

Deuxième Partie Services Aériens.

Titre II : Services aériens de transport public.

Chapitre Premier : Transports Intérieurs et Internationaux.

Article 127 : Transports intérieurs : Les services aériens de transport public entre deux points quelconques du territoire marocain sont assurés par des entreprises marocaines.

Article 128 : Transports internationaux : Les services aériens internationaux de transport aérien, en provenance ou à destination du Maroc, peuvent être assurés par des entreprises marocaines ou étrangères.

L'admission d'entreprises étrangères sur des services internationaux réguliers ou non réguliers est autorisée par le ministre des travaux publics, conformément aux termes des conventions et accords, multilatéraux ou bilatéraux, conclus par le Maroc.

Les entreprises étrangères, dont l'Etat d'origine n'a pas conclu avec le Maroc d'accord aérien, peuvent cependant obtenir une autorisation pour l'exploitation de services réguliers internationaux sur certaines lignes, à condition que l'Etat d'origine de ces entreprises accorde la réciprocité aux entreprises marocaines, et à condition qu'un nouveau service ne soit pas de nature à causer une concurrence ruineuse pour les entreprises marocaines.

Dans le cas de services étrangers non réguliers, l'autorisation ne sera pas accordée, si le service envisagé constitue une concurrence déloyale aux entreprises qui assurent des services réguliers de transport aérien.

Article 129 : Itinéraires : Les itinéraires des services aériens réguliers de transport public et les points desservis par des services aériens non réguliers doivent être approuvés par le ministre des travaux publics.

Les entreprises marocaines de services réguliers de transport public ont un droit de préférence pour effectuer des vols non réguliers spéciaux ou affrétés, entre des points situés sur leurs propres itinéraires.

Si une entreprise de services aériens non réguliers de transport public demande l'autorisation d'effectuer des vols entre des points desservis par une entreprise marocaine de services réguliers de transport public, l'autorisation ne sera donnée que si cette dernière n'est pas en mesure d'assurer le même service.

Il est interdit à une entreprise de services aériens non réguliers de transport public d'effectuer régulièrement des vols entre des points desservis par une entreprise de services réguliers à des jours fixes de la semaine ou avec une régularité telle, qu'ils peuvent constituer une série de vols réguliers.

Article 130 : Modification, d'itinéraire : Aucune entreprise de services aériens réguliers de transport public ne peut modifier un itinéraire ou abandonner l'exploitation d'une route ou d'un tronçon de route sans en avoir obtenu au préalable l'autorisation du ministre des travaux publics; qui peut consulter les intéressés.

Toutefois, le ministre des travaux publics peut autoriser, si cela est conforme à l'intérêt public, la suspension et la modification temporaire des services aériens.

Article 131 : Horaires : Les horaires d'exploitation des services aériens réguliers de transport public, fixant des heures de départ et d'arrivée à chaque terminus et à chaque escale, doivent être approuvés par le directeur de l'air ; mais, si dans les quatorze jours de leur soumission à

ladite direction, aucune observation n'a été formulée, l'exploitation peut commencer conformément à ces horaires.

Article 132 : Tarifs : Toute entreprise de services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux, doit soumettre ses tarifs pour passagers et taux de fret au ministre des travaux publics qui, en accord avec le ministre des finances, les approuve avec ou sans modification ou en prescrit d'autres jugés plus appropriés ou plus raisonnables. Les tarifs pour passagers et taux de fret, ainsi approuvés, doivent être appliqués par toutes les entreprises exploitant les mêmes routes ou tronçons de routes, et aucune entreprise ne peut demander des prix différents de ceux résultant des tarifs et taux approuvés.

Si une entreprise marocaine de services aériens intérieurs ne se conforme pas aux dispositions du présent article, le ministre des travaux publics peut interdire aux aéronefs d'une telle entreprise l'accès des aéroports marocains.

Au cas où une entreprise assurant des services aériens internationaux ne se conformerait pas à la présente disposition en ce qui concerne des tarifs ou taux afférents à des transports internationaux, la difficulté serait réglée conformément soit aux termes d'accords internationaux en vigueur, soit aux termes de l'autorisation d'exploitation accordée à cette entreprise.

Article 133 : Publication des services : Les entreprises de services aériens réguliers de transport public doivent imprimer, publier et porter à la connaissance du public, les itinéraires, horaires, tarifs de passage et taux de fret concernant leurs divers services, ainsi que toutes conditions fixées par le ministre des travaux publics pour leur mise en application.

Il est interdit à quiconque, autre qu'une entreprise de services aériens réguliers de transport public, d'annoncer publiquement, par un moyen quelconque, qu'il est disposé à transporter contre rémunérations des personnes ou du fret entre des points déterminés et suivant des horaires fixés.

Article 134 : Aéronefs utilisés : Tous les aéronefs utilisés par des entreprises marocaines de transport public doivent être immatriculés au Maroc.

Toutefois, au cas où, par manque d'équipement dûment prouvé, une entreprise est obligée de louer ou d'affréter temporairement un aéronef immatriculé à l'étranger, le directeur de l'air peut autoriser l'emploi d'un tel aéronef par cette entreprise ; un permis provisoire de circulation d'une durée maximum de six mois renouvelable lui sera accordé.

Article 135 : Taxis aériens : Les entreprises qui assurent des services aériens non réguliers par taxis aériens sont assimilées à des entreprises de travail aérien à condition que les aéronefs utilisés n'aient pas une capacité supérieure à six sièges passagers ou à 600 kilogrammes pour le transport de fret ; toutefois, l'article 129, paragraphe 4 leur est applicable, ainsi que les pénalités prévues en cas d'infraction audit Article

Les tarifs de transport sont fixés d'un commun accord entre l'entreprise et le passager ou l'expéditeur.

Article 136 : Transport du courrier : Le ministre des postes, des télégraphes et des téléphones conclut avec les entreprises aériennes de transport public des contrats pour le transport du courrier, conformément aux dispositions des conventions d'Union postale universelle.

Article 137 : Statistiques : Toute entreprise marocaine de services aériens, réguliers ou non réguliers, doit fournir à la direction de l'air, à certaines dates, des statistiques relatives au trafic

heures de vol, kilomètres parcourus, passagers et fret transportés ainsi que des informations concernant le coût d'exploitation, la situation financière, les recettes et leur origine. Les informations ainsi fournies qui intéressent la situation de l'entreprise ne doivent pas être divulguées publiquement.

Chapitre II : Contrats de Transport, D'affrètement et de Location.

Article 138 : Textes applicables : Sous réserve des dispositions du présent chapitre et de celles du titre VI de la partie II du présent décret les règles du dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1912) formant code de commerce, relatives aux transports par terre et par eau sont applicables aux transports par air.

Article 139 : Contrat de transport : 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.

Article 140 : Formes de contrat : Le contrat de transport de personnes par air est constaté par la délivrance d'un billet de passage. Le transport de bagages enregistrés peut être constaté soit sur un billet de passage, soit par un bulletin de bagages distinct.

Le contrat de transport, d'objets par air est constaté par une lettre de transport aérien, qui doit contenir les énonciations prévues à l'article 67 du dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1913) formant code de commerce.

s'il s'agit de transport international de personnes, de bagages enregistrés ou d'objets, le titre formant contrat de transport doit indiquer au moins : les points de départ et de destination et, au cas où ces deux points sont au Maroc, une escale à l'étranger et préciser que le transport est régi par la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et ses modifications ultérieures.

Le billet de passage, le bulletin de bagages et la lettre de transport aérien font foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence de titre ou l'irrégularité des mentions n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport.

Article 141 : Affrètement : Le contrat d'affrètement est un contrat par lequel une personne appelée frèteur, qui a la disposition d'un aéronef, cède moyennant rémunération à une autre personne appelée affréteur l'utilisation de tout ou partie de la capacité de cet aéronef, soit pour un voyage ou une série de voyages soit pour un certain temps.

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

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

Article 142 : Location : Le contrat de location est un contrat par lequel le locateur cède, moyennant rémunération à une autre personne appelée locataire, l'utilisation de la capacité totale d'un aéronef sans équipage, soit pour un voyage, ou une série de voyages, soit pour un certain nombre de kilomètres à parcourir, soit pour un certain temps.

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

Article 143 : Forme du contrat : Les contrats d'affrètement et de location doivent, pour être opposables aux tiers, faire l'objet d'un écrit. Lorsque la durée de l'affrètement est supérieure à trente jours, le contrat, doit être noté sur le registre d'immatriculation.

Chapitre III : Conditions Techniques d'Exploitation des Services Aériens de Transport Public.

Article 144 : Application du chapitre : Les articles du présent chapitre s'appliquent à tout exploitant d'entreprise marocaine de services aériens de transport, public et à son personnel.

Article 145 : Organisation du service : Tout exploitant doit posséder une organisation appropriée, comprenant un personnel expérimenté, des ateliers, équipements et autres installations et services, dans la mesure et aux lieux fixés par le directeur de l'air, afin de maintenir les aéronefs qu'il utilise en parfait état de vol.

Article 146 : Manuel d'entretien : Tout exploitant doit fournir au personnel d'entretien et tenir constamment à jour un manuel contenant les renseignements essentiels sur les méthodes d'entretien des diverses parties de l'aéronef, des instruments, de l'équipement et des accessoires, sur la rédaction des fiches d'entretien, sur la fréquence des opérations de contrôle, de révision et d'inspection. Copie du manuel est soumise au directeur de l'air.
Le personnel d'entretien de l'exploitant doit se conformer aux prescriptions du manuel.

Article 147 : Instruction du personnel d'entretien : Tout exploitant doit veiller à ce que le personnel d'entretien reçoive une instruction appropriée et périodique sur les méthodes d'entretien à appliquer spécialement lors de la mise en service de matériel nouveau ; le programme d'entraînement est soumis à l'approbation du directeur de l'air.

Article 148 : Etats d'entretien : Tout exploitant doit tenir, pour les divers éléments des aéronefs en service, des états complets indiquant le temps total de service, le temps écoulé depuis la dernière révision et depuis la dernière inspection ; ces états, qui sont à la disposition du directeur de l'air pour vérification, sont conservés pendant quatre-vingt-dix jours, à partir du retrait de servies de l'élément, auquel, ils se rapportent.

Article 149 : Manuel d'exploitation : Tout exploitant doit fournir à son personnel d'exploitation à titre de guide, et tenir constamment à jour, un manuel d'exploitation contenant des renseignements complets sur la conduite des vols, et notamment les renseignements suivants : instruction indiquant. les responsabilités du personnel, composition de l'équipage de conduite pour chaque tronçon de route, procédures d'urgence en vol, altitude minima de sécurité pour chaque route, minima météorologiques pour chaque aéroport régulier, de dégagement ou de secours, circonstances d'écoute radio, équipement de navigation nécessaire, instructions détaillées pour le calcul des quantités de carburant et de lubrifiant nécessaires pour chaque route, guide routier, et toute autre information prescrite par le directeur de l'air. Le contenu du manuel d'exploitation est sujet à l'approbation préalable du directeur de l'air. Chaque membre du personnel d'exploitation employé par un exploitant doit, se conformer entièrement aux instructions relatives à ses fonctions, telles qu'elles sont prévues dans le manuel d'exploitation.

Article 150 : Relevés de vol : Tout exploitant doit tenir à jour les relevés des temps de vol de chaque membre du personnel d'exploitation employé par lui.

Article 151 : Vérification de l'aptitude du personnel : Tout exploitant d'une entreprise de services réguliers de transport public doit organiser un système de vérification approuvé par le directeur de l'air; pour s'assurer du maintien de la compétence des membres de son personnel d'exploitation.

Ce système doit comprendre deux épreuves par an à des intervalles de plus de quatre mois.

Article 152 : Qualification de commandant de bord pour une route déterminée : Un exploitant ne doit pas confier à un pilote les fonctions de commandant de bord d'un aéronef utilisé pour un service de transport

public sur une certaine route ou un tronçon de route, à moins que ce pilote n'ait montré à l'exploitant, ou à un pilote qualifié pour cette route et désigné par l'exploitant, qu'il possède une connaissance complète du terrain, des conditions météorologiques, des installations et facilités de navigation aérienne, des emplacements des facilités de recherches et sauvetage existant le long de cette route et aussi, à moins qu'il n'ait démontré sa compétence pour utiliser les dispositifs d'approche aux instruments sur les aérodromes qu'il est appelé à utiliser.

Le pilote ayant satisfait aux épreuves ci-dessus restera qualifié pendant douze mois à partir de la date à laquelle il aura effectué un vol en qualité de pilote entre les points extrêmes de la route.

Article 153 : Service à l'étranger : Tout exploitant assurant un service hors du territoire marocain doit s'assurer que :

Ses employés, agents et préposés savent qu'ils doivent à l'étranger se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats dans lesquels les aéronefs sont utilisés ;

Les pilotes connaissent les règlements et procédures en vigueur dans les régions qu'ils doivent traverser, et en particulier ceux concernant les aérodromes et facilités à utiliser ;

Les autres membres de l'équipage de conduite connaissent les règlements et procédures se rapportant à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'aéronef.

Article 154 : Commandant de bord : Pour chaque vol, l'exploitant désigne un pilote comme commandant de bord.

Le pilote commandant de bord, est responsable de la sécurité de l'aéronef, des membres de l'équipage, des personnes et du fret transportés. Il assure le maintien de la discipline de tous à bord et prend toutes mesures nécessaires à cet effet.

Si le pilote commandant de bord a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a commis une infraction à bord ou si une personne compromet par ses actes la sécurité de l'aéronef, de l'équipage, des passagers ou du fret, il a le droit d'imposer ou de faire imposer les mesures de coercition nécessaires pour garantir la sécurité. Il peut remettre cette personne aux autorités de la première escale, en même temps qu'un rapport contenant les éléments de preuve qu'il a pu réunir.

Le pilote commandant de bord peut empêcher l'embarquement de personnes en conditions physiques susceptibles de porter préjudice à l'ordre et à la sécurité pendant le vol ; il peut aussi débarquer de telles personnes.

Le pilote commandant de bord établit les actes de naissances ou de décès survenus à bord pendant le vol, et les consigne sur le carnet de route ainsi que tous autres incidents ayant pu se produire.

Article 155 : Système de contrôle : L'exploitant doit établir pour chaque type d'aéronef un système de contrôle, fixant les opérations et manoeuvres à faire par le pilote commandant de bord et les autres membres de l'équipage avant et pendant le décollage, pendant le vol, lors de l'atterrissage et en cas de nécessité.

Le pilote commandant de bord doit veiller à l'exécution en détail de ce système de contrôle.

Article 156 : Préparation du vol et plan de vol : Le pilote commandant de bord prépare son vol et établit un plan de vol conformément aux dispositions des articles 78 et 79 du présent décret.

Article 157 : Vérification avant tout vol : Le pilote commandant de bord vérifie avant tout vol :

Que l'aéronef est en état de navigabilité ;

Qu'il est doté des instruments et de l'équipement appropriés pour le vol considéré ;

Qu'une fiche d'entretien a été délivrée ;

Que le poids de l'aéronef est dans les limites prescrites et permet d'effectuer un vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;

Que la charge est répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité du vol ;

Que les quantités de carburant et lubrifiant sont suffisantes pour le vol envisagé et que les réserves de carburant et lubrifiant requises sont emportées ;

Que le personnel navigant requis, est à bord et en état de remplir ses fonctions ;

Que les instructions de contrôle de la circulation aérienne ont été observées ;

Que les cartes et plans pour la route, à suivre sont à bord.

Aucun vol de caractère international ne sera entrepris avant que le pilote commandant de bord ait rempli une fiche de préparation certifiant qu'il a vérifié tous les points spécifiés au-dessus.

L'exploitant doit conserver ces fiches de préparation pendant six mois.

Article 158 : Carburant et lubrifiant : Un aéronef ne doit pas commencer un vol, soit à l'intérieur du Maroc, soit à destination ou en provenance du Maroc, sans avoir à bord du carburant et du lubrifiant en quantité suffisante pour effectuer ce vol en toute sécurité conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur.

Article 159 : Poids au décollage, en vol et à l'atterrissage : Le poids d'un aéronef, au début du décollage, en vol ou à l'atterrissage, ne doit pas dépasser les maxima correspondants fixés par le certificat de navigabilité, ou les maxima fixés pour certains aérodromes ou Toutes si ces maxima sont intérieurs - compte tenu des conditions météorologiques, de l'altitude, des dimensions et de la pente des pistes des aérodromes, ou des conditions météorologiques et des altitudes aux abords des routes.

Le poids d'un aéronef au décollage, déduction faite du poids du carburant, à utiliser pendant le vol, ne doit pas dépasser les maxima ci-dessus à l'atterrissage sur l'aérodrome de destination ou sur un aérodrome de dégagement.

Le chargement d'un aéronef pendant le vol doit être distribué de telle sorte que le centre de gravité de l'aéronef reste dans les limites fixées par le certificat de navigabilité.

Article 160 : Minima météorologiques d'aérodromes : Le directeur de l'air fixe les minima météorologiques des aérodromes.

Un aéronef ne doit pas décoller d'un aérodrome lorsqu'un des éléments constitutifs de minima est inférieur à celui qui a été fixé.

Un aéronef ne doit :

ni atterrir ou effectuer une approche dans le but d'atterrir, à un des éléments constitutifs des minima d'atterrissage est inférieur à celui fixé pour cet aérodrome, sauf en cas de nécessité ; ni poursuivre son vol en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu par le plan de vol, à moins que les rapports météorologiques les plus récents indiquent qu'aux heures d'arrivée prévues à cet aérodrome, ou au moins à un aérodrome de dégagement, les conditions météorologiques à l'un ou l'autre de ces aérodromes sont égales ou supérieures aux minima prévus.

Article 161 : Givrage : Un aéronef ne doit pas décoller en vue d'un vol pendant lequel il peut se trouver dans des conditions de givrage, à moins d'être convenablement pourvu d'un équipement d'antigivrage ou de dégivrage prescrit par le directeur de l'air.

Article 162 : Essais de sécurité : Avant de conduire l'aéronef en position de décollage le pilote commandant de bord vérifie si les appareils de radiocommunication sont en bon état de fonctionnement. Immédiatement avant le décollage, le pilote commandant de bord : essaie les commandes à leur pleine limite et effectue tous autres essais pour être sûr qu'elles fonctionnent convenablement ; s'assure que toutes les portes et ouvertures son bloquées ; essaie le ou les moteurs à pleine puissance, conformément aux prescriptions du fabricant et vérifie pendant cet essai les divers appareils associés aux moteurs ; essaie les divers instruments de vol.

Au cas où un essai indiquerait un défaut ou une irrégularité de fonctionnement, l'aéronef ne devra pas décoller ,avant qu'une vérification ait été faite par une personne dûment qualifiée à cet effet.

Article 163 : Pilote aux commandes : Dès qu'un moteur a été mis en marche avant un vol et jusqu'à ce que tous les moteurs aient été arrêtés un pilote doit être aux commandes. Les deux pilotes sont prévus, ils doivent rester aux commandes pendant le décollage, l'atterrissage et pendant des conditions de turbulence en vol.

Article 164 : Admission au poste d'équipage : Personne ne doit entrer, et les membres du personnel de conduite ne doivent permettre à personne d'entrer, pendant le vol dans le poste de pilotage, si ce n'est avec une autorisation du pilote commandant de bord. Toutefois, à moins que le pilote commandant de bord estime que cela puisse mettre en danger la sécurité de l'aéronef, une personne dûment autorisée par le directeur de l'air peut y pénétrer aux fins d'examen, d'inspection ou de contrôle, soit de l'aéronef et de son équipement, soit d'un membre du personnel de conduite, soit d'une installation à terre.

Article 165 : Conduite du vol : Le pilote commandant de bord doit conduire le vol conformément aux dispositions du présent décret, et notamment aux dispositions du titre V de la première partie.

Article 166 : Observations météorologiques en vol : Le pilote commandant de bord doit transmettre dans la forme et à des heures prescrites les observations météorologiques effectuées en vol.

Il signalera dès que possible les conditions météorologiques dangereuses rencontrées en vol, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité d'autres aéronefs.

Article 167 : Documents à fournir : Le pilote commandant de bord de tout aéronef à destination ou en provenance du Maroc doit produire aux autorités compétentes de l'aérodrome d'entrée ou de sortie les documents prévus par la réglementation internationale en vigueur et établis conformément aux dispositions de celle-ci.

Le ministre des travaux publics, en accord suivant le cas avec le ministre de l'intérieur, le ministre des finances, le ministre de la santé publique ou le ministre de l'agriculture peut a) dispenser les aéronefs visés au paragraphe 1er ci-dessus de la présentation de l'un ou de l'autre de ces documents ou autoriser la présentation de documents simplifiés, et b) fixer par arrêté les formalités à remplir en ce qui concerne l'admission et le congé des passagers, bagages et fret.

Article 168 : Incidents de vol et défauts : A la fin d'un vol, et dans les cas urgents en cours de vol, le pilote commandant de bord signale de la manière prescrite et à la personne désignée par le directeur de l'air, les incidents survenus en vol et les défauts constatés dans l'aéronef et son équipement, les aérodromes, les aides à la navigation et autres installations aéronautiques.

Article 169 : Interdiction de transport de passagers : Lorsqu'un aérodrome est utilisé pour des épreuves de licence de pilote privé, de licence supérieure, de vol rasant ou pour des essais de l'aéronef et des moteurs, il est interdit de transporter des passagers autres que les instructeurs ou le personnel de révision ou d'inspection.