

ROYAUME DU MAROC

**BULLETIN OFFICIEL**

EDITION DE TRADUCTION OFFICIELLE

EDITIONS	TARIFS D'ABONNEMENT		ABONNEMENT IMPRIMERIE OFFICIELLE RABAT - CHELLAH Tél. : 05.37.76.50.24 - 05.37.76.50.25 05.37.76.54.13 Compte n° : 310 810 101402900442310133 ouvert à la Trésorerie Préfectorale de Rabat au nom du régisseur des recettes de l'Imprimerie officielle	
	AU MAROC			A L'ETRANGER
	6 mois	1 an		
Edition générale.....	250 DH	400 DH	A destination de l'étranger, par voies ordinaire, aérienne ou de la poste rapide internationale, les tarifs prévus ci-contre sont majorés des frais d'envoi, tels qu'ils sont fixés par la réglementation postale en vigueur.	
Edition des débats de la Chambre des Représentants.....	—	200 DH		
Edition des débats de la Chambre des Conseillers.....	—	200 DH		
Edition des annonces légales, judiciaires et administratives...	250 DH	300 DH		
Edition des annonces relatives à l'immatriculation foncière..	250 DH	300 DH		
Edition de traduction officielle.....	150 DH	200 DH		

L'édition de traduction officielle contient la traduction officielle des lois et règlements ainsi que le texte en langue étrangère des accords internationaux lorsqu'aux termes des accords, ledit texte fait foi, soit seul, soit concurremment avec le texte arabe

SOMMAIRE	Pages	Pages
<b>TEXTES GENERAUX</b>		
<b>Code de l'aviation civile.</b>		
Dahir n° 1-16-61 du 17 chaabane 1437 (24 mai 2016) portant promulgation de la loi n° 40-13 portant code de l'aviation civile. ....	936	
<b>Education physique et sports.</b>		
Décret n° 2-17-272 du 7 kaada 1438 (31 juillet 2017) modifiant et complétant le décret n° 2-10-628 du 7 hija 1432 (4 novembre 2011) pris pour l'application de la loi n° 30-09 relative à l'éducation physique et aux sports.....	972	
<b>Convention de crédit entre le Royaume du Maroc et l'Agence française de développement.</b>		
Décret n° 2-17-413 du 7 kaada 1438 (31 juillet 2017) approuvant la convention de crédit n° CMA 1122 01 B d'un montant de 80.000.000 d'euros conclue le 27 ramadan 1438 (22 juin 2017) entre le Royaume du Maroc et l'Agence française de développement, pour le financement du Programme d'appui à la stratégie de l'éducation du Maroc. ....	972	
<b>Contrat de garantie de prêt conclu entre le Royaume du Maroc et la Banque européenne d'investissement.</b>		
Décret n° 2-17-422 du 15 kaada 1438 (8 août 2017) approuvant le contrat conclu le 7 juillet 2017 entre le Royaume du Maroc et la Banque européenne d'investissement (BEI), pour la garantie du prêt d'un montant de soixante dix millions d'euros (70.000.000 €), consenti par ladite banque à l'Université Euro-méditerranéenne de Fès (UEMF), pour le financement du projet « Construction d'un éco-campus à Fès ». ....	973	
<b>Convention de garantie de prêt conclue entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe.</b>		
Décret n° 2-17-457 du 24 kaada 1438 (17 août 2017) approuvant la convention conclue le 25 juillet 2017, entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe, pour la garantie du prêt consenti par ce fonds à l'Office national des chemins de fer, en vue de la contribution au financement du projet de train à grande vitesse Tanger-Casablanca (deuxième prêt). ....	973	

Pages

**Accord de prêt conclu entre le Royaume du Maroc et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement.**

Décret n° 2-17-458 du 24 kaada 1438 (17 août 2017) approuvant l'accord de prêt n° 48414 d'un montant de cent vingt millions d'euros (120.000.000 d'euros), conclu le 4 chaoual 1438 (29 juin 2017) entre le Royaume du Maroc et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), pour le financement du projet de conservation de l'eau de Saiss. .... 974

**Bank Al-Maghrib. – Mises en circulation de pièces de monnaie commémoratives.**

Décret n° 2-17-465 du 24 kaada 1438 (17 août 2017) approuvant la décision de Bank Al-Maghrib relative à la mise en circulation d'une pièce de monnaie de 1000 dirhams en or commémorant le 54<sup>ème</sup> anniversaire de Sa Majesté le Roi Mohammed VI..... 974

Décret n° 2-17-466 du 24 kaada 1438 (17 août 2017) approuvant la décision de Bank Al-Maghrib relative à la mise en circulation de pièces de monnaie de 1000 dirhams en or et de 250 dirhams en argent commémorant le 18<sup>ème</sup> anniversaire de l'intronisation de Sa Majesté le Roi Mohammed VI..... 975

**Douane. – Maintien du droit antidumping définitif appliqué sur les importations du contreplaqué originaires de Chine, perçu sous forme de consignation.**

Arrêté conjoint du ministre de l'industrie, de l'investissement, du commerce et de l'économie numérique et du ministre de l'économie et des finances n° 1649-17 du 3 chaoual 1438 (28 juin 2017) portant maintien du droit antidumping définitif appliqué sur les importations du contreplaqué originaires de Chine, perçu sous forme de consignation. .... 976

**Médicaments princeps, génériques et bio-similaires. – Prix publics de vente.**

Arrêté du ministre de la santé n° 1933-17 du 4 kaada 1438 (28 juillet 2017) modifiant et complétant l'arrêté n° 787-14 du 7 jourmada II 1435 (7 avril 2014) portant révision des prix publics de vente des médicaments princeps, génériques et bio-similaires commercialisés au Maroc..... 977

Pages

**Homologation de normes marocaines.**

Décision du directeur de l'Institut marocain de normalisation n° 1757-17 du 16 chaoual 1438 (11 juillet 2017) portant homologation de normes marocaines..... 981

**TEXTES PARTICULIERS**

**Hydrocarbures :**

• **Approbation d'un accord pétrolier.**

Arrêté conjoint du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable et du ministre de l'économie et des finances n° 1800-17 du 8 chaabane 1438 (5 mai 2017) approuvant l'accord pétrolier « KENITRA OFFSHORE » conclu, le 17 jourmada I 1438 (15 février 2017), entre l'Office national des hydrocarbures et des mines et la société « Chariot Oil & Gas Investments (Morocco) Limited »... 986

• **Permis de recherche d'hydrocarbures.**

Arrêté du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable n° 1827-17 du 11 chaabane 1438 (8 mai 2017) accordant le permis de recherche d'hydrocarbures dit « KENITRA OFFSHORE » à l'Office national des hydrocarbures et des mines et à la société « Chariot Oil & Gas Investments (Morocco) Limited »..... 986

Arrêté du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable n° 1798-17 du 20 chaabane 1438 (17 mai 2017) modifiant l'arrêté du ministre de l'énergie, des mines, de l'eau et de l'environnement n° 2881-14 du 22 chaabane 1435 (20 juin 2014) accordant le permis de recherche d'hydrocarbures dit « MOULAY BOUCHTA OUEST » à l'Office national des hydrocarbures et des mines et à la société « Gulfsands Petroleum Morocco Limited »..... 987

Arrêté du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable n° 1799-17 du 20 chaabane 1438 (17 mai 2017) modifiant l'arrêté du ministre de l'énergie, des mines, de l'eau et de l'environnement n° 2882-14 du 22 chaabane 1435 (20 juin 2014) accordant le permis de recherche d'hydrocarbures dit « MOULAY BOUCHTA EST » à l'Office national des hydrocarbures et des mines et à la société « Gulfsands Petroleum Morocco Limited »..... 987

	Pages
<b>Société de financement Diac-Salaf. – Prorogation de la durée du mandat du liquidateur.</b>	
<i>Décision du Wali de Bank Al-Maghrib n° 62 du 12 chaabane 1438 (9 mai 2017) portant prorogation de la durée du mandat du liquidateur de la société de financement Diac-Salaf. ....</i>	988
<b>Société Marocaine de Gestion des Fonds de Garantie des Dépôts. – Prorogation de la durée du mandat en qualité d'administrateur provisoire de l'Union Marocaine de Banques.</b>	
<i>Décision du Wali de Bank Al-Maghrib n° 64 du 28 chaabane 1438 (25 mai 2017) portant prorogation de la durée du mandat de la Société Marocaine de Gestion des Fonds de Garantie des Dépôts en qualité d'administrateur provisoire de l'Union Marocaine de Banques. ....</i>	988
<b>Société « Bank Al-Tamweel Wa Al-Inma ». – Agrément en qualité de banque participative.</b>	
<i>Décision du Wali de Bank Al-Maghrib n° 69 du 8 kaada 1438 (1<sup>er</sup> août 2017) portant agrément de la société « Bank Al-Tamweel Wa Al-Inma » en qualité de banque participative. ....</i>	988

## CONSEIL SUPERIEUR DE LA COMMUNICATION AUDIOVISUELLE

	Pages
<i>Décision du CSCA n° 04-17 du 20 rabii II 1438 (19 janvier 2017) .....</i>	989
<i>Décision du CSCA n° 05-17 du 26 rabii II 1438 (25 janvier 2017) .....</i>	991
<i>Décision du CSCA n° 07-17 du 3 joumada II 1438 (2 mars 2017) .....</i>	994
<i>Décision du CSCA n° 16-17 du 16 chaoual 1438 (11 juillet 2017) .....</i>	996
<i>Décision du CSCA n° 17-17 du 16 chaoual 1438 (11 juillet 2017) .....</i>	997
<i>Décision du CSCA n° 18-17 du 16 chaoual 1438 (11 juillet 2017) .....</i>	998

## ORGANISATION ET PERSONNEL DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

### TEXTES PARTICULIERS

<b>Ministère de l'industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique.</b>	
<i>Décret n° 2-17-350 du 12 chaoual 1438 (7 juillet 2017) modifiant et complétant le décret n° 2-16-533 du 29 chaoual 1437 (3 août 2016) fixant les attributions et l'organisation du ministère de l'industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique.....</i>	1001

## TEXTES GENERAUX

**Dahir n° 1-16-61 du 17 chaabane 1437 (24 mai 2016) portant promulgation de la loi n° 40-13 portant code de l'aviation civile.**

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

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

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la Constitution, notamment ses articles 42 et 50,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Est promulguée et sera publiée au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, la loi n° 40-13 portant code de l'aviation civile, telle qu'adoptée par la Chambre des représentants et la Chambre des conseillers.

*Fait à Rabat, le 17 chaabane 1437 (24 mai 2016).*

Pour contreseing :

*Le Chef du gouvernement,*  
ABDEL-ILAH BENKIRAN.

\*

\* \*

**Loi n° 40-13  
portant Code de l'aviation civile**

**Chapitre préliminaire**

*Dispositions générales*

**Article premier**

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

**Article 2**

Les termes aéronautiques utilisés dans la présente loi et les textes pris pour son application ont la signification prévue à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et publiée par le dahir n° 1-57-172 du 10 kaada 1376 (8 juin 1957) ainsi que ses annexes et les protocoles portant amendement de ses dispositions auxquels le Royaume du Maroc a adhéré telles qu'elles sont modifiées et complétées.

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

**Article 3**

La présente loi s'applique, sauf dispositions contraires des conventions multilatérales, ainsi que leurs annexes, protocoles et amendements mentionnées à l'article 2 ci-dessus, à tous les aéronefs, aux aérodromes, aux propriétaires et exploitants d'aéronefs, au personnel aéronautique, au transport aérien et, d'une manière générale, à toute personne exerçant une activité en lien avec l'aviation civile. Elle s'applique également aux aéronefs d'Etat lorsque ceux-ci effectuent des vols assimilables, du point de vue de la circulation aérienne, aux vols d'aéronefs civils. Dans ce cas, les aéronefs d'Etat ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant, selon le cas.

**TITRE PREMIER**

**DES AERONEFS**

**Chapitre premier**

*Immatriculation et identification des aéronefs*

Section première – Immatriculation des aéronefs

**Article 4**

Le registre d'immatriculation des aéronefs s'entend d'un registre tenu par l'autorité chargée de l'aviation civile à l'effet d'y inscrire les aéronefs marocains en état de navigabilité et répondant aux conditions prévues par la présente loi et toute autre législation en vigueur.

Seuls les aéronefs en état de navigabilité au moment de la demande d'inscription répondant aux conditions ci-après, peuvent être inscrits sur le registre d'immatriculation susmentionné :

1- les aéronefs d'État marocain, à l'exception des aéronefs militaires ;

2- les aéronefs civils qui sont la propriété de :

a) personnes physiques marocaines ou de personnes physiques étrangères résidant au Maroc ;

b) personnes morales de droit marocain ;

c) personnes physiques ou morales étrangères :

– dont l'activité principale consiste dans l'affrètement et/ou la location – financement (leasing) des aéronefs ;

– ayant conclu des contrats avec l'une des personnes visées au a) ou au b) ci-dessus.

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

L'inscription au registre d'immatriculation est faite à la demande du propriétaire de l'aéronef ou son mandataire selon les modalités fixées par voie réglementaire.

#### Article 5

Tout aéronef immatriculé conformément aux dispositions du présent chapitre est réputé de nationalité marocaine.

Cette nationalité se perd lorsque l'une des conditions prévues à l'article 4 ci-dessus n'est plus remplie.

#### Article 6

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

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

#### Article 7

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

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

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

#### Article 8

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

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

#### Article 9

Toute mutation de propriété d'un aéronef par acte entre vifs ou à la suite du décès de son propriétaire, tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété, toute constitution, renouvellement ou radiation d'hypothèque, tout

contrat d'affrètement ou de location de l'aéronef, ainsi que tout procès-verbal de saisie conservatoire ou de saisie exécution ne produit d'effet à l'égard des tiers que par son inscription au registre d'immatriculation.

Un avis en est publié au « Bulletin officiel ».

#### Article 10

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

#### Article 11

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

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

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

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

#### Article 12

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

#### Section 2. – Marques d'identification des aéronefs

#### Article 13

Tout aéronef doit porter les marques apparentes de sa nationalité et de son immatriculation telles qu'elles figurent sur son certificat d'immatriculation.

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

Tout aéronef doit également être équipé d'un moyen technologique permettant de l'identifier.

#### Article 14

Le nom d'un aéronef ou le nom et l'emblème du propriétaire peuvent être inscrits sur cet aéronef, à condition que leur emplacement, leurs dimensions, le type et la couleur des lettres ou des logos utilisés ne puissent empêcher une

identification facile des marques de nationalité et d'immatriculation de cet aéronef, ni créer de confusion avec ses marques de nationalité et d'immatriculation.

#### Article 15

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

#### Article 16

Le contenu, les types de caractères à utiliser, les dimensions, les conditions et modalités de fixation des marques de nationalité et d'immatriculation sont fixés par voie réglementaire. Le même texte fixe les modalités d'installation de tout nouveau moyen technologique utilisé pour l'identification des aéronefs.

### Chapitre II

#### De la navigabilité des aéronefs

##### Section première. – Documents de bord des aéronefs

#### Article 17

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

- son certificat d'immatriculation ;
- son certificat de navigabilité mentionnant l'état technique et la capacité de l'aéronef ainsi que sa durée de validité et l'autorité qui a délivré ledit certificat ;
- les licences et autres titres aéronautiques correspondant nécessaires pour chaque membre de l'équipage ;
- son carnet de vol ;
- la licence de la station de radiocommunication de bord, le cas échéant ;
- la liste nominative indiquant les points d'embarquement et de débarquement, lorsque l'aéronef transporte des passagers et les lettres de transport et le manifeste, lorsqu'il transporte du fret ;
- le certificat de limitation des nuisances, selon la catégorie d'aéronef.

#### Article 18

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

- disposer de l'autorisation de vol ;
- porter des marques de nationalité et d'immatriculation ;
- être en état de navigabilité ;
- être piloté par un personnel titulaire des licences et autres titres aéronautiques requis pour exercer leurs missions à bord de l'aéronef, en cours de validité.

Toutefois, l'autorité chargée de l'aéronautique civile peut dispenser un aéronef, pour une durée déterminée, de certaines des conditions prévues au présent article, lorsqu'il effectue

des vols d'essai ou d'expérimentation ou s'il est conduit à une station d'entretien, de révision ou de réparation. Ladite dispense est accordée dans les formes et selon les modalités fixées par voie réglementaire.

#### Article 19

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

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

#### Article 20

Les documents visés à l'article 17 ci-dessus délivrés par l'autorité compétente de l'Etat dont l'aéronef porte la nationalité sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire marocain, si l'équivalence de ceux-ci est reconnue par une convention internationale ou un accord auquel le Royaume du Maroc est Partie ou dans le cadre de la réciprocité, ou par les dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application.

##### Section 2. – Certificat de navigabilité des aéronefs

#### Article 21

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

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

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

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

A défaut de ce certificat de navigabilité, une autorisation de vol spécial peut être délivrée par l'autorité chargée de l'aviation civile, lorsque l'aéronef effectue son premier vol ou pour joindre une station d'entretien, de révision ou de réparation, sous réserve de ne pas transporter des passagers dans le cadre d'un vol commercial.

#### Article 22

Le certificat de navigabilité, conforme au modèle fixé par voie réglementaire, comporte notamment les mentions obligatoires suivantes : marques, descriptions et catégories de

l'aéronef et date limite de validité dudit certificat qui tient compte des conditions d'entretien et de maintien de navigabilité de l'aéronef.

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

#### Article 23

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

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

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

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

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

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

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

Toutefois, pendant la durée de suspension de la validité du certificat de navigabilité, l'autorité chargée de l'aviation civile peut, sous réserve des limites d'emploi prescrites pour la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord, autoriser un vol de cet aéronef jusqu'au lieu de remise en état de navigabilité de celui-ci, ainsi que des essais en vol consécutifs, sans que cet aéronef transporte des passagers, à l'exception des membres du corps technique nécessaire.

#### Article 24

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

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

### Section 3. – Conception, production et maintenance des aéronefs

#### Article 25

La conception, la production et la maintenance des aéronefs ainsi que la recherche scientifique et technique en vue de leur développement au Maroc doivent être effectuées par des personnes physiques ou morales agréées par l'autorité chargée de l'aviation civile, selon des normes techniques requises et des standards fixés par voie réglementaire.

#### Article 26

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

1) être une personne physique ou morale résidant au Maroc ou y ayant son siège social, selon le cas ;

2) justifier des capacités humaines, financières, techniques, matérielles, organisationnelles, procédurales et documentaires nécessaires compte tenu du type d'agrément demandé ;

3) formuler une demande à cet effet à l'autorité chargée de l'aviation civile, accompagnée des documents permettant de l'identifier et de vérifier qu'il répond aux conditions visées au 2) ci-dessus.

#### Article 27

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

#### Article 28

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

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

En cas de non délivrance de l'agrément demandé, la décision de refus, dûment motivée est notifiée au demandeur par tout moyen faisant preuve de la réception prévu par la législation en vigueur.

Toutefois, l'intéressé peut demander, dans un délai de trente (30) jours, un réexamen de son dossier suite à son actualisation, compte tenu des observations ayant motivé le refus.

#### Article 29

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

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

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

suspension de l'agrément. La décision de suspension ou de retrait de l'agrément est notifiée à l'intéressé.

#### Article 30

Lorsque le titulaire de l'agrément renonce au bénéfice de celui-ci, il doit restituer l'agrément dont il bénéficie à l'autorité chargée de l'aviation civile dans un délai de trois (3) mois à compter de la date de renonciation, en indiquant les motifs de cette renonciation.

#### Section 4. – Contrôle de la sécurité des aéronefs

#### Article 31

L'autorité chargée de l'aviation civile contrôle régulièrement les aéronefs marocains et étrangers desservant un aéroport marocain pour s'assurer de leur conformité aux règles de sécurité de l'aviation civile prévues par la Convention de Chicago précitée notamment ses annexes 1, 6 et 8.

Les modalités de contrôle de la sécurité des aéronefs sont fixées par voie réglementaire.

#### Article 32

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

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

#### Article 33

Les entreprises titulaires de l'agrément visé à l'article 25 ci-dessus sont soumises au contrôle de l'autorité chargée de l'aviation civile qui a notamment pour objet la vérification de leur conformité avec les dispositions des conventions internationales et de la présente loi et des textes pris pour son application dans les domaines de l'agrément.

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

#### Article 34

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

#### Section 5. – Dispositions diverses

#### Article 35

Les contrôles faits par l'autorité chargée de l'aviation civile au titre du présent chapitre sont effectués aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef, selon le cas.

#### Article 36

Sont fixées par voie réglementaire :

1- les formes et modalités de délivrance, de suspension et de retrait des agréments de conception, de production et de maintenance des aéronefs ;

2- les conditions techniques et les modalités de certification de type et de navigabilité des aéronefs ;

3- les modalités de contrôle de la sécurité des aéronefs.

#### Article 37

La délivrance et le renouvellement des documents afférents au contrôle de l'un aéronef la navigabilité de donnent lieu, selon le cas, au paiement de droits conformément à la législation en vigueur.

#### Article 38

L'administration compétente peut, à la demande d'un Etat étranger, assurer, pour le compte de cet Etat, dans les conditions et selon les modalités convenues avec celui-ci, certaines obligations et responsabilités relatives au certificat de navigabilité, à la circulation des aéronefs, à la licence des stations de radiocommunication de bord et aux licences et autres titres aéronautiques du personnel de conduite des aéronefs concernant les aéronefs immatriculés dans cet Etat.

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

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

### Chapitre III

#### *Du régime juridique des aéronefs*

#### Section première. – Nature juridique des aéronefs

#### Article 39

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

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

#### Article 40

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



**Article 41**

La vente d'un aéronef peut être volontaire ou forcée.

**Article 42**

Toute vente volontaire d'un aéronef doit être faite par écrit et constatée par acte authentique.

**Article 43**

Chaque propriétaire d'une part dans l'aéronef peut vendre sa part, sans le consentement des autres copropriétaires. Toutefois, les autres copropriétaires disposent d'un droit de préemption.

La vente d'une part dans l'aéronef à la suite de laquelle cet aéronef perd la nationalité marocaine nécessite l'accord de tous les copropriétaires.

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

**Article 44**

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

**Article 45**

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

**Article 46**

Est interdite toute vente volontaire d'un aéronef hypothéqué ayant pour effet de lui faire perdre sa nationalité marocaine. Tout acte fait en violation de cette interdiction est nul de plein droit. En cas de fraude, le vendeur est passible des sanctions prévues par la législation en vigueur.

**Section 2. – Privilèges sur les aéronefs****Article 47**

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

1- les salaires et créances de même nature dus au titre des contrats de travail des membres d'équipage de l'aéronef, ainsi que les cotisations sociales y afférentes ;

2- les redevances aéroportuaires et de navigation aérienne ;

3- les rémunérations dues pour recherche et sauvetage de l'aéronef ;

4- les frais indispensables engagés pour la conservation de l'aéronef.

**Article 48**

Les privilèges suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Les privilèges sont soumis aux causes d'extinction suivantes :

1- l'extinction de l'obligation principale ;

2- la renonciation du créancier ;

3- trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait préalablement fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation visé à l'article 4 ci-dessus, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet ;

4- la vente en justice ou à l'amiable de l'aéronef, à la condition, toutefois, que la mutation ait été inscrite au registre d'immatriculation, qu'un avis de l'inscription de la mutation de propriété ait été publié au « Bulletin officiel », avec l'indication du nom et du domicile de l'acquéreur et, qu'aucune opposition du créancier n'ait été notifiée au domicile élu par cet acquéreur, dans les deux mois suivant cette publication. Le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente en justice ou à l'amiable, tant que le prix n'est pas distribué ou payé.

**Article 49**

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

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

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

**Article 50**

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

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

## Section 3. – Hypothèques sur les aéronefs

## Article 51

Les aéronefs immatriculés sont susceptibles d'hypothèques.

## Article 52

L'hypothèque consentie doit être établie par écrit, à peine de nullité, et peut être constituée par un acte authentique.

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

## Article 53

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

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

## Article 54

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

## Article 55

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

Les pièces de rechange des aéronefs utilisées par les exploitants du transport aérien et non attachées à un aéronef déterminé peuvent également faire l'objet d'hypothèque.

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

Dans ce cas, si l'aéronef peut quitter le territoire national, les pièces de rechange précitées doivent être entreposées dans un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de publicité et, lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent être immédiatement remplacées et le créancier doit être informé de cette utilisation.

## Article 56

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

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

## Article 57

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

## Article 58

L'hypothèque peut être constituée sur un aéronef en construction.

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

## Article 59

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

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

## Article 60

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

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

## Article 61

L'inscription hypothécaire garantit au même rang que le capital trois années d'intérêt en plus de l'année en cours. L'inscription conserve l'hypothèque pendant douze (12) ans, à compter du jour de sa date d'inscription sauf convention contraire des Parties. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant la date d'expiration de ce délai.

## Article 62

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

## Article 63

Sans préjudice des dispositions des articles 47 et 50 ci-dessus, en cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est subrogé, pour le montant de sa créance, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

Avant tout paiement, l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.

#### Article 64

L'autorité chargée de l'aviation civile doit délivrer, à tous ceux qui le requièrent, un état des inscriptions hypothécaires ou un certificat mentionnant qu'il n'en existe aucune.

#### Article 65

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

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

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

#### Article 66

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

#### Article 67

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

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

#### Article 68

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

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

#### Article 69

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

des inscriptions hypothécaires, l'identité des créanciers et le montant des créances inscrites.

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

### Chapitre IV

#### *De la saisie et de la vente forcée des aéronefs*

##### Section première. – Saisie des aéronefs

#### Article 70

Un aéronef marocain ou étranger sur le territoire marocain ne peut être saisi à titre conservatoire qu'avec l'autorisation du président du tribunal compétent ou son représentant auprès duquel ladite saisie est demandée.

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

L'ordonnance portant autorisation de saisie conservatoire fixe le délai dans lequel le demandeur doit intenter son action. Ce délai ne peut excéder un mois à compter de la date de l'ordonnance.

Si l'action n'est pas intentée dans le délai imparti, la saisie conservatoire ordonnée est nulle et non avenue et la caution ou autre garantie éventuellement fournie, déchargée.

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

#### Article 71

La saisie conservatoire d'un aéronef marocain ou étranger sur le territoire marocain ne peut être autorisée qu'en faveur des personnes présumées titulaires d'une créance sur l'aéronef.

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

Toute saisie conservatoire est notifiée au propriétaire de l'aéronef et à l'exploitant de celui-ci conformément aux procédures prévues par le code de procédure civile.

#### Article 72

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

### Article 73

Sur présentation de l'ordonnance de saisie conservatoire, l'autorité chargée de l'aviation civile immobilise l'aéronef dans l'aérodrome où il se trouve ou dans tout autre aérodrome où il est conduit en vertu de ladite ordonnance.

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

### Article 74

Le défendeur peut, à tout moment, durant la procédure, obtenir la mainlevée de la saisie conservatoire de son aéronef en cas de paiement des sommes dues ou s'il est fourni bonne et suffisante caution.

### Article 75

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

### Article 76

La saisie conservatoire est convertie en saisie-exécution lorsque le créancier a obtenu, un jugement ayant acquis l'autorité de la chose jugée et que ledit jugement a été inscrit sur le registre d'immatriculation.

### Article 77

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

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

### Article 78

Le procès-verbal de saisie conservatoire ou de conversion de la saisie conservatoire en saisie-exécution précise le nom, le domicile du créancier pour lequel la saisie est effectuée, les références du jugement sur lequel elle s'appuie, le montant de la créance dont il poursuit le paiement, l'élection du domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, le cas échéant, le nom du propriétaire, le type de l'aéronef et ses marques d'immatriculation. Il énonce et décrit les équipements et les accessoires de l'aéronef. Il établit un gardien judiciaire.

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

### Article 79

Le créancier saisissant doit, dans un délai de cinq jours ouvrables à compter de la date de l'inscription du procès-verbal de saisie-exécution sur le registre d'immatriculation, notifier au propriétaire copie dudit procès-verbal et le faire citer devant le tribunal où la vente est poursuivie, pour dire qu'il sera procédé à la vente de l'aéronef, de ses équipements et de ses accessoires saisis.

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

### Article 80

Le procès-verbal de saisie-exécution est transcrit par l'autorité chargée de l'aviation civile sur le registre d'immatriculation visé à l'article 4 ci-dessus, dans le délai de huit jours ouvrables.

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

### Section 2. – Vente forcée des aéronefs

#### Article 81

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

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

La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur.

#### Article 82

La vente est ordonnée par le président du tribunal compétent du lieu de la saisie de l'aéronef ou par son suppléant.

#### Article 83

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

La vente sur saisie se fait par devant le secrétaire greffier, trente jours ouvrables au maximum après l'apposition d'un avis et une insertion de celui-ci dans un journal national d'annonces légales publié dans le ressort du tribunal saisi, sans préjudice de toute autre publication qui pourrait être ordonnée par le président du tribunal compétent.

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

#### Article 84

Les mentions devant figurer sur les avis et les affiches prévues à l'article 83 ci-dessus sont fixées par voie réglementaire.

## Article 85

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

## Article 86

Après l'adjudication, il n'est admis aucune surenchère.

## Article 87

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

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

## Article 88

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

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

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

## Article 89

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

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

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

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

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

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

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

Est autorisé, dans la même ordonnance, la radiation des inscriptions des créances non colloquées du registre d'immatriculation des aéronefs.

## Article 90

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

## Article 91

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

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

Elle met fin aux fonctions du commandant de bord.

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

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

## Article 92

A l'effet de permettre une nouvelle immatriculation de l'aéronef, il est délivré, à la demande du propriétaire dudit aéronef, un certificat attestant que ledit aéronef est vendu libre de toute hypothèque qui s'ajoute aux documents prévus à l'article 17 ci-dessus.

## Article 93

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

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

## Chapitre V

### De la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs

#### Article 94

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

L'exploitant s'entend de la personne physique ou morale qui, tout en se réservant la direction de la navigation de l'aéronef, a conféré à une autre personne, directement ou indirectement, le droit d'utiliser ledit aéronef.

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

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

#### Article 95

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

#### Article 96

Les conditions d'établissement et les limites de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef à l'égard des tiers à la surface sont régies par les dispositions de la Convention de Rome précitée. Les limites de responsabilité prévues par cette convention et toute convention la modifiant ou la remplaçant et ratifiée par le Royaume du Maroc s'appliquent également aux aéronefs immatriculés au Maroc.

Toutefois, les limites prévues à l'alinéa ci-dessus ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de l'exploitant de l'aéronef ou de leurs préposés agissant dans le cadre de leurs fonctions, fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

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

#### Article 97

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

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

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

1- s'il est prouvé que la faute de l'exploitant de l'un de ces aéronefs ou celle de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, est seule à l'origine des dommages causés à l'autre ou aux autres aéronefs ou si cette faute a provoqué le non usage de cet ou de ces aéronefs, ou si elle est à l'origine des dommages causés aux personnes ou aux biens à bord de cet ou de ces aéronefs, cet exploitant est responsable de tous les dommages causés ;

2- si les dommages sont dus à la faute commune des exploitants de deux ou plusieurs aéronefs, ou de leurs préposés, chacun de ces exploitants est responsable à l'égard des autres, du dommage subi, en proportion de la gravité de la faute qu'ils ont respectivement commise.

#### Article 98

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

## TITRE II

### DES AERODROMES

#### Chapitre premier

##### Dispositions générales

#### Article 99

L'Autorité chargée de l'aviation civile assure la planification des aéroports conformément aux objectifs de la politique nationale de développement de l'aviation civile en tenant compte du schéma national et des schémas régionaux d'aménagement du territoire et d'urbanisme ainsi que de la législation relative à la conception et à l'exploitation des aéroports.

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

A cet effet, elle classe les aéroports en tenant compte des activités aéronautiques qu'ils peuvent accueillir et elle établit, pour chaque aéroport, un plan d'aménagement interne décrivant notamment, ses principales caractéristiques dans son extension maximale ainsi que l'affectation de ses zones suivant l'usage principal qui en est fait, après avis des services administratifs et des collectivités territoriales dans le ressort desquels l'aéroport est situé.

Elle veille à ce que les exigences en matière de conception d'aéroport incluent celles relatives à l'architecture et aux infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des mesures de sûreté prévues au programme national de sûreté de l'aviation civile visé à l'article 233 de la présente loi.

#### Article 100

L'administration compétente peut établir, conformément à la législation en vigueur en la matière, des zones franches au sein des aéroports internationaux ouverts à la circulation aérienne publique.

**Article 101**

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

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

**Article 102**

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

**Article 103**

La création, l'extension ou la modification des aérodromes sont soumises à un régime d'autorisation.

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

**Chapitre II***Du régime de l'autorisation***Article 104**

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

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

L'autorisation est nominative et ne peut être ni cédée, ni transférée à quelque titre que ce soit. Elle devient caduque lorsque son bénéficiaire ne démarre pas les travaux de réalisation de l'objet pour lequel elle a été délivrée, dans un délai minimum d'un an et maximum de deux ans mentionné dans ladite autorisation et fixé selon la nature et l'importance des travaux.

L'autorisation confère le droit de gestion et d'exploitation direct de l'aérodrome concerné ou dans le cadre du régime de la concession.

**Article 105**

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

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

En cas de retrait de l'autorisation, la nouvelle demande d'autorisation doit être adressée à l'autorité chargée de l'aviation civile conformément aux dispositions de l'article 104 ci-dessus.

**Chapitre III***Du régime de la concession***Article 106**

La concession prévue à l'article 103 ci-dessus, est attribuée après appel à la concurrence. Toutefois, il peut être fait recours à une procédure de négociation directe lorsque, après deux appels successifs à la concurrence, aucune offre n'a été faite ou aucune offre n'a été retenue.

**Article 107**

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

- l'objet de la concession ;
- la consistance des biens concédés et, le cas échéant, les règles régissant les biens de retour et les biens de reprise après l'expiration de la durée de la concession ;
- la durée, qui ne peut être inférieure à dix (10) ans ni excéder vingt (20) ans prorogeable pour une durée supplémentaire qui ne peut excéder dix (10) ans ;
- les charges et obligations relatives au contrôle, à l'entretien et à la réhabilitation des infrastructures, des superstructures, des ouvrages et des installations concédés ;
- le respect des prescriptions exigées pour des raisons de défense nationale et de sûreté publique ;
- les conditions d'occupation temporaire du domaine public, le cas échéant ;
- les conditions de prorogation ;
- les conditions de rachat, de résiliation et de déchéance ;
- le cas échéant, le mode de calcul de l'indemnité à allouer au concessionnaire lorsqu'il est mis fin à la concession pour des raisons autres que l'inobservation des clauses de la convention de concession.

**Article 108**

Tout bénéficiaire d'une convention de concession s'engage à respecter les conditions générales d'exploitation de l'aérodrome et les clauses d'un cahier des charges approuvé par l'autorité chargée de l'aviation civile. Ce cahier des charges prévoit notamment :

- 1- les prescriptions et conditions de gestion, d'exploitation et d'utilisation des ouvrages, équipements, infrastructures et superstructures concédées, ainsi que les conditions et les modalités de leur contrôle, entretien et réhabilitation ;
- 2- la ou les polices d'assurance que le bénéficiaire doit souscrire pour couvrir sa responsabilité pour les dommages causés ;
- 3- les références et la durée de la convention de concession correspondante ;

- 4- les redevances dues pour la concession, leur mode de calcul et les modalités de leur paiement ;
- 5- les charges et obligations particulières du bénéficiaire ;
- 6- le principe du respect de l'égalité de traitement des usagers ;
- 7- les qualifications professionnelles et techniques requises pour le personnel employé ainsi que les garanties financières exigées du bénéficiaire ;
- 8- les modalités de calcul de la rémunération des services rendus ;
- 9- les modalités de règlement de la rémunération de services rendus ;
- 10- toute autre clause nécessaire à la réalisation de l'objet de la concession.

#### Article 109

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

- 1- ne démarre pas l'activité, objet de la concession dans les délais fixés ou s'il ne le fait pas à l'issue du nouveau délai qui lui a été fixé et qui ne peut excéder la moitié du délai initial ;
- 2- ne remplit plus les conditions requises pour l'exercice de l'activité ;
- 3- n'a pas repris son activité à l'issue d'une période de six (6) mois suivant la date de l'avertissement qui lui a été adressé dans les trois (3) mois suivant la date de l'arrêt de l'activité ;
- 4- est mis en liquidation judiciaire par un jugement définitif.

Dans les cas visés aux 1) et 3) ci-dessus, la déchéance de la concession est prononcée suite aux visites effectuées sur place par les agents de l'autorité chargée de l'aviation civile visés dans l'article 276 ci-dessous pour constater l'absence ou la cessation de tout ou partie des activités.

#### Article 110

Les concessions d'exploitation d'une partie ou de l'une des installations de l'aérodrome objet de la concession de gestion, ne peuvent être accordées par le concessionnaire de cette gestion, qu'après l'accord de l'autorité chargée de l'aviation civile.

#### Article 111

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

#### Article 112

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

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

Toutefois, tout contrat d'hypothèque doit être préalablement approuvé par l'autorité chargée de l'aviation civile.

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

Les créanciers ordinaires autres que ceux dont les créances sont issues de l'exécution des travaux cités au premier alinéa du présent article, ne peuvent exercer les mesures de conservation ou d'exécution sur les droits et propriétés visés audit alinéa.

#### Article 113

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

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

#### Article 114

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

#### Article 115

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



Si les créanciers précités ne parviennent pas à proposer un tiers au concessionnaire déchu, dans un délai de trois (3) mois, le concédant prend toutes les mesures nécessaires pour assurer la gestion afin de garantir la continuité du service.

#### Chapitre IV

##### *Des conditions d'exploitation*

#### Article 116

Tout aérodrome est ouvert à l'exploitation pour la circulation aérienne, par l'autorité chargée de l'aviation civile lorsqu'il répond aux normes internationales et aux spécifications techniques prévues par la présente loi et les textes pris pour son application.

#### Article 117

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

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

#### Article 118

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

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

#### Article 119

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

#### Article 120

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

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

#### Article 121

Hormis le cas de force majeure ou d'opération d'assistance et de sauvetage, un aéronef ne peut atterrir ou prendre le départ que sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne ou un aérodrome à usage restreint.

Toutefois, l'Administration compétente peut autoriser, ponctuellement, l'usage d'un terrain ou d'un emplacement similaire pour faire atterrir ou prendre le départ d'un aéronef, selon les conditions et les modalités fixées par voie réglementaire.

#### Article 122

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

Cet agrément est délivré par l'autorité chargée de l'aviation civile, suite à un appel à la concurrence, aux personnes physiques ou morales justifiant des capacités financières et de moyens humains, techniques et organisationnels nécessaires pour assurer lesdits services et il peut être fait recours à une négociation directe après deux appels à la concurrence restés infructueux.

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

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

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

Dans tous les cas, durant la période de suspension de l'agrément ou en cas de retrait de celui-ci l'autorité concernée prend toutes mesures nécessaires pour assurer la continuité des services d'assistance en escale.

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

#### Article 123

Au sens du présent chapitre on entend par :

**Fournitures** : les activités d'entreposage des carburants et d'approvisionnement des aéronefs à l'intérieur des aérodromes conformément à la législation en vigueur ;

**Distribution** : les activités de distribution du carburant pour les aéronefs, conformément à la législation en vigueur ;

**Distributeur** : tout titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par l'autorité chargée de l'énergie pour la vente de carburants aux exploitants d'aéronefs avant l'accès aux aérodromes conformément à la législation en vigueur ;

**Fournisseur désigné** : tout opérateur chargé d'entreposer et d'approvisionner les aéronefs en carburants dans les aérodromes.

Une même personne peut, lorsqu'elle exerce simultanément des activités de distribution et de fourniture, avoir la qualité de distributeur et de fournisseur désigné.

#### Article 124

Les opérations d'entreposage et d'approvisionnement en carburant des aéronefs par le fournisseur désigné sont effectuées sous la responsabilité de l'exploitant de l'aérodrome aux termes d'un contrat de concession et d'un cahier des charges fixant les obligations opérationnelles précisées par voie réglementaire.

Pour s'approvisionner en carburant, les exploitants d'aéronefs doivent s'approvisionner en carburants auprès des distributeurs chargés de la vente des carburants aux aéronefs et distribués par un fournisseur désigné à l'entrée de l'aérodrome.

Lorsque les activités de distribution et de fourniture sont assurées par des personnes différentes, le fournisseur désigné s'engage, par contrat, à traiter équitablement et efficacement tous les distributeurs.

#### Article 125

Les contrats de concession de distribution et de fourniture impliquant l'occupation temporaire du domaine public dans l'aérodrome signés avant l'entrée en vigueur de la présente loi demeurent valables l'exploitant de l'aérodrome et les distributeurs conformément à leurs clauses et dispositions jusqu'à l'expiration de leur durée de validité.

Les contrats de concession, de distribution et de fourniture en lien avec l'occupation temporaire du domaine public dans l'aérodrome conclus après l'entrée en vigueur de la présente loi doivent être conformes aux obligations opérationnelles visées à l'article 124 ci-dessus.

#### Article 126

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

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

### Chapitre V

#### *Des obligations des usagers*

#### Article 127

Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef qui constitue, pour quelque cause que ce soit, un obstacle dans l'aérodrome doit enlever ledit aéronef sur l'ordre qu'il reçoit à cet effet de l'autorité aéroportuaire compétente.

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

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

#### Article 128

Les usagers des aérodromes ont l'obligation de se conformer au règlement intérieur mis en place, selon le cas, par l'exploitant ou le gestionnaire de l'aérodrome concerné. Ledit règlement intérieur ne prend effet qu'après son approbation par les autorités compétentes.

### TITRE III

#### DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

##### Chapitre premier

##### *Dispositions générales*

#### Article 129

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

#### Article 130

Les servitudes aéronautiques comprennent :

a) des servitudes de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la navigation aérienne ;

b) des servitudes radioélectriques comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer des obstacles susceptibles de nuire au fonctionnement des aides à la navigation ou des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

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

Les caractéristiques techniques et les modalités d'établissement et d'entretien de ces servitudes et de leur approbation sont fixées par voie réglementaire.

#### Article 131

Pour chaque aérodrome ou installation ou équipement visé à l'article 129 ci-dessus, l'autorité chargée de l'aviation civile établit un plan de servitudes aéronautiques soumis à l'avis consultatif de l'autorité gouvernementale chargée de l'urbanisme, le cas échéant.

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

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

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

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

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

#### Article 132

A compter de la date de publication au « Bulletin officiel » de l'acte visé à l'article 131 ci-dessus et pendant toute la durée de l'enquête publique, toute édification de constructions, de clôtures, de plantations et d'obstacles susceptibles de porter atteinte aux servitudes projetées est interdite, sauf autorisation préalable de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Toutefois, cette interdiction cesse de plein droit à l'expiration du délai de deux (2) ans qui suit la date d'ouverture de l'enquête publique, si l'acte d'approbation du plan de servitudes aéronautiques n'est pas publié au « Bulletin officiel ».

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

#### Article 133

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

#### Article 134

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

### Chapitre II

#### *Dispositions particulières au balisage aéronautique*

#### Article 135

L'autorité chargée de l'aviation civile peut prescrire :

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

b) l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne qu'elle juge utile pour la sécurité de la navigation aérienne ;

c) la suppression ou la modification de tout dispositif visuel susceptible de créer une confusion avec les systèmes d'aide visuelle à la navigation aérienne.

#### Article 136

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

#### Article 137

Les frais d'installation, de fonctionnement et d'entretien des balisages aéronautiques sont à la charge, selon le cas, du créateur ou de l'exploitant des obstacles visés à l'article 131 ci-dessus

### TITRE IV

#### DE LA NAVIGATION AERIENNE

#### Chapitre premier

#### *De la circulation des aéronefs*

#### Article 138

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

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

#### Article 139

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

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

#### Article 140

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

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

#### Article 141

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

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

## Article 142

Pour des raisons de nécessité militaire, de sécurité publique ou de protection de l'environnement, l'Administration compétente peut déclarer « zone interdite » ou « zone réglementée » une partie quelconque au-dessus du territoire marocain. Elle peut également déclarer « zone dangereuse » toute zone au-dessus de laquelle certaines activités peuvent constituer un danger pour la sécurité de la circulation aérienne.

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

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

## Article 143

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

Tout aéronef peut être contraint par l'autorité chargée de l'aviation civile, pour des raisons d'ordre et de sécurité publics, d'atterrir dans un aérodrome désigné à cet effet. Dans ce cas, cet aéronef doit immédiatement obéir aux signaux lui donnant l'ordre d'atterrir.

## Article 144

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

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

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

## Article 145

Tout aéronef, entrant ou quittant le territoire marocain, doit :

- 1- suivre, pour franchir l'espace aérien marocain, la route aérienne qui lui est assignée par les services de contrôle de la circulation aérienne ;
- 2- utiliser au départ et à l'arrivée un aérodrome international.

Toutefois, pour certaines catégories d'aéronefs, ceux-ci peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensés par l'autorité chargée de l'aviation civile d'utiliser un aérodrome international selon les modalités fixées par voie réglementaire.

## Article 146

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

L'autorité chargée de l'aviation civile spécifie, dans les publications d'informations aéronautiques, les renseignements à fournir par les équipages et les passagers, à l'arrivée et au départ des aéronefs.

## Article 147

L'autorité compétente peut :

- 1- interdire ou réglementer le transport et l'usage d'appareils de prises de vues aériennes à bord des aéronefs lors du survol de tout ou partie du territoire marocain ;
- 2- restreindre ou interdire temporairement ou définitivement l'activité sur le territoire marocain des exploitants étrangers dont les aéronefs constituent un danger pour la sécurité aérienne.

Les conditions et modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

## Article 148

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

## Article 149

Sont interdits, sauf autorisation préalable de l'autorité chargée de l'aviation civile, délivrée selon les modalités fixées par voie réglementaire :

- 1- le survol de l'espace aérien marocain par des aéronefs supersoniques civils ;
- 2- le survol du territoire marocain par des aéronefs pouvant voler sans pilote ;
- 3- le survol de l'espace aérien marocain par des aéronefs civils transportant des matières dangereuses, en violation de la réglementation internationale relative à l'aviation civile.

## Chapitre II

*Des services de navigation aérienne*

## Article 150

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

L'autorité chargée de l'aviation civile assure la planification, le développement et l'organisation des services de la navigation aérienne. Elle définit les conditions d'exploitation de ces services et fixe les règles selon lesquelles lesdits services sont fournis aux usagers en tenant compte des

dispositions des conventions internationales ratifiées par le Maroc.

#### Article 151

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

Les services à la navigation aérienne sont certifiés par l'autorité chargée de l'aviation civile qui s'assure, pour cette certification, de leur conformité à la réglementation internationale applicable dans ce domaine et aux accords bilatéraux ou multilatéraux conclus par le Royaume du Maroc en matière d'aéronautique civile.

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

#### Article 152

Les services à la navigation aérienne visée à l'article 151 ci-dessus, rendus dans les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et les installations et services de navigation aérienne en route, donnent lieu à rémunération, sous forme de taxes ou de redevances, selon le cas, instituées et recouvrées conformément à la législation applicable en la matière.

#### Article 153

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

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

### Chapitre III

#### *De la recherches et du sauvetage*

#### Article 154

L'autorité chargée de l'aviation civile assure, en coordination avec toutes administrations, autorités et services concernés, les opérations d'assistance aux aéronefs en cas de détresse ou d'accident ainsi que les opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse ou accidentés.

#### Article 155

Tout aéronef se trouvant dans l'espace aérien du Royaume du Maroc doit, dans la mesure de ses possibilités, participer aux opérations de recherches et de sauvetage.

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

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

#### Article 156

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

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

### TITRE V

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

#### Article 157

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

#### Article 158

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

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

Ledit plan fait l'objet d'une évaluation et de révisions autant que nécessaire et au moins une fois tous les dix (10) ans.

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

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

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

#### Article 159

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

**Article 160**

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

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

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

**TITRE VI****DU PERSONNEL AERONAUTIQUE CIVIL****Chapitre premier***Des titres aéronautiques***Article 161**

Le personnel aéronautique civil comprend un personnel navigant et un personnel technique au sol.

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

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

**Article 162**

Toute personne qui souhaite exercer en qualité de personnel aéronautique doit s'inscrire sur un registre spécial établi et tenu à cet effet par l'autorité chargée de l'aviation civile.

**Article 163**

Les titres aéronautiques sont, selon le cas, délivrés, prorogés ou renouvelés à tout demandeur remplissant les conditions de connaissances, d'expérience et d'aptitude physique et mentale requises compte tenu des catégories d'aéronefs, de la nature des fonctions à occuper à bord ou au sol et de la catégorie du personnel aéronautique à laquelle il appartient.

**Article 164**

La liste des titres aéronautiques, les conditions d'âge, de niveau d'instruction et d'expérience requises de tout demandeur d'un titre aéronautique, les modalités de délivrance, de prorogation, de renouvellement et de retrait desdits titres sont fixées par voie réglementaire.

**Article 165**

Lorsqu'un titre aéronautique a été délivré par l'autorité compétente d'un Etat étranger, dans des conditions au moins équivalentes à celles fixées par les dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application à un ressortissant marocain ou étranger, l'autorité chargée de l'aviation civile lui délivre le titre aéronautique marocain correspondant selon les conditions et modalités fixées par voie réglementaire.

Elle s'assure que l'intéressé possède encore, lors de cette délivrance, la compétence requise et répond aux conditions d'aptitude physique et mentale conformément aux conditions et modalités fixées par voie réglementaire.

**Chapitre II***De la formation dans le domaine aéronautique***Article 166**

La formation théorique et pratique permettant au personnel aéronautique de se présenter aux examens conduisant à l'obtention des titres aéronautiques visés à l'article 161 ci-dessus est assurée par l'Etat, les établissements publics habilités à cet effet par leur texte institutif ou par des établissements ou organismes du secteur privé dispensant une instruction, un entraînement et/ou un perfectionnement à terre ou en vol, dont le contenu est homologué par l'autorité chargée de l'aviation civile.

**Article 167**

L'homologation du contenu de la formation théorique et pratique visée à l'article 166 ci-dessus est accordée lorsque l'autorité compétente constate, après vérification, sur pièce et sur place, que l'établissement public ou privé ou l'organisme privé concerné dispose des moyens humains, matériels et organisationnels nécessaires et des garanties financières pour mettre en œuvre des programmes de formation théorique et pratique adéquats.

**Article 168**

Les établissements et organismes privés bénéficiant de l'homologation du contenu de la formation théorique et pratique visée à l'article 167 ci-dessus sont soumis à un contrôle administratif et technique de conformité destiné à vérifier que les conditions prévues audit article 167 sont toujours remplies.

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

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

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

En cas de retrait définitif de l'homologation, les personnes recevant la formation dans les établissements ou les organismes privés concernés par le retrait peuvent poursuivre leur formation dans les autres établissements similaires en prenant en compte la durée de formation effectuée dans leur établissement d'origine.

#### Article 169

Sont fixées par voie réglementaire :

1) les conditions d'accès aux établissements publics et aux organismes privés en vue d'acquérir la formation théorique et pratique selon les catégories d'aéronefs et la nature des missions à bord et au sol ;

2) les conditions et modalités d'organisation et de déroulement des examens visés à l'article 166 ci-dessus, ainsi que le contenu des programmes y afférents et les caractéristiques des matériels et équipements à utiliser ;

3) les conditions et modalités de validation ou de reconnaissance des titres aéronautiques délivrés par l'autorité chargée de l'aviation civile d'un Etat étranger ;

4) les qualifications et l'expérience exigées du personnel chargé de vérifier les conditions remplies pour l'homologation visée à l'article 167 ci-dessus ;

5) les modalités de délivrance, de suspension et de retrait de ladite homologation

### Chapitre III

#### *De l'examen médical*

#### Article 170

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

Les centres d'expertise de médecine aéronautique précités et les médecins examinateurs agréés à cet effet, sont seuls habilités à délivrer les certificats médicaux sus-indiqués.

#### Article 171

L'agrément visé à l'article 170 ci-dessus est nominatif et ne peut être transféré à quelque titre que ce soit.

#### Article 172

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

Les titulaires des certificats médicaux délivrés par le bénéficiaire de l'agrément objet de la suspension au cours des six (6) mois précédant la date de la suspension doivent subir un contre examen médical à la lumière duquel, en cas d'inaptitude, les titres aéronautiques sont retirés.

La durée de suspension est destinée à permettre au bénéficiaire de l'agrément de se conformer de nouveaux aux conditions requises.

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

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

#### Article 173

Outre le cas prévu à l'article 172 ci-dessus, l'agrément accordé à un centre d'expertise en médecine aéronautique ou à un médecin examinateur est retiré lorsqu'il est constaté lors du contrôle administratif et technique de conformité auxquels ils sont soumis, que ledit centre ou médecin a failli à ses obligations, en ne se conformant pas aux conditions de passage des examens médicaux ou de délivrance des certificats médicaux.

#### Article 174

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

### Chapitre IV

#### *Du conseil de médecine de l'aéronautique civile*

#### Article 175

Il est créé, auprès de l'autorité chargée de l'aviation civile, un Conseil de médecine de l'aéronautique civile, dénommé ci-après le Conseil, chargé notamment :

1 - d'étudier toutes les questions d'ordre physiologique, médical, médico-social et d'hygiène intéressant l'aéronautique civile, notamment en ce qui concerne le personnel aéronautique, les passagers des aéronefs et le contrôle sanitaire ;

2 - de donner son avis sur les requêtes formulées par :

a) le personnel aéronautique, sur le caractère définitif des inaptitudes physiques, mentales et psychiques dudit personnel ;

b) les employeurs, sur les contestations des décisions d'un centre d'expertise de médecine aéronautique ou d'un médecin examinateur en matière d'aptitudes physique, mentale et psychique ;

3 - de donner son avis sur les dérogations aux conditions d'aptitude physique et mentale concernant le personnel aéronautique, ainsi que sur les demandes d'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs ;

4 - de donner son avis sur toute question en relation avec la médecine aéronautique qui lui est soumise par l'autorité chargée de l'aviation civile.

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

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

## Chapitre V

### De l'équipage et du commandant de bord

#### Article 176

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

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

#### Article 177

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

En cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré de plein droit, jusqu'au lieu de l'atterrissage de l'aéronef, suivant l'ordre fixé par la liste nominative prévue à l'article 176 ci-dessus.

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

#### Article 178

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

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

#### Article 179

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

#### Article 180

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

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

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

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

#### Article 181

Le commandant de bord doit établir un rapport circonstancié dans les quarante-huit heures suivant tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef et survenant, soit au sol, soit en vol. Il en est de même pour toute infraction aux règlements à la circulation aérienne.

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

Toutefois, s'il s'agit d'un accident ou d'un incident grave, l'aéronef concerné est immobilisé jusqu'à ce qu'une enquête soit diligentée conformément aux dispositions du Titre X de la présente loi.

#### Article 182

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

#### Article 183

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

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

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

#### Article 184

Lors du premier atterrissage, le commandant de bord doit transmettre deux copies intégrales, signées et certifiées de sa main, des déclarations de naissance ou de décès qu'il a établies conformément aux dispositions de la législation sur l'Etat civil.

#### Article 185

Il est interdit à quiconque de :

1) piloter un aéronef de façon négligente ou imprudente, susceptible de mettre en danger l'aéronef ou les personnes embarquées ou des personnes ou des biens à la surface ;

2) piloter un aéronef ou faire fonction de membre d'équipage ou d'exercer une fonction de service de la navigation aérienne en se trouvant sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants ou de toute autre substance psycho active ;

3) exécuter des vols acrobatiques, sans disposer de l'autorisation délivrée à cet effet par l'autorité chargée de l'aviation civile dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaires.



**Chapitre VI***Du régime disciplinaire du personnel aéronautique***Article 186**

Est passible des sanctions disciplinaires prévues à l'article 187 ci-dessous le personnel aéronautique à l'encontre duquel a été relevée l'une des fautes ou négligences suivantes :

1) survoler une agglomération ou tout autre lieu fréquenté à une hauteur inférieure à celle prescrite par la réglementation en vigueur ;

2) détruire ou endommager le carnet de vol ou y inscrire des mentions inexactes ;

3) embarquer ou débarquer des passagers ou des marchandises en contravention avec les prescriptions réglementaires ;

4) commencer un vol sans s'assurer que toutes les conditions de sécurité requises sont remplies ;

5) enfreindre les instructions des services de contrôle de la circulation aérienne ;

6) transporter, sans autorisation, des munitions, du matériel de guerre ou d'autres produits dangereux ;

7) contrevenir aux dispositions concernant les prises de vues photographiques ou cinématographiques ;

8) atterrir, sans raison, lorsqu'il s'agit d'un vol international, sur un aérodrome qui n'est pas un aérodrome international.

**Article 187**

Les sanctions disciplinaires qui peuvent être prononcées par l'autorité chargée de l'aviation civile à l'encontre du personnel aéronautique sont :

1) l'avertissement ;

2) la suspension du privilège d'effectuer des vols en qualité de commandant de bord tant qu'un complément de formation pratique et/ou théorique, selon les termes spécifiés dans la décision de suspension, n'a pas été réalisé. Les spécifications de la formation complémentaire demandée sont mentionnées dans la décision de suspension ;

3) la suspension des titres aéronautiques, assortie ou non d'un sursis et/ou d'une obligation d'un complément de formation pratique et/ou théorique, selon les termes mentionnés dans la décision de suspension ;

4) le retrait des titres aéronautiques en cas de sanctions pénales pour crime ou délit prononcées par un jugement passé en force de la chose jugée.

La suspension visée ci-dessus est prononcée pour une durée mentionnée dans la décision de suspension qui ne peut excéder un an.

Cette suspension est prononcée après avis de la commission disciplinaire visée à l'article 188 ci-dessous.

**Article 188**

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

La commission disciplinaire est chargée de proposer à l'autorité chargée de l'aviation civile d'infliger les sanctions visées à l'article 187 ci-dessus à l'encontre du personnel aéronautique ayant commis l'une des fautes ou négligences prévues à l'article 186 ci-dessus.

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

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

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

**Article 189**

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

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

**Article 190**

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

**Article 191**

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

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

**Article 192**

En cas de suspension des titres aéronautiques, l'intéressé doit les déposer selon les modalités fixées par voie réglementaire auprès de l'autorité chargée de l'aviation civile.

**TITRE VII  
DU TRANSPORT AERIEN**

**Chapitre premier**

*Des conditions d'exploitation des services de transport aérien*

**Article 193**

Au sens du présent chapitre, on entend par « services de transport aérien », tout service aérien de transport commercial régulier ou non régulier, intérieur ou international, de travail aérien et d'aviation générale tels que l'aviation légère et l'aviation d'affaires.

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

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

**Article 194**

L'autorisation d'exploitation de services de transport aérien visée à l'article 193 ci-dessus est délivrée aux détenteurs d'un certificat technique de transporteur aérien en cours de validité et justifiant de leurs capacités professionnelles, financières et organisationnelles, ainsi que des moyens humains et techniques nécessaires pour assurer les services de transport aérien, objets de la demande.

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

**Article 195**

Le certificat technique de transporteur visé à l'article 194 ci-dessus est délivré selon les modalités fixées par voie réglementaire, suite à un contrôle sur place et sur pièces, aux demandeurs disposant des moyens aériens et des capacités humaines, techniques et organisationnelles à même de permettre la gestion, en toute sécurité, desdits moyens aériens et justifiant de leur capacité à assurer les services de transport aérien pour lesquels l'autorisation est demandée.

Les transporteurs bénéficiant du certificat susmentionné sont soumis à des contrôles réguliers, sur place et sur pièces, effectués par les personnes désignées à cet effet par l'autorité chargée de l'aviation civile pour s'assurer que lesdits transporteurs continuent de répondre aux exigences ayant permis la délivrance du certificat.

**Article 196**

L'autorisation d'exploitation de services de transport aérien ainsi que le certificat technique sont retirés lorsque, suite à un contrôle effectué par l'autorité chargée de l'aviation civile, il est constaté qu'une ou plusieurs des conditions sur la base desquelles ils ont été délivrés, n'est plus remplie.

Les modalités de délivrance et de retrait de l'autorisation et du certificat visés aux articles 193 et 194 ci-dessus sont fixées par voie réglementaire.

**Article 197**

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

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

**Article 198**

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

**Article 199**

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

Le nombre d'autorisations temporaires annuelles délivrées ainsi que les modalités de délivrance de celles-ci et le nombre de vols fixés dans chaque autorisations temporaires sont fixés par voie réglementaire.

**Article 200**

Les programmes d'exploitation des transporteurs aériens sont soumis à l'approbation préalable de l'autorité chargée de l'aviation civile, sauf disposition contraire prévue par les Accords aériens internationaux ratifiés par le Royaume du Maroc en ce qui concerne les transporteurs aériens étrangers.

**Article 201**

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

**Article 202**

Sauf dispositions particulières prévues dans un Accord bilatéral ou multilatéral ratifié par le Royaume du Maroc, les services de transport aérien intérieurs sont réservés aux seuls transporteurs aériens marocains.

Toutefois, une autorisation exceptionnelle peut être accordée, par l'autorité chargée de l'aviation civile, à des transporteurs aériens étrangers pour accomplir ponctuellement des vols intérieurs, selon des conditions fixées dans ladite autorisation.

**Article 203**

Les tarifs des transports aériens intérieurs sont régis par la législation en vigueur en matière de liberté des prix et de la concurrence. Ils doivent être déposés au préalable auprès de l'autorité chargée de l'aviation civile.

**Article 204**

Tout exploitant de services de transport aérien doit, à la demande de l'administration compétente lui fournir toute information ou statistiques relatives à ses activités.

Ces informations et statistiques sont soumises au secret professionnel conformément à la législation en vigueur en la matière.

**Article 205**

Sans préjudice de l'application des sanctions prévues à l'article 297 ci-dessous, en cas d'exploitation de services de transport aérien, sans l'autorisation visée à l'article 193 ci-dessus, l'autorité chargée de l'aviation civile immobilise, aux frais et risques de l'exploitant concerné, les aéronefs utilisés, jusqu'à ce qu'il dispose de ladite autorisation.

L'autorité chargée de l'aviation civile veille à l'organisation et à l'attribution de l'exploitation des lignes aériennes aux transporteurs marocains de droit public ou privé ainsi qu'aux transporteurs étrangers dans le cadre de conventions bilatérales ou multilatérales, selon les modalités fixées par voie réglementaire.

**Chapitre II***Des contrats de transport aérien***Article 206**

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

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

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

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

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

**Article 207**

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

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

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

**Article 208**

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

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

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

**Article 209**

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

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

**Article 210**

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

**Article 211**

Tout affrètement par un transporteur aérien marocain d'un aéronef immatriculé à l'étranger nécessite l'autorisation préalable de l'autorité chargée de l'aviation civile.

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

**Chapitre III***Des obligations et de la responsabilité du transporteur aérien***Article 212**

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

Tout transporteur aérien assurant des vols commerciaux nationaux ou internationaux en provenance ou à destination du Royaume du Maroc ou transitant par son territoire, doit communiquer aux autorités compétentes toutes les informations préalables relatives aux passagers et tout renseignement sur leur comportement et celui des membres d'équipage ainsi que les informations relatives au vol.

Ces mêmes dispositions s'appliquent à l'aviation générale.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux vols de l'Etat, aux transports militaires et au transport de marchandise sans passager.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

#### Article 213

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

#### Article 214

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

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

#### Article 215

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

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

#### Article 216

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

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

#### Article 217

Tout transporteur aérien, lorsqu'il commercialise des services de transport aérien au Maroc, doit :

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

2) mettre à la disposition des passagers un portail électronique les informant des conditions et des règles relatives à l'assistance et l'indemnisation ;

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

Les dispositions du présent article doivent être appliquées, par tous autres moyens appropriés, aux personnes qui lisent difficilement la langue dans laquelle l'avis est rédigé ainsi que pour les non-voyants et les malvoyants.

#### Article 218

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

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

### Chapitre IV

#### Dispositions diverses

#### Article 219

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

#### Article 220

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

**Article 221**

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

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

**TITRE VIII**

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

**Chapitre premier**

*Des conditions de refus d'embarquement, d'annulation  
et de retard d'un vol*

**Article 222**

Lorsqu'un transporteur aérien refuse l'embarquement sur un vol de passagers disposant d'une réservation confirmée pour ce vol, il doit d'abord faire appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation, en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre les passagers concernés et ledit transporteur aérien. Les volontaires bénéficient, en sus des prestations précitées, d'une assistance dans les conditions prévues à l'article 223 ci-dessous.

Lorsque le nombre de volontaires n'est pas suffisant pour permettre l'embarquement des autres passagers disposant d'une réservation, le transporteur aérien peut refuser l'embarquement de passagers, sans avoir obtenu leur accord. Dans ce cas, le transporteur aérien indemnise immédiatement ces derniers conformément à l'article 230 ci-dessous et leur prête assistance dans les conditions et les modalités fixées par voie réglementaire.

**Article 223**

En cas d'annulation d'un vol ou de retard d'un vol les passagers ont droit à une indemnité et à une assistance prêtée dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire en conformité avec les dispositions des conventions internationales en la matière et en tenant dûment compte des délais dans lesquels ils ont eu connaissance de l'annulation ou du retard, des possibilités techniques et commerciales, notamment en cas de réacheminement et des distances de vol calculées selon la méthode de route orthodromique.

**Article 224**

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

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

**Article 225**

Un transporteur aérien n'est pas tenu de verser une indemnité aux passagers s'il prouve que l'annulation ou le retard est dû à des circonstances exceptionnelles ne pouvant être évitées même si toutes les mesures raisonnables ont été prises.

**Article 226**

Sont notamment réputées circonstances extraordinaires pour l'application de l'article 225 ci-dessus, les événements pouvant se produire notamment en cas de mesures d'ordre public, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité du vol et de défaillances techniques imprévues pouvant affecter la sécurité du vol.

Il en est de même dans les cas où des mesures administratives sont prises ou si les moyens nécessaires pour la réalisation des vols dans les conditions appropriées ne sont pas assurés sans que la responsabilité du transporteur aérien ne soit engagée.

**Article 227**

En cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard, quelle que soit la durée du retard, les passagers à mobilité réduite et leurs accompagnants ainsi que les enfants non accompagnés ont droit à la prise en charge prévue à l'article 223 ci-dessus, adaptée à leur situation.

**Article 228**

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

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

**Article 229**

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

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

**Chapitre II***Du surclassement et du déclassement***Article 230**

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

Si un transporteur aérien place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il doit rembourser à ce passager, selon les modalités fixées à l'article 223 ci-dessus, dans un délai de sept (7) jours ouvrables à compter de la date du vol comme suit :

1) trente pour cent (30 %) du prix du billet pour les vols de moins de 1500 kilomètres ;

2) cinquante pour cent (50 %) du prix du billet pour les vols de 1 500 kilomètres à 3 500 kilomètres ;

3) soixante-quinze pour cent (75%) du prix du billet pour les vols au-delà de 3500 kilomètres.

### Chapitre III

#### *Dispositions diverses*

##### Article 231

En cas de non respect par le transporteur aérien des dispositions du présent titre, l'autorité compétente peut, au vu des procès-verbaux établis par les agents visés au 3) de l'article 276 ci-dessous, prononcer à son encontre, une ou plusieurs des sanctions suivantes selon le type et la gravité des manquements constatés :

1) un avertissement ;

2) une amende administrative dont le montant est compris entre dix mille (10.000) dirhams et cinquante mille (50.000) dirhams par manquement constaté ;

3) le retrait temporaire de l'autorisation d'exploitation de services de transport aérien ;

4) le retrait définitif de l'autorisation d'exploitation de services de transport aérien dans le cas où, au cours de la même année, le transporteur aérien a commis trois manquements constatés.

##### Article 232

Les amendes mentionnées à l'article 231 ci-dessus, sont recouvrées en tant que créances de l'Etat conformément aux dispositions du Code de recouvrement des créances publiques.

## TITRE IX

### DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

#### Chapitre premier

##### *Dispositions générales*

##### Article 233

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

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

L'exploitant et/ou le gestionnaire de chaque aéroport doit établir un programme de sûreté de l'aéroport dont il est chargé, basé sur le programme national de sûreté de l'aviation civile et préalablement approuvé, par l'autorité chargée de l'aviation civile.

L'autorité chargée de l'aviation civile veille à l'exécution dudit programme par tous les services implantés dans l'aéroport.

##### Article 234

Les aéroports ouverts à la circulation aérienne comportent deux zones :

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

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

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

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

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

##### Article 235

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

##### Article 236

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

## Chapitre II

### *Des mesures préventives de sûreté de l'aviation civile*

##### Article 237

Toute personne, tout animal et tout objet circulant dans l'enceinte de l'aéroport doit être soumis aux contrôles de sûreté prévus par le programme de sûreté de l'aéroport visé aux articles 233 et 234 ci-dessus, avant d'être admis dans une zone de sûreté à accès réglementé.

Les contrôles de sûreté sont assurés par les services de l'Etat ou sous leur responsabilité et leur contrôle, par des personnes morales de droit marocain répondant aux conditions

fixées par la loi n° 27-06 relative aux activités de gardiennage et de transport de fond et agissant selon les prescriptions contenues dans un cahier de charges établi conformément au modèle fixé par voie réglementaire.

#### Article 238

Les transporteurs aériens exerçant à partir des aérodromes ouverts à la circulation aérienne, doivent établir, mettre en œuvre et mettre à jour un manuel de sûreté de l'aéronef approuvé par l'autorité chargée de l'aviation civile.

#### Article 239

Tout transporteur aérien doit s'assurer, avant le départ de l'aéronef, qu'un contrôle de sûreté et si nécessaire, une fouille de sûreté, a été effectué sur ledit aéronef. Les documents attestant que ce contrôle ou cette fouille a été effectué doivent être signés par le commandant de bord et une copie est annexée au carnet de vol de l'aéronef.

#### Article 240

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

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

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

#### Article 241

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

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

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

Si l'exploitant de l'aéronef ne met pas en œuvre les mesures correctives exigées par l'autorité chargée de l'aviation civile, celle-ci peut lui infliger une amende d'un montant de vingt milles (20.000) à cent milles (100.000) dirhams.

#### Article 242

Lorsque des passagers faisant l'objet de mesures judiciaires ou administratives doivent voyager à bord d'un aéronef, le transporteur aérien et le commandant de bord de l'aéronef concerné doivent en être informés, en temps utile, par les autorités compétentes afin de leur permettre de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du vol. L'information donnée doit préciser si le ou les passagers concernés seront ou non accompagnés et si des mesures particulières doivent être prises à bord.

## TITRE X

### DE L'ENQUETE TECHNIQUE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE

#### Chapitre premier

##### Dispositions générales

#### Article 243

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

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

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

#### Article 244

L'enquête technique visée à l'article 243 ci-dessus a pour seul objet, dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents d'aviation civile et sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, de collecter et d'analyser les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'accident ou de l'incident grave et, s'il y a lieu, de formuler des recommandations.

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

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

- 1) sur le territoire ou dans l'espace aérien marocain ;
- 2) en dehors du territoire ou de l'espace aérien marocain, lorsque l'accident ou l'incident concerne un aéronef immatriculé au Maroc ou exploité par une personne physique ou morale ayant son siège ou son principal établissement au Maroc et si :

– l'accident ou l'incident grave survient sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat et que ce dernier n'ouvre pas une enquête technique ;

– l'accident ou l'incident grave concerne un aéronef immatriculé dans un autre Etat et que ce dernier n'ouvre pas une enquête technique.

#### Article 245

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

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

#### Article 246

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

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

#### Article 247

Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile subi par un aéronef immatriculé au Maroc ou exploité par une personne physique ou morale dont le siège ou le principal établissement est au Maroc se trouve sur le territoire d'un autre Etat, l'organisme permanent doit ouvrir une enquête technique relative audit accident ou incident grave et la conduire ou la déléguer conformément à l'article 246 ci-dessus.

Lorsque cet accident ou incident grave survient sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un Etat non membre de la Convention de Chicago précitée et que les autorités de cet Etat n'ouvrent pas d'enquête technique à ce sujet, l'organisme permanent doit ouvrir une enquête technique relative audit accident ou incident grave et la conduire ou la déléguer conformément à l'article 246 ci-dessus.

#### Article 248

L'organisme permanent visé à l'article 243 ci-dessus, dispose, pour mener les enquêtes techniques, de personnels ayant les qualifications et les compétences nécessaires pour accomplir leurs missions en toute indépendance et impartialité. Ces personnels sont constitués :

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

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

#### Article 249

L'agrément prévu au 2) de l'article 248 ci-dessus est délivré lorsque le demandeur justifie des compétences et des aptitudes techniques nécessaires à la réalisation des enquêtes de première information.

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

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

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

#### Article 250

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

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

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

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

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

### Chapitre II

#### *Déroulement de l'enquête technique*

#### Article 251

Pour les besoins des enquêtes techniques y compris les enquêtes de première information, les enquêteurs visés à l'article 248 ci-dessus ont le droit d'accéder librement au lieu de l'accident ou de l'incident grave, à l'aéronef ou à son épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers des services de la circulation aérienne.

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

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



manière générale quiconque dispose de renseignements en relation avec l'accident ou l'incident grave d'aviation civile.

#### Article 252

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

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

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

Est interdite, la divulgation du contenu d'une enquête technique et des documents y afférents.

#### Article 253

Les enregistreurs de bord doivent être utilisés de manière effective au cours de l'enquête relative à l'accident ou l'incident grave d'aviation civile. L'organisme permanent prend les dispositions nécessaires pour faciliter la lecture desdits enregistreurs de bord.

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

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

#### Article 254

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

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

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

#### Article 255

En cas d'accident ou d'incident grave d'aviation civile n'ayant pas entraîné l'ouverture d'une information ou d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire dont le concours est

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

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

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

#### Article 256

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

#### Article 257

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

Toutefois, les dossiers médicaux ne sont communiqués qu'aux médecins attachés à l'organisme permanent visé à l'article 243 ci-dessus. Seuls peuvent être communiqués les dossiers médicaux d'aptitude relatifs aux personnes chargées de la conduite, de l'information ou du contrôle de l'aéronef ou des aéronefs concernés.

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

#### Article 258

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

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

#### Article 259

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

### Chapitre III

#### *Des informations relatives aux enquêtes techniques et leur communication*

##### Article 260

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

En outre, le responsable de l'organisme permanent est habilité, dans le cadre de sa mission, à rendre publiques des informations sur les constatations faites par les enquêteurs techniques, le déroulement de l'enquête technique et le cas échéant, ses conclusions provisoires sous réserve des dispositions la loi n° 09-08 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements des données à caractère personnel et des dispositions de l'article 270 ci-dessous.

##### Article 261

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

Il peut émettre des recommandations sur la base de l'étude et de l'analyse des cas en relation avec la sécurité de l'aviation civile.

##### Article 262

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

Avant de rendre public le rapport, l'organisme permanent peut recueillir les observations auprès des autorités et des personnes concernés.

Celles-ci sont tenues au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

##### Article 263

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

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

1) aux autorités responsables des enquêtes de sécurité et aux autorités chargées de l'aviation civile des Etats concernés et à l'OACI, conformément aux normes et pratiques internationales recommandées ;

2) aux destinataires des recommandations de sécurité figurant dans le rapport.

##### Article 264

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

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

##### Article 265

Après la remise du rapport final et dans le cas où des éléments nouveaux importants sont découverts, l'administration compétente peut demander à l'organisme permanent de procéder à une réouverture de l'enquête technique. L'organisme permanent peut également ouvrir des pré-enquêtes.

### Chapitre IV

#### *Dispositions diverses*

##### Article 266

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

##### Article 267

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

##### Article 268

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

## Article 269

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

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

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

## Article 270

Les enquêteurs de première information et les enquêteurs techniques ainsi que les personnes auxquelles ils font appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues par le Code pénal.

## Article 271

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

## TITRE XI

PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ  
DE L'AVIATION CIVILE

## Article 272

L'État met en place un programme national de sécurité de l'aviation civile conformément aux dispositions de la Convention de Chicago précitée et de ses annexes.

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

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

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

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

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

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

## Article 273

Toutes les données, informations, documents, enregistrements, déclarations, communications, indicateurs et rapports fournis ou recueillis dans le cadre de la mise en œuvre du programme national de sécurité de l'aviation civile ont un caractère confidentiel et ne peuvent être utilisés qu'en vue de renforcer la sécurité de l'aviation civile. Toutefois, certains des éléments sus indiqués peuvent être divulgués et transférés à des Parties tierces dans les cas suivants :

1) sur réquisition du procureur du Roi ou du président du tribunal compétent aux fins d'enquête ou de poursuite pour des infractions commises ;

2) à la requête de l'autorité chargée de l'aviation civile. Dans ce cas, le transfert et la divulgation de ces éléments doivent être effectués dans le cadre d'un accord ;

3) lorsque l'autorité chargée de l'aviation civile ou l'organisme permanent considère que la communication de ces éléments est nécessaire pour éviter les accidents ou les incidents graves d'aviation civile.

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

## Article 274

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

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

Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'utilisation des résultats de l'analyse des informations fournies dans le cadre de ce programme pour prendre les mesures nécessaires afin de maintenir la sécurité aérienne, y compris le renforcement des mesures de prévention.

## TITRE XII

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

#### Chapitre premier

##### *Compétence et constatation des infractions*

#### Article 275

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

#### Article 276

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

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

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

#### Article 277

Les agents visés à l'article 276 ci-dessus prêtent serment dans les conditions fixées par la législation en vigueur en la matière.

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

#### Article 278

Pour l'accomplissement de leur mission, les agents visés à l'article 276 ci-dessus sont habilités à arraisonner, visiter et inspecter tout aéronef civil marocain ou étranger ainsi que tous établissements, locaux, installations, équipements, documents et moyens en lien avec l'infraction commise.

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

#### Article 279

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

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

#### Article 280

Le procès-verbal indique notamment :

- a) les mentions propres à identifier, selon le cas :
  - l'aéronef et son propriétaire ou exploitant ;
  - les locaux, installations, équipements et moyens concernés par l'infraction ;
  - l'établissement se livrant à des activités industrielles en lien avec l'aéronautique civile et son exploitant, ainsi que les autorisations ou agréments dont il bénéficie, conformément aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application ;
- b) la date et le lieu de la commission de l'infraction et de l'établissement du procès-verbal ;
- c) l'état civil, la nationalité et la qualité du ou des auteurs de l'infraction ;
- d) la nature de la ou des infractions commises.

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

Dans le cas où un prélèvement d'échantillons est effectué, mention est faite de ce prélèvement dans le procès-verbal, avec la référence du procès-verbal de prélèvement d'échantillons établi à cette occasion conformément aux dispositions de l'article 281 ci-après.

#### Article 281

Lorsque la constatation de l'infraction nécessite le prélèvement d'échantillons, ces prélèvements, donnent lieu à l'établissement, séance tenante, d'un procès-verbal de prélèvement d'échantillons annexé au procès-verbal visé à l'article 280 ci-dessus.

Outre les mentions visées au premier alinéa de l'article 280 ci-dessus, le procès-verbal de prélèvement d'échantillons donne toute information permettant d'identifier le lot concerné par le prélèvement, la nature des échantillons et les quantités prélevées.

#### Article 282

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

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

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

Les modalités de prélèvement d'échantillons et les procédures sont celles prévues par la loi n° 13-83 relative à la répression des fraudes sur les marchandises.

**Article 283**

L'original des procès-verbaux visés aux articles 280 et 281 ci-dessus sont transmis, sans délai, par les agents qui les ont dressés à l'autorité chargée de l'aviation civile.

**Article 284**

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

**Chapitre II***Des procédures suivies***Article 285**

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

1) confisque et détruit ou fait détruire, après prélèvement d'échantillons, le cas échéant, les moteurs, les hélices, les pièces et équipements ou produits aéronautiques défectueux ou non conformes aux normes réglementaires, aux frais et risques du ou des auteurs des infractions ;

2) immobilise l'aéronef ayant servi à commettre l'infraction dans le lieu où il a été conduit.

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

**Article 286**

S'il n'est pas fait application de la procédure de transaction prévue aux articles 288, 289, 290 et 291 ci-dessous, le procès-verbal est transmis par l'autorité compétente à la juridiction compétente dans un délai de trente jours suivant la date de la réception de l'original du procès-verbal relatif à la constatation de l'infraction.

Le procureur du Roi engage les poursuites.

**Article 287**

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

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

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

**Article 288**

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

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

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

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

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

**Article 289**

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

**Article 290**

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

**Article 291**

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

**TITRE XIII****DES INFRACTIONS ET PENALITES****Article 292**

Est puni d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de mille deux cents (1200) à cent mille (100.000) dirhams ou de l'une de ces deux peines seulement.

1) Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef qui :

a) fait immatriculer un aéronef sur un registre étranger sans avoir obtenu, au préalable, sa radiation du registre marocain d'immatriculation conformément aux dispositions de l'article 6 ci-dessus ;

b) fait voler ou tente de faire voler un aéronef sans marque d'identification ou avec des marques rendues illisibles par quelque moyen que ce soit ou apposées hors des espaces réglementaires prévus à cet effet, en violation des dispositions des articles 13 et 14 ci-dessus ;

c) fait voler ou tente de faire voler un aéronef sans immatriculation ou avec une immatriculation ne correspondant pas aux documents d'identification dudit aéronef ;

d) met en service ou laisse en service un aéronef sans l'un des documents visés, selon le cas aux articles 17 ou 139 de la présente loi ou avec un document périmé ou délivré pour un autre aéronef. La même peine est encourue en cas

d'impossibilité de présenter lesdits documents à la réquisition des agents visés à l'article 276 ci-dessus. L'amende est due pour chaque document manquant, périmé ou non présenté ;

e) n'a pas souscrit l'assurance ou toute autre garantie financière visée à l'article 95 ci-dessus ou a souscrit pour un montant ne couvrant pas l'intégralité de sa responsabilité telle que fixée à l'article 96 ci-dessus.

2) Le concessionnaire qui n'a pas souscrit une ou plusieurs des assurances visées à l'article 108 ci-dessus. L'amende est due pour chaque assurance non souscrite.

3) Le transporteur aérien qui n'a pas souscrit l'assurance ou toute autre garantie financière prévue à l'article 218 ci-dessus ou qui a souscrit pour un montant ne couvrant pas l'intégralité de sa responsabilité telle que fixée au même article.

#### Article 293

Est puni d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de cinq mille (5000) à vingt mille (20.000) dirhams ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque, en violation des dispositions de l'article 267 ci-dessus, a modifié l'état des lieux où s'est produit un accident d'aéronef ou a effectué des prélèvements quelconques ou s'est livré sur l'aéronef ou sur son épave à tout prélèvement, manipulation, déplacement ou enlèvement, sans l'autorisation de l'autorité judiciaire ou des enquêteurs techniques ou en raison de la nécessité de porter secours aux victimes.

#### Article 294

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de mille deux cents (1200) à cent mille (100.000) dirhams ou de l'une de ces deux peines seulement le pilote qui a conduit un aéronef :

1) dépourvu de certificat de navigabilité ou ayant un certificat de navigabilité périmé ou délivré pour un autre aéronef ;

2) sans immatriculation ou avec une immatriculation ne correspondant pas à ses documents d'identification ;

3) sans marque d'identification ou avec des marques rendues illisibles par quelque moyen que ce soit ou apposées hors des espaces réglementaires prévus à cet effet ;

4) sans sa licence ou tout autre titre aéronautique, en cours de validité, exigé compte tenu du vol effectué. La même peine est encourue par tout autre membre du personnel navigant pour une infraction similaire ;

5) de manière négligente ou imprudente en violation des dispositions du 1) de l'article 185 ci-dessus.

#### Article 295

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à trois mois et d'une amende de mille deux cent (1200) à cent mille (100.000) dirhams ou de l'une de ces deux peines seulement :

1) le pilote qui survole une zone interdite ou réglementée, en violation des dispositions de l'article 142 de la présente loi ou ne s'est pas conformé à l'une des obligations découlant des dispositions des articles 143 à 147 ci-dessus ou survole l'espace aérien avec un aéronef supersonique, sans l'autorisation visée à l'article 149 ci-dessus ;

2) quiconque transporte ou tente de transporter des marchandises dangereuses sans se conformer aux dispositions de l'article 219 ci-dessus ;

3) toute personne ayant fait survoler, sans autorisation, le territoire marocain à un aéronef sans pilote.

#### Article 296

Est puni d'une amende de mille deux cent (1200) dirhams à cinquante mille dirhams, tout pilote qui :

1) ne respecte pas les règles de l'air et de circulation aérienne ou le système des feux et des signaux utilisés pour la circulation aérienne, prescrits conformément aux dispositions de l'article 179 de la présente loi ;

2) a largué tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible sans respecter les conditions prévues à l'article 180 ci-dessus ;

3) n'a pas établi le rapport visé à l'article 181 de la présente loi dans les conditions qui y sont prescrites ;

4) exécute des vols acrobatiques, sans l'autorisation prévue au 3) de l'article 185 de la présente loi. Est puni de la même peine celui qui a organisé ou participé à l'organisation de tels vols ;

5) n'a pas effectué la notification prévue à l'article 250 concernant les accidents ou incidents graves d'aviation ;

6) refuse, sans raison et alors qu'il en a la possibilité, de participer à des opérations de recherches et de sauvetages.

#### Article 297

Est puni d'une amende de mille deux cent (1200) à cent mille (100.000) dirhams, quiconque exploite ou tente d'exploiter :

1) un service de transport aérien, sans l'autorisation prévue à l'article 193 ci-dessus. L'amende est prévu pour chaque aéronef utilisé ;

2) une activité de l'aviation générale sans respecter les conditions fixées en application de l'article 195 ci-dessus.

#### Article 298

Est puni d'une amende de dix mille (10.000) dirhams par passager embarqué ou débarqué sans autorisation, tout transporteur aérien qui, à l'occasion d'un vol de simple transit, a débarqué ou embarqué sur le territoire marocain des personnes ou des marchandises ou a tenté d'effectuer un transport aérien intérieur autrement que dans les conditions fixées à l'article 202 ci-dessus.

Est puni d'une amende d'un montant de cent mille (100.000) à cinq cent mille (500.000) dirhams le transporteur aérien pour tout vol qui a été effectué sans avoir communiqué aux autorités compétentes les informations préalables visées à l'article 212 ci-dessus conformément aux conditions prescrites par ledit article.

#### Article 299

Est puni d'une amende de dix mille (10.000) à vingt mille (20.000) dirhams, tout membre du personnel aéronautique qui :

1) exerce des fonctions sans être titulaires des titres aéronautiques requis, en violation des dispositions de l'article 161 ci-dessus ;

2) exerce ses fonctions, alors qu'il se trouve sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants en violation des dispositions du 2) de l'article 185 ci-dessus.

#### Article 300

Est puni d'une amende de vingt mille (20.000) à cinquante mille (50.000) dirhams quiconque exerce des activités de conception, production ou de maintenance des aéronefs sans disposer de l'agrément prévu à l'article 25 ci-dessus ou continue d'exercer son activité alors l'agrément lui a été retiré.

#### Article 301

Est puni d'une amende de vingt mille (20.000) à cent mille (100.000) dirhams, sans préjudice des dispositions des articles 218-I et 607 *ter* du code pénal, quiconque détruit ou endommage des installations ou équipements de l'aide à la navigation aérienne.

#### Article 302

Est puni d'une amende de vingt mille (20.000) à cent mille (100.000) dirhams :

1) quiconque érige une installation constituant un obstacle ou un danger pour la circulation aérienne sans disposer de l'autorisation prévue à l'article 134 ci-dessus ;

2) le créateur ou l'exploitant, selon, le cas, qui n'entretient pas le balisage dont il a la charge, en violation des dispositions de l'article 137 ci-dessus.

#### Article 303

Est puni d'une amende de dix mille à quatre-vingt-dix mille dirhams quiconque se rend coupable, à partir d'un aéronef en vol, d'un jet volontaire et inutile d'objets ou de matières susceptibles de causer des dommages aux personnes ou aux biens à la surface, même si ce rejet ne cause aucun dégât.

#### Article 304

Est puni d'une amende de cinq mille (5.000) à dix mille (10.000) dirhams quiconque :

1) se trouve à bord d'un aéronef sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport ou par une autorisation de l'exploitant ou du commandant de bord ;

2) ne se conforme pas ou refuse de se conformer aux instructions de sécurité données par le commandant de bord ou tout autre membre de l'équipage ;

3) se trouve, sans autorisation, dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aérodrome,

#### Article 305

Est puni d'une amende de mille deux cent (1200) dirhams à cinq mille (5.000) dirhams :

1) toute personne détentrice du titre d'accès à la zone de sûreté à accès réglementé d'un aérodrome, en cours de validité, et qui ne le porte pas d'une façon apparente lors de sa présence dans ladite zone ;

2) tout conducteur de véhicule circulant sur une zone de sûreté à accès réglementé sans titre d'accès à l'aérodrome ;

3) tout propriétaire de véhicule en stationnement dans une zone à accès réglementé sans titre d'accès à l'aérodrome.

#### Article 306

Est puni d'une amende de dix mille (10.000) à vingt mille (20.000) dirhams, quiconque, en violation des dispositions de l'article 251 ci-dessus, a empêché les enquêteurs techniques ou les enquêteurs de première information d'accéder librement au lieu de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile, à l'aéronef ou à son épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord, les informations détenues et les dossiers des services de la circulation aérienne, ou d'entendre tout témoin de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile.

#### Article 307

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

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

### TITRE XIV

#### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 308

Sont abrogées à compter de la date de publication au *Bulletin officiel* de la présente loi, toutes dispositions contraires, notamment celles du décret n°2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile.

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

Les documents délivrés en vertu des dispositions du décret précité demeurent valables jusqu'à l'expiration de leur durée de validité.

Ils sont renouvelées dans les conditions prévues par les dispositions dudit décret jusqu'à l'abrogation de celles-ci.

#### Article 309

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

#### Article 310

Toute mesure nécessaire à la pleine application de la présente loi pour sa conformité aux conventions internationales, peut, en tant que de besoin, être édictée par voie réglementaire.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6474 du 10 ramadan 1437 (16 juin 2016).

**Décret n° 2-17-272 du 7 kaada 1438 (31 juillet 2017) modifiant et complétant le décret n° 2-10-628 du 7 hija 1432 (4 novembre 2011) pris pour l'application de la loi n° 30-09 relative à l'éducation physique et aux sports.**

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu le décret n° 2-10-628 du 7 hija 1432 (4 novembre 2011) pris pour l'application de la loi n° 30-09 relative à l'éducation physique et aux sports ;

Après délibération en conseil du gouvernement réuni le 25 chaoual 1438 (20 juillet 2017),

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Les dispositions du deuxième alinéa de l'article 20 du décret susvisé n° 2-10-628 du 7 hija 1432 (4 novembre 2011) sont modifiées et complétées ainsi qu'il suit :

« Article 20 (deuxième alinéa). – Outre son président, la commission nationale du sport de haut niveau se compose de :

« – ..... ;

« – un représentant du ministre chargé de l'économie et des finances ;

« – un représentant du ministre chargé de la fonction publique ;

« – un représentant du Comité national olympique marocain,

« les représentants des départements ministériels ainsi que le représentant du Comité national olympique marocain précités sont désignés par arrêté du ministre chargé des sports sur proposition des ministres dont ils relèvent et du président dudit comité, chacun en ce qui le concerne ;

« – quatre représentants du mouvement sportif ..... »

(La suite sans modification.)

ART. 2. – Le ministre de la jeunesse et des sports est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 7 kaada 1438 (31 juillet 2017).

SAAD DINE EL OTMANI.

Pour contresigner :

Le ministre de la jeunesse  
et des sports,

RACHID TALBI ALAMI.

**Décret n° 2-17-413 du 7 kaada 1438 (31 juillet 2017) approuvant la convention de crédit n° CMA 1122 01 B d'un montant de 80.000.000 d'euros conclue le 27 ramadan 1438 (22 juin 2017) entre le Royaume du Maroc et l'Agence française de développement, pour le financement du Programme d'appui à la stratégie de l'éducation du Maroc.**

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu l'article 40 de la loi de finances n° 73-16 pour l'année budgétaire 2017, promulguée par le dahir n° 1-17-13 du 14 ramadan 1438 (9 juin 2017) ;

Vu le paragraphe premier de l'article 41 de la loi de finances pour l'année budgétaire 1982, n° 26-81, promulguée par le dahir n° 1-81-425 du 5 rabii I 1402 (1<sup>er</sup> janvier 1982) ;

Sur proposition du ministre de l'économie et des finances,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvée, telle qu'elle est annexée à l'original du présent décret, la convention de crédit n° CMA 1122 01 B d'un montant de 80.000.000 d'euros conclue le 27 ramadan 1438 (22 juin 2017) entre le Royaume du Maroc et l'Agence française de développement, pour le financement du Programme d'appui à la stratégie de l'éducation du Maroc.

ART. 2. – Le ministre de l'économie et des finances est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 7 kaada 1438 (31 juillet 2017).

SAAD DINE EL OTMANI.

Pour contresigner :

Le ministre de l'économie  
et des finances,

MOHAMED BOUSSAID.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6600 du 9 hija 1438 (31 août 2017).



**Décret n° 2-17-422 du 15 kaada 1438 (8 août 2017) approuvant le contrat conclu le 7 juillet 2017 entre le Royaume du Maroc et la Banque européenne d'investissement (BEI), pour la garantie du prêt d'un montant de soixante dix millions d'euros (70.000.000 €), consenti par ladite banque à l'Université Euro-méditerranéenne de Fès (UEMF), pour le financement du projet « Construction d'un éco-campus à Fès ».**

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu l'article 41 de la loi de finances pour l'année 1982 n° 26-81 promulguée par le dahir n° 1-81-425 du 5 rabii I 1402 (1<sup>er</sup> janvier 1982) ;

Sur proposition du ministre de l'économie et des finances,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvé, tel qu'il est annexé à l'original du présent décret, le contrat conclu le 7 juillet 2017 entre le Royaume du Maroc et la Banque européenne d'investissement (BEI), pour la garantie du prêt d'un montant de soixante dix millions d'euros (70.000.000 €), consenti par ladite banque à l'Université Euro-méditerranéenne de Fès (UEMF), pour le financement du projet « Construction d'un éco-campus à Fès ».

ART. 2. – Le ministre de l'économie et des finances est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

*Fait à Rabat, le 15 kaada 1438 (8 août 2017).*

SAAD DINE EL OTMANI.

Pour contreseing :

*Le ministre de l'économie  
et des finances,*

MOHAMED BOUSSAID.

**Décret n° 2-17-457 du 24 kaada 1438 (17 août 2017) approuvant la convention conclue le 25 juillet 2017, entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe, pour la garantie du prêt consenti par ce fonds à l'Office national des chemins de fer, en vue de la contribution au financement du projet de train à grande vitesse Tanger-Casablanca (deuxième prêt).**

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu l'article 41 de la loi de finances pour l'année 1982 n° 26-81 promulguée par le dahir n° 1-81-425 du 5 rabii I 1402 (1<sup>er</sup> janvier 1982) ;

Sur proposition du ministre de l'économie et des finances,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvée, telle qu'elle est annexée à l'original du présent décret, la convention conclue le 25 juillet 2017, entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe, pour la garantie du prêt portant sur un montant de 15.000.000 de dinars koweïtiens consenti par ledit fonds à l'Office national des chemins de fer, en vue de la contribution au financement du projet de train à grande vitesse Tanger-Casablanca (deuxième prêt).

ART. 2. – Le ministre de l'économie et des finances est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

*Fait à Rabat, le 24 kaada 1438 (17 août 2017).*

SAAD DINE EL OTMANI.

Pour contreseing :

*Le ministre de l'économie  
et des finances,*

MOHAMED BOUSSAID.

**Décret n° 2-17-458 du 24 kaada 1438 (17 août 2017) approuvant l'accord de prêt n° 48414 d'un montant de cent vingt millions d'euros (120.000.000 d'euros), conclu le 4 chaoual 1438 (29 juin 2017) entre le Royaume du Maroc et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), pour le financement du projet de conservation de l'eau de Saiss.**

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu l'article 40 de la loi de finances n° 73-16 pour l'année budgétaire 2017, promulguée par le dahir n° 1-17-13 du 14 ramadan 1438 (9 juin 2017) ;

Vu le paragraphe premier de l'article 41 de la loi de finances pour l'année 1982 n° 26-81 promulguée par le dahir n° 1-81-425 du 5 rabii I 1402 (1<sup>er</sup> janvier 1982) ;

Sur proposition du ministre de l'économie et des finances,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvé, tel qu'il est annexé à l'original du présent décret, l'accord de prêt n° 48414 d'un montant de cent vingt millions d'euros (120.000.000 d'euros), conclu le 4 chaoual 1438 (29 juin 2017) entre le Royaume du Maroc et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), pour le financement du projet de conservation de l'eau de Saiss.

ART. 2. – Le ministre de l'économie et des finances est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

*Fait à Rabat, le 24 kaada 1438 (17 août 2017).*

SAAD DINE EL OTMANI.

Pour contresign :

*Le ministre de l'économie  
et des finances,*

MOHAMED BOUSSAID.

**Décret n° 2-17-465 du 24 kaada 1438 (17 août 2017) approuvant la décision de Bank Al-Maghrib relative à la mise en circulation d'une pièce de monnaie de 1000 dirhams en or commémorant le 54<sup>ème</sup> anniversaire de Sa Majesté le Roi Mohammed VI.**

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu les articles 5, 15, 16, 18, 19 et 37 de la loi n° 76-03 portant statut de Bank Al-Maghrib, promulguée par le dahir n° 1-05-38 du 20 chaoual 1426 (23 novembre 2005) ;

Vu l'article 3 du décret n° 2-06-267 du 17 jourmada II 1428 (3 juillet 2007), pris pour l'application de la loi n° 76-03 portant statut de Bank Al-Maghrib ;

Vu les délibérations du Conseil de Bank Al-Maghrib, du 22 jourmada II 1438 (21 mars 2017), décidant l'émission d'une pièce de monnaie de 1000 dirhams en or commémorant le 54<sup>ème</sup> anniversaire de Sa Majesté le Roi Mohammed VI ;

Et sur proposition du ministre de l'économie et des finances,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvée la décision du Conseil de Bank Al-Maghrib relative à la mise en circulation d'une pièce de monnaie de 1000 dirhams en or commémorant le 54<sup>ème</sup> anniversaire de Sa Majesté le Roi Mohammed VI.

ART. 2. – La pièce de monnaie commémorative a cours légal et présente les caractéristiques suivantes :

- Alliage : Or 916,7 millièmes ;
- Poids : 39,94 grammes ;
- Diamètre : 38,61 millimètres ;
- Tranche : Cannelée ;
- Frappe : Proof.

\* Avers :

- Au centre : Effigie de Sa Majesté le Roi Mohammed VI
- De part et d'autre, les inscriptions suivantes :

« محمد السادس »

« المملكة المغربية »

- En bas : les millésimes : 2017-1438

\* Revers :

- En haut : l'inscription suivante :

« الذكرى الرابعة والخمسون »

لميلاد صاحب الجلالة محمد السادس

- Au centre :

- Armoiries du Royaume ainsi qu'un jeu de lignes arquées comportant une image latente faisant apparaître le chiffre 54 ou une étoile selon l'angle de vision.

• L'inscription : « واحد وعشرون غشت »

• La valeur faciale :

**1000**

ألف درهم

– En bas : l'inscription suivante :

« 54<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE DE S.M.

**LE ROI MOHAMMED VI »**

ART. 3. – Le pouvoir libératoire de la pièce de monnaie commémorative entre particuliers est limité à 10.000,00 dirhams.

ART. 4. – Le ministre de l'économie et des finances est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

*Fait à Rabat, le 24 kaada 1438 (17 août 2016).*

SAAD DINE EL OTMANI.

Pour contreseing :

*Le ministre de l'économie  
et des finances,*

MOHAMED BOUSSAID.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6600 du 9 hija 1438 (31 août 2017).

**Décret n° 2-17-466 du 24 kaada 1438 1438 (17 août 2017) approuvant la décision de Bank Al-Maghrib relative à la mise en circulation de pièces de monnaie de 1000 dirhams en or et de 250 dirhams en argent commémorant le 18<sup>ème</sup> anniversaire de l'intronisation de Sa Majesté le Roi Mohammed VI.**

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu les articles 5, 15, 16, 18, 19 et 37 de la loi n° 76-03 portant statut de Bank Al-Maghrib, promulguée par le dahir n° 1-05-38 du 20 chaoual 1426 (23 novembre 2005) ;

Vu l'article 3 du décret n° 2-06-267 du 17 jomada II 1428 (3 juillet 2007), pris pour l'application de la loi n° 76-03 portant statut de Bank Al-Maghrib ;

Vu les délibérations du Conseil de Bank Al-Maghrib, du 22 jomada II 1438 (21 mars 2017), décidant l'émission de pièces de monnaie de 1000 dirhams en or et de 250 dirhams en argent commémorant le 18<sup>ème</sup> anniversaire de l'intronisation de Sa Majesté le Roi Mohammed VI ;

Et sur proposition du ministre de l'économie et des finances,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvée la décision du Conseil de Bank Al-Maghrib relative à la mise en circulation de pièces de monnaie de 1000 dirhams en or et de 250 dirhams en argent commémorant le 18<sup>ème</sup> anniversaire de l'intronisation de Sa Majesté le Roi Mohammed VI.

ART. 2. – Les pièces de monnaie commémoratives ont cours légal et présentent les caractéristiques suivantes :

**La pièce de monnaie commémorative en or :**

- Alliage : Or 916,7 millièmes ;
- Poids : 39,94 grammes ;
- Diamètre : 38,61 millimètres ;
- Tranche : Cannelée ;
- Frappe : Proof.

\* Avers :

- Au centre : Effigie de Sa Majesté le Roi Mohammed VI
- De part et d'autre, les inscriptions suivantes :

« محمد السادس »

« المملكة المغربية »

- En bas : les millésimes : 2017-1438

\* Revers :

- En haut : l'inscription suivante :

« الذكرى الثامنة عشر لتربع »

« جلالة الملك على العرش »

- Au centre :

- Représentation stylisée de BAB Soufara à Rabat et de branches d'olivier surmontées des Armoiries du Royaume.

- La valeur faciale :

**1000**

ألف درهم

- En bas : l'inscription suivante :

**« 18<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE DE L'INTRONISATION DE S.M. LE ROI MOHAMMED VI »**

**La pièce de monnaie commémorative en argent :**

- Alliage : Argent : 925 millièmes ;  
Cuivre : 75 millièmes ;
- Poids : 28,28 grammes ;
- Diamètre : 38,61 millimètres ;
- Tranche : Cannelée ;
- Frappe : Proof.

## \* Avers :

– Au centre : Effigie de Sa Majesté le Roi Mohammed VI

– De part et d'autre, les inscriptions suivantes :

« محمد السادس »

« المملكة المغربية »

– En bas : les millésimes : 2017-1438

## \* Revers :

– En haut : l'inscription suivante :

« الذكرى الثامنة عشر لترتيب »

« جلالة الملك على العرش »

– Au centre :

• Représentation stylisée de BAB Soufara à Rabat et de branches d'olivier surmontées des Armoiries du Royaume.

• La valeur faciale :

250

مائتان وخمسون درهما

– En bas : l'inscription suivante :

**« 18<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE DE L'INTRONISATION  
DE S.M. LE ROI MOHAMMED VI »**

ART. 3. – Le pouvoir libérateur de la pièce de monnaie commémorative en or entre particuliers est limité à 10.000,00 dirhams.

Le pouvoir libérateur de la pièce de monnaie commémorative en argent entre particuliers est limité à 2.500,00 dirhams.

ART. 4. – Le ministre de l'économie et des finances est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

*Fait à Rabat, le 24 kaada 1438 (17 août 2016).*

SAAD DINE EL OTMANI.

Pour contreséing :

*Le ministre de l'économie  
et des finances,*

MOHAMED BOUSSAID.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6599 du 6 hija 1438 (28 août 2017).

**Arrêté conjoint du ministre de l'industrie, de l'investissement, du commerce et de l'économie numérique et du ministre de l'économie et des finances n° 1649-17 du 3 chaoual 1438 (28 juin 2017) portant maintien du droit antidumping définitif appliqué sur les importations du contreplaqué originaires de Chine, perçu sous forme de consignation.**

LE MINISTRE DE L'INDUSTRIE, DE L'INVESTISSEMENT,  
DU COMMERCE ET DE L'ÉCONOMIE NUMÉRIQUE,

LE MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES,

Vu la loi n° 15-09 relative aux mesures de défense commerciale, promulguée par le dahir n° 1-11-44 du 29 jourmada II 1432 (2 juin 2011), notamment ses articles 43, 44 et 46 ;

Vu le décret 2-12-645 du 13 safar 1434 (27 décembre 2012) pris pour l'application de la loi n° 15-09 relative aux mesures de défense commerciale, notamment son article 29 ; et

Après avis de la commission de surveillance des importations réunie le 23 mai 2017,

ARRÊTENT :

ARTICLE PREMIER. – Le droit antidumping définitif appliqué sur les importations du contreplaqué originaires de Chine, en vertu de l'arrêté du ministre de l'économie et des finances n° 4231-12 du 7 safar 1434 (21 décembre 2012), est maintenu provisoirement en attendant les résultats de l'enquête de réexamen dudit droit.

ART. 2. – Le montant du droit antidumping définitif susvisé à l'article premier, ci-dessus, est consigné auprès de l'administration des douanes et impôts indirects pour sa liquidation définitive au profit du Trésor ou son remboursement aux importateurs concernés en fonction du résultat de l'enquête de réexamen.

ART. 3. – Le directeur général de l'administration des douanes et impôts indirects est chargé de l'application du présent arrêté conjoint.

ART. 4. – Le présent arrêté conjoint entre en vigueur à compter de la date de sa publication au *Bulletin officiel*.

*Rabat, le 3 chaoual 1438 (28 juin 2017).*

*Le ministre de l'industrie,  
de l'investissement, du commerce et de l'économie numérique,* *Le ministre de l'économie  
et des finances,*  
MOULAY HAFID ELALAMY. MOHAMED BOUSSAID.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6590 du 3 kaada 1438 (27 juillet 2017).

**Arrêté du ministre de la santé n° 1933-17 du 4 kaada 1438 (28 juillet 2017) modifiant et complétant l'arrêté n° 787-14 du 7 jourmada II 1435 (7 avril 2014) portant révision des prix publics de vente des médicaments princeps, génériques et bio-similaires commercialisés au Maroc.**

LE MINISTRE DE LA SANTE,

Vu le décret n° 2-13-852 du 14 safar 1435 (18 décembre 2013) relatif aux conditions et aux modalités de fixation du prix public de vente des médicaments fabriqués localement ou importés, notamment ses articles 12 et 15 ;

Vu l'arrêté n° 787-14 du 7 jourmada II 1435 (7 avril 2014) portant révision des prix publics de vente des médicaments princeps, génériques et bio-similaires commercialisés au Maroc, tel qu'il a été modifié et complété par les arrêtés subséquents ;

Vu les demandes de fixation des prix publics de vente des médicaments princeps émanant des établissements pharmaceutiques industriels concernés ;

Vu les demandes d'homologation des prix publics de vente des médicaments génériques bio-similaires émanant des établissements pharmaceutiques industriels concernés ;

Considérant la demande de révision à la baisse formulée par les établissements pharmaceutiques industriels concernés ;

Après avis de la Commission interministérielle des prix,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Les prix des médicaments princeps objet des demandes visées ci-dessus sont fixés à l'annexe n° 1 jointe au présent arrêté.

Sont homologués les prix des médicaments génériques, objet des demandes visées ci-dessus, figurant à l'annexe n° 2 jointe au présent arrêté.

Le prix des médicaments figurant à l'annexe de l'arrêté visé ci-dessus n° 787-14, tel qu'il a été modifié et complété par les arrêtés subséquents, est révisé à la baisse tel qu'indiqué à l'annexe n° 3 au présent arrêté.

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

*Rabat, le 4 kaada 1438 (28 juillet 2017).*

EL HOUSSAINE LOUARDI.

\*  
\*   \*  
\*

## Annexe 1

Nom du Médicament	Prix Public de Vente en Dirham	Prix Hôpital en Dirham
اسم الدواء	سعر البيع للصوم بالدرهم	السعر الخاص بالمستشفى بالدرهم
BELARA 2 MG / 0,03 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 63	170,00	105,90
ELIQUIS 5 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 20	338,00	225,00
ELIQUIS 5 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 200	2 323,00	1 979,00
ELIQUIS 5 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 60	960,00	679,00
GAZYVA 1000 MG / 40 ML SOLUTION À DILUER POUR PERFUSION BOITE DE 1 FLACON DE 40 ML	39 772,00	39 000,00
HEBERPROT-P 75 75 µG LYOPHILISAT POUR PREPARATION INJECTABLE BOITE D'UN FLACON DE 5 ML	9 594,00	9 386,00
INLYTA 1 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 56	7 879,00	7 699,00
INLYTA 5 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 56	37 795,00	37 062,00
MYDRIASERT INSERT OPHTALMIQUE BOITE DE 20 INSERTS ET 20 PINCES	1 472,00	1 181,00
RELVAR ELLIPTA 184 MCG / 22 MCG POUDRE POUR INHALATION BOITE DE 30 DOSES	430,00	285,00
RELVAR ELLIPTA 92 MCG / 22 MCG POUDRE POUR INHALATION BOITE DE 30 DOSES	430,00	285,00
XYLONOR 15 G / 0,15 G SOLUTION POUR USAGE DENTAIRE FLACON PULVÉRISATEUR DE 36 G DE SOLUTION	448,00	296,00
ZAIDENA 100 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 1	49,70	31,00
ZAIDENA 100 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 2	89,80	56,00
ZAIDENA 100 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 4	160,40	100,00
ZAIDENA 200 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 1	77,50	48,30
ZAIDENA 200 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 2	140,00	87,20
ZAIDENA 200 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 4	249,00	155,70

## Annexe 2

Nom du Médicament	Prix Public de Vente en Dirham	Prix Hôpital en Dirham
اسم الدواء	سعر البيع للصوم بالدرهم	السعر الخاص بالمستشفى بالدرهم
BI-ANTAL 500 MG / 30 MG COMPRIMES EFFERVESCENTS SECABLES BOITE DE 16	25,20	15,70
BI-ANTAL 500 MG / 30 MG COMPRIMES EFFERVESCENTS SECABLES BOITE DE 8	14,10	8,80
CLODREL 75 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 15	117,00	73,10
CLODREL 75 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 30	211,00	132,50
CLOGREL POLYMEDIC 75 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 30	213,00	133,50
EPIGAB 150 MG GELULES BOITE DE 30	200,00	125,10
EPIGAB 150 MG GELULES BOITE DE 60	364,00	241,00
EPIGAB 300 MG GELULES BOITE DE 30	255,00	159,30
EPIGAB 300 MG GELULES BOITE DE 60	515,00	341,00
EPIGAB 75 MG GELULES BOITE DE 30	141,60	88,20
EPIGAB 75 MG GELULES BOITE DE 60	273,00	170,40
EXEMESTANE ZENITH 25 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 30	518,00	344,00
H-PARA 5 µG / ML SOLUTION INJECTABLE EN AMPOULE DE 1 ML BOITE UNITAIRE	151,30	94,30
H-PARA 5 µG / ML SOLUTION INJECTABLE EN AMPOULE DE 2 ML BOITE UNITAIRE	279,00	174,10
IMATINIB ZENITH 100 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 30	963,00	682,00
IMATINIB ZENITH 400 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 30	3 016,00	2 693,00
KETINE 150 MG COMPRIMES À LIBERATION PROLONGEE BOITE DE 10	71,10	44,30
KETINE 150 MG COMPRIMES À LIBERATION PROLONGEE BOITE DE 30	170,80	106,40
KETINE 200 MG COMPRIMES À LIBERATION PROLONGEE BOITE DE 10	86,10	53,70
KETINE 200 MG COMPRIMES À LIBERATION PROLONGEE BOITE DE 30	206,00	128,80
KETINE 300 MG COMPRIMES À LIBERATION PROLONGEE BOITE DE 10	118,60	73,90
KETINE 300 MG COMPRIMES À LIBERATION PROLONGEE BOITE DE 30	293,00	194,50
KETINE 400 MG COMPRIMES À LIBERATION PROLONGEE BOITE DE 10	158,20	98,60
KETINE 400 MG COMPRIMES À LIBERATION PROLONGEE BOITE DE 30	380,00	252,00
KETINE 50 MG COMPRIMES À LIBERATION PROLONGEE BOITE DE 10	28,90	18,00
KETINE 50 MG COMPRIMES À LIBERATION PROLONGEE BOITE DE 30	74,60	46,40
LEFLOX PHARMA 5 500 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 10	142,40	88,70
LEFLOX PHARMA 5 500 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 14	196,10	122,20
LEFLOX PHARMA 5 500 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 7	111,40	69,40

## Annexe 2

Nom du Médicament	Prix Public de Vente en Dirham	Prix Hôpital en Dirham
اسم الدواء	سعر البيع للصوم بالدرهم	السعر الخاص بالمستشفى بالدرهم
LEVOFLOXACINE GT 5 MG / ML SOLUTION POUR PERFUSION BOITE D'UN FLACON DE 100 ML	265,00	165,60
LIPTORVA 80 MG COMPRIMES PELLICULES BOITE DE 14	74,80	46,70
STIGMAT 1,5 MG GELULES BOITE DE 28	94,50	58,80
STIGMAT 3 MG GELULES BOITE DE 28	98,20	61,20
STIGMAT 4,5 MG GELULES BOITE DE 56	185,00	115,30
STIGMAT 6 MG GELULES BOITE DE 56	185,00	115,30

\* \* \*

## Annexe 3

Nom du Médicament	Prix Public de Vente en Dirham avant révision	Prix Public de Vente en Dirham après révision	Prix Hôpital en Dirham avant révision	Prix Hôpital en Dirham après révision
اسم الدواء	سعر البيع للصوم بالمغرب بالدرهم قبل المراجعة	سعر البيع للصوم بالدرهم بعد المراجعة	السعر الخاص بالمستشفى بالدرهم قبل المراجعة	السعر الخاص بالمستشفى بالدرهم بعد المراجعة
CO-VIZARTAN 50 MG / 12,5 MG COMPRIME PELLICULE BOITE DE 28	108,30	90,00	67,70	56,20

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6597 du 28 kaada 1438 (21 août 2017).



**Décision du directeur de l'Institut marocain de normalisation n° 1757-17 du 16 chaoual 1438 (11 juillet 2017)****portant homologation de normes marocaines**

---

LE DIRECTEUR DE L'INSTITUT MAROCAIN DE NORMALISATION,

Vu le dahir n° 1-10-15 du 26 safar 1431 (11 février 2010) portant promulgation de la loi n° 12-06 relative à la normalisation, à la certification et à l'accréditation, notamment ses articles 11, 15 et 32 ;

Vu le décret n° 2-13-135 du 11 rabii II 1434 (22 février 2013) portant nomination du directeur de l'Institut marocain de normalisation ;

Vu la résolution n° 10 du Conseil d'administration de l'Institut marocain de normalisation (IMANOR), tenu le 23 décembre 2013,

DÉCIDE :

**ARTICLE PREMIER.** – Sont homologuées comme normes marocaines, les normes dont les références sont présentées en annexe de la présente décision.

**ART. 2.** – Les normes visées à l'article premier ci-dessus sont tenues à la disposition des intéressés à l'Institut marocain de normalisation (IMANOR).

**ART. 3.** – La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel*.

*Rabat, le 16 chaoual 1438 (11 juillet 2017).*

ABDERRAHIM TAIBI.

\*

\* \*

**ANNEXE A LA DECISION PORTANT  
HOMOLOGATION DE NORMES MAROCAINES**

NM CEI 60721-1	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 1 : Agents d'environnement et leurs sévérités ; (IC 06.0.270)
NM CEI 60721-2-1	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 2-1 : Conditions d'environnement présentes dans la nature -Température et humidité ; (IC 06.0.271)
NM CEI 60721-2-2	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 2-2 : Conditions d'environnement présentes dans la nature - Précipitations et vent ; (IC 06.0.272)
NM CEI 60721-2-3	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 2-3 : Conditions d'environnement présentes dans la nature - Pression atmosphérique ; (IC 06.0.273)
NM CEI 60721-2-4	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 2-4 : Conditions d'environnement présentes dans la nature Rayonnement solaire et température ; (IC 06.0.274)
NM CEI 60721-2-9	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 2-9 : Conditions d'environnement présentes dans la nature - Données de chocs et de vibrations mesurées - Stockage, transport et utilisation ; (IC 06.0.279)
NM CEI 60721-3-0	: 2017	Classification des conditions d'environnement – Partie 3 : Classification des groupements des agents d'environnement et de leurs sévérités – Introduction ; (IC 06.0.280)
NM CEI 60721-3-1	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 3 : Classification des groupements des agents d'environnement et de leurs sévérités - Section 1 : Stockage ; (IC 06.0.281)
NM CEI 60721-3-2	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 3 : Classification des groupements des agents d'environnement et de leurs sévérités - Section 2 : Transport ; (IC 06.0.282)
NM EN 60721-3-3	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 3 : Classification des groupements des agents d'environnement et de leurs sévérités - Section 3 : Utilisation à poste fixe, protégé contre les intempéries ; (IC 06.0.283)
NM EN 60721-3-4	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 3 : Classification des groupements des agents d'environnement et de leurs sévérités - Section 4 : Utilisation à poste fixe, non protégé contre les intempéries ; (IC 06.0.284)
NM CEI 60721-3-5	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 3 : Classification des groupements des agents d'environnement et de leurs sévérités - Section 5 : installations des véhicules terrestres ; (IC 06.0.285)
NM EN 60721-3-6	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 3 : Classification des groupements des agents d'environnement et de leurs sévérités - Section 6 : Environnement des navires ; (IC 06.0.286)
NM EN 60721-3-7	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 3 : Classification des groupements des agents d'environnement et de leurs sévérités - Section 7 : Utilisation en déplacement ; (IC 06.0.287)
NM EN 60721-3-9	: 2017	Classification des conditions d'environnement - Partie 3 : Classification des groupements des agents d'environnement et de leurs sévérités - Section 9 : Microclimats à l'intérieur des produits ; (IC 06.0.289)
NM EN 60598-2-1	: 2017	Luminaire - Deuxième partie : Règles particulières - Section un - Luminaire fixe à usage général ; (IC 06.7.081)
NM EN 60598-2-2	: 2017	Luminaire - Partie 2-2 : Règles particulières - Luminaire encastré ; (IC 06.7.082)

NM 00.5.810	: 2017	Système de management intégré QSES pour les PME/TPE - Exigences ;
NM EN 882	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Aluminate de sodium ; (IC 03.2.202)
NM EN 974	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Acide phosphorique ; (IC 03.2.214)
NM EN 12174	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Hexafluorosilicate de sodium ; (IC 03.2.223)
NM EN 12173	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Fluorure de sodium ; (IC 03.2.224)
NM EN 1278	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Ozone ; (IC 03.2.236)
NM EN 12876	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Oxygène ; (IC 03.2.240)
NM EN 1198	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Dihydrogénophosphate de sodium ; (IC 03.2.241)
NM EN 1199	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Hydrogénophosphate de sodium ; (IC 03.2.242)
NM EN 1201	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Dihydrogénophosphate de potassium ; (IC 03.2.244)
NM EN 1202	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Hydrogénophosphate de potassium ; (IC 03.2.245)
NM EN 1203	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Phosphate tripotassique ; (IC 03.2.246)
NM EN 1204	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Bis-dihydrogénophosphate de calcium ; (IC 03.2.247)
NM EN 1205	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Dihydrogénopyrophosphate de sodium ; (IC 03.2.248)
NM EN 1206	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Pyrophosphate tétrasodique ; (IC 03.2.249)
NM EN 1207	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Pyrophosphate tétrapotassique ; (IC 03.2.250)
NM EN 1210	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Tripolyphosphate de sodium ; (IC 03.2.253)
NM EN 1211	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Tripolyphosphate de potassium ; (IC 03.2.254)
NM EN 1212	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Polyphosphate de sodium ; (IC 03.2.255)
NM EN 1406	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Amidon modifié ; (IC 03.2.257)
NM EN 1408	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Poly(chlorure de diméthylallylammonium) ; (IC 03.2.259)
NM EN 1409	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Polyamines ; (IC 03.2.260)
NM EN 13194	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Acide acétique ; (IC 03.2.266)
NM EN 13176	: 2017	Produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau destinée à la consommation humaine - Éthanol ; (IC 03.2.267)

NM ISO 4190-5	: 2017	Installation d'ascenseurs - Partie 5 : Dispositifs de commande et de signalisation et accessoires complémentaires ; (IC 10.8.011)
NM ISO 4101	: 2017	Fils tréfilés en acier pour câbles d'ascenseur - Spécifications ; (IC 10.8.017)
NM 10.8.021	: 2017	Ascenseurs et monte-charge - Règles de sécurité pour la construction et l'installation des ascenseurs électriques - Dispositions applicables dans le cas de transformations importantes ou de travaux d'amélioration ; (IC 10.8.021)
NM EN 12159	: 2017	Ascenseurs de chantier pour personnes et matériaux avec cages guidées verticalement ; (IC 10.8.107)
NM EN 81-72	: 2017	Règles de sécurité pour la construction et l'installation des ascenseurs - Applications particulières pour les ascenseurs et ascenseurs de charge - Partie 72 : Ascenseurs pompiers ; (IC 10.8.116)
NM ISO 18738-1	: 2017	Mesure de la qualité de déplacement - Partie 1 : Ascenseurs ; (IC 10.8.153)
NM ISO 22559-1	: 2017	Exigences de sécurité des ascenseurs - Partie 1 : Exigences essentielles de sécurité mondiales des ascenseurs ; (IC 10.8.161)
NM ISO 14798	: 2017	Ascenseurs, escaliers mécaniques et trottoirs roulants - Méthodologie de l'appréciation et de la réduction du risque ; (IC 10.8.162)
NM ISO 25745-1	: 2017	Performance énergétique des ascenseurs, escaliers mécaniques et trottoirs roulants -- Partie 1 : Mesurage de l'énergie et vérification ; (IC 10.8.172)
NM ISO 25745-2	: 2017	Performance énergétique des ascenseurs, escaliers mécaniques et trottoirs roulants -- Partie 2 : Calcul énergétique et classification des ascenseurs ; (IC 10.8.173)
NM ISO 25745-3	: 2017	Performance énergétique des ascenseurs, escaliers mécaniques et trottoirs roulants -- Partie 3 : Calcul énergétique et classification des escaliers mécaniques et trottoirs roulants ; (IC 10.8.174)
NM ISO 18738-2	: 2017	Mesure de la qualité de déplacement - Partie 2 : Escaliers mécaniques et trottoirs roulants ; (IC 10.8.175)
NM EN 88-1	: 2017	Régulateurs de pression et dispositifs de sécurité associés pour appareils à gaz - Partie 1 : Régulateurs de pression pour pression amont inférieure ou égale à 50 kPa ; (IC 14.2.003)
NM EN 437	: 2017	Gaz d'essais - Pressions d'essais - Catégories d'appareils ; (IC 14.2.007) (REV)
NM 14.2.015	: 2017	Classification des appareils utilisant les combustibles gazeux selon le mode d'évacuation des produits de combustion (types) ; (IC 14.2.015)
NM 14.2.018	: 2017	Appareils de production instantanée d'eau chaude pour usages sanitaires utilisant les combustibles gazeux - Exigences d'installation ; (IC 14.2.018)
NM 14.2.020	: 2017	Appareils de production instantanée d'eau chaude pour usages sanitaires utilisant les combustibles gazeux - Exigences relatives à la Compétence de l'installateur ; (IC 14.2.020)
NM EN 14459	: 2017	Dispositifs de commande et de sécurité pour brûleurs et appareils utilisant des combustibles gazeux ou liquides - Fonctions de commande des systèmes électroniques - Méthodes de classification et d'évaluation ; (IC 14.2.160)
NM EN 15036-1	: 2017	Chaudières de chauffage - Règles d'essais des émissions de bruit aérien des générateurs de chaleur - Partie 1 : Emissions de bruit aérien des générateurs de chaleur ; (IC 14.2.185)
NM EN 50291-1	: 2017	Appareils électriques pour la détection de monoxyde de carbone dans les locaux à usage domestique - Partie 1 : Méthodes d'essais et prescriptions de performances ; (IC 06.6.358)
NM EN 13203-1	: 2017	Appareils domestiques produisant de l'eau chaude sanitaire utilisant les combustibles gazeux - Partie 1 : Evaluation de la performance en puisage d'eau chaude ; (IC 14.2.211)
NM EN 161	: 2017	Robinets automatiques de sectionnement pour brûleurs à gaz et appareils à gaz ; (IC 14.2.220)

NM EN 12662	: 2017	Produits pétroliers liquides - Détermination de la contamination totale des distillats moyens, des gazoles et des esters méthyliques d'acides gras ; (IC 03.8.164)
NM ISO 3734	: 2017	Produits pétroliers - Détermination de la teneur en eau et en sédiments dans les fuel-oils résiduels - Méthode par centrifugation ; (IC 03.8.165)
NM ISO 3170	: 2017	Produits pétroliers liquides – Echantillonnage manuel ; (IC 03.8.170)
NM EN 13986	: 2017	Panneaux à base de bois destinés à la construction - Caractéristiques, évaluation de conformité et marquage ; (IC 13.6.038)
NM 13.6.055	: 2017	Panneaux à base de bois - Méthode d'essai de la résistance à la pourriture (Champignons basidiomycètes)
NM 13.6.105	: 2017	Panneaux à base de bois - Essai de dureté "BRINELL" ;
NM CEN/TS 1099	: 2017	Contreplaqué - Durabilité biologique - Guide d'utilisation dans les différentes classes d'emploi ; (IC 13.6.111)
NM 13.6.117	: 2017	Contreplaqué - Essai de poinçonnement dynamique ;
NM EN 14272	: 2017	Contreplaqué - Méthode de calcul pour certaines caractéristiques mécaniques ; (IC 13.6.119)
NM 13.6.160	: 2017	Panneaux à base de bois - Essai de dureté "MONNIN" ;
NM 13.6.162	: 2017	Panneaux de fibres - Essai de poinçonnement dynamique ;
NM EN 316	: 2017	Panneaux de fibres de bois - Définition, classification et symboles ; (IC 13.6.163)
PNM EN 319	: 2017	Panneaux de particules et panneaux de fibres - Détermination de la résistance à la traction perpendiculaire aux faces du panneau ; (IC 13.6.164)
NM EN 320	: 2017	Panneaux de particules et panneaux de fibres - Détermination de la résistance à l'arrachement des vis selon leur axe ; (IC 13.6.165)
NM EN 317	: 2017	Panneaux de particules et panneaux de fibres - Détermination du gonflement en épaisseur après immersion dans l'eau ; (IC 13.6.166)
NM EN 382-1	: 2017	Panneaux de fibres de bois - Détermination de l'absorption de surface - Partie 1 : Méthode d'essai pour panneaux de fibres obtenus par procédé à sec ; (IC 13.6.167)
NM EN 382-2	: 2017	Panneaux de fibres - Détermination de l'absorption des surfaces - Partie 2 : Méthode d'essai pour panneaux durs ; (IC 13.6.168)
NM EN 1156	: 2017	Panneaux à base de bois - Détermination des facteurs de durée de charge et de fluage ; (IC 13.6.169)
NM EN 300	: 2017	Panneaux de lamelles minces, longues et orientées (OSB) - Définitions, classification et exigences ; (IC 13.6.193)
NM 13.6.195	: 2017	Panneaux de particules - Essai de poinçonnement dynamique.

## TEXTES PARTICULIERS

**Arrêté conjoint du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable et du ministre de l'économie et des finances n° 1800-17 du 8 chaabane 1438 (5 mai 2017) approuvant l'accord pétrolier « KENITRA OFFSHORE » conclu, le 17 jourmada I 1438 (15 février 2017), entre l'Office national des hydrocarbures et des mines et la société « Chariot Oil & Gas Investments (Morocco) Limited ».**

LE MINISTRE DE L'ÉNERGIE, DES MINES ET DU  
DEVELOPPEMENT DURABLE,

LE MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES,

Vu la loi n° 21-90 relative à la recherche et à l'exploitation des gisements d'hydrocarbures, promulguée par le dahir n° 1-91-118 du 27 ramadan 1412 (1<sup>er</sup> avril 1992), telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi n° 27-99 promulguée par le dahir n° 1-99-340 du 9 kaada 1420 (15 février 2000), notamment ses articles 4 et 34 ;

Vu la loi n° 33-01 portant création de l'Office national des hydrocarbures et des mines promulguée par le dahir n° 1-03-203 du 16 ramadan 1424 (11 novembre 2003) ;

Vu le décret n° 2-93-786 du 18 jourmada I 1414 (3 novembre 1993) pris pour l'application de la loi n° 21-90 susvisée, tel qu'il a été modifié et complété par le décret n° 2-99-210 du 9 hija 1420 (16 mars 2000), notamment ses articles 19 et 60 ;

Vu le décret n° 2-04-372 du 16 kaada 1425 (29 décembre 2004) pris pour l'application de la loi précitée n° 33-01 ;

Vu l'accord pétrolier « KENITRA OFFSHORE » conclu, le 17 jourmada I 1438 (15 février 2017), entre l'Office national des hydrocarbures et des mines et la société « Chariot Oil & Gas Investments (Morocco) Limited » pour la recherche et l'exploitation des hydrocarbures dans la zone d'intérêt dite « KENITRA OFFSHORE » comprenant un permis de recherche dénommé « KENITRA OFFSHORE » situé en offshore,

ARRÊTENT :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvé, tel qu'il est annexé à l'original du présent arrêté, l'accord pétrolier « KENITRA OFFSHORE » conclu, le 17 jourmada I 1438 (15 février 2017), entre l'Office national des hydrocarbures et des mines et la société « Chariot Oil & Gas Investments (Morocco) Limited ».

ART. 2. – Le présent arrêté conjoint sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 8 chaabane 1438 (5 mai 2017).

Le ministre  
de l'énergie, des mines  
et du développement durable,  
AZIZ RABBAH.

Le ministre de l'économie  
et des finances,  
MOHAMED BOUSSAID.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6600 du 9 hija 1438 (31 août 2017).

**Arrêté du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable n° 1827-17 du 11 chaabane 1438 (8 mai 2017) accordant le permis de recherche d'hydrocarbures dit « KENITRA OFFSHORE » à l'Office national des hydrocarbures et des mines et à la société « Chariot Oil & Gas Investments (Morocco) Limited ».**

LE MINISTRE DE L'ÉNERGIE, DES MINES ET DU  
DEVELOPPEMENT DURABLE,

Vu la loi n° 21-90 relative à la recherche et à l'exploitation des gisements d'hydrocarbures, promulguée par le dahir n° 1-91-118 du 27 ramadan 1412 (1<sup>er</sup> avril 1992), telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi n° 27-99 promulguée par le dahir n° 1-99-340 du 9 kaada 1420 (15 février 2000), notamment son article 22 ;

Vu le décret n° 2-93-786 du 18 jourmada I 1414 (3 novembre 1993) pris pour l'application de la loi n° 21-90 susvisée, tel qu'il a été modifié et complété par le décret n° 2-99-210 du 9 hija 1420 (16 mars 2000), notamment son article 7 ;

Vu l'arrêté conjoint du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable et du ministre de l'économie et des finances n° 1800-17 du 8 chaabane 1438 (5 mai 2017) approuvant l'accord pétrolier « KENITRA OFFSHORE » conclu, le 17 jourmada I 1438 (15 février 2017), entre l'Office national des hydrocarbures et des mines et la société « Chariot Oil & Gas Investments (Morocco) Limited » ;

Vu la demande du permis de recherche d'hydrocarbures dit « KENITRA OFFSHORE » déposée, le 15 février 2017, conjointement par l'Office national des hydrocarbures et des mines et la société « Chariot Oil & Gas Investments (Morocco) Limited »,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Il est accordé conjointement à l'Office national des hydrocarbures et des mines et à la société « Chariot Oil & Gas Investments (Morocco) Limited », le permis de recherche d'hydrocarbures dit « KENITRA OFFSHORE ».

ART. 2. – Le permis visé à l'article premier ci-dessus couvre une superficie de 1.399,6 km<sup>2</sup>, et ses limites, qui figurent sur la carte annexée à l'original du présent arrêté, sont définies comme suit :

a) Par les lignes droites joignant successivement les points 1 à 20 de coordonnées Conique Conforme Lambert Nord Maroc suivantes :

Points	X	Y
1	280000,00	420000,00
2	285000,00	420000,00
3	285000,00	422500,00
4	290000,00	422500,00
5	290000,00	425000,00

6	295500,00	425000,00
7	295500,00	417500,00
8	310000,00	417500,00
9	310000,00	420000,00
10	343580,00	420000,00
11	343580,00	435000,00
12	330000,00	435000,00
13	330000,00	440000,00
14	350000,00	440000,00
15	350000,00	407000,00
16	325000,00	407000,00
17	325000,00	397000,00
18	288930,00	397000,00
19	288930,00	415000,00
20	280000,00	415000,00

b) Par la ligne droite joignant le point 20 au point 1.

ART. 3. – Le permis de recherche d'hydrocarbures « KENITRA OFFSHORE » est délivré pour une période initiale de deux années et six mois à compter du 14 avril 2017.

ART. 4. – Le présent arrêté sera notifié aux intéressés et publié au *Bulletin officiel*.

*Rabat, le 11 chaabane 1438 (8 mai 2017).*

AZIZ RABBAH.

**Arrêté du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable n° 1798-17 du 20 chaabane 1438 (17 mai 2017) modifiant l'arrêté du ministre de l'énergie, des mines, de l'eau et de l'environnement n° 2881-14 du 22 chaabane 1435 (20 juin 2014) accordant le permis de recherche d'hydrocarbures dit « MOULAY BOUCHTA OUEST » à l'Office national des hydrocarbures et des mines et à la société « Gulfsands Petroleum Morocco Limited ».**

LE MINISTRE DE L'ÉNERGIE, DES MINES ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,

Vu l'arrêté du ministre de l'énergie, des mines, de l'eau et de l'environnement n° 2881-14 du 22 chaabane 1435 (20 juin 2014) accordant le permis de recherche d'hydrocarbures dit « MOULAY BOUCHTA OUEST » à l'Office national des hydrocarbures et des mines et à la société « Gulfsands Petroleum Morocco Limited » ;

Vu l'arrêté conjoint du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable et du ministre de l'économie et des finances n° 1633-17 du 18 chaabane 1438 (15 mai 2017) approuvant l'avenant n° 2 à l'accord pétrolier « MOULAY BOUCHTA » conclu, le 5 rejev 1438 (3 avril 2017), entre l'Office national des hydrocarbures et des mines et la société « Gulfsands Petroleum Morocco Limited »,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – L'article 3 de l'arrêté n° 2881-14 du 22 chaabane 1435 (20 juin 2014) susvisé, est modifié ainsi qu'il suit :

« Article 3. – Le permis de recherche « MOULAY « BOUCHTA OUEST » est délivré pour une période initiale « de quatre années à compter du 20 juin 2014. »

ART. 2. – Le présent arrêté sera notifié aux intéressés et publié au *Bulletin officiel*.

*Rabat, le 20 chaabane 1438 (17 mai 2017)*

AZIZ RABBAH.

**Arrêté du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable n° 1799-17 du 20 chaabane 1438 (17 mai 2017) modifiant l'arrêté du ministre de l'énergie, des mines, de l'eau et de l'environnement n° 2882-14 du 22 chaabane 1435 (20 juin 2014) accordant le permis de recherche d'hydrocarbures dit « MOULAY BOUCHTA EST » à l'Office national des hydrocarbures et des mines et à la société « Gulfsands Petroleum Morocco Limited ».**

LE MINISTRE DE L'ÉNERGIE, DES MINES ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,

Vu l'arrêté du ministre de l'énergie, des mines, de l'eau et de l'environnement n° 2882-14 du 22 chaabane 1435 (20 juin 2014) accordant le permis de recherche d'hydrocarbures dit « MOULAY BOUCHTA EST » à l'Office national des hydrocarbures et des mines et à la société « Gulfsands Petroleum Morocco Limited » ;

Vu l'arrêté conjoint du ministre de l'énergie, des mines et du développement durable et du ministre de l'économie et des finances n° 1633-17 du 18 chaabane 1438 (15 mai 2017) approuvant l'avenant n° 2 à l'accord pétrolier « MOULAY BOUCHTA » conclu, le 5 rejev 1438 (3 avril 2017), entre l'Office national des hydrocarbures et des mines et la société « Gulfsands Petroleum Morocco Limited »,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – L'article 3 de l'arrêté n° 2882-14 du 22 chaabane 1435 (20 juin 2014) susvisé, est modifié ainsi qu'il suit :

« Article 3. – Le permis de recherche « MOULAY « BOUCHTA EST » est délivré pour une période initiale de « quatre années à compter du 20 juin 2014. »

ART. 2. – Le présent arrêté sera notifié aux intéressés et publié au *Bulletin officiel*.

*Rabat, le 20 chaabane 1438 (17 mai 2017)*

AZIZ RABBAH.

**Décision du Wali de Bank Al-Maghrib n° 62 du 12 chaabane 1438 (9 mai 2017) portant prorogation de la durée du mandat du liquidateur de la société de financement Diac-Salaf.**

LE WALI DE BANK AL-MAGHRIB,

Vu la loi n° 103-12 relative aux établissements de crédit et organismes assimilés, promulguée par le dahir n° 1-14-193 du 1<sup>er</sup> rabii I 1436 (24 décembre 2014), notamment ses articles 145 et 146 ;

Vu la décision du Wali de Bank Al-Maghrib n° 39 du 17 rabii II 1434 (28 février 2013) portant retrait d'agrément à Diac-Salaf en qualité de société de financement ;

Vu le jugement, numéro 1253/2013 rendu en date du 25 avril 2013, dans le dossier numéro 975/1/2013, par le Président du tribunal de commerce de Casablanca, assorti de l'exécution provisoire et notifié à la société Diac-Salaf le 3 mai 2013, prononçant la liquidation judiciaire de la société Diac-Salaf ;

Vu la décision du Wali de Bank Al-Maghrib n° 41 du 27 joumada II 1434 (8 mai 2013) portant nomination d'un liquidateur pour la société de financement Diac-Salaf ;

Vu la décision du Wali de Bank Al-Maghrib n° 49 du 3 chaabane 1436 (22 mai 2015) portant prorogation de la durée du mandat du liquidateur de la société de financement Diac-Salaf,

DÉCIDE :

ARTICLE PREMIER. – La durée du mandat de M. Ahmed NAHED, liquidateur de la société de financement Diac-Salaf, est prorogée pour une durée de deux ans à compter du 9 mai 2017.

ART. 2. – La présente décision est publiée au *Bulletin officiel*.

*Rabat, le 12 chaabane 1438 (9 mai 2017).*

ABDELLATIF JOUAHRI.

**Décision du Wali de Bank Al-Maghrib n° 64 du 28 chaabane 1438 (25 mai 2017) portant prorogation de la durée du mandat de la Société Marocaine de Gestion des Fonds de Garantie des Dépôts en qualité d'administrateur provisoire de l'Union Marocaine de Banques.**

LE WALI DE BANK AL-MAGHRIB,

Vu la loi n° 103-12 relative aux établissements de crédit et organismes assimilés, promulguée par le dahir n° 1-14-193 du 1<sup>er</sup> rabii I 1436 (24 décembre 2014), notamment ses articles 114, 123 et 125 ;

Vu la décision du Wali de Bank Al-Maghrib n° 51 du 10 chaabane 1436 (29 mai 2015) portant nomination de la Société Marocaine de Gestion des Fonds de Garantie des Dépôts en qualité d'administrateur provisoire de l'Union Marocaine de Banques,

DÉCIDE :

ARTICLE PREMIER. – La durée du mandat de la Société Marocaine de Gestion des Fonds de Garantie des Dépôts en qualité d'administrateur provisoire de l'Union Marocaine de Banques, est prorogée pour une durée de deux années, à compter du 29 mai 2017 .

ART. 2. – La présente décision est publiée au *Bulletin officiel*.

*Rabat, le 28 chaabane 1438 (25 mai 2017).*

ABDELLATIF JOUAHRI.

**Décision du Wali de Bank Al-Maghrib n° 69 du 8 kaada 1438 (1<sup>er</sup> août 2017) portant agrément de la société « Bank Al-Tamweel Wa Al-Inma » en qualité de banque participative.**

LE WALI DE BANK AL-MAGHRIB,

Vu la loi n° 103-12 relative aux établissements de crédit et organismes assimilés, promulguée par le dahir n° 1-14-193 du 1<sup>er</sup> rabii I 1436 (24 décembre 2014), notamment ses articles 34, 54 et 60 ;

Vu la demande d'agrément formulée par la « Banque Marocaine du Commerce Extérieur », en date du 16 novembre 2015 ;

Vu les informations complémentaires communiquées par la « Banque Marocaine du Commerce Extérieur » en date du 28 novembre 2016 ;

Après avis du Comité des établissements de crédit, en date du 29 novembre 2016,

DÉCIDE :

ARTICLE PREMIER. – La société « Bank Al-Tamweel Wa Al-Inma », sise à Casablanca, au 157, avenue Hassan II, est agréée en qualité de banque participative, conformément aux dispositions du titre III de la loi susvisée n° 103-12, relative aux établissements de crédit et organismes assimilés.

ART. 2. – La présente décision est publiée au *Bulletin officiel*.

*Rabat, le 8 kaada 1438 (1<sup>er</sup> août 2017).*

ABDELLATIF JOUAHRI.



## CONSEIL SUPERIEUR DE LA COMMUNICATION AUDIOVISUELLE

**Décision du CSCA n° 04-17 du 20 rabii II 1438 (19 janvier 2017) portant adoption de la procédure d'attribution de licence pour l'établissement et exploitation de services de communication audiovisuelle.**

LE CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA COMMUNICATION  
AUDIOVISUELLE,

Vu la loi n° 11-15 relative à la réorganisation de la Haute autorité de la communication audiovisuelle, notamment ses articles 4 et 30 ;

Vu la loi n° 77-03 relative à la communication audiovisuelle, telle que modifiée et complétée, notamment ses articles premier, 13, de 17 à 26, 28, 38, 42 et 44 ;

Après en avoir délibéré :

1°) Adopte la procédure d'attribution de licence pour l'établissement et exploitation de services de communication audiovisuelle, qui se décline comme suit :

### Article premier

La présente procédure définit les contenus, les formes et les modalités :

- de lancement des appels à manifestation d'intérêt sur demande de l'autorité gouvernementale en charge de la communication pour l'attribution de licence pour établissement et exploitation de services de communication audiovisuelle, en application de l'article 23 de la loi n° 77-03 relative à la communication audiovisuelle, telle que modifiée et complétée ;
- de lancement des appels à concurrence pour l'attribution de licence pour établissement et exploitation de services de communication audiovisuelle, en application des articles 24 et 25 de la loi n° 77-03 relative à la communication audiovisuelle, telle que modifiée et complétée ;
- de l'octroi de licence pour établissement et exploitation de services de communication audiovisuelle en gré à gré, en application de l'article 24 de la loi n° 77-03 relative à la communication audiovisuelle, telle que modifiée et complétée ;
- de dépôt et de traitement des demandes de licence reçues dans le cadre des appels à manifestation d'intérêt et de concurrence précités.

Toutefois, la présente procédure ne s'applique pas aux demandes d'établissement et d'exploitation de services de communication audiovisuelle dans les zones franches d'exportation, visés à l'article 27 de la loi n° 77-03.

## PARTIE PREMIERE

### La procédure des appels à manifestation d'intérêt

#### Article 2

En application des dispositions de l'article 23 de la loi n° 77-03, les appels à manifestation d'intérêt peuvent être lancés par la Haute autorité de la communication audiovisuelle « ci-après Haute autorité », à la demande de l'autorité gouvernementale chargée de la communication en vue de la création de services de communication audiovisuelle.

L'appel à manifestation d'intérêt est lancé par décision du Conseil supérieur de la communication audiovisuelle « ci-après Conseil supérieur », qui précise, notamment :

- l'initiateur de l'appel ;
- le rappel des conditions légales pour l'établissement et l'exploitation d'un service de communication audiovisuelle ;
- le rappel des dispositions législatives et réglementaires régissant l'utilisation des fréquences radioélectriques ;
- la nature du ou des services envisagés ;
- la population et/ou l'étendue de la zone géographique dont la couverture est escomptée ;
- le nombre de stations/fréquences dont l'utilisation est nécessaire pour assurer ladite couverture ;
- les conditions financières de l'attribution de licence et sa durée ;
- les délais et les formes de la manifestation d'intérêt ;
- toutes autres conditions particulières.

La décision du Conseil supérieur est publiée au « Bulletin officiel » et sur le site Internet de la Haute autorité. Elle fait l'objet d'un communiqué publié sur quatre journaux.

#### Article 3

La manifestation d'intérêt exprimée par tout intéressé doit mentionner expressément l'intérêt du demandeur pour l'établissement et l'exploitation d'un service correspondant à la description faite dans la décision du Conseil supérieur visée à l'article 2 ci-dessus. Elle doit être accompagnée d'une copie certifiée conforme de la pièce d'identité du ou des demandeurs, en cours de validité, et d'un extrait de leur casier judiciaire, datant de moins d'un mois.

La lettre de manifestation d'intérêt de tout intéressé doit être déposée ou transmise par voie postale à la Haute autorité, contre accusé de réception, avant l'expiration du délai prescrit dans la décision du Conseil supérieur.

#### Article 4

Dans les quinze jours suivant l'expiration du délai de dépôt des manifestations d'intérêt, le Conseil supérieur prend une décision qui acte la clôture des dépôts, arrête la liste des manifestations d'intérêt reçues et précise la suite qui sera réservée à la procédure en cours.

La décision du Conseil supérieur visée à l'alinéa précédent est publiée dans les mêmes conditions de publication de l'appel à manifestation d'intérêt et est communiquée aux personnes ayant manifesté leur intérêt, par lettre contre accusé de réception.

### PARTIE 2

#### La procédure d'appel à concurrence

#### Article 5

En application des dispositions de l'article 24 de la loi n° 77-03, le Conseil supérieur recourt à l'appel à concurrence en cas de pluralité de demandes ou de manifestations d'intérêt ayant pour objet notamment la même offre de service ou la couverture d'une même zone géographique. A ce titre, il établit un règlement d'appel à concurrence.

Le Conseil supérieur arrête les termes de l'appel à concurrence par décision. Celle-ci doit être publiée au « Bulletin officiel » et sur le site Internet de la Haute autorité. Elle doit faire l'objet d'un communiqué publié dans quatre journaux.

#### Article 6

L'appel à concurrence doit mentionner, notamment :

- l'objet de l'appel à concurrence ;
- les conditions de participation ;
- le contenu des soumissions ;
- les critères et les modalités d'évaluation des offres ;
- le montant de la contrepartie financière ;
- les conditions de modification des termes de l'appel à concurrence.

Un prototype de cahier des charges est annexé au règlement d'appel à concurrence.

#### Article 7

Dans les quinze (15) jours suivant l'expiration du délai de dépôt des candidatures, le Conseil supérieur arrête, par décision, la liste des candidatures reçues.

La liste est publiée dans les mêmes conditions de publication de l'appel à concurrence, accompagnée d'une information sur les étapes suivantes pour le traitement des demandes.

#### Article 8

Est déclaré adjudicataire, par décision du Conseil supérieur, le candidat dont l'offre est jugée meilleure, par rapport à l'ensemble des prescriptions du règlement de l'appel à la concurrence et du prototype de cahier des charges, le tout au vu des critères et des modalités d'évaluation arrêtés dans le règlement d'appel à concurrence.

#### Article 9

Le Conseil supérieur informe tous les candidats, par lettre contre accusé de réception, de la suite réservée à leurs candidatures, faisant état de leur évaluation au vu des critères et des modalités fixés dans le règlement d'appel à la concurrence.

Si plusieurs candidatures répondent aux exigences du règlement d'appel à concurrence, le Conseil Supérieur établit une liste faisant état du classement des dites candidatures.

#### Article 10

Quatre-vingt-dix (90) jours après la notification visée à l'article 9 ci-dessus, le Conseil supérieur informe le candidat retenu en première position, par lettre contre accusé de réception, des formalités devant être réalisées pour se conformer aux exigences légales en la matière, notamment la constitution de la société, si celle-ci n'est pas encore constituée, la signature du cahier des charges, le règlement de la contrepartie financière et, le cas échéant, la production de tous documents justificatifs des engagements pris et de toute garantie financière qui serait requise de l'attributaire.

Le candidat dispose d'un délai de soixante jours (60) jours, à compter de la date de la notification, pour la réalisation des conditions visées à l'alinéa précédent.

#### Article 11

Après constatation par le Conseil supérieur de la réalisation par le candidat des conditions visées à l'article 10, la décision d'attribution de licence est notifiée à ce dernier par lettre contre accusé de réception.

Si à l'expiration du délai de soixante (60) jours, visé à l'article 10 ci-dessus, le candidat retenu en première position ne réalise pas les formalités requises au même article, le Conseil supérieur annule sa candidature, par décision motivée, et l'en avise, par lettre contre accusé de réception. Cette décision est publiée au *Bulletin officiel*.

Dans ce cas, le Conseil supérieur procède à l'application des dispositions de l'article 10 ci-dessus avec le candidat en position suivante.

### PARTIE 3

#### La procédure de gré à gré

#### Article 12

En application des dispositions de l'article 24 de la loi n° 77-03, lorsque le Conseil supérieur reçoit une seule manifestation d'intérêt, une seule candidature ou une seule demande, ci-après désignée « demande », il ouvre une procédure d'attribution de licence de gré à gré.

La procédure de gré à gré est appliquée d'office, également, aux demandes portant sur l'établissement et l'exploitation d'un service de communication audiovisuelle diffusé autrement que par voie hertzienne terrestre.

#### Article 13

Le Conseil supérieur informe le demandeur, par lettre contre accusé de réception, de la suite réservée à sa demande.

Si la demande est retenue, la lettre informe le demandeur des formalités devant être réalisées pour se conformer aux exigences légales en la matière, notamment la constitution de la société, la signature du cahier des charges, le règlement de

la contrepartie financière et, le cas échéant, la production de tous documents justificatifs des engagements pris et de toute garantie financière qui serait requise du demandeur.

Le candidat dispose d'un délai de soixante jours (60) jours calendaires, à compter de la date de la notification, pour la réalisation des conditions visées à l'alinéa précédent.

Si la demande est rejetée, la décision de rejet doit être motivée.

#### Article 14

Après constatation par le Conseil supérieur de la réalisation par le candidat des conditions visées à l'article 13 ci-dessus, la décision d'attribution de licence est notifiée à ce dernier par lettre contre accusé de réception.

Si à l'expiration du délai de soixante (60) jours, visé à l'article 13 ci-dessus, le candidat ne réalise pas les formalités requises au même article, le Conseil supérieur annule sa candidature, par décision motivée, et l'en avise, par lettre contre accusé de réception. Cette décision est publiée au « Bulletin officiel ».

#### PARTIE 4

##### Dispositions communes

#### Article 15

La Haute autorité publie, sur son site internet et dans deux journaux, un communiqué informant le public des résultats des appels à concurrence et, particulièrement, des licences attribuées.

Elle communique à l'autorité gouvernementale en charge de la communication copie des décisions du Conseil Supérieur portant octroi de licence et les cahiers des charges y afférents.

Les décisions portant attribution de licence et les cahiers des charges y afférents sont publiés au « Bulletin officiel » et rendus disponibles sur le site internet de la Haute autorité.

#### Article 16

Toutes les notifications visées par la présente procédure sont faites à l'adresse déclarée par le candidat dans sa lettre de manifestation d'intérêt, pour les appels à manifestation d'intérêt, ou dans son dossier de candidature, pour les appels à concurrence.

2°) Ordonne la publication de la présente décision au *Bulletin officiel*.

Délibéré par le Conseil supérieur de la communication audiovisuelle lors de sa séance du 20 rabii II 1438 (19 janvier 2017), tenue au siège de la Haute autorité de la communication audiovisuelle à Rabat,

*Pour le Conseil Supérieur  
de la Communication Audiovisuelle,  
La Présidente,*

AMINA LEMRINI ELOUAHABI.

### Décision du CSCA n° 05-17 du 26 rabii II 1438 (25 janvier 2017) portant adoption de la procédure des autorisations

LE CONSEIL SUPERIEUR DE LA COMMUNICATION  
AUDIOVISUELLE,

Vu la loi n° 11-15 relative à la réorganisation de la Haute autorité de la communication audiovisuelle, notamment ses articles 4 et 30 ;

Vu la loi n° 77-03 relative à la communication audiovisuelle, telle que modifiée et complétée, notamment ses articles 1<sup>er</sup>, 14, 17, de 29 à 36, 38, 42 et 44 ;

Après en avoir délibéré :

1°) Adopte la procédure des autorisations, qui se décline comme suit :

#### Article premier

La présente procédure définit les contenus, les formes et les modalités d'octroi d'autorisation pour :

- la diffusion d'émissions audiovisuelles par les organisateurs de manifestations d'une durée limitée et d'intérêt culturel, artistique, commercial, social ou sportif, tels que les festivals, les foires, les salons commerciaux, les manifestations d'appel à la générosité publique et les manifestations sportives ;
- la distribution de services à accès conditionnel ;
- la distribution de services audiovisuels à la demande ;
- l'établissement et l'exploitation à titre expérimental de réseaux de communication audiovisuelle.

#### PARTIE PREMIERE

##### La diffusion d'émissions audiovisuelles pour la couverture de manifestations d'une durée limitée

#### Article 2

En application des dispositions légales en vigueur, la demande d'autorisation pour la diffusion d'émissions audiovisuelles pour la couverture de manifestations d'une durée limitée, doit réunir les conditions suivantes :

- être faite par un ou des organisateurs d'une manifestation d'intérêt culturel, artistique, commercial, social ou sportif ;
- avoir pour objet une manifestation d'une durée limitée ;
- porter sur des émissions audiovisuelles en rapport direct avec la promotion des activités de la manifestation à couvrir.

L'autorisation ne peut être accordée en période de campagne électorale.

La durée de l'autorisation ne peut être supérieure à la durée de la manifestation à couvrir.

#### Article 3

La demande d'autorisation est adressée au (à la) président(e) de la Haute autorité de la communication audiovisuelle, « ci-après, Haute autorité », par courrier contre accusé de réception soixante (60) jours avant la date du début de la manifestation.

#### Article 4

Lorsque le Conseil supérieur de la communication audiovisuelle, « ci-après, Conseil supérieur », considère que la demande satisfait aux conditions requises, il notifie au demandeur, par courrier contre accusé de réception, son accord de principe, les termes de l'autorisation à octroyer et les montants de la contrepartie financière et, le cas échéant, des redevances pour utilisation des fréquences à assigner à cet effet, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

#### Article 5

Le barème de la contrepartie financière applicable à l'autorisation de diffusion d'émissions audiovisuelles pour la couverture de manifestations d'une durée limitée est arrêté comme suit :

Objet de la manifestation	Couverture		
	Locale	Régionale	Nationale
Social / culturel / Artistique / Sportif/	Néant	Néant	Néant
Commercial			
- les 30 premiers jours	800 Dhs/jour	1.200 Dhs/jour	1.800 Dhs/jour
- les 30 jours qui suivent	560 Dhs/jour	850 Dhs/jour	1.250 Dhs/jour
- Au-delà de 60 jours	400 Dhs/jour	600 Dhs/jour	900 Dhs/jour

Les montants susindiqués sont hors taxe.

#### Article 6

La décision d'octroi de l'autorisation est notifiée au demandeur, avant la date de début de la manifestation à couvrir, par courrier contre accusé de réception, après constatation de l'acceptation des termes de l'autorisation et du règlement des montants visés à l'article 5 ci-dessus par le demandeur.

#### Article 7

Le Conseil supérieur peut décider le refus de l'octroi de l'autorisation demandée pour :

- Non-conformité du dossier de la demande aux conditions requises par les dispositions légales en vigueur ou par la présente procédure ;
- Indisponibilité des fréquences nécessaires à la diffusion des émissions ;
- Défaut d'acceptation par le demandeur des termes de l'autorisation ;
- Non règlement par le demandeur du montant de la contrepartie financière et, le cas échéant, des redevances visées à l'article 4 de la présente décision.

La décision de refus est motivée et est communiquée au demandeur par courrier contre accusé de réception.

## PARTIE 2

### La distribution de services à accès conditionnel

#### Article 8

La demande d'autorisation de distribution de services de communication audiovisuelle à accès conditionnel est adressée au (à la) président(e) de la Haute autorité par courrier contre accusé de réception, soixante (60) jours avant la date prévue de lancement de la commercialisation du service.

#### Article 9

Lorsque le Conseil supérieur considère que la demande satisfait aux conditions requises, il notifie au demandeur, par courrier contre accusé de réception, son accord de principe, les termes de l'autorisation à octroyer, le modèle d'acte de cautionnement bancaire à produire et les montants de la contrepartie financière.

La production d'un acte de cautionnement bancaire est requise lorsque le service est commercialisé dans le cadre d'un abonnement d'une durée supérieure à un mois et dont le règlement est effectué par avance.

#### Article 10

La contrepartie financière applicable à l'autorisation de distribution de services de communication audiovisuelle à accès conditionnel est composée de :

- un montant forfaitaire de cinq cent mille (500.000) dirhams, hors taxes, payable avant la notification de la décision d'autorisation ;
- un montant annuel équivalent à 5 % du chiffre d'affaires hors taxe, réalisé par l'opérateur sur la commercialisation du Service au titre de l'année écoulée et ce, pendant toute la durée de l'autorisation et de son renouvellement.

Ces deux composantes de la contrepartie financière sont cumulatives.

#### Article 11

La décision d'autorisation est notifiée au demandeur par courrier contre accusé de réception, après constatation de l'acceptation des termes de l'autorisation, la production de l'acte de cautionnement bancaire requis, le cas échéant, et du règlement des montants visés à l'article 10 ci-dessus par le demandeur.

#### Article 12

La décision d'autorisation est accordée pour une durée maximum de trois (3) années, renouvelable deux fois par tacite reconduction.

#### Article 13

Le demandeur ne peut en aucun cas commencer la commercialisation du service avant la notification de la décision d'autorisation contre accusé de réception.

**Article 14**

Le Conseil supérieur peut décider le refus de l'octroi de l'autorisation demandée pour :

- Non-conformité du dossier de la demande aux conditions requises par les dispositions législatives en vigueur ou par la présente procédure ;
- Défaut d'acceptation par le demandeur des termes de l'autorisation ;
- Défaut de production de l'acte de cautionnement bancaire, lorsque celui-ci est requis ;
- Non règlement par le demandeur du montant de la contrepartie financière.

La décision de refus est motivée et est notifiée au demandeur par courrier contre accusé de réception.

**PARTIE 3****La distribution de services audiovisuels à la demande****Article 15**

La demande d'autorisation de distribution de services audiovisuels à la demande est adressée au (à la) président(e) de la Haute autorité par courrier contre accusé de réception, soixante (60) jours avant la date prévue de lancement de la commercialisation du service.

**Article 16**

Lorsque le Conseil supérieur considère que la demande satisfait aux conditions requises, il notifie au demandeur, par courrier contre accusé de réception, son accord de principe, les termes de l'autorisation à octroyer, le modèle d'acte de cautionnement bancaire à produire et les montants de la contrepartie financière.

La production d'un acte de cautionnement bancaire est requise lorsque le service est commercialisé dans le cadre d'un abonnement d'une durée supérieure à un mois et dont le règlement est effectué par avance.

**Article 17**

La contrepartie financière applicable à l'autorisation de distribution de services audiovisuels à la demande est composée de :

- Un montant forfaitaire de cinq cent mille (500.000) dirhams, hors taxes, payable avant la notification de la décision d'autorisation ;
- Un montant annuel équivalent à 5 % du chiffre d'affaires hors taxe, réalisé par l'opérateur sur la commercialisation du Service au titre de l'année écoulée et ce, pendant toute la durée de l'autorisation et de son renouvellement.

Ces deux composantes de la contrepartie financière sont cumulatives.

**Article 18**

La décision d'autorisation est notifiée au demandeur par courrier contre accusé de réception, après constatation de l'acceptation des termes de l'autorisation, la production de l'acte de cautionnement bancaire requis, le cas échéant, et du règlement des montants visés à l'article 17 ci-dessus par le demandeur.

**Article 19**

La décision d'autorisation est accordée pour une durée maximum de trois (3) années, renouvelable deux fois par tacite reconduction.

**Article 20**

Le demandeur ne peut en aucun cas commencer la commercialisation du service avant la notification de la décision d'autorisation contre accusé de réception.

**Article 21**

Le Conseil Supérieur peut décider le refus de l'octroi de l'autorisation demandée pour :

- Non-conformité du dossier de la demande aux conditions requises par la loi ou par la présente procédure ;
- Défaut d'acceptation par le demandeur des termes de l'autorisation ;
- Défaut de production de l'acte de cautionnement bancaire, lorsque celui-ci est requis ;
- Non règlement par le demandeur du montant de la contrepartie financière.

La décision de refus est motivée et est notifiée au demandeur par courrier contre accusé de réception.

**PARTIE 4****L'établissement et l'exploitation à titre expérimental de réseaux de communication audiovisuelle****Article 22**

La demande d'autorisation d'établissement et d'exploitation à titre expérimental de réseaux de communication audiovisuelle est adressée au (à la) président(e) de la Haute Autorité, par courrier contre accusé de réception soixante (60) jours avant la date prévue pour l'établissement desdits réseaux.

**Article 23**

En application des dispositions des articles 31 et 32 de la loi n° 77-03, les stations objet de l'autorisation ne peuvent être établies que pour une durée maximum de six (6) mois. Cette durée ne peut être prolongée.

La durée d'établissement sur un même lieu ne doit pas dépasser deux (2) mois. Pendant cette période, la durée des émissions ne doit pas dépasser quinze (15) jours consécutifs.

L'octroi de l'autorisation ne donne pas droit à la diffusion d'émissions destinées au public.

### Article 24

Lorsque le Conseil supérieur considère que la demande satisfait aux conditions requises, il notifie au demandeur, par courrier contre accusé de réception, son accord de principe, les termes de l'autorisation à octroyer et les montants de la contrepartie financière et, le cas échéant, des redevances pour utilisation des fréquences assignées à cet effet, conformément à la réglementation en vigueur.

### Article 25

Le barème de la contrepartie financière applicable à l'autorisation d'établissement et d'exploitation à titre expérimental de réseaux de communication audiovisuelle est arrêté comme suit :

Durée de l'autorisation	Couverture		
	Locale	Régionale	Nationale
les 30 premiers jours	800 Dhs/jour	1.200 Dhs/jour	1.800 Dhs/jour
les 30 jours qui suivent	560 Dhs/jour	850 Dhs/jour	1.250 Dhs/jour
au-delà de 60 jours	400 Dhs/jour	600 Dhs/jour	900 Dhs/jour

Les montants susindiqués sont hors taxe.

Lorsque la demande est faite par un opérateur titulaire d'une licence, aucune contrepartie financière n'est exigée.

### Article 26

La décision d'autorisation est notifiée au demandeur par courrier contre accusé de réception, après constatation de l'acceptation des termes de l'autorisation et du règlement des montants visés à l'article 25 ci-dessus par le demandeur.

Le demandeur ne peut en aucun cas commencer l'expérimentation du réseau avant la notification de la décision d'autorisation.

### Article 27

Le Conseil supérieur peut décider le refus de l'octroi de l'autorisation demandée pour :

- Non-conformité du dossier de la demande aux conditions requises par la loi ou par la présente procédure ;
- Indisponibilité des fréquences nécessaires à la diffusion des émissions ;
- Défaut d'acceptation par le demandeur des termes de l'autorisation ;
- Non règlement par le demandeur du montant de la contrepartie financière et, le cas échéant, des redevances visées à l'article 24 de la présente décision.

La décision de refus est motivée et est notifiée au demandeur par courrier contre accusé de réception.

## PARTIE 5

### Dispositions communes

#### Article 28

La Haute autorité publique, sur son site internet et dans deux journaux au moins, un communiqué informant le public des autorisations attribuées.

Elle communique à l'autorité gouvernementale en charge de la communication copie des décisions du Conseil supérieur portant octroi d'autorisation.

Les décisions portant octroi d'autorisation sont publiées au « Bulletin officiel » et rendues disponibles sur le site internet de la Haute autorité.

#### Article 29

Toutes les notifications visées par la présente procédure sont faites à l'adresse déclarée par le candidat dans sa lettre de demande.

2°) Ordonne la publication de la présente décision, au Bulletin officiel .

Délibéré par le Conseil supérieur de la communication audiovisuelle lors de sa séance du 26 rabii II 1438 (25 janvier 2017), tenue au siège de la Haute autorité de la communication audiovisuelle à Rabat,

*Pour le Conseil Supérieur  
de la Communication Audiovisuelle,  
La Présidente,*

AMINA LEMRINI ELLOUAHABI.

### Décision du CSCA n° 07-17 du 3 jomada II 1438 (2 mars 2017) portant procédure des plaintes

LE CONSEIL SUPERIEUR DE LA COMMUNICATION  
AUDIOVISUELLE,

Vu la Constitution, notamment ses articles 28, 156 et 165 ;

Vu la loi n° 11-15 portant réorganisation de la Haute Autorité de la communication audiovisuelle, ci-après dénommée « Haute Autorité », notamment ses articles 7, 25 et 30 ;

Vu la loi n° 77-03 relative à la Communication audiovisuelle, telle que modifiée et complétée, notamment ses articles 3, 8, 9, 26, 48, 65, 67, 68 et 69 ;

Après en avoir délibéré :

1°) Adopte la procédure des plaintes relatives à la violation par les organes et les opérateurs de communication audiovisuelle, des lois ou règlements applicables au secteur de la communication audiovisuelle, qui se décline comme suit :

**Article premier**

La présente procédure définit les règles de dépôt et de traitement des plaintes dont est saisi le Conseil supérieur de la Communication audiovisuelle, ci-après dénommé « Conseil supérieur ».

**Chapitre premier***De la plainte***Article 2**

Le Conseil supérieur reçoit des plaintes, émanant :

- des présidents des Chambres du parlement ;
- du Chef du gouvernement ;
- des organisations politiques ;
- des organisations syndicales ;
- des associations de la société civile intéressées à la chose publique ;
- des conseils des régions.

Le Conseil supérieur est également saisi des plaintes émanant des particuliers.

**Article 3**

La plainte doit porter sur des violations, par les organes et les opérateurs de communication audiovisuelle, des lois ou règlements applicables au secteur de la communication audiovisuelle et ce, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur en la matière.

Toute plainte ne se rapportant pas auxdites violations aux lois et règlements encadrant la communication audiovisuelle est soumise, sans autres diligences, à la délibération du Conseil supérieur, en vue de son classement motivé. Le plaignant en est informé.

**Article 4**

La plainte est adressée au (à la) Président(e) de la Haute Autorité, notamment, par l'un des moyens suivants :

- dépôt physique de la plainte au siège de la Haute Autorité contre accusé de réception ;
- envoi par courrier avec accusé de réception ;
- envoi par voie électronique.

**Article 5**

Le contenu de la plainte doit clairement préciser, notamment :

- les éléments nécessaires à l'identification du plaignant nom, prénom, dénomination (pour les personnes morales) ;
- l'adresse et, le cas échéant, l'Email du plaignant pour la notification de la décision du Conseil supérieur ou, le cas échéant, pour la demande d'un complément d'information au sujet de la plainte déposée ou reçue ;
- les éléments nécessaires à l'identification précise de l'objet de la plainte ;

– les éléments d'identification du programme, le cas échéant, notamment :

- le support concerné (service de communication audiovisuelle) ;
- la dénomination du programme concerné ;
- les faits : images et/ou propos motivant la plainte ;
- la date et l'horaire de la diffusion du programme.

**Chapitre 2***Etude du dossier***Article 6**

Les éléments constitutifs du dossier, évoqué à l'article 25 de la loi n° 11-15 précitée, se déclinent comme suit :

- la plainte et, le cas échéant, l'ensemble des pièces qui l'accompagnent ;
- les constats du suivi du contenu contesté, effectué par les services de la Haute Autorité, le cas échéant ;
- les courriers échangés avec l'opérateur concerné et, éventuellement, les nouvelles pièces fournies ;
- tout autre courrier échangé, éventuellement, avec le plaignant en vue de tout complément d'information ;
- le constat de la mission de contrôle effectuée par les services de la Haute Autorité, le cas échéant ;
- le procès verbal de l'audition de l'opérateur concerné, le cas échéant ;
- le traitement du cas d'espèce assorti, le cas échéant, de proposition de décision.

**Article 7**

Le traitement de la plainte doit intervenir dans un délai de soixante (60) jours, à compter de la date de son dépôt et/ou de réception auprès du (de la) Président(e) de la Haute Autorité, avec possibilité de prorogation motivée dudit délai de trente (30) jours supplémentaires.

**Article 8**

Durant le traitement, si des compléments d'information sont jugés nécessaires, une demande complémentaire d'information peut être adressée au plaignant. Auquel cas, le délai imparti pour le traitement, tel que prévu à l'article 7 ci-dessus, est suspendu à compter du jour de la notification de la demande complémentaire, jusqu'au jour du dépôt du complément d'information du plaignant auprès de la Haute Autorité ou de sa réception par cette dernière.

**Chapitre 3***De la délibération du Conseil supérieur***Article 9**

Le (la) Président(e) du Conseil supérieur programme le dossier prévu à l'article 6 ci-dessus, à l'ordre du jour de la réunion dudit Conseil pour délibération.

## Article 10

Le Conseil supérieur peut demander tout éclaircissement à l'opérateur sur les éléments qu'il juge nécessaires afin de délibérer conformément à la législation et à la réglementation en vigueur en la matière. L'opérateur peut éventuellement consulter, sur demande écrite adressée au (à la) Président(e) dudit Conseil, le dossier prévu à l'article 6 ci-dessus et présenter ses justifications écrites ou verbales, conformément aux dispositions de l'article 25 de la loi n° 11-15 précitée et ce, au moins sept (7) jours avant la prise de décision par le Conseil supérieur.

## Article 11

Le Conseil supérieur délibère, conformément aux lois et règlements en vigueur. Il décide de la suite à donner à la plainte.

## Article 12

Une notification de la décision du Conseil supérieur est adressée au plaignant et à l'opérateur. Il est également procédé, si le Conseil supérieur le décide, à sa publication au « Bulletin officiel ».

2°) Ordonne la publication de la présente décision, au *Bulletin officiel*.

Délibérée par le Conseil supérieur de la communication audiovisuelle lors de sa séance du 3 jourmada II 1438 (2 mars 2017) tenue au siège de la Haute Autorité de la communication audiovisuelle.

*Pour le Conseil supérieur  
de la communication audiovisuelle,  
La Présidente,*

AMINA LEMRINI ELOUAHABI.

**Décision du CSCA n° 16-17 du 16 chaoual 1438 (11 juillet 2017) relative aux journaux d'informations en date du 27 et 28 mai 2017 diffusés par les services télévisuels « AL OULA » et « TAMAZIGHT » édités par la SNRT.**

LE CONSEIL SUPERIEUR DE LA COMMUNICATION AUDIOVISUELLE,

Vu la loi n° 11-15 portant réorganisation de la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle, notamment ses articles 3 (alinéa 1), 4 (alinéa 9) et 22 ;

Vu la loi n° 77-03 relative à la communication audiovisuelle, telle que modifiée et complétée, notamment ses articles 3 et 8 ;

Vu le cahier des charges de la Société Nationale de Radiodiffusion et de Télévision (SNRT) notamment son article 185.5 ;

Après avoir pris connaissance des documents relatifs à l'instruction effectuée par la Direction Générale de la Communication Audiovisuelle au sujet des journaux d'informations en date du 27 et 28 mai 2017, diffusés par les services télévisuels « Al Oula » et « Tamazight » édités par la SNRT ;

Et après en avoir délibéré :

Attendu que, dans le cadre des missions de suivi régulier des programmes des services audiovisuels, la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle a relevé un ensemble d'observations concernant les journaux d'informations diffusés par les services télévisuels « Al Oula » et « Tamazight »

édités par la SNRT, le 27 et 28 mai 2017, qui ont couvert le communiqué du procureur général de la Cour d'appel d'Al-Hoceima concernant l'arrestation d'un certain nombre de personnes, en liant cela à des images et des scènes reflétant des actes de violence et de vandalisme dans un contexte qui laisse penser qu'il s'agit du motif de l'arrestation mentionnée dans le communiqué, il a également été relevé que certaines de ces images concernaient les actes de violence ayant eu lieu à l'occasion de l'organisation d'un événement sportif pendant l'une des journées du championnat national de football professionnel au cours du mois de mars 2017 ;

Attendu que l'article 3 de la loi n° 77-03 relative à la communication audiovisuelle, telle que modifiée et complétée, dispose que :

« La communication audiovisuelle est libre.

(...)

Cette liberté s'exerce dans le respect des constantes du Royaume, des libertés et des droits fondamentaux, tels que prévus par la Constitution, de l'ordre public, des bonnes mœurs et des exigences de la défense nationale. (...)

Attendu que l'article 8 de la loi n° 77-03 relative à la communication audiovisuelle, telle que modifiée et complétée, dispose que :

« Les opérateurs de communication audiovisuelle titulaires d'une licence ou d'une autorisation, et le secteur audiovisuel public doivent :

- (...);
- Fournir une information pluraliste, fidèle, honnête, équilibrée et précise ;
- (...)

Attendu que l'article 185.5 du cahier des charges de la SNRT dispose que :

« تحرص الشركة على الملائمة ما بين السياق الذي يتم فيه أخذ الصور والموضوع الذي تتناوله. يتعين عند كل استعمال لصور من الأرشيف أن يعلن عنه بشكل واضح وبكتابة «أرشيف» على الشاشة، وبشكل متكرر عند الاقتضاء. كما تتوجب الإشارة إلى مصدر الصور..

(...)

عند بث برامج أو مقاطع إخبارية، تمتنع الشركة عن تغيير دلالة ومحتوى الصور بالجوء إلى تقنيات تكنولوجية تتيح ذلك...» ;

Attendu que le Conseil Supérieur de la Communication Audiovisuelle a décidé, lors de sa plénière du 8 juin 2017, d'adresser une demande d'explication à la SNRT eu égard aux observations relevées ;



Attendu que la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle a reçu en date du 20 juin 2017 une lettre de la SNRT exposant un ensemble d'explications eu égard aux observations relevées ;

Attendu que, sans préjudice du principe de la liberté de la communication audiovisuelle, ainsi que du droit de tout opérateur de concevoir librement ses programmes et de choisir les modalités de leur diffusion, les éditions des journaux d'informations précités ont contenu des images et des séquences, qui au regard des éléments matériels disponibles, ont été prises dans un contexte différent de celui dans lequel elles ont été présentées, puisqu'elles se rapportent aux actes de violence ayant eu lieu à l'occasion de l'organisation d'un événement sportif pendant l'une des journées du championnat national de football professionnel au cours du mois de mars 2017, et ne sont pas liées aux actes de vandalisme visés par le communiqué du procureur général de la Cour d'appel d'Al-Hoceima et ce, de telle façon à suggérer au public, que ces images et séquences font partie des faits criminels objet de la poursuite intentée contre les accusés, d'autant plus qu'elles aient été diffusées concomitamment avec des scènes d'agents de la force publique victimes d'affrontements et autres actes de vandalisme, sans que cette diffusion ne précise qu'il s'agit d'images d'archives, ce qui met ces journaux d'informations en non-conformité avec les exigences légales et réglementaires en vigueur en la matière ;

Attendu que, en conséquence, il s'impose de prendre les mesures appropriées à l'encontre de la SNRT ;

PAR CES MOTIFS :

1. Déclare que la SNRT a enfreint les dispositions légales et réglementaires en vigueur ;
2. Décide d'adresser un avertissement à la SNRT ;
3. Ordonne la notification de la présente décision à la SNRT, ainsi que sa publication au *Bulletin officiel* ;

Délibérée par le Conseil Supérieur de la Communication Audiovisuelle - CSCA - lors de sa séance du 16 chaoual 1438 (11 juillet 2017), tenue au siège de la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle à Rabat.

*Pour le Conseil supérieur  
de la communication audiovisuelle,*

*La Présidente,*  
AMINA LEMRINI ELOUAHABI.

**Décision du CSCA n° 17-17 du 16 chaoual 1438 (11 juillet 2017)  
relative aux journaux d'informations en date du 27 et  
28 mai 2017 diffusés par la société « MEDI-1 TV ».**

LE CONSEIL SUPERIEUR DE LA COMMUNICATION  
AUDIOVISUELLE,

Vu la loi n° 11-15 portant réorganisation de la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle, notamment ses articles 3 (alinéa 1), 4 (alinéa 9) et 22 ;

Vu la loi n° 77-03 relative à la communication audiovisuelle, telle que modifiée et complétée, notamment ses articles 3 et 8 ;

Vu le cahier des charges de la Société « Médi-1 TV », notamment ses articles 11.2 et 31 ;

Après avoir pris connaissance des documents relatifs à l'instruction effectuée par la Direction Générale de la Communication Audiovisuelle au sujet des journaux d'informations en date du 27 et 28 mai 2017 diffusés par la Société « Médi-1 TV » ;

Et après en avoir délibéré :

Attendu que, dans le cadre des missions de suivi régulier des programmes des services audiovisuels, la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle a relevé un ensemble d'observations concernant les journaux d'informations diffusés par le service télévisuel édité par la Société « Médi-1 TV », le 27 et 28 mai 2017, qui ont couvert le communiqué du procureur général de la Cour d'appel d'Al-Hoceima concernant l'arrestation d'un certain nombre de personnes, en liant cela à des images et des scènes reflétant des actes de violence et de vandalisme dans un contexte qui laisse penser qu'il s'agit du motif de l'arrestation mentionnée dans le communiqué, il a également été relevé que certaines de ces images concernaient les actes de violence ayant eu lieu à l'occasion de l'organisation d'un événement sportif pendant l'une des journées du championnat national de football professionnel au cours du mois de mars 2017 ;

Attendu que l'article 3 de la loi n° 77-03 relative à la communication audiovisuelle, telle que modifiée et complétée, dispose que :

*« La communication audiovisuelle est libre.*

*(...)*

*Cette liberté s'exerce dans le respect des constantes du Royaume, des libertés et des droits fondamentaux, tels que prévus par la Constitution, de l'ordre public, des bonnes mœurs et des exigences de la défense nationale. (...)* » ;

Attendu que l'article 8 de la loi n° 77-03 relative à la communication audiovisuelle, telle que modifiée et complétée, dispose que :

*« Les opérateurs de communication audiovisuelle titulaires d'une licence ou d'une autorisation, et le secteur audiovisuel public doivent :*

- (...);
- Fournir une information pluraliste, fidèle, honnête, équilibrée et précise ;
- (...)

Attendu que l'article 11.2 du cahier des charges de la Société « Médi-1 TV » dispose que :

*« (...) Il veille, également, à l'adéquation entre, d'une part, le contexte dans lequel les éléments audiovisuels ont été recueillis et enregistrés et, d'autre part, celui dans lequel ils sont diffusés, repris ou insérés. Toute utilisation d'éléments audiovisuels d'archives est annoncée à l'antenne avec mention écrite de leur origine. (...) »*

Attendu que le Conseil Supérieur de la Communication Audiovisuelle a décidé, lors de sa plénière du 08 Juin 2017, d'adresser une demande d'explication à la Société « Médi-1 TV » eu égard aux observations relevées ;

Attendu que la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle a reçu en date du 4 juillet 2017 une lettre de la Société « Médi-1 TV » exposant un ensemble d'explications eu égard aux observations relevées ;

Attendu que, sans préjudice du principe de la liberté de la communication audiovisuelle, ainsi que du droit de tout opérateur de concevoir librement ses programmes et de choisir les modalités de leur diffusion, les éditions des journaux d'informations précités ont contenu des images et des séquences, qui au regard des éléments matériels disponibles, ont été prises dans un contexte différent de celui dans lequel elles ont été présentées, puisqu'elles se rapportent aux actes de violence ayant eu lieu à l'occasion de l'organisation d'un événement sportif pendant l'une des journées du championnat national de football professionnel au cours du mois de mars 2017, et ne sont pas liées aux actes de vandalisme visés par le communiqué du procureur général de la Cour d'appel d'Al-Hoceima et ce, de telle façon à suggérer au public, que ces images et séquences font partie des faits criminels objet de la poursuite intentée contre les accusés, d'autant plus qu'elles aient été diffusées concomitamment avec des scènes d'agents de la force publique victimes d'affrontements et autres actes de vandalisme, sans que cette diffusion ne précise qu'il s'agit d'images d'archives, ce qui met ces journaux d'informations en non-conformité avec les exigences légales et réglementaires en vigueur en la matière ;

Attendu que l'article 31 du cahier des charges de la Société « Médi-1 TV » dispose que :

*« En cas de non-respect de l'une ou de plusieurs prescriptions du Dahir, de la Loi ou du présent cahier des charges, et sans préjudice des pénalités pécuniaires susvisées, la Haute Autorité peut, outre ses décisions de mise en demeure, prononcer à l'encontre de l'Opérateur, compte tenu de la gravité du manquement, l'une des sanctions suivantes :*

L'avertissement ;

- La suspension de la diffusion du service ou d'une partie du programme pendant un (1) mois au plus ; (...)
- Attendu que, en conséquence, il s'impose de prendre les mesures appropriées à l'encontre de l'opérateur « Médi-1 TV » ;

PAR CES MOTIFS :

1. Déclare que la Société « Médi-1 TV » a enfreint les dispositions légales et réglementaires en vigueur ;
2. Décide d'adresser un avertissement à la Société « Médi-1 TV » ;
3. Ordonne la notification de la présente décision à la Société « Médi-1 TV », ainsi que sa publication au *Bulletin officiel* ;

Délibérée par le Conseil Supérieur de la Communication Audiovisuelle - CSCA - lors de sa séance du 16 chaoual 1438 (11 juillet 2017), tenue au siège de la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle à Rabat.

*Pour le Conseil supérieur  
de la communication audiovisuelle,*

*La Présidente,  
AMINA LEMRINI ELOUAHABI.*

**Décision du CSCA n° 18-17 du 16 chaoual 1438 (11 juillet 2017)  
relative à l'émission « مع المحلل » diffusée par la « société  
audiovisuelle internationale ».**

LE CONSEIL SUPERIEUR DE LA COMMUNICATION  
AUDIOVISUELLE,

Vu la Constitution, notamment ses articles 23 et 119 ;

Vu la loi n° 11-15 portant réorganisation de la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle, notamment ses articles 3 (alinéa 1), 4 (alinéa 9) et 22 ;

Vu la loi n° 77-03 relative à la communication audiovisuelle, telle que modifiée et complétée, notamment son article 3 ;

Vu le cahier des charges de la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE », notamment ses articles 6, 8.1, 8.2 et 34.2 ;

Vu la recommandation du Conseil Supérieur de la Communication Audiovisuelle en date du 20 Joumada II 1426 (27 juillet 2005) relative à la couverture des procédures judiciaires par les opérateurs de communication audiovisuelle ;

Après avoir pris connaissance des documents relatifs à l'instruction effectuée par la Direction Générale de la Communication Audiovisuelle au sujet de l'édition du 27 mai 2017 de l'émission « مع المحلل » diffusée par le service radiophonique « MED Radio » édité par la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE » ;

Et après en avoir délibéré :

Attendu que, dans le cadre des missions de suivi régulier des programmes des services audiovisuels, la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle a relevé un ensemble d'observations concernant l'édition du 27 mai 2017 de l'émission « مع المحلل » diffusée par le service radiophonique « MED Radio » édité par la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE », qui concernait les événements qui ont eu lieu récemment dans certaines régions du Royaume et ce, à travers l'utilisation par l'invité permanent de l'émission de termes, tels que :

« (...) درتها قد بها احنا مي تنشعلوا العافية تندخلوا ليمهاها وسير  
مول علينا أ الكسول، أ الرعواني، أ اللي ما عندك ملة، حيث أنت  
خرجتي على الملة أصبحت خائن عند المغاربة، قستي في الملة أنت خائن  
والخائن مقعد في النار وتنتظروا السخط من المؤمنين، احنا العالم  
تنتبركوا به الفقيه حامل كتاب الله تنيوسوا ليه يدو، أنا شارط عند  
العلماء أ الكسول (...) تعي أنت يا الشماتة تورينا ... شوف أ الشماتة  
اللي ما عارفت أصلك ...

(...) دبا هاذ اقتحام مسجد واش حماق خرج لو عقله أو مخطط  
والله ما حماق والله ما خرج ليه عقله، نفس المنهج اللي داروا  
البغدادى... دبا أنا غادي نخاف نمشي نسجل فيديو وندير فايسبوك  
ونبدا نقول النضال والجهاد (...):

Attendu que l'article 3 de la loi n° 77-03 relative à la communication audiovisuelle dispose que :

*« La communication audiovisuelle est libre.*

Cette liberté préserve l'unité nationale et l'intégrité territoriale, et le maintien de la cohésion et de la diversité des éléments de l'identité nationale, unifiée avec toutes ses composantes, arabo-islamique, amazighe, saharo-hassani et ses affluents africains, andalou, hébraïque, et méditerranéen. La prééminence accordée à la religion musulmane va de pair avec l'attachement du peuple marocain aux valeurs d'ouverture de modération, de tolérance et de dialogue et la compréhension mutuelle entre toutes les cultures et civilisations.

Cette liberté s'exerce dans le respect des constantes du Royaume, des libertés et des droits fondamentaux, tels que prévus par la Constitution, de l'ordre public, des bonnes mœurs et des exigences de la défense nationale. (...) »

Attendu que l'article 6 du cahier des charges de la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE » dispose que :

*« L'Opérateur conserve, en toutes circonstances, la maîtrise de son antenne. Il prend, au sein de son dispositif de contrôle interne, les dispositions et les mesures nécessaires pour garantir le respect des principes et des règles édictés par le Dahir, la Loi (...) »*

L'Opérateur contrôle, préalablement à leur diffusion, toutes les émissions ou parties d'émissions enregistrées. S'agissant des émissions réalisées en direct, il informe son directeur d'antenne, ses présentateurs ou journalistes, ainsi que ses responsables de réalisation et de diffusion des mesures à suivre pour conserver en permanence ou, le cas échéant, pour rétablir instantanément la maîtrise de l'antenne.»

Attendu que l'article 8.1 du cahier des charges de la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE » dispose que :

*« La dignité de la personne humaine constitue l'une des composantes de l'ordre public. Il ne saurait y être dérogé par des conventions particulières, même si le consentement est exprimé par la personne intéressée. A cet effet, l'Opérateur veille, dans ses émissions, au respect de la personne humaine, de sa dignité, et à la préservation de sa vie privée. »*

Attendu que l'article 8.2 du cahier des charges de la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE » dispose que :

*« Dans le cadre du respect du droit à l'information, la diffusion d'émissions, de propos ou de documents relatifs à des procédures judiciaires ou à des faits susceptibles de donner lieu à l'ouverture d'une information judiciaire nécessite qu'une attention particulière soit apportée au respect du secret de l'instruction, de la personne et de la dignité humaines, de la présomption d'innocence, de la vie privée et de l'anonymat des personnes concernées, particulièrement des mineurs, et généralement au respect scrupuleux des principes et des dispositions légales de garantie de procès équitable.*

L'Opérateur s'engage, notamment, à ne pas :

- publier des actes d'accusation et tous autres actes de procédure criminelle ou correctionnelle avant qu'ils ne fassent l'objet d'un débat en audience publique
- (...);

Attendu que la recommandation du Conseil Supérieur de la Communication Audiovisuelle relative à la couverture des procédures judiciaires dispose que :

*« Le Conseil recommande aux opérateurs de la communication audiovisuelle de se conformer aux principes juridiques et aux dispositions légales garantissant les conditions du procès équitable, notamment ceux relatifs au principe de la présomption d'innocence, au secret de l'instruction et les implications qui en découlent, au principe du contradictoire et à la déontologie professionnelle de la presse. Les opérateurs sont, également, appelés à veiller à ce que les commentaires des décisions de justice ne soient pas susceptibles de porter atteinte à l'autorité de la justice ou à son indépendance (...) »*

Attendu que le Conseil Supérieur de la Communication Audiovisuelle a décidé, lors de sa plénière du 8 juin 2017, d'adresser une demande d'explication à la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE » eu égard aux observations relevées ;

Attendu que la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle a reçu en date du 23 juin 2017 une réponse de la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE » exposant un ensemble d'explications eu égard aux observations relevées ;

Attendu que, sans préjudice du principe de la liberté de la communication audiovisuelle, ainsi que du droit de tout opérateur de concevoir librement ses programmes et de choisir les modalités de leur diffusion, l'invité de l'émission a tenu des propos à connotation péjorative et dégradante pour la dignité humaine, même si ceux-ci n'ont pas concerné une personne nommément désignée, mais qui, vu leurs contextes, permettent de les relier clairement et directement à l'un des manifestants dans les événements qui se sont produits dans certaines régions du Royaume, et ce, sans l'intervention de l'animateur de l'émission conformément à l'obligation de maîtrise d'antenne, ce qui rend l'édition de l'émission précitée en non-conformité avec les dispositions légales et réglementaires en vigueur ;

Attendu que l'édition précitée a contenu, dans l'ensemble, des déclarations ayant considéré le suspect comme étant l'auteur des faits qui lui ont été reprochés et ce, sans laisser de distance ou de marge d'incertitude ou de supposition, notamment, à travers l'utilisation des propos précités, ce qui met l'opérateur en non-conformité avec ses obligations relatives au respect de la présomption d'innocence et ce, par le fait de trancher la culpabilité du suspect, quant aux faits qui lui sont reprochés et sa présentation en tant que tel au public, malgré le fait que la cause soit encore en cours de jugement ;

Attendu que l'article 34.2 du cahier des charges de la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE » dispose que :

*« En cas de manquement à une ou plusieurs dispositions ou prescriptions applicables au Service ou à l'Opérateur, et sans préjudice des pénalités pécuniaires visées ci-dessus, la Haute Autorité peut, hormis ses décisions de mise en demeure, prononcer à l'encontre de l'Opérateur, compte tenu de la gravité du manquement, l'une des pénalités suivantes :*

- L'avertissement ;
- La suspension de la diffusion du service ou d'une partie du programme pendant un mois au plus ; (...)

Attendu que, en conséquence, il s'impose de prendre les mesures appropriées à l'encontre de la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE » ;

PAR CES MOTIFS :

1. Déclare que la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE » a enfreint les dispositions légales et réglementaires précitées ;

2. Décide d'adresser un avertissement à la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE » ;

3. Ordonne à la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE » de diffuser, au début de l'édition de l'émission « مع المحلل » qui suivra la notification qui lui sera faite de la présente décision, la lecture du texte d'avertissement qui suit :

«تعاليت حلقة 27 ماي 2017 من برنامج «مع المحلل» التي تطرقت للأحداث التي تعرفها بعض مناطق المملكة، وتضمنت عبارات، جاءت على لسان ضيف البرنامج، ذات حمولة قذية وتدين الأشخاص بخصوص قضايا لازالت معروضة أمام أنظار القضاء، وذلك في خرق للمقتضيات المتعلقة بالكرامة الإنسانية واحترام مبدأ قرينة البراءة، ودون أي تدخل من منشط البرنامج وفق ما يقتضيه واجب التحكم في البث.»

وأخذا بعين الاعتبار مجهودات الشركة، قرر المجلس الأعلى للاتصال السمعي البصري خلال اجتماعه المنعقد بتاريخ 11 يوليوز 2017 توجيه إنذار لـ «الشركة السمعية البصرية الدولية التي تقدم الخدمة الإذاعية راديو ميد» :

4. Ordonne la notification de la présente décision à la « SOCIETE AUDIOVISUELLE INTERNATIONALE » ainsi que sa publication au *Bulletin officiel* ;

Délibérée par le Conseil Supérieur de la Communication Audiovisuelle - CSCA - lors de sa séance du 16 chaoual 1438 (11 juillet 2017), tenue au siège de la Haute Autorité de la Communication Audiovisuelle à Rabat.

*Pour le Conseil supérieur  
de la communication audiovisuelle,*

*La Présidente,*

AMINA LEMRINI ELOUAHABI.

## ORGANISATION ET PERSONNEL DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

## TEXTES PARTICULIERS

MINISTRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE,  
DE L'INVESTISSEMENT ET DE L'ECONOMIE  
NUMERIQUE.

**Décret n° 2-17-350 du 12 chaoual 1438 (7 juillet 2017) modifiant et complétant le décret n° 2-16-533 du 29 chaoual 1437 (3 août 2016) fixant les attributions et l'organisation du ministère de l'Industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique.**

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la Constitution, notamment son article 90 ;

Vu le décret n° 2-16-533 du 29 chaoual 1437 (3 août 2016) fixant les attributions et l'organisation du ministère de l'industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique, tel qu'il a été modifié ;

Après délibération en Conseil du gouvernement réuni le 27 ramadan 1438 (22 juin 2017),

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Les dispositions des articles premier, 4, 8 (2° alinéa), 9, 10 et 11 du décret susvisé n° 2-16-533 du 29 chaoual 1437 (3 août 2016) sont modifiées et complétées comme suit :

« Article premier. – Le ministère de l'industrie .....  
« sous réserve des attributions dévolues à d'autres départements  
« ministériels et aux autres organismes par les lois et règlements  
« en vigueur.

« Il assure ..... aux très petites,  
« petites et moyennes entreprises.

« A ce titre, il est chargé de :

« ..... ;

« ..... ;

« – représenter le gouvernement .....  
« et de l'économie numérique ;

« – élaborer la politique du gouvernement en matière  
« de la défense économique de la production nationale,  
« et veiller à son exécution, en coordination avec les  
« départements ministériels concernés ;

« – réaliser les missions qui lui sont dévolues en vertu des  
« textes législatifs et réglementaires en vigueur en  
« matière des mesures de la défense commerciale ;

« – coordonner la politique du gouvernement en matière  
« de la facilitation des échanges commerciaux et la  
« simplification des procédures du commerce extérieur ;

« – coordonner les activités des organismes publics  
« en matière de promotion commerciale à l'étranger

« et soutenir les activités des entreprises privées, le cas  
« échéant ;

« – élaborer la stratégie nationale pour le développement  
« des exportations et veiller à son exécution en  
« coordination avec les départements et organismes  
« concernés ;

« – participer à la préparation et à la conduite  
« des négociations économiques et commerciales  
« internationales, multilatérales, régionales ou  
« bilatérales. Dans ce cadre, le ministère participe avec  
« le ministère chargé des affaires étrangères et de la  
« coopération internationale et les autres ministères  
« concernés à la coordination de la position du  
« Royaume du Maroc dans ces négociations ;

« – s'assurer de la conformité des normes techniques  
« appliquées à l'import et à l'export avec les règles et  
« les pratiques reconnues à l'échelle internationale ;

« – participer à l'élaboration de toute décision ou mesure  
« ayant une incidence directe ou indirecte sur les relations  
« économiques et commerciales extérieures et sur le  
« niveau de la compétitivité de l'économie nationale.

« Article 4. – L'administration centrale comprend :

« – le secrétariat général ;

« ..... ;

« ..... ;

« – la direction de l'économie numérique ;

« – la direction des statistiques, des études, de la veille  
« et de l'évaluation ;

« – la direction de la formation dans les métiers de  
« l'industrie, du commerce et de l'économie numérique  
« et dans le domaine de l'entrepreneuriat ;

« – la direction des infrastructures .....  
« et développement ;

« ..... ;

« ..... ;

*(La suite sans modification.)*

« Article 8 (2° alinéa). – La direction générale de  
« l'industrie comprend :

« – La direction des industries de l'automobile ;

« ..... ;

« ..... ;

« – la direction des activités industrielles diverses ;

« – la direction des industries agro-alimentaires.

« Article 9 . – La direction générale du commerce est  
« chargée des attributions suivantes :

- « ..... ;
- « ..... ;
- « – porter toute assistance .....du consommateur ;
- « – élaborer et adapter l'application des textes  
« législatifs et réglementaires en matière de commerce  
« extérieur en prenant compte des engagements du  
« Maroc dans le cadre des conventions commerciales  
« multilatérales, régionales ou bilatérales ;
- « – délivrer les licences d'exportations et d'importations  
« pour les produits soumis à cette procédure  
« conformément aux textes législatifs et réglementaires  
« en vigueur ;
- « – donner avis en ce qui concerne toutes les mesures  
« tarifaires et non tarifaires proposées dans le domaine  
« de la défense de la production nationale et assurer le  
« suivi de leurs applications ;
- « – prendre les mesures de défense applicables dans le  
« cadre des textes législatifs et réglementaires relatifs  
« au commerce extérieur ;
- « – appliquer les mesures de défense commerciale dans  
« le cadre de la lutte contre les pratiques commerciales  
« illicites, notamment le dumping, la subvention et  
« l'importation massive qui sont de nature à porter  
« préjudice à la production nationale ;
- « – donner avis et répondre aux demandes de consultation,  
« dans la limite de ses attributions, en matière des litiges  
« entre le Maroc et ses partenaires commerciaux et ce,  
« sur demande du ministère chargé des affaires  
« étrangères et de la coopération internationale;
- « – assister les entreprises marocaines en termes  
« des procédures d'enquête relatives aux mesures  
« d'antidumping ou aux mesures compensatoires  
« appliquées par les autres pays ;
- « – assurer le suivi des travaux relatifs au règlement  
« des litiges commerciaux internationaux et de la  
« jurisprudence s'y apportant ;
- « – assurer le suivi à posteriori des importations et des  
« exportations ;
- « – proposer et contribuer à l'élaboration de toute mesure  
« ou décision de nature à renforcer la compétitivité de  
« l'économie nationale de manière directe ou indirecte  
« dans les marchés extérieurs, et à développer le  
« commerce des services et l'amélioration du cadre  
« incitatif accordé aux activités d'exportation ;
- « – proposer les mesures relatives à la facilitation et  
« l'amélioration des procédures appliquées en matière  
« du commerce extérieur en liaison avec les organismes  
« concernés conformément aux règles et coutumes  
« en vigueur sur le plan international, et veiller à leur  
« exécution, organisation et rationalisation en vue de  
« garantir le passage à l'utilisation des technologies de  
« l'information dans les domaines de la saisie, d'échange  
« et du stockage des informations et des documents ;

« – coordonner la stratégie nationale pour le  
« développement et la promotion des exportations des  
« produits et des services tout en prenant en considération  
« les politiques sectorielles ;

« – préparer le programme annuel des manifestations  
« économiques à l'étranger et assurer le suivi de son  
« exécution en veillant à garantir la coordination entre  
« les différentes activités des organismes de la promotion  
« commerciale ;

« – porter assistance à l'organisation des manifestations  
« commerciales à caractère international organisées au  
« Royaume, les encourager et les promouvoir, le cas  
« échéant ;

« – Donner avis en ce qui concerne les mécanismes  
« d'appui des exportations ;

« – participer à l'évaluation des impacts des réformes  
« tarifaires sur la compétitivité de l'économie  
« nationale ;

« – coordonner et participer à la réalisation, à la mise  
« en œuvre et au suivi des négociations relatives aux  
« conventions commerciales multilatérales relatives  
« à l'organisation mondiale du commerce et les autres  
« organisations multilatérales à caractère commercial  
« en collaboration avec les autorités gouvernementales  
« concernées ;

« – élaborer les projets de conventions commerciales et  
« tarifaires ;

« – préparer les travaux des commissions mixtes de  
« coopération économique et commerciale bilatérale,  
« et suivre l'exécution de leurs recommandations ;

« – contribuer à l'analyse des effets des conventions  
« préférentielles sur l'économie nationale et à la  
« préparation des études comparatives entre le commerce  
« extérieur du Maroc et celui des pays concurrents.

« La direction générale du commerce comprend :

« – la direction du commerce.....distribution ;

« – La direction de la protection du consommateur  
« ..... qualité ;

« – La direction des relations commerciales  
« internationales ;

« – La direction de la défense et de la réglementation  
« commerciale.

« Article 10. – La direction de l'économie numérique  
« est chargée des attributions suivantes ;

« ..... ;

« ..... ;

« – participer, en concertation avec les départements et  
« les organismes concernés .....  
« ..... la procédure d'approbation ;

« – élaborer le plan de développement de la confiance  
« numérique ;

« ..... ;

(La suite sans modification.)

« Article 11. – La direction des statistiques, des études, de la veille et de l'évaluation est chargée des attributions suivantes :

« – Veiller à l'évaluation des réalisations .....toute mesure visant leur amélioration ;

« ..... ;

« ..... ;

« – Collecter et centraliser toutes les statistiques..... et assurer leur diffusion ;

« – Réaliser des études d'impact des conventions commerciales conclues ou en phase de négociation avec les partenaires. »

ART. 2. – Le décret susvisé n° 2-16-533 du 29 chaoual 1437 (3 août 2016) est complété par un article 11 *bis* comme suit :

« Article 11 bis. – La direction de la formation dans les métiers de l'industrie, du commerce et de l'économie numérique et dans le domaine de l'entrepreneuriat est chargée des attributions suivantes :

« – contribuer, en collaboration avec les directions centrales concernées, à l'identification des besoins en ressources humaines pour les secteurs dont le ministère assure la charge ;

« – contribuer à la définition des plans de formation dans le secteur des télécommunications et participer au suivi de leur mise en œuvre ;

« – assurer le suivi des établissements de formation soumises à la tutelle du ministère ;

« – élaborer, en coordination avec les directions centrales concernées ainsi qu'avec les acteurs et les organismes compétents et en concertation avec les opérateurs concernés, la stratégie nationale de la formation professionnelle spécialisée dédiée aux métiers de l'industrie, du commerce et de l'économie numérique et à l'entrepreneuriat et assurer le suivi de sa mise en œuvre ;

« – développer et mettre en œuvre les initiatives d'adéquation de l'offre et de la demande en ce qui concerne le capital humain dans les secteurs dont le ministère assure la supervision ou la tutelle. »

ART. 3. – Les dispositions de l'article 19 du décret n° 2-16-533 du 29 chaoual 1437 (3 août 2016) susvisé sont abrogées et remplacées comme suit :

« Article 19. – Le présent décret entre en vigueur à compter de la date de sa publication au « Bulletin officiel », et abroge, à compter de la même date, le décret n° 2-10-74 du 23 regeb 1431 (6 juillet 2010) fixant les attributions et l'organisation du ministère de l'industrie, du commerce et des nouvelles technologies et le décret n° 2-07-1045 du 25 jourmada I 1430 (21 mai 2009) fixant les attributions et l'organisation du ministère du commerce extérieur.

« Toutefois, demeurent en vigueur, les arrêtés pris en application des articles 16 et 17 du décret précité n° 2-10-74 et de l'article 9 du décret précité n° 2-07-1045 jusqu'à la publication de l'arrêté fixant les attributions et l'organisation des divisions et services relevant de l'administration centrale prévus à l'article 17 du présent décret ainsi que l'arrêté fixant les attributions et l'organisation des services déconcentrés prévus à l'article 18 du même décret, chacun de ces deux arrêtés dans le domaine s'y apportant. »

ART. 4. – Sont abrogées les dispositions du titre VI du décret n° 2-93-415 du 11 moharrem 1414 (2 juillet 1993) pris pour l'application de la loi n°13-89 relative au commerce extérieur, tel qu'il a été modifié et complété à l'exception de son article 41, ainsi que les dispositions du décret n° 2-08-444 du 25 jourmada I 1430 (21 mai 2009) instituant un Conseil national des technologies de l'information et de l'économie numérique.

ART. 5. – Le ministre de l'industrie, de l'investissement, du commerce et de l'économie numérique, le ministre de l'économie et des finances et le ministre délégué auprès du chef du gouvernement, chargé de la réforme administrative et de la fonction publique, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

*Fait à Rabat, le 12 chaoual 1438 (7 juillet 2017).*

SAAD DINE EL OTMANI.

Pour contreseing :

*Le ministre de l'industrie,  
de l'investissement, du commerce  
et de l'économie numérique,*

MOULAY HAFID ELALAMY.

*Le ministre de l'économie  
et des finances,*

MOHAMED BOUSSAID.

*Le ministre délégué  
auprès du Chef du gouvernement,  
chargé de la réforme administrative  
et de la fonction publique,*

MOHAMMED BENABDELKADER.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6585 du 15 chaoual 1438 (10 juillet 2017).