

ROYAUME DU MAROC

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DU TRANSPORT**

ADMINISTRATION DE L'AIR

**DIRECTION
DE L'AERONAUTIQUE CIVILE**

D E C R E T

N° 2-61-161 du 7 Safar 1382
(10 Juillet 1962)

**PORTANT REGLEMENTATION
DE L'AERONAUTIQUE CIVILE**

TABLE DES MATIERES

PREMIERE PARTIE : NAVIGATION ARIENNE

TITRE I : Des aéronefs

Chapitre 1 : Dispositions générales

Article 1	: Définition	2
Article 2	: Aéronefs d'Etat et aéronefs civils	2

Chapitre 2 : Immatriculation des aéronefs

Article 3	: Registre d'immatriculation	2
Article 4	: Inscription sur le registre d'immatriculation	2
Article 5	: Immatriculation	3
Article 6	: Modification et radiation	3
Article 7	: Publicité	3

Chapitre 3 : Marques

Article 8	: Marques de nationalité et d'immatriculation.....	4
Article 9	: Mode de fixation	4
Article 10	: Emplacement et dimensions des marques.....	4
Article 11	: Autres inscriptions	4

Chapitre 4 : Navigabilité

Article 12	: Conditions de navigabilité	5
Article 13	: Délivrance ou validation de certificat	5
Article 14	: Certificat	5
Article 15	: Conception et production aéronautique.....	5
Article 16	: Modification, réparation et entretien.....	6
Article 17	: Suspension de validité	6
Article 18	: Irresponsabilité du Maroc	6
Article 19	: Frais de contrôle	6

Chapitre 5 : Statut juridique des aéronefs

Article 20	: Description de l'aéronef	7
Article 21	: Nature juridique	7
Article 22	: Hypothèque	7
Article 23	: Vente	7
Article 24	: Saisie	7
Article 25	: Inscription	8

TITRE II : Du personnel aéronautique

Chapitre 1 : Dispositions générales

Article 26 : Catégorie du personnel	8
Article 27 : Licences et qualifications	8
Article 28 : Autorité compétente	8

Chapitre 2 : Licences et qualifications

Article 29 : Formation et licence du personnel aéronautique.....	9
Article 30 : Qualification de pilotes.....	9
Article 31 : Autres membres du personnel de conduite.....	9
Article 32 : Personnel technique au sol.....	9
Article 33 : Personnel navigant de cabine	10
Article 34 : Conditions à remplir et examens	10
Article 35 : Délivrance et renouvellement des licences	10
Article 36 : Validation des licences étrangères	11

Chapitre 3 : Commandant de Bord

Article 37 : Commandant de bord	11
--	----

Chapitre 4 : Durée du travail en vol

Article 38 : Durée du travail.....	11
Article 39 : Carnet de vol	11

TITRE III : Des aérodromes

Chapitre 1 : Dispositions générales

Article 40 : Définition	12
Article 41 : Obligation	12

Chapitre 2 : Création d'aérodrome

Article 42 : Aérodrome d'Etat	12
Article 43 : Aérodromes agréées	12
Article 44 : Aérodrome à usage restreint	12
Article 45 : Affectation d'aérodromes	13
Article 46 : Ouverture d'aérodrome à la CAP	13

Chapitre 3 : Servitudes aériennes

Article 47 : Servitudes aériennes	13
Article 48 : Dégagement et balisage	13
Article 49 : Plan de dégagement	13
Article 50 : Autres servitudes	14
Article 51 : Balisage	14

Chapitre 4 : Exploitation

Article 52 : Gestion	15
Article 53 : Aérodrômes internationaux	15
Article 54 : Aérodrômes contrôlés.....	15
Article 55 : Interdiction de circulation	15
Article 56 : Commandant d'aérodrome	15

Chapitre 5 : Redevances

Article 57 : Taxes et redevances	16
Article 58 : Perception	16

Chapitre 6 : Renseignements sur les aérodromes

Article 59 : Information aéronautique	16
--	----

TITRE IV : Service de la circulation aérienne

Article 60 : Définition	17
Article 61 : Service de la circulation aérienne	17
Article 62 : Météorologie	17
Article 63 : Télécommunications	17
Article 64 : Recherches et sauvetage	18
Article 65 : Information aéronautique	18
Article 66 : Bureau d'information aéronautique	18

TITRE VI : Conditions et règles de la circulation aérienne

Chapitre 1 : Conditions de la circulation

Article 67 : Conditions générales	19
Article 68 : Document de bord	19
Article 69 : Carnet de route.....	20
Article 70 : Appareils de radio communication	20
Article 71 : Entrée et sortie	20
Article 72 : Zones prohibées, réglementées, dangereuses	21

Article 73 : Zones d’instruction de vol	21
Article 74 : Prises de vues aériennes	21
Article 75 : Transports interdits	22

Chapitre 2 : Règles de la circulation aérienne

Section 1 : Dispositions préliminaires

Article 76 : Champ d’application	22
Article 77 : Responsabilité du Commandant	22

Section 2 : Préparation de vol

Article 78 : Préparation par la Commandant	23
Article 79 : Plan de vol	23

Section 3 : Règles générales de circulation

Article 80 : Interdictions	23
Article 81 : Hauteurs minima	24
Article 82 : Jet	24
Article 83 : Opérations diverses	24

Section 4 : Prévention des abordages

Article 84 : Vigilance nécessaire	25
Article 85 : Proximité	25
Article 86 : Priorité de passage	25

Section 5 : Circulation sur les aérodromes et leurs abords

Article 87 : Règle générale	26
Article 88 : Atterrissage et décollage	26
Article 89 : Aérodromes contrôlés	26
Article 90 : Aérodromes et terrains sans piste	27
Article 91 : Suspension d’application des règles du présent chapitre	27
Article 92 : Manœuvre sur l’eau	27

Section 6 : Vol à vue (VFR)

Article 93 : Interdiction	28
Article 94 : Vol VFR dans un espace contrôlé	28
Article 95 : Vol VFR hors d’un espace contrôlé	28
Article 96 : Poursuite en IFR d’un vol VFR	29

Section 7 : Vols aux instruments IFR

Article 97 : Interdiction	29
Article 98 : Hauteurs de vol minima	29
Article 99 : Vol IFR en espace contrôlé	29
Article 100 : interruption de communication radio-électrique	30
Article 101 : Vol IFR hors d'espace contrôlé	30
Article 102 : Poursuite en VFR d'un IFR	30
Article 103 : Vol IFR fictif	30

Section 8 : Feux et signaux

Article 104 : Feux réglementaires	31
Article 105 : Signaux	31

TITRE VI : Des enquêtes sur les accidents d'aviation

Article 106 : Définition	31
Article 107 : Accident au Maroc	31
Article 108 : Commission d'enquête	32
Article 109 : Publicité du rapport	32
Article 110 : Sanctions	32
Article 111 : Accident au Maroc d'un aéronef étranger	32
Article 112 : Information judiciaire	33
Article 113 : Aéronef marocain accidenté hors du Maroc	33
Article 114 : Echange de renseignements	33

DEUXIEME PARTIE : SERVICES AERIENS

TITRE PREMIER :- Définitions et règles générales

Article 115 : Catégorie de service aérien	35
Article 116 : Transport public	35
Article 117 : Travail aérien	35
Article 118 : Services aériens privés	35
Article 119 : Entreprises	36
Article 120 : Exploitants	36
Article 121 : Préposés	36
Article 122 : Autorisation d'exploitation	37
Article 123 : Cession de services	37
Article 124 : Admissions d'aéronefs étrangers	37
Article 125 : Contrôle	38
Article 126 : Réquisition	38

TITRE II : Service aériens de transport public

Chapitre premier : Transport intérieurs et internationaux

Article 127 : Transports intérieurs	39
Article 128 : Transports internationaux	39
Article 129 : Itinéraires	39
Article 130 : Modification d'itinéraires	40
Article 131 : Horaires	40
Article 132 : Tarifs	40
Article 133 : Publication des services	40
Article 134 : Aéronefs utilisés	41
Article 135 : Taxis aériens	41
Article 136 : Transport du courrier	41
Article 137 : Statistiques	42

Chapitre II : Contrat de transport, d'affrètement et de location

Article 138 : Texte applicables.....	42
Article 139 : Contrat de transport.....	42
Article 140 : Formes de contrat	42
Article 141 : Affrètement	43
Article 142 : Location	43
Article 143 : Forme du contrat	43

Chapitre III : Conditions techniques d'exploitation des services aériens de transport public

Article 144 : Application du chapitre	44
Article 144 (bis) : Exploitation technique des aéronefs	44
Article 145 : Organisation du service	44
Article 146 : Manuel d'entretien	44
Article 147 : Instruction du personnel d'entretien.....	44
Article 148 : Etats d'entretien	44
Article 149 : Manuel d'exploitation	45
Article 150 : Relevé de vol	45
Article 151 : Vérification de l'aptitude du personnel	45
Article 152 : Qualification du Commandant de Bord pour une route déterminée	45
Article 153 : Service à l'étranger	46
Article 154 : Commandant de Bord	46
Article 155 : Système de contrôle	46
Article 156 : Préparation du vol et plan de vol	47
Article 157 : Vérification avant tout vol	47
Article 158 : Carburant et lubrifiant	47

Article 159 : Poids au décollage en vol et à l'atterrissage	47
Article 160 : Minimas météorologiques d'aérodromes	48
Article 161 : Givrage	48
Article 162 : Essais de sécurité	48
Article 163 : Pilote au commandes	48
Article 164 : Admission au poste d'équipage	49
Article 165 : Conduite au vol	49
Article 166 : Observations météorologiques en vol	49
Article 167 : Documents à fournir	49
Article 168 : Incidents de vols et défauts	49
Article 169 : Interdiction de transport de passagers	50

TITRE III : Travail aérien

Article 170 : Entreprise	50
Article 171 : Aéronefs utilisés	50
Article 172 : Interdiction	50
Article 173 : Personnel	50
Article 174 : Responsabilité	50
Article 175 : Règles complémentaires.....	50

TITRE IV : Services aériens privés

Article 176 : Conditions de circulation	51
Article 177 : Interdictions	51
Article 178 : Carnet de passage en douane	51
Article 179 : Aéronefs étrangers	51

TITRE V : Aéro-Club Parachute-Club et Ecole d'Aviation

Chapitre premier : Aéro-Club et Parachute-Club

Article 180 : Constitution	52
Article 181 : Agrément	52
Article 182 : Subventions et avantages	52
Article 183 : Exemption à l'importation	52

Chapitre II : Ecole d'Aviation et Centre d'Entraînement

Article 184 : Agrément	53
Article 185 : Instructeurs	53
Article 186 : Examens et épreuves	53
Article 187 : Rapports	53
Article 188 : Retrait d'agrément	53

TITRE VI : Responsabilité

Chapitre premier : Responsabilité du transporteur par aéronef

Article 189 : Dommages aux personnes	54
Article 190 : Dommages aux bagages non enregistrés	54
Article 191 : Dommages aux bagages enregistrés et frêt	54
Article 192 : Dommages pour retard	54
Article 193 : Cas de non responsabilité	54
Article 194 : Limites de responsabilité	55
Article 195 : Nullité de clause	55
Article 196 : Transporteurs successifs	55

Chapitre II : Responsabilité de l'exploitant à l'égard des tiers à la surface

Article 197 : Responsabilité et réparation	56
Article 198 : Responsabilité solidaire	56
Article 199 : Exceptions	56
Article 200 : Limites de responsabilité	56

Chapitre III : Responsabilité du fait d'abordage entre les aéronefs

Article 201 : Responsabilité	57
Article 202 : Indemnités payées par les autres exploitants	57
Article 203 : Limites de responsabilité	58
Article 204 : Dommages au sol par abordage	58
Article 205 : Gêne dans les évolutions	58

Chapitre IV : Assurance et garanties

Article 206 : Assurance ou dommages aux tiers	58
Article 207 : Montant de l'assurance	59
Article 208 : Garantie	59
Article 209 : Attestation	59
Article 210 : Assurance des passagers	59
Article 211 : Montant de l'assurance	59
Article 212 : Affectation des garanties	59
Article 213 : Assurance en vigueur	59

Chapitre V : Règles communes

Article 214 : Conventions internationales	60
Article 215 : Responsabilité illimitée	60
Article 216 : Tribunal compétent	60
Article 217 : Ayants droits	60

Article 218 : Retard	60
Article 219 : Dommages à bagages et Frêt	60
Article 220 : Prescription	61
Article 221 : Suspension ou interruption de prescription	61

TROISIEME PARTIE : INFRACTIONS ET SANCTIONS

Chapitre premier : Définitions des infractions et sanctions pénales

Article 222 : Infraction de propriétaires ou exploitants	63
Article 223 : Infractions commises par un commandant de bord	63
Article 224 : Augmentation de peine	64
Article 225 : Marque d'immatriculation	64
Article 226 : Infractions des entreprises de transports	64
Article 227 : Infractions des entreprises de travail aérien	65
Article 228 : Accords entre entreprises aériennes	65
Article 229 : Entreprises étrangères	65
Article 230 : Personnel à terre	65
Article 231 : Interférence dans les télécommunications	65
Article 232 : Suspension de licence	65
Article 233 : Servitudes aériennes	66
Article 234 : Séjour sur aérodromes	66
Article 235 : Jet	66
Article 236 : Infraction aux douanes	66
Article 237 : Admission temporaire et entrepôt	67
Article 238 : Droit de saisie	67
Article 239 : Constations des infractions	67
Article 240 : Compétence	67
Article 241 : Communications des jugements	68

Chapitre II : Sanctions disciplinaires

Article 242	68
Article 243	68
Article 244	68
Article 245	68
Article 246	68
Article 247	69
Article 248	69
Article 249	69

QUATRIEME PARTIE : DISPOSITIONS GENERALES

Article 250 : Modifications	71
Article 251 : Exécution	71

PREMIERE PARTIE
NAVIGATION AERIENNE

TITRE PREMIER : DES AERONEFS

CHAPITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

Article premier : Définition - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Aux fins du présent décret, ainsi que des arrêtés et autres actes pris pour son exécution, est réputé "aéronef" tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air au-delà de la limite d'attraction de la surface.

Toutefois, ne sont pas réputés aéronefs les modèles réduits utilisés par l'aviation sportive.

Article 2 : Aéronefs d'Etat et aéronefs civils - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Les aéronefs d'Etat sont ceux qui sont affectés exclusivement à une administration publique, tels que les aéronefs militaires, de douane ou de police. Les aéronefs civils utilisés d'une manière permanente ou temporaire pour un service public sont réputés aéronefs d'Etat.

Sauf disposition contraire, les articles du présent décret s'appliquent à tous les aéronefs.

CHAPITRE II : IMMATRICULATION DES AERONEFS

Article 3 : Registre d'immatriculation

La Direction de l'Aéronautique civile tient à jour, sous l'autorité du Ministre en charge de l'aviation civile, le registre marocain d'immatriculation des aéronefs sur lequel doivent être inscrits :

- a. les aéronefs marocains d'Etat, à l'exception des aéronefs militaires et,
- b. les aéronefs civils qui sont la propriété de sujets marocains ou de sociétés qui, conformément à la définition donnée par l'article 7 du dahir du 9 Ramadan 1331 (12 Août 1913) sur la condition des étrangers, possédant la nationalité marocaine, ou d'étrangers domiciliés au Maroc ou dont les aéronefs ont leur port d'attache normal au Maroc.

Tout aéronef immatriculé conformément aux dispositions du présent chapitre acquiert la nationalité marocaine.

Article 4 : Inscription sur le registre d'immatriculation
(modifié par décret n°2-01-332 du 04/07/2002)

La demande d'immatriculation est formulée auprès du Ministre en charge de l'aviation civile, (direction de l'aéronautique civile).

Les pièces devant accompagner cette demande, ainsi que les conditions d'inscription des aéronefs sur le registre d'immatriculation sont fixées par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

Toutefois, un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre marocain qu'après justification de radiation de son inscription sur le registre étranger.

Article 5 : Immatriculation.

Si les conditions énumérées aux articles 3 et 4 sont remplies la Direction de l'Air immatricule l'aéronef et délivre au propriétaire un certificat d'immatriculation conforme au modèle établi par la réglementation internationale en vigueur.

Le registre et le certificat d'immatriculation mentionnent :

- a. la date d'immatriculation
- b. les marques d'immatriculation
- c. les caractéristiques de l'aéronef (nom du constructeur, type, numéro de série)
- d. les noms et adresses du propriétaire
- e. le port d'attache de l'appareil.

En outre, en application de diverses dispositions du présent décret ou d'arrêtés du Ministre des Travaux Publics, d'autres mentions sont portées sur le registre d'immatriculation et les documents relatifs à chaque aéronef sont conservés dans les dossiers qui complètent le registre.

Les taxes à percevoir pour les formalités relatives à l'immatriculation des aéronefs sont fixées par arrêté du Ministre des Travaux Publics.

Article 6 : Modification et radiation

Toute modification des caractéristiques de l'aéronef et tout changement de propriétaire ou de port d'attache sont notifiés sans délais à la Direction de l'Air pour inscription à leur date respective sur le registre d'immatriculation et notation correspondante sur le certificat, sauf en ce qui concerne le changement de propriétaire qui donne lieu à la délivrance d'un nouveau certificat, si le nouveau propriétaire répond aux conditions de l'article 3 et en fait la demande.

Un aéronef est radié du registre soit à la demande du propriétaire inscrit qui renvoie le certificat, soit d'office dans les cas suivants :

- a. si les conditions définies aux articles 3 et 4 ne sont plus remplies.
- b. si le nouveau propriétaire ne demande pas le transfert d'immatriculation
- c. dans le cas d'un aéronef acquis par un étranger, si le maintien de l'immatriculation n'a pas été demandé ou doit être refusé.
- d. si l'aéronef est totalement détruit ou présumé perdu trois mois après la date des dernières nouvelles.

La radiation est notifiée au propriétaire inscrit, un certificat de radiation est délivré à toute personne qui en fait la demande.

Article 7 : Publicité

Le registre d'immatriculation est publié et toute personne peut en obtenir copie certifiée conforme, aux conditions fixées par la Direction de l'Air.

CHAPITRE III : MARQUES

Article 8 : Marques de nationalité et d'immatriculation

Tout aéronef doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation qui figurent sur son certificat d'immatriculation.

La marque de nationalité des aéronefs inscrits sur le registre marocain se compose des lettres CN.

La marque d'immatriculation de ces aéronefs, séparés par un tiret de la marque de nationalité, consiste en un groupe de trois lettres attribué à chaque aéronef par le Directeur de l'Air.

Article 9 : Mode de fixation

Les marques de nationalité et d'immatriculation sont peintes sur l'aéronef ou apposées par tout autre moyen assurant le même degré de fixité. Le pilote Commandant de Bord est tenu de veiller à ce que les marques soient constamment propres et toujours visibles.

En outre, une plaque de métal à l'épreuve du feu doit être fixée en un endroit bien apparent près de l'entrée principale, sur cette plaque sont inscrites les marques de nationalité et d'immatriculation, ainsi que le nom et l'adresse du propriétaire.

Article 10 : Emplacement et dimensions des marques

L'emplacement des marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs inscrits au registre marocain, leurs dimensions, le type de caractère à employer seront conformes aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur et feront l'objet d'un arrêté du Ministre des Travaux Publics.

Article 11 : Autres inscriptions

Le nom d'un aéronef ou le nom et l'emblème du propriétaire peuvent être inscrits sur l'aéronef, à condition que leur emplacement, la dimension, le type et la couleur des lettres et signes ne puissent empêcher une facile identification des marques de nationalité et d'immatriculation, ni créer de confusion avec ses marques.

Sauf autorisation écrite du Directeur de l'Air, aucune publicité ni aucune inscription autre que celles prévues par le présent chapitre ne doit apparaître sur une surface extérieure d'un aéronef.

CHAPITRE IV : NAVIGABILITE

Article 12 : Conditions de navigabilité

Les conditions de navigabilité des aéronefs et l'équipement nécessaire à leur exploitation, la nature et l'ampleur des contrôles destinés à constater leur aptitude au vol, ainsi que la périodicité et les conditions des contrôles ultérieurs en vue du maintien de cette aptitude, sont fixés par arrêté du Ministre des Travaux Publics, compte tenu des exigences de la sécurité et de la réglementation internationale en vigueur et eu égard à la catégorie de chaque aéronef, aux caractéristiques de sa construction et à l'usage auquel il est destiné.

Article 13 : Délivrance ou validation de certificat

Sur rapport établi après contrôle de la navigabilité d'un aéronef par un agent désigné ou un organisme agréé par le Ministre des Travaux Publics, le Directeur de l'Air, à la demande du propriétaire ou de l'utilisateur de cet aéronef délivre ou renouvelle un certificat de navigabilité, si les justifications présentées le satisfont.

Si un aéronef a un certificat de navigabilité en cours de validité, délivré par un Etat étranger, le Directeur de l' Air, à la demande du propriétaire ou de l'utilisateur de cet aéronef délivre un nouveau certificat de navigabilité ou valide l'ancien, pourvu que ce dernier réponde aux conditions de navigabilité établies par la réglementation internationale en vigueur.

Article 14 : Certificat

Le certificat de navigabilité, conforme au modèle établi par la réglementation internationale en vigueur, contient les mentions suivantes : marques, descriptions et catégorie de l'aéronef, date extrême de validité du certificat, et, en outre, visas périodiques ou mentions attestant que l'entretien est effectué au moyen d'une vérification permanente.

Les autres données techniques concernant l'aéronef et notamment l'équipement et l'équipage minimum nécessaire, ainsi que les limites d'emploi figurent dans un manuel de vol, lorsque la tenue d'un tel manuel est prescrite.

Article 15 : Conception et production aéronautique

(modifié par décret n° 851-67 du 26/11/70 et décret n° 2-01-332 du 04/07/2002).

La conception et la production aéronautique doivent être effectuées, selon des normes techniques conformes aux normes et standards internationaux, par des organismes agréés à cet effet, par le Ministre en charge de l'aviation civile.

Toute conception de produits aéronautiques et production d'aéronefs, d'éléments d'aéronefs ou de matériel aéronautique est soumise au Ministre en charge de l'aviation civile (Direction de l'Aéronautique Civile), en vue de leur certification.

Un arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile fixe :

- Les procédures de certification des aéronefs, produits et pièces d'aéronefs;
- Les conditions d'agrément des organismes de conception et de production;
- Le règlement de navigabilité applicable.

Article 16 : Modification, réparation, entretien

(modifié par décret n° 851-6 du 26/01/1970 et décret n° 2-99-1077 du 04/05/2000).

Aucune modification ou réparation ne peut être effectuée sur un aéronef marocain pourvu d'un certificat de navigabilité en cours de validité si ce n'est sur instruction ou avec l'approbation du Directeur de l'Aéronautique Civile ; cet aéronef ne peut être remis en service avant que son aptitude au vol ait été dûment constatée par une personne qualifiée.

L'entretien des aéronefs ne peut être effectué que par un organisme de maintenance agréé disposant du personnel aéronautique approprié. Les conditions d'agrément et de surveillance continue des organismes de maintenance d'aéronefs sont fixées par arrêté du ministre en charge de l'aviation civile.

Les personnes habilitées à déclarer l'approbation pour remise en service d'un aéronef ou élément d'aéronef doivent avoir les qualifications nécessaires à cet effet, dont les conditions d'obtention sont fixées par arrêté du ministre en charge de l'aviation civile.

Article 17 : Suspension de validité - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Le Directeur de l'Air peut suspendre la validité d'un certificat de navigabilité ou subordonner son renouvellement à certaines conditions lorsque l'aéronef ne satisfait plus aux conditions techniques requises, ou est employé dans des conditions non conformes à celles définies par le certificat, ou a subi une avarie grave, ou a fait l'objet d'une modification non approuvée, ou n'a pas été entretenu conformément au manuel d'entretien.

Toutefois, pendant la suspension de validité du certificat, le Directeur de l'Air peut, sous réserve de limites d'emploi prescrites pour la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord, autoriser un vol de cet aéronef jusqu'au lieu de remise en état de navigabilité, ainsi que les essais en vol consécutifs, sans que cet aéronef puisse transporter de passagers payants.

Article 18 : Irresponsabilité du Maroc

Le Gouvernement marocain n'assume aucune responsabilité pour les dommages que pourraient subir un aéronef et ses accessoires pendant le contrôle. Il appartient au propriétaire ou à son utilisateur d'assurer, s'il le désire l'aéronef contre de tels dommages.

Le Gouvernement marocain n'assume également aucune responsabilité pour tous dommages ou défauts pouvant provenir des matériaux employés de la construction, de l'entretien, de toute modification ou réparation d'un aéronef, du fait du contrôle exercé, même si l'agent ou l'organisme de contrôle n'a élevé aucune objection.

Article 19 : Frais de contrôle

Les frais de contrôle de l'aptitude au vol en vue de la délivrance ou du maintien de validité d'un certificat de navigabilité sont fixés par arrêté du Ministre des Travaux Publics après avis du Ministre des Finances et sont à la charge des propriétaires des aéronefs contrôlés.

CHAPITRE V : STATUT JURIDIQUE DES AERONEFS

Article 20 : Description de l'aéronef

Aux fins du présent chapitre, un aéronef comprend la cellule, les moteurs, hélices, appareils de radio et tout équipement nécessaire à son exploitation.

Article 21 : Nature juridique

Les aéronefs sont des biens meubles soumis aux règles de droit commun, sous réserve des règles spéciales énumérées aux articles ci-après.

Article 22 : Hypothèque

Les aéronefs sont susceptibles d'hypothèque. Les dispositions relatives à l'hypothèque sur les navires contenues dans le dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime sont applicables à l'hypothèque sur les aéronefs.

Toutefois, sont seules privilégiées les créances afférentes aux rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef et aux frais extraordinaires indispensables à la conservation de l'aéronef.

Article 23 : Vente

La vente volontaire d'aéronef doit être constatée par écrit.

La vente forcée d'aéronef est faite conformément à la procédure prévue pour la vente forcée des navires par le dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime.

Toutefois, des dispositions spéciales concernant les délais et notifications pourront faire l'objet d'arrêté du Ministre des Travaux Publics.

Article 24 : Saisie

La saisie conservatoire et la saisie-exécution des aéronefs sont pratiquées conformément aux dispositions prévues pour les navires par le dahir précité du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919).

Toutefois, sous réserve de l'article 236, ne peut faire l'objet de saisie conservatoire un aéronef étranger en service sur une ligne régulière de transport public, ou un aéronef de ligne non régulière lorsque celui-ci est prêt à partir à condition que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef réserve sur son territoire le même traitement aux aéronefs marocains.

Les formalités d'inscription font l'objet d'un arrêté du Ministre des Travaux Publics.

En ce qui concerne les autres aéronefs sur lesquels une saisie conservatoire peut être pratiquée, mainlevée immédiate est accordée moyennant le dépôt d'une garantie suffisante.

Article 25 : Inscriptions

Toute mutation de propriété d'un aéronef par acte entre vifs ou par décès, tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété, toute constitution ou radiation d'hypothèque, tout contrat de location ainsi que tout procès-verbal de saisie conservatoire ou de saisie exécution ne produisent effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation.

Les formalités d'inscription font l'objet d'un arrêté du Ministre des Travaux Publics.

TITRE II : DU PERSONNEL AERONAUTIQUE

CHAPITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

Article 26 : Catégories du Personnel - (modifié par décret n° 2-99-1077 du 04/05/2000)

Le personnel aéronautique visé au présent décret comprend, d'une part, le personnel navigant, composé des membres de l'équipage de conduite et du personnel de cabine, et d'autre part, le personnel technique au sol.

Un arrêté du Ministre en charge de l'Aviation Civile fixe les conditions d'exploitation que doivent observer les catégories du personnel visé au présent décret, lors de l'exercice de leurs fonctions.

Article 27 : Licences et qualifications - (modifié par décret n° 2-99-1077 du 04/05/2000)

Nul ne peut exercer une fonction en qualité de membre de l'équipage de conduite d'un aéronef marocain, ni exercer une fonction technique telle que contrôleur de la circulation aérienne, technicien ou mécanicien de maintenance, agent technique d'exploitation, s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité correspondante à ses fonctions.

Sur la licence peuvent être portées certaines mentions, appelées qualifications accordant au titulaire certains privilèges ou subordonnant l'exercice de la licence à certaines conditions ou restrictions.

Article 28 : Autorité compétente - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Le Directeur de l'Air délivre, renouvelle ou valide licences et qualifications conformément aux dispositions du présent décret et des arrêtés pris pour son exécution par le Ministre des Travaux Publics. Licences et qualifications peuvent être suspendues ou retirées dans certains cas prévus par décret, notamment par l'article 232 du présent décret.

CHAPITRE II : LICENCES ET QUALIFICATIONS

Article 29 : Formation et licences du personnel aéronautique

(modifié par décret n°851-67 du 16/01/1970, décret n° 2-99-1077 du 04/05/2000 et décret n° 2-01-332 du 04/07/2002).

En vue d'obtenir une des licences de pilote d'aéronef ou de parachutiste, une carte de stagiaire est délivrée par le Directeur de l'Aéronautique Civile pour permettre au titulaire de recevoir l'instruction théorique et pratique nécessaire.

Un arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile fixe les conditions de délivrance de la carte de stagiaire, les différentes catégories de licences de pilotes et de parachutistes, les conditions de leur délivrance et de leur renouvellement, les privilèges y afférents, ainsi que les critères d'agrément des dispositifs de simulation en vol utilisées par les écoles d'aviation et les centres d'entraînement.

Article 30 : Qualifications de pilotes

(modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970 et décret n°2-99-1077 du 04/05/2000).

Les différentes qualifications qui peuvent être mentionnées sur une licence de pilote et de parachutiste, ainsi que les conditions de leur renouvellement et les privilèges y afférents sont fixés par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

Article 31 : Autres membres du personnel de conduite

(modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970 et décret n° 2-99-1077 du 04/05/2000)

Les navigateurs, mécaniciens navigants, radionavigants qui constituent avec les pilotes le personnel de conduite des aéronefs, doivent être titulaires de licences et qualifications.

Les différentes catégories de licences et qualifications de ce personnel, ainsi que les conditions de leur délivrance et de leur renouvellement et les fonctions y correspondantes sont fixées par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

Article 32 : Personnel technique au sol

(modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970 et décret n° 2-99-1077 du 04/05/2000)

Le personnel technique au sol tel que les contrôleurs de la circulation aérienne, les techniciens ou mécaniciens de maintenance, les agents techniques d'exploitation doivent être titulaires de licences et qualifications.

Les différentes catégories de licences et qualifications du personnel technique au sol, ainsi que les conditions de leur délivrance et de leur renouvellement et les fonctions y correspondantes sont fixées par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

Article 33 : Personnel Navigant de Cabine – (modifié par décret n° 2-99-1077 du 04/05/2000).

Le personnel navigant de cabine, tel que stewards, hôtesse, doit être titulaire d'une carte de membre d'équipage délivrée par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Les conditions de délivrance et de renouvellement des qualifications ou certificats, tel un certificat de sécurité et de sauvetage, qui doivent être portés sur cette carte sont fixés par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

Article 34 : Conditions à remplir et examens - (modifié par décret n° 2-01-332 du 04/07/2002).

Tout candidat à une délivrance ou au renouvellement d'une licence ou de la carte de membre d'équipage pour le personnel navigant de cabine, est tenu de produire auprès de médecins-examineurs ou de centre d'expertise en médecine aéronautique, lorsque cela est exigé, un certificat médical de classe correspondant au titre aéronautique concerné.

Un arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile fixe :

- Les conditions d'aptitude physique et mentale du personnel aéronautique;
- Les critères d'agrément des centres d'expertise en médecine aéronautique ;
- Les critères et procédures de désignation des médecins-examineurs.

Tout candidat doit payer un droit d'examen dont le montant est fixé par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile, après avis du Ministre des Finances.

Article 35 : Délivrance et renouvellement des licences
(modifié par décret n°2-01-332 du 04/07/02).

Le Directeur de l'Aéronautique Civile délivre aux candidats, qui ont subi avec succès les examens et épreuves prévues, une licence établie en ce qui concerne le format, la couleur, les mentions et annotations conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur et rédigée en langue arabe et en langues française ou anglaise.

Lorsqu'une licence a été délivrée à un ressortissant marocain par l'autorité compétente d'un Etat étranger, dans des conditions au moins équivalentes à celles fixées par la réglementation internationale en vigueur, le Directeur de l'Aéronautique Civile, peut après avis motivé d'une commission d'équivalence des licences dont la composition et le fonctionnement sont fixés par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile, lui délivrer une licence et y mentionner les mêmes qualifications que celles portées sur la licence délivrée par l'Etat étranger, à condition que l'intéressé possède encore lors de cette délivrance la compétence requise et que son aptitude physique et mentale soit jugée satisfaisante.

Les licences sont renouvelées sur demande présentée dans les limites maximums de validité fixées par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile à condition que le requérant possède toujours la compétence requise et que son aptitude physique et mentale soit jugée satisfaisante.

Article 36 : Validation des licences étrangers

(modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970 et décret n° 2-01-332 du 04/07/2002).

Lorsqu'une licence a été délivrée à un ressortissant étranger par l'autorité compétente d'un Etat étranger dans des conditions au moins équivalentes à celles fixées par la réglementation internationale en vigueur, le Directeur de l'Aéronautique Civile, peut valider cette licence, après avis motivé de la commission d'équivalence des licences, prévue à l'article 35 ci-dessus.

La validation délivrée ne peut, en aucun cas, dépasser la durée de validité de la licence elle-même.

Elle peut être renouvelée dans les mêmes conditions de renouvellement des licences marocaines correspondantes.

CHAPITRE III : COMMANDANT DE BORD

Article 37 : Commandant de Bord

Les fonctions de Commandant de Bord sont normalement exercées par un pilote.

En cas d'empêchement, de disparition ou de décès du pilote, commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré par les autres membres de l'équipage suivant l'ordre de la liste d'équipage.

Les fonctions, droits, obligations et responsabilités du pilote commandant de bord sont définis par le présent décret et les arrêtés d'exécution.

CHAPITRE IV : DUREE DU TRAVAIL EN VOL

Article 38 : Durée du travail

La durée du travail du personnel aéronautique professionnel de transport public et de travail aérien est fixée par arrêté du Ministre des Travaux Publics .

Article 39 : Carnet de vol - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Tout titulaire d'une licence du personnel navigant doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est fixé par arrêté du Ministre des Travaux Publics sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols qu'il effectue, le carnet de vol doit être certifié par l'entreprise ou par l'autorité aéronautique compétente.

Ce carnet doit être communiqué aux services de contrôle sur leur demande et à la Direction de l'Air au moment de la délivrance, du renouvellement ou de la validation d'une licence.

Aux fins du présent article, le temps de vol est le temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

TITRE III : DES AERODROMES

CHAPITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

Article 40 : Définition

Aux fins du présent décret et de tout arrêté ou autres actes pris pour son exécution, est considéré comme aéroport, toute surface définie sur terre ou sur l'eau destinée à être utilisée, en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les manoeuvres des aéronefs et comportant le cas échéant pour les besoins du trafic ou le service des aéronefs, des bâtiments, des installations et du matériel.

Article 41 : Obligation - (modifié par décret n°851-67 du 26/01/1970)

Hors le cas de force majeure ou d'opérations d'assistance et de sauvetage un aéronef ne peut atterrir ou prendre le départ que sur un aéroport régulièrement établi ou sur un terrain ou emplacement spécialement autorisé pour un tel usage.

CHAPITRE II : CREATION D'AERODROME

Article 42 : Aéroport d'Etat

Le Ministre des Travaux Publics crée, entretient ou modifie en se conformant aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur, les aéroports, aides et facilités nécessaires pour les services aériens nationaux ou internationaux.

La procédure d'expropriation et d'occupation temporaire est applicable à la création ou à l'extension d'aéroports.

Article 43 : Aéroports agréés - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Aucun autre aéroport civil ne peut être créé sans une licence du Ministre des Travaux Publics et des Communications.

Cette licence comportera telles conditions que le Ministre estimera nécessaires pour assurer le respect des dispositions de la réglementation internationale en vigueur, et aussi la sécurité des aéronefs utilisant cet aéroport ainsi que des tiers.

L'aire de manoeuvre de cet aéroport ne peut être modifiée sans une autorisation écrite du Directeur de l'Air.

Article 44 : Aéroports à usage restreint - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Le Directeur de l'Air peut autoriser, sous certaines conditions spécifiées dans l'autorisation, l'usage comme aéroport de tout autre emplacement par des aéronefs de certains types, ou par certains services aériens comme le travail aérien.

Article 45 : Affectation d'aérodrome

Un décret pris sur proposition conjointe des Ministre des Travaux Publics et de la Défense Nationale, fixe les affectations des aérodromes d'Etat, l'affectataire principal étant chargé du contrôle d'aérodrome et d'approche de la circulation aérienne.

Article 46 : Ouverture d'aérodrome à la circulation aérienne publique (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970).

Le Ministre des Travaux Publics et des Communications désigne par arrêté les aérodromes d'Etat et les aérodromes agréés, soumis au contrôle permanent de l'Etat qui sont ouverts à la circulation aérienne publique c'est à dire qui peuvent être utilisés par tous aéronefs, qui présentent des caractéristiques techniques correspondant aux spécifications d'aérodromes adoptées par la réglementation internationale en vigueur.

L'utilisation de tels aérodromes peut toutefois être soumise à des restrictions et même être interdite si des raisons de sécurité et d'ordre public le justifient.

L'ouverture d'aérodromes à la circulation aérienne publique, les restrictions ou interdictions font l'objet de publication d'information aéronautique.

CHAPITRE III : SERVITUDES AERIENNES

Article 47 : Servitudes aériennes

Afin d'assurer la sécurité de la circulation aérienne, il est institué aux abords des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, ainsi qu'aux abords des aides à la navigation aérienne, des installations de sécurité et de télécommunications aéronautiques et le long des routes aériennes, des servitudes spéciales dites "servitudes aériennes".

Article 48 : Dégagement et balisage

Les servitudes aériennes comprennent :

- a. des servitudes de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des aides à la navigation ou des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne.
- b. des servitudes de balisage comportant l'obligation de pourvoir ou de laisser pourvoir certains obstacles ou emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification.

Les modalités d'établissement des servitudes visées ci-dessus seront fixées par arrêté du Ministre des Travaux Publics, conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur.

Article 49 : Plan de dégagement.- (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Pour chaque aérodrome ou autre installation visée à l'article 47, il est établi par la Direction de l'Air un plan de dégagement qui, après enquête, dont les modalités feront l'objet d'un arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Communications est homologué par le Président du Conseil sur proposition du Ministre des Travaux Publics.

Dès publications au bulletin officiel de décret d'homologation des servitudes ainsi instituées grèvent les fonds.

A l'intérieur de la zone fixée par le plan de dégagement, peut être ordonnées la suppression ou la modification des constructions, clôtures, plantations ou autres obstacles dangereux pour la circulation aérienne et dont la hauteur excède celle prévue au plan. L'établissement de ces servitudes de dégagement donne lieu à une indemnité proportionnelle au préjudice causé. La procédure d'expropriation est applicable s'il y a lieu.

Dans le rôle visé au paragraphe précédent il est interdit, sauf autorisation écrite du Ministre des Travaux Publics, d'édifier des constructions nouvelles, de surélever des constructions anciennes, d'effectuer des plantations ou installations contrevenant au plan de dégagement. Toute infraction à la présente disposition fait l'objet de sanctions prévues à la partie III du présent décret.

Article 50 : Autres servitudes

Hors des zones grevées de servitudes de dégagement, toute installation qui par sa hauteur pourrait constituer un obstacle ou un danger pour la circulation aérienne, nécessite une autorisation spéciale du Ministre des Travaux Publics qui peut soumettre cette installation à telles conditions d'implantation, de hauteur et de balisage compatibles avec la sécurité de la circulation aérienne.

Article 51 : Balisage - (modifié ou complété par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Par arrêté du Ministre des Travaux Publics peut être inscrit:

- a. le balisage de jour et de nuit ou le balisage de jour et de nuit de tous obstacles qu'il juge dangereux pour la circulation aérienne, y compris les parties inutilisables de l'aire de mouvement d'un aérodrome ;
- b. l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne qu'il juge utile pour la sécurité de la navigation aérienne.
- c. la suppression ou la modification de tout dispositif visuel susceptible de créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Pour la réalisation des balisages visés au paragraphe 1er du présent article, l'administration dispose des droits d'appui, de passage d'abattage d'arbres, d'ébranchage et d'installation sur murs extérieurs et toitures.

Les frais d'installation, de fonctionnement et d'entretien des balisages aéronautiques sont à la charge de l'Etat, sauf pour les lignes de transport et de distribution d'énergie électrique ou les câbles de transporteurs aériens, dont le balisage est à la charge des exploitants.

CHAPITRE IV : EXPLOITATION

Article 52 : Gestion- (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Les aérodromes créés par l'Etat et visés à l'article 42 ci-dessus sont gérés par la Direction de l'Air, qui a en outre, le contrôle et la surveillance de tous autres aérodromes.

Article 53 : Aérodromes internationaux - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Le Ministre des Travaux Publics et des Communications, en accord avec les Ministres chargés des Finances, de l'Intérieur, de la Santé Publique, de l'Agriculture, désigne par arrêté parmi les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les aérodromes internationaux sur lesquels sont installés, soit en permanence, soit dans certaines conditions des services d'immigration, de police, de douane, de santé et de quarantaine agricole et sur lesquels doivent obligatoirement atterrir, à leur entrée sur le territoire marocain ou à la sortie de ce territoire, tous aéronefs qui ne sont pas expressément dispensés de cette obligation.

Par décret, il peut également être établi sur le territoire marocain des aérodromes francs.

Article 54 : Aérodromes contrôlés - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Le Ministre des Travaux Publics et des Communications désigne par arrêté parmi les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ceux sur lesquels est assuré un service de contrôle de la circulation aérienne.

Sur ces aérodromes le mouvement des personnes et véhicules de service sur l'aire de manoeuvre est contrôlé afin d'éviter tout risque pour ceux-ci et pour les aéronefs atterrissant, roulant au sol ou décollant.

Article 55 : Interdiction de circulation

Sur l'aire de manoeuvre des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, il est interdit à toute personne et à tout véhicule de pénétrer ou de séjourner et aussi de laisser pénétrer ou séjourner des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture. Les contrevenants seront punis des peines prévues à la partie III du présent décret et pourront, en outre être déchus de tout droit à indemnité à raison des accidents survenus alors qu'ils se trouvaient en infraction aux dispositions du présent article.

Article 56 : Commandant d'aérodrome- (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Le Ministre des Travaux Publics nomme, pour chaque aérodrome relevant de la Direction de l'Air, sur proposition du Directeur, un Commandant d'aérodrome choisi parmi le personnel de la navigation aérienne.

Le Commandant de tout aérodrome a autorité sur tous agents et services chargés sur cet aérodrome de la sécurité, de la circulation aérienne, de l'exploitation technique, de l'exploitation commerciale et de l'entretien courant des installations et locaux. D'une manière générale, il a le contrôle de toutes les activités aériennes s'exerçant sur l'aérodrome et coordonne les activités de tous autres services qui y sont implantés de façon permanente.

Sur les aérodromes internationaux, le Commandant d'aérodrome coordonne les activités administratives des services d'immigration, de douane, de santé et de police, qui restent subordonnés à leur administration respective et exercent leurs fonctions en toute indépendance.

Sur les aérodromes agréés, ouverts à la circulation aérienne publique, un Commandant d'aérodrome désigné par l'exploitant de l'aérodrome exerce des fonctions visées au 2ème alinéa du présent article sur tout le personnel en service sur l'aérodrome.

CHAPITRE V : REDEVANCES

Article 57 : Taxes et redevances - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Les services rendus aux usagers des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et des installations et services de navigation aérienne en route, donnent lieu à rémunération, sous forme de taxes ou redevances, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

- Atterrissage des aéronefs.
- Usage des dispositifs d'aides à la navigation aérienne.
- Stationnement et abri des aéronefs
- Distributions des carburants et lubrifiants
- Usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises.
- Occupation de terrains et d'immeubles du domaine public
- Visite de tout ou partie des zones réservées d'aérodrome.

Les barèmes de base et les tarifs ainsi que les réductions et exemptions éventuelles sont fixées par décret sur proposition des Ministères des Travaux Publics et des Communications et des Finances.

Article 58 : Perception

Les taxes et redevances énumérées à l'article précédent sont perçues au profit de l'Etat.

Toutefois, sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique qui n'est pas exploité par l'Etat Marocain, le Président du Conseil peut, sur proposition des Ministre des Travaux Publics et des Finances, autoriser la perception de certaines taxes et redevances au profit de l'exploitant de l'aérodrome conformément aux barèmes et tarifs visés au paragraphe 2 de l'article précédent.

CHAPITRE VI : RENSEIGNEMENTS SUR LES AERODROMES

Article 59 : Information aéronautique

Tous renseignements concernant les aérodromes et leurs caractéristiques, les aides à la navigation aérienne, les installations de télécommunications, figurent dans les publications d'information aéronautiques et font l'objet en cas de besoin de NOTAM.

La classification des aérodromes est faite conformément aux caractéristiques définies par la réglementation internationale en vigueur.

TITRE IV : SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article 60 : Définition - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Sont considérés comme services de la navigation aérienne, tous services chargés de garantir sa sécurité, sa régularité et son efficacité, tels que le contrôle de la circulation aérienne, les radiocommunications aéronautiques, les informations météorologiques, les services de recherches et sauvetage et l'information aéronautique.

Article 61 : Services de la circulation aérienne

Le Ministre des Travaux Publics, crée, modifie ou supprime les organes destinés à assurer, conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur, les services de la circulation aérienne au-dessus du territoire marocain. Il fixe par arrêté conformément aux recommandations de conférences aéronautiques régionales, les limites des portions d'espace-région d'information de vol, région de contrôle, zone de contrôle, routes et voies aériennes dans lesquelles sont assurés des services d'information de vol, de contrôle et d'alerte.

Les limites de ces diverses portions d'espace, les centres de contrôle ou d'information de vol ainsi que toutes indications concernant le fonctionnement de ces divers services de la circulation aérienne, font l'objet de publication d'information aéronautique.

Article 62 : Météorologie

Les conditions relatives à la fourniture par les services de la météorologie nationale des informations météorologiques nécessaires pour assurer une circulation aérienne sûre, économique et régulière sont fixées par arrêté du Ministre des Travaux Publics.

Seuls seront utilisés pour la préparation, la conduite et le contrôle des vols les observations, prévisions et autres informations météorologiques fournies par les dits services.

Article 63 : Télécommunications

Le Ministre des Travaux Publics prend les mesures qu'il estime nécessaires pour l'établissement d'un réseau national de télécommunications aéronautiques en accord avec le Ministre des Postes, Télégraphes et des Téléphones et d'aides à la navigation aérienne. Il veille à ce que propriétaires et utilisateurs d'aéronefs civils se conforment aux prescriptions de sécurité établies par le présent décret et les arrêtés d'exécution.

Tout système et équipement de radio communications et d'aides à la navigation aérienne existant ou à créer sont soumis au contrôle de la Direction de l'Air. Les propriétaires de tels équipements et les organismes chargés du transport aérien doivent se conformer aux indications de la Direction de l'Air en vue d'améliorer, par une distribution adéquate de l'équipement existant, les systèmes de télécommunications aéronautiques et d'aides à la navigation le long des routes aériennes nationales et internationales.

Article 64 : Recherches et sauvetage - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Le Ministre des Travaux Publics en coopération avec tous autres Ministères et services intéressés, assure un service de recherches et sauvetage dans le but d'assister les aéronefs en difficulté ou accidentés ou de retrouver les aéronefs conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur.

Les aéronefs des entreprises de transport et tous autres aéronefs doivent, dans la mesure de leur possibilité, participer aux opérations de recherches et sauvetage. Le Directeur de l'Air, peut, s'il estime nécessaire, réquisitionner tous aéronefs, véhicules et embarcations.

Les frais de recherches et sauvetage sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef en cause lorsqu'il aura été établi que les opérations de recherches et de sauvetage ont été nécessitées par une faute du pilote ou de l'exploitant.

Article 65 : Information aéronautique- (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur, la Direction de l'Air élabore, publie et tient à jour une publication d'information aéronautique (AIP) et émet des avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

La Direction de l'Air échange des publications d'information aéronautique avec celles des services similaires des Etats intéressés et assure la diffusion des NOTAM.

Le Siège du Bureau NOTAM international pour le Maroc est fixé par le Directeur de l'Air.

Article 66 : Bureau d'information aéronautique - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Sur tous les aérodromes internationaux du Maroc et sur d'autres aérodromes, s'il est nécessaire, sont créés des bureaux d'information aéronautique chargés sous le contrôle du Directeur de l'Air de fournir aux équipages et exploitants tous renseignements utiles pour la préparation des vols et

essentiels pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne sur les tronçons de route partant de l'aérodrome.

TITRE V : CONDITIONS ET REGLES DE LA CIRCULATION AERIENNE

CHAPITRE PREMIER : CONDITIONS DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 67 : Conditions générales

Aucun aéronef ne peut survoler le territoire marocain, s'y poser ou en partir s'il ne remplit pas les conditions suivantes :

Porter des marques de nationalité et d'immatriculation conformément aux dispositions du chapitre III du titre premier de la première partie du présent décret ;

Être en état de navigabilité conformément aux dispositions du chapitre IV du titre premier de la première partie du présent décret ;

Être conduit par un personnel de conduite pourvu des licences et qualifications appropriées en état de validité ;

Être muni des documents énumérés à l'article 68 ;

Se conformer pour le vol et les manoeuvres aux règles fixées par le présent décret ;

Le Directeur de l'Air peut toutefois, dispenser de certaines des conditions ci-dessus un aéronef qui, en territoire marocain, effectue des vols d'essai ou des expériences ou est conduit à une station d'entretien, de révision ou de réparation.

Article 68 : Documents de bord

Sous réserve de la dispense prévue au paragraphe 2 de l'article 67, tout aéronef, quant il effectue un vol, est muni des documents suivants :

- a.** certificat d'immatriculation
- b.** certificat de navigabilité
- c.** fiche d'entretien
- d.** licences du personnel de conduite
- e.** carnet de route
- f.** le cas échéant, licence de la station de radio- communication de bord
- g.** s'il transporte des passagers, liste nominative indiquant les points d'embarquement et de débarquement.
- h.** s'il transporte du fret, les lettres de transport et le manifeste.

Article 69 : Carnet de route

Le carnet de route, qui spécifie les marques de l'aéronef, le nom du constructeur, les noms, nationalité et domicile du propriétaire et le port d'attache comporte pour chaque voyage les mentions suivantes: date, noms et fonctions des membres de l'équipage de conduite, lieu et heures de départ, heures d'arrivées et de départ à chacune des escales, durée et nature du vol (privé, travail aérien, transport non-régulier ou régulier) incidents ou observations, signature du commandant de bord et, le cas échéant, visas des autorités de douane, d'immigration ou aéronautique.

Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route.

Article 70 : Appareils de radio communications - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Tout aéronef qui assure un service de transport aérien et tel autre aéronef désigné par le Directeur de l'Air doit être équipé d'appareils de radio communications correspondant aux conditions d'exploitation de l'aéronef. Une licence permettant l'installation et l'utilisation des appareils est délivrée par le Ministre des Postes, des Télégraphes et des Téléphones. Seul le titulaire d'une licence de radionavigation visée à l'article 31 du présent décret peut utiliser ces appareils.

Les communications radio télégraphiques et radio téléphoniques échangées avec les aéronefs doivent être limitées à la sécurité et à la régularité du trafic aérien. Toute correspondance privée est interdite sauf dérogation prévue par arrêté du Ministre des Postes, des Télégraphes et des Téléphones pris en accord avec le Ministre des Travaux Publics et avec le Ministre des Finances s'il y a lieu à perception de taxes.

Lorsqu'un aéronef marocain effectue un vol à l'étranger, ses appareils de radio communications doivent être utilisés conformément aux règlements en vigueur dans l'Etat survolé.

Tout aéronef étranger muni d'appareils de radio communications, lorsqu'il survole le territoire marocain ou y atterrit, doit être muni d'une licence délivrée par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation, et ces appareils ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage de conduite titulaires d'une licence appropriée.

Article 71 : Entrée et sortie - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Tout aéronef, arrivant sur le territoire marocain ou le quittant doit atterrir sur un aéroport international, à moins qu'il ne soit expressément dispensé de cette obligation.

Lors de l'arrivée ou de départ d'un aéronef, en quelque lieu que ce soit, les autorités compétentes et en particulier le commandant d'aéroport ont le droit de visiter l'aéronef et d'examiner les certificats et documents prévus à l'article 68.

Tout aéronef arrivant sur le territoire marocain, ou le quittant et pendant son séjour doit se conformer aux dispositions du présent décret et de toutes autres lois en vigueur au Maroc, en particulier à celles concernant l'admission des équipages, des passagers et du fret et les formalités d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine.

Le Directeur de l'Air spécifie dans les publications d'information aéronautique les renseignements à fournir, à l'arrivée et au départ par les équipages et les passagers qui doivent se conformer à ces prescriptions. Les passagers peuvent également être requis de montrer leurs billets de passage.

Article 72 : Zones prohibées, réglementées, dangereuses

Pour des raisons de nécessité militaire ou d'ordre public, le Ministre des Travaux Publics peut déclarer zone prohibée ou zone réglementée une partie quelconque de territoire marocain ; il peut également déclarer zone dangereuse une région au-dessus de laquelle certaines activités peuvent constituer un danger pour la sécurité de la circulation aérienne.

Aucun aéronef ne doit survoler une zone prohibée. Au-dessus des zones réglementées ou dangereuses les aéronefs doivent se conformer aux restrictions et modalités prévues.

Les limites des zones prohibées, réglementées et dangereuses ainsi que les restrictions et modalités de survol des deux dernières catégories, font l'objet de publications d'information aéronautique ou de NOTAM.

Si un pilote commandant de bord s'aperçoit que l'aéronef se trouve au-dessus d'une zone interdite ou au-dessus d'une zone réglementée ou dangereuse en contravention des conditions prescrites, il doit s'en éloigner, faire rapport au service le plus proche de contrôle de la circulation aérienne et atterrir à l'aérodrome désigné par ce service.

Article 73 : Zone d'instruction de vol

Aucun aéronef ne doit survoler les zones désignées par le Ministre des Travaux Publics comme zones d'instruction ou d'entraînement de vol ou zones réservées au vol rasant ou au vol acrobatique. Les limites de ces zones font l'objet de publications d'information aéronautique.

Article 74 : Prises de vues aériennes - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Le Ministre des Travaux Publics et des Communications peut interdire ou réglementer le transport et l'usage d'appareils de prises de vues à bord d'aéronef pendant le survol de tout ou partie du territoire marocain.

La prise de vues aériennes ne peut être effectuée que par le titulaire de l'autorisation d'exploitation de services de travail aérien prévue par l'article 122 du présent décret.

Un arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Communications précisera pour l'application du présent article, les conditions spéciales de délivrance et de forme de cette autorisation dont l'utilisation sera soumise au contrôle de l'administration.

Article 75 : Transports interdits (modifié par décret n° 2-01-332 du 04/07/2002).

Le transport de munitions ou de matériel de guerre ne peut être effectué par aucun aéronef au-dessus du territoire marocain ni par un aéronef marocain à destination de l'étranger sans une autorisation écrite du Ministre en charge de l'aviation civile

Les conditions de transport de tous articles, notamment les marchandises dangereuses, susceptibles de mettre en danger la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord, sont fixées par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

CHAPITRE II : REGLES DE LA CIRCULATION AERIENNE

Section I : Dispositions préliminaires

Article 76 : Champ d'application - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Tout aéronef se trouvant sur le territoire marocain ou circulant au-dessus de ce territoire doit observer les règles de circulation aérienne qui font l'objet du présent chapitre, ainsi que le système de feux et signaux qui y est visé. Ces règles seront également observées par les aéronefs militaires marocains à moins qu'elles soient incompatibles avec le caractère de leur mission.

Les aéronefs marocains qui se trouvent hors du Maroc doivent aussi observer les dites règles et le dit système de feux et signaux sauf prescriptions contraires de l'Etat survolé.

Article 77 : Responsabilité du Commandant

Le pilote commandant de bord qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de la conduite de l'aéronef conformément aux règles générales définies aux articles 78 à 92 sous réserve d'instructions contraires des services de contrôle de la circulation aérienne. Il décide, après vérification des conditions météorologiques et autres circonstances, de conduire le vol soit suivant les règles du vol à vue (V.F.R) soit suivant les règles du vol aux instruments (I.F.R.). Il ne peut déroger à ces diverses règles que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.

Le pilote commandant de bord tant qu'il a le commandement de l'aéronef décide en dernier ressort de son utilisation.

Le pilote commandant de bord est tenu, sous sa responsabilité de se conformer aux instructions reçues des services compétents du contrôle de la circulation aérienne.

Aucune disposition du présent chapitre ne saurait exonérer le pilote commandant de bord, un membre quelconque de l'équipage, le propriétaire ou l'affrèteur de l'aéronef des conséquences d'une négligence dans la vigilance et les précautions requises en aviation ou spécialement dans un cas particulier.

SECTION II : Préparation de vol

Article 78 : Préparation par le Commandant

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord prend connaissance de tout renseignement disponible utile pour le vol projeté. Pour un vol hors des abords immédiats de l'aérodrome et pour tout vol aux instruments (IFR) il doit étudier les bulletins et prévisions météorologiques concernant la route à suivre et les escales, les aides à la navigation et l'état de ces facilités ainsi que des aérodromes, les règles et procédures de contrôle relatives au vol envisagé.

Le pilote commandant de bord fournit à l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne, lorsque le présent décret le prescrit, tous renseignements concernant tout ou partie d'un vol projeté sous forme d'un plan de vol soit avant le départ soit au cours du vol.

Article 79 : Plan de vol

Un plan de vol est obligatoirement déposé avant tout vol aux instruments (IFR) effectué dans un espace aérien contrôlé sur des routes ou régions à services consultatifs ou dans d'autres parties de l'espace aérien où les services de la circulation aérienne l'exigent.

Le Ministre des Travaux Publics peut aussi exiger, afin de faciliter le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage ou comme préavis d'identification, le dépôt d'un plan de vol avant tout vol au-dessus de certaines régions, le long de certaines routes ou en cas de franchissement de frontières. Cette prescription doit faire l'objet d'une publication d'information aéronautique ou d'un NOTAM.

Le contenu d'un plan de vol, son établissement, ses modifications et sa clôture font l'objet d'un arrêté du Ministre des Travaux Publics.

SECTION III : Règles générales de circulation

Article 80 : Interdictions

Il est interdit de conduire un aéronef de façon négligente ou imprudente, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses occupants, des personnes ou des biens à la surface.

Il est interdit d'exécuter des acrobaties lorsqu'il peut en résulter un danger pour la circulation aérienne. Sauf permission écrite du Directeur de l'Air, aucune acrobatie ne sera exécutée au-dessus des villes, de zones fortement peuplées ou de rassemblement de personnes en plein air. Un arrêté du Ministre des Travaux Publics fixe les règles de sécurité à observer dans l'exécution d'acrobaties.

Il est interdit à toute personne se trouvant sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants de conduire un aéronef ou de faire fonction de membre d'équipage.

Article 81 : Hauteurs minima.- (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Sauf autorisation du Directeur de l'Air, un vol au-dessus des villes, zones très peuplées ou rassemblement de personnes en plein air ne peut être effectué qu'à une hauteur permettant en cas d'urgence un atterrissage qui ne mette en danger ni les personnes ni les biens à la surface.

Sous réserve du paragraphe I du présent article un aéronef ne peut voler au-dessus de villes, zones très peuplées ou rassemblement de personnes à des hauteurs inférieures à 500 mètres le jour et 1000 mètres la nuit et partout ailleurs à des hauteurs inférieures à 250 mètres le jour et 500 mètres la nuit, hauteurs calculées au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef.

Ces hauteurs minima ne s'appliquent pas :

- a. aux décollages, manoeuvres d'approche et d'atterrissage à partir du moment où l'aéronef est entré en contact avec le contrôle d'approche;
- b. aux cas de force majeure;
- c. à des vols de travail aérien effectués conformément à une autorisation générale ou spéciale du Directeur de l'Air;
- d. à des vols d'entraînement au-dessus des zones désignées à cet effet par le Directeur de l'Air.

Article 82 : Jet

Aucun objet ou matière pouvant constituer un danger pour les personnes et biens à la surface ne sera jeté ou lancé d'un aéronef.

Sont exceptés de cette interdiction :

- a. le lest de sable fin ou d'eau
- b. en cas de nécessité les carburants ou autres objets devenus dangereux, le jet devant avoir lieu au dessus d'une région où il ne peut constituer un danger.
- c. au cours d'opérations de sauvetage, des approvisionnements et objets d'équipement.

Le Directeur de l'Air peut aussi autoriser en prescrivant les mesures de sécurité nécessaires, le largage d'objets de toute nature y compris des envois postaux en des endroits peu accessibles ou en des circonstances spéciales, ainsi que le jet de produits divers à l'occasion de travaux aériens agricoles.

Article 83 : Opérations diverses

Ne peuvent être effectuées qu'avec l'autorisation du Directeur de l'Air et conformément aux conditions fixées :

- la descente de personnes en parachute, sauf en cas de force majeure.
- Le remorquage d'objets.
- L'enlèvement de personnes ou d'objets à la surface par un aéronef en vol.

SECTION IV : Prévention des abordages

Article 84 : Vigilance nécessaire

La vigilance nécessaire du personnel de conduite d'un aéronef ne doit se relâcher à aucun moment en vue de déceler les risques d'abordage. Aucune disposition du présent chapitre ne dispense le pilote commandant de bord de l'obligation de prendre les mesures les meilleures pour éviter un abordage.

Article 85 : Proximité

Aucune manoeuvre en vol ne doit être effectuée à proximité d'un autre aéronef à une distance telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage ; sous réserve du paragraphe 2 ci-après, aucun aéronef ne doit évoluer en l'air à moins de 500 mètres horizontalement et 150 mètres verticalement d'un autre aéronef.

Des aéronefs ne voleront en formation qu'après entente préalable des commandants de bord et notification aux services de la circulation aérienne et seulement de jour et dans des conditions météorologiques V.M.C.

Article 86 : Priorité de passage

L'aéronef qui a priorité de passage conserve son cap et sa vitesse et celui qui est obligé de lui laisser le passage doit éviter de passer au-dessus ou au-dessous ou de voler par le travers, à moins qu'il ne passe à bonne distance.

Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque, s'il y a risque d'abordage, chacun modifie son cap vers la droite.

Lorsque deux aéronefs suivent des routes convergentes à peu près à la même altitude, celui qui a l'autre aéronef à sa droite doit lui céder le passage étant entendu que les aéronefs plus lourds que l'air cèdent le passage aux moins lourds que l'air ; les dirigeables aux planeurs et ballons, les planeurs aux ballons et les aéronefs motopropulsés aux aéronefs remorquant d'autres aéronefs ou objets.

L'aéronef qu'un autre aéronef est en train de dépasser a priorité de passage et l'aéronef dépassant qu'il soit en montée, en descente ou en vol horizontal doit lui laisser le passage en modifiant son cap vers la droite ; cette obligation subsiste tant qu'il n'a pas entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.

Au sens du présent paragraphe, un aéronef dépassant est celui qui approche d'un autre aéronef par l'arrière suivant une trajectoire formant un angle de 70° avec le plan de symétrie de ce dernier, c'est-à-dire dans une position telle, par rapport à l'autre aéronef, que de nuit il serait dans l'impossibilité de voir l'un quelconque des feux de navigation avant de cet aéronef.

SECTION V : Circulation sur les aérodromes et leurs abords

Article 87 : Règle générale

Tout pilote commandant de bord, manoeuvrant un avion sur un aérodrome quelconque ou à ses abords que ce soit ou non à l'intérieur de la zone de circulation de cet aérodrome doit :

- Surveiller la circulation d'aérodrome de façon à éviter toute collision.
- S'intégrer dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolution ou se tenir complètement à l'écart.
- Effectuer tout virage à gauche au cours d'une approche en vue d'atterrir ou après décollage, sauf instruction différente prescrite par le Directeur de l'Air en ce qui concerne un aérodrome donné ou reçue du contrôle de la circulation aérienne par radio, signaux optiques ou autres.
- Atterrir ou décoller, autant que possible, face au vent sauf si la sécurité ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

Au sens du présent article, la zone de circulation d'aérodrome est l'espace aérien de dimensions définies établi autour d'un aérodrome en vue de la protection de la circulation d'aérodrome.

Article 88 : Atterrissage et décollage

Un aéronef en vol ou manoeuvrant au sol ou sur l'eau doit laisser le passage libre à tout aéronef en train d'atterrir ou en cours d'approche finale.

Lorsque deux aéronefs plus lourds que l'air s'approchent d'un aérodrome en vue d'atterrir, celui que se trouve à l'altitude la plus élevée doit céder le passage à l'aéronef se trouvant à une altitude inférieure sans que celui-ci puisse se prévaloir de cette règle pour se placer devant un autre aéronef effectuant son approche finale ou pour le dépasser. Toutefois, les aéronefs motopropulsés doivent céder le passage au planeurs.

Un aéronef sachant qu'un autre aéronef est contraint de faire un atterrissage d'urgence, doit lui laisser le passage.

Un aéronef sur le point de décoller ne tentera pas de le faire tant qu'il existera un risque évident d'abordage avec d'autres aéronefs.

Article 89 : Aérodromes contrôlés

Sur les aérodromes où une tour de contrôle est en service, le pilote commandant de bord d'un aéronef engagé dans la circulation d'aérodrome doit :

Garder une écoute continue sur les fréquences autorisées pour les communications avec le contrôle de la circulation aérienne ou si cela n'est pas possible veiller à recevoir toutes instructions qui pourraient être transmises par signaux optiques, et

Obtenir par radio ou signaux optiques une autorisation préalable pour toute manoeuvre avant ou pendant la circulation au sol, l'atterrissage ou le décollage.

Article 90 : Aérodromes et terrains sans pistes

Sur les aérodromes et terrains d'atterrissage où il n'existe pas de pistes ou lorsque la circulation des aéronefs n'est pas limitée à des pistes préparées le pilote commandant de bord doit, à l'atterrissage et au décollage observer autant que possible les règles suivantes :

- Lors de l'atterrissage ou du décollage, un espace raisonnable doit être laissé à la droite d'un autre aéronef qui atterrit ou décolle,
- Les manoeuvres au sol doivent normalement être effectuées dans la direction de l'atterrissage.

Toutefois, la zone d'atterrissage peut être traversée à condition que tous les virages soient exécutés à gauche et que le passage soit laissé libre pour tout aéronef atterrissant ou décollant.

Article 91 : Suspension d'application des règles du présent chapitre

Le Directeur de l'Air, peut en ce qui concerne certains aérodromes ou terrains d'atterrissage, suspendre, en tout ou en partie, l'application des règles du présent chapitre.

Article 92 : Manoeuvre sur l'eau - (modifié par décret n° 851-67 du 26/1/1970)

Tout aéronef en vol, manoeuvrant près de la surface de l'eau, amerrissant ou décollant doit, autant que possible, se tenir à distance de tous navires et éviter d'entraver leur navigation.

Tout aéronef sur l'eau doit se conformer au Règlement International pour prévenir les abordages en mer annexé à l'acte final de la conférence de Londres de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

En outre, les règles suivantes doivent être observées par tout aéronef à l'égard d'autres aéronefs et des navires :

Lorsque deux aéronefs et un navire approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque d'abordage, les aéronefs doivent évoluer avec précaution en tenant compte des circonstances, notamment des possibilités des aéronefs ou du navire.

Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un navire suivent des routes convergentes, l'aéronef qui a un autre aéronef ou un navire à sa droite doit céder le passage et se tenir à distance.

Lorsqu'un aéronef se rapproche de face ou presque d'un autre aéronef ou d'un navire, il doit modifier son cap vers la droite et se tenir à distance.

Un aéronef ou un navire dépassé a la priorité de passage et l'aéronef dépassant doit modifier son cap vers la droite et se tenir à distance.

SECTION VI : Vol à vue (VFR)

Article 93 : Interdiction - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Sauf autorisation du contrôle de la circulation aérienne aucun aéronef en vol à vue (VFR) ne doit décoller d'un aéroport situé dans une zone de contrôle ni y atterrir, ni pénétrer dans la zone ou le circuit de circulation d'un aéroport lorsque la visibilité au sol est inférieure à 8 km et le plafond inférieur à 450 m.

La visibilité au sol est appréciée par un observateur au sol accrédité à cet effet et à défaut par le pilote commandant de bord sous sa responsabilité.

La visibilité en vol est appréciée à partir du poste de pilotage par le pilote commandant de bord qui doit tenir compte des conditions météorologiques, de l'éclat du soleil et de toute autre condition qui peut limiter la visibilité.

Sans une autorisation expresse du Directeur de l'Air, aucun vol à vue ne peut être effectué entre le coucher et le lever du soleil, ni au dessus du niveau de vol 200.

Article 94 : Vol VFR dans un espace contrôlé - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Sauf autorisation de l'organe compétent de contrôle de la circulation aérienne aucun vol à vue ne peut être effectué à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé à quelque altitude que ce soit, lorsque la visibilité en vol est inférieure à 8 km et si la distance de l'aéronef par rapport aux nuages n'est pas au moins égale à 1,5 km horizontalement et à 300 m verticalement.

Article 95 : Vol VFR hors d'un espace contrôlé - (modifié par décret n° 851-67 du 21/01/1970)

Un vol à vue peut être effectué hors d'un espace contrôlé :

- a. à une altitude égale ou inférieure à 900m au-dessus du niveau moyen de la mer ou à 300m au-dessus du sol si cette dernière valeur est plus élevée, à condition que la visibilité en vol soit égale ou supérieure à 1,5 km et que l'aéronef soit hors des nuages et en vue du sol ou de l'eau. Toutefois, un hélicoptère peut voler dans cette portion de l'espace lorsque la visibilité est inférieure à 1,5 km à condition que sa vitesse permette au pilote commandant de bord de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter un abordage, et
- b. à une altitude supérieure à 900m au-dessus du niveau moyen de la mer ou à 300m au-dessus du sol si cette dernière valeur est plus élevée, à condition que la visibilité en vol soit égale ou supérieure à 8km et que la distance de l'aéronef par rapport aux nuages soit au moins égale à 1,5 km horizontalement et 300m verticalement.

Tout vol VFR en palier à une hauteur égale ou supérieure à 900m au-dessus de la surface, sera effectué suivant un des niveaux de croisière correspondant à sa route magnétique tels que ces niveaux seront fixés par arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Communications.

Article 96 : Poursuite en IFR d'un vol VFR

Un pilote commandant de bord qui effectue un vol à vue et désire continuer suivant les règles de vol aux instruments doit :

- a. s'il a déposé un plan de vol, transmettre les modifications à y apporter, ou
- b. dans le cas contraire, soumettre un plan de vol à l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne si le vol doit se poursuivre dans un espace aérien contrôlé, sur des routes ou en des régions à service consultatif ou dans telles autres parties de l'espace aérien désignées par l'organe de contrôle ; une autorisation de cet organe doit en outre être obtenue avant de pénétrer en vol aux instruments (IFR) dans un espace aérien contrôlé.

SECTION VII : Vols aux instruments (IFR)

Article 97 : Interdiction

Un pilote commandant de bord ne peut effectuer un vol aux instruments que si sa licence mentionne une telle qualification dûment délivrée ou validée par le Directeur de l'Air.

Un aéronef ne peut être piloté selon les règles de vol aux instruments s'il n'est pas équipé des instruments prescrits par le Directeur de l'Air et des appareils de radionavigation appropriés à la route à suivre.

Article 98 : Hauteurs de vol minima

Sauf autorisation spéciale du Directeur de l'Air, un vol aux instruments ne doit pas être effectué, sauf pour les atterrissages et les décollages à une hauteur inférieure à 500m au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km de l'aéronef en vol.

Tout autre hauteur minimum qui pourrait être fixée par le Directeur de l'Air pour certaines routes ou parties de routes fera l'objet de publications d'information aéronautique ou du NOTAM.

Article 99 : Vol IFR en espace contrôlé - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

A l'intérieur d'un espace contrôlé :

1. Avant d'effectuer un vol ou une partie de vol IFR, une autorisation devra être obtenue de l'organe compétent de la circulation aérienne après dépôt d'un plan de vol.
2. Pendant un vol IFR :

Aucune modification ne sera apportée au plan de vol, sauf dans les cas prévus.

Des comptes rendus de position indiquant l'heure et le niveau de croisière seront transmis à l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne, soit au moment du passage au-dessus de points préétablis ou spécifiés, soit à des intervalles prescrits; sera également notifié à cet organe le moment où l'aéronef quitte l'espace contrôlé correspondant ou atterrit.

Une écoute doit être assurée sur la fréquence radio appropriée et il devra être possible d'établir en cas de besoin une communication bilatérale avec l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne.

Les niveaux de croisière utilisés par les aéronefs évoluant en IFR dans un espace aérien contrôlé sont ceux visés à l'article 95.

Article 100 : Interruption de communication radio électrique.

Si la liaison radio électrique est interrompue, le pilote de l'aéronef doit :

1. dans des conditions météorologiques permettant un vol à vue, poursuivre son vol conformément aux règles de vol VFR et atterrir à l'aérodrome le plus approprié et,
2. dans des conditions météorologiques ne permettant pas un vol à vue poursuivre son vol en se conformant au plan de vol et en s'efforçant d'arriver à l'aérodrome d'atterrissage indiqué à une heure aussi proche que possible de l'heure prévue.

Article 101 : Vol IFR hors d'espace contrôlé

Sauf au cours des montées et des descentes, un aéronef effectuant un vol IFR hors de tout espace aérien contrôlé, volera à un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique comme il est spécifié à l'article 95.

Article 102 : Poursuite en VFR d'un vol IFR

Un pilote qui décide de poursuivre un vol IFR en VFR s'il a déposé un plan de vol, avise l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne que le vol IFR est annulé et notifie les modifications à apporter au plan de vol.

Si le pilote se trouve dans des conditions météorologiques de vol VFR il n'annulera pas son vol IFR à moins qu'il ne prévoie que le vol se poursuivra pendant un temps assez long dans des conditions ininterrompues de vol à vue et qu'il n'ait l'intention de le poursuivre dans ces conditions.

Article 103 : Vol IFR fictif

Un vol dans des conditions fictives de vol aux instruments ne peut être effectué que :

- a. si l'aéronef est équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement ; et
- b. si le second poste de pilotage est occupé par un pilote compétent, agissant comme pilote de sécurité et disposant d'une vue suffisante dans toutes les directions ou communiquant avec un observateur à bord dont le champ de vision complète le sien de façon satisfaisante.

SECTION VIII : Feux et Signaux

Article 104 : Feux réglementaires

Entre le coucher et le lever du soleil ou pendant toute autre période que le Directeur de l'Air pourrait fixer entre le coucher et le lever du soleil, tous les aéronefs en vol ou évoluant sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome ainsi que tous les aéronefs à flot porteront des feux conformes aux prescriptions de la réglementation internationale en vigueur. Ils ne porteront aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux réglementaires.

Article 105 : Signaux

Les signaux utilisés pour la circulation aérienne et leur signification seront conformes aux prescriptions de la réglementation internationale en vigueur.

Tout pilote commandant de bord, dès qu'il aperçoit ou reçoit un de ces signaux prend toute disposition nécessaire pour se conformer aux instructions correspondantes.

Les signaux ne seront utilisés qu'aux fins prévues et aucun autre signal qui risque d'être confondu avec ceux-ci ne sera utilisé.

TITRE VI : DES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION

Article 106 : Définition

Aux fins du présent titre est qualifié "accident d'aviation" tout événement lié à l'utilisation d'un aéronef civil survenant entre le moment où une personne prend place à bord d'un aéronef avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes montées dans l'aéronef sont descendues et au cours duquel :

- a. une ou plusieurs personnes sont tuées ou grièvement blessées du fait qu'elles se trouvaient soit dans l'aéronef soit en contact direct avec celui-ci ou avec un objet qui y est fixé; ou
- b. l'aéronef subit des dégâts importants.

Article 107 : Accident au Maroc

Tout accident d'aviation survenant sur le territoire marocain est notifié sans délai et par les moyens les plus rapides à la Direction de l'Air. Cette obligation incombe au pilote commandant de bord ou à un membre de l'équipage et, à défaut soit au commandant de l'aérodrome le plus voisin du lieu de l'accident, soit à l'Autorité locale civile ou militaire. Doit être également prévenue l'Autorité Judiciaire dans le ressort de laquelle l'accident s'est produit.

L'autorité locale ou le commandant d'aérodrome, suivant le cas, prendra dès que possible toutes mesures utiles pour assurer sur place la garde de l'appareil et de son contenu et la conservation des indices nécessaires à l'enquête et pour éviter tout pillage ou détérioration.

Un enquêteur désigné par le Directeur de l'Air, procède dès que possible, à une enquête de première information et envoie dans les six jours après l'accident, un rapport à la Direction de l'Air.

Les premiers renseignements à notifier, la conduite de l'enquête de première information, ainsi que la forme et le contenu du rapport font l'objet d'un arrêté du Ministère des Travaux Publics.

Article 108 : Commission d'enquête - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Après examen du rapport d'enquête de première information, le Ministre des Travaux Publics peut, si l'accident revêt un caractère international ou s'il présente une gravité exceptionnelle ou si des renseignements techniques peuvent être ainsi obtenus instituer une commission d'enquête, dont il fixe la composition et les modalités de fonctionnement .

Article 109 : Publicité du rapport

Le Ministre des Travaux Publics peut s'il l'estime utile ou nécessaire, rendre public tout ou partie du rapport de première information ou du rapport de la commission d'enquête.

Article 110 : Sanctions

S'il résulte du rapport d'enquête que l'accident a pour cause une infraction à la réglementation en vigueur en matière de navigation aérienne, le Ministre des Travaux Publics prend les sanctions administratives ou disciplinaires prévues pour ce cas sans préjudice des poursuites pénales éventuelles et des réparations civiles s'il y a lieu.

Article 111 : Accident au Maroc d'un aéronef étranger

En cas d'accident survenant au Maroc à un aéronef étranger le Ministre des Travaux Publics en informe l'Etat d'immatriculation dans les délais les plus courts et par les moyens les plus rapides, en lui notifiant tous renseignements en sa possession, complétés ultérieurement si cela est nécessaire.

Si l'Etat d'immatriculation fait connaître son intention de se faire représenter à l'enquête et demande que l'aéronef, son contenu et tout indice soient conservés intacts jusqu'à l'arrivée de ce représentant, le Directeur de l'Air prend toutes dispositions possibles pour donner satisfaction à cette demande y compris toutes facilités d'accès à l'aéronef et à son contenu et aux preuves matérielles. Toutefois, si l'aéronef ou son contenu se trouve, en totalité ou en partie, dans une zone à laquelle le gouvernement marocain juge impossible de permettre l'accès, le Directeur de l'Air assurera leur transport en un endroit où l'accès pourra être autorisé.

Le représentant accrédité par l'Etat d'immatriculation participe à l'enquête. Si le Directeur de l'Air l'estime désirable, ce représentant peut être délégué, pour tout ou partie, à la conduite de l'enquête. Le rapport comportant les conclusions de l'enquête est adressé dès que possible par le Ministre des Travaux Publics à l'Etat d'immatriculation.

Article 112 : Information judiciaire

Si une information judiciaire est ouverte conformément aux dispositions du dahir n° 1-58-261 du 1er Chaâbane 1378 (10 février 1959) formant code de procédure pénale, l'enquêteur technique communique aux Autorités Judiciaires sur leur demande, tous renseignements en sa possession au sujet de l'accident.

Article 113 : Aéronef marocain accidenté hors du Maroc

Si un aéronef marocain a un accident hors du territoire marocain, sans préjudice de la notification qui serait faite par l'Etat où a eu lieu l'accident le pilote commandant de bord ou a défaut un membre de l'équipage, si l'un ou l'autre est en état de le faire ou encore le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur, doit aviser ou faire aviser immédiatement la Direction de l'Air.

Si l'Etat où a eu lieu l'accident est membre de l'OACI, le Ministre des Travaux Publics, aussitôt informé de l'accident peut désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête conduite par cet Etat et peut demander que l'aéronef, son contenu et tout indice soient conservés intacts jusqu'à l'arrivée de ce représentant.

Si l'Etat où a eu lieu l'accident n'est pas membre de l'OACI, le Ministre des Travaux Publics s'efforce d'obtenir la participation d'un représentant à l'enquête.

Si l'accident a eu lieu en mer ou si le lieu de l'accident ne peut être établi avec certitude, le Ministre des Travaux Publics désigne un enquêteur chargé de réunir tous renseignements possibles et de lui faire un rapport.

Article 114 : Echange de renseignements

Pour les besoins d'une enquête conduite au Maroc, le Ministre des Travaux Publics peut demander à tout Etat membre de l'OACI les renseignements dont il dispose. Cet Etat en fournissant des renseignements a le droit de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête et de recevoir copie des parties du rapport susceptibles de l'intéresser. De même, si un Etat membre de l'OACI demande aux Autorités Marocaines à l'occasion d'une enquête, des renseignements en leur possession, le Directeur de l'Air les fournit et peut désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

DEUXIEME PARTIE

SERVICES AERIENS

TITRE PREMIER : DEFINITIONS ET REGLES GENERALES

Article 115 : Catégorie de services aériens

Pour l'application du présent décret, les services que peuvent assurer des aéronefs rentrant dans l'une des trois catégories suivantes :

- Services aériens de transport public, réguliers ou non-réguliers intérieurs ou internationaux.
- Services de travail aérien
- Services aériens privés.

Article 116 : Transport public

Les services aériens de transport public ont pour objet le transport contre rémunération de personnes, de fret ou de courrier.

Sont réputés services aériens réguliers de transport public, ceux qui assurent par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés et conformément à des horaires préétablis et publiés ou avec une fréquence et une régularité telles que ces vols constituent une série systématique.

Sont réputés services aériens non-réguliers de transport public, ceux qui ne réunissent pas toutes les caractéristiques énumérées au paragraphe ci-dessus.

Les services de transport aérien soit réguliers, soit non-réguliers, sont dits internationaux, s'ils empruntent l'espace aérien de deux ou plusieurs Etats.

Article 117 : Travail aérien

Sont réputés services de travail aérien tous vols exécutés pour autrui et ayant notamment pour objet la prise de vues aériennes photographiques ou cinématographiques; des relevés aérotopographiques, le jet d'objets ou de matières pour des fins agricoles ou d'hygiène publique ; toutes formes de réclame, publicité ou propagande, telles que panneaux remorqués, écritures célestes, haut-parleurs à bord, des fins éducatives ou scientifiques, telles que exploration du sol ou du sous-sol, étude des ouragans et des cyclones, vols d'acridiens ou d'oiseaux migrateurs, l'enseignement de vol dans les écoles d'aviation dûment autorisées, le transport de personnes, comme baptême de l'air au cours de manifestations publiques d'aviation.

Article 118 : Services aériens privés

Sont réputés services aériens privés tous vols exécutés sans rémunération et ayant pour objet, le tourisme, le travail aérien, agricole ou autre, effectué pour le bénéfice exclusif du propriétaire de l'aéronef, le service particulier d'une entreprise, autre qu'une entreprise de transport public, ou d'une personne propriétaire de ou des aéronefs utilisés, l'entraînement en vol de pilotes en vue d'obtenir une licence supérieure.

Article 119 : Entreprise

Les services aériens de transport public et de travail aérien ne peuvent être assurés que par des entreprises dûment autorisées par le Ministre des Travaux Publics.

Les services aériens privés, autre que les aéro-clubs et les écoles d'aviation n'ont besoin d'aucune autorisation à condition de se conformer aux dispositions du présent décret.

Est réputée entreprise de transport public par air toute personne physique ou morale qui effectue habituellement du transport par aéronefs contre rémunération.

Est réputée entreprise de travail aérien toute personne physique ou morale qui effectue pour autrui contre rémunération divers travaux à l'aide d'aéronefs.

Article 120 : Exploitants

Sont considérés comme exploitants d'aéronef destiné à l'un quelconque des services aériens énumérés à l'article 115:

L'entreprise titulaire d'une autorisation d'exploitation de service de transport public ou de travail aérien.

Le propriétaire, inscrit sur le registre d'immatriculation, de l'aéronef qu'il utilise soit personnellement soit par l'intermédiaire de préposés, à moins que ce registre ne mentionne le nom d'un exploitant.

Le fréteur d'un aéronef qui s'est réservé la conduite technique de l'aéronef et la direction de l'équipage sur lequel il conserve autorité.

L'affréteur d'un aéronef si le contrat d'affrètement stipule qu'il assume toutes les obligations d'un exploitant et qu'il a le droit de donner des ordres à l'équipage pendant toute la durée de l'affrètement.

Le locataire d'un aéronef sans équipage, qui en assure la conduite technique avec un équipage de son choix.

Article 121 : Préposés

Est réputé préposé d'un exploitant tout agent ou employé de cet exploitant qui agit au nom et pour le compte de celui-ci, au cours de l'exercice de ses fonctions, que ce soit ou non dans les limites de ses attributions.

Article 122 : Autorisation d'exploitation - (modifié par décret n°2-99-1077 du 04/05/2000)

Les services réguliers de transport public doivent faire l'objet d'une autorisation d'exploitation ou d'une concession d'une durée fixée par contrat. Les services non-réguliers de transport public et les services de travail aérien font l'objet d'une autorisation d'exploitation.

Pour obtenir une autorisation d'exploitation, une entreprise de transport public et de travail aérien doit fournir au Ministre en charge de l'aviation civile toutes informations sur le service proposé et satisfaire aux conditions posées par le Ministre en ce qui concerne d'une part les garanties techniques, telles que celles requises pour l'obtention du certificat technique d'exploitation et d'autre part les garanties financières pour une exploitation sûre et efficace conformément aux dispositions du présent décret.

Les services de transport public et de travail aérien doivent être assurés par des entreprises ayant obtenu le certificat technique d'exploitation délivré par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Pour l'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien, les entreprises doivent répondre aux conditions d'un cahier des charges établi par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Au cas où une entreprise contreviendrait aux dispositions du présent décret ou de l'autorisation d'exploitation, ou si l'intérêt public l'exige, le Ministre en charge de l'aviation civile, peut prononcer la suspension ou le retrait de l'autorisation.

Un arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile, fixe les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation, aux garanties techniques et financières, à la forme et la durée de l'autorisation ainsi qu'à son renouvellement qui peut être refusé ou assorti de conditions particulières.

Article 123 : Cession de services

Une entreprise titulaire d'une autorisation relative à des services de transport public ou de travail aérien ne peut conclure avec une autre entreprise un accord pour que celle-ci assure tout ou partie du service autorisé sans qu'un tel accord ne soit approuvé par le Ministre des Travaux Publics.

Article 124 : Admission d'aéronefs étrangers - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Les aéronefs immatriculés dans un Etat étranger ne peuvent exercer au Maroc d'activités contre rémunération qu'aux termes d'accords ou conventions conclus entre le Maroc et l'Etat d'immatriculation ou aux termes d'une autorisation spéciale et temporaire accordée par le Ministre des Travaux Publics.

En l'absence d'accord, convention ou autorisation prévoyant le genre d'activités envisagés, un aéronef immatriculé dans un Etat étranger doit pour entrer au Maroc formuler une demande d'autorisation quinze jours avant la date prévue pour son atterrissage et obtenir cette autorisation. Ce

délai peut être réduit à 24 heures lorsqu'il s'agit de transport à des fins humanitaires ou en cas de nécessité impérieuse.

En ce qui concerne les aéronefs immatriculés dans un Etat étranger qui désirent entrer au Maroc aux fins de tourisme ou d'autres activités ne donnant pas lieu à rémunération, ainsi que tous aéronefs immatriculés dans un Etat étranger qui désirent seulement survoler le territoire marocain sans y atterrir ou y faire seulement des escales techniques, ces aéronefs doivent, sous réserve d'accords internationaux ou d'autorisations accordées conformément au présent décret:

- a. donner préavis de leur intention, soit directement à la Direction de l'Air, soit par voie diplomatique, au moins vingt quatre heures avant le départ de l'aéronef de l'étranger, le préavis doit mentionner : marques de nationalité et d'immatriculation, type d'aéronef, nom du pilote, noms et nationalité des passagers le cas échéant, aérodrome d'escale technique s'il y a lieu, heure probable d'arrivée. La notification d'un plan de vol aux services de contrôle de la circulation aérienne dans le même délai tiendra lieu de préavis.
- b. remplir les conditions prévues à l'article 67.
- c. se conformer aux dispositions des lois et règlements marocains en matière de douane, immigration, police et hygiène.
- d. être assurée pour dommages aux tiers à la surface, conformément aux dispositions du titre IV de la présente partie.

Article 125 : Contrôle - (modifié par décret n° 2-99-1077 du 04/05/2000)

L'exploitation technique et économique ainsi que les conditions de travail des entreprises marocaines de services de transport public et de travail aérien et des organismes de maintenance et de production aéronautique sont soumises au contrôle de la Direction de l'Aéronautique Civile.

Ce contrôle peut être exercé, en vol ou au sol par des inspecteurs de l'aéronautique civile désignés par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Les entreprises et les organismes susvisés doivent sur demande des inspecteurs chargés du contrôle, leur communiquer tous documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

Les attributions et les qualifications des inspecteurs de l'aéronautique civile sont définies par un arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

Le Ministre en charge de l'aviation civile peut déléguer certaines de ces attributions de contrôle à un organisme technique dûment habilité à cet effet.

Article 126 : Réquisition

Sans préjudice des dispositions en vigueur, en cas de calamité publique ou de nécessité impérieuse, le Gouvernement peut réquisitionner les aéronefs des entreprises marocaines de transport aérien public et de travail aérien qui doivent mettre à la disposition du Gouvernement les équipages de personnel navigant et le personnel à terre, nécessaires pour leur utilisation.

TITRE II : SERVICES AERIENS DE TRANSPORT PUBLIC

CHAPITRE PREMIER : TRANSPORTS INTERIEURS ET INTERNATIONAUX

Article 127 : Transports intérieurs

Les services aériens de transport public entre deux points quelconques du territoire marocain sont assurés par des entreprises marocaines.

Article 128 : Transports internationaux - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Les services aériens internationaux de transport aérien, en provenance ou à destination du Maroc, peuvent être assurés par des entreprises marocaines, étrangères ou internationales.

L'admission d'entreprises étrangères sur des services internationaux réguliers ou non-réguliers est autorisée par le Ministre des Travaux Publics conformément aux termes des conventions et accords multilatéraux ou bilatéraux, conclus par le Maroc.

Les entreprises étrangères, dont l'Etat d'origine n'a pas conclu avec le Maroc d'accord aérien, peuvent cependant obtenir une autorisation pour l'exploitation de services réguliers internationaux sur certaines lignes, à condition que l'Etat d'origine de ces entreprises accorde la réciprocité aux entreprises marocaines, et à condition qu'un nouveau service ne soit pas de nature à causer une concurrence ruineuse pour les entreprises marocaines.

Dans le cas de services étrangers non-réguliers, l'autorisation ne sera pas accordée, si le service envisagé constitue une concurrence déloyale aux entreprises qui assurent des services réguliers de transport aérien.

Les entreprises internationales auxquelles le Maroc serait partie exerceront leurs activités au Maroc dans les conditions prévues par leur statut d'établissement.

Article 129 : Itinéraires

Les itinéraires des services aériens réguliers de transport public et les points desservis par des services aériens non-réguliers doivent être approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

Les entreprises marocaines de services réguliers de transport public ont un droit de préférence pour effectuer des vols non-réguliers spéciaux ou affrétés, entre des points situés sur leurs propres itinéraires.

Si une entreprise de services aériens non-réguliers de transport public demande l'autorisation d'effectuer des vols entre des points desservis par une entreprise marocaine de services réguliers de transport public, l'autorisation ne sera donnée que si cette dernière n'est pas en mesure d'assurer le même service.

Il est interdit à une entreprise de services aériens non-réguliers de transport public d'effectuer régulièrement des vols entre des points desservis par une entreprise de services réguliers à des jours fixes de la semaine où avec une régularité telle, qu'ils peuvent constituer une série de vols réguliers.

Article 130 : Modification d'itinéraire

Aucune entreprise de services aériens réguliers de transport public ne peut modifier un itinéraire ou abandonner l'exploitation d'une route ou d'un tronçon de route sans en avoir obtenu au préalable l'autorisation du Ministre des Travaux Publics qui peut consulter les intéressés.

Toutefois, le Ministre des Travaux Publics peut autoriser, si cela est conforme à l'intérêt public, la suspension et la modification temporaire des services aériens.

Article 131 : Horaires

Les horaires d'exploitation des services aériens réguliers de transports public, fixant des heures de départ et d'arrivée à chaque terminus et à chaque escale doivent être approuvés par le Directeur de l'Air, mais, si dans les quatorze jours de leur soumission à ladite Direction, aucune observation n'a été formulée, l'exploitation peut commencer conformément à ces horaires.

Article 132 : Tarifs

Toute entreprise de services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux, doit soumettre ses tarifs pour passagers et taux de frêt au Ministre des Travaux Publics qui, en accord avec le Ministre des Finances les approuve avec ou sans modification ou en prescrit d'autres jugés plus appropriés ou plus raisonnables.

Les tarifs pour passagers et taux de frêt, ainsi approuvés, doivent être appliqués par toutes les entreprises exploitant les mêmes routes ou tronçons de routes, et aucune entreprise ne peut demander des prix différents de ceux résultant des tarifs et taux approuvés.

Si une entreprise marocaine de services aériens intérieurs ne se conforme pas aux dispositions du présent article, le Ministre des Travaux Publics peut interdire aux aéronefs d'une telle entreprise l'accès des aéroports marocains.

Au cas où une entreprise assurant des services aériens internationaux ne se conformerait pas à la présente disposition en ce qui concerne des tarifs ou taux afférents à des transports internationaux, la difficulté serait réglée conformément soit aux termes d'accords internationaux en vigueur, soit aux termes de l'autorisation d'exploitation accordée à cette entreprise.

Article 133 : Publication des services - (modifié par décret n° 2-99-1077 du 04/05/2000)

Les entreprises de services aériens réguliers de transport public doivent imprimer, publier et porter à la connaissance du public, les itinéraires, horaires, tarifs de passage et taux de frêt concernant leurs divers services, ainsi que toutes conditions fixées par le Ministre des Travaux Publics pour leur mise en application.

Il est interdit à quiconque, autre qu'une entreprise de services aériens réguliers de transport public, d'annoncer publiquement, par un moyen quelconque qu'il est disposé à transporter contre rémunération des personnes ou du fret entre des points déterminés et suivant des horaires fixes.

Toutefois, les entreprises de travail aérien peuvent publier des informations sur les services aériens qu'elles assurent.

Article 134 : Aéronefs utilisés - (modifié par décret n° 2-99-1077 du 04/05/2000)

Tous les aéronefs utilisés par les entreprises marocaines de transport public doivent être immatriculés au Maroc.

Pour l'exploitation des services aériens, les entreprises marocaines de transport public peuvent acquérir des avions dans le cadre d'un contrat de location-vente.

Les avions acquis doivent répondre aux conditions techniques fixées par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Au cas où par manque d'avion dûment prouvé une entreprise de transport public est obligée de louer ou d'affréter temporairement un avion immatriculé à l'étranger, une autorisation provisoire peut être accordée à cette entreprise selon des conditions fixées par le Directeur de l'Aéronautique Civile pour l'emploi d'un tel avion. Cette autorisation provisoire ne peut excéder une durée maximum de six mois.

Article 135 : Taxis aériens

(modifié par décret n° 2-79-180 du 12/05/1980 , décret n° 2-99-1077 du 04/05/2000 et décret n° 2-01-332 du 04/07/2002).

Les entreprises qui assurent des services aériens non-réguliers par taxis aériens à l'intérieur du Maroc sont assimilées à des entreprises de travail aérien à condition que les aéronefs utilisés n'aient pas une capacité supérieure à vingt sièges passagers ou à 2.000 kilogrammes pour le transport de fret. Toutefois, l'article 129, paragraphe 4 leur est applicable, ainsi que les pénalités prévues en cas d'infraction audit article.

Les tarifs de transport sont fixés d'un commun accord entre l'entreprise et le passager ou l'expéditeur.

Article 136 : Transport du courrier

Le Ministre des Postes, des Télégraphes et des Téléphones conclut avec les entreprises aériennes de transport public des contrats pour le transport du courrier, conformément aux dispositions des Conventions d' Union Postale Universelle.

Article 137 : Statistiques

Toute entreprise marocaine de services aériens, réguliers ou non-réguliers doit fournir à la Direction de l'Air, à certaines dates, des statistiques relatives au trafic, heures de vol, kilomètres parcourus, passagers et fret transportés, ainsi que les informations concernant le coût d'exploitation, la situation financière, les recettes et leur origine.

Les informations ainsi fournies qui intéressent la situation de l'entreprise ne doivent pas être divulguées publiquement.

CHAPITRE II : CONTRAT DE TRANSPORT, D'AFFRETEMENT ET DE LOCATION

Article 138 : Textes applicables

Sous réserve des dispositions du présent chapitre et de celles du titre VI de la partie II du présent décret les règles du dahir du 9 Ramadan 1331 (12 Août 1913) formant code de commerce relatives aux transports par terre et par eau, sont applicables aux transports par air.

Article 139 : Contrat de transport

Tout transport public par air donne lieu à un contrat, par lequel une personne physique ou morale, appelée transporteur, s'engage, moyennant un certain prix, à conduire par air d'un point à un autre soit des personnes, avec ou sans bagages enregistrés, soit des objets reçus d'un expéditeur pour être remis à une personne appelée destinataire.

Article 140 : Formes de contrat

Le contrat de transport de personnes par air est constaté par la délivrance d'un billet de passage. Le transport de bagages enregistrés peut être constaté soit sur le billet de passage, soit par un bulletin de bagages distinct.

Le Contrat de transport d'objets par air est constaté par une lettre de transport aérien, qui doit contenir les énonciations prévues à l'article 67 du dahir du 9 Ramadan 1331 (12 Août 1913) formant code de commerce.

S'il s'agit de transport international de personnes, de bagages enregistrés ou d'objets, le titre formant contrat de transport doit indiquer au moins, les points de départs de destination et au cas où ces deux points sont au Maroc, une escale à l'étranger et préciser que le transport est régi par la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et ses modifications ultérieures.

Le billet de passage, le bulletin de bagages et la lettre de transport aérien font foi, jusqu'à preuve du contraire de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence de titre ou l'irrégularité des mentions n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport.

Article 141 : Affrètement

Le contrat d'affrètement est un contrat par lequel une personne appelée fréteur qui a la disposition d'un aéronef, cède moyennant rémunération à une autre personne appelée affréteur l'utilisation de tout ou partie de la capacité de cet aéronef, soit pour un voyage ou une série de voyages, soit pour un certain temps.

Si le fréteur conserve la conduite technique de l'aéronef et la Direction de l'équipage sur lequel il conserve autorité, le fréteur est considéré comme l'exploitant de l'aéronef et l'affréteur comme le transporteur, à condition que le nom de ce dernier figure sur les divers documents constituant des contrats de transport.

Si l'affréteur assume toutes les obligations d'un exploitant aux termes du contrat d'affrètement et a le droit de donner des ordres à l'équipage pendant toute la durée de l'affrètement, l'affréteur est considéré comme exploitant et transporteur.

Article 142 : Location

Le contrat de location est un contrat par lequel le locateur cède, moyennant rémunération à une autre personne appelée locataire, l'utilisation de la capacité totale d'un aéronef sans équipage, soit pour un voyage, ou, une série de voyages, soit pour un certain nombre de kilomètres à parcourir, soit pour un certain temps.

Le locataire qui assume la conduite technique de l'aéronef avec un équipage de son choix est considéré comme l'exploitant de l'aéronef et transporteur pour tous les contrats de transport auxquels il est partie.

Article 143 : Forme du contrat

Les contrats d'affrètement et de location doivent, pour être opposables aux tiers, faire l'objet d'un écrit.

Lorsque la durée de l'affrètement est supérieure à trente jours, le contrat doit être noté sur le registre d'immatriculation.

CHAPITRE III : CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SERVICES AERIENS DE TRANSPORTS PUBLICS

Article 144 : Application du chapitre

Les articles du présent chapitre s'appliquent à tout exploitant d'entreprise marocaine de services aériens de transport public et à son personnel.

Article 144 (bis) : Exploitation technique des aéronefs - (décret n°2-99-1077 du 04/05/2000)

Un arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile fixe les conditions d'exploitation technique des aéronefs telles que préparation et exécution des vols, performances des aéronefs, équipements,

instruments de bord et documents de vol, équipements de communication et de navigation de bord des aéronefs et ce, en vue de se conformer aux normes internationales en la matière.

Article 145 : Organisation du Service

Tout exploitant doit posséder une organisation appropriée, comprenant un personnel expérimenté, des ateliers, équipements et autres installations et services, dans la mesure et aux lieux fixés par le Directeur de l'Air, afin de maintenir les aéronefs qu'il utilise en parfait état de vol.

Article 146 : Manuel d'entretien - (modifié par décret n° 851-67 du 26/1/1970)

Tout exploitant doit fournir au personnel d'entretien et tenir constamment à jour un manuel contenant les renseignements essentiels sur les méthodes d'entretien des diverses parties de l'aéronef, des instruments, de l'équipement et des accessoires, sur la rédaction des fiches d'entretien sur la fréquence des opérations de contrôle, de révision et d'inspection. Ce manuel est soumis pour accord au Directeur de l'Air, à qui un exemplaire à jour est régulièrement adressé. Le personnel d'entretien de l'exploitant doit se conformer aux prescriptions du manuel.

Article 147 : Instruction du personnel d'entretien

Tout exploitant doit veiller à ce que le personnel d'entretien reçoive une instruction appropriée et périodique sur les méthodes d'entretien à appliquer spécialement lors de la mise en service de matériel nouveau ; le programme d'entraînement est soumis à l'approbation du Directeur de l'Air.

Article 148 : Etats d'entretien

Tout exploitant doit tenir, pour les divers éléments des aéronefs en service des états complets indiquant le temps total de service, le temps écoulé depuis la dernière révision et depuis la dernière inspection. Ces états, qui sont à la disposition du Directeur de l'Air pour vérification, sont conservés pendant quatre vingt dix jours, à partir du retrait de service de l'élément auquel ils se rapportent.

Article 149 : Manuel d'exploitation

(modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970 et décret n°2-99-1077 du 04/05/2000)

Tout exploitant doit fournir à son personnel d'exploitation à titre de guide et tenir constamment à jour, un manuel d'exploitation contenant des renseignements complets sur la conduite des vols, et notamment les renseignements suivants :

Instruction indiquant les responsabilités du personnel, composition de l'équipage de conduite pour chaque tronçon de route, procédures d'urgence en vol, altitude minima de sécurité pour chaque route, minima météorologiques pour chaque aérodrome régulier, de dégagement ou de secours, circonstances d'écoute radio, équipement de navigation nécessaire, instructions détaillées pour le calcul des quantités de carburant et de lubrifiant nécessaires pour chaque route, manuel de route et toute autre information prescrite par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Le contenu du manuel d'exploitation est soumis au Directeur de l'Aéronautique Civile, à qui deux exemplaires à jour sont régulièrement adressés. Certaines parties de ce manuel d'exploitation sont approuvées par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Chaque membre du personnel d'exploitation employé par un exploitant doit se conformer entièrement aux instructions relatives à ses fonctions telles qu'elles sont prévues dans le manuel d'exploitation.

Article 150 : Relevé de vol

Tout exploitant doit tenir à jour les relevés des temps de vol de chaque membre du personnel d'exploitation employé par lui.

Article 151 : Vérification de l'aptitude du personnel

Tout exploitant d'une entreprise de services réguliers de transport public doit organiser un système de vérification approuvé par le Directeur de l'Air, pour s'assurer du maintien de la compétence des membres de son personnel d'exploitation.

Ce système doit comprendre deux épreuves par an à des intervalles de plus de quatre mois.

Article 152 : Qualification du Commandant de Bord pour une route déterminée

Un exploitant ne doit pas confier à un pilote les fonctions de Commandant de Bord d'un aéronef utilisé pour un service de transport public sur une certaine route ou un tronçon de route, à moins que ce pilote n'ait montré à l'exploitant ou à un pilote qualifié pour cette route et désigné par l'exploitant, qu'il possède une connaissance complète du terrain, des conditions météorologiques, des installations et facilités de navigation aérienne, des emplacements des facilités de recherches et sauvetage existant le long de cette route et aussi à moins qu'il n'ait démontré sa compétence pour utiliser les dispositions d'approche aux instruments sur les aérodromes qu'il est appelé à utiliser.

Le pilote ayant satisfait aux épreuves ci-dessus restera qualifié pendant douze mois à partir de la date à laquelle il aura effectué un vol en qualité de pilote entre les points extrêmes de la route.

Article 153 : Service à l'étranger

Tout exploitant assurant un service hors du territoire marocain doit s'assurer que :

- ses employés, agents et préposés savent qu'ils doivent à l'étranger se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats dans lesquels les aéronefs sont utilisés ;
- les pilotes connaissent les règlements et procédures en vigueur dans les régions qu'ils doivent traverser et en particulier ceux concernant les aérodromes et facilités à utiliser ;
- les autres membres de l'équipage de conduite connaissent les règlements et procédures se rapportant à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'aéronef.

Article 154 : Commandant de bord

Pour chaque vol, l'exploitant désigne un pilote comme commandant de bord.

Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité de l'aéronef, des membres de l'équipage, des personnes et du fret transportés. Il assure le maintien de la discipline de tous à bord et prend toutes mesures nécessaires à cet effet.

Si le pilote commandant de bord a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a commis une infraction à bord ou si une personne compromet par ses actes la sécurité de l'aéronef, de l'équipage, des passagers ou du fret, il a le droit d'imposer ou de faire imposer les mesures de coercition nécessaires pour garantir la sécurité. Il peut remettre cette personne aux autorités de la première escale, en même temps qu'un rapport contenant les éléments de preuve qu'il a pu réunir.

Le pilote commandant de bord peut empêcher l'embarquement de personnes en conditions physiques susceptibles de porter préjudice à l'ordre et à la sécurité pendant le vol ; il peut aussi débarquer de telles personnes.

Le pilote commandant de bord établit les actes de naissances ou de décès survenus à bord pendant le vol et les consignes sur le carnet de route ainsi que tous autres incidents ayant pu se produire.

Article 155 : Système de contrôle

L'exploitant doit établir pour chaque type d'aéronef un système de contrôle fixant les opérations et manoeuvres à faire par le pilote commandant de bord et les autres membres de l'équipage avant et pendant le décollage, pendant le vol, lors de l'atterrissage et en cas de nécessité.

Le pilote commandant de bord doit veiller à l'exécution en détail de ce système de contrôle.

Article 156 : Préparation du vol et plan de vol

Le pilote commandant de bord prépare son vol et établit un plan de vol conformément aux dispositions des articles 78 et 79 du présent décret.

Article 157 : Vérification avant tout vol

Le pilote commandant de bord vérifie avant tout vol :

- que l'aéronef est en état de navigabilité
- qu'il est doté des instruments et de l'équipement appropriés pour le vol considéré
- qu'une fiche d'entretien a été délivrée
- que le poids de l'aéronef est dans les limites prescrites et permet d'effectuer un vol avec sécurité
- compte tenu des conditions de vol prévues
- que la charge est répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité du vol

- que les quantités de carburant et lubrifiant sont suffisantes pour le vol envisagé et que les réserves de carburant et lubrifiant requises sont emportées
- que le personnel navigant requis est à bord et en état de remplir ses fonctions
- que les instructions de contrôle de la circulation aérienne ont été observées
- que les cartes et plans pour la route à suivre sont à bord.

Aucun vol de caractère international ne sera entrepris avant que le pilote commandant de bord ait rempli une fiche de préparation certifiant qu'il a vérifié tous les points spécifiés ci-dessus. L'exploitant doit conserver ces fiches de préparation pendant six mois.

Article 158 : Carburant et lubrifiant

Un aéronef ne doit pas commencer un vol, soit à l'intérieur du Maroc, soit à destination ou en provenance du Maroc, sans avoir à bord du carburant et du lubrifiant en quantité suffisante pour effectuer ce vol en toute sécurité conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur.

Article 159 : Poids au décollage en vol et à l'atterrissage

Le poids d'un aéronef, au début du décollage, en vol ou à l'atterrissage ne doit pas dépasser les maxima correspondants fixés par le certificat de navigabilité ou les maxima fixés pour certains aérodromes ou routes, si ces maxima sont inférieurs compte tenu des conditions météorologiques, de l'altitude, des dimensions et de la pente des pistes des aérodromes ou des conditions météorologiques et des altitudes aux abords des routes.

Le poids d'un aéronef au décollage, déduction faite du poids du carburant à utiliser pendant le vol ne doit pas dépasser les maxima ci-dessus à l'atterrissage sur l'aérodrome de destination ou sur un aérodrome de dégagement.

Le chargement d'un aéronef pendant le vol doit être distribué de telle sorte que le centre de gravité de l'aéronef reste dans les limites fixées par le certificat de navigabilité.

Article 160 : Minima météorologiques d'aérodromes

Le Directeur de l' Air fixe les minima météorologiques des aérodromes.

Un aéronef ne doit pas décoller d'un aérodrome lorsqu'un des éléments constitutifs de minima est inférieur à celui qui a été fixé.

Un aéronef ne doit :

- ni atterrir ou effectuer une approche dans le but d'atterrir si un des éléments constitutifs des minima d'atterrissage est inférieur à celui fixé pour cet aérodrome, sauf en cas de nécessité
- ni poursuivre son vol en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu par le plan de vol, à moins que les rapports météorologiques les plus récents indiquent qu'aux heures d'arrivée prévues à cet aérodrome ou au moins à un aérodrome de dégagement, les

conditions météorologiques à l'un ou l'autre de ces aérodromes sont égales ou supérieures aux minima prévus.

Article 161 : Givrage

Un aéronef ne doit pas décoller en vue d'un vol pendant lequel il peut se trouver dans des conditions de givrage à moins d'être convenablement pourvu d'un équipement d'antigivrage ou de dégivrage prescrit par le Directeur de l'Air.

Article 162 : Essais de sécurité

Avant de conduire l'aéronef en position de décollage le pilote commandant de bord vérifie si les appareils de radiocommunications sont en bon état de fonctionnement.

Immédiatement avant le décollage, le pilote commandant de bord :

- essaie les commandes à leur pleine limite et effectue tous autres essais pour être sûr qu'elles fonctionnent convenablement
- s'assure que toutes les portes et ouvertures sont bloquées
- essaie le ou les moteurs à pleine puissance, conformément aux prescriptions du fabricant et vérifie pendant cet essai les divers appareils associés aux moteurs
- essaie les divers instruments de vol.

Au cas où un essai indiquerait un défaut ou une irrégularité de fonctionnement, l'aéronef ne devra pas décoller avant qu'une vérification ait été faite par une personne dûment qualifiée à cet effet.

Article 163 : Pilote aux commandes

Dès qu'un moteur a été mis en marche avant un vol et jusqu'à ce que tous les moteurs aient été arrêtés un pilote doit être aux commandes.

Si deux pilotes sont prévus, ils doivent rester aux commandes pendant le décollage, l'atterrissage et pendant des conditions de turbulence en vol.

Article 164 : Admission au poste d'équipage

Personne ne doit entrer et les membres du personnel de conduite ne doivent permettre à personne d'entrer pendant le vol dans le poste de pilotage, si ce n'est avec une autorisation du pilote commandant de bord.

Toutefois, à moins que le pilote commandant de bord estime que cela puisse mettre en danger la sécurité de l'aéronef, une personne dûment autorisée par le Directeur de l' Air peut y pénétrer aux fins d'examen, d'inspection ou de contrôle, soit de l'aéronef et de son équipement, soit d'un membre du personnel de conduite, soit d'une installation à terre.

Article 165 : Conduite du vol

Le pilote commandant de bord doit conduire le vol conformément aux dispositions du présent décret et notamment aux dispositions du titre V de la première partie.

Article 166 : Observations météorologiques en vol

Le pilote commandant de bord doit transmettre dans la forme et à des heures prescrites les observations météorologiques effectuées en vol.

Il signalera dès que possible les conditions météorologiques dangereuses rencontrées en vol, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité d'autres aéronefs.

Article 167 : Documents à fournir

Le pilote commandant de bord de tout aéronef à destination ou en provenance du Maroc doit produire aux autorités compétentes de l'aérodrome d'entrée ou de sortie les documents prévus par la réglementation internationale en vigueur et établis conformément aux dispositions de celle-ci.

Le Ministre des Travaux Publics, en accord suivant le cas avec le Ministre de l'Intérieur, le Ministre des Finances, le Ministre de la Santé Publique ou le Ministre de l'Agriculture, peut :

- a. dispenser les aéronefs visés au paragraphe 1er ci-dessus de la présentation de l'un ou de l'autre de ces documents ou autoriser la présentation de documents simplifiés, et
- b. fixer par arrêté les formalités à remplir en ce qui concerne l'admission et le congé des passagers, bagages et fret.

Article 168 : Incidents de vols et défauts - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

A la fin d'un vol et dans les cas urgents en cours de vol, le pilote commandant de bord signale de la manière prescrite au Centre de Contrôle Régional ou à l'aérodrome d'atterrissage les incidents survenus en vol et les défauts constatés dans l'aéronef et son équipement, les aérodromes, les aides à la navigation et autres installations aéronautiques.

Article 169 : Interdiction de transport de passagers

Lorsqu'un aérodrome est utilisé pour des épreuves de licence de pilote privé, de licence supérieure, de vol rasant ou pour des essais de l'aéronef et des moteurs, il est interdit de transporter des passagers autres que les instructeurs ou le personnel de révision ou d'inspection.

TITRE III : TRAVAIL AERIEN

Article 170 : Entreprises

Les services de travail aérien peuvent être assurés par des entreprises marocaines ou étrangères, dûment autorisées conformément à l'article 122 du présent décret.

Article 171 : Aéronefs utilisés - (modifié par décret n° 2-01-332 du 04/07/2002).

Les entreprises marocaines qui désirent exploiter des services de travail aérien doivent utiliser des aéronefs immatriculés au Maroc.

Au cas où par manque d'aéronef dûment prouvé une entreprise de travail aérien est obligée de louer ou d'affréter temporairement un aéronef immatriculé à l'étranger, une autorisation provisoire de trois mois peut être accordée à cette entreprise selon des conditions fixées par le Directeur de l'Aéronautique Civile pour l'emploi d'un tel aéronef. Cette autorisation ne peut être renouvelée qu'une seule fois.

Article 172 : Interdiction

les aéronefs immatriculés à l'étranger et utilisés au Maroc à des services de travail aérien ne pourront être employés à aucune autre activité rémunérée, tant qu'ils resteront au Maroc ; toute contravention à cette disposition entraînera l'annulation de la licence d'exploitation.

Article 173 : Personnel

Les pilotes d'aéronefs utilisés pour certains travaux aériens qui nécessitent des vols à des hauteurs inférieures au minima fixés au titre V de la première partie du présent décret devront être munis d'un certificat de vol rasant, délivré par le Directeur de l'Air.

Article 174 : Responsabilité

Les exploitants de services de travail aérien sont responsables pécuniairement des dommages et préjudices causés à des personnes ou biens à la surface.

Article 175 : Règles complémentaires

Un arrêté du Ministre des Travaux Publics pris en accord avec le Ministre de l'Agriculture, fixera les règles particulières au travail aérien agricole, notamment en ce qui concerne les conditions de délivrance de certificats de vol rasant, les caractéristiques minima des aérodromes à utiliser, les conditions techniques d'exécution des vols.

TITRE IV : SERVICES AERIENS PRIVES

Article 176 : Conditions de circulation

Les propriétaires et exploitants d'aéronefs de services privés définis à l'article 118, autres que les aéro-clubs et les écoles d'aviation, n'ont besoin d'aucune autorisation spéciale pour circuler au Maroc ou au-dessus du Maroc, à condition que ces aéronefs soient immatriculés au Maroc, que les certificats de navigabilité et les licences de personnel soient en état de validité, que les livres de bord soient tenus à jour et qu'ils se conforment à toutes les dispositions concernant la sécurité de la circulation aérienne prévues par le présent décret.

Article 177 : Interdictions

Les aéronefs de services privés ne peuvent en aucun cas assurer des services de transport public.

Les aéronefs de tourisme destinés au service personnel de leur propriétaire ne peuvent effectuer d'opérations aériennes commerciales.

Les aéronefs destinés au service particulier d'une entreprise industrielle ou commerciale ne peuvent effectuer entre deux points du Maroc desservis par une entreprise de transport aérien régulier, des vols à jours fixes de la semaine et avec une fréquence telle, qu'ils puissent constituer une série de vols réguliers.

Article 178 : Carnet de passage en douane

La Fédération Royale Marocaine des Sports Aéronautiques est habilitée à délivrer aux aéronefs marocains de services privés des carnets de passage en douane valables pour les Etats qui acceptent lesdits carnets.

Article 179 : Aéronefs étrangers (modifié par décret n° 2-01-332 du 04/07/2002).

Les propriétaires ou exploitants d'aéronefs utilisés à des services privés qui désirent, soit atterrir au Maroc, soit y effectuer seulement des escales techniques, doivent se conformer aux dispositions de l'article 124 du présent décret.

Les propriétaires d'aéronefs étrangers de services privés qui désirent séjourner au Maroc peuvent obtenir du Directeur de l'Aéronautique Civile une autorisation provisoire dont la durée ne peut excéder trois mois renouvelable une seule fois..

Tout aéronef étranger de services privés en usage au Maroc pendant plus de six mois doit obligatoirement être immatriculé au Maroc .

TITRE V : AERO-CLUB PARACHUTE-CLUB et ECOLE D'AVIATION

CHAPITRE PREMIER

AERO-CLUBS ET PARACHUTE-CLUBS

Article 180 : Constitution - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Les aéro-clubs et les parachutes clubs sont des Associations constituées conformément au dahir n° 1-58-376 du 03 jourmada I 1376 (15 Novembre 1958) réglementant le droit d'association et au dahir n° 1-57-245 du 14 safar 1377 (10 Septembre 1957) sur l'activité des associations, ligues, fédérations et groupements sportifs.

Article 181 : Agrément (modifié par décret n° 2-01-332 du 04/07/2002).

Les associations aéronautiques telles que les aéro-clubs et les parachutes clubs régulièrement constituées peuvent obtenir l'agrément du Ministre en charge de l'aviation civile. La procédure, les conditions et la durée de cet agrément sont fixées par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

Les activités des associations aéronautiques sont soumises à la surveillance et au contrôle de la Direction de l' Air.

L'agrément peut à tout moment être retiré à un aéro-club ou à un parachute club qui ne se conforme pas aux dispositions réglementaires en vigueur.

Article 182 : Subventions et avantages - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Les aéro-clubs et les parachutes clubs régulièrement constitués peuvent obtenir des subventions, des avantages et des exemptions, notamment de taxes et redevances sur les aérodromes à l'occasion tant de leurs activités que de certaines manifestations aériennes.

Article 183 : Exemption à l'importation - (abrogé par dahir n° 1-77-339 du 09/10/1977)

Ne sera soumise à aucune taxe l'importation d'aéronef, moteurs, équipement, rechanges matériels, combustibles et lubrifiants destinés à l'usage exclusif des aéro-clubs et des parachutes clubs agréés.

CHAPITRE II : ECOLE D'AVIATION ET CENTRE D'ENTRAINEMENT

Article 184 : Agrément - (modifié par décret n° 2-99-1077 du 04/05/2000)

L'instruction, l'entraînement, le perfectionnement à terre et en vol du personnel aéronautique ne peuvent avoir lieu que dans des écoles ou des centres ayant reçu l'agrément du Ministre des Travaux Publics sur justification de leur capacité technique. Ces écoles et centres doivent disposer d'une organisation technique et d'un personnel de surveillance garantissant un bon enseignement par des instructeurs qualifiés et avoir le droit d'utiliser un aérodrome.

Les aéro-clubs peuvent être agréés comme écoles d'aviation ou centre d'entraînement.

Un arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile fixe la forme, les conditions de délivrance d'agrément aux écoles et centres précités, et les modalités d'approbation des programmes d'études et d'enseignement ainsi que les conditions dans lesquelles le contrôle par les inspecteurs de l'aéronautique civile désignés à cet effet doit être effectué.

Article 185 : Instructeurs (modifié par décret n° 2601-332 du 04/07/2002).

Les instructeurs au sol doivent être agréés par le Directeur de l'Aéronautique civile, s'ils ont été reconnus compétents pour enseigner au personnel aéronautique l'une des matières théoriques ou pratiques exigées.

Les instructeurs en vol doivent être titulaire de la qualification d'instructeur, correspondante à l'instruction dispensée, délivrée par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Les conditions d'agrément des instructeurs au sol et de la délivrance des qualifications d'instructeur en vol sont fixées par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

Article 186 : Examens et épreuves

Les résultats des examens et épreuves passés dans les écoles et centres agréés en vue de la délivrance des licences, qualifications et certificats, visées au titre II de la première partie du présent décret, seront acceptés par le Directeur de l'Air, qui aura cependant le droit de faire procéder à un nouvel examen ou à une nouvelle épreuve s'il estime nécessaire.

Article 187 : Rapports

Les Directeurs d'Ecoles et de Centres doivent adresser périodiquement à la Direction de l'Air des rapports sur leur activité ; les incidents doivent être signalés sans délai.

Article 188 : Retrait d'agrément

L'agrément donné à une école ou à un centre pourra être retiré à tout moment, si des irrégularités ont été constatées dans l'enseignement ou les examens et épreuves.

TITRE VI : RESPONSABILITE

CHAPITRE PREMIER : RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR PAR AERONEF

Article 189 : Dommages aux personnes

Le transporteur par aéronef est responsable des dommages et préjudices résultant de mort, blessure, ou lésion subie par une personne transportée, à condition que le fait qui a causé le dommage se soit produit à bord de l'aéronef ou au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement.

Aux fins du présent décret, le terme lésion comprend toute lésion corporelle, organique ou fonctionnelle y compris celle affectant les facultés mentales.

Article 190 :- Dommages aux bagages non enregistrés

Le transporteur par aéronef est responsable des dommages et préjudices résultant de perte, destruction ou avarie de bagages dont la personne transportée a conservé la garde, à condition que le fait qui a causé le dommage se soit produit entre le moment où la personne est montée à bord de l'aéronef et le moment où elle en est descendue.

Article 191 : Dommages aux bagages enregistrés et fret

Le transporteur par aéronef est responsable des dommages et préjudices résultant de la perte, destruction ou avarie de bagages enregistrés ou de fret, à condition que le fait qui a causé le dommage se soit produit pendant le temps où les bagages enregistrés ou le fret ont été sous la garde du transporteur que ce soit dans un aéroport ou à bord, ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

Article 192 : Dommages pour retard

Le transporteur par aéronef est également responsable des dommages résultant d'un retard dans le transport par aéronef des personnes, bagages ou fret.

Article 193 : Cas de non responsabilité - (modifié par dahir n°1-97-66 du 12/02/1997)

La responsabilité du transporteur par aéronef peut être écartée ou atténuée s'il prouve qu'une faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué.

La réception par le destinataire de bagages enregistrés ou de fret sans protestation de sa part constitue présomption, sauf preuve contraire que les bagages ou le fret ont été livrés en bon état conformément au titre de transport.

Article 194 : Limites de responsabilité - (modifié par Dahir n°1-97-66 du 12 /02/1997)

Sous réserve des dispositions de l'article 215 ci-après, la responsabilité du transporteur par aéronef envers chaque personne transportée est limitée à deux cent cinquante mille droits de tirages spéciaux ; toutefois une limite supérieure peut être fixée par accord entre le transporteur et la personne transportée.

La responsabilité du transporteur en ce qui concerne les bagages conservés sous la garde de personnes transportées est limitée à 500 droits de tirages spéciaux par personne.

La responsabilité du transporteur en ce qui concerne les bagages enregistrés et le fret est limité à 40 droits de tirages spéciaux par kilogramme, sauf si une déclaration de valeur a été faite par l'expéditeur.

Par dérogation à l'article 214 ci-après, ce taux s'applique aux transporteurs nationaux et aux transporteurs étrangers dont le vol comporte un point de départ, un point de destination ou une escale au Maroc.

Les sommes indiquées en droits de tirages spéciaux dans le présent article ainsi qu'aux articles 200 et 203 ci-dessous sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies, en droit de tirage spécial, à la date du jugement.

Article 195 : Nullité de clause

A l'exception de clauses relatives aux dommages pouvant résulter de la nature ou d'un vice propre des objets transportés, toute autre clause tendant à exonérer le transporteur par aéronef de la responsabilité ou à établir une limite inférieure à celles fixées par le présent décret est nulle et de nul effet; toutefois, la nullité de la clause n'entraîne pas la nullité du contrat de transport.

Article 196 : Transporteurs successifs

Au cas où un transport par aéronef, exécuté par plusieurs transporteurs successifs, est considéré comme un transport unique par convention entre les parties, chaque transporteur étant ainsi réputé partie au contrat, le recours pour dommage aux personnes ne peut être exercé que contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait cause du dommage, sauf si le premier transporteur a assumé par contrat la responsabilité pour tout le transport, le recours pour dommage à des bagages enregistrés ou à du frêt pourra être exercé, non seulement contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle la destruction, la perte, l'avarie ou le retard s'est produit, mais encore par l'expéditeur contre le premier transporteur et par le destinataire contre le dernier, tous ces transporteurs étant solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

CHAPITRE II : RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT A L'EGARD DES TIERS A LA SURFACE

Article 197 : Responsabilité et réparation

L'exploitant de tout aéronef qui exerce une activité aéronautique au Maroc ou qui survole le Maroc est responsable des dommages causés aux personnes et aux biens de tiers à la surface par un aéronef qu'il utilise personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés agissant au cours de l'exercice de leurs fonctions que ce soit ou non dans les limites de leurs attributions.

Toute personne qui subit un dommage à la surface dans les conditions fixées par le présent décret a droit à réparation, si elle prouve que le dommage provient d'un aéronef en vol ou d'une personne ou d'une chose tombant de celui-ci. Toutefois, il n'y a pas lieu à réparation si le dommage n'est pas la conséquence directe du fait qui l'a produit ou s'il résulte du seul passage de l'aéronef conformément aux règles de la circulation aérienne fixées par le présent décret.

Article 198 : Responsabilité solidaire

Au cas où un exploitant, en tant qu'affrèteur ou locataire d'un aéronef, n'en n'a pas la disposition exclusive pendant une période de plus de quatorze jours, le propriétaire, affrèteur ou locataire est solidairement responsable avec l'exploitant des dommages survenus pendant cette période.

Si le dommage est causé par le fait d'une personne utilisant un aéronef sans le consentement de l'exploitant, ce dernier, à moins qu'il ne prouve qu'il a apporté les soins requis pour éviter cet usage, est solidairement responsable avec l'usager illégitime, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et limites prévues par le dit décret.

Article 199 : Exceptions

La personne dont la responsabilité serait engagée aux termes du présent chapitre n'aura pas l'obligation de réparer le dommage:

- a. si le dommage est la conséquence directe d'un conflit armé ou de troubles civils ou si cette personne a été privée de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique, ou
- b. si elle prouve que le dommage est dû exclusivement à la faute de la personne ayant subi le dommage ou de ses préposés. Si cette faute n'a été qu'en partie la cause du dommage, la réparation sera réduite dans la mesure où la faute a contribué au dommage. Toutefois, si en cas de faute de préposés, la personne qui a subi le dommage prouve que ceux-ci ont agi en dehors des limites de leurs attributions, il n'y a lieu ni à réduction, ni à exonération.

Article 200 : Limites de responsabilité - (modifié par dahir n°1-97-66 du 12 /02/1997)

Le montant de la réparation ne pourra, sous réserve de l'article 215 ci-après, excéder par aéronef et par événement :

- a. 300.000 droits de tirages spéciaux pour les aéronefs dont le poids est inférieur ou égal à 2.000 kilogrammes;
- b. 300.000 droits de tirages spéciaux plus 175 droits de tirages spéciaux par kilogramme excédant kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 2.000 kilogrammes et inférieur ou égal à 6.000 kilogrammes;
- c. 1.000.000 de droits de tirages spéciaux plus 62,5 droits de tirages spéciaux par kilogramme pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 6.000 kilogrammes et inférieur à 30.000 kilogrammes;
- d. 2.500.000 droits de tirages spéciaux plus 65 droits de tirages spéciaux excédant 30.000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 30.000 kilogrammes.

La responsabilité en cas de mort ou de lésions ne pourra être inférieure à 125.000 droits de tirages spéciaux par personne tuée ou lésée.

Par "poids" il faut entendre le poids maximum de l'aéronef autorisé au décollage par le certificat de navigabilité.

CHAPITRE III : RESPONSABILITE DU FAIT D'ABORDAGE ENTRE AERONEFS

Article 201 : Responsabilité

En cas d'abordage entre deux ou plusieurs aéronefs en vol :

- a. s'il est prouvé que la faute de l'exploitant de l'un de ces aéronefs ou celle de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, a été la cause de dommages à un autre aéronef ou d'autres aéronefs ou du non usage de ce ou ces aéronefs, ou de dommages à des personnes ou des biens à bord de ce ou de ces aéronefs, cet exploitant est responsable de tous ces dommages.
- b. si les dommages sont dus à la faute des exploitants de deux ou plusieurs aéronefs, ou de leurs préposés, chacun d'eux est responsable à l'égard des autres du dommage subi par eux en proportion de la gravité de la faute qu'ils ont respectivement commise en causant le dommage.

Article 202 : Indemnités payées par les autres exploitants

Le ou les exploitants responsables des dommages visés à l'article ci-dessus est ou sont également responsables des indemnités que le ou les exploitants des autres aéronefs en cause ont dû payer pour les dommages causés par l'abordage; toutefois, au résultat d'une action en répétition, aucun exploitant n'est tenu d'effectuer un paiement qui aurait pour conséquence de mettre à sa charge une indemnité supérieure à l'une quelconque des limites de responsabilité qu'il serait en droit d'invoquer en ce qui concerne les biens ou les personnes transportés à bord de son aéronef.

Article 203 : Limites de responsabilité - (modifié par dahir n°1-97-66 du 12 /02/1997)

Sous réserve des dispositions de l'article 215, un exploitant d'aéronef impliqué dans un abordage n'en court pas une responsabilité supérieure aux limites suivantes :

- a. pour la perte de l'autre aéronef ou le dommage subi par celui-ci la valeur marchande avant l'abordage ou le coût des réparations ou du remplacement le chiffre retenu étant le plus petit;
- b. pour le non usage de cet aéronef, 10% de la valeur retenue pour cet aéronef au paragraphe a) ci-dessus;
- c. pour la mort de personnes à bord de cet autre aéronef, pour blessures ou retard subi par elles, 250.000 droits de tirages spéciaux par personne;
- d. pour tous objets que chaque personne à bord avait sous sa garde, 500 droits de tirages spéciaux par personne;
- e. pour destruction, perte ou dommage de tous autres biens à bord, y compris bagages enregistrés et courrier, 40 droits de tirages spéciaux par kilogramme.

Article 204 : Dommages au sol par abordage

En cas de dommages à des personnes ou biens à la surface résultant d'un abordage entre deux ou plusieurs aéronefs en vol, les exploitants de ces aéronefs sont solidairement responsables de ces dommages jusqu'aux limites prévues à l'article 200, mais aucun exploitant n'est responsable pour une somme supérieure à la limite applicable à son aéronef.

Article 205 :- Gêne dans les évolutions

Aux fins du présent chapitre, les dommages résultant d'une gêne causée à un autre aéronef par les évolutions d'un aéronef sont assimilés aux dommages causés par abordage.

CHAPITRE IV : ASSURANCES ET GARANTIES

Article 206 : Assurance ou dommages aux tiers

Tout aéronef civil, qui assure au Maroc un des services aériens énumérés à l'article 115 du présent décret, ou qui survole le territoire marocain, qu'il soit immatriculé au Maroc ou à l'étranger, doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant pour dommages causés aux tiers à la surface.

Pour les aéronefs immatriculés au Maroc l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance, société ou assureur, agréé par le Ministre des Finances ; pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance agréée par l'Etat d'immatriculation.

Article 207 : Montant de l'assurance

La somme assurée en vue de permettre la réparation des dommages causés aux personnes et aux biens à la surface ne doit pas être inférieure aux limites de responsabilité de l'exploitant fixées à l'article 200 d'après le poids de l'aéronef.

Article 208 : Garantie

A la place d'une assurance contractée conformément à l'article 206, une garantie fournie par l'Etat d'immatriculation ou par une banque autorisée par celui-ci sera considérée comme satisfaisante.

Article 209 : Attestation

Une attestation d'assurance ou de garantie établie conformément à un modèle agréé doit être présentée à toute réquisition aux agents de l'aéronautique ou de la force publique.

Article 210 : Assurance des passagers

Outre l'obligation de s'assurer en ce qui concerne la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface, les entreprises de services aériens de transport public doivent également s'assurer en ce qui concerne leur responsabilité pour dommages aux personnes transportées.

Article 211 : Montant de l'assurance

La somme assurée en vue de permettre la réparation des dommages causés aux personnes transportées ne doit pas être inférieure aux limites de responsabilité du transporteur, fixées à l'article 194.

Article 212 : Affectation des garanties

Les garanties et assurances prévues par le présent décret et destinées à garantir la réparation de dommages résultant de responsabilité contractuelle ou extra contractuelle sont affectées spécialement et par préférence au paiement des indemnités correspondantes.

Article 213 : Assurance en vigueur

La Direction de l'Air veillera à ce que les assurances prescrites au présent chapitre restent en vigueur pendant toute la période de validité de la concession de l'autorisation d'exploitation.

CHAPITRE V : REGLES COMMUNES

Article 214 : Conventions internationales

La responsabilité des entreprises de transport public par aéronef marocaines et étrangères, ainsi que la responsabilité de tout exploitant d'aéronef, lorsqu'il s'agit de vol international, sont régies par les conventions internationales en vigueur au Maroc.

A défaut de convention internationale en vigueur, la responsabilité des personnes visées au paragraphe précédent sera, en ce qui concerne les dommages ou accidents survenus au Maroc, régie par le présent décret et toutes autres lois marocaines applicables.

Article 215 : Responsabilité illimitée

Les limites de responsabilité fixées par les articles 194, 200 et 203 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de l'exploitant ou de leurs préposés, fait soit, avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement ; dans le cas de préposés, la preuve doit également être faite que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Les limites de responsabilité fixées aux articles 200 et 203 ne s'appliquent pas si la personne responsable s'est emparée d'un aéronef d'une manière illicite et l'a utilisé sans le consentement de la personne qui a le droit d'autoriser cet usage.

Article 216 : Tribunal compétent

Les actions en responsabilité pour dommages aux personnes, bagages ou frêt transportés peuvent être portées devant un tribunal soit au domicile du transporteur soit du siège principal de son établissement, soit du lieu où il possède un établissement par lequel le contrat a été conclu, soit du lieu de destination.

Les actions en responsabilité pour dommages aux tiers à la surface où résultant d'abordage sont portées devant un tribunal de l'Etat où le fait cause des dommages s'est produit.

Article 217 : Ayants droits

En cas de décès d'une personne responsable aux termes du présent titre VI, l'action en réparation s'exerce contre ses ayants droits.

Article 218 : Retard

En cas de dommage causé à une personne transportée par suite de retard dans le transport, la réclamation doit être faite dans les trente (30) jours suivant la date où s'est produit le retard.

Article 219 : Dommages à bagages et frêt

En cas de dommages à des bagages enregistrés ou au frêt transporté le destinataire doit adresser au transporteur une protestation écrite dès la découverte du dommage et au plus tard dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour le frêt à dater de leur réception ; en cas de retard, la protestation doit être faite dans les vingt et un jours à dater de leur mise à la disposition du destinataire.

A défaut de protestation dans les délais ci-dessus, toute action contre le transporteur est irrecevable, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 220 : Prescription

Se prescrivent par deux ans :

- a. les actions en paiement de rémunération dues pour recherches, assistance et sauvetage, le délai court du jour où les opérations sont terminées
- b. les actions en responsabilité pour dommages causés aux personnes, bagages et frêt transportés et aux membres d'équipage, sous réserve des dispositions de l'article 219, le délai court du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination
- c. les actions en responsabilité pour dommages à des personnes ou biens à la surface, le délai court du jour où est survenu le fait qui a produit le dommage
- d. les dommages en responsabilité pour dommages résultant d'un abordage; le délai court du jour de l'abordage, les actions en répétition entre exploitants peuvent s'exercer pendant six mois supplémentaires à compter du jour où l'exploitant a eu le droit d'exercer son recours.

Article 221 : Suspension ou interruption de prescription

Les causes de suspension et d'interruption de prescription qui figurent au chapitre VII du dahir du 9 Ramadan 1331 (12 Août 1913) formant code des obligations et contrats, sont applicables aux actions en responsabilité en matière d'aéronautique civile.

Toutefois, aucune action en responsabilité en matière d'aéronautique civile n'est recevable à l'expiration de trois ans à partir du jour où est survenu le fait qui a causé le dommage.

TROISIEME PARTIE
INFRACTIONS ET SANCTIONS

CHAPITRE PREMIER : DEFINITIONS DES INFRACTIONS ET SANCTIONS PENALES

Article 222 : Infraction de propriétaires ou exploitants

(modifié par dahir n°1-97-66 du 12/02/1997) .

Sera puni d'une amende de 3.000 à 60.000 DH ou d'un emprisonnement de six jours à un mois, ou des deux peines, le propriétaire d'un aéronef qui aura :

- a. Mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu les certificats d'immatriculation et de navigabilité ou avec un certificat de navigabilité n'étant plus en état de validité, tout refus de certificat de navigabilité par l'autorité compétente sera notifié par écrit à l'intéressé et cette notification établira contre lui une présomption de faute.
- b. Mis ou laissé en service un aéronef sans marque d'identification.

Sera puni d'une amende de 3.000 à 60.000 DH le propriétaire d'un aéronef marocain qui aura fait immatriculer cet aéronef sur un registre étranger sans en avoir demandé à la Direction de l'Air la radiation.

Article 223 : Infractions commises par un commandant de bord

(modifié par dahir n°1-97-66 du 12 /02/1997)

Sera puni d'une amende de 3000 à 60.000 DH ou d'un emprisonnement de six jours à un mois, ou aux deux peines, tout pilote commandant de bord qui aura :

- a. conduit un aéronef sans certificat d'immatriculation et de navigabilité ou avec un certificat de navigabilité ayant cessé d'être en état de validité,
- b. conduit un aéronef sans marques d'immatriculation, conduit un aéronef sans avoir une licence appropriée, la même peine pouvant être appliquée à tout membre naviguant pour une infraction similaire.
- c. survolé des zones prohibées ou réglementées en contravention des dispositions du présent décret,
- d. atterri hors d'un aérodrome en contravention des dispositions du présent décret.
- e. détruit des livres de bord ou y aura porté des indications inexactes.

Sera puni d'une amende de 2000 à 60.000 DH tout pilote commandant de bord qui aura :

- a. conduit un aéronef en état d'ivresse, la même peine pouvant être appliquée à tout membre du personnel de conduite
- b. commencé un vol sans être assuré que toutes les conditions de sécurité requises étaient remplies
- c. désobéi aux instructions des services de contrôle de la circulation aérienne
- d. exécuté sans autorisation des vols acrobatiques ou de vols rasants
- e. jeté ou laissé jeter sans nécessité de l'aéronef des objets ou matières
- f. transporté sans autorisation des munitions, du matériel de guerre ou d'autres articles dangereux
- g. contrevenu aux dispositions concernant les prises de vues photographiques ou cinématographiques

- h. atterri, sans raison, en vol international, sur un aérodrome qui n'est pas ouvert au service international
- i. refusé, sans raison, de participer à des opérations de recherches et sauvetages
- j. négligé de notifier immédiatement tout accident

Article 224 : Augmentation de peine - (modifié par dahir n°1-97-66 du 12 /02/ 1997) .

L'amende à l'encontre du propriétaire de l'aéronef qui l'aura mis ou laissé en service sans certificat d'immatriculation ou certificat de navigabilité en cours de validité ou à l'encontre d'un pilote qui conduit un aéronef sans licence valable, pourra être élevée jusqu'à 120.000 DH et l'emprisonnement jusqu'à deux mois si les infractions sont commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation ou de navigabilité ou de la licence

Article 225 : Marque d'immatriculation - (modifié par dahir n°1-97-66 du 12 /02/1997) .

Le propriétaire exploitant ou pilote qui aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé, ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisible les marques exactement apposées, sera puni d'une amende de 6.000 à 120.000 DH et d'un emprisonnement de six mois à trois ans. Seront punis des mêmes peines ceux qui auront apposé ou fait apposer sur un aéronef privé les marques réservées aux aéronefs d'Etat ou qui auront fait usage d'un aéronef privé portant les dites marques.

Article 226 : Infractions des entreprises de transport public

(modifié par dahir n°1-97-66 du 12/02/ 1997) .

Sera punie d'une amende de 6.000 à 100.000 DH, toute entreprise de services de transport public, services réguliers ou non-réguliers qui :

- a. aura refusé, sans justification, l'accès du public à ses services de transport
- b. qui aura manqué aux obligations prescrites dans la concession ou l'autorisation d'exploitation, lorsqu'un tel manquement ne mérite pas de l'avis du Directeur de l'Air, la révocation de la concession ou de l'autorisation
- c. n'aura pas assuré de la manière prévue par les règlements, l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation
- d. n'aura pas suivi les routes et utilisé les aérodromes indiqués sur le permis d'exploitation.

Toute entreprise de services réguliers de transport public qui aura conduit son exploitation en violation des tarifs, itinéraires, fréquences et horaires approuvés par la Direction de l'Air.

Toute entreprise de services non-réguliers de transport public qui aura :

- a. annoncé des horaires et itinéraires de vol
- b. annoncé des vols suivant une certaine fréquence
- c. fait payer des prix de passage ou des taux de frêt pouvant constituer une concurrence ruineuse pour les services réguliers
- d. effectué périodiquement des vols entre des points desservis par une entreprise de transport régulier, à certains jours de la semaine et avec une fréquence telle qu'ils constituent une série de vols réguliers.

Article 227 : Infractions des entreprises de travail aérien

(modifié par dahir n°1-97-66 du 12/02/ 1997) .

Sera puni d'une amende de 6.000 à 100.000 DH toute entreprise de travail aérien qui :

- a. aura manqué aux obligations prescrites dans l'autorisation d'exploitation lorsqu'un tel manquement ne mérite pas, de l'avis du Directeur de l'Air, la révocation de l'autorisation,
- b. n'aura pas assuré de la manière prévue par les règlements, l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation.

Article 228 : Accords entre entreprises aériennes- (modifié par dahir n°1-97-66 du 12/02/1997)

Sera punie d'une amende de 6.000 à 100.000 DH toute entreprise de services de transport public régulier ou non-régulier, qui ne soumet pas à l'approbation du Ministre des Transports les accords qu'elle conclurait avec d'autres entreprises, ou qui, après approbation, modifierait les termes desdits accords.

Article 229 : Entreprises étrangères - (modifié par dahir n°1-97-66 du 12/02/ 1997).

Sera punie d'une amende de 6.000 à 100.000 DH toute entreprise étrangère de transport aérien international qui, à l'occasion d'un vol de simple transit, aura débarqué ou embarqué sur le territoire marocain des personnes ou du fret ou qui, sans une autorisation expresse aura effectué un service de cabotage.

Article 230 : Personnel à terre- (modifié par dahir n°1-97-66 du 12 /02/ 1997) .

Sera puni d'une amende de 1200 à 30.000 DH tout membre du personnel technique aéronautique qui, par un acte ou omission, a mis en danger la sécurité des aéronefs, des aérodromes et autres installations de la circulation aérienne.

Article 231 : Interférence dans les télécommunications

(modifié par dahir n°1-97-66 du 12 /02/ 1997).

Sera punie d'une amende de 1 500 à 30.000 DH toute personne qui interférera ou empêchera, d'une manière quelconque, les communications radioélectriques aéronautiques.

Article 232 : Suspension de licence - (modifié par dahir n°1-97-66 du 12 /02/ 1997).

L'interdiction de conduite d'un aéronef quelconque pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois à trois ans contre le pilote coupable d'infraction.

Si le pilote est condamné une seconde fois pour l'une quelconque de ces mêmes infractions dans un délai de cinq ans après que la première condamnation sera devenue définitive, l'interdiction de conduire un aéronef sera prononcée pour une durée de trois ans et pourra être doublée.

Les licences resteront déposées pendant la durée de l'interdiction au greffe de la juridiction ayant prononcé la condamnation, où elles devront être remises dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi, les condamnés seront punis de six jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 1.200 à 6.000 DH, sans préjudice des peines prévues au cas où ils conduiraient un aéronef pendant l'interdiction.

Article 233 : Servitudes aériennes - (modifié par dahir n°1-97-66 du (12 /02/1997).

Les infractions aux dispositions du présent texte et des arrêtés du Ministre des Travaux Publics, relatives aux servitudes aériennes de dégagement et de balisage sont punies d'une amende de 1500 à 4.500 dirhams.

En cas de récidive les infractions sont punies d'une amende de 3.000 à 9.000 DH ou d'un emprisonnement de dix jours à trois mois, ou des deux peines.

Un délai pour l'enlèvement ou la modification d'ouvrages frappés de servitude ou pour pourvoir à leur balisage peut être prescrit par le tribunal saisi sur la demande du Ministre des Transports, sous peine d'une astreinte de 100 à 300 DH par jour de retard.

Si à l'expiration du délai, la situation n'est pas régularisée, le Ministre des Transports peut faire exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes responsables.

Article 234 : Séjour sur aérodromes - (modifié par dahir n°1-97-66 du 12/02/ 1997).

Quiconque séjournera ou pénétrera sur des terrains interdits par le présent décret ou les consignes des aérodromes affectés à un service public, ou y laissera séjourner ou fera pénétrer des voitures, des bestiaux ou bêtes de trait de charge ou de monture, sera passible d'une amende de 150 à 300 DH et pourra en outre être déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

Article 235 : Jet.- (modifié par dahir n°1-97-66 du 12 /02/1997)

Tous jets volontaires et inutiles d'objets ou matières susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface sont interdits à bord des aéronefs en cours de vol et seront punis d'une amende de 3.000 à 21.000 DH ou d'une peine de six jours à deux mois de prison, ou des deux peines, même si ces jets n'ont causé aucun dommage et sans préjudice de peines plus fortes qui pourraient être encourues en cas de délit ou de crime.

Article 236 : Infractions aux douanes - (abrogé par dahir n° 1-77-339 du 09/10/1977)

Toutes les dispositions régissant les infractions à la réglementation en vigueur en matière de douanes et régies sont applicables aux objets importés ou exportés par aéronef.

Les tentatives ou flagrants délits d'importation ou d'exportation en contrebande, en dehors d'un aérodrome douanier, entraîneront la confiscation des objets et du moyen de transport, sans préjudice d'une amende de douane de 200 à 400 DH, d'une amende complémentaire égale à six fois la valeur des objets et d'un emprisonnement de un mois à un an.

Tous débarquements et jets d'objets non autorisés en cours de vol, sauf le lest et le courrier postal dans les lieux désignés, seront sanctionnés par les peines édictées par les lois de douane sur la contrebande et aggravés conformément à l'alinéa 2 du présent article.

Article 237 : Admission temporaire et entrepôt

(abrogé du 31/12/1977 par dahir n°1-77-339 du 09/10/1977)

Pour les objets exportés ou déchargés de comptes d'admission temporaire ou d'entrepôt, ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient de leur passage à l'étranger par la production, dans les délais fixés d'un certificat valable des douanes de destination à peine de paiement du quadruple de la valeur des objets.

Article 238 : Droit de saisie

Les agents des postes, des Télégraphes et des Téléphones légalement qualifiés pour assurer l'application des lois et règlements en matière de télécommunication, télégraphie et téléphonie, ont le droit de saisir tout appareil radio télégraphique et radio téléphonique qui se trouverait à bord sans autorisation spéciale.

Les agents énumérés à l'article 239 ont également le droit de saisir les explosifs, armes, munitions et autres objets dont le transport est interdit sans autorisation.

La confiscation des appareils et objets régulièrement saisis sera prononcée par le tribunal saisi de l'infraction.

Article 239 : Constatations des infractions - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Sont chargés de constater par procès-verbal les infractions aux dispositions du présent décret, outre les officiers et agents de police judiciaire.

- a. les Ingénieurs et Ingénieurs des Travaux de la Direction de l'Air
- b. Les Commandants d'aérodromes
- c. les Officiers de la Défense Nationale chargés de la sécurité de l'air
- d. Les agents de douane ayant droit de verbaliser.

Les procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve contraire, sont adressés immédiatement au parquet de la juridiction compétente, une copie est en même temps envoyée à la Direction de l'Air.

Article 240 : Compétence

Dans le ressort de la Cour d'Appel de Rabat, les juridictions instituées par le dahir du 9 Ramadan 1331 (12 Août 1913) sont seules compétentes pour connaître des infractions aux dispositions du présent décret et des textes pris pour son application.

Les mêmes règles de compétence s'appliquent aux infractions connexes quelqu'en soit l'auteur, tant en ce qui concerne la responsabilité pénale que la responsabilité civile.

Article 241 : Communications des jugements

Copies des jugements relatifs aux infractions en matière aéronautique seront adressées par les tribunaux saisis à la Direction de l'Air.

CHAPITRE II : SANCTIONS DISCIPLINAIRES

(modifié par dahir n° 537-66 du 31./ 01/70)

Article 242 :

Sans préjudice des sanctions pénales prévues au chapitre précédent et notamment de celles prévues à l'article 232, toute infraction à la circulation aérienne prévue aux articles 76, 222 et suivants du présent décret et par les règlements en vigueur, commise par le ou les titulaires de licences ou qualifications pourra être sanctionnée par la suspension pour une durée de trois mois à trois ans d'une ou plusieurs de ces licences ou qualifications par décision du Ministre des Travaux Publics et des Communications prise sur avis conforme et motivé d'une commission de sécurité aérienne dont la composition et le fonctionnement seront fixés par arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Communications.

Article 243 :

Lorsque les faits reprochés constituent une faute grave de nature à compromettre la sécurité de la circulation aérienne, le Ministre des Travaux Publics et des Communications peut, s'il y a urgence et sans attendre les conclusions de la commission, prononcer la suspension immédiate de ces licences ou qualifications. Il doit, sans délai, saisir de l'affaire la commission pour, sur avis motivé de celle-ci, prendre une décision conforme définitive confirmant, modifiant ou rapportant la mesure provisoire.

A défaut de décision de la commission dans le délai d'un mois à compter de l'avis qui lui a été donné par le Ministre, la suspension est immédiatement rapportée.

Article 244 :

Sitôt que l'action disciplinaire est engagée, l'intéressé doit être mis en mesure, verbalement ou par écrit, de présenter sa défense devant la commission.

Article 245 :

En cas de poursuite devant un tribunal répressif, la commission peut décider qu'il y a lieu de surseoir à émettre son avis jusqu'à la décision de cette juridiction.

Article 246 :

Le cas échéant, la durée de la suspension administrative s'impute sur celle prononcée par la juridiction répressive lorsqu'elle est plus courte, que celle-ci.

Article 247 :

Dans tous les cas où la juridiction pénale aura prononcé une décision de non lieu ou de relaxe niant l'exactitude matérielle des faits justifiant la sanction administrative, la mesure administrative de retrait devra être rapportée.

Article 248 :

En cas de suspension le dépôt des licences ou qualifications s'effectue à la Direction de l'Air dans les conditions et sous les sanctions prévues par l'article 232, troisième alinéa.

Article 249 :

Pendant la durée de la suspension, l'intéressé bénéficie de son salaire minimum garanti.

QUATRIEME PARTIE

DISPOSITIONS GENERALES

(modifié par décret n° 537-66 du 31/01/1970)

Article 250 : Modifications - (modifié par décret n° 851-67 du 26/01/1970)

Toute modification aux dispositions réglementaires relatives à la circulation aérienne, dont la mise en vigueur immédiate est nécessaire, soit pour assurer la sécurité de la navigation aérienne, soit pour se conformer à la réglementation internationale en vigueur, fait l'objet d'un arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Communications, dont la diffusion aux intéressés est assurée par la Direction de l'Air.

Ces modifications sont incorporées dans le décret annuel modificatif du présent décret.

Article 251:- Exécution

Les Ministres des Travaux Publics, de la Défense Nationale, des Finances, de l'Agriculture, de l'Education Nationale, de la Santé Publique, de l'Intérieur, de la Justice, des Postes, des Télégraphes et des Téléphones sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret.

Fait à Rabat, le 07 Safar 1382 (10 Juillet 1962)

**Pour le Président du Conseil
et par délégation**

**Le Directeur Général du Cabinet Royal
Ahmed Réda Guédira**