

PROJET DE LOI 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 et aéroports, aux servitudes aéronautiques, à la navigation aérienne, à la protection de l'environnement dans le domaine aéronautique, au personnel aéronautique, au transport aérien, aux régimes des responsabilités et d'indemnisation des usagers, ainsi qu'aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

Article 2 : Au sens des dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application, on entend par :

1. **Aérodrome :** Toute surface définie sur terre ou sur l'eau, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs et comportant, le cas échéant, pour les besoins du trafic ou du service des aéronefs, des bâtiments, des installations et du matériel.

2. **Aéroport :** Dans le cas où un aérodrome comporte éventuellement des bâtiments et installations annexes pour les besoins du trafic et du service des aéronefs, le terme aéroport est employé.

3. **Aéronef :** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

4. **Aéronef d'État :** Tout aéronef affecté exclusivement à une administration publique, notamment les aéronefs militaires, de douane ou de police, ainsi que les aéronefs civils utilisés d'une manière permanente ou temporaire pour un service public.

5. **Circulation aérienne :** Ensemble d'aéronefs en vol et d'aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

6. **Services de navigation aérienne :** Toute activité chargée de garantir la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne, notamment la circulation aérienne, la communication, la surveillance, la météorologie destinée à la navigation aérienne, l'information aéronautique, ainsi que la recherche et le sauvetage.

7. **Services de transport aérien réguliers :** Services de transport aérien assurant, par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs aérodromes fixés à l'avance, suivant des itinéraires et des horaires préétablis et rendus publics et avec une fréquence et une régularité telles que ces vols constituent une série systématique.

8. **Services de transport aérien non réguliers :** Services de transport aérien ne réunissant pas toutes les caractéristiques énumérées au point 7 ci-dessus.

9. **Services de transport aérien internationaux :** Services de transport aérien, réguliers ou non réguliers, assurés par des aéronefs empruntant l'espace aérien de deux ou plusieurs Etats.

10. **Services de transport aérien intérieurs :** Services de transport aérien, assurés par des aéronefs relayant deux ou plusieurs aérodromes du territoire marocain et n'empruntant que l'espace aérien du Maroc.

11. **Transport aérien :** Toute opération qui consiste à acheminer par aéronef, à titre onéreux, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou du courrier.

12. **Transport aérien commercial :** Tout transport aérien effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

13. **Travail aérien :** Toute activité aérienne effectuée par un aéronef utilisé pour des services spécialisés, notamment l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, la recherche et l'exploitation minière, les recherches et le sauvetage, ainsi que la publicité aérienne.

14. **Autorisation d'exploitation :** autorisation délivrée par l'Etat ou l'Office National des Aéroports ou le concessionnaire d'exploitation d'aéroport, le cas échéant, aux personnes physiques ou morales de droit public ou privé en vue de l'exploitation des activités et services rendus aux passagers et/ou aux aéronefs à l'intérieur des aéroports, pour une durée limitée.

15. Contrat de concession : Contrat entre l'administration et l'Office National des aéroports ou entre l'administration et une personne morale de droit public ou privé, pour une période limitée, aux termes duquel le concessionnaire procède, sous la supervision de l'administration à :

- L'exploitation de l'aéroport ouvert à la circulation aérienne publique ou d'une partie de celui-ci, ou de l'une de ses installations ;
- La conception et le financement de tout ou une partie de l'aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, sa construction et son exploitation ;
- La réhabilitation et/ou la maintenance et/ou l'exploitation de l'aéroport ouvert à la circulation aérienne publique ;
- La création de l'aéroport privé et/ou son exploitation.

16. Autorité administrative : Ce terme comprend également « autorité nationale chargée du contrôle » prévu par ce projet de loi.

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

Elle s'applique également aux aéronefs d'Etat lorsque ceux-ci exécutent des vols assimilables, du point de vue de la circulation aérienne, aux vols d'aéronefs civils.

Toutefois, les aéronefs d'Etat ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives, selon le cas, à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

TITRE PREMIER : DES AERONEFS

CHAPITRE PREMIER

IMMATRICULATION ET IDENTIFICATION DES AERONEFS

SECTION 1 :

IMMATRICULATION DES AERONEFS

Article 4 : Les aéronefs répondant aux conditions prévues ci-après font l'objet d'une immatriculation et d'une inscription sur le registre d'immatriculation des aéronefs marocains, ci-après dénommé « registre d'immatriculation », tenu à cet effet par l'Administration, lorsqu'ils sont des :

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

Toutefois, peuvent être inscrits au registre d'immatriculation, à titre exceptionnel, les aéronefs appartenant à des personnes physiques ou morales ne remplissant pas les conditions visées ci-dessus, lorsque lesdits aéronefs se destinent à être utilisés par un exploitant marocain, avec un port d'attache au Maroc.

Article 5 : L'inscription au registre d'immatriculation d'un aéronef est subordonnée à la délivrance, par l'administration, selon le cas, soit du certificat de navigabilité pour une immatriculation définitive, soit de l'autorisation de vol spécial pour une immatriculation provisoire, prévus respectivement aux articles 18 et 21 de la présente loi.

Toutefois, l'inscription de l'autorisation de vol spécial sur le registre d'immatriculation est temporaire et ne peut excéder un délai fixé par voie réglementaire.

Article 6 : L'inscription au registre d'immatriculation est faite à la demande du propriétaire de l'aéronef ou de son mandataire, dans les formes et selon les modalités fixées par voie réglementaire.

Toutefois, un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut faire l'objet d'une inscription sur ledit registre qu'après justification de sa radiation du registre étranger de sa dernière immatriculation.

Article 7 : Le registre d'immatriculation contient pour chaque aéronef y inscrit, les mentions fixées par voie réglementaire.

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 auquel il appartient lorsque celui-ci est en service.

Article 9 : Toute mutation de propriété d'un aéronef par acte entre vifs ou par décès, tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété, toute constitution, renouvellement ou radiation d'hypothèque, tout contrat de location, ainsi que tout procès-verbal de saisie conservatoire ou de saisie exécution ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation.

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 peut être radié du registre d'immatriculation, soit à la demande de son propriétaire, sur restitution du certificat d'immatriculation correspondant, soit d'office, par l'administration, lorsque :

- a) les conditions initiales d'immatriculation prévues à l'article 4 ci-dessus ne sont plus réunies;
- b) cet aéronef est totalement détruit ou présumé perdu, trois mois après la date des dernières nouvelles.

Toutefois, aucune radiation ne peut être effectuée pour un aéronef ayant des droits inscrits jusqu'à l'obtention d'une mainlevée préalable de ceux-ci. Cette mainlevée est donnée par l'administration suite à une décision de justice ou avec le consentement des titulaires des créances concernées.

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

Article 12 : Aucun aéronef inscrit au registre d'immatriculation ne peut être immatriculé dans un autre Etat, sans que son propriétaire n'ait obtenu un certificat de radiation de celui-ci dudit registre d'immatriculation.

SECTION 2

MARQUES D'IDENTIFICATION DES AERONEFS

Article 13 : Tout aéronef immatriculé conformément aux dispositions du présent chapitre a la nationalité marocaine.

Il perd cette nationalité si l'une des conditions prévues à l'article 4 ci-dessus n'est plus remplie ou si son propriétaire le fait immatriculer dans un pays étranger.

Tout aéronef doit porter les marques apparentes de sa nationalité et de son immatriculation dont le contenu, les dimensions, les types de caractère, les conditions et modalités de fixation seront fixés par voie réglementaire, conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur en la matière.

Article 14 : Pour pouvoir circuler, tout aéronef doit porter les marques apparentes de sa nationalité et de son immatriculation, figurant sur son certificat d'immatriculation.

Article 15 : Le nom d'un aéronef ou le nom et l'emblème du propriétaire peuvent être inscrits sur cet aéronef, à condition que leur emplacement, la dimension, le type et la couleur des lettres et signes ne puissent empêcher une facile identification des marques de nationalité et d'immatriculation, ni créer de confusion avec ces marques.

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

Article 16 : Les droits à percevoir par l'administration pour les formalités relatives à l'immatriculation, à la délivrance de copies des registres d'immatriculation et à la radiation des aéronefs du registre, ainsi que pour l'inscription des mutations de propriété, des contrats de location, des constitutions, renouvellement et radiations d'hypothèques, des procès-verbaux de saisie conservatoire et de saisie exécution, sont fixés par voie réglementaire.

CHAPITRE II **DE LA NAVIGABILITÉ DES AERONEFS**

SECTION 1 **DOCUMENTS DE BORD DES AERONEFS**

Article 17: Sans préjudice de tout autre document dont la présence à bord est requise par le présent code, 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;
- les licences ou autres titres aéronautiques appropriés pour chaque membre de l'équipage;
- son carnet de route ;
- la licence de la station radiocommunication de bord, le cas échéant ;
- la liste nominative indiquant les points d'embarquement et de débarquement, lorsqu'il transporte des passagers et
- les lettres de transport et le manifeste, lorsqu'il transporte le fret ;
- le certificat de limitation des nuisances.

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

- porter les marques de nationalité et d'immatriculation;
- être en état de navigabilité ;
- être conduit par un personnel titulaire de titres et documents valides exigés pour l'exercice de ses fonctions à bord ;
- se conformer aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application.

Toutefois, l'autorité administrative compétente peut dispenser un aéronef, pour une durée déterminée, de certaines des conditions ci-dessus, lorsqu'il effectue des vols d'essai ou d'expérimentation d'aéronefs ou qu'il est conduit à une station d'entretien, de révision ou de réparation.

Ladite dispense est accordée selon les formes et modalités fixées par voie réglementaire.

Article 19: Les aéronefs mentionnés ci-après peuvent faire l'objet de l'exemption de certains des documents visés à l'article 17 ci-dessus, à condition, toutefois, de respecter les dispositions particulières fixées par voie réglementaire et portant, en tant que de besoin, aussi bien sur la

conception des appareils que sur les conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent :

- les aéronefs captifs ou tractés de la surface du sol ou de l'eau ;
- les aéronefs qui circulent sans aucune personne à bord ;
- les aéronefs monoplaces non motorisés ou faiblement motorisés définis par l'administration compétente ;
- les ballons ;
- les parachutes ;
- les fusées.

Article 20: Les certificats de navigabilité, les certificats de limitation de nuisance, les licences et autres titres aéronautiques des membres d'équipage, dont l'aéronef porte la nationalité, sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire marocain, si l'équivalence a été reconnue par une convention internationale ou par les dispositions de la présente loi et les textes pris pour son application.

SECTION 2

CERTIFICATS DE NAVIGABILITE DES AERONEFS

Article 21 : Le certificat de navigabilité constate l'aptitude au vol de l'aéronef pour lequel il est délivré.

Ce certificat de navigabilité est délivré par l'autorité administrative compétente pour un aéronef à immatriculer au Maroc, lorsque :

- a) le postulant a démontré à l'autorité administrative compétente la conformité de cet aéronef :
 - soit à un type déjà certifié dans les conditions fixées au chapitre précédent ;
 - soit aux conditions techniques de l'Etat étranger où l'aéronef était en service, sous réserve de présenter un certificat de navigabilité d'export délivré par ledit Etat ;
- b) l'autorité administrative compétente a admis cette conformité en application des dispositions des règlements de navigabilité applicables, après un contrôle technique réglementaire par un agent désigné à cet effet ou par un organisme agréé.

A défaut de ce certificat de navigabilité, des autorisations de vols spéciaux peuvent être délivrées pour un aéronef par l'autorité administrative compétente, lorsque l'aéronef effectue son premier vol ou pour joindre une station d'entretien ou de révision, selon des conditions qui seront fixées par voie réglementaire.

Article 22 : Le certificat de navigabilité, conforme au modèle établi par voie réglementaire, comporte les mentions suivantes : marques, descriptions et catégories de l'aéronef et date limite de validité dudit certificat.

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 applicable de navigabilité et comportant les instructions et renseignements complémentaires nécessaires à la sécurité d'utilisation.

Article 23 : La validité du certificat de navigabilité ou son renouvellement est suspendu par l'autorité administrative compétente pour une période qui ne peut excéder trois mois, fixée dans la décision de suspension et destinée à permettre la remise en état de navigabilité dudit aéronef, lorsque, suite à un contrôle technique réglementaire il :

- ne satisfait plus aux dispositions du règlement de navigabilité applicable, ou
- est exploité dans des conditions non conformes aux prescriptions de conception de ce règlement de navigabilité applicable, ou
- a fait l'objet d'une modification non approuvée, ou
- n'est pas maintenu en état de navigabilité conformément aux dispositions du règlement applicable de navigabilité.

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

Dans le cas où les conditions requises sont à nouveau remplies, il est immédiatement mis fin à la mesure de suspension de la validité du certificat de navigabilité et procédé à son renouvellement.

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 suspension de validité du certificat, l'autorité administrative compétente peut, sous réserve des limites d'emploi prescrites pour la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord, autoriser un vol de cet aéronef jusqu'au lieu de remise en état de navigabilité, ainsi que les essais en vol consécutifs, sans que cet aéronef puisse transporter des passagers payants, à l'exception 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 jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité, l'autorité administrative compétente a le droit d'empêcher cet aéronef de reprendre son vol.

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

Si l'État d'immatriculation considère que les dégâts ne sont pas tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, l'aéronef sera autorisé à reprendre son vol. Toutefois, et dans des cas exceptionnels, des limites d'emploi spéciales peuvent être prescrites par l'État d'immatriculation pour permettre à l'aéronef d'effectuer un vol non commercial jusqu'à un aérodrome où il sera remis en état de navigabilité. L'autorité administrative compétente autorisera l'aéronef à effectuer le ou les vols dans les limites prescrites en conséquence.

Article 25: Les conditions et les procédures de certification de type et de certification de navigabilité des aéronefs sont fixées par voie réglementaire.

Article 26 : Les frais afférents au contrôle de l'aptitude d'un aéronef au vol, en vue de la délivrance du certificat de navigabilité en cours de validité ou à l'octroi du certificat du maintien de cette validité, sont fixés par voie réglementaire.

Article 27 : Le Gouvernement marocain n'assume aucune responsabilité pour les dommages que pourraient subir un aéronef et ses accessoires pendant le contrôle. Il appartient au propriétaire ou à son utilisateur d'assurer l'aéronef, s'il le désire, contre de tels dommages.

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

SECTION 3

CONCEPTION, PRODUCTION ET MAINTENANCE DES AERONEFS

Article 28: La conception, la production et la maintenance des aéronefs au Maroc doivent être effectuées par des personnes agréées par l'autorité administrative compétente, selon des normes techniques et des standards fixés par voie réglementaire.

Article 29: 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 administrative compétente, selon les conditions et les modalités fixées par voie réglementaire.

Article 30: Toute entreprise de production intéressée par la fabrication d'un aéronef ou d'un produit aéronautique dont un certificat de type a été délivré doit en informer l'autorité administrative compétente qui veille à ce que chaque aéronef ou produit aéronautique, y compris les pièces fabriquées par des sous-traitants, soit conforme au dossier technique approuvé.

Article 31 : Les entreprises titulaires de l'agrément visé à l'article 28 ci-dessus sont soumises au contrôle de l'autorité administrative compétente qui a, notamment, pour objet la vérification de leur conformité aux dispositions des conventions internationales, de la présente loi et des textes pris pour son application dans les domaines objet de l'agrément.

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

CHAPITRE III DU REGIME JURIDIQUE DES AERONEFS

SECTION 1:

CARACTERE ET PROPRIETE DES AERONEFS

Article 32 : 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 33: Les aéronefs sont classés en catégories, par l'administration, 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 34 : La vente d'un aéronef peut être volontaire ou forcée.

Article 35: Toute vente volontaire d'un aéronef doit être faite par écrit et constatée par acte authentique ou sous seing privé.

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

Article 36: Chaque propriétaire d'une part dans l'aéronef peut vendre sa part, sans le consentement des autres.

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

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

Article 37: 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 restante due, à condition que le vendeur requière l'inscription de cette hypothèque conformément aux dispositions du présent chapitre.

Article 38 : La vente d'un aéronef n'est opposable aux tiers qu'après son inscription sur le registre d'immatriculation.

Article 39: 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 et expose son auteur aux sanctions prévues aux articles 357 à 359 du code pénal.

SECTION 2:

PRIVILEGES SUR LES AERONEFS

Article 40: 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:

- a. les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et la distribution de son prix, dans l'intérêt commun des créanciers ;
- b. 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 ;
- c. les redevances aéroportuaires et de navigation aérienne ;
- d. les rémunérations dues pour recherche et sauvetage de l'aéronef ;
- e. les frais indispensables engagés pour la conservation de l'aéronef.

Article 41 : Les privilèges suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Ils 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 de l'aéronef, 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 la mention inscrite ait été publié au *bulletin officiel*, avec 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 42 : Les créances visées à l'article 49 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 d et e de l'article 40 sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 43 : Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 40 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 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, signée à Genève le 19 Juin 1948, les droits prévus à l'article 1^{er} de ladite convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface, en vertu de l'article VII-5 de ladite convention.

SECTION 3:

HYPOTHEQUES SUR LES AERONEFS

Article 44 : Les aéronefs immatriculés sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

Article 45 : L'hypothèque consentie doit être, à peine de nullité, constituée par écrit et peut être un acte authentique ou fait sous seing privé.

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

Article 46 : L'hypothèque sur l'aéronef ne peut être consentie que par son propriétaire ou son mandataire, justifiant d'un mandat spécial à cet effet.

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

Article 47 : 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 48 : L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, hélices, appareils de bord et toutes pièces destinées, de façon continue, au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

L'hypothèque peut être étendue, à titre accessoire, aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Dans ce cas, ces pièces de rechange doivent être entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de publicité. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier doit être prévenu de cette utilisation.

Article 49 : Les pièces de rechange, visées à l'article 48 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 objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affiches, devra avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionner le registre dans lequel l'hypothèque est inscrite, ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

Un inventaire indiquant la nature et le nombre desdites pièces est annexé au document inscrit.

Article 50: L'hypothèque ne s'étend ni au fret ou aux primes et subsides de l'Etat, ni aux indemnités de responsabilité et d'assurance.

Article 51: 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 administrative chargée de son immatriculation, qui en délivre récépissé.

Article 52: Toute hypothèque est rendue publique par son inscription sur le registre d'immatriculation visé à l'article 4 ci-dessus. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de cette inscription.

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

Article 53: 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 54: L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante. Elle conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article 55: 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 en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

Article 56: En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

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

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

Article 57: L'autorité administrative compétente doit délivrer, à tous ceux qui le requièrent, un état des inscriptions hypothécaires ou un certificat mentionnant qu'il n'en existe aucune.

Article 58: 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 66 57 ci-dessus sont fixées par voie réglementaire.

Article 59: Les créanciers ayant hypothèque inscrite 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 40 ci-dessus.

Article 60: Lorsque l'hypothèque ne grève qu'une part de 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 créancier peut, après saisie, faire vendre ledit aéronef en totalité, à charge, pour lui, d'appeler à la vente les copropriétaires.

Article 61: Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques consenties durant l'indivision par un ou plusieurs copropriétaires sur une part de l'aéronef, subsistent après le partage ou la licitation.

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

Article 62: L'acquéreur d'un aéronef ou d'une part dans un aéronef hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article 70 ci-dessous, doit adresser à tous les créanciers inscrits au registre d'immatriculation, dans les formes et selon les modalités fixées par voie réglementaire, un extrait de son titre, en indiquant, notamment, la date et la nature de l'acte, l'identité du vendeur, les éléments d'identification de l'aéronef avec son prix et les charges en

faisant partie, ainsi que la date des inscriptions hypothécaires, l'identité des créanciers et le montant des créances inscrites.

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

CHAPITRE IV

DE LA SAISIE ET DE LA VENTE FORCEE DES AERONEFS

SECTION I

SAISIE DES AERONEFS

Article 63 : Un aéronef marocain ou étranger sur le territoire marocain ne peut être saisi qu'avec l'autorisation du président du tribunal de première instance dans le ressort duquel la saisie a été demandée.

Cette autorisation peut être subordonnée à la condition qu'une caution ou une autre garantie valable soit fournie par le demandeur si celui-ci n'a pas, au jour de la saisie, son domicile au Maroc.

L'ordonnance portant autorisation fixe le délai dans lequel le demandeur doit intenter son action devant le juge compétent. Ce délai ne peut excéder un mois. Si l'action n'est pas intentée dans le délai imparti, la saisie conservatoire pratiquée est considérée comme nulle et non avenue et la caution éventuellement fournie déchargée.

La responsabilité du demandeur pour préjudice causé à la suite de la saisie de l'aéronef ou pour frais de caution ou de garantie fournie en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie, peut être engagée devant le tribunal de première instance dans le ressort duquel la saisie a été demandée.

Le défendeur peut s'adresser au juge pour obtenir, s'il y a lieu, la mainlevée de la saisie autorisée par lui.

Article 64 : La saisie conservatoire d'un aéronef marocain ou étranger sur le territoire marocain est autorisée en faveur des titulaires ou présumés titulaires d'une créance sur l'aéronef.

Toutefois, les aéronefs marocains ou étrangers, affectés à un service d'Etat ou à des transports publics, ne peuvent faire l'objet d'une saisie conservatoire que dans les cas suivants :

- 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 ;
- en cas de non paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires et autres redevances aéronautiques dues ;
- en cas de non paiement des amendes.

Article 65 : Toute saisie conservatoire est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Sur la base de l'ordonnance délivrée, l'autorité responsable de la circulation aérienne immobilise l'aéronef dans l'aéroport où il se trouve ou dans tout autre où il est conduit en vertu de ladite ordonnance, jusqu'à ce que mainlevée de la saisie soit donnée.

Article 66 : 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 la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Article 67 : La saisie conservatoire doit être immédiatement levée, en cas de paiement des sommes dues ou s'il est fourni bonne et suffisante caution.

Article 68 : Si un aéronef a été saisi 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 et pour le même créancier, à aucune nouvelle saisie sur le même aéronef et aucune nouvelle caution ou garantie ne peut être exigée.

Article 69 : La saisie conservatoire est convertie en saisie-exécution lorsque le créancier a obtenu, sur le fond, un jugement de condamnation contre son débiteur.

Article 70 : 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 71 : Le procès-verbal de saisie conservatoire ou de conversion de la saisie conservatoire en saisie-exécution énonce les nom, prénoms, domicile du créancier pour lequel la saisie est effectuée, le titre en vertu duquel ce créancier procède, la somme 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 nom du propriétaire, le type de l'aéronef et son immatriculation.

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

Il établit un gardien.

Le procès verbal de saisie est notifié séance tenante à l'autorité compétente pour immobilisation de l'aéronef dans l'aéroport où il se trouve.

Article 72: Le créancier saisissant doit, dans un délai de cinq jours francs, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal du lieu de saisie où la vente est poursuivie, pour dire qu'il sera procédé à la vente de l'aéronef de ses équipements et 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 citations sont faites ainsi qu'il est prescrit aux articles 40 et 41 du code de procédure civile.

Article 73: Le procès-verbal de saisie est transcrit dans le délai de huit jours francs sur le registre d'immatriculation par l'autorité administrative compétente.

Dans les trois jours francs suivant cette transcription, l'autorité administrative compétente délivre un état des inscriptions et, dans les huit jours qui suivent cette délivrance, le saisissant notifie aux créanciers inscrits, aux domiciles élus dans leurs inscriptions, l'assignation prévue à l'article précédent. Les créanciers ont, pour intervenir, s'ils le jugent utile, un délai de quinze jours.

SECTION 2 :

VENTE FORCEE DES AERONEFS

Article 74: 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 francs, courant à compter de la date de la notification, augmenté des délais de distance, s'il y a lieu. Cette réquisition contient assignation devant le tribunal saisi, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

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

Article 75 : La vente est ordonnée par le tribunal du lieu de la saisie.

Article 76 : Le tribunal fixe, par son jugement, 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 indique par jugement le jour auquel les enchères auront lieu sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première et fixée par lui.

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

Les affiches sont apposées sur la partie la plus apparente de l'aéronef saisi et à la porte principale du tribunal devant lequel il doit être procédé à la vente, au lieu où se trouve l'aéronef ainsi que dans les locaux de l'autorité administrative compétente.

Article 77: Les annonces et affiches doivent indiquer :

- a. les noms, prénoms, profession et domicile du poursuivant ;
- b. les titres en vertu desquels il agit, la somme qui lui est due, l'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal et dans le lieu où l'aéronef saisi doit rester ;
- c. les noms, prénoms, profession et domicile du propriétaire de l'aéronef saisi ;
- d. les marques d'immatriculation de l'aéronef ainsi que les caractéristiques portées au certificat d'immatriculation, le lieu où se trouve l'aéronef ;
- e. la mise à prix et les conditions de la vente ;
- f. les jours, heure et lieu de l'adjudication.

Article 78: L'adjudicataire est tenu de verser le prix, sans frais à la Caisse du tribunal, dans les trois jours de 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 79: Après l'adjudication, il n'est admise aucune surenchère.

Article 80: Les frais et dépenses engagés ou provoqués par la saisie conservatoire, par les mesures d'exécution et par la vente qui l'a suivie sont payés les premiers par prélèvement sur le produit de la vente. Ces frais et dépenses comprennent, notamment :

- les dépenses engagées pour la conservation de l'aéronef et l'entretien de l'équipage ainsi que les sommes dues et frais encourus depuis la date de la saisie conservatoire ou de la mesure d'exécution;

- les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour l'aéronef, pour parvenir à sa vente et à la distribution du prix, les droits et redevances dues depuis l'immobilisation de l'aéronef

- les dépenses engagées par l'administration pour enlèvement, aux fins de la sécurité de la navigation aérienne ou pour la protection de l'environnement.

Article 81: Après paiement des frais et dépenses, visés à l'article 80 ci-dessus, le solde du produit de la vente est distribué conformément aux dispositions des articles 40 et 43 ci-dessus.

Après désintéressement de tous les créanciers, 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 82: 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 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 à toutes les parties intéressées, soit directement pour les 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 qui suivent l'expiration du délai d'appel et, s'il y a appel, dans les huit jours de la signification de l'arrêt du juge d'appel, le juge déjà désigné dresse l'état définitif des créances colloquées en principal, intérêt et frais. Les intérêts des créances utilement colloquées cessent de courir à l'égard de la partie saisie.

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

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

La même ordonnance autorise la radiation du registre d'immatriculation des inscriptions des créanciers non colloqués.

Article 83: La radiation des inscriptions sur l'aéronef est obtenue sur présentation, à l'autorité administrative compétente, du jugement d'adjudication et du reçu délivré par le secrétaire greffier du tribunal constatant le versement du prix.

Article 84: Seule l'adjudication suivie du paiement des frais, dépenses et créances, et de la consignation du prix opère le transfert de propriété de l'aéronef.

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

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 85: A l'effet de permettre une nouvelle immatriculation de l'aéronef, il est délivré, avec les documents visés à l'article 17 ci-dessus, et à la demande du propriétaire, un certificat attestant que ledit aéronef est vendu libre de toute hypothèque.

Article 86: Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des étrangers, signée à Rome le 7 octobre 1952 et toute convention ou protocole la modifiant ou la remplaçant et ratifié par le Maroc, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

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

CHAPITRE V

DE LA RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT D'AERONEFS

Article 87: L'exploitant d'un aéronef est responsable des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détachent, vis-à-vis des personnes et biens situés à la surface.

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

Le propriétaire est présumé être l'exploitant et est responsable comme tel, à moins qu'il ne prouve, au cours de la procédure tendant à apprécier sa responsabilité, qu'une autre personne est l'exploitant, et qu'il ne prenne alors, pour autant que la procédure le permette, les mesures appropriées pour mettre en cause cette personne.

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

Article 88: L'exploitant d'un aéronef, qui assure au Maroc un service de transport aérien prévu par la présente loi ou qui survole le territoire marocain, qu'il soit immatriculé au Maroc ou à l'étranger, est tenu de souscrire une assurance ou toute autre garantie financière permettant de couvrir sa responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface.

Article 89 : 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 visée ci-dessus, signée à Rome le 7 octobre 1952 et toute convention ou protocole la modifiant ou la remplaçant et ratifiée par le Maroc. Les limites de responsabilité prévues par cette convention et toute convention la modifiant ou la remplaçant et ratifiée par le Maroc s'appliquent également aux aéronefs immatriculés au Maroc.

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

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

Article 90: Au cas où un exploitant, en tant qu'affrèteur ou locataire d'un aéronef, n'en a pas la disposition exclusive pendant une période de plus de quatorze jours, le propriétaire, affrèteur ou locataire est solidairement responsable avec l'exploitant des dommages survenus pendant cette période.

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

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

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

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

Article 91 : L'autorité publique a le droit de 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 au sens de la présente loi.

TITRE II: DES AÉRODROMES ET AÉROPORTS

CHAPITRE PREMIER : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 92: L'administration assure la planification des aérodromes conformément aux objectifs de la politique nationale de développement de l'aviation civile et à la réglementation relative à la conception et à l'exploitation des aérodromes.

Elle désigne, parmi les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les aérodromes internationaux dans lesquels sont installés, en permanence ou temporairement et sous certaines conditions, des services d'immigration, de police, de douane, de santé, de quarantaine ainsi que des services vétérinaire et phytosanitaire.

L'administration 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 nature, les procédures à suivre et les moyens à mettre en œuvre.

Article 93: L'administration peut établir, conformément à la législation en vigueur en la matière, des zones franches au sein des aérodromes internationaux ouverts à la circulation aérienne publique.

Article 94 : les aérodromes sont créés par l'Etat et sont dits aérodromes civils de l'Etat. Ils peuvent être édifiés, gérés et exploités par le biais de contrats de concession conclus par l'autorité gouvernementale chargée de l'aviation civile avec l'Office National des Aéroports ou une personne physique ou morale de droit public ou privé.

Article 95 : l'ONDA ou le concessionnaire chargé de l'exploitation de l'Aérodrome, selon le cas, établit pour chaque aérodrome un plan d'aménagement interne, lequel doit être approuvé par l'administration.

Ce plan, doit décrire notamment les principales caractéristiques de l'aérodrome, son extension maximale ainsi que l'affectation de ses zones suivant l'usage principal qui en est fait.

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

Article 96 : la gestion des aérodromes comprend :

- 1) La maintenance, la réparation et la réhabilitation des infrastructures et superstructures, les pistes, les règles de signalisation et l'assistance à l'aviation civile au sein des aérodromes ;
- 2) La maintenance, la réforme, la gestion et l'exploitation des réseaux routiers, de l'eau, de l'électricité et l'épuration ;
- 3) L'exécution des concessions et l'octroi des autorisations de l'exploitation des services aériens et rendre des services d'assistance en escale, conformément aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application ;
- 4) L'octroi des autorisations d'occupation temporaire du domaine public conformément à la législation en vigueur.

CHAPITRE 2
DU REGIME DE L'AUTORISATION POUR L'EXPLOITATION DES ACTIVITES ET SERVICES RENDUS AUX PASSAGERS ET AUX AERONEFS

Article 97 : sont soumis au régime de l'autorisation, l'exploitation des activités et des services rendus aux passagers ou/ et aux avions, fixés par voie réglementaire.

L'autorisation est délivrée après appel à la concurrence. Toutefois il peut être fait recours à une procédure de négociation directe lorsque :

- L'activité aéroportuaire sera exercée pour le compte du bénéficiaire de l'autorisation ou ;
- Après mise en concurrence, aucune offre n'a été proposée ou aucune offre n'a été retenue.

Article 98 : l'autorisation est accordée à l'ONDA ou au concessionnaire chargé de l'exploitation de l'aérodrome, selon le cas, et à toute personne morale de droit public ou privé qui s'engage à respecter les conditions générales de l'exploitation et les clauses d'un cahier de charges approuvé par l'administration qui prévoit notamment :

- L'objet de l'autorisation, la délimitation de la zone qu'elle couvre ainsi que les parties du domaine public nécessaires à l'exploitation des constructions et des activités lui étant agréées.
- Les capacités professionnelles et techniques minimales, ainsi que les garanties financières demandées au bénéficiaire de l'autorisation ;
- La période de validité de l'autorisation ;
- Le ou les contrats d'assurance conclus par l'exploitant pour assurer sa responsabilité contre les dommages causés aux tiers.
- Les taxes à payer sur l'autorisation, les méthodes de remboursement et les modalités de paiement ;
- Le respect du principe d'égalité vis-à-vis des usagers ;
- Les modalités de paiement des services rendus par le bénéficiaire de l'autorisation.

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

Article 99 : l'autorisation d'exploitation prévoit notamment :

- La durée de l'autorisation qui ne peut excéder vingt (20) ans prorogeable ;
- La date du début de l'exploitation ;
- Les conditions d'exploitation.

Article 100 : l'autorisation est accordée , sous réserve des droits d'autrui.

L'autorisation peut emporter une occupation temporaire, au profit du bénéficiaire, des parcelles du domaine public nécessaires à l'exploitation des constructions ou activités pour lesquelles il est autorisé par délégation de l'Etat et conformément aux dispositions réglementaires relatives à l'occupation temporaire du domaine public.

L'autorisation est retirée à tout moment sans indemnisation lorsque le bénéficiaire :

- 1- Ne respecte pas les conditions de l'autorisation ;
- 2- Ne démarre pas l'activité pour laquelle il a été autorisé et ne le fait pas dans les délais fixés ;
- 3- Ne remplit plus les conditions exigées pour l'exercice de son activité et n'a pas régularisé sa situation ;
- 4- N'a pas payé les redevances requises dans les délais déterminés ;
- 5- A cessé son activité pour une durée supérieure à six(6) mois ;
- 6- S'est désisté de l'autorisation et l'a transféré, sans l'autorisation préalable du bénéficiaire de la concession de gestion de l'aérodrome ;
- 7- A fait l'objet, lui ou son représentant légal, d'une condamnation judiciaire pour des délits compromettant l'activité exercée ou la réputation de l'aéroport ;
- 8- Est mis en liquidation judiciaire par un jugement définitif ;

Si, dans les cas cités aux paragraphes 1, 2, 3, 4 et 5 ci-dessus ; le concessionnaire ne satisfait pas à la mise en demeure écrite qui lui est adressée, par les voies légales de notification, dans le délai qui lui est fixé et qui ne peut être inférieur à un mois, le concessionnaire peut l'astreindre au paiement d'une amende fixée dans le cahier des charges.

Si l'infraction persiste, un mois après l'amende infligée ; celle-ci est portée à double.

Si l'infraction persiste, un mois après le doublement de l'amende infligée ; l'autorisation est retirée. Toutefois et au cas où le retrait est effectué pour d'autres raisons autres que celles prévues par cet article, le bénéficiaire peut prétendre à indemnisation s'il a subi un préjudice direct à cause du retrait.

CHAPITRE 3 : **DU REGIME DE LA CONCESSION**

Article 101 : sont soumis au régime de la concession :

- L'exploitation de l'aéroport ouvert à la circulation aérienne publique ou d'une partie de celui-ci, ou de l'une de ses installations ;
- La conception et le financement de tout ou partie de l'aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, sa construction et son exploitation ;
- La réhabilitation et/ ou la maintenance et/ ou l'exploitation de l'aéroport ouvert à la circulation aérienne publique ;
- La création de l'aéroport privé et/ ou son exploitation.

La concession est attribuée après appel à la concurrence. Toutefois, il peut être fait recours à une procédure de négociation directe lorsque :

- L'activité aéroportuaire sera exercée pour le compte propre du concessionnaire ;
- Après mise en concurrence, aucune offre n'a été proposée ou aucune offre n'a été retenue.

Article 102 : La concession est accordée à toute personne physique ou morale qui s'engage à respecter les conditions générales d'exploitation de l'aéroport et les clauses d'un cahier des charges approuvé par l'administration, qui prévoit, notamment :

- l'objet de la concession et la délimitation de la zone qu'elle couvre;
- les conditions et les délais de réalisation des infrastructures, des superstructures, des équipements et des ouvrages, lorsqu'il s'agit d'une concession de construction et d'exploitation;
- les prescriptions et conditions de gestion, d'exploitation et d'utilisation desdits ouvrages, équipements, infrastructures et superstructures, ainsi que les conditions et les modalités de leur entretien et réhabilitation;
- la ou les polices d'assurance que le concessionnaire doit souscrire pour couvrir sa responsabilité pour les dommages causés aux tiers ;
- la durée de la concession ;
- les redevances de la concession, leur mode de calcul et les modalités de leur paiement ;
- les charges et obligations particulières du concessionnaire ;
- le principe du respect de l'égalité de traitement des usagers ;
- les qualifications professionnelles et techniques minimales, ainsi que les garanties financières exigées du concessionnaire ;
- les modalités de rémunération des services rendus par le concessionnaire ;
- 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 103 : La convention de concession 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 ;
- la durée, qui ne peut excéder trente (30) ans prorogeable pour une durée supplémentaire qui ne peut excéder vingt (20) ans ;
- les charges et obligations relatives à l'entretien et à la réhabilitation des infrastructures, des superstructures, des ouvrages et installations ;
- le respect, le cas échéant, des prescriptions exigées pour des raisons de défense nationale et de sûreté publique ;
- les conditions de renouvellement ou de prorogation, le cas échéant;
- les conditions de rachat, de résiliation et de déchéance, s'il y a lieu.

Article 104 : Sans préjudice des clauses particulières figurant dans la convention de concession et dans le cahier des charges, l'autorité administrative compétente peut prononcer, d'office et sans indemnité, la déchéance de la concession lorsque le concessionnaire :

- 1- ne démarre pas l'activité pour laquelle il a été autorisé dans les délais fixés et ne le fait pas après un délai qui lui est fixé ;
- 2- ne remplit plus les conditions exigées pour l'exercice de son activité ;
- 3- a cessé son activité pour une durée supérieure à six mois ;
- 4- ou son représentant légal, a fait l'objet d'une condamnation judiciaire pour des délits compromettant l'activité exercée ou la réputation de l'aéroport;
- 5- est mis en liquidation judiciaire par un jugement définitif.

Si, dans les cas cités aux paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus, le concessionnaire ne satisfait pas à la mise en demeure qui lui est adressée, par les voies légales de notification, dans le délai qui lui y est fixé et qui ne peut être inférieur à un mois, l'autorité administrative compétente peut l'astreindre au paiement d'une amende de dix mille (10.000) dirhams à cent mille (100.000) dirhams.

Si l'infraction persiste, un mois après l'amende infligée, celle-ci est portée au double.

Si l'infraction persiste, un mois après le doublement de l'amende infligée, la déchéance de la concession peut être prononcée.

Article 105 : Les concessions d'exploitation à l'intérieur de l'aéroport objet de la concession de gestion ne peuvent être accordées par le concessionnaire de cette gestion, qu'après accord de l'autorité administrative compétente.

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

Article 106 : Lorsque l'aéroport doit occuper, pour les besoins de son activité, une zone située sur le domaine public, l'autorisation ou la concession prévue à l'article 101 ci-dessus emporte occupation des parcelles du domaine public nécessaires à cette activité, sous réserve des conditions prévues par la législation sur l'occupation temporaire du domaine public. L'autorisation d'occupation temporaire du domaine public est accordée pour une durée identique à celle prévue dans l'autorisation ou la concession.

Article 107 : En cas d'occupation temporaire du domaine public et dans la limite des dispositions prévues par ce 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, constructions, équipements fixes et installations à caractère immobilier qu'il réalise pour l'exercice de son activité.

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

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

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 1er paragraphe ci-dessus, ne peuvent exercer les mesures de conservation ou d'exécution sur les droits et propriétés visés au 1er paragraphe.

Article 108 : Le droit de superficie visé à l'article 114 ci-dessus, ouvrages, constructions, équipements fixes et installations à caractère immobilier, prévus par la convention de concession ne peuvent être cédés ou transmis dans le cadre de fusion, absorption ou scission de société, pour la durée restant à courir, y compris dans le cas de réalisation de sûreté portant sur lesdits droits et biens qu'à une personne morale, après accord préalable de l'administration.

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

Article 109 : 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 paragraphe 2 de l'article 107 sont subrogés, pour le recouvrement de leurs créances, au concessionnaire à concurrence de l'indemnité fixée par le cahier des charges.

Article 110 : 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 2ème paragraphe de l'article 107 sont informés des mesures que le concédant entend prendre pour que lesdits créanciers soient en mesure, le cas échéant, de proposer la substitution d'un tiers au concessionnaire déchu.

CHAPITRE 4 : DES CONDITIONS D'EXPLOITATION

Article 111: Tout aérodrome est ouvert à l'exploitation, pour la circulation aérienne publique, par l'autorité administrative compétente, lorsqu'il répond aux spécifications techniques prévues par la présente loi et les textes pris pour son application.

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

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'information aéronautique.

Nul ne peut exploiter un aérodrome civil ouvert à la circulation commerciale internationale si cet aérodrome ne dispose pas d'un certificat de sécurité d'aérodrome délivré par l'autorité administrative compétente.

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

Article 112: Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique comportent deux zones :

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

Ces zones sont délimitées dans le programme de sûreté de l'aéroport établi par l'exploitant ou le gestionnaire de l'aérodrome et approuvé par l'administration.

Les conditions d'accès et de circulation dans la zone à accès réglementé sont fixées par voie réglementaire.

Lorsqu'il est constaté le non respect des dispositions prévues au programme de sûreté de l'aéroport; l'autorité administrative compétente peut exiger des mesures pour remédier aux manquements constatés, aux frais de l'exploitant de l'aérodrome ou de son gestionnaire, ou limiter l'exploitation.

L'autorité administrative compétente approuve les équipements de sûreté installés à l'aéroport. Les modalités d'approbation de ces équipements sont fixées par voie réglementaire.

Article 113: 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.

Les modalités d'ouverture de ces aérodromes à l'exploitation sont fixées par voie réglementaire.

Article 114: L'autorité administrative 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.

Article 115: Hormis le cas de force majeure ou d'opérations d'assistance et de sauvetage un aéronef ne peut atterrir ou prendre le départ que sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne ou un aérodrome à usage restreint.

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

Article 116: Les services d'assistance en escale, dont la liste est fixée par voie réglementaire, ne peuvent être rendus aux transporteurs aériens dans les aéroports que par des entreprises agréées à cet effet, pour les besoins de ces transporteurs aériens ou pour leur auto assistance.

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

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 117: Tout exploitant 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.

CHAPITRE 5: DES OBLIGATIONS DES USAGERS

Article 118: L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande de piste, une voie de circulation, une aire de mouvements ou leurs dégagements doit être effectué par le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre qu'il reçoit de l'autorité aéroportuaire compétente.

Dans le cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait 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, toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes de piste, voies de circulation ou aires du mouvement ainsi que leurs dégagements, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef concerné.

Les mêmes dispositions sont prises dans le cas où le propriétaire ou le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'un animal constituant un obstacle ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement. Dans ce cas, l'autorité aéroportuaire compétente fait procéder à l'enlèvement aux frais et risques dudit propriétaire ou gardien.

Article 119 :

L'accès à la zone de sûreté à accès réglementé d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ou aux installations aéroportuaires ou la présence à l'intérieur de cette zone ou ces installations est interdit à toute personne qui n'a pas été soumis au contrôle de sûreté de l'aviation civile, prévu par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Tout véhicule autorisé à circuler dans l'enceinte de l'aérodrome doit être soumis au contrôle de sûreté en vigueur, avant d'être admis à pénétrer dans une zone de sûreté à accès réglementé.

TITRE III : DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

CHAPITRE PREMIER: DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 120: Afin d'assurer la sécurité de la navigation aérienne, il est institué aux abords des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, 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 121: 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 de ces servitudes et de leur approbation sont fixées par voie réglementaire.

Article 122: Pour chaque aérodrome ou installation ou équipement visé à l'article 120 127 ci-dessus, l'autorité administrative compétente établit un plan de servitudes aéronautiques soumis à l'avis consultatif de l'agence urbaine concernée, le cas échéant.

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

Tout projet de plan de servitudes aéronautiques est soumis à une enquête publique d'un mois, dont l'acte l'ordonnant fixe, notamment, la date de son ouverture et les modalités de son déroulement.

Le plan est modifié selon la même procédure 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 au plan.

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

Le plan de servitudes aéronautiques s'impose 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 123: A compter de la date de publication au bulletin officiel de l'acte ordonnant l'ouverture de l'enquête publique visée à l'article 122 ci-dessus et pendant toute la durée de celle-ci, est interdit, sauf autorisation préalable de l'administration, toute édification de constructions, clôtures, plantations et obstacles susceptibles de porter atteinte aux servitudes projetées.

Toutefois, cette interdiction cesse de plein droit à l'expiration du délai de deux ans qui suit la date d'ouverture de l'enquête, si l'acte d'approbation du plan 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 124: Tout établissement de servitudes aéronautiques donne lieu à une indemnité proportionnelle au préjudice causé. Toutefois lorsqu'il s'agit de la création d'un aérodrome privé, le créateur de cet aérodrome prend en charge toutes les indemnités issues de l'établissement des servitudes aériennes.

Article 125: Hors des zones grevées de servitudes aéronautiques, toute installation qui pourrait constituer un obstacle ou un danger pour la circulation aérienne, est subordonnée à la délivrance d'une autorisation préalable de l'autorité administrative compétente qui peut soumettre cette installation à des prescriptions d'implantation, de hauteur et de balisage compatibles avec la sécurité de la navigation aérienne.

Les prescriptions auxquelles doit répondre l'installation concernée sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE 2 : DU BALISAGE AÉRONAUTIQUE

Article 126: L'autorité administrative compétente 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 aides visuelles à la navigation aérienne.

Article 127: Pour la réalisation des balisages visés au a) de l'article 126 ci-dessus, l'autorité administrative compétente dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage et d'installation sur les murs extérieurs et les toitures.

Article 128: Les frais d'installation, de fonctionnement et d'entretien des balisages aéronautiques sont à la charge du créateur ou de l'exploitant des obstacles visés à l'article 121 ci-dessus.

TITRE IV : DE LA NAVIGATION AERIENNE

CHAPITRE PREMIER: DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

Article 129: La circulation des aéronefs civils marocains sur le 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 internationaux liant le Maroc ou d'une autorisation spéciale et temporaire délivrée par l'autorité administrative compétente.

Article 130: Aucun aéronef n'est admis à la circulation aérienne s'il n'a, à son bord, les équipements et les certificats, autorisations ou tous autres documents, en cours de validité, exigibles conformément à la réglementation internationale en matière de sécurité des aéronefs et de la navigation aérienne.

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

Article 131: Tout aéronef circulant ou se trouvant sur le territoire marocain ou dans la région d'information de vol marocaine, doit observer les règles de l'air et de la circulation aérienne ainsi que le système de feux et des signaux utilisés pour la circulation aérienne, conformément aux prescriptions internationales en la matière et aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application.

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

Les fonctions et obligations prévues par l'article 83 bis de la convention de Chicago peuvent être transférées à un autre Etat dans le cas où l'aéronef est immatriculé au Maroc et est exploité par des transporteurs aériens qui ont le siège principal ou une résidence permanente dans cet Etat.

Le transfert au Maroc de fonctions et obligations peut être accepté, par accord, dans le cas où l'aéronef est immatriculé dans un autre Etat et est exploité par des transporteurs aériens qui ont le siège principal ou une résidence au Maroc.

Le transfert des fonctions et des obligations doit être notifié à l'OACI et aux Etats concernés

Article 132: Tout pilote, commandant de bord, dès qu'il aperçoit ou reçoit un de ces signaux prend toute disposition nécessaire pour se conformer aux instructions correspondantes.

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

Article 133: Pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, l'autorité administrative compétente peut désigner « zone interdite » ou « zone réglementée » une partie quelconque au dessus du territoire marocain. Elle peut également désigner « zone dangereuse » une région au-dessus de laquelle certaines activités peuvent constituer un danger pour la sécurité de la circulation aérienne générale.

La désignation et les limites des zones interdites, réglementées et dangereuses, ainsi que les restrictions et modalités de survol des zones réglementées et dangereuses, font l'objet de publications d'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 contravention 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 134: Lorsqu'un itinéraire est prescrit pour des aéronefs traversant, sans atterrissage prévu, le territoire du Maroc, ceux-ci sont tenus de suivre cet itinéraire et, s'ils en ont l'obligation, de se faire reconnaître par signaux lors de leur passage au-dessus des points désignés à cet effet. Ils sont tenus s'ils en reçoivent l'ordre, d'atterrir sur l'aérodrome international le plus proche.

Tout aéronef peut être obligé, pour des raisons d'ordre et de sécurité publics, d'atterrir. Dans ce cas, Il doit immédiatement obéir aux signaux lui donnant l'ordre d'atterrir.

Article 135: L'autorité administrative compétente a le droit d'exiger l'atterrissage à un aéroport déterminé, de tout aéronef civil qui, sans autorisation, survole le territoire marocain ou si elle a des motifs raisonnables de conclure que ledit aéronef est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la convention de Chicago relative à l'aviation civile Internationale.

Elle peut aussi donner à cet aéronef toutes autres instructions pour mettre fin à ces violations.

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

Article 136: Tout aéronef, arrivant sur le territoire marocain ou le quittant, doit :

- suivre, pour franchir l'espace aérien national, la route aérienne qui lui est assignée par les services de contrôle de la circulation aérienne ;

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

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par l'autorité administrative compétente d'utiliser un aéroport international.

Article 137: Tout aéronef arrivant sur le territoire marocain ou le quittant et pendant la durée de son séjour, doit se conformer aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application ainsi que toutes autres lois en vigueur au Maroc, en particulier aux dispositions concernant l'admission des équipages, des passagers et des marchandises et les formalités d'immigration et d'émigration, de douane et de quarantaine.

L'autorité compétente peut restreindre l'activité d'un ou plusieurs exploitant d'aéronef des autres Etats ou interdire l'exercice de cette activité sur le territoire national lorsque cette activité ou l'exploitation de ces aéronefs constituent un danger pour la sécurité des biens et des personnes.

Les conditions précitées sont fixées par voie réglementaire.

L'autorité administrative compétente spécifie, dans les publications d'information aéronautique, les renseignements à fournir par les équipages et les passagers, à l'arrivée et au départ des aéronefs.

Article 138: L'autorité administrative compétente peut 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

Article 139: Les exploitants d'aéronefs assurant des vols en provenance de régions à risque sont tenus de procéder, conformément au règlement sanitaire international, au traitement sanitaire et d'hygiène de leurs aéronefs en vue de lutter contre les maladies contagieuses.

Article 140: Sont interdits, sauf autorisation préalable de l'autorité administrative compétente :

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

CHAPITRE II: DES SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

Article 141: L'autorité administrative compétente assure la planification, le développement et l'organisation des services de la navigation aérienne. Elle définit les conditions d'exploitation de ces services et fixe les règles selon lesquelles lesdits services sont fournis aux usagers conformément aux dispositions des conventions internationales ratifiées par le Maroc..

Article 142: La fourniture des services de navigation aérienne est assurée par l'Etat ou par des personnes morales de droit public. Ces services sont fixés par voie réglementaire.

Les informations météorologiques nécessaires pour une circulation aérienne sûre, économique et régulière sont fournies par les services de la météorologie nationale conformément aux dispositions des textes réglementaires et aux conventions internationales, en vigueur en la matière.

Article 143: Sous réserve des dispositions de l'article 142 ci-dessus, tout prestataire de services de navigation aérienne doit être agréé à cet effet par l'autorité administrative compétente.

L'agrément est délivré lorsque le prestataire justifie de compétences et aptitudes techniques et opérationnelles nécessaires, de capacités financières suffisantes et de moyens humains et matériels indispensables à la fourniture de services considérés.

L'agrément précise les conditions techniques et financières, les droits et obligations des prestataires de services de navigation aérienne, ainsi que les conditions d'accès des usagers de l'espace aérien audits services sur une base non discriminatoire.

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 144: Les services rendus aux usagers des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et des installations et services de navigation aérienne en route, donnent lieu à rémunération, sous forme de taxes ou redevances, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

- Atterrissage des aéronefs ;
- Usage des dispositifs d'aides à la navigation aérienne ;
- Stationnement et abri des aéronefs ;
- Distribution des carburants et lubrifiants ;
- Usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ;
- Occupation de terrains et d'immeubles du domaine public ;
- Visite de tout ou partie des zones réservées d'aérodrome.

Article 145: Les installations et équipements des services de navigation aérienne prévus par la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, ne peuvent être installés ou modifiés qu'après autorisation de l'autorité administrative compétente.

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

Article 146: Les dispositions relatives à l'organisation et à la fourniture des services de la circulation aérienne sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE III : DES RECHERCHES ET DU SAUVETAGE

Article 147: L'autorité administrative compétente, en coopération avec toutes autres autorités gouvernementales et services concernés, coordonne les activités de recherches et de sauvetage dans le but d'assister ou de retrouver les aéronefs en détresse ou accidentés, par le biais de centres de coordination de recherches et de sauvetage.

Article 148: Tout aéronef se trouvant dans l'espace aérien placé sous la responsabilité du Maroc doit, dans la mesure de sa possibilité, participer aux opérations de recherches et de sauvetage.

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

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 à cause d'une faute d'un pilote ou de l'exploitant dudit aéronef.

Article 149: En cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef en vol, il 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 jugement.

TITRE V : DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LIMITATION DES NUISANCES DANS LE DOMAINE DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

Article 150: Tout projet de construction, d'extension ou modification d'un aéroport doit prévoir dans l'étude d'impact sur l'environnement à laquelle il est soumis par la législation et la réglementation en vigueur en la matière, les règles de protection de l'environnement applicables en matière d'aviation civile.

Article 151: Par complément à la législation applicable en matière d'urbanisme, les documents d'urbanisme et les règlements généraux de construction doivent également, lors de leur élaboration, prendre en considération le niveau de nuisances sonores existant ou prévisible générées par l'exploitation d'un aéroport.

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

Le plan contient, notamment, une description des zones d'exposition au bruit et les prescriptions sur l'occupation et l'utilisation du sol dans ces zones.

Les modalités d'élaboration dudit plan sont fixées par voie réglementaire.

Article 152: L'exploitant des aéroports et aéroports ouverts à la circulation aérienne publique doit veiller à ce que les déchets solides et les eaux usées résultant des activités de l'exploitation des aéroports soient traités de façon à préserver l'environnement conformément à la législation en vigueur.

Article 153: Les exploitants et gestionnaires des aéroports, des entreprises du transport aérien, les prestataires de services, les entreprises et organismes agréés et, d'une manière générale, tous les utilisateurs de l'aéroport sont responsables des pollutions et nuisances occasionnées par leurs activités au sein dudit aéroport et garantissent le respect des normes et prescriptions réglementaires de préservation de la pollution et des nuisances et respectent l'environnement dans l'aéroport et dans ses espaces limitrophes.

A cet effet, ils mettent en place, appliquent et maintiennent dans leurs installations, locaux et établissements des programmes visant, conformément aux prescriptions fixées par voie réglementaire, à limiter, réduire ou réparer les pollutions et nuisances occasionnées par leurs activités.

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

Article 154: Les usagers des aéroports et aéroports ont l'obligation de se conformer au règlement intérieur mis en place, selon le cas, par l'exploitant ou le gestionnaire de l'aéroport ou de l'aéroport concerné.

Article 155: Le plan d'exposition au bruit s'impose à toute personne physique ou morale pour l'exécution de tous travaux de lotissement, d'installations notamment à usage résidentiel, administratif, industriel ou touristique.

TITRE VI : DU PERSONNEL AERONAUTIQUE CIVIL

CHAPITRE PREMIER:

DISPOSITIONS GENERALES

Article 156: Le personnel aéronautique civil comprend un personnel navigant, composé des membres de l'équipage de conduite et de cabine 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 administrative compétente et n'avoir encouru aucune condamnation à l'emprisonnement supérieure à deux ans ou à une peine plus grave pour crime ou pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

Ces titres aéronautiques comprennent les licences, les qualifications et tout autre document 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 157: Toute personne qui se destine à exercer en qualité de personnel aéronautique doit s'inscrire sur un registre spécial établi et tenu à cet effet par l'autorité administrative compétente.

Article 158: Les licences, qualifications et autres titres aéronautiques sont, selon les cas, délivrés, prorogés ou renouvelés à tout demandeur remplissant les conditions de connaissances, d'expérience et d'aptitude physique et mentale requises en fonction des catégories d'aéronefs, de la nature des fonctions à occuper et de la catégorie du personnel aéronautique à laquelle il appartient.

Article 159: 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 leur délivrance, leur prorogation, leur renouvellement et leur retrait, ainsi que les droits à percevoir par l'administration pour ces formalités sont fixées par voie réglementaire

Article 160: 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 des textes pris pour l'application de la présente loi, à un:

-ressortissant marocain, l'autorité administrative compétente peut lui délivrer le titre aéronautique marocain correspondant et y mentionner les mêmes qualifications que celles portées sur la licence délivrée par l'Etat étranger, à condition, toutefois, que l'intéressé possède encore, lors de cette délivrance, la compétence requise et que son aptitude physique et mentale soit jugée satisfaisante ;

-ressortissant étranger, l'autorité administrative compétente peut valider ce titre dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire.

Article 161: La formation théorique et pratique permettant au personnel aéronautique de se présenter aux examens conduisant à l'obtention de licences, qualifications et autres documents visés à l'article 156 ci-dessus est assurée par l'Etat, les établissements publics habilités à cet effet par leur texte institutif ou par des organismes privés autorisés par l'administration, dispensant une instruction, un entraînement et un perfectionnement à terre et en vol, dont le contenu est homologué par l'autorité administrative compétente.

Article 162: L'homologation de l'instruction, de l'entraînement et du perfectionnement précités est accordée lorsqu'il s'avère, après vérification, sur pièce et sur place, par l'autorité administrative compétente, que l'établissement ou l'organisme concerné dispose de l'organisation, des moyens humains et matériels nécessaires et des garanties financières pour la mise en œuvre des programmes de formation théorique et pratique.

Article 163: Les établissements et organismes bénéficiant de l'homologation visée à l'article 167 ci-dessus sont soumis à un contrôle administratif et technique de conformité aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application, diligenté par un personnel commissionné à cet effet par l'autorité administrative compétente, dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE II :

DE L'EXAMEN MEDICAL

Article 164: L'examen médical auquel est soumis le personnel aéronautique, en vue d'obtenir les certificats médicaux exigés pour exercer les fonctions correspondant à leurs titres aéronautiques, est effectué par des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs, agréés à cet effet par l'autorité administrative compétente, en tenant compte, notamment, des moyens matériels spécifiques mis en œuvre et de la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

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

Article 165: L'agrément est nominatif et ne peut, sous peine de nullité, être transféré qu'au profit d'une personne physique ou morale remplissant les conditions prévues à l'article 164 ci-dessus et qu'après accord préalable de l'autorité administrative compétente.

Article 166: L'homologation et l'agrément peuvent être suspendus pour une durée déterminée n'excédant pas 6 mois, courant à compter de la date de la notification de la suspension, lorsque l'une des conditions prévues pour leur délivrance n'est plus remplie.

Cette durée de suspension est destinée à permettre au bénéficiaire de l'homologation ou de l'agrément de corriger ses pratiques en conformité avec les dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application.

Passée cette durée de suspension et si les conditions requises ne sont toujours pas remplies, l'homologation ou l'agrément est retiré (e).

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

Article 167: Outre le cas prévu à l'article 166 ci-dessus, l'agrément accordé à un centre d'expertise en médecine aéronautique ou à 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 168 : Sont fixées par voie réglementaire :

-les conditions et modalités d'organisation et de déroulement des examens prévus à l'article 161 ci-dessus, ainsi que le contenu des programmes y afférents et les caractéristiques des matériels et équipements à utiliser ;

-les conditions et modalités de validation ou de reconnaissance des titres aéronautiques délivrés par l'autorité compétente d'un Etat étranger ;

-les qualifications et l'expérience exigées du personnel chargé de vérifier les conditions remplies pour l'homologation et les agréments prévus au présent chapitre ;

-les formes et modalités de délivrance et de retrait de cette homologation et ces agréments,

-l'objet, la nature et la fréquence des examens médicaux, ainsi que la forme, le type et le contenu du certificat médical à délivrer.

CHAPITRE III

DU CONSEIL DE MEDECINE AERONAUTIQUE CIVILE

Article 169: Il est créé, auprès de l'autorité administrative compétente un conseil de médecine aéronautique civile, dénommé ci-après le conseil, chargé notamment :

a) d'étudier et de coordonner 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 ;

b) de se prononcer sur les requêtes formulées par:

-le personnel aéronautique sur le caractère définitif des inaptitudes physiques et mentales dudit personnel;

-les employeurs qui contestent les décisions d'un centre d'expertise en médecine aéronautique ou d'un médecin examinateur en matière d'aptitude à une fonction de personnel aéronautique ;

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

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

CHAPITRE IV:

DE L'EQUIPAGE ET DU COMMANDANT DE BORD

Article 170: 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 le type d'aéronefs, les caractéristiques et la durée du voyage à effectuer et la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté.

La liste nominative de l'équipage est dressée avant chaque vol.

Article 171: 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, suivant l'ordre fixé par cette liste.

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

Article 172: 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 et, en cours de vol, changer éventuellement de destination et prendre toute autre mesure, chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité des vols et sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant, en fournissant les motifs de sa décision.

Article 173: Le commandant de bord est tenu, au cours de la circulation aérienne, de se conformer à la réglementation en vigueur relative, notamment, à la circulation aérienne à la route à suivre, aux feux et signaux, et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages et risques d'abordage.

Article 174: Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur.

Il assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée du vol.

Article 175: Le commandant de bord est tenu d'établir un rapport circonstancié, dans les quarante huit heures suivant tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef et survenu, soit au sol, soit en vol. Il en est de même pour toute infraction aux règlements de la circulation aérienne.

Article 176: Nonobstant les dispositions concernant le régime de travail prévues par les dispositions de la loi n°65-99 relative au code du travail, l'autorité administrative compétente fixe les limitations des temps de vol, les périodes de services de vol et les exigences en matière de repos pour le personnel navigant.

Article 177: 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 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 178: Lors du premier atterrissage, le commandant de bord est tenu de transmettre deux copies littérales, signées et certifiées de sa main, des déclarations de naissance et de décès qu'il a dressés :

- a) à l'officier de l'état civil le plus proche, si l'atterrissage a lieu au Maroc;
- b) à l'agent diplomatique ou consulaire marocain le plus proche, si l'atterrissage a lieu à l'étranger.

Article 179: Il est interdit :

1. de conduire un aéronef de façon négligente ou imprudente, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses occupants, des personnes ou des biens à la surface ;

2. à toute personne se trouvant sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants ou de toutes substances psycho actives, de conduire un aéronef ou de faire fonction de membre d'équipage ou de fonction de services de navigation aérienne;

3. d'exécuter des vols acrobatiques en plein air, sauf autorisation de l'autorité administrative compétente qui fixe les conditions de ces vols au-dessus des villes, des zones fortement peuplées ou de rassemblement de personnes.

CHAPITRE V:

DU REGIME DISCIPLINAIRE DU PERSONNEL AERONAUTIQUE

Article 180: Le personnel aéronautique à l'encontre duquel ont été relevées des infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application est passible, outre les

pénalités encourues au titre desdites infractions, de sanctions disciplinaires dans les conditions prévues au présent chapitre.

Article 181: Donne lieu à des sanctions disciplinaires, sans préjudice de sanctions pénales encourues au titre de la présente loi ou en vertu des dispositions du code pénal, le fait d'avoir :

- survolé une agglomération ou tout autre lieu fréquenté à une hauteur inférieure à celle prescrite par la réglementation en vigueur;
- détruit ou endommagé le livre de bord ou y aura porté des indications inexactes;
- embarqué ou débarqué des passagers ou des marchandises en contravention aux prescriptions réglementaires;
- commencé un vol sans s'être assuré que toutes les conditions de sécurité requises étaient remplies;
- enfreint les instructions des services de contrôle de la circulation aérienne;
- transporté sans autorisation des munitions, du matériel de guerre ou d'autres articles dangereux;
- contrevenu aux dispositions concernant les prises de vues photographiques ou cinématographiques;
- atterri, sans raison, en vol international, sur un aéroport qui n'est pas ouvert au service international.

Article 182: Les sanctions disciplinaires qui peuvent être prononcées par l'autorité administrative compétente à l'encontre du personnel aéronautique sont :

- l'avertissement ;
- 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 par la décision de sanction, n'a pas été réalisé;
- la suspension des titres aéronautiques, assortie ou non d'un sursis et/ou d'une obligation d'un complément de formation pratique et/ou théorique, selon les termes spécifiés par la décision de sanction ;
- le retrait des titres aéronautiques, avec interdiction définitive d'en demander à nouveau la délivrance ou seulement pendant une durée déterminée, spécifiée par la décision de sanction.

La suspension précitée peut être prononcée pour une durée de trois mois à trois ans pour un ou plusieurs titres aéronautiques, par décision de l'autorité administrative compétente, prise après avis motivé d'une commission de discipline du personnel aéronautique, comprenant des représentants de l'administration, des exploitants et du personnel aéronautique, dont la répartition des membres et les modalités d'organisation et de fonctionnement sont fixées par voie réglementaire.

Ladite commission est chargée de proposer à l'autorité administrative compétente d'infliger les sanctions susvisées à l'encontre du personnel aéronautique reconnu coupable de fautes commises, soit dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, soit à l'occasion de vols accomplis à quelque titre que ce soit ou qui aurait encouru une condamnation définitive pour crime ou pour un délit contre la probité ou les bonnes moeurs.

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

Ses délibérations sont secrètes. Il est mis fin aux fonctions de ses membres et de ses rapporteurs qui auraient violé le secret des délibérations.

Article 183: Lorsque les faits reprochés au contrevenant constituent une faute grave de nature à compromettre la sécurité de la circulation aérienne, l'autorité administrative compétente peut, s'il y a urgence et sans attendre les conclusions de la commission de discipline du personnel aéronautique, prononcer la suspension immédiate des titres aéronautiques. Elle doit, sans délai, saisir de l'affaire ladite commission, aux fins de prendre une décision définitive confirmant, modifiant ou rapportant la mesure de suspension.

A défaut de décision de la commission de discipline du personnel aéronautique dans le délai d'un mois, courant à compter de la date de sa saisine par l'autorité administrative compétente, la suspension est immédiatement rapportée.

Article 184: Sitôt l'action disciplinaire engagée, l'intéressé est informé des griefs articulés à son encontre et mis en mesure de présenter ses observations, par écrit, dans un délai qui ne peut être

inférieur à dix jours, courant à compter de la date à laquelle il a reçu notification des poursuites dont il fait l'objet.

Pour sa défense devant la commission de discipline du personnel aéronautique, l'intéressé peut se faire assister par un avocat inscrit au barreau.

Article 185: La sanction disciplinaire prononcée est notifiée à l'intéressé le plus tôt possible et en tout cas dans un délai maximum de trente jours après la tenue de la réunion de la commission de discipline du personnel aéronautique.

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

Article 186: En cas de poursuite devant un tribunal répressif, la commission de discipline du personnel aéronautique peut décider qu'il y a lieu de surseoir à émettre son avis jusqu'à la décision de cette juridiction.

Article 187: La durée de la suspension administrative s'impute, le cas échéant, sur celle prononcée par la juridiction répressive, lorsqu'elle est plus courte que celle-ci.

Article 188: Dans tous les cas où la juridiction pénale aura prononcé une décision de non lieu ou de relaxe niant l'exactitude matérielle des faits justifiant la sanction administrative, la mesure administrative de suspension devra être rapportée.

Article 189: En cas de suspension, le dépôt des titres aéronautiques s'effectue auprès des services compétents de l'autorité administrative compétente, dans les conditions et sous les sanctions prévues à l'article 290 ci-dessous.

Article 190: Pendant la durée de la suspension, l'intéressé bénéficie de son salaire minimum garanti.

Article 191: Les conditions et les modalités du service minimum devant être assuré pour 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.

TITRE VII : DU TRANSPORT AÉRIEN **CHAPITRE PREMIER : DES CONDITIONS**

D' EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC

Article 192 : Seules des personnes physiques et morales de droit marocain, bénéficiant d'une autorisation d'exploitation des services de transport aérien public délivrée par l'autorité administrative compétente, peuvent exploiter des services de transport aérien public.

Article 193 : L'autorisation d'exploitation des services de transport aérien public est accordée aux détenteurs d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité.

Article 194 : Le certificat de transporteur aérien est délivré aux postulants justifiant de garanties morales et de capacités professionnelles, financières et organisationnelles, ainsi que de moyens humains et techniques pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité, en vue des activités de transport aérien spécifié dans ledit certificat.

La demande d'obtention dudit certificat est adressée à l'autorité administrative compétente, accompagnée :

- d'un plan d'entreprise portant au moins sur les deux premières années d'exploitation des services et démontrant que le postulant peut faire face à tout moment, durant cette période, à ses obligations actuelles et futures, et

- d'un dossier dont le contenu administratif et technique et les modalités de dépôt sont fixés par voie réglementaire.

Article 195 : L'autorisation d'exploitation des services de transport aérien public, ainsi que le certificat de transporteur aérien sont retirés lorsque l'une des conditions pour lesquelles ils ont été délivrés n'est plus remplie suite à un contrôle administratif, technique, financier et organisationnel réglementaire dont le bénéficiaire est assujetti.

Article 196 : Les modalités de délivrance et de retrait de ladite autorisation et dudit certificat sont fixées par voie réglementaire.

Article 197 : Les transporteurs bénéficiant d'une autorisation d'exploitation de services de transport aérien public doivent notamment porter à la connaissance de l'autorité administrative compétente, en temps opportun, toute modification qu'ils entendent apporter au plan d'entreprise susmentionné et qui est de nature à influencer sur leur situation financière et organisationnelle ou sur leurs obligations actuelles ou futures.

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

Pour l'application des dispositions de la présente loi relative aux droits des passagers, les transporteurs aériens doivent désigner leur représentant au niveau de chaque aéroport ou octroyer une délégation à ce sujet à une entreprise d'assistance en escale.

Article 198 : Les services de transport aériens internationaux assurés par les transporteurs aériens étrangers sont régis par les accords aériens signés par le Maroc ou en vertu d'une autorisation temporaire accordée par l'autorité administrative compétente.

Article 199 : L'administration 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.

Article 200 : Les programmes d'exploitation des transporteurs aériens sont soumis à l'approbation de l'autorité administrative compétente, sauf disposition contraire prévue par les accords aériens internationaux signés par le Maroc en ce qui concerne les transporteurs aériens étrangers.

Article 201 : Les tarifs internationaux de transport aérien sont établis conformément aux règles sur la concurrence et aux accords bilatéraux ou multilatéraux signés par le Maroc.

Sauf dispositions contraires prévues par ces accords, les tarifs et leurs conditions d'application doivent recueillir l'accord préalable de l'autorité administrative compétente.

Article 202 : Les services de transport aérien intérieurs sont réservés aux seuls transporteurs aériens marocains.

Toutefois, une autorisation exceptionnelle peut être accordée, par l'autorité administrative compétente, à des transporteurs aériens étrangers pour desservir des lignes aériennes intérieures, selon des conditions particulières spécifiées dans ladite autorisation.

Article 203 : Les tarifs intérieurs de transport aérien 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 administrative compétente au moins un mois avant la date prévue pour leur application.

Article 204 : Toute entreprise marocaine de services aériens, réguliers ou non réguliers doit fournir à l'autorité gouvernementale chargée de l'aviation civile, à des dates précises, des statistiques relatives au trafic, aux heures de vol, aux kilomètres parcourus, aux passagers et fret transportés ainsi que les informations concernant le coût de l'exploitation, la situation financière, les recettes et leur origine.

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

Article 205 : En cas d'exercice d'une activité de transport aérien, sans l'autorisation visée à l'article 192 ci-dessus, l'autorité administrative compétente peut procéder, à l'expiration d'un délai de huit jours suivant une mise en demeure notifiée à l'intéressé en vue de régulariser sa situation conformément aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application, à l'immobilisation des aéronefs utilisés aux frais et risques de la personne concernée.

CHAPITRE II : DES CONTRATS DE TRANSPORT AERIEN

Article 206 : Tout transport par air donne lieu à la conclusion d'un contrat par lequel une personne physique ou morale, appelée transporteur, s'engage, moyennant un certain prix, à conduire par air d'un point à un autre, soit des personnes, avec ou sans bagages enregistrés, soit des objets reçus d'un expéditeur pour être remis à une personne appelée destinataire.

Le contrat de transport par air doit être établi conformément aux dispositions de la convention de Montréal du 28 Mai 1999 et toute convention ou protocole la modifiant ou la complétant au sens de cette convention.

Le transport de bagages enregistrés peut être constaté, soit sur le titre de transport de 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 un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

Article 207: Les mentions que doivent contenir le titre de transport, le bulletin de bagage et la lettre de transport aérien sont celles prévues par la convention de Montréal ou toute convention ou protocole la modifiant ou la remplaçant et ratifiée par le Maroc, même si le transport n'est pas 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 ou l'irrégularité des mentions portées sur ce titre n'affecte, ni l'existence, ni la validité du contrat de transport.

Article 208: La location d'un aéronef est toute opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage.

Article 209: L'affrètement d'un aéronef est tout contrat par lequel un fréteur met à la disposition d'un affrèteur un aéronef avec équipage.

Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur.

Article 210: Un transporteur aérien qui affrète un aéronef auprès d'une entreprise immatriculée à l'étranger doit, au préalable, obtenir l'autorisation d'exploitation prévue à l'article 192 ci-dessus et s'assurer que ledit aéronef satisfait aux conditions de sécurité requises par la présente loi.

CHAPITRE III : DES OBLIGATIONS ET DE LA RESPONSABILITE **DU TRANSPORTEUR AERIEN**

Article 211: Pour les transports internationaux, le transporteur aérien a l'obligation de n'embarquer que des passagers justifiant qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée, selon les termes de leur titre de transport.

Les transporteurs aériens exerçant à partir des aéroports ouverts à la circulation aérienne internationale, doivent édicter, mettre en œuvre et mettre à jour un manuel de sûreté de l'exploitant de l'aéronef; approuvé par l'autorité administrative compétente.

Article 212: Les transporteurs aériens donnent la priorité aux passagers à mobilité réduite et à toutes les personnes qui les accompagnent, ainsi qu'aux enfants non accompagnés.

Article 213: 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 la responsabilité de celui-ci sont régies par les dispositions de la convention de Montréal du 28 Mai 1999 et toute convention ou protocole la modifiant ou la remplaçant et ratifié par le Maroc, même si le transport n'est pas international au sens de cette Convention.

Article 214: Pour l'application de l'article 25 de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, la faute considérée comme équivalente au dol est la faute inexcusable.

Est inexcusable la faute délibérée qui implique l'intention de provoquer le dommage ou l'imprudence en ayant la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

La faute prévue à l'article 26 (alinéa 4) de ladite convention est celle par laquelle le transporteur a dissimulé ou tenté de dissimuler les avaries, manquants ou retards, ou par tout autre moyen empêché ou tenté d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais requis.

La victime est pareillement relevée de la forclusion prévue par ce texte si elle a été empêchée de formuler ces protestations par un cas de force majeure

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.

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 personne concernée ou ses ayants droit ne peut intenter un recours qu'à l'encontre du transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf stipulations contraires dans le contrat.

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

Article 217: Tout transporteur aérien, lorsqu'il vend des services de transport aérien au Maroc, doit :

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

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

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

Les dispositions du 2 et 3 du présent article doivent être appliqués aux non-voyants et malvoyants par d'autres moyens appropriés.

Article 218 : Tout transporteur aérien est tenu de souscrire une assurance ou toute autre garantie financière permettant de couvrir sa responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface, ainsi que pour les dommages causés aux personnes transportées en cas d'accident.

Article 219: 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 du 28 Mai 1999 ou toute convention ou protocole la modifiant ou la remplaçant et ratifiée par le Maroc.

CHAPITRE IV: DISPOSITIONS DIVERSES

Article 220: Les conditions de transport des marchandises dangereuses par voie aérienne, susceptibles de mettre en danger la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord, sont fixées par voie réglementaire.

Article 221: Les conditions d'exploitation des activités des services aériens autres que ceux du transport aérien, notamment les services de travail aérien et de l'aviation générale sont fixées par voie réglementaire.

Article 222: Les montants des limitations de responsabilité prévues par la convention de Montréal sont des droits de tirage spéciaux, tels que définis par le Fonds monétaire international.

La conversion en dirhams de ces montants s'effectuera 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.

Article 223: Le transport de personnel armé à bord des aéronefs assurant des vols à destination ou au départ du Maroc est interdit, sauf autorisation spéciale des 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, placées dans les bagages enregistrés du passager et entreposées dans une zone inaccessible pendant la durée du vol.

Article 224: Il est interdit de transporter à bord d'un aéronef des personnes, des marchandises, de la poste, des provisions de bord et des bagages, sans subir les contrôles de sûreté de l'aviation civile exigés par les règlements en vigueur.

Lorsqu'il est constaté le non respect des dispositions prévues par cet article, l'autorité administrative peut exiger, aux frais de l'exploitant de l'aéronef, des mesures pour remédier aux manquements constatés ou limiter l'exploitation.

TITRE VIII: INDEMNISATION ET ASSISTANCE DES PASSAGERS EN CAS DE REFUS D'EMBARQUEMENT, D'ANNULATION OU DE RETARD IMPORTANT D'UN VOL

CHAPITRE I : DES CONDITIONS DE REFUS D'EMBARQUEMENT, D'ANNULATION ET DE RETARD D'UN VOL

Article 225: Lorsqu'un transporteur aérien prévoit de refuser l'embarquement sur un vol d'un passager disposant d'une réservation confirmée pour ce vol, il doit d'abord faire appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation, en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre le passager concerné et ledit transporteur aérien. Les volontaires bénéficient, en sus des prestations précitées, d'une assistance dans les conditions prévues à l'article 234 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 233 ci-dessous et lui offre une assistance dans les conditions prévues aux articles 234 et 235 ci-dessous.

L'indemnité précitée est versée à droit commun pour couvrir le préjudice subi.

Article 226: En cas d'annulation d'un vol, les passagers ont droit :

- a) à une assistance dans les conditions fixées à l'article 234 et au a) du 1^{er} alinéa et 2^o alinéa de l'article 235 ci-dessous ;
- b) à une assistance dans les conditions fixées au b) et c) du 1^{er} alinéa de l'article 235 en cas d'un réacheminement lorsque l'heure de départ attendue du nouveau vol est au moins le jour suivant le départ planifié pour le vol annulé ;
- c) à une indemnisation immédiate de la part du transporteur aérien dans les conditions fixées à l'article 233 ci-dessous, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol :
 - au moins quinze jours avant l'heure de départ prévue, ou
 - de quinze à sept jours avant l'heure de départ prévue, si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou
 - moins de sept jours avant l'heure de départ prévue, si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée.

Article 227: Lorsque les passagers sont informés de l'annulation d'un vol par le transporteur, des renseignements leur sont fournis, concernant d'autres transports possibles.

Article 228: Un transporteur aérien n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 233 ci-dessous, s'il prouve que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Sont réputées circonstances extraordinaires pour l'application de cet article celles qui peuvent se produire en particulier dans les cas :

- de l'ordre public ;
- de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné ;
- de risques liés à la sécurité ;
- de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol ;
- de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif ;

- de suspension ou retardement d'un vol sur décision de l'autorité aéroportuaire.

Article 229: 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 230: Lorsqu'un transporteur aérien prévoit qu'un vol sera retardé par rapport à l'heure de départ prévue :

- a) de deux (2) heures ou plus pour tous les vols de moins de 1500 Kilomètres, ou
- b) de trois (3) heures ou plus pour tous les vols de 1 500 à 3 500 km, ou
- c) de quatre (4) heures ou plus pour tous les vols au-delà de 3500 Kilomètres,

les passagers ont droit :

- à l'assistance prévue au a) du 1^{er} alinéa et au 2^o alinéa de l'article 235 ci-dessous, et
- lorsque l'heure de départ attendue est, au moins, le jour suivant l'heure de départ initialement annoncée, à l'assistance prévue au b) et c) du 1^{er} alinéa de l'article 235 ci-dessous, et
- lorsque le retard est d'au moins cinq (5) heures, à l'assistance prévue au a) de l'article 234 ci-dessous.

Dans tous les cas, cette assistance est proposée, compte tenu des distances du vol, qui sont mesurées selon la méthode de la route orthodromique.

Article 231: En cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard, quelle que soit la durée de celui-ci, les passagers à mobilité réduite et toutes les personnes qui les accompagnent, ainsi que les enfants non accompagnés, ont droit à la prise en charge prévue à l'article 235 .

Article 232: 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 levées, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport.

CHAPITRE II : DE L' INDEMNISATION ET DE L' ASSISTANCE

Article 233: Les montants minima de l'indemnisation, visée au chapitre I du présent titre, que reçoivent les passagers sont fixés par voie réglementaire selon la nature et la distance du vol.

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

Cette indemnisation est payée en espèces, par virement bancaire électronique, par virement bancaire ou par chèque ou, avec l'accord signé du passager, sous forme de bons de voyage et/ou d'autres services.

Article 234: Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient proposer le choix entre :

a) le remboursement du billet, dans un délai de sept jours, selon les modalités visées à l'article 233 ci-dessus au prix auquel il a été acheté, pour la ou les parties du voyage non effectuées et pour la ou les parties du voyage déjà effectuées et devenues inutiles par rapport à leur plan de voyage initial, ainsi que, le cas échéant, un vol retour vers leur point de départ initial dans les meilleurs délais ;

b) un réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou

c) un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges.

Article 235: Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers ont droit, gratuitement, à :

- a) des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer en suffisance compte tenu du délai d'attente ;
- b) un hébergement à l'hôtel aux cas où:
 - un séjour d'attente d'une ou plusieurs nuits est nécessaire, ou
 - lorsqu'un séjour s'ajoutant à celui prévu par le passager est nécessaire ;
- c) le transport depuis l'aéroport jusqu'au lieu d'hébergement (hôtel ou autre).

En outre, le passager se voit proposer la possibilité d'effectuer gratuitement deux appels téléphoniques ou d'envoyer gratuitement deux télécopies ou deux messages électroniques.

En appliquant le présent article, le transporteur aérien veille tout particulièrement aux besoins des personnes à mobilité réduite ou de toutes les personnes qui les accompagnent, ainsi qu'aux besoins des enfants mineurs non accompagnés.

Article 236: 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 au droit national applicable. En particulier, le présent titre ne limite aucunement le droit du transporteur aérien de demander réparation à un organisateur de voyages ou une autre personne avec laquelle le transporteur aérien a conclu un contrat.

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

CHAPITRE III : DU SURCLASSEMENT ET DU DECLASSEMENT

Article 237: 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 lui rembourser, dans un délai de sept (7) jours et selon les modalités visées à l'article 233 ci-dessus:

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

TITRE IX : DE L'ENQUETE TECHNIQUE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE

CHAPITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

Article 238: Tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef muni d'un certificat de navigabilité délivré en conformité avec la convention de Chicago, doit faire l'objet d'une enquête technique.

Tout autre accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef peut, s'il y a lieu, faire l'objet d'une enquête technique.

Pour l'application du présent titre, on entend par accident, incident grave ou incident d'aviation civile, l'accident, l'incident grave ou l'incident entendus au sens de la convention de Chicago régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile, survenus à tout type d'aéronef, à l'exclusion des aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou de ceux qui ne sont pas immatriculés conformément à ladite convention.

Article 239: L'enquête technique, visée à l'article 238 ci-dessus, a pour seul objet, dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents 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 l'incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.

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

Elle est de la compétence de l'autorité administrative compétente pour les accidents et les incidents graves d'aviation civile survenus :

- a) sur le territoire ou dans l'espace aérien marocain;

b) 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 statutaire ou son principal établissement au Maroc et si :

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

L'autorité administrative compétente peut déléguer 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), 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.

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

L'autorité administrative compétente peut, en cas de survenance, en dehors du territoire ou de l'espace aérien marocain d'un accident ou d'un incident grave d'aviation civile concernant 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 concernant des ressortissants marocains, désigner son représentant pour participer à toute enquête relative à cet accident ou incident grave d'aviation civile. Ce représentant peut être assisté d'un ou plusieurs conseillers désignés également par ladite autorité administrative.

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

Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un Etat quelconque, l'autorité administrative ouvre et mène toute enquête nécessaire sur l'accident ou l'incident grave en tant qu'Etat d'immatriculation.

Si l'accident ou l'incident grave survient sur le territoire d'un Etat non contractante, qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à la convention de Chicago, l'autorité administrative peut, en tant qu'Etat d'immatriculation ou, à défaut, Etat de l'exploitant, ouvrir et mener une enquête.

Article 240: L'enquête technique est menée par un organisme permanent chargé des enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation civile, dénommé ci-après «organisme permanent», créé à cet effet auprès de l'autorité administrative compétente, ou sous son contrôle.

Cet organisme permanent peut être assisté, le cas échéant, pour un accident déterminé, par une commission d'enquête technique instituée par l'autorité administrative compétente.

Dans le cadre de l'enquête technique, l'organisme permanent et les membres de la commission d'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent, ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité.

Article 241: Seuls les agents de l'organisme permanent commissionnés à cet effet par l'autorité administrative compétente sont habilités à mener une enquête technique.

Toutefois, des agents appartenant aux corps techniques de l'aviation civile et militaire peuvent être agréés par l'autorité administrative compétente pour effectuer les opérations d'enquêtes de première information sous le contrôle de l'organisme permanent. Ils sont appelés enquêteurs de première information.

Article 242: Tout accident ou incident grave d'aviation civile survenant sur le territoire marocain est notifié par le pilote commandant de bord, sans délai et par les moyens les plus rapides, à l'organisme permanent ou, à défaut, à l'autorité administrative compétente.

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

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

CHAPITRE II : DEROULEMENT DE L'ENQUETE TECHNIQUE

Article 243: L'enquête technique est précédée par une enquête de première information, destinée à établir un constat de l'événement.

Toutefois, lorsque l'accident ou l'incident grave d'aviation civile revêt un caractère international, ou en cas d'accident d'une gravité manifeste, l'enquête technique peut être menée immédiatement sans procéder à une enquête de première information.

Article 244: L'enquête de première information est effectuée par :

- un personnel qualifié désigné par l'autorité administrative compétente, ou ;
- un personnel de l'organisme permanent chargé des enquêtes techniques sur les accidents d'aviation civile, ou ;

- toute personne ayant une compétence reconnue en la matière et agréée par l'autorité administrative compétente en qualité d'enquêteurs de première information.

Article 245: L'agrément prévu à l'article 241 ci-dessus est délivré lorsque le demandeur justifie des compétences et des aptitudes techniques nécessaires à la réalisation des enquêtes de première information.

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

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

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

Article 246: Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information ont le droit d'accéder librement au lieu de l'accident ou de l'incident, 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, afin qu'ils puissent procéder sans retard à un examen détaillé.

En cas d'accident, l'autorité judiciaire est préalablement informée de leur intervention.

Les enquêteurs techniques ou les enquêteurs de première information prennent toutes les mesures nécessaires de nature à permettre la préservation des indices.

Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information ont le droit d'écouter les témoins et d'accéder librement à tous les renseignements pertinents détenus par le propriétaire ou l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef et par les autorités administratives responsables de l'aviation civile et des aéroports.

Article 247: Les enquêteurs techniques ont accès sans retard 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 enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement sont préalablement saisis par l'autorité judiciaire et mis à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie des enregistrements qu'ils renferment, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire.

Lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information 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 à cet effet par l'intermédiaire du procureur du Roi.

Article 248: Les enregistreurs de bord sont utilisés de manière effective au cours de l'enquête sur un accident ou un incident d'aviation. L'organisme permanent prend les dispositions nécessaires en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord.

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

- a) possibilités des moyens de lecture;
- b) délais de lecture et
- c) emplacement des moyens de lecture.

Article 249: En cas d'ouverture d'une enquête ou d'une information 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 à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

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

Article 250: En cas d'accident ou d'incident d'aviation n'ayant pas entraîné l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire dont le concours est sollicité à cet effet auprès du procureur du Roi, prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qu'ils estiment utiles à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

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.

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 251: 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 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. 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 252: Des procès-verbaux sont établis par les enquêteurs techniques à l'occasion des opérations et des vérifications effectuées dans le cadre des dispositions de l'article 250 ci-dessus.

Ces procès-verbaux comportent la date et l'heure du début et de la fin de l'intervention, le nom et la signature de l'enquêteur technique, l'inventaire des pièces ou documents retenus ou vérifiés et, le cas échéant, les observations de la personne qui en avait la garde.

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

Article 253: Les modalités de conduite de l'enquête de première information, ainsi que la forme, le contenu du rapport et le délai dans lequel il est établi par l'enquêteur de première information, sont fixés par voie réglementaire.

CHAPITRE III : DES INFORMATIONS ET DES COMMUNICATIONS **SUR LES ENQUETES TECHNIQUES**

Article 254: 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, aux autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile, aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des aéronefs ou de leurs

équipements, aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des aéronefs ou de la formation des personnels.

En outre, le responsable de l'organisme permanent et, le cas échéant, les présidents de commissions d'enquête, sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations sur les constatations faites par les enquêteurs techniques, le déroulement de l'enquête technique et éventuellement ses conclusions provisoires sous réserve de ne porter atteinte, ni à la vie privée des personnes et au secret industriel, commercial ou médical, ni à la sûreté de l'État et à la sécurité publique et au secret de la défense nationale et de la politique extérieure.

Article 255: Au cours de l'enquête technique, l'organisme permanent peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre dans des délais brefs est de nature à prévenir un accident ou un incident grave d'aviation.

Article 256: L'organisme permanent établit et rend public, au terme de l'enquête technique un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'événement.

Ce rapport n'indique pas le nom des personnes. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident d'aviation et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Avant la remise de ce rapport, l'organisme permanent peut recueillir des observations auprès des autorités, entreprises et personnels intéressés. Ceux-ci sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

Après la remise du rapport final, l'autorité administrative compétente peut demander à l'organisme permanent de procéder à une réouverture de l'enquête technique si elle l'estime nécessaire aux vues d'éléments nouveaux.

CHAPITRE IV : DISPOSITIONS DIVERSES

Article 257: Toute personne impliquée, de par sa fonction, dans un incident d'aviation qu'elle a spontanément et sans délai signalé à l'organisme permanent chargé des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ou à l'autorité administrative compétente et, le cas échéant, à son employeur ne peut faire l'objet d'aucune sanction disciplinaire ou administrative, sauf en cas de manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

Article 258: Il est interdit de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef ou 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 259: En cas d'accident ou d'incident, l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident et leurs préposés prennent toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête et, notamment, à éviter l'effacement après le vol de l'enregistrement des conversations et alarmes sonores

Article 260: Les pouvoirs publics prennent toutes les dispositions utiles pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu pendant 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 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 261: Les personnels de l'organisme permanent, les enquêteurs de première information, les membres des commissions d'enquête et les experts auxquels ils font appel, sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues au code pénal.

Article 262: Tout accident ou incident grave survenu sur le territoire marocain à un aéronef immatriculé à l'étranger est notifié, sans délai par les moyens les plus rapides, à l'Etat d'immatriculation, de construction, d'exploitation et de conception.

La même notification est faite, s'il y a lieu, à l'OACI.

TITRE X : DE LA COMPETENCE, DE LA CONSTATATION DES INFRACTIONS ET DES PROCEDURES

CHAPITRE I : DE LA COMPETENCE, DE LA CONSTATATION DES INFRACTIONS

Article 263: 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 le lieu de commission de ladite infraction, lorsque celle-ci a été commise à terre.

Article 264: Les infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application sont constatées, outre les officiers et agents de police judiciaire, par :

- a) les officiers commandant les aéronefs chargés de la sécurité de l'espace aérien;
- b) commandants de bord des aéronefs dans lesquels a eu lieu l'infraction;
- c) les inspecteurs de l'aéronautique civile; désignés à cet effet par l'autorité gouvernementale chargée de l'aviation civile ;
- d) les agents spécialement habilités à cet effet par l'autorité gouvernementale chargée de l'aviation civile.

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 relatives à la protection de l'environnement et à la limitation des nuisances en matière d'aéronautique civile.

Article 265: Les agents visés à l'article 264 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 266: Pour l'accomplissement de leur mission, les agents visés à l'article 264 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 liaison avec l'aéronautique civile. Ils sont habilités également à retenir tout aéronef civil marocain ou étranger et interdire d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat ou d'un autre document aéronautique, conformément aux dispositions de la présente loi.

L'autorité administrative compétente peut soumettre tout aéronef marocain ou étranger à l'intérieur d'un aérodrome marocain, à une inspection pour s'assurer de sa conformité aux règles de sécurité requises, qu'il s'agisse de règles marocaines ou celles appliquées conformément à la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, signée le 7 décembre 1944.

Sans préjudice des dispositions législatives relatives au respect du secret professionnel, l'utilisation et la diffusion des procès verbaux contenant des informations de sécurité relatives aux aéronefs étrangers, des procès verbaux des inspections effectuées sur ces mêmes aéronefs et tout document y relatif, établi par l'autorité administrative compétente ou communiqués par d'autres États, doit être limité à ce qui est uniquement obligatoire pour l'amélioration de la sécurité aérienne.

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 267: 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 268: Le procès verbal indique notamment :

- a) les mentions propres à identifier :
- 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 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 sur le procès-verbal, avec la référence du procès-verbal de prélèvement d'échantillons établi à cette occasion conformément aux dispositions de l'article 269 ci-après.

Article 269: 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 relatif audit prélèvement et annexé au procès-verbal visé à l'article 268 ci-dessus.

Outre les mentions visées au premier alinéa de l'article 268 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 270: 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'administration, lequel adresse ses conclusions à l'autorité administrative compétente ou la personne déléguée par elle à cet effet, à laquelle les procès-verbaux ont été transmis conformément aux dispositions de l'article 271 ci-après.

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.

Sous réserve des dispositions particulières prévues par le présent titre, les méthodes et procédures suivies pour effectuer les prélèvements d'échantillons sont celles utilisées en matière de répression des fraudes.

Article 271: L'original des procès-verbaux visés aux articles 268 et 269 ci-dessus sont transmis, sans délai, par les agents qui les ont dressés à l'autorité administrative compétente ou à la personne déléguée par elle à cet effet.

L'autorité administrative compétente ou son délégué procède à l'instruction du dossier et, à cet effet, elle peut faire toutes vérifications utiles et entendre toute personne dont l'audition est nécessaire.

Article 272: Le procès-verbal fait foi jusqu'à preuve contraire des faits qui y sont relatés.

CHAPITRE II : DES PROCEDURES SUIVIES

Article 273: Au vu du procès-verbal, l'autorité administrative compétente ou son délégué :

1) confisque et 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 spécifications techniques ayant fait l'objet de certification de l'autorité administrative compétente, aux frais et risques de l'auteur de la ou des infractions commises;

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

Toute confiscation fait l'objet de l'établissement d'un procès-verbal.

Article 274: L'autorité administrative compétente ou son délégué saisit la juridiction compétente dans un délai de trente jours suivant la date de la réception de l'original du procès-verbal relatif à la constatation de l'infraction.

Les poursuites sont engagées par le procureur du Roi.

Article 275: 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 administrative compétente ou son délégué adresse au président du tribunal compétent une requête accompagnée du procès-verbal, aux fins d'obtenir confirmation par une ordonnance, prononcée dans un délai ne pouvant excéder trois jours ouvrables, de l'immobilisation de l'aéronef.

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

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

TITRE XI : DES INFRACTIONS ET PENALITES

Article 276: Est puni d'une peine d'emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de mille deux cents à cent milles dirhams ou de l'une de ces deux peines seulement.

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

- met en service ou laisse en service un aéronef sans l'un des documents visés, selon le cas aux articles 19 ou 137 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 autorités compétentes. L'amende est due pour chaque document manquant ou périmé;

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

- 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 15, 16 et 17 ci-dessus;

- 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 12 ci-dessus;

- n'a pas souscrit l'assurance ou toute autre garantie financière visée à l'article 97 ci-dessus ou a souscrit pour un montant ne couvrant pas l'intégralité de sa responsabilité telle que fixée à l'article 97 ci-dessus.

2. Le concessionnaire qui a souscrit une ou plusieurs des assurances visées à l'article 109 102 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 visée à l'article 218 ci-dessus ou qui a souscrit pour un montant ne couvrant pas l'intégralité de sa responsabilité telle que fixée à l'article 219 ci-dessus.

Article 277: Est puni d'une peine d'emprisonnement de un mois à un an et d'une amende de mille deux cents à cent mille dirhams, ou de l'une de ces deux peines seulement le pilote qui a conduit un aéronef :

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

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

- 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;

- 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;

- de manière négligente ou imprudente en violation des dispositions du 1. de l'article 179 ci-dessus.

Article 278: Est puni d'une amende de cinq milles dirhams à dix milles dirhams, l'exploitant de l'aéronef ou son représentant qui :

- ne respecte pas les dispositions prévues par les articles 214 et 215 de la présente loi ;
- ne dépose pas le manuel de sûreté dans les délais fixés par l'autorité administrative compétente ;
- n'a pas assuré la protection des cartes d'embarquement et des étiquettes de bagage au niveau des comptoirs d'enregistrement ;
- n'a pas assuré le contrôle d'accès à ses aéronefs ;
- a laissé ses aéronefs sans protection et sans surveillance ;
- a transporté des personnes armées sans autorisation des services concernés ;
- a transporté des personnes, des bagages, des marchandises à bord des aéronefs sans subir les contrôles de sûreté exigés par les règlements en vigueur ;
- n'a pas effectué les mesures de rapprochement passagers/document de voyage ;
- n'a pas effectué les mesures de réconciliation passagers et bagage de soute ;
- a laissé sans surveillance des bagages, des marchandises et tout objet autorisé au transport à bord des aéronefs ;
- n'a pas effectué les contrôles et les fouilles de sûreté avant le vol conformément au règlement en vigueur.

Article 279 : Est puni d'une peine d'emprisonnement de six jours à trois mois et d'une amende de mille deux cent à cent milles dirhams, ou de l'une de ces deux peines seulement le pilote qui:

1) survole une zone interdite ou réglementée, en violation des dispositions de l'article 133 de la présente loi ou ne s'est pas conformé à l'une des obligations découlant des dispositions des articles 134 à 138 ci-dessus ou survole l'espace aérien avec un aéronef supersonique, sans l'autorisation visée à l'article 140 ci-dessus.

2) Quiconque transporte ou tente de transporter des marchandises dangereuses sans se conformer aux conditions prévues par l'article 220 ci-dessus.

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

Article 280: Est puni d'une amende de mille deux cents dirhams à cinquante mille dirhams, tout pilote qui :

- ne respecte pas les règles de l'air et de circulation aérienne ou le système de feux et des signaux utilisés pour la circulation aérienne, prescrits conformément aux dispositions de l'article 173 de la présente loi;

- a largué tout ou partie du chargement en marchandise ou en combustible sans respecter les conditions prévues à l'article 174 ci-dessus;

- n'a pas établi les rapports visés à l'article 175 de la présente loi dans les conditions qui y sont prescrites;

- exécute des vols acrobatiques en plein air, sans l'autorisation visée au 3) de l'article 179 de la présente loi. Est puni de la même peine celui qui a organisé ou participé à l'organisation de tels vols.

- n'a pas effectué la notification visée à l'article 242 concernant les accidents ou incidents graves d'aviation;

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

Article 281: Est puni d'une amende de mille deux cents à cent milles dirhams, quiconque exploite ou tente d'exploiter :

- un service de transport aérien, sans l'autorisation prévue à l'article ci-dessus;

- une activité de service de travail aérien autrement que dans les conditions fixées en application de l'article 221 ci-dessus.

Article 282: Est puni d'une amende de dix mille dirhams par passager embarqué ou débarqué sans autorisation tout transporteur aérien qui, à l'occasion d'un vol de simple transit, a débarqué ou embarqué sur le territoire marocain des personnes ou des marchandises ou qui, sans une autorisation expresse a effectué un service de cabotage.

Article 283: Est puni d'une amende de dix mille à vingt milles dirhams tout membre du personnel aéronautique civil qui :

- a mis en danger la sécurité des aéronefs, des aérodromes et toutes autres installations de la navigation aérienne, par un acte ou une omission;
- 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 179 ci-dessus ;
- exerce des fonctions sans être titulaires des titres aéronautiques requis.

La même peine est encourue par l'exploitant ou le gestionnaire d'un aérodrome et le prestataire de service de la navigation aérienne qui, par sa négligence, son action ou son omission ou, le non respect de ses obligations, a mis en danger la sécurité d'un aéronef, d'un aérodrome ou toute autre installation de navigation aérienne.

Article 284 : Est puni d'une amende de vingt milles à cinquante milles dirhams quiconque exerce des activités de maintenance des aéronefs et leurs accessoires sans autorisation de l'autorité compétente.

Article 285 : Est puni d'une amende de vingt milles à cent milles dirhams quiconque enfreint les dispositions du titre III de la présente loi relatif aux servitudes aéronautiques et des textes pris pour son application.

Article 286: Tous jets volontaires et inutiles d'objets ou matières susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface sont interdits à bord des aéronefs en cours de vol et seront punis d'une amende de dix milles à quatre vingt dix mille dirhams ou d'une peine de six jours à deux mois de prison, ou des deux peines, même si ces jets n'ont causé aucun dommage et sans préjudice de peines plus graves qui pourraient être encourues en cas de délit ou de crime.

Article 287: Est puni d'une amende de cinq milles à dix milles dirhams quiconque:

- est trouvé à bord d'un aéronef sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord;
- ne s'est pas conformé ou a refusé de se conformer aux instructions données par le commandant de bord ou par son préposé en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées;
- est trouvé, sans autorisation, dans une zone de sûreté à accès réglementé.

Article 288 : Est puni d'une amende de milles deux cent dirhams à cinq milles dirhams :

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

Article 289: 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 auras commis, dans les deux années suivant ladite condamnation, une nouvelle infraction prévue au même article.

Article 290: Les titres aéronautiques suspendus resteront déposés pendant la durée de l'interdiction au greffe de la juridiction ayant prononcé la condamnation, où ils devront être remis dans les cinq jours suivant la date de la condamnation définitive, faute de quoi, les contrevenants seront passibles d'une amende de mille deux cents à dix mille dirhams, sans préjudice des peines prévues au cas où ils conduiraient un aéronef pendant la durée de l'interdiction.

TITRE XII : ENTITE CHARGEE DE LA SECURITE ET DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

Article 291 : Il est créé, sous la supervision de la Direction Générale de l'Aviation Civile une entité chargée d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

La Direction Générale de l'Aviation Civile exerce par le biais de ladite entité la fonction de réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation et de l'aéronautique civiles et la promulgation des règles relatives à l'exploitation et à la mise en application de la réglementation internationale en vigueur.

Elle se charge également de l'élaboration des objectifs stratégiques dans ce domaine et veille à leur mise en œuvre, pour garantir la sécurité des services aériens et des aéroports, conformément aux exigences de la sûreté, de la sécurité et de la qualité.

L'entité chargée de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile est chargée du suivi de toutes les activités relatives aux services de l'aviation civile et des aéroports, du suivi et du contrôle de l'organisation de l'espace aérien national, de la coordination de la navigation aérienne civile et militaire, de la coordination avec les organismes de gestion des espaces aériens voisins ainsi que la coordination en ce qui concerne les services de la météorologie.

L'organisation de cette entité et son fonctionnement sont fixés par voie réglementaire.

Article 292 : La Direction Générale de l'Aviation Civile peut conclure des contrats de partenariat avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé pour l'édification des aéroports, leur équipement, leur extension, leur maintenance de leur modernisation pour bénéficier des capacités d'innovation de ses personnes et des financements dont elles disposent

TITRE XIII

OFFICE NATIONAL DES AEROPORTS

Article 293 : L'Office nationale des aéroports continue d'exercer les attributions qui lui sont confiés par le Dahir n° 1.80.350 en date du 11 rajeb 1402 (6 mai 1982) portant exécution de la loi n° 25.79 relative à l'office national des aéroports, tel qu'il a été modifié et complété et ce pour les aéroports existants lors de la publication de la présente loi.

L'office national des aéroports peut également, en plus des missions qui lui sont attribuées en vertu de son statut, édifier et équiper les nouveaux aéroports civils de l'état, ouvert à la circulation aérienne publique, leur extension, leur modernisation, leur exploitation et leur maintenance et ce dans le cadre du contrat de concession avec l'état.

Article 294 : L'Office National des Aéroports est chargé dans les aéroports qu'il exploite de veiller à:

- l'embarquement, le débarquement, le transit et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et des courriers transportés par air ainsi que tous services destinés à la satisfaction des besoins des usages et du public ;
- l'utilisation optimale des installations aéroportuaires pour augmenter leur compétitivité et à la simplification des procédures et des méthodes d'organisation et de gestion.

L'Office National des Aéroports peut déléguer ces missions à des personnes physiques ou morales de droit public ou privé, après approbation de l'autorité gouvernementale chargée de l'aviation civile. Il peut conclure des contrats de partenariat avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé conformément aux règlements et lois en vigueur.

Article 295 : L'Office National des Aéroports a le droit d'occuper temporairement des parties du domaine public pour les besoins de l'exploitation des installations ou des activités dans les aéroports qu'il exploite et ce conformément aux dispositions réglementaires relatives à l'occupation temporaire du domaine public.

TITRE XII : DISPOSITIONS FINALES

Article 296 : Sont abrogés à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi, toutes dispositions contraires à la présente loi, notamment le décret n° 2-61-161 du 7 Safar 1382 (10 Juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile tel qu'il a été modifié et complété.

Toutefois, demeurent en vigueur les textes pris pour l'application du décret précité 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 remplacement.

Article 297 : Les références au décret précité, contenus dans les textes en vigueur, sont remplacées par les références aux dispositions correspondantes de la présente loi.

Article 298 : Toute autre mesure nécessaire à la pleine application de la présente loi peut, en tant que de besoin, être édictée par voie réglementaire.