Terrain de décollage : **arrêté du 20 février 1988** toujours en vigueur et qui a servi de texte d'appui à la BGTA pour assigner un pilote de l'ouest de la France au tribunal !

A lire, à faire commenter par l'inspecteur DSAC

## **Arrêté du 20 février 1988 fixant les conditions dans lesquelles les aérostats non dirigeables peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aéroport**

Le ministre de l'économie, des finances et du budget, le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur et de la décentralisation et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé des transports,

Vu le code de l'aviation civile et notamment ses articles R. 132-1 et D. 132-10 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes en sa séance du 24 novembre 1983,

**Arrêtent :**

**Art. 1<sup>er</sup>.** - Le présent arrêté a pour objet de définir les dispositions particulières à l'utilisation et, s'il y a lieu, l'agrément des plates-formes situées hors des aéroports utilisées à des fins de décollage ou d'atterrissage par les aérostats non dirigeables (ballons).

**Art. 2.** - De telles plates-formes sont interdites :

a) A l'intérieur des agglomérations, sauf à titre exceptionnel sous réserve de l'accord du maire de la commune sur le territoire de laquelle se trouve la plate-forme, après avis du chef du district aéronautique et du chef du secteur de la police de l'air et des frontières ;

b) A l'intérieur des zones situées autour des aéroports, telles que définies par les articles 2, 3 et 4 de l'arrêté du 22 février 1971, sauf accord du commandant de l'aéroport ou du chef du district aéronautique ;

### L'âge du pilote :

La limite d'âge à 70 ans pour l'activité commerciale est encore à l'étude.

Trois cas de figure :

- 70 ans
- 75 ans
- 75 ans mais avec visite médicale plus complète

\*Dans un premier temps, la limite à 70 ans est retenue pour la DSAC française.

\*La 3<sup>ème</sup> option est encore défendue à Cologne. Je ne sais pas à l'heure actuelle quelle option sera retenue définitivement.

Au-delà de la limite d'âge retenue, et si l'interdiction n'est pas d'ordre médical, un pilote pourra encore voler en loisir.

Voir l'incidence dans votre club, pour vous-même, pour vos pilotes bientôt concernés.