

**PROJET DE LOI N°.....PORTANT
CODE DE L'AVIATION CIVILE**

Avril 2008

**PROJET DE LOI N°.....PORTANT
CODE DE L'AVIATION CIVILE**

Table des matières

PREAMBULE

TITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre premier : Définitions

Chapitre II : Principes Généraux

TITRE II : AERONEFS

Chapitre premier : Immatriculation et nationalité des aéronefs

Chapitre II : Hypothèques et privilèges

Chapitre III : Saisie conservatoire

Chapitre IV : Navigabilité et limitation des nuisances des aéronefs

Chapitre V : Circulation des aéronefs

Chapitre II : Dommages et responsabilité

TITRE III : AERODROMES

Chapitre premier : Création

Chapitre II : Aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique

Chapitre III : Planification, aménagement et exploitation

Chapitre III : Servitudes aéronautiques

Chapitre IV : Environnement aéroportuaire

TITRE IV : NAVIGATION AERIENNE

Chapitre premier : Services de la navigation aérienne

Chapitre III : Recherche et sauvetage

TITRE V : PERSONNEL AERONAUTIQUE

Chapitre premier : Dispositions générales

Chapitre II : Formation et examen médical

Chapitre III : Equipage et commandant de bord

TITRE VI : TRANSPORT AERIEN

Chapitre premier : Dispositions générales

Chapitre II : Autorisation d'exploitation

Chapitre III : Contrat de transport, d'affrètement et de location

Chapitre IV : Responsabilité du transporteur aérien

Chapitre V : Assurances

Chapitre VI : Règles communes

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

Chapitre premier : Champ d'application

Chapitre II : Droit à indemnisation et assistance

Chapitre III : Dispositions particulières

TITRE VIII : DISPOSITIONS COMMUNES

Chapitre premier : Aviation générale et travail aérien

Chapitre II : Sûreté de l'aviation civile

Chapitre II : Certification et contrôle

TITRE IX : ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

Chapitre premier : Champ d'application

Chapitre II : Enquête technique

TITRE X : INFRACTIONS ET SANCTIONS

Chapitre premier : Définition des infractions et sanctions pénales

Chapitre II : Constatation des infractions et compétence

Chapitre III : Sanctions disciplinaires

TITRE XI : DISPOSITIONS FINALES

PREAMBULE

Le transport aérien est un vecteur primordial pour le développement économique et social de notre pays et son intégration au niveau régional et international. Il est caractérisé par une évolution très importante sur le plan économique et technologique que le Royaume du Maroc est appelé à suivre pour faire du secteur de l'aviation civile national un secteur performant capable de relever les défis dus à la globalisation et à la concurrence.

Conformément au dahir n° 1-57-172 du 10 kaada 1376 (8 juin 1957) portant publication de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, le Royaume du Maroc doit se conformer continuellement aux exigences des normes et standards établis par l'organisation de l'aviation civile internationale en matière notamment de sécurité, de sûreté, de contrôle de trafic aérien, des aérodromes, et de l'environnement aéronautique, en vue d'assurer un transport aérien sûr, efficace, durable et compétitif.

Il est donc essentiel de doter le secteur d'un cadre juridique et réglementaire répondant aux exigences internationales en la matière, capable de renforcer la crédibilité de l'aviation civile marocaine vis à vis des instances internationales et de donner confiance aux différents investisseurs dans le domaine aéronautique.

C'est dans ce cadre que s'inscrit la présente loi, qui a pour objet de fixer les règles régissant l'aviation civile qui visent à :

- promouvoir le transport aérien afin qu'il réponde aux besoins des usagers en matière de transport de personnes et de marchandises, dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté, de régularité, d'efficacité économique et de préservation de l'environnement;
- assurer l'exploitation et le développement des aéroports et des services de la navigation aérienne;
- définir les règles d'organisation, d'utilisation et de gestion de l'espace aérien national, dans le cadre des conventions internationales ratifiées relatives à l'aviation civile ;
- assurer un niveau élevé de protection aux consommateurs en leur qualité de passagers des transporteurs aériens au niveau des aéroports marocains.

TITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre I : Définitions

Article 1.1

Aux sens de la présente loi et des textes pris pour son application, on entend par :

- a) 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.
- b) Aéronef d'Etat : tout aéronef affecté exclusivement à une administration publique, tels que les aéronefs militaires, de douane ou de police.

Les aéronefs civils utilisés d'une manière permanente ou temporaire pour un service public, tel que des services militaires, de douane ou de police, sont réputés aéronefs d'Etat.

- c) Aéronefs civils : Tout aéronef à l'exclusion des aéronefs d'Etat.

La présente loi s'applique aux aéronefs civils. 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.

- d) Aérodrome : Surface définie sur terre ou sur l'eau destinée à être utilisée, en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les manoeuvres des aéronefs et comportant le cas échéant pour les besoins du trafic ou le service des aéronefs, des installations annexes.
- e) Aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique : Tout aérodrome où tous les aéronefs, présentant les caractéristiques techniques appropriées, sont autorisés à en faire usage.
- f) Circulation aérienne : L'ensemble des mouvements d'aéronefs évoluant dans l'espace aérien ou sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome . Elle comprend la circulation aérienne générale et la circulation aérienne militaire.
- g) Autorité de l'aviation civile : Services compétents relevant du ministère en charge de l'aviation civile responsables de l'application de la législation et de la réglementation de l'aviation civile.

Chapitre II : Principes Généraux

Article 1.2

Toute utilisation des aéronefs ou de l'espace aérien marocain qui est incompatible avec les objectifs du dahir n° 1-57-172 du 10 kaada 1376 (8 juin 1957) portant publication de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, est interdite.

Article 1.3

En cas de catastrophe naturelle ou de nécessité impérieuse, le ministre en charge de l'aviation civile peut réquisitionner :

- les aéronefs des entreprises marocaines de transport aérien public et de travail aérien ;
- le personnel navigant nécessaire pour l'utilisation des aéronefs;
- le personnel aéronautique affecté aux services de la navigation aérienne et à la maintenance des aéronefs.

Article 1.4

Les vols supersoniques civils sont interdits dans l'espace aérien marocain sauf autorisation spéciale de l'autorité de l'aviation civile.

Article 1.5

Aucun aéronef dirigé sans pilote ne peut survoler le territoire marocain à moins d'une autorisation spéciale de l'autorité de l'aviation civile.

Article 1.6

Le ministre en charge de l'aviation civile peut déclarer directement applicables certaines prescriptions ou certains règlements techniques découlant de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ou des accords internationaux ratifiés par le Maroc.

TITRE II : AERONEFS

Chapitre premier : Immatriculation et nationalité des aéronefs

Article 2.1

Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

Article 2.2

Il est institué un registre marocain d'immatriculation des aéronefs civils tenu par les soins de l'autorité de l'aviation civile sur lequel sont inscrits :

- a) Les aéronefs marocains d'Etat, à l'exception des aéronefs militaires et
- b) Les aéronefs civils qui sont la propriété de personnes physiques de nationalité marocaine, ou de sociétés de droit marocain, ou d'associations régulièrement constituées de droit marocain.

Le Ministre en charge de l'aviation civile peut autoriser, à titre exceptionnel, l'immatriculation des aéronefs ne remplissant pas les conditions susvisées.

Article 2.3

Tout aéronef immatriculé au registre marocain, dans les conditions fixées par la présente loi et les textes pris pour son application, a la nationalité marocaine. Il doit porter le signe apparent de cette nationalité tel qu'il est fixé par les textes pris pour l'application de la présente loi.

Article 2.4

Un aéronef immatriculé au Maroc perd la nationalité marocaine si les conditions prévues à l'article 2.3 de la présente loi ne sont plus remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer dans un pays étranger.

Article 2.5

L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre de propriété. Tout propriétaire concerné ou personne mandatée par ce dernier peut obtenir une copie conforme de ce registre dans les conditions fixées par la présente loi et les textes pris pour son application

Article 2.6

Les modalités d'inscription d'un aéronef sur le registre d'immatriculation sont définies par voie réglementaire.

Toute modification des caractéristiques de l'aéronef et tout changement de propriétaire ou de port d'attache doit être inscrit sur le registre d'immatriculation.

Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre marocain qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Article 2.7

Un aéronef est radié du registre d'immatriculation soit à la demande du propriétaire inscrit sur ledit registre, soit d'office dans les cas suivants :

- a) si les conditions d'immatriculation ne sont plus remplies,
- b) si l'aéronef est totalement détruit ou présumé perdu trois mois après la date des dernières nouvelles.

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

Article 2.8

La cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation. Toute mutation de propriété par actes entre vifs ou par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre d'immatriculation à la requête du nouveau propriétaire.

Chapitre II : Hypothèques et privilèges

Article 2.9

Les aéronefs sont des biens meubles soumis aux règles de droit commun sous réserve des règles spéciales prévues par la présente loi.

Article 2.10

Les aéronefs civils ne peuvent être hypothéqués que par une convention des parties.

Sous réserve qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, l'hypothèque grève : cellule , moteur, hélices, appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef , qu'ils fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparés.

Article 2.11

Toute l'hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

La radiation, ainsi que toute modification de l'hypothèque par convention des parties ou jugement, doit également faire l'objet d'une mention au même registre.

Article 2.12

L'hypothèque peut grever par un seul acte tout ou partie de l'aéronef appartenant à un même propriétaire, à condition que les différents éléments de l'aéronef soient individualisés dans l'acte.

Article 2.13

L'hypothèque peut s'étendre aux pièces de rechange correspondant au type de l'aéronef hypothéqué à condition que lesdites pièces soient individualisées et conservées en un ou plusieurs emplacements déterminés et qu'une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affichage, avertisse dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit grevant ces pièces et mentionne le registre où 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 à l'acte d'hypothèque.

L'expression « pièces de rechange » désigne les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, équipements de bord, instruments, équipements, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tous autres éléments de quelques natures que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef. Les pièces de rechange utilisées doivent être immédiatement remplacés par des pièces similaires, sans préjudice aux droits du créancier.

Article 2.14

L'hypothèque est, sous peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. L'hypothèque peut être à ordre, dans ce cas l'endossement entraîne le transfert des droits du créancier hypothécaire.

Article 2.15

Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué que s'il a, préalablement, fait l'objet d'une déclaration comportant ses principales caractéristiques, aux services chargés de la tenue du registre d'immatriculation des aéronefs civils. Il en est délivré à l'intéressé un récépissé.

Article 2.16

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 2.17

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

Article 2.18

L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son inscription cesse, si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration du délai sauf stipulation contraire prévue dans la convention signée entre les deux parties.

Article 2.19

L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

Article 2.20

Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée ou au vu d'une mainlevée signée par le créancier hypothécaire.

Article 2.21

Sauf le cas de vente forcée aucun aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation sans mainlevée préalable du droit inscrit ou sans le consentement de leurs titulaires.

Article 2.22

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs suivent leur gage en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 2.23 et 2.25 de la présente loi.

Article 2.23

Sont seules privilégiées sur les aéronefs par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

- 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 rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;
- c) les frais indispensables engagés pour sa conservation.

Article 2.24

- 1- Les privilèges mentionnés à l'article 2.23 de la présente loi portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 2.16 de la présente loi. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.
- 2- Ils s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait connaître à l'amiable son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à ce sujet.
- 3- Ils s'éteignent encore, indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges :
 - a) par la vente en justice de l'aéronef faite dans les formes prévues par la réglementation en vigueur ;

- b) en cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard deux mois après la publication de la cession dans un journal d'annonces légales du domicile du vendeur, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur, au domicile élu par lui dans les publications.

Article 2.25

- 1- Les créances visées à l'article 2.23 de la présente loi sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.
- 2- Toutefois, les créances visées à l'article 2.23 alinéas b et c de la présente loi sont remboursées dans l'ordre inverse des dates des événements qui leurs ont donné naissance.

Article 2.26

Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 2.23 de la présente loi ne prennent rang qu'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 dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signée à Genève le 19 Juin 1948, les droits, prévus à l'article premier de ladite Convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes des dommages causés à la surface en vertu de l'article VII-5 de ladite Convention.

Article 2.27

- 1- Sauf le cas de vente forcée, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat, sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires.
- 2- Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, l'autorité de l'aviation civile doit refuser toute radiation de l'aéronef en question du registre d'immatriculation.

Chapitre III : La saisie conservatoire

Article 2.28

Est considérée saisie conservatoire, tout acte par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé, suite à une décision judiciaire au profit d'un créancier, soit du propriétaire ou du titulaire d'un droit grevant l'aéronef.

La rétention des aéronefs, sans le consentement de l'exploitant, est assimilée à la saisie conservatoire et son exercice est soumis au régime prévu par la présente loi.

Article 2.29

Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef, immatriculé dans un Etat partie de la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signée à Genève le 19 juin 1948, 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'il 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 du paragraphe 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.

Article 2.30

Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié au Maroc ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du tribunal compétent du lieu où l'appareil a atterri. Ce même droit est reconnu à l'administration des douanes en cas de contrebande.

Le juge saisi doit donner mainlevée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée. Le juge peut ordonner la mainlevée en fixant le montant de cautionnement à fournir

Article 2.31

Sans préjudice des procédures spéciales prévues par la présente loi, les aéronefs marocains et étrangers, affectés à un service d'Etat ou aux services de transport public ne peuvent faire l'objet d'une mesure de saisie conservatoire que si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.

Article 2.32

L'autorité de l'aviation civile peut retenir tout aéronef marocain ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues par la présente loi et les textes pris pour son application pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens de ladite loi.

Chapitre IV : Navigabilité et limitation des nuisances des aéronefs

Article 2.33

L'aptitude au vol d'un aéronef est constatée par un certificat de navigabilité .

Pour tout aéronef immatriculé au Maroc, le certificat de navigabilité est délivré, renouvelé ou suspendu par l'autorité de l'aviation civile. Les conditions de délivrance, de refus de délivrance, de renouvellement ou de suspension du certificat de navigabilité sont définies par le ministre en charge de l'aviation civile.

Article 2.34

Dans le but de garantir la sécurité de l'aviation civile, le ministre en charge de l'aviation civile édicte des prescriptions sur la construction, l'exploitation, l'entretien et l'équipement des aéronefs .

Les organismes de conception, de construction et de maintenance d'aéronefs doivent être agréés par l'autorité de l'aviation civile . Les des conditions de délivrance et de retrait de l'agrément sont fixées par le ministre en charge de l'aviation civile.

Article 2.35

L'entretien, la réparation ou la modification des aéronefs ne peuvent être effectués que par des organismes agréés ou acceptés par l'autorité de l'aviation civile.

L'autorité de l'Aéronautique Civile assure le contrôle des organismes susvisés.

Article 2.36

La navigabilité des aéronefs inscrits au registre d'immatriculation ainsi que la limitation de nuisance sonore et l'émission de gaz des aéronefs doivent être soumis au contrôle par l'autorité de l'aviation civile .

Le ministre en charge de l'aviation civile définit les règlements relatifs à la navigabilité et aux limitations de bruit et des émissions de gaz des aéronefs .

Le contrôle prévu par le présent article peut être délégué à un organisme technique agréé par l'autorité de l'aviation civile dans des conditions fixées par le ministre en charge de l'aviation civile.

Chapitre V : Circulation des aéronefs

Article 2.37

La circulation des aéronefs civils marocains sur le territoire marocain est libre sous réserve, que les dispositions contenues dans la présente loi ainsi que dans les textes pris pour son application soient observées.

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 de l'aviation civile.

Article 2.38

Aucun aéronef n'est admis à la circulation aérienne s'il n'a, à son bord, les équipements et les documents exigés par la réglementation internationale. La liste de ces documents ainsi que les conditions de leur délivrance, de leur retrait et de leur validité sont fixées par le ministre en charge de l'aviation civile.

Article 2.39

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 conformément aux normes internationales et aux dispositions de la présente loi et aux textes pris pour son application.

Article 2.40

Les signaux utilisés pour la circulation aérienne et leur signification doivent être conformes aux prescriptions de la réglementation internationale en vigueur.

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

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

Article 2.41

Les dispositions relatives aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne sont fixées par le ministre en charge de l'aviation civile

Article 2.42

Pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, l'autorité de l'aviation civile peut désigner zone interdite ou zone réglementée une partie quelconque de 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. Cette désignation fait l'objet de publication d'information aéronautique.

.Les limites des zones interdites, réglementées et dangereuses ainsi que les restrictions et modalités de survol des deux dernières catégories, 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 des conditions prescrites, il doit s'en éloigner immédiatement, faire rapport aux services de la circulation aérienne et se conformer à leurs instructions.

Article 2.43

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 à leur passage au-dessus des points désignés à cet effet. S'ils en reçoivent l'ordre, ils sont tenus d'atterrir sur l'aérodrome international le plus proche.

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

Article 2.44

L'autorité de l'aviation civile a le droit d'exiger l'atterrissage, à un aéroport désigné, d'un aéronef civil qui, sans autorisation, survole le territoire marocain ou s'il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la convention 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 doit respecter tout ordre donné, en cas d'interception, par l'autorité compétente de l'Etat étranger dans lequel il se trouve.

Article 2.45

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 aérodrome international.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par le ministre en charge de l'aviation civile d'utiliser un aérodrome international.

Article 2.46

Tout aéronef arrivant sur le territoire marocain, ou le quittant et pendant 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 à celles concernant l'admission des équipages, des passagers et du fret et les formalités d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine.

L'autorité de l'aviation civile spécifie dans les publications d'information aéronautique les renseignements à fournir, à l'arrivée et au départ par les équipages et les passagers qui doivent se conformer à ces prescriptions.

Article 2.47

Le ministre en charge de l'aviation civile peut interdire ou réglementer le transport et l'usage d'appareils de prises de vues aériennes à bord d'aéronef pendant le survol de tout ou partie du territoire marocain

Article 2.48

Les exploitants d'aéronefs assurant des vols en provenance des régions à risque et à destination du Maroc sont tenus de procéder au traitement sanitaire et d'hygiène de leurs aéronefs en vue de lutter contre les maladies contagieuses.

Chapitre VI : Dommages et responsabilités

Article 2.49

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, aux feux et signaux, et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Article 2.50

Le jet de bagages et de marchandises indispensable à la sécurité de l'aéronef n'engage que la responsabilité du transporteur envers le passager, l'expéditeur et le destinataire.

Article 2.51

En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du commandant de bord et de l'exploitant de l'aéronef est réglée conformément aux dispositions du dahir du 9 Ramadan 1331 (12 Août 1913) formant code des obligations et des contrats.

Article 2.52

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

Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

Article 2.53

Les limites de responsabilité de l'exploitant d'aéronef à l'égard des tiers à la surface sont régies par les dispositions de la convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, 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 cette convention et toute convention la modifiant ou la remplaçant et ratifiée par le Maroc s'appliquent également aux aéronefs immatriculés au Maroc

Article 2.54

Il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à la l'exception du lest réglementaire.

Au cas de jet par suite de force majeure ou de jet de lest réglementaire ayant causé un dommage aux personnes et aux biens à la surface, la responsabilité est réglée conformément aux dispositions de l'article 2.53 du présent chapitre.

Article 2.55

Au cas de location d'un aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés. Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers établit une faute de sa part.

TITRE III : AERODROMES

Chapitre premier : Création

Article 3.1

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 aéroport régulièrement établi ou sur un terrain ou emplacement spécialement autorisé par l'autorité de l'aviation civile pour un tel usage.

Article 3.2

Les aéroports civils sont créés par l'Etat ou par des personnes morales ou physiques dans les conditions de la présente loi et des textes pris pour son application.

Les aéroports créés par l'Etat ou par les personnes morales de droit public sont dits aéroports civils d'Etat.

Article 3.3

Aucun aéroport civil ne peut être créé par une personne physique ou morale sans une autorisation du ministre en charge de l'aviation civile.

Cette autorisation comporte les conditions que le ministre en charge de l'aviation civile estime nécessaires pour veiller au respect des dispositions de la présente loi et les textes pris pour son application et assurer la sécurité des aéronefs utilisant cet aéroport, et des tiers.

Article 3.4

Le ministre en charge de l'aviation civile peut autoriser, sous certaines conditions spécifiées dans l'autorisation, l'usage, comme aéroport, de tout autre emplacement par des aéronefs de certains types, ou par certains services aériens comme le travail aérien. Ces emplacements autorisés sont dits aéroports civils à usage restreint.

Chapitre II :Aéroports ouverts à la circulation aérienne publique

Article 3.5

l'ouverture et la fermeture de tout aéroport à la circulation aérienne publique sont prononcées par le ministre en charge de l'aviation civile, après rapport technique établi par l'autorité de l'aviation civile.

Toutefois, lorsque des raisons de sécurité aérienne ou d'ordre public l'exigent, tout aéroport peut être interdit temporairement à la circulation aérienne publique. Cette interdiction fait l'objet de publications d'information aéronautique

Article 3.6

Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique comporte deux zones :

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

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

Article 3.7

Pour des raisons d'utilité publique les aérodromes militaires peuvent être ouverts à la circulation aérienne publique après avis des forces royales air.

Les conditions d'exploitation des aérodromes militaires destinés à la circulation aérienne publique est fixée par décret.

Article 3.8

Le ministre en charge de l'aviation civile, en accord avec les ministres chargés des finances, de l'Intérieur, de la santé publique, de l'agriculture, désigne par arrêté parmi les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les aérodromes internationaux sur lesquels sont installés, soit en permanence, soit dans certaines conditions des services d'immigration, de police, de douane, de santé et de quarantaine agricole.

Chapitre III : Planification, aménagement et exploitation

Article 3.9

Le ministre en charge de l'aviation civile assure la planification du développement des aérodromes civils ouverts à la circulation aérienne publique conformément aux objectifs de la politique nationale de développement de l'aviation civile au Maroc et à la réglementation technique relative à la conception et à l'exploitation des aérodromes.

La réglementation technique relative à la conception et à l'exploitation des aérodromes est édictée par le ministre en charge de l'aviation civile.

Les règles d'exploitation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont définies par décret.

Article 3.10

L'aménagement , l'exploitation , l'entretien des aérodromes civils de l'Etat ouverts à la circulation aérienne publique s'exercent conformément à la présente loi, ainsi qu'à la loi n° 14-89 transformant l'office des aéroports de Casablanca en office national des aéroports et à toute législation ultérieure la complétant ou à toute législation ultérieure s'y substituant.

Article 3.11

L'aménagement et l'exploitation des aérodromes civils ouverts à la circulation aérienne publique ou des parties de ces aérodromes peuvent être concédés dans le cadre de la législation en vigueur.

Article 3.12

Le ministre en charge de l'aviation civile désigne ou agréé pour chaque aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique une autorité aéroportuaire chargée de coordonner toutes les activités aéroportuaires, notamment la mise en œuvre à l'aéroport des dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile.

Article 3.13

L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire 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.

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 ou son représentant responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome, prend d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, voies de circulation ou aires ainsi que leurs dégagements, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef.

Article 3.14

Les dispositions de l'article précédent sont prises aussi par l'autorité aéroportuaire dans le cas où le propriétaire ou le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux constituant un obstacle ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement ; dans ce cas, l'enlèvement a lieu aux frais et risques dudit propriétaire ou gardien.

Article 3.15

Les travaux de construction, d'extension ou de modification substantielle des infrastructures et des installations aéroportuaires doivent être approuvés par l'autorité de l'aviation civile.

Le dossier technique relatif à ces travaux , accompagné d'un rapport sur la sécurité, doit présenter en outre les conditions d'exploitation des ouvrages et infrastructures concernés au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter et examine, le cas échéant, la compatibilité des constructions existantes ou en projet aux abords des aérodromes avec la sécurité des populations riveraines.

En aucun cas l'aire de manoeuvre de tout aérodrome ne peut être modifiée sans une autorisation de l'autorité de l'aviation civile.

Les travaux ne peuvent être entrepris qu'à la réception de l'avis de l'autorité de l'aviation civile.

Article 3.16

Les services d'assistance en escale rendus aux transporteurs aériens ne peuvent être fournis que par des entreprises agréées à cet effet par l'autorité de l'aviation civile. La définition et les conditions d'agrément sont fixées par décret.

Article 3.17

Les services rendus aux usagers des aérodromes donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus au profit de l'exploitant d'aérodrome dans les conditions fixées par décret.

Chapitre IV : Servitudes aéronautiques

Article 3.18

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

Article 3.19

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 modalités d'élaboration et d'approbation des servitudes visées ci-dessus sont fixées par décret.

Article 3.20

Pour chaque aérodrome ou autre installation visée à l'article 3.18 de la présente loi, l'autorité de l'aviation civile établit un plan de servitudes aéronautiques de dégagement et un plan de servitudes radioélectriques.

Dès leur approbation par le ministre en charge de l'aviation civile, les servitudes ainsi instituées grèvent les fonds.

A l'intérieur de la zone fixée par le plan de servitudes aéronautiques de dégagement, peuvent être ordonnées la suppression ou la modification des constructions, clôtures,

plantations ou autres obstacles dangereux pour la circulation aérienne et dont la hauteur excède celle prévue au plan. L'établissement de ces servitudes donne lieu à une indemnité proportionnelle au préjudice causé. La procédure d'expropriation est applicable s'il y a lieu.

Dans le cas visé au paragraphe précédent, il est interdit d'édifier des constructions nouvelles, de surélever des constructions anciennes et d'effectuer des plantations ou installations contrevenant au plan de dégagement. Toute infraction à la présente disposition fait l'objet de sanctions prévues par la présente loi.

Article 3.21

Hors des zones grevées de servitudes de dégagement, toute installation qui par sa hauteur pourrait constituer un obstacle ou un danger pour la circulation aérienne, nécessite une autorisation spéciale de l'autorité de l'aviation civile qui peut soumettre cette installation à des conditions d'implantation, de hauteur et de balisage compatibles avec la sécurité de la navigation aérienne.

Ces conditions sont fixées par le ministre en charge de l'aviation civile.

Article 3.22

Le ministre en charge de l'aviation civile peut prescrire:

- a) le balisage de jour ou de nuit ou le balisage de jour et de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux pour la circulation aérienne, y compris les parties inutilisables de l'aire de mouvement d'un aéroport ;
- b) l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne qu'il juge utile pour la sécurité de la navigation aérienne;
- c) la suppression ou la modification de tout dispositif visuel susceptible de créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Pour la réalisation des balisages visés au paragraphe 1er du présent article, le ministre en charge de l'aviation civile dispose des droits d'appui, de passage d'abattage d'arbres, d'ébranchage et d'installation sur murs extérieurs et toitures.

Les frais d'installation, de fonctionnement et d'entretien des balisages aéronautiques sont à la charge du créateur ou de l'exploitant des obstacles susvisés.

Chapitre V : Environnement aéroportuaire

Article 3.23

Le ministre en charge de l'aviation civile conduit la planification et le développement des aéroports dans le respect d'une approche équilibrée visant à concilier d'une part le développement économique et la sécurité du transport aérien et d'autre part la maîtrise des nuisances sonores auxquelles peuvent être exposées les populations riveraines des aéroports.

Article 3.24

L'autorité de l'aviation civile établit pour tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique dont le niveau de trafic existant ou prévisible et susceptible d'engendrer des nuisances sonores un plan d'exposition au bruit d'aéronefs accompagné de prescriptions sur l'occupation et l'utilisation des sols dans les zones définies par le plan.

Les modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit d'aéronefs sont définies par le ministre en charge de l'aviation civile.

Les plans d'exposition au bruit d'aéronefs et les prescriptions sur l'occupation des sols qui les accompagnent sont transmis par l'autorité de l'aviation civile aux autorités en charge de l'urbanisme pour application des dispositions prescrites relatives à l'occupation des sols au voisinage des aérodromes.

Article 3.25

L'exploitant d'aérodromes *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 aérodromes soient traités de façon à préserver l'environnement conformément à la réglementation en vigueur.

Article 3.26

L'exploitant d'aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique assure, suivant des conditions fixées par le ministre en charge de l'aviation civile, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que la prévention du péril animalier.

TITRE IV : NAVIGATION AERIENNE

Chapitre premier : Services de la navigation aérienne

Article 4.1

Le ministre en charge de l'aviation civile assure la planification, le développement et l'organisation des services de la navigation aérienne et définit les conditions de leur fourniture et de leur exploitation.

Article 4.2

Sont considérés comme services de navigation aérienne tous services chargés de garantir sa sécurité et son efficacité tels que les services de la circulation aérienne, les services de communication, de navigation et de surveillance les services météorologiques destinés à la navigation aérienne et les services d'information aéronautique

Les règles relatives aux services de navigation aérienne sont définies par le ministre en charge de l'aviation civile

Article 4.3

La fourniture des services de la navigation aérienne pour la circulation aérienne générale est assurée par l'Etat. Elle peut être déléguée à des personnes morales de droit public.

Ces personnes morales, sont agréées par le ministre en charge de l'aviation civile, en qualité de prestataires de services de la navigation aérienne.

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 auxdits services sur une base non discriminatoire.

Article 4.4

Les services de la navigation aérienne donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus au profit des prestataires de ces services dans les conditions fixées par décret.

Article 4.5

Les équipements de télécommunications aéronautiques au sol et à bord d'aéronefs prévus par la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944, ne peuvent être installés ou modifiés notablement qu'après autorisation de l'autorité de l'aviation civile.

Les procédures d'installation, de modification et de maintenance de ces équipements sont définies par le ministre en charge de l'aviation civile.

Chapitre II : Recherches et sauvetage

Article 4.6

Le ministre en charge de l'aviation civile, en coopération avec tous autres ministères et services intéressés, coordonne les activités de recherches et sauvetage dans le but d'assister les aéronefs en difficulté ou accidentés ou de retrouver les aéronefs au travers des centres de coordination de recherche et sauvetage.

Article 4.7

Les aéronefs des entreprises marocaines de transport aérien et tous autres aéronefs immatriculés au Maroc doivent, dans la mesure de leur possibilité, participer aux opérations de recherches et sauvetage. Le ministre en charge de l'aviation civile peut, s'il estime nécessaire, réquisitionner tous aéronefs, véhicules et embarcations.

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

Article 4.8

Les plans d'intervention et les moyens pour les mettre en œuvre ainsi que les modalités de fonctionnement des centres de coordination de recherche et sauvetage sont définies par voie réglementaire.

Article 4.9

En cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil 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 de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être déclaré par jugement.

TITRE V : PERSONNEL AERONAUTIQUE

Chapitre premier : Dispositions générales

Article 5.1

Les pilotes d'aéronefs, le personnel auxiliaire indispensable pour la conduite d'un aéronef, doivent, pour exercer leur activité, être titulaire d'une licence délivrée par l'autorité de l'aviation civile.

Le ministre en charge de l'aviation civile détermine les autres catégories du personnel aéronautique, qui exercent des tâches liées à la sécurité, pour lesquelles la possession d'une licence est exigée.

Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation, licences ou cartes attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent le droit à leurs titulaires de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol et de l'aptitude médicale requise correspondante.

Article 5.2

Les titres aéronautiques et les qualifications sont délivrées, renouvelées et validées par l'autorité de l'aviation civile. Les conditions de délivrance, de renouvellement, de validation et de retrait des licences et qualifications sont définies par le ministre en charge de l'aviation civile.

Article 5.3

Les personnes qui n'ont pas la nationalité marocaine et qui sont admises à exercer une activité professionnelle peuvent être autorisées à exercer temporairement les activités réservées au personnel aéronautique selon des proportions et des conditions fixées par le ministre en charge de l'aviation civile.

Article 5.4

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

Article 5.5

Il est interdit 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 des services de la navigation aérienne.

Article 5.6

Il est interdit d'exécuter des vols acrobatiques en plein air sauf autorisation de l'autorité de l'aviation civile qui fixe des conditions de ces vols au-dessus des villes, des zones fortement peuplées ou de rassemblement de personnes.

Chapitre II : Formation et examen médical

Article 5.7

Les centres d'expertise de médecine aéronautique et les médecins examinateurs délivrent, pour le personnel aéronautique, après examen, les certificats médicaux exigés pour exercer les fonctions correspondant à leurs titres aéronautiques.

Ils doivent être agréés par l'autorité de l'aviation civile dans les conditions fixées par le ministre en charge de l'aviation civile. Ces conditions portent notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en oeuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

Article 5.8

Il est créé, auprès de l'autorité de l'aviation civile une commission médicale de l'aéronautique civile chargée notamment :

- a) d'étudier et de coordonner toutes les questions d'ordre physique, médical, médico-social et d'hygiène intéressant l'aéronautique civile.
- b) de se prononcer sur les requêtes d'opposition relatives au caractère définitif des inaptitudes physiques et mentales du personnel aéronautique détenteur d'un titre aéronautique.
- c) de donner un avis sur l'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique et les médecins examinateurs.

La commission médicale de l'aéronautique civile, si elle est saisie d'un recours par l'autorité de l'aviation civile, l'intéressé ou l'employeur, à la suite des décisions prises par les centres d'expertise de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs, décide de l'aptitude du personnel aéronautique.

Les attributions, la composition et le fonctionnement de cette commission sont fixés par décret.

Article 5.9

Les organismes dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des licences et qualifications du personnel aéronautique doivent être homologués par l'autorité de l'aviation civile. Les conditions d'homologation sont fixées par le ministre en charge de l'aviation civile. Elles portent sur l'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières ainsi que sur les programmes de formation et d'opérations.

Les entraîneurs synthétiques de vol destinés à la formation et/ou au maintien des compétences du personnel aéronautique doivent être qualifiés par l'autorité de l'aviation civile. Cette qualification est en outre soumise à la démonstration par

l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel aux conditions techniques fixées par le Ministre en charge de l'aviation civile.

Article 5.10

Les inspecteurs, les examinateurs et les instructeurs qui font passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications peuvent être en outre habilités par l'autorité de l'aviation civile à procéder eux-mêmes au renouvellement des qualifications. Les conditions d'habilitation sont fixées par le ministre en charge de l'aviation civile.

Article 5.11

L'homologation des organismes de formation, l'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs ainsi que l'habilitation des inspecteurs, examinateurs et instructeurs peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité de l'aviation civile.

Ce retrait est effectué après que l'organisme ou la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

Chapitre III : Equipage et commandant de bord

Article 5.12

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 d'après 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 dressé avant chaque vol.

Article 5.13

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 définis par la présente loi et les textes pris pour son application.

Article 5.14

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 5.15

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 de la mission.

Article 5.16

Nonobstant les dispositions concernant la durée du travail prévues par la loi 65-99 relative au code du travail, le ministre en charge de l'aviation civile fixe les limitations des temps de vol, les périodes de services de vol et les exigences en matière de repos pour le personnel navigant professionnel.

Article 5.17

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

La déclaration de naissance est faite au commandant de l'aéronef par le père ou la mère ou les deux 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 5.18

Lors du premier atterrissage, le commandant de bord est tenu de transmettre deux copies littérales, signées et certifiées de sa main, des actes 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.

TITRE VI : TRANSPORT AÉRIEN

Chapitre premier : Dispositions générales

Article 6.1

Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou du courrier.

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

Sont réputés services de transport aérien public réguliers, ceux qui ne réunissent pas toute les caractéristiques énumérées au paragraphe ci-dessus du présent article.

Les services de transport aérien réguliers ou non réguliers, sont dits internationaux s'ils empruntent l'espace aérien de deux ou plusieurs Etats. Ils sont dits intérieurs, au sens de la présente loi s'ils relient deux ou plusieurs aérodromes du territoire marocain et n'empruntent que l'espace aérien du Maroc.

Article 6.2

Sont considérés comme exploitants d'aéronefs destinés à l'un quelconque des services aériens prévus par le présent chapitre :

- L'entreprise titulaire d'une autorisation d'exploitation de service de transport public ou de travail aérien;
- Le propriétaire, inscrit sur le registre d'immatriculation, de l'aéronef qu'il utilise soit personnellement soit par l'intermédiaire de préposés, à moins que ce registre ne mentionne le nom d'un exploitant;
- Le fréteur d'un aéronef qui s'est réservé la conduite technique de l'aéronef et la direction de l'équipage sur lequel il conserve autorité;
- L'affréteur d'un aéronef si le contrat d'affrètement stipule qu'il assume toutes les obligations d'un exploitant et qu'il a le droit de donner des ordres à l'équipage pendant toute la durée de l'affrètement;
- Le locataire d'un aéronef sans équipage, qui en assure la conduite technique avec un équipage de son choix.

Article 6.3

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

Chapitre II : Autorisation d'exploitation

Article 6.4

Le transport aérien public a pour objet le transport contre rémunération de personnes, de marchandises ou de courrier.

Les services de transport aérien public réguliers ou non réguliers ne peuvent être assurés que par des entreprises marocaines de transport aérien dûment autorisées par le ministre en charge de l'aviation civile ou par des entreprises étrangères autorisées en vertu des accords internationaux signés entre le Maroc et des Etats tiers ou d'une autorisation spéciale et temporaire délivrée par le ministre en charge de l'aviation civile.

Article 6.5

Les services de transport aérien public intérieurs sont assurés par des entreprises marocaines de transport aérien.

Toutefois une autorisation exceptionnelle peut être accordée à des entreprises étrangères pour desservir des lignes aériennes intérieures selon des conditions fixées par le ministre en charge de l'aviation civile.

Article 6.6

Les entreprises marocaines qui désirent exploiter des services de transport aérien public doivent être constituées sous forme de sociétés anonymes et détenues directement ou grâce à une participation majoritaire par le Maroc et/ou des ressortissants marocains.

Elles doivent fournir au Ministre en charge de l'aviation civile toutes informations sur le service proposé et satisfaire aux conditions concernant d'une part les garanties techniques, telles que celles requises pour l'obtention du certificat technique d'exploitation et d'autre part les garanties financières pour une exploitation sûre et efficace conformément aux dispositions de la présente loi et les textes pris pour son application.

Les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation, aux garanties techniques et financières, à la forme et la durée de l'autorisation sont fixées par le ministre en charge de l'aviation civile.

Article 6.7

Les programmes d'exploitation des transporteurs aériens sont soumis à dépôt préalable et à l'approbation de l'autorité de l'aviation civile sauf disposition contraire prévue par les accords internationaux signés par le Maroc.

Article 6.8

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 le ministre en charge de l'aviation civile.

Article 6.9

Les tarifs internationaux de transport aérien public sont établis conformément aux règles sur la concurrence et aux accords internationaux bilatéraux ou multilatéraux signés par le Maroc. Sauf dispositions contraires prévues par ces accords, ils doivent être déposés auprès de l'autorité de l'aviation civile un mois avant leur entrée en vigueur.

Article 6.10

Les tarifs intérieurs de transport aérien public sont régis par la législation en vigueur sur la liberté des prix et de la concurrence. Ils doivent être déposés au préalable auprès de l'autorité de l'aviation civile un mois avant leur entrée en vigueur.

Article 6.11

En cas d'exercice d'une activité de transport aérien public ou de travail aérien par une entreprise non régulièrement autorisée, le ministre en charge de l'aviation civile peut prononcer, à l'expiration d'un délai de huit jours suivant une mise en demeure notifiée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés.

Chapitre III : Contrat de transport, d'affrètement et de location

Article 6.12

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

Le contrat de transport de personnes par air est constaté par la délivrance d'un titre de transport. 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 délivrera au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

Article 6.13

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 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 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 du contraire de la conclusion et des conditions du contrat de

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

Article 6.14

Pour les transports internationaux, le transporteur aérien ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.

Article 6.15

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

L'affrètement d'un aéronef est toute opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage ; sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur.

Les opérations de location et d'affrètement d'aéronefs pour le compte propre ou pour le compte d'autrui, à titre onéreux, effectuées par des entreprises, accessoirement ou dans le cadre de leurs activités principales, peuvent être soumises aux dispositions de l'article 83 bis de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et à la législation internationale en vigueur relative au transport aérien.

Chapitre IV : Responsabilité du transporteur aérien

Article 6.16

Les obligations et la responsabilité du transporteur de personnes, de bagages et de marchandises sont régies par les dispositions de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, 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.

Toutefois la limite de la responsabilité du transporteur aérien prévue par la convention de Varsovie est fixée par la présente loi à :

- deux cent cinquante mille droits de tirages spéciaux par personne transportée;
- cinq cents droits de tirages spéciaux par personne en ce qui concerne les bagages conservés sous la garde de personnes transportées ;
- dix sept droits de tirages spéciaux par kilogramme, sauf si une déclaration de valeur a été faite par l'expéditeur, en ce qui concerne les bagages enregistrés et les marchandises.

Si, en raison d'une modification apportée à la convention de Varsovie, la limite de la responsabilité du transporteur aérien se trouve portée à un niveau supérieur aux chiffres susvisés, cette nouvelle limite se substitue à ces chiffres à compter de la mise en vigueur pour le Maroc de la modification de ladite convention.

Article 6.17

Tout transporteur aérien, lorsqu'il vend des services de transport aérien au Maroc, fait en sorte qu'un résumé des principales dispositions régissant la responsabilité pour les passagers et leurs bagages, notamment les détails prévus pour intenter une action en indemnisation et la possibilité de faire une déclaration spéciale pour les bagages, soit disponible à l'intention des passagers à tous les points de vente.

Chapitre V : Assurances

Article 6.18

Tout aéronef civil, qui assure au Maroc un service aérien prévu par la présente loi, ou qui survole le territoire marocain, qu'il soit immatriculé au Maroc ou à l'étranger, doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant pour dommages causés aux tiers à la surface.

Article 6.19

Outre l'obligation de s'assurer en ce qui concerne la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface, les entreprises de services aériens de transport public doivent également s'assurer en ce qui concerne leur responsabilité pour dommages aux personnes transportées en cas d'accident.

Article 6.20

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 présente loi.

Chapitre VI : Règles communes

Article 6.21

Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente loi sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial (DTS) tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en dirhams s'effectuera, en cas d'instance judiciaire suivant la valeur du dirham en DTS à la date du jugement.

Article 6.22

La personne dont la responsabilité serait engagée aux termes de la présente loi n'aura pas l'obligation de réparer le dommage:

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

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

Article 6.23

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

Article 6.24 :

L'action en responsabilité contre le transporteur aérien doit être intentée , sous peine de déchéance , dans les deux ans à compter du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination.

Article 6.25

En cas de décès d'une personne responsable aux termes du présent titre, l'action en réparation s'exerce contre ses ayants droits.

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

Chapitre I : Champ d'application

Article 7.1

- 1- Le présent titre s'applique aux passagers des vols commerciaux réguliers ou non réguliers au départ d'un aéroport marocain.
- 2- Le paragraphe 1 s'applique à condition que les passagers :
 - a) disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présentent, sauf en cas d'annulation visée à l'article 7.3 du présent titre, à l'enregistrement :
 - I. comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, l'organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé,
 - ou, en l'absence d'indication d'heure,
 - II. au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ publiée, ou
 - b) aient été transférés par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, du vol pour lequel ils possédaient une réservation vers un autre vol, quelle qu'en soit la raison.
- 3- Le présent titre ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public. Toutefois, il s'applique aux passagers en possession d'un billet émis par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux.
- 4- Le présent titre s'applique à tout transporteur aérien effectif assurant le transport des passagers visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager remplit des obligations découlant du présent titre, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné.

Article 7.2

- 1- Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement de refuser l'embarquement sur un vol, il fait d'abord appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre les passagers concernés et le transporteur aérien effectif. Les volontaires bénéficient, en plus des prestations mentionnées au

présent paragraphe, d'une assistance conformément à l'article 7.6 du présent titre.

- 2- Lorsque le nombre de volontaires n'est pas suffisant pour permettre l'embarquement des autres passagers disposant d'une réservation, le transporteur aérien effectif peut refuser l'embarquement de passagers contre leur volonté.
- 3- S'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement ces derniers conformément à l'article 7.5 du présent titre, et leur offre une assistance conformément aux articles 7.6 et 7.7 ci-après.

Article 7. 3

1- En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés :

- a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 7.6 ci-dessous;
- b) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 7.7 ci-après, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, de même que, dans le cas d'un réacheminement lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue du nouveau vol est au moins le jour suivant le départ planifié pour le vol annulé, l'assistance prévue à l'article 7.7, paragraphe 1, points b) et c), et

Ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7.5 ci-après, 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 (2) heures après l'heure prévue d'arrivée.
- 2- Lorsque les passagers sont informés de l'annulation d'un vol par le transporteur effectif, des renseignements leur sont fournis, concernant d'autres transports possibles.
 - 3- Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7.5 ci-après s'il est en mesure de prouver 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.

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

Article 7. 4

- 1- Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé par rapport à l'heure de départ prévue :
- d) de deux (2) heures ou plus pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou
 - e) de trois (3) heures ou plus pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 km, ou de quatre (4) heures ou plus pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b),

Les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif :

L'assistance prévue à l'article 7.7 ci-après, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, et

Lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue est au moins le jour suivant l'heure de départ initialement annoncée, l'assistance prévue à l'article 7.7 ci-après, paragraphe 1, points b) et c), et

Lorsque le retard est d'au moins cinq (5) heures, l'assistance prévue à l'article 7.6 ci-après, paragraphe 1, point a).

- 2- En tout état de cause, cette assistance est proposée dans les limites fixées ci-dessus compte tenu de la distance du vol.
- 3- Les distances prévues par le présent titre sont mesurées selon la méthode de la route orthodromique.

Chapitre II : droit à indemnisation et assistance

Article 7. 5

- 1- Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :
- a) deux milles cinq cents (2500) dirhams pour tous les vols de 1 500 km ou moins ;
 - b) quatre milles (4000) dirhams pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres ;
 - c) six milles (6000) dirhams pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation.

- 2- Lorsque, en application de l'article 7.6 du présent titre, un passager se voit proposer un réacheminement vers sa destination finale sur un autre vol dont l'heure d'arrivée ne dépasse pas l'heure d'arrivée prévue du vol initialement réservé :
 - a) de deux (2) heures pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou
 - b) de trois (3) heures pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres, ou
 - c) de quatre (4) heures pour tous les vols ne relevant pas des points a) ou b),

Le transporteur aérien effectif peut réduire de 50% le montant de l'indemnisation prévue au paragraphe 1 dudit article.

- 3- L'indemnisation visée au paragraphe 1 dudit article 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 7. 6

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 7.5 ci-dessus, paragraphe 3 , 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 7. 7

- 1- Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient offrir gratuitement :
 - 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).
- 2- 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.
- 3- En appliquant le présent article, le transporteur aérien effectif veille tout particulièrement aux besoins des personnes à mobilité réduite ou de toutes les personnes qui les accompagnent, ainsi qu'aux besoins des enfants non accompagnés.

Article 7. 8

- 1- Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe supérieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il ne peut réclamer aucun supplément.
- 2- Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il rembourse, dans un délai de sept (7) jours et selon les modalités visées à l'article 7.5 ci-dessus, paragraphe 3 :
- a) trente 30 % du prix du billet pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou
 - b) cinquante 50 % du prix du billet pour tous les vols de 1 500 kilomètres à 3 500 kilomètres, ou
 - c) soixante quinze 75 % du prix du billet pour tous les vols ne relevant pas des points a) ou b).

Article 7. 9

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

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 une prise en charge prévue à l'article 7.7, qui leur est fournie dès que possible

Chapitre III : dispositions particulières

Article 7. 10

Le transporteur aérien effectif veille 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. »

En ce qui concerne les non-voyants et les malvoyants, les dispositions du présent article s'appliquent avec d'autres moyens appropriés.

Article 7.11

Les obligations envers les passagers qui sont 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.

Si toutefois une telle dérogation ou une telle clause restrictive est appliquée à l'égard d'un passager, ou si un passager n'est pas dûment informé de ses droits et accepte, par conséquent, une indemnisation inférieure à celle prévue par le présent titre, ce passager a le droit d'entreprendre les démarches nécessaires auprès des tribunaux en vue d'obtenir une indemnisation complémentaire.

Article 7.12

Lorsqu'un transporteur aérien effectif 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 effectif de demander réparation à un organisateur de voyages ou une autre personne avec laquelle le transporteur aérien effectif a conclu un contrat .

TITRE VIII : DISPOSITIONS COMMUNES

Chapitre premier : Aviation générale et travail aérien

Article 8.1

Sont réputés services de l'aviation générale tous les vols autres que les vols de transport public ou de travail aérien et ayant pour objet notamment l'aviation sportive, l'aviation d'affaires, les vols privés et de loisir, les manifestations aériennes, les vols de démonstration ou d'essai.

Sont réputés services de travail aérien toute activité au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage et la publicité aérienne.

Article 8.2

Les activités des services de travail aérien et de l'aviation générale ainsi que les conditions de leur exploitation sont définies par décret.

Les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation des services de travail aérien, aux garanties techniques et financières, à la forme et la durée de l'autorisation sont fixées par le ministre en charge de l'aviation civile.

Chapitre II : Sûreté de l'aviation civile

Article 8.3

Le ministre en charge de l'aviation civile désigne l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation civile qui sera chargée d'élaborer, de contrôler, d'assurer le suivi du programme national de sûreté de l'aviation civile et de coordonner les activités entre les différentes entités chargées de la mise en œuvre dudit programme conformément à la réglementation de l'aviation civile internationale.

Article 8.4

Le programme national de sûreté de l'aviation civile est établi et mis en œuvre pour protéger les opérations de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, au moyen de règlements, de pratiques et de procédures conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 8.5

Un comité national de sûreté de l'aviation civile est institué en vue de coordonner les activités de sûreté des différents organismes de l'Etat, des exploitants d'aéroports et d'aéronefs et des autres entités concernées par la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

La composition et les attributions du comité national de sûreté de l'aviation civile sont fixées par décret.

Article 8.6

Il est interdit à toute personne de monter ou de demeurer à bord d'un aéronef ou de pénétrer ou de demeurer dans des installations aéronautiques ou une zone de sûreté à accès réglementé d'un aérodrome à moins qu'elle ne consente aux contrôles exigés par les règlements sur la sûreté de l'aviation civile :

- a) soit de sa personne;
- b) soit des biens qu'elle se propose d'emporter ou de placer à bord de l'aéronef ou d'emporter à l'intérieur des installations aéronautiques ou de la zone réglementée de l'aérodrome ou des biens qu'elle y a déjà emportés ou placés.

Article 8.7

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

Article 8.8

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

Article 8.9

L'autorité de l'aviation civile peut procéder, à l'étranger, au contrôle de sûreté à l'égard des transporteurs aériens qui offrent ou comptent offrir des vols à destination du Maroc ou des installations liées à leur entreprise.

Article 8.10

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 placées à un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol sauf à l'équipage de conduite.

Chapitre III: Certification , contrôle et résolutions des problèmes de sécurité

Article 8.11

Les aéronefs, les aéroports, les équipements de navigation au sol et à bord des aéronefs et les prestataires de services de navigation aérienne sont certifiés par l'autorité de l'aviation civile conformément aux dispositions de la présente loi et à la réglementation internationale en vigueur.

La procédure et les conditions de certification sont définies par le ministre en charge de l'aviation civile.

Article 8.12

Le personnel aéronautique, les aéronefs, les aéroports, les installations de la navigation aérienne, les organismes de formation aéronautique, les centres d'expertise en médecine aéronautique, les entreprises de transport aérien, les sociétés d'assistance en escale, les organismes de maintenance et de production aéronautique, les prestataires de services de navigation aérienne et les organismes délégataires du contrôle sont soumis au contrôle technique que l'autorité de l'aviation civile exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne.

Les aéroports, les entreprises de transport aérien, les aéronefs, les prestataires de services de la navigation aérienne, les prestataires de services sur l'aéroport, les prestataires de services aériens de fret et de poste, sont soumis au contrôle qualité de la sûreté, que l'autorité de l'aviation civile exerce en vue d'assurer l'efficacité de l'application du programme national de sûreté de l'aviation civile.

Article 8.13

L'autorité de l'aviation civile peut, sous réserve des restrictions et conditions qu'elle précise, désigner nommément par écrit des inspecteurs pour effectuer les contrôles ou les certifications prévues par la présente loi et les textes pris pour son application.

L'autorité de l'aviation civile peut déléguer une partie de ces contrôles ou ces certifications à des organismes agréés à cet effet.

Pour assurer ces contrôles et ces certifications, les organismes agréés doivent répondre aux conditions d'un cahier des charges établi par l'autorité de l'aviation civile.

Article 8.14

1- Tout inspecteur nommément désigné par l'autorité de l'aviation civile peut :

- a) monter à bord d'un aéronef, entrer dans un aéroport, visiter des installations aéronautiques ou tout autre lieu où sont conçus, construits ou fabriqués, distribués, entretenus ou installés des produits aéronautiques aux fins d'inspection ou de vérification dans le cadre de l'application de la présente loi et les textes pris pour son application, que l'inspection ou la vérification porte

ou non sur le lieu où elle est effectuée ou sur la personne qui en a la possession, l'occupe ou en est responsable;

- b) emporte, pour examen ou, dans le cas d'un document, pour reproduction, tout document ou autre objet se trouvant dans le lieu;
- c) entrer en tout lieu aux fins d'enquêtes sur tout aspect intéressant la sécurité et la sûreté de l'aviation civile;
- d) saisir dans un lieu visé à l'alinéa a) ou b) tout élément dont il a des motifs raisonnables de croire qu'il peut constituer une preuve de l'infraction à la présente loi ou à ses textes d'application ou des causes ou des facteurs en jeu objet des enquêtes visées à l'alinéa b);
- e) retenir un aéronef lorsqu'il a des motifs raisonnables de croire qu'il n'est pas sûr ou qu'il pourrait être utilisé de façon dangereuse, et prendre les mesures appropriées pour son maintien en rétention ;
- f) interdire à un personnel aéronautique d'exercer ses privilèges lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de croire qu'il n'est pas en mesure d'être en fonction ou qu'il est en infraction avec la réglementation en vigueur.

2- Dans le cadre de sa visite, l'inspecteur nommément désigné peut :

- a) utiliser ou faire utiliser tout ordinateur ou système informatique se trouvant sur place pour prendre connaissance des données qu'il contient ou auxquelles il donne accès;
- b) obtenir ces données sous forme d'imprimé ou toute autre forme intelligible et les emporter aux fins d'examen ou de reproduction;
- c) utiliser ou faire utiliser le matériel de reprographie se trouvant sur place pour faire des copies de tous livres, registres, données électroniques et autres documents ;
- d) prendre des photos comme preuves des écarts et infractions constatés.

3- Le propriétaire ou le responsable du lieu visité, ainsi que toute personne qui s'y trouve, sont tenus :

- a) d'accorder à l'inspecteur toute l'assistance nécessaire dans l'exercice des attributions qui lui sont conférées par cet article;
- b) de fournir à l'inspecteur les renseignements que celui-ci peut valablement exiger pour l'application de la présente loi et les textes pris pour son application.

Article 8.15

Les organismes susvisés soumis au contrôle de l'autorité de l'aviation civile sont tenus d'adopter les mesures correctives pour répondre aux écarts constatés lors des inspections et contrôle.

En cas de violation de la réglementation ou des procédures en vigueur les sanctions prévues par la présente loi sont applicables.

Article 8.16

Les frais de contrôle et de certification prévus par la présente loi sont à la charge des personnes et organismes contrôlés ou certifiés dans les conditions fixées par le ministre en charge de l'aviation civile après avis du ministre des finances.

TITRE IX : ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

Chapitre premier : Champ d'application

Article 9.1

Tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef muni d'un certificat de navigabilité délivré en conformité avec la convention relative à l'aviation civile internationale fait l'objet d'une enquête. Tout autre accident ou incident d'aviation civile peut également faire l'objet d'une enquête.

Article 9.2

L'enquête menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile 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 cet accident ou incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.

Article 9.3

Conformément aux règles internationales, l'enquête est de la compétence des autorités marocaines pour les accidents et les incidents d'aviation civile qui sont survenus :

- a) Sur le territoire ou dans l'espace aérien sous la souveraineté marocaine ou confié au Maroc par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;
- b) En dehors du territoire ou de l'espace aérien marocain, si 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 établissement principal au Maroc et si :
 - l'accident ou l'incident survenant sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat, ce dernier n'ouvre pas une enquête ;
 - l'accident ou l'incident concernant un aéronef immatriculé dans un autre Etat, ce dernier n'ouvre pas une enquête.

Le ministre en charge de l'aviation civile peut déléguer à un Etat membre de l'OACI la réalisation d'une enquête portant sur un incident survenu au Maroc à un aéronef immatriculé dans cet Etat ou des investigations liées à des événements survenus à un aéronef marocain sur le territoire de cet Etat. Il peut accepter la délégation par un Etat membre de l'OACI de la réalisation de tout ou partie d'une enquête.

Article 9.4

Tout accident ou incident grave d'aviation survenant sur le territoire marocain est notifié sans délai et par les moyens les plus rapides au ministre en charge de l'aviation civile ou à l'organisme permanent chargé des enquêtes sur les accidents et incidents

d'aviation. Cette obligation incombe au pilote commandant de bord ou à un membre de l'équipage et, à défaut soit à l'autorité aéroportuaire de l'aérodrome le plus voisin du lieu de l'accident, soit à l'Autorité locale civile ou militaire. Doit être également prévenue l'Autorité Judiciaire dans le ressort de laquelle l'accident s'est produit.

Chapitre II : Enquête technique

Article 9.5

Tout accident fait l'objet d'une enquête de première information et d'une enquête technique.

Le ministre en charge de l'aviation civile peut charger un organisme spécifique permanent des enquêtes accidents.

Les enquêtes de première information sont effectuées par des personnels qualifiés de l'autorité de l'aviation civile, ou par des personnels de l'organisme permanent chargé des enquêtes accidents, ou encore par tous personnels à la compétence reconnue, agréés par le ministre en charge de l'aviation civile en qualité d'enquêteurs de première information.

Chaque enquête technique est effectuée soit par les moyens propres de l'organisme permanent chargé des enquêtes accidents soit par une commission d'enquête instituée par le ministre en charge de l'aviation civile. Les membres sont appelés enquêteurs techniques.

Dans le cadre de l'enquête technique, les enquêteurs agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité, ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

Article 9.6

Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information peuvent immédiatement accéder au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu pour procéder sur place à toute constatation utile. En cas d'accident, l'autorité judiciaire est préalablement informée de leur intervention.

Si nécessaire, les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent toute mesure de nature à permettre la préservation des indices.

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 dans les conditions ci-après :

- Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrements sont, selon les modalités prévues au code de procédure judiciaires, préalablement saisis par l'autorité judiciaire et mis, à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des enregistrements qu'ils renferment.

- Lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs, les supports d'enregistrement, débris fluides et organes mécaniques peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques ou, par les enquêteurs de première information, en présence d'un officier de police judiciaire pour les examiner et les analyser par des moyens indestructibles.

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.

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

Article 9.7

Le président de la commission technique d'enquête est habilité, dans le cadre de sa mission, à rendre publique des informations sur les constatations faites par les enquêteurs techniques, le déroulement de l'enquête technique et éventuellement ses conclusions provisoires.

En cours d'enquête, la commission technique d'enquête peut émettre des recommandations de sécurité si elle estime que leur mise en oeuvre dans des délais brefs est de nature à prévenir un accident ou un incident grave.

Article 9.8

S'il résulte du rapport d'enquête que l'accident a pour cause une infraction à la réglementation en vigueur, le ministre en charge de l'aviation civile prend les sanctions administratives ou disciplinaires prévues pour ce cas sans préjudice des poursuites pénales éventuelles et des réparations civiles s'il y a lieu.

Toutefois, toute personne impliquée, de par sa fonction, dans un incident qu'elle a spontanément et sans délai signalé au ministère en charge de l'aviation civile ou à l'organisme permanent chargé des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation 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 9.9

Il est interdit à toute personne 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.

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 9.10

Au terme de l'enquête technique un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'événement est rendu public. 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 et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Avant la remise du rapport, des observations peuvent être recueillies auprès des autorités, entreprises et personnels intéressés. Ceux-ci sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

Article 9.11

Le ministre en charge de l'aviation civile fixe :

- les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques, d'agrément des enquêteurs de première information et de nomination du président et des membres des commissions d'enquête ;
- les procédures d'enquêtes techniques ;
- les dispositions de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées, en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, figurant dans l'Annexe 13 à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

TITRE X : INFRACTIONS ET SANCTIONS

Chapitre I : Définition des infractions et sanctions pénales

Article 10.1

Sera puni d'une amende de dix milles (10 000) à quatre vingt dix milles (90 000) dirhams, ou d'un emprisonnement de six (6) jours à un (1) mois, ou des deux peines, le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef qui :

- a) aura mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu les certificats d'immatriculation et de navigabilité ou avec un certificat de navigabilité n'étant plus en état de validité.
- b) aura mis ou laissé en service un aéronef sans marque d'identification.
- c) aura fait immatriculer un aéronef sur un registre étranger sans en avoir procédé à sa radiation du registre marocain.
- d) ne produira pas, sur la réquisition des autorités compétentes, les carnets de route et livrets de moteurs et d'appareils intéressant un aéronef pendant la durée prescrite pour la conservation de ces documents.

Article 10.2

1- Sera puni d'une amende de dix milles (10 000) à quatre vingt dix milles 90 000 dirhams ou d'un emprisonnement de six (6) jours à un (1) mois, ou des deux peines, tout pilote commandant de bord qui aura :

- a) conduit un aéronef sans certificat d'immatriculation et de navigabilité ou avec un certificat de navigabilité ayant cessé d'être en état de validité;
- b) conduit un aéronef sans marques d'immatriculation;
- c) conduit un aéronef sans avoir une licence appropriée, la même peine pouvant être appliquée à tout membre du personnel navigant pour une infraction similaire;
- d) survolé des zones prohibées ou réglementées en contravention des dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application;
- e) atterri hors d'un aéroport en contravention des dispositions de la présente loi et les textes pris pour son application;
- f) détruit des livres de bord ou y aura porté des indications inexactes;

- g) sans en avoir obtenu les autorisations nécessaires, affecté un aéronef, soit au transport rémunéré des personnes ou des marchandises, soit à un travail aérien tel que vol d'apprentissage, prise de vues ou publicité;
- h) embarqué ou débarqué des passagers ou des marchandises en contravention aux prescriptions réglementaires.

Dans le cas de fuite ou de refus d'atterrir, il sera condamné à un emprisonnement de six (6) jours à un (1) mois et à une amende de dix milles (10 000) dirhams à quatre vingt dix mille 90 000 dirhams .

2- Sera puni d'une amende de dix mille (10 000) à quatre vingt dix milles (90 000) dirhams tout pilote commandant de bord qui aura :

- a) conduit un aéronef en état d'ivresse ou sous l'effet de l'alcool, de narcotiques ou de stupéfiants ou s'apprenait à conduire un aéronef dans un tel état; La même peine pouvant être appliquée à tout membre du personnel de conduite;
- b) commencé un vol sans être assuré que toutes les conditions de sécurité requises étaient remplies;
- c) enfreint les instructions des services de contrôle de la circulation aérienne;
- d) exécuté sans autorisation des vols acrobatiques ou de vols rasants;
- e) jeté ou laissé jeter sans nécessité de l'aéronef des objets ou matières;
- f) transporté sans autorisation des munitions, du matériel de guerre ou d'autres articles dangereux;
- g) contrevenu aux dispositions concernant les prises de vues photographiques ou cinématographiques;
- h) atterri, sans raison, en vol international, sur un aérodrome qui n'est pas ouvert au service international;
- i) refusé, sans raison, de participer à des opérations de recherches et sauvetages
- j) négligé de notifier immédiatement tout accident;
- k) contrevenu aux dispositions réglementaires relatives aux feux et signaux ainsi qu'à la circulation des aéronefs.

Article 10.3

L'amende à l'encontre du propriétaire de l'aéronef qui l'aura mis ou laissé en service sans certificat d'immatriculation ou certificat de navigabilité en cours de validité ou à l'encontre d'un pilote qui conduit un aéronef sans licence valable, pourra être élevée jusqu'à cent quatre vingt milles (180 000) dirhams et l'emprisonnement jusqu'à deux (2)

mois si les infractions sont commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation ou de navigabilité ou de la licence.

Article 10.4

Le propriétaire exploitant ou pilote qui aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisible les marques exactement apposées, sera puni d'une amende de cent milles (100 000) à cent quatre vingt milles (180 000) dirhams et d'un emprisonnement de six (6) mois à trois (3) ans. Seront punis des mêmes peines ceux qui auront apposé ou fait apposer sur un aéronef privé les marques réservées aux aéronefs d'Etat ou qui auront fait usage d'un aéronef privé portant les dites marques.

Article 10.5

Sera punie d'une amende de vingt milles (20 000) à cent cinquante milles (150 000) dirhams, tout transporteur aérien qui :

- a) aura refusé, sans justification, l'accès du public à ses services de transport;
- b) qui aura manqué aux obligations prescrites dans l'autorisation d'exploitation;
- c) n'aura pas assuré de la manière prévue par les règlements, l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation;
- d) n'aura pas suivi les routes et utilisé les aérodromes indiqués sur l'autorisation d'exploitation;
- e) n'a pas respecté les dispositions de la présente loi et les textes pris pour son application;
- f) aura transporté des personnes ou des biens sans qu'ils aient subi les contrôles de sûreté de l'aviation civile.

Article 10.6

Sera punie d'une amende de vingt milles (20 000) à cent cinquante milles (150 000) dirhams toute entreprise de travail aérien qui :

- a) aura manqué aux obligations prescrites dans l'autorisation d'exploitation ;
- b) n'aura pas assuré de la manière prévue par les règlements, l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation ;
- c) n'aura pas respecté les dispositions de la présente loi et les textes pris pour son application.

Article 10.7

Sera punie d'une amende de dix milles (10 000) dirhams par passager embarqué ou débarqué sans autorisation tout transporteur aérien qui, à l'occasion d'un vol de simple transit, aura débarqué ou embarqué sur le territoire marocain des personnes ou du fret ou qui, sans une autorisation expresse aura effectué un service de cabotage.

Article 10.8

Sera puni d'une amende de dix milles (10 000) à vingt milles (20 000) dirhams :

- a) tout membre du personnel technique aéronautique qui, par un acte ou omission, a mis en danger la sécurité des aéronefs, des aérodromes et autres installations de la navigation aérienne ;
- b) tout contrôleur de la circulation aérienne qui a exercé les fonctions de contrôle aérien sans licence et qualification appropriée.

Article 10.9

Sera puni d'une amende de dix milles (10 000) à quatre vingt dix milles (90 000) dirhams tout contrôleur de la circulation aérienne qui aura ou tentera d'exercer les fonctions de contrôle aérien en état d'ivresse ou sous l'effet de l'alcool, de narcotiques ou de stupéfiants.

Article 10.10

Sera punie d'une amende de cinq milles (5 000) à quarante cinq milles (45 000) dirhams toute personne qui interférera ou empêchera, d'une manière quelconque, les communications radioélectriques aéronautiques.

Article 10.11

Sera puni d'une amende de vingt milles (20 000) à cent milles (100 000) dirhams :

Quiconque qui enfreint les dispositions de la présente loi et les règlements en vigueur relatifs aux servitudes aériennes de dégagements et de balisage.

En cas de récidive les infractions sont punies d'une amende de 100 000 à 200 000 dirhams ou d'un emprisonnement de dix jours à trois mois, ou des deux peines.

Un délai pour l'enlèvement ou la modification d'ouvrages frappés de servitude ou pour pourvoir à leur balisage est prescrit par le tribunal saisi sur la demande du ministre en charge de l'aviation civile, sous peine d'une astreinte de 5000 à 10000 dirhams par jour de retard.

Si à l'expiration du délai, la situation n'est pas régularisée, le ministre en charge de l'aviation civile fait exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes responsables.

Article 10.12

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 (10 000) à quatre vingt dix (90 000) dirhams ou d'une peine de six (6) jours à deux (2) mois de prison, ou des deux peines, même si ces jets n'ont causé aucun dommage et sans préjudice de peines plus fortes qui pourraient être encourues en cas de délit ou de crime.

Article 10.13

Sera puni d'une amende de dix milles (10 000) à quatre vingt dix milles (90 000) dirhams ou d'un emprisonnement de six (6) jours à un (1) mois, ou aux deux peines :

- a) toute personne qui , sans autorisation, aura organisé des spectacles ou exhibitions d'aéronefs,des exercices réputés acrobatiques ou des démonstrations , de descente de parachute ainsi que toute personne ayant contribué à ces spectacles exhibitions, exercices de démonstration;
- b) Quiconque qui a effectué des ascensions de ballons captifs sans autorisation conformément à la présente loi ou les textes pris pour son application.

Article 10.14

Sera puni d'une amende de cinq milles (5 000) à dix milles (10 000) dirhams :

- a) Quiconque qui se sera trouvé à bord d'un aéronef sans pouvoir y justifier sa présence par un titre de transport ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord;
- b) Quiconque ne se sera pas conformé ou aura 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;
- c) Quiconque qui se sera trouvé sans autorisation dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans une salle de contrôle aérien et sera déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

Article 10.15

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois ou d'une amende de cinquante milles (50 000) à cent milles (100 000) dirhams ou d'une de ces peines seulement, celui qui aura, par un moyen quelconque, arrêté ou entravé la circulation par air ou, volontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions, aura commis un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef.

S'il est résulté de l'accident des lésions corporelles, le coupable sera puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de cent milles (100 000) à deux cent milles (200 000) dirhams.

Si l'accident a causé la mort, l'emprisonnement sera de six (6) mois à une (1) année et l'amende de cent milles (100 000) à deux cent milles (200 000) dirhams.

Chapitre II : constatation des infractions et compétence

Article 10.16

Sont chargés de constater par procès-verbal les infractions aux dispositions de la présente loi, outre les officiers et agents de police judiciaire :

- a) les personnes désignées par le ministre en charge de l'aviation civile dûment assermentés ;
- b) les Officiers de la Défense Nationale chargés de la sécurité de l'air;
- c) les agents de douane ayant droit de verbaliser;
- d) les commandants de bord des aéronefs dans lesquels a eu lieu l'infraction;

Les procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve contraire, sont adressés immédiatement au parquet de la juridiction compétente, une copie est en même temps envoyée au ministre en charge de l'aviation civile.

Article 10.17

La juridiction compétente pour connaître les infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application est celle du lieu de l'aéroport où l'auteur de l'infraction a été débarqué ou du lieu où il a été appréhendé.

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

Chapitre III : Sanctions disciplinaires

Article 10.18

S'il y a eu violation des dispositions de la présente loi ou des textes pris pour son application ou des dispositions des accords sur l'aviation, le ministre en charge de l'aviation civile peut, indépendamment de l'introduction et du résultat de toute procédure pénale, prononcer :

- Le retrait d'autorisations, licences, qualifications et certificats ou la restriction de leur validité;
- Le séquestre d'aéronefs dont l'usage ultérieur mettrait en danger la sécurité publique ou dont l'usage abusif est à craindre ;
- L'interdiction temporaire ou définitive, pour les pilotes étrangers, d'assurer des vols à destination du Maroc.

Article 10.19

Le retrait des licences ou qualifications visé à l'article 10.18 ci-dessus pourra être d'une durée d'un mois à deux (2) ans sur avis motivé d'une commission de sécurité aérienne dont la composition et le fonctionnement seront fixés par voie réglementaire.

En cas de retrait, le dépôt des licences ou certificats s'effectue auprès de l'autorité de l'aviation civile.

TITRE XI : DISPOSITIONS FINALES

Article 11.1

Sont abrogés à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi :

- Le dahir n° 1-61-051 du 28 moharram 1381 (12 juillet 1961) portant création d'une direction de l'air et relatif à la réglementation de l'aéronautique civile, des bases aériennes et de la météorologie nationale.
- Le dahir n° 1-63-299 du 25 joumada II 1383 (13 novembre 1963) modifiant et complétant le dahir 1-61-051 du 28 moharram 1381 (12 juillet 1961) portant création d'une direction de l'air et relatif à la réglementation de l'aéronautique civile, des bases aériennes et de la météorologie nationale.
- 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.
- Toutes dispositions contraires à la présente loi.

Toutefois, demeurent en vigueur les textes pris pour l'application du décret n° 2-61-161 du 7 Safar 1382 (10 Juillet 1962) précité, dans la mesure où ils ne contredisent pas les dispositions de la présente loi et ce jusqu'à leur abrogation.

Article 11.2

Les références aux dispositions abrogées par l'article 11.1 de la présente loi, contenues dans les textes législatifs ou réglementaires en vigueur s'appliquent aux dispositions correspondantes édictées par la présente loi.

Article 11.3

La présente loi entre en vigueur à compter de la date de sa publication au bulletin officiel.

