

Pour contresigner :

Projet du décret n°
relatif aux services d'assistance en escale dans les aéroports

Le Chef du Gouvernement,

Vu la loi n° 40-13 portant Code de l'Aviation Civile promulguée par le dahir n° 1-16-61 du 17 chaabane 1437 (24 mai 2016) ;

Vu la loi n° 25-79 portant création de l'Office des aéroports de Casablanca promulguée par le dahir n° 1-80-350 du 11 rajeb 1402 (6 mai 1982) ;

Vu la loi n° 14-89 transformant l'Office des aéroports de Casablanca en Office national des aéroports, promulguée par le dahir n° 1-89-237 du 1^{ER} jourmada II 1410 (30 décembre 1989) ;

Après délibération par le conseil du gouvernement réuni le

Décrète
Chapitre I : Généralités

Article premier :

Le présent décret qui s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions de l'article 122 de la Loi 40-13 portant Code de l'Aviation Civile, a pour objet de fixer :

- les conditions auxquelles doivent répondre les prestataires de service d'assistance en escale pour être agréées à exercer et à fournir aux compagnies aériennes les services d'assistance en escale décrits dans le présent décret ;
- les conditions auxquelles doivent répondre les transporteurs aériens pour être agréées à exercer les services d'auto-assistance en escale décrits dans le présent décret ;

Egalement, il définit les obligations à respecter par les entreprises agréées en matière du niveau minimal de qualité de service, de la formation et de la qualification de leurs personnels.

Article 2 :

Le présent décret s'applique à tout aéroport ouvert à la circulation aérienne publique.

Article 3 :

Aux fins du présent décret, on entend par :

- a) «Aéroport»: tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux ;
- b) «Agrément»: l'autorisation, accordée par l'autorité chargée de l'aviation civile à une entreprise, de fournir des services d'assistance en escale conformément aux conditions qui y sont indiquées ;
- c) «Assistance en escale»: les services rendus sur un aéroport à un usager tels que décrits à l'annexe I du présent décret ;
- d) «Auto-assistance en escale» ou «auto-assistance»: situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Aux fins du présent décret, ne sont pas considérés comme tiers entre eux des usagers :
 - dont l'un détient dans l'autre une participation majoritaire, ou

- e) «Contrôle Documents Approfondi» c'est un contrôle de documents approprié pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection de cas dans lesquels de tels documents ont été illicitement modifiés, reproduits ou délivrés.
- f) «Exploitant d'aéroports»: l'entité qui est chargée de l'administration et de la gestion des infrastructures aéroportuaires, de la coordination et du contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport considéré ;
- g) «Prestataire de services d'assistance en escale» ou «Prestataire»: toute personne physique ou morale fournissant aux tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale ;
- h) «Infrastructures centralisées»: les installations aéroportuaires spécifiques qui ne peuvent, pour des raisons techniques, environnementales, de coût ou de capacité, être subdivisées ou multipliées et dont la disponibilité est essentielle et nécessaire à l'exécution de services d'assistance en escale dans un aéroport ;
- i) «Sous-traitance»: la conclusion, par un prestataire de services d'assistance en escale en qualité de contractant principal, ou exceptionnellement par un usager pratiquant l'auto-assistance, d'un contrat avec un tiers dénommé «sous-traitant», aux termes duquel ce sous-traitant est tenu d'exécuter une ou plusieurs catégories (ou sous-catégories) de services d'assistance en escale ;
- j) «usager d'aéroport» ou «usager»: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport considéré.

Chapitre II :

Procédure d'Agrément d'Assistance en escale et auto-assistance

Article 4 :

Sur les aéroports susvisés à l'article 2, l'exercice des services d'assistance en escale est subordonné à l'obtention d'un agrément délivré par l'autorité chargée de l'aviation civile, suite à un appel à la concurrence sur la base d'un cahier de charges établi à cet effet.

Ce cahier de charges est établi par l'exploitant d'aéroports et approuvé par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Ledit cahier de charges décrit les services d'assistance en escale rendus, ainsi que l'aéroports ou les aéroports concernés et précise en outre le nombre de prestataires susceptibles d'être agréés sur chaque plate-forme aéroportuaire.

Toute demande de modification formulée par le détenteur d'un agrément concernant la nature des services rendus ou l'extension de cet agrément à d'autres aéroports fait l'objet des mêmes dispositions prévues par cet article.

Le titulaire d'un agrément pour un aéroport donné ne doit avoir aucune participation directe ou indirecte dans le capital d'un autre titulaire d'agrément pour le même aéroport.

Article 5 :

Sur les aéroports susvisés à l'article 2, l'exercice de services d'auto-assistance en escale est subordonné à l'obtention d'un agrément délivré par l'autorité chargée de l'aviation civile, sur proposition de l'exploitant d'aéroports.

Pour l'examen des demandes d'auto-assistance, les critères ci-après doivent être pris en considération:

- le nombre de mouvements commerciaux sur l'aéroport concerné ;
- le trafic des passagers commerciaux sur l'aéroport ;
- pour l'assistance fret et l'assistance poste, le tonnage de fret ou de poste embarqué ou débarqué sur l'aéroport ;
- les contraintes en matière d'espace disponible ou de capacité des installations de l'aéroport ;
- Les exigences en matière de sécurité et de sûreté des personnes, des installations et des équipements sur l'aéroport ;

- d'autres critères jugés nécessaires.

Article 6 :

Seules les personnes morales ou physiques de droit public ou privé peuvent prétendre à l'obtention de l'agrément prévu à l'article 4 du présent chapitre.

Les prestataires étrangers retenus à l'issue de la procédure de sélection prévue à l'article 12 du présent décret, doivent constituer une société selon la réglementation marocaine en vigueur.

Seuls les transporteurs aériens détenteurs d'un permis d'exploitation aérienne délivré par leur Autorité de l'aviation civile peuvent pratiquer l'auto-assistance en escale sur un ou plusieurs aéroports.

Article 7 :

L'agrément prévu au présent décret définira et précisera les conditions dans lesquelles l'autorisation est accordée, notamment en ce qui concerne les catégories des services, la durée de validité, les obligations du prestataire et l'aéroport ou les aéroports concerné (s) par l'exercice de l'activité conformément aux cahiers de charges visé à l'article 4.

Article 8 :

Les prestataires de services d'assistance en escale peuvent recourir à la sous-traitance. Le cahier de charges visé à l'article 4 du présent décret fixe les catégories des services d'assistance en escale pouvant faire l'objet de sous-traitance.

En cas de nécessité, l'exploitant d'aéroports peut limiter le nombre de sous-traitants.

Pour fournir des prestations au nom d'un prestataire d'assistance en escale, le sous-traitant doit être détenteur d'une autorisation de l'exploitant d'aéroports établie à ce sujet. L'autorisation ne peut être accordée que si celui-ci répond aux mêmes obligations du prestataire relatives au service sous-traité.

Les usagers agréés à pratiquer l'auto-assistance ne peuvent sous-traiter des services d'assistance en escale que pour des raisons acceptées et sur autorisation préalable de l'exploitant d'aéroports.

Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance qui font appel à un ou plusieurs sous-traitants, doivent soumettre à l'exploitant d'aéroports les contrats conclus avec les sous-traitants pour s'assurer à ce que ces derniers respectent les mêmes obligations décrites dans le présent décret.

Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance recourant à un ou à plusieurs sous-traitants demeurent responsables de toutes les obligations résultant du présent décret et du cahier de charges.

Aux fins de l'autorisation sus-indiquée, si le prestataire de service envisage de sous-traiter conformément aux dispositions de cet article, il doit notifier à l'exploitant d'aéroports :

- l'identité, la raison ou la dénomination sociale et l'adresse de sous-traitants ;
- le dossier administratif des sous-traitants, ainsi que leurs références techniques et financières ;
- la nature des prestations qu'il envisage de sous-traiter ;
- copie du contrat de sous-traitance

Article 9 :

Une fois sélectionné conformément aux articles 12 et 13, le prestataire doit déposer, auprès de l'autorité chargée de l'aviation civile, une demande d'agrément. Cette demande doit être accompagnée d'un dossier administratif et d'un dossier technique comprenant les documents suivants :

a. Dossier administratif

- l'Attestation de sélection délivrée par l'exploitant d'aéroports ;
- Une copie conforme de l'extrait de statuts de la société ;
- Un certificat de registre de commerce ;
- Un engagement certifié selon le modèle établi à cet effet par l'autorité en charge de l'aviation civile ;
- Une copie de la police d'assurance couvrant les risques de l'activité exercée sur l'aéroport ;

- Une copie du bilan certifié portant au moins sur les deux exercices précédents. Cette exigence n'est valable que pour les demandeurs ayant déjà exercé une activité similaire au Maroc ;
- Une attestation délivrée par la CNSS depuis moins d'un an attestant que le demandeur en situation régulière avec cet organisme ; (1)
- Une attestation délivrée par l'administration fiscale depuis moins d'un an attestant que le demandeur est en situation fiscale régulière ; (1)
- Une copie d'attestation d'affiliation à la CNSS pour les sociétés nouvellement créées ;
- Une attestation de capacité financière.

(1) ces exigences ne sont pas valables pour les sociétés nouvellement créées.

b. Dossier Technique :

- Une note indiquant les moyens humains et matériels que le demandeur s'engage à mettre en place ;
- Le Manuel d'exploitation selon le canevas type établi à cet effet par l'autorité chargée de l'aviation civile ;
- Le programme de sûreté selon le canevas type défini à cet effet par l'autorité chargée de l'aviation civile ;
- Le programme de formation et de qualification du personnel selon les exigences établies dans l'article 22 du présent décret.

Chapitre III :

Limitation des prestataires des services d'assistance en escale aux tiers

Section 1 : Limitation des prestataires

Article 10 :

L'autorité chargée de l'aviation civile peut décider, sur proposition de l'exploitant d'aéroports, de limiter :

- le nombre de prestataires autorisés à fournir des services sur un aéroport pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale ;
- le nombre des usagers autorisés à pratiquer l'auto-assistance sur un aéroport, pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale.

La limitation prévue au premier alinéa doit être justifiée par une des raisons suivantes :

- a) Des contraintes en matière d'espace disponible ou de capacité des installations de l'aéroport ;
- b) La sécurité ou la sûreté des personnes, des aéronefs, des installations et des équipements sur l'aéroport ;
- c) Un niveau d'activité de l'aéroport ne permettant pas d'assurer la viabilité économique de plusieurs prestataires de services d'assistance en escale.

Article 11 :

Dans les aéroports où au moins deux (02) prestataires d'assistance en escale au tiers sont prévues, l'un au moins des prestataires autorisés n'est pas contrôlé directement ou indirectement par un usager ayant transporté plus de 25 % des passagers ou du fret enregistrés dans l'aéroport au cours de l'année précédant celle où s'opère la sélection de ces prestataires.

Lorsque le nombre de prestataires autorisés est limité en application du présent décret, les usagers d'aéroport doivent bénéficier, pour chaque catégorie de services d'assistance en escale assujettie à la limitation, d'un choix effectif entre au moins :

- deux prestataires de services d'assistance en escale dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur à **1 million** et inférieur à **10 millions** de passagers ou **20 000** tonnes de fret ; et/ou
- trois prestataires de services d'assistance en escale dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à **10 millions** de passagers ou **20 000** tonnes de fret depuis au moins trois années.

Lorsqu'un aéroport atteint l'un des seuils de trafic de fret définis dans le présent article sans toutefois atteindre le seuil de trafic de passagers correspondant, le présent article ne s'applique pas en ce qui concerne les catégories de services d'assistance réservées uniquement aux passagers.

Lorsqu'un aéroport atteint l'un des seuils de trafic de passagers définis dans le présent article sans toutefois atteindre le seuil de trafic de fret correspondant, le présent article ne s'applique pas en ce qui concerne les catégories de services d'assistance réservés uniquement au fret.

Tout aéroport dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 10 millions de passagers ou 20 000 tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives, et dont le trafic annuel passe ensuite sous le seuil de 10 millions de passagers ou 20 000 tonnes de fret, maintient l'ouverture de son marché à des prestataires pratiquant l'assistance aux tiers au moins les trois premières années qui suivent celle au cours de laquelle a eu lieu le passage sous le seuil et ce, dans la limite de la durée de validité de l'agrément.

Section 2 :Sélection des prestataires et critères minimaux d'attribution d'agrément

Article 12 :

Les prestataires sont sélectionnés conformément à une procédure d'appel à la concurrence transparente, ouverte et non discriminatoire.

L'appel à la concurrence décrit à l'article 4 du présent décret est lancé par l'exploitant d'aéroports après avis de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Un représentant de l'autorité chargée de l'aviation civile siègera à la commission de sélection des offres techniques.

En cas où deux appels d'offre sont infructueux, l'exploitant d'aéroports passe à la procédure négociée.

La sélection du prestataire auquel sera attribuée l'autorisation repose sur une comparaison des offres des candidats par rapport à une liste de critères d'attribution. Ces critères sont pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

Le cahier de charges décrit à l'article 4 du présent décret doit définir les critères servant de base pour l'évaluation des offres des entreprises.

Ces critères doivent, sans s'y limiter, permettre d'évaluer les éléments suivants :

- a) la cohérence du Business plan d'entreprise, évalué pour les trois premières années ;
- b) le niveau de qualité des opérations fournies par le prestataire pour le traitement d'un vol, notamment le délai pour l'enregistrement des passagers, des bagages et du fret, les délais de livraison des bagages et du fret et les temps d'escale maximaux ;
- c) l'adéquation des ressources matérielles en ce qui concerne la disponibilité des équipements, le respect des exigences environnementales applicables et le bon état opérationnel des équipements ;
- d) l'adéquation des ressources humaines en ce qui concerne l'expérience du personnel, des programmes de formation/qualification et des conditions d'emploi et de travail ;
- e) la qualité des technologies de l'information et de la communication ;
- f) la qualité de la planification organisationnelle ;
- g) la conformité des exigences de sûreté aux normes internationales et nationales ;
- h) le Plan de continuité de l'entreprise.

Article 13 :

Lors de la procédure de sélection visée à l'article 12, l'exploitant d'aéroport analyse si une entreprise peut démontrer sa capacité :

- a) de faire face à tout moment, pendant une période de vingt-quatre (24) mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes ;
et
- b) d'assumer, pendant une période de six (6) mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément au plan d'entreprise et évalués sur la base d'hypothèses réalistes, sans avoir recours aux recettes tirées de son exploitation.

Article 14 :

Le prestataire de services d'assistance en escale sélectionné doit commencer, sous peine d'annulation, à fournir ses services conformément à la date de commencement indiquée dans le cahier de charges.

Si le prestataire sélectionné n'a pas commencé ses activités à la date prescrite, l'exploitant d'aéroports désigne, pour une durée ne dépassant pas douze (12) mois, un autre prestataire agréé conformément à l'article 29 du présent décret. Dans ce cas, l'exploitant d'aéroports informe les usagers de cette disposition.

En pareil cas, l'exploitant d'aéroports procède, au cours de cette période, au lancement d'un nouvel appel à la concurrence.

Le prestataire sélectionné perd en conséquence son agrément et toutes cautions prévues dans le cahier de charges délivrées à l'exploitant d'aéroports.

Section 3 : Exigences techniques

Article 15 :

Le Cahier de charges visé à l'article 4 du présent décret définit les exigences techniques relatives aux qualifications, à l'expérience professionnelle et à l'ancienneté de service.

Les normes relatives à la formation applicables au personnel chargé des services d'assistance en escale sont établies par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Article 16 :

Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance doivent démontrer qu'ils sont couverts par une assurance à responsabilité spécifique contre les dommages pouvant donner droit à réparation, causés sur le territoire marocain.

Cette assurance doit garantir une indemnisation totale des pertes subies suites à l'endommagement ou à la perte d'équipements des autres entités existantes à l'aéroport.

L'exploitant d'aéroports apporte des précisions concernant les exigences en matière d'assurances et les montants minimaux.

Article 17 :

Le prestataire qui assurera les services d'assistance en escale doit présenter toutes les documents nécessaires démontrant que son personnel hors encadrement possède l'expérience professionnelle et l'ancienneté de service nécessaires dans les aéroports marocains pour assurer les activités concernées.

Aussi, et dans le cas où il y'a un manque de son personnel ou n'ayant pas les compétences et les qualifications requises, le prestataire qui assurera la reprise des services, peut recourir au personnel précédemment employé par un prestataire qui a perdu ou cessé de fournir les services d'assistance en escale.

Article 18 :

Sans préjudice de l'application des dispositions du code de travail, l'exploitant d'aéroports doit demander au prestataire de démontrer que son personnel bénéficie du niveau requis de protection sociale.

Chapitre IV :

Coordination des activités d'assistance en escale et assurance de la qualité minimale de service

Article 19

En vertu de la réglementation en vigueur, l'exploitant d'aéroports est responsable de la bonne coordination au sol des activités d'assistance en escale dans son aéroport et définit à cet effet les règles de conduite aéroportuaires transparentes, proportionnées et non discriminatoires

Il doit aussi veiller notamment à ce que les activités des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant l'auto-assistance respectent ces règles de conduites.

Les activités des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant l'auto-assistance doivent respecter les normes de qualité minimale visées à l'article 21 du présent décret.

L'exploitant d'aéroports veille à ce qu'un plan d'urgence adéquat soit disponible pour les activités des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant l'auto-assistance et à ce que ces activités soient coordonnées.

L'exploitant d'aéroports signale à l'autorité chargée de l'aviation civile tout incident ou accident relatif aux prestataires de services d'assistance en escale ou aux usagers pratiquant l'auto-assistance.

Article 20 :

Dans les aéroports visés à l'article 2 du présent décret, chaque usager doit désigner une personne à contacter ou son représentant juridique.

Cette personne à contacter, qui peut être un prestataire d'assistance en escale, doit avoir le pouvoir d'engager financièrement, opérationnellement et juridiquement l'utilisateur sur la plateforme concernée.

Article 21 :

Le Cahier de charges décrit à l'article 4 du présent décret doit définir les normes de qualité de service minimales à respecter par le prestataire de service et par les usagers pratiquant l'auto-assistance et les mesures opportunes de sanction si ces normes ne sont pas dûment respectées.

Au moins une fois par an, l'exploitant d'aéroports fait rapport, dans le cadre d'une réunion en présence de l'autorité chargée de l'aviation civile et les prestataires, sur le degré de conformité des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant l'auto-assistance au regard des normes de qualité minimale obligatoires.

Article 22 :

Le prestataire doit respecter les dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile et est dans l'obligation de coordonner son système de gestion de sûreté avec le système de sûreté de l'aéroport.

Le prestataire doit établir et soumettre pour approbation un programme de sûreté selon le canevas établi par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Le prestataire doit respecter les normes de sécurité, établir un système de gestion de sécurité et de le coordonner avec le système de gestion de la sécurité de l'aéroport.

Article 23 :

Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance veillent à ce que tous leurs personnels concernés par la fourniture de services d'assistance en escale participent régulièrement à des formations spécifiques et professionnelles basiques et récurrentes.

Les durées minimales des formations théoriques et/ou pratiques, la périodicité des formations récurrentes et les conditions de réussite pour chaque type de formation seront arrêtées par l'autorité chargée de l'aviation civile

Le contenu spécifique des formations est réglementé par l'autorité en charge de l'aviation civile.

L'autorité en charge de l'aviation civile vérifie, par des moyens adéquats, le respect des normes applicables en matière de formation. Tant que les normes requises ne sont pas respectées dans l'aéroport concerné, l'agrément du prestataire de services en question est suspendu, retiré ou n'est pas délivré. Il peut être exigé d'organiser des formations récurrentes aux frais des prestataires de services d'assistance en escale concernés et des usagers d'aéroport pratiquant l'auto-assistance.

Les frais de formation continue sont supportés entièrement par le prestataire.

Chaque personne suit la formation que requiert l'exercice d'une fonction/tâche appropriée avant d'en exercer une nouvelle qui lui est confiée.

Selon la catégorie du personnel, les formations doivent couvrir au minimum les domaines suivants :

- a) sûreté aéroportuaire ;
- b) marchandises dangereuses ;
- c) sécurité côté piste,
- d) facteurs humains,

- e) mesures en cas d'urgence et gestion des situations d'urgence;
- f) environnement;
- g) formation professionnelle à l'assistance en escale, sans s'y limiter:
 - service d'assistance «passagers», et notamment l'assistance des passagers ayant des besoins spécifiques ;
 - service d'assistance « bagage » ;
 - service d'assistance « avion » ;
 - mouvements des aéronefs au sol;
 - service d'assistance «fret et poste» ;
 - exploitation et gestion des équipements d'assistance au sol, y compris entretien et exploitation de ces équipements ;
 - contrôle du chargement ;
 - formation à la coordination de la rotation des appareils ;
 - systèmes de comptes rendus ;
 - contrôle de qualité des sous-traitants;
 - mesures de protection contre les risques pour la santé auxquels les travailleurs des services d'assistance en escale sont fréquemment exposés.

Chaque prestataire de services d'assistance en escale et chaque usager pratiquant l'auto-assistance fait rapport chaque année à l'exploitant d'aéroport sur la manière dont il a rempli ses obligations en matière de formation.

Les programmes de formations définies dans le présent article doivent être approuvés par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Les personnels du prestataire ne doivent être formés, selon les programmes de formation approuvés, que par des organismes et des instructeurs autorisés à cet effet par l'autorité en charge de l'aviation civile conformément aux procédures établies à cette fin par cette autorité.

Chapitre V : Obligations de prestataire

Article 24 :

Le titulaire d'un agrément ou à la personne qui le représente est tenu de notifier tout changement intervenu dans les statuts de la société, son règlement intérieur, son conseil administratif et sa solvabilité financière à l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

Le titulaire d'un agrément d'assistance en escale doit communiquer, à la fin de chaque année, son bilan d'activité et son chiffre d'affaires réalisé à l'exploitant de l'aéroport et à l'autorité chargée de l'aviation civile. Ces derniers sont astreints pour eux-mêmes et pour leurs employés au secret professionnel et à l'obligation de la confidentialité.

Le Titulaire d'un agrément d'assistance en escale informe l'autorité chargée de l'aviation civile si une procédure en insolvabilité est engagée à son encontre.

Article 25 :

Le prestataire de service d'assistance en escale et l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance doivent se conformer aux règles relatives à l'assistance des personnes à mobilité réduite et aux accessibilités, conformément à la législation nationale en vigueur.

Chapitre VI : Supervision et surveillance continue des services d'assistance en escale

Article 26 :

Le prestataire de service d'assistance en escale ou d'auto-assistance doit se soumettre aux missions d'audit et d'inspection du personnel de l'autorité chargée de l'Aviation Civile, afin de leur permettre de vérifier les conditions d'organisation et de fonctionnement des services pour lesquelles cet agrément ou autorisation a été délivré.

L'autorité chargée de l'aviation civile surveille le respect des exigences du présent décret.

L'autorité chargée de l'aviation civile peut exiger, aux frais et risques du prestataire, la mise en œuvre de mesures correctives pour remédier aux manquements constatés.

Chapitre VII:

Validité, suspension, retrait d'un agrément et continuité de service

Article 27 :

La durée de validité des agréments s'étale de 5 à 10 années selon la catégorie de service :

- a. La durée des agréments pour les services n° 1 de l'annexe du présent décret est fixée à 5 ans.
- b. La durée des agréments pour les autres services de l'Annexe du présent décret est fixée à 10 ans, même si que cet agrément contient le service n°1 de ladite Annexe.

Ces durées sont fermes et non-renouvelables.

- c. L'alinéa b du présent article ne s'applique pas lorsque le prestataire a engagé, selon le cahier charges décrit dans l'article 4 du présent décret, des investissements pour la construction d'une aérogare fret. Dans ce cas, la durée pour le service « d'assistance en escale pour le fret aérien » est fixée à 10 ans renouvelable une seule fois,

Article 28 :

L'autorité chargée de l'aviation civile peut à tout moment retirer l'agrément si le prestataire de services d'assistance en escale ou l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance ne satisfait pas aux critères énoncés dans le présent décret. Les motifs du retrait sont communiqués au prestataire ou à l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance concerné.

Lorsqu'au cours d'une mission d'audit ou d'inspection effectuée sur place, il est constaté une ou plusieurs non-conformités ou insuffisances en lien avec l'agrément, l'autorité chargée de l'aviation civile adresse une liste de non-conformité ou insuffisance au prestataire des services d'assistance en escale ou à l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance. Celui-ci doit y remédier dans les délais prescrits par l'autorité chargée de l'aviation civile.

A défaut, son agrément est suspendu pour une durée n'excédant pas une année à compter de la date de notification de la suspension, destinée à permettre au bénéficiaire de remédier à ces non-conformités ou insuffisances.

La suspension est prononcée par décision de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Durant cette période de suspension, le prestataire cesse toutes activités sur l'aéroport concerné découlant de son agrément. En pareil cas, l'exploitant d'aéroports désigne un autre prestataire conformément à l'article 29 du présent décret.

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.

Si l'agrément est retiré. Il est procédé à un appel à la concurrence pour l'octroi de nouvel agrément.

Lorsqu'un prestataire cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle un agrément lui a été accordé, les dispositions de l'article 29 du présent décret sont appliquées et un nouvel appel à la concurrence est à lancer.

Tout prestataire de services d'assistance en escale ou l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance informe l'autorité chargée de l'aviation civile de son intention de cesser son activité au minimum six mois avant de quitter l'aéroport, sous peine des sanctions financières en cas du non respect de ce délai ou en cas où il ne peut pas démontrer la force majeure pour cesser ces activités.

Article 29 :

Conformément aux dispositions du présent décret, le cahier de charges décrit à l'article 4 du présent décret, doit définir les obligations nécessaires à respecter par les prestataires pour assurer la continuité de services en cas d'absence ou de défaillance d'un prestataire pour une durée déterminée.

En cas d'absence ou de défaillance du prestataire de services pour une durée déterminée, l'exploitant d'aéroports doit veiller à la continuité de services en les confiant à un ou plusieurs prestataires agréés sur un ou plusieurs aéroports.

Lorsque l'exploitant d'aéroports envisage de désigner un prestataire pour cette mission, l'exploitant d'aéroports consulte, au préalable, le prestataire concerné sur l'étendue des services à assurer et sur les conditions des prix.

La sélection du prestataire doit reposer sur les conditions matérielles et financières dans lesquelles les services seront rendus.

Le Ministre en charge de l'aviation civile, sur avis de l'exploitant d'aéroports et l'autorité chargée de l'aviation civile, réglemente les prix des services d'assistance en escale faisant l'objet d'un service de permanence jusqu'à ce qu'un autre prestataire commence à fournir ces services dans l'aéroport.

Article 30 :

Des redevances dont le montant et les conditions de perception seront définis par l'exploitant d'aéroports seront payées, au profit de l'exploitant d'aéroport, par les prestataires agréés pour exercer l'activité d'assistance en escale.

Des redevances dont le montant et les conditions de perception seront définis par l'exploitant d'aéroports seront payées, au profit de l'exploitant d'aéroport, par les usagers pour exercer l'activité d'auto-assistance.

Chapitre VIII : Agrément des prestataires de l'Aviation d'Affaires

Article 31 :

L'agrément des sociétés d'assistance en escale pour l'aviation d'affaires est délivré conformément aux dispositions du présent décret.

Les sociétés d'assistance en escale pour l'aviation d'affaires sélectionnées par l'exploitant d'aéroports sur la base d'un appel d'offres lancé avant la date de mise en application de la loi 40-13 bénéficient d'un agrément couvrant toute la période de la concession et l'ensemble des aéroports adjudés.

Lorsque des prestataires exerçant l'activité d'assistance en escale de l'aviation d'affaires sont établis dans un aéroport, les sociétés d'assistance en escale agréées pour l'aviation commerciale ne peuvent pas fournir les services d'assistance en escale aux avions opérant des vols d'aviation d'affaires dans le même aéroport, à moins de disposer d'un agrément d'assistance en escale à l'aviation d'affaire.

Chapitre IX: Dispositions transitoires et finales

Article 32 :

La prestation du contrôle approfondi des documents de voyage des passagers, y compris l'authenticité de ces documents exigés par les usagers ne fait pas l'objet d'agrément du présent décret.

Pour l'exercice de cette activité, une autorisation spécifique est délivrée par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Sur la base de cette autorisation, une convention commerciale doit être établie avec l'exploitant d'aéroport. Des redevances dont le montant et les conditions de perception seront définis par l'exploitant d'aéroports seront payées, au profit de l'exploitant d'aéroport.

Article 33 :

Les agréments octroyés en application du décret n° 2-05-1399 du 02 décembre 2005 restent valables jusqu'à leur expiration.

Les prestataires sélectionnés par appel d'offre par l'exploitant d'aéroports, avant la date d'entrée en vigueur de la loi 40-13 continuent d'être autorisés aux conditions définies dans le cahier de charges jusqu'à l'expiration des conventions, à condition que ces prestataires déposent auprès de l'autorité de l'aviation civile une demande d'agrément conformément à l'article 9 du présent décret. Un agrément sera délivré à cet effet.

Les prestataires du « service commissariat », ayant un agrément en cours de validité et ayant engagé des investissements dans la construction et l'équipement ou la rénovation d'une unité de Catering, seront autorisés à prolonger une seule fois l'exercice de leurs activités pour une période supplémentaire de 7 ans à compter de la date d'expiration des agréments délivrés en vertu décret n° 2-05-1399 du 02 décembre 2005. Les conventions d'occupation déjà conclues par l'exploitant d'aéroports avec ces prestataires seront renouvelées en conséquence.

Article 34 :

Le présent décret est entrée en vigueur à compter de la date de son publication au bulletin Officiel, et abroge en conséquence le décret n° 2-05-1399 du 02 décembre 2005 fixant les conditions d'octroi d'agrément aux entreprises chargées des services d'assistance en escale dans les aéroports et ce, en tant compte les exceptions visées à l'article 33 du présent décret.

Article 35 :

Le Ministre du Tourisme, du Transport Aérien, de l'Artisanat, et de l'Economie Sociale est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Bulletin Officiel.

ANNEXE

LISTE DES CATÉGORIES DE SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

1. L'assistance administrative au sol et la supervision comprennent les sous-catégories suivantes :
 - 1.1. les services de représentation et de liaison avec les autorités locales ou toute autre personne, les débours effectués pour le compte de l'utilisateur et la fourniture de locaux à ses représentants ;
 - 1.2. le contrôle du chargement, les messages et les télécommunications ;
 - 1.3. le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement ;
 - 1.4. tout autre service de supervision avant, pendant ou après le vol et tout autre service administratif demandé par l'utilisateur.
2. L'assistance «passagers» comprend toute forme d'information et d'assistance (y compris au titre de la législation applicable de l'Union sur les droits des passagers) fournie aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages, la constatation que les bagages appartiennent au passager concerné, par exemple par un contrôle électronique, et le transport des bagages jusqu'aux systèmes de tri.
3. L'assistance «bagages» comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue du départ, leur chargement sur et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport de bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.
4. L'assistance «fret et poste» comprend les sous-catégories suivantes :
 - 4.1. Pour le fret, tant à l'exportation qu'à l'importation, ou en transit, la préparation et la manipulation physique du fret, y compris l'entreposage, et le transport de et vers l'avion, le traitement des documents qui s'y rapportent, les formalités douanières et toute mesure convenue entre le prestataire et le transporteur aérien ou requise par les circonstances.
 - 4.2. Pour la poste, tant à l'arrivée qu'au départ, le traitement physique du courrier, y compris l'entreposage, et le transport de et vers l'avion, le traitement des documents qui s'y rapportent et toute mesure convenue entre le prestataire et le transporteur aérien ou requise par les circonstances.
5. L'assistance «opérations en piste» comprend les sous-catégories suivantes:
 - 5.1. le guidage de l'avion à l'arrivée et au départ ;
 - 5.2. l'assistance au stationnement de l'avion et la fourniture de moyens appropriés ;
 - 5.3. les communications entre l'avion et le prestataire des services côté piste ;
 - 5.4. le chargement et le déchargement de l'avion, y compris la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires, le transport de l'équipage et des passagers entre l'avion et l'aérogare et le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare, ainsi que le chargement et le déchargement de fauteuils roulants et autres équipements de mobilité ou appareils d'assistance pour les personnes à mobilité réduite ;
 - 5.5. l'assistance au démarrage de l'avion et la fourniture des moyens appropriés ;
 - 5.6. le déplacement de l'avion tant au départ qu'à l'arrivée, la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires ;
 - 5.7. le transport, le chargement dans l'avion et le déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons.
6. L'assistance «nettoyage et service de l'avion» comprend les sous-catégories suivantes :
 - 6.1. le nettoyage extérieur et intérieur de l'avion, le service des toilettes, le service de l'eau ;

- 6.2. la climatisation et le chauffage de la cabine, l'enlèvement de la neige et de la glace de l'avion, le dégivrage de l'avion ;
 - 6.3. l'aménagement de la cabine au moyen d'équipements de cabine, le stockage de ces équipements.
- 7. L'assistance «carburant » comprend l'organisation et la coordination avec les pétroliers pour l'exécution de l'avitaillement et de la reprise du carburant, et pour le contrôle de la qualité des livraisons ;
 - 8. L'assistance «opérations aériennes et administration des équipages» comprend les sous-catégories suivantes :
 - 9.1. la préparation du vol à l'aéroport de départ ou dans tout autre lieu ;
 - 9.2. l'assistance en vol, y compris, le cas échéant, le changement d'itinéraire en vol ;
 - 9.3. les services postérieurs au vol ;
 - 9.4. l'administration des équipages.
 - 9. L'assistance «transport au sol» comprend les sous-catégories suivantes :
 - 10.1. l'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différentes aérogares du même aéroport, mais à l'exclusion de tout transport entre l'avion et tout autre point dans le périmètre du même aéroport ;
 - 10.2. tous les transports spéciaux demandés par l'utilisateur.
 - 10. L'assistance «service commissariat» (catering) comprend les sous-catégories suivantes :
 - 11.1. la liaison avec les fournisseurs et la gestion administrative ;
 - 11.2. le stockage de la nourriture, des boissons et des accessoires nécessaires à leur préparation ;
 - 11.3. le nettoyage des accessoires ;
 - 11.4. la préparation et la livraison du matériel et des denrées.