

à l'égard des documents définis ci-dessus, par l'obligation de discrétion professionnelle prévue tant par l'article 18 du dahir n° 1-58-008 du 4 chaabane 1377 (24 février 1958) portant statut général de la fonction publique que par les dispositions de même nature inscrites dans les contrats intéressant le personnel non fonctionnaire. »

Fait à Rabat, le 16 safar 1382 (19 juillet 1962).

Décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962)
portant réglementation de l'aéronautique civile.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL,

Vu le dahir n° 1-61-107 du 10 kaada 1380 (26 avril 1961) portant délégation de pouvoir et de signature à M. Ahmed Réda Guédira, directeur général du cabinet royal ;

Vu le dahir n° 1-61-051 du 28 moharrem 1381 (12 juillet 1961) portant création d'une direction de l'air et relatif à la réglementation de l'aéronautique civile, des bases aériennes et de la météorologie nationale ;

Sur la proposition du ministre des travaux publics,

DÉCRÈTE :

PREMIERE PARTIE NAVIGATION AERIENNE

TITRE PREMIER.

Des aéronefs.

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ARTICLE PREMIER. — *Définition.* — Aux fins du présent décret, ainsi que des arrêtés et autres actes pris pour son exécution, est réputé « aéronef » tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air qu'il soit plus léger ou plus lourd que l'air.

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

ART. 2. — *Aéronefs d'Etat et aéronefs civils.* — Les aéronefs se divisent en aéronefs d'Etat affectés exclusivement à un service public, tels que les aéronefs militaires, de douanes ou de police, et en aéronefs civils.

Les aéronefs civils utilisés, d'une manière permanente ou temporaire, pour un service public sont réputés aéronefs d'Etat.

Sauf disposition contraire, les articles du présent décret ne s'appliquent pas aux aéronefs d'Etat.

CHAPITRE II.

IMMATRICULATION DES AÉRONEFS.

ART. 3. — *Registre d'immatriculation.* — La direction de l'air tient à jour, sous l'autorité du ministre des travaux publics, le registre marocain d'immatriculation sur lequel doivent être inscrits : a) les aéronefs marocains d'Etat, à l'exception des aéronefs militaires et b) les aéronefs civils qui sont la propriété de sujets marocains, ou de sociétés qui, conformément à la définition donnée par l'article 7 du dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1913) sur la condition des étrangers, possédant la nationalité marocaine, ou d'étrangers domiciliés au Maroc ou dont les aéronefs ont leur port d'attache normal au Maroc.

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

ART. 4. — *Demande d'inscription.* — L'immatriculation est demandée à la direction de l'air par le propriétaire de l'aéronef.

A cette demande doivent être jointes les pièces suivantes :

- Une pièce établissant la qualité de propriétaire du requérant ;
- Si le requérant est étranger, une attestation qu'il est domicilié au Maroc, ou une déclaration qu'il entend baser normalement son aéronef au Maroc ;
- Une copie du certificat de navigabilité visé à l'article 14 en état de validité ;

d) Et en outre, s'il s'agit d'un aéronef importé (i) un certificat d'acquiescement des droits de douane et autres taxes, sauf exemption par décret, et (ii) une attestation officielle que cet aéronef n'est pas inscrit sur un registre étranger ou que cette inscription a été radiée.

Toutefois, si au moment de la demande, l'aéronef régulièrement importé n'a pas été radié d'un registre étranger, la direction de l'air peut délivrer au propriétaire un permis provisoire de circulation valable jusqu'à notification de la radiation sans que cette validité puisse excéder 60 jours.

ART. 5. — *Immatriculation.* — Si les conditions énumérées aux articles 3 et 4 sont remplies, la direction de l'air immatricule l'aéronef et délivre au propriétaire un certificat d'immatriculation conforme au modèle établi par la réglementation internationale en vigueur.

Le registre et le certificat d'immatriculation mentionnent :

- La date d'immatriculation ;
- Les marques d'immatriculation ;
- Les caractéristiques de l'aéronef (nom du constructeur, type, numéro de série) ;
- Les nom et adresse du propriétaire ;
- Le port d'attache de l'appareil.

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

Les taxes à percevoir pour les formalités relatives à l'immatriculation des aéronefs sont fixées par arrêté du ministre des travaux publics.

ART. 6. — *Modification et radiation.* — Toute modification des caractéristiques de l'aéronef et tout changement de propriétaire ou de port d'attache sont notifiés sans délai à la direction de l'air pour inscription à leur date respective sur le registre d'immatriculation et notation correspondante sur le certificat, sauf en ce qui concerne le changement de propriétaire qui donne lieu à la délivrance d'un nouveau certificat, si le nouveau propriétaire répond aux conditions de l'article 3 et en fait la demande.

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

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

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

ART. 7. — *Publicité.* — Le registre d'immatriculation est public et toute personne peut en obtenir copie certifiée conforme, aux conditions fixées par la direction de l'air.

CHAPITRE III.

MARQUES.

ART. 8. — *Marques de nationalité et d'immatriculation.* — Tout aéronef doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation qui figurent sur son certificat d'immatriculation.

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

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

ART. 9. — *Mode de fixation.* — Les marques de nationalité et d'immatriculation sont peintes sur l'aéronef ou apposées par tout

autre moyen assurant le même degré de fixité. Le pilote commandant de bord est tenu de veiller à ce que les marques soient constamment propres et toujours visibles.

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

ART. 10. — *Emplacement et dimensions des marques.* — L'emplacement des marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs inscrits au registre marocain, leurs dimensions, le type de caractère à employer, seront conformes aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur et feront l'objet d'un arrêté du ministre des travaux publics.

ART. 11. — *Autres inscriptions.* — Le nom d'un aéronef, ou le nom et l'emblème du propriétaire peuvent être inscrits sur l'aéronef, à condition que leur emplacement, la dimension, le type et la couleur des lettres et signes ne puissent empêcher une facile identification des marques de nationalité et d'immatriculation, ni créer de confusion avec ces marques.

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

CHAPITRE IV.

NAVIGABILITÉ.

ART. 12. — *Conditions de navigabilité.* — Les conditions de navigabilité des aéronefs et l'équipement nécessaire à leur exploitation, la nature et l'ampleur des contrôles destinés à constater leur aptitude au vol, ainsi que la périodicité et les conditions des contrôles ultérieurs en vue du maintien de cette aptitude, sont fixés par arrêtés du ministre des travaux publics, compte tenu des exigences de la sécurité et de la réglementation internationale en vigueur et en égard à la catégorie de chaque aéronef, aux caractéristiques de sa construction et à l'usage auquel il est destiné.

ART. 13. — *Délivrance ou validation de certificat.* — Sur rapport établi après contrôle de la navigabilité d'un aéronef par un agent désigné ou un organisme agréé par le ministre des travaux publics, le directeur de l'air, à la demande du propriétaire ou de l'utilisateur de cet aéronef, délivre ou renouvelle un certificat de navigabilité, si les justifications présentées le satisfont.

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

ART. 14. — *Certificat.* — Le certificat de navigabilité, conforme au modèle établi par la réglementation internationale en vigueur, contient les mentions suivantes : marques, description et catégorie de l'aéronef, date extrême de validité du certificat, et, en outre, visas périodiques ou mentions attestant que l'entretien est effectué au moyen d'une vérification permanente.

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

ART. 15. — *Aéronef construit au Maroc.* — Si la construction d'un aéronef est entreprise au Maroc, le constructeur doit en informer le ministre des travaux publics, lui fournir tous documents, plans et dessins jugés nécessaires, effectuer tous essais exigés et se soumettre à tous contrôles. Si le constructeur ne se conforme pas à la présente disposition, le certificat de navigabilité pourra lui être refusé.

ART. 16. — *Modification, réparation, entretien.* — Aucune modification ou réparation ne peut être effectuée sur un aéronef marocain pourvu d'un certificat de navigabilité en cours de validité, si ce n'est sur instruction ou avec l'approbation du directeur de l'air : cet aéronef ne peut être remis en service avant que son aptitude au vol ait été dûment constatée par une personne qualifiée.

L'entretien des aéronefs ne peut être effectué que par des personnes pourvues d'une licence spéciale ou sous la surveillance de telles personnes, à moins d'une autorisation spéciale du directeur de l'air.

Les personnes ou organismes auxquels incombe la responsabilité de certifier qu'un aéronef est apte au vol doivent avoir les qualifications prévues à l'article 32 du présent décret.

ART. 17. — *Suspension de validité.* — Le directeur de l'air peut suspendre la validité d'un certificat de navigabilité ou subordonner son renouvellement à certaines conditions, lorsque l'aéronef ne satisfait plus aux conditions techniques requises, ou est employé dans des conditions non conformes à celles définies par le certificat, ou a subi une avarie grave, ou a fait l'objet d'une modification non approuvée, ou n'a pas été entretenu conformément au manuel d'entretien.

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

ART. 18. — *Irresponsabilité du Maroc.* — Le Gouvernement marocain n'assume aucune responsabilité pour les dommages que pourraient subir un aéronef et ses accessoires pendant le contrôle. Il appartient au propriétaire ou à son utilisateur d'assurer, s'il le désire, l'aéronef contre de tels dommages.

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

ART. 19. — *Frais de contrôle.* — Les frais de contrôle de l'aptitude au vol en vue de la délivrance ou du maintien de validité d'un certificat de navigabilité sont fixés par arrêté du ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances, et sont à la charge des propriétaires des aéronefs contrôlés.

CHAPITRE V.

STATUT JURIDIQUE DES AÉRONEFS.

ART. 20. — *Description de l'aéronef.* — Aux fins du présent chapitre, un aéronef comprend la cellule, les moteurs, hélices, appareils de radio et tout équipement nécessaire à son exploitation.

ART. 21. — *Nature juridique.* — Les aéronefs sont des biens meubles soumis aux règles de droit commun, sous réserve des règles spéciales énumérées aux articles ci-après.

ART. 22. — *Hypothèque.* — Les aéronefs sont susceptibles d'hypothèques ; les dispositions relatives à l'hypothèque sur les navires contenues dans le dahir du 28 joumada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime sont applicables à l'hypothèque sur aéronefs.

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

ART. 23. — *Vente.* — La vente volontaire d'aéronef doit être constatée par écrit.

La vente forcée d'aéronef est faite conformément à la procédure prévue pour la vente forcée des navires par le dahir du 28 joumada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime ; toutefois, des dispositions spéciales concernant les délais et notifications pourront faire l'objet d'arrêté du ministre des travaux publics.

ART. 24. — *Saisies.* — La saisie conservatoire et la saisie-exécution des aéronefs sont pratiquées conformément aux dispositions prévues pour les navires par le dahir précité du 28 joumada II 1337 (31 mars 1919).

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

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

ART. 25. — *Inscription.* — Toute mutation de propriété d'un aéronef par acte entre vifs ou par décès, tout jugement translatif,

constitutif ou déclaratif de propriété, toute constitution ou radiation d'hypothèque, tout contrat de location ainsi que tout procès-verbal de saisie conservatoire ou de saisie-exécution ne produisent effet à l'égard des tiers que par inscription au registre d'immatriculation.

Les formalités d'inscription font l'objet d'un arrêté du ministre des travaux publics.

TITRE II.

Du personnel aéronautique.

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 26. — *Catégories de personnel.* — Le personnel aéronautique visé au présent décret comprend, d'une part, le personnel navigant, composé des membres de l'équipage de conduite et du personnel complémentaire, et d'autre part, le personnel technique à terre.

ART. 27. — *Licences et qualifications.* — Nul ne peut exercer une fonction en qualité de membre de l'équipage de conduite d'un aéronef marocain, ni exercer une fonction technique, telle que contrôleur de la circulation aérienne, mécanicien d'entretien, agent technique d'exploitation, s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité correspondant à ses fonctions.

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

ART. 28. — *Autorité compétente.* — Le directeur de l'air délivre, renouvelle ou valide licences et qualifications conformément aux dispositions du présent décret et des arrêtés pris pour son exécution par le ministre des travaux publics.

CHAPITRE II.

LICENCES ET QUALIFICATIONS.

ART. 29. — *Licences de pilotes.* — Les licences dont les pilotes d'aéronef peuvent être titulaires sont les suivantes :

a) Licence d'élève pilote, qui permet à son titulaire de recevoir une instruction pratique en vol et d'augmenter son habileté jusqu'au niveau nécessaire pour obtenir une licence d'une catégorie supérieure, ou de s'entraîner en vue du renouvellement d'une licence de pilote qui a cessé d'être valide ;

b) Licence de pilote privé d'avion, qui permet à son titulaire de conduire tout avion qui n'est pas exploité contre rémunération ; deux classes de licence de pilote privé d'avion peuvent être instituées par arrêté du ministre des travaux publics ;

c) Licence de pilote privé d'hélicoptère, qui permet à son titulaire de conduire tout hélicoptère qui n'est pas exploité contre rémunération ;

d) Licence de pilote professionnel d'avion, qui permet à son titulaire de conduire, en tant que pilote commandant de bord, un avion utilisé pour des services privés ou de travail aérien ou pour des services non réguliers sur des aéronefs dont le poids maximum n'excède pas 5.700 kilogrammes, et en tant que copilote, un aéronef utilisé pour un transport aérien ;

e) Licence de pilote professionnel de première classe d'avion, qui permet à son titulaire d'exercer les privilèges du pilote professionnel et, en outre, de conduire, en tant que pilote commandant de bord, tout avion dont le poids maximum ne dépasse pas 14.000 kilogrammes et tout avion dont le maximum est entre 14.000 kilogrammes et 20.000 kilogrammes à condition que ce dernier ne transporte pas de passagers contre rémunération ;

f) Licence de pilote professionnel d'hélicoptère, qui permet à son titulaire de conduire tout hélicoptère utilisé contre rémunération pour des services de travail aérien ou de transport commercial ;

g) Licence de pilote de ligne, qui permet à son titulaire d'exercer les privilèges de pilote professionnel de première classe et de conduire, en tant que commandant de bord, tout avion de transport aérien régulier ;

h) Licence de pilote de planeur, qui permet à son titulaire, suivant la classe de sa licence, de conduire un planeur transportant ou non des passagers.

ART. 30. — *Qualifications de pilotes.* — Les qualifications qui peuvent être mentionnées sur une licence de pilote sont les suivantes :

a) Qualification de type spécifiant le type d'aéronef utilisé pour les épreuves de la licence ;

b) Qualification de vol aux instruments, qui permet au titulaire de conduire un aéronef conformément aux règles de vol aux instruments (I.F.R.) ;

c) Qualification d'instructeur de vol, qui permet au titulaire de donner l'instruction de vol dans des conditions fixées par arrêté du ministre des travaux publics ;

d) Qualification de vol rasant, qui permet au titulaire d'effectuer des travaux agricoles aériens.

ART. 31. — *Autres membres du personnel de conduite.* — Les navigateurs, mécaniciens navigants, radionavigants, qui constituent avec les pilotes le personnel de conduite des aéronefs, doivent être titulaires de licences leur permettant d'exercer des fonctions correspondantes à bord de tout aéronef.

La licence de radionavigant ne peut être délivrée qu'au titulaire d'un certificat d'opérateur radiotélégraphiste délivré par l'administration des postes, des télégraphes et des téléphones.

La qualification de radiotéléphonie ne peut être délivrée qu'au radionavigant titulaire du certificat général d'opérateur radiotéléphoniste délivré par l'administration des postes, des télégraphes et des téléphones. La qualification de radiotéléphonie, mentionnée sur une licence de radionavigant, permet à son titulaire d'assurer à bord les communications téléphoniques dans les langues dont il a justifié une connaissance suffisante.

ART. 32. — *Personnel à terre.* — Les licences de contrôleur de la circulation aérienne, pour lesquelles il existe trois sortes de qualifications, contrôle d'aérodrome, contrôle d'approche et contrôle régional, permettent à leurs titulaires d'exercer les fonctions correspondant à la qualification qui y est mentionnée.

Les licences de mécanicien d'entretien d'aéronef, dont il peut exister plusieurs catégories, permettent à leurs titulaires, à défaut d'un organisme agréé, soit d'établir, après réparation ou modification peu importante, une fiche d'entretien ou certificat de sécurité de vol, soit d'attester, après révision, réparation ou modification, qu'un aéronef est apte au vol.

Les licences d'agent technique d'exploitation permettent à leurs titulaires d'être employés dans le cadre d'une méthode approuvée de surveillance de vols.

ART. 33. — *Personnel complémentaire.* — Aucune licence n'est exigée du personnel complémentaire navigant, tels que stewards, hôtesses, qui peuvent cependant être titulaires de qualifications ou certificats, tel un certificat de sécurité et sauvetage.

ART. 34. — *Conditions à remplir et examens.* — Les conditions d'âge, d'aptitude physique et mentale, de connaissances, théoriques et pratiques, d'expérience et d'habileté que doivent remplir les candidats aux licences, qualifications et certificats énumérés aux articles précédents, ainsi que les examens et épreuves qu'ils doivent subir, sont fixés par arrêté du ministre des travaux publics en conformité des dispositions de la réglementation internationale en vigueur.

Les divers examinateurs sont désignés par le ministre des travaux publics sur proposition du directeur de l'air et, en ce qui concerne les médecins chargés de déterminer l'aptitude physique et mentale des candidats, après avis du ministre de la santé publique.

Tout candidat doit payer un droit d'examen dont le montant est fixé par arrêté du ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances.

ART. 35. — *Délivrance et renouvellement des licences.* — Le directeur de l'air délivre aux candidats, qui ont subi avec succès les examens et épreuves prévues, une licence établie, en ce qui concerne le format, la couleur, les mentions et annotations, conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur, et rédigée en langues arabe et française.

Les licences sont renouvelées sur demande présentée dans les limites maxima de validité fixées par arrêté du ministre des travaux publics à condition que le requérant possède toujours la compétence

requis et que son aptitude physique et mentale soit jugée satisfaisante.

Les qualifications restent valides pendant la durée de validité des licences sur lesquelles elles sont mentionnées.

ART. 36. — *Validation.* — Lorsqu'une licence ou une qualification a été délivrée par l'autorité compétente d'un État étranger, le directeur de l'air peut, soit reconnaître et valider licence et qualification, soit délivrer une nouvelle licence et y mentionner la même qualification si les conditions de leur délivrance sont au moins équivalentes aux conditions minima fixées par la réglementation internationale en vigueur.

CHAPITRE III.

COMMANDANT DE BORD.

ART. 37. — *Commandant de bord.* — Les fonctions de commandant de bord sont normalement exercées par un pilote.

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

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

CHAPITRE IV.

DURÉE DU TRAVAIL EN VOL.

ART. 38. — *Durée du travail.* — La durée du travail du personnel aéronautique professionnel de transport public et de travail aérien est fixée par arrêté du ministre des travaux publics.

ART. 39. — *Carnet de vol.* — Tout titulaire d'une licence de personnel navigant doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est fixé par arrêté du ministre des travaux publics, sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols qu'il effectue.

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

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

TITRE III.

Des aérodromes.

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 40. — *Définition.* — Aux fins du présent décret et de tous arrêtés ou autres actes pris pour son exécution, est considéré comme aérodrome, toute surface définie sur terre ou sur l'eau, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les manœuvres des aéronefs, et comportant, le cas échéant, pour les besoins du trafic ou le service des aéronefs, des bâtiments, des installations et du matériel.

ART. 41. — *Obligation.* — Hors le cas de force majeure ou d'opérations d'assistance et de sauvetage, un aéronef ne peut atterrir ou prendre le départ que sur un aérodrome régulièrement établi ou sur un terrain spécialement autorisé pour un tel usage.

CHAPITRE II.

CRÉATION D'AÉRODROMES.

ART. 42. — *Aérodromes d'État.* — Le ministre des travaux publics crée, entretient ou modifie, en se conformant aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur, les aérodromes, aides et facilités nécessaires pour les services aériens nationaux ou internationaux.

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

ART. 43. — *Aérodromes sous licence.* — Sur demande du propriétaire d'un terrain, le ministre des travaux publics peut, après enquête technique, délivrer une licence d'aérodrome permettant l'utilisation de ce terrain comme aérodrome.

La licence comportera telles conditions que le ministre estimera nécessaires pour assurer le respect des dispositions de la réglementation internationale en vigueur, et aussi la sécurité des aéronefs utilisant l'aérodrome.

Le propriétaire d'un aérodrome sous licence ne peut modifier l'aire de manœuvre sans une autorisation écrite du directeur de l'air.

ART. 44. — *Aérodromes autorisés.* — Le directeur de l'air peut autoriser, sous certaines conditions spécifiées dans l'autorisation, l'usage comme aérodrome de tout autre lieu par des aéronefs de certains types, ou utilisés pour certains services aériens.

ART. 45. — *Affectation d'aérodromes.* — Un décret pris, sur propositions conjointes des ministres des travaux publics et de la défense nationale, fixe les affectations des aérodromes d'État, l'affectataire principal étant chargé du contrôle d'aérodrome et d'approche de la circulation aérienne.

ART. 46. — *Aérodromes publics.* — Le ministre des travaux publics désigne par arrêté les aérodromes d'État et les aérodromes sous licences qui sont ouverts à la circulation aérienne publique, c'est-à-dire qui peuvent être utilisés par tous aéronefs qui présentent des caractéristiques techniques correspondant aux spécifications d'aérodromes adoptées par la réglementation internationale en vigueur.

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

L'ouverture d'aérodromes à un usage public, les restrictions ou interdictions temporaires sont l'objet de publications d'information aéronautique ou de N.O.T.A.M.

CHAPITRE III.

SERVITUDES AÉRIENNES.

ART. 47. — *Servitudes aériennes.* — Afin d'assurer la sécurité de la circulation aérienne, il est institué aux abords des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, ainsi qu'aux abords des aides à la navigation aérienne, des installations de sécurité et de télécommunications aéronautiques, et le long de routes aériennes, des servitudes spéciales dites « servitudes aériennes ».

ART. 48. — *Dégagement et balisage.* — Les servitudes aériennes comprennent :

a) Des servitudes de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des aides à la navigation ou des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

b) Des servitudes de balisage comportant l'obligation de pourvoir, ou de laisser pourvoir, certains obstacles ou emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification.

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

ART. 49. — *Plan de dégagement.* — Pour chaque aérodrome ou autre installation visée à l'article 47, il est établi par la direction de l'air un plan de dégagement qui, après enquête, est homologué par le président du conseil, sur proposition du ministre des travaux publics.

Dès publication au *Bulletin officiel* du décret d'homologation, les servitudes ainsi instituées grèvent les fonds.

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

Dans la zone visée au paragraphe précédent il est interdit, sauf autorisation écrite du ministre des travaux publics, d'édifier des constructions nouvelles, de surélever des constructions anciennes,

d'effectuer des plantations ou installations contrevenant au plan de dégagement. Toute infraction à la présente disposition fait l'objet de sanctions prévues à la partie III du présent décret.

Art. 50. — *Autres servitudes.* — Hors des zones grevées de servitudes de dégagement, toute installation, qui par sa hauteur pourrait constituer un obstacle ou un danger pour la circulation aérienne, nécessite une autorisation spéciale du ministre des travaux publics qui peut soumettre cette installation à telles conditions d'implantation, de hauteur et de balisage compatibles avec la sécurité de la circulation aérienne.

Art. 51. — *Balisage.* — Par arrêté du ministre des travaux publics peuvent être prescrits :

a) Le balisage de jour et de nuit ou le balisage de jour ou de nuit de tous obstacles qu'il juge dangereux pour la circulation aérienne, y compris les parties inutilisables de l'aire de mouvement d'un aérodrome ;

b) L'établissement de dispositifs visuels ou radio-électriques d'aides à la navigation aérienne qu'il juge utile pour la sécurité de la navigation aérienne ;

c) La suppression ou la modification de tout dispositif visuel susceptible de créer une confusion avec les aides visuels à la navigation aérienne.

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

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

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

Art. 52. — *Gestion.* — Les aérodromes créés par l'État sont gérés par la direction de l'air, qui a en outre le contrôle et la surveillance de tous autres aérodromes dont la gestion est effectuée conformément aux termes de la licence.

Art. 53. — *Aérodromes internationaux.* — Le ministre des travaux publics, en accord avec les ministres des finances et de l'intérieur, désigne par arrêté, parmi les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, d'une part, des aérodromes appelés internationaux sur lesquels sont installés, soit en permanence, soit dans certaines conditions, des services d'immigration, de police, de santé, de quarantaine agricole et de douane, et d'autre part, des aérodromes frontières où doivent obligatoirement atterrir à leur entrée sur le territoire marocain ou à leur sortie de ce territoire, tous aéronefs qui ne sont pas expressément dispensés de cette obligation aux termes du présent décret.

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

Art. 54. — *Aérodromes contrôlés.* — Le ministre des travaux publics désigne par arrêté, parmi les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, ceux sur lesquels sera assuré un service de contrôle de la circulation d'aérodrome et, le cas échéant, un service de contrôle d'approche.

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

Art. 55. — *Interdiction de circulation.* — Sur l'aire de manœuvre des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, il est interdit à toute personne et à tout véhicule de pénétrer ou de séjourner, et aussi de laisser pénétrer ou séjourner des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture. Les contrevenants seront punis des peines prévues à la partie III du présent décret et pourront, en outre, être déchus de tout droit à indemnité à raison des accidents survenus alors qu'ils se trouvaient en infraction aux dispositions du présent article.

Art. 56. — *Commandant d'aérodrome.* — Le ministre des travaux publics nomme, pour chaque aérodrome relevant de la direction de l'air, sur proposition du directeur, un commandant d'aérodrome choisi parmi le personnel de la navigation aérienne.

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

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

Sur les aérodromes sous licence, ouverts à la circulation aérienne publique, un commandant d'aérodrome désigné par le propriétaire ou l'exploitant de l'aérodrome exerce des fonctions visées au deuxième alinéa du présent article sur tout le personnel en service sur l'aérodrome.

CHAPITRE V.

REDEVANCES.

Art. 57. — *Taxes et redevances.* — Sur tous aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les redevances et taxes suivantes peuvent être perçues :

Taxes d'atterrissage ;

Taxe supplémentaire pour un atterrissage ou un envol de nuit ;

Taxe d'abri commun ;

Taxe de stationnement ;

Redevances pour occupation d'immeubles du domaine public ;

Redevance pour utilisation de l'outillage des aérodromes ;

Taxe sur passagers et fret ;

Taxe sur les visiteurs.

Les barèmes de base et les tarifs ainsi que les réductions et exemptions éventuelles sont fixés par décret du président du conseil sur proposition des ministres des travaux publics et des finances.

Art. 58. — *Perception.* — Les taxes et redevances énumérées à l'article précédent sont perçues au profit de l'État.

Toutefois, sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique qui n'est pas exploité par l'État marocain, le président du conseil peut, sur proposition des ministres des travaux publics et des finances, autoriser la perception de certaines taxes et redevances au profit de l'exploitant de l'aérodrome, conformément aux barèmes et tarifs visés au paragraphe 2 de l'article précédent.

CHAPITRE VI.

RENSEIGNEMENTS SUR LES AÉRODROMES.

Art. 59. — *Information aéronautique.* — Tous renseignements concernant les aérodromes et leurs caractéristiques, les aides à la navigation aérienne, les installations de télécommunications, figurent dans les publications d'information aéronautique et font l'objet, en cas de besoin de N.O.T.A.M.

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

TITRE IV.

Services auxiliaires de la navigation aérienne.

Art. 60. — *Services auxiliaires.* — Sont considérés comme services auxiliaires de la navigation aérienne, tous services chargés de garantir sa sécurité, sa régularité et son efficacité, tels que le contrôle de la circulation aérienne, les radiocommunications aéronautiques, les informations météorologiques, les services de recherches et sauvetage et l'information aéronautique.

Art. 61. — *Services de la circulation aérienne.* — Le ministre des travaux publics, crée, modifie ou supprime les organes destinés à assurer, conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur, les services de la circulation aérienne au-dessus du territoire marocain ; il fixe par arrêté, conformément aux recom-

mandations de conférences aéronautiques régionales, les limites des portions d'espace — région d'information de vol, région de contrôle, zone de contrôle, routes et voies aériennes — dans lesquelles sont assurés des services d'information de vol, de contrôle et d'alerte.

Les limites de ces diverses portions d'espace, les centres de contrôle ou d'information de vol ainsi que toutes indications concernant le fonctionnement de ces divers services de la circulation aérienne, font l'objet de publications d'information aéronautique (A.I.P.) ou de N.O.T.A.M.

ART. 62. — *Météorologie.* — Les conditions relatives à la fourniture par les services de la météorologie nationale des informations météorologiques nécessaires pour assurer une circulation aérienne sûre, économique et régulière sont fixées par arrêté du ministre des travaux publics.

Seules seront utilisées pour la préparation, la conduite et le contrôle des vols les observations, prévisions et autres informations météorologiques fournies par lesdits services.

ART. 63. — *Télécommunications.* — Le ministre des travaux publics prend les mesures qu'il estime nécessaire pour l'établissement d'un réseau national de télécommunications aéronautiques en accord avec le ministre des postes, des télégraphes et des téléphones, et d'aides à la navigation aérienne ; il veille à ce que propriétaires et utilisateurs d'aéronefs civils se conforment aux prescriptions de sécurité établies par le présent décret et les arrêtés d'exécution.

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

ART. 64. — *Recherches et sauvetage.* — Le ministre des travaux publics en coopération avec tous autres ministères et services intéressés, assure un service de recherches et sauvetage dans le but d'assister les aéronefs en difficulté ou accidentés ou de retrouver les aéronefs conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur.

Les aéronefs des entreprises de transport et tous autres aéronefs doivent, dans la mesure de leurs possibilités, participer aux opérations de recherches et sauvetage. Le directeur de l'air peut, s'il l'estime nécessaire, réquisitionner tous aéronefs, véhicules et embarcations.

Les frais de recherches et sauvetage sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef en cause.

ART. 65. — *Information aéronautique.* — Conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur, la direction de l'air élabore, publie et tient à jour une publication d'information aéronautique (A.I.P.) et émet des notices aux navigateurs aériens (N.O.T.A.M.).

La direction de l'air échange ses publications d'information aéronautique avec celles des services similaires des États intéressés et diffuse les N.O.T.A.M. conformément aux recommandations de conférences aéronautiques régionales.

Le siège du bureau N.O.T.A.M. international pour le Maroc est fixé par le directeur de l'air.

ART. 66. — *Centres d'information d'aérodromes.* — Sur tous les aérodromes internationaux du Maroc et sur d'autres aérodromes, s'il est nécessaire, sont créés des centres d'information aéronautique chargés, sous le contrôle du directeur de l'air, de fournir aux équipages et exploitants tous renseignements utiles pour la préparation des vols, et essentiels pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne sur les tronçons de route partant de l'aérodrome.

TITRE V.

Conditions et règles de la circulation aérienne.

CHAPITRE PREMIER.

CONDITIONS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE.

ART. 67. — *Conditions générales.* — Aucun aéronef ne peut survoler le territoire marocain, s'y poser ou en partir s'il ne remplit pas les conditions suivantes :

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

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

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

Être muni des documents énumérés à l'article 68 ;

Se conformer pour le vol et les manœuvres aux règles fixées par le présent décret.

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

ART. 68. — *Documents de bord.* — Sous réserve de la dispense prévue au paragraphe 2 de l'article 67, tout aéronef, quand il effectue un vol, est muni des documents suivants :

a) Certificat d'immatriculation ;

b) Certificat de navigabilité ;

c) Fiche d'entretien ;

d) Licences du personnel de conduite ;

e) Carnet de route ;

f) Le cas échéant, licence de la station de radiocommunication de bord ;

g) S'il transporte des passagers, liste nominative indiquant les points d'embarquement et de débarquement ;

h) S'il transporte du fret, les lettres de transport et le manifeste.

ART. 69. — *Carnets de route.* — Le carnet de route, qui spécifie les marques de l'aéronef, le nom du constructeur, les nom, nationalité et domicile du propriétaire et le port d'attache, comporte pour chaque voyage les mentions suivantes : date, noms et fonctions des membres de l'équipage de conduite, lieu et heure de départ, heures d'arrivée et de départ à chacune des escales, durée et nature du vol (privé, travail aérien, transport non régulier ou régulier), incidents ou observations, signature du commandant de bord et, le cas échéant, visas des autorités de douane, d'immigration ou aéronautiques.

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

ART. 70. — *Appareils de radiocommunications.* — Tout aéronef qui assure un service de transport aérien public et tel autre aéronef désigné par le directeur de l'air doit être équipé d'un appareil de radiocommunications correspondant aux conditions d'exploitation de l'aéronef. Une licence permettant l'installation et l'utilisation de l'appareil est délivrée par le ministre des postes, des télégraphes et des téléphones. Seul un titulaire d'une licence de radionavigation visée à l'article 31 du présent décret peut utiliser cet appareil.

Les communications radiotélégraphiques et radiotéléphoniques échangées avec les aéronefs doivent être limitées à la sécurité et à la régularité du trafic aérien. Toute correspondance privée est interdite sauf dérogation prévue par arrêté du ministre des postes, des télégraphes et des téléphones pris en accord avec le ministre des travaux publics, et avec le ministre des finances s'il y a lieu à perception de taxes.

Lorsqu'un aéronef marocain effectue un vol à l'étranger, son appareil de radiocommunications doit être utilisé conformément aux règlements en vigueur dans l'État survolé.

Tout aéronef étranger muni d'un appareil de radiocommunications, lorsqu'il survole le territoire marocain ou y atterrit, doit être muni d'une licence délivrée par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation, et cet appareil ne peut être utilisé que par les membres de l'équipage de conduite titulaires d'une licence appropriée.

ART. 71. — *Entrée et sortie.* — Tout aéronef étranger, arrivant sur le territoire marocain ou le quittant, doit atterrir sur un aérodrome frontière, à moins qu'il ne soit expressément dispensé de cette obligation par un article du présent décret.

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

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

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

Art. 72. — *Zones prohibées, réglementées, dangereuses.* — Pour des raisons de nécessité militaire ou d'ordre public, le ministre des travaux publics peut déclarer zone prohibée ou zone réglementée une partie quelconque de territoire marocain ; il peut également déclarer zone dangereuse une région au-dessus de laquelle certaines activités peuvent constituer un danger pour la sécurité de la circulation aérienne.

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

Les limites des zones prohibées, réglementées et dangereuses, ainsi que les restrictions et modalités de survol des deux dernières catégories, font l'objet de publications d'information aéronautique ou de N.O.T.A.M.

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

Art. 73. — *Zone d'instruction de vol.* — Aucun aéronef ne doit survoler les zones désignées par le ministre des travaux publics comme zones d'instruction ou d'entraînement de vol, ou zones réservées au vol rasant ou au vol acrobatique.

Les limites de ces zones font l'objet de publications d'information aéronautique.

Art. 74. — *Photographie.* — Le ministre des travaux publics peut interdire ou réglementer le transport et l'usage d'appareils photographiques à bord d'aéronefs pendant le survol de tout ou partie du territoire marocain.

La prise de photographie verticale ne peut être effectuée que par le titulaire d'une licence ou autorisation de travail aérien mentionnant spécialement la photographie aérienne ou les levés topographiques.

Art. 75. — *Transports interdits.* — Le transport de munitions ou de matériel de guerre ne peut être effectué par aucun aéronef au-dessus du territoire marocain, ni par un aéronef marocain à destination de l'étranger sans une autorisation écrite du ministre des travaux publics.

Le transport de tous autres articles susceptibles de mettre en danger la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord n'est effectué que conformément aux instructions du directeur de l'air.

CHAPITRE II.

RÈGLES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE.

Section I. — *Dispositions préliminaires.*

Art. 76. — *Champ d'application.* — Tout aéronef se trouvant sur le territoire marocain ou circulant au-dessus de ce territoire doit observer les règles de circulation aérienne qui font l'objet du présent chapitre, ainsi que le système de feux et signaux qui y est visé.

Les aéronefs marocains qui se trouvent hors du Maroc doivent aussi observer lesdites règles et ledit système de feux et signaux sauf prescriptions contraires de l'État survolé.

Art. 77. — *Responsabilité du commandant.* — Le pilote commandant de bord, qu'il tiennne ou non les commandes, est responsable de la conduite de l'aéronef conformément aux règles générales définies aux articles 78 à 92 ; sous réserve d'instructions contraires des services de contrôle de la circulation aérienne, il décide, après vérification des conditions météorologiques et autres

circonstances, de conduire le vol soit suivant les règles du vol à vue (V.F.R.), soit suivant les règles du vol aux instruments (I.F.R.). Il ne peut déroger à ces diverses règles que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.

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

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

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

Section 2. — *Préparation de vol.*

Art. 78. — *Préparation par le commandant.* — Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord prend connaissance de tout renseignement disponible utile pour le vol projeté. Pour un vol hors des abords immédiats de l'aérodrome et pour tout vol aux instruments (I.F.R.), il doit étudier les bulletins et prévisions météorologiques concernant la route à suivre et les escales, les aides à la navigation et l'état de ces facilités ainsi que des aérodromes, les règles et procédures de contrôle relatives au vol envisagé.

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

Art. 79. — *Plan de vol.* — Un plan de vol est obligatoirement établi avant tout vol aux instruments (I.F.R.) effectué dans un espace aérien contrôlé, sur des routes ou régions à service consultatif ou dans d'autres parties de l'espace aérien où les services de la circulation aérienne l'exigent.

Le ministre des travaux publics peut aussi exiger, afin de faciliter le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage ou comme préavis d'identification, le dépôt d'un plan de vol, avant tout vol au-dessus de certaines régions, le long de certaines routes ou en cas de franchissement de frontières. Cette prescription doit faire l'objet d'une publication d'information aéronautique ou d'un N.O.T.A.M.

Le contenu d'un plan de vol, son établissement, ses modifications et sa clôture font l'objet d'un arrêté du ministre des travaux publics.

Section 3. — *Règles générales de circulation.*

Art. 80. — *Interdictions.* — Il est interdit de conduire un aéronef de façon négligente ou imprudente, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses occupants, des personnes ou des biens à la surface.

Il est interdit d'exécuter des acrobaties lorsqu'il peut en résulter un danger pour la circulation aérienne ; sauf permission écrite du directeur de l'air, aucune acrobatie ne sera exécutée au-dessus des villes, de zones fortement peuplées ou de rassemblements de personnes en plein air. Un arrêté du ministre des travaux publics fixe les règles de sécurité à observer dans l'exécution d'acrobaties.

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

Art. 81. — *Hauteurs minima.* — Sauf autorisation du directeur de l'air, un vol au-dessus de villes, zones très peuplées ou rassemblements de personnes en plein air ne peut être effectué qu'à une hauteur permettant en cas d'urgence un atterrissage qui ne mette en danger ni les personnes ni les biens à la surface.

Sous réserve du paragraphe 1 du présent article un aéronef ne peut voler au-dessus de villes, zones très peuplées ou rassemblements de personnes, à des hauteurs inférieures à 500 mètres le jour et 1.000 mètres la nuit, et partout ailleurs à des hauteurs inférieures à 250 mètres le jour et 500 mètres la nuit, hauteurs calculées au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef.

Ces hauteurs minima ne s'appliquent pas : a) aux atterrissages et décollages ; b) aux cas de force majeure ; c) à des vols de travail aérien effectués conformément à une autorisation générale ou spéciale du directeur de l'air ; d) à des vols d'entraînement au-dessus de zones désignées à cet effet par le directeur de l'air.

Art. 82. — *Jet.* — Aucun objet ou matière pouvant constituer un danger pour les personnes et biens à la surface ne sera jeté ou lancé d'un aéronef.

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

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

Art. 83. — *Opérations diverses.* — Ne peuvent être effectuées qu'avec l'autorisation du directeur de l'air et conformément aux conditions fixées :

La descente de personnes en parachute, sauf en cas de force majeure ;

Le remorquage d'objets ;

L'enlèvement de personnes ou d'objets à la surface par un aéronef en vol.

Section 4. — Prévention des abordages.

Art. 84. — *Vigilance nécessaire.* — La vigilance nécessaire du personnel de conduite d'un aéronef ne doit se relâcher à aucun moment en vue de déceler les risques d'abordage ; aucune disposition du présent chapitre ne dispense le pilote commandant de bord de l'obligation de prendre les mesures les meilleures pour éviter un abordage.

Art. 85. — *Proximité.* — Aucune manœuvre en vol ne doit être effectuée à proximité d'un autre aéronef à une distance telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage ; sous réserve du paragraphe ci-après, aucun aéronef ne doit évoluer en l'air à moins de 500 mètres horizontalement et 150 mètres verticalement d'un autre aéronef.

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

Art. 86. — *Priorité de passage.* — L'aéronef qui a priorité de passage conserve son cap et sa vitesse, et celui qui est obligé de lui laisser le passage doit éviter de passer au-dessus ou au-dessous, ou de voler par le travers, à moins qu'il ne passe à bonne distance.

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

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

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

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

Section 5. — Circulation sur les aérodromes et leurs abords.

Art. 87. — *Règle générale.* — Tout pilote commandant de bord, manœuvrant un avion sur un aérodrome quelconque ou à ses abords, que ce soit ou non à l'intérieur de la zone de circulation de cet aérodrome, doit :

Surveiller la circulation d'aérodrome de façon à éviter toute collision ;

S'intégrer dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolutions, ou se tenir complètement à l'écart ;

Effectuer tous virages à gauche au cours d'une approche en vue d'atterrir ou après décollage, sauf instruction différente prescrite par le directeur de l'air en ce qui concerne un aérodrome donné ou reçue du contrôle de la circulation aérienne par radio, signaux optiques ou autres ;

Atterrir ou décoller, autant que possible, face au vent, sauf si la sécurité ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

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

Art. 88. — *Atterrissage et décollage.* — Un aéronef en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau doit laisser le passage libre à tout aéronef en train d'atterrir ou en cours d'approche finale.

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

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

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

Art. 89. — *Aérodromes contrôlés.* — Sur les aérodromes où une tour de contrôle est en service, le pilote commandant de bord d'un aéronef engagé dans la circulation d'aérodrome doit :

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

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

Art. 90. — *Aérodromes et terrains sans pistes.* — Sur les aérodromes et terrains d'atterrissage où il n'existe pas de pistes ou lorsque la circulation des aéronefs n'est pas limitée à des pistes préparées, le pilote commandant de bord doit, à l'atterrissage et au décollage, observer autant que possible les règles suivantes :

Lors de l'atterrissage ou du décollage, un espace raisonnable doit être laissé à la droite d'un autre aéronef qui atterrit ou décolle :

Les manœuvres au sol doivent normalement être effectuées dans la direction de l'atterrissage ; toutefois, la zone d'atterrissage peut être traversée à condition que tous les virages soient exécutés à gauche et que le passage soit laissé libre pour tout aéronef atterrissant ou décollant.

Art. 91. — *Suspension d'application des règles du présent chapitre.* — Le directeur de l'air peut, en ce qui concerne certains aérodromes ou terrains d'atterrissage, suspendre, en tout ou en partie, l'application des règles du présent chapitre.

Art. 92. — *Manœuvre sur l'eau.* — Tout aéronef en vol, manœuvrant près de la surface de l'eau, amerrissant ou décollant doit, autant que possible, se tenir à distance de tous navires et éviter d'en traverser leur navigation.

Tout aéronef sur l'eau doit se conformer au « Règlement international pour prévenir les abordages en mer » annexé à l'acte final de la conférence de Londres de 1948, pour la sauvegarde de la vie humaine sur mer.

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

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

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

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

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

Section 6. — Vol à vue (V.F.R.)

ART. 93. — *Interdiction.* — Sauf autorisation du contrôle de la circulation aérienne aucun aéronef en vol à vue (V.F.R.) ne doit décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle, ni y atterrir, ni pénétrer dans la zone ou le circuit de circulation d'un aérodrome, lorsque la visibilité au sol est inférieure à 8 km et le plafond inférieur à 450 m.

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

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

ART. 94. — *Vol V.F.R. dans un espace contrôlé.* — Sous réserve du paragraphe 2 du présent article, un vol à vue peut être effectué à l'intérieur d'un espace contrôlé, lorsque la visibilité en vol n'est pas inférieure à 8 km, à condition que l'aéronef reste à une distance des nuages égale ou supérieure à 1,5 km horizontalement et 300 m verticalement ; toutefois à l'intérieur d'une zone de contrôle un vol à vue peut être effectué dans des conditions différentes avec une autorisation de l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne.

Entre le coucher et le lever du soleil aucun vol à vue ne peut être effectué à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé sans une autorisation expresse du directeur de l'air.

ART. 95. — *Vol V.F.R. hors d'espace contrôlé.* — Un vol à vue peut être effectué hors d'un espace contrôlé :

a) A une hauteur inférieure à 200 m au-dessus de la surface, à condition que la visibilité en vol soit égale ou supérieure à 1,5 km et que l'aéronef reste hors des nuages et en vue du sol ou de l'eau ; toutefois, un hélicoptère peut voler dans cette portion de l'espace lorsque la visibilité en vol est inférieure à 1,5 km mais au moins égale à 800 m, à condition que sa vitesse permette au pilote commandant de bord de voir tout autre aéronef ou obstacle en temps voulu pour éviter un abordage ; ou

b) A une hauteur égale ou supérieure à 200 mètres au-dessus de la surface, à condition que la visibilité en vol soit égale ou supérieure à 8 km, et que l'aéronef vole à une distance des nuages égale ou supérieure à 1,5 km horizontalement et 300 m verticalement ; si l'organe compétent de contrôle de la circulation l'autorise, un vol V.F.R. peut aussi être effectué si la visibilité en vol est inférieure à 8 km mais au moins égale à 1,5 km.

Tout vol V.F.R. en palier à une hauteur égale ou supérieure à 200 m au-dessus de la surface, sera effectué à l'un des niveaux

de croisière correspondant à sa route magnétique spécifiée au tableau ci-dessous :

	ROUTE MAGNÉTIQUE			
	de 000° à 089°	de 090° à 179°	de 180° à 269°	de 270° à 359°
	1 ^{re} partie			
NIVEAUX QUADRANTIAUX DE CROISIÈRE (en mètres)	300	450	600	750
	900	1050	1200	1350
	1500	1700	1850	2000
	2150	2300	2450	2600
	2750	2900	3050	3200
	3350	3500	3650	3800
	3950	4100	4250	4400
	4450	4700	4900	5050
	5200	5350	5500	5650
	5800	5960	6100	6250
	6400	6550	6700	6850
	7000	7150	7300	7450
	7600	7750	7900	8100
	8250	8400	8550	8700
	2 ^e partie			
	3950	4250	4550	4900
	5200	5500	5800	6100
	6400	6700	7000	7300
	7600	7900	8250	8550
	8850	9150	9450	9750
	10050	10350	10650	10950
	11300	11600	11900	12300
	12500	12800	13100	13400
	13700	14000	14350	14650
	14950	15250	15550	15850
	etc.	etc.	etc.	etc.

ART. 96. — *Poursuite en I.F.R. d'un vol V.F.R.* — Un pilote commandant de bord qui effectue un vol à vue et désire continuer suivant les règles de vol aux instruments doit :

a) S'il a déposé un plan de vol, transmettre les modifications à y apporter, ou

b) Dans le cas contraire, soumettre un plan de vol à l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne, si le vol doit se poursuivre dans un espace aérien contrôlé, sur des routes ou en des régions à service consultatif ou dans telles autres parties de l'espace aérien désignées par l'organe de contrôle ; une autorisation de cet organe doit en outre être obtenue avant de pénétrer en vol aux instruments (I.F.R.) dans un espace aérien contrôlé.

Section 7. — Vols aux instruments (I.F.R.).

ART. 97. — *Interdiction.* — Un pilote commandant de bord ne peut effectuer un vol aux instruments que si sa licence mentionne une telle qualification dûment délivrée ou validée par le directeur de l'air.

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

ART. 98. — *Hauteurs de vol minima.* — Sauf autorisation spéciale du directeur de l'air, un vol aux instruments ne doit pas être effectué, sauf pour les atterrissages et les décollages, à une hauteur inférieure à 500 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 kilomètres de l'aéronef en vol.

Toute autre hauteur minimum qui pourrait être fixée par le directeur de l'air pour certaines routes ou parties de routes fera l'objet de publications d'information aéronautique ou de N.O.T.A.M.

ART. 99. — *Vol I.F.R. en espace contrôlé.* — A l'intérieur d'un espace contrôlé :

1° Avant d'effectuer un vol ou une partie de vol I.F.R., une autorisation devra être obtenue de l'organe compétent de la circulation aérienne, après dépôt d'un plan de vol ;

2° Pendant un vol I.F.R. :

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

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

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

ART. 100. — *Interruption de communications radio-électriques.* — Si la liaison radio-électrique est interrompue, le pilote de l'aéronef doit :

1° Dans des conditions météorologiques permettant un vol à vue, poursuivre son vol conformément aux règles de vol V.F.R. et atterrir à l'aérodrome le plus approprié ; et

2° Dans des conditions météorologiques ne permettant pas un vol à vue, poursuivre son vol en se conformant au plan de vol et en s'efforçant d'arriver à l'aérodrome d'atterrissage indiqué à une heure aussi proche que possible de l'heure prévue.

ART. 101. — *Vol I.F.R. hors d'espace contrôlé.* — Sauf au cours des montées et des descentes, un aéronef, effectuant un vol I.F.R. hors de tout espace aérien contrôlé, volera à un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique comme il est spécifié à l'article 95.

ART. 102. — *Poursuite en V.F.R. d'un vol I.F.R.* — Un pilote qui décide de poursuivre un vol I.F.R. en V.F.R., s'il a déposé un plan de vol, avise l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne que le vol I.F.R. est annulé et notifie les modifications à apporter au plan de vol.

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

ART. 103. — *Vol I.F.R. fictif.* — Un vol dans des conditions fictives de vol aux instruments ne peut être effectué que, a) si l'aéronef est équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement, et b) si le second poste de pilotage est occupé par un pilote compétent, agissant comme pilote de sécurité et disposant d'une vue suffisante dans toutes les directions ou communiquant avec un observateur à bord dont le champ de vision complète le sien de façon satisfaisante.

Section 8. — *Feux et signaux.*

ART. 104. — *Feux réglementaires.* — Entre le coucher et le lever du soleil ou pendant toute autre période que le directeur de l'air pourrait fixer entre le coucher et le lever du soleil, tous les aéronefs en vol ou évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome, ainsi que tous les aéronefs à flot, porteront des feux conformes aux prescriptions de la réglementation internationale en vigueur. Ils ne porteront aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux réglementaires.

ART. 105. — *Signaux.* — Les signaux utilisés pour la circulation aérienne et leur signification seront conformes aux prescriptions de la réglementation internationale en vigueur.

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

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

TITRE VI.

Des enquêtes sur les accidents d'aviation.

ART. 106. — *Définition.* — Aux fins du présent titre est qualifié « accident d'aviation » tout événement lié à utilisation d'un aéronef civil, survenant entre le moment où une personne prend

place à bord d'un aéronef avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes montées dans l'aéronef sont descendues, et au cours duquel : a) une ou plusieurs personnes sont tuées ou grièvement blessées du fait qu'elles se trouvaient soit dans l'aéronef, soit en contact direct avec celui-ci ou avec un objet qui y est fixé ; ou b) l'aéronef subit des dégâts importants.

ART. 107. — *Accident au Maroc.* — Tout accident d'aviation survenant sur le territoire marocain est notifié sans délai et par les moyens les plus rapides à la direction de l'air. Cette obligation incombe au pilote commandant de bord ou à un membre de l'équipage et, à défaut, soit au commandant de l'aérodrome le plus voisin du lieu de l'accident, soit à l'autorité locale civile ou militaire. Doit être également prévenue l'autorité judiciaire dans le ressort de laquelle l'accident s'est produit.

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

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

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

ART. 108. — *Commission d'enquête.* — Après examen du rapport d'enquête de première information, le ministre des travaux publics peut, si l'accident revêt un caractère international ou si l'accident présente une gravité exceptionnelle, instituer une commission d'enquête, dont il fixe la composition et les modalités de fonctionnement.

ART. 109. — *Publicité du rapport.* — Le ministre des travaux publics peut, s'il l'estime utile ou nécessaire, rendre public tout ou partie du rapport de première information ou du rapport de la commission d'enquête.

ART. 110. — *Sanctions.* — S'il résulte du rapport d'enquête que l'accident a pour cause une infraction à la réglementation en vigueur en matière de navigation aérienne, le ministre des travaux publics prend les sanctions administratives ou disciplinaires prévues pour ce cas sans préjudice des poursuites pénales éventuelles et des réparations civiles s'il y a lieu.

ART. 111. — *Accident au Maroc d'un aéronef étranger.* — En cas d'accident survenant au Maroc à un aéronef étranger le ministre des travaux publics en informe l'Etat d'immatriculation dans les délais les plus courts et par les moyens les plus rapides, en lui notifiant tous renseignements en sa possession, complétés ultérieurement si cela est nécessaire.

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

Le représentant accrédité par l'Etat d'immatriculation participe à l'enquête, si le directeur de l'air l'estime désirable, ce représentant peut être délégué, pour tout ou partie, à la conduite de l'enquête.

Le rapport comportant les conclusions de l'enquête est adressé dès que possible par le ministre des travaux publics à l'Etat d'immatriculation.

ART. 112. — *Information judiciaire.* — Si une information judiciaire est ouverte conformément aux dispositions du dahir n° 1-58-261 du 1^{er} chaabane 1378 (10 février 1958) formant code de procédure pénale, l'enquêteur technique communique aux autorités judiciaires, sur leur demande, tous renseignements en sa possession au sujet de l'accident.

ART. 113. — *Aéronef marocain accidenté hors du Maroc.* — Si un aéronef marocain a un accident hors du territoire marocain, sans préjudice de la notification qui serait faite par l'Etat où a eu lieu l'accident, le pilote commandant de bord ou à défaut un membre de l'équipage, si l'un ou l'autre est en état de le faire, ou encore le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur, doit aviser ou faire aviser immédiatement la direction de l'air.

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

Si l'Etat où a lieu l'accident n'est pas membre de l'O.A.C.I., le ministre des travaux publics s'efforce d'obtenir la participation d'un représentant à l'enquête.

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

ART. 114. — *Echange de renseignements.* — Pour les besoins d'une enquête conduite au Maroc, le ministre des travaux publics peut demander à tout Etat membre de l'O.A.C.I. les renseignements dont il dispose ; cet Etat en fournissant des renseignements a le droit de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête et de recevoir copie des parties du rapport susceptibles de l'intéresser. De même, si un Etat membre de l'O.A.C.I. demande aux autorités marocaines, à l'occasion d'une enquête, des renseignements en leur possession, le directeur de l'air les fournit et peut désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

DEUXIÈME PARTIE

SERVICES AÉRIENS.

TITRE PREMIER.

Définitions et règles générales.

ART. 115. — *Catégories de services aériens.* — Pour l'application du présent décret, les services que peuvent assurer des aéronefs rentrent dans l'une des trois catégories suivantes :

Services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux ;

Services de travail aérien ;

Services aériens privés.

ART. 116. — *Transport public.* — Les services aériens de transport public ont pour objet le transport contre rémunération de personnes, de fret ou de courrier.

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

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

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

ART. 117. — *Travail aérien.* — Sont réputés services de travail aérien tous vols exécutés pour autrui et ayant notamment pour objet : la prise de vues aériennes photographiques ou cinématographiques ; des relevés aérotopographiques ; le jet d'objets ou de matières pour des fins agricoles ou d'hygiène publique ; toutes formes de réclame, publicité ou propagande, telles que panneaux remorqués, écritures célestes, hauts parleurs à bord ; des fins éducatives ou scientifiques, telles que exploration du sol ou du sous-sol, étude des ouragans et des cyclones, vols d'acridiens ou d'oiseaux migrateurs ; l'enseignement de vol dans les écoles d'aviation dûment autorisées, le transport de personnes, comme baptêmes de l'air, au cours de manifestations publiques d'aviation.

ART. 118. — *Services aériens privés.* — Sont réputés services aériens privés tous vols exécutés sans rémunération et ayant pour objet : le tourisme, le travail aérien, agricole ou autre, effectué pour le bénéfice exclusif du propriétaire de l'aéronef ; le service particulier d'une entreprise, autre qu'une entreprise de transport public, ou d'une personne, propriétaire de ou des aéronefs utilisés : l'entraînement en vol de pilotes en vue d'obtenir une licence supérieure.

ART. 119. — *Entreprises.* — Les services aériens de transport public et de travail aérien ne peuvent être assurés que par des entreprises dûment autorisées par le ministre des travaux publics.

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

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

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

ART. 120. — *Exploitants.* — Sont considérés comme exploitants d'aéronef destiné à l'un quelconque des services aériens énumérés à l'article 115 :

L'entreprise titulaire d'une autorisation d'exploitation de services de transport public ou de travail aérien ;

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

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

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

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

ART. 121. — *Préposés.* — Est réputé préposé d'un exploitant tout agent ou employé de cet exploitant, qui agit au nom et pour le compte de celui-ci, au cours de l'exercice de ses fonctions, que ce soit ou non dans les limites de ses attributions.

ART. 122. — *Autorisation d'exploitation.* — Pour obtenir une autorisation d'exploitation, une entreprise de transport public et de travail aérien doit fournir au ministre des travaux publics toutes informations sur le service proposé et satisfaire aux conditions posées par le ministre en ce qui concerne les garanties techniques et financières d'une exploitation sûre et efficace conformément aux dispositions du présent décret.

L'autorisation n'est accordée que pour une période ne pouvant excéder une durée d'un an renouvelable, sauf en cas de services réguliers de transport public qui peuvent faire l'objet d'une autorisation ou d'une concession d'une durée fixée par contrat ; le renouvellement peut être refusé ou assorti de conditions particulières.

Au cas où une entreprise contreviendrait aux dispositions du présent décret ou de l'autorisation, ou si l'intérêt public l'exige, le ministre des travaux publics peut prononcer la suspension ou le retrait de l'autorisation.

La demande d'autorisation ainsi que la forme de l'autorisation feront l'objet d'un arrêté du ministre des travaux publics.

ART. 123. — *Cession de services.* — Une entreprise titulaire d'une autorisation relative à des services de transport public ou de travail aérien ne peut conclure avec une autre entreprise un accord pour que celle-ci assure tout ou partie du service autorisé, sans qu'un tel accord ne soit approuvé par le ministre des travaux publics.

ART. 124. — *Admission d'aéronefs étrangers.* — Les aéronefs immatriculés dans un Etat étranger ne peuvent exercer au Maroc d'activité contre rémunération qu'aux termes d'accords ou conventions conclus entre le Maroc et l'Etat d'immatriculation ou aux termes d'une autorisation spéciale et temporaire accordée par le ministre des travaux publics.

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

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

a) Donner préavis de leur intention, soit directement à la direction de l'air, soit par voie diplomatique, au moins vingt-quatre heures avant le départ de l'aéronef de l'étranger ; le préavis doit mentionner : marques de nationalité et d'immatriculation, type d'aéronef, nom du pilote, noms et nationalité des passagers le cas échéant, aéroport d'escale technique s'il y a lieu, heure probable d'arrivée ; la notification d'un plan de vol aux services de contrôle de la circulation aérienne dans le même délai tiendra lieu de préavis ; le préavis ou la notification du plan de vol dispense de l'obligation d'atterrir à un aéroport douanier frontière, prévue à l'article 71, paragraphe 1^{er} ;

b) Remplir les conditions prévues à l'article 67 ;

c) Se conformer aux dispositions des lois et règlements marocains en matière de douanes, immigration, police et hygiène ;

d) Être assurés pour dommages aux tiers à la surface, conformément aux dispositions du titre VI de la présente partie.

ART. 125. — *Contrôle*. — Les entreprises marocaines de services de transport public et de travail aérien sont soumises, en ce qui concerne l'exploitation technique et commerciale ainsi que les conditions de travail au contrôle de la direction de l'air.

Ce contrôle peut être exercé, en vol et au sol, par tout agent de cette direction muni d'un ordre de mission, ainsi que par le directeur de l'air et le chef du service de l'aéronautique civile.

Les entreprises doivent, sur demande des agents chargés du contrôle, leur communiquer tous documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

Le ministre des travaux publics peut déléguer certaines de ces attributions de contrôle à un organisme technique dûment habilité à cet effet.

ART. 126. — *Réquisition*. — Sans préjudice des dispositions en vigueur, en cas de calamité publique ou de nécessité impérieuse, le Gouvernement peut réquisitionner les aéronefs des entreprises marocaines de transport aérien public et de travail aérien qui doivent mettre à la disposition du Gouvernement les équipages de personnel navigant et le personnel à terre, nécessaires pour leur utilisation.

TITRE II.

Services aériens de transport public.

CHAPITRE PREMIER.

TRANSPORTS INTÉRIEURS ET INTERNATIONAUX.

ART. 127. — *Transports intérieurs*. — Les services aériens de transport public entre deux points quelconques du territoire marocain sont assurés par des entreprises marocaines.

ART. 128. — *Transports internationaux*. — Les services aériens internationaux de transport aérien, en provenance ou à destination du Maroc, peuvent être assurés par des entreprises marocaines ou étrangères.

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

Les entreprises étrangères, dont l'État d'origine n'a pas conclu avec le Maroc d'accord aérien, peuvent cependant obtenir une autorisation pour l'exploitation de services réguliers internationaux sur certaines lignes, à condition que l'État d'origine de ces entreprises

accorde la réciprocité aux entreprises marocaines, et à condition qu'un nouveau service ne soit pas de nature à causer une concurrence ruineuse pour les entreprises marocaines.

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

ART. 129. — *Itinéraires*. — Les itinéraires des services aériens réguliers de transport public et les points desservis par des services aériens non réguliers doivent être approuvés par le ministre des travaux publics.

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

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

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

ART. 130. — *Modification d'itinéraire*. — Aucune entreprise de services aériens réguliers de transport public ne peut modifier un itinéraire ou abandonner l'exploitation d'une route ou d'un tronçon de route sans en avoir obtenu au préalable l'autorisation du ministre des travaux publics, qui peut consulter les intéressés.

Toutefois, le ministre des travaux publics peut autoriser, si cela est conforme à l'intérêt public, la suspension et la modification temporaire des services aériens.

ART. 131. — *Horaires*. — Les horaires d'exploitation des services aériens réguliers de transport public, fixant des heures de départ et d'arrivée à chaque terminus et à chaque escale, doivent être approuvés par le directeur de l'air ; mais, si dans les quatorze jours de leur soumission à ladite direction, aucune observation n'a été formulée, l'exploitation peut commencer conformément à ces horaires.

ART. 132. — *Tarifs*. — Toute entreprise de services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux, doit soumettre ses tarifs pour passagers et taux de fret au ministre des travaux publics qui, en accord avec le ministre des finances, les approuve avec ou sans modification ou en prescrit d'autres jugés plus appropriés ou plus raisonnables.

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

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

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

ART. 133. — *Publication des services*. — Les entreprises de services aériens réguliers de transport public doivent imprimer, publier et porter à la connaissance du public, les itinéraires, horaires, tarifs de passage et taux de fret concernant leurs divers services, ainsi que toutes conditions fixées par le ministre des travaux publics pour leur mise en application.

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

ART. 134. — *Aéronefs utilisés.* — Tous les aéronefs utilisés par des entreprises marocaines de transport public doivent être immatriculés au Maroc.

Toutefois, au cas où, par manque d'équipement dûment prouvé, une entreprise est obligée de louer ou d'affréter temporairement un aéronef immatriculé à l'étranger, le directeur de l'air peut autoriser l'emploi d'un tel aéronef par cette entreprise ; un permis provisoire de circulation d'une durée maximum de six mois renouvelable lui sera accordé.

ART. 135. — *Taxis aériens.* — Les entreprises qui assurent les services aériens non réguliers par taxis aériens sont assimilées à des entreprises de travail aérien à condition que les aéronefs utilisés n'aient pas une capacité supérieure à six sièges passagers ou à 600 kilogrammes pour le transport de fret ; toutefois, l'article 129, paragraphe 4 leur est applicable, ainsi que les pénalités prévues en cas d'infraction audit article.

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

ART. 136. — *Transport du courrier.* — Le ministre des postes, des télégraphes et des téléphones conclut avec les entreprises aériennes de transport public des contrats pour le transport du courrier, conformément aux dispositions des conventions d'Union postale universelle.

ART. 137. — *Statistiques.* — Toute entreprise marocaine de services aériens, réguliers ou non réguliers, doit fournir à la direction de l'air, à certaines dates, des statistiques relatives au trafic — heures de vol, kilomètres parcourus, passagers et fret transportés — ainsi que des informations concernant le coût d'exploitation, la situation financière, les recettes et leur origine.

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

CHAPITRE II.

CONTRATS DE TRANSPORT, D'AFFRÈTEMENT ET DE LOCATION.

ART. 138. — *Textes applicables.* — Sous réserve des dispositions du présent chapitre et de celles du titre VI de la partie II du présent décret les règles du dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1913) formant code de commerce, relatives aux transports par terre et par eau, sont applicables aux transports par air.

ART. 139. — *Contrat de transport.* — Tout transport public par air donne lieu à un contrat, par lequel une personne physique ou morale, appelée transporteur, s'engage, moyennant un certain prix, à conduire par air d'un point à un autre soit des personnes, avec ou sans bagages enregistrés, soit des objets reçus d'un expéditeur pour être remis à une personne appelée destinataire.

ART. 140. — *Formes de contrat.* — Le contrat de transport de personnes par air est constaté par la délivrance d'un billet de passage. Le transport de bagages enregistrés peut être constaté soit sur le billet de passage, soit par un bulletin de bagages distinct.

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

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

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

ART. 141. — *Affrètement.* — Le contrat d'affrètement est un contrat par lequel une personne appelée frêteur, qui a la disposition d'un aéronef, cède moyennant rémunération à une autre personne appelée affrêteur 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 frêteur conserve la conduite technique de l'aéronef et la direction de l'équipage sur lequel il conserve autorité, le frêteur est considéré comme l'exploitant de l'aéronef et l'affrêteur comme le transporteur, à condition que le nom de ce dernier figure sur les divers documents constituant des contrats de transport.

Si, l'affrêteur 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'affrêteur est considéré comme exploitant et transporteur.

ART. 142. — *Location.* — Le contrat de location est un contrat par lequel le locateur cède, moyennant rémunération à une autre personne appelée locataire, l'utilisation de la capacité totale d'un aéronef sans équipage, soit pour un voyage, ou une série de voyages, soit pour un certain nombre de kilomètres à parcourir, soit pour un certain temps.

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

ART. 143. — *Forme du contrat.* — Les contrats d'affrètement et de location doivent, pour être opposables aux tiers, faire l'objet d'un écrit.

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

CHAPITRE III.

CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION

DES SERVICES AÉRIENS DE TRANSPORT PUBLIC.

ART. 144. — *Application du chapitre.* — Les articles du présent chapitre s'appliquent à tout exploitant d'entreprise marocaine de services aériens de transport public et à son personnel.

ART. 145. — *Organisation du service.* — Tout exploitant doit posséder une organisation appropriée, comprenant un personnel expérimenté, des ateliers, équipements et autres installations et services, dans la mesure et aux lieux fixés par le directeur de l'air, afin de maintenir les aéronefs qu'il utilise en parfait état de vol.

ART. 146. — *Manuel d'entretien.* — Tout exploitant doit fournir au personnel d'entretien et tenir constamment à jour un manuel contenant les renseignements essentiels sur les méthodes d'entretien des diverses parties de l'aéronef, des instruments, de l'équipement et des accessoires, sur la rédaction des fiches d'entretien, sur la fréquence des opérations de contrôle, de révision et d'inspection. Copie du manuel est soumise au directeur de l'air.

Le personnel d'entretien de l'exploitant doit se conformer aux prescriptions du manuel.

ART. 147. — *Instruction du personnel d'entretien.* — Tout exploitant doit veiller à ce que le personnel d'entretien reçoive une instruction appropriée et périodique sur les méthodes d'entretien à appliquer spécialement lors de la mise en service de matériel nouveau ; le programme d'entraînement est soumis à l'approbation du directeur de l'air.

ART. 148. — *États d'entretien.* — Tout exploitant doit tenir, pour les divers éléments des aéronefs en service, des états complets indiquant le temps total de service, le temps écoulé depuis la dernière révision et depuis la dernière inspection ; ces états, qui sont à la disposition du directeur de l'air pour vérification, sont conservés pendant quatre-vingt-dix jours, à partir du retrait de service de l'élément auquel ils se rapportent.

ART. 149. — *Manuel d'exploitation.* — Tout exploitant doit fournir à son personnel d'exploitation à titre de guide, et tenir constamment à jour, un manuel d'exploitation contenant des renseignements complets sur la conduite des vols, et notamment les renseignements suivants : instruction indiquant les responsabilités du personnel, composition de l'équipage de conduite pour chaque tronçon de route, procédures d'urgence en vol, altitude minima de sécurité pour chaque route, minima météorologiques pour chaque aérodrome régulier, de dégagement ou de secours, circonstances d'écoute radio, équipement de navigation nécessaire, instructions

détaillées pour le calcul des quantités de carburant et de lubrifiant nécessaires pour chaque route, guide routier, et toute autre information prescrite par le directeur de l'air.

Le contenu du manuel d'exploitation est sujet à l'approbation préalable du directeur de l'air.

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

ART. 150. — *Relevés de vol.* — Tout exploitant doit tenir à jour les relevés des temps de vol de chaque membre du personnel d'exploitation employé par lui.

ART. 151. — *Vérification de l'aptitude du personnel.* — Tout exploitant d'une entreprise de services réguliers de transport public doit organiser un système de vérification approuvé par le directeur de l'air, pour s'assurer du maintien de la compétence des membres de son personnel d'exploitation.

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

ART. 152. — *Qualification de commandant de bord pour une route déterminée.* — Un exploitant ne doit pas confier à un pilote les fonctions de commandant de bord d'un aéronef utilisé pour un service de transport public sur une certaine route ou un tronçon de route, à moins que ce pilote n'ait montré à l'exploitant, ou à un pilote qualifié pour cette route et désigné par l'exploitant, qu'il possède une connaissance complète du terrain, des conditions météorologiques, des installations et facilités de navigation aérienne, des emplacements des facilités de recherches et sauvetage existant le long de cette route et aussi, à moins qu'il n'ait démontré sa compétence pour utiliser les dispositifs d'approche aux instruments sur les aérodromes qu'il est appelé à utiliser.

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

ART. 153. — *Service à l'étranger.* — Tout exploitant assurant un service hors du territoire marocain doit s'assurer que :

Ses employés, agents et préposés savent qu'ils doivent à l'étranger se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans lesquels les aéronefs sont utilisés ;

Les pilotes connaissent les règlements et procédures en vigueur dans les régions qu'ils doivent traverser, et en particulier ceux concernant les aérodromes et facilités à utiliser ;

Les autres membres de l'équipage de conduite connaissent les règlements et procédures se rapportant à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'aéronef.

ART. 154. — *Commandant de bord.* — Pour chaque vol, l'exploitant désigne un pilote comme commandant de bord.

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

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

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

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

ART. 155. — *Système de contrôle.* — L'exploitant doit établir pour chaque type d'aéronef un système de contrôle, fixant les opérations et manœuvres à faire par le pilote commandant de bord et

les autres membres de l'équipage avant et pendant le décollage, pendant le vol, lors de l'atterrissage et en cas de nécessité.

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

ART. 156. — *Préparation du vol et plan de vol.* — Le pilote commandant de bord prépare son vol et établit un plan de vol conformément aux dispositions des articles 78 et 79 du présent décret.

ART. 157. — *Vérification avant tout vol.* — Le pilote commandant de bord vérifie avant tout vol :

Que l'aéronef est en état de navigabilité ;

Qu'il est doté des instruments et de l'équipement appropriés pour le vol considéré ;

Qu'une fiche d'entretien a été délivrée ;

Que le poids de l'aéronef est dans les limites prescrites et permet d'effectuer un vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;

Que la charge est répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité du vol ;

Que les quantités de carburant et lubrifiant sont suffisantes pour le vol envisagé et que les réserves de carburant et lubrifiant requises sont emportées ;

Que le personnel navigant requis est à bord et en état de remplir ses fonctions ;

Que les instructions de contrôle de la circulation aérienne ont été observées ;

Que les cartes et plans pour la route à suivre sont à bord.

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

ART. 158. — *Carburant et lubrifiant.* — Un aéronef ne doit pas commencer un vol, soit à l'intérieur du Maroc, soit à destination ou en provenance du Maroc, sans avoir à bord du carburant et du lubrifiant en quantité suffisante pour effectuer ce vol en toute sécurité conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur.

ART. 159. — *Poids au décollage, en vol et à l'atterrissage.* — Le poids d'un aéronef, au début du décollage, en vol ou à l'atterrissage, ne doit pas dépasser les maxima correspondants fixés par le certificat de navigabilité, ou les maxima fixés pour certains aérodromes ou routes — si ces maxima sont inférieurs — compte tenu des conditions météorologiques, de l'altitude, des dimensions et de la pente des pistes des aérodromes, ou des conditions météorologiques et des altitudes aux abords des routes.

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

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

ART. 160. — *Minima météorologiques d'aérodromes.* — Le directeur de l'air fixe les minima météorologiques des aérodromes.

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

Un aéronef ne doit :

ni atterrir ou effectuer une approche dans le but d'atterrir si un des éléments constitutifs des minima d'atterrissage est inférieur à celui fixé pour cet aérodrome, sauf en cas de nécessité ;

ni poursuivre son vol en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu par le plan de vol, à moins que les rapports météorologiques les plus récents indiquent qu'aux heures d'arrivée prévues à cet aérodrome, ou au moins à un aérodrome de dégagement, les conditions météorologiques à l'un ou l'autre de ces aérodromes sont égales ou supérieures aux minima prévus.

ART. 161. — *Givrage*. — Un aéronef ne doit pas décoller en vue d'un vol pendant lequel il peut se trouver dans des conditions de givrage, à moins d'être convenablement pourvu d'un équipement d'antigivrage ou de dégivrage prescrit par le directeur de l'air.

ART. 162. — *Essais de sécurité*. — Avant de conduire l'aéronef en position de décollage le pilote commandant de bord vérifie si les appareils de radiocommunication sont en bon état de fonctionnement.

Immédiatement avant le décollage, le pilote commandant de bord :

essaie les commandes à leur pleine limite et effectue tous autres essais pour être sûr qu'elles fonctionnent convenablement ;

s'assure que toutes les portes et ouvertures sont bloquées ;

essaie le ou les moteurs à pleine puissance, conformément aux prescriptions du fabricant et vérifie pendant cet essai les divers appareils associés aux moteurs ;

essaie les divers instruments de vol.

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

ART. 163. — *Pilote aux commandes*. — Dès qu'un moteur a été mis en marche avant un vol et jusqu'à ce que tous les moteurs aient été arrêtés un pilote doit être aux commandes.

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

ART. 164. — *Admission au poste d'équipage*. — Personne ne doit entrer, et les membres du personnel de conduite ne doivent permettre à personne d'entrer, pendant le vol dans le poste de pilotage, si ce n'est avec une autorisation du pilote commandant de bord.

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

ART. 165. — *Conduite du vol*. — Le pilote commandant de bord doit conduire le vol conformément aux dispositions du présent décret, et notamment aux dispositions du titre V de la première partie.

ART. 166. — *Observations météorologiques en vol*. — Le pilote commandant de bord doit transmettre dans la forme et à des heures prescrites les observations météorologiques effectuées en vol.

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

ART. 167. — *Documents à fournir*. — Le pilote commandant de bord de tout aéronef à destination ou en provenance du Maroc doit produire aux autorités compétentes de l'aérodrome d'entrée ou de sortie les documents prévus par la réglementation internationale en vigueur et établis conformément aux dispositions de celle-ci.

Le ministre des travaux publics, en accord suivant le cas avec le ministre de l'intérieur, le ministre des finances, le ministre de la santé publique ou le ministre de l'agriculture, peut a) dispenser les aéronefs visés au paragraphe 1^{er} ci-dessus de la présentation de l'un ou de l'autre de ces documents ou autoriser la présentation de documents simplifiés, et b) fixer par arrêté les formalités à remplir en ce qui concerne l'admission et le congé des passagers, bagages et fret.

ART. 168. — *Incidents de vol et défauts*. — A la fin d'un vol, et dans les cas urgents en cours de vol, le pilote commandant de bord signale de la manière prescrite et à la personne désignée par le directeur de l'air, les incidents survenus en vol et les défauts constatés dans l'aéronef et son équipement, les aérodromes, les aides à la navigation et autres installations aéronautiques.

ART. 169. — *Interdiction de transport de passagers*. — Lorsqu'un aérodrome est utilisé pour des épreuves de licence de pilote privé, de licence supérieure, de vol rasant ou pour des essais de l'aéronef et des moteurs, il est interdit de transporter des passagers autres que les instructeurs ou le personnel de révision ou d'inspection.

TITRE III.

Travail aérien.

ART. 170. — *Entreprises*. — Les services de travail aérien peuvent être assurés par des entreprises marocaines ou étrangères, dûment autorisées conformément à l'article 122 du présent décret.

ART. 171. — *Aéronefs utilisés*. — Les entreprises marocaines doivent utiliser des aéronefs immatriculés au Maroc ; toutefois, en cas d'insuffisance d'équipement, elles peuvent louer ou affréter des aéronefs immatriculés à l'étranger.

Avant toute utilisation, tout aéronef destiné à un travail aérien au Maroc doit obtenir une licence d'exploitation qui est délivrée par le directeur de l'air si celui-ci considère l'aéronef apte au travail aérien envisagé.

La validité d'une licence d'exploitation délivrée à un aéronef immatriculé au Maroc peut être d'un an. La validité d'une licence délivrée à un aéronef immatriculé à l'étranger sera limitée à trois mois renouvelables ; toutefois, si un tel aéronef conserve un port d'attache au Maroc pendant plus de six mois, il devra, sous réserve de l'examen de cas particuliers, être immatriculé au Maroc.

Si, pour une cause quelconque, le certificat de navigabilité d'un aéronef ayant obtenu une licence cesse d'être valable, la validité de la licence cesse également.

ART. 172. — *Interdiction*. — Les aéronefs immatriculés à l'étranger et utilisés au Maroc à des services de travail aérien ne pourront être employés à aucune autre activité rémunérée, tant qu'ils resteront au Maroc, toute contravention à cette disposition entraînera l'annulation de la licence d'exploitation.

ART. 173. — *Personnel*. — Les pilotes d'aéronefs utilisés pour certains travaux aériens qui nécessitent des vols à des hauteurs inférieures aux minima fixés au titre V de la première partie du présent décret devront être munis d'un certificat de vol rasant, délivré par le directeur de l'air.

ART. 174. — *Responsabilité*. — Les exploitants de services de travail aérien sont responsables pécuniairement des dommages et préjudices causés à des personnes ou biens à la surface.

ART. 175. — *Règles complémentaires*. — Un arrêté du ministre des travaux publics, pris en accord avec le ministre de l'agriculture, fixera les règles particulières au travail aérien agricole, notamment en ce qui concerne les conditions de délivrance de certificats de vol rasant, les caractéristiques minima des aérodromes à utiliser, les conditions techniques d'exécution des vols.

TITRE IV.

Services aériens privés.

ART. 176. — *Conditions de circulation*. — Les propriétaires et exploitants d'aéronefs de services privés, définis à l'article 118, autres que les aéro-clubs et les écoles d'aviation, n'ont besoin d'aucune autorisation spéciale pour circuler au Maroc ou au-dessus du Maroc, à condition que ces aéronefs soient immatriculés au Maroc, que les certificats de navigabilité et les licences de personnel soient en état de validité, que les livres de bord soient tenus à jour et qu'ils se conforment à toutes les dispositions concernant la sécurité de la circulation aérienne, prévues par le présent décret.

ART. 177. — *Interdictions*. — Les aéronefs de services privés ne peuvent en aucun cas assurer des services de transport public.

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

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

ART. 178. — *Carnet de passage en douane*. — La Fédération royale marocaine des sports aéronautiques est habilitée à délivrer aux aéronefs marocains de services privés des carnets de passage en douane valables pour les États qui acceptent lesdits carnets.

ART. 179. — *Aéronefs étrangers.* — Les propriétaires ou exploitants d'aéronefs étrangers utilisés à des services privés qui désirent, soit atterrir au Maroc, soit y effectuer seulement des escales techniques, doivent se conformer aux dispositions de l'article 124 du présent décret.

Les propriétaires d'aéronefs étrangers de services privés qui désirent séjourner pendant une certaine période au Maroc à des fins purement touristiques, pourront obtenir du directeur de l'air un permis provisoire dont la durée ne pourra excéder six mois.

Tout aéronef de services privés en usage au Maroc pendant plus de six mois doit obligatoirement être immatriculé sur le registre marocain.

TITRE V.

Aéro-clubs et écoles d'aviation.

CHAPITRE PREMIER.

DES AÉRO-CLUBS.

ART. 180. — *Constitution.* — Les aéro-clubs sont des associations constituées conformément au dahir n° 1-58-376 du 3 joumada I 1376 (15 novembre 1958) réglementant le droit d'association et au dahir n° 1-57-245 du 14 safar 1377 (10 septembre 1957) sur l'activité des associations, ligues, fédérations et groupements sportifs.

ART. 181. — *Agrément.* — Les aéro-clubs affiliés à la Fédération royale marocaine des sports aéronautiques peuvent obtenir l'agrément du ministre des travaux publics suivant une procédure et à des conditions fixées par arrêté.

Les activités des aéro-clubs sont soumises à la surveillance et au contrôle de la direction de l'air.

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

ART. 182. — *Subventions et avantages.* — Les aéro-clubs régulièrement constitués et agréés peuvent obtenir des subventions, des avantages et des exemptions, notamment de taxes et redevances sur les aérodromes, à l'occasion tant de leurs activités que de certaines manifestations aériennes.

ART. 183. — *Exemptions à l'importation.* — Ne sera soumise à aucune taxe l'importation d'aéronef, moteurs, équipement, rechanges, matériels, combustibles et lubrifiants destinés à l'usage exclusif des aéro-clubs agréés.

CHAPITRE II.

ÉCOLES D'AVIATION ET CENTRES D'ENTRAÎNEMENT.

ART. 184. — *Agrément.* — L'instruction, l'entraînement, le perfectionnement à terre et en vol du personnel aéronautique ne peuvent avoir lieu que dans des écoles ou des centres ayant reçu l'agrément du ministre des travaux publics sur justification de leur capacité technique ; ces écoles et centres doivent disposer d'une organisation technique et d'un personnel de surveillance garantissant un bon enseignement par des instructeurs qualifiés et avoir le droit d'utiliser un aérodrome.

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

Les écoles et les centres agréés fonctionnent sous le contrôle et la surveillance de la direction de l'air qui doit préalablement approuver les programmes d'études et d'enseignement.

ART. 185. — *Instructeurs.* — Les instructeurs à terre doivent être agréés par le directeur de l'air, s'ils ont été reconnus compétents pour enseigner l'une des matières théoriques requises pour obtenir une des licences de personnel aéronautique.

Les instructeurs de vol doivent avoir la qualification correspondante prévue à l'article 30 du présent décret. S'il est nécessaire, le directeur de l'air peut agréer comme instructeur de vol bénévole un pilote ayant une licence en cours de validité, mais qui ne pourra donner qu'une instruction correspondant aux privilèges maxima que lui confère sa licence.

ART. 186. — *Examens et épreuves.* — Les résultats des examens et épreuves passés dans les écoles et centres agréés en vue de la délivrance des licences, qualifications et certificats, visés au titre II de la première partie du présent décret, seront acceptés par le directeur

de l'air, qui aura cependant le droit de faire procéder à un nouvel examen ou à une nouvelle épreuve, s'il l'estime nécessaire.

ART. 187. — *Rapports.* — Les directeurs d'écoles et de centres doivent adresser périodiquement à la direction de l'air des rapports sur leur activité ; les incidents doivent être signalés sans délai.

ART. 188. — *Retrait d'agrément.* — L'agrément donné à une école ou à un centre pourra être retiré à tout moment, si des irrégularités ont été constatées dans l'enseignement ou les examens et épreuves.

TITRE VI.

Responsabilité.

CHAPITRE PREMIER.

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR PAR AÉRONEF.

ART. 189. — *Domages aux personnes.* — Le transporteur par aéronef est responsable des dommages et préjudices résultant de mort, blessure ou lésion subie par une personne transportée, à condition que le fait qui a causé le dommage se soit produit à bord de l'aéronef ou au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement.

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

ART. 190. — *Domages aux bagages non enregistrés.* — Le transporteur par aéronef est responsable des dommages et préjudices résultant de perte, destruction ou avarie de bagages dont la personne transportée a conservé la garde, à condition que le fait qui a causé le dommage se soit produit entre le moment où la personne est montée à bord de l'aéronef et le moment où elle en est descendue.

ART. 191. — *Domages aux bagages enregistrés et fret.* — Le transporteur par aéronef est responsable des dommages et préjudices résultant de la perte, destruction ou avarie de bagages enregistrés ou de fret, à condition que le fait qui a causé le dommage se soit produit pendant le temps où les bagages enregistrés ou le fret ont été sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord, ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome.

ART. 192. — *Domages pour retard.* — Le transporteur par aéronef est également responsable des dommages résultant d'un retard dans le transport par aéronef des personnes, bagages ou fret.

ART. 193. — *Cas de non-responsabilité.* — La responsabilité du transporteur par aéronef est écartée s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de le faire.

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

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

ART. 194. — *Limites de responsabilité.* — Sous réserves des dispositions de l'article 215, la responsabilité du transporteur par aéronef envers chaque personne transportée est limitée à deux cent cinquante mille unités de compte ; toutefois une limite supérieure peut être fixée par accord entre le transporteur et la personne transportée ;

La responsabilité du transporteur en ce qui concerne les bagages conservés sous la garde de personnes transportées est limitée à cinq mille unités de compte par personne.

La responsabilité du transporteur en ce qui concerne les bagages enregistrés et le fret est limitée à deux cent cinquante unités de compte par kilogramme, sauf si une déclaration de valeur a été faite par l'expéditeur.

On entend par unité de compte au sens du présent article ainsi qu'à celui des articles 200 et 203 ci-après, une unité de compte constituée par soixante cinq milligrammes et demi d'or au titre

de neuf cents millièmes de fin. Ces unités de compte peuvent être converties en monnaie nationale en chiffres ronds, et la conversion s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur or de ladite monnaie à la date du jugement.

ART. 195. — *Nullité de clause.* — A l'exception de clauses relatives aux dommages pouvant résulter de la nature ou d'un vice propre des objets transportés, toute autre clause tendant à exonérer le transporteur par aéronef de la responsabilité ou à établir une limite inférieure à celles fixées par le présent décret est nulle et de nul effet ; toutefois, la nullité de la clause n'entraîne pas la nullité du contrat de transport.

ART. 196. — *Transporteurs successifs.* — Au cas où un transport par aéronef, exécuté par plusieurs transporteurs successifs, est considéré comme un transport unique par convention entre les parties, chaque transporteur étant ainsi réputé partie au contrat, le recours pour dommage aux personnes ne peut être exercé que contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait cause du dommage, sauf si le premier transporteur a assumé par contrat la responsabilité pour tout le transport, et le recours pour dommage à des bagages enregistrés ou à du fret pourra être exercé, non seulement contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle la destruction, la perte, l'avarie ou le retard s'est produit, mais encore par l'expéditeur contre le premier transporteur et par le destinataire contre le dernier, tous ces transporteurs étant solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

CHAPITRE II.

RESPONSABILITÉ DE L'EXPLOITANT À L'ÉGARD DES TIERS À LA SURFACE.

ART. 197. — *Responsabilité et réparation.* — L'exploitant de tout aéronef qui exerce une activité aéronautique au Maroc ou qui survole le Maroc est responsable des dommages causés aux personnes et aux biens de tiers à la surface par un aéronef qu'il utilise personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés agissant au cours de l'exercice de leurs fonctions, que ce soit ou non dans les limites de leurs attributions.

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

ART. 198. — *Responsabilité solidaire.* — Au cas où un exploitant, en tant qu'affrèteur ou locataire d'un aéronef, n'en a pas la disposition exclusive pendant une période de plus de quatorze jours, le propriétaire, affrèteur ou locataire, est solidairement responsable avec l'exploitant des dommages survenus pendant cette période.

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

ART. 199. — *Exceptions.* — La personne dont la responsabilité serait engagée aux termes du présent chapitre n'aura pas l'obligation de réparer le dommage :

a) Si le dommage est la conséquence directe d'un conflit armé ou de troubles civils ou si cette personne a été privée de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique ; ou

b) Si elle prouve que le dommage est dû exclusivement à la faute de la personne ayant subi le dommage ou de ses préposés. Si cette faute n'a été qu'en partie la cause du dommage, la réparation sera réduite dans la mesure où la faute a contribué au dommage. Toutefois, si en cas de faute de préposés, la personne qui a subi le dommage prouve que ceux-ci ont agi en dehors des limites de leurs attributions, il n'y a lieu ni à réduction, ni à exonération.

ART. 200. — *Limites de responsabilité.* — Le montant de la réparation ne pourra, sous réserve de l'article 215, excéder par aéronef et par événement :

a) Cinq cent mille unités de compte pour un aéronef dont le poids est inférieur ou égal à 1.000 kilogrammes ;

b) Cinq cent mille unités de compte, plus quatre cents unités de compte par kilogramme au-dessus de 1.000 kilogrammes, pour un aéronef dont le poids est supérieur à 1.000 kilogrammes et égal ou inférieur à 6.000 kilogrammes ;

c) Deux millions cinq cent mille unités de compte plus deux cent cinquante unités de compte par kilogramme au-dessus de 6.000 kilogrammes pour un aéronef dont le poids est supérieur à 6.000 kilogrammes et égal ou inférieur à 20.000 kilogrammes ;

d) Six millions d'unités de compte plus cent cinquante unités de compte par kilogramme excédant 20.000 kilogrammes, pour un aéronef dont le poids est supérieur à 20.000 kilogrammes et inférieur ou égal à 50.000 kilogrammes ;

e) Dix millions cinq cent mille unités de compte, plus cent unités de compte par kilogramme excédant 50.000 kilogrammes pour un aéronef dont le poids est supérieur à 50.000 kilogrammes.

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

La responsabilité en cas de mort ou de lésion ne peut excéder cinq cent mille unités de compte par personne tuée ou lésée.

CHAPITRE III.

RESPONSABILITÉ DU FAIT D'ABORDAGE ENTRE AÉRONEFS.

ART. 201. — *Responsabilité.* — En cas d'abordage entre deux ou plusieurs aéronefs en vol :

a) S'il est prouvé que la faute de l'exploitant de l'un de ces aéronefs ou celle de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, a été la cause de dommages à un autre aéronef ou d'autres aéronefs, ou du non-usage de ce ou ces aéronefs, ou de dommages à des personnes ou des biens à bord de ce ou de ces aéronefs, cet exploitant est responsable de tous ces dommages ;

b) Si les dommages sont dus à la faute des exploitants de deux ou plusieurs aéronefs, ou de leurs préposés, chacun d'eux est responsable à l'égard des autres du dommage subi par eux en proportion de la gravité de la faute qu'ils ont respectivement commise en causant le dommage.

ART. 202. — *Indemnités payées par les autres exploitants.* — Le ou les exploitants responsables des dommages visés à l'article ci-dessus est ou sont également responsables des indemnités que le ou les exploitants des autres aéronefs en cause ont dû payer pour les dommages causés par l'abordage ; toutefois, au résultat d'une action en répétition, aucun exploitant n'est tenu d'effectuer un paiement qui aurait pour conséquence de mettre à sa charge une indemnité supérieure à l'une quelconque des limites de responsabilité qu'il serait en droit d'invoquer en ce qui concerne les biens ou les personnes transportés à bord de son aéronef.

ART. 203. — *Limites de responsabilité.* — Sous réserve des dispositions de l'article 215, un exploitant d'aéronef impliqué dans un abordage n'encourt pas une responsabilité supérieure aux limites suivantes :

a) Pour la perte de l'autre aéronef ou le dommage subi par celui-ci, la valeur marchande avant l'abordage ou le coût des réparations ou du remplacement, le chiffre retenu étant le plus petit ;

b) Pour le non-usage de cet aéronef, 10 % de la valeur retenue pour cet aéronef au paragraphe a) ci-dessus ;

c) Pour la mort de personnes à bord de cet autre aéronef, pour blessures ou retard subi par elles, deux cent cinquante mille unités de compte par personne ;

d) Pour tous objets que chaque personne à bord avait sous sa garde, cinq mille unités de compte par personne ;

e) Pour destruction, perte ou dommages de tous autres biens à bord, y compris bagages enregistrés et courrier, deux cent cinquante unités de compte par kilogramme.

ART. 204. — *Dommages au sol par abordage.* — En cas de dommages à des personnes ou biens à la surface résultant d'un abordage entre deux ou plusieurs aéronefs en vol, les exploitants de

ces aéronefs sont solidairement responsables de ces dommages jusqu'aux limites prévues à l'article 200, mais aucun exploitant n'est responsable pour une somme supérieure à la limite applicable à son aéronef.

ART. 205. — *Gêne dans les évolutions.* — Aux fins du présent chapitre, les dommages résultant d'une gêne causée à un autre aéronef par les évolutions d'un aéronef sont assimilés aux dommages causés par abordage.

CHAPITRE IV.

ASSURANCES ET GARANTIES.

ART. 206. — *Assurance pour dommages au tiers.* — Tout aéronef civil, qui assure au Maroc un des services aériens énumérés à l'article 115 du présent décret, ou qui survole le territoire marocain, qu'il soit immatriculé au Maroc ou à l'étranger, doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant pour dommages causés aux tiers à la surface.

Pour les aéronefs immatriculés au Maroc l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurances, société ou assureur, agréée par le ministre des finances. Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurances agréée par l'Etat d'immatriculation.

ART. 207. — *Montant de l'assurance.* — La somme assurée en vue de permettre la réparation des dommages causés aux personnes et aux biens à la surface ne doit pas être inférieure aux limites de responsabilité de l'exploitant fixées à l'article 200 d'après le poids de l'aéronef.

ART. 208. — *Garantie.* — A la place d'une assurance contractée conformément à l'article 206, une garantie fournie par l'Etat d'immatriculation ou par une banque autorisée par celui-ci sera considérée comme satisfaisante.

ART. 209. — *Attestation.* — Une attestation d'assurance ou de garantie établie conformément à un modèle agréé doit être présentée à toute réquisition des agents de l'aéronautique ou de la force publique.

ART. 210. — *Assurance des passagers.* — Outre l'obligation de s'assurer en ce qui concerne la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface, les entreprises de services aériens de transport public doivent également s'assurer en ce qui concerne leur responsabilité pour dommages aux personnes transportées.

ART. 211. — *Montant de l'assurance.* — La somme assurée en vue de permettre la réparation des dommages causés aux personnes transportées ne doit pas être inférieure aux limites de responsabilité du transporteur, fixées à l'article 194.

ART. 212. — *Affectation des garanties.* — Les garanties et assurances prévues par le présent décret et destinées à garantir la réparation de dommages résultant de responsabilités contractuelles ou extra-contractuelles sont affectées spécialement et par préférence au paiement des indemnités correspondantes.

ART. 213. — *Assurance en vigueur.* — La direction de l'air veillera à ce que les assurances prescrites au présent chapitre restent en vigueur pendant toute la période de validité de la concession de l'autorisation d'exploitation.

CHAPITRE V.

RÈGLES COMMUNES.

ART. 214. — *Conventions internationales.* — La responsabilité des entreprises de transport public par aéronef, marocaines et étrangères, ainsi que la responsabilité de tout exploitant d'aéronef, lorsqu'il s'agit de vol international, sont régies par les conventions internationales en vigueur au Maroc.

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

ART. 215. — *Responsabilité illimitée.* — Les limites de responsabilité fixées par les articles 194, 200 et 203 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de l'exploitant ou de leurs préposés, fait

soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement ; dans le cas de préposés, la preuve doit également être faite que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

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

ART. 216. — *Tribunal compétent.* — Les actions en responsabilité pour dommages aux personnes, bagages ou fret transportés peuvent être portées devant un tribunal soit au domicile du transporteur, soit du siège principal de son établissement, soit du lieu où il possède un établissement par lequel le contrat a été conclu, soit du lieu de destination.

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

ART. 217. — *Ayants droit.* — En cas de décès d'une personne responsable aux termes du présent titre VI, l'action en réparation s'exerce contre ses ayants droit.

ART. 218. — *Retard.* — En cas de dommage causé à une personne transportée par suite de retard dans le transport, la réclamation doit être faite dans les trente jours suivant la date où s'est produit le retard.

ART. 219. — *Dommages à bagages et fret.* — En cas de dommages à des bagages enregistrés ou au fret transporté, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation écrite dès la découverte du dommage, et au plus tard dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour le fret à dater de leur réception ; en cas de retard, la protestation doit être faite dans les vingt et un jours à dater de leur mise à la disposition du destinataire.

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

ART. 220. — *Prescription.* — Se prescrivent par deux ans :

a) Les actions en paiement de rémunérations dues pour recherches, assistance et sauvetage ; le délai court du jour où les opérations sont terminées ;

b) Les actions en responsabilité pour dommages causés aux personnes, bagages et fret transportés et aux membres d'équipage, sous réserve des dispositions de l'article 219 ; le délai court du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination ;

c) Les actions en responsabilité pour dommages à des personnes ou biens à la surface ; le délai court du jour où est survenu le fait qui a produit le dommage ;

d) Les dommages en responsabilité pour dommages résultant d'un abordage ; le délai court du jour de l'abordage ; les actions en répétition entre exploitants peuvent s'exercer pendant six mois supplémentaires à compter du jour où l'exploitant a eu le droit d'exercer son recours.

ART. 221. — *Suspension ou interruption de prescription.* — Les causes de suspension et d'interruption de prescription qui figurent au chapitre VII du dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1913) formant code des obligations et contrats, sont applicables aux actions en responsabilité en matière d'aéronautique civile.

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

TROISIÈME PARTIE

INFRACTIONS ET PENALITES.

ART. 222. — *Infractions de propriétaires ou exploitants.* — Sera puni d'une amende de 1.000 à 20.000 dirhams ou d'un emprisonnement de six jours à un mois, ou des deux peines, le propriétaire d'un aéronef qui aura :

a) Mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu les certificats d'immatriculation et de navigabilité, ou avec un certificat de navigabilité n'étant plus en état de validité ; tout refus de

certificat de navigabilité par l'autorité compétente sera notifié par écrit à l'intéressé et cette notification établira contre lui une présomption de faute ;

b) Mis ou laissé en service un aéronef sans marque d'identification.

Sera puni d'une amende de 1.000 à 20.000 dirhams le propriétaire d'un aéronef marocain qui aura fait immatriculer cet aéronef sur un registre étranger sans en avoir demandé à la direction de l'air la radiation.

ART. 223. — *Infractions commises par un commandant de bord.* — Sera puni d'une amende de 1.000 à 20.000 dirhams ou d'un emprisonnement de six jours à un mois, ou aux deux peines, tout pilote commandant de bord qui aura :

a) Conduit un aéronef sans certificat d'immatriculation et de navigabilité, ou avec un certificat de navigabilité ayant cessé d'être en état de validité ;

b) Conduit un aéronef sans marques d'immatriculation ;

c) Conduit un aéronef sans avoir une licence appropriée ; la même peine pouvant être appliquée à tout membre navigant pour une infraction similaire ;

d) Survolé des zones prohibées ou réglementées en contravention des dispositions du présent décret ;

e) Atterri hors d'un aéroport en contravention des dispositions du présent décret ;

f) Détruit des livres de bord ou y aura porté des indications inexactes.

Sera puni d'une amende de 200 à 10.000 dirhams tout pilote commandant de bord qui aura :

a) Conduit un aéronef en état d'ivresse ; la même peine pouvant être appliquée à tout membre du personnel de conduite ;

b) Commencé un vol sans être assuré que toutes les conditions de sécurité requises étaient remplies ;

c) Désobéi aux instructions des services de contrôle de la circulation aérienne ;

d) Exécuté sans autorisation des vols acrobatiques ou des vols rasants ;

e) Jeté ou laissé jeter sans nécessité de l'aéronef des objets ou matières ;

f) Transporté sans autorisation des munitions, du matériel de guerre ou d'autres articles dangereux ;

g) Contrevenu aux dispositions concernant les prises de vues photographiques ou cinématographiques ;

h) Atterri, sans raison, en vol international, sur un aéroport qui n'est pas ouvert au service international ;

i) Refusé, sans raison, de participer à des opérations de recherches et sauvetage ;

j) Négligé de notifier immédiatement tout accident.

ART. 224. — *Augmentation de peine.* — L'amende à l'encontre du propriétaire de l'aéronef qui l'aura mis ou laissé en service sans certificat d'immatriculation ou certificat de navigabilité en cours de validité, ou à l'encontre d'un pilote qui conduit un aéronef sans licence valable, pourra être élevée jusqu'à 40.000 dirhams et l'emprisonnement jusqu'à deux mois si les infractions sont commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation ou de navigabilité ou de la licence.

ART. 225. — *Marques d'immatriculation.* — Le propriétaire, exploitant ou pilote qui aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisible les marques exactement apposées, sera puni d'une amende de 2.000 à 40.000 dirhams, et d'un emprisonnement de six mois à trois ans. Seront punis des mêmes peines ceux qui auront apposé ou fait apposer sur un aéronef privé les marques réservées aux aéronefs d'Etat ou qui auront fait usage d'un aéronef privé portant lesdites marques.

ART. 226. — *Infractions des entreprises de transport public.* — Sera punie d'une amende de 2.000 à 30.000 dirhams, toute entreprise de services de transport public, services réguliers ou non réguliers, qui :

a) Aura refusé, sans justification, l'accès du public à ses services de transport ;

b) Qui aura manqué aux obligations prescrites dans la concession ou l'autorisation d'exploitation, lorsqu'un tel manquement ne mérite pas, de l'avis du directeur de l'air, la révocation de la concession ou de l'autorisation ;

c) N'aura pas assuré, de la manière prévue par les règlements, l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation ;

d) N'aura pas suivi les routes et utilisé les aéroports indiqués sur le permis d'exploitation.

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

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

a) Annoncé des horaires et itinéraires de vol ;

b) Annoncé des vols suivant une certaine fréquence ;

c) Fait payer des prix de passage ou des taux de fret pouvant constituer une concurrence ruineuse pour les services réguliers ;

d) Effectué périodiquement des vols entre des points desservis par une entreprise de transport régulier, à certains jours de la semaine et avec une fréquence telle qu'ils constituent une série de vols réguliers.

ART. 227. — *Infractions des entreprises de travail aérien.* — Sera punie d'une amende de 2.000 à 30.000 dirhams toute entreprise de travail aérien qui :

a) Aura manqué aux obligations prescrites dans l'autorisation d'exploitation lorsqu'un tel manquement ne mérite pas, de l'avis du directeur de l'air, la révocation de l'autorisation ;

b) N'aura pas assuré de la manière prévue par les règlements, l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation.

ART. 228. — *Accords entre entreprises aériennes.* — Sera punie d'une amende de 2.000 à 30.000 dirhams toute entreprise de services de transport public régulier ou non régulier, qui ne soumet pas à l'approbation du ministre des travaux publics les accords qu'elle conclurait avec d'autres entreprises, ou qui, après approbation, modifierait les termes desdits accords.

ART. 229. — *Entreprises étrangères.* — Sera punie d'une amende de 2.000 à 30.000 dirhams toute entreprise étrangère de transport aérien international qui, à l'occasion d'un vol de simple transit, aura débarqué ou embarqué sur le territoire marocain des personnes ou du fret, ou qui, sans une autorisation expresse, aura effectué un service de cabotage.

ART. 230. — *Personnel à terre.* — Sera puni d'une amende de 100 à 10.000 dirhams tout membre du personnel technique aéronautique qui, par un acte ou omission, a mis en danger la sécurité des aéronefs, des aéroports et autres installations de la circulation aérienne.

ART. 231. — *Interférence dans les télécommunications.* — Sera punie d'une amende de 500 à 10.000 dirhams toute personne qui interférera ou empêchera, d'une manière quelconque, les communications radioélectriques aéronautiques.

ART. 232. — *Suspension de licence.* — L'interdiction de conduite d'un aéronef quelconque pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois à trois ans contre le pilote coupable d'infraction.

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

Les licences resteront déposées pendant la durée de l'interdiction au greffe de la juridiction ayant prononcé la condamnation ; où ils devront être remis dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi, les condamnés seront punis de six jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 100 à 2.000 dirhams, sans préjudice des peines prévues au cas où ils conduiraient un aéronef pendant l'interdiction.

ART. 233. — *Servitudes aériennes.* — Les infractions aux dispositions du présent décret et des arrêtés du ministre des travaux publics, relatives aux servitudes aériennes de dégagement et de balisage, sont punies d'une amende de 500 à 1.500 dirhams.

En cas de récidive les infractions sont punies d'une amende de 1.000 à 3.000 dirhams ou d'un emprisonnement de dix jours à trois mois, ou des deux peines.

Un délai pour l'enlèvement ou la modification d'ouvrages frappés de servitude ou pour pourvoir à leur balisage peut être prescrit par le tribunal saisi sur la demande du ministre des travaux publics, sous peine d'une astreinte de 10 à 100 dirhams par jour de retard.

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

ART. 234. — *Séjour sur aérodromes.* — Quiconque séjournera ou pénétrera sur des terrains interdits par le présent décret ou les consignes des aérodromes affectés à un service public, ou y laissera séjourner ou fera pénétrer des voitures, des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture, sera passible d'une amende de 50 à 100 dirhams et pourra en outre être déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

ART. 235. — *Jet.* — Tous jets volontaires et inutiles d'objets ou matières susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface sont interdits à bord des aéronefs en cours de vol et seront punis d'une amende de 1.000 à 7.000 dirhams ou d'une peine de six jours à deux mois de prison, ou des deux peines, même si ces jets n'ont causé aucun dommage, et sans préjudice de peines plus fortes qui pourraient être encourues en cas de délit ou de crime.

ART. 236. — *Infractions aux douanes.* — Toutes les dispositions régissant les infractions à la réglementation en vigueur en matière de douanes et régies sont applicables aux objets importés ou exportés par aéronef.

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

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

ART. 237. — *Admission temporaire et entrepôt.* — Pour les objets exportés ou déchargés de comptes d'admission temporaire ou d'entrepôt, ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient de leur passage à l'étranger par la production, dans les délais fixés, d'un certificat valable des douanes de destination à peine de paiement du quadruple de la valeur des objets.

ART. 238. — *Droit de saisie.* — Les agents des postes, des télégraphes et des téléphones légalement qualifiés pour assurer l'application des lois et règlements en matière de télécommunications, télégraphie et téléphonie, ont le droit de saisir tout appareil radiotélégraphique et radiotéléphonique qui se trouverait à bord sans autorisation spéciale.

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

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

ART. 239. — *Agents verbalisateurs.* — Sont chargés de constater par procès-verbal les infractions aux dispositions du présent décret, outre les officiers et agents de police judiciaire :

a) Les ingénieurs et ingénieurs des travaux de la direction de l'air ;

b) Les commandants d'aérodromes ;

c) Les officiers de la défense nationale chargés de la sécurité de l'air ;

d) Les agents de douane ayant droit de verbaliser.

Les procès-verbaux sont adressés dès leur clôture au parquet de la juridiction compétente. Ils font foi jusqu'à preuve contraire.

ART. 240. — *Compétence.* — Dans le ressort de la Cour d'appel de Rabat, les juridictions instituées par le dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1913) sont seules compétentes pour connaître des infractions aux dispositions du présent décret et des textes pris pour son application.

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

ART. 241. — *Communication des jugements.* — Copies des jugements relatifs aux infractions en matière aéronautique seront adressées par les tribunaux saisis à la direction de l'air.

Dispositions générales.

ART. 242. — *Amendements.* — Les modifications au présent décret qui deviendront nécessaires feront l'objet, à la fin de chaque année, d'un décret entrant en vigueur le premier janvier de l'année suivante.

Toute modification, dont la mise en vigueur immédiate sera nécessaire, fera l'objet d'un N.O.T.A.M. qui aura même force obligatoire que les dispositions du présent décret et sera incorporé dans le décret annuel modificatif.

ART. 243. — *Exécution.* — Les ministres des travaux publics, de la défense nationale, des finances, de l'agriculture, de l'éducation nationale, de la santé publique, de l'intérieur, de la justice, des postes, des télégraphes et des téléphones sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Rabat, le 7 safar 1382 (10 juillet 1962).

Pour le président du conseil
et par délégation,

Le directeur général du cabinet royal,
AHMED RÉDA GUÉDIRA.

*
* *

Table des articles du décret portant réglementation de l'aéronautique civile.

PREMIÈRE PARTIE. — NAVIGATION AÉRIENNE.

TITRE I. — DES AÉRONEFS.

CHAPITRE PREMIER. — Dispositions générales.

ART. 1^{er}. — Définition.

ART. 2. — Aéronefs d'État et aéronefs civils.

CHAPITRE II. — Immatriculation des aéronefs.

ART. 3. — Registre d'immatriculation.

ART. 4. — Demande d'inscription.

ART. 5. — Immatriculation.

ART. 6. — Modification et radiation.

ART. 7. — Publicité.

CHAPITRE III. — *Marques.*

- ART. 8. — Marques de nationalité et d'immatriculation.
 ART. 9. — Mode de fixation.
 ART. 10. — Emplacement et dimensions de marques.
 ART. 11. — Autres inscriptions.

CHAPITRE IV. — *Navigabilité.*

- ART. 12. — Conditions de navigabilité.
 ART. 13. — Délivrance ou validation de certificat.
 ART. 14. — Certificat.
 ART. 15. — Aéronef construit au Maroc.
 ART. 16. — Modification, réparation, entretien.
 ART. 17. — Suspension de validité.
 ART. 18. — Irresponsabilité du Maroc.
 ART. 19. — Frais de contrôle.

CHAPITRE V. — *Statut juridique des aéronefs.*

- ART. 20. — Description de l'aéronef.
 ART. 21. — Nature juridique.
 ART. 22. — Hypothèque.
 ART. 23. — Vente
 ART. 24. — Saisies.
 ART. 25. — Inscription.

TITRE II. — DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE.

CHAPITRE I. — *Dispositions générales.*

- ART. 26. — Catégories de personnel.
 ART. 27. — Licences et qualifications.
 ART. 28. — Autorité compétente.

CHAPITRE II. — *Licences et qualifications.*

- ART. 29. — Licences de pilotes.
 ART. 30. — Qualifications de pilotes.
 ART. 31. — Autres membres du personnel de conduite.
 ART. 32. — Personnel à terre.
 ART. 33. — Personnel complémentaire.
 ART. 34. — Conditions à remplir et examens.
 ART. 35. — Délivrance et renouvellement des licences.
 ART. 36. — Validation.

CHAPITRE III. — *Commandant de bord.*

- ART. 37. — Commandant de bord.

CHAPITRE IV. — *Durée du travail en vol.*

- ART. 38. — Durée du travail.
 ART. 39. — Carnet de vol.

TITRE III. — DES AÉRODROMES.

CHAPITRE PREMIER. — *Dispositions générales.*

- ART. 40. — Définition.
 ART. 41. — Obligation.

CHAPITRE II. — *Création d'aérodromes.*

- ART. 42. — Aérodromes d'État.
 ART. 43. — Aérodromes sous licence.
 ART. 44. — Aérodromes autorisés.
 ART. 45. — Affectation d'aérodromes.
 ART. 46. — Aérodromes publics.

CHAPITRE III. — *Servitudes aériennes.*

- ART. 47. — Servitudes aériennes.
 ART. 48. — Dégagement et balisage.

- ART. 49. — Plan de dégagement.

- ART. 50. — Autres servitudes.

- ART. 51. — Balisage.

CHAPITRE IV. — *Exploitation.*

- ART. 52. — Gestion.
 ART. 53. — Aérodromes internationaux.
 ART. 54. — Aérodromes contrôlés.
 ART. 55. — Interdiction de circulation.
 ART. 56. — Commandant d'aérodrome.

CHAPITRE V. — *Redevances.*

- ART. 57. — Taxes et redevances.
 ART. 58. — Perception.

CHAPITRE VI. — *Renseignements sur les aérodromes.*

- ART. 59. — Information aéronautique.

TITRE IV. — SERVICES AUXILIAIRES
DE LA NAVIGATION AÉRIENNE.

- ART. 60. — Services auxiliaires.
 ART. 61. — Services de la circulation aérienne.
 ART. 62. — Météorologie.
 ART. 63. — Télécommunications.
 ART. 64. — Recherches et sauvetage.
 ART. 65. — Information aéronautique.
 ART. 66. — Centres d'information d'aérodromes.

TITRE V. — CONDITIONS ET RÈGLES
DE LA CIRCULATION AÉRIENNE.CHAPITRE I. — *Conditions de la circulation aérienne.*

- ART. 67. — Conditions générales.
 ART. 68. — Documents de bord.
 ART. 69. — Carnets de route.
 ART. 70. — Appareils de radiocommunications.
 ART. 71. — Entrée et sortie.
 ART. 72. — Zones prohibées.
 ART. 73. — Zone d'instruction de vol.
 ART. 74. — Photographie.
 ART. 75. — Transports interdits.

CHAPITRE II. — *Règles de la circulation aérienne.*Section 1. — *Dispositions préliminaires.*

- ART. 76. — Champ d'application.
 ART. 77. — Responsabilité du commandant.

Section 2. — *Préparation de vol.*

- ART. 78. — Préparation par le commandant.
 ART. 79. — Plan de vol.

Section 3. — *Règles générales de circulation.*

- ART. 80. — Interdictions.
 ART. 81. — Hauteurs minima.
 ART. 82. — Jet.
 ART. 83. — Opérations diverses.

Section 4. — *Prévention des abordages.*

- ART. 84. — Vigilance nécessaire.
 ART. 85. — Proximité.
 ART. 86. — Priorité de passage.

Section 5. — *Circulation sur les aérodromes
et leurs abords.*

- ART. 87. — Règle générale.
 ART. 88. — Atterrissage et décollage.

- ART. 89. — Aérodrômes contrôlés.
 ART. 90. — Aérodrômes et terrains sans pistes.
 ART. 91. — Suspension d'application des règles du présent chapitre.

ART. 92. — Manœuvre sur l'eau.

Section 6. — *Vol à vue (V.F.R.).*

- ART. 93. — Interdiction.
 ART. 94. — Vol V.F.R. dans un espace contrôlé.
 ART. 95. — Vol V.F.R. hors d'espace contrôlé.
 ART. 96. — Poursuite en I.F.R. d'un vol V.F.R.

Section 7. — *Vol aux instruments (I.F.R.).*

- ART. 97. — Interdiction.
 ART. 98. — Hauteurs de vol minima.
 ART. 99. — Vol I.F.R. en espace contrôlé.
 ART. 100. — Interruption de communications radio-électriques.
 ART. 101. — Vol I.F.R. hors d'espace contrôlé.
 ART. 102. — Poursuite en V.F.R. d'un vol I.F.R.
 ART. 103. — Vol I.F.R. fictif.

Section 8. — *Feux et signaux.*

- ART. 104. — Feux réglementaires.
 ART. 105. — Signaux.

TITRE VI. — DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION.

- ART. 106. — Définition.
 ART. 107. — Accident au Maroc.
 ART. 108. — Commission d'enquête.
 ART. 109. — Publicité du rapport.
 ART. 110. — Sanctions.
 ART. 111. — Accident au Maroc d'un aéronef étranger.
 ART. 112. — Information judiciaire.
 ART. 113. — Aéronef marocain accidenté hors du Maroc.
 ART. 114. — Échange de renseignements.

DEUXIÈME PARTIE. — SERVICES AÉRIENS.

TITRE I. — DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES.

- ART. 115. — Catégories de services aériens.
 ART. 116. — Transport public.
 ART. 117. — Travail aérien.
 ART. 118. — Services aériens privés.
 ART. 119. — Entreprises.
 ART. 120. — Exploitants.
 ART. 121. — Préposés.
 ART. 122. — Autorisation d'exploitation.
 ART. 123. — Cession de services.
 ART. 124. — Admission d'aéronefs étrangers.
 ART. 125. — Contrôle.
 ART. 126. — Réquisition.

TITRE II. — SERVICES AÉRIENS DE TRANSPORT PUBLIC.

CHAPITRE I. — *Transports intérieurs et internationaux.*

- ART. 127. — Transports intérieurs.
 ART. 128. — Transports internationaux.
 ART. 129. — Itinéraires.
 ART. 130. — Modification d'itinéraire.
 ART. 131. — Horaires.
 ART. 132. — Tarifs.
 ART. 133. — Publication des services.
 ART. 134. — Aéronefs utilisés.

- ART. 135. — Taxis aériens.
 ART. 136. — Transport du courrier.
 ART. 137. — Statistiques.

CHAPITRE II. — *Contrats de transport, d'affrètement et de location.*

- ART. 138. — Textes applicables.
 ART. 139. — Contrat de transport.
 ART. 140. — Formes de contrat.
 ART. 141. — Affrètement.
 ART. 142. — Location.
 ART. 143. — Forme de contrat, location et affrètement.

CHAPITRE III. — *Conditions techniques d'exploitation des services aériens de transport public.*

- ART. 144. — Application du chapitre.
 ART. 145. — Organisation du service.
 ART. 146. — Manuel d'entretien.
 ART. 147. — Instruction du personnel d'entretien.
 ART. 148. — États d'entretien.
 ART. 149. — Manuel d'exploitation.
 ART. 150. — Relevés de vol.
 ART. 151. — Vérification de l'aptitude du personnel.
 ART. 152. — Qualification de commandant de bord pour une route déterminée.
 ART. 153. — Service à l'étranger.
 ART. 154. — Commandant de bord.
 ART. 155. — Système de contrôle.
 ART. 156. — Préparation du vol et plan de vol.
 ART. 157. — Vérification avant tout vol.
 ART. 158. — Carburant et lubrifiant.
 ART. 159. — Poids au décollage, en vol et à l'atterrissage.
 ART. 160. — Minima météorologiques d'aérodrômes.
 ART. 161. — Givrage.
 ART. 162. — Essais de sécurité.
 ART. 163. — Pilotes aux commandes.
 ART. 164. — Admission au poste d'équipage.
 ART. 165. — Conduite du vol.
 ART. 166. — Observations météorologiques en vol.
 ART. 167. — Documents à fournir.
 ART. 168. — Incidents de vol et défauts.
 ART. 169. — Interdiction de transport de passagers.

TITRE III. — TRAVAIL AÉRIEN.

- ART. 170. — Entreprises.
 ART. 171. — Aéronefs utilisés.
 ART. 172. — Interdiction.
 ART. 173. — Personnel.
 ART. 174. — Responsabilité.
 ART. 175. — Règles complémentaires.

TITRE IV. — *Services aériens privés.*

- ART. 176. — Conditions de circulation.
 ART. 177. — Interdictions.
 ART. 178. — Carnet de passage en douane.
 ART. 179. — Aéronefs étrangers.

TITRE V. — AÉRO-CLUBS ET ÉCOLES D'AVIATION

CHAPITRE I. — *Des aéro-clubs.*

- ART. 180. — Constitution.
 ART. 181. — Agrément.

- ART. 182. — Subventions et avantages.
ART. 183. — Exemptions à l'importation.

CHAPITRE II. — Écoles d'aviation et centres d'entraînement.

- ART. 184. — Agrément.
ART. 185. — Instructeurs.
ART. 186. — Examens et épreuves.
ART. 187. — Rapports.
ART. 188. — Retrait d'agrément.

TITRE VI. — RESPONSABILITÉ.

CHAPITRE I. — Responsabilité du transporteur par aéronef.

- ART. 189. — Dommages aux personnes.
ART. 190. — Dommages aux bagages non enregistrés.
ART. 191. — Dommages aux bagages enregistrés et fret.
ART. 192. — Dommages pour retard.
ART. 193. — Cas de non-responsabilité.
ART. 194. — Limites de responsabilité.
ART. 195. — Nullité de clause.
ART. 196. — Transporteurs successifs.

CHAPITRE II. — Responsabilité de l'exploitant à l'égard des tiers à la surface.

- ART. 197. — Responsabilité et réparation.
ART. 198. — Responsabilité solidaire.
ART. 199. — Exceptions.
ART. 200. — Limites de responsabilité.

CHAPITRE III. — Responsabilité du fait d'abordage entre aéronefs.

- ART. 201. — Responsabilité.
ART. 202. — Indemnités payées par les autres exploitants.
ART. 203. — Limites de responsabilité.
ART. 204. — Dommages au sol par abordage.
ART. 205. — Gêne dans les évolutions.

CHAPITRE IV. — Assurances et garanties.

- ART. 206. — Assurance pour dommages au tiers.
ART. 207. — Montant de l'assurance.
ART. 208. — Garantie.
ART. 209. — Attestation.
ART. 210. — Assurance des passagers.
ART. 211. — Montant de l'assurance.
ART. 212. — Affectation des garanties.
ART. 213. — Assurance en vigueur.

CHAPITRE V. — Règles communes.

- ART. 214. — Conventions internationales.
ART. 215. — Responsabilité illimitée.
ART. 216. — Tribunal compétent.
ART. 217. — Ayants droit.
ART. 218. — Retard.
ART. 219. — Dommages à bagages et fret.
ART. 220. — Prescription.
ART. 221. — Suspension ou interruption de prescription.

TROISIÈME PARTIE. — INFRACTIONS ET PÉNALITÉS.

- ART. 222. — Infractions de propriétaires ou exploitants.
ART. 223. — Infractions commises par un commandant de bord.
ART. 224. — Augmentation de peine.
ART. 225. — Marques d'immatriculation.
ART. 226. — Infractions des entreprises de transport public.

- ART. 227. — Infractions des entreprises de travail aérien.
ART. 228. — Accords entre entreprises aériennes.
ART. 229. — Entreprises étrangères.
ART. 230. — Personnel à terre.
ART. 231. — Interférence dans les télécommunications.
ART. 232. — Suspension de licence.
ART. 233. — Servitudes aériennes.
ART. 234. — Séjour sur aérodromes.
ART. 235. — Jet.
ART. 236. — Infractions aux douanes.
ART. 237. — Admission temporaire et entrepôt.
ART. 238. — Droit de saisie.
ART. 239. — Agents verbalisateurs.
ART. 240. — Compétence.
ART. 241. — Communication des jugements.

Dispositions générales.

- ART. 242. — Amendements.
ART. 243. — Exécution.

Rectificatif au « Bulletin officiel » n° 2541, du 7 juillet 1961, page 959.

Arrêté du ministre de l'économie nationale et des finances n° 347-61 du 28 juin 1961 déterminant les conditions et modalités d'un emprunt obligataire de quinze millions de dirhams (15.000.000 de DH) de la Banque nationale pour le développement économique.

Au lieu de :

« Article 4. — Les obligations seront remboursables en huit années, du 1^{er} août 1963 au 1^{er} août 1971... » ;

Lire :

« Article 4. — Les obligations seront remboursables en huit années, du 1^{er} août 1964 au 1^{er} août 1971... »

TEXTES PARTICULIERS

Dahir n° 1-62-062 du 16 safar 1382 (19 juillet 1962) modifiant le dahir n° 1-61-049 du 12 kaada 1380 (28 avril 1961) déclassant du domaine public une parcelle de terrain provenant d'un délaissé de l'emprise de la route principale n° 2 de Rabat à Tanger, entre les P.K. 46+460 et 46+831, autorisant un échange immobilier et incorporant au domaine public la parcelle de terrain provenant de cet échange.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand sceau de S.M. Hassan II)

Que l'on sache par les présentes — puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu le dahir du 7 chaabane 1332 (1^{er} juillet 1914) sur le domaine public et les dahirs qui l'ont modifié ou complété ;

Sur la proposition du ministre des travaux publics, après avis du ministre de l'économie nationale et des finances,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

ARTICLE UNIQUE. — L'article 2 du dahir n° 1-61-049 du 12 kaada 1380 (28 avril 1961) susvisé est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :