

# PROJET DE LOI N° 40.13 PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE

## CHAPITRE PRÉLIMINAIRE : DISPOSITIONS GENERALES

**Article Premier :** La présente loi a pour objet de fixer le cadre juridique applicable aux aéronefs, aux aérodromes, aux servitudes aéronautiques, à la navigation aérienne, à la protection de l'environnement dans le domaine aéronautique, au personnel aéronautique, au transport aérien, à la Sûreté de l'aviation civile, aux régimes de responsabilité et d'indemnisation des usagers, ainsi qu'aux enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation.

**Article 2 :** Les termes aéronautiques utilisés dans la présente loi et les textes pris pour son application ont la signification prévue à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, et publiée par le dahir n° 1.57.172 du 10 Kaada 1376 ( 8 juin 1957 ) ainsi que ses annexes et les protocoles portant amendement de ses dispositions auxquels le Royaume du Maroc a adhéré telles qu'elles sont modifiées et complétées .

Toutes références à la convention de Chicago susmentionnée, à la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des étrangers, signée à Rome le 7 octobre 1952, à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, signée à Genève le 19 Juin 1948 ou à la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international faite à Montréal le 28 Mai 1999, à leurs annexes et aux protocoles les modifiant ou les remplaçant faites dans la présente loi, s'entendent desdites conventions ainsi que de leurs annexes, protocoles et amendements auxquels le Royaume du Maroc est Partie.

**Article 3 :** La présente loi s'applique, sauf dispositions contraires, à tous les aéronefs, aux aérodromes, aux propriétaires et exploitants d'aéronefs, au transport aérien et, d'une manière générale, à toute personne exerçant une activité afférente à l'aviation civile.

Elle s'applique également aux aéronefs d'Etat lorsque ceux-ci exécutent des vols assimilables, du point de vue de la circulation aérienne, aux vols d'aéronefs civils. Dans ce cas, les aéronefs d'Etat ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant, selon le cas.

## TITRE PREMIER : DES AERONEFS

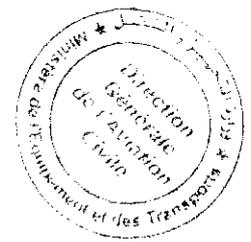
### CHAPITRE PREMIER

#### IMMATRICULATION ET IDENTIFICATION DES AERONEFS

##### SECTION I :

##### IMMATRICULATION DES AERONEFS

**Article 4 :** Seuls les aéronefs en état de navigabilité au moment de la demande d'inscription et répondant aux conditions ci-après peuvent être immatriculés et inscrits sur le registre d'immatriculation des aéronefs marocains, dénommé « registre d'immatriculation », tenu à cet effet par l'Autorité compétente :



- 1) les aéronefs d'État marocain, à l'exception des aéronefs militaires;
- 2) les aéronefs civils qui sont la propriété de:
  - a) personnes physiques marocaines ou de personnes physiques étrangères résidant au Maroc ;
  - b) personnes morales de droit marocain;
  - c) personnes physiques ou morales étrangères:
    - dont l'activité principale consiste dans l'affrètement et/ou la location – financement (leasing) des aéronefs ;
    - ayant conclu des contrats avec l'une des personnes visées au a) ou au b) ci-dessus, et ayant au Maroc une représentation ou un domicile élu.

Peuvent également être inscrits à titre exceptionnel au registre d'immatriculation, selon les modalités fixées par voie réglementaire, les aéronefs appartenant à des personnes physiques ou morales ne remplissant pas les conditions visées ci-dessus, lorsque lesdits aéronefs ont un aéroport d'attache au Maroc et sont utilisés par un exploitant marocain domicilié au Maroc.

L'inscription au registre d'immatriculation est faite à la demande du propriétaire de l'aéronef ou son mandataire.

**Article 5 :** Aucun aéronef immatriculé à l'étranger ne peut faire l'objet d'une inscription sur le registre d'immatriculation sans que son propriétaire n'ait obtenu un certificat de radiation du registre étranger de la dernière immatriculation dudit aéronef.

Aucun aéronef inscrit au registre d'immatriculation des aéronefs marocains ne peut être immatriculé dans un autre Etat sans avoir, au préalable, fait l'objet d'une radiation dudit registre d'immatriculation.

**Article 6 :** Pour chaque aéronef inscrit, le registre d'immatriculation porte la mention de:

- 1) l'identité de son ou de ses propriétaires;
- 2) ses caractéristiques techniques, notamment le nom du constructeur, le type et le numéro de série;
- 3) la date d'inscription au registre d'immatriculation ;
- 4) des marques d'immatriculation et de nationalité attribuées ;
- 5) l'aéroport d'attache de l'aéronef;
- 6) toute autre mention dont l'inscription sur ledit registre est prévue par la présente loi ou toute autre législation en vigueur.

En cas de changement de l'une des mentions prévues ci-dessus, la nouvelle mention doit immédiatement être reportée sur ledit registre.

**Article 7 :** L'inscription de l'aéronef sur le registre d'immatriculation vaut titre de propriété et un certificat d'immatriculation reproduisant les mentions inscrites sur ledit registre est délivré au propriétaire de l'aéronef concerné ou à son mandataire.

Ce certificat doit toujours se trouver à bord de l'aéronef pour lequel, il a été délivré lorsque celui-ci est en service.

**Article 8 :** Toute mutation de propriété d'un aéronef par acte entre vifs ou à la suite du décès de son propriétaire, tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété, toute constitution, renouvellement ou radiation d'hypothèque, tout contrat d'affrètement ou de location de l'aéronef, ainsi que tout procès-verbal de saisie conservatoire ou de saisie exécution ne produit d'effet à



l'égard des tiers que par son inscription au registre d'immatriculation.

**Article 9 :** Le registre d'immatriculation est public et toute personne peut, sous réserve du respect des mentions confidentielles éventuelles, en obtenir une copie certifiée conforme, selon les modalités fixées par voie réglementaire.

**Article 10 :** Tout aéronef est radié du registre d'immatriculation, soit à la demande de son propriétaire ou son mandataire, sur restitution du certificat d'immatriculation correspondant, soit d'office, par l'autorité compétente, lorsque :

- 1) les conditions prévues à l'article 4 ci-dessus ne sont plus réunies;
- 2) l'autorité constate que l'aéronef est totalement détruit ou présumé perdu, trois mois après la date des dernières nouvelles.

Toutefois, aucune radiation ne peut être effectuée pour un aéronef faisant l'objet d'une hypothèque, ou d'une saisie ou de tout autre droit inscrit jusqu'à l'obtention d'une mainlevée préalable de celui-ci délivrée, conformément à la législation en vigueur en la matière.

Le certificat de radiation est délivré au propriétaire de l'aéronef radié et à toute personne intéressée qui en fait la demande.

**Article 11 :** Les droits à percevoir pour les formalités relatives à l'immatriculation, à la délivrance d'extraits du registre d'immatriculation et à la radiation des aéronefs dudit registre, ainsi que pour l'inscription des mutations de propriété, des contrats d'affrètement et de location, des constitutions, renouvellements et radiations d'hypothèques, des procès-verbaux de saisie conservatoire et de saisie exécution, sont fixés conformément à la législation en vigueur.

**Article 12:** Tout aéronef immatriculé conformément aux dispositions du présent chapitre a la nationalité marocaine.

Il perd cette nationalité si l'une des conditions prévues à l'article 4 ci-dessus n'est plus remplie.

## SECTION 2

### MARQUES D'IDENTIFICATION DES AERONEFS

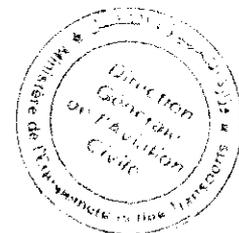
**Article 13:** Tout aéronef doit porter les marques apparentes de sa nationalité et de son immatriculation telle qu'elles figurent sur son certificat d'immatriculation. .

Les marques de nationalité et d'immatriculation doivent être apposées sur l'aéronef par tout moyen garantissant leur lisibilité et leur durabilité. Le pilote, commandant de bord de l'aéronef veille à ce que ces marques soient constamment propres et toujours visibles et lisibles.

Pour pouvoir circuler, tout aéronef doit porter les marques apparentes de sa nationalité et de son immatriculation, figurant sur son certificat d'immatriculation.

**Article 14:** Le nom d'un aéronef ou le nom et l'emblème du propriétaire peuvent être inscrits sur cet aéronef, à condition que leur emplacement, leurs dimensions, le type et la couleur des lettres et signes ou logos utilisés ne puissent empêcher une identification facile des marques de nationalité et d'immatriculation de cet aéronef, ni créer de confusion avec ses marques de nationalité et d'immatriculation.

**Article 15 :** Sauf autorisation délivrée par l'autorité compétente, dans les formes et selon les modalités fixées par voie réglementaire, aucune publicité, ni aucune marque autre que celles prévues par le présent chapitre ne doit apparaître sur la surface extérieure d'un aéronef.



**Article 16 :** Le contenu, les dimensions, les types de caractère, les conditions et modalités de fixation des marques de nationalité et d'immatriculation sont fixés par voie réglementaire, conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur en la matière.

## **CHAPITRE II**

### **DE LA NAVIGABILITÉ DES AERONEFS**

#### **SECTION 1**

##### **DOCUMENTS DE BORD DES AERONEFS**

**Article 17:** Sans préjudice de tout autre document dont la présence à bord de l'aéronef est requise par la présente loi, les textes pris pour son application et la réglementation internationale en vigueur en la matière, tout aéronef doit, lorsqu'il effectue un vol, être muni des documents suivants:

- 1) son certificat d'immatriculation ;
- 2) son certificat de navigabilité;
- 3) les licences et/ou autres titres aéronautiques correspondants pour chaque membre de l'équipage;
- 4) son carnet de bord ;
- 5) la licence de la station de radiocommunication de bord, le cas échéant ;
- 6) la liste nominative indiquant les points d'embarquement et de débarquement, lorsque l'aéronef transporte des passagers et les lettres de transport et le manifeste, lorsqu'il transporte du fret ;
- 7) le certificat de limitation des nuisances, le cas échéant.

**Article 18:** Aucun aéronef ne peut survoler le territoire marocain, s'y poser ou en partir s'il ne remplit pas les conditions suivantes :

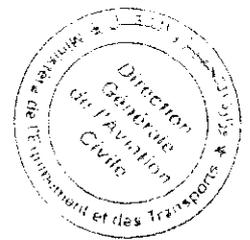
- 1) porter des marques de nationalité et d'immatriculation;
- 2) être en état de navigabilité ;
- 3) être piloté par un personnel titulaire de licences et autres titres aéronautiques, en cours de validité.

Toutefois, l'autorité compétente peut dispenser un aéronef, pour une durée déterminée, de certaines des conditions prévues au présent article, lorsqu'il effectue des vols d'essai ou d'expérimentation ou s'il est conduit à une station d'entretien, de révision ou de réparation. Ladite dispense est accordée dans les formes et selon les modalités fixées par voie réglementaire.

**Article 19:** Les aéronefs mentionnés ci-après peuvent être exemptés de certains des documents visés à l'article 17 ci-dessus, à condition, de respecter les dispositions particulières fixées par voie réglementaire et portant, en tant que de besoin, sur la conception des appareils, les conditions de leur emploi ou sur les capacités requises des personnels qui les utilisent :

- les aéronefs captifs ou tractés à la surface du sol ou de l'eau ;
- les aéronefs qui circulent sans aucune personne à bord, autres que le personnel navigant;
- les aéronefs monoplaces non motorisés ou faiblement motorisés définis par l'autorité compétente ;
- les ballons libres ;
- les fusées.

**Article 20:** Les documents visés à l'article 17 ci-dessus délivrés par l'autorité compétente de



l'Etat dont l'aéronef porte la nationalité sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire Marocain, si l'équivalence de ceux-ci est reconnue par une convention internationale ou un accord auquel le Royaume du Maroc est Partie ou par les dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application—

## SECTION 2

### CERTIFICAT DE NAVIGABILITE DES AERONEFS

**Article 21 :** Le certificat de navigabilité prévu à l'article 17 ci-dessus atteste de l'aptitude au vol de l'aéronef pour lequel il est délivré.

Pour un aéronef à immatriculer au Maroc, ce certificat de navigabilité est délivré lorsque :

1) le demandeur démontre que l'aéronef concerné est conforme à un type d'aéronef déjà certifié ou aux conditions techniques de l'Etat étranger dans lequel, il était en service, sous réserve de présenter un certificat de navigabilité d'export délivré par ledit Etat ;

2) l'autorité compétente reconnaît, suite à un contrôle technique, cette conformité en application des dispositions des règlements de navigabilité.

A défaut de ce certificat de navigabilité, une autorisation de vol spécial peut être délivrée par l'autorité compétente, lorsque l'aéronef effectue son premier vol ou pour joindre une station d'entretien, de révision ou de réparation.

**Article 22 :** Le certificat de navigabilité, conforme au modèle établi par voie réglementaire, comporte notamment les mentions obligatoires suivantes : marques, descriptions et catégories de l'aéronef et date limite de validité dudit certificat qui tient compte des conditions d'entretien et de maintien de navigabilité de l'aéronef.

Chaque aéronef est doté d'un manuel de vol, de plaques indicatrices ou de documents indiquant les limites d'emploi approuvées dans lesquelles l'aéronef est jugé en état de navigabilité, conformément aux dispositions du règlement de navigabilité fixé par voie réglementaire et comportant les instructions et exigences complémentaires nécessaires à la sécurité des aéronefs.

**Article 23:** La validité du certificat de navigabilité peut être suspendue par l'autorité compétente pour une durée n'excédant pas trois mois, fixée dans la décision de suspension et destinée à permettre la remise en état de navigabilité dudit aéronef, lorsque à la suite d'un contrôle technique, il est constaté que cet aéronef:

1) ne satisfait plus aux dispositions du règlement de navigabilité, ou est exploité dans des conditions non conformes audit règlement ;

2) a fait l'objet d'une modification ou de réparations non approuvées par l'autorité compétente, ou

3) n'est pas maintenu en état de navigabilité dans les conditions prévues à la section 3 du présent chapitre et aux dispositions du règlement de navigabilité.

Passé ce délai, et si les conditions requises ne sont toujours pas remplies, le certificat de navigabilité est retiré.

Dans le cas contraire, il est immédiatement mis fin à la mesure de suspension de la validité du certificat de navigabilité.

La décision de suspension ou de retrait du certificat de navigabilité est notifiée à l'intéressé, selon



les modalités fixées par voie réglementaire.

Toutefois, pendant la durée de suspension de la validité du certificat de navigabilité, l'autorité compétente peut, sous réserve des 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 de celui-ci, ainsi que des essais en vol consécutifs, sans que cet aéronef transporte des passagers, à l'exception des membres du corps technique nécessaire.

**Article 24:** Dans le cas d'un aéronef endommagé et, lorsque les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus apte au vol, l'autorité compétente retire le certificat de navigabilité dudit aéronef jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité.

Lorsque l'aéronef est de nationalité étrangère, l'autorité compétente empêche le départ de l'aéronef et en avise immédiatement l'Etat d'immatriculation, en lui communiquant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de décider des mesures à prendre.

### SECTION 3

#### CONCEPTION, PRODUCTION ET MAINTENANCE DES AERONEFS

**Article 25:** La conception, la production et la maintenance des aéronefs au Maroc doivent être effectuées par des personnes physiques ou morales agréées par l'autorité compétente, selon des normes techniques et des standards fixés par voie réglementaire.

**Article 26:** Pour pouvoir bénéficier de l'agrément visé à l'article 25 ci-dessus, le demandeur doit :

- 1) être une personne physique ou morale résidant au Maroc ou y ayant son siège social, selon le cas ;
- 2) justifier des capacités humaines, financières, techniques, matérielles, organisationnelles, procédurales et documentaires nécessaires compte tenu du type d'agrément demandé ;
- 3) formuler une demande à cet effet à l'autorité compétente, accompagnée des pièces et documents permettant de l'identifier et de vérifier qu'il répond aux conditions visées au 2) susvisé.

**Article 27 :** L'agrément est nominatif et ne peut être, ni cédé, ni transféré. Il devient caduc si son bénéficiaire n'entame pas, dans un délai maximum d'une année, courant à compter de la date de délivrance dudit agrément, la réalisation de l'objet pour lequel cet agrément a été délivré.

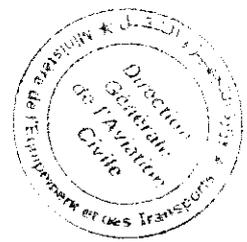
**Article 28:** L'agrément précité est délivré, après examen du dossier complet et vérification, sur place et sur pièce, que ladite demande répond aux conditions prévues à l'article 26 ci-dessus.

L'agrément est remis à l'intéressé dans un délai maximum de deux mois, courant à compter de la date de réception dudit dossier.

En cas de non délivrance de l'agrément demandé, la notification de la décision adressée au demandeur mentionne les motifs de la non délivrance.

**Article 29 :** Lorsque une ou plusieurs des conditions prévues à l'article 26 ci-dessus – cessent d'être remplies, l'agrément délivré est suspendu pour une période qui ne peut excéder six (6) mois, fixée dans la décision de suspension et destinée à permettre au bénéficiaire dudit agrément de se conformer de nouveau aux conditions requises.

Passé ce délai, et si les conditions requises ne sont toujours pas remplies, l'agrément est retiré.



Dans le cas où les conditions requises sont à nouveau remplies, il est immédiatement mis fin à la mesure de suspension de l'agrément.

La décision de suspension ou de retrait de l'agrément est notifiée à l'intéressé, selon les modalités fixées par voie réglementaire.

**Article 30:** Lorsque le titulaire de l'agrément renonce au bénéfice de celui-ci, il doit restituer l'agrément dont il bénéficie à l'autorité compétente.

#### SECTION 4

### CONTROLE DE LA SECURITE DES AERONEFS

**Article 31 :** L'autorité compétente contrôle régulièrement les aéronefs marocains et étrangers desservant un aéroport marocain pour s'assurer de leur conformité avec les règles de sécurité de l'aviation civile prévues par la convention de Chicago précitée notamment ses annexes 1,6 et 8.

**Article 32:** Toute conception et toute production d'aéronef, de moteur, d'hélice, de pièces et d'équipements aéronautiques sont soumises à la certification de l'autorité compétente, selon les conditions techniques, les formes et les modalités fixées par voie réglementaire.

Toute entreprise de production intéressée par la fabrication d'un aéronef ou autres produits aéronautiques visés à l'article 25 ci-dessus pour lequel un certificat doit être délivré, doit en informer l'autorité compétente qui veille à ce que chaque aéronef ou produit aéronautique, y compris les pièces fabriquées par des sous-traitants, soit conforme aux conditions techniques susmentionnées.

**Article 33:** Les entreprises titulaires de l'agrément visé à l'article 25 ci-dessus sont soumises au contrôle de l'autorité compétente qui a, notamment, pour objet la vérification de leur conformité aux dispositions des conventions internationales, de la présente loi et des textes pris pour son application dans les domaines objet de l'agrément.

Elles doivent, pour ce faire, communiquer aux agents de contrôle commissionnés à cet effet tous documents nécessaires à l'accomplissement de leur mission et leur permettre l'accès aux installations et équipements en relation avec ledit contrôle.

**Article 34:** Les certificats visés à l'article 32 ci-dessus délivrés par un Etat étranger, en application de dispositions au moins équivalentes au règlement de navigabilité visé à l'article 18 ci-dessus, sont reconnues par l'autorité compétente, selon des modalités fixées par voie réglementaire.

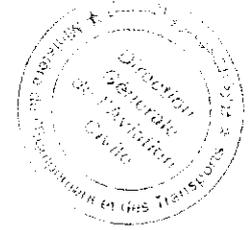
#### Section 5

### DISPOSITIONS DIVERSES

**Article 35:** Les contrôles faits par l'autorité compétente au titre du présent chapitre sont effectués aux frais et risques du propriétaire ou de l'utilisateur de l'aéronef, selon le cas.

**Article 36:** Sont fixées par voie réglementaire :

- 1) les formes et modalités de délivrance, de suspension et de retrait des agréments de conception, de production et de maintenance des aéronefs ;
- 2) les conditions techniques et les modalités de certification de type et de navigabilité des aéronefs ;



3) Les modalités de contrôle de la sécurité des aéronefs.

**Article 37 :** La délivrance et le renouvellement des documents afférents au contrôle de l'aptitude d'un aéronef au vol donnent lieu au paiement de droits conformément à la législation en vigueur.

**Article 38:** L'autorité compétente peut à la demande d'un Etat étranger, assurer, pour le compte de cet Etat, dans les conditions et selon les modalités convenues avec celui-ci, certaines obligations et responsabilités relatives aux certificats de navigabilité, à la circulation des aéronefs, aux licences des stations radiocommunication de bord et aux licences et autres titres aéronautiques des personnels de conduite des aéronefs concernant les aéronefs immatriculés dans cet Etat.

De même, le Royaume du Maroc peut confier, dans les mêmes conditions et modalités certaines des obligations et responsabilités sus indiquées à un Etat étranger pour les aéronefs marocains immatriculés sur le registre d'immatriculation visé à l'article 4 ci-dessus.

Les dispositions convenues en vertu du présent article font l'objet d'accords entre le Royaume du Maroc et les Etats concernés. Ces accords sont dûment déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, en vue de leur enregistrement conformément aux dispositions de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale précitée.

### **CHAPITRE III**

#### **DU REGIME JURIDIQUE DES AERONEFS**

##### **SECTION I:**

##### **NATURE JURIDIQUE DES AERONEFS**

**Article 39:** Les aéronefs sont des biens meubles soumis aux règles de droit commun, sous réserve des règles particulières prévues par les dispositions du présent chapitre.

Sont considérés comme faisant partie de l'aéronef, tous les accessoires nécessaires à son exploitation.

**Article 40:** Les aéronefs sont classés en catégories, par l'autorité compétente, selon leurs caractéristiques techniques, leurs équipements, leurs moyens de communication et l'utilisation qui en est faite, conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur en la matière.

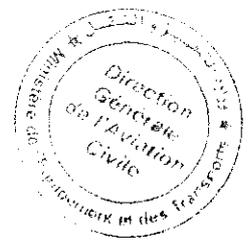
**Article 41:** La vente d'un aéronef peut être volontaire ou forcée.

**Article 42:** Toute vente volontaire d'un aéronef doit être faite par écrit et constatée par acte authentique ou sous seing privé.

La vente peut être faite sur l'aéronef en entier ou sur chaque part dans celui-ci, en cas de pluralité de propriétaires, que cet aéronef se trouve à son aérodrome d'attache ou en voyage.

**Article 43:** Chaque propriétaire d'une part dans l'aéronef peut vendre sa part, sans le consentement des autres copropriétaires. Toutefois, la vente d'une part dans l'aéronef à la suite de laquelle cet aéronef perd la nationalité marocaine nécessite l'accord de tous les copropriétaires.

Sauf convention contraire, établie par écrit, la licitation volontaire de l'aéronef ne peut être accordée qu'à la demande des propriétaires constituant ensemble la majorité des parts de



propriété dans l'aéronef.

**Article 44:** La mention, dans l'acte de vente d'un aéronef, que tout ou partie du prix reste dû au vendeur, entraîne, sauf stipulation contraire, hypothèque à son profit en garantie de la somme indiquée comme restant due, à condition que le vendeur requière l'inscription de cette hypothèque conformément aux dispositions du présent chapitre.

**Article 45 :** La vente d'un aéronef n'est opposable aux tiers qu'après son inscription sur le registre d'immatriculation visé à l'article 4 ci-dessus.

**Article 46:** Est interdite toute vente volontaire d'un aéronef hypothéqué ayant pour effet de lui faire perdre sa nationalité marocaine. Tout acte fait en violation de cette interdiction est nul. En cas de fraude, le vendeur est passible des sanctions prévues aux articles 357 à 359 du Code pénal.

## SECTION 2:

### PRIVILEGES SUR LES AERONEFS

**Article 47:** Seules les créances énumérées ci-après sont garanties par un privilège sur l'aéronef ou l'indemnité d'assurance due en cas d'avarie ou de perte de cet aéronef:

- 1) les salaires et créances de même nature dus au titre des contrats de travail des membres d'équipage de l'aéronef, ainsi que les cotisations sociales y afférentes ;
- 2) les redevances aéroportuaires et de navigation aérienne ;
- 3) les rémunérations dues pour recherche et sauvetage de l'aéronef ;
- 4) les frais indispensables engagés pour la conservation de l'aéronef.

**Article 48:** Les privilèges suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Les privilèges sont soumis aux causes d'extinction suivantes:

- 1) l'extinction de l'obligation principale ;
- 2) la renonciation du créancier ;
- 3) trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait préalablement fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation visé à l'article 4 ci-dessus, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet ;
- 4) la vente en justice ou à l'amiable de l'aéronef, à la condition, toutefois, que la mutation ait été inscrite au registre d'immatriculation sus indiqué, qu'un avis de l'inscription de la mutation de propriété ait été publié au *bulletin officiel*, avec l'indication du nom et du domicile de l'acquéreur et, qu'aucune opposition du créancier n'ait été notifiée au domicile élu par cet acquéreur, dans les deux mois suivant cette publication. Le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente en justice ou à l'amiable, tant que le prix n'est pas distribué ou payé.

**Article 49:** Les créances visées à l'article 47 ci-dessus sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

Les créances de même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance.

Toutefois, les créances visées aux 3) et 4) dudit article 47 sont payées dans l'ordre chronologique inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

**Article 50:** Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 47 ci-dessus prennent rang après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

Toutefois, en cas de vente au Maroc d'un aéronef grevé d'hypothèque dans un Etat Partie à la convention de Genève précitée relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, les droits prévus à l'article 1<sup>er</sup> de ladite convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface, en vertu de l'article VII-5 de ladite convention.

### SECTION 3:

#### HYPOTHEQUES SUR LES AERONEFS

**Article 51:** Les aéronefs immatriculés sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des Parties.

**Article 52:** L'hypothèque consentie doit être, à peine de nullité, constituée par écrit et peut être un acte authentique ou fait sous seing privé.

Cet acte doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre et, dans ce cas, l'endossement emporte translation du droit du créancier hypothécaire.

**Article 53:** L'hypothèque sur l'aéronef ne peut être consentie que par son propriétaire ou le mandataire de celui-ci, justifiant d'un mandat spécial à cet effet.

Si l'aéronef a plusieurs propriétaires, il ne peut être hypothéqué qu'avec l'accord de la majorité des intérêts dans l'aéronef.

**Article 54:** L'hypothèque peut, par un seul acte, grever tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire, à condition que chaque aéronef de cette flotte soit individualisé dans l'acte.

**Article 55:** L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, les hélices, les appareils de bord et toutes les pièces destinées, de façon continue, au service de l'aéronef, que ces pièces fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

L'hypothèque peut être étendue, à titre accessoire, aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition qu'elles soient individualisées. Un inventaire indiquant leur nature et leur nombre est annexé à l'acte d'hypothèque.

Les pièces de rechange doivent être entreposées dans un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de publicité et, lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent être immédiatement remplacées et le créancier doit être informé de cette utilisation.

**Article 56:** Les pièces de rechange, visées à l'article 55 ci-dessus, comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipements, garnitures, parties de ces divers éléments et, plus généralement, tous les objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef.

Une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affiches, doit informer les tiers de la nature et de l'étendue des droits dont ces pièces sont grevées et mentionner que l'hypothèque est inscrite au registre d'immatriculation, avec le nom et l'adresse de son titulaire.

**Article 57:** L'hypothèque ne s'étend ni au fret ni aux primes et subsides de l'Etat, ni aux indemnités de responsabilité et d'assurance.

**Article 58 :** L'hypothèque peut être constituée sur un aéronef en construction.



Toutefois, cette hypothèque ne peut être consentie que si cet aéronef a été préalablement déclaré, dans les formes et selon les modalités réglementaires, auprès de l'autorité compétente, qui en délivre récépissé et inscrit ensuite cette hypothèque sur le certificat d'immatriculation de l'aéronef.

**Article 59:** Toute hypothèque est rendue publique par son inscription au registre d'immatriculation visé à l'article 4 ci-dessus, par le créancier qui l'a consentie. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de la date de cette inscription.

La radiation de l'hypothèque ainsi que toute modification de celle-ci, par convention des Parties ou par jugement, doit également faire l'objet, à la demande du créancier, d'une mention au même registre d'immatriculation pour produire effet à l'égard des tiers.

**Article 60:** Lorsqu'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le ou les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.

**Article 61:** L'inscription hypothécaire garantit au même rang que le capital trois années d'intérêt en plus de l'année courante, Elle conserve l'hypothèque pendant douze (12) ans, à compter du jour de sa date d'inscription. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

**Article 62:** Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte authentique ou sous seing privé contenant consentement du ou des créanciers à la radiation ou au vu d'une mainlevée signée du créancier hypothécaire ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

**Article 63 :** En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

Avant tout paiement, l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires.

Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.

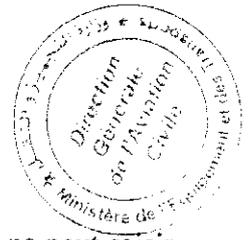
**Article 64:** L'autorité compétente doit délivrer, à tous ceux qui le requièrent, un état des inscriptions hypothécaires ou un certificat mentionnant qu'il n'en existe aucune.

**Article 65:** Les formes et modalités d'inscription, de renouvellement, de radiation et de conservation des hypothèques, ainsi que de délivrance des états et des certificats visés à l'article 64 ci-dessus sont fixées par voie réglementaire.

Donnent lieu à paiement de droits dont le montant et les modalités de recouvrement sont fixés conformément à la législation en vigueur en la matière :

- l'inscription et le renouvellement des hypothèques ;
- la délivrance des certificats d'inscription, de renouvellement et de radiation d'hypothèques ;
- la délivrance des états des inscriptions des hypothèques.

**Article 66:** Les créanciers ayant hypothèque sur un aéronef, le suivent en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés mentionnés à l'article 47 ci-dessus.



**Article 67:** Lorsque l'hypothèque ne grève qu'une part dans l'aéronef, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la part qui lui est affectée.

Toutefois, si plus de la moitié des parts dans l'aéronef se trouve hypothéquée, le ou les créanciers peuvent, après saisie, faire vendre ledit aéronef en totalité, à charge, pour eux, d'appeler à la vente les copropriétaires.

**Article 68:** Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques consenties durant l'indivision par un ou plusieurs copropriétaires sur une part de l'aéronef, subsistent après le partage ou la licitation.

Toutefois, en cas de vente forcée de l'aéronef effectuée conformément aux dispositions du présent titre, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une part dudit aéronef, est limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à la part hypothéquée.

**Article 69:** L'acquéreur d'un aéronef ou d'une part dans un aéronef hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article 70 ci-dessous, doit adresser à tous les créanciers inscrits au registre d'immatriculation, dans les formes et selon les modalités fixées par voie réglementaire, un extrait de son titre, en indiquant, notamment, la date et la nature de l'acte, l'identité du vendeur, les éléments d'identification de l'aéronef avec son prix et les charges en faisant partie ainsi que la date des inscriptions hypothécaires, l'identité des créanciers et le montant des créances inscrites.

Cet acquéreur doit déclarer, par le même acte, qu'il est prêt à s'acquitter sur-le-champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence de son prix, sans distinction des dettes exigibles ou non exigibles.

## CHAPITRE IV

### DE LA SAISIE ET DE LA VENTE FORCEE DES AERONEFS

#### SECTION 1

##### SAISIE DES AERONEFS

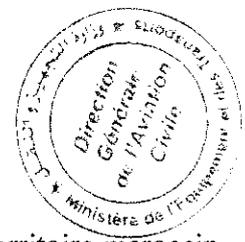
**Article 70 :** Un aéronef marocain ou étranger sur le territoire marocain ne peut être saisi à titre conservatoire qu'avec l'autorisation du président du tribunal de première instance auprès duquel ladite saisie à titre conservatoire est demandée.

Cette autorisation peut être subordonnée à la condition qu'une caution ou une autre garantie valable soit fournie par le demandeur.

L'ordonnance portant autorisation de saisie conservatoire fixe le délai dans lequel le demandeur doit intenter son action. Ce délai ne peut excéder un mois à compter de la date de l'ordonnance. Si l'action n'est pas intentée dans le délai imparti, la saisie conservatoire ordonnée est nulle et non avenue et la caution ou autre garantie éventuellement fournie, déchargée.

La responsabilité du demandeur, pour préjudice causé au défendeur à la suite de la saisie conservatoire de l'aéronef ou pour frais de caution ou de garantie fournie par celui-ci en vue de le libérer ledit aéronef ou d'en empêcher la saisie, peut être engagée devant le tribunal de première instance auprès duquel la saisie à titre conservatoire a été demandée.

Le défendeur peut, à tout moment, durant la procédure, obtenir mainlevée de la saisie conservatoire de son aéronef, s'il fournit bonne et suffisante caution.



**Article 71:** La saisie conservatoire d'un aéronef marocain ou étranger sur le territoire marocain ne peut être autorisée qu'en faveur des titulaires ou présumés titulaires d'une créance sur l'aéronef.

Toutefois, les aéronefs marocains ou étrangers, affectés à un service d'Etat ou à des transports publics, ne peuvent faire l'objet d'une ordonnance de saisie conservatoire que si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou des contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.

Toute saisie conservatoire est notifiée au propriétaire de l'aéronef et à l'exploitant de celui-ci.

**Article 72:** La saisie conservatoire ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire et s'effectue dans les conditions et formes prévues par le présent chapitre. Les frais entraînés par celle-ci sont à la charge du redevable.

**Article 73:** Sur présentation de l'ordonnance de saisie conservatoire, l'autorité compétente immobilise l'aéronef dans l'aérodrome où il se trouve ou dans tout autre aérodrome où il est conduit en vertu de ladite ordonnance.

L'immobilisation de l'aéronef est maintenue jusqu'à l'obtention de la main levée de ladite saisie conservatoire.

**Article 74:** Toute saisie conservatoire doit être immédiatement levée, en cas de paiement des sommes dues ou s'il est fourni bonne et suffisante caution.

**Article 75:** Lorsque un aéronef a été saisi à titre conservatoire et qu'une caution a été donnée pour obtenir la mainlevée de la saisie ou pour éviter celle-ci, il ne peut être procédé, pour la même créance et pour le même créancier, à aucune nouvelle saisie sur le même aéronef et aucune nouvelle caution ou garantie ne peut être exigée.

**Article 76:** La saisie conservatoire est convertie en saisie-exécution lorsque le créancier a obtenu, sur le fond, un jugement de condamnation contre son débiteur.

**Article 77 :** Il ne peut être procédé à la saisie-exécution d'un aéronef que vingt-quatre heures après la notification du commandement de payer faite en la personne du propriétaire de l'aéronef ou à son domicile.

Toutefois, ce commandement peut être fait directement au mandataire du propriétaire de l'aéronef, si le créancier se prévaut d'un privilège sur cet aéronef.

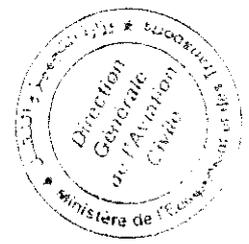
**Article 78 :** Le procès-verbal de saisie conservatoire ou de conversion de la saisie conservatoire en saisie-exécution énonce les nom, prénom (s), domicile du créancier pour lequel la saisie est effectuée, le titre en vertu duquel ce créancier procède, le montant de la créance dont il poursuit le paiement, l'élection du domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie le cas échéant, le nom du propriétaire, le type de l'aéronef et son immatriculation.

Il énonce et décrit les équipements et accessoires de l'aéronef.

Il établit un gardien.

Le procès-verbal susmentionné est immédiatement notifié à l'autorité compétente pour immobilisation de l'aéronef dans le lieu où il se trouve.

**Article 79:** Le créancier saisissant doit, dans un délai de cinq jours ouvrables à compter de



l'établissement du procès-verbal de saisie-exécution, notifier au propriétaire copie dudit procès-verbal et le faire citer devant le tribunal où la vente est poursuivie, pour dire qu'il sera procédé à la vente de l'aéronef, de ses équipements et de ses accessoires saisis.

Si le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal et s'il n'a pas de représentant mandaté, les notifications et assignations sont faites ainsi qu'il est prescrit aux articles 40 et 41 du code de procédure civile.

**Article 80:** Le procès-verbal de saisie-exécution est transcrit, dans le délai de huit jours ouvrables sur le registre d'immatriculation visé à l'article 4 ci-dessus par l'autorité compétente.

Dans les trois jours ouvrables suivant cette transcription, l'autorité compétente délivre un état des inscriptions et, dans les huit jours ouvrables qui suivent cette délivrance, le saisissant doit notifier aux créanciers inscrits sur le registre d'immatriculation de l'aéronef, aux domiciles indiqués dans leurs inscriptions, les notifications et les assignations prévues à l'article 79 ci-dessus. Les créanciers ont un délai de quinze jours ouvrables pour intervenir.

## SECTION 2 :

### VENTE FORCEE DES AERONEFS

**Article 81:** Tout créancier inscrit peut requérir la mise aux enchères de l'aéronef en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges

La réquisition de mise aux enchères doit être signée du créancier et signifiée à l'acquéreur dans le délai de cinq jour ouvrables, courant à compter de la date de la notification, augmenté des délais de distance, s'il y a lieu. Cette réquisition contient assignation devant le tribunal saisi, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur dans les formes établies pour les ventes sur saisies.

**Article 82 :** La vente est ordonnée par le président du tribunal de première instance du lieu de la saisie de l'aéronef.

**Article 83 :** Le tribunal fixe la mise à prix et les conditions de la vente. Si, au jour fixé pour la vente il n'est pas fait d'offre, le tribunal fixe une nouvelle mise à prix, inférieure à la première, et fixe le jour auquel les enchères auront lieu.

La vente sur saisie se fait par devant le secrétaire greffier, quinze jours ouvrables après une apposition d'affiche et une insertion de cette affiche dans un journal d'annonces légales publié dans le ressort du tribunal saisi, sans préjudice de toute autre publication qui pourrait être ordonnée par le président du tribunal de première instance.

Les affiches sont apposées sur la partie la plus apparente de l'aéronef saisi et à la porte principale du tribunal par devant lequel, la vente doit avoir lieu, ainsi que dans les locaux de l'autorité compétente.

**Article 84 :** Les mentions devant figurer sur les affiches prévues à l'article 83 ci-dessus sont fixées par voie réglementaire.

**Article 85:** L'adjudicataire est tenu de verser le prix, sans frais à la Caisse du tribunal, dans les trois jours ouvrables suivant l'adjudication, à peine de folle enchère. Il doit, dans les cinq jours suivants, présenter requête au président du tribunal pour faire commettre un juge devant lequel il citera les créanciers, par acte signifié aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre, à l'amiable, sur la



distribution du prix.

**Article 86 :** Après l'adjudication, il n'est admise aucune surenchère.

**Article 87:** Les frais et dépenses engagés ou provoqués par la saisie conservatoire, par les mesures d'exécution et par la vente de l'aéronef qui l'a suivie sont payés en premier par prélèvement sur le produit de la vente. Ces frais et dépenses comprennent, notamment :

- 1) les frais de justice et les dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation de l'aéronef, pour parvenir à sa vente et à la distribution du prix ainsi que les droits et redevances dues depuis l'immobilisation de l'aéronef ;
- 2) les dépenses engagées pour la conservation de l'aéronef et l'entretien de l'équipage ainsi que les sommes dues et frais encourus depuis la date de la saisie conservatoire ou de la mesure d'exécution ;
- 3) les frais engagés pour l'enlèvement de l'aéronef aux fins de la sécurité de la navigation aérienne ou pour la protection de l'environnement.

**Article 88:** Après paiement des frais et dépenses, visés à l'article 87 ci-dessus, le solde du produit de la vente est distribué conformément aux dispositions des articles 47 et 50 ci-dessus.

Après désintéressement de tous les créanciers privilégiés et hypothécaires, le reliquat éventuel de ce produit est versé au propriétaire qui peut en disposer librement.

Tout créancier colloqué, l'est tant pour le principal que pour les intérêts admis et les frais.

**Article 89:** Dans le cas où les créanciers ne sont pas d'accord sur la distribution du prix, il est dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits. Dans les huit jours ouvrables à compter de la date d'établissement dudit procès verbal, chacun des créanciers doit déposer, au greffe du tribunal, une demande de collocation avec titres à l'appui.

A la requête du plus diligent, les créanciers sont appelés devant ledit tribunal, qui statue à l'égard de tous, y compris des créanciers privilégiés.

Le jugement est signifié dans les trente jours ouvrables à toutes les parties intéressées, soit directement, pour les parties présentes, soit à leur domicile élu, pour les parties défaillantes. Le jugement rendu n'est pas susceptible d'opposition. Les procédures et délais d'appel sont celles prévues par le code de procédure civile.

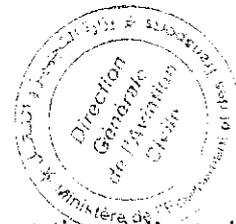
L'acte d'appel contient assignation et énonciation des griefs, à peine de nullité.

Dans les huit jours ouvrables qui suivent l'expiration du délai d'appel et, s'il y a appel, dans les huit jours ouvrables suivant la signification de l'arrêt de la Cour d'appel, le juge précédemment désigné dresse l'état définitif des créances colloquées en principal, intérêts et frais. A compter de cette date, les intérêts des créances utilement colloquées cessent de courir à l'égard de la partie saisie.

Les dépens des contestations ne doivent pas être pris sur les deniers à distribuer.

Sur ordonnance du juge, le greffier du tribunal délivre les bordereaux de collocation exécutoire contre la caisse du tribunal ayant reçu le prix en consignation.

Le même juge autorise par une autre ordonnance la radiation du registre d'immatriculation des aéronefs des inscriptions des créances non colloquées.



**Article 90:** La radiation des inscriptions sur l'aéronef est obtenue sur présentation, à l'autorité compétente, du jugement d'adjudication et du reçu délivré par le secrétaire greffier du tribunal constatant le versement du prix.

**Article 91:** Seule l'adjudication suivie du paiement des frais, dépenses et créances, et de la consignation du prix opère le transfert de propriété de l'aéronef.

Elle purge, de plein droit, l'aéronef de tous les privilèges, hypothèques et autres créances dues, à l'exception de celles que l'acheteur a pris en charge avec le consentement des titulaires des créances.

Elle met fin aux fonctions du commandant de bord.

Elle ne transmet pas à l'adjudicataire plus de droits que ceux que le propriétaire saisi ne détenait.

Elle emporte, de plein droit, mainlevée de l'immobilisation de l'aéronef.

**Article 92:** A l'effet de permettre une nouvelle immatriculation de l'aéronef, il est délivré à la demande du propriétaire dudit aéronef, un certificat attestant que ledit aéronef est vendu libre de toute hypothèque.

**Article 93:** Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat Partie à la convention de Rome précitée relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des étrangers, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois, si un aéronef hypothéqué cause un dommage aux tiers à la surface, sur le territoire marocain, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef cause du dommage ou tout autre aéronef ayant le même propriétaire.

## CHAPITRE V

### DE LA RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT D'AERONEFS

**Article 94:** L'exploitant d'un aéronef est responsable des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détachent, vis-à-vis des personnes et biens situés à la surface.

L'exploitant s'entend de la personne physique ou morale qui, ayant conféré directement ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation.

Le propriétaire est présumé être l'exploitant de l'aéronef. Il est responsable en tant que tel à moins qu'il ne prouve qu'une autre personne est l'exploitant dudit aéronef.

La responsabilité de l'exploitant ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

**Article 95:** L'exploitant d'un aéronef assurant au Maroc un service de transport aérien ou survolant le territoire marocain, que cet aéronef soit immatriculé au Maroc ou à l'étranger doit souscrire une assurance ou toute autre garantie financière permettant de couvrir sa responsabilité pour les dommages causés aux tiers à la surface.

**Article 96:** Les conditions d'établissement et les limites de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef à l'égard des tiers à la surface sont régies par les dispositions de la convention de Rome précitée. Les limites de responsabilité prévues par cette convention et toute convention la



modifiant ou la remplaçant et ratifiée par le Royaume du Maroc s'appliquent également aux aéronefs immatriculés au Maroc.

Toutefois, les limites prévues par l'alinéa ci-dessus 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 de l'aéronef ou de leurs préposés agissant dans le cadre de leurs fonctions, fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Ces limites ne s'appliquent pas si la personne responsable s'est emparée d'un aéronef d'une manière illicite ou l'a utilisé sans le consentement de la personne qui a le droit d'autoriser cet usage.

**Article 97:** Au cas où un exploitant, affréteur ou locataire d'un aéronef, n'en a pas la disposition exclusive pendant une période de plus de quatorze jours, le propriétaire, affréteur 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'utilisateur illégitime, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et limites prévues par le présent chapitre.

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

- 1) 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, est seule à l'origine des dommages causés à l'autre ou aux autres aéronefs ou si cette faute a provoqué le non usage de cet ou de ces aéronefs, ou si elle est à l'origine des dommages causés aux personnes ou aux biens à bord de cet ou de ces aéronefs cet exploitant est responsable de tous les dommages causés ;
- 2) si les dommages sont dus à la faute commune des exploitants de deux ou plusieurs aéronefs, ou de leurs préposés chacun de ces exploitants est responsable à l'égard des autres du dommage subi en proportion de la gravité de la faute qu'ils ont respectivement commise.

**Article 98:** L'autorité compétente peut retenir tout aéronef marocain ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent titre pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction prévue par la présente loi.

## **TITRE II: DES AERODROMES**

### **CHAPITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES**

**Article 99:** L'Autorité compétente assure la planification des aéroports conformément aux objectifs de la politique nationale de développement de l'aviation civile et à la législation relative à la conception et à l'exploitation des aéroports.

Elle désigne les aéroports ouverts à la circulation aérienne et parmi ceux-ci, les aéroports internationaux dans lesquels sont installés, en permanence ou temporairement et sous certaines conditions, des services d'immigration, de police, de douane, de santé, de quarantaine ainsi que des services vétérinaire et phytosanitaire ou tout autre service de l'Etat nécessaire.

A cet effet, elle classe les aéroports en tenant compte des activités aéronautiques qu'ils



peuvent accueillir, et elle établit, pour chaque aérodrome, un plan d'aménagement interne décrivant notamment, ses principales caractéristiques dans son extension maximale ainsi que l'affectation de ses zones suivant l'usage principal qui en est fait.

Elle veille à ce que les exigences en matière de conception d'aérodrome incluent celles relatives à l'architecture et aux infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des mesures de sûreté prévues au programme national de sûreté de l'aviation civile visé à l'article 237 de la présente loi.

**Article 100:** L'autorité compétente peut établir, conformément à la législation en vigueur en la matière, des zones franches au sein des aérodromes internationaux ouverts à la circulation aérienne publique.

**Article 101:** Les aérodromes sont créés par l'état ou par des personnes physiques ou morales de droit public ou privé conformément aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application.

Les aérodromes créés par l'état ou par les personnes morales de droit public sont dits aérodromes civils de l'état.

**Article 102:** La conception, la réalisation et les conditions techniques d'exploitation des aérodromes sont soumises à des prescriptions fixées par voie réglementaire.

**Article 103:** La création, l'extension ou la modification, ainsi que la gestion et/ou l'exploitation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ou des parties de ceux-ci sont soumises, selon le cas, à un régime d'autorisation ou de concession.

Sont soumises au régime de l'autorisation : la création, l'extension, ou la modification d'un aérodrome.

Sont soumises au régime de la concession : la gestion et/ou l'exploitation d'un aérodrome ou d'une partie de celui-ci, ou de l'une de ses installations.

## CHAPITRE II : DU RÉGIME DE L'AUTORISATION

**Article 104 :** L'autorisation de création, d'extension ou de modification d'un aérodrome prévue à l'article 103 ci-dessus est délivrée par l'autorité compétente, aux personnes physiques ou morales de droit public ou privé justifiant des capacités financières et des moyens humains, techniques et organisationnels nécessaires.

La demande d'autorisation est adressée à l'autorité compétente, accompagnée d'un dossier dont le contenu administratif et technique et les modalités de dépôt sont fixés par voie réglementaire.

L'autorisation est nominative et ne peut être ni cédée, ni transférée à quelque titre que ce soit. Elle devient caduque lorsque son bénéficiaire ne démarre pas la réalisation de l'objet pour lequel elle a été délivrée dans un délai maximum d'une année courant à compter de la date de sa délivrance.

**Article 105 :** Lorsque au cours d'un contrôle effectué sur place, il est constaté une ou plusieurs non-conformité ou insuffisances en lien avec l'autorisation, celle-ci est suspendue pour une durée n'excédant pas une année mentionnée dans la décision de suspension, à compter de la date de notification de ladite suspension, destinée à permettre au bénéficiaire de remédier aux non conformités ou insuffisances constatées.



A l'issue de cette durée de suspension et s'il n'a pas été remédié aux non conformités ou insuffisances, l'autorisation est retirée. Dans le cas contraire, il est mis fin à la mesure de suspension.

### CHAPITRE III :

#### DU REGIME DE LA CONCESSION

**Article 106:** La concession prévue à l'article 103 ci-dessus, est attribuée après appel à la concurrence. Toutefois, il peut être fait recours à une procédure de négociation directe lorsque l'activité aéroportuaire sera exercée pour le compte propre du concédant ou lorsque, après mise en concurrence, aucune offre n'a été faite ou aucune offre n'a été retenue.

**Article 107:** La concession attribuée conformément à l'article 106 ci-dessus fait l'objet d'une convention de concession qui prévoit notamment :

- 1) l'objet de la concession et la délimitation de la zone qu'elle couvre;
- 2) la consistance des biens concédés et, le cas échéant, les règles régissant les biens de retour et les biens de reprise ;
- 3) la durée, qui ne peut excéder trente (30) ans prorogeable pour une durée supplémentaire qui ne peut excéder vingt (20) ans ;
- 4) les charges et obligations relatives à l'entretien et à la réhabilitation des infrastructures, des superstructures, des ouvrages et installations concédés ;
- 5) le respect des prescriptions exigées pour des raisons de défense nationale et de sûreté publique, le cas échéant ;
- 6) les conditions d'occupation temporaire du domaine public maritime, le cas échéant ;
- 7) les conditions de prorogation, si nécessaire;
- 8) les conditions de rachat, de résiliation et de déchéance, s'il y a lieu ;
- 9) le cas échéant, le mode de calcul de l'indemnité à allouer au concessionnaire lorsqu'il est mis fin à la concession pour des raisons autres que l'inobservation des clauses de la convention de concession.

**Article 108:** Tout bénéficiaire d'une convention de concession, personne physique ou morale s'engage à respecter les conditions générales d'exploitation de l'aérodrome et les clauses d'un cahier des charges approuvé par l'autorité compétente. Ce cahier des charges prévoit notamment :

- 1) les prescriptions et conditions de gestion, d'exploitation et d'utilisation des ouvrages, équipements, infrastructures et superstructures concédées, ainsi que les conditions et les modalités de leur entretien et réhabilitation;
- 2) la ou les polices d'assurance que le bénéficiaire doit souscrire pour couvrir sa responsabilité pour les dommages causés;
- 3) les références et la durée de la convention de concession correspondante ;
- 4) les redevances dues pour la concession, leur mode de calcul et les modalités de leur paiement ;
- 5) les charges et obligations particulières du bénéficiaire ;



- 6) le principe du respect de l'égalité de traitement des usagers ;
- 7) les qualifications professionnelles et techniques requises pour le personnel employé ainsi que les garanties financières exigées du bénéficiaire ;
- 8) les modalités de rémunération des services rendus;
- 9)- toute autre disposition nécessaire à la réalisation de l'objet de la concession

**Article 109 :** Sans préjudice des clauses particulières figurant dans la convention de concession et dans le cahier des charges, l'autorité compétente peut prononcer, d'office et sans indemnité, la déchéance de la concession lorsque le bénéficiaire de celle-ci :

- 1) ne démarre pas l'activité, objet de la concession dans les délais fixés ou s'il ne le fait pas à l'issue d'un nouveau délai qui lui, a été fixé à cet effet par l'autorité compétente;
- 2) ne respecte pas les termes de la convention ou les clauses du cahier des charges ;
- 3) a cessé son activité depuis plus de six mois ;
- 4) est mis en liquidation judiciaire par un jugement définitif.

Dans les cas visés aux 1) et 3) ci-dessus, la déchéance de la concession est prononcée suite aux visites effectuées sur place par les agents de l'autorité gouvernementale chargée de l'aviation civile visés dans l'article 280 ci-dessus pour constater l'absence ou la cessation d'activités.

**Article 110:** Les concessions d'exploitation d'une partie ou de l'une des installations de l'aérodrome objet de la concession de gestion, ne peuvent être accordées par le concessionnaire de cette gestion, qu'après l'accord de l'autorité compétente.

Cet accord est donné au vu des projets de conventions de concessions que le concessionnaire de gestion lui soumet à cet effet.

**Article 111 :** Lorsque l'aérodrome doit occuper, pour les besoins de son activité, une zone située sur le domaine public, l'autorisation ou la concession prévue à l'article 103 ci-dessus emporte occupation des parcelles du domaine public nécessaires à cette activité, sous réserve des conditions prévues par la législation sur l'occupation temporaire du domaine public. L'autorisation d'occupation temporaire du domaine public est accordée pour une durée identique à celle prévue dans l'autorisation ou la concession.

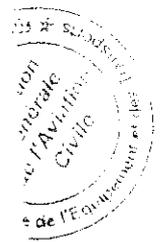
**Article 112 :** En cas d'occupation temporaire du domaine public et dans la limite des dispositions prévues par le présent chapitre et sauf prescription contraire de l'autorisation ou de la convention de concession, le bénéficiaire dispose, pendant toute la durée de ladite autorisation ou concession, du droit de superficie sur les ouvrages, les constructions, les équipements fixes et les installations à caractère immobilier qu'il réalise pour l'exercice de son activité.

Les ouvrages, constructions, équipements fixes et installations sus-indiquées à caractère immobilier ne peuvent être hypothéqués que pour garantir les seuls emprunts contractés par le bénéficiaire en vue de leur financement, leur réalisation ou leur extension.

Toutefois, tout contrat d'hypothèque doit être préalablement approuvé par l'autorité compétente.

Les hypothèques sur les droits et biens précités s'éteignent au plus tard à l'expiration de la durée de la convention de concession.

Les créanciers ordinaires autres que ceux dont les créances sont issues de l'exécution des travaux



cités au 1<sup>er</sup> alinéa du présent article, ne peuvent exercer les mesures de conservation ou d'exécution sur les droits et propriétés visés audit alinéa.

**Article 113:** Le droit de superficie visé à l'article 112 ci-dessus, ouvrages, constructions, équipements fixes et installations à caractère immobilier, prévus par la convention de concession ne peuvent être cédés ou transmis dans le cadre de fusion, absorption ou scission de société, pour la durée restant à courir, y compris dans le cas de réalisation de sûreté portant sur lesdits droits et biens qu'à une personne morale, après accord préalable de l'autorité compétente.

Toutefois, la cession et la transmission précitées doivent porter sur l'ensemble des droits et biens prévus par la convention de concession.

**Article 114:** En cas de cessation de la concession avant le terme prévu par la convention, pour des raisons autres que l'inexécution par le concessionnaire des conditions de ladite convention, les créanciers dont les créances sont nées des hypothèques, prévus au deuxième alinéa de l'article 112 sont subrogés, pour le recouvrement de leurs créances, au concessionnaire à concurrence de l'indemnité fixée dans la convention de concession.

**Article 115:** Lorsqu'il est mis fin à la concession pour inexécution par le concessionnaire de ses obligations découlant de la convention de concession, les créanciers dont les créances sont nées des hypothèques prévues par le deuxième alinéa de l'article 112 sont informés des mesures que le concédant entend prendre pour que lesdits créanciers soient en mesure, le cas échéant, de proposer la substitution d'un tiers au concessionnaire déchu.

#### CHAPITRE IV : DES CONDITIONS D'EXPLOITATION

**Article 116:** Tout aérodrome est ouvert à l'exploitation, pour la circulation aérienne, par l'autorité compétente, lorsqu'il répond aux spécifications techniques prévues par la présente loi et les textes pris pour son application.

Il peut être fermé par la même autorité s'il ne répond plus auxdites spécifications.

**Article 117:** Lorsque des raisons de sécurité aérienne ou d'ordre public l'exigent, tout aérodrome ou toute partie d'aérodrome peut être interdit(e) temporairement à l'exploitation.

Cette interdiction fait l'objet de publication d'une information aéronautique.

**Article 118:** Les aérodromes internationaux désignés conformément à l'article 99 ci-dessus doivent disposer d'un certificat d'aérodrome délivré par l'autorité compétente en tenant compte des dispositions de la convention de Chicago précitée.

Les modalités d'octroi du certificat d'aérodrome, de renonciation à ce certificat, de son retrait et de sa restitution sont fixées par voie réglementaire.

**Article 119:** Lorsque l'intérêt général l'exige, les aérodromes militaires peuvent être ouverts à la circulation aérienne publique, après avis de l'autorité de la défense nationale.

**Article 120:** L'autorité compétente peut autoriser, sous certaines conditions précisées dans l'autorisation, l'utilisation de tout emplacement en tant qu'aérodrome, par certains types d'aéronef, ou par certains services aériens.

Ces emplacements autorisés sont dits aérodromes civils à usage restreint. Les modalités d'utilisation des aérodromes à usage restreint ainsi que les exigences techniques qu'ils doivent remplir sont fixés par voie réglementaire.



**Article 121:** Hormis 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 aérodrome ouvert à la circulation aérienne ou un aérodrome à usage restreint.

Toutefois, l'autorité compétente peut autoriser, ponctuellement, l'usage d'un terrain ou d'un emplacement similaire pour faire atterrir ou prendre le départ d'un aéronef.

**Article 122:** Les services d'assistance en escale, dont la liste est fixée par voie réglementaire, ne peuvent être rendus aux transporteurs aériens dans les aérodromes que par des personnes physiques ou morales de droit public ou privé agréées à cet effet.

Cet agrément est délivré par l'autorité compétente aux personnes physiques ou morales justifiant des capacités financières et de moyens humains, techniques et organisationnels nécessaires pour assurer lesdits services.

La demande d'agrément est adressée à l'autorité compétente, accompagnée d'un dossier dont le contenu administratif et technique et les modalités de dépôt sont fixés par voie réglementaire.

Lorsqu'au cours d'un contrôle effectué sur place, il est constaté une ou plusieurs non-conformités ou insuffisances en lien avec l'agrément, celui-ci est suspendu pour une durée n'excédant pas une année mentionnée dans la décision de suspension, à compter de la date de notification de la suspension, destinée à permettre au bénéficiaire de remédier auxdites non conformités ou insuffisances.

A l'issue de cette durée de suspension et s'il n'a pas été remédié aux non conformités ou insuffisances, l'agrément est retiré. Dans le cas contraire, il est mis fin à la mesure de suspension.

Les modalités de délivrance et de retrait des agréments sont fixées par voie réglementaire.

**Article 123:** Tout exploitant ou gestionnaire d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique assure, selon des conditions fixées par voie réglementaire, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que la prévention du péril animalier.

Il doit tenir périodiquement informée l'autorité compétente de l'organisation dudit aérodrome et lui fournir, à sa demande, toutes informations et statistiques relatives à ses activités.

## **CHAPITRE V: DES OBLIGATIONS DES USAGERS**

**Article 124:** L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, tout espace sur l'aérodrome doit être effectué par le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre qu'il reçoit à cet effet de l'autorité aéroportuaire compétente.

Dans le cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne fait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement, l'autorité aéroportuaire compétente ou son représentant responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome prend, d'office, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef concerné, toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes de piste, voies de circulation ou aires du mouvement ainsi que leurs dégagements,

Les mêmes dispositions s'appliquent à l'encontre du propriétaire ou du gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'un animal qui encombre les espaces susmentionnés.

**Article 125:** Les usagers des aérodromes ont l'obligation de se conformer au règlement intérieur mis en place, selon le cas, par l'exploitant ou le gestionnaire de l'aérodrome concerné.



## TITRE III : DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

### CHAPITRE PREMIER: DISPOSITIONS GÉNÉRALES

**Article 126:** Afin d'assurer la sécurité de la navigation aérienne, il est institué aux abords des aérodromes ouverts à la circulation aérienne, des installations et équipements d'aide à la navigation aérienne, des installations de sécurité et de télécommunications aéronautiques et le long des routes aériennes, des servitudes spéciales dites servitudes aéronautiques.

**Article 127:** Les servitudes aéronautiques 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 navigation aérienne ;
- b) des servitudes radioélectriques comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer des obstacles susceptibles de nuire au fonctionnement des aides à la navigation ou des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;
- c) 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 caractéristiques techniques et les modalités d'établissement et d'entretien de ces servitudes et de leur approbation sont fixées par voie réglementaire.

**Article 128:** Pour chaque aérodrome ou installation ou équipement visé à l'article 126 ci-dessus, l'autorité compétente établit un plan de servitudes aéronautiques soumis à l'avis consultatif de l'autorité compétente chargée de l'urbanisme, le cas échéant.

Ce plan doit notamment prévoir les zones dans lesquelles doivent être interdits, supprimés ou modifiés les constructions, les clôtures, les plantations et les obstacles pouvant constituer un danger pour la circulation aérienne, lorsque leur hauteur excède les limites prévues par le plan.

Tout projet de plan de servitudes aéronautiques est soumis à une enquête publique d'une durée de deux mois à compter de la date de publication au bulletin officiel de l'acte l'ordonnant. Cet acte fixe, notamment, la date de son ouverture et les modalités de son déroulement.

Le plan est modifié selon la même procédure que celle de son établissement. Toutefois, l'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues par le plan.

Les modalités d'établissement et d'approbation dudit plan sont fixées par voie réglementaire.

Dans les zones frappées de servitudes aéronautiques, les dispositions du plan s'imposent à toute personne physique ou morale pour l'exécution de tous travaux de lotissement ou d'installations notamment à usage résidentiel, administratif, industriel ou touristique.

**Article 129:** A compter de la date de publication au bulletin officiel de l'acte visé à l'article 128 ci-dessus et pendant toute la durée de l'enquête publique, sauf autorisation préalable de l'autorité compétente, toute édification de constructions, clôtures, plantations et obstacles susceptibles de porter atteinte aux servitudes projetées est interdite.

Toutefois, cette interdiction cesse de plein droit à l'expiration du délai de deux ans qui suit la date d'ouverture de l'enquête publique, si l'acte d'approbation du plan de servitudes aéronautiques n'est pas publié au bulletin officiel.



La demande de l'autorisation précitée est présentée selon les formes et modalités fixées par voie réglementaire.

**Article 130:** Tout établissement de servitudes aéronautiques donne lieu à une indemnité proportionnelle au préjudice causé. Le paiement de cette indemnité est à la charge, selon le cas, de l'Etat ou des personnes prévues à l'article 101 ci-dessus.

**Article 131:** En dehors des zones grevées de servitudes aéronautiques, toute installation qui pourrait constituer un obstacle ou un danger pour la circulation aérienne, est subordonnée à la délivrance d'une autorisation préalable de l'autorité compétente. Cette installation doit répondre à des prescriptions d'implantation, de hauteur et de balisage compatibles avec la sécurité de la navigation aérienne, fixées par voie réglementaire.

## CHAPITRE II :

### DISPOSITIONS PARTICULIERES AU BALISAGE AÉRONAUTIQUE

**Article 132:** L'autorité compétente peut prescrire:

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

**Article 133:** Pour la réalisation des balisages visés au a) de l'article 132 ci-dessus, l'autorité compétente dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage et d'installation sur les murs extérieurs et sur les toitures.

**Article 134:** Les frais d'installation, de fonctionnement et d'entretien des balisages aéronautiques sont à la charge, selon le cas, du créateur ou de l'exploitant des obstacles visés à l'article 128 ci-dessus

## TITRE IV : DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

### CHAPITRE PREMIER: DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

**Article 135:** La circulation des aéronefs civils marocains au-dessus du territoire national est libre, sous réserve du respect des dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application.

Les aéronefs civils étrangers peuvent circuler au-dessus du territoire marocain ou y atterrir en vertu des accords liant le Maroc ou d'une autorisation spéciale et temporaire délivrée à cet effet par l'autorité compétente selon les modalités fixées par voie réglementaire.

**Article 136:** Aucun aéronef n'est admis à la circulation aérienne s'il n'a, à son bord, les équipements et les certificats, autorisations et tous autres documents en cours de validité, exigibles conformément à la réglementation internationale en matière de sécurité des aéronefs et de navigation aérienne.

La liste et les caractéristiques des équipements, ainsi que la liste des certificats, autorisations et tous autres documents exigibles ainsi que les modalités de leur délivrance ou de reconnaissance de leur équivalence, et de leur retrait sont fixées par voie réglementaire.



**Article 137 :** Tout aéronef circulant ou se trouvant sur le territoire marocain ou dans la région d'information de vol marocaine, doit observer les règles de l'air et de la circulation aérienne ainsi que le système de feux et des signaux utilisés pour la circulation aérienne, conformément aux prescriptions internationales en la matière et aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application.

Les règles de l'air et de la circulation aérienne ainsi que le système de feux et des signaux et leur signification doivent être conformes aux prescriptions de la réglementation internationale en la matière.

**Article 138:** Tout pilote, commandant de bord, dès qu'il aperçoit ou reçoit l'un de ces signaux prend toute disposition nécessaire pour se conformer aux instructions correspondantes.

Les signaux ne doivent être utilisés qu'aux fins prévues et l'utilisation de tout autre signal pouvant être confondu avec ceux-ci est interdite.

**Article 139:** Pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, l'autorité compétente peut désigner « zone interdite » ou « zone réglementée » une partie quelconque au-dessus du territoire marocain. Elle peut également désigner « zone dangereuse » une zone au-dessus de laquelle certaines activités peuvent constituer un danger pour la sécurité de la circulation aérienne.

La désignation et les limites des zones interdites, réglementées et dangereuses, ainsi que les restrictions et modalités de survol des zones réglementées et dangereuses, font l'objet de publications d'une information aéronautique.

Si un pilote, commandant de bord, s'aperçoit que son aéronef se trouve au-dessus d'une zone interdite, réglementée ou dangereuse en infraction avec les dispositions prescrites, il doit s'en éloigner immédiatement, en faire rapport aux services de la circulation aérienne et se conformer à leurs instructions.

**Article 140:** Lorsqu'un itinéraire est prescrit pour des aéronefs survolant, sans atterrissage prévu, le territoire Marocain, ceux-ci doivent suivre cet itinéraire et, s'ils en ont l'obligation, se faire reconnaître par signaux lors de leur passage au-dessus des points désignés à cet effet. Ils doivent s'ils en reçoivent l'ordre, atterrir sur l'aérodrome international le plus proche.

Tout aéronef peut être contraint par l'autorité compétente, pour des raisons d'ordre et de sécurité publics, d'atterrir sur un aérodrome déterminé. Dans ce cas, cet aéronef doit immédiatement obéir aux signaux lui donnant l'ordre d'atterrir.

**Article 141:** L'autorité compétente peut exiger l'atterrissage sur un aérodrome qu'elle désigne à cet effet, de tout aéronef civil qui, sans autorisation, survole le territoire marocain ou si elle a des motifs raisonnables de soupçonner que ledit aéronef est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la convention de Chicago précitée.

Elle peut également lui donner toutes instructions permettant de mettre fin à ces violations.

Tout aéronef civil marocain et tout aéronef étranger exploité par un transporteur marocain doit respecter tout ordre donné par l'autorité compétente d'un Etat étranger lorsque ledit aéronef se trouve sur son territoire.

**Article 142:** Tout aéronef, entrant ou quittant le territoire marocain, doit :

- 1) suivre, pour franchir l'espace aérien marocain, la route aérienne qui lui est assignée par



les services de contrôle de la circulation aérienne ;

- 2) utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par l'autorité compétente d'utiliser un aéroport international selon les modalités fixées par voie réglementaire.

**Article 143:** Tout aéronef entrant sur le territoire marocain doit, dès son entrée et jusqu'à sa sortie dudit territoire doit se conformer aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application ainsi qu'à toutes autres lois ou règlements en vigueur au Maroc, notamment les dispositions relatives à l'admission des équipages, des passagers et des marchandises ainsi que les formalités à accomplir.

L'autorité compétente spécifie, dans les informations aéronautiques, les renseignements à fournir par les équipages et les passagers, à l'arrivée et au départ des aéronefs.

**Article 144 :** L'autorité compétente peut :

- 1) interdire ou réglementer le transport et l'usage d'appareils de prises de vues aériennes à bord des aéronefs lors du survol de tout ou partie du territoire marocain;
- 2) restreindre ou interdire temporairement ou définitivement l'activité sur le territoire marocain des exploitants étrangers dont les aéronefs constituent un danger pour la sécurité aérienne. Les conditions et modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

**Article 145:** Les exploitants d'aéronefs assurant des vols en provenance de régions à risque doivent procéder, conformément au règlement sanitaire international, au traitement sanitaire et d'hygiène de leurs aéronefs.

**Article 146:** Sont interdits, sauf autorisation préalable de l'autorité compétente, délivrée selon les modalités fixées par voie réglementaire :

- 1) le survol de l'espace aérien marocain par des aéronefs supersoniques civils ;
- 2) le survol du territoire marocain par des aéronefs pouvant voler sans pilote.

## CHAPITRE II:

### DES SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

**Article 147:** L'autorité compétente assure la planification, le développement et l'organisation des services de la navigation aérienne. Elle définit les conditions d'exploitation de ces services et fixe les règles selon lesquelles lesdits services sont fournis aux usagers en tenant compte des dispositions des conventions et accords internationaux ratifiés par le Maroc.

**Article 148 :** La fourniture des services à la navigation aérienne est assurée selon les conditions et modalités fixées par voie réglementaire, par l'Etat ou par des personnes morales de droit public auxquelles cette fourniture a été confiée par leur texte institutif,

Les services à la navigation aérienne s'entendent de tous les services chargés de garantir la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne tels que le contrôle de la circulation aérienne, la communication navigation et surveillance, les informations météorologiques aéronautiques, la recherche et le sauvetage et l'information aéronautique.

Les services à la navigation aérienne sont certifiés par l'autorité compétente qui s'assure, pour



cette certification, de leur conformité à la réglementation internationale applicable et les accords bilatéraux ou multilatéraux conclus par le Royaume du Maroc en matière d'aéronautique civile.

Cette certification est accordée, selon les modalités fixées par voie réglementaire, lorsque le prestataire des services à la navigation aérienne justifie des compétences et aptitudes techniques et opérationnelles nécessaires, de capacités financières suffisantes et de moyens humains et matériels indispensables à la fourniture des services à la navigation aérienne qui lui sont confiés. Elle est retirée lorsque, suite à un contrôle effectué sur place et sur pièces, il est constaté par l'autorité compétente qu'une ou plusieurs des conditions pour lesquelles la certification a été accordée n'est plus remplie.

**Article 149 :** Les services de la navigation aérienne visée à l'article 148 ci-dessus, rendus dans les aérodromes ouverts à la circulation aérienne et des installations et services de navigation aérienne en route, donnent lieu à rémunération, sous forme de taxes ou de redevances, selon le cas, instituées et recouvrées conformément à la législation applicable en la matière.

**Article 150:** Les installations et équipements des services de navigation aérienne prévus par la convention de Chicago précitée, ne peuvent être installés ou modifiés qu'après autorisation de l'autorité compétente.

Les conditions et les modalités d'installation, de modification et de maintenance de ces installations et équipements sont fixées par voie réglementaire.

### CHAPITRE III :

#### DE LA RECHERCHES ET DU SAUVETAGE

**Article 151:** L'autorité compétente coordonne avec toutes administrations, autorités et services concernés, les opérations de recherches et de sauvetage aux fins d'assister ou de retrouver les aéronefs en détresse ou accidentés.

**Article 152:** Tout aéronef se trouvant dans l'espace aérien placé sous la responsabilité du Royaume du Maroc doit, dans la mesure de ses possibilités, participer aux opérations de recherches et de sauvetage.

L'autorité compétente peut, si les opérations de recherches et de sauvetage l'exigent, réquisitionner tous aéronefs, véhicules et embarcations, nécessaires à cet effet.

Les frais de recherches et de 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 rendues nécessaires en raison d'une faute du pilote ou de l'exploitant dudit aéronef.

**Article 153:** En cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef en vol, cet aéronef est réputé perdu trois mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles à son propos.

Le décès des personnes se trouvant à bord dudit aéronef peut, après expiration de ce délai, être déclaré par le juge compétent.



## TITRE V :

### DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LIMITATION DES NUISANCES DANS LE DOMAINE DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

**Article 154:** L'étude d'impact sur l'environnement à laquelle est soumis conformément à la législation en vigueur tout projet de construction, d'extension ou de modification d'un aérodrome doit prévoir les mesures de protection de l'environnement.

**Article 155:** Par complément à la législation applicable en matière d'urbanisme, les documents d'urbanisme et les règlements généraux de construction doivent, lors de leur élaboration, prendre en considération le niveau des nuisances sonores existant ou prévisible générées par l'exploitation d'un aérodrome.

Le niveau des nuisances sonores, visé ci-dessus, est constaté dans un plan d'exposition au bruit, établi pour tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne.

Le plan contient, notamment, une description des zones d'exposition au bruit et les prescriptions relatives à l'occupation et à l'utilisation des sols dans ces zones.

Ce plan d'exposition au bruit s'impose à toute personne physique ou morale pour l'exécution de tous les travaux de construction, d'entretien, de rénovation ou d'installation des équipements dans l'aérodrome.

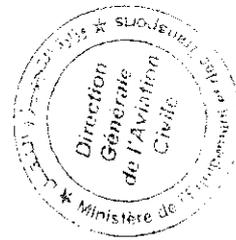
Les modalités d'élaboration dudit plan et les éléments qui le constituent sont fixés par voie réglementaire.

**Article 156:** L'exploitant d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne doit veiller à ce que les déchets solides et liquides ainsi que les eaux usées résultant des activités de l'exploitation dudit aérodrome soient traités de façon à préserver l'environnement conformément à la législation en vigueur.

**Article 157:** Les exploitants et les gestionnaires des aérodromes et des entreprises du transport aérien ainsi que les prestataires de services des entreprises et organismes agréés et, d'une manière générale, tous les utilisateurs de l'aérodrome sont responsables des pollutions et nuisances occasionnées par leurs activités au sein dudit aérodrome et garantissent le respect des normes et prescriptions applicables à la préservation de l'environnement contre la pollution et les nuisances. Ils respectent l'environnement dans l'aérodrome et dans ses espaces limitrophes.

A cet effet, les personnes visées ci-dessus mettent en place, appliquent et maintiennent dans leurs installations, locaux et établissements des programmes visant, conformément aux prescriptions fixées par voie réglementaire, à prévenir, limiter, réduire les pollutions et nuisances occasionnées par leurs activités et réparer les dommages causés.

Ces programmes, établis conformément aux prescriptions réglementaires applicables font l'objet de contrôles réguliers effectués par l'autorité compétente selon les modalités fixées par voie réglementaire



## **TITRE VI : DU PERSONNEL AERONAUTIQUE CIVIL**

### **CHAPITRE PREMIER:**

#### **DES TITRES AERONAUTIQUES**

**Article 158:** Le personnel aéronautique civil comprend un personnel navigant et un personnel technique au sol.

Ces personnels doivent, pour exercer leurs activités, être titulaires des titres aéronautiques délivrés à cet effet par l'autorité compétente et n'avoir encouru aucune condamnation pour crime ou pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

Ces titres aéronautiques comprennent les licences, les qualifications et tout autre document obtenus suite à des examens et attestant l'acquisition des connaissances théoriques et pratiques, l'aptitude physique et mentale et les qualifications nécessaires pour assurer les fonctions correspondantes, à bord des aéronefs ou au sol.

**Article 159:** Toute personne qui se destine à exercer en qualité de personnel aéronautique doit s'inscrire sur un registre spécial établi et tenu à cet effet par l'autorité compétente.

**Article 160:** Les titres aéronautiques sont, selon les cas, délivrés, prorogés ou renouvelés à tout demandeur remplissant les conditions de connaissances, d'expérience et d'aptitude physique et mentale requises en fonction des catégories d'aéronefs, de la nature des fonctions à occuper et de la catégorie du personnel aéronautique à laquelle il appartient.

**Article 161:** La liste des titres aéronautiques, les conditions d'âge, de niveau d'instruction et d'expérience requises de tout demandeur d'un titre aéronautique, les modalités de délivrance, prorogation, renouvellement et retrait desdits titres.

**Article 162:** Lorsqu'un titre aéronautique a été délivré par l'autorité compétente d'un Etat étranger, dans des conditions au moins équivalentes à celles fixées par les dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application à :

- 1) un ressortissant marocain, l'autorité compétente lui délivre le titre aéronautique marocain correspondant et y mentionne les mêmes qualifications que celles portées sur le titre délivré par l'Etat étranger, à condition toutefois, que l'intéressé possède encore, lors de cette délivrance, la compétence requise et répondre aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaires;
- 2) un ressortissant étranger, l'autorité compétente valide ce titre selon les modalités fixées par voie réglementaire.

### **CHAPITRE II :**

#### **DE LA FORMATION AERONAUTIQUE**

**Article 163:** La formation théorique et pratique permettant au personnel aéronautique de se présenter aux examens conduisant à l'obtention des titres aéronautiques visés à l'article 158 ci-dessus est assurée par l'Etat, les établissements publics habilités à cet effet par leur texte institutif ou par des établissements ou organismes dispensant une instruction, un entraînement et/ou un perfectionnement à terre et en vol, dont le contenu est homologué par l'autorité compétente.



**Article 164:** L'homologation du contenu de la formation théorique et pratique visée à l'article 163 ci-dessus est accordée lorsque l'autorité compétente constate, après vérification, sur pièce et sur place, que l'établissement public ou privé ou l'organisme privé concerné dispose des moyens humains, matériels et organisationnels nécessaires et de garanties financières suffisantes pour mettre en œuvre des programmes de formation théorique et pratique adéquats.

**Article 165:** Les établissements et organismes bénéficiant de l'homologation du contenu de la formation théorique et pratique visée à l'article 164 ci-dessus sont soumis à un contrôle administratif et technique de conformité destiné à vérifier que les conditions prévues audit article 164 sont toujours remplies mené par un personnel disposant des compétences nécessaire et commissionné à cet effet par l'autorité compétente selon les modalités fixées par voie réglementaire.

Si une ou plusieurs desdites conditions cessent d'être remplies, l'homologation est suspendue pour une période qui ne peut excéder six (6) mois, fixée dans la décision de suspension et destinée à permettre au bénéficiaire de ladite homologation de se conformer de nouveau aux conditions requises.

Passé ce délai, et si les conditions requises ne sont toujours pas remplies, l'homologation est retirée.

Dans le cas où les conditions requises sont à nouveau remplies, il est immédiatement mis fin à la mesure de suspension de l'homologation.

**Article 166 :** Sont fixées par voie réglementaire :

- 1) les conditions et modalités d'organisation et de déroulement des examens visés à l'article 163 ci-dessus, ainsi que le contenu des programmes y afférents et les caractéristiques des matériels et équipements à utiliser ;
- 2) les modalités de validation ou de reconnaissance des titres aéronautiques délivrés par l'autorité compétente d'un Etat étranger ;
- 3) les qualifications et l'expérience exigées du personnel chargé de vérifier les conditions remplies pour l'homologation visée à l'article 164 ci-dessus ;
- 4) les modalités de délivrance, de suspension et de retrait de ladite homologation

### **CHAPITRE III : DE L'EXAMEN MEDICAL**

**Article 167:** L'examen médical auquel est soumis le personnel aéronautique en vue d'obtenir les certificats médicaux exigés pour exercer les fonctions correspondant à leurs titres aéronautiques est effectué par des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs, agréés à cet effet par l'autorité compétente, dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire, en tenant compte notamment de la formation en médecine aéronautique du personnel médical et des moyens matériels, techniques et organisationnels spécifiques mis en œuvre.

Ces centres d'expertise de médecine aéronautique et ces médecins examinateurs sont seuls habilités à délivrer les certificats médicaux précités.

**Article 168:** L'agrément est nominatif et ne peut être transféré à quelque titre que ce soit.



**Article 169:** L'agrément peut être suspendu pour une durée déterminée, fixée dans la décision de suspension et n'excédant pas 6 mois, courant à compter de la date de la notification de la suspension, lorsque l'une des conditions prévues pour sa délivrance n'est plus remplie.

Cette durée de suspension est destinée à permettre au bénéficiaire de l'agrément de se conformer de nouveaux auxdites conditions.

Passé ce délai de suspension et si les conditions requises ne sont toujours pas remplies, l'agrément est retiré.

Dans le cas contraire, il est mis fin à la mesure de suspension.

**Article 170:** Outre le cas prévu à l'article 169 ci-dessus, l'agrément accordé à un centre d'expertise en médecine aéronautique ou à un médecin examinateur est retiré lorsqu'il est constaté lors du contrôle administratif et technique de conformité auxquels ils sont soumis, que ledit centre ou médecin a failli à ses obligations, en ne se conformant pas aux conditions de passage des examens médicaux ou de délivrance des certificats médicaux.

**Article 171 :** L'objet, la nature et la fréquence des examens médicaux, ainsi que la forme, le type et le contenu du certificat médical à délivrer sont fixés par voie réglementaire...

## CHAPITRE IV

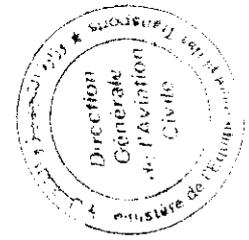
### DU CONSEIL DE MEDECINE DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

**Article 172:** Il est créé, auprès de l'autorité compétente, un Conseil de médecine de l'aéronautique civile, dénommé ci-après le Conseil, chargé notamment :

- 1) d'étudier toutes les questions d'ordre physiologique, médical, médico-social et d'hygiène intéressant l'aéronautique civile, notamment en ce qui concerne le personnel aéronautique, les passagers des aéronefs et le contrôle sanitaire ;
- 2) de donner son avis sur les requêtes formulées par:
  - a) le personnel aéronautique, sur le caractère définitif des inaptitudes physiques et mentales dudit personnel;
  - b) les employeurs, sur les contestations des décisions d'un centre d'expertise de médecine aéronautique ou d'un médecin examinateur en matière d'aptitude physique et mentale.
- 3) de donner son avis sur les dérogations aux conditions d'aptitude physique et mentale concernant le personnel aéronautique, ainsi que sur les demandes d'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs.
- 4) de donner son avis sur toute question en relation avec la médecine aéronautique qui lui est soumise par l'autorité compétente.

Le Conseil comprend des représentants de l'autorité compétente et des médecins du secteur public ou privé exerçant dans les spécialités de la médecine aéronautique ou en relation avec celle-ci.

La composition, l'organisation et le mode de fonctionnement du conseil, ainsi que les procédures à suivre pour la formulation des requêtes auprès de celui-ci sont fixés par voie réglementaire.



## CHAPITRE V:

### DE L'EQUIPAGE ET DU COMMANDANT DE BORD

**Article 173:** L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour l'exploitation de l'aéronef en vol. Il est placé sous l'autorité d'un commandant de bord. La composition de l'équipage est déterminée selon les catégories et les types d'aéronefs, les caractéristiques et la durée du vol à effectuer ainsi que la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté.

La liste nominative des membres de l'équipage est dressée avant chaque vol et notifiée à l'autorité aéroportuaire.

**Article 174:** Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote. Le commandant de bord figure en premier sur la liste de l'équipage.

En cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré de plein droit, jusqu'au lieu de l'atterrissage de l'aéronef, suivant l'ordre fixé par la liste nominative prévue à l'article 173 ci-dessus.

Les fonctions, les obligations et les responsabilités du pilote commandant de bord sont définies par la présente loi et les textes pris pour son application.

**Article 175:** Le commandant de bord est responsable de l'exécution du vol. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant. Il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

Il peut différer ou suspendre le départ de l'aéronef et, en cours de vol, changer éventuellement de destination et prendre toute autre mesure, chaque fois qu'il l'estime indispensable pour la sécurité du vol. Il doit rendre compte des motifs de sa décision à l'exploitant de l'aéronef.

**Article 176:** Le commandant de bord doit, au cours du vol, se conformer à la réglementation en vigueur relative, notamment, à la circulation aérienne, à la route à suivre, aux feux et signaux et doit prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages et les risques d'abordage.

**Article 177:** Sans préjudice des dispositions de l'article 174 ci-dessus, le commandant de bord assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée du vol.

Il a autorité sur toutes les personnes embarquées et, à cet effet, il assure le maintien de la discipline et du bon ordre de tous à bord de l'aéronef en vol, depuis le moment où, l'embarquement étant terminé et toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

Le commandant de bord peut débarquer quiconque parmi les membres de l'équipage ou les passagers qui présente notamment, en raison de son comportement ou pour des raisons sanitaires, un danger pour la sécurité du vol.

Il peut également, débarquer tout ou partie du chargement s'il estime que celui-ci présente un danger pour la sécurité des personnes embarquées ou de l'aéronef et larguer en vol des marchandises et du carburant, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant.

**Article 178:** Le commandant de bord doit établir un rapport circonstancié dans les quarante-huit



heures suivant tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef et survenant, soit au sol, soit en vol. Il en est de même pour toute infraction aux règlements à la circulation aérienne.

Ce rapport est adressé au transporteur aérien concerné et aux autorités compétentes aux fins de prendre les mesures appropriées.

**Article 179:** sans préjudice des dispositions du code du travail, les limitations des temps de vol, les périodes de services de vol et les exigences en matière de repos pour le personnel navigant sont fixées par voie réglementaire en tenant compte de la réglementation internationale en la matière.

**Article 180:** Les naissances en cours de vol, à bord d'aéronefs marocains sont réputées survenues sur le territoire marocain.

La déclaration de naissance est faite au commandant de bord de l'aéronef, par le père ou la mère de l'enfant ou les deux à la fois ou, à défaut, par toute autre personne ayant assisté à l'accouchement.

Les décès à bord des aéronefs marocains en cours de vol sont réputés survenus sur le territoire marocain.

**Article 181:** Lors du premier atterrissage, le commandant de bord doit transmettre deux copies littérales, signées et certifiées de sa main, des déclarations de naissance ou de décès qu'il a dressées :

- 1) à l'officier de l'état civil de la commune la plus proche du lieu d'atterrissage, si l'atterrissage a lieu au Maroc;
- 2) à l'agent diplomatique ou consulaire marocain le plus proche du lieu d'atterrissage de l'aéronef, si l'atterrissage a lieu à l'étranger ;

Toutefois, en cas d'absence de représentation diplomatique marocaine dans l'Etat du lieu d'atterrissage de l'aéronef, la déclaration doit être faite auprès de l'officier de l'Etat civil de la commune la plus proche du lieu d'atterrissage du premier aérodrome marocain d'atterrissage.

**Article 182:** Il est interdit à quiconque de :

- 1) piloter un aéronef de façon négligente ou imprudente, susceptible de mettre en danger l'aéronef ou les personnes embarquées ou des personnes ou des biens à la surface ;
- 2) piloter un aéronef ou faire fonction de membre d'équipage ou d'exercer une fonction de services de la navigation aérienne en se trouvant sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants ou de toutes autres substances psycho actives;
- 3) exécuter des vols acrobatiques, sans disposer de l'autorisation délivrée à cet effet par l'autorité compétente dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaires.

## CHAPITRE VI:

### DU REGIME DISCIPLINAIRE DU PERSONNEL AERONAUTIQUE

**Article 183:** Est passible des sanctions disciplinaires prévues à l'article 184 ci-dessous le personnel aéronautique à l'encontre duquel a été relevée l'une des fautes ou négligences suivantes :



- 1) survoler une agglomération ou tout autre lieu fréquenté à une hauteur inférieure à celle prescrite par la réglementation en vigueur;
- 2) détruire ou endommager le livre de bord ou inscrire des mentions inexactes;
- 3) embarquer ou débarquer des passagers ou des marchandises en contravention avec les prescriptions réglementaires;
- 4) commencer un vol sans s'assurer que toutes les conditions de sécurité requises sont remplies;
- 5) enfreindre les instructions des services de contrôle de la circulation aérienne;
- 6) transporter, sans autorisation, des munitions, du matériel de guerre ou d'autres articles dangereux;
- 7) contrevenir aux dispositions concernant les prises de vues photographiques ou cinématographiques;
- 8) atterrir, sans raison, lorsqu'il s'agit d'un vol international, sur un aérodrome qui n'est pas un aérodrome international.

**Article 184:** Les sanctions disciplinaires qui peuvent être prononcées par l'autorité compétente à l'encontre du personnel aéronautique sont :

- 1) l'avertissement ;
- 2) la suspension du privilège d'effectuer des vols en qualité de commandant de bord tant qu'un complément de formation pratique et/ou théorique, selon les termes spécifiés dans la décision de suspension, n'a pas été réalisé. Les spécifications de la formation complémentaire demandée sont mentionnées dans la décision de suspension;
- 3) la suspension des titres aéronautiques, assortie ou non d'un sursis et/ou d'une obligation d'un complément de formation pratique et/ou théorique, selon les termes spécifiés par la décision de suspension ;
- 4) le retrait des titres aéronautiques en cas de sanctions pénales pour crime ou délit prononcées par un jugement passé en force de la chose jugée.

La suspension des titres aéronautiques est prononcée pour une durée mentionnée dans la décision de suspension qui ne peut excéder un an.

Cette suspension est prononcée par décision de l'autorité compétente après avis de la commission disciplinaire visée à l'article 185 ci-dessous.

**Article 185 :** Il est créé une commission disciplinaire du personnel aéronautique ci-après dénommée « commission disciplinaire » comprenant des représentants de l'Etat, des exploitants et du personnel aéronautique.

La commission disciplinaire est chargée de proposer à l'autorité compétente d'infliger les sanctions visées à l'article 184 ci-dessus à l'encontre du personnel aéronautique ayant commis l'une des fautes ou négligences prévues à l'article 183 ci-dessus.

Elle est saisie par l'autorité auprès de laquelle elle est instituée.

Les délibérations de la commission disciplinaire sont soumises au respect des règles du secret professionnel.



La composition, le nombre des membres, l'organisation et le fonctionnement ainsi que les modalités de saisine de la commission disciplinaire sont fixés par voie réglementaire.

**Article 186:** Lorsque les faits reprochés sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation aérienne, l'autorité compétente peut, s'il y a urgence et sans attendre l'avis de la commission disciplinaire, prononcer immédiatement la suspension des titres aéronautiques jusqu'à l'avis de ladite commission. Dans ce cas, elle doit, immédiatement, saisir ladite commission, aux fins de donner son avis sur les faits reprochés.

A défaut d'avis de la commission disciplinaire dans le délai d'un mois, courant à compter de sa saisie, la suspension des titres aéronautiques de l'intéressé est immédiatement levée.

**Article 187:** Sitôt l'action disciplinaire engagée, l'intéressé doit être notifié par tout moyen faisant preuve de la réception, des griefs retenus à son encontre et mis en mesure de présenter ses observations, par écrit, dans un délai qui ne peut être inférieur à dix jours ouvrables sans excéder quarante jours ouvrables, à compter de la date à laquelle il a reçu cette notification. L'intéressé peut se faire assister par toute personne de son choix devant la commission disciplinaire.

**Article 188:** La sanction disciplinaire prononcée est notifiée à l'intéressé par tout moyen légal de notification dans les meilleurs délais et au plus tard trente jours ouvrables après la tenue de la réunion de la commission disciplinaire ayant donné son avis.

La décision de sanction disciplinaire peut faire l'objet d'un recours auprès de l'autorité compétente, dans un délai de deux mois à compter de la date de la notification à l'intéressé de ladite décision.

**Article 189:** En cas de suspension des titres aéronautiques, l'intéressé doit les déposer selon les modalités fixées par voie réglementaire auprès de l'autorité compétente.

## **TITRE VII : DU TRANSPORT AERIEN**

### **CHAPITRE PREMIER :**

#### **DES CONDITIONS D'EXPLOITATION DES SERVICES**

##### **DE TRANSPORT AERIEN**

**Article 190:** Au sens du présent chapitre, on entend par « services de transport aérien », les services aériens de transport commercial régulier ou non régulier intérieur ou international, les services de travail aérien et les services d'aviation générale tels que l'aviation légère et sportive et l'aviation d'affaires.

Seules des personnes physiques résidant au Maroc et les personnes morales de droit marocain, bénéficiant d'une autorisation d'exploitation de services de transport aérien délivrée par l'autorité compétente, peuvent exploiter, à des fins commerciales, des services de transport aérien tel que défini ci-dessus.

Toutefois, les services d'aviation générale qui comprennent uniquement des vols effectués dans un cadre privé non lucratif ne nécessitent pas l'obtention d'une autorisation d'exploitation.

**Article 191 :** L'autorisation d'exploitation à l'article 190 ci-dessus est accordée aux détenteurs d'un certificat technique de transporteur aérien en cours de validité et justifiant de leurs capacités



professionnelles, financières et organisationnelles, ainsi que des moyens humains et techniques nécessaires pour assurer les services de transport aérien objets de la demande.

Cette demande d'autorisation accompagnée d'un dossier administratif et technique permettant d'identifier le demandeur et de vérifier qu'il répond aux conditions sus indiquées, est adressée à l'autorité compétente dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire.

**Article 192 :** Le certificat technique de transporteur visé à l'article 191 ci-dessus est délivré selon les modalités fixées par voie réglementaire, suite à un contrôle sur place et sur pièces, aux demandeurs disposant des moyens aériens et des capacités humaines, techniques et organisationnelles à même de permettre la gestion, en toute sécurité, desdits moyens aériens et justifiant de leur capacité à assurer les services de transport aérien pour lesquels l'autorisation est demandée.

Les transporteurs bénéficiant du certificat susmentionné sont soumis à des contrôles périodiques, sur place et sur pièces, effectués par les personnes désignées à cet effet par l'autorité compétente et destinés à vérifier que lesdits transporteurs continuent de répondre aux exigences ayant permis la délivrance du certificat.

**Article 193 :** L'autorisation d'exploitation de services de transport aérien ainsi que le certificat technique sont retirés lorsque, suite à un contrôle effectué par l'autorité compétente, il est constaté qu'une ou plusieurs des conditions pour lesquelles ils ont été délivrés, n'est plus remplie.

Les modalités de délivrance et de retrait de l'autorisation et du certificat visés aux articles 190 et 191 ci-dessus sont fixées par voie réglementaire.

**Article 194:** Les transporteurs bénéficiant d'une autorisation d'exploitation de services de transport aérien doivent informer l'autorité compétente, dans les meilleurs délais, de toute modification qu'ils entendent apporter dans la gestion de leur entreprise de nature à influencer sur les conditions d'exploitation des services de transport aérien pour lesquels ils bénéficient de l'autorisation.

Ils doivent également lui fournir, à sa demande, toutes informations et statistiques relatives aux services de transport aériens qu'ils fournissent.

**Article 195 :** Tout transporteur aérien étranger desservant un ou plusieurs aérodromes ouverts à la circulation aérienne doit disposer d'une représentation dans chaque aérodrome qu'il dessert.

**Article 196:** Les services de transport aériens internationaux assurés par les transporteurs aériens étrangers sont régis par les accords aériens ratifiés par le Royaume du Maroc ou en vertu d'une autorisation temporaire accordée à cet effet par l'autorité compétente.

**Article 197:** Les programmes d'exploitation des transporteurs aériens sont soumis à l'approbation préalable de l'autorité compétente, sauf disposition contraire prévue par les accords aériens internationaux ratifiés par le Royaume du Maroc en ce qui concerne les transporteurs aériens étrangers.

**Article 198:** Les tarifs internationaux de transport aérien sont établis conformément aux règles prévues par la législation en vigueur en matière de liberté des prix et de la concurrence et aux accords bilatéraux ou multilatéraux ratifiés par le Royaume du Maroc.

**Article 199 :** Sauf dispositions particulières prévues par un accord multilatéral ou bilatéral ratifié par le Royaume du Maroc, les services de transport aérien intérieurs sont réservés aux seuls



transporteurs aériens marocains.

Toutefois, une autorisation exceptionnelle peut être accordée, par l'autorité compétente, à des transporteurs aériens étrangers pour accomplir ponctuellement des vols intérieurs, selon des conditions spécifiées dans ladite autorisation.

**Article 200:** Les tarifs des transports aériens intérieurs sont régis par la législation en vigueur en matière de liberté des prix et de la concurrence. Ils doivent être déposés au préalable auprès de l'autorité compétente au moins un mois avant la date prévue pour leur mise en application.

**Article 201:** Tout exploitant de services de transport aérien doit, à la demande de l'autorité compétente lui fournir toute information ou statistiques relatives à ses activités. Ces informations et statistiques sont soumises au secret professionnel conformément à la législation en vigueur en la matière.

**Article 202:** Sans préjudice de l'application des sanctions prévues à l'article 294 ci-dessous, en cas d'exploitation de services de transport aérien, sans l'autorisation visée à l'article 190 ci-dessus, l'autorité compétente immobilise, aux frais et risques de l'exploitant concerné, les aéronefs utilisés, jusqu'à ce qu'il dispose de ladite autorisation,.

## CHAPITRE II :

### DES CONTRATS DE TRANSPORT AERIEN

**Article 203:** Tout transport aérien donne lieu à la conclusion d'un contrat par lequel une personne, appelée transporteur, s'engage, moyennant un certain prix, à transporter par voie aérienne d'un point à un autre, soit des personnes, avec ou sans bagages enregistrés, soit des marchandises.

Le contrat de transport aérien doit être établi conformément aux dispositions de la Convention précitée de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.

Le transport de bagages enregistrés est constaté, soit sur le titre de transport du passager, soit par un bulletin de bagages distinct.

Le contrat de transport de marchandises est constaté par une lettre de transport aérien.

L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent sur le titre de transport peut se substituer à la délivrance de celui-ci. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur doit délivrer au passager y compris par voie électronique, le cas échéant, un document écrit constatant les indications relatives au transport considéré.

**Article 204:** Les mentions que doivent contenir le titre de transport de passager, le bulletin de bagage et la lettre de transport aérien sont celles prévues par la convention de Montréal précitée, y compris lorsque le transport n'est pas un transport international au sens de cette convention.

Le titre de transport de passager, le bulletin de bagages et la lettre de transport aérien font foi, jusqu'à preuve contraire de la conclusion et des conditions du contrat de transport.

L'absence de titre de transport ou l'irrégularité des mentions portées sur ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport aérien.

**Article 205 :** Le contrat d'affrètement est un contrat par lequel une personne appelée frèteur qui a la disposition d'un aéronef cède, moyennant rémunération, à une autre personne appelée affrèteur



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 l'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 les 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 l'exploitant et le transporteur.

**Article 206:** Le contrat de location est un contrat par lequel le propriétaire ou l'affréteur qui a la disposition de l'aéronef 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 le transporteur pour tous les contrats de transport auxquels il est Partie.

**Article 207:** Lorsque la durée de l'affrètement ou de la location de l'aéronef est supérieure à trente jours, mention du contrat conclu doit être faite sur le registre d'immatriculation dudit aéronef.

**Article 208:** Tout affrètement par un transporteur aérien marocain d'un aéronef immatriculé à l'étranger nécessite l'autorisation préalable de l'autorité compétente.

Cette autorisation est délivrée dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire.

### CHAPITRE III :

#### DES OBLIGATIONS ET DE LA RESPONSABILITE

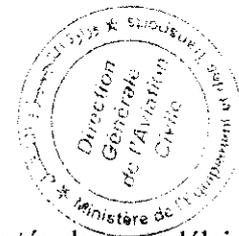
##### DU TRANSPORTEUR AERIEN

**Article 209:** Pour les transports internationaux, le transporteur aérien a l'obligation de n'embarquer que des passagers justifiant qu'ils sont régulièrement autorisés à entrer sur le territoire du point d'arrivée de l'aéronef, selon les termes de leur titre de transport.

**Article 210:** Le transporteur aérien donne la priorité d'accès à l'aéronef et de traitement lors du voyage aux passagers à mobilité réduite et à leurs accompagnants ainsi qu'aux enfants non accompagnés.

**Article 211:** Les obligations et la responsabilité du transporteur aérien de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions d'établissement et les limites de cette responsabilité sont régies par les dispositions de la convention de Montréal précitée, y compris lorsque le transport n'est pas un transport international au sens de cette Convention.

Toute clause du contrat de transport tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité autrement que dans les conditions fixées par ladite convention ou à établir une limite inférieure à celle fixée par la convention précitée est nulle et de nul effet. Toutefois cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui demeure soumis aux dispositions de la présente loi.



**Article 212:** L'action en responsabilité contre le transporteur doit être intentée dans un délai de deux ans, courant à compter de la date d'arrivée de l'aéronef ou de la date à laquelle il aurait dû arriver à destination, sauf en cas de fraude de ce transporteur ou si la victime n'a pas formulé ses protestations en raison d'un cas de force majeure.

Cette action doit être portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination de l'aéronef.

**Article 213:** Dans le cas où le transport a été exécuté par plusieurs transporteurs successifs, la victime ou ses ayants droit ne peut intenter un recours qu'à l'encontre du transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf stipulations contraires dans le contrat.

Toutefois, s'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur peut intenter un recours à l'encontre du premier transporteur et le destinataire à l'encontre du dernier transporteur. L'un et l'autre peuvent, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard s'est produit. Ces transporteurs sont solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

**Article 214:** Tout transporteur aérien, lorsqu'il vend des services de transport aérien au Maroc, doit :

1) mettre à la disposition des passagers, à tous les points de vente, un aperçu succinct des principales dispositions régissant sa responsabilité envers les passagers et leurs bagages, notamment les procédures à suivre pour intenter une action en indemnisation ainsi que les conditions pour faire une déclaration spéciale pour les bagages;

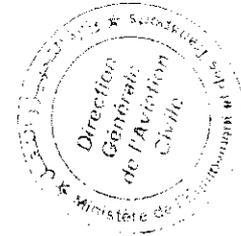
2) veiller à ce qu'un avis reprenant le texte suivant, imprimé en caractères visibles et lisibles, soit affiché dans la zone d'enregistrement : *« Si vous êtes refusé à l'embarquement ou si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures, demandez au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement le texte énonçant vos droits, notamment en matière d'indemnisation et d'assistance. »* ;

3) présenter à chaque passager auquel l'embarquement a été refusé ou dont le vol a été annulé, une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du titre VIII de la présente loi. Cette notice doit également être présentée à tout passager subissant un retard d'au moins deux heures.

Les dispositions du 2) et 3) du présent article doivent être appliquées aux non-voyants et malvoyants par tous autres moyens appropriés.

**Article 215 :** Tout transporteur aérien doit souscrire une assurance ou toute autre garantie financière permettant de couvrir sa responsabilité pour les dommages causés aux tiers à la surface, ainsi que pour les dommages causés aux personnes transportées en cas d'accident .

Les sommes assurées en vue de permettre la réparation des dommages aux personnes transportées et des dommages causés aux personnes et aux biens à la surface ne doivent pas être inférieures aux limites de responsabilité de l'exploitant prévues par la convention de Montréal précitée.



## **CHAPITRE IV: DISPOSITIONS DIVERSES**

**Article 216:** Les conditions et les modalités selon lesquelles les marchandises dangereuses peuvent être transportées par voie aérienne, sont fixées par voie réglementaire en tenant compte des dispositions des conventions et accords en la matière ratifiés par le Royaume du Maroc..

**Article 217:** Les conditions d'exploitation des activités de l'aviation générale sont fixées par voie réglementaire.

**Article 218:** Les montants des limitations de responsabilité prévues par la convention de Montréal précitée sont des droits de tirage spéciaux (DTS), tels que définis par le Fonds monétaire international.

La conversion en dirhams de ces montants s'effectue sur la base de la parité établie par Bank Al Maghrib, soit à la date du jugement définitif lorsque l'affaire est portée devant la justice, soit à la date de l'accord amiable intervenu entre les Parties concernées.

## **TITRE VIII:**

### **DE L'INDEMNISATION ET DE L'ASSISTANCE DES PASSAGERS EN CAS DE REFUS D'EMBARQUEMENT, D'ANNULATION OU DE RETARD IMPORTANT D'UN VOL**

#### **CHAPITRE PREMIER :**

#### **DES CONDITIONS DE REFUS D'EMBARQUEMENT , D'ANNULATION ET DE RETARD D'UN VOL**

**Article 219:** Lorsqu'un transporteur aérien prévoit de refuser l'embarquement sur un vol d'un passager disposant d'une réservation confirmée pour ce vol, il doit d'abord faire appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation, en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre le passager concerné et ledit transporteur aérien. Les volontaires bénéficient, en sus des prestations précitées, d'une assistance dans les conditions prévues à l'article 228 ci-dessous.

Lorsque le nombre de volontaires n'est pas suffisant pour permettre l'embarquement des autres passagers disposant d'une réservation, le transporteur aérien peut refuser l'embarquement de passagers, sans avoir obtenu leur accord. Dans ce cas, le transporteur aérien indemnise immédiatement ces derniers conformément à l'article 227 ci-dessous et leur prête assistance dans les conditions fixées au présent chapitre.

**Article 220:** En cas d'annulation d'un vol, ou de retard d'un vol les passagers ont droit :

- 1) à une assistance prêtée dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire en conformité avec les dispositions des conventions internationales en la matière et en tenant dûment compte des délais dans lesquels ils ont eu connaissance de l'annulation ou du retard, des possibilités techniques et commerciales, notamment en cas de réacheminement et des distances de vol calculées selon la méthode de route orthodromique.
- 2) à une indemnité d'un montant qui ne peut inférieure à celui fixé à l'article 225 ci-dessous, et versée dans les conditions prévues au présent chapitre.



**Article 221:** Lorsque les passagers sont informés de l'annulation d'un vol par le transporteur, des renseignements leur sont fournis concernant d'autres vols possibles, sans suppléments de frais.

Il incombe au transporteur aérien de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol ainsi que du délai dans lequel il l'a fait.

**Article 222:** Un transporteur aérien n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 225 ci-dessous, s'il prouve que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires ne pouvant être évitées même si toutes les mesures raisonnables sont prises.

Sont notamment réputées circonstances extraordinaires pour l'application du présent article les événements pouvant se produire en cas de mesures d'ordre public, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité du vol et de défaillances techniques imprévues pouvant affecter la sécurité du vol.

**Article 223:** En cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard, quelle que soit la durée de celui-ci, les passagers à mobilité réduite et leurs accompagnants, ainsi que les enfants non accompagnés, ont droit à la prise en charge prévue à l'article 220 ci-dessus, adaptée à leur situation. Cette assistance est posée, compte tenu des distances du vol.

**Article 224:** Les obligations des transporteurs envers les passagers, en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard de vol, énoncées par le présent titre, ne peuvent être limitées ou supprimées, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport.

L'existence d'une telle clause dans le contrat est nulle de plein droit.

**Article 225:** Le montant minimal de l'indemnité prévue au 2) de l'article 220 ci-dessus, versée aux passagers est fixée comme suit :

- 1) deux mille cinq cents dirhams pour tous les vols de moins de 1500 Kilomètres ;
- 2) quatre mille dirhams pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres ;
- 3) six mille dirhams pour tous les vols au-delà de 3500 Kilomètres.

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager doit arriver après l'heure prévue.

Cette indemnisation est versée au bénéficiaire par tous moyens légaux de paiement avec l'accord du passager concerné et/ou, sous forme de bons de voyage et/ou sous forme d'autres services.

**Article 226 :** Lorsqu'un transporteur aérien verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du présent titre, aucune disposition de ce dernier ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément à la législation applicable en la matière. En particulier, le présent titre ne limite pas le droit du transporteur aérien de demander réparation à un organisateur de voyages ou toute autre personne avec laquelle ce transporteur aérien a conclu un contrat.

De même, aucune disposition du présent titre ne peut être interprétée comme limitant le droit d'un organisateur de voyage ou d'un tiers, autre que le passager avec lequel un transporteur aérien a conclu un contrat, de demander réparation au transporteur aérien conformément à la législation en vigueur en la matière.



### CHAPITRE III :

#### DU SURCLASSEMENT ET DU DECLASSEMENT

**Article 227:** Si un transporteur aérien place un passager dans une classe supérieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il ne peut réclamer aucun supplément.

Si un transporteur aérien place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il doit rembourser à ce passager, dans un délai de sept (7) jours ouvrables à compter de la date du vol et selon les modalités visées à l'article 225 ci-dessus:

- 1) trente pour cent (30 %) du prix du billet pour les vols de moins de 1500 Kilomètres, ou
- 2) cinquante pour cent (50 %) du prix du billet pour les vols de 1 500 kilomètres à 3 500 kilomètres,
- 3) soixante-quinze pour cent (75%) du prix du billet pour les vols au-delà de 3500 Kilomètres.

### CHAPITRE IV:

#### DISPOSITIONS DIVERSES

**Article 228:** En cas de non respect par le transporteur aérien des dispositions du présent titre, l'autorité compétente peut, au vu des procès-verbaux établis par les agents visés au 3) de l'article 273 ci-dessous, prononcer à son encontre, une ou plusieurs des sanctions suivantes selon le type et la gravité des manquements constatés :

- 1) Un avertissement ;
- 2) une amende administrative dont le montant est compris entre dix mille (10.000) dirhams et cinquante mille (50.000) dirhams par manquement constaté ;
- 3) Le retrait temporaire de l'autorisation d'exploitation de services de transport aérien ;
- 4) Le retrait définitif de l'autorisation d'exploitation de services de transport aérien dans le cas où, au cours de la même année, le transporteur aérien a commis trois manquements constatés.

**Article 229 :** Les amendes mentionnées a l'article 228 ci-dessus, sont recouvrées en tant que créances de l'Etat conformément aux dispositions du code de recouvrement des créances publiques.

### TITRE IX :

#### DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

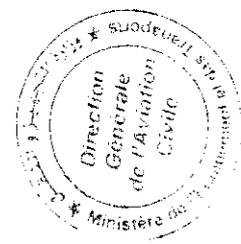
##### CHAPITRE PREMIER :

##### DISPOSITIONS GENERALES

**Article 230:** L'autorité compétente édicte et met en œuvre un programme national de sûreté de l'aviation civile ayant pour objet d'organiser les services chargés ou concernés par celle-ci et de fixer leurs obligations ainsi que les mesures qu'ils doivent prendre en la matière, les procédures à suivre et les moyens à mettre en œuvre.

Elle assure régulièrement, par des contrôles sur place et sur pièces, par les personnels qu'elle désigne à cet effet, la bonne application du programme national de sûreté de l'aviation civile.

L'exploitant et/ou le gestionnaire de chaque aéroport doit établir un programme de sûreté de



l'aérodrome dont il a la charge basé sur le programme national de sûreté de l'aviation civile et préalablement approuvé, par l'autorité compétente.

L'autorité compétente veille à l'exécution dudit programme par tous les services implantés dans l'aérodrome.

**Article 231:** Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne comportent deux zones :

- une zone publique;
- une zone de sûreté à accès réglementé.

Ces zones sont délimitées dans le programme de sûreté de l'aérodrome établi par l'exploitant ou le gestionnaire de celui-ci.

Lorsque l'exploitant de l'aérodrome ou le gestionnaire ne respecte pas le programme de sûreté de l'aérodrome tel qu'approuvé par l'autorité compétente, celle-ci peut exiger, aux frais et risques dudit exploitant ou gestionnaire, la mise en œuvre de mesures correctives ou limiter l'exploitation pour remédier aux manquements constatés.

L'autorité compétente approuve les équipements de sûreté installés dans l'aérodrome avant leurs mises en service. Les modalités d'approbation de ces équipements sont fixées par voie réglementaire

Les conditions techniques, notamment l'accès et la circulation dans la zone à accès réglementé ainsi que les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

**Article 232:** Les modalités de mise en œuvre d'un service minimum nécessaire pour assurer le maintien de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ainsi que la régularité du transport et de la circulation aériennes sont fixées par voie réglementaire en tenant dûment compte des engagements du Royaume du Maroc en la matière.

**Article 233:** L'autorité peut procéder, à l'étranger, au contrôle de sûreté à l'égard des transporteurs aériens qui offrent ou comptent offrir des services de transport aérien à destination du Maroc ou des installations liées à ces services.

## CHAPITRE II :

### DES MESURES PREVENTIVES DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE

**Article 234:** Toute personne, tout animal et tout objet circulant dans l'enceinte de l'aérodrome doit être soumis aux contrôles de sûreté prévus par le programme de sûreté de l'aérodrome visé aux articles 230 et 231 ci-dessus, avant d'être admis dans une zone de sûreté à accès réglementé.

Les contrôles de sûreté sont assurés par les services de l'Etat ou sous leur responsabilité et leur contrôle, par des personnes morales de droit marocain répondant aux conditions fixées par la loi n°27.06 relative aux activités de gardiennage et de transport de fond et agissant selon les prescriptions contenues dans un cahier de charges établi conformément au modèle fixé par voie réglementaire.

**Article 235:** Les transporteurs aériens exerçant à partir des aérodromes ouverts à la circulation aérienne, doivent édicter, mettre en œuvre et mettre à jour un manuel de sûreté de l'aéronef; approuvé par l'autorité compétente.

**Article 236 :** Tout transporteur aérien doit s'assurer avant le départ de l'aéronef qu'un contrôle



de sûreté et si nécessaire une fouille de sûreté a été effectué sur ledit aéronef. Les documents attestant que ce contrôle ou cette fouille a été effectué doivent être signés par le commandant de bord et une copie est annexée au carnet de vol de l'aéronef.

**Article 237 :** Le transport de personnel armé à bord des aéronefs assurant des vols à destination ou au départ du Maroc est interdit, sauf autorisation spéciale délivrée par les services concernés.

Le pilote commandant de bord doit être informé du nombre de personnes armées et de l'emplacement de leurs sièges.

Les armes doivent être non chargées, entreposées dans une zone inaccessible pour les passagers pendant la durée du vol.

**Article 238:** Il est interdit à un transporteur aérien de transporter à bord d'un aéronef des personnes, des marchandises, de la poste, des provisions de bord ou des bagages n'ayant pas subi les contrôles de sûreté de l'aviation civile exigés par la réglementation en vigueur.

Lorsque le transporteur aérien n'applique pas les mesures de sûreté en vigueur, l'autorité compétente peut exiger, aux frais et risques dudit transporteur la mise en œuvre des mesures correctives ou limiter l'exploitation pour remédier aux manquements constatés.

L'exploitant de l'aéronef peut, s'il l'estime nécessaire, demander à l'autorité compétente, des contrôles complémentaires de sûreté de l'aviation civile dont il assure la charge financière.

**Article 239:** Lorsque des passagers faisant l'objet de mesures judiciaires ou administratives doivent voyager à bord d'un aéronef, le transporteur aérien et le commandant de bord de l'aéronef concerné doivent en être informés, en temps utile, par les autorités compétentes afin de leur permettre de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du vol.

L'information donnée doit préciser si le ou les passagers concernés seront ou non accompagnés et si des mesures particulières doivent être à bord.

## **TITRE X :**

### **DE L'ENQUETE TECHNIQUE SUR LES ACCIDENTS**

#### **ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE**

##### **CHAPITRE PREMIER :**

##### **DISPOSITIONS GENERALES**

**Article 240:** Tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef doit faire l'objet, dès sa survenance, de l'ouverture d'une enquête technique menée par l'organisme permanent chargé des enquêtes de sécurité aérienne créée à cet effet et appelé ci-après « organisme permanent ».

Pour réaliser l'enquête technique, cet organisme adopte les règles et méthodes recommandées par l'organisation de l'aviation civile internationale et consignées à l'annexe 13 de la convention de Chicago précitée.

A l'ouverture de l'enquête technique, il est procédé immédiatement à une enquête de première information destinée à recueillir toutes les informations nécessaires à l'établissement d'un premier constat.

**Article 241:** L'enquête technique visée à l'article 240 ci-dessus a pour seul objet, dans le but de



prévenir de futurs accidents ou incidents d'aviation civile et sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, de collecter et d'analyser les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'accident ou de l'incident grave et, s'il y a lieu, formuler des recommandations.

Elle ne vise en aucun cas la détermination des fautes ou l'établissement des responsabilités.

Elle doit être menée pour les accidents et les incidents graves d'aviation civile survenus :

- 1) sur le territoire ou dans l'espace aérien marocain;
- 2) en dehors du territoire ou de l'espace aérien marocain, lorsque l'accident ou l'incident concerne un aéronef immatriculé au Maroc ou exploité par une personne physique ou morale ayant son siège ou son principal établissement au Maroc et si :
  - l'accident ou l'incident grave survient sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat et que ce dernier n'ouvre pas une enquête technique;
  - l'accident ou l'incident grave concerne un aéronef immatriculé dans un autre Etat et que ce dernier n'ouvre pas une enquête technique.

**Article 242 :** La conduite de l'enquête technique peut être déléguée par l'organisme permanent à l'autorité chargée des enquêtes techniques d'accidents d'aviation civile d'un Etat membre de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), pour la réalisation d'une enquête technique portant sur un accident d'aviation civile survenu au Maroc à un aéronef immatriculé dans cet Etat ou des investigations liées à des événements survenus à un aéronef marocain sur le territoire de cet Etat.

Il peut accepter la délégation, par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'organisation de l'aviation civile internationale pour réaliser tout ou partie d'une enquête technique.

**Article 243 :** L'organisme permanent désigne son représentant pour participer à toute enquête relative à un accident ou un incident grave d'aviation civile survenu en dehors du territoire marocain ou de l'espace aérien marocain à un aéronef immatriculé au Maroc ou exploité par une personne physique ou morale dont le siège ou le principal établissement se trouve au Maroc ou si cet accident ou incident grave concerne des ressortissants marocains. Ce représentant peut être assisté d'un ou plusieurs conseillers désignés par ledit organisme.

Il accepte la participation de tout représentant et/ou de ses conseillers, désignés par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'OACI, à toute enquête technique effectuée suite à la survenance sur le territoire ou dans l'espace aérien marocain d'un accident ou incident grave d'aviation civile à un aéronef immatriculé dans cet Etat ou si cet accident ou incident grave concerne un ressortissant de cet Etat.

**Article 244:** Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile subi par un aéronef immatriculé au Maroc ou exploité par une personne physique ou morale dont le siège ou le principal établissement est au Maroc se trouve sur le territoire d'un autre Etat, l'organisme permanent doit ouvrir une enquête technique relative audit accident ou incident grave et la conduire ou la déléguer conformément à l'article 243 ci-dessus.-

Lorsque cet accident ou incident grave survient sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un Etat non membre à la convention de Chicago précitée et que les autorités de cet Etat n'ouvrent pas



d'enquête technique à ce sujet, l'organisme permanent doit ouvrir une enquête technique relative audit accident ou incident grave et la conduire ou la déléguer conformément à l'article 243 ci-dessus.

**Article 245:** L'organisme permanent dispose, pour mener les enquêtes techniques, de personnels ayant les qualifications et les compétences nécessaires pour œuvrer en toute indépendance et impartialité. Ces personnels sont constitués :

- 1) des enquêteurs de l'organisme permanent, chargés des investigations techniques sur les accidents et incidents graves d'aviation civile;
- 2) d'enquêteurs de première information agréés par l'autorité compétente;

Toutefois, pour les besoins de l'enquête technique, il peut être adjoint des personnes autres que les personnes susmentionnées, connues pour leurs compétences en matière d'aviation civile et bénéficiant d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente selon les modalités fixées par voie réglementaire.

**Article 246 :** L'agrément prévu au 2) de l'article 245 ci-dessus est délivré lorsque le demandeur justifie des compétences et des aptitudes techniques nécessaires à la réalisation des enquêtes de première information.

Cet agrément précise les conditions techniques, les droits et obligations des personnes agréées.

L'agrément délivré peut être retiré lorsque l'une des conditions pour lesquelles il a été délivré n'est plus remplie.

Les modalités de délivrance et de retrait des agréments sont fixées par voie réglementaire.

**Article 247:** Tout accident ou incident grave d'aviation civile survenant sur le territoire marocain ou dans son espace aérien doit être notifié par le pilote commandant de bord immédiatement par les moyens les plus rapides, à l'organisme permanent ou, à défaut, à l'autorité compétente.

Cette obligation incombe également, à défaut du pilote commandant de bord, à tout membre d'équipage, à l'autorité aéroportuaire de l'aérodrome le plus proche du lieu de l'accident ou de l'incident grave et à toute autorité administrative locale.

L'organisme permanent adresse une notification de l'accident ou de l'incident grave, à tous les Etats et organismes concernés conformément à la convention de Chicago précitée.

En cas d'accident ou d'incident grave d'aéronef survenu à un aéronef marocain hors du territoire marocain, et sans préjudice des notifications faites par toute autre personne, organisme ou Etat conformément à la convention de Chicago précitée, le commandant de bord, ou un membre d'équipage si l'un ou l'autre est en mesure de le faire, ou le propriétaire, l'exploitant ou l'affrèteur, doit notifier ledit accident ou incident grave sans délai et par les moyens les plus rapides, à l'organisme permanent et, à l'autorité compétente.

Dans tous les cas, l'autorité judiciaire compétente doit être également informée en cas d'accident.

## CHAPITRE II :

### DEROULEMENT DE L'ENQUETE TECHNIQUE

**Article 248:** Pour les besoins des enquêtes y compris de première information et des enquêtes techniques, les enquêteurs visés à l'article 245 ci-dessus ont le droit d'accéder librement au lieu de l'accident ou de l'incident grave, à l'aéronef ou à son épave et à tous les éléments pertinents,



notamment les enregistreurs de bord et les dossiers des services de la circulation aérienne.

Ces enquêteurs prennent toutes les mesures nécessaires pour permettre la préservation des indices.

Ils ont le droit d'entendre tout témoin de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile et d'accéder, librement à toute information utile en lien avec l'accident ou l'incident grave détenue par le propriétaire, l'exploitant et le constructeur de l'aéronef, les autorités administratives, les prestataires de services à la navigation aérienne ou aéroportuaires et d'une manière générale quiconque dispose de renseignements en relation avec l'accident ou l'incident grave d'aviation civile.

**Article 249:** Les enquêteurs techniques ont accès au contenu des enregistreurs de bord et à tout autre enregistrement jugé pertinent et peuvent procéder à leur exploitation.

Lorsqu'il y a ouverture d'une information ou d'une enquête judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement sont préalablement saisis par l'autorité judiciaire et mis à la disposition des enquêteurs techniques à leur demande. Ces enquêteurs, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, prennent des copies des enregistrements qu'ils renferment.

Lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une information ou d'une enquête judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrements peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques en présence d'un officier de police judiciaire dont le concours est sollicité.

**Article 250:** Les enregistreurs de bord doivent être utilisés au cours de l'enquête et, à cet effet, l'organisme permanent doit prendre les dispositions nécessaires en vue de la lecture des enregistreurs de bord.

Dans le cas où l'organisme permanent ne dispose pas de moyens suffisants pour procéder à la lecture des enregistreurs de bord, il utilise les moyens mis à sa disposition par d'autres Etats, en tenant compte de ce qui suit:

- 1) des capacités des moyens de lecture;
- 2) des délais de lecture et
- 3) de l'emplacement des moyens de lecture.

**Article 251:** En cas d'ouverture d'une information ou d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques ont le droit d'assister aux opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique.

Ils peuvent procéder, avec l'accord du procureur du Roi ou du juge d'instruction, selon le cas, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment utiles pour contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile.

Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire.

**Article 252:** En cas d'accident ou d'incident grave d'aviation civile n'ayant pas entraîné l'ouverture d'une information ou d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire dont le concours est sollicité à cet effet, prélever, aux



fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qu'ils estiment utiles pour contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile.

Les objets ou les documents retenus par les enquêteurs techniques sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile.

La rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets ou des documents soumis à examen ou analyse ne donnent droit à aucune indemnité.

**Article 253 :** Les enquêteurs techniques peuvent demander, si nécessaire, que des analyses, des prélèvements et des autopsies soient pratiqués sur les personnes, et dans ce cas ils ont droit d'accéder aux résultats de ceux-ci.

**Article 254:** Les enquêteurs techniques peuvent exiger, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication des documents de toute nature relatifs aux personnes, entreprises et matériels en relation avec l'accident ou l'incident grave d'aviation civile et concernant notamment la formation et la qualification des personnes, la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du vol, la conduite, l'information et le contrôle de l'aéronef ou des aéronefs impliqués.

Toutefois, les dossiers médicaux ne sont communiqués qu'aux médecins attachés à l'organisme permanent visé à l'article 240 ci-dessus. Seuls peuvent être communiqués les dossiers médicaux d'aptitude relatifs aux personnes chargées de la conduite, de l'information ou du contrôle de l'aéronef ou des aéronefs concernés.

Lorsque ces documents sont placés sous scellés par l'autorité judiciaire, il en est établi une copie pour les enquêteurs techniques.

**Article 255:** Des procès-verbaux sont établis par les enquêteurs techniques à l'occasion des opérations et des vérifications effectuées dans le cadre de leurs investigations. Ces procès-verbaux comportent les mentions permettant d'identifier l'enquêteur technique, l'événement survenu, la date et le déroulement de son intervention ainsi que toute information utile en relation avec l'enquête.

Lorsqu'une information ou une enquête judiciaire est ouverte, une copie du procès-verbal est adressée à l'autorité judiciaire.

**Article 256 :** Les modalités de conduite de l'enquête de première information et de l'enquête technique, ainsi que la forme, le contenu des rapports et le délai dans lequel ils sont établis par l'enquêteur concerné, sont fixés par voie réglementaire.

### CHAPITRE III :

## DES INFORMATIONS ET DES COMMUNICATIONS

### SUR LES ENQUETES TECHNIQUES

**Article 257:** Le responsable de l'organisme permanent est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident ou un incident grave d'aviation civile à l'autorité compétente, au propriétaire, à l'exploitant et au constructeur de l'aéronef ainsi qu'aux prestataires de services à la navigation aérienne et aéroportuaire.



En outre, le responsable de l'organisme permanent est habilité, dans le cadre de sa mission, à rendre publiques des informations sur les constatations faites par les enquêteurs techniques, le déroulement de l'enquête technique et éventuellement ses conclusions provisoires sous réserve des dispositions de la loi n°09-08 relative à la protection des personnes à l'égard des traitements des données à caractère personnel et des dispositions de l'article 267 ci-dessus, de ne pas porter atteinte, ni à la vie privée des personnes, au secret industriel, commercial ou médical, ni à la sûreté de l'Etat, à la sécurité publique, au secret de la défense nationale et de la politique extérieure.

**Article 258:** Au cours de l'enquête technique, "l'organisme permanent" peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre est de nature à renforcer la sécurité aérienne et à prévenir tout accident ou incident grave d'aviation civile ultérieur.

**Article 259:** L'organisme permanent établit et rend public, au terme de l'enquête technique, un rapport. Ce rapport n'indique pas le nom des personnes. Il ne mentionne que des informations nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile et à la compréhension des recommandations de sécurité qu'il contient.

Avant de rendre public le rapport, l'organisme permanent peut recueillir les observations auprès des autorités, entreprises, organismes et personnes concernés. Ceux-ci sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

**Article 260 :** Le rapport final est rendu dans les douze mois qui suivent la date de l'accident ou de l'incident grave. Si ce rapport ne peut pas être rendu public dans les délais sus indiqués, "l'organisme permanent" fait une déclaration intermédiaire au moins à chaque date anniversaire de l'accident ou de l'incident grave en détaillant les progrès de l'enquête et en faisant état de toutes les questions de sécurité qui ont été soulevées.

L'organisme permanent transmet une copie du rapport final et des recommandations de sécurité:

- 1) aux autorités responsables des enquêtes de sécurité et aux autorités chargées de l'aviation civile des Etats concernés, et à l'OACI, conformément aux normes et pratiques internationales recommandées ;
- 2) aux destinataires des recommandations de sécurité figurant dans le rapport.

**Article 261:** Les renseignements ci-après ne peuvent pas être rendus publics ou être utilisés à fins autres que celles de l'enquête technique:

- 1) les déclarations recueillies auprès de personnes;
- 2) les enregistrements révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête technique y compris l'enquête de première information;
- 3) les renseignements recueillis qui revêtent un caractère sensible et personnel, notamment les informations sur la santé des personnes;
- 4) les éléments produits ultérieurement au cours de l'enquête tels que les notes, les rapports, les avis, les recommandations et d'une manière générale toutes les informations de quelque nature que ce soit recueillies au cours de l'enquête technique.

**Article 262 :** Après la remise du rapport final et dans le cas où des éléments nouveaux importants sont découverts, l'autorité compétente peut demander à l'organisme permanent de procéder à une réouverture de l'enquête technique.



## CHAPITRE IV : DISPOSITIONS DIVERSES

**Article 263:** Quiconque signale spontanément à l'organisme permanent visé à l'article 240 ci-dessus un incident d'aviation civile ne peut faire l'objet d'aucune sanction disciplinaire ou administrative, sauf dans le cas où la personne concernée a elle-même par son action ou son inaction contribué à la survenance de l'incident.

**Article 264:** Il est interdit de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident d'aéronef, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef ou sur son épave à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, de procéder à son déplacement ou à son enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par des exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes ou ont été autorisées par l'autorité judiciaire après avis de l'enquêteur technique ou, à défaut, de l'enquêteur de première information.

**Article 265:** En cas d'accident ou d'incident grave d'aviation civile, l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident et leurs préposés prennent toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête technique et, notamment évite d'effacer l'enregistrement des conversations et des alarmes sonores.

**Article 266:** Les services compétents de l'Etat prennent toutes les dispositions nécessaires pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef ou de son épave tout le temps nécessaire à l'enquête technique.

Les mesures de conservation des indices comprennent notamment la conservation, par tous procédés appropriés des indices susceptibles d'être enlevés, effacés, perdus ou détruits.

La garde de l'aéronef ou de son épave comprend des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès à l'aéronef par toute personne non autorisée et à empêcher le pillage et la détérioration de l'épave.

**Article 267:** Les enquêteurs de première information et les enquêteurs techniques ainsi que les personnes auxquelles ils font appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues au code pénal.

**Article 268:** Les enquêteurs non fonctionnaires de l'Etat et les personnes ayant participé aux enquêtes de première information et aux enquêtes techniques ont droit à une rémunération pour leur intervention, à la charge de l'organisme permanent, en tenant compte de la nature et de la durée de l'intervention demandée ainsi que des difficultés et des risques encourus.

## TITRE XI:

### PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

**Article 269:** L'Etat met en place un programme national de sécurité de l'aviation civile conformément aux dispositions de la convention de Chicago précitée et de ses annexes.

Ce programme fixe les objectifs nationaux de sécurité, à travers la gestion des risques de sécurité, l'assurance de la sécurité et la promotion de la sécurité.

A cet effet, le programme procède à la collecte, l'échange, la mise en place d'indicateurs de sécurité et l'analyse d'informations sur la sécurité et sa gestion intégrée.



Pour l'approbation du programme national de sécurité de l'aviation civile, il est pris en compte comme principe de base, la protection des renseignements sur la sécurité de l'aviation civile afin que ceux-ci ne soient pas utilisés de manière inappropriée.

Dans le cadre du programme national de sécurité de l'aviation civile, l'autorité compétente détermine le niveau acceptable de performance de sécurité de l'aviation civile à atteindre. Dans ce cadre, les prestataires de services et de produits aéronautiques concernés, doivent mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de la Convention de Chicago précitée et doivent mettre à la disposition de l'autorité compétente, à sa demande, toutes les informations relatives aux carences réelles ou potentielles en matière de sécurité de l'aviation civile.

Ces systèmes doivent permettre d'identifier les menaces pesant sur la sécurité de l'aviation civile, mettre en place les mesures préventives pour maintenir un niveau acceptable de performance de sécurité et améliorer ce niveau et assurer à tout moment la confidentialité de l'information pouvant conduire à identifier des données à caractère privé.

Dans le cadre de ces systèmes, les prestataires de services et de produits aéronautiques concernés conviennent avec l'autorité compétente, des objectifs d'amélioration du niveau acceptable de performance de sécurité à atteindre, dont la réalisation est constamment contrôlée et périodiquement évaluée.

**Article 270:** Toutes les données, renseignements, informations, documents, enregistrements, déclarations, communications, indicateurs et rapports fournis ou recueillis dans le cadre de la mise en œuvre du programme national de sécurité de l'aviation civile ont un caractère confidentiel et ne peuvent être utilisés qu'en vue de renforcer la sécurité de l'aviation civile.

Toutefois, certains des éléments sus indiqués peuvent être divulgués ou transférés à des Parties tiers dans les cas suivants :

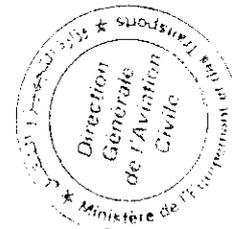
- 1) Sur réquisition du procureur ou du président du tribunal compétent aux fins d'enquête ou de poursuite pour des infractions commises ;
- 2) A la requête de l'autorité compétente. Dans ce cas, le transfert et la divulgation de ces éléments doivent être effectués dans le cadre d'un accord.
- 3) Lorsque compétente ou l'organisme permanent considère que la communication de ces éléments aux professionnels, organismes aéronautiques, ou toutes autres entités concernées, est nécessaire pour éviter les accidents ou les incidents graves d'aviation civile.

Dans tous les cas, les données à caractère privé doivent être préservées.

**Article 271 :** Les personnels des prestataires de services et de produits aéronautiques qui, conformément au programme national de sécurité de l'aviation civile, rendent compte des accidents, des incidents, des déficiences de sécurité ou des menaces présentant un risque réel ou potentiel sur la sécurité de l'aviation civile, ne doivent pas subir des menaces ou des sanctions de la part de leurs employeurs en raison des informations fournies à l'occasion de leurs activités, sauf en cas de déclaration mensongère constatée et sanctionnée conformément à la législation en vigueur.

De même, sauf en cas de négligence ou de faute grave de l'intéressé, l'autorité compétente s'abstient de prendre à son encontre toute sanction administrative directe ou indirecte, en raison de l'information fournie.

Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'utilisation des résultats de l'analyse des



informations fournies dans le cadre de ce programme pour adopter les mesures nécessaires afin de maintenir la sécurité aérienne, y compris le renforcement des mesures de prévention.

## TITRE XII :

### DE LA COMPETENCE, DE LA CONSTATATION DES INFRACTIONS ET DES PROCEDURES

#### CHAPITRE PREMIER :

##### COMPETENCE ET CONSTATATION DES INFRACTIONS

**Article 272:** La juridiction compétente pour connaître des infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application est celle du lieu de l'aérodrome où l'aéronef a atterri immédiatement après la commission de l'infraction lorsque celle-ci a eu lieu en vol, ou celle du lieu de commission de ladite infraction, lorsque celle-ci a été commise à terre.

**Article 273:** Les infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application sont recherchées et constatées, outre les officiers et agents de police judiciaire, par :

- 1) les officiers commandant les aéronefs chargés de la sécurité de l'espace aérien;
- 2) le commandant de bord de l'aéronef dans lequel l'infraction a été commise;
- 3) les agents habilités par l'autorité gouvernementale chargée de l'aviation civile et notamment ceux chargés de toutes les missions d'inspection.

Outre les personnes visées au premier alinéa ci-dessus, les agents habilités par l'autorité gouvernementale chargée de l'environnement sont également compétents pour constater toute infraction aux dispositions du titre V de la présente loi relatif à la protection de l'environnement et à la limitation des nuisances en matière d'aéronautique civile.

**Article 274:** Les agents visés à l'article 273 ci-dessus prêtent serment dans les conditions fixées par la législation en vigueur en la matière.

Ils ont le droit de requérir directement la force publique pour l'accomplissement de leur mission.

**Article 275:** Pour l'accomplissement de leur mission, les agents visés à l'article 273 ci-dessus sont habilités à arraisonner, visiter et inspecter tout aéronef civil marocain ou étranger ainsi que tous établissements, locaux, installations, équipements, documents et moyens en lien avec l'infraction commise.

Pour l'arraisonnement d'un aéronef, les officiers commandant les aéronefs chargés de la sécurité de l'espace aérien sont habilités, dans le cas où les sommations d'usage sont restées sans effet, à faire usage de leur armement.

**Article 276:** Toute constatation d'une infraction doit être immédiatement suivie de l'établissement d'un procès-verbal dûment signé par l'agent verbalisateur et par le ou les auteurs de l'infraction.

En cas de refus ou d'empêchement de signer du ou des auteurs de l'infraction, mention en est faite au procès-verbal.

**Article 277:** Le procès-verbal indique notamment :

- 1) les mentions propres à identifier, selon le cas :
  - l'aéronef et son propriétaire ou exploitant ;



- les locaux, installations, équipements et moyens concernés par l'infraction;
- l'établissement se livrant à des activités industrielles en lien avec l'aéronautique civile et son exploitant, ainsi que les autorisations ou agréments dont il bénéficie, conformément aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application ;

- 2) la date et le lieu de la commission de l'infraction et de l'établissement du procès-verbal;
- 3) l'état civil, la nationalité et la qualité du ou des auteurs de l'infraction;
- 4) la nature de la ou des infractions commises.

Lorsque les circonstances le permettent, le procès-verbal consigne également les déclarations de toute personne présente sur les lieux de l'infraction et dont l'audition est utile.

Dans le cas où un prélèvement d'échantillons est effectué, mention est faite de ce prélèvement dans le procès-verbal, avec la référence du procès-verbal de prélèvement d'échantillons établi à cette occasion conformément aux dispositions de l'article 278 ci-après.

**Article 278:** Lorsque la constatation de l'infraction nécessite le prélèvement d'échantillons, ces prélèvements, donnent lieu à l'établissement, séance tenante, d'un "procès-verbal de prélèvement d'échantillons" annexé au procès-verbal visé à l'article 277 ci-dessus.

Outre les mentions visées au premier alinéa de l'article 277 ci-dessus, le procès-verbal de prélèvement d'échantillons donne toute information permettant d'identifier le lot concerné par le prélèvement, la nature des échantillons et les quantités prélevées.

**Article 279:** Les échantillons prélevés sont scellés par l'agent verbalisateur et immédiatement adressés, pour analyse à l'un des laboratoires ou organismes figurant sur une liste dressée par l'autorité compétente. Ce laboratoire ou organisme adresse ses conclusions à ladite autorité.

Toute analyse dont les conclusions n'ont pas satisfait l'une des parties intéressées, peut faire l'objet d'une contre expertise à la demande de cette partie.

Les frais d'analyse et de contre expertise sont supportés par le contrevenant en cas de condamnation de ce dernier.

Les modalités de prélèvement d'échantillons et les procédures sont celles suivies en matière de répression des fraudes.

**Article 280:** L'original des procès-verbaux visés aux articles 277 et 278 ci-dessus sont transmis, sans délai, par les agents qui les ont dressés à l'autorité compétente.

**Article 281:** Le procès-verbal fait foi jusqu'à preuve contraire des faits qui y sont relatés.

## CHAPITRE II :

### DES PROCEDURES SUIVIES

**Article 282:** Au vu du procès-verbal, l'autorité compétente :

- 1) confisque et détruit ou fait détruire, après prélèvement d'échantillons, le cas échéant, les moteurs, les hélices, les pièces et équipements ou produits aéronautiques défectueux ou non conformes aux normes techniques réglementaires, aux frais et risques de l'auteur de la ou des infractions commises;
- 2) immobilise l'aéronef ayant servi à commettre l'infraction dans le lieu où il a été conduit .



Toute confiscation et/ou destruction fait l'objet de l'établissement d'un procès-verbal.

**Article 283:** S'il n'est pas fait application de la procédure de transaction prévue aux articles 285, 286, 287 et 288 ci-dessous, le procès-verbal est transmis par l'autorité compétente à la juridiction compétente dans un délai de trente jours suivant la date de la réception de l'original du procès-verbal relatif à la constatation de l'infraction.

Les poursuites sont engagées par le procureur du Roi.

**Article 284:** Dans un délai qui ne peut excéder trois jours ouvrables à compter de la date de réception de l'original du procès-verbal d'infraction, l'autorité compétente ou son délégué adresse au président du tribunal compétent une requête accompagnée du procès-verbal, aux fins d'obtenir confirmation par une ordonnance, prononcée dans un délai ne pouvant excéder trois jours ouvrables, de l'immobilisation de l'aéronef.

L'immobilisation de l'aéronef peut être levée à tout moment si l'auteur de l'infraction dépose auprès d'un établissement bancaire désigné à cet effet par le président du tribunal saisi, une caution ou s'il présente une garantie financière destinée à assurer l'exécution des condamnations dont le montant aura été fixé par le tribunal saisi et s'est acquitté, le cas échéant, des frais de justice, des frais de garde, d'entretien, de manutention et de réparations civiles éventuelles.

En cas de condamnation définitive et non exécutée, la caution ou la garantie est définitivement acquise au trésor, déduction faite des frais et des réparations civiles éventuelles.

**Article 285 :** Sur requête du contrevenant, l'autorité compétente peut décider de ne pas saisir le parquet de la juridiction compétente et de transiger au nom de l'Etat, moyennant le versement, par ce contrevenant, d'une amende forfaitaire de composition.

Notification de cette décision de transaction, mentionnant le montant dont il est redevable, est adressée au contrevenant, par tout moyen attestant la réception, dans les dix (10) jours ouvrables à compter de la réception par les services de l'autorité compétente de l'original du procès-verbal de constatation de l'infraction.

L'engagement de la procédure de transaction suspend l'action publique.

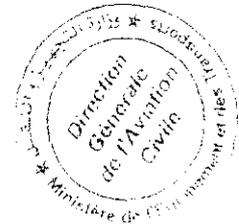
L'amende de composition doit être payée dans les trente (30) jours ouvrables suivant la réception, par le contrevenant, de la décision de transaction qui lui a été notifiée.

Passé ce délai, l'autorité compétente saisit le parquet de la juridiction compétente.

**Article 286:** En aucun cas, le montant de l'amende forfaitaire de composition ne doit être inférieur au montant minimum de l'amende encourue pour l'infraction commise. En cas de récidive le montant de l'amende de composition ne doit pas être inférieur au double du montant minimum prévu pour la première infraction.

**Article 287 :** La procédure de transaction ne peut être utilisée pour la réparation de dommages causés aux personnes ou aux biens.

**Article 288 :** L'autorité compétente tient un registre des contrevenants mentionnant, outre l'identité de ceux-ci, la nature de l'infraction commise, sa date, la sanction prise et la mention de la procédure de transaction, le cas échéant. Ce registre est consulté avant toute fixation du montant de l'amende de composition aux fins de déterminer si le contrevenant se trouve en état de récidive.



### **TITRE XIII :**

#### **DES INFRACTIONS ET PENALITES**

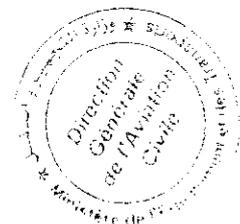
**Article 289:** Est puni d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de mille deux cents à cent mille dirhams ou de l'une de ces deux peines seulement.

- 1) Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef qui :
  - a) fait immatriculer un aéronef sur un registre étranger sans avoir obtenu, au préalable, sa radiation du registre marocain d'immatriculation conformément aux dispositions du dernier alinéa de l'article 6 ci-dessus;
  - b) fait voler ou tente de faire voler un aéronef sans marque d'identification ou avec des marques rendues illisibles par quelque moyen que ce soit ou apposées hors des espaces réglementaires prévus à cet effet, en violation des dispositions des articles 13 et 14 ci-dessus;
  - c) fait voler ou tente de faire voler un aéronef sans immatriculation ou avec une immatriculation ne correspondant pas aux documents d'identification dudit aéronef;
  - d) -met en service ou laisse en service un aéronef sans l'un des documents visés, selon le cas aux articles 17 ou 136 de la présente loi ou avec un document périmé ou délivré pour un autre aéronef. La même peine est encourue en cas d'impossibilité de présenter lesdits documents à la réquisition des agents visés à l'article 273 ci-dessus. L'amende est due pour chaque document manquant, périmé ou non présenté;
  - e) n'a pas souscrit l'assurance ou toute autre garantie financière visée à l'article 95 ci-dessus ou a souscrit pour un montant ne couvrant pas l'intégralité de sa responsabilité telle que fixée à l'article 96 ci-dessus.
- 2) Le concessionnaire qui n'a pas souscrit une ou plusieurs des assurances visées à l'article 107 ci-dessus. L'amende est due pour chaque assurance non souscrite.
- 3) Le transporteur aérien qui n'a pas souscrit l'assurance ou toute autre garantie financière prévue à l'article 215 ci-dessus ou qui a souscrit pour un montant ne couvrant pas l'intégralité de sa responsabilité telle que fixée au même article.

**Article 290 :** Est puni d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de cinq mille à vingt mille dirhams ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque, en violation des dispositions de l'article 264 ci-dessus a modifié l'état des lieux où s'est produit un accident d'aéronef, ou a effectué des prélèvements quelconques ou s'est livré sur l'aéronef ou sur son épave à tout prélèvement, manipulation, déplacement ou enlèvement, sans la commande expresse de l'autorité judiciaire ou des enquêteurs techniques ou par nécessité de porter secours aux victimes.

**Article 291:** Est puni d'un emprisonnement de un mois à un an et d'une amende de mille deux cents à cent mille dirhams, ou de l'une de ces deux peines seulement le pilote qui a conduit un aéronef :

- 1) dépourvu de certificat de navigabilité ou ayant un certificat de navigabilité périmé ou délivré pour un autre aéronef;
- 2) sans immatriculation ou avec une immatriculation ne correspondant pas à ses documents d'identification;



- 3) sans marque d'identification ou avec des marques rendues illisibles par quelque moyen que ce soit ou apposées hors des espaces réglementaires prévus à cet effet;
- 4) sans sa licence ou tout autre titre aéronautique, en cours de validité, exigé compte tenu du vol effectué. La même peine est encourue par tout autre membre du personnel navigant pour une infraction similaire;
- 5) de manière négligente ou imprudente en violation des dispositions du 1). de l'article 182 ci-dessus.

**Article 292:** Est puni d'un emprisonnement d'un mois à trois mois et d'une amende de mille deux cent à cent milles dirhams, ou de l'une de ces deux peines seulement le pilote qui:

- 1) survole une zone interdite ou réglementée, en violation des dispositions de l'article 139 de la présente loi ou ne s'est pas conformé à l'une des obligations découlant des dispositions des articles 140 à 144 ci-dessus ou survole l'espace aérien avec un aéronef supersonique, sans l'autorisation visée à l'article 146 ci-dessus.
- 2) Quiconque transporte ou tente de transporter des marchandises dangereuses sans se conformer aux dispositions de l'article 216 ci-dessus.
- 3) Toute personne ayant fait survoler, sans autorisation, le territoire marocain à un aéronef sans pilote.

**Article 293:** Est puni d'une amende de mille deux cents dirhams à cinquante mille dirhams, tout pilote qui :

- 1) ne respecte pas les règles de l'air et de circulation aérienne ou le système des feux et des signaux utilisés pour la circulation aérienne, prescrits conformément aux dispositions de l'article 176 de la présente loi;
- 2) a largué tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible sans respecter les conditions prévues à l'article 177 ci-dessus;
- 3) n'a pas établi le rapport visé à l'article 178 de la présente loi dans les conditions qui y sont prescrites;
- 4) exécute des vols acrobatiques, sans l'autorisation prévue au 3) de l'article 182 de la présente loi. Est puni de la même peine celui qui a organisé ou participé à l'organisation de tels vols.
- 5) n'a pas effectué la notification prévue à l'article 247 concernant les accidents ou incidents graves d'aviation;
- 6) refuse, sans raison et alors qu'il en a la possibilité, de participer à des opérations de recherches et de sauvetages.

**Article 294 :** Est puni d'une amende de mille deux cents à cent mille dirhams, quiconque exploite ou tente d'exploiter :

- 1) un service de transport aérien, sans l'autorisation prévue à l'article 190 ci-dessus. L'amende est prévu pour chaque aéronef utilisé;
- 2) une activité de l'aviation générale autrement que dans les conditions fixées en application de l'article 217 ci-dessus.

**Article 295:** Est puni d'une amende de dix mille dirhams par passager embarqué ou débarqué sans



autorisation, tout transporteur aérien qui, à l'occasion d'un vol de simple transit, a débarqué ou embarqué sur le territoire marocain des personnes ou des marchandises ou a tenté d'effectuer un transport aérien intérieur autrement que dans les conditions fixées à l'article 199 ci-dessus;

**Article 296:** Est puni d'une amende de dix mille à vingt mille dirhams tout membre du personnel aéronautique qui :

- 1) exerce des fonctions sans être titulaires des titres aéronautiques requis, en violation des dispositions de l'article 158 ci-dessus;
- 2) exerce ses fonctions, alors qu'il se trouve sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants en violation des dispositions du 2) de l'article 182 ci-dessus ;

**Article 297:** Est puni d'une amende de vingt mille à cinquante mille dirhams quiconque exerce des activités de conceptions, production ou de maintenance des aéronefs sans disposer de l'agrément prévu à l'article 25 ci-dessus ou continue d'exercer son activité alors l'agrément lui a été retiré.

**Article 298 :** Est puni d'une amende de vingt mille à cent mille dirhams, sans préjudice des dispositions des articles 218-1 et 607 ter du code pénal, quiconque détruit ou endommage des installations ou équipements de l'aide à la navigation aérienne.

**Article 299:** Est puni d'une amende de vingt mille à cent mille dirhams:

- 1) quiconque érige une installation constituant un obstacle ou un danger pour la circulation aérienne sans disposer de l'autorisation prévue à l'article 131 ci-dessus;
- 2) le créateur ou l'exploitant, selon, le cas, qui n'entretient pas le balisage dont il a la charge, en violation des dispositions de l'article 134 ci-dessus.

**Article 300:** Est puni d'une amende de dix mille à quatre-vingt-dix mille dirhams quiconque se rend coupable, à partir d'un aéronef en vol, d'un jet volontaire et inutile d'objets ou matières susceptibles de causer des dommages aux personnes ou aux biens à la surface,

**Article 301:** Est puni d'une amende de cinq mille à dix mille dirhams quiconque:

- 1) se trouve à bord d'un aéronef sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport ou par une autorisation de l'exploitant ou du commandant de bord;
- 2) ne se conforme pas ou refuse de se conformer aux instructions de sécurité données par le commandant de bord ou tout autre membre de l'équipage;
- 3) se trouve, sans autorisation, dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aérodrome,

**Article 302:** Est puni d'une amende de mille deux cent dirhams à cinq mille dirhams :

- 1) Toute personne détentrice du titre d'accès à la zone à accès réglementé d'un aérodrome, en cours de validité, et ne le porte pas d'une façon apparente lors de sa présence dans ladite zone ;
- 2) Tout conducteur de véhicule circulant sur une zone à accès réglementé sans titre d'accès à l'aérodrome ;
- 3) Tout propriétaire de véhicule en stationnement dans les zones à accès réglementé sans titre d'accès à l'aérodrome.

**Article 303:** Est puni d'une amende de dix mille à vingt mille dirhams, quiconque, en violation des dispositions de l'article 248 ci-dessus, a empêché les enquêteurs techniques ou les enquêteurs de



première information d'accéder librement au lieu de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile, à l'aéronef ou à son épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord, les informations et renseignements détenus et les dossiers des services de la circulation aérienne, ou d'entendre tout témoin de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile.

**Article 304:** En cas de récidive les peines de prison et d'amende prévues au présent chapitre sont portées au double.

Est en état de récidive, celui qui, après avoir fait l'objet d'une première condamnation passée en force de chose jugée a commis, dans les deux années suivant ladite condamnation, une nouvelle infraction aux dispositions de la présente loi.

#### TITRE XIV :

#### DISPOSITIONS FINALES

**Article 305:** Sont abrogés à compter de la date de publication de la présente loi, toutes dispositions contraires, notamment celles du décret n°2-61-161 du 7 Safar 1382 (10 Juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile tel qu'il a été modifié et complété.

Toutefois, demeurent en vigueur les textes pris pour l'application dudit décret n° 2-61-161 du 7 Safar 1382 (10 Juillet 1962) dans la mesure où leurs dispositions ne contredisent pas celles de la présente loi et ce, jusqu'à leur abrogation.

Les documents délivrés en vertu des dispositions du décret précité demeurent valables jusqu'à l'expiration de leur durée de validité. Ils sont renouvelés dans les conditions prévues par les dispositions dudit décret jusqu'à l'abrogation de celles-ci

**Article 306:** Toute référence, dans la réglementation en vigueur, aux dispositions du décret n°2-61-161 du 7 Safar 1382 (10 Juillet 1962) est réputée faite aux dispositions correspondantes de la présente loi.

**Article 307:** Toute mesure nécessaire à la pleine application de la présente loi peut, en tant que de besoin, être édictée par voie réglementaire.