

المملكة المغربية وزارة التجهيز والنقل

مذكرة تقديم

مشروع قانون بمثابة مدونة الطيران المدني

يشكل النقل الجوي محركا أساسيا للتنمية الاقتصادية والاجتماعية وعاملا لإدماجه على المستوى الجهوي والدولي.

ويتميز بتطور جد مهم على المستوى الاقتصادي والتكنولوجي، يجب على المغرب مواكبته لجعل قطاع الطيران المدني قطاعا رائدا، قادرا على رفع التحديات الناتجة عن العولمة والمنافسة.

وفي هذا الإطار تبني المغرب إستراتيجية تهدف أساسا إلى:

- إصلاح المنظومة القانونية والتنظيمية بما ينسجم والاتفاقيات الدولية في مجال الطيران المدني؛
- تأمين مستوى عال من السلامة الجوية وأمن الطيران المدني وحماية حقوق المسافرين عبر الجو طبقا للمقتضيات الدولية؛
- توسيع الطاقة الاستيعابية للمطارات وهيكله الشبكات المطارية وتحسين الخدمات؛
- مواكبة التطور التقني والتكنولوجي الذي يشهده مجال الطيران المدني وتطوير قلب نمونجي شامل للتكوين في المهن المتعلقة بهذا المجال؛
- مواصلة مسلسل تحرير النقل الجوي وفق شروط المنافسة العادلة؛
- خلق ظروف إيجابية لتطوير شركات النقل الجوي المغربية في مواجهة منافسة شركات البلدان الأوروبية والبلدان المجاورة؛

إن هذه الإستراتيجية تمكن المغرب من الاندماج في مجال الملاحة الجوية الأوروبية ومن بلوغ الهدف المنشود المتعلق باستقطاب السياح ودعم مصداقية الطيران المدني المغربي على الصعيد الوطني والدولي.

لهذه الاعتبارات يتوجب منح هذا القطاع إطارا قانونيا يستجيب للمتطلبات الدولية في هذا الشأن؛ ويندرج إعداد مشروع القانون بمثابة مدونة الطيران المدني في هذا الإطار.

يعتبر مشروع هذا القانون نصا كثيفا ومكتملا بحيث يشكل إصلاحا عاما وجنريا للنظام القانوني المطبق على الطيران المدني وينص على قواعد أساسية تنبثق مبادئها من المعاهدات والاتفاقيات التي وقعها المغرب سيما المعاهدة المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة بنيكاغو بتاريخ 7 دجنبر 1944 والاتفاق الأورومتوسطي المتعلق بالخدمات الجوية، الموقع بتاريخ 12 دجنبر 2006 ببروكسيل بين المجموعة الأوروبية والدول الأعضاء من جهة وبين المغرب من جهة أخرى.

ويشكل أيضا مشروع هذا القانون الذي يعد بمثابة مدونة الطيران المدني تغييرا جنريا للمرسوم رقم 2.61.161 بتاريخ 10 يوليوز 1962 بشأن تنظيم الملاحة الجوية المدنية.

ورغم أن هذا المرسوم قد عرف عدة تعديلات خاصة سنوات 1970 و1974 و1977 و1980 و1997 و2000 قبل مقتضياته لم تعد تستجيب اليوم للمتطلبات الدولية في هذا الشأن.

مديرية الشؤون الإدارية والقانونية



شارع ماء العينين، مكناس - الرباط - الهاتف : 05.37.67.94.69/53 : الفاكس : 05.37.77.94.60 : (site web :) www.mtpnet.gov.ma

هذا التغيير الجنري يهدف إلى وضع إطار قانوني جديد يسمح، في نفس الوقت، بالاستجابة المستمرة لمطالبات القواعد والمعايير الدولية خاصة فيما يتعلق بالسلامة والأمن ومراقبة النقل الجوي، والمطارات ومحيط الملاحة الجوية من أجل تأمين نقل جوي آمن وفعال ودائم وتنافسي.

في هذا الباب، يبين مشروع القانون المبادئ الأساسية التي تسمح بالاستغلال الدائم وتأهيل المجال الجوي الوطني، لفائدة الأجيال الحالية والمستقبلية.

هذا المشروع الذي يعتبر نصاً قانونياً تجديدياً، يتجاوز الانشغالات التي انحصرت فيها المرسوم بشأن الطيران المدني المشار إليه أعلاه، ويقترح في نفس الوقت تدبيراً شاملاً لمجال الملاحة الجوية بما في ذلك الجوانب المتعلقة بالأمن والسلامة وأخذاً بعين الاعتبار البعد الإنساني والإطار القانوني الملانم من أجل حماية البيئة من المواد السامة ومن تلوث الأرض والحد من ضجيج الطائرات. كما يتوخى هذا المشروع :

- إحداث هيئة مختصة في المهام المتعلقة بالسلامة وأمن الطيران المدني وتقوية دور المديرية العامة للطيران المدني للقيام على أحسن وجه بمهام التخطيط والتقنين والتصديق ومراقبة التزامات المتدخلين وحق التدخل في حالة ملاحظة أي خلل أو مساس بمقتضيات الأمن والسلامة الجاري بها العمل؛

- استمرار المكتب الوطني للمطارات في الاضطلاع بكافة المهام والاختصاصات والصلاحيات المنصوص عليها في القانون المحدث له بما فيها تهيئة وتوسيع جميع المطارات الحالية ومواصلة استغلالها وتسليم الأذون بالنسبة للأنشطة التجارية؛

- تمكين السلطة الحكومية المكلفة بالطيران المدني من عقد شراكات في إطار عقود امتياز مبرمة بين الدولة والقطاع الخاص أو المكتب الوطني للمطارات لبناء المطارات الجديدة واستغلالها.

من أجل هذا يعالج مشروع هذا القانون على الخصوص :

- الطائرة: أداة ضرورية لهذا الاستغلال والتي ينبغي التحكم في سلامتها واستعمالها من أجل تأمين حماية الحياة البشرية أثناء الطيران؛

- المطار : مكان تحرك الطائرات حيث يتم استغلاله طبقاً للمواصفات التقنية التي توفر سلامة الملاحة الجوية ؛

- الملاحة الجوية المدنية ، التي يجب عقلنتها بحيث تتم في إطار شروط السلامة والأمن من أجل تلافي كل أخطار الملاحة الجوية؛

- حماية البيئة، سواء على مستوى الطائرة أو المطار والنفايات الصلبة والمياه العادمة والتلوث والضجيج المحدث بسبب نشاط الملاحة الجوية؛

- مستخدمو الملاحة الجوية سواء تعلق الأمر بمستخدمين تقنيين على الأرض أو مستخدمين القيادة والمقصورة والذين ينبغي أن يستجيبوا للشروط النظامية والطبية، من أجل الوفاء بالتزاماتهم ومسؤولياتهم والذين يستفيدون من تكوين ملانم يسمح لهم بالحصول على إجازات ومؤهلات أو كل شهادات الملاحة الجوية الأخرى؛

- التحريات التقنية حول حوادث ووقائع الطيران والتي يجب أن تتم طبقاً لكيفيات ومساطر لا تسمح فقط بالكشف عن أسباب الحادثة أو الواقعة وإنما كذلك وعلى الأخص توقع حوادث الطيران المدني المحتملة .

تلك هي غاية مشروع هذا القانون .

مشروع قانون

يتعلق بمدونة الطيران المدني

باب تمهيدي

أحكام عامة

المادة 1

يهدف هذا القانون إلى تحديد الإطار القانوني المطبق على الطائرات والمطارات والموانئ الجوية والارتفاعات الجوية وعلى الملاحة الجوية وحماية البيئة في مجال الملاحة الجوية وعلى مستخدمي الطيران والنقل الجوي وأنظمة تحديد المسؤولية ومنح التعويض للمستعملين وكذا على عمليات التحقيق في حوادث ووقائع الطيران.

المادة 2

يراد بما يلي في هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه :

1. مطار : كل مساحة محددة بالأرض أو على سطح الماء، مخصصة لاستعمال مجموعها أو بعضها لوصول الطائرات وإقلاعها وتحركها ومتوفرة، عند الاقتضاء، على مبان ومنشآت ومعدات لأغراض الملاحة الجوية .
2. ميناء جوي: يعتمد مصطلح ميناء جوي إذا كانت توجد بمطار، مبان ومنشآت ملحقة لأغراض النقل الجوي وخدمة الطائرات.
3. طائرة: أي آلة تستطيع البقاء في الجو بفضل ردود فعل الهواء، غير المنعكسة على سطح الأرض.
4. طائرة الدولة : كل طائرة مرصدة خصيصا لخدمة إدارة عامة ولاسيما الطائرات العسكرية أو طائرات الجمارك أو الشرطة وكذا الطائرات المدنية المستخدمة بصورة دائمة أو مؤقتة لخدمة مرفق عمومي.
5. حركة جوية : مجموع الطائرات المحلقة والطائرات المتحركة في فضاء المناورات بالمطار .
6. خدمات الملاحة الجوية: كل نشاط من شأنه ضمان سلامة الملاحة الجوية وفعاليتها ولاسيما الحركة الجوية والاتصال والحراسة والأرصاد الجوية الخاصة بالملاحة الجوية والمعلومات المتعلقة بالملاحة الجوية وكذا البحث والإنقاذ.
7. خدمات النقل الجوي المنتظمة: خدمات النقل الجوي التي تؤمن، بواسطة سلسلة من الرحلات الجوية المتاحة للعموم، النقل بين مطارين أو أكثر محددة سلفا وفق مسارات ومواقيت معينة من قبل ومعلنة ومتاحة للعموم بتواتر وانتظام يمكن معهما أن تشكل الرحلات المذكورة مجموعة منسقة.
8. خدمات النقل الجوي غير المنتظمة: خدمات النقل الجوي التي لا تتوفر فيها جميع المميزات الواردة في النقطة 7 أعلاه.
9. خدمات النقل الجوي الدولية: خدمات النقل الجوي المنتظمة أو غير المنتظمة التي تقوم بها طائرات تسلك المجال الجوي لدولتين أو أكثر.
10. خدمات النقل الجوي الداخلية: خدمات النقل الجوي التي تقوم بها طائرات تربط بين مطارين أو أكثر من التراب الوطني ولا تسلك إلا المجال الجوي بالمغرب.
11. نقل جوي: كل عملية تهدف إلى نقل الركاب أو البضائع أو البريد، بواسطة طائرة وبعوض من نقطة انطلاق إلى نقطة وصول.
12. نقل جوي تجاري: كل نقل جوي يتم مقابل أجر أو بموجب عقد إيجار.
13. عمل جوي: كل نشاط جوي تقوم به طائرة تستعمل لخدمات متخصصة لاسيما منها الزراعة والبناء والتصوير والمسح المقاري والرصد والحراسة والتفتيش عن المعادن واستغلالها وعمليات البحث والإنقاذ والإشهار الجوي.

14. إذن الاستغلال : إذن تسلمه الدولة أو المكتب الوطني للمطارات أو صاحب امتياز استغلال المطار، حسب الحالة، لأشخاص ذاتيين أو معنويين خاضعين للقانون العام أو الخاص بقصد استغلال الأنشطة و الخدمات المقدمة للمسافرين أو للطائرات داخل المطارات أو هما معا ، لمدة محددة.

15. عقد الامتياز : عقد بين الإدارة و المكتب الوطني للمطارات أو بين الإدارة و شخص معنوي خاضع للقانون العام أو الخاص، يكون لمدة محددة ، يقوم بموجبه ممنوح الامتياز ، تحت إشراف الإدارة:

- باستغلال الميناء الجوي المفتوح للحركة الجوية العامة أو جزء منه أو إحدى منشأته؛
- تصميم وتمويل كلي أو جزئي للميناء الجوي المفتوح للحركة الجوية العامة وبنائه واستغلاله
- إعادة توظيف الميناء الجوي المفتوح للحركة الجوية العامة و/أو صيانتته و/أو استغلاله ؛
- إحداث المطار الخاص أو استغلاله أو هما معا.

16. السلطة الإدارية : يشمل هذا المصطلح كذلك عبارة "السلطة الوطنية المكلفة بالمراقبة" الواردة بهذا القانون .

المادة 3

يطبق هذا القانون، ما لم توجد هناك أحكام مخالفة، على جميع الطائرات و المطارات و الموانئ الجوية و على مالكي الطائرات و مستغليها و النقل الجوي و بصفة عامة على كل شخص يزاول نشاطا له علاقة بالطيران المدني.

و يطبق كذلك على طائرات الدولة عند قيامها برحلات تماثل، من ناحية الحركة الجوية، رحلات الطائرات المدنية.

غير أن طائرات الدولة لا تخضع إلا للقواعد المتعلقة، حسب الحالة، بمسؤولية المالك أو المستغل.

القسم الأول

الباب الأول

تسجيل الطائرات و التعرف عليها

الفرع الأول

تسجيل الطائرات

المادة 4

تخضع الطائرات المتوافرة فيها الشروط المنصوص عليها بعده للتسجيل و التنفيذ في دفتر تسجيل الطائرات المغربية المسمى بعده " دفتر التسجيل " تمسكه الإدارة لهذا الغرض، عندما يتعلق الأمر بما يلي :

1. طائرات الدولة المغربية، باستثناء الطائرات العسكرية.

2. الطائرات المدنية التي توجد في ملكية :

أ) أشخاص ذاتيين مغاربة أو أجانب مقيمين بالمغرب.

ب) أشخاص معنويين خاضعين للقانون المغربي.

ج) أشخاص ذاتيين أو معنويين أجانب :

- إذا كان نشاطهم الرئيسي مقتصرًا على كراء الطائرات أو تمويلها على سبيل الكراء أو هما معا ؛

- إذا أبرموا عقودا مع أحد الأشخاص المشار إليهم أعلاه؛

- وكان لهم بالمغرب تمثيلية أو موطن معين.

وتفيد في دفتر التسجيل بصفة استثنائية الطائرات المملوكة لأشخاص ذاتيين أو معنويين لا يستوفون الشروط المشار إليها

أعلاه حين تكون الطائرات المذكورة معدة لاستعمالها من قبل مستغل مغربي مع مطار قيد الطائرة بالمغرب.

المادة 5

يشترط لتقييد طائرة في دفتر التسجيل الحصول من الإدارة، حسب الحالة، إما على شهادة الصلاحية للملاحة لأجل تقييد نهائي أو على الإذن بالتحليق الخاص لأجل تقييد مؤقت المنصوص عليهما بالتتابع في المادتين 18 و 21 من هذا القانون. غير أن إدراج الإذن بالتحليق الخاص في دفتر التسجيل يعتبر مؤقتاً ولا يمكن أن يتجاوز أجلاً يحدد بنص تنظيمي.

المادة 6

يتم التقييد في دفتر التسجيل بناء على طلب من مالك الطائرة أو وكيله وفق الكيفيات والإجراءات المحددة بنص تنظيمي. غير أن الطائرة المسجلة بالخارج لا يجوز تقييدها في الدفتر إلا بعد إثبات الشطب عليها من الدفتر الأجنبي الذي قيدت فيه آخر مرة.

المادة 7

يتضمن دفتر التسجيل عن كل طائرة مقيدة فيه البيانات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 8

يعتبر تقييد الطائرة في دفتر التسجيل بمثابة سند ملكية وتسلم شهادة تسجيل تتضمن البيانات الواردة في الدفتر السالف الذكر إلى مالك الطائرة المعني أو إلى وكيله.

ويجب أن توجد الشهادة المذكورة دائماً على متن الطائرة المسلمة عنها عند قيامها بالخدمة.

المادة 9

كل نقل ملكية طائرة بعقد بين أحياء أو على إثر وفاة وكل حكم ناقل أو منشئ أو مقر لملكية وكل تأسيس لرهن أو تجديده أو شطبه وكل عقد إيجار وكذا كل محضر حجز تحفظي أو حجز تنفيذي لا يكون له أي أثر على الغير إلا بتقييده في دفتر التسجيل.

المادة 10

يفتح دفتر التسجيل في وجه العموم ويجوز لأي شخص، مع مراعاة احترام البيانات السرية إن وجدت، الحصول على نسخة منه مشهود بمطابقتها للأصل وفق الإجراءات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 11

يمكن أن يشطب على كل طائرة من دفتر التسجيل إما بطلب من مالكيها بعد إرجاع شهادة التسجيل المطابقة أو تلقائياً من لدن الإدارة إذا :

أ - لم تبق متوافرة فيها شروط التسجيل الأولي المنصوص عليها في المادة 4 أعلاه ؛

ب - تحطمت الطائرة تحطماً كاملاً أو اعتبرت في حكم المفقودة بعد مرور ثلاثة أشهر بعد تاريخ آخر المعلومات الواردة عنها.

غير أنه لا يجوز أي شطب على طائرة لها حقوق مقيدة إلا بعد الحصول على رفع اليد المسبق عن الحقوق المذكورة. وتقوم الإدارة برفع اليد المذكور بناء على حكم قضائي أو بموافقة المستحقة لهم للديون المعنية.

وتسلم شهادة الشطب إلى مالك الطائرة المشطب عليها وإلى كل شخص معني يقدم طلباً بذلك.

المادة 12

لا يجوز أن تسجل في دولة أخرى أي طائرة مدرجة في دفتر التسجيل ما لم يحصل مالكيها على شهادة تثبت شطبها من الدفتر المذكور.

الفرع الثاني

علامات التعرف على الطائرات

المادة 13

تعتبر كل طائرة مسجلة وفقا لأحكام هذا الباب حاملة للجنسية المغربية.

وتفقد هذه الجنسية عند انتفاء أحد الشروط المنصوص عليها في المادة 4 أعلاه أو إذا قام مالكها بتسجيلها في بلد أجنبي. يجب أن تحمل كل طائرة علامات ظاهرة تتعلق بالجنسية والتسجيل يتم تحديد مضمونها وأبعادها وحروف كتابها وشروط وكيفيات إثباتها بنص تنظيمي وذلك وفقا لمقتضيات الأنظمة الدولية المعمول بها في هذا المجال.

المادة 14

يجب أن تحمل كل طائرة، لكي تتمكن من التحليق، العلامات البارزة لجنسيتها وتسجيلها المبينة في شهادة تسجيلها.

المادة 15

يمكن أن يفيد على الطائرة اسمها أو اسم وشعار مالكها بشرط ألا يحول موضعها وبعدها ونوع الحروف والرموز وألوانها دون التعرف بسهولة على علامات الجنسية والتسجيل وألا تحدث التباسا مع العلامات المذكورة. لا يجوز أن يظهر على الوجه الخارجي للطائرة أي إشهار أو كتابات غير الكتابات المنصوص عليها في هذا الباب ما لم تمنح السلطة الإدارية المختصة إذنًا بذلك ووفق الكيفيات والإجراءات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 16

تحدد بنص تنظيمي الرسوم التي تحصلها الإدارة عن الإجراءات المتعلقة بتسجيل الطائرات وتسليم نسخ من سجلاتها والشطب عليها من دفتر التسجيل وكذا عن تقييد عقود نقل الملكية وعقود الإيجار وتأسيس الرهون وتجديدها وشطبها ومحاضر الحجز التحفظي والحجز التنفيذي.

الباب الثاني

صلاحية الطائرات للملاحة

الفرع الأول

الوثائق الواجب توفرها على متن الطائرات

المادة 17

يجب، دون الإخلال بتوفر أية وثيقة أخرى يكون وجودها على متن الطائرة مقررًا بهذه المدونة والنصوص المتخذة لتطبيقها والنصوص التنظيمية الدولية الجاري بها العمل في هذا المجال، أن تتوفر كل طائرة على متنها، عندما تقوم برحلة على الوثائق التالية:

- شهادة تسجيلها؛
- شهادة صلاحيتها للملاحة؛
- الإجازات أو سندات الملاحة الجوية الأخرى الخاصة بكل عضو من الطاقم؛
- سجل رحلات الطائرة؛
- رخصة قناة اللاسلكي بالطائرة، عند الاقتضاء؛
- قائمة اسمية تحدد نقط الركوب والنزول عندما يتعلق الأمر بنقل المسافرين؛
- وثائق النقل وقائمة الشحن عندما تقوم بنقل البضائع؛
- شهادة الحد من الأضرار.

المادة 18

لا يجوز لأية طائرة التحليق فوق التراب المغربي أو النزول به أو الإقلاع منه ما لم تتوفر فيها الشروط التالية :

- أن تحمل علامات الجنسية والتسجيل ؛
 - أن تكون صالحة للملاحة ؛
 - أن يقودها مستخدمون حاصلون على الإجازات والوثائق الصحيحة المطلوبة لممارسة المهام على متن الطائرة ؛
 - أن تنقيد بأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.
- غير أن للسلطة الإدارية المختصة، أن تعفي طائرة لمدة محددة من بعض الشروط الواردة أعلاه، عندما تقوم بتحليقات لاختبار الطائرات أو تجريبها أو تكون موجهة لمحطة تعهد أو فحص أو إصلاح.
- ويمنح الإعفاء المذكور وفق الكيفيات والإجراءات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 19

يمكن أن تعفى الطائرات المبينة بعده من التوفر على بعض الوثائق المشار إليها في المادة 17 أعلاه شريطة التقيد بالأحكام الخاصة المحددة بنص تنظيمي والمتعلقة عند الاقتضاء سواء بتصميم الأجهزة أو بشروط استخدامها أو بالكفاءات المطلوب توفرها في الأشخاص الذين يستعملونها :

- الطائرات المأسورة أو المقطورة بالأرض أو على سطح الماء ؛
- الطائرات التي تحلق دون وجود أي شخص على متنها ؛
- الطائرات ذات المقعد الواحد غير المجهزة بمحرك أو ذات محرك ضعيف المحددة من لدن الإدارة المختصة ؛
- المناطق؛
- المظلات؛
- الصواريخ.

المادة 20

تعتبر شهادات الصلاحية للملاحة وشهادات الحد من الأضرار والإجازات وشهادات الملاحة الجوية الأخرى الحائز عليها أعضاء الطاقم الذين تحمل الطائرة جنسيتهم صالحة للتحليق فوق التراب المغربي إذا تم الاعتراف بمعادلتها بموجب اتفاقية دولية أو بموجب أحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

الفرع الثاني

شهادات صلاحية الطائرات للملاحة

المادة 21

تثبت شهادة الصلاحية للملاحة، أهلية التحليق بالنسبة إلى الطائرة المسلمة عنها.

تسلم السلطة الإدارية المختصة شهادة الصلاحية المذكورة إلى طائرة يراد تسجيلها بالمغرب عندما:

- أ) يكون صاحب الطلب قد أثبت مطابقة هذه الطائرة لدى السلطة الإدارية المختصة:
 - _ إما لطرز سبق اعتماده ضمن الشروط المحددة في الباب السابق ؛
 - _ وإما للشروط التقنية للدولة الأجنبية التي كانت الطائرة تعمل بها، بشرط تقديم شهادة الصلاحية للملاحة الخاصة بالتصدير مسلمة من لدن الدولة المذكورة.
- ب) تكون السلطة الإدارية المختصة قد وافقت ، على إثر مراقبة تقنية نظامية من طرف عون تم تعيينه لهذا الغرض أو هيئة معتمدة ، على المطابقة المذكورة عملاً بأحكام أنظمة الصلاحية للملاحة المطبقة.

يمكن، في حالة عدم توفر شهادة الصلاحية للملاحة المذكورة، أن تسلم السلطة الإدارية المختصة أذن تحليق خاصة إلى طائرة عند قيامها بالتحليق لأول مرة أو من أجل الالتحاق بمحطة للتعهد أو الفحص وفق شروط محددة بنص تنظيمي.

المادة 22

تتضمن شهادة الصلاحية للملاحة المطابقة للنموذج المقرر بموجب نص تنظيمي، البيانات التالية : العلامات ووصف وفئة الطائرة والتاريخ الأقصى لنهاية صلاحية الشهادة المذكورة.

وتتوفر كل طائرة على كتيب للطيران ولوحات للإرشاد أو وثائق تشير إلى حدود التشغيل المصادق عليها التي تعتبر الطائرة ضمنها صالحة للملاحة طبقاً لأحكام نظام الصلاحية للملاحة المطبق وتتضمن التعليمات والمعلومات التكميلية الضرورية لسلامة الاستعمال.

المادة 23

يجب على السلطة الإدارية المختصة أن تقرر وقف صلاحية شهادة الصلاحية للملاحة أو تجديدها لمدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر تحدد في قرار الوقف ويراد بها تيسير استئناف العمل بصلاحية الطائرة للملاحة إذا أصبحت على إثر مراقبة تقنية نظامية :

- غير مستجيبة لأحكام نظام صلاحية الملاحة المطبق، أو
- مستغلة ضمن شروط غير مطابقة لما يقتضيه مفهوم نظام الملاحة المطبق، أو
- محل تغيير غير مصادق عليه، أو
- غير محتفظ بصلاحيتها للملاحة طبقاً لأحكام نظام الملاحة المطبق.

إذا انصرم الأجل المذكور، ولم تبق الشروط المطلوبة متوافرة، وجب سحب شهادة الصلاحية للملاحة.

وفي حالة استيفاء الشروط المطلوبة من جديد، يوضع على الفور حد لإجراء وقف صلاحية شهادة الصلاحية للملاحة ويعمل على تجديدها.

يبلغ قرار وقف شهادة الصلاحية للملاحة أو سحبها إلى المعني بالأمر وفق الإجراءات المحددة بنص تنظيمي.

غير أن للسلطة الإدارية المختصة أن تأذن أثناء وقف صلاحية الشهادة ومع مراعاة حدود التشغيل المقررة بالنسبة لسلامة الطائرة أو الأشخاص الموجودين على متنها، في تحليق الطائرة المذكورة إلى مكان استئناف العمل بصلاحيتها للملاحة وفي اختبارات التحليق المتتالية دون أن تقل الطائرة المذكورة ركاباً باستثناء الطاقم التقني الضروري.

المادة 24

إذا ألحق ضرر بطائرة ما، وكان من شأن الأضرار أن تجعل الطائرة غير قادرة على التحليق إلى أن يستأنف العمل بصلاحيتها للملاحة، جاز للسلطة الإدارية المختصة منع الطائرة المذكورة من استئناف تحليقها.

إذا كانت الطائرة تحمل جنسية أجنبية، وجب على السلطة الإدارية المختصة أن تبلغ ذلك على الفور إلى الدولة المسجلة بها مع إطلاعها على جميع المعلومات الضرورية لتمكينها من البت في التدابير الواجب اتخاذها.

إذا ارتأت دولة التسجيل أن الأضرار ليس من شأنها جعل الطائرة غير صالحة للملاحة، وجب الإذن للطائرة باستئناف تحليقها. غير أن لدولة التسجيل أن تقرر في حالات استثنائية تعيين حدود تشغيل خاصة قصد تمكين الطائرة من القيام برحلة غير تجارية إلى غاية مطار حيث يعنى بالعمل على استئناف صلاحيتها للملاحة. وتأذن السلطة الإدارية المختصة فيما بعد للطائرة بالقيام بالرحلة أو الرحلات ضمن الحدود المقررة في هذا الصدد.

المادة 25

تحدد بنص تنظيمي شروط وإجراءات المصادقة على طراز الطائرات والمصادقة على صلاحيتها للملاحة.

المادة 26

تحدد بنص تنظيمي مصاريف مراقبة الأهلية للتحليق من أجل منح شهادة الصلاحية للملاحة، قيد الصلاحية أو منح شهادة المحافظة على هذه الصلاحية للملاحة.

وبتحمل أصحاب الطائرات التي تمت مراقبتها هذه المصاريف.

المادة 27

لا تتحمل الدولة أي مسؤولية بخصوص الأضرار التي يحتمل أن تلحق بالطائرة أو ملحقاتها أثناء عمليات المراقبة. ويتعين على المالك أو مستغل الطائرة أن يؤمن ، إذا رغب في ذلك ، الطائرة ضد هذه الأضرار .

لا تتحمل الدولة أيضا أي مسؤولية بخصوص جميع الأضرار أو العيوب الناجمة عن المواد والمعدات المستعملة في صناعة الطائرة وتعهداتها وتغييرها وإصلاحها ، على إثر عملية المراقبة المنجزة ، ولو أن العون أو هيئة المراقبة لم تسجل أية ملاحظة.

الفرع الثالث

صنع الطائرات وإنتاجها وصيانتها

المادة 28

يجب أن يقوم بعملية صنع الطائرات وإنتاجها وصيانتها في المغرب أشخاص تعندهم الإدارة المختصة حسب المعايير التقنية والنماذج والشروط المحددة بنص تنظيمي.

المادة 29

يبقى كل صنع أو إنتاج لطائرة أو محرك أو مروحة أو قطع وتجهيزات للطائرة رهينا بالمصادقة عليه من لدن السلطة الإدارية المختصة وفق الشروط والإجراءات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 30

يجب على مفاولة إنتاج معنية بصنع طائرة أو منتج للملاحة الجوية سلمت شهادة الطراز الخاصة بها، أن تخبر بذلك السلطة الإدارية المختصة التي تحرص على أن تكون كل طائرة أو منتج للملاحة الجوية، بما في ذلك القطع المصنعة من لدن مفاولين من الباطن، مطابقة للملف التقني المصادق عليه.

المادة 31

تخضع المقاولات الحائزة على الاعتماد المشار إليه في المادة 26 أعلاه لمراقبة السلطة الإدارية المختصة الرامية بوجه خاص إلى التحقق من تقيدها بأحكام الاتفاقيات الدولية وأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه في ميادين موضوع الاعتماد.

ويجب على المقاولات المذكورة أن تسلّم لهذا الغرض أعوان المراقبة المنتدبين لهذه الغاية كافة الوثائق اللازمة لإنجاز مهمتهم وتمكينهم من ولوج المنشآت والتجهيزات ذات الصلة بالمراقبة المذكورة.

الباب الثالث

النظام القانوني للطائرات

الفرع الأول

ماهية الطائرات وخصائصها

المادة 32

الطائرات منقولات تخضع للقواعد القانونية العادية مع مراعاة القواعد الخاصة المنصوص عليها في هذا الباب.

تعتبر جزءا لا يتجزأ من الطائرة جميع التوابع الضرورية لاستغلالها.

المادة 33

تصنف الإدارة الطائرات في فئات حسب مميزاتها التقنية وتجهيزاتها ووسائل الاتصال بها والاستعمال المعدة له وفقا لأحكام الأنظمة الدولية الجاري بها العمل في هذا المجال.

المادة 34

يمكن أن يكون بيع الطائرة إراديا أو جبريا.

المادة 35

يجب أن يتم كل بيع إرادي لطائرة ما كتابة وأن يثبت بعقد رسمي أو عرفي.

يمكن أن يشمل البيع مجموع الطائرة أو كل حصة فيها في حالة تعدد الملاك سواء كانت الطائرة في مطار قيدها أو في رحلة.

المادة 36

يمكن لكل مالك حصة في طائرة أن يبيع حصته دون موافقة الشركاء الآخرين. غير أن بيع الحصة في الطائرة الذي يفضي إلى فقدان هذه الطائرة للجنسية المغربية يتطلب موافقة جميع الملاك الشركاء.

لا يجوز الإذن بالبيع الإرادي للطائرة بالمزاد العلني إلا بطلب من الملاك الذين يكونون جميعهم أغلبية حصص الملكية في الطائرة المذكورة ما لم يتفق على خلاف ذلك كتابة.

المادة 37

يترتب على الإشارة في عقد بيع طائرة إلى أن مجموع أو بعض الثمن يظل مستحقا لفائدة البائع، ما لم ينص على خلاف ذلك، تأسيس رهن لفائدته ضمانا للمبلغ الباقي في ذمة المشتري بشرط أن يطلب البائع تقييد الرهن المذكور وفقا لأحكام هذا الباب.

المادة 38

لا يحتج على الغير ببيع طائرة ما إلا بعد تقييده في دفتر التسجيل.

المادة 39

يمنع كل بيع إرادي لطائرة مرهونة إذا كان من شأنه أن يفقدها الجنسية المغربية. ويعتبر كل عقد حرر خرقا لهذا المنع باطلا ويعرض صاحبه إلى العقوبات المنصوص عليها في المواد من 357 إلى 359 من القانون الجنائي.

الفرع الثاني

الامتيازات على الطائرات

المادة 40

لا تضمن بامتياز على الطائرة أو تعويض تأمين مستحق في حالة فساد الطائرة أو فقدانها إلا الديون الوارد بيانها بعده :

أ – المصاريف القضائية المدفوعة لإتمام بيع الطائرة وتوزيع ثمنها لصالح جميع الدائنين.

ب – الأجر والديون التي تعتبر في حكمها المستحقة بموجب عقود عمل أعضاء طاقم الطائرة وكذا الاشتراكات المتعلقة

بها ؛

ج – أتاوى الموائى الجوية والملاحة الجوية ؛

د – الأجر المستحقة عن البحث عن الطائرة وإنقاذها ؛

هـ – المصاريف الضرورية المؤداة للمحافظة على الطائرة.

المادة 41

تتبع الامتيازات الطائرة أيا كان حائزها وتخضع لأسباب الانقضاء التالية :

1 - انقضاء الالتزام الأصلي ؛

2 - تخلي الدائن ؛

3 - مرور ثلاثة أشهر على الواقعة التي نشأت عنها الامتيازات ماعدا إذا سبق للدائن أن طلب قيد دينه في دفتر تسجيل الطائرة بعد أن حصل على اعتراف بالتراضي بالمبلغ المستحق أو أقام دعوى قضائية في هذا الشأن ؛

4 - بيع الطائرة عن طريق القضاء أو بالتراضي شريطة أن يتم تقييد نقل الملكية في دفتر التسجيل وأن ينشر إشعار بالبيان المقيد بالجريدة الرسمية مع الإشارة إلى اسم وموطن المشتري وألا يسبق تبليغ أي تعرض من الدائن إلى الموطن المعين من لدن المشتري المذكور وذلك داخل الشهرين المواليين للنشر المشار إليه أعلاه.

ويظل حق أفضلية الدائن قائما على ثمن البيع عن طريق القضاء أو بالتراضي ما لم يتم توزيع الثمن أو أداءه.

المادة 42

يمنح الامتياز في الديون المشار إليها في المادة 38 أعلاه حسب الترتيب الذي وردت به في المادة المذكورة.

توزع الديون من نفس الرتبة بالتناسب بين الدائنين في حالة عدم كفايتها.

غير أن الديون المنصوص عليها في البندين (د) و (هـ) من المادة 38 تؤدي حسب الترتيب العكسي لترتيب الوقائع التي نشأت عنها.

المادة 43

ترتب الامتيازات غير الامتيازات المنصوص عليها في المادة 38 أعلاه بعد الرهون التي تم تقييدها قبل نشوء الامتيازات المذكورة.

غير أنه لا يجوز في حالة بيع طائرة بالمغرب يشملها رهن في دولة طرف في الاتفاقية المتعلقة بالاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات، الموقعة بجنيف في 19 يونيو 1948 أن تمارس الحقوق الوارد ذكرها في المادة الأولى من الاتفاقية المذكورة والمتعلقة بالطائرة إلا مع مراعاة الحقوق المعترف بها لمصابين بأضرار على الأرض بموجب المادة VII - 5 من الاتفاقية المذكورة.

الفرع الثالث

الرهون على الطائرات

المادة 44

يمكن رهن الطائرات المسجلة ولا يجوز رهنها إلا باتفاق الأطراف.

المادة 45

يجب أن يحرر الرهن كتابة تحت طائلة البطلان ويمكن أن يكون في شكل عقد رسمي أو عرفي.

ويجب أن يشار في العقد إلى كل عنصر من العناصر التي يشملها الرهن. ويمكن أن يكون العقد لأمر، وفي هذه الحالة يترتب على تظهيره نقل حق الدائن المرتهن.

المادة 46

لا يجوز رهن الطائرة إلا من قبل مالكيها أو وكيله المسند إليه تفويض خاص لهذا الغرض.

لا يجوز رهن الطائرة المملوكة لعدة أشخاص إلا بموافقة أغلبية أصحاب الحقوق في الطائرة.

المادة 47

يمكن أن يشمل الرهن في عقد واحد مجموع أو بعض الأسطول الجوي الذي يوجد في حوزة مالك واحد بشرط الإشارة إلى كل طائرة على أفراد في العقد المذكور.

المادة 48

يشمل الرهن الخلية والمحركات والمراوح والأجهزة التي توجد على متن الطائرة وكل القطع المخصصة بصفة دائمة لخدمة الطائرة إذا كانت في ملكية مالك الطائرة سواء كانت هذه القطع لاصقة بالطائرة أو منفصلة عنها بشكل مؤقت.

يمكن أن يمتد الرهن أيضا بصفة تبعية إلى قطع الغيار المطابقة لطراز الطائرة أو الطائرات المرهونة بشرط أن يشار إلى كل قطعة على أفراد.

وفي هذه الحالة، يجب إيداع قطع الغيار المذكورة في موضع أو عدة مواضع تكون محل إشهار. وإذا تم استعمالها في الطائرات المخصصة لها وجب تعويضها على الفور. ويجب إخبار الدائن بهذا الاستعمال.

المادة 49

تشمل قطع الغيار المشار إليها في المادة 46 أعلاه، جميع الأجزاء التي تتكون منها الطائرات من محركات ومراوح وأجهزة راديو وأدوات وتجهيزات وأثاث وأجزاء هذه العناصر المختلفة وبصفة عامة جميع الأشياء كيفما كانت طبيعتها المحتفظ بها لتعويض القطع التي تتألف منها الطائرة مع مراعاة الإشارة إلى كل واحدة منها على أفراد.

يجب إطلاع الأعيان بوجه صحيح عن طريق إشهار ملائم بالملصقات في عين المكان على طبيعة ونطاق الحقوق المشمولة به القطع المذكورة والإشارة إلى السجل الذي قيد فيه الرهن، وكذا اسم وعنوان المستفيد منه.

يلحق بالوثيقة المقيدة جرد يبين طبيعة القطع المذكورة وعددها.

المادة 50

لا يمتد الرهن إلى الإيجار أو إلى أفساط وإعانات الدولة ولا إلى التعويض عن المسؤولية والتأمين.

المادة 51

يمكن تأسيس الرهن على طائرة في طور الصنع.

غير أن هذا الرهن لا يمكن قبوله إلا إذا تم التصريح مسبقا بالطائرة، وفق الكيفيات والإجراءات التنظيمية، إلى السلطة الإدارية المكلفة بتسجيلها والتي تسلم وصلا بذلك.

المادة 52

يتم الإعلان عن كل رهن بتقييده في دفتر التسجيل المشار إليه في المادة 4 أعلاه. ولا يكون له أثر إزاء الأعيان إلا ابتداء من تاريخ التقييد المذكور.

يجب كذلك أن يشار إلى الشطب على الرهن وكذا إلى كل تغيير يطرأ عليه، سواء باتفاقية بين الأطراف أو بناء على حكم قضائي، في نفس الدفتر لكي يكون له أثر إزاء الأعيان.

المادة 53

إذا شمل رهنان أو أكثر نفس الطائرة أو الطائرات، وجب تحديد رتبة الرهن استنادا إلى تواريخ التقييد.

تكون للرهون المقيدة في اليوم الواحد الرتبة نفسها بالرغم من اختلاف ساعات التقييد.

المادة 54

يضمن تقييد الرهن، بنفس رتبة أصل الدين، ثلاث سنوات من الفوائد زيادة على السنة الجارية. ويحفظ الرهن لمدة عشر سنوات ابتداء من يوم تاريخه. وينتهي أثره إذا لم يتم تجديد التقييد قبل انقضاء الأجل المذكور.

المادة 55

يشطب على التقييدات الرهنية بعد الإطلاع على عقد رسمي أو عرفي يتضمن موافقة الدائن أو الدائنين على الشطب أو بناء على رفع يد موقع عليه من لدن الدائن المرتهن بموجب حكم اكتسب قوة الشيء المقضي به.

المادة 56

في حالة فقدان طائرة أو فسادها، يحل الدائن المرتهن، فيما يخص مبلغ دينه، محل المؤمن له في حق التعويض المستحق لفائدة المؤمن ما عدا في حالة اتفاق مخالف.

يجب أن يطلب المؤمن، قبل القيام بأي أداء، الحصول على قائمة بالتقييدات الرهنية. ولا يكون أي أداء مبرراً للذمة إذا أنجز خرقاً لحقوق الدائنين الواردة أسماؤهم في القائمة المذكورة.

المادة 57

يجب أن تسلم السلطة الإدارية المختصة قائمة بالتقييدات الرهنية أو شهادة بعدم وجود أي رهن إلى كل من يطلب ذلك.

المادة 58

تحدد بنص تنظيمي كفاءات وإجراءات تقييد الرهون وتجديدها والشطب عليها والاحتفاظ بها وكذا تسليم القوائم والشهادات المنصوص عليها في المادة 55 أعلاه.

المادة 59

يتبع الدائنون الطائرة التي لهم رهن مقيد عليها أياً كان حائزها قصد ترتيبهم وأداء دينهم حسب ترتيب تقييدهم وبعد للدائنين الممتازين المشار إليهم في المادة 38 أعلاه.

المادة 60

لا يجوز إذا كان الرهن لا يشمل إلا حصة في الطائرة، للدائن أن يحجز ويبيع إلا الحصة المخصصة له. غير أن للدائن، إذا كان الرهن يشمل أكثر من نصف الحصة من الطائرة أن يعمل بعد الحجز على بيع الطائرة المذكورة كاملة بشرط أن يدعو إلى عملية البيع الملاك الشركاء الآخرين.

المادة 61

تظل قائمة بعد القسمة أو البيع بالمزاد الرهون المقبولة على وجه الشياح من لدن مالك أو عدة ملاك شركاء على حصة من الطائرة في جميع حالات الملكية المشتركة.

غير أن حق الدائنين الذين ليس لهم رهن إلا على حصة في الطائرة يظل منحصراً في حق الأفضلية على جزء الثمن المطابق للحصة المرهونة في حالة بيع جبري وفقاً لأحكام هذا القسم.

المادة 62

يجب على من يشتري طائرة أو حصة في طائرة مرهونة ويريد أن يؤمن نفسه من المتابعات المأنون بها بموجب المادة 68 أدناه، أن يوجه إلى جميع الدائنين المقيدون في دفتر التسجيل، وفق الكفاءات والإجراءات المحددة بنص تنظيمي، مستخرجاً من سنده مع الإشارة على الخصوص إلى تاريخ وطبيعة العقد وهوية البائع وعناصر التعرف على الطائرة وثمنها والتكاليف الداخلة فيه وكذا تاريخ التقييدات الرهنية وهوية الدائنين ومبلغ الديون المقيدة.

يجب أن يصرح المشتري المذكور في نفس العقد باستعداده للوفاء في الحين بالديون الرهنية في حدود الثمن دون التمييز بين الديون الحال أجلها أو غير الحال أجلها.

الباب الرابع

حجز الطائرات وبيعها الجبري

الفرع الأول

حجز الطائرات

المادة 63

لا يجوز حجز طائرة مغربية أو أجنبية فوق التراب المغربي إلا بإذن من رئيس المحكمة الابتدائية المطلوب الحجز في دائرة نفوذها.

ويمكن أن يكون الإذن المذكور رهينا بشرط تقديم كفالة أو ضمانة أخرى صحيحة من لدن المدعي إذا لم يكن له، في تاريخ الحجز، موطن بالمغرب.

يحدد في الأمر الصادر بالإذن الأجل الذي يجب فيه على المدعي إقامة دعواه أمام القاضي المختص. ولا يمكن أن يتعدى الأجل المذكور شهرا واحدا. وإذا لم تتم إقامة الدعوى في الأجل المحدد، اعتبر الحجز التحفظي الموقع باطلا وكان لم يكن ووجب الإبراء من الكفالة المقدمة عند الاقتضاء.

يمكن المطالبة بمسؤولية المدعي عن الضرر الحاصل على إثر حجز الطائرة أو عن مصاريف الكفالة أو الضمانة المقدمة من أجل تحرير الطائرة أو منع الحجز، أمام المحكمة الابتدائية المطلوب الحجز في دائرة نفوذها.

يمكن للمدعي عليه، أن يتوجه إلى القاضي للحصول إن اقتضى الحال على رفع اليد عن الحجز المأذون فيه من لدنه.

المادة 64

يؤذن بالحجز التحفظي لطائرة مغربية أو أجنبية فوق التراب المغربي لصالح أصحاب الدين أو المفترض أنهم أصحاب دين مستحق على الطائرة.

غير أن الطائرات المغربية أو الأجنبية المخصصة لخدمة الدولة أو للنقل العام، لا يمكن أن تخضع للحجز التحفظي إلا في الحالات التالية :

- إذا كان الدين يتعلق بالمبالغ المستحقة على المالك بسبب شراء هذه الطائرات أو بسبب عقود التكوين أو الصيانة المتعلقة باستغلال الطائرات المذكورة ؛
- إذا لم يباشر أداء إتاوات المطار وإتاوات الجوية الأخرى المستحقة أو كان المبلغ المؤدى غير كاف ؛
- إذا لم يتم أداء الغرامات.

المادة 65

يبلغ كل حجز تحفظي إلى المدين وإلى مالك الطائرة عندما يكون المدين هو المستغل.

تقوم السلطة المسؤولة عن الحركة الجوية بناء على الأمر المسلم لها، بوقف الطائرة في الميناء الجوي الذي توجد به أو في أي ميناء جوي تقاد إليه بموجب الأمر المذكور إلى أن يتم رفع اليد عن الحجز.

المادة 66

لا يمس الحجز التحفظي بحقوق المالك ويتم وفقا للشروط والكيفيات المنصوص عليها في هذا الباب. ويتحمل المدين المصاريف المترتبة عن الحجز التحفظي.

المادة 67

يجب رفع الحجز التحفظي على الفور في حالة تسديد المبالغ المستحقة أو تقديم كفالة مناسبة وكافية.

المادة 68

عندما يتم حجز طائرة وتقديم كفالة أو ضمانة للحصول على رفع اليد عن الحجز أو من أجل تجنبه، لا يمكن اللجوء، بالنسبة لنفس الدين ونفس المدين إلى حجز جديد على نفس الطائرة ولا تمكن المطالبة بأية كفالة أو ضمانة جديدة.

المادة 69

يتحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي إذا حصل الدائن، من حيث الموضوع، على حكم بالإدانة على مدينه.

المادة 70

لا يمكن القيام بالحجز التنفيذي على طائرة إلا بعد مضي أربع وعشرين ساعة على تبليغ التنبيه الرسمي بالدفع إلى شخص مالك الطائرة أو إلى موطنه.

غير أن التنبيه المذكور يمكن أن يوجه مباشرة إلى وكيل مالك الطائرة إذا كان الدائن متمسكا بحق امتياز في الطائرة المذكورة.

المادة 71

يتضمن محضر الحجز التحفظي أو محضر تحويل الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي بيان الاسم الشخصي والعائلي للدائن المنجز الحجز لصالحه وموطنه والصفة التي يستند إليها والمبلغ الذي يطالب بتسديده وتعيين الموطن من لدن الدائن في المكان الموجود به مقر المحكمة الواجب القيام بالمتابعة على البيع لديها واسم المالك وطراز الطائرة ورقم تسجيلها.

يتضمن المحضر وصف تجهيزات الطائرة الأساسية وتوابعها.

وينص المحضر على تعيين حارس.

يبلغ محضر الحجز في الحال إلى السلطة المختصة من أجل توقيف الطائرة في الميناء الجوي الذي توجد به.

المادة 72

يجب على الدائن الحاجز أن يوجه داخل أجل خمسة أيام كاملة، إلى المالك نسخة من محضر الحجز وأن يستدعيه أمام المحكمة التابع لها مكان الحجز حيث يتابع البيع قصد التصريح ببيع الطائرة وتجهيزاتها وتوابعها المحجوزة.

إذا لم يوجد موطن مالك الطائرة بدائرة نفوذ المحكمة، ولم يكن له ممثل مفوض وجب توجيه التبليغات والاستدعاءات كما هو منصوص على ذلك في الفصلين 40 و 41 من قانون المسطرة المدنية.

المادة 73

بضمن محضر الحجز داخل أجل ثمانية أيام كاملة في دفتر التسجيل من لدن السلطة الإدارية المختصة.

تسلم السلطة الإدارية المختصة، داخل الثلاثة أيام الكاملة الموالية للتضمنين المذكور، بيانا بالتقييد. ويخبر الدائن الحاجز داخل الثمانية أيام الموالية للتسليم المذكور الدائنين المقيدون بالمواطن المعينة في تقييدهم وبالاستدعاء المنصوص عليه في المادة السابقة. ويضرب للدائنين، من أجل التدخل خمسة عشر يوما إذا رأوا فائدة في ذلك.

الفرع الثاني

بيع الطائرات الجبري

المادة 74

يجوز لكل دائن مقيد أن يطلب بيع الطائرة بالمزاد مع عرض رفع الثمن إلى العشر زيادة على ذلك وبتقديم كفالة من أجل تسديد الثمن والتكاليف.

يجب أن يوقع طلب البيع بالمزاد من لدن الدائن ويوجه إلى المشتري، داخل أجل خمسة أيام كاملة، ابتداء من تاريخ التبليغ مضافة إليه أجل بعد المسافة، عند الاقتضاء، ويتضمن هذا الطلب الاستدعاء أمام المحكمة المرفوعة إليها الدعوى للتمكن من الأمر بمباشرة البيع بالمزاد المطلوب.

يتم البيع بالمزاد بمسعى من الدائن الذي طلبه أو المشتري.

المادة 75

يصدر الأمر بالبيع عن المحكمة التابع لها مكان الحجز.

المادة 76

تحدد المحكمة، بحكم صادر عنها، الثمن الأساسي لافتتاح المزاد وشروط البيع وإذا لم يقدم أي عرض في اليوم المحدد للبيع، عينت المحكمة، بحكم اليوم الذي سيتم فيه البيع بالمزاد على أساس ثمن جديد يقل عن الأول وتتولى تحديده.

يتم البيع بعد الحجز، أمام كاتب الضبط، بعد مضي خمسة عشر يوماً على تعليق الإعلان وإدراجه في جريدة مخول لها نشر الإعلانات القانونية تصدر في دائرة نفوذ المحكمة، دون إخلال بأي نشر آخر قد تأمر به المحكمة المذكورة.

تعلق الإعلانات في الجهة الأكثر بروزاً من الطائفة المحجوزة وفي الباب الرئيسي للمحكمة التي سيباشر البيع أمامها وفي المكان الذي توجد به الطائفة وكذا في مكاتب السلطة الإدارية المختصة.

المادة 77

يجب أن تتضمن الإعلانات والملصقات ما يلي :

أ - إسم طالب البيع العائلي والشخصي ومهنته وموطنه ؛

ب - الصفات التي يتصرف بموجبها والمبلغ المستحق له وتعيينه للموطن في المكان الذي توجد به المحكمة وفي المكان الذي يجب أن تبقى فيه الطائفة المحجوزة ؛

ج - إسم مالك الطائفة المحجوزة العائلي والشخصي ومهنته وموطنه ؛

د - علامات تسجيل الطائفة وكذا المميزات المبيّنة في شهادة التسجيل والمكان الموجودة فيه الطائفة ؛

هـ - ثمن افتتاح المزاد وشروط البيع ؛

و - يوم المزاد وساعته ومكانه.

المادة 78

يلزم الراسي عليه المزاد بتسديد الثمن، دون مصاريف إلى صندوق المحكمة، داخل الثلاثة أيام التالية للمزاد وإلا تمت إعادة البيع على ذمة المشتري، ويجب عليه، داخل الخمسة أيام الموالية، تقديم عريضة إلى رئيس المحكمة قصد انتداب قاض يستدعي أمامه الدائنين، وذلك بتوجيه استدعاء يبلغ إلى المواطن المعينة من أجل التراضي حول توزيع الثمن.

المادة 79

لا يقبل أي إعلاء للمزاد بعد رسوه.

المادة 80

تؤدى قبل كل شيء المصاريف والنفقات المدفوعة أو المترتبة عن الحجز التحفظي وإجراءات التنفيذ والبيع اللاحق عن طريق الاقتطاع من حصيلة البيع. وتشمل المصاريف والنفقات المذكورة على الخصوص :

- النفقات المدفوعة من أجل المحافظة على الطائفة وتعهد الطاقم وكذا المبالغ المستحقة والمصاريف المدفوعة منذ تاريخ

الحجز التحفظي أو إجراء التنفيذ ؛

- المصاريف القضائية المستحقة للدولة والنفقات المدفوعة لصالح جميع الدائنين عن الطائفة للوصول إلى بيعها وتوزيع

ثمنها والحقوق والآتوى المستحقة منذ وقف الطائفة ؛

- النفقات التي تدفعها الإدارة لإزاحة الطائرة من أجل سلامة الملاحة الجوية أو حماية البيئة.

المادة 81

يوزع الباقي من حصيله البيع وفقا لأحكام المادتين 38 و 41 أعلاه بعد دفع المصاريف والنفقات المشار إليها في المادة 78 أعلاه.

بعد تسديد مستحقات جميع الدائنين، يدفع الباقي المحتمل من الحصيله المذكورة إلى المالك الذي يمكن أن يتصرف فيه بكامل الحرية.

يكون كل دائن تم ترتيبه في توزيع الدين دائنا فيما يخص الأصل والفوائد المقبولة والمصاريف.

المادة 82

إذا لم يتفق الدائنون على توزيع الثمن، حرر محضر بمطالبهم واعتراضاتهم. ويجب على كل دائن أن يقوم داخل أجل ثمانية أيام ابتداء من تاريخ تحرير المحضر المذكور بإيداع طلب بترتيب الدائنين في توزيع الدين، مرفق بمستندات الإثبات لدى كتابة ضبط المحكمة.

يستدعى الدائنون بطلب من محرك الدعوى للمثول أمام المحكمة المذكورة التي تبت تجاه الجميع بما في ذلك الدائنون المستفيدين من الامتياز.

يبلغ الحكم، داخل أجل ثلاثين يوما، إلى جميع الأطراف المعنية إما مباشرة بالنسبة للحاضرين وإما إلى مواطنهم المعين بالنسبة للمتخلفين. ولا يجوز التعرض على الحكم بعد صدوره. ويطلب الاستئناف وفقا للإجراءات والأجال المنصوص عليها في قانون المسطرة المدنية.

وتتضمن عريضة الاستئناف تكليفا بالحضور وبيان أوجه الاستئناف تحت طائلة البطلان.

يضع القاضي الذي سبق انتدابه القائمة النهائية للديون المرتبة فيما يخص الأصل والفائدة والمصاريف داخل الثمانية أيام الموالية لانقضاء أجل الاستئناف، وفي حالة استئناف، داخل الثمانية أيام من تبليغ قرار قاضي الاستئناف. وينتهي سريان الفوائد عن الديون المرتبة بمنفعة فيما يخص الطرف المحجوز عليه.

يجب ألا تؤخذ مصاريف المنازعات من الأموال الواجب توزيعها.

ويسلم كاتب الضبط بالمحكمة، بأمر من القاضي المنتدب، قوائم الترتيب التنفيذي ضد صندوق المحكمة المودع الثمن لديه.

ويؤذن في نفس الأمر بالشطب على تقييدات الدائنين غير المرتبين من دفتر التسجيل.

المادة 83

يتم الشطب على التقييدات المتعلقة بالطائرة بعد موافاة السلطة الإدارية المختصة بحكم المزاد والوصل المسلم من لدن كاتب الضبط بالمحكمة والمثبت فيه تسديد الثمن.

المادة 84

لا يترتب تحويل ملكية الطائرة إلا على المزاد المتبوع بتسديد المصاريف والنفقات والديون وإيداع الثمن.

يسقط المزاد بقوة القانون عن الطائرة جميع الامتيازات والرهون والديون الأخرى المستحقة باستثناء الديون التي تكفل بها المشتري بموافقة أصحابها.

ويضع حدا لمهام قائد الطائرة.

ولا يخول الراسي عليه المزاد حقوقا أكثر من الحقوق التي كانت للمالك المحجوز عليه.

ويؤدي، بقوة القانون، إلى رفع اليد عن وقف الطائرة.

المادة 85

تسلم بطلب من المالك شهادة تثبت أن الطائرة بيعت خالصة من أي رهن تضاف إليها الوثائق المشار إليها في المادة 19 أعلاه قصد التمكن من تسجيل جديد للطائرة المذكورة.

المادة 86

عندما يتم حجز طائرة مسجلة بدولة طرف في الاتفاقية المتعلقة بالاعتراف الدولي بحقوق الطائرات، الموقعة بروما بتاريخ 7 أكتوبر 1952 المتعلقة بالأضرار التي تلحقها بالغير على الأرض طائرات أجنبية أو كل اتفاقية أو بروتوكول غيرها أو يعوضها ويصادق عليها المغرب، لا يمكن اللجوء إلى أي بيع جبري إذا لم تتم تأدية الحقوق ذات الأفضلية على حقوق الدائن الحاجز من ثمن البيع أو لم يتكفل بها المشتري.

غير أن أحكام الفقرة السابقة لا يحتج بها على المصابين أو ذوي حقوقهم الذين حجزوا الطائرة المتسببة في الضرر أو أية طائرة أخرى توجد في حوزة نفس المالك، إذا ألحقت طائرة مرهونة ضررا للأغيار على سطح الأرض فوق التراب المغربي.

الباب الخامس

مسؤولية مستغل الطائرات

المادة 87

يعتبر مستغل الطائرة مسؤولا عن الأضرار التي تتسبب فيها تحركات الطائرة أو الأشياء التي تنفصل عنها بالنسبة إلى الأشخاص والممتلكات الواقعة على سطح الأرض.

يراد بالمستغل الشخص الذاتي أو المعنوي الذي خول بطريقة مباشرة أو غير مباشرة الحق في استعمال الطائرة مع الاحتفاظ لنفسه بالحق في قيادتها.

يعتبر المالك في حكم المستغل ويكون مسؤولا بهذه الصفة ما لم يثبت خلال المسطرة الرامية إلى تقييم مسؤوليته أن شخصا آخر هو المستغل وأن يتخذ ما تسمح به المسطرة من الإجراءات الملائمة لتوجيه الاتهام إلى الشخص المذكور.

لا يمكن التخفيف من مسؤولية المستغل أو استبعادها إلا بإثبات خطأ المصاب.

المادة 88

يتعين على مستغل الطائرة التي تقوم في المغرب بخدمة النقل الجوي المنصوص عليها في هذا القانون أو تحلق فوق التراب الوطني سواء كانت مسجلة بالمغرب أو بالخارج أن يبرم تأميناً أو أية ضمانات مالية أخرى تمكنه من تغطية مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالغير على الأرض.

المادة 89

تجري على شروط إثبات مسؤولية مستغل الطائرة وحدودها إزاء الأغيار على سطح الأرض أحكام الاتفاقية الموقعة بروما بتاريخ 7 أكتوبر 1952 المذكورة أعلاه وكل اتفاقية أو بروتوكول غيرها أو يعوضها ويصادق عليها المغرب. تطبق كذلك على الطائرات المسجلة بالمغرب حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية وكل اتفاقية غيرها أو تعوضها ويصادق عليها المغرب.

غير أن الحدود المنصوص عليها في الفقرة أعلاه لا تطبق إذا ثبت أن الضرر ناتج عن فعل أو إغفال من الناقل أو المستغل أو مأموريهما إما بنية إلحاق ضرر وإما تهوراً، وإدراكهم أنه من المحتمل أن ينتج عنه ضرر. وفيما يتعلق بالمأمورين، يجب أيضاً الإدلاء بما يثبت أن هؤلاء تصرفوا أثناء مزاوله مهامهم.

لا تطبق الحدود كذلك إذا استولى الشخص المسؤول على طائرة بطريقة غير مشروعة واستعملها بدون موافقة الشخص الذي له حق الإذن في هذا الاستعمال.

المادة 90

إذا لم يكن لمستغل بصفته مؤجر أو مستأجر طائرة حق الانفراد بالتصرف فيها لمدة تفوق أربعة عشر يوماً، فإن المالك أو المؤجر أو المستأجر يعتبرون مسؤولين على وجه التضامن مع المستغل عن الأضرار التي وقعت خلال هذه الفترة.

إذا حصل الضرر بفعل شخص استعمل طائرة دون موافقة المستغل، اعتبر هذا الأخير ما لم يثبت أنه بذل كل الجهود المطلوبة لتفادي هذا الاستعمال، مسؤولاً على وجه التضامن مع المستعمل غير الشرعي، مع إلزام كل واحد منهما بالشروط والحدود المنصوص عليها في هذا القانون.

في حالة اصطدام طائرتين أو عدة طائرات أثناء التحليق :

أ) إذا ثبت أن خطأ مستغل إحدى الطائرات أو مأموريه أثناء مزاوله مهامهم تسبب في إلحاق أضرار بطائرة أو بطائرات أخرى أو في تعطل هذه الطائرة أو الطائرات أو بإلحاق أضرار بالأشخاص أو البضائع التي توجد على متن هذه الطائرة أو الطائرات، اعتبر المستغل مسؤولاً عن كل هذه الأضرار.

ب) إذا نجمت الأضرار عن خطأ صادر عن مستغلي طائرتين أو عدة طائرات أو عن مأموريهم، اعتبر كل واحد منهم مسؤولاً عن الأضرار الأخرى التي تسببوا فيها باعتبار نسبة فداحة الخطأ الذي ارتكبه لكل واحد منهم ونتجت عنه الأضرار المذكورة.

المادة 91

يجوز للسلطة العمومية احتجاز كل طائرة مغربية أو أجنبية لا تستوفي الشروط الواردة في هذا القسم للقيام بالحركة الجوية أو التي ارتكب ربانها إحدى المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون.

القسم الثاني

المطارات والموانئ الجوية

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 92

تتولى الإدارة التخطيط للمطارات وفقاً لأهداف السياسة الوطنية لتنمية الطيران المدني وللنصوص التنظيمية المتعلقة بتصميم المطارات واستغلالها.

وتحدد من بين المطارات المفتوحة للحركة الجوية العامة، المطارات الدولية التي تقام فيها، بصفة دائمة أو مؤقتة ووفق شروط معينة مصالح الهجرة والشرطة والجمارك والصحة والحجر وكذا مصالح البيطرة وصحة النباتات.

وتقوم الإدارة بإعداد وتطبيق برنامج وطني لأمن الطيران المدني يراد به تنظيم المرافق المكلفة أو المعنية بالأمن المذكور كما تحدد التزاماتها وكذا التدابير المتعين عليها اتخاذها في هذا المجال والإجراءات الواجب اتباعها والوسائل المراد استخدامها.

المادة 93

يجوز للإدارة أن تقيم وفقاً للنصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا الشأن مناطق حرة داخل المطارات الدولية المفتوحة أمام الحركة الجوية العامة.

المادة 94

تحدث المطارات من طرف الدولة و تسمى مطارات مدنية تابعة للدولة، ويمكن بناؤها وتديبرها واستغلالها عن طريق عقود امتياز تيرمها السلطة الحكومية المكلفة بالطيران المدني مع المكتب الوطني للمطارات أو شخص ذاتي أو معنوي خاضع للقانون العام أو الخاص.

المادة 95

يعد بالنسبة إلى كل مطار مخطط للتهيئة الداخلية من طرف المكتب الوطني للمطارات أو صاحب الامتياز باستغلال المطار ، حسب الحالة، وتصادق الإدارة على المخطط بعد إعداده.

يتضمن هذا المخطط بوجه خاص بيان المميزات الرئيسية للمطار وتوسعته القصوى وكذا تحديد المناطق بحسب الاستعمالات الرئيسية لهذا المطار.

يخضع تصميم الموانئ الجوية وإنجازها والشروط التقنية لاستغلالها لأحكام تحدد بنص تنظيمي.

المادة 96

يشمل تدبير المطارات :

- 1- صيانة وإصلاح وتكييف البنيات التحتية والبنيات الفوقية والمدرجات وأنظمة التشوير والمساعدة على الملاحة الجوية داخل المطارات؛
- 2- صيانة وإصلاح وتديبر واستغلال شبكات الطرق والماء والكهرباء والتطهير؛
- 3- تنفيذ الامتيازات ومنح أذونات استغلال الخدمات المطارية وتقديم خدمات المساعدة على الأرض، وفقا لأحكام هذا القانون والنصوص التطبيقية الصادرة لتنفيذه؛
- 4- منح رخص الاحتلال المؤقت للملك العمومي وفقا للنصوص التشريعية الجاري بها العمل.

الباب الثاني

نظام الإذن باستغلال الأنشطة

والخدمات المقدمة للمسافرين و للطائرات

المادة 97

يخضع لنظام الإذن استغلال الأنشطة و الخدمات المقدمة للمسافرين أو للطائرات أو هما معا والمحددة بنص تنظيمي. يسلم الإذن على إثر إعلان عن المنافسة.

غير أنه، يمكن اللجوء إلى مسطرة للإسناد المباشر :

- إذا كان نشاط الميناء الجوي سيزاول لحساب طالب الإذن أو
- إذا لم يتم اقتراح أو قبول أي عرض .

المادة 98

يمنح الإذن إلى المكتب الوطني للمطارات أو صاحب الامتياز باستغلال المطار ، حسب الحالة، وإلى كل شخص معنوي خاضع للقانون العام أو الخاص الذي يتعهد باحترام الشروط العامة للاستغلال وبنود دفتر تحملات تصادق عليه الإدارة ينص خصوصا على ما يلي :

- موضوع الإذن وتحديد المنطقة التي تشملها وكذا أجزاء الملك العمومي لضرورة لاستغلال الإنشاءات أو الأنشطة المرخص له بها ؛
- المؤهلات المهنية والتقنية الدنيا وكذا الضمانات المالية المطلوبة من المستفيد من الإذن؛

- مدة صلاحية الإذن ؛
 - عقد أو عقود التأمين الواجب على المستغل إبرامها لتأمين مسؤوليته على الأضرار التي قد يلحقها بالغير ؛
 - الأتاوى الواجب أداؤها عن الرخصة وطرق احتسابها وكيفيات تسديدها ؛
 - احترام مبدأ المساواة في معاملة المرتفقين ؛
 - كيفية أداء الأجر عن الخدمات المقدمة من قبل المستفيد من الإذن.
- يكون الإذن اسميا ولا يجوز تفويته أو تحويله. ويصبح الإذن لاغيا إذا لم يشرع المستفيد منه، داخل أجل أقصاه سنة واحدة من تاريخ تسليمه، في تحقيق الغرض الذي سلم الإذن من أجله.

المادة 99

يحدد إذن الاستغلال على الخصوص :

- مدة الإذن التي لا يمكن أن تتجاوز 20 سنة قابلة للتجديد ؛
- تاريخ انطلاق الاستغلال ؛
- شروط الاستغلال ؛

المادة 100

يمنح الإذن مع مراعاة حقوق الغير. ويمكن أن يخول للمستفيد حق الاحتلال المؤقت لأجزاء الملك العمومي الضرورية لاستغلال الإنشاءات أو الأنشطة المأذون له بها بتفويض من الدولة وطبقا للمقتضيات القانونية المتعلقة بالاحتلال المؤقت للملك العمومي.

يسحب الإذن في أي وقت وبدون تعويض ، إذا :

- 1 - لم تحترم الشروط التي يتضمنها ؛
 - 2 - لم يشرع المستفيد من الإذن في مزاولة النشاط المأذون له به في الأجل المحددة ؛
 - 3 - لم يعد المستفيد من الإذن متوفرا على الشروط المطلوبة لمزاولة نشاطه ، ولم يرقم بتسوية وضعيته؛
 - 4 - لم تؤد الأتاوى الواجب أداؤها في الأجل المحددة ؛
 - 5 - توقف المستفيد من الإذن عن مزاولة نشاطه لمدة تفوق 6 أشهر ؛
 - 6 - تم التنازل عن الإذن أو تحويله بدون الموافقة المسبقة لصاحب امتياز تدبير المطار ؛
 - 7 - تعرض المستفيد من الإذن أو ممثله القانوني لإدانة قضائية لارتكابه مخالفات تسيء للنشاط الممارس أو لسمعة المطار؛
 - 8 - صدر حكم نهائي بالتصفية القضائية في حق المستفيد من الإذن.
- إذا لم يستجب المستفيد من الإذن، في الحالات المذكورة في البنود 1 و 2 و 3 و 4 و 5 أعلاه ، للإذار الكتابي الموجه له ، بالطرق القانونية للتبليغ ، داخل الأجل المحدد له في هذا الإذار والذي لا يمكن أن يقل عن شهر ، يمكن لصاحب الامتياز أن يجبره على أداء غرامة يحدد مبلغها في دفتر التحملات.
- إذا استمرت المخالفة شهرا بعد فرض الغرامة ، يتم رفعها إلى الضعف.
- إذا استمرت المخالفة شهرا بعد مضاعفة الغرامة تسحب الرخصة.
- غير أنه في حالة سحب الرخصة لأسباب أخرى غير تلك المنصوص عليها في هذه المادة ، يخول سحب الرخصة المستفيد الحق في تعويض إذا تكبد ضررا مباشرا من جراء هذا السحب.

الباب الثالث

نظام الامتياز

المادة 101

يخضع لنظام الامتياز :

- استغلال الميناء الجوي المفتوح للحركة الجوية العامة أو جزء منه أو إحدى منشأته؛

- تصميم وتمويل كلي أو جزئي للميناء الجوي المفتوح للحركة الجوية العامة وبنائه واستغلاله
- إعادة توظيف الميناء الجوي المفتوح للحركة الجوية العامة و/أو صيانته و/أو استغلاله ؛
- إحداث المطار الخاص أو استغلاله أو هما معا.
- يمنح الامتياز على إثر إعلان عن المنافسة. غير أنه، يمكن اللجوء إلى مسطرة للإسناد المباشر :
- إذا كان نشاط الميناء الجوي سيزاول لحساب طالب الامتياز أو
- إذا لم يتم اقتراح أو قبول أي عرض .

المادة 102

- يمنح الامتياز إلى كل شخص ذاتي أو معنوي يتعهد باحترام الشروط العامة وبنود دفتر تحملات ، صادقت عليه الإدارة ، ينص بوجه خاص على ما يلي :
- الغرض من الامتياز وتحديد المنطقة التي يشملها ؛
 - شروط وأجال إنجاز البنيات التحتية والبنيات الفوقية والتجهيزات والمنشآت إذا تعلق الأمر بامتياز بناء واستغلال ؛
 - مقتضيات وشروط تدبير المنشآت المذكورة والتجهيزات والبنيات التحتية والبنيات الفوقية واستغلالها واستعمالها وكذا شروط وكيفيات تعهدها وتكييفها ؛
 - وثيقة أو وثائق التأمين الواجب على المستفيد من الامتياز إبرامه لتأمين مسؤوليته عن الأضرار الملحقه بالغير ؛
 - مدة الامتياز ؛
 - أنواع الامتياز وطريقة حسابها وكيفيات تسديدها ؛
 - التحملات والالتزامات الخاصة بالمستفيد من الامتياز ؛
 - مبدأ احترام المساواة في معاملة المستعملين ؛
 - المؤهلات المهنية والتقنية الدنيا وكذا الضمانات المالية المفروضة على المستفيد من الامتياز ؛
 - كيفيات أداء الأجرة عن الخدمات المقدمة من قبل المستفيد من الامتياز ؛
 - عند الاقتضاء، طريقة حساب التعويض الواجب منحه للمستفيد من الامتياز في حالة إنهاء الامتياز لأسباب غير عدم التقيد ببنود اتفاقية الامتياز .

المادة 103

- تنص اتفاقية الامتياز بوجه خاص على ما يلي :
- الغرض من الامتياز ؛
 - محتوى الممتلكات الممنوح الامتياز فيها، وعند الاقتضاء، القواعد الجارية على الممتلكات المرجعة والممتلكات المشتراة عن طريق الاسترداد ؛
 - المدة التي لا يمكن أن تزيد عن ثلاثين (30) سنة قابلة للتتمديد لمدة إضافية لا تتجاوز عشرين (20) سنة ؛
 - التحملات والالتزامات المتعلقة بتعهد وتكليف البنيات التحتية والبنيات الفوقية والتجهيزات والمنشآت ؛
 - التقيد عند الاقتضاء بالشروط المفروضة لأسباب تتعلق بالدفاع الوطني والأمن العام ؛
 - شروط التجديد والتتمديد، عند الاقتضاء ؛
 - شروط الاسترداد والفسخ وسقوط الحق، إذا تطلب الأمر ذلك.

المادة 104

- دون الإخلال بالبنود الخاصة الواردة في اتفاقية الامتياز وفي دفتر التحملات يمكن للإدارة أن تقرر تلقائيا وبدون تعويض إسقاط الحق في الامتياز إذا:
- 1 - لم يشرع المستفيد من الامتياز في مزاولة النشاط المأذون له فيه داخل الأجل المحددة ولم يقم بذلك بعد انصرام أجل حدد له ؛

2 - لم يبق متوفرا على الشروط المطلوبة لمزاولة نشاطه؛

3 - توقف عن مزاولة نشاطه لمدة تفوق ستة أشهر؛

4 - تعرض هو أو ممثله القانوني لإدانة قضائية من أجل جنح تسمي إلى النشاط المزاول أو إلى سمعة الميناء الجوي ؛

5 - صدر في حقه حكم نهائي بالتصفية القضائية.

إذا لم يستجب صاحب الامتياز، في الحالات المشار إليها في البنود 1 و2 و3 أعلاه، للإعذار الموجه إليه بطرق التبليغ القانونية، داخل الأجل المحدد له فيه والذي لا يمكن أن يقل عن شهر، جاز للإدارة أن تجبره على أداء غرامة تتراوح بين عشرة آلاف (10.000) درهم ومائة ألف (100.000) درهم.

إذا استمرت المخالفة شهرا بعد فرض الغرامة، رفعت هذه الأخيرة إلى الضعف.

إذا استمرت المخالفة شهرا بعد مضاعفة الغرامة، أعلن عن سقوط الحق في الامتياز.

المادة 105

لا يمكن منح امتيازات الاستغلال داخل الميناء الجوي محل امتياز التدبير من قبل المستفيد من هذا التدبير إلا بعد موافقة الإدارة المختصة.

تمنح الموافقة المذكورة بعد الإطلاع على مشاريع اتفاقيات الامتياز التي يعرضها عليه المستفيد من الامتياز لهذا الغرض.

المادة 106

إذا كان من اللازم أن يحتل الميناء الجوي، لحاجيات نشاطه، منطقة تقع داخل الملك العمومي، ترتب على الامتياز المنصوص عليهما في المادة 99 أعلاه احتلال مؤقت للقطع الأرضية التابعة للملك العمومي الضرورية للنشاط المذكور، مع مراعاة الشروط المقررة في التشريع المتعلق بالاحتلال المؤقت للملك العمومي. ويمنح الإذن في الاحتلال المؤقت للملك العمومي لمدة تعادل المدة المنصوص عليها في اتفاقية الامتياز.

المادة 107

إذا كان الامتياز ينطوي على الاحتلال المؤقت للملك العمومي ، يتمتع المستفيد منه، طوال مدة الامتياز المذكور، وفي حدود الأحكام الواردة في هذا الباب، من حق السطحية على المنشآت والبناءات والتجهيزات الثابتة والمنشآت ذات الطابع العقاري التي ينجزها لأجل مزاولة نشاطه المرخص له به بمقتضى اتفاقية الامتياز ، ماعدا إذا نصت الاتفاقية المذكورة على خلاف ذلك.

لا يمكن رهن المنشآت والبناءات والتجهيزات الثابتة والمنشآت ذات الطابع العقاري المنصوص عليها في الامتياز إلا لضمان الاقتراضات المبرمة فقط من قبل المستفيد بغرض تمويلها أو إنجازها أو توسعتها.

غير أنه يجب أن يعرض سلفا كل عقد رهن على الإدارة المختصة للمصادقة عليه.

تنقضي الرهون على الحقوق والممتلكات المشار إليها أعلاه بانتهاء مدة الإذن أو مدة اتفاقية الامتياز على أبعد تقدير.

لا يمكن للدائنين العاديين، غير الذين نشأت ديونهم عن تنفيذ الأشغال المشار إليها في الفقرة الأولى أعلاه، ممارسة الإجراءات التحفظية أو الإجراءات التنفيذية الجبرية على الحقوق والممتلكات المشار إليها في الفقرة الأولى السالفة الذكر.

المادة 108

لا يمكن تفويت أو نقل حق السطحية المشار إليه في المادة 105 أعلاه والمنشآت والبناءات والتجهيزات الثابتة والمنشآت ذات الطابع العقاري المنصوص عليها في اتفاقية الامتياز في إطار اندماج شركات أو ضمها أو انفصالها، بالنسبة إلى المدة المتبقية من صلاحية الاتفاقية المذكورة بما في ذلك إنجاز الضمانات المتعلقة بهذه الحقوق والممتلكات، إلا لشخص معنوي بعد موافقة الإدارة.

غير أن عملية التفويت والنقل المذكورة يجب أن تتعلق لزوماً بمجموع الحقوق والممتلكات المنصوص عليها في اتفاقية الامتياز.

المادة 109

في حالة انتهاء الامتياز قبل التاريخ المحدد في الاتفاقية لأسباب غير عدم تقييد المستفيد منه بشروط الاتفاقية المذكورة، يحل الدائنون الناشئة ديونهم عن الرهون المنصوص عليها في الفقرة 2 من المادة 105 لأجل تحصيل ديونهم محل المستفيد من الامتياز في حدود التعويض المحدد في دفتر التحملات.

المادة 110

عندما يوضع حد للامتياز لعدم وفاء المستفيد من الامتياز بالتزاماته المترتبة عن اتفاقية الامتياز، يجب إشعار الدائنين الناشئة ديونهم عن الرهون المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 105 بالتدابير التي يعتزم منح الامتياز اتخاذها لتمكين الدائنين المذكورين عند الاقتضاء من اقتراح إحلال شخص آخر محل المستفيد من الامتياز الذي سقط حقه.

الباب الرابع

شروط الاستغلال

المادة 111

تفتح السلطة الإدارية المختصة كل مطار للاستغلال من أجل الحركة الجوية العامة إذا كان يستجيب للمواصفات التقنية المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

ويمكن إغلاقه من لدن نفس السلطة إذا لم يبق متوفرا على المواصفات المذكورة.

يمكن منع استغلال مطار أو جزء منه مؤقتا إذا دعت إلى ذلك أسباب تتعلق بالسلامة الجوية أو بالنظام العام.

يدرج المنع المذكور في نشرة معلومات تتعلق بالملاحة الجوية.

لا يمكن لأي أحد أن يستغل مطارا مدنيا يستقبل حركة تجارية دولية إذا لم يتوفر على شهادة السلامة لهذا المطار، تسلم من طرف السلطة الادارية المختصة.

تحدد كفاءات منح شهادة السلامة للمطار والتخلي عنها وكذا سحبها واسترجاعها بنص تنظيمي.

المادة 112

تشتمل المطارات المفتوحة للحركة الجوية العامة على منطقتين :

- منطقة عامة ؛

- ومنطقة أمن ذات ولوج منظم.

وتحدد المنطقتان المذكورتان في برنامج أمن الميناء الجوي الذي يعده مستغل المطار أو مديره وتصادق عليه الإدارة.

وتحدد بنص تنظيمي شروط الولوج والتحرك في منطقة الولوج المنظم.

عندما تتم ملاحظة عدم احترام المقترضات المنصوص عليها في برنامج أمن الميناء الجوي، يمكن للسلطة الإدارية المختصة أن تفرض إجراءات لتدارك الإخلالات الملاحظة وذلك على نفقة مستغل المطار أو مديره أو تقييد الاستغلال.

يجب التصديق على تجهيزات الأمن المحدثة بالمطارات من طرف السلطة الإدارية المختصة وتحدد كفاءات التصديق على هذه التجهيزات بنص تنظيمي.

المادة 113

يمكن فتح المطارات العسكرية للحركة الجوية العامة إذا تطلبت ذلك المصلحة العامة وذلك بعد استطلاع رأي إدارة الدفاع الوطني.

وتحدد كفاءات فتح المطارات المذكورة للاستغلال بنص تنظيمي.

المادة 114

يجوز للسلطة الإدارية المختصة أن تأذن تحت قيد بعض الشروط المبينة في الإذن، باستعمال أي موضع باعتباره مطارا من قبل بعض طرازات الطائرات أو بعض المصالح الجوية.
وتسمى المواضع المأذون فيها مطارات مدنية ذات الاستعمال المحدود.

المادة 115

لا يجوز لطائرة أن تنزل أو تطلع إلا من مطار مفتوح للحركة الجوية أو من مطار ذي استعمال محدود ما عدا في حالة قوة القاهرة أو عمليات إسعاف وإنقاذ.
غير أن للسلطة الإدارية المختصة أن تأذن مؤقتا باستعمال أرض أو موضع لنزول طائرة أو إقلاعها.

المادة 116

لا تقدم خدمات المناولة الأرضية التي تحدد قائمتها بنص تنظيمي داخل الموانئ الجوية إلا من قبل مقاولات معتمدة لهذا الغرض سواء للناقلين الجويين أو لحسابها الخاص .
وتسلم السلطة الإدارية المختصة الاعتماد إلى المقاولات التي تثبت توفرها على القدرات المالية والوسائل البشرية والتقنية والتنظيمية الضرورية للقيام بالخدمات المذكورة .
يمكن سحب الاعتماد المسلم إذا لم يبق أحد الشروط التي سلم على أساسها متوفرا .
تحدد إجراءات تسليم الاعتماد و سحبه بنص تنظيمي .

المادة 117

يقوم كل مستغل لمطار مفتوح للحركة الجوية العامة، وفق شروط محددة بنص تنظيمي، بعمليات الإنقاذ ومكافحة حرائق الطائرات وكذا الوقاية من خطر الحيوانات.

الباب الخامس

التزامات المستعملين

المادة 118

يقوم مالك الطائرة أو مستغلها بأمر من سلطة الموانئ الجوية المختصة بإزاحة كل طائرة تعرقل لأي سبب من الأسباب السير على مدرج أو شريط مدرج أو طريق للسير أو ساحة للمناورة أو أماكن إخلانها.

وإذا لم يسرع مالك الطائرة أو مستغلها في السعي للقيام بعمليات الإزاحة، اتخذت تلقائيا سلطة الميناء الجوي المختصة أو ممثلها المسؤول عن الحركة الجوية في المطار، جميع التدابير المفيدة لإخلاء المدرجات أو أشرطة المدرجات أو طرق السير أو ساحات المناورة وكذا أماكن إخلانها وذلك على نفقة ومسؤولية مالك الطائرة المعنية أو مستغلها.

وتتخذ نفس التدابير إذا لم يسرع مالك أو حارس عربة أو شيء أو حيوان يشكل عائقا، في السعي للقيام بعمليات الإزاحة. وفي هذه الحالة، تقوم سلطة الميناء الجوي المختصة بالعمل على الإزاحة على نفقة ومسؤولية المالك أو الحارس المذكور.

المادة 119

يمنع على كل شخص الولوج إلى المنطقة الأمنية ذات الولوج المنظم لمطار مفتوح للحركة الجوية أو في منشآت مطارية أو البقاء داخلها، دون الخضوع إلى المراقبات الأمنية للطيران المدني المنصوص عليها في النصوص التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل.

يجب أن تخضع كل مركبة مأنونة لها بالسير داخل نطاق المطار للمراقبة الأمنية الجاري بها العمل قبل السماح لها بالدخول إلى المنطقة الأمنية ذات الولوج المنظم.

القسم الثالث

ارتفاقات الملاحة الجوية

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 120

تحدث بجوار المطارات المفتوحة للحركة الجوية العامة ومنشآت وتجهيزات المساعدة على الملاحة الجوية ومنشآت السلامة والاتصالات الجوية وعلى طول الطرق الجوية ارتفاقات خاصة تسمى "ارتفاقات الملاحة الجوية" قصد ضمان سلامة الملاحة الجوية.

المادة 121

تشمل ارتفاقات الملاحة الجوية ما يلي :

- أ) ارتفاقات إخلاء تشتمل على منع إحداث عوائق قد تشكل خطراً على الملاحة الجوية أو على وجوب إزالتها ؛
 - ب) ارتفاقات راديو كهربائية تشتمل على منع إحداث عوائق قد تضر باشتغال الأجهزة المساعدة على الملاحة أو أنظمة السلامة المقامة لصالح الملاحة الجوية أو على وجوب إزالتها ؛
 - ج) ارتفاقات تصوية تشتمل على وجوب تزويد أو إتاحة تزويد بعض العوائق أو المواضع بأنظمة مرئية أو راديوكهربائية معدة لإعلام الملاحين الجويين بوجودها أو للتمكن من التعرف عليها.
- وتحدد بنص تنظيمي المميزات التقنية للارتفاقات الجوية وإجراءات إقامتها والموافقة عليها.

المادة 122

تقوم السلطة الإدارية المختصة فيما يتعلق بكل مطار أو منشأة أو تجهيز مشار إليه في المادة 118 أعلاه بإعداد مخطط ارتفاقات جوية والحصول في شأنه، إن اقتضى الحال، على الرأي الاستشاري للوكالة الحضرية المعنية.

يجب أن ينص المخطط المذكور بوجه خاص على المناطق التي يتم فيها منع أو إزالة أو تغيير البناءات والأسبجة والمزارع والعوائق التي قد تشكل خطراً على الحركة الجوية عندما يتجاوز علوها الحدود المعينة في المخطط.

يخضع كل مشروع مخطط للارتفاقات الجوية إلى بحث عمومي مدته شهر يحدد في القرار الصادر به على الخصوص تاريخ افتتاحه وإجراءات سيره.

يباشر تغيير المخطط وفق نفس مسطرة إعداده. غير أن البحث العمومي لا يكون ضرورياً عندما يراد بالتغيير إزالة الارتفاقات المنصوص عليها في المخطط أو التخفيف منها.

تحدد إجراءات إعداد المخطط المذكور والمصادقة عليه بنص تنظيمي.

يفرض مخطط الارتفاقات الجوية على كل شخص ذاتي أو معنوي لأجل تنفيذ جميع أشغال التجزئة والمنشآت ولاسيما منها المعدة للسكن أو لغرض إداري أو صناعي أو سياحي.

المادة 123

يمنع إقامة كل بنايات وأسبجة ومزارع وعوائق من شأنها أن تلحق ضررا بالارتفاقات المزمع إنجازها ما عدا في حالة إذن مسبق من الإدارة وذلك ابتداء من تاريخ نشر القرار الصادر بافتتاح البحث العمومي المشار إليه في المادة 120 أعلاه في الجريدة الرسمية وطيلة مدة هذا البحث.

غير أن هذا المنع يتوقف بقوة القانون عند انصرام أجل سنتين بعد تاريخ افتتاح البحث، إذا لم ينشر قرار المصادقة على المخطط في الجريدة الرسمية.

يقدم طلب الإذن المذكور وفق الكيفيات والإجراءات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 124

يترتب على إقامة كل الارتفاقات الجوية منح تعويض يتناسب مع الضرر المتسبب فيه.

غير أنه في حالة إحداث مطار خاص، يتحمل محدث المطار كافة التعويضات المترتبة عن إقامة كل الارتفاقات الجوية.

المادة 125

تتوقف كل منشأة يمكن أن تشكل عائقا أو خطرا على الحركة الجوية خارج المناطق المشمولة بارتفاقات جوية على الحصول على إذن سابق من السلطة الإدارية المختصة التي يمكن أن تفرض على المنشأة المذكورة شروط إقامة وارتفاع وتصوية تتلاءم مع سلامة الملاحة الجوية.

وتحدد الشروط التي يجب أن تستوفيها المنشأة المذكورة بنص تنظيمي.

الباب الثاني

التصوية الجوية

المادة 126

يمكن أن تفرض السلطة الإدارية المختصة ؛

أ) التصوية بالنهار أو بالليل أو التصوية بالنهار والليل لجميع العوائق التي تراها خطيرة على الحركة الجوية، بما في ذلك الأجزاء غير المستعملة من مساحة المناورة داخل مطار من المطارات ؛

ب) وضع الأنظمة المرئية أو الراديوكهربائية للمساعدة على الملاحة الجوية الذي تراه مفيدا لسلامة الملاحة الجوية.

ج) إزالة أو تغيير كل جهاز مرئي من شأنه أن يحدث التباسا مع أنظمة المساعدة المرئية على الملاحة الجوية.

المادة 127

تتمتع السلطة الإدارية المختصة لأجل إنجاز التصويات المشار إليها في أ) من المادة 124 أعلاه بحقوق الاستناد والمرور وقطع الأشجار وشذبها وإقامة أشياء على الجدران الخارجية والسطوح.

المادة 128

تلقى مصاريف إقامة علامات التصوية الجوية واشتغالها وتعهدها على كاهل محدث أو مستغل العوائق إليها في المادة 119 أعلاه.

القسم الرابع

الملاحة الجوية

الباب الأول

الحركة الجوية

المادة 129

يمكن أن تتحرك الطائرات المدنية المغربية فوق التراب المغربي بكل حرية مع مراعاة التقيد بأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

يمكن أن تتحرك الطائرات المدنية الأجنبية فوق التراب المغربي أو أن تنزل به عملا بالاتفاقات الدولية التي أبرمها المغرب أو بإذن خاص ومؤقت تسلمه السلطة الإدارية المختصة.

المادة 130

لا يسمح لأي طائرة بالحركة الجوية إن لم توجد على متنها التجهيزات والشهادات أو الأذن أو جميع الوثائق الأخرى الجارية صلاحيتها والمطلوبة طبقا للأنظمة الدولية في مجال سلامة الطائرات والملاحة الجوية.

وتحدد بنص تنظيمي قائمة ومميزات التجهيزات وكذا قائمة الشهادات والأذن وكل الوثائق الأخرى المطلوبة وإجراءات تسليمها وسحبها.

المادة 131

يجب على كل طائرة تتحرك أو توجد فوق التراب المغربي أو في المنطقة المغربية للإعلام بالتحليق أن تحترم قواعد الجو وقواعد الحركة الجوية وكذا أنظمة الأضواء والإشارات المستعملة في الحركة الجوية وفقا للمقتضيات الدولية في هذا الشأن ولأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

يجب أن تكون قواعد الجو والحركة لجوية وكذا نظام الأضواء والإشارات ودلالاتها مطابقة لأحكام الأنظمة الدولية في هذا المجال.

ويمكن ، بموجب اتفاقية ، تحويل المهام والالتزامات كما هو منصوص عليه في المادة 83 مكرر من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني إلى دولة أخرى في حالة استخدام طائرة مسجلة في المغرب من طرف ناقلين جويين لهم موطن بهذه الدولة أو مقيمين بها بصفة دائمة .

كما يمكن قبول، بموجب اتفاقية، تحويل المهام والالتزامات المذكورة إلى المغرب في حالة استخدام طائرة مسجلة بدولة أخرى من طرف ناقلين جويين لهم موطن بالمغرب أو مقيمين فيها بصفة دائمة .

ويتم إشعار منظمة الطيران المدني الدولي والدول المعنية بتحويل المهام والمسؤوليات بالاتفاقيات المبرمة في هذا الشأن

المادة 132

يجب على كل ربان قائد طائرة بمجرد أن يتخذ، فور رؤيته أو تلقيه إحدى الإشارات المذكورة، كل التدابير الضرورية للتقيد بالتعليمات المطابقة.

يجب ألا تستعمل الإشارات إلا للأغراض المقررة وألا تستعمل أية إشارة أخرى قد تخلق التباسا مع الإشارات المذكورة.

المادة 133

يجوز للسلطة الإدارية المختصة لأسباب تملئها الضرورة العسكرية أو الأمن العام، أن تعين أي جزء فوق التراب المغربي باعتباره "منطقة محظورة" أو "منطقة منظمة". ولها كذلك أن تعين باعتبار "منطقة خطيرة" أية جهة تمارس فوقها بعض الأنشطة التي يمكن أن تشكل خطرا على سلامة الحركة الجوية العامة.

يدرج تعيين المناطق المحظورة والمنظمة والخطيرة وحدودها وكذا قيود وكيفيات التحليق فوق المناطق المنظمة والخطيرة في نشرات للمعلومات الجوية.

إذا تبين لريان قائد طائرة أن طائرته توجد فوق منطقة محظورة أو منظمة أو خطيرة خلافا للأحكام المقررة وجب عليه الابتعاد عنها فوراً ورفع تقرير بذلك إلى مصالح الحركة الجوية والامتثال لتعليماتها.

المادة 134

يجب على الطائرات التي تعبر المغرب، دون نزول مقرر به، إذا حدد لها مسار معين، أن تتبع المسار المذكور وأن تعمل على بيان هويتها بواسطة إشارات عند مرورها فوق النقط المعينة لهذا الغرض إذا كان ذلك لزاماً عليها. ويجب عليها كذلك أن تنزل بأقرب مطار دولي إذا صدر لها أمر بذلك.

يمكن أن تلزم كل طائرة بالنزول لأسباب تعود إلى النظام والأمن العامين. ويجب عليها، في هذه حالة، أن تمتثل فوراً للإشارات التي تأمرها بالنزول.

المادة 135

يحق للسلطة الإدارية المختصة أن تفرض النزول بميناء جوي معين على كل طائرة مدنية تحلق دون إذن فوق التراب المغربي أو إذا كانت لها أسباب معقولة للتأكد من أن الطائرة المذكورة تستعمل لأغراض تتنافى مع أهداف اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي.

ويمكنها كذلك أن توجه إلى الطائرة المذكورة كل التعليمات الأخرى قصد وضع حد للخروقات المذكورة.

يجب أن تمتثل كل طائرة مدنية مغربية وكل طائرة مدنية غير مغربية مستخدمة من طرف ناقل وطني لكل أمر توجيهها إليها السلطة المختصة بدولة أجنبية إذا كانت الطائرة فوق ترابها.

المادة 136

يجب على كل طائرة تصل إلى التراب المغربي أو تغادره :

- أن تتبع لاجتياز الفضاء الجوي الوطني الطريق الجوي المعين لها من لدن مصالح مراقبة الحركة الجوية ؛
- أن تستعمل عند الإقلاع والوصول ميناء جوي دولياً.

غير أن بعض فئات الطائرات، يمكن نظراً إلى طبيعة استغلالها، أن تعفيها السلطة الإدارية المختصة من استعمال ميناء جوي دولي.

المادة 137

يجب أن تنقيد كل طائرة تصل إلى التراب المغربي أو تغادره وطوال مدة إقامتها فيه بأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه وكذا بجميع القوانين الأخرى الجاري بها العمل بالمغرب ولاسيما الأحكام المتعلقة بدخول الطاقم والمسافرين والبضائع وإجراءات الهجرة والجمارك والحجر الصحي.

يمكن للسلطة المختصة أن تقيد نشاط مستغل أو أكثر لطائرات دول أخرى ببعض الشروط أو تمنع مزاوله هذا النشاط على التراب الوطني عندما تشكل ممارسة هذا النشاط أو استغلال هذه الطائرات خطراً خاصاً على سلامة الممتلكات والأشخاص.

وتحدد الشروط المذكورة بنص تنظيمي.

تبين السلطة الإدارية المختصة في نشرات معلومات الملاحة الجوية المعلومات الواجب على الطاقم والمسافرين الإدلاء بها عند وصول الطائرات ومغادرتها.

المادة 138

يجوز للسلطة الإدارية المختصة أن تمنع أو تنظم نقل واستعمال أجهزة التقاط الصور الجوية على متن الطائرات أثناء تحليقها فوق مجموع أو بعض التراب المغربي.

المادة 139

يجب على مستغلي الطائرات التي تقوم برحلات من جهات معروفة بخطورتها أن يقوموا طبقاً للنظام الصحي الدولي بالمعالجة الصحية والتطهير لطائراتهم قصد مكافحة الأمراض المعدية.

المادة 140

- يمنع القيام بما يلي ما عدا بإذن سابق من السلطة الإدارية المختصة :
- التحليق في المجال الجوي المغربي من قبل طائرات مدنية تفوق سرعتها سرعة الصوت.
 - التحليق فوق التراب المغربي من قبل طائرة يمكن أن تحلق دون ربان.

الباب الثاني

خدمات الملاحة الجوية

المادة 141

تتولى السلطة الإدارية المختصة التخطيط لخدمات الملاحة الجوية والنهوض بها وتنظيمها. وتحدد شروط استغلال الخدمات المذكورة والقواعد التي يتم وفقها تقديمها إلى المستعملين مع مراعاة مقتضيات الاتفاقيات الدولية التي صادق عليها المغرب.

المادة 142

تتولى الدولة أو أحد الأشخاص المعنويين الخاضعين للقانون العام تقديم خدمات الملاحة الجوية ويتم تحديد هذه الخدمات بنص تنظيمي.

تؤمن مصالح الأرصاد الجوية الوطنية معلومات الأرصاد الجوية اللازمة لملاحة جوية آمنة واقتصادية ومنتظمة وذلك طبقاً لمقتضيات النصوص التنظيمية والاتفاقيات الدولية الجاري بها العمل في هذا الشأن.

المادة 143

يجب أن يكون كل من يقدم خدمات الملاحة الجوية معتمداً لهذا الغرض من لدن السلطة الوطنية المكلفة بالمراقبة وذلك مع مراعاة أحكام المادة 140 أعلاه.

يسلم الاعتماد إذا أثبت مقدم الخدمات توفره على الكفاءات والمؤهلات التقنية والمتعلقة بالعمليات الضرورية وعلى القدرات المالية الكافية والوسائل البشرية والمادية اللازمة لتقديم الخدمات المقصودة.

تبين في الاعتماد الشروط التقنية والمالية وحقوق والتزامات مقدمي خدمات الملاحة الجوية وكذا شروط ولوج مستعملي المجال الجوي إلى الخدمات المذكورة على أساس لا تمييز فيه .

يمكن سحب الاعتماد المسلم عند انتفاء أحد الشروط التي سلم على أساسها.

تحدد إجراءات تسليم وسحب الاعتمادات بنص تنظيمي.

المادة 144

تكون محل تعويض الخدمات المقدمة لمستعملي المطارات المفتوحة للحركة الجوية العمومية والمنشآت وخدمات الملاحة الجوية أثناء التحليق على شكل رسوم أو إتاوات خاصة أثناء العمليات التالية:

- هبوط الطائرات؛
- استعمال أليات المساعدة على الملاحة الجوية؛
- ركن الطائرة وإيوائها؛

- توزيع الوقود والمحروقات؛
- استعمال المنشآت المعدة لاستقبال المسافرين والبضائع؛
- احتلال الفضاءات وبنيات الملك العمومي؛
- زيارة كل المناطق ذات الولوج المقيد أو جزء منها.

وتحدد المعدلات الأساسية للتعويض والتعريفات وكذا التخفيضات والإعفاءات المحتملة بنص تنظيمي ، باقتراح من السلطة الحكومية المكلفة بالطيران المدني والمصالح المكلفة بالمالية .

المادة 145

لا يمكن إقامة منشآت وتجهيزات خدمات الملاحة الجوية المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي أو تغييرها إلا بإذن من السلطة الإدارية المختصة.

وتحدد بنص تنظيمي إجراءات إقامة المنشآت والتجهيزات المذكورة وتغييرها وصيانتها.

المادة 146

تحدد بنص تنظيمي الأحكام المتعلقة بتنظيم خدمات الحركة الجوية وتقديمها.

الباب الثالث

البحث والإنقاذ

المادة 147

تقوم السلطة الإدارية المختصة، بتعاون مع جميع السلطات الحكومية والمصالح المعنية الأخرى، بتنسيق أنشطة البحث والإنقاذ، قصد مساعدة الطائرات أو العثور عليها في حالة طوارئ أو تعرضها لحادثة وذلك عن طريق مراكز تنسيق البحث والإنقاذ.

المادة 148

يجب على كل طائرة توجد في المجال الجوي الواقع تحت مسؤولية المغرب أن تشارك، في حدود إمكانياتها، في عمليات البحث والإنقاذ.

ويجوز للسلطة الإدارية المختصة تسخير كل الطائرات والعربات والمراكب إذا تطلبت عمليات البحث والإنقاذ ذلك.

يتحمل مالك الطائرة المعنية أو مستغلها مصاريف البحث والإنقاذ إذا تبين أن عمليات البحث والإنقاذ صارت ضرورية نتيجة خطأ ارتكبه ربان الطائرة أو مستغلها.

المادة 149

إذا اختفت طائرة أثناء التحليق دون ورود أخبار عنها، اعتبرت مفقودة بعد مرور ثلاثة أشهر على تاريخ إرسال آخر الأخبار عنها.

يمكن بعد انصرام الأجل السالف الذكر التصريح ببناء على حكم قضائي بوفاة الأشخاص الموجودين على متن الطائرة.

القسم الخامس

حماية البيئة والحد من الأضرار في مجال الملاحة الجوية المدنية

المادة 150

يجب أن ينص في كل مشروع بناء مطار أو توسعته أو تغييره على قواعد حماية البيئة المطبقة في مجال الطيران المدني في دراسة تأثير المشروع على البيئة التي يخضع لها بموجب النصوص التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل في هذا الشأن.

المادة 151

تتعيما للتشريع المطبق في مجال التعمير، يتعين أن يؤخذ في وثائق التعمير وأنظمة البناء العامة أيضا بعين الاعتبار خلال إعدادها مستوى الأضرار الصوتية القائمة أو المتوقعة الناتجة عن استغلال المطار.

يثبت مستوى الأضرار الصوتية المشار إليه أعلاه في مخطط تعرض لأصوات الطائرات، خاص بكل مطار مفتوح للحركة الجوية العامة.

يتضمن المخطط على الخصوص، وصفا لمناطق التعرض للأصوات والقواعد الواجب التقيد بها في ما يتعلق باحتلال الأرض واستعمالها في هذه المناطق.

تحدد كميّات إعداد المخطط المذكور بنص تنظيمي.

المادة 152

يتعين على مستغل المطارات والموانئ الجوية المفتوحة للحركة الجوية العامة الحرص على معالجة النفايات الصلبة والمياه العادمة الناتجة عن أنشطة استغلال المطارات تتأني معها حماية البيئة وفقا للتشريع الجاري به العمل.

المادة 153

يعتبر مستغلو ومدبرو المطارات ومقاولات النقل الجوي ومقدمو الخدمات والمقاولات والهيئات المعتمدة وبصفة عامة كافة مستعملي المطار مسؤولين عن التلوث والأضرار الناتجة عن أنشطتهم داخل المطار المذكور وعليهم أن يضمنوا التقيد بالمعايير والمواصفات التنظيمية للوقاية من التلوث والأضرار واحترام البيئة في المطار ومجالته المجاورة.

ولهذه الغاية يجب عليهم القيام في منشآتهم ومراقبتهم ومؤسساتهم بإعداد وتطبيق وحفظ برامج تهدف وفقا للأحكام المحددة بنص تنظيمي، إلى الحد من التلوث والأضرار الناتجة عن أنشطتهم أو التخفيف منها أو إصلاحها.

تجري على البرامج المذكورة بعد إعدادها وفقا لمقتضيات النصوص التنظيمية المطبقة أعمال مراقبة منتظمة تقوم بها السلطة الإدارية المختصة وفقا للإجراءات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 154

يلزم مستعملو المطارات والموانئ الجوية بالتقيد بالنظام الداخلي الذي يعده حسب الحالة، مستغل أو مدير المطار أو الميناء الجوي المعني

المادة 155

يفرض التقيد بمخطط التعرض للأصوات على كل شخص ذاتي أو معنوي لأجل تنفيذ جميع أشغال التجزئة أو المنشآت ولاسيما منها المعدة للسكن أو لغرض إداري أو صناعي أو سياحي.

القسم السادس

مستخدمو الملاحة الجوية

الباب الأول

أحكام عملة

المادة 156

يضم مستخدمو الملاحة الجوية المدنية مستخدمين ملاحين يتكونون من أعضاء طاقم القيادة والمقصورة ومستخدمين تقنيين على الأرض.

يجب أن يكون المستخدمون المذكورون لأجل ممارسة أنشطتهم، حاصلين على سندات الملاحة الجوية المسلمة لهذا الغرض من لدن السلطة الإدارية المختصة وألا يكون قد صدر عليهم حكم بالسجن لمدة تفوق سنتين أو بعقوبة أشد من أجل جنائية أو جنحة مخلة بالاستقامة أو بالأداب العامة.

وتشمل سندات الملاحة الجوية المذكورة الإجازات والمؤهلات وكل وثيقة أخرى تثبت اكتساب المعارف النظرية والتطبيقية والقدرة البدنية والعقلية والمؤهلات اللازمة للقيام بالمهام المطابقة سواء على متن الطائرات أو على الأرض.

المادة 157

يجب على كل شخص يرغب في مزاولة العمل بصفة مستخدم للملاحة الجوية أن يقيد نفسه في سجل خاص تعده وتمسكه لهذا الغرض السلطة الإدارية المختصة.

المادة 158

تسلم إجازات ومؤهلات وسندات الملاحة الجوية الأخرى أو تمدد أو تجدد، حسب الحالة، إلى كل طالب يستوفي شروط المعرفة والتجربة والقدرة البدنية والعقلية المطلوبة باعتبار فئات الطائرات وطبيعة المهام المراد شغلها وفئة مستخدمي الملاحة الجوية التي ينتمي إليها.

المادة 159

تحدد بنص تنظيمي قائمة سندات الملاحة الجوية وشروط السن والمستوى الثقافي والتجربة المطلوبة ممن يطلب سندا من سندات الملاحة الجوية، وإجراءات تسليمها وتمديدتها وتجديدها وسحبها وكذا الرسوم الواجب استيفاؤها من قبل الإدارة مقابل الإجراءات المذكورة.

المادة 160

عندما يسلم سند للملاحة الجوية من لدن السلطة المختصة بدولة أجنبية، طبق شروط تعادل على الأقل الشروط المحددة في النصوص المتخذة لتطبيق هذا القانون لفائدة :

- شخص مغربي : يمكن أن تسلمه السلطة الإدارية المختصة سند الملاحة الجوية المغربية المطابق وأن تدرج فيه نفس المؤهلات المبينة في الإجازة المسلمة من لدن الدولة الأجنبية على ألا يزال المعني بالأمر، أثناء هذا التسليم، متمتعاً بالكفاءة المطلوبة وأن تعتبر قدرته البدنية والعقلية مرضية؛

- شخص أجنبي : يمكن للسلطة الإدارية المختصة التصديق على السند المذكور طبقاً للشروط والإجراءات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 161

تتأط مهمة التكوين النظري والتطبيقي الذي يسمح لمستخدمي الملاحة الجوية بالمشاركة في امتحانات الحصول على الإجازات والمؤهلات والوثائق الأخرى المشار إليها في المادة 153 أعلاه بالدولة أو المؤسسات العمومية المؤهلة لهذا الغرض بموجب القانون المحدث لها أو بهيئات خاصة مأذون لها من لدن الإدارة التي تلقن تعليماً أو تدريباً أو استكمالاً للتكوين على الأرض أو أثناء التحليق والذي تصادق على مضمونه السلطة الإدارية المختصة.

المادة 162

يمنح التصديق على التعليم والتدريب واستكمال التكوين المشار إليها أعلاه عندما يتبين للسلطة الإدارية المختصة، بعد التحقق، بناء على الوثائق وبعين المكان، أن المؤسسة أو الهيئة المعنية تتوفر على التنظيم وعلى الوسائل البشرية والأدوات اللازمة وعلى الضمانات المالية لتنفيذ برامج التكوين النظري والتطبيقي.

المادة 163

تخضع المؤسسات والهيئات المستفيدة من التصديق المشار إليه في المادة 158 أعلاه لمراقبة إدارية وتقنية للمطابقة لأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه، يجريها المستخدمون المنتدبون لهذا الغرض من قبل السلطة الإدارية المختصة طبقاً للشروط والإجراءات المحددة بنص تنظيمي.

الباب الثاني

الفحص الطبي

المادة 164

تقوم بالفحص الطبي الخاضع له مستخدمو الملاحة الجوية بهدف الحصول على الشهادات الطبية المطلوبة لمزاولة المهام المطابقة لسندات الملاحة الجوية التي يتوفرون عليها، مراكز الخبرة لطب الملاحة الجوية والأطباء الفاحصون المعتمدون لهذا الغرض من قبل السلطة الإدارية المختصة، مع النظر بوجه خاص إلى الوسائل المادية النوعية المستعملة وتكوين المستخدمين الطبيين في مجال طب الملاحة الجوية.

ولا يؤهل لتسليم الشهادات الطبية الأنفة الذكر إلا مراكز الخبرة المذكورة والأطباء الفاحصون.

المادة 165

يعتبر الاعتماد اسمياً ولا يمكن تحت طائلة بطلانه تحويله إلا لفائدة شخص طبيعى أو معنوي تتوفر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 161 أعلاه وبعد الموافقة السابقة من السلطة الإدارية المختصة.

المادة 166

يمكن تعليق التصديق والاعتماد لمدة معينة لا تتجاوز ستة أشهر، من تاريخ تبليغ قرار التعليق، عند انتفاء أحد الشروط المقررة لتسليمهما.

ويراد بمدة التعليق المذكورة تمكين المستفيد من التصديق أو الاعتماد من تصحيح ممارساته طبقاً لأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

إذا انصرمت مدة التعليق ولم تبق الشروط المطلوبة متوفرة وجب سحب التصديق أو الاعتماد.

في حالة العكس، يوضع حد لإجراء التعليق.

المادة 167

علاوة على الحالة المنصوص عليها في المادة 163 أعلاه، يسحب الاعتماد الممنوح لمركز خبرة في طب الملاحة الجوية أو لطبيب فاحص، حين يتبين أثناء المراقبة الإدارية والتقنية للمطابقة المفروضة عليهما أن المركز أو الطبيب المذكورين أخل بالتزاماته بعدم تقيده بالشروط المتعلقة بإجراء الفحوصات الطبية أو تسليم الشهادات الطبية.

المادة 168

تحدد بنص تنظيمي :

- شروط وإجراءات تنظيم وسير الامتحانات المنصوص عليها في المادة 158 أعلاه، وكذا محتوى البرامج المتعلقة بها ومميزات المعدات والتجهيزات المراد استعمالها ؛

- شروط وإجراءات التصديق على سندات الملاحة الجوية المسلمة من قبل السلطة المختصة بدولة أجنبية أو الاعتراف بها ؛

- المؤهلات والتجربة المطلوبة من المستخدمين المكلفين بالتحقق من الشروط المستوفاة لأجل التصديق والاعتماد

المنصوص عليهما في هذا الباب ؛

- كفاءات وإجراءات تسليم وسحب التصديق والاعتماد المذكورين ؛

- الغرض من الفحوص الطبية وطبيعتها وتواترها وكذا شكل الشهادة الطبية المراد تسليمها ونوعها ومحتواها.

الباب الثالث

المجلس الطبي للملاحة الجوية المدنية

المادة 169

يحدث لدى السلطة الإدارية المختصة مجلس طبي للملاحة الجوية المدنية يسمى بعده " المجلس " ويكلف خاصة بما يلي :

(أ) دراسة وتنسيق جميع المسائل ذات الطابع الفيزيولوجي أو الطبي أو الطبي- الاجتماعي أو المتعلقة بالمحافظة على الصحة التي تهم الملاحة الجوية المدنية، ولاسيما فيما يتعلق بمستخدمي الملاحة الجوية والمسافرين على متن الطائرات والمراقبة الصحية ؛

(ب) البت في الطلبات التي يقدمها :

- مستخدمو الملاحة الجوية بشأن الطابع النهائي لعدم القدرة البدنية والعقلية للمستخدمين المذكورين؛

- المشغلون الذين ينامون في قرارات مركز الخبرة في طب الملاحة الجوية أو الطبيب الفاحص في مجال القدرة على مزاوله مهمة مستخدمي الملاحة الجوية.

(ج) إبداء رأيه في الاستثناءات من شروط القدرة البدنية والعقلية لمستخدمي الملاحة الجوية وكذا في طلبات اعتماد مراكز الخبرة في طب الملاحة الجوية والأطباء الفاحصين.

يحدد بنص تنظيمي تأليف المجلس وتنظيمه وطريقة سيره، إلى جانب المساطر الواجب إتباعها لتقديم الطلبات إلى المجلس.

الباب الرابع

طاقم الطائرة وقائدها

المادة 170

يتألف الطاقم من مجموع الأشخاص الذين يوجدون على متن الطائرة لأجل استغلالها أثناء التحليق، ويوضع تحت إمرة قائد الطائرة. ويحدد تأليف الطاقم تبعاً لطرز الطائرة ومميزات الرحلة المراد القيام بها ومدتها وطبيعة العمليات التي خصصت لها الطائرة.

توضع قائمة بأسماء أعضاء الطاقم قبل كل رحلة.

المادة 171

يمارس مهام قائد الطائرة ربان - ويرد اسم قائد الطائرة في مقدمة قائمة الطاقم.

إذا توفي قائد الطائرة أو عاقه عائق، أسندت قيادة الطائرة بقوة القانون إلى مكان النزول حسب الترتيب الوارد في القائمة المذكورة.

تحدد مهام الربان قائد الطائرة والتزاماته ومسؤولياته بموجب هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

المادة 172

يعتبر قائد الطائرة مسؤولاً عن إنجاز الرحلة ويختار مسار الطائرة ومستوى التحليق، ويحدد توزيع حمولة الطائرة ضمن الحدود المعينة في الأنظمة والتعليمات الصادرة عن السلطات المختصة والمستغل.

ويجوز له تأجيل الانطلاق أو تعليقه وتغيير الوجهة خلال الرحلة عند الاقتضاء واتخاذ كافة التدابير الأخرى كلما ارتأى ذلك ضرورياً لسلامة الرحلات، ومع مراعاة إخبار المستغل بذلك وبيان أسباب قراره.

المادة 173

يتعين على قائد الطائرة أثناء الحركة الجوية التقيد بالنصوص التنظيمية الجاري بها العمل والمتعلقة على الخصوص بالحركة الجوية والطريق الواجب السير فيه والأضواء والإشارات، واتخاذ جميع الاحتياطات الضرورية لتجنب أضرار ومخاطر الاصطدام.

المادة 174

لقائد الطائرة السلطة على جميع الأشخاص الراكبين بها. وله إنزال كل شخص من الطاقم أو الركاب أو تفرغ أي جزء من الحمولة قد يشكل خطرا بالنسبة للسلامة والصحة والنظام على متن الطائرة. ويمكنه أثناء الرحلة، إن رأى ذلك ضروريا، رمي مجموع أو بعض حمولة البضائع أو المحروقات، بشرط إخبار المستغل بذلك. ويجب عليه إذا كان ذلك في الإمكان رمي البضائع القليلة القيمة.

وبتولى قيادة الطائرة طيلة مدة الرحلة.

المادة 175

يجب على قائد الطائرة إعداد تقرير مفصل داخل أجل الثماني وأربعين ساعة التالي لأي حادثة أو واقعة تؤثر أو من شأنها أن تؤثر على سلامة الطائرة وتقع على الأرض أو أثناء التحليق. وكذلك يكون الأمر بالنظر إلى كل مخالفة لأنظمة الحركة الجوية.

المادة 176

تتولى السلطة الإدارية المختصة بالرغم عن الأحكام المتعلقة بنظام الشغل المنصوص عليها في القانون رقم 65.99 المتعلق بمدونة الشغل، تعيين حدود زمن الرحلة وفترات خدمات الطيران والمتطلبات فيما يتعلق بالراحة لفائدة المستخدمين الملاحين.

المادة 177

تعتبر الولادات التي تتم أثناء الرحلة على متن طائرة مغربية بمثابة ولادات تمت فوق التراب المغربي.

يصرح بالولادة لقائد الطائرة من قبل الأب أو الأم أو هما معا وإلا من قبل كل شخص آخر كان حاضرا ساعة الوضع.

تعتبر الوفيات الطائرة أثناء الرحلة على متن طائرة مغربية بمثابة وفيات على التراب المغربي.

المادة 178

يلزم قائد الطائرة خلال النزول الأول، بتوجه نسختين كاملتين بعد توقيعهما وإثبات صحتها من لئنه من رسوم الولادة والوفاة التي حررها :

(1) إلى أقرب ضابط الحالة المدنية إذا ما تم النزول بالمغرب ؛

(2) إلى أقرب عون دبلوماسي أو قنصلي مغربي إذا تم النزول بالخارج.

المادة 179

يمنع :

1- القيام بقيادة طائرة بتهاون أو عدم تبصر، قد يعرض للخطر الطائرة والركاب الموجودين على متنها والأشخاص أو السلع الموجودة على السطح ؛

2- على كل شخص يوجد تحت تأثير مشروبات كحولية أو منومات أو مخدرات أو كل مادة منبهة أن يقود طائرة أو يقوم بعمل عضو من أعضاء الطاقم أو يقوم بخدمات للملاحة الجوية ؛

3 - تنفيذ تحليقات بهلوانية في السماء ما عدا بائِن من السلطة الإدارية المختصة التي تحدد شروط التحليقات المذكورة فوق المدن أو المناطق الأهلة بالسكان أو فوق تجمعات الأشخاص.

الباب الخامس

النظام التأديبي لمستخدمي الملاحة الجوية

المادة 180

يتعرض مستخدمو الملاحة الجوية الذين ثبت عليهم ارتكاب مخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه، للعقوبات التأديبية وفق الشروط المقررة في هذا الباب علاوة على العقوبات المتعرض لها برسم المخالفات المذكورة.

المادة 181

تطبق عقوبات تأديبية في الحالات التالية دون الإخلال بالعقوبات الجنائية المنصوص عليها في هذا الباب أو في القانون الجنائي :

- التحليق فوق تجمع عمراني أو أي مكان آخر مرئاد على ارتفاع يقل عن الارتفاع المقرر بموجب النصوص التنظيمية الجاري بها العمل ؛
- إتلاف دفتر رحلات الطائرة أو إلحاق الضرر به أو إدراج بيانات غير صحيحة فيه ؛
- ركوب أو نزول مسافرين أو بضائع خلافا للمقتضيات التنظيمية ؛
- الشروع في التحليق دون التأكد من أن جميع شروط السلامة المطلوبة متوفرة ؛
- خرق التعليمات الصادرة عن مصالح مراقبة الحركة الجوية ؛
- نقل ذخائر أو معدات حربية أو مواد خطيرة أخرى بغير أخرى بغير إذن ؛
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالنقاط صور فوتوغرافية أو سينماتوغرافيا ؛
- النزول بدون سبب أثناء رحلة دولية في مطار غير مفتوح للخدمات الدولية.

المادة 182

العقوبات التأديبية التي يمكن أن تصدرها السلطة الإدارية المختصة في حق مستخدمي الملاحة الجوية هي :

- الإنذار ؛
- وقف امتياز القيام بتحليقات بصفة قائد الطائرة ما لم يتم الخضوع لتكوين تكميلي عملي أو نظري أو هما معا وفق البيانات الخاصة الواردة في قرار العقوبة ؛
- وقف سندات الملاحة الجوية مقرونا أو غير مقرون بايقاف التنفيذ أو بفرض تكوين تكميلي عملي أو نظري أو هما معا وفق البيانات الخاصة الواردة في قرار العقوبة ؛
- سحب سندات الملاحة الجوية مع المنع النهائي من طلب تسليمها مجددا، أو منع ذلك لمدة محددة فقط منصوص عليها في قرار العقوبة.

يمكن أن تصدر عقوبة الوقف المشار إليه أعلاه لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر وثلاث سنوات بالنسبة لسند أو عدة سندات للملاحة الجوية بناء على قرار تصدره السلطة الإدارية المختصة بعد الحصول على رأي مدعم من لجنة لتأديب مستخدمي الملاحة الجوية تضم ممثلين عن الإدارة والمستغلين ومستخدمي الملاحة الجوية. ويحدد توزيع أعضائها وكيفية تنظيمها وسيرها بنصر تنظيمي.

وتكلف اللجنة المذكورة بأن تقترح على السلطة الإدارية المختصة إصدار العقوبات المشار إليها على مستخدمي الملاحة الجوية الذين ثبت عليهم ارتكاب أخطاء، إما عند مزاوله مهامهم أو بمناسبة مزاولتها وإما عند القيام بتحقيقات تنجز بأي صفة من الصفات أو الذين تعرضوا لإدانة نهائية من أجل جنائية أو جنحة تتعلق بالاستقامة أو الآداب العامة.

ويحال الأمر إلى اللجنة من لدن السلطة الإدارية المحدثة لديها اللجنة المذكورة.

تكون مداوات اللجنة سرية. ويوضع حد لمهام أعضائها ومقرريها الذين يكونون قد أخلوا بسرية مداواتها.

المادة 183

إذا كانت الأفعال المنسوبة إلى المخالف تشكل خطأ فادحا من شأنه الإخلال بسلامة الحركة الجوية، جاز للسلطة الإدارية المختصة، في حالة استعجال ودون انتظار استنتاجات لجنة تأديب مستخدمي الملاحة الجوية، أن تصدر قرارا بالوقف الفوري لسندات الملاحة الجوية، ويجب عليها أن تعرض الأمر فوراً على اللجنة المذكورة قصد اتخاذ قرار نهائي يقضي بتأكيد الإجراء المؤقت أو تغييره أو إلغائه.

ويلغى قرار الوقف فوراً إذا لم تصدر لجنة تأديب مستخدمي الملاحة الجوية قرارها داخل أجل شهر من تاريخ عرض الأمر عليها من لدن السلطة الإدارية المختصة.

المادة 184

يجب بمجرد الشروع في الإجراء التأديبي، إخبار المعني بالأفعال المواخذ عليها وتمكينه من تقديم ملاحظاته كتابة، داخل أجل لا يمكن أن يقل عن عشرة أيام من تاريخ إخباره بالمتابعات الجارية عليه.

ويمكن أن يستعين المعني بالأمر بمحام مقيد في إحدى هيئات المحامين للدفاع عنه أمام لجنة تأديب مستخدمي الملاحة الجوية.

المادة 185

تبلغ العقوبة التأديبية الصادرة إلى المعني في أقرب وقت ممكن وداخل أجل لا يتعدى في جميع الأحوال 30 يوماً بعد انعقاد لجنة تأديب مستخدمي الملاحة الجوية.

يمكن أن يكون قرار العقوبة محل طعن تدرجي لدى السلطة الإدارية المختصة، داخل أجل شهرين من تاريخ تبليغ القرار.

المادة 186

يمكن أن تقرر لجنة تأديب مستخدمي الملاحة الجوية في حالة المتابعة أمام محكمة زجرية إرجاء إصدار رأيها إلى حين صدور حكم المحكمة.

المادة 187

تخصم، عند الاقتضاء، مدة الوقف الإداري من المدة المحكوم بها من قبل المحكمة الزجرية إذا كانت مدة الوقف أقصر منها.

المادة 188

يلغى الإجراء الإداري القاضي بالوقف في جميع الحالات التي تصدر فيها المحكمة الجنائية حكماً بعدم المتابعة أو الإفراج مع التصريح بعدم الصحة المادية للوقائع التي تبرر العقوبة الإدارية.

المادة 189

في حالة الوقف، تودع سندات الملاحة الجوية لدى مصالح السلطة الإدارية المختصة، وفق الشروط الواردة في المادة 284 أدناه وتحت طائلة العقوبات المنصوص عليها في نفس المادة.

المادة 190

يستفيد المعني بالأمر طيلة مدة الوقف من أجرته الدنيا المضمونة.

المادة 191

تحدد بنص تنظيمي شروط وإجراءات الحد الأدنى من الخدمات التي يجب تأمينها للحفاظ على سلامة و أمن الطيران المدني وانتظام حركة النقل و الملاحة الجوية.

القسم السابع

النقل الجوي

الباب الأول

شروط استغلال خدمات النقل الجوي العام

المادة 192

لا يمكن أن يستغل خدمات النقل الجوي العام إلا الأشخاص المعنويون والأشخاص الذاتيون الخاضعون للقانون المغربي المستفيدين من الإذن في استغلال خدمات النقل الجوي العام الذي تسلمه السلطة الإدارية المختصة.

المادة 193

يمنح الإذن في استغلال خدمات النقل الجوي العام لحاملي شهادة ناقل جوي جارية صلاحيتها.

المادة 194

تسلم شهادة الناقل الجوي لطالها الذي يثبت توفره على الضمانات المعنوية والقدرات المهنية والمالية والتنظيمية وكذا على الوسائل البشرية والتقنية اللازمة لاستغلال الطائرات بكل أمان قصد القيام بأعمال النقل الجوي المحدد في الشهادة المذكورة.

يوجه طلب الحصول على الشهادة المذكورة إلى السلطة الإدارية المختصة مرفقا بما يلي :

- مخطط مقالة يتعلق على الأقل بالسنتين الأوليين لاستغلال الخدمات وبيين فيه أن صاحب الطلب قادر على الوفاء، في كل وقت خلال هذه المدة، بالتزاماته الحالية والمستقبلية ؛
- ملف يحدد محتواه الإداري والتقني وإجراءات إيداعه بنص تنظيمي.

المادة 195

يسحب الإذن باستغلال خدمات النقل الجوي العام وشهادة الناقل الجوي عندما يتبين انقضاء أحد الشروط التي تم تسليمها على أساسها على إثر المراقبة الإدارية والتقنية والمالية والتنظيمية النظامية الخاضع لها المستفيد.

المادة 196

تحدد إجراءات تسليم وسحب الإذن والشهادة المشار إليهما أعلاه بنص تنظيمي.

المادة 197

يجب على الناقلين المستفيدين من إذن في استغلال خدمات النقل الجوي العام على الخصوص أن يخبروا السلطة الإدارية المختصة في الوقت المناسب بأي تغيير يعتزمون إدخاله على مخطط المقولة المذكور أعلاه، ويكون من شأنه التأثير على وضعيتهم المالية والتنظيمية أو على التزاماتهم الحالية أو المستقبلية.

ويجب عليهم كذلك تزويد السلطة المذكورة، بناء على طلب منها، بالمعلومات والإحصائيات المتعلقة بالخدمات الجوية التي يقدمونها.

يجب على جميع الناقلين الجويين تعيين ممثل لهم بكل مطار أو منح تفويض لشركات المناولة الأرضية لضمان تطبيق مقتضيات هذا القانون المتعلقة بحقوق المسافرين.

المادة 198

تخضع خدمات النقل الجوي الدولي التي يقدمها ناقلون جويون أجانب للاتفاقات الجوية المبرمة من طرف المغرب أو عملاً بإذن مؤقت تمنحه السلطة الإدارية المختصة.

المادة 199

يمكن أن تقوم الإدارة في الخارج بمراقبة السلامة فيما يخص الناقلين لجويين الذين يعرضون أو يعتزمون عرض خدمات النقل الجوي في اتجاه المغرب أو منشآت مرتبطة بهذه الخدمات.

المادة 200

تعرض برامج استغلال الناقلين الجويين على السلطة الإدارية المختصة للمصادقة عليها، ما لم ينص على خلاف ذلك في الاتفاقات الجوية الدولية الموقعة من طرف المغرب فيما يتعلق بالناقلين الجويين الأجانب.

المادة 201

تحدد التعريفات الدولية للنقل الجوي طبقاً لقواعد المنافسة وللاتفاقات الثنائية أو المتعددة الأطراف المبرمة من طرف المغرب.

تخضع التعريفات وشروط تطبيقها إلى الموافقة المسبقة للسلطة الإدارية المختصة ما لم ينص على خلاف ذلك في الاتفاقات المذكورة.

المادة 202

يحتفظ بخدمات النقل الجوي الداخلي للناقلين الجويين المغاربة وحدهم. غير أن إذنا استثنائياً يمكن أن تمنحه السلطة الإدارية المختصة لناقلين جويين أجانب لأجل تأمين النقل على خطوط جوية داخلية، وفق شروط خاصة تحدد في الإذن المذكور.

المادة 203

تخضع للتعريفات الداخلية للنقل الجوي للتشريع الجاري به العمل في مجال حرية الأسعار والمنافسة. ويجب إيداعها سلفاً لدى السلطة الإدارية المختصة قبل التاريخ المحدد لتطبيقها بما لا يقل عن شهر واحد.

المادة 204

يجب على كل مقاول مغربية للخدمات الجوية المنتظمة أو غير المنتظمة الإدلاء للسلطة الحكومية المكلفة بالطيران للمدني ، في أوقات محددة ، بإحصائيات لحركتها الجوية وساعات التحليق والكيلومترات المنجزة والمسافرين والشحن وكذا المعلومات المتعلقة بتكلفة الاستغلال والوضع المالية والمداخيل ومصادرها. ويجب عدم نشر المعلومات المتعلقة بوضعية مقاوله ما على العموم.

المادة 205

في حالة القيام بنشاط للنقل الجوي، دون الحصول على الإذن المشار إليه في المادة 188 أعلاه، يجوز للسلطة الإدارية المختصة، أن تقرر وقف الطائرات المستعملة على نفقة ومسؤولية الشخص المعني بالأمر عند انصرام أجل الثمانية أيام التالي للإعذار الذي تم تبليغه للمعني بالأمر قصد تسوية وضعيته طبقاً لأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

الباب الثاني

عقود النقل الجوي

المادة 206

يجب أن يبرم في شأن كل نقل جوي عقد يلتزم فيه شخص ذاتي أو معنوي (يدعى الناقل) مقابل ثمن محدد بالنقل الجوي من نقطة إلى أخرى إما لأشخاص سواء أكانوا مرققين بأمثلة مسجلة أم لا وإما أشياء متسلمة من المرسل قصد تسليمها إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه.

يجب أن يحرر عقد النقل الجوي طبقاً لأحكام اتفاقية مونتريال المبرمة بتاريخ 28 ماي 1999 أو أي اتفاقية أو بروتوكول صدر بتغييرها أو تعويضها وصادق عليها المغرب ولو لم يكن النقل دولياً حسب مدلول الاتفاقية المذكورة.

يمكن أن يثبت نقل أمتعة مسجلة إما بسند نقل المسافرين وإما بوصول أمتعة منفصل.

يثبت عقد نقل البضائع بواسطة وثيقة النقل الجوي.

يجوز أن يحل استعمال كل وسيلة أخرى تثبت البيانات الواردة في سند النقل محل تسليم هذا الأخير. وإذا تم استعمال وسيلة أخرى، وجب على الناقل أن يسلم إلى المسافر وثيقة كتابية تثبت البيانات المضمنة فيها.

المادة 207

البيانات التي يجب أن يتضمنها سند النقل ووصول الأمتعة ووثيقة النقل الجوي هي البيانات المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال المبرمة بتاريخ 28 ماي 1999 أو أي اتفاقية أو بروتوكول صدر بتغييرها أو تعويضها وصادق عليها المغرب، ولو لم يكن النقل دولياً حسب مدلول الاتفاقية المذكورة.

يعتمد سند نقل المسافرين ووصول الأمتعة ووثيقة النقل الجوي إلى أن يثبت ما يخالف إبرام عقد النقل وشروطه.

لا يؤثر غياب السند أو عدم صحة البيانات المضمنة فيه على وجود عقد النقل أو صلاحيته.

المادة 208

إيجار الطائرة عملية يقوم بموجبها المؤجر بوضع طائرة دون طاقم رهن تصرف المستأجر.

المادة 209

استئجار الطائرة عقد يضع بموجبه المؤجر طائرة بطاقم رهن تصرف المستأجر.

يبقى للطاقم تحت إمرة المؤجر ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

المادة 210

يجب على الناقل الجوي، الذي يستأجر طائرة من مقولة مسجلة بالخارج، الحصول سلفاً على إذن الاستغلال المنصوص عليه في المادة 188 أعلاه والتحقق من أن الطائرة المذكورة تستوفي شروط السلامة المنصوص عليها في هذا القانون.

الباب الثالث

التزامات الناقل الجوي ومسؤوليته

المادة 211

يجب على الناقل الجوي ألا يقل على متن الطائرة عند القيام بالرحلات الدولية إلا المسافرين الذين يثبتون أن لهم إذنًا قانونيًا بالنزول في نقطة الوصول حسب البيانات الواردة في سند نقلهم.

يجب على الناقلين الجويين الذين يعملون انطلاقًا من المطارات المفتوحة للحركة الجوية الدولية أن يقوموا بوضع وتطبيق وتحسين دليل أمن مشغل الطائرة، مصادق عليه من طرف السلطة الإدارية المختصة.

المادة 212

يعطي الناقلون الجويون الأولوية للمسافرين ذوي الحركة المحدودة ولكل الأشخاص الذين يرافقونهم وكذا للأطفال الذين لا رفيق لهم.

المادة 213

تجري على التزامات ومسؤولية الناقل الجوي للمسافرين والأمتعة والبضائع وكذا شروط إلقاء المسؤولية عليه وحدودها، أحكام اتفاقية مونتريال المبرمة بتاريخ 28 ماي 1999 وكل اتفاقية أو بروتوكول يغيرها أو يعوضها وتصادق عليه المملكة المغربية حتى وإن كان النقل غير دولي حسب مداول الاتفاقية المذكورة.

المادة 214

لأجل تطبيق المادة 25 من اتفاقية فارسوفيا بتاريخ 12 أكتوبر 1929، يكون الخطأ المعتبر مماثلاً للتدليس هو الخطأ الذي لا يفتقر.

لا يفتقر الخطأ المتعمد الذي تكون وراءه نية إلحاق الضرر أو التهور مع العلم باحتمال وقوع الضرر وقبول المجازفة به دون سبب مقبول.

الخطأ المنصوص عليه في المادة 26 (الفقرة 4) من الاتفاقية المذكورة هو خطأ الناقل المتمثل في إخفاء أو محاولة إخفاء المفاصد أو النواقص أو التأخيرات، أو منع متلقي الخدمة أو محاولة منعه بأية وسيلة كانت من تقديم احتياجاته في الآجال المحددة.

لا يسري كذلك على المصاب سقوط الحق المنصوص عليه في هذا القانون إذا لم يستطع تقديم احتياجاته بسبب قوة القاهرة.

المادة 215

يجب أن تقام دعوى المسؤولية على الناقل داخل أجل سنتين يبتدئ من تاريخ وصول الطائرة أو التاريخ الذي كان من المرتقب أن تصل فيه إلى الوجهة المقصودة.

ويجب أن تقام هذه الدعوى حسب اختيار المدعي إما أمام المحكمة التي يوجد بدائرة نفوذها موطن الناقل أو المقر الرئيسي لمؤسسة استغلاله أو المكان الذي يتوفر فيه على المؤسسة المبرم العقد بواسطتها، أو أمام المحكمة التي يوجد بدائرة نفوذها مكان وجهة الطائرة.

المادة 216

لا يجوز للشخص المعني أو ذوي حقوقه، في حالة إنجاز عملية النقل من لدن عدة ناقلين بالتتابع، تقديم طعن إلا ضد الناقل الذي أنجز عملية النقل الواقعة خلالها الحادثة أو التأخير ما لم ينص على خلاف ذلك في العقد.

غير أنه إذا تعلق الأمر بأمتعة أو بضائع، جاز للمرسل تقديم طعن ضد الناقل الأول وجاز للمرسل إليه تقديم الطعن ضد الناقل الأخير. ولكل منهما أن يقيم علاوة على ذلك، دعوى ضد الناقل الذي أنجز عملية النقل التي وقع خلالها إتلاف الأمتعة أو البضائع أو فقدانها أو فسادها أو تأخيرها. ويعتبر الناقلون المذكورون مسؤولين على وجه التضامن إزاء المرسل والمرسل إليه.

المادة 217

يجب على كل ناقل جوي يبيع خدمات النقل الجوي بالمغرب:

- 1) أن يضع رهن إشارة المسافرين في جميع نقط البيع بيانا موجزا عن الأحكام الرئيسية الجارية على مسؤوليته إزاء المسافرين وأمتعتهم ولاسيما الإجراءات الواجب اتباعها لإقامة دعوى تعويض وكذا شروط تقديم تصريح خاص بالأمتعة؛
- 2) أن يحرص على تعليق إشعار يتضمن النص التالي، مطبوعا بحروف واضحة جدا، بمكان ظاهر للعيان في منطقة التسجيل: "إذا تم رفض ركوبكم إلى الطائرة أو تم إلغاء رحلتكم أو تأخيرها بساعتين على الأقل، اطلبوا من شبك التسجيل أو في باب الركوب الإطلاع على النص الذي يتضمن حقوقكم ولاسيما فيما يخص التعويض والمساعدة "؛
- 3) أن يسلم لكل مسافر رفض ركوبه إلى الطائرة أو تم إلغاء رحلته مذكرة مكتوبة تتضمن القواعد المتعلقة بالتعويض والمساعدة طبقا للقسم الثامن من هذا القانون ويسلم كذلك المذكرة المذكورة إلى كل مسافر تأخرت طائرته بساعتين على الأقل.

ويجب أن يطبق البنودان 2 و3 من هذه المادة على المكفوفين وضعاف البصر بطرق أخرى ملائمة.

المادة 218

يجب على كل ناقل جوي أن يبرم تأمينا تمكنه من تغطية مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالغير على سطح الأرض وكذا عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص الذين يتولى نقلهم في حالة وقوع حادثة.

المادة 219

المبالغ المؤمن عليها قصد التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص المنقولين والأضرار اللاحقة بالأشخاص والممتلكات على سطح الأرض يجب ألا تقل عن حدود مسؤولية المستغل المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال المبرمة بتاريخ 28 ماي 1999 أو كل اتفاقية أو بروتوكول يغيرها أو يعوضها وتصادق عليه المملكة المغربية.

الباب الرابع

أحكام متفرقة

المادة 220

تحدد بنص تنظيمي شروط النقل جوا للبضائع الخطيرة التي قد تعرض للخطر سلامة الطائرة والأشخاص الموجودين على متنها.

المادة 221

تحدد بنص تنظيمي شروط استغلال أنشطة الخدمات الجوية غير خدمات النقل الجوي ولا سيما خدمات العمل الجوي والطيران العام.

المادة 222

مبالغ حدود المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال حقوق السحب الخاصة كما هي محددة من لدن صندوق النقد الدولي.

ويباشر تحويل المبالغ المذكورة إلى الدرهم على أساس السعر المحلي من قبل بنك المغرب، إما في تاريخ صدور الحكم النهائي إذا رفعت القضية إلى القضاء أو في تاريخ التوصل إلى اتفاق بالتراضي الأطراف المعنية.

المادة 223

يمنع نقل مستخدمين يحملون السلاح على متن الطائرات التي تقوم برحلات متجهة إلى المغرب أو مقلعة منه ماعدا بإذن خاص من المصالح المعنية.

يجب إخبار الريان قائد الطائرة بعدد الأشخاص الحاملين للسلاح ومواضع مقاعدهم.

يجب أن تكون الأسلحة خالية من الذخيرة وموضوعة في أمتعة المسافرين المسجلة ومودعة في منطقة يتعذر ولوجها طوال مدة التحليق.

المادة 224

يمنع أن ينقل على متن الطائرة الأشخاص والبضائع والبريد ومؤون الطائرة والأمنعة دون الخضوع لأعمال مراقبة أمن الطيران المدني المفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل.

عندما تتم ملاحظة عدم احترام المقتضيات المنصوص عليها في هذه المادة، يمكن للسلطة الإدارية المختصة أن تقرض إجراءات لتدارك الإخلالات اللاحقة وذلك على نفقة مستغل الطائرة أو تقييد الاستغلال.

القسم الثامن

التعويض الممنوح للمسافرين ومساعدتهم

في حالة رفض الركوب أو إلغاء الرحلة أو تأخير مهم فيها

الباب الأول

شروط رفض الركوب وإلغاء الرحلة وتأخيرها

المادة 225

إذا قرر ناقل جوي رفض ركوب مسافر في رحلة ما وكان يتوفر على حجز تذكرة تم تأكيده بالنسبة إلى هذه الرحلة، وجب عليه أولا الالتجاء إلى المتطوعين الذين يقبلون التحلي عن حجزهم مقابل بعض الخدمات حسب كفاءات يتفق عليها المسافر المعني مع الناقل الجوي المذكور. ويستفيد المتطوعون علاوة على الخدمات المذكورة من مساعدة وفق الشروط المنصوص عليها في المادة 229 أدناه.

إذا لم يكن عدد المتطوعين كافيا لتيسير ركوب المسافرين الآخرين الذين يتوفرون على حجز، جاز للناقل الجوي رفض ركوب مسافرين دون الحصول على موافقتهم. وفي هذه الحالة، يمنح الناقل الجوي فورا تعويضا لهؤلاء المسافرين طبقا للمادة 228 أدناه ويقدم مساعدة وفق الشروط المنصوص عليها في المادتين 229 و230 أدناه

يدفع التعويض السالف الذكر حسب القواعد القانونية العادية للتعويض عن الضرر الحاصل.

المادة 226

يحق للمسافرين في حالة إلغاء رحلة، الحصول على:

- أ - مساعدة وفق الشروط المحددة في المادة 229 وفي البند أ) من الفقرة الأولى وفي الفقرة الثانية بالمادة 230 أدناه؛
- ب - مساعدة وفق الشروط المحددة في البنين، ب) و ج) من الفقرة الأولى بالمادة 230 في حالة إعادة نقل المسافرين إذا كانت الساعة المرتقبة لبداية الرحلة الجديدة محددة على الأقل في اليوم الموالي للتاريخ المحدد لبداية الرحلة الملغاة؛
- ج - تعويض فوري من الناقل الجوي وفق الشروط المحددة في المادة 228 أدناه ما لم يتم إخبار المسافرين بإلغاء الرحلة:
 - قبل ساعة الذهاب المقررة بخمسة عشر يوما على الأقل؛
 - أو قبل ساعة الذهاب المقررة بخمسة عشر يوما إلى سبعة أيام، إذا عرضت عليهم إعادة نقل تمكنهم من الذهاب على الأقل قبل ساعة الذهاب المحددة بساعتين ومن الوصول إلى وجهتهم النهائية بعد الساعة المحدد للوصول بأربع ساعات على أبعد تقدير؛

- قبل ساعة الذهاب المقررة بأقل من سبعة أيام، إذا عرضت عليهم إعادة نقل تمكنهم من الذهاب قبل ساعة الذهاب المقررة بما لا يقل عن ساعة ومن الوصول إلى وجهتهم النهائية بعد الساعة المحددة للوصول بساعتين على أبعد تقدير.

المادة 227

إذا أخبر الناقل الجوي المسافرين بالغاء رحلة ما، وجب تقديم معلومات إليهم تتعلق بوسائل نقل أخرى ممكنة.

المادة 228

لا يلزم ناقل جوي بدفع التعويض المنصوص عليه في المادة 228 أدناه إذا أثبت أن الإلغاء ناتج عن ظروف استثنائية لم يكن من الممكن دفعها رغم أنه تم بذل كل الإجراءات لدرئها.

ويراد بالظروف الاستثنائية لتطبيق هذه المادة تلك التي يمكن أن تنشأ على الخصوص، في حالات تتعلق :

- بالنظام العام؛
- بأحوال جوية لا تسمح بالقيام بالرحلة الجوية المعنية؛
- بأخطار مرتبطة بالسلامة؛
- باختلالات غير متوقعة يمكن أن تؤثر على سلامة الرحلة ؛
- بإضرابات من شأنها أن تؤثر على عمليات ناقل جوي فعلي؛
- بتعليق أو تأخير الرحلة بأمر من السلطات الجوية .

المادة 229

يجب على الناقل الجوي أن يثبت قيامه بإخبار المسافرين بالغاء رحلة من الرحلات وكذا بالأجل الذي قام فيه بذلك.

المادة 230

إذا قرر ناقل جوي تأخير رحلة جوية عن ساعة الذهاب المقررة:

- (أ) بساعتين فأكثر بالنسبة إلى جميع الرحلات التي تقل مسافتها عن 1500 كلم ؛
 - (ب) أو بثلاث ساعات فأكثر بالنسبة إلى جميع الرحلات التي تتراوح مسافتها بين 1500 و3500 كلم ؛
 - (ج) أو بأربع ساعات فأكثر بالنسبة إلى جميع الرحلات التي تفوق مسافتها 3500 كلم ؛
- يخول المسافرون حق الاستفادة من:

- المساعدة المنصوص عليها في البند (أ) من الفقرة الأولى وفي الفقرة الثانية من المادة 230 أدناه ؛
 - المساعدة المنصوص عليها في البندين (ب) و(ج) من الفقرة الأولى بالمادة 230 أدناه إذا كانت ساعة الذهاب المرتقبة تصادف على الأقل اليوم الموالي لساعة الذهاب المحددة في أول الأمر ؛
 - للمساعدة المنصوص عليها في البند (أ) من المادة 229 أدناه إذا كان التأخير يستغرق خمس ساعات على الأقل .
- وتفترح هذه المساعدة في جميع الحالات باعتبار مسافة الرحلات التي تقاس وفق طريقة الخط المستقيم.

المادة 231

إذا تم رفض ركوب أو إلغاء رحلة أو تأخيرها مهما بلغت مدة التأخير، استفاد المسافرون ذوو الحركة المحدودة وكل الأشخاص الذين يرافقونهم وكذا الأطفال الذين لا رفيق لهم من التكفل المنصوص عليه في المادة 230 أدناه.

المادة 232

لا يجوز حصر أو رفع التزامات الناقلين إزاء المسافرين في حالة رفض ركوب أو إلغاء رحلة أو تأخيرها، وفق ما ورد في هذا القسم، ولا سيما باستثناء أو تقييد منصوص عليه في عقد النقل.

الباب الثاني

التعويضات والمساعدة

المادة 233

تحدد بنص تنظيمي المبالغ الدنيا للتعويض التي يتلقاها المسافرون والمشار إليها في الباب الأول من هذا القسم وذلك حسب نوعية الرحلة ومسافتها.

وتراعى في تحديد المسافة الواجب اعتبارها الوجهة الأخيرة التي من المقرر أن يصل إليها المسافر بعد الساعة المحددة. يؤدي التعويض المذكور نقداً أو بتحويل بنكي إلكتروني أو تحويل بنكي أو بشيك أو في شكل قسيمة سفر أو خدمات أخرى أو هما معا بعد موافقة موقع عليها من طرف المسافر.

المادة 234

عند الإحالة إلى هذه المادة، يمكن أن يقترح على المسافرين الاختيار بين :

(أ) استرجاع ثمن التذكرة داخل أجل سبعة أيام وفق الإجراءات المشار إليها في المادة 228 أعلاه، بالمبلغ الذي اشترت به عن جزء أو أجزاء الرحلة غير المنجزة أو عن جزء أو أجزاء الرحلة المنجزة التي أصبحت غير ذات فائدة بالنظر إلى خطة سفرهم الأولية، وعند الاقتضاء، منح تذكرة إياب إلى نقطة الانطلاق في أقرب الأجل.

(ب) إعادة النقل نحو الوجهة النهائية وفق شروط نقل مماثلة وداخل أقرب الأجل.

(ج) إعادة النقل نحو الوجهة النهائية وفق شروط نقل مماثلة في تاريخ لاحق مناسب لهم مع مراعاة المقاعد المتوفرة.

المادة 235

عند الإحالة إلى هذه المادة، يحق للمسافرين الحصول مجانا على :

(أ) مرطبات ووجبات طعام كافية باعتبار أجل الانتظار؛

(ب) إيواء في فندق بالحالات التي تقتضي:

• مقام انتظار ليلة أو عدة ليال؛

• أو المقام لمدة تضاف إلى المقام المقرر من لدن المسافر.

(ج) النقل من الميناء الجوي إلى مكان الإيواء (فندق أو غيره).

تقترح على المسافر علاوة على ذلك، إمكانية القيام مجانا باتصالين هاتفيين أو بعث مراسلتين بالفاكس أو رسالتين إلكترونيتين.

يحرص الناقل الجوي عند تطبيق أحكام هذه المادة، بشكل خاص على تلبية احتياجات الأشخاص ذوي الحركة المحدودة أو كل الأشخاص المرافقين لهم، وكذا احتياجات الأطفال القاصرين الذين لا رفيق لهم.

المادة 236

عندما يدفع الناقل الجوي تعويضا أو يفي بالتزامات أخرى ملقاة عليه بموجب هذا القسم، لا يجوز تأويل أي حكم من أحكام هذا القسم بكونه يحد من حقه في طلب التعويض عن الضرر من أي شخص، بما في ذلك الأعيان، طبقا للقانون الوطني المطبق. وبشكل خاص، لا يحد هذا القسم بناتا من حق الناقل الجوي في طلب التعويض عن الضرر من منظم رحلات أو أي شخص آخر أبرم معه الناقل الجوي عقدا.

ولا يجوز كذلك تأويل أي حكم من هذا القسم بكونه يحد من حق منظم رحلات أو أي شخص من الأعيان، غير المسافر الذي أبرم معه ناقل جوي عقدا، في طلب التعويض عن الضرر من الناقل الجوي طبقا للتشريع الجاري به العمل في هذا المجال.

الباب الثالث

وضع المسافر في درجة أعلى أو درجة أدنى

المادة 237

لا يجوز لنافل جوي أن يطلب بأي تكملة ثمن إذا قام بوضع مسافر في درجة أعلى من الدرجة التي اشترت التذكرة من أجلها.

إذا قام نافل جوي بوضع مسافر في درجة أدنى من الدرجة التي اشترت التذكرة من أجلها، وجب عليه، أن يرجع إليه داخل أجل سبعة (7) أيام ووفق الكيفيات المشار إليها في المادة 228 أعلاه :

أ (نسبة ثلاثين في المائة (30%) من ثمن التذكرة بالنسبة لجميع الرحلات الجوية التي تقل مسافتها عن 1500 كيلومتر؛

ب) أو نسبة خمسين في المائة (50%) من ثمن التذكرة بالنسبة لجميع الرحلات الجوية التي تتراوح مسافتها بين 1500 و3500 كيلومتر؛

ث) نسبة خمسة وسبعين في المائة (75%) من ثمن التذكرة بالنسبة لجميع الرحلات الجوية التي تزيد مسافتها عن 3500 كيلومتر .

القسم التاسع

التحقيق التقني حول حوادث ووقائع الطيران المدني

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 238

يجب إجراء تحقيق تقني في شأن كل حادثة أو واقعة خطيرة للطيران المدني تطرأ لطائرة تتوفر على شهادة للصلاحيات للملاحة مسلمة طبقا لاتفاقية شيكاغو .

ويجري عند الاقتضاء تحقيق تقني في شأن كل حادثة أو واقعة أخرى خطيرة للطيران المدني تطرأ لإحدى الطائرات.

تعتبر حادثة أو واقعة خطيرة أو واقعة للطيران المدني لأجل تطبيق أحكام هذا القسم الحادثة أو الواقعة الخطيرة أو الواقعة حسب مدلول اتفاقية شيكاغو التي تنظم التحقيق في شأن حوادث ووقائع الطيران المدني الطائرة لكل طراز من الطائرات، باستثناء الطائرات المصنوعة خصيصا للاستعمال العسكري أو المستغلة في الحركة الجوية العسكرية أو للطائرات غير المسجلة طبقا للاتفاقية المذكورة.

المادة 239

يراد خصيصا بالتحقيق التقني، المشار إليه في المادة 233 أعلاه، نقادي حوادث أو وقائع في المستقبل دون الإخلال، عند الاقتضاء، بالتحقيق القضائي، وجمع وتحليل المعلومات المفيدة وتحديد الظروف والأسباب الثابتة أو المحتملة للحادثة أو الواقعة وعند الاقتضاء إعداد توصيات السلامة.

ولا يرمي التحقيق التقني، بأي حال من الأحوال إلى تحديد الأخطاء أو إثبات المسؤوليات.

يدخل التحقيق التقني ضمن اختصاص السلطة الإدارية المختصة فيما يتعلق بالحوادث والوقائع الخطيرة للطيران المدني الطائرة :

أ) فوق التراب المغربي أو داخل مجاله الجوي.

ب) خارج التراب المغربي أو المجال الجوي المغربي عندما تتعلق الحادثة أو الواقعة بطائرة مسجلة بالمغرب أو مستغلة من لدن شخص ذاتي أو معنوي يوجد مقره النظامي أو مؤسسته الرئيسية بالمغرب وإذا:

- طرأت الحادثة أو الواقعة فوق تراب دولة أخرى أو داخل مجالها الجوي ولم تفتح هذه الأخيرة تحقيقا تقنيا ؛

- تعلقت الحادثة أو الواقعة بطائرة مسجلة بدولة أخرى ولم تفتح هذه الأخيرة تحقيقا تقنيا.

يجوز للسلطة الإدارية المختصة أن تفوض إلى السلطة المكلفة بالتحقيق التقني في حوادث الطيران المدني بدولة عضو في منظمة الطيران المدني الدولي القيام بتحقيق تقني يشمل حادثة طيران مدني طرأت بالمغرب لطائرة مسجلة بهذه الدولة أو القيام بتحريات مرتبطة بأحداث وقعت لطائرة مغربية فوق تراب الدولة المذكورة.

ويمكن أن توافق على التفويض الممنوح من لدن دولة عضو في منظمة الطيران المدني الدولي للقيام بتحقيق تقني كلي أو جزئي.

يجوز للسلطة الإدارية المختصة حينما تقع خارج التراب والمجال الجوي المغربي حادثة أو واقعة خطيرة للطيران المدني تتعلق بطائرة مسجلة بالمغرب أو مستغلة من لدن شخص طبيعي أو معنوي يوجد مقر مؤسسته الرئيسية بالمغرب أو تهم رعايا مغاربة أن تعين ممثلها للمساهمة في كل تحقيق يتعلق بحادثة أو واقعة خطيرة للطيران المدني ويمكن أن يستعين الممثل المذكور بمستشار أو عدة مستشارين تعينهم كذلك السلطة الإدارية المشار إليها أعلاه وتقبل مساهمة كل ممثل والمستشارين المعينين من لدن السلطة المختصة في الدولة العضو بالمنظمة الدولية للطيران المدني في كل تحقيق تقني ينجز عندما تقع في التراب أو المجال الجوي المغربي حادثة أو واقعة خطيرة للطيران المدني تهم طائرة مسجلة بالدولة المذكورة أو كانت الحادثة أو الواقعة الخطيرة تهم أحد رعايا هذه الدولة.

عندما يتعذر التيقن بأن مكان وقوع الحادثة أو الواقعة الخطيرة يوجد فوق تراب دولة معينة، تفتح السلطة الإدارية المختصة التحقيق حول الحادثة أو الواقعة الخطيرة وتقوده بصفتها دولة تسجيل.

عندما تقع الحادثة أو الواقعة الخطيرة فوق تراب دولة غير متعاقدة ولا تعترزم القيام بتحقيق طبقا لاتفاقية شيكاغو، يمكن لسلطة الادارية المختصة، بصفتها دولة تسجيل وإن لم يوجد بصفتها دولة المشغل، أن تفتح وتقود التحقيق.

المادة 240

تجري التحقيق التقني هيئة دائمة تكلف بالتحقيق التقني في شأن حوادث ووقائع الطيران المدني، وتسمى بعده " الهيئة الدائمة " وتحدث لهذه الغاية لدى السلطة الإدارية المختصة أو توضع تحت مراقبتها.

ويمكن أن تستعين الهيئة الدائمة المذكورة عند الاقتضاء، في كل حادثة معينة بلجنة تحقيق تقني تحدثها السلطة الإدارية المختصة.

وفي إطار التحقيق التقني، تتصرف الهيئة الدائمة وأعضاء لجنة التحقيق بكل استقلالية ولا يتلقون أو يلتزمون تعليمات من أية سلطة.

المادة 241

لا يؤهل لإجراء التحقيق التقني إلا مستخدمو الهيئة الدائمة المنتدبون لهذه الغاية من لدن السلطة الإدارية المختصة.

غير أن المستخدمين المنتمين إلى الهيئات التقنية للطيران المدني والعسكري والذين يتوفرون على المؤهلات المطلوبة يمكن أن يتم اعتمادهم من طرف السلطة الادارية المختصة للقيام بعمليات التحقيق المتعلقة بالمعلومات الأولى تحت مراقبة الهيئة الدائمة، ويسمون " محققي المعلومات الأولى " .

المادة 242

يجب على الربان قائد الطائرة أن يبلغ كل حادثة أو واقعة خطيرة للطيران المدني طرأت فوق التراب المغربي إلى الهيئة الدائمة أو إذا تعذر ذلك إلى السلطة الإدارية المختصة وذلك على الفور وبأسرع الوسائل.

ويلزم بهذا العمل كذلك، في حالة عدم وجود الربان قائد الطائرة، كل عضو من أعضاء الطاقم والسلطة الجوية لأقرب مطار من مكان وقوع الحادثة والسلطة الإدارية المحلية المعنية.

وفي جميع الأحوال، يجب أيضا إخبار السلطة القضائية المختصة بوقوع الحادثة.

الباب الثاني

سير التحقيق التقني

المادة 243

يجب القيام قبل التحقيق التقني بتحقيق للمعلومات الأولى يهدف إلى معاينة الحادثة.

غير أنه، إذا كانت الحادثة أو الواقعة الخطيرة للطيران المدني تكتسي طابعا دوليا أو تعلق الأمر بحادثة ذات خطورة بيئية جاز إجراء التحقيق التقني على الفور دون القيام بتحقيق للمعلومات الأولى.

المادة 244

يجري تحقيق المعلومات الأولى :

- مستخدمون مؤهلون تعينهم السلطة الإدارية المختصة ؛
- أو مستخدمون من الهيئة الدائمة المكلفة بالتحقيق التقني حول حوادث الطيران المدني ؛
- أو كل شخص يتوفر على كفاءة معترف بها في هذا المجال وتعتمده السلطة الإدارية المختصة بصفة محقق في المعلومات الأولى.

المادة 245

يسلم الاعتماد المنصوص عليه في المادة 236 أعلاه عندما يثبت صاحب الطلب توفره على الكفاءات والمؤهلات التقنية الضرورية لإجراء تحقيق المعلومات الأولى.

وتبين في الاعتماد المذكور الشروط التقنية الواجب توفرها في الأشخاص المعتمدين وحقوقهم والتزاماتهم.

يمكن سحب الاعتماد المسلم عند انقضاء أحد الشروط التي سلم على أساسها.

تحدد إجراءات تسليم وسحب الاعتمادات بنص تنظيمي.

المادة 246

يجوز للمحققين التقنيين ومحققي المعلومات الأولى أن يلجوا بكل حرية مكان الحادثة أو الواقعة وإلى الطائرة أو حطامها وجميع العناصر الهامة ولاسيما منها أجهزة التسجيل على متن الطائرة وملفات مصالح الحركة الجوية قصد التمكن دونما تأخير من القيام بفحص مفصل.

وفي حالة وقوع حادثة، يجب إعلام السلطة القضائية سلفا بتدخل المحققين المذكورين.

ينتخذ المحققون التقنيون أو محققو المعلومات الأولى جميع التدابير الضرورية الكفيلة بتيسير المحافظة على الأدلة.

يحق أيضا للمحققين التقنيين ومحققي المعلومات الأولى الاستماع إلى الشهود والولوج بكل حرية إلى المعلومات المهمة التي يحوزها المالك أو المستغل أو مصنع الطائرة وكذا السلطات الإدارية المسؤولة عن الطيران المدني وعن المطار.

المادة 247

يطلع المحققون التقنيون دونما تأخير على محتوى أجهزة التسجيل على متن الطائرة وعلى كل تسجيل آخر يعتبر هاما ويمكنهم من القيام باستغلالهما.

تقوم السلطة القضائية سلفا في حالة فتح تحقيق أو بحث قضائي، بحجز أجهزة التسجيل وحاملاتها ووضعها بناء على طلب رهن إشارة المحققين التقنيين الذين يأخذون نسخا من التسجيلات التي تحتوي عليها تحت مراقبة ضابط للشرطة القضائية.

في حالة عدم فتح تحقيق أو بحث قضائي، يمكن أخذ أجهزة التسجيل وحاملاتها من لادن المحققين التقنيين بحضور ضابط للشرطة القضائية تلتزم مساعدته لهذا الغرض بواسطة وكيل الملك.

المادة 248

تستخدم أجهزة التسجيل على متن الطائرة بشكل فعلي أثناء التحقيق بشأن إحدى حوادث أو وقائع الطيران، وتتخذ الهيئة الدائمة التدابير الضرورية لتيسير قراءتها دونما تأخير.

وتتولى الهيئة الدائمة عندما لا تتوفر على وسائل كافية لقراءة أجهزة التسجيل على متن الطائرة، استخدام الوسائل الموضوعية رهن إشارتها من قبل دول أخرى، مع مراعاة ما يلي :

(أ) إمكانيات التوفر على وسائل القراءة ؛

(ب) أجال القراءة و،

(ت) مواضع وسائل القراءة.

المادة 249

يجوز للمحققين التقنيين في حالة فتح تحقيق أو بحث قضائي حضور عمليات الخبرة التي تأمر بها السلطة القضائية المختصة واستغلال المعايير المثبتة في إطار العمليات المذكورة لأغراض التحقيق التقني.

ولهم، بعد موافقة وكيل الملك أو قاضي التحقيق، حسب الحالة أن يقوموا لأغراض الفحص أو التحليل بأخذ عينات من الحطام أو السوائل أو القطع أو الأجهزة أو المجموعات أو الآليات التي يرونها مفيدة للإسهام في تحديد ظروف وأسباب الحادثة أو الواقعة.

لا يجوز للمحققين التقنيين إخضاع الحطام والسوائل والقطع والأجهزة والمجموعات والآليات المحجوزة لفحوص أو تحاليل من شأنها تغييرها أو إفسادها أو إتلافها، إلا بموافقة السلطة القضائية.

المادة 250

في حالة وقوع حادثة أو واقعة طيران لم يترتب عليها فتح تحقيق أو بحث قضائي، يجوز للمحققين التقنيين، القيام لأغراض الفحص أو التحليل، بأخذ عينات من الحطام أو السوائل أو القطع أو الأجهزة أو المجموعات أو الآليات التي يرونها مفيدة للإسهام في تحديد ظروف وأسباب الحادثة أو الواقعة وذلك بحضور ضابط للشرطة القضائية تلتزم مساعدته لهذا الغرض لدى وكيل الملك.

ترجع الأشياء أو الوثائق التي حجزها المحققون التقنيون متى تبين أن الاحتفاظ بها لم يبق ضرورياً لتحديد ظروف وأسباب الحادثة أو الواقعة.

لا يخول الحق في أي تعويض عن حجز الأشياء أو الوثائق التي خضعت للفحص أو التحليل وعند الاقتضاء، عن إفسادها أو إتلافها لأغراض التحقيق.

المادة 251

يجوز للمحققين التقنيين، أن يطالبوا دون إمكانية الاحتجاج عليهم بكتمان السر المهني، بالإطلاع على الوثائق كيفما كانت طبيعتها المتعلقة بالأشخاص والمقاولات والمعدات ذات الصلة بالحادثة أو الواقعة والمرتبطة على الخصوص بتكوين الأشخاص وتأهيلهم وصنع المعدات وإثبات صحتها وتجهدها واستغلالها والإعداد للرحلة وقيادة الطائرة أو للطائرات المعنية والحصول على المعلومات بشأنها ومراقبتها.

غير أن الملفات الطبية لا تبلغ سوى للأطباء الملحقين بالهيئة الدائمة. ولا يجوز الإطلاع إلا على الملفات الطبية الخاصة بالأهلية والمتعلقة بالأشخاص المكلفين بقيادة الطائرة أو الطائرات المعنية والحصول على المعلومات بشأنها ومراقبتها.

يجب عندما تضع السلطة القضائية الأختام على الوثائق المذكورة، إعداد نسخة منها لفائدة المحققين التقنيين.

المادة 252

يحرر المحققون التقنيون محاضر أثناء عمليات وأعمال التحقق المنجزة في إطار أحكام المادة 245 أعلاه. وتتضمن المحاضر المذكورة بيان تاريخ وساعة بداية ونهاية التدخل واسم وتوقيع المحقق التقني وجرّد الأوراق أو الوثائق المحجوزة أو المتحقق منها وعند الاقتضاء، ملاحظات الشخص الذي كان معهودا إليه بحراستها. توجه عند فتح مسطرة قضائية، نسخة من المحضر إلى السلطة القضائية.

المادة 253

تحدد بنص تنظيمي كيميائية إجراءات تحقيق المعلومات الأولى وكذا شكل التقرير المعد من لدن المحقق في المعلومات الأولى ومحتواه وأجله.

الباب الثالث

المعلومات والبيانات المتعلقة بالتحقيق التقني

المادة 254

يعتبر المسؤول عن الهيئة الدائمة مؤهلاً لتوجيه المعلومات المنبثقة عن التحقيق التقني، إذا ارتأى أن من شأنها الحيلولة دون وقوع حادثة أو واقعة خطيرة، إلى السلطات الإدارية المكلفة بسلامة الطيران المدني ومسيري مقاولات صنع أو تعهد الطائرات أو تجهيزاتها وإلى الأشخاص الذاتيين والمعنويين المكلفين باستغلال الطائرات أو تكوين المستخدمين.

وعلاوة على ذلك، يعتبر المسؤول عن الهيئة الدائمة وإن اقتضى الحال رؤساء لجان التحقيق، مؤهلين في إطار المهمة الموكولة إليهم، لنشر المعلومات المتعلقة بالمعاينات التي يثبتها المحققون التقنيون وسير التحقيق التقني وعند الاقتضاء، استنتاجاتهم المؤقتة، مع مراعاة عدم المس بالحياء الشخصية للأفراد أو بكتمان السر الصناعي أو التجاري أو الطبي أو بسلامة الدولة والأمن العام وأسرار الدفاع الوطني والسياسة الخارجية.

المادة 255

يجوز للهيئة الدائمة أثناء التحقيق التقني إصدار توصيات بشأن السلامة إذا ارتأت أن من شأن تطبيقها في أقرب الآجال الحيلولة دون وقوع حادثة أو واقعة طيران خطيرة.

المادة 256

تحرر الهيئة الدائمة وتنتشر عند نهاية التحقيق التقني تقريراً نهائياً في شكل يلائم نوع الحادث وخطورته. ولا يشار في التقرير المذكور إلى أسماء الأشخاص وإنما يتضمن فقط المعلومات المنبثقة عن التحقيق والضرورية لتحديد ظروف وأسباب الحادثة أو الواقعة وتفهم توصيات السلامة. يجوز للهيئة الدائمة القيام قبل تسليم التقرير المذكور بجمع ملاحظات لدى السلطات والمقاولات والمستخدمين المعنيين. ويعتبر هؤلاء ملزمين بكتمان السر المهني في ما يخص عناصر هذه الاستشارة. ويجوز للسلطة الإدارية المختصة أن تطلب من الهيئات الدائمة بعد تسليم التقرير النهائي القيام بإعادة فتح التحقيق التقني إذا رأّت ذلك ضرورياً استناداً إلى عناصر جديدة.

الباب الرابع

أحكام متفرقة

المادة 257

لا يجوز أن يتعرض لأي عقوبة تأديبية أو إدارية أي شخص مقحم، بحكم وظيفته، في أمر واقعة طيران أخبر بها تلقائياً وعلى الفور الهيئة الدائمة المكلفة بالتحقيق في شأن حوادث ووقائع الطيران أو السلطة الإدارية المختصة وعند الاقتضاء مشغله ماعدا في حالة الإخلال المدير أو المتكرر لقواعد السلامة.

المادة 258

يمنع تغيير حالة الأماكن التي وقعت بها الحادثة وأخذ عينات منها والقيام على متن الطائرة أو حطامها بمناولة لأشياء أو أخذ عينات منها أو تحويل مكانها أو إزاحتها، ماعدا إذا كانت الأعمال المذكورة لازمة بحكم متطلبات السلامة أو ضرورة تقديم الإسعاف للمصابين أو كان مأذون فيها من قبل السلطة القضائية بعد استطلاع رأي المحقق التقني أو إن تعذر ذلك، محقق المعلومات الأولى.

المادة 259

يجب على طاقم الطائرة المعني أو مالكها أو مستغلها وكذا الأشخاص أو المقاولات ذات الصلة بالحادثة أو الواقعة ومأمورهم أن يتخذوا في حالة وقوع حادثة أو واقعة كافة التدابير التي تمكن من المحافظة على الوثائق والمعدات والتسجيلات التي قد تكون ذات فائدة بالنسبة للتحقيق، ولاسيما من تجنب محو تسجيل الحوادث والإنذارات الصوتية عقب الرحلة.

المادة 260

تتخذ السلطات العامة كافة التدابير المفيدة لضمان المحافظة على الأدلة وحراسة الطائرة ومحتواها طوال المدة اللازمة لإجراء التحقيق.

وتشمل تدابير المحافظة على الأدلة بوجه خاص المحافظة بجميع الطرق الملازمة على الأدلة التي قد تتعرض للإزالة أو المحو أو فقدان أو الإتلاف.

وتشمل حراسة الطائرة تدابير حماية تهدف إلى تفادي حدوث أضرار جديدة ومنع ولوج الطائرة على كل شخص غير مأذون له في ذلك والحيلولة دون نهب حطام الطائرة أو إتلافه.

المادة 261

يلزم مستخدمو الهيئة الدائمة ومحققو المعلومات الأولى وأعضاء لجان التحقيق والخبراء المستعان بهم بكتتمان السر المهني وفق الشروط وتحت طائلة العقوبات المنصوص عليها في القانون الجنائي.

المادة 262

تبلغ كل حادثة أو واقعة خطيرة تطرأ فوق التراب المغربي لطائرة مسجلة بالخارج، على الفور وبأسرع الوسائل، إلى دولة التسجيل ودولة التصنيع ودولة المستغل ودولة التصميم.

يوجه نفس التبليغ، عند الاقتضاء، إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

القسم العاشر

الاختصاص وإثبات المخالفات والمساطر

الباب الأول

الاختصاص وإثبات المخالفات

المادة 263

المحكمة المختصة للنظر في مخالفات أحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه هي المحكمة التابع لدائرة نفوذها المطار الذي نزلت به الطائرة مباشرة بعد ارتكاب المخالفة إذا تم ذلك أثناء الطيران، أو مكان ارتكاب المخالفة المذكورة إذا تم ذلك على سطح الأرض.

المادة 264

يقوم بإثبات المخالفات لهذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه بالإضافة إلى ضباط وأعوان الشرطة القضائية :

أ) الضباط قواد الطائرات المكلفون بأمن المجال الجوي؛

ب) قواد الطائرات التي ارتكبت فيها المخالفة؛

ج) مفتشو الملاحة الجوية المدنية المعينون لهذا الغرض من لدن السلطة الحكومية المكلفة بالطيران المدني ؛

د) الأعوان المؤهلون خصيصا لهذا الغرض من قبل السلطة الحكومية المكلفة بالطيران المدني.

زيادة على الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الأولى أعلاه، يعتبر الأعوان المؤهلون من قبل السلطة الحكومية المكلفة بالبيئة مختصين كذلك لإثبات كل مخالفة لأحكام القسم الخامس من هذا القانون المتعلقة بحماية البيئة وبالحد من الأضرار في مجال الملاحة الجوية المدنية.

المادة 265

يؤدي الأعوان المشار إليهم في المادة 259 أعلاه اليمين وفق الشروط المحددة بموجب النصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال.

ويجوز لهم تسخير القوة العمومية مباشرة لأجل القيام بمهامهم.

المادة 266

يخول للأعوان المشار إليهم في المادة 259 أعلاه قصد الاضطلاع بمهامهم، حق الولوج المطلق لكل طائرة مدنية مغربية أو أجنبية و لكل المؤسسات والمحلات والمنشآت والتجهيزات والوثائق والوسائل ذات الصلة بالملاحة الجوية المدنية وذلك بغرض زيارتها وتفقيشها ، كما يؤهلون لتوقيف كل طائرة مدنية مغربية أو أجنبية وكذا منع ممارسة امتيازات إجازة أو شهادة أو أية وثيقة طيران أخرى ، طبقا لمقتضيات هذا القانون.

يمكن للسلطة الإدارية المختصة أن تخضع للتفتيش كل طائرة مغربية أو أجنبية توجد داخل مطار مغربي للتأكد من مطابقتها لقواعد السلامة المطبقة عليها سواء تعلق الأمر بقواعد مغربية أو تم اتخاذها تطبيقا للإتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني الدولي.

دون الإخلال بالأحكام التشريعية المتعلقة بكتمان السر المهني، يحصر استعمال وتوزيع المحاضر التي تتضمن معلومات السلامة الخاصة بالطائرات الأجنبية ومحاضر التفتيشات المنجزة على نفس هذه الطائرات وكذا كل الوثائق المتعلقة بها والتي يتم إعدادها من طرف السلطة الإدارية أو التي يتوصل بها من دول أخرى، في ما هو ضروري لتحسين السلامة.

يؤهل الضباط قواد الطائرات المكلفون بأمن المجال الجوي قصد وقف طائرة ما لاستعمال أسلحتهم في حالة عدم الاستجابة للإنذارات الاعتيادية.

المادة 267

يترتب مباشرة على إثبات كل مخالفة إعداد محضر يوقعه قانونا العون محرر المحاضر ومرتكب أو مرتكبو المخالفة.

في حالة رفض أو تعذر التوقيع من لدن مرتكب أو مرتكبي المخالفة، تجب الإشارة إلى ذلك في المحضر.

المادة 268

يتضمن المحضر بوجه خاص ما يلي:

أ) البيانات التي تمكن من التعرف على:

- الطائرة ومالكها أو مستغلها؛
- المحلات والمنشآت والتجهيزات والوسائل المرتكبة المخالفة في شأنها ؛

- المؤسسة التي تقوم بالأنشطة الصناعية ومستغلها وكذا الأذن أو الاعتمادات التي تستفيد منها وفقا لأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه؛
- ب) تاريخ ومكان ارتكاب المخالفة وتحرير المحضر ؛
- ج) الحالة المدنية لمرتكب أو مرتكبي المخالفة وجنسيتهم وصفتهم ؛
- د) طبيعة المخالفة أو المخالفات المرتكبة.

ويتضمن المحضر أيضا إذا ما سمحت الظروف بذلك تصاريح كل شخص يوجد في مكان ارتكاب المخالفة ويعتبر الاستماع إليه مفيدا.

إذا أخذت عينة من العينات، وجبت الإشارة إلى ذلك في المحضر مع الإحالة إلى محضر أخذ العينات المحرر لهذه المناسبة وفق أحكام المادة 266 بعده.

المادة 269

إذا استلزم إثبات المخالفة أخذ عينات، ترتب على ذلك إعداد محضر في الحال يتعلق بأخذ العينات المذكور ويلحق بالمحضر المشار إليه في المادة 263 أعلاه.

إضافة إلى البيانات الواردة في الفقرة الأولى من المادة 263 أعلاه، يشار في محضر أخذ العينات إلى كل معلومة تسمح بالتعرف على الجزء المعني بأخذ العينة وطبيعة العينات والكميات المأخوذة.

المادة 270

تختم العينات المأخوذة من قبل العون محرر المحضر وتوجه فوراً لأجل تحليلها إلى أحد المختبرات أو الهيئات الواردة في قائمة تعدها الإدارة. ويرسل المختبر أو الهيئة استنتاجاته إلى السلطة الإدارية المختصة التي وجهت إليها المحاضر وفقاً لأحكام المادة 266 بعده أو إلى الشخص الذي تنتدبه لهذا الغرض.

يخضع كل تحليل لم يفتنع أحد الأطراف المعنية باستنتاجاته لخبرة مضادة بناء على طلب الطرف المذكور.

يتحمل المخالف في حالة إدانته مصاريف التحليل والخبرة المضادة.

المناهج والمساطر المتبعة للقيام بأخذ العينات هي نفسها المعمول بها في مجال الزجر عن الغش مع مراعاة الأحكام الخاصة المنصوص عليها في هذا القسم.

المادة 271

ترسل أصول المحاضر المشار إليها في المادتين 263 و 264 أعلاه فوراً من قبل الأعوان الذين قاموا بإعدادها إلى السلطة الإدارية المختصة أو إلى الشخص الذي تنتدبه لهذا الغرض.

تقوم السلطة الإدارية المختصة أو من تنتدبه لذلك بدراسة الملف. ويجوز لها لهذا الغرض القيام بكل التحقيقات المفيدة والاستماع إلى كل شخص يعتبر الاستماع إليه ضرورياً.

المادة 272

يعتد بالمحضر إلى أن يثبت خلاف الأفعال المبينة فيه.

الباب الثاني

المساطر المتبعة

المادة 273

تقوم السلطة الإدارية المختصة أو من تنتدبه بعد الإطلاع على المحضر بما يلي :

- مصادرة المحركات والمراوح والقطع والتجهيزات أو منتجات الملاحة الجوية الفاسدة أو غير المطابقة للمواصفات التقنية، المثبتة صحتها من لدن السلطة الإدارية المختصة، والعمل على تدميرها، عند الاقتضاء، بعد أخذ العينات وذلك على نفقة ومسؤولية مرتكب أو مرتكبي المخالفات ؛

- وقف الطائرة المستعملة لارتكاب المخالفة بالمكان الذي اقتيدت أو وجهت إليه؛
يحرر محضر بشأن كل مصادرة.

المادة 274

ترفع السلطة الإدارية المختصة أو من تنتدبه الأمر إلى المحكمة المختصة داخل أجل الثلاثين يوما التالي لتاريخ تسلم أصل المحضر المتعلق بإثبات المخالفة.
يتولى وكيل الملك إجراء المتابعات.

المادة 275

توجه السلطة الإدارية المختصة أو من تنتدبه، داخل أجل لا يمكن أن يتجاوز ثلاثة أيام من أيام العمل ابتداء من تاريخ تسلم أصل محضر المخالفة، إلى رئيس المحكمة المختصة مقالا مرفقا بالمحضر بغية الحصول على تأكيد وقف الطائرة بأمر صادر داخل أجل لا يمكن أن يتجاوز 3 أيام من أيام العمل.

يجوز الإفراج عن وقف الطائرة في كل وقت وأن إذا قام مرتكب المخالفة بإيداع كفالة لدى مؤسسة بنكية يعينها لهذا الغرض رئيس المحكمة المرفوع إليها الأمر، أو إذا قدم ضمانا مالية تخصص لتنفيذ العقوبات التي تحدد المحكمة مبلغها وأدى إن اقتضى الحال المصاريف القضائية ومصاريف الحراسة والتعهد والمناولة والتعويضات المدنية المحتملة.
في حالة حكم نهائي لم ينفذ، تصيح الكفالة أو الضمانة نهائيا كسبا للخزينة بعد خصم المصاريف والتعويضات المدنية المحتملة.

القسم الحادي عشر

المخالفات والعقوبات

المادة 276

يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2) وبغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى مائة ألف (100.000) درهم أو بإحدى هاتين بالعقوبتين فقط :
1) مالك أو مستغل الطائرة الذي :

• استخدم أو سمح باستخدام طائرة دون التوفر على إحدى الوثائق المشار إليها، حسب الحالة في المادتين 17 أو 128 من هذا القانون أو بوثيقة منتهية صلاحيتها أو مسلمة لطائرة أخرى ؛
ويتعرض للعقوبة نفسها كل من لم يستطع الإدلاء بالوثائق المذكورة بطلب من السلطات المختصة. وتستحق الغرامة عن كل وثيقة ناقصة أو منتهية صلاحيتها ؛

• عمل على التحليق أو محاولة التحليق بطائرة دون رقم تسجيل أو برقم تسجيل لا يتلاءم مع وثائق التعرف عليها ؛
• عمل على التحليق أو محاولة التحليق بطائرة لا تحمل علامات التعرف عليها أو تحمل علامات صارت غير مقروءة بأي وسيلة من الوسائل أو تم وضعها خارج المجالات التنظيمية المقررة لهذا الغرض خرقا لأحكام المادتين 13 و 14 أعلاه ؛
• عمل على تسجيل الطائرة في دفتر أجنبي دون الحصول سلفا على شطبها من دفتر التسجيل المغربي وفقا لأحكام المادة 12 أعلاه ؛

• لم يبرم التأمين أو أي ضمانات مالية أخرى مشار إليها في المادة 86 أعلاه أو أبرم تأمينًا بمبلغ لا يغطي مجموع مسؤوليته كما هي محددة في المادة 86 أعلاه.

- 2) صاحب الامتياز الذي لم يبرم وثيقة واحدة أو أكثر من وثائق التأمين المشار إليها في المادة 100 أعلاه. وتستحق الغرامة عن كل وثيقة تأمين غير مبرمة.
- 3) الناقل الجوي الذي لم يبرم التأمين أو أي ضمانات مالية أخرى مشار إليها في المادة 213 أعلاه أو أبرم تأميناً بمبلغ لا يغطي مجموع مسؤوليته كما هي محددة في المادة 214 أعلاه.

المادة 277

- يعاقب بالحبس من شهر (1) إلى سنة (1) واحدة وبغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى مائة ألف (100.000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان قاد طائرة :
- دون شهادة الصلاحية للملاحة أو بشهادة منتهية صلاحيتها أو مسلمة لطائرة أخرى ؛
 - دون رقم تسجيل أو برقم تسجيل لا يتلاءم مع وثائق التعرف عليها ؛
 - دون علامات التعرف أو بعلامات صارت غير مقروءة بأي وسيلة من الوسائل أو تم وضعها خارج المجالات التنظيمية المقررة لهذا الغرض ؛
 - دون إجازته أو أي سند ملاحية جوية آخر جارية صلاحيته مفروض التوفر عليه اعتباراً للرحلة المنجزة.
- ويتعرض للعقوبة نفسها كل عضو آخر من المستخدمين الملاحين عند ارتكاب مخالفة مماثلة.
- يتهور أو دون تبصر خرقاً لأحكام البند 1 من المادة 176 أعلاه.

المادة 278

- يعاقب بغرامة من خمسة آلاف (5000) درهم إلى عشرة آلاف (10.000) درهم، مستغل الطائرة أو ممثله الذي :
- لم يحترم المقضييات المنصوص عليها في المادتين 218 و 219 من هذا القانون ؛
 - لم يودع دليل الأمن داخل الأجل المحددة من طرف السلطة الإدارية المختصة؛
 - لم يؤمن حماية بطاقات الركاب وبطاقات الأمتعة على صعيد مبسط (مكان) التسجيل ؛
 - لم يؤمن مراقبة الولوج لطائراته؛
 - ترك طائراته بدون حماية وحراسة ؛
 - قام بنقل أشخاص مسلحين دون ترخيص من المصالح المختصة ؛
 - قام بنقل أشخاص أو أمتعة أو بضائع أو كل الأشياء المرخص بنقلها على متن الطائرة دون الخضوع للمراقبة الأمنية المطلوبة بواسطة النصوص المعمول بها؛
 - لم يرقم بإجراءات مضاهاة أوراق السفر للركاب ؛
 - لم يرقم بإجراءات مضاهاة حقائب مستودع الركاب ؛
 - ترك دون حراسة أمتعة أو بضائع أو كل الأشياء المرخص بحملها على متن الطائرة؛
 - لم يرقم بالمراقبات والتفتيشات الأمنية قبل الرحلة طبقاً للنظام القانوني المعمول به.

المادة 279

- يعاقب بالحبس من سنة (6) أيام إلى ثلاثة (3) أشهر وبغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى مائة ألف (100.000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط :
- 1- الربان الذي حلق فوق منطقة محظورة أو منظمة، خرقاً لأحكام المادة 131 من هذا القانون أو لم يتقيد بأحد الالتزامات المترتبة على أحكام المواد من 132 إلى 136 أعلاه أو حلق في المجال الجوي بطائرة تخرق جدار الصوت دون الإذن المنصوص عليه في المادة 138 أعلاه ؛
- 2 - كل من نقل أو حاول نقل أو العمل على نقل بضاعة خطيرة دون التقيد بالشروط المنصوص عليها في المادة 215 أعلاه؛
- 3 - كل شخص جعل طائرة تحلق دون ربان فوق التراب المغربي من غير إذن.

المادة 280

- يعاقب بغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى خمسين ألف (50.000) درهم كل ربان :
- لا يحترم قواعد الجو والحركة الجوية أو نظام الأضواء والإشارات المستعملة في الحركة الجوية والمفروضة وفقا لأحكام المادة 170 من هذا القانون؛
 - قام برمي مجموع أو بعض حمولة البضائع أو المحروقات دون التقيد بالشروط المنصوص عليها في المادة 171 أعلاه ؛
 - لم يتم بإعداد التقارير المنصوص عليها في المادة 172 من هذا القانون وفق الشروط الواردة فيها؛
 - نفذ عمليات تحليق بهلوانية في الجو دون الإذن المنصوص عليه في البند 3 من المادة 176 من هذا القانون. ويتعرض للعقوبة نفسها كل شخص نظم التحليقات المذكورة أو شارك في تنظيمها؛
 - لم يتم بالتبليغ المنصوص عليه في المادة 237 فيما يتعلق بحوادث أو وقائع الطيران الخطيرة ؛
 - رفض، دون مبرر، المشاركة في عمليات البحث والإنقاذ رغم استطاعته القيام بذلك.

المادة 281

- يعاقب بغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى مائة ألف (100.000) درهم كل من استغل أو حاول استغلال :
- خدمة للنقل الجوي دون الإذن المنصوص عليه في المادة 188 أعلاه ؛
 - نشاط في خدمة للعمل الجوي دون التقيد بالشروط المحددة تطبيقا للمادة 216 أعلاه.

المادة 282

يعاقب بغرامة مبلغها عشرة آلاف (10.000) درهم عن كل مسافر ركب أو نزل دون إذن كل ناقل جوي سمح بمناسبة تحليق عبور بالركوب أو النزول فوق التراب المغربي لأشخاص أو بضائع أو قام دون إذن صريح بخدمة من خدمات المساحة.

المادة 283

يعاقب بغرامة من عشرة آلاف (10.000) درهم إلى عشرين ألف (20.000) درهم كل مستخدم من مستخدمي الملاحة الجوية المدنية :

- عرض للخطر، بفعله أو إغفاله، سلامة الطائرات والمطارات وجميع منشآت الملاحة الجوية الأخرى؛
 - مارس مهامه وهو تحت تأثير مشروبات كحولية أو منومات أو مخدرات خرقا لأحكام البند 2 من المادة 176 أعلاه؛
 - مارس مهامه دون الحصول على سندات الملاحة لجوية المطلوبة.
- ويتعرض لنفس العقوبة مستغل المطار ومسيره أو مقدم خدمات الملاحة الجوية أو مستعمل المجال الجوي الذي عرض للخطر بتهاونه أو عمله أو إغفاله أو عدم تقيده بالتزاماته أمن طائرة أو مطار أو كل منشأة أخرى للملاحة الجوية أو خالف مقتضيات الاتفاقيات الدولية الجاري بها العمل.

المادة 284

يعاقب بغرامة من عشرين ألف (20.000) درهم إلى خمسين ألف (50.000) درهم كل من يزاول أنشطة صيانة الطائرات وأجزائها دون ترخيص من السلطة المختصة.

المادة 285

يعاقب بغرامة من عشرين ألف (20.000) درهم إلى مائة ألف (100.000) درهم كل من خالف أحكام القسم الثالث من هذا القانون المتعلقة بارتفاقات الملاحة الجوية والنصوص المتخذة لتطبيقه.

المادة 286

يمنع كل رمي متعمد وغير مفيد لأشياء أو مواد قد تلحق أضراراً بالأشخاص والممتلكات على سطح الأرض من على الطائرات أثناء تحليقها ويعاقب عليه بغرامة من عشرة آلاف (10.000) درهم إلى تسعين ألف (90.000) درهم أو بالحبس من ستة (6) أيام إلى شهرين (2) أو بإحدى هاتين العقوبتين حتى ولو لم يتسبب الرامي المذكور في أي ضرر وذلك دون الإخلال بعقوبات أشد يمكن التعرض لها في حالة ارتكاب جنحة أو جناية.

المادة 287

يعاقب بغرامة من خمسة آلاف (5000) درهم إلى عشرة آلاف (10.000) درهم:

- كل من ضبط داخل طائرة دون التمكن من تبرير وجوده فيها بسند نقل أو بموافقة مستغل الطائرة أو قائدها؛
- كل من لم يمثل أو رفض الامتثال لتعليمات قائد الطائرة أو مأموره ضمناً لسلامة الطائرة أو سلامة الأشخاص المنقولين؛
- كل من وجد دون إذن داخل منطقة أمن ذات ولوج منظم.

المادة 288

يعاقب بغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى خمسة آلاف (5000) درهم :

- كل شخص حائز لسند الولوج إلى منطقة أمن ذات ولوج منظم بالمطار، قيد الصلاحية، ولا يحمله بشكل ظاهر خلال تواجده في مناطق الأمن ذات الولوج المنظم للمطار؛
- كل سائق مركبة تتحرك في مناطق أمن ذات الولوج المنظم، لا يتوفر على سند الولوج إلى المطار؛
- كل صاحب مركبة متوقفة في مناطق أمن ذات الولوج المنظم، دون التوفر على سند الولوج إلى المطار.

المادة 289

في حالة العود، ترفع عقوبات الحبس والغرامة المنصوص عليها في هذا الباب إلى الضعف.

يعتبر في حالة عود، كل من صدر عليه حكم أول بالإدانة اكتسب قوة الشيء المقضي به وارتكب مخالفة جديدة منصوص عليها في نفس المادة داخل أجل السنتين الموالتين لصدور الحكم المذكور.

المادة 290

تبقى سندات الملاحة الجوية المعلقة مودعة خلال مدة المنع لدى كتابة ضبط المحكمة الصادر عنها الحكم بالإدانة، حيث يتعين تسليمها داخل الخمسة (5) أيام الموالية لتاريخ الحكم النهائي، وإلا تعرض المخالفون لغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى عشرة آلاف (10000) درهم دون الإخلال بالعقوبات المقررة في حالة قيادتهم لطائرة خلال فترة المنع.

القسم الثاني عشر

هيئة سلامة وأمن الطيران المدني

المادة 291

تحدث هيئة، تحت إشراف المديرية العامة للطيران المدني، يعهد إليها بالحفاظ على سلامة وأمن الطيران المدني .

تمارس المديرية العامة للطيران المدني من خلال هذه الهيئة مهام التقنين في مجال سلامة وأمن الطيران المدني والملاحة الجوية المدنية وإصدار القواعد الخاصة بالاستغلال وكذا الأخذ بعين الاعتبار المقننات الدولية الجاري بها العمل.

كما تقوم ببلورة الأهداف الإستراتيجية في هذا المجال والسهل على تنفيذها بهدف تأمين سلامة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمطارات، وفقاً لمتطلبات الأمن والسلامة والجودة..

وتتولى هيئة سلامة وأمن الطيران المدني تتبع جميع الأنشطة المتعلقة بخدمات الملاحة الجوية والمطارات ومراقبتها وكذا بتتبع ومراقبة تنظيم المجال الجوي الوطني والتنسيق بين الملاحة الجوية المدنية والعسكرية وبين هيئات تدبير المجالات الجوية المجاورة وكذا التنسيق بشأن خدمات الأرصاد الجوية.

يحدد تشكيل هذه الهيئة وكيفية سير أشغالها بنص تنظيمي .

المادة 292

يمكن للمديرية العامة للطيران المدني عقد شراكات مع أشخاص ذاتيين أو معنويين خاضعين للقانون العام أو الخاص لبناء المطارات وتجهيزها وتوسعتها وصيانتها وعصرنتها للاستفادة من قدراتها الابتكارية والتمويلات المتوفرة لديها.

القسم الثالث عشر

المكتب الوطني للمطارات

المادة 293

يستمر المكتب الوطني للمطارات في القيام بالاختصاصات الموكولة إليه بموجب الظهير رقم 1.80.350 بتاريخ 11 رجب 1402 (6 ماي 1982) بتنفيذ القانون رقم 25.79 المتعلق بالمكتب الوطني للمطارات، كما تم تغييره وتتميمه ، بالنسبة للمطارات القائمة وقت صدور هذا القانون .

ويمكن للمكتب الوطني للمطارات إضافة إلى المهام المنوطة به بمقتضى نظامه الأساسي أن يقوم كذلك، في إطار عقد امتياز مع الدولة ، ببناء وتجهيز المطارات المدنية للدولة الجديدة المفتوحة للملاحة الجوية العامة وتوسعتها وعصرنتها واستغلالها وصيانتها.

المادة 294

يتولى المكتب الوطني للمطارات، داخل المطارات التي يستغلها:

- السهر على ركوب ونزول المسافرين وعبورهم ونقلهم على الأرض وإفراغ و شحن البضائع والبريد المنقولة جوا، وكذا كل الخدمات الرامية إلى تلبية حاجات المستعملين والجمهور؛

- السهر على الاستعمال الأفضل للمنشآت المطارية وذلك برفع قدرة المطارات التنافسية وتبسيط الإجراءات وطرق التنظيم والتسيير؛

يمكن للمكتب الوطني للمطارات أن يفوض هذه المهام إلى أشخاص ذاتيين أو عامين خاضعين للقانون الخاص أو العام، بعد موافقة السلطة الحكومية المكلفة بالطيران المدني وله أن يبرم عقود شراكة مع أشخاص ذاتيين أو معنويين خاضعين للقانون العام أو الخاص وفقا للأنظمة والقوانين الجاري بها العمل.

المادة 295

يخول للمكتب الوطني للمطارات حق الاحتلال المؤقت لأجزاء الملك العمومي الضرورية لاستغلال المنشآت أو الأنشطة داخل الموانئ الجوية التي يقوم باستغلالها وذلك طبقا للمقتضيات القانونية المتعلقة بالاحتلال المؤقت للملك العمومي.

القسم الرابع عشر

أحكام ختامية

المادة 296

يدخل هذا القانون حيز التنفيذ ابتداء من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية وتنسخ ابتداء من هذا التاريخ كل الأحكام المخالفة لما ورد فيه ولاسيما المرسوم رقم 2.61.161 الصادر في 7 صفر 1382 (10 يوليو 1962) بتنظيم الملاحة الجوية المدنية كما وقع تغييره وتتميمه.

غير أن النصوص الصادرة لتطبيق المرسوم السالف الذكر رقم 2.61.161 بتاريخ 7 صفر 1382 (10 يوليو 1962) تظل سارية المفعول ما لم تكن أحكامها مخالفة لأحكام هذا القانون وذلك كلما صدر نص تنظيمي آخر بتعويضها .

المادة 297

تعوض الإحالات إلى المرسوم المذكور أعلاه الواردة في النصوص الجاري بها العمل بالإحالات إلى الأحكام المطابقة لها الواردة في هذا القانون.

المادة 298

يمكن أن يقرر بنص تنظيمي عند الحاجة كل إجراء آخر لازم لحسن تطبيق هذا القانون، ولملائمته مع الاتفاقيات الدولية .