

مذكرة تقديم

مشروع قانون بمثابة مدونة الطيران المدني

يشكل النقل الجوي محركا أساسيا للتنمية الاقتصادية والاجتماعية وعملا لإدماج المغرب على المستوى الجهوي والدولي. ويتميز بتطور جد مهم على المستوى الاقتصادي والتكنولوجي، الشيء الذي يحتم على المغرب مواكبته لجعل قطاع الطيران المدني الوطني قطاعا رائدا، قادرا على رفع التحديات الناتجة عن العولمة والمنافسة.

وفي هذا الإطار تبنى المغرب إستراتيجية تهدف أساسا إلى:

- إصلاح المنظومة القانونية والتنظيمية بما ينسجم والاتفاقيات الدولية في مجال الطيران المدني؛
 - تأمين مستوى عال من السلامة الجوية وأمن الطيران المدني وحماية حقوق المسافرين عبر الجو طبقا للمقتضيات الدولية؛
 - توسيع الطاقة الاستيعابية للمطارات وهيكلتها الشبكات المطارية وتحسين الخدمات؛
 - مواكبة التطور التقني والتكنولوجي الذي يشهده مجال الطيران المدني وتطوير قطب نموذجي شامل للتكوين في المهن المتعلقة بهذا المجال؛
 - مواصلة مسلسل تحرير النقل الجوي وفق شروط المنافسة العادلة؛
 - خلق ظروف إيجابية لتطوير شركات النقل الجوي المغربية في مواجهة منافسة شركات البلدان الأوربية والبلدان المجاورة؛
- إن هذه الإستراتيجية تمكن المغرب من الاندماج في مجال الملاحة الجوية الأوربي ومن بلوغ الهدف المنشود المتعلق باستقطاب السياح ودعم مصداقية الطيران المدني المغربي على الصعيد الوطني والدولي.
- ولمواكبة هذه الإستراتيجية أصبح من اللازم وضع إطار قانوني جديد يستجيب لمتطلبات الاتفاقيات الدولية في هذا المجال ويؤمن نقل جوي فعال وعلى مستوى عال من السلامة والأمن ويسمح بمواجهة تحديات العولمة والمنافسة.

ويعتبر مشروع هذا القانون نضا متكامل و يشكل إصلاحا عاما وجذريا للنظام القانوني المطبق على الطيران المدني المتمثل في المرسوم رقم 2.61.161 بتاريخ 10 يوليوز 1962 بشأن تنظيم الملاحة الجوية المدنية، كما وقع تغييره وتتميمه، كما يدمج هذا المشروع القواعد والمبادئ المنصوص عليها في المعاهدات والاتفاقات التي وقع عليها المغرب سيما المعاهدة المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع بشيكاغو بتاريخ 7 دجنبر 1944 والاتفاق الأورومتوسطي المتعلق بالخدمات الجوية، الموقع بتاريخ 12 دجنبر 2006 ببروكسيل بين المجموعة الأوربية والدول الأعضاء من جهة وبين المغرب من جهة أخرى.

ورغم أن المرسوم رقم 2.61.161 السالف الذكر قد عرف عدة تعديلات خاصة سنوات 1970 و1974 و1977 و1980 و1997 و2000 فإن مقتضياته لم تعد تستجيب اليوم للمتطلبات الدولية في مجال الطيران المدني.

في هذا الإطار، يضع مشروع هذا القانون المبادئ الأساسية التي تسمح بالاستغلال الدائم وتأهيل المجال الجوي الوطني لفائدة الأجيال الحالية والمستقبلية.

هذا المشروع يتجاوز الانشغالات التي انحصرت فيها المرسوم بشأن الطيران المدني المشار إليه أعلاه، ويقترح في نفس الوقت تدبيرا شاملا لمجال الملاحة الجوية بما في ذلك الجوانب المتعلقة بالأمن والسلامة وأخذًا بعين الاعتبار البعد الإنساني والإطار القانوني الملائم من أجل حماية البيئة من المواد السامة ومن تلوث الأرض والحد من ضجيج الطائرات.

كما يتوخى هذا المشروع:

- إحداث هيئة مختصة في المهام المتعلقة بالسلامة وأمن الطيران المدني وتقوية دور المديرية العامة للطيران المدني للقيام على أحسن وجه بمهام التخطيط والتقنين والتصديق ومراقبة التزامات المتدخلين وحق التدخل في حالة ملاحظة أي خلل أو مساس بمقتضيات الأمن والسلامة الجاري بها العمل؛
- تمكين السلطة الحكومية المكلفة بالطيران المدني من عقد شراكات في إطار عقود امتياز مبرمة بين الدولة والقطاع الخاص أو المكتب الوطني للمطارات لبناء المطارات الجديدة واستغلالها..
- من أجل هذا يعالج مشروع هذا القانون على الخصوص :
 - الطائرة: أداة ضرورية لهذا الاستغلال والتي ينبغي التحكم في سلامتها واستعمالها من أجل تأمين حماية الحياة البشرية أثناء الطيران؛
 - المطار : مكان تحرك الطائرات حيث يتم استغلاله طبقا للمواصفات التقنية التي توفر سلامة الملاحة الجوية ؛
 - الملاحة الجوية المدنية ، التي يجب عقلنتها بحيث تتم في إطار شروط السلامة والأمن من أجل تلافي كل أخطار الملاحة الجوية؛
 - حماية البيئة، سواء على مستوى الطائرة أو المطار والنفابات الصلبة والمياه العادمة والتلوث والضجيج المحدث بسبب نشاط الملاحة الجوية؛
 - مستخدمو الملاحة الجوية سواء تعلق الأمر بمستخدمين تقنيين على الأرض أو مستخدمي القيادة والمقصورة والذين ينبغي أن يستجيبوا للشروط النظامية والطبية، من أجل الوفاء بالتزاماتهم ومسؤولياتهم والذين يستفيدون من تكوين ملائم يسمح لهم بالحصول على إجازات ومؤهلات أو كل شهادات الملاحة الجوية الأخرى؛
 - التحريات التقنية حول حوادث ووقائع الطيران والتي يجب أن تتم طبقا لكيفيات ومساطر لا تسمح فقط بالكشف عن أسباب الحادثة أو الواقعة وإنما كذلك وعلى الأخص توقع حوادث الطيران المدني المحتملة .

تلك هي غاية مشروع هذا القانون .

وزير التجهيز والنقل
واللوجستيك

عزيز رباح

مديرية الشؤون الإدارية والقانونية

مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

باب تمهيدي أحكام عامة

المادة 1

يهدف هذا القانون إلى تحديد الإطار القانوني المطبق على الطائرات والمطارات والملاحة الجوية وارتقاقات الملاحة الجوية وحماية البيئة في مجال الملاحة الجوية ومستخدمي الملاحة الجوية والنقل الجوي وأمن الطيران المدني وأنظمة تحديد المسؤولية ومنح التعويضات للمستعملين وكذا على عمليات البحث التقني في حوادث وعوارض الطيران.

المادة 2

يراد بمصطلحات الملاحة الجوية المستعملة في هذا القانون وفي النصوص المتخذة لتطبيقه المعاني الواردة في الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع عليها بشيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944 والمنشورة بموجب الظهير الشريف رقم 1.57.172 بتاريخ 10 ذي القعدة 1376 (8 يونيو 1957) وكذا ملاحقها والبروتوكولات المعدلة لمقتضياتها والتي انضمت إليها المملكة المغربية، كما تم تغييرها وتتميمها.

كل إحالة، في هذا القانون، إلى اتفاقية شيكاغو المذكورة أعلاه والاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تلحقها بالغير على الأرض طائرات أجنبية، الموقعة بروما بتاريخ 7 أكتوبر 1952، أو الاتفاقية المتعلقة بالاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات، الموقعة بجنيف في 19 يونيو 1948، أو الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقع عليها بمونتريل في 28 ماي 1999، وإلى ملاحقها وإلى البروتوكولات المعدلة أو المعوضة لها، تعني مضمون الاتفاقيات المذكورة وكذا ملاحقها وبروتوكولاتها وتعديلاتها والتي تعتبر المملكة المغربية طرفا فيها.

المادة 3

يطبق هذا القانون، ما لم توجد هناك أحكام مخالفة، على جميع الطائرات والمطارات وعلى مالكي الطائرات ومستغليها والنقل الجوي وبصفة عامة على كل شخص يزاول نشاطا له علاقة بالطيران المدني بالمملكة المغربية.

ويطبق كذلك على طائرات الدولة عند قيامها برحلات تماثل، من ناحية الحركة الجوية، رحلات الطائرات المدنية. وفي هذه الحالة، فإن طائرات الدولة لا تخضع إلا للقواعد المتعلقة بمسؤولية المالك أو المستغل، حسب الحالة.

القسم الأول

الطائرات

الباب الأول

تسجيل الطائرات والتعرف عليها

الفرع الأول

تسجيل الطائرات

المادة 4

لا يمكن أن تسجل وتفيد في دفتر تسجيل الطائرات المغربية المسمى بعده " دفتر التسجيل " والذي تمسكه السلطة المختصة لهذا الغرض إلا الطائرات الصالحة للملاحة وقت طلب تقييدها والمتوافرة فيها الشروط المنصوص عليها بعده :

1. طائرات الدولة المغربية، باستثناء الطائرات العسكرية؛

2. الطائرات المدنية التي توجد في ملكية :

(أ) أشخاص ذاتيين مغاربة أو أشخاص ذاتيين أجانب مقيمين بالمغرب؛

(ب) أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون المغربي؛

(ج) أشخاص ذاتيين أو اعتباريين أجانب:

- إذا كان نشاطهم الرئيسي يتمثل في استئجار الطائرات أو تمويلها الإيجاري أو هما معا؛

- إذا أبرموا عقودا مع أحد الأشخاص المشار إليهم في (أ) أو (ب) أعلاه.

ويمكن أيضا أن تفيد في دفتر التسجيل، بصفة استثنائية، حسب الكيفيات المحددة بنص تنظيمي، الطائرات المملوكة لأشخاص ذاتيين أو اعتباريين لا يستوفون الشروط المشار إليها أعلاه حين يكون للطائرات المذكورة مطار إلحاق بالمغرب وتكون معدة للاستعمال من قبل مستغل مغربي له موطن بالمغرب.

يتم التقييد في دفتر التسجيل بطلب من مالك الطائرة أو وكيله حسب الكيفيات المحددة بنص تنظيمي .

المادة 5

تعتبر كل طائرة مسجلة وفقا لأحكام هذا الباب حاملة للجنسية المغربية.

وتفقد هذه الجنسية عند انتفاء أحد الشروط المنصوص عليها في المادة 4 أعلاه .

المادة 6

لا يمكن لأي طائرة مسجلة بالخارج أن تقيد في دفتر التسجيل ما لم يحصل مالکها على شهادة الشطب عليها من دفتر التسجيل الأجنبي الذي قيدت فيه آخر مرة.
لا يجوز أن تسجل في دولة أخرى أي طائرة مقيدة في دفتر تسجيل الطائرات المغربية ما لم يتم الشطب عليها مسبقاً من الدفتر المذكور.

المادة 7

يتضمن دفتر التسجيل عن كل طائرة مقيدة فيه البيانات التالية :

- 1) هوية مالکها أو مالکیها ؛
- 2) مميزاتها التقنية ولاسيما منها اسم الصانع ونوع السلسلة ورقمها؛
- 3) تاريخ التقييد في دفتر التسجيل ؛
- 4) علامات التسجيل والجنسية الممنوحة لها ؛
- 5) مطار إلحاق الطائرة ؛
- 6) كل بيان آخر ينص هذا القانون أو كل تشريع آخر جاري به العمل، على تضمينه في الدفتر المذكور.

إذا طرأ تغيير على أحد البيانات المشار إليها أعلاه، وجب تضمين البيان الجديد فوراً في الدفتر المذكور.

المادة 8

يعتبر تقييد الطائرة في دفتر التسجيل بمثابة سند للملكية وتسلم شهادة تسجيل تتضمن البيانات الواردة في الدفتر السالف الذكر إلى مالك الطائرة المعني أو إلى وكيله.
يجب أن توجد الشهادة المذكورة دائماً على متن الطائرة المسلمة عنها الشهادة عند قيامها بالخدمة.

المادة 9

كل نقل لملكية طائرة بعقد بين أحياء أو على إثر وفاة مالکها وكل حكم ناقل أو منشئ أو مصرح بالملكية وكل تأسيس لرهن أو تجديده أو شطبه وكل عقد استئجار أو اكتراء الطائرة وكذا كل محضر حجز تحفظي أو حجز تنفيذي لا يكون له أي أثر على الغير إلا بتقييده في دفتر التسجيل.

المادة 10

يفتح دفتر التسجيل في وجه العموم ويجوز لأي شخص، مع مراعاة احترام البيانات السرية إن وجدت، الحصول على نسخة منه مشهود بمطابقتها للأصل وفق الكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 11

يشطب على كل طائرة من دفتر التسجيل إما بطلب من مالکها أو وكيله بعد إرجاع شهادة التسجيل الخاصة بها أو تلقائياً من لدن السلطة المختصة إذا :

(1) لم تعد متوافرة فيها الشروط المنصوص عليها في المادة 4 أعلاه ؛
(2) إذا اتضح لهذه السلطة أن الطائرة تحطمت تحطما كاملا أو اعتبرت في حكم المفقودة بعد مرور ثلاثة أشهر عن آخر المعلومات الواردة عنها.
غير أنه لا يجوز القيام بأي شطب على طائرة تكون موضوع رهن أو حجز أو مثقلة بأي حقوق مقيدة أخرى إلا بعد الحصول على رفع اليد المسبق عن الحقوق المذكورة مسلم طبقا للنصوص التشريعية المعمول بها في هذا المجال.
وتسلم شهادة الشطب إلى مالك الطائرة المشطب عليها وإلى كل شخص معني يقدم طلبا بذلك.

المادة 12

تحدد وفقا للتشريع الجاري به العمل الرسوم التي يتم تحصيلها عن الإجراءات المتعلقة بتسجيل الطائرات وعن تسليم مستخرجات من دفتر التسجيل وعن الشطب عليها من الدفتر وكذا عن تقييد عقود نقل الملكية وعقود الاستئجار والاكتراء وتأسيس الرهون وتجديدها وشطبها ومحاضر الحجز التحفظي والحجز التنفيذي.

الفرع الثاني

علامات التعرف على الطائرات

المادة 13

يجب أن تحمل كل طائرة العلامات البارزة لجنسيتها وتسجيلها كما هي مبينة في شهادة تسجيلها.
يجب أن توضع علامات الجنسية والتسجيل على الطائرة بأي وسيلة تضمن رؤيتها واستقرارها. ويحرص الريان قائد الطائرة على أن تظل العلامات نظيفة ومرئية ومقروءة على الدوام.

المادة 14

يمكن أن يثبت على الطائرة اسمها أو اسم وشعار مالكيها بشرط ألا يحول موضعها وأبعادها ونوع الحروف أو الرموز وألوانها دون التعرف بسهولة على علامات جنسية وتسجيل الطائرة المذكورة وألا تحدث التباسا مع علامات الجنسية والتسجيل.

المادة 15

لا يجوز أن يظهر على الوجه الخارجي للطائرة أي إشهار أو علامة غير العلامات المنصوص عليها في هذا الباب ما لم تمنح السلطة المختصة إذنا بذلك ووفق الأشكال والكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 16

يحدد بنص تنظيمي مضمون علامات الجنسية وعلامات تسجيل الطائرات وأنواع الحروف الواجب استعمالها وأبعادها وكذا شروط وكيفيات وضعها على الطائرات المذكورة.

الباب الثاني

صلاحية الطائرات للملاحة

الفرع الأول

الوثائق الواجب توفرها على متن الطائرات

المادة 17

دون الإخلال بأي وثيقة أخرى يكون وجودها ضروريا على متن الطائرة بموجب هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه والأنظمة الدولية الجاري بها العمل في هذا المجال، يجب أن تتوفر كل طائرة على متنها، عندما تقوم برحلة على الوثائق التالية:

- شهادة تسجيلها؛
- شهادة صلاحيتها للملاحة؛
- الإجازات وسندات الملاحة الجوية الأخرى الملائمة والخاصة بكل عضو من أعضاء الطاقم؛
- سجل رحلات الطائرة؛
- رخصة قناة الاتصال اللاسلكي بالطائرة، عند الاقتضاء؛
- قائمة اسمية تحدد نقط الركوب والنزول عندما تقوم الطائرة بنقل المسافرين ووثائق النقل وقائمة الشحن عندما تقوم بنقل البضائع؛
- شهادة الحد من الإزعاجات، عند الاقتضاء.

المادة 18

لا يجوز لأي طائرة التحليق فوق التراب المغربي أو النزول به أو الإقلاع منه ما لم تتوفر فيها الشروط التالية :

- أن تحمل علامات جنسية وتسجيل ؛
- أن تكون صالحة للملاحة ؛
- أن يقودها مستخدمون حاصلون على الإجازات ووثائق الملاحة الجوية الأخرى جارية الصلاحية والمطلوبة لممارسة مهامهم على متن الطائرة ؛
- غير أن للإدارة المختصة، أن تعفي طائرة لمدة محددة من بعض الشروط المنصوص عليها في هذه المادة، عندما تقوم بتحليقات بهدف اختبار الطائرة المذكورة أو تجريبها أو تكون موجهة لمحطة صيانة أو فحص أو إصلاح. ويمنح الإعفاء المذكور وفق الأشكال والكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 19

يمكن أن تعفى الطائرات المبينة بعده من التوفر على بعض الوثائق المشار إليها في المادة 17 أعلاه شريطة التقيد بالأحكام الخاصة المحددة بنص تنظيمي والمتعلقة، عند الاقتضاء، بتصميم الطائرات أو بشروط استخدامها أو بالكفاءات المطلوب توفرها في الأشخاص الذين يستعملونها :

- الطائرات المأسورة أو المقطورة على سطح الأرض أو على سطح الماء ؛
- الطائرات التي تحلق دون وجود أي شخص على متنها غير طاقم القيادة ؛
- الطائرات ذات المقعد الواحد غير المجهزة بمحرك أو ذات محرك خفيف والمحددة من لدن السلطة المختصة ؛
- المناطق الحرة ؛
- الصواريخ.

المادة 20

يعترف بالوثائق المشار إليها في المادة 17 أعلاه المسلمة من السلطة المختصة بالدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها قصد التحليق فوق التراب المغربي إذا تم الاعتراف بمعادلتها بموجب اتفاقية دولية أو اتفاق تعتبر المملكة المغربية طرفاً فيه أو بموجب أحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

الفرع الثاني

شهادات صلاحية الطائرات للملاحة

المادة 21

تثبت شهادة الصلاحية للملاحة المشار إليها في المادة 17 أعلاه، أهلية التحليق بالنسبة إلى الطائرة المسلمة عنها.

تسلم شهادة الصلاحية المذكورة إلى طائرة يراد تسجيلها بالمغرب عندما:

(1) يكون صاحب الطلب قد أثبت مطابقة هذه الطائرة لطراز سبق الإشهاد عليه أو للشروط التقنية للدولة الأجنبية التي كانت الطائرة قيد الخدمة بها، مع مراعاة تقديم شهادة الصلاحية للملاحة الخاصة بالتصدير مسلمة من لدن الدولة المذكورة ؛

(2) تعترف السلطة الإدارية المختصة، على إثر مراقبة تقنية، بالمطابقة المذكورة عملاً بأحكام أنظمة الصلاحية للملاحة.

يمكن، في حالة عدم توفر شهادة الصلاحية للملاحة المذكورة، أن تسلم السلطة الإدارية المختصة إذن تحليق خاص إلى طائرة عند قيامها بالتحليق لأول مرة أو من أجل الالتحاق بمحطة للصيانة أو الفحص أو الإصلاح.

المادة 22

تتضمن شهادة الصلاحية للملاحة المطابقة للنموذج المقرر المحدد بنص تنظيمي، على الخصوص البيانات الإلزامية التالية : العلامات ووصف وفئة الطائرة وتاريخ نهاية صلاحية الشهادة المذكورة والتي تأخذ بعين الاعتبار ظروف الصيانة والإبقاء على صلاحية الطائرة للملاحة.

تتوفر كل طائرة على كتيب للطيران ولوحات للإرشاد أو وثائق تشير إلى حدود التشغيل المصادق عليها التي تعتبر الطائرة ضمنها صالحة للملاحة، طبقاً لمقتضيات نظام الصلاحية للملاحة المحدد بنص تنظيمي والمتضمن للتعليمات والمتطلبات الإضافية الضرورية لسلامة الطائرات.

المادة 23

يمكن وقف صلاحية شهادة الصلاحية للملاحة من طرف السلطة المختصة لمدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر تحدد في قرار الوقف ويراد بها إعادة حالة الطائرة إلى الصلاحية للملاحة إذا ثبت على إثر مراقبة تقنية أن الطائرة :

1- لم تعد مستجيبة لمقتضيات نظام الصلاحية للملاحة، أو صارت مستغلة ضمن شروط غير مطابقة لما يقتضيه النظام المذكور ؛

2- كانت موضوع تغيير أو إصلاحات غير مصادق عليها من طرف السلطة المختصة ؛

3- لم تعد محتفظة بصلاحياتها للملاحة طبقاً للشروط المنصوص عليها في الفرع الثالث من هذا الباب ولمقتضيات نظام الملاحة.

إذا انصرم الأجل المذكور، وظلت الشروط المطلوبة غير متوافرة، وجب سحب شهادة الصلاحية للملاحة.

وفي حالة العكس، يوضع حد على الفور لإجراء وقف صلاحية شهادة الصلاحية للملاحة. يبلغ قرار وقف شهادة الصلاحية للملاحة أو سحبها إلى المعني بالأمر وفق الكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

غير أن للإدارة المختصة، أثناء مدة وقف صلاحية الشهادة ومع مراعاة حدود التشغيل المقررة بالنسبة لسلامة الطائرة أو الأشخاص الموجودين على متنها، أن تأذن في تحليق الطائرة المذكورة إلى مكان إعادتها إلى حالة الصلاحية للملاحة وإجراء اختبارات التحليق المتتالية دون أن تقل الطائرة المذكورة ركاباً باستثناء الطاقم التقني الضروري.

المادة 24

إذا تعرضت طائرة ما للأضرار وكان من شأن الأضرار أن تجعل الطائرة غير قادرة على التحليق، تسحب السلطة المختصة شهادة الصلاحية للملاحة من الطائرة المذكورة إلى أن تعاد إلى حالة الصلاحية للملاحة.

إذا كانت الطائرة تحمل جنسية أجنبية، تمنع السلطة المختصة مغادرة الطائرة المذكورة وتبلغ ذلك على الفور إلى الدولة المسجلة بها الطائرة مع إطلاعها على جميع المعلومات الضرورية لتمكينها من اتخاذ التدابير اللازمة.

الفرع الثالث

تصميم الطائرات وإنتاجها وصيانتها

المادة 25

يجب أن يقوم بعملية تصميم الطائرات والمحركات والمروحيات وقطع وتجهيزات الملاحة الجوية وإنتاجها وصيانتها في المغرب أشخاص ذاتيون أو اعتباريون تعتمدهم السلطة المختصة حسب المواصفات التقنية والنماذج المحددة بنص تنظيمي.

المادة 26

يجب على طالب الاستفادة من الاعتماد المشار إليه في المادة 25 أعلاه أن:

- 1) يكون شخصا ذاتيا أو اعتباريا مقيما بالمغرب أو يتوفر على مقره الاجتماعي به، حسب الحالة؛
- 2) يثبت توفره على القدرات البشرية والمالية والتقنية والمعدات والقدرات التنظيمية والمسطرية والوثائقية الضرورية، حسب نوع الاعتماد المطلوب؛
- 3) يقدم طلبا بهذا الخصوص إلى السلطة المختصة مصحوبا بالوثائق التي تمكن من التعريف به والتأكد من استجابته للشروط المذكورة في 2) أعلاه.

المادة 27

يعتبر الاعتماد اسميا ولا يمكن تفويته أو نقله إلى شخص آخر. ويصبح لاغيا إذا لم يشرع المستفيد منه في إنجاز الغرض الذي منح الاعتماد من أجله خلال أجل لا يتعدى سنة واحدة ابتداء من تاريخ تسليمه.

المادة 28

يسلم الاعتماد المذكور بعد دراسة الملف بالكامل والتأكد من خلال الوثائق وفي عين المكان من أن هذا الطلب يستجيب للشروط المنصوص عليها في المادة 26 أعلاه.
يسلم الاعتماد للمعني بالأمر في أجل لا يتعدى شهرين ابتداء من تاريخ استلام الملف.
في حالة عدم تسليم الاعتماد المطلوب، يوجه للمعني بالأمر بتبليغ بالقرار مع ذكر أسباب عدم تسليم الاعتماد.

المادة 29

إذا لم تعد إحدى الشروط أو كل الشروط المذكورة في المادة 26 أعلاه مستجاب لها، يتم وقف الاعتماد لفترة لا تتعدى ستة أشهر محددة في قرار الوقف تخصص لتمكين المستفيد من الاستجابة من جديد للشروط المذكورة.

إذا انتهى هذا الأجل مع استمرار عدم استيفاء الشروط المطلوبة، يسحب الاعتماد.
وفي حالة ما إذا تم استيفاء الشروط من جديد يتم مباشرة وضع حد لإجراء وقف الاعتماد.
ويبلغ المعني بالأمر، حسب الكيفيات المحددة بنص تنظيمي، بقرار وقف الاعتماد أو سحبه.

المادة 30

عندما يتخلى الحاصل على الاعتماد عن الانقاع به، يجب عليه إرجاع الاعتماد الذي استفاد منه إلى السلطة المختصة .

الفرع الرابع

مراقبة سلامة الطائرات

المادة 31

تراقب السلطة المختصة بانتظام الطائرات المغربية والطائرات الأجنبية التي تستعمل مطارا مغربيا للتأكد من مطابقتها لقواعد السلامة الخاصة بالطيران المدني المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو السالفة الذكر خاصة ملاحقها 1 و 6 و 8. تحدد بنص تنظيمي كفاءات مراقبة سلامة الطائرات.

المادة 32

يخضع كل تصميم وكل إنتاج للطائرة والمحرك والمروحية وقطع وتجهيزات الملاحة الجوية للإشهاد بمطابقتها من طرف السلطة المختصة حسب الشروط التقنية والأشكال والكفاءات المحددة بنص تنظيمي. يجب على كل مقاول إنتاج ترغب في صنع طائرة أو منتج من منتجات الملاحة الجوية المنصوص عليها في المادة 25 أعلاه، يكون موضوع تسليم شهادة، أن تخبر بذلك السلطة المختصة التي تحرص على أن تكون كل طائرة أو منتج من منتجات الملاحة الجوية، بما في ذلك القطع المصنعة من لدن مقاولين من الباطن، مطابقة للشروط التقنية المشار إليها أعلاه.

المادة 33

تخضع المقاولات الحائزة على الاعتماد المشار إليه في المادة 25 أعلاه لمراقبة السلطة المختصة الرامية بوجه خاص إلى التحقق من مطابقتها لأحكام الاتفاقيات الدولية وأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه في ميادين موضوع الاعتماد.

ويجب على المقاولات المذكورة أن تسلم لهذا الغرض أعوان المراقبة المنتدبين لهذه الغاية كافة الوثائق اللازمة لإنجاز مهمتهم وتمكينهم من ولوج المنشآت والتجهيزات ذات الصلة بالمراقبة المذكورة.

المادة 34

يتم الاعتراف من طرف السلطة المختصة، حسب الكفاءات المحددة بنص تنظيمي، بالشهادات المنصوص عليها في المادة 32 أعلاه المسلمة من طرف دولة أجنبية طبقا لمقتضيات معادلة على الأقل لنظام الملاحة المشار إليه في المادة 18 أعلاه.

الفرع الخامس

مقتضيات مختلفة

المادة 35

تتم المراقبات المنجزة من طرف السلطة المختصة بموجب هذا الباب على نفقة ومسؤولية مالك الطائرة أو مستغلها، حسب الحالة.

المادة 36

تحدد بنص تنظيمي :

- (1) أشكال وكيفيات تسليم اعتماد تصميم الطائرات وإنتاجها وصيانتها ووقف الاعتماد وسحبه ؛
- (2) الشروط التقنية وكيفيات الإشهاد على طراز الطائرات والإشهاد على صلاحيتها للملاحة؛
- (3) كيفيات مراقبة سلامة الطائرات.

المادة 37

تؤدى وفق التشريع الجاري به العمل رسوم عن تسليم جميع الوثائق المتعلقة بمراقبة أهلية الطائرة للتخليق وتجديدها حسب الحالة.

المادة 38

يمكن للإدارة المختصة، بطلب من دولة أجنبية، أن تتولى لحساب تلك الدولة بعض الالتزامات والمسؤوليات المتعلقة بشهادة الأهلية للملاحة وحركة الطائرات وإجازات قنوات اللاسلكي على متن الطائرة وإجازات وباقي سندات الملاحة لمستخدمي القيادة الخاصة بالطائرات المسجلة بهذه الدولة وذلك طبقا للشروط والكيفيات المتفق عليها معها.

كما يمكن للمملكة المغربية أن تسند، طبقا لنفس الشروط والكيفيات بعض الالتزامات والمسؤوليات المشار إليها أعلاه لدولة أجنبية بالنسبة للطائرات المغربية المسجلة بدفتر التسجيل المنصوص عليه في المادة 4 أعلاه.

تكون المقتضيات المتفق عليها بموجب هذه المادة موضوع اتفاقات بين المملكة المغربية والدول المعنية. وتودع هذه الاتفاقات بصفة قانونية لدى منظمة الطيران المدني الدولي بغرض تسجيلها طبقا لمقتضيات معاهدة شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي.

الباب الثالث

النظام القانوني للطائرات

الفرع الأول

الطبيعة القانونية للطائرات

المادة 39

الطائرات أملاك منقولة تخضع للقواعد القانونية العادية مع مراعاة القواعد الخاصة المنصوص عليها في أحكام هذا الباب.

تعتبر جزءا لا يتجزأ من الطائرة جميع التوابع الضرورية لاستغلالها.

المادة 40

تصنف السلطة المختصة بالطائرات في فئات حسب خصائصها التقنية وتجهيزاتها ووسائل الاتصال بها والاستعمال المعدة له، وفقا لمقتضيات الأنظمة الدولية الجاري بها العمل في هذا المجال.

المادة 41

يمكن أن يكون بيع الطائرة إراديا أو جبريا.

المادة 42

يجب أن يتم كل بيع إرادي لطائرة كتابة وأن يثبت بعقد رسمي أو عرفي. يمكن أن يشمل البيع مجموع الطائرة أو كل حصة فيها في حالة تعدد الملاك سواء كانت الطائرة في مطار إلحاقها أو في رحلة.

المادة 43

يمكن لكل مالك حصة في طائرة أن يبيع حصته دون قبول الشركاء الآخرين. غير أن بيع حصة في الطائرة يفضي إلى فقدان هذه الطائرة للجنسية المغربية يتطلب موافقة جميع الملاك الشركاء. لا يجوز الإذن بالبيع الإرادي للطائرة بالمزاد العلني إلا بطلب من الملاك الذين بين أيديهم أغلبية حصص الملكية في الطائرة، ما لم يتفق على خلاف ذلك كتابة.

المادة 44

يترتب على الإشارة في عقد بيع طائرة إلى أن مجموع أو بعض الثمن يظل مستحقا لفائدة البائع، ما لم ينص على خلاف ذلك، تأسيس رهن لفائدته ضمنا للمبلغ الباقي في ذمة المشتري بشرط أن يطلب البائع تقييد الرهن المذكور وفقا لأحكام هذا الباب.

المادة 45

لا يحتج على الغير ببيع طائرة ما إلا بعد تقييده في دفتر التسجيل المنصوص عليه في المادة 4 أعلاه.

المادة 46

يمنع كل بيع إرادي لطائرة مرهونة إذا كان من شأنه أن يفقدها الجنسية المغربية. ويعتبر كل عقد حرر خرقا لهذا المنع باطلا. وفي حالة التدليس، يتعرض البائع إلى العقوبات المنصوص عليها في الفصول من 357 إلى 359 من القانون الجنائي.

الفرع الثاني

الامتيازات على الطائرات

المادة 47

لا تكون مضمونة بامتياز على الطائرة أو على التعويض الممنوح عن التأمين المستحق في حالة تلف الطائرة أو فقدانها إلا الديون الوارد بيانها بعده :

- 1) الأجور والديون التي تعتبر في حكمها المستحقة بموجب عقود عمل أعضاء طاقم الطائرة وكذا مبالغ الاشتراكات ذات الصبغة الاجتماعية المتعلقة بها ؛
- 2) أتاوى المطارات والملاحة الجوية ؛
- 3) الأجور المستحقة عن البحث عن الطائرة وإنقاذها ؛
- 4) المصاريف الضرورية للمحافظة على الطائرة.

المادة 48

تتبع الامتيازات الطائرة أيا كان حائزها.

تخضع الامتيازات لأسباب الانقضاء التالية :

- 1) انقضاء الالتزام الأصلي؛
 - 2) تخلي الدائن؛
 - 3) مرور ثلاثة أشهر على الواقعة التي نشأت عنها الامتيازات ما عدا إن قام الدائن مسبقاً بقيد دينه في دفتر التسجيل المنصوص عليه في المادة 4 أعلاه بعد أن حصل على اعتراف بالتراضي بالمبلغ المستحق أو إن لم يوجد، بعد إقامة دعوى قضائية في هذا الشأن ؛
 - 4) بيع الطائرة عن طريق القضاء أو بالتراضي شريطة أن يتم تقييد نقل الملكية في دفتر التسجيل وأن ينشر إشعار بتقييد نقل الملكية في الجريدة الرسمية مع الإشارة إلى اسم وموطن المشتري وألا يتم تبليغ أي تعرض من الدائن إلى المشتري في الموطن المعين من لدنه وذلك داخل الشهرين المواليين للنشر المشار إليه أعلاه.
- ويظل حق أفضلية الدائن قائماً على ثمن البيع عن طريق القضاء أو بالتراضي طالما لم يتم توزيع الثمن أو أدائه.

المادة 49

يمنح الامتياز في الديون المشار إليها في المادة 47 أعلاه حسب الترتيب الذي وردت به في المادة المذكورة.

توزع الديون من نفس الرتبة بالتناسب بين الدائنين في حالة عدم كفايتها.

غير أن الديون المنصوص عليها في البندين (3) و (4) من المادة 47 تؤدي حسب الترتيب الزمني العكسي للوقائع التي نشأت عنها.

المادة 50

ترتب الامتيازات، غير تلك المنصوص عليها في المادة 47 أعلاه، بعد الرهن التي تم تقييدها قبل نشوء الامتيازات المذكورة.

غير أنه لا يجوز، في حالة بيع طائرة، بالمغرب، مثقلة برهن في دولة طرف في اتفاقية جنيف السالفة الذكر المتعلقة بالاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات، أن تمارس الحقوق الوارد ذكرها في المادة الأولى من الاتفاقية المذكورة والمتعلقة بالطائرة إلا مع مراعاة الحقوق المعترف بها للمصابين بأضرار على سطح الأرض بموجب المادة VII - 5 من الاتفاقية المذكورة.

الفرع الثالث

الرهن على الطائرات

المادة 51

يمكن رهن الطائرات المسجلة. ولا يجوز رهنها إلا باتفاق بين الأطراف.

المادة 52

يجب أن يحرر الرهن المقبول كتابة تحت طائلة البطلان ويمكن أن يكون عقدا رسميا أو عرفيا. يجب أن يشار في العقد إلى كل عنصر من العناصر التي يشملها الرهن. ويمكن أن يكون العقد لأمر، وفي هذه الحالة، يترتب على تظهيره نقل حق الدائن المرتهن.

المادة 53

لا يجوز رهن الطائرة إلا من قبل مالكيها أو وكيله المسند إليه تفويض خاص لهذا الغرض. لا يجوز رهن الطائرة المملوكة لعدة أشخاص إلا بموافقة أصحاب أغلبية الحقوق في الطائرة.

المادة 54

يمكن أن يشمل الرهن في عقد واحد مجموع أو بعض الأسطول الجوي الذي يوجد في حوزة مالك واحد بشرط الإشارة إلى كل طائرة على أفراد في العقد المذكور.

المادة 55

يشمل الرهن الخلية والمحركات والمراوح والأجهزة التي توجد على متن الطائرة وكل القطع المخصصة بصفة دائمة لخدمة الطائرة، لمجرد وجودها في حوزة مالك الطائرة، سواء كانت هذه القطع ملتصقة بالطائرة أو منفصلة عنها بشكل مؤقت.

يمكن أن يمتد الرهن أيضا بصفة تبعية إلى قطع الغيار المطابقة لطراز الطائرة أو الطائرات المرهونة بشرط أن يشار إلى كل قطعة على أفراد في جرد يبين طبيعة القطع المذكورة وعددها يلحق بعقد الرهن. في هذه الحالة، يجب إيداع قطع الغيار المذكورة في موضع أو عدة مواضع تكون محل إشهار. وإذا تم استعمالها في الطائرات المخصصة لها، يجب تعويضها على الفور. ويجب إخبار الدائن بهذا الاستعمال.

المادة 56

تشمل قطع الغيار المشار إليها في المادة 55 أعلاه، جميع الأجزاء التي تتكون منها الطائرات من محركات ومراوح وأجهزة راديو وأدوات وتجهيزات وأثاث وأجزاء هذه العناصر المختلفة وبصفة عامة جميع الأشياء كيفما كانت طبيعتها المحتفظ بها لتعويض القطع التي تتألف منها الطائرة مع مراعاة الإشارة إلى كل واحدة منها على انفراد.

يجب إطلاع الأغيار عن طريق إشهار ملائم بالملصقات في عين المكان على طبيعة ونطاق الحقوق المثقلة بها القطع المذكورة والإشارة إلى تقييد الرهن في دفتر التسجيل مع ذكر اسم وعنوان المستفيد منه.

المادة 57

لا يمتد الرهن إلى الشحن أو إلى أقساط وإعانات الدولة ولا إلى التعويضات عن المسؤولية والتأمين.

المادة 58

يمكن تأسيس الرهن على طائرة في طور الصنع. غير أن هذا الرهن لا يمكن قبوله إلا إذا تم التصريح مسبقاً بالطائرة، وفق الأشكال والكيفيات المنصوص عليها في النصوص التنظيمية، لدى السلطة المختصة والتي تسلم وصلاً عنه وتقيده بعد ذلك في شهادة تسجيل.

المادة 59

يتم الإعلان عن كل رهن بتقييده من طرف الدائن الذي أسسه في دفتر التسجيل المشار إليه في المادة 4 أعلاه. ولا يكون له أثر إزاء الأغيار إلا ابتداءً من تاريخ التقييد المذكور. يجب كذلك، أن يشار، بناءً على طلب من الدائن، إلى الشطب على الرهن وكذا إلى كل تغيير يطرأ عليه، سواء باتفاق بين الأطراف أو بناءً على حكم قضائي، في نفس دفتر التسجيل لكي يكون له أثر إزاء الأغيار.

المادة 60

إذا أثقل رهنان أو أكثر نفس الطائرة أو الطائرات، وجب تحديد رتبة الرهن استناداً إلى تاريخ التقييد. تكون للرهن المقيده في اليوم الواحد الرتبة نفسها بالرغم من اختلاف ساعات التقييد.

المادة 61

يضمن تقييد الرهن، بنفس رتبة أصل الدين، ثلاث سنوات من الفوائد زيادة على السنة الجارية. ويحفظ التقييد الرهن لمدة اثنتي عشرة سنة ابتداءً من يوم تاريخه، ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك. وينتهي أثره إذا لم يتم تجديد التقييد قبل انقضاء الأجل المذكور.

المادة 62

يشطب على التقييدات الرهنية بعد الإطلاع على عقد رسمي أو عرفي يتضمن موافقة الدائن أو الدائنين على الشطب أو بناء على رفع يد موقع عليه من لدن الدائن المرتهن أو بموجب حكم اكتسب قوة الشيء المقضي به.

المادة 63

في حالة فقدان طائفة أو تلفها، يحل الدائن المرتهن، فيما يخص مبلغ دينه، محل المؤمن له في حق التعويض المستحق على المؤمن، ما عدا في حالة اتفاق مخالف.
يجب أن يطلب المؤمن، قبل القيام بأي أداء، الحصول على قائمة بالتقييدات الرهنية. ولا يكون أي أداء مبرءاً للذمة إذا أنجز خرقاً لحقوق الدائنين الواردة أسماؤهم في القائمة المذكورة.

المادة 64

يجب أن تسلم السلطة المختصة قائمة بالتقييدات الرهنية أو شهادة بعدم وجود أي رهن إلى كل من يطلب ذلك.

المادة 65

تحدد بنص تنظيمي أشكال وكيفيات تقييد رهون وتجديدها والشطب عليها ومسكها وكذا تسليم القوائم والشهادات المنصوص عليها في المادة 64 أعلاه.
يؤدي رسم يحدد مبلغه وكيفيات تحصيله طبقاً للنصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال عن:

- تقييد الرهن أو تجديده؛
- تسليم شهادات تقييد رهون وتجديدها وشطبها؛
- تسليم قائمة التقييدات الرهنية على الطائرات.

المادة 66

يتبع الدائنون الطائفة التي لهم رهن مقيد عليها أياً كان حائزها قصد ترتيبهم وأداء دينهم حسب ترتيب تقييدهم وبعد الدائنين الممتازين المشار إليهم في المادة 47 أعلاه.

المادة 67

إذا كان الرهن لا يشمل إلا حصة في الطائفة، لا يجوز للدائن أن يطلب حجز وبيع الحصة المخصصة له.

غير أن للدائن أو الدائنين، إذا كان الرهن يشمل أكثر من نصف الحصص في الطائفة، أن يعمل بعد الحجز، على بيع الطائفة المذكورة كاملة بشرط أن يدعوا إلى عملية البيع المالك الشركاء.

المادة 68

في جميع حالات الملكية المشتركة، تظل قائمة بعد القسمة أو الإنزاع بالبيع بالمزاد، الرهون المقبولة أثناء مدة الشياح من لدن مالك أو عدة ملاك شركاء على حصة من الطائفة.

غير أن حق الدائنين الذين ليس لهم رهن إلا على حصة في الطائرة يظل منحصرا في حق الأفضلية على جزء الثمن المطابق للحصة المرهونة في حالة بيع جبري للطائرة المذكورة وفقا لأحكام هذا القسم.

المادة 69

يجب على من يشتري طائرة أو حصة في طائرة مرهونة ويريد أن يؤمن نفسه من المتابعات المأذون بها بموجب المادة 70 أدناه، أن يوجه إلى جميع الدائنين المقيدون في دفتر التسجيل، وفق الأشكال والكيفيات المحددة بنص تنظيمي، مستخرجا من سنده مع الإشارة على الخصوص إلى تاريخ وطبيعة العقد وهوية البائع وعناصر التعرف على الطائرة وثمنها والتكاليف الداخلة فيه وكذا تاريخ التقييدات الرهنية وهوية الدائنين ومبلغ الديون المقيدة.

يجب أن يصرح المشتري المذكور في نفس العقد باستعداده للوفاء في الحين بالديون الرهنية في حدود ثمن الطائرة دون التمييز بين الديون الحال أجلها أو غير الحال أجلها.

الباب الرابع

حجز الطائرات وبيعها الجبري

الفرع الأول

حجز الطائرات

المادة 70

لا يجوز الحجز التحفظي لطائرة مغربية أو أجنبية فوق التراب المغربي إلا بإذن من رئيس المحكمة الابتدائية المطلوب الحجز لديها.

ويمكن أن يكون الإذن المذكور مشروطا بتقديم كفالة أو ضمانات أخرى صحيحة من لدن صاحب الطلب. يحدد في الأمر الصادر بالإذن بالحجز التحفظي الأجل الذي يجب فيه على صاحب الطلب إقامة دعواه. ولا يمكن أن يتعدى الأجل المذكور شهرا واحدا ابتداء من تاريخ صدور الأمر.

وإذا لم تتم إقامة الدعوى في الأجل المحدد، اعتبر الحجز التحفظي المنجز باطلا وكان لم يكن ووجب الإبراء من الكفالة المقدمة أو أي ضمانات أخرى عند الاقتضاء.

يمكن متابعة صاحب الطلب عن المسؤولية عن الضرر الحاصل للمدعى عليه على إثر الحجز التحفظي للطائرة أو عن مصاريف الكفالة أو الضمانة المقدمة من لدن هذا الأخير من أجل تحرير الطائرة أو منع الحجز التحفظي، أمام المحكمة الابتدائية التي تم تقديم طلب الحجز لديها.

المادة 71

لا يؤذن بالحجز التحفظي لطائرة مغربية أو أجنبية فوق التراب المغربي إلا لصالح أصحاب الدين أو المفترض أنهم أصحاب دين مستحق على الطائرة.

غير أن الطائرات المغربية أو الأجنبية المخصصة لخدمة الدولة أو للنقل العام، لا يمكن أن تكون موضوع أمر بالحجز التحفظي إلا إذا كان الدين يتعلق بالمبالغ المستحقة على المالك بسبب شراء هذه الطائرات أو بسبب عقود التكوين أو الصيانة المتعلقة باستغلال الطائرات المذكورة. يبلغ كل حجز تحفظي إلى مالك الطائرة وإلى مستغل الطائرة المذكورة.

المادة 72

لا يمس الحجز التحفظي بحقوق المالك ويتم وفقا للشروط والأشكال المنصوص عليها في هذا الباب. ويتحمل المدين المصاريف المترتبة عن هذا الحجز.

المادة 73

تقوم السلطة المختصة، بعد الإدلاء بالأمر بالحجز التحفظي، بوقف الطائرة في المطار الذي توجد به أو في أي مطار آخر تقاد إليه بموجب الأمر المذكور. ويظل الوقف قائما إلى أن يتم رفع اليد عن الحجز التحفظي المذكور.

المادة 74

يمكن للمدعى عليه، أن يتوجه إلى القاضي في أي وقت من المسطرة للحصول، إن اقتضى الحال، على رفع اليد عن الحجز المأذون فيه في حالة تسديد المبالغ المستحقة أو تقديم كفالة مناسبة وكافية.

المادة 75

إذا تم الحجز التحفظي لطائرة وقدمت كفالة أو ضمانات للحصول على رفع اليد عن الحجز أو من أجل تجنبه، لا يمكن اللجوء، بالنسبة لنفس الدين ونفس المدين إلى حجز جديد على نفس الطائرة ولا تمكن المطالبة بأي كفالة أو ضمانات جديدة.

المادة 76

يتحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي إذا حكم للدائن في الجوهر بإدانة مدينه.

المادة 77

لا يمكن القيام بالحجز التنفيذي على طائرة إلا بعد مضي أربع وعشرين ساعة على تبليغ التنبيه الرسمي بالدفع إلى مالك الطائرة شخصيا أو إلى موطنه. غير أن التنبيه المذكور يمكن أن يوجه مباشرة إلى وكيل مالك الطائرة إذا كان الدائن متمسكا بحق امتياز على الطائرة المذكورة.

المادة 78

يتضمن محضر الحجز التحفظي أو محضر تحويل الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي بيان الاسم الشخصي والعائلي للدائن المنجز الحجز لصالحه وموطنه والوثيقة التي يستند إليها والمبلغ الذي يطالب بتسديده وتعيين الموطن من لدن الدائن، في المكان الموجود به مقر المحكمة الواجب القيام بالمتابعة على البيع لديها، عند الاقتضاء، واسم المالك وطراز الطائرة ورقم تسجيلها.

يتضمن المحضر بياناً ووصفاً لتجهيزات الطائرة وتوابعها.

وينص المحضر على تعيين حارس.

يبلغ المحضر المشار إليه أعلاه في الحال إلى السلطة المختصة من أجل وقف الطائرة في المكان الذي توجد به.

المادة 79

يجب على الدائن الحاجز أن يوجه داخل أجل خمسة أيام عمل ابتداء من تاريخ إعداد محضر الحجز التنفيذي، إلى المالك نسخة من المحضر المذكور وأن يستدعيه أمام المحكمة حيث تجري المتابعة من أجل البيع قصد التصريح ببيع الطائرة وتجهيزاتها وتوابعها.

إذا لم يوجد موطن مالك الطائرة بدائرة نفوذ المحكمة، ولم يكن له ممثل مفوض وجب توجيه التبليغات والاستدعاءات وفق ما نص عليه الفصلان 40 و41 من قانون المسطرة المدنية.

المادة 80

ينقل مضمون محضر الحجز التنفيذي داخل أجل ثمانية أيام عمل في دفتر التسجيل المنصوص عليه في المادة 4 أعلاه من لدن السلطة المختصة.

تسلم السلطة المختصة، داخل ثلاثة أيام عمل الموالية للتضمين المذكور، بياناً بالتقييدات. ويخبر الدائن الحاجز داخل ثمانية أيام عمل الموالية للتسليم المذكور الدائنين المقيدون في دفتر التسجيل، بالمواطن المعينة في تقييداتهم، بالاستدعاء المنصوص عليه في المادة السابقة. ويضرب للدائنين أجل خمسة عشر يوماً من أيام العمل من أجل التدخل.

الفرع الثاني

بيع الطائرات الجبري

المادة 81

يجوز لكل دائن مقيد أن يطلب عرض الطائرة على المزاد مع اقتراح زيادة العشر فوق الثمن وتقديم كفالة من أجل تسديد الثمن والتكاليف.

يجب أن يوقع طلب العرض على المزاد من لدن الدائن ويوجه إلى المشتري، داخل أجل خمسة أيام عمل، ابتداء من تاريخ التبليغ مضافة إليه آجال بعد المسافة، عند الاقتضاء، ويتضمن هذا الطلب الاستدعاء أمام المحكمة المرفوعة إليها الدعوى للتمكن من الأمر بمباشرة المزاد المطلوب.

يتم البيع بالمزاد إما بمسعى من الدائن الذي طلبه أو من المشتري.

المادة 82

يصدر الأمر بالبيع عن رئيس المحكمة الابتدائية لمكان حجز الطائرة.

المادة 83

تصدر المحكمة ثمن افتتاح المزاد وشروط البيع، وإذا لم يقدم أي عرض في اليوم المحدد للبيع، حددت المحكمة ثمنا جديدا لافتتاح المزاد يقل عن الأول وليوم الذي سيتم فيه البيع بالمزاد. يتم البيع بعد الحجز، أمام كاتب الضبط، بعد مضي خمسة عشر يوما من أيام العمل على تعليق الإعلان وإدراجه في جريدة مخول لها نشر الإعلانات القانونية تصدر في دائرة نفوذ المحكمة المعروضة عليها القضية، دون إخلال بأي نشر آخر قد يأمر به رئيس المحكمة الابتدائية. تعلق الإعلانات في الجهة الأكثر بروزا من الطائفة المحجوزة وفي الباب الرئيسي للمحكمة التي سيباشر البيع أمامها وكذا في مكاتب السلطة المختصة.

المادة 84

تحدد بنص تنظيمي البيانات التي يجب أن تتضمنها الإعلانات والملصقات المشار إليها في المادة 83 أعلاه.

المادة 85

يجب على من رسى عليه المزاد أن يسدد الثمن، دون مصاريف إلى صندوق المحكمة، داخل ثلاثة أيام عمل التالية للمزاد وإلا تمت إعادة البيع على ذمة المشتري، ويجب عليه، داخل خمسة أيام عمل الموالية، تقديم عريضة إلى رئيس المحكمة قصد انتداب قاض يستدعى أمامه الدائنون، وذلك بتوجيه استدعاء يبلغ إلى المواطن المختارة من أجل التراضي حول توزيع الثمن.

المادة 86

لا تقبل أي مزايدة بعد رسو المزاد.

المادة 87

تؤدي قبل كل شيء عن طريق الاقتطاع من حصيلة البيع المصاريف والنفقات المدفوعة أو المترتبة عن الحجز التحفظي وإجراءات التنفيذ والبيع اللاحق للطائفة وتشمل المصاريف والنفقات المذكورة على الخصوص :

- المصاريف القضائية والنفقات المدفوعة لصالح جميع الدائنين للمحافظة على الطائفة قصد التوصل إلى بيعها وتوزيع ثمنها وكذا الحقوق والأتاوى المستحقة منذ وقف الطائفة؛
- النفقات المدفوعة من أجل المحافظة على الطائفة وتعهدها الطاقم وكذا المبالغ المستحقة والمصاريف المدفوعة منذ تاريخ الحجز التحفظي أو إجراء التنفيذ حتى بيع الطائفة المذكورة؛
- نفقات إزاحة الطائفة من أجل سلامة الملاحة الجوية أو حماية البيئة.

المادة 88

يوزع الباقي من حصيلة البيع وفقا لأحكام المادتين 47 و 50 أعلاه بعد دفع المصاريف والنفقات المشار إليها في المادة 87 أعلاه.

بعد تسديد مستحقات جميع الدائنين المستفيدين من الامتياز والمرتهنين، يدفع الباقي من الحصيلة المذكورة، إن وجد، إلى المالك الذي يمكن أن يتصرف فيه بكل حرية.
يكون كل دائن تم ترتيبه في توزيع الدين دائنًا فيما يخص الأصل والفوائد المقبولة والمصاريف.

المادة 89

إذا لم يتفق الدائنون على توزيع الثمن، حرر محضر بمطالبهم واعتراضاتهم. ويجب على كل دائن أن يقوم داخل أجل ثمانية أيام من أيام العمل ابتداء من تاريخ تحرير المحضر المذكور بإيداع طلب لترتيبه ضمن الدائنين لدى كتابة ضبط المحكمة مرفقا بمستندات الإثبات.
يستدعى الدائنون بطلب من الطرف الأكثر استعجالا للمثول أمام المحكمة المذكورة التي تبت تجاه الجميع بما في ذلك الدائنون المستفيدون من الامتياز.

يبلغ الحكم، داخل أجل ثلاثين يوما من أيام العمل، إلى جميع الأطراف المعنية إما مباشرة بالنسبة للحاضرين وإما إلى موطنهم المختار بالنسبة للأطراف الغائبة. ولا يجوز التعرض على الحكم الصادر في هذا الشأن. ويطلب الاستئناف وفقا للإجراءات والأجال المنصوص عليها في قانون المسطرة المدنية.
تتضمن عريضة الاستئناف استدعاء بالحضور وبيان أسبابه تحت طائلة البطلان.

يضع القاضي الذي بت ابتدائيا القائمة النهائية للديون المرتبة فيما يخص الأصل والفائدة والمصاريف داخل الثمانية أيام من أيام العمل الموالية لانقضاء أجل الاستئناف، ويضعها في حالة استئناف، داخل الثمانية أيام من أيام العمل الموالية لتبليغ قرار محكمة الاستئناف. وينتهي ابتداء من هذا التاريخ سريان الفوائد عن الديون المرتبة المعترف بها فيما يخص الطرف المحجوز عليه.

يجب ألا تؤخذ مصاريف المنازعات من الأموال الواجب توزيعها.
ويسلم كاتب الضبط بالمحكمة، بأمر من القاضي، قوائم الترتيب التنفيذي ضد صندوق المحكمة المودع الثمن لديه.

ويؤذن في نفس الأمر بالشطب على تقييدات الدائنين غير المرتبين من دفتر تسجيل الطائرات.

المادة 90

يتم الشطب على التقييدات المتعلقة بالطائرة بعد الإدلاء للإدارة المختصة بحكم المزاد والوصل المسلم من لدن كاتب الضبط بالمحكمة والمثبت فيه تسديد الثمن.

المادة 91

لا يترتب نقل ملكية الطائرة إلا على رسو المزاد المتبوع بتسديد المصاريف والنفقات والديون وإيداع الثمن. يسقط رسو المزاد بقوة القانون عن الطائرة جميع الامتيازات والرهن والديون الأخرى المستحقة باستثناء الديون التي تكفل بها المشتري بموافقة أصحاب الديون.

يضع رسو المزاد حدا لمهام قائد الطائرة.
ولا يخول الراسي عليه المزاد حقوقا أكثر من الحقوق التي كانت للمالك المحجوز عليه.

ويؤدي رسو المزداد، بقوة القانون، إلى رفع اليد عن وقف الطائرة.

المادة 92

تسلم بطلب من المالك شهادة تثبت أن الطائرة بيعت خالصة من أي رهن تضاف إليها الوثائق المشار إليها في المادة 17 أعلاه قصد التمكن من القيام بتسجيل جديد للطائرة المذكورة.

المادة 93

عندما يتم حجز طائرة مسجلة بدولة طرف في اتفاقية روما السالفة الذكر والمتعلقة بالأضرار التي تلحقها بالغير على الأرض طائرات أجنبية، لا يمكن اللجوء إلى أي بيع جبري إذا كان ثمن البيع غير كاف لتأدية الحقوق ذات الأفضلية على حقوق الدائن الحاجز أو لم يتكفل المشتري بتلك الحقوق. غير أن أحكام الفقرة السابقة لا يحتج بها على الضحايا أو ذوي حقوقهم الذين حجزوا على الطائرة المتسببة في الضرر أو أي طائرة أخرى توجد في حوزة نفس المالك، إذا ألحقت طائرة مرهونة ضررا بالأغيار على سطح الأرض فوق التراب المغربي.

الباب الخامس

مسؤولية مستغل الطائرات

المادة 94

يعتبر مستغل الطائرة مسؤولاً عن الأضرار التي تتسبب فيها تحركات الطائرة أو الأشياء التي تنفصل عنها بالنسبة إلى الأشخاص والممتلكات الواقعة على سطح الأرض. يراد بالمستغل الشخص الذاتي أو الاعتباري الذي خول بطريقة مباشرة أو غير مباشرة الحق في استعمال الطائرة مع الاحتفاظ لنفسه بالحق في قيادتها. يعتبر المالك في حكم المستغل. ويكون مسؤولاً بهذه الصفة ما لم يثبت أن شخصاً آخر هو مستغل الطائرة.

لا يمكن التخفيف من مسؤولية المستغل أو استبعادها إلا بإثبات أن الخطأ راجع إلى الضحية.

المادة 95

يتعين على مستغل طائرة تقوم في المغرب بخدمة للنقل الجوي أو تحلق فوق التراب المغربي، سواء كانت مسجلة بالمغرب أو بالخارج، أن يكتتب تأميناً أو أي ضمانة مالية أخرى تمكنه من تغطية مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالغير على سطح الأرض.

المادة 96

تجري على شروط إثبات مسؤولية مستغل الطائرة وحدودها إزاء الأغيار على سطح الأرض مقتضيات اتفاقية روما السالفة الذكر. وتطبق كذلك على الطائرات المسجلة بالمغرب حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية وكل اتفاقية غيرها أو تعوضها صادقت عليها المملكة المغربية.

غير أن الحدود المنصوص عليها في الفقرة أعلاه لا تطبق إذا ثبت أن الضرر ناتج عن فعل أو إغفال من الناقل أو مستغل الطائرة أو مأموريهما، وهم يتصرفون في إطار مزاوله مهامهم، إما بنية إلحاق ضرر وإما تهوراً، مع إدراكهم أنه من المحتمل أن ينتج عن ذلك ضرر. لا تطبق الحدود المذكورة كذلك إذا استولى الشخص المسؤول على طائرة بطريقة غير مشروعة أو استعملها دون موافقة الشخص الذي يحق له ترخيص هذا الاستعمال.

المادة 97

إذا لم يكن لمستغل، بصفته مستأجر أو مكثري طائرة، حق الانفراد بالتصرف فيها لمدة تفوق أربعة عشر يوماً، فإن المالك أو المستأجر أو المكثري يعتبرون مسؤولين على وجه التضامن مع المستغل عن الأضرار التي وقعت خلال هذه الفترة.

إذا حصل الضرر بفعل شخص استعمل طائرة دون موافقة المستغل، اعتبر هذا الأخير ما لم يثبت أنه بذل كل الجهود المطلوبة لتفادي هذا الاستعمال، مسؤولاً على وجه التضامن مع المستعمل غير الشرعي، مع إلزام كل واحد منهما ضمن الشروط والحدود المنصوص عليها في هذا الباب. في حالة اصطدام طائرتين أو عدة طائرات أثناء التحليق :

(1) إذا ثبت أن خطأ مستغل إحدى الطائرات أو مأموريه، أثناء مزاوله مهامهم، هو وحده من تسبب في إلحاق أضرار بطائرة أو بطائرات أخرى أو أدى إلى تعطل هذه الطائرة أو الطائرات أو إلى إلحاق أضرار بالأشخاص أو البضائع التي توجد على متن هذه الطائرة أو الطائرات، اعتبر هذا المستغل مسؤولاً عن كل الأضرار المتسبب فيها ؛

(2) إذا نجمت الأضرار عن خطأ مشترك صادر عن مستغلي طائرتين أو عدة طائرات أو عن مأموريهم، اعتبر كل واحد من المستغلين المذكورين مسؤولاً تجاه الآخرين عن الضرر اللاحق باعتبار نسبة فداحة الخطأ الذي ارتكبه كل واحد منهم.

المادة 98

يجوز للسلطة العمومية حبس كل طائرة مغربية أو أجنبية لا تستوفي الشروط الواردة في هذا القسم للقيام بالحركة الجوية أو التي ارتكب ربانها إحدى المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون.

القسم الثاني

المطارات

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 99

تتولى السلطة المختصة التخطيط للمطارات وفقاً لأهداف السياسة الوطنية لتنمية الطيران المدني وللنصوص التشريعية المتعلقة بتصميم المطارات واستغلالها.

وتحدد هذه السلطة المطارات المفتوحة للحركة الجوية ومن ضمنها المطارات الدولية التي تقام فيها، بصفة دائمة أو مؤقتة ووفق شروط معينة، مصالح الهجرة والشرطة والجمارك والصحة والحجر وكذا مصالح البيطرة وصحة النباتات أو كل مصلحة أخرى ضرورية تابعة للدولة.

لهذه الغاية، تضع السلطة المذكورة تصنيفا للمطارات آخذة بعين الاعتبار أنشطة الملاحة الجوية التي يمكن أن تستقبلها وتعد بالنسبة إلى كل مطار مخططا للتهيئة الداخلية يتضمن بوجه خاص بيان خصائصه الرئيسية لتوسيعه القصوى وكذا تخصيص مناطقه حسب الاستعمال الرئيسي المعدة له. وتسهر على أن تتضمن المقتضيات الخاصة بتصميم المطارات تلك المتعلقة بالهندسة المعمارية وبالبنيات التحتية الضرورية لتنفيذ إجراءات السلامة المنصوص عليها في البرنامج الوطني لسلامة الملاحة الجوية المنصوص عليه في المادة 237 من هذا القانون.

المادة 100

يجوز للإدارة المختصة أن تقيم، وفقا للنصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا الشأن، مناطق حرة داخل المطارات الدولية المفتوحة أمام الحركة الجوية العامة.

المادة 101

يتم إحداث المطارات من لدن الدولة أو الأشخاص الذاتيين أو الاعتباريين الخاضعين للقانون العام أو الخاص وفقا لأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه. تسمى المطارات المنشأة من لدن الدولة أو من لدن أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون العام مطارات مدنية تابعة للدولة.

المادة 102

يخضع تصميم المطارات وإنجازها وشروط استغلالها التقنية لمقتضيات تحدد بنص تنظيمي.

المادة 103

يخضع حسب الحالة لنظام إذن أو امتياز إحداث المطارات المفتوحة للحركة الجوية العامة أو توسعتها أو تغييرها وكذا تدبير أو استغلال هذه المطارات أو أجزاء منها أو هما معا.

يخضع لنظام الإذن :

- إحداث المطار أو توسعته أو تغييره.

يخضع لنظام الامتياز :

- تدبير المطار أو جزء منه أو إحدى منشآته أو استغلاله أو هما معا .

الباب الثاني

نظام الإذن

المادة 104

تسلم السلطة المختصة الإذن بإحداث مطار أو توسعته أو تغييره المشار إليه في المادة 103 أعلاه إلى الأشخاص الذاتيين أو الاعتباريين الخاضعين للقانون العام أو الخاص المثبتين توفرهم على القدرات المالية والوسائل البشرية والتقنية والتنظيمية الضرورية.

يوجه طلب الإذن إلى السلطة المختصة مرفقا بملف يحدد بنص تنظيمي مضمونه الإداري والتقني وكيفيات إيداعه.

يكون الإذن اسميا ولا يجوز تفويته أو نقله إلى شخص آخر بأي حال من الأحوال. ويصبح الإذن لاغيا إذا لم يشرع المستفيد منه، داخل أجل أقصاه سنة واحدة من تاريخ تسليمه، في تحقيق الغرض الذي سلم الإذن من أجله.

المادة 105

عند معاينة اختلالات أو نواقص متعلقة بالإذن خلال مراقبة منجزة في عين المكان، يتم وقف الإذن لمدة لا تتجاوز السنة، تضمن في قرار الوقف، تبتدئ من تاريخ تبليغ الوقف للسماح للمعني بالأمر بتسوية هذه الاختلالات أو النواقص.

وإذا انقضى هذا الأجل ولم تتم تسوية الاختلالات أو النواقص، يسحب الإذن. وفي حالة العكس يتم وضع حد لإجراء وقف الإذن.

الباب الثالث

نظام الامتياز

المادة 106

يمنح الامتياز المشار إليه في المادة 103 أعلاه على إثر إعلان عن المنافسة. غير أنه بالإمكان اللجوء إلى مسطرة للتفاوض المباشر إذا كان نشاط المطار سيزاول لحساب مانح الامتياز أو إذا لم يتم، على إثر إعلان عن المنافسة، تقديم أي عرض أو قبوله.

المادة 107

يكون الامتياز، الممنوح وفقا للمادة 106 أعلاه، موضوع اتفاقية تنص بوجه خاص على ما يلي :

- الغرض من الامتياز ؛
- مضمون الممتلكات الممنوح الامتياز فيها ، وعند الاقتضاء ، القواعد الجارية على الممتلكات المرجعة والممتلكات المشتراة بعد انتهاء عقد الامتياز ؛
- المدة التي لا يمكن أن تزيد عن ثلاثين (30) سنة قابلة للتمديد لمدة إضافية لا تتجاوز عشرين (20) سنة ؛
- التكاليف والالتزامات المتعلقة بصيانة وإعادة تأهيل البنيات التحتية والبنيات الفوقية والتجهيزات والمنشآت الممنوح الامتياز في شأنها ؛

- التقيد عند الاقتضاء بالشروط المفروضة لأسباب تتعلق بالدفاع الوطني والأمن العام ؛
- شروط الاحتلال المؤقت للملك العام عند الاقتضاء ؛
- شروط التمديد ؛
- شروط الاسترداد والفسخ وسقوط الحق، عند الاقتضاء.
- عند الاقتضاء، طريقة حساب التعويض الواجب منحه للمستفيد من الامتياز في حالة إنهاء الامتياز لأسباب أخرى غير عدم التقيد ببند اتفاقية الامتياز.

المادة 108

- يلتزم كل مستفيد من اتفاقية امتياز باحترام الشروط العامة لاستغلال المطار وبنود دفتر للتكاليف تصادق عليه السلطة المختصة. وينص دفتر التكاليف بوجه خاص على ما يلي:
- 1) مقتضيات وشروط تدبير المنشآت المذكورة والتجهيزات والبنى التحتية والبنى الفوقية واستغلالها واستعمالها وكذا شروط وكيفيات صيانتها وإعادة تأهيلها ؛
 - 2) وثيقة أو وثائق التأمين الواجب على المستفيد إبرامها لتغطية مسؤوليته عن الأضرار ؛
 - 3) مراجع اتفاقية الامتياز المطابقة ومدتها؛
 - 4) أتاوى الامتياز وطريقة حسابها وكيفيات تسديدها ؛
 - 5) التكاليف والالتزامات الخاصة بالمستفيد من الامتياز ؛
 - 6) مبدأ احترام المساواة في معاملة المستعملين ؛
 - 7) المؤهلات المهنية والتقنية المطلوبة في المستخدمين وكذا الضمانات المالية المفروضة على المستفيد ؛
 - 8) كيفيات أداء الأجرة عن الخدمات المقدمة؛
 - 9) كل بند آخر ضروري لتنفيذ غرض الامتياز.

المادة 109

- يجوز للإدارة المختصة، دون الإخلال بالبنود الخاصة الواردة في اتفاقية الامتياز وفي دفتر التكاليف، أن تقرر تلقائياً وبدون تعويض إسقاط الامتياز إذا :
1. لم يشرع المستفيد من الامتياز في مزاولة النشاط موضوع الامتياز داخل الأجل المحددة في الاتفاقية أو لم يقم بذلك بعد انصرام أجل جديد حدد له ؛
 2. لم يعد متوفراً على الشروط المطلوبة لمزاولة نشاطه ؛
 3. توقف عن مزاولة نشاطه لمدة تفوق ستة أشهر ؛
 4. صدر في حقه حكم نهائي بالتصفية القضائية.

في الحالتين المنصوص عليهما في البندين (1 و3) أعلاه، يتم التصريح بسقوط الامتياز بناء على الزيارات التي يقوم بها إلى عين المكان أعوان السلطة الحكومية المكلفة بالطيران المدني المشار إليهم في المادة 280 بعده، لمعينة غياب ممارسة الأنشطة أو توقفها حسب الحالة.

المادة 110

لا يمكن منح امتيازات استغلال جزء من المطار أو إحدى منشآت المطار، محل امتياز التدبير، من قبل المستفيد من هذا التدبير إلا بعد موافقة السلطة المختصة. تمنح الموافقة المذكورة بعد الإطلاع على مشاريع اتفاقيات الامتياز التي يعرضها عليها لهذا الغرض المستفيد من الامتياز.

المادة 111

إذا كان من اللازم أن يحتل المطار ، لحاجيات نشاطه ، منطقة تقع داخل الملك العمومي، ترتب على الإذن أو الامتياز المنصوص عليهما في المادة 103 أعلاه احتلال القطع الأرضية التابعة للملك العمومي الضرورية للنشاط المذكور، مع مراعاة الشروط المقررة في التشريع المتعلق بالاحتلال المؤقت للملك العمومي. ويمنح الإذن في الاحتلال المؤقت للملك العمومي لمدة تعادل المدة المنصوص عليها في الإذن أو الامتياز .

المادة 112

في حالة احتلال مؤقت للملك العمومي وفي حدود المقترضات المنصوص عليها في هذا الباب، يتمتع المستفيد منه، طوال مدة الإذن أو الامتياز المذكور بحق السطحية على المنشآت والبناءات والتجهيزات الثابتة والمنشآت ذات الطابع العقاري التي ينجزها لأجل مزاولة نشاطه ، ماعدا إذا نص الإذن أو اتفاقية الامتياز على خلاف ذلك .

لا يجوز رهن المنشآت والبناءات والتجهيزات الثابتة والمنشآت ذات الطابع العقاري المنصوص عليها أعلاه إلا لضمان الاقتراضات المبرمة من قبل المستفيد فقط بغرض تمويلها أو إنجازها أو توسعتها . غير أنه من اللازم أن يعرض كل عقد رهن على السلطة المختصة للموافقة عليه مسبقا.

تتقضي الرهون على الحقوق والممتلكات المشار إليها أعلاه بانتهاء مدة اتفاقية الامتياز على أبعد تقدير . لا يمكن للدائنين العاديين غير أولئك الذين نشأت ديونهم عن تنفيذ الأشغال المذكورة في الفقرة الأولى من هذه المادة، أن يمارسوا إجراءات التحفيظ أو التنفيذ على الحقوق والممتلكات المشار إليها في الفقرة الأولى المذكورة.

المادة 113

لا يمكن تفويت أو نقل حق السطحية المشار إليه في المادة 112 أعلاه والمنشآت والبناءات والتجهيزات الثابتة والمنشآت ذات الطابع العقاري المنصوص عليها في اتفاقية الامتياز في إطار اندماج شركات أو ضمها أو انفصالها، بالنسبة إلى المدة المتبقية من صلاحية الاتفاقية المذكورة، بما في ذلك إنجاز

الضمانات المتعلقة بهذه الحقوق والممتلكات، إلا لفائدة شخص اعتباري بعد موافقة مسبقة من السلطة المختصة.

غير أن عملية التفويت والنقل المذكورة يجب أن تتعلق لزوماً بمجموع الحقوق والممتلكات المنصوص عليها في اتفاقية الامتياز.

المادة 114

في حالة انتهاء الامتياز قبل التاريخ المحدد في الاتفاقية لأسباب غير عدم تنفيذ المستفيد للشروط الواردة في الاتفاقية المذكورة، يحل الدائنون الناشئة ديونهم عن الرهون المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 112 أعلاه، لأجل تحصيل ديونهم، محل المستفيد من الامتياز في حدود التعويض المحدد في اتفاقية الامتياز.

المادة 115

عندما يوضع حد للامتياز لعدم وفاء المستفيد من الامتياز بالتزاماته المترتبة على اتفاقية الامتياز، يجب إشعار الدائنين الناشئة ديونهم عن الرهون، المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 112 أعلاه بالتدابير التي يعتزم مانح الامتياز اتخاذها لتمكين الدائنين المذكورين، عند الاقتضاء، من اقتراح إحلال شخص آخر محل المستفيد من الامتياز الذي تم إسقاطه.

الباب الرابع

شروط الاستغلال

المادة 116

تفتح السلطة المختصة كل مطار للاستغلال أمام الحركة الجوية إذا كان يستجيب للمواصفات التقنية المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه. ويمكن إغلاقه من لدن نفس السلطة إذا لم يعد يستجيب للمواصفات المذكورة.

المادة 117

يمكن منع استغلال مطار أو جزء منه مؤقتاً إذا دعت إلى ذلك أسباب تتعلق بالسلامة الجوية أو بالنظام العام.

يدرج المنع المذكور في نشرة معلومات تتعلق بالملاحة الجوية.

المادة 118

يجب أن تتوفر المطارات الدولية المعينة طبقاً للمادة 99 أعلاه على "شهادة المطار" مسلمة من طرف السلطة المختصة مع التقيد بمقتضيات اتفاقية شيكاغو السالفة الذكر. تحدد إجراءات منح شهادة المطار والتخلي عنها وكذا سحبها وإرجاعها بنص تنظيمي.

المادة 119

يمكن فتح المطارات العسكرية أمام الحركة الجوية العامة إذا تطلبت ذلك المصلحة العامة وذلك بعد استطلاع رأي إدارة الدفاع الوطني.

المادة 120

يجوز للإدارة المختصة أن تأذن، وفق بعض الشروط المبينة في الإذن، باستعمال أي موقع باعتباره مطارا من قبل بعض طرازات الطائرات أو بعض الخدمات الجوية.
وتسمى المواقع المأذون فيها مطارات مدنية ذات استعمال محدود. وتحدد بنص تنظيمي كفاءات استعمال المطارات ذات الاستعمال المحدود والمتطلبات التقنية التي يجب أن تستجيب لها.

المادة 121

لا يجوز لطائرة أن تنزل أو تطلع إلا من مطار مفتوح للحركة الجوية أو من مطار ذي استعمال محدود ما عدا في حالة قوة قاهرة أو عمليات إسعاف وإنقاذ.
غير أن للإدارة المختصة أن تأذن، مؤقتا، باستعمال أرض أو موقع مماثل لنزول طائرة أو إقلاعها، حسب الشروط والكفاءات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 122

لا تقدم خدمات المناولة الأرضية التي تحدد قائمتها بنص تنظيمي للناقلين الجويين داخل المطارات إلا من قبل أشخاص ذاتيين أو اعتباريين خاضعين للقانون العام أو الخاص معتمدين لهذا الغرض .
وتسلم السلطة المختصة هذا الاعتماد إلى الأشخاص الذاتيين أو الاعتباريين الذين يثبتون توفرهم على القدرات المالية والوسائل البشرية والتقنية والتنظيمية الضرورية للقيام بالخدمات المذكورة .
يوجه طلب الاعتماد إلى السلطة المعنية مرفوقا بملف يحدد مضمونه الإداري والتقني وكفاءات إيداعه بنص تنظيمي.

عندما يلاحظ خلال مراقبة منجزة في عين المكان، اختلال أو عدة اختلالات أو نواقص متعلقة بالاعتماد، يتم توقيف الاعتماد لمدة لا تتجاوز السنة تضمن في قرار الوقف، وذلك ابتداء من تاريخ تبليغ الوقف، حتى يتسنى للمعني بالأمر تسوية هذه الاختلالات أو النواقص.
إذا انقضى هذا الأجل ولم تتم تسوية الاختلالات أو النواقص، يسحب الاعتماد. وفي حالة العكس، يتم وضع حد لإجراء وقف الاعتماد.
تحدد كفاءات تسليم الاعتماد وسحبه بنص تنظيمي.

المادة 123

يقوم كل مستغل أو مدير لمطار مفتوح للحركة الجوية العامة، وفق شروط محددة بنص تنظيمي، بعمليات الإنقاذ ومكافحة حرائق الطائرات وكذا الوقاية من خطر الحيوانات.
ويجب عليه أن يخبر وبصفة دورية السلطة المختصة بتنظيم المطار وأن يقدم لها، عند الطلب، كل المعلومات والإحصائيات المتعلقة بنشاطه.

الباب الخامس
التزامات المستعملين

المادة 124

يقوم مالك الطائرة أو مستغلها بأمر من سلطة المطار المختصة بإزاحة كل طائرة تشكل لأي سبب من الأسباب عائقا في أي مساحة داخل المطار .

وإذا لم يسرع مالك الطائرة أو مستغلها في السعي للقيام بعمليات الإزاحة، اتخذت تلقائيا سلطة المطار المختصة أو ممثلها المسؤول عن الحركة الجوية في المطار، جميع التدابير المفيدة لإخلاء المدرجات أو أشرطة المدرجات أو طرق السير أو ساحات المناورة وكذا أماكن إخلائها وذلك على نفقة ومسؤولية مالك الطائرة المعنية أو مستغلها.

تتخذ نفس التدابير في حق مالك أو حارس مركبة أو شيء أو حيوان يشكل عائقا في المساحات المذكورة.

المادة 125

يلزم مستعملو المطارات بالتقيد بالنظام الداخلي الذي يعده حسب الحالة، مستغل المطار المعني أو مديره.

القسم الثالث

ارتفاعات الملاحة الجوية

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 126

تحدث بجوار المطارات المفتوحة للحركة الجوية ومنشآت وتجهيزات المساعدة على الملاحة الجوية ومنشآت السلامة والاتصالات الجوية وعلى طول الطرق الجوية ارتفاعات خاصة تسمى "ارتفاعات الملاحة الجوية" قصد ضمان سلامة الملاحة الجوية.

المادة 127

تشمل ارتفاعات الملاحة الجوية ما يلي :

(أ) ارتفاعات إخلاء تتضمن منع إحداث عوائق قد تشكل خطرا على الملاحة الجوية أو وجوب إزالتها ؛

(ب) ارتفاعات راديو كهربائية تتضمن منع إحداث عوائق قد تضر باشتغال الأجهزة المساعدة على الملاحة أو أنظمة السلامة المقامة لصالح الملاحة الجوية أو وجوب إزالتها ؛

(ج) ارتفاعات تصوية تتضمن وجوب تزويد أو إتاحة تزويد بعض العوائق أو المواضع بأنظمة مرئية أو راديوكهربائية معدة لإعلام الملاحين الجويين بوجودها أو للتمكين من التعرف عليها.

وتحدد بنص تنظيمي المواصفات التقنية للارتفاعات الجوية وكيفيات إقامتها وصيانتها والموافقة عليها.

المادة 128

تقوم السلطة المختصة، فيما يتعلق بكل مطار أو منشأة أو تجهيز مشار إليه في المادة 126 أعلاه، بإعداد مخطط ارتفاعات جوية تعرضه، إن اقتضى الحال، على الرأي الاستشاري للسلطة الحكومية المكلفة بالتعمير.

يجب أن ينص المخطط المذكور بوجه خاص على المناطق التي يتم فيها منع أو إزالة أو تغيير البناءات والأسيجة والمزارع والعوائق التي قد تشكل خطرا على الحركة الجوية عندما يتجاوز علوها الحدود المنصوص عليها في المخطط.

يخضع كل مشروع مخطط للارتفاعات الجوية إلى بحث عمومي مدته شهران يبتدئ من تاريخ نشر القرار الصادر بإجراء البحث في الجريدة الرسمية. ويحدد القرار المذكور على الخصوص تاريخ افتتاحه وإجراءات سيره.

يباشر تغيير المخطط وفق نفس مسطرة إعداده. غير أن البحث العمومي لا يكون ضروريا عندما يراد بالتغيير إزالة الارتفاعات المنصوص عليها في المخطط أو التخفيف منها.

تحدد كيفيات إعداد المخطط المذكور والموافقة عليه بنص تنظيمي.

يجب على كل شخص ذاتي أو اعتباري أن يتقيد بمخطط الارتفاعات الجوية لأجل تنفيذ جميع أشغال التجزئة والمنشآت في المناطق المشمولة بهذه الارتفاعات، ولاسيما منها المعدة للسكن أو لغرض إداري أو صناعي أو سياحي.

المادة 129

يمنع إقامة أي بناءات أو أسيجة أو مزارع أو عوائق من شأنها أن تلحق ضررا بالارتفاعات المزمع إنجازها ما عدا في حالة إذن مسبق من السلطة المختصة وذلك ابتداء من تاريخ نشر القرار المشار إليه في المادة 128 أعلاه في الجريدة الرسمية وطيلة مدة البحث العمومي.

غير أن هذا المنع يتوقف بقوة القانون عند انصرام أجل سنتين بعد تاريخ فتح البحث العمومي، إذا لم ينشر نص المصادقة على مخطط الارتفاعات الجوية في الجريدة الرسمية. يقدم طلب الإذن المذكور وفق الأشكال والكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 130

يترتب على إقامة كل الارتفاعات الجوية منح تعويض. ويقع أداء التعويض على الدولة أو على الأشخاص المشار إليهم في المادة 101 أعلاه، حسب الحالة.

المادة 131

تكون كل منشأة يمكن أن تشكل عائقاً أو خطراً على الحركة الجوية خارج المناطق المشمولة باتفاقات جوية، مشروطة بالحصول على إذن سابق من السلطة المختصة. ويمكن أن تفرض على المنشأة المذكورة شروط إقامة وارتفاع وتصوية تتلاءم مع سلامة الملاحة الجوية يتم تحديدها بنص تنظيمي.

الباب الثاني

مقتضيات خاصة بالتصوية الجوية

المادة 132

يمكن أن تفرض السلطة المختصة :

(أ) التصوية بالنهار أو بالليل أو التصوية بالنهار والليل لجميع العوائق التي تراها خطيرة على الحركة الجوية، بما في ذلك الأجزاء غير المستعملة من مساحة التحركات داخل مطار من المطارات ؛

(ب) وضع الأنظمة المرئية أو الراديوكهربائية للمساعدة على الملاحة الجوية الذي تراها مفيدة لسلامة الملاحة الجوية ؛

(ج) إزالة أو تغيير كل جهاز مرئي من شأنه أن يحدث التباساً مع أنظمة المساعدة المرئية على الملاحة الجوية.

المادة 133

تتمتع السلطة المختصة لأجل إنجاز التصويات المشار إليها في أ (من المادة 132 أعلاه بحقوق الاستناد والمرور وقطع الأشجار وشذبها وإقامة أشياء على الجدران الخارجية وعلى السطوح.

المادة 134

تلقى مصاريف إقامة علامات التصوية الجوية واشتغالها وصيانتها على كاهل محدث أو مستغل العوائق المشار إليها في المادة 128 أعلاه.

القسم الرابع

الملاحة الجوية

الباب الأول

حركة الطائرات

المادة 135

يمكن أن تتحرك الطائرات المدنية المغربية فوق التراب المغربي بكل حرية مع مراعاة التقيد بأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

يمكن أن تتحرك الطائرات المدنية الأجنبية فوق التراب المغربي أو أن تنزل به عملاً بالاتفاقات التي أبرمها المغرب أو بإذن خاص ومؤقت تسلمه السلطة المختصة لهذا الغرض، حسب الكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 136

لا يسمح لأي طائرة بالحركة الجوية إن لم توجد على متنها التجهيزات والشهادات والأذن وجميع الوثائق الأخرى الجارية صلاحيتها والمطلوبة طبقاً للأنظمة الدولية في مجال سلامة الطائرات والملاحة الجوية. تحدد بنص تنظيمي قائمة التجهيزات ومواصفاتها وكذا قائمة الشهادات والأذن وكل الوثائق الأخرى المطلوبة وكذا إجراءات تسليمها وسحبها والاعتراف بمعادلتها.

المادة 137

يجب على كل طائرة تتحرك أو توجد فوق التراب المغربي أو في المنطقة المغربية للإعلام بالتحليق أن تحترم قواعد الجو وقواعد الحركة الجوية وكذا أنظمة الأضواء والإشارات المستعملة في الحركة الجوية وفقاً للمقتضيات الدولية في هذا الشأن ولأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه. يجب أن تكون قواعد الجو والحركة الجوية وكذا نظام الأضواء والإشارات ودلالاتها مطابقة لمقتضيات الأنظمة الدولية في هذا المجال.

المادة 138

يجب على كل ريان قائد طائرة، أن يتخذ، فور رؤيته أو تلقيه إحدى الإشارات المذكورة، كل التدابير الضرورية للتقيد بالتعليمات المطابقة لها. يجب ألا تستعمل الإشارات إلا للأغراض المقررة لها. ويمنع استعمال إشارة أخرى قد تخلق التباساً مع الإشارات المذكورة.

المادة 139

يجوز للإدارة المختصة، لأسباب تملئها الضرورة العسكرية أو الأمن العام، أن تعتبر أي جزء فوق التراب المغربي "منطقة محظورة" أو "منطقة مقننة". ولها كذلك أن تعتبر "منطقة خطيرة" أي منطقة تمارس فوقها بعض الأنشطة التي يمكن أن تشكل خطراً على سلامة الحركة الجوية. تتم الإشارة إلى المناطق المحظورة والمقننة والخطيرة وحدودها وكذا قيود وكيفيات التحليق فوق المناطق المقننة والخطيرة في نشرات معلومات الطيران.

إذا تبين لريان، قائد طائرة، أن طائرته توجد فوق منطقة محظورة أو مقننة أو خطيرة خلافاً للأحكام المقررة، وجب عليه الابتعاد عنها فوراً ورفع تقرير بذلك إلى مصالح الحركة الجوية والامتثال لتعليماتها.

المادة 140

يجب على الطائرات التي حدد لها مسار معين والتي تعبر التراب المغربي، دون نية نزول به، أن تتبع المسار المذكور وأن تعمل على بيان هويتها بواسطة إشارات عند مرورها فوق النقط المعينة لهذا الغرض إذا كان عليها التزام بذلك. ويجب عليها كذلك أن تنزل بأقرب مطار دولي إذا صدر لها أمر بذلك.

يمكن أن تلزم كل طائرة من طرف السلطة المختصة بالنزول في مطار معين لأسباب تعود إلى النظام والأمن العامين. ويجب عليها، في هذه حالة، أن تمتثل فورا للإشارات التي تأمرها بالنزول.

المادة 141

يحق للإدارة المختصة أن تفرض النزول، بمطار تعينه لهذا الغرض، على كل طائرة مدنية تحلق دون إذن فوق التراب المغربي أو إذا كانت لها أسباب معقولة للاشتباه بأن الطائرة المذكورة تستعمل لأغراض تتنافى مع أهداف اتفاقية شيكاغو السالفة الذكر.

ويمكنها كذلك، أن توجه إليها كل التعليمات قصد وضع حد للخروقات المذكورة. يجب أن تمتثل كل طائرة مدنية مغربية وكل طائرة أجنبية مستغلة من طرف ناقل مغربي لكل أمر توجهه إليها السلطة المختصة بدولة أجنبية إذا كانت الطائرة فوق ترابها.

المادة 142

يجب على كل طائرة تدخل إلى التراب المغربي أو تغادره :
(1) أن تتبع لاجتياز الفضاء الجوي المغربي الطريق الجوي المعين لها من لدن مصالح مراقبة الحركة الجوية ؛

(2) أن تستعمل عند الإقلاع والوصول مطارا دوليا.
غير أن بعض فئات الطائرات، نظرا إلى طبيعة استغلالها، يمكن أن تعفيها السلطة المختصة من استعمال مطار دولي حسب الكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 143

يجب أن تتقيد كل طائرة تدخل إلى التراب المغربي أو تغادره وطوال مدة إقامتها فيه بأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه وكذا بجميع القوانين والأنظمة الأخرى الجاري بها العمل بالمغرب ولاسيما الأحكام المتعلقة بدخول الطاقم والمسافرين والبضائع وكذا الإجراءات الواجب القيام بها.
تبين السلطة المختصة في نشرات معلومات الطيران المعلومات الواجب على الطاقم والمسافرين الإدلاء بها عند وصول الطائرات ومغادرتها.

المادة 144

يجوز للإدارة المختصة :

1- أن تمنع أو تنظم نقل أجهزة النقاط الصور الجوية واستعمالها على متن الطائرات أثناء تحليقها فوق مجموع أو بعض التراب المغربي ؛

2- أن تحصر نشاط مستغلين أجنبية أو تمنع مزاوله نشاطهم على التراب الوطني مؤقتا أو نهائيا عندما تشكل طائراتهم خطرا على السلامة الجوية.

تحدد بنص تنظيمي شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة.

المادة 145

يجب على مستغلي الطائرات التي تقوم برحلات مصدرها جهات معروفة بخطورتها أن يقوموا طبقا للنظام الصحي الدولي بالمعالجة الصحية والتطهيرية لطائراتهم.

المادة 146

يمنع القيام بما يلي، إلا بإذن سابق من السلطة المختصة، يسلم حسب الكيفيات المحددة بنص تنظيمي :

- (1) التحليق في المجال الجوي المغربي من قبل طائرات مدنية تفوق سرعتها سرعة الصوت؛
- (2) التحليق فوق التراب المغربي بطائرة يمكن أن تحلق دون ريان.

الباب الثاني

خدمات الملاحة الجوية

المادة 147

تتولى السلطة المختصة التخطيط لخدمات الملاحة الجوية والنهوض بها وتنظيمها. وتحدد السلطة المختصة شروط استغلال الخدمات المذكورة والقواعد التي يتم وفقها تقديمها إلى المستعملين مع مراعاة مقتضيات الاتفاقيات الدولية التي صادق عليها المغرب.

المادة 148

يتم تقديم خدمات الملاحة الجوية، وفق الشروط والكيفيات المحددة بنص تنظيمي، من قبل الدولة أو الأشخاص الاعتباريين الخاضعين للقانون العام الذين أسندت إليهم هذه المهمة بموجب النص المحدث لها.

يراد بخدمات الملاحة الجوية جميع الخدمات التي تضمن سلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، مثل مراقبة الحركة الجوية والاتصالات الراديو كهربائية الجوية ومعلومات الأرصاد الجوية والبحث والإنقاذ ومعلومات الملاحة الجوية.

تتم المصادقة على خدمات الملاحة الجوية من قبل السلطة المختصة التي تتحقق، لغرض هذه المصادقة، من مطابقتها للتنظيم الدولي المطبق في هذا المجال والاتفاقات الثنائية ومتعددة الأطراف المبرمة، من قبل المغرب، في مجال الطيران المدني.

وتمنح هذه المصادقة، وفق الكيفيات المحددة بنص تنظيمي، عندما يثبت مقدم خدمات الملاحة الجوية توفره على الكفاءات والقدرات التقنية والعملية الضرورية والموارد المالية الكافية والوسائل البشرية المادية اللازمة لتقديم خدمات الملاحة الجوية المعهود بها إليه. وتسحب المصادقة المذكورة عندما تعين السلطة المختصة، عقب مراقبة تقوم بها في عين المكان وعلى الوثائق، إخلالا بشرط أو أكثر من الشروط التي تم على أساسها منح المصادقة.

المادة 149

تكون خدمات الملاحة الجوية، المشار إليها في المادة 148 أعلاه، المقدمة في المطارات المفتوحة للحركة الجوية العمومية والمنشآت وخدمات الملاحة الجوية أثناء التحليق موضوع أجرة على شكل رسوم

أو إتوات، حسب الحالة، يتم إحداثها وتحصيلها طبقاً للنصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال.

المادة 150

لا يمكن إقامة منشآت وتجهيزات خدمات الملاحة الجوية المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو السالفة الذكر أو تغييرها إلا بإذن من السلطة الإدارية المختصة.
تحدد بنص تنظيمي شروط وإجراءات إقامة المنشآت والتجهيزات المذكورة وتغييرها وصيانتها.

الباب الثالث

البحث والإنقاذ

المادة 151

تتولى السلطة المختصة، بالتنسيق مع جميع الإدارات والسلطات والمصالح المعنية، عمليات مساعدة الطائرات في حالة الاستغاثة أو تعرضها لحادثة والبحث عنها وإنقاذها.
تحدد بنص تنظيمي شروط وكيفيات تنظيم عمليات المساعدة والبحث والإنقاذ وتديرها.

المادة 152

يجب على كل طائرة توجد في المجال الجوي الواقع تحت مسؤولية المملكة المغربية أن تشارك، في حدود إمكانياتها، في عمليات البحث والإنقاذ.
ويجوز للإدارة المختصة تسخير كل الطائرات والعربات والمراكب الضرورية إذا تطلبت عمليات البحث والإنقاذ ذلك.
يتحمل مالك الطائرة المعنية أو مستغلها مصاريف البحث والإنقاذ إذا ثبت أن عمليات البحث والإنقاذ صارت ضرورية نتيجة خطأ ارتكبه ربان الطائرة أو مستغلها.

المادة 153

إذا اختفت طائرة أثناء التحليق دون ورود أخبار عنها، اعتبرت مفقودة بعد مرور ثلاثة أشهر على تاريخ إرسال آخر الأخبار عنها.
يمكن بعد انصرام الأجل السالف الذكر التصريح، بناء على حكم من القاضي المختص، بوفاة الأشخاص الموجودين على متن الطائرة.

القسم الخامس

حماية البيئة والحد من الإزعاجات في مجال الملاحة الجوية المدنية

المادة 154

يجب أن تنص دراسة التأثير على البيئة التي يخضع لها بموجب النصوص التشريعية الجاري بها العمل كل مشروع إحداث مطار أو توسعته أو تغييره على تدابير حماية البيئة.

المادة 155

تتعيما للتشريع المطبق في مجال التعمير، يتعين أن يؤخذ أيضا بعين الاعتبار في وثائق التعمير وضوابط البناء العامة، خلال إعدادها، مستوى الإزعاجات الصوتية القائمة أو المتوقعة الناتجة عن استغلال المطار.

يضمن مستوى الإزعاجات الصوتية المشار إليه أعلاه في مخطط التعرض للضجيج، يعد بالنسبة لكل مطار مفتوح للحركة الجوية.

يتضمن المخطط على الخصوص، وصفا لمناطق التعرض للضجيج والقواعد الواجب التقيد بها في ما يتعلق باحتلال الأرض واستعمالها في هذه المناطق.

يكون مخطط التعرض للضجيج مفروضا على كل شخص ذاتي أو اعتباري عند تنفيذ جميع أشغال بناء أو صيانة أو تجديد أو إنشاء تجهيزات في المطار.

تحدد كفيات إعداد المخطط المذكور والعناصر التي يتضمنها بنص تنظيمي.

المادة 156

يتعين على مستغل مطار من المطارات المفتوحة للحركة الجوية العمل على معالجة النفايات الصلبة والسائلة والمياه العادمة الناتجة عن أنشطة استغلال المطار المذكور بحيث يتسنى حماية البيئة وفقا للتشريع الجاري به العمل.

المادة 157

يعتبر مستغلو ومدبرو المطارات ومقاولات النقل الجوي ومقدمو الخدمات والمقاولات والهيئات المعتمدة وبصفة عامة كافة مستعملي المطار مسؤولين عن التلوث والإزعاجات الناتجة عن أنشطتهم داخل المطار المذكور وعليهم أن يضمنوا التقيد بالمعايير والمقتضيات المطبقة في مجال وقاية البيئة من التلوث والإزعاجات واحترام البيئة في المطار والفضاءات المتاخمة له.

ولهذه الغاية، يجب على الأشخاص المشار إليهم أعلاه القيام في منشآتهم ومحلاتهم ومؤسساتهم بإعداد وتطبيق والإبقاء على برامج تهدف وفقا لمقتضيات محددة بنص تنظيمي، إلى الوقاية من التلوث والإزعاجات الناتجة عن أنشطتهم أو الحد منها أو التخفيف منها أو إصلاح الأضرار المتسبب فيها.

تجري على البرامج المذكورة، بعد إعدادها وفقا لمقتضيات النصوص التنظيمية المطبقة عليها، أعمال مراقبة منتظمة تقوم بها السلطة المختصة وفقا للكفيات المحددة بنص تنظيمي.

القسم السادس

مستخدمو الملاحة الجوية المدنية

الباب الأول

سندات الملاحة الجوية

المادة 158

يضم مستخدمو الملاحة الجوية المدنية مستخدمين ملاحين ومستخدمين تقنيين على الأرض. يجب أن يكون المستخدمون المذكورون، لأجل ممارسة أنشطتهم، حاصلين على سندات الملاحة الجوية المسلمة لهذا الغرض من لدن السلطة المختصة وألا يكون قد صدر عليهم حكم من أجل جنائية أو جنحة مخلة بالاستقامة أو بالأداب العامة.

وتشمل سندات الملاحة الجوية المذكورة الإجازات والأهليات وكل وثيقة أخرى محصل عليها عقب امتحانات وثبتت اكتساب المعارف النظرية والتطبيقية والقدرة البدنية والعقلية والمؤهلات اللازمة للقيام بالمهام المطابقة لها سواء على متن الطائرات أو على الأرض.

المادة 159

يجب على كل شخص يرغب في مزاوله العمل بصفة مستخدم للملاحة الجوية أن يقيد نفسه في سجل خاص تعده وتمسكه لهذا الغرض السلطة المختصة.

المادة 160

تسلم سندات الملاحة الجوية أو تمدد أو تجدد، حسب الحالة، إلى كل طالب يستوفي شروط المعرفة والتجربة والقدرة البدنية والعقلية المطلوبة باعتبار فئات الطائرات وطبيعة المهام المراد شغلها على متن الطائرات أو على سطح الأرض وفئة مستخدمي الملاحة الجوية التي ينتمي إليها.

المادة 161

تحدد بنص تنظيمي قائمة سندات الملاحة الجوية وشروط السن والمستوى التعليمي والتجربة المطلوبة ممن يطلب سندا من سندات الملاحة الجوية، وكيفية تسليمها وتمديدتها وتجديدها وسحبها.

المادة 162

عندما يسلم سند للملاحة الجوية من لدن السلطة المختصة بدولة أجنبية، طبق شروط تعادل على الأقل الشروط المحددة في هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه لفائدة :

(1) أحد الرعايا المغاربة : يمكن أن تسلمه السلطة المختصة سند الملاحة الجوية المغربي المطابق وأن تدرج فيه نفس الأهليات المبينة في الإجازة المسلمة من لدن الدولة الأجنبية على أن يكون المعني بالأمر، أثناء هذا التسليم، مازال متمتعا بالكفاءة المطلوبة وأن يستجيب لشروط القدرة البدنية والعقلية ؛

(2) أحد الرعايا الأجانب : يمكن للسلطة الإدارية المختصة التصديق على السند المذكور طبقا

للشروط والكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

الباب الثاني

التكوين في مجال الملاحة الجوية

المادة 163

تتأط مهمة التكوين النظري والتطبيقي الذي يسمح لمستخدمي الملاحة الجوية بالتقدم للمشاركة في امتحانات الحصول على سندات الملاحة الجوية المشار إليها في المادة 158 أعلاه بالدولة أو المؤسسات العمومية المؤهلة لهذا الغرض بموجب النص المحدث لها أو بمؤسسات أو هيئات من القطاع الخاص تلقن تعليما أو تدريبا أو استكمالا للتكوين على الأرض أو في التحليق تصادق على مضمونه السلطة المختصة.

المادة 164

يمنح التصديق على مضمون التكوين النظري والتطبيقي المشار إليها في المادة 163 أعلاه عندما يتبين للسلطة المختصة، بعد التحقق، بناء على الوثائق وبعين المكان، أن المؤسسة العمومية أو التابعة للقطاع الخاص أو الهيئة الخاصة المعنية تتوفر على الوسائل البشرية والمادية والتنظيمية اللازمة وعلى الضمانات المالية لتنفيذ برامج التكوين النظري والتطبيقي الملائمة.

المادة 165

تخضع المؤسسات والهيئات الخاصة المستفيدة من التصديق على مضمون التكوين النظري والتطبيقي المشار إليه في المادة 164 أعلاه لمراقبة إدارية وتقنية للتحقق من المطابقة وتهدف إلى التأكد من استمرار استيفاء الشروط المنصوص عليها في نفس المادة 164. وإذا تم الإخلال بشرط أو أكثر من الشروط، تم وقف التصديق لمدة لا يمكن أن تتجاوز ستة (6) أشهر تحدد في مقرر الوقف وتهدف إلى تمكين المستفيد من التصديق من الامتثال مجددا للشروط المطلوبة. وعندما انصرام هذا الأجل دون استيفاء الشروط المطلوبة، تم سحب التصديق. وفي حالة استيفاء الشروط مجددا، تم فورا إنهاء إجراء وقف التصديق.

المادة 166

تحدد بنص تنظيمي :

- 1) شروط وكيفيات تنظيم وسير الامتحانات المنصوص عليها في المادة 163 أعلاه، وكذا محتوى البرامج المتعلقة بها ومواصفات المعدات والتجهيزات الواجب استعمالها ؛
- 2) شروط وكيفيات التصديق على سندات الملاحة الجوية المسلمة من قبل السلطة المختصة بدولة أجنبية أو الاعتراف بها ؛
- 3) الأهليات والتجربة المطلوبة من المستخدمين المكلفين بالتحقق من الشروط المستوفاة لأجل التصديق المنصوص عليه في المادة 164 أعلاه؛
- 4) كيفيات تسليم التصديق المذكور ووقفه وسحبه.

الباب الثالث

الفحص الطبي

المادة 167

تقوم بالفحص الطبي الخاضع له مستخدمو الملاحة الجوية بهدف الحصول على الشهادات الطبية المطلوبة لمزاولة المهام المطابقة لسندات الملاحة الجوية التي يتوفرون عليها، مراكز خبرة في طب الطيران وأطباء فاحصون معتمدون لهذا الغرض من قبل السلطة المختصة وفق الشروط وحسب الكيفيات المحددة بنص تنظيمي، بالنظر بوجه خاص إلى تكوين المستخدمين الطبيين في مجال طب الطيران والوسائل المادية، التقنية والتنظيمية، النوعية المستعملة. ولا يؤهل لتسليم الشهادات الطبية الأنفة الذكر إلا مراكز الخبرة في طب الطيران المذكورة والأطباء الفاحصون.

المادة 168

يعتبر الاعتماد اسما ولا يمكن نقله بأي صفة من الصفات.

المادة 169

يمكن وقف الاعتماد لمدة معينة محددة في قرار الوقف على أن لا يتجاوز ستة أشهر، ابتداء من تاريخ تبليغ قرار الوقف، عند انتفاء أحد الشروط المقررة لتسليم الاعتماد. تهدف مدة الوقف هاته إلى تمكين المستفيد من الاعتماد من الامتثال مجددا للشروط المطلوبة. وإذا انصرم أجل الوقف وظل عدم استيفاء الشروط المطلوبة قائما، وجب سحب الاعتماد. في حالة العكس، يوضع حد لإجراء الوقف.

المادة 170

علاوة على الحالة المنصوص عليها في المادة 169 أعلاه، يسحب الاعتماد الممنوح لمركز خبرة في طب الطيران أو لطبيب فاحص، حين يتبين أثناء المراقبة الإدارية والتقنية للمطابقة المفروضة عليهما أن المركز أو الطبيب المذكور أخل بالتزاماته بعدم تقيده بالشروط المتعلقة بإجراء الفحوصات الطبية أو تسليم الشهادات الطبية.

المادة 171

يحدد بنص تنظيمي الغرض من الفحوص الطبية وطبيعتها وتواترها وكذا شكل الشهادة الطبية المراد تسليمها ونوعها ومحتواها.

الباب الرابع

مجلس طب الطيران المدني

المادة 172

يحدث لدى السلطة الإدارية المختصة مجلس لطب الطيران المدني يسمى بعده "المجلس" ويكلف خاصة بما يلي :

1- دراسة جميع المسائل ذات الطابع الفيزيولوجي والطبي والطبي- الاجتماعي وبالمحافظة على الصحة التي تهم الطيران المدني، ولاسيما فيما يتعلق بمستخدمي الملاحة الجوية والمسافرين على متن الطائرات والمراقبة الصحية ؛

2- إبداء الرأي في الطلبات التي يقدمها :

أ) مستخدمو الملاحة الجوية بشأن الطابع النهائي لانعدام القدرة البدنية والعقلية لدى المستخدمين المذكورين؛

ب) المشغلون الذين ينازعون في قرارات مركز خبرة في طب الطيران أو طبيب فاحص في مجال القدرة البدنية والعقلية ؛

3- إبداء رأيه في الاستثناءات من شروط القدرة البدنية والعقلية لمستخدمي الملاحة الجوية وكذا في طلبات اعتماد مراكز الخبرة في طب الطيران والأطباء الفاحصين؛

4- إبداء الرأي في جميع القضايا المتعلقة بطب الطيران التي تعرض عليه من طرف السلطة المختصة.

يتكون المجلس من ممثلين عن السلطة المختصة وعن أطباء القطاع العام أو الخاص يمارسون تخصصات طب الطيران أو تخصصات مرتبطة بها.

يحدد بنص تنظيمي تأليف المجلس وتنظيمه وطريقة سيره، وكذا المساطر الواجب إتباعها لتقديم الطلبات إليه.

الباب الخامس

طاقم الطائرة وقائدها

المادة 173

يتألف الطاقم من مجموع الأشخاص الذين يوجدون على متن الطائرة لأجل استغلالها أثناء التحليق، ويوضع تحت إمرة قائد الطائرة. ويحدد تأليف الطاقم تبعاً لفئات الطائرات وطرزاتها ومميزات الرحلة المراد القيام بها ومدتها وطبيعة العمليات التي خصصت لها الطائرة. توضع قائمة بأسماء أعضاء الطاقم قبل كل رحلة ويتم إبلاغها إلى سلطة المطار.

المادة 174

يمارس مهام قائد الطائرة ريان. ويرد اسم قائد الطائرة في مقدمة قائمة الطاقم. إذا توفي قائد الطائرة أو عاقه عائق، أسندت قيادة الطائرة بقوة القانون إلى من يليه حسب الترتيب الوارد في القائمة الإسمية المشار إليها في المادة 173 أعلاه إلى غاية مكان نزول الطائرة. تحدد مهام الريان قائد الطائرة والتزاماته ومسؤولياته بموجب هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

المادة 175

يعتبر قائد الطائرة مسؤولاً عن إنجاز الرحلة ويختار مسار الطائرة وعلو التحليق، ويحدد توزيع حمولة الطائرة ضمن الحدود المعينة في الأنظمة والتعليمات الصادرة عن السلطات المختصة وعن المستغل. ويجوز له تأجيل الانطلاق أو توقيفه ويمكنه تغيير الوجهة خلال الرحلة عند الاقتضاء واتخاذ كافة التدابير الأخرى كلما ارتأى ذلك ضرورياً لسلامة الرحلة. ويتعين عليه إخبار مستغل الطائرة بذلك وبيان أسباب قراره.

المادة 176

يتعين على قائد الطائرة أثناء الرحلة التقيد بالنصوص التنظيمية الجاري بها العمل والمتعلقة على الخصوص بالحركة الجوية والطريق الواجب اتباعها والأضواء والإشارات، واتخاذ جميع الاحتياطات الضرورية لتجنب الأضرار ومخاطر الاصطدام.

المادة 177

دون الإخلال بمقتضيات المادة 174 أعلاه، يتولى قائد الطائرة قيادتها خلال كل مدة الرحلة. لقائد الطائرة السلطة على جميع الأشخاص الركاب بها. ولهذه الغاية يحافظ على الانضباط وحسن النظام لجميع من على متن الطائرة أثناء التحليق، منذ الوقت الذي ينتهي فيه الإركاب وإغلاق جميع الأبواب الخارجية للطائرة إلى غاية فتح أحد أبوابها من أجل الإنزال. وفي حالة الهبوط الاضطراري، تعتبر الرحلة مستمرة إلى غاية تكفل السلطة المختصة بالطائرة والركاب والممتلكات على متنها. وله إنزال كل شخص من الطاقم أو الركاب قد يشكل خطراً على سلامة الرحلة ولاسيما بسبب تصرفه أو لأسباب صحية. ويمكنه أيضاً تفريغ كل الحمولة أو أي جزء منها إذا تبين له أنها تشكل خطراً على سلامة الركاب أو الطائرة والقيام أثناء التحليق برمي بعض البضائع أو المحروقات بشرط إخبار المستغل بذلك.

المادة 178

يجب على قائد الطائرة إعداد تقرير مفصل، داخل أجل الثماني والأربعين ساعة الموالية لأي حادثة أو عارض يؤثر أو من شأنه أن يؤثر في سلامة الطائرة والذي قد يقع على الأرض أو أثناء التحليق. ويسري الأمر نفسه على كل مخالفة لأنظمة الحركة الجوية. يوجه هذا التقرير إلى الناقل الجوي المعني وإلى السلطات المختصة لاتخاذ الإجراءات المناسبة.

المادة 179

دون الإخلال بأحكام مدونة الشغل، تحدد بنص تنظيمي حدود زمن الرحلة وفترات خدمات التحليق والمتطلبات فيما يتعلق بالراحة لفائدة المستخدمين الملاحين، مع الأخذ بعين الاعتبار الأنظمة الدولية في هذا المجال.

المادة 180

تعتبر الولادات التي تتم أثناء الرحلة على متن طائرة مغربية بمثابة ولادات تمت فوق التراب المغربي.

يتم التصريح بالولادة لدى قائد الطائرة من قبل الأب أو الأم أو هما معا وإلا من قبل كل شخص آخر كان حاضرا ساعة الوضع.

تعتبر الوفيات الطارئة أثناء الرحلة على متن طائرة مغربية بمثابة وفيات على التراب المغربي.

المادة 181

يلزم قائد الطائرة خلال النزول الأول، بتوجيه نسختين كاملتين بعد توقيعهما وإثبات صحتهما من لدنه من التصريحات بالولادة أو الوفاة التي حررها :

(1) إلى ضابط الحالة المدنية لأقرب جماعة من مكان النزول إذا ما تم النزول بالمغرب ؛

(2) إلى أقرب عون دبلوماسي أو قنصلي مغربي من مكان الهبوط إذا تم النزول بالخارج.

غير أنه في حالة انعدام تمثيلية دبلوماسية مغربية في الدولة التي هبطت فيها الطائرة، يتم التصريح لدى ضابط الحالة المدنية لأقرب جماعة من أول مطار مغربي تم النزول به.

المادة 182

يمنع على أي أحد:

- 1- القيام بقيادة طائرة بشكل متهاون أو متهور، مما قد يعرض للطائرة والأشخاص الموجودين على متنها والأشخاص أو الممتلكات الموجودة على السطح ؛
- 2- القيام بقيادة طائرة أو القيام بعمل عضو من أعضاء الطاقم أو ممارسة مهام خدمات الملاحة الجوية وهو تحت تأثير مشروبات كحولية أو منومات أو مخدرات أو كل مادة ذات تأثير نفسي ؛
- 3 - تنفيذ تحليقات بهلوانية دون إذن مسلم لهذا الغرض من لدن السلطة المختصة ضمن الشروط والكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

الباب السادس

النظام التأديبي لمستخدمي الملاحة الجوية

المادة 183

يتعرض للعقوبات التأديبية المنصوص عليها في المادة 184 أدناه مستخدمو الملاحة الجوية الذين ثبت عليهم ارتكاب أحد الأخطاء أو الإهمالات التالية:

- 1) التحليق فوق تجمع عمراني أو أي مكان آخر يرتاده الناس على ارتفاع يقل عن الارتفاع المقرر بموجب النصوص التنظيمية الجاري بها العمل ؛
- 2) إتلاف دفتر رحلات الطائرة أو إلحاق الضرر به أو إدراج بيانات غير صحيحة فيه ؛
- 3) إركاب أو إنزال مسافرين أو بضائع خلافا للمقتضيات التنظيمية ؛
- 4) الشروع في رحلة طيران دون التأكد من أن جميع شروط السلامة المطلوبة متوفرة ؛
- 5) خرق التعليمات الصادرة عن مصالح مراقبة الحركة الجوية ؛
- 6) نقل ذخائر أو معدات حربية أو مواد خطيرة أخرى بغير إذن ؛

- (7) مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاط صور فوتوغرافية أو سينماتوغرافية ؛
(8) النزول بدون سبب أثناء رحلة دولية في مطار لا يعتبر مطارا دوليا.

المادة 184

العقوبات التأديبية التي يمكن أن تصدرها السلطة المختصة في حق مستخدمي الملاحة الجوية هي :
(1) الإنذار؛

(2) وقف امتياز القيام بتطبيقات بصفة قائد الطائرة ما لم يتم الخضوع لتكوين تكميلي عملي أو نظري أو هما معا وفق البنود الخاصة الواردة في قرار الوقف، ويتم تحديد خصائص التكوين التكميلي المطلوب في قرار الوقف؛

(3) وقف سندات الملاحة الجوية مقرونا أو غير مقرون بإيقاف التنفيذ أو بفرض تكوين تكميلي عملي أو نظري أو هما معا وفق البنود الخاصة الواردة في قرار الوقف ؛

(4) سحب سندات الملاحة الجوية في حالة عقوبات صدرت من أجل جناية أو جنحة مع اكتساب الحكم لقوة الشيء المقضي به.

وتصدر عقوبة الوقف المشار إليه أعلاه لمدة يتم تحديدها في قرار الوقف والتي لا يمكن أن تتجاوز سنة واحدة.

يتم الوقف بناء على قرار للإدارة المعنية بعد استطلاع رأي اللجنة التأديبية المنصوص عليها في المادة 185 أدناه.

المادة 185

تحدث لجنة تأديبية لمستخدمي الملاحة الجوية تسمى بعده " اللجنة التأديبية" تضم ممثلين عن الدولة والمستغلين ومستخدمي الملاحة الجوية.

تكلف اللجنة التأديبية بأن تقترح على السلطة المختصة إصدار العقوبات المشار إليها في المادة 184 أعلاه على مستخدمي الملاحة الجوية الذين ثبت عليهم ارتكاب الأخطاء أو الإهمالات المنصوص عليها في المادة 183 أعلاه.

يحال الأمر إلى اللجنة من لدن السلطة المحدثة لديها اللجنة المذكورة.

تخضع مداوات اللجنة التأديبية لاحترام قواعد السر المهني.

يحدد تأليف اللجنة وعدد أعضائها وتنظيمها وسيرها وكذا كفايات عرض الأمر عليها بنص تنظيمي.

المادة 186

إذا كانت الأفعال المنسوبة إلى المخالف من شأنها الإخلال بسلامة الملاحة الجوية، جاز للإدارة المختصة، في حالة الاستعجال، ودون انتظار رأي اللجنة التأديبية أن تصدر قرارا بالوقف الفوري لسندات الملاحة الجوية إلى غاية صدور رأي اللجنة التأديبية، ويجب عليها في هذه الحالة أن تعرض الأمر فورا على اللجنة المذكورة قصد الإدلاء برأيها في الأفعال المؤخذ عليها.

ويرفع الوقف فوراً إذا لم تصدر اللجنة التأديبية قرارها داخل أجل شهر من تاريخ عرض الأمر عليها.

المادة 187

يجب بمجرد الشروع في الإجراء التأديبي، تبليغ المعني، بواسطة جميع الوسائل التي تثبت التوصل، بالأفعال المؤخذ عليها وتمكينه من تقديم ملاحظاته كتابية، داخل أجل لا يمكن أن يقل عن عشرة أيام من أيام العمل دون أن يزيد عن أربعين يوماً من أيام العمل وذلك ابتداء من تاريخ إخباره بالمتابعات الجارية عليه. ويمكن أن يستعين المعني بالأمر بكل شخص من اختياره للدفاع عنه أمام اللجنة التأديبية.

المادة 188

تبلغ العقوبة التأديبية الصادرة إلى المعني بجميع الوسائل القانونية للتبليغ في أقرب وقت ممكن وداخل أجل لا يتعدى في جميع الأحوال 30 يوماً من أيام العمل بعد انعقاد اللجنة التأديبية التي أدلت برأيها في أمره.

يمكن أن يكون قرار العقوبة التأديبية محل طعن لدى السلطة المختصة، داخل أجل شهرين من تاريخ تبليغ القرار إلى المعني بالأمر.

المادة 189

في حالة وقف سندات الملاحة الجوية، يجب على المعني بالأمر إيداع السندات لدى السلطة المختصة وفق كفايات تحدد بنص تنظيمي.

القسم السابع

النقل الجوي

الباب الأول

شروط استغلال خدمات النقل الجوي

المادة 190

لأغراض هذا الباب، يقصد "بخدمات النقل الجوي" كل خدمة جوية للنقل التجاري المنتظم أو غير المنتظم الداخلي أو الدولي والعمل الجوي وللطيران العام مثل الطيران الخفيف وطيران الأعمال. لا يمكن أن يستغل خدمات النقل الجوي لأغراض تجارية كما هو محدد أعلاه، إلا الأشخاص الذاتيون القاطنون بالمغرب والأشخاص الاعتباريون الخاضعون للقانون المغربي المستفيدون من إذن باستغلال خدمات النقل الجوي تسلمه السلطة المختصة.

غير أنه، لا تحتاج خدمات الطيران العام التي تخص فقط رحلات تنجز في إطار خاص دون استهداف الربح الحصول على إذن بالاستغلال.

المادة 191

يمنح الإذن في استغلال خدمات النقل الجوي المنصوص عليه في المادة 190 أعلاه للحاصلين على شهادة تقنية لناقل جوي جارية الصلاحية والمثبتين توفرهم على القدرات المهنية والمالية والتنظيمية وكذا على الوسائل البشرية والتقنية الضرورية للقيام بخدمات النقل الجوي موضوع الطلب .
يوجه طلب الإذن إلى السلطة المختصة طبقا للشروط والكيفيات المحددة بنص تنظيمي، مرفوقا بملف إداري وتقني يسمح بالتعرف على صاحب الطلب والتأكد من استجابته للشروط المشار إليها أعلاه.

المادة 192

تمنح الشهادة التقنية للناقل المشار إليها في المادة 191 أعلاه بعد مراقبة في عين المكان وعلى الوثائق وحسب الكيفيات المحددة بنص تنظيمي لأصحاب الطلب المتوفرين على الوسائل الجوية والقدرات البشرية والتقنية والتنظيمية التي تسمح بتدبير تلك الوسائل الجوية بشكل آمن والمثبتين قدرتهم على تأمين خدمات النقل الجوي التي طلب الإذن من أجلها.
يخضع الناقلون المستفيدون من الشهادة السالفة الذكر لمراقبات منتظمة في عين المكان وعلى الوثائق يقوم بها أشخاص يعينون لهذا الغرض من طرف السلطة المختصة، للتأكد من أن هؤلاء الناقلين مستمرين في الاستجابة للمتطلبات التي سمحت بتسليم الشهادة لهم.

المادة 193

يسحب الإذن باستغلال خدمات النقل الجوي والشهادة التقنية عندما يتبين انتفاء أحد الشروط التي تم تسليمها على أساسها على إثر مراقبة تقوم بها السلطة المختصة.
تحدد كيفيات تسليم وسحب الإذن والشهادة المشار إليهما في المادتين 190 و 191 أعلاه بنص تنظيمي.

المادة 194

يجب على الناقلين المستفيدين من إذن باستغلال خدمات النقل الجوي أن يخبروا السلطة المختصة في أقرب الآجال بأي تغيير يعتزمون إدخاله على تدبير مقاولتهم والذي من شأنه التأثير على شروط استغلال خدمات النقل الجوي التي تم تسليم الإذن على أساسها.
ويجب عليهم كذلك تزويد السلطة المختصة، بناء على طلب منها، بجميع المعلومات والإحصائيات المتعلقة بخدمات النقل الجوي التي يقدمونها.

المادة 195

يجب على كل ناقل جوي أجنبي يستعمل مطارا واحدا أو أكثر مفتوحا للحركة الجوية أن يتوفر على تمثيلية بكل مطار يستعمله.

المادة 196

تخضع خدمات النقل الجوي الدولي التي يقدمها ناقلون جويون أجانب للاتفاقات الجوية المصادق عليها من طرف المملكة المغربية أو عملا بإذن مؤقت تمنحه السلطة المختصة لهذا الغرض.

المادة 197

تعرض برامج استغلال الناقلين الجويين على السلطة المختصة للموافقة عليها مسبقاً، ما لم ينص على خلاف ذلك في الاتفاقات الجوية الدولية المصادق عليها من طرف المملكة المغربية فيما يتعلق بالناقلين الجويين الأجانب.

المادة 198

تحدد التعريفات الدولية للنقل الجوي طبقاً للقواعد الواردة في التشريع الجاري به العمل فيما يخص حرية الأسعار والمنافسة وللاتفاقات الثنائية أو المتعددة الأطراف المصادق عليها من طرف المملكة المغربية.

المادة 199

يحتفظ بخدمات النقل الجوي الداخلي للناقلين الجويين المغاربة وحدهم، ما لم توجد مقتضيات خاصة منصوص عليها في اتفاقية ثنائية أو متعددة الأطراف مصادق عليها من طرف المملكة المغربية. غير أن إذنا استثنائياً يمكن أن تمنحه السلطة المختصة لناقلين جويين أجانب لأجل القيام برحلات جوية داخلية محددة، وفق شروط تحدد في الإذن المذكور.

المادة 200

تخضع تعريفات النقل الجوي الداخلي للتشريع الجاري به العمل في مجال حرية الأسعار والمنافسة. ويجب إطلاع السلطة المختصة عليها.

المادة 201

يجب على كل مستغل لخدمات النقل الجوي الإداء للإدارة المختصة، بناء على طلب منها، بكل المعلومات أو الإحصائيات المتعلقة بأنشطته. تخضع هذه المعلومات والإحصائيات للسر المهني طبقاً للنصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال.

المادة 202

دون الإخلال بتطبيق العقوبات المنصوص عليها في المادة 294 أدناه، في حالة استغلال خدمات النقل الجوي، دون الحصول على الإذن المشار إليه في المادة 190 أعلاه، تقوم السلطة المختصة، بوقف الطائرات المستعملة، على نفقة ومسؤولية الشخص المعني بالأمر إلى حين التوفر على الإذن المذكور.

الباب الثاني

عقود النقل الجوي

المادة 203

يجب أن يبرم في شأن كل نقل جوي عقد يلتزم فيه شخص (يدعى الناقل)، مقابل ثمن معين، بأن ينقل جواً من نقطة إلى أخرى إما أشخاصاً مرفقين بأمتعة مسجلة أو لا، وإما بضائع.

يجب أن يحرر عقد النقل الجوي طبقاً لأحكام اتفاقية مونتريال السالفة الذكر المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي.

يثبت نقل أمتعة مسجلة إما بسند نقل المسافر وإما بوصل أمتعة منفصل.

يثبت عقد نقل البضائع بواسطة وثيقة النقل الجوي.

يجوز أن يحل استعمال كل وسيلة أخرى تثبت البيانات الواردة في سند النقل محل تسليم هذا الأخير. وإذا تم استعمال وسيلة أخرى، وجب على الناقل أن يسلم إلى المسافر، بما في ذلك بوسيلة إلكترونية عند الاقتضاء، وثيقة كتابية تثبت البيانات المتعلقة بالنقل المذكور.

المادة 204

البيانات التي يجب أن يتضمنها سند نقل المسافرين ووصل الأمتعة ووثيقة النقل الجوي هي البيانات المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال المذكورة، ولو لم يكن النقل دولياً حسب مدلول الاتفاقية المذكورة. يعتمد سند نقل المسافرين ووصل الأمتعة ووثيقة النقل الجوي إلى أن يثبت ما يخالف إبرام عقد النقل وشروطه.

لا يؤثر غياب سند النقل أو عدم صحة البيانات المضمنة فيه على وجود عقد النقل أو صلاحيته.

المادة 205

عقد الإيجار عقد يفوت بموجبه شخص يسمى المؤجر الذي يتوفر على طائرة، حق استعمال كل أو جزء من طاقة الطائرة المذكورة، مقابل أجر، لشخص آخر يسمى المستأجر سواء لرحلة واحدة أو لسلسلة من الرحلات أو لفترة معينة.

إذا احتفظ المستأجر بالقيادة التقنية للطائرة وبادارة طاقم القيادة الذي تظل سلطته قائمة عليه، يعتبر المؤجر كمستغل للطائرة ويعتبر المستأجر ناقلاً، بشرط أن يرد اسم هذا الأخير في مختلف الوثائق التي تشكل عقود النقل.

إذا تحمل المستأجر جميع التزامات المستغل بموجب عقد الإيجار وكان له الحق في إصدار الأوامر لطاقم القيادة طوال فترة الإيجار، يعتبر المستأجر مستغلاً وناقلاً.

المادة 206

عقد كراء الطائرة هو عقد يفوت بموجبه مالك الطائرة أو مستأجرها الموضوعة الطائرة رهن إشارته، حق استعمال الطاقة الكاملة للطائرة بدون طاقم القيادة مقابل أجر، لشخص آخر يسمى المكتري، سواء لرحلة واحدة أو لسلسلة من الرحلات أو لقطع عدد من الكيلومترات أو لفترة معينة .

ويعتبر المكتري، الذي يقوم بالقيادة التقنية للطائرة بواسطة طاقم للقيادة من اختياره، مستغلاً للطائرة وناقلاً بالنسبة لكل عقود النقل الذي يكون طرفاً فيها .

المادة 207

عندما تتعدى فترة الإيجار أو الكراء ثلاثين (30) يوما، يجب تسجيل العقد المبرم على دفتر تسجيل الطائرة .

المادة 208

يستوجب كل إيجار لطائرة مسجلة بالخارج من لدن ناقل جوي مغربي الحصول على إذن مسبق من السلطة المختصة.

يسلم هذا الإذن طبقا للشروط والإجراءات المحددة بنص تنظيمي.

الباب الثالث

التزامات الناقل الجوي ومسؤوليته

المادة 209

يجب على الناقل الجوي ألا يقل على متن الطائرة، عند القيام بالرحلات الدولية، إلا المسافرين الذين يثبتون أن لديهم إذن قانوني للدخول إلى تراب نقطة الوصول، حسب البيانات الواردة في سند نقلهم.

المادة 210

يعطي الناقلون الجويون الأولوية للمسافرين ذوي الحركة المحدودة وللأشخاص الذين يرافقونهم وكذا للأطفال الذين لا رفيق لهم، في ولوج الطائرة وفي المعاملة خلال الرحلة.

المادة 211

تجري على التزامات ومسؤولية الناقل الجوي للمسافرين والأمتعة والبضائع وكذا شروط إثبات المسؤولية عليه وحدودها، أحكام اتفاقية مونتريال السالفة الذكر حتى وإن كان النقل غير دولي حسب مدلول الاتفاقية المذكورة.

يعتبر باطلا وعديم الأثر كل بند في عقد النقل يعفى بموجبه الناقل من مسؤوليته خلافا لشروط الاتفاقية المذكورة أو يضع حدودا دنيا للمسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية المذكورة. غير أن البند المذكور لا يبطل العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذا القانون.

المادة 212

يجب أن تقام دعوى المسؤولية على الناقل داخل أجل سنتين يبتدئ من تاريخ وصول الطائرة أو التاريخ الذي كان من المرتقب أن تصل فيه إلى الوجهة المقصودة ما عدا في حالة تدليس من لدن الناقل المذكور أو إذا لم يستطع المتضرر تقديم احتجاجاته بسبب قوة قاهرة.

يجب أن تقام هذه الدعوى، حسب اختيار المدعي، إما أمام المحكمة التي يوجد بدائرة نفوذها موطن الناقل أو المقر الرئيسي لمؤسسته المستغلة أو المكان الذي يتوفر فيه على المؤسسة المبرم العقد بواسطتها، أو أمام المحكمة التي يوجد بدائرة نفوذها مكان وجهة الطائرة.

المادة 213

لا يجوز للشخص المتضرر أو ذوي حقوقه، في حالة إنجاز عملية النقل من لدن عدة ناقلين بالتتابع، تقديم دعوى إلا ضد الناقل الذي أنجز عملية النقل الواقعة خلالها الحادثة أو التأخير ما لم ينص على خلاف ذلك في العقد.

غير أنه إذا تعلق الأمر بأمتعة أو بضائع، جاز للمرسل تقديم دعوى ضد الناقل الأول وجاز للمرسل إليه إقامة دعوى ضد الناقل الأخير. ولكل منهما أن يقيم علاوة على ذلك، دعوى ضد الناقل الذي أنجز عملية النقل التي وقع خلالها إتلاف الأمتعة أو البضائع أو فقدانها أو فسادها أو تأخيرها. ويعتبر الناقلون المذكورون مسؤولين على وجه التضامن إزاء المرسل والمرسل إليه.

المادة 214

يجب على كل ناقل جوي يبيع خدمات النقل الجوي بالمغرب:

(1) أن يضع رهن إشارة المسافرين في جميع نقط البيع بيانا موجزا عن الأحكام الرئيسية الجارية على مسؤوليته إزاء المسافرين وأمتعتهم ولاسيما الإجراءات الواجب اتباعها لإقامة دعوى تعويض وكذا شروط تقديم تصريح خاص بالأمتعة؛

(2) أن يحرص على تعليق إشعار يتضمن النص التالي، مطبوعا بحروف واضحة جدا، بمكان ظاهر للعيان في منطقة التسجيل: "إذا تم رفض ركوبكم في الطائرة أو تم إلغاء رحلتكم أو تأخيرها بساعتين على الأقل، اطلبوا من شبك التسجيل أو في باب الركوب الإطلاع على النص الذي يتضمن حقوقكم ولاسيما فيما يخص التعويض والمساعدة " ؛

(3) أن يسلم لكل مسافر رفض ركوبه في الطائرة أو تم إلغاء رحلته مذكرة مكتوبة تتضمن القواعد المتعلقة بالتعويض والمساعدة طبقا للقسم الثامن من هذا القانون ويسلم كذلك المذكرة المذكورة إلى كل مسافر تأخرت طائرته بساعتين على الأقل.

ويجب أن يطبق البنودان 2 و3 من هذه المادة على المكفوفين وضعاف البصر بطرق أخرى ملائمة.

المادة 215

يجب على كل ناقل جوي أن يبرم تأمينا أو كل ضمانا مالية أخرى تمكنه من تغطية مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالغير على سطح الأرض وكذا عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص الذين يتولى نقلهم في حالة وقوع حادثة.

يجب ألا تقل المبالغ المؤمن عليها قصد التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص المنقولين والأضرار اللاحقة بالأشخاص والممتلكات على سطح الأرض عن حدود مسؤولية المستغل المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال المذكورة.

الباب الرابع

أحكام متفرقة

المادة 216

تحدد بنص تنظيمي الشروط والكيفيات التي يتم وقفها النقل الجوي للبضائع الخطيرة مع الأخذ بعين الاعتبار مقتضيات الاتفاقيات والاتفاقات في هذا المجال المصادق عليها من لدن المملكة المغربية.

المادة 217

تحدد بنص تنظيمي شروط استغلال أنشطة الطيران العام.

المادة 218

مبالغ حدود المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال المذكورة هي حقوق السحب الخاصة (DTS) كما هي محددة من لدن صندوق النقد الدولي.

يباشر تحويل المبالغ المذكورة إلى الدرهم على أساس السعر المحلي المحدد من قبل بنك المغرب، إما في تاريخ صدور الحكم النهائي إذا رفعت القضية أمام القضاء أو في تاريخ التوصل إلى اتفاق بالتراضي بين الأطراف المعنية.

القسم الثامن

التعويض الممنوح للمسافرين ومساعدتهم

في حالة رفض الركوب أو إلغاء الرحلة أو تأخير مهم فيها

الباب الأول

شروط رفض الركوب وإلغاء الرحلة وتأخيرها

المادة 219

إذا قرر ناقل جوي رفض ركوب مسافر في رحلة ما وكان يتوفر على حجز تذكرة تم تأكيده بالنسبة إلى هذه الرحلة، وجب عليه أولاً اللجوء إلى المتطوعين الذين يقبلون التخلي عن حجزهم مقابل بعض الخدمات حسب إجراءات يتفق عليها المسافر المعني مع الناقل الجوي المذكور. ويستفيد المتطوعون علاوة على الخدمات المذكورة من مساعدة وفق الشروط المنصوص عليها في المادة 228 أدناه.

إذا كان عدد المتطوعين غير كاف لتيسير ركوب المسافرين الآخرين الذين يتوفرون على حجز، جاز للناقل الجوي رفض ركوب مسافرين دون الحصول على موافقتهم. وفي هذه الحالة، يمنح الناقل الجوي فوراً تعويضاً لهؤلاء المسافرين طبقاً للمادة 227 أدناه ويقدم لهم مساعدة وفق الشروط والكيفيات المحددة في نص تنظيمي.

المادة 220

يحق للمسافرين في حالة إلغاء رحلة أو تأخيرها الحصول على تعويض ومساعدة وفق الشروط والكيفيات المحدد بنص تنظيمي مع مراعاة مقتضيات الاتفاقيات الدولية المعمول بها في هذا المجال ومع الأخذ لزوماً بعين الاعتبار الأجل الذي بلغ فيه إلى علم المسافرين الإلغاء أو التأخير، والإمكانات التقنية والتجارية ولاسيما في حالة إعادة النقل ومسافات الرحلات التي تقاس وفق طريقة الخط المستقيم.

المادة 221

إذا أخبر الناقل الجوي المسافرين بإلغاء الرحلة، وجب تقديم معلومات إليهم تتعلق برحلات جوية أخرى ممكنة دون مصاريف إضافية.

يجب على الناقل الجوي أن يثبت إخبار المسافرين بإلغاء رحلة وكذا الأجل الذي قام فيه بذلك.

المادة 222

لا يلزم ناقل جوي بدفع تعويض للمسافرين إذا أثبت أن الإلغاء أو التأخير ناتج عن ظروف استثنائية لم يكن من الممكن تفاديها رغم بذل كل الإجراءات لدرئها.

المادة 223

ويراد بالظروف الاستثنائية لتطبيق المادة 222 أعلاه الوقائع التي يمكن أن تنشأ على الخصوص، في حالات اتخاذ إجراءات تتعلق بالنظام العام أو بأحوال جوية لا تسمح بالقيام بالرحلة الجوية المعنية أو أخطار مرتبطة بسلامة الرحلة أو باختلالات تقنية غير متوقعة يمكن أن تؤثر على سلامة الرحلة .

المادة 224

إذا تم رفض ركوب أو إلغاء رحلة أو تأخيرها مهما بلغت مدة التأخير، استعاد المسافرون ذوو الحركية المحدودة وكل الأشخاص الذين يرافقونهم وكذا الأطفال الذين لا رفيق لهم من التكفل المنصوص عليه في المادة 220 أدناه بما يتلاءم مع حالتهم.

(تم حذف المادة 225 في صيغتها السابقة)

المادة 225

لا يجوز حصر أو حذف التزامات الناقلين إزاء المسافرين في حالة رفض الركوب أو إلغاء رحلة أو تأخيرها، الواردة في هذا القسم، ولا سيما بموجب استثناء أو تقييد منصوص عليه في عقد النقل. يعتبر وجود مثل هذا المقتضى في عقد النقل لاغيا بحكم القانون.

المادة 226

عندما يدفع الناقل الجوي تعويضا أو يفي بالتزامات أخرى ملقاة عليه بموجب هذا القسم، لا يجوز تأويل أي حكم من أحكام هذا القسم بكونه يحد من حقه في طلب التعويض عن الضرر من أي شخص، بما في ذلك الأغيار، طبقا للقانون الوطني المطبق. وبشكل خاص، لا يحد هذا القسم بتاتا من حق الناقل الجوي في طلب التعويض عن الضرر من منظم رحلات أو أي شخص آخر أبرم معه الناقل الجوي عقدا.

لا يجوز كذلك تأويل أي حكم من هذا القسم بكونه يحد من حق منظم رحلات أو أي شخص من الأغيار، غير المسافر الذي أبرم معه ناقل جوي عقدا، في طلب التعويض عن الضرر من الناقل الجوي طبقا للتشريع الجاري به العمل في هذا المجال.

الباب الثاني

وضع المسافر في درجة أعلى أو درجة أدنى

المادة 227

لا يجوز لناقل جوي أن يطلب أي تكمة الثمن إذا قام بوضع مسافر في درجة أعلى من الدرجة التي اشترت التذكرة من أجلها.

إذا قام ناقل جوي بوضع مسافر في درجة أدنى من الدرجة التي اشترت التذكرة من أجلها، وجب عليه، أن يرجع إلى المسافر داخل أجل سبعة (7) أيام من أيام العمل ابتداء من تاريخ الرحلة كالتالي:

أ) نسبة ثلاثين في المائة (30%) من ثمن التذكرة بالنسبة للرحلات الجوية التي تقل مسافتها عن 1500 كيلومتر؛

ب) نسبة خمسين في المائة (50%) من ثمن التذكرة بالنسبة للرحلات الجوية التي تتراوح مسافتها بين 1500 و3500 كيلومتر؛

ج) نسبة خمسة وسبعين في المائة (75%) من ثمن التذكرة بالنسبة للرحلات الجوية التي تزيد مسافتها عن 3500 كيلومتر.

الباب الرابع

أحكام مختلفة

المادة 228

في حالة عدم احترام أحكام هذا القسم من طرف الناقل الجوي، يمكن للإدارة المختصة وبعد الاطلاع على المحاضر المنجزة من لدن الأعوان المشار إليهم في (3) من المادة 273 أدناه، أن تصدر في حقه إحدى العقوبات التالية أو بعضها حسب نوع الإخلال المعين وخطورته :

(1) الإنذار ؛

(2) غرامة إدارية يتراوح مبلغها بين 10.000 درهم و50.000 عن كل إخلال تمت معاينته ؛

(3) السحب المؤقت لإذن استغلال خدمات النقل الجوي؛

(4) السحب النهائي لإذن استغلال خدمات النقل الجوي في حالة ارتكاب الناقل الجوي خلال نفس

السنة ثلاث حالات إخلال تمت معاينتها.

المادة 229

يتم استخلاص الغرامات المشار إليها في المادة 228 أعلاه كديون للدولة طبقاً للقانون المتعلق بتحصيل الديون العمومية.

القسم التاسع

أمن الطيران المدني

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 230

تقوم السلطة المختصة بوضع وتطبيق برنامج وطني لأمن الطيران المدني يراد به تنظيم المرافق المكلفة أو المعنية بالأمن المذكور وتحديد التزاماتها وكذا التدابير المتعين عليها اتخاذها في هذا المجال والإجراءات الواجب إتباعها والوسائل المزمع استخدامها. تتأكد السلطة المختصة بانتظام بواسطة مراقبات بعين المكان وفي الوثائق، يقوم بها المستخدمون المعينون لهذا الغرض، من التطبيق الصحيح للبرنامج الوطني لأمن الطيران المدني. يجب على مستغل كل مطار أو مديره أو هما معا أن يعد برنامج أمن للمطار المكلف به، يوضع على أساس البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني تتم المصادقة عليه مسبقاً من طرف السلطة المختصة. تسهر السلطة المختصة على تنفيذ البرنامج المذكور من لدن جميع المصالح المتواجدة بالمطار.

المادة 231

تتضمن المطارات المفتوحة للحركة الجوية على منطقتين :

- منطقة عامة ؛

- ومنطقة أمن ذات ولوج منظم.

تحدد المنطقتان المذكورتان في برنامج أمن المطار الذي يعده مستغل المطار أو مديره . عندما لا يحترم مستغل المطار أو مديره برنامج أمن المطار المصادق عليه من لدن السلطة المختصة، يجوز لهذه السلطة أن تفرض إجراءات تصحيحية أو تقيد الاستغلال لتدارك الإخلالات التي تمت معابنتها وذلك على نفقة ومسؤولية مستغل المطار أو مديره. تصادق السلطة المختصة على تجهيزات الأمن المقامة بالمطار قبل تشغيلها وتحدد كفاءات التصديق على هذه التجهيزات بنص تنظيمي. تحدد بنص تنظيمي الشروط التقنية ولاسيما الولوج والتحرك في منطقة الولوج المنظم وكذا كفاءات تطبيق مقتضيات هذه المادة.

المادة 232

تحدد بنص تنظيمي كفاءات تطبيق حد أدنى من الخدمات الضرورية التي يجب توفيرها للحفاظ على سلامة وأمن الطيران المدني وانتظام النقل والحركة الجوية، مع الأخذ لزوما بعين الاعتبار الالتزامات الدولية للمملكة المغربية في هذا المجال.

المادة 233

يمكن أن تقوم السلطة في الخارج بمراقبة السلامة إزاء الناقلين الجويين الذين يعرضون أو يعتزمون عرض خدمات النقل الجوي في اتجاه المغرب أو منشآت مرتبطة بهذه الخدمات.

الباب الثاني

الإجراءات الوقائية لأمن الطيران المدني

المادة 234

يجب أن يخضع جميع الأشخاص والحيوانات والأشياء المأذون لهم بالتحرك داخل نطاق المطار للمراقبات الأمنية المنصوص عليها في برنامج أمن المطار المشار إليه في المادتين 230 و 231 قبل السماح لهم بالدخول إلى المنطقة الأمنية ذات الولوج المنظم.

تتم مراقبات الأمن من طرف مصالح الدولة أو يتولاها تحت مسؤوليتها ومراقبتها أشخاص اعتباريون خاضعون للقانون المغربي يستجيبون للشروط المحددة في القانون رقم 27.06 المتعلق بأعمال الحراسة ونقل الأموال وحسب الشروط المضمنة في دفتر تكاليف يتم إعداده طبقا للنموذج المحدد بنص تنظيمي.

المادة 235

يجب على الناقلين الجويين الذين يعملون انطلاقا من المطارات المفتوحة للحركة الجوية أن يقوموا بوضع دليل أمن الطائرة وتطبيقه وتحيينه، تصادق عليه السلطة المختصة.

المادة 236

يجب على كل ناقل جوي أن يتأكد قبل إقلاع الطائرة أن مراقبة أمنية وعند الضرورة تفتيشا أمنيا قد تم انجازه على الطائرة المذكورة. ويجب أن يتم توقيع الوثائق التي تثبت إجراء هذه المراقبة أو التفتيش من طرف قائد الطائرة وتلحق نسخة منها بدفتر رحلة الطائرة.

المادة 237

يمنع نقل مستخدمين يحملون السلاح على متن الطائرات التي تقوم برحلات متجهة إلى المغرب أو عائدة منه ماعدا إن منح إذن خاص من المصالح المعنية.

يجب إخبار الربان قائد الطائرة بعدد الأشخاص الحاملين للسلاح ومواضع مقاعدهم.

يجب أن تكون الأسلحة خالية من الذخيرة ومودعة في منطقة يتعذر ولوجها من طرف الركاب طوال مدة التحليق.

المادة 238

يمنع على الناقل الجوي أن ينقل على متن الطائرة الأشخاص أو البضائع أو البريد أو مؤن الطائرة أو الأمتعة إن لم تخضع لأعمال مراقبة أمن الطيران المدني المفروضة بموجب النصوص التنظيمية الجاري بها العمل.

عندما لا يطبق الناقل الجوي إجراءات الأمن الجاري بها العمل، يمكن للإدارة المختصة أن تفرض إجراءات تصحيحية أو تقييد الاستغلال لتدارك الاختلالات التي تمت معاينتها وذلك على نفقة مستغل الطائرة ومسؤوليته.

يمكن لمستغل الطائرة إذا ارتأى ذلك ضروريا أن يطلب من السلطة المختصة إجراء مراقبات تكميلية لأمن الطيران المدني يتحمل تكلفتها المالية .

المادة 239

عندما يسافر ركاب على متن الطائرة يكونون موضوع إجراءات قضائية أو إدارية، يجب إخبار الناقل الجوي وقائد الطائرة المعنية في الوقت المناسب من طرف السلطات المختصة ليتمكنوا من اتخاذ جميع الإجراءات الضرورية لتأمين سلامة الرحلة. ويجب أن يوضح هذا الإخبار ما إذا كان الراكب أو الركاب المعنيون مرافقين أم لا وهل يجب اتخاذ إجراءات خاصة على متن الطائرة .

القسم العاشر

التحقيق التقني حول حوادث الطيران المدني وعوارضه

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 240

يجب إجراء بحث تقني في شان كل حادثة أو عارض خطير للطيران المدني، فور حدوثه، تقوم به الهيئة الدائمة المكلفة بأبحاث السلامة الجوية المحدثة لهذه الغاية والمسماة بعده "بالهيئة الدائمة" .

تطبق هذه الهيئة، لإنجاز البحث التقني، القواعد والمناهج الموصى بها من لدن منظمة الطيران المدني الدولي والمضمنة في الملحق 13 لاتفاقية شيكاغو السالفة الذكر.

عند فتح البحث التقني، يتم فوراً إجراء بحث أولي عن المعلومات لاستقاء كل المعلومات الضرورية للمعاينة الأولى.

المادة 241

يتمثل الهدف الوحيد من البحث التقني، المشار إليه في المادة 240 أعلاه، في تقادي حوادث أو عوارض الطيران المدني في المستقبل دون الإخلال، عند الاقتضاء، بإجراء البحث القضائي، وجمع وتحليل المعلومات المفيدة وتحديد الظروف والأسباب الثابتة أو المحتملة للحادثة أو العارض الخطير وعند الاقتضاء اقتراح توصيات.

ولا يهدف البحث التقني، بأي حال من الأحوال، إلى تحديد الأخطاء أو إثبات المسؤوليات.

ويجري البحث التقني فيما يتعلق بالحوادث والعوارض الخطيرة للطيران المدني الطارئة :

(1) فوق التراب المغربي أو داخل مجاله الجوي ؛

(2) خارج التراب المغربي أو المجال الجوي المغربي عندما تتعلق الحادثة أو العارض الخطير

بطائرة مسجلة بالمغرب أو مستغلة من لدن شخص ذاتي أو اعتباري يوجد مقره أو مؤسسته الرئيسية بالمغرب وإذا:

- طرأت الحادثة أو العارض الخطير فوق تراب دولة أخرى أو داخل مجالها الجوي ولم تفتح هذه الأخيرة بحثا تقنيا ؛

- تعلقت الحادثة أو العارض الخطير بطائرة مسجلة بدولة أخرى ولم تفتح هذه الأخيرة بحثا تقنيا.

المادة 242

يجوز "للهيئة الدائمة" أن تفوض إلى السلطة المكلفة بالأبحاث التقنية في حوادث الطيران المدني بدولة عضو في منظمة الطيران المدني الدولي إنجاز بحث تقني يشمل حادثة طيران مدني طرأت بالمغرب لطائرة مسجلة بهذه الدولة أو القيام بتحريات مرتبطة بوقائع طرأت لطائرة مغربية فوق تراب الدولة المذكورة.

ويمكن أن توافق على التفويض الممنوح لها من لدن الهيئة الدائمة بدولة عضو في منظمة الطيران المدني الدولي للقيام ببحث تقني كلي أو جزئي.

المادة 243

يجوز "للهيئة الدائمة"، حينما تقع خارج التراب أو المجال الجوي المغربي حادثة أو عارض خطير للطيران المدني حصل لطائرة مسجلة بالمغرب أو مستغلة من لدن شخص ذاتي أو اعتباري يوجد مقره أو مؤسسته الرئيسية بالمغرب أو حصل لرعايا مغاربة، أن تعين ممثلا للمساهمة في كل بحث يتعلق بهذه الحادثة أو العارض الخطير ويمكن أن يستعين الممثل المذكور بمستشار أو عدة مستشارين تعينهم كذلك الهيئة المشار إليها أعلاه.

تقبل الهيئة الدائمة مساهمة كل ممثل ومستشاريه المعينين من لدن السلطة المختصة في الدولة العضو بالمنظمة الدولية للطيران المدني في كل بحث تقني ينجز عندما تقع في التراب أو المجال الجوي المغربي

حادثة أو عارض خطير للطيران المدني يهم طائرة مسجلة بالدولة المذكورة أو إذا كانت الحادثة أو العارض الخطير يهم أحد رعايا تلك الدولة.

المادة 244

عندما يتعذر التيقن بأن مكان وقوع الحادثة أو العارض الخطير لطائرة، مسجلة بالمغرب أو مستغلة من لدن شخص ذاتي أو اعتباري يوجد مقره أو مؤسسته الرئيسية بالمغرب، يوجد فوق التراب أو المجال الجوي لدولة أخرى، تفتح الهيئة الدائمة البحث التقني حول الحادثة أو العارض الخطير وتتجزه أو تفوض إنجازها وفق المادة 243 أعلاه.

عندما تقع الحادثة أو العارض الخطير فوق التراب أو المجال الجوي لدولة ليست عضوا في اتفاقية شيكاغو المذكورة ولم تفتح سلطات هذه الدولة البحث التقني، يجب على الهيئة الدائمة أن تفتح بحثا تقنيا بخصوص هذه الحادثة أو العارض الخطير وتتجزه أو تفوض إنجازها وفق المادة 243 أعلاه.

المادة 245

تتوفر "الهيئة الدائمة" المنصوص عليها في المادة 240 أعلاه، للقيام بالأبحاث التقنية، على مستخدمين يتوفرون على المؤهلات والكفاءات الضرورية لإنجاز مهامهم بكل استقلالية ونزاهة. ويتكون هؤلاء المستخدمون من :

(1) باحثي الهيئة الدائمة المكلفين بإجراء التحريات التقنية حول الحوادث والعارض الخطيرة للطيران المدني ؛

(2) باحثي المعلومات الأولى المعتمدين من لدن السلطة المختصة.

غير أنه ولأغراض البحث التقني يمكن الاستعانة بأشخاص، غير الأشخاص المذكورين أعلاه، معروفين بكفاءتهم في مجال الطيران المدني حاصلين على إذن مسلم من طرف السلطة المختصة طبقا لإجراءات محددة بنص تنظيمي.

المادة 246

يسلم الاعتماد المنصوص عليه في البند (2) من المادة 245 أعلاه عندما يثبت صاحب الطلب الكفاءات والمؤهلات التقنية الضرورية لإنجاز أبحاث المعلومات الأولى. وتبين في الاعتماد المذكور الشروط التقنية الواجب توفرها في الأشخاص المعتمدين وحقوقهم والتزاماتهم. يمكن سحب الاعتماد المسلم عند انتفاء أحد الشروط التي سلم على أساسها. تحدد كفاءات تسليم وسحب الاعتمادات بنص تنظيمي.

المادة 247

يجب على الريان قائد الطائرة أن يبلغ على الفور وبأسرع الوسائل بكل حادثة أو عارض خطير للطيران المدني طراً فوق التراب المغربي أو في مجاله الجوي إلى الهيئة الدائمة أو إذا تعذر ذلك إلى السلطة المختصة.

ويلزم بهذا العمل كذلك، في حالة عدم وجود الريان قائد الطائرة، كل عضو من أعضاء الطاقم وسلطة المطار لأقرب مطار من مكان وقوع الحادثة أو العارض الخطير والسلطة الإدارية المحلية. توجه الهيئة الدائمة تبليغا بالحادثة أو العارض الخطير إلى كل الدول والهيآت المعنية طبقا لاتفاقية شيكاغو المذكورة .

في حالة حادثة أو عارض خطير وقع لطائرة مغربية خارج التراب المغربي ودون الإخلال بالتبليغات الصادرة عن كل شخص أو هيئة أو دولة طبقا لاتفاقية شيكاغو المذكورة ، يجب على قائد الطائرة أو أي عضو من طاقم الطائرة، إذا استطاع أحدهما القيام بذلك، أو المالك أو المستغل أو المستأجر أن يبلغ على الفور وبأسرع الوسائل تلك الحادثة أو العارض الخطير إلى الهيئة الدائمة وإلى السلطة المختصة. وفي جميع الحالات، يجب أيضا أخبار السلطة القضائية المختصة بوقوع الحادثة.

الباب الثاني

سير البحث التقني

المادة 248

يجوز للباحثين المشار إليهم في المادة 245 أعلاه ولأغراض الأبحاث التقنية بما في ذلك الأبحاث الأولى عن المعلومات أن يلجوا بكل حرية إلى مكان الحادثة أو العارض الخطير وإلى الطائرة أو حطامها وجميع العناصر الهامة ولاسيما منها أجهزة التسجيل على متن الطائرة وملفات مصالح الحركة الجوية . يتخذ هؤلاء الباحثون جميع التدابير الضرورية الكفيلة بتيسير المحافظة على الأدلة.

ويحق لهم الاستماع إلى كل شاهد من شهود الحادثة أو العارض الخطير للطيران المدني والولوج بكل حرية إلى المعلومات المفيدة ذات الصلة بالحادثة أو العارض الخطير والتي تكون في حوزة المالك والمستغل ومصنع الطائرة والسلطات الإدارية ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وخدمات المطار وبصفة عامة كل من يتوفر على معلومات ذات صلة بالحادثة أو العارض الخطير للطيران المدني.

المادة 249

يطلع الباحثون على محتوى أجهزة التسجيل الموجودة على متن الطائرة وعلى كل تسجيل آخر يعتبر هاما ويمكنهم القيام باستغلالها.

تقوم السلطة القضائية مسبقا في حالة فتح بحث أو تحقيق قضائي، بحجز أجهزة التسجيل والحوامل التي تتضمن التسجيلات ووضعها رهن إشارة الباحثين التقنيين بناء على طلب منهم ويمكنهم أخذ نسخ من التسجيلات التي تحتوي عليها تحت مراقبة ضابط للشرطة القضائية.

في حالة عدم فتح بحث أو تحقيق قضائي، يمكن أخذ أجهزة التسجيل وحاملاتها من لدن الباحثين التقنيين بحضور ضابط للشرطة القضائية تلتزم مساعدته.

المادة 250

يجب استخدام أجهزة التسجيل على متن الطائرة بشكل فعلي أثناء البحث بشأن إحدى الحوادث أو العوارض الخطيرة للطيران المدني، وتتخذ الهيئة الدائمة التدابير الضرورية لتيسير قراءتها. تتولى الهيئة الدائمة عندما لا تتوفر على وسائل كافية لقراءة أجهزة التسجيل على متن الطائرة، استخدام الوسائل الموضوعية رهن إشارتها من قبل دول أخرى، مع مراعاة ما يلي :

(1) قدرات وسائل القراءة ؛

(2) آجال القراءة ؛

(3) أماكن وجود وسائل القراءة.

المادة 251

يجوز للباحثين التقنيين في حالة فتح بحث أو تحقيق قضائي حضور عمليات الخبرة التي تأمر بها السلطة القضائية المختصة واستغلال المعاينات المنجزة في إطار العمليات المذكورة لأغراض البحث التقني.

ولهم، بعد موافقة وكيل الملك أو قاضي التحقيق، حسب الحالة، أن يقوموا لأغراض الفحص أو التحليل بأخذ عينات من الأشلاء أو السوائل أو القطع أو الأجهزة أو المجموعات أو الآليات التي يرونها مفيدة للإسهام في تحديد ظروف وأسباب الحادثة أو العارض الخطير للطيران المدني.

لا يجوز للباحثين التقنيين إخضاع الأشلاء والسوائل والقطع والأجهزة والمجموعات والآليات المحجوزة لفحوص أو تحاليل من شأنها تغييرها أو إتلافها أو تدميرها، إلا بموافقة السلطة القضائية.

المادة 252

في حالة وقوع حادثة أو عارض خطير للطيران المدني لم يترتب عليه فتح بحث أو تحقيق قضائي، يجوز للباحثين التقنيين، القيام لأغراض الفحص أو التحليل، بأخذ عينات من الأشلاء أو السوائل أو القطع أو الأجهزة أو المجموعات أو الآليات التي يرونها مفيدة للإسهام في تحديد ظروف وأسباب الحادثة أو العارض الخطير وذلك بحضور ضابط للشرطة القضائية تلتزم مساعدته لهذا الغرض.

ترجع الأشياء أو الوثائق التي يحتفظ بها الباحثون التقنيون متى تبين أن الاحتفاظ بها لم يعد ضروريا لتحديد ظروف وأسباب الحادثة أو العارض الخطير.

لا يترتب الحق في أي تعويض عن أخذ الأشياء أو الوثائق التي خضعت للفحص أو التحليل وعند الاقتضاء، إتلافها أو تدميرها لأغراض التحقيق.

المادة 253

يمكن للباحثين التقنيين أن يطلبوا، عند الضرورة، أن يجرؤا على الأشخاص تحاليل وأخذ عينات وإجراء تشريحات طبية. ويحق لهم في هذه الحالة أن يطلعوا على نتائج هذه الإجراءات.

المادة 254

يجوز للباحثين التقنيين، أن يطالبوا دون إمكانية الاحتجاج أمامهم بكتمان السر المهني، بالإطلاع على الوثائق كيفما كانت طبيعتها المتعلقة بالأشخاص والمقاولات والمعدات ذات الصلة بالحادثة أو العارض الخطير للطيران المدني والمرتبطة على الخصوص بتكوين الأشخاص وتأهيلهم وصنع المعدات والتصديق عليها وصيانتها واستغلالها والإعداد للرحلة وقيادة الطائرة أو الطائرات المعنية والحصول على المعلومات بشأنها ومراقبتها.

غير أن الملفات الطبية لا تبلغ سوى للأطباء الملحقين بالهيئة الدائمة المشار إليها في المادة 240 أعلاه. ولا يجوز الإطلاع إلا على الملفات الطبية الخاصة بالأهلية والمتعلقة بالأشخاص المكلفين بقيادة الطائرة أو الطائرات المعنية والحصول على المعلومات بشأنها ومراقبتها. يجب، عندما تضع السلطة القضائية الأختام على الوثائق المذكورة، إعداد نسخة منها لفائدة الباحثين التقنيين.

المادة 255

يحرر الباحثون التقنيون محاضر أثناء عمليات وأعمال التحقق المنجزة في إطار تحرياتهم. وتتضمن المحاضر المذكورة المعلومات التي تمكن من التعرف على الباحث التقني والواقعة التي طرأت وتاريخ القيام بتدخله وكل المعلومات الأخرى المفيدة والمرتبطة بالبحث. توجه، عند فتح بحث أو تحقيق قضائي، نسخة من المحاضر إلى السلطة القضائية.

المادة 256

تحدد بنص تنظيمي كفاءات إجراءات البحث الأولي عن المعلومات والبحث التقني وكذا شكل التقارير ومضمونها والآجال الذي تعد فيه من طرف الباحث المعني.

الباب الثالث

المعلومات المتعلقة بالبحث التقني والإطلاع عليه

المادة 257

يؤهل مسؤول الهيئة الدائمة لتوجيه المعلومات المنبثقة عن البحث التقني، إذا ارتأى أن من شأنها الحيلولة دون وقوع حادثة أو عارض خطير للطيران المدني إلى السلطة المختصة ومالك الطائرة ومستغلها ومصنع الطائرة وكذا إلى مقدم خدمات الملاحة الجوية وخدمات المطار.

وعلاوة على ذلك، يؤهل مسؤول الهيئة الدائمة في إطار المهمة الموكولة إليه، لنشر المعلومات المتعلقة بالمعاينات التي ينجزها الباحثون التقنيون وسير البحث التقني وعند الاقتضاء، استنتاجاته المؤقتة، مع مراعاة القانون رقم 09.09 المتعلق بحماية الأشخاص الذاتيين تجاه معالجة المعطيات ذات الطابع الشخصي وأحكام المادة 267 أدناه.

المادة 258

يجوز للهيئة الدائمة أثناء البحث التقني إصدار توصيات بشأن السلامة إذا ارتأت أن من شأن تطبيقها دعم السلامة الجوية والحيلولة لاحقا دون وقوع حادثة أو عارض خطير للطيران المدني.

المادة 259

تحرر الهيئة الدائمة وتنتشر عند نهاية البحث التقني تقريرا. ولا يشار في التقرير المذكور إلى أسماء الأشخاص وإنما يتضمن فقط المعلومات الضرورية لتحديد ظروف وأسباب الحادثة أو العارض الخطير للطيران المدني ولفهم توصيات السلامة الواردة فيه.

يجوز للهيئة الدائمة، قبل نشر التقرير المذكور، تلقي ملاحظات من لدن السلطات والأشخاص المعنيين. ويعتبر هؤلاء ملزمين بكتمان السر المهني في ما يخص عناصر هذه الاستشارة.

المادة 260

تنتشر الهيئة الدائمة التقرير النهائي، داخل الاثني عشر شهرا التي تلي وقوع الحادثة أو العارض الخطير. وإذا لم يكن من الممكن نشر التقرير داخل الأجل المشار إليه أعلاه، تدلي الهيئة الدائمة بتصريح مؤقت على الأقل كل سنة في التاريخ الذي يتزامن مع تاريخ وقوع الحادثة أو العارض الخطير، يوضح بتفصيل تقدم البحث وكل القضايا التي تمت إثارتها والمتعلقة بالسلامة.

توجه الهيئة الدائمة نسخة من التقرير النهائي ومن توصيات السلامة إلى :

- (1) السلطات المسؤولة عن أبحاث السلامة والسلطات المكلفة بالطيران المدني للدول المعنية وإلى منظمة الطيران المدني الدولي طبقا للقواعد والممارسات الدولية الموصى بها ؛
- (2) من سترسل إليهم توصيات السلامة المضمنة في التقرير.

المادة 261

لا يمكن نشر المعلومات التالية أو استعمالها لغايات أخرى غير البحث التقني :

- (1) التصريحات المستقاة لدى الأشخاص ؛
- (2) التسجيلات التي تبين هوية الأشخاص الذين أدلوا بشهادتهم في إطار البحث التقني بما في ذلك البحث الأولي عن المعلومات ؛
- (3) المعلومات المستقاة التي لديها طابع حساس وشخصي خاصة المعلومات المتعلقة بصحة الأشخاص ؛
- (4) العناصر المدلى بها لاحقا خلال البحث مثل المذكرات والتقارير والاستشارات والتوصيات وبصفة عامة كل المعلومات كيفما كانت طبيعتها التي تم الحصول عليها خلال البحث التقني .

المادة 262

يجوز للإدارة المختصة أن تطلب من الهيئة الدائمة، بعد تسليم التقرير النهائي، بإعادة فتح البحث التقني في حالة اكتشاف عناصر جديدة ذات أهمية.

الباب الرابع أحكام متفرقة

المادة 263

لا يجوز أن يتعرض لأي عقوبة تأديبية أو إدارية أي شخص أخبر تلقائياً وعلى الفور الهيئة الدائمة المنصوص عليها في المادة 240 أعلاه بوقوع عارض طيران ماعدا في حالة ما إذا ساهم بتصرفه أو عدم تصرفه في حدوث العارض.

المادة 264

يمنع تغيير حالة الأماكن التي وقعت بها حادثة طائرة وأخذ أي عينات منها والقيام على متن الطائرة أو حطامها بمناولة أشياء أو أخذ عينات منها أو تحويل مكانها أو إزاحتها، ماعدا إذا كانت الأعمال المذكورة لازمة بحكم متطلبات السلامة أو ضرورة تقديم الإسعاف للمصابين أو كان مأذون فيها من قبل السلطة القضائية، بعد استطلاع رأي الباحث التقني أو إن تعذر ذلك، باحث المعلومات الأولى.

المادة 265

يجب على طاقم الطائرة المعني أو مالكها أو مستغلها وكذا الأشخاص أو المقاولات ذات الصلة بالحادثة أو العارض الخطير ومأموريهم أن يتخذوا، في حالة وقوع حادثة أو عارض خطير للطيران المدني، كافة التدابير التي تمكن من المحافظة على الوثائق والمعدات والتسجيلات التي قد تكون ذات فائدة للبحث التقني، ولاسيما من تجنب محو تسجيل المحادثات والإنذارات الصوتية عقب الرحلة.

المادة 266

تتخذ المصالح المختصة التابعة للدولة كافة التدابير الضرورية لضمان المحافظة على الأدلة وحراسة الطائرة وحطامها طوال المدة اللازمة لإجراء البحث.

تشمل تدابير المحافظة على الأدلة بوجه خاص المحافظة، بجميع الطرق الملائمة، على الأدلة التي قد تتعرض للإزالة أو المحو أو فقدان أو التدمير.

تشمل حراسة الطائرة وحطامها تدابير حماية تهدف إلى تفادي حدوث أضرار جديدة ومنع ولوج الطائرة على كل شخص غير مأذون له في ذلك والحيلولة دون نهب حطام الطائرة أو إتلافه.

المادة 267

يلزم باحثو المعلومات الأولى والباحثون التقنيون والأشخاص المستعان بهم بكتمان السر المهني وفق الشروط وتحت طائلة العقوبات المنصوص عليها في القانون الجنائي.

المادة 268

يستفيد الباحثون من غير موظفي الدولة والأشخاص المشاركون في أبحاث المعلومات الأولى والأبحاث التقنية من أجرة عن تدخلاتهم على نفقة الهيئة الدائمة باعتبار طبيعة التدخلات المطلوبة ومدتها وكذا الصعوبات والمخاطر المتعرض لها.

القسم الحادي عشر

البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني

المادة 269

تقوم الدولة بوضع برنامج وطني لسلامة الطيران المدني، طبقاً لأحكام اتفاقية شيكاغو المذكورة وملاحقها. يحدد هذا البرنامج الأهداف الوطنية للسلامة من خلال تدبير أخطار السلامة وتأمين السلامة وتعزيزها. ولهذا الغرض يقوم هذا البرنامج بجمع مؤشرات السلامة وتبادلها ووضعها وتحليل المعلومات حول السلامة وتدبيرها المندمج.

ويؤخذ بعين الاعتبار كمبدأ أساسي في المصادقة على البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني، حماية المعلومات المتعلقة بسلامة الطيران المدني لكي لا تستعمل هذه المعلومات بشكل غير ملائم.

تحدد السلطة المختصة في إطار البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني، مستوى الأداء المقبول لسلامة الطيران المدني الذي يتوجب بلوغه. وفي هذا الإطار، يجب على مقدمي الخدمات ومنتجات الطيران المعنيين تطبيق أنظمة تدبير للسلامة طبقاً لأحكام اتفاقية شيكاغو المذكورة وملاحقها وأن يضعوا رهن إشارة السلطة المختصة، بطلب منها، كل المعلومات المتعلقة بأوجه القصور الحقيقية أو المحتملة في مجال سلامة الطيران المدني .

يجب أن تسمح هذه الأنظمة بالتعرف على الأخطار التي تهدد سلامة الطيران المدني ووضع إجراءات وقائية للحفاظ على مستوى الأداء المقبول لسلامة الطيران المدني وتحسين هذا المستوى وضمان، في كل وقت، سرية المعلومة التي يمكن أن تؤدي إلى تحديد المعطيات ذات الطابع الخاص.

في إطار هذه الأنظمة يجب على مقدمي الخدمات ومنتجات الطيران المعنيين أن يقرروا باتفاق مع السلطة المختصة أهداف تحسين مستوى الأداء المقبول لسلامة الطيران الواجب بلوغه والذي تتم مراقبة إنجازه وتقييمه باستمرار .

المادة 270

تكتسي كل المعطيات والمعلومات والوثائق والتسجيلات والتصريحات والإطلاعات والمؤشرات والتقارير المدلى بها أو المستقاة في إطار تنفيذ البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني طابعاً سرياً ولا يمكن استغلالها إلا لغرض تقوية سلامة الطيران. لكن يمكن الكشف عن بعض العناصر السالفة الذكر وإرسالها إلى أطراف أخرى في الحالات التالية :

- (1) بطلب من وكيل الملك أو رئيس المحكمة المختصة بغية البحث أو المتابعة من أجل جرائم ؛
- (2) بطلب من السلطة المختصة . وفي هذه الحالة يتم إرسال وكشف هذا العناصر في إطار اتفاق ؛

3) إذا اعتبرت السلطة المختصة أو الهيئة الدائمة، أن الاطلاع على هذه العناصر ضروري لتفادي حوادث أو عوارض الطيران المدني الخطيرة.
يجب في جميع الحالات، المحافظة على المعطيات ذات الطابع الخاص.

المادة 271

لا يمكن أن يتعرض مستخدمو مقدمي الخدمات ومنتجات الطيران الذين يبلغون بالحوادث والعوارض والقصور في السلامة والتهديدات التي تشكل خطراً حقيقياً أو محتملاً للطيران المدني، طبقاً للبرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني، إلى تهديدات أو عقوبات من طرف مشغليهم بسبب المعلومات المدلى بها بموجب نشاطهم ماعدا في حالة تصريح كاذب ثابت ومعاقب عليه طبقاً للتشريعات الجاري بها العمل.

كما أنه باستثناء حالة الإهمال أو الخطأ الفادح، لا يمكن للإدارة المختصة أن تتخذ ضد المعني بالأمر أي عقوبة إدارية مباشرة أو غير مباشرة بسبب المعلومات المدلى بها ؛
لا تحول مقتضيات هذه المادة دون استعمال نتائج تحليل المعطيات المدلى بها في إطار هذا البرنامج لاتخاذ الإجراءات الضرورية من أجل المحافظة على سلامة الطيران بما في ذلك تقوية إجراءات الوقاية.

القسم الثاني عشر

الاختصاص ومعاينة المخالفات والمساطر

الباب الأول

الاختصاص ومعاينة المخالفات

المادة 272

المحكمة المختصة للنظر في مخالفات أحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه هي المحكمة التابع لدائرة نفوذها المطار الذي نزلت به الطائرة مباشرة بعد ارتكاب المخالفة إذا تمت أثناء الطيران، أو مكان ارتكاب المخالفة المذكورة إذا تم ذلك على سطح الأرض.

المادة 273

يقوم بالبحث عن المخالفات لهذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه ومعاينتها، إضافة إلى ضباط وأعاون الشرطة القضائية :

1) الضباط قواد الطائرات المكلفون بأمن المجال الجوي؛

2) قائد الطائرة التي ارتكبت فيها المخالفة؛

3) الأعدان المؤهلون من قبل السلطة الحكومية المكلفة بالطيران المدني المكلفون على الخصوص بكل مهام التفتيش.

زيادة على الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الأولى أعلاه، يعتبر الأعدان المؤهلون من قبل السلطة الحكومية المكلفة بالبيئة مختصين كذلك لإثبات كل مخالفة لأحكام القسم الخامس من هذا القانون المتعلق بحماية البيئة وبالحد من الإزعاجات في مجال الملاحة الجوية المدنية.

المادة 274

يؤدي الأعدان المشار إليهم في المادة 273 أعلاه اليمين وفق الشروط المحددة في النصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال.

ويجوز لهم تسخير القوة العمومية مباشرة لأجل القيام بمهامهم.

المادة 275

يؤهل الأعدان المشار إليهم في المادة 273 أعلاه، قصد الاضطلاع بمهامهم، لتوقيف كل طائرة مدنية، مغربية أو أجنبية، ومراقبتها وتفتيشها وكذا كل المؤسسات والمحلات والمنشآت والتجهيزات والوثائق والوسائل ذات الصلة بالمخالفة المرتكبة.

يؤهل الضباط قواد الطائرات المكلفون بأمن المجال الجوي لاستعمال أسلحتهم لأغراض إيقاف إحدى الطائرات في حالة عدم استجابتها للإنذارات الاعتيادية.

المادة 276

يترتب مباشرة على معاناة أي مخالفة تحرير محضر يوقعه العون الذي حرر المحضر ومرتكب أو مرتكبو المخالفة.

في حالة رفض التوقيع من لدن مرتكب أو مرتكبي المخالفة أو إذا تعذر ذلك، تجب الإشارة إلى ذلك في المحضر.

المادة 277

يتضمن المحضر بوجه خاص ما يلي:

(أ) البيانات التي تمكن من التعرف حسب الحالة على:

- الطائرة ومالكها أو مستغلها؛

- المحلات والمنشآت والتجهيزات والوسائل التي لها صلة بالمخالفة؛

- المؤسسة التي تقوم بالأنشطة الصناعية ذات الصلة بالطيران المدني ومستغلها وكذا الأنون

أو الاعتمادات التي تستفيد منها وفقا لأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه؛

(ب) تاريخ ومكان ارتكاب المخالفة وتحرير المحضر؛

(ج) الحالة المدنية لمرتكب أو مرتكبي المخالفة وجنسياتهم وصفاتهم؛

(د) طبيعة المخالفة أو المخالفات المرتكبة.

يتضمن المحضر أيضاً، إذا سمحت الظروف بذلك، تصريحات كل شخص يوجد بمكان ارتكاب المخالفة يعتبر الاستماع إليه مفيداً.

إذا أخذت عينة من العينات، وجبت الإشارة إلى ذلك في المحضر مع الإحالة إلى "محضر أخذ العينات" المحرر بهذه المناسبة وفق أحكام المادة 278 بعده.

المادة 278

إذا استلزمت معاينة المخالفة أخذ عينات، ترتب على ذلك إعداد محضر في حينه بشأن أخذ العينات ويلحق بالمحضر المشار إليه في المادة 277 أعلاه.

إضافة إلى البيانات الواردة في الفقرة الأولى من المادة 277 أعلاه، يشار في محضر أخذ العينات إلى كل معلومة تسمح بالتعرف على الجزء المعني بأخذ العينة وطبيعة العينات والكميات المأخوذة.

المادة 279

توضع أختام على العينات المأخوذة من قبل العون محرر المحضر وتوجه فوراً لأجل تحليلها إلى أحد المختبرات أو الهيئات الواردة في قائمة تعدها السلطة المختصة. ويرسل المختبر أو الهيئة استنتاجاته إلى السلطة المذكورة.

يمكن أن يكون كل تحليل لم يفتتح أحد الأطراف المعنية باستنتاجاته موضوع خبرة مضادة بناء على طلب الطرف المذكور.

يتحمل المخالف في حالة إدانته مصاريف التحليل والخبرة المضادة.

الكيفيات المتبعة لأخذ العينات والمساطر المعمول بها هي تلك الواردة في القانون رقم 13.83 المتعلق بالزجر عن الغش في البضائع.

المادة 280

ترسل أصول المحاضر المشار إليها في المادتين 277 و278 أعلاه فوراً من قبل الأعوان الذين قاموا بتحريرها إلى السلطة المختصة.

المادة 281

يعتد بالمحضر إلى أن يثبت ما يخالف الأفعال المبينة فيه.

الباب الثاني

المساطر المتبعة

المادة 282

تقوم السلطة المختصة بما يلي بعد الإطلاع على المحضر:

1) مصادرة المحركات والمراوح والقطع والتجهيزات أو منتجات الملاحاة الجوية الفاسدة أو غير المطابقة للمواصفات القانونية وتدميرها أو العمل على تدميرها، عند الاقتضاء، بعد أخذ العينات وذلك على نفقة ومسؤولية مرتكب أو مرتكبي المخالفات ؛

2) وقف الطائفة المستعملة لارتكاب المخالفة بالمكان الذي اقتيدت إليه.

يحرر محضر بشأن كل عملية مصادرة أو تدمير.

المادة 283

إذا لم يتم تطبيق مسطرة الصلح المنصوص عليها في المواد 285 و 286 و 287 و 288 بعده، يرفع المحضر من طرف السلطة المختصة إلى المحكمة المختصة داخل أجل الثلاثين يوماً التالية لتاريخ تسلم أصل المحضر المتعلق بمعاينة المخالفة.
يتولى وكيل الملك إجراء المتابعات.

المادة 284

توجه السلطة المختصة، داخل أجل لا يمكن أن يتجاوز ثلاثة أيام من أيام العمل ابتداء من تاريخ تسلم أصل محضر المخالفة، إلى رئيس المحكمة المختصة مقالا مرفقا بالمحضر بغية الحصول على تأكيد وقف الطائفة بأمر صادر داخل أجل لا يمكن أن يتجاوز 3 أيام من أيام العمل.
يجوز التراجع عن وقف الطائفة في كل وقت إذا قام مرتكب المخالفة بإيداع كفالة لدى مؤسسة بنكية يعينها لهذا الغرض رئيس المحكمة المرفوع إليها الأمر، أو إذا قدم ضماناً مالياً تخصص لتنفيذ العقوبات التي تحدد المحكمة مبلغها وأدى إن اقتضى الحال المصاريف القضائية ومصاريف الحراسة والصيانة والمناولة والتعويضات المدنية المحتملة.
في حالة حكم نهائي لم ينفذ، تصبح الكفالة أو الضمانة نهائياً كسبا للخزينة بعد خصم المصاريف والتعويضات المدنية المحتملة.

المادة 285

يمكن للإدارة المختصة، بطلب من مرتكب المخالفة، عدم رفع الأمر إلى النيابة العامة للمحكمة المختصة وإبرام صلح باسم الدولة مقابل أداء المخالف لغرامة جزافية للصلح.
ويبلغ إلى المخالف مقرر الصلح الذي يبين فيه المبلغ الذي يجب عليه أدائه بواسطة أي وسيلة تثبت التوصل، خلال عشرة أيام من أيام العمل تبتدئ من تاريخ توصل مصالح السلطة المختصة بأصل محضر معاينة المخالفة.
يوقف الشروع في مسطرة الصلح الدعوى العمومية.
يجب أداء مبلغ غرامة الصلح خلال 30 يوماً من أيام العمل التي تلي توصل المخالف بمقرر الصلح الذي تم تبليغه إليه.
بعد انصرام هذا الأجل، ترفع السلطة المختصة الأمر إلى النيابة العامة بالمحكمة المختصة.

المادة 286

يجب ألا يقل، بأي حال من الأحوال، مبلغ الغرامة الجزافية للصلح عن الحد الأدنى لمبلغ الغرامة المقررة للمخالفة المرتكبة. وفي حالة العود، يجب ألا يقل مبلغ غرامة الصلح عن ضعف الحد الأدنى للغرامة المقررة للمخالفة الأولى.

المادة 287

لا يمكن اللجوء إلى مسطرة الصلح لجبر الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو الممتلكات.

المادة 288

تمسك السلطة المختصة سجلا للمخالفين تبين فيه، علاوة على هوية هؤلاء، نوعية المخالفة المرتكبة وتاريخها والعقوبة المتخذة وبيان مسطرة الصلح عند الاقتضاء. ويتم الإطلاع على هذا السجل قبل أي تحديد لمبلغ غرامة الصلح لمعرفة ما إذا كان المخالف في حالة عود.

القسم الثالث عشر

المخالفات والعقوبات

المادة 289

يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2) وبغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى مائة ألف (100.000) درهم أو بإحدى هاتين بالعقوبتين فقط :

(1) مالك أو مستغل الطائرة الذي :

أ- عمل على تسجيل الطائرة في دفتر أجنبي دون الحصول مسبقا على شطبها من دفتر التسجيل المغربي وفقا لأحكام المادة 5 أعلاه ؛

ب- عمل على التحليق أو محاولة التحليق بطائرة لا تحمل علامات التعرف عليها أو تحمل علامات صارت غير مقروءة بأي وسيلة من الوسائل أو تم وضعها خارج المواضع المقررة قانونا لهذا الغرض خرقا لأحكام المادتين 13 و14 أعلاه ؛

ج- عمل على التحليق أو محاولة التحليق بطائرة دون رقم تسجيل أو برقم تسجيل غير مطابق لوثائق التعرف عليها ؛

د- استخدم أو سمح باستخدام طائرة دون التوفر على إحدى الوثائق المشار إليها، حسب الحالة في المادتين 17 أو 136 من هذا القانون أو بوثيقة منتهية صلاحيتها أو مسلمة لطائرة أخرى ؛ ويتعرض للعقوبة نفسها كل من لم يستطع الإدلاء بالوثائق المذكورة بطلب من الأعوان المشار إليهم في المادة 273 أعلاه. وتستحق الغرامة عن كل وثيقة ناقصة أو منتهية صلاحيتها أو لم يتم الإدلاء بها ؛

هـ- لم يبرم التأمين أو أي ضمانة مالية أخرى مشار إليها في المادة 95 أعلاه أو أبرم تأميناً بمبلغ لا يغطي مجموع مسؤوليته كما هي محددة في المادة 96 أعلاه ؛
(2) صاحب الامتياز الذي لم يبرم وثيقة واحدة أو أكثر من وثائق التأمين المشار إليها في المادة 107 أعلاه. وتستحق الغرامة عن كل وثيقة تأمين غير مبرمة ؛
(3) الناقل الجوي الذي لم يبرم التأمين أو أي ضمانة مالية أخرى مشار إليها في المادة 215 أعلاه أو أبرم تأميناً بمبلغ لا يغطي مجموع مسؤوليته كما هي محددة في نفس المادة.

المادة 290

يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2) وبغرامة من خمسة آلاف (5000) درهم إلى عشرين ألف (20000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل من قام بتغيير حالة الأماكن التي وقعت بها الحادثة وأخذ عينات منها وقام على متن الطائرة أو حطامها بمناولة لأشياء أو أخذ عينات منها أو تحويل مكانها أو إزاحتها بدون إذن من السلطة القضائية أو الباحثين التقنيين أو لضرورة تقديم الإسعاف للمصابين خرقاً لمقتضيات المادة 264 أعلاه.

المادة 291

يعاقب بالحبس من شهر (1) إلى سنة (1) واحدة وبغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى مائة ألف (100.000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ريان قاد طائرة:
1- دون شهادة الصلاحية للملاحة أو بشهادة منتهية صلاحيتها أو مسلمة لطائرة أخرى؛
2- دون رقم تسجيل أو برقم تسجيل لا يتلاءم مع وثائق التعرف عليها ؛
3- دون علامات التعرف أو بعلامات صارت غير مقروءة بأي وسيلة من الوسائل أو تم وضعها خارج المواضع القانونية المقررة لهذا الغرض؛
4- دون توفره على إجازته أو أي سند ملاحة جوية آخر جارية صلاحيته مفروض التوفر عليه اعتباراً للرحلة المنجزة. ويتعرض للعقوبة نفسها كل عضو آخر من المستخدمين الملاحين عند ارتكاب مخالفة مماثلة.
5- بتهور أو دون تبصر خرقاً لأحكام البند 1 من المادة 182 أعلاه.

المادة 292

يعاقب بالحبس من شهر (1) إلى ثلاثة (3) أشهر وبغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى مائة ألف (100.000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط :

- 1) الريان الذي حلق فوق منطقة محظورة أو مقننة، خرقا لأحكام المادة 139 من هذا القانون أو لم يتقيد بأحد الالتزامات المترتبة على أحكام المواد من 140 إلى 144 أعلاه أو حلق في المجال الجوي بطائرة تخرق جدار الصوت دون الإذن المنصوص عليه في المادة 146 أعلاه ؛
- 2) كل من نقل أو حاول نقل بضاعة خطيرة دون التقيد بأحكام المادة 216 أعلاه؛
- 3) كل شخص جعل طائرة تحلق دون ريان فوق التراب المغربي من غير إذن.

المادة 293

- يعاقب بغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى خمسين ألف (50.000) درهم كل ريان :
- 1- لا يحترم قواعد الجو والحركة الجوية أو نظام الأضواء والإشارات المستعملة في الحركة الجوية والمفروضة وفقا لأحكام المادة 176 من هذا القانون؛
- 2- قام برمي مجموع أو بعض حمولة البضائع أو المحروقات دون التقيد بالشروط المنصوص عليها في المادة 177 أعلاه ؛
- لم يتم بإعداد التقرير المنصوص عليه في المادة 178 من هذا القانون وفق الشروط الواردة فيها؛
- نفذ عمليات تحليق بهلوانية دون الإذن المنصوص عليه في البند 3) من المادة 182 من هذا القانون. ويتعرض للعقوبة نفسها كل شخص نظم التحليقات المذكورة أو شارك في تنظيمها؛
- لم يتم بالتبليغ المنصوص عليه في المادة 247 فيما يتعلق بحوادث أو عوارض الطيران الخطيرة ؛
- رفض، دون مبرر، المشاركة في عمليات البحث والإنقاذ رغم استطاعته القيام بذلك.

المادة 294

- يعاقب بغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى مائة ألف (100.000) درهم كل من استغل أو حاول استغلال :

- 1- خدمة للنقل الجوي دون الإذن المنصوص عليه في المادة 190 أعلاه وتطبق العقوبة بالنسبة إلى كل طائرة مستعملة ؛
- نشاط في الطيران العام دون التقيد بالشروط المحددة تطبيقا للمادتين 192 و 220 أعلاه.

المادة 295

- يعاقب بغرامة مبلغها عشرة آلاف (10.000) درهم عن كل مسافر تم إركابه أو إنزاله دون إذن، كل ناقل جوي سمح، بمناسبة رحلة عبور، بالركوب أو النزول فوق التراب المغربي لأشخاص أو بضائع أو قام دون إذن صريح بخدمة من خدمات النقل الجوي الداخلية ضمن شروط لا تتطابق مع الشروط الواردة في المادة 199 أعلاه.

المادة 296

يعاقب بغرامة من عشرة آلاف (10.000) درهم إلى عشرين ألف (20.000) درهم كل مستخدم من مستخدمي الملاحة الجوية المدنية :

1- مارس مهامها خاصة بمستخدمي الملاحة الجوية دون الحصول على سندات الملاحة الجوية المطلوبة خرقا لأحكام المادة 158 أعلاه ؛

2- مارس مهامه وهو تحت تأثير مشروبات كحولية أو منومات أو مخدرات خرقا لأحكام البند 2 من المادة 182 أعلاه.

المادة 297

يعاقب بغرامة من عشرين ألف (20.000) درهم إلى خمسين ألف (50.000) درهم كل من يزاول أنشطة تصميم الطائرات أو إنتاجها أو صيانتها دون التوفر على الاعتماد المنصوص عليه في المادة 25 أعلاه، أو استمر في مزاولته نشاطه بعد سحب الاعتماد منه.

المادة 298

دون الإخلال بأحكام الفصلين 1-218 و607 المكرر مرتين من القانون الجنائي، يعاقب بغرامة من عشرين ألف (20.000) درهم إلى مائة ألف (100.000) درهم كل من دمر أو ألحق ضررا بمنشآت أو تجهيزات المساعدة على الملاحة الجوية.

المادة 299

يعاقب بغرامة من 20.000 إلى 100.000 درهم :

1- كل من أقام منشأة تشكل عائقا أو خطرا على الحركة الجوية دون التوفر على الإذن المنصوص عليه في المادة 131 أعلاه ؛

2- محدث أو مستغل علامات التصوية، حسب الحالة، الذي لا يقوم بصيانتها خرقا لأحكام المادة 134 أعلاه.

المادة 300

يعاقب على كل رمي متعمد وغير مفيد لأشياء أو مواد قد تلحق أضرارا بالأشخاص والممتلكات على سطح الأرض من على الطائرات أثناء تحليقها، بغرامة من عشرة آلاف (10.000) درهم إلى تسعين ألف (90.000) درهم حتى ولو لم يتسبب الرمي المذكور في أي ضرر.

المادة 301

يعاقب بغرامة من خمسة آلاف (5000) درهم إلى عشرة آلاف (10.000) درهم:

1 - كل من ضبط داخل طائرة دون التمكن من تبرير وجوده فيها بسند نقل أو بإذن مستغل الطائرة أو قائدها؛

2- كل من لم يمتثل أو رفض الامتثال لتعليمات السلامة الصادرة عن قائد الطائرة أو أي عضو آخر من الطاقم ؛

3- كل من وجد دون إذن داخل منطقة أمن ذات ولوج منظم داخل مطار .

المادة 302

يعاقب بغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى خمسة آلاف (5000) درهم :

- كل شخص حائز لسند الولوج إلى منطقة أمن ذات ولوج منظم بالمطار، قيد الصلاحية، ولا يحمله بشكل ظاهر خلال تواجده في المنطقة المذكورة؛

- كل سائق مركبة تتحرك في مناطق أمن ذات الولوج المنظم، لا يتوفر على سند الولوج إلى المطار؛

- كل صاحب مركبة متوقفة في مناطق أمن ذات الولوج المنظم، دون التوفر على سند الولوج إلى المطار .

المادة 303

يعاقب بغرامة من عشرة ألف (10000) درهم إلى عشرين ألف (20000) درهم كل من منع الباحثين التقنيين أو باحثي المعلومات الأولى من الولوج بكل حرية إلى مكان الحادثة أو العارض الخطير للطيران المدني والى الطائرة أو حطامها وجميع العناصر الهامة ولا سيما منها أجهزة التسجيل على متن الطائرة والمعلومات المتحصل عليها وملفات مصالحي الحركة الجوية ومن الاستماع إلى شهود الحادثة أو العارض الخطير للطيران المدني خرقا لمقتضيات المادة 248 أعلاه.

المادة 304

في حالة العود، ترفع عقوبات الحبس والغرامة المنصوص عليها في هذا الباب إلى الضعف. يعتبر في حالة عود، كل من صدر عليه حكم أول بالإدانة اكتسب قوة الشيء المقضي به وارتكب مخالفة جديدة لأحكام هذا القانون داخل أجل السنتين المواليين لصدور الحكم المذكور.

القسم الرابع عشر

أحكام ختامية

المادة 305

تتسخ، ابتداء من تاريخ نشر هذا القانون بالجريدة الرسمية، كل الأحكام المخالفة لما ورد فيه. غير أن النصوص الصادرة لتطبيق المرسوم السالف الذكر رقم 2.61.161 بتاريخ 7 صفر 1382 (10 يوليو 1962)، تظل سارية المفعول ما لم تكن أحكامها مخالفة لأحكام هذا القانون وذلك إلى حين نسخها.

تظل الوثائق المسلمة طبقا لمقتضيات المرسوم السالف الذكر صالحة إلى حين انتهاء مدة صلاحيتها. ويتم تجديدها وفق الشروط الواردة في مقتضيات المرسوم السالف الذكر إلى غاية نسخ هذه الأخيرة.

المادة 306

تعوض كل الإحالات إلى مقتضيات المرسوم المذكور أعلاه رقم 2.61.161 بتاريخ 7 صفر 1382 (10 يوليو 1962) الواردة في النصوص الجاري بها العمل بالإحالات إلى المقتضيات المطابقة لها الواردة في هذا القانون.

المادة 307

يمكن أن يقرر بنص تنظيمي عند الحاجة كل إجراء آخر لازم لحسن تطبيق هذا القانون، ولملائمته مع الاتفاقيات الدولية .