البرلمان

مجلس المستشارين

تقـــرير

لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية

حـــول

مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق

بمدونة الطيران المدني

رئيس اللجنة
المهدي عثمون

مقرر اللجنة
م. عبد الرحيم الكامل

الأمانــة العامـة

مديرية التشريع والمراقبة
قسم اللجان
مصلحة لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الاساسية

الـولاية التشريعية **2015 -2021**

السنة التشريعية **2015-2016**

دورة أبريل **2016**

ورقة تقنية

- رئيس لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية:

السيد المهدي عثمون

- مقرر اللجنة : م. عبد الرحيم الكامل
- الطاقم الإداري الذي قام بإعداد التقرير:

- السيد طارق رضوان (رئيس مصلحة لجنة الداخلية)
- السيد توفيق مطيع
- السيدة نزهة الهبوبي

- تاريخ إحالة المشروع قانون على اللجنة : 16 يناير 2016
- تاريخ التصويت عليه في اللجنة : 20 أبريل 2016
- عدد الاجتماعات : ثلاث اجتماعات
- عدد ساعات العمل: خمس ساعات و25 دقيقة

محتويات التقرير

- التقديم العام
- عرض السيد الوزير
- نص المشروع كما أحيل على اللجنة
- المناقشة التفصيلية لمواد المشروع قانون
- التعديلات المقترحة من طرف الفرق البرلمانية
- جدول التصويت على التعديلات ومواد المشروع قانون
- مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة معدلا
- الملحق: أوراق اثبات الحضور

الـتـقـد يــم الـعـــام

باسم الله الرحمان الرحيم

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

يشرفني أن أعرض على أنظار المجلس الموقر التقرير الذي أعدته لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية، بمناسبة دراستها لمشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني (كما وافق عليه مجلس النواب).

تدارست اللجنة هذا المشروع قانون في اجتماعاتها المنعقدة بتاريخ 7 و14 و20 أبريل 2016 والتي ترأسها اتباعا السيد المهدي عثمون رئيس اللجنة، والسيد الحسن سليغوة الخليفة الثاني لرئيس اللجنة، وبحضور السيد عزيز الرباح وزير التجهيز والنقل واللوجستيك الذي ألقى عرضا أكد فيه بأهمية قطاع الطيران المدني في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمملكة، من خلال تكريس المغرب كقاعدة اقتصادية ولوجستيكية، وتعزيز الاندماج الجهوي، وتطوير صيانة وصناعة الطيران والتكوين في المهن المرتبطة به، مشيرا إلى نمو حركية النقل الجوي في المغرب حيث انتقل عدد

المسافرين من 5.2 مليون سنة 2003 إلى 17.53 مليون مسافر سنة 2015، مع ما شهده النقل الجوي الداخلي من تطور بغاية تعزيز وتحسين الربط بين جهات المملكة، وتحسين الحركية وتشجيع السياحة الداخلية.

وتوقف السيد الوزير عند عدد من المحاور الاستراتيجية الجديدة لقطاع الطيران المدني التي تقوم على:

- تطوير وتنويع عروض وحركية النقل الجوي الدولي والداخلي.
- تعزيز سلامة الملاحة الجوية وأمن النقل الجوي.
- الرفع من الطاقة الاستيعابية للمطارات.
- تكريس المغرب كوجهة متميزة للاستثمار في الصناعات المرتبطة بالطيران المدني.

وبخصوص أهداف هذا المشروع قانون، أفاد السيد الوزير أنها ترتكز على تجاوز الثغرات التي يعرفها تشريع الطيران المدني، وتأمين مستوى عال في مجال السلامة الجوية وأمن الطيران وحماية حقوق المسافرين واعتماد مقتضيات تسمح للقطاع الخاص

بالاستثمار وتمويل وبناء واستغلال المطارات، ومواصلة مسلسل تحرير النقل الجوي وفق شروط المنافسة.

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

ثمنت المدخلات في إطار المناقشة العامة المقتضيات التي جاءت في هذا المشروع قانون، وأجمعت على أهمية قطاع الطيران المدني كرافعة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، مستحضرة دوره في التجارة الدولية باعتباره الشبكة الوحيدة السريعة على المستوى العالمي، وفي الاندماج الجهوي والدولي للمغرب وذلك بربطه بكل أنحاء العالم.

أبرز السيدات والسادة المستشارون المجهودات الكبرى المبذولة من طرف المغرب في مجال تحديث البنية التحتية الخاصة بالمطارات، وبتأهيل العنصر البشري للاستجابة لخدمات النقل الجوي والاصلاحات البنيوية لمواكبة التطورات السريعة التي يعرفها هذا المجال.

وارتباطا بهذه الاصلاحات الهيكلية، أوضح أحد السادة المستشارين أن اتفاقية الأجواء المفتوحة (OPEN SKY) مع الاتحاد الأوربي في دجنبر 2006 تعد طفرة نوعية مكنت من الوصول إلى الأهداف المرسومة في القطاع السياحي، كما مكنت من مضاعفة عدد الشركات الجوية التي تلج الأجواء المغربية من ضمنها 16 شركة ذات أثمنة منخفضة، إضافة إلى خلق شركة مغربية خاصة، والتي أصبحت تساهم في الرفع من مستوى النقل الجوي.

في نفس السياق، اشير إلى أنه لم يتم إحداث خطوط جوية تربط بين المغرب والولايات المتحدة الامريكية منذ دخول اتفاقية التبادل الحر حيز التنفيذ، والتي كانت تهدف إلى إنعاش السياحة بالمغرب عبر زيادة توافد المواطنين الأمريكيين إلى المغرب وتقوية التبادل التجاري بين البلدين، وتم اقتراح القيام بمبادرات اتجاه الشركات الجوية الأمريكية لفتح خطوط جوية في اتجاه المغرب، وإن تطلب ذلك منحها بعض الامتيازات، كتخفيض قيمة الرسوم المطبقة بالمطارات المغربية.

وأشار أحد السادة المتدخلين إلى أن شركة الخطوط الجوية الملكية عملت منذ سنة 2004 في إطار إستراتيجية ترمي إلى تقوية

وتنمية رحلاتها الجوية في اتجاه البلدان الإفريقية، حيث ربطت مطار محمد الخامس بإفريقيا، وتطمح بجعله مطارا رائدا ومن أكبر المحاور على الصعيد الإفريقي، وطالب بدعمه ومواكبته بإجراءات أخرى فاعلة تهم عرض النقل المتوفر وبحت إمكانية تخفيض التعريفات المطبقة والعمل على تجويد الخدمات المطارية، من أجل ربط إفريقي بأوربا عن طريق مطار محمد الخامس.

وفيما يتعلق بالنقل الجوي للبضائع، أفادت بعض التدخلات أن مستوى رواج النقل الجوي للبضائع يبقى ضعيفا مقارنة مع الإمكانيات التي يتوفر عليها المغرب في كل المجالات، ذلك أن هذا النمط من النقل يمثل أقل من 0.1 في المائة من مجموعة المبادلات التجارية للمغرب، ويستحوذ مطار محمد الخامس على حوالي 90% عن البضائع المنقولة جويا، وللرفع من مستوى هذا الرواج، اقترح تفعيل استراتيجية مندمجة شمولية تهم كل المرافق الخاصة بالسلسلة اللوجستيكية ينخرط في إعدادها كل المتدخلين من القطاعين العام والخاص.

واعتبرت التدخلات أن تنظيم قطاع النقل الجوي يقتضي الحرص على إضفاء تنافسية شفافة وعادلة، من خلال وضع إجراءات للحفاظ على مصالح مختلف الفاعلين في النقل الجوي،

وبالخصوص ما يهم توزيع حقوق الرواج بين الشركات المغربية العاملة في القطاع.

وتم التطرق إلى إشكالية ربط المطارات الوطنية الدولية بوسائل النقل الجماعية لتسهيل الولوج إليها، فباستثناء مطار محمد الخامس الذي يتوفر على محطة سكك حديدية وخطوط منظمة للقطار، فإن باقي المطارات المغربية الدولية الأخرى تعاني من انعدام وسائل النقل الجماعي، مما يؤثر سلبا على إمكانية الوصول إلى هذه المطارات، ويترتب عليه الرفع من كثافة السير على الطرق المجاورة والمحاذية للمطارات، وتم الاستفسار عن الاستراتجية المتبعة لحل هذا الاختلال.

وأوضح السيدات والسادة المستشارين أن النقل الجوي له علاقة مباشرة مع تهيئة المجال الترابي الوطني، لذا ينبغي أخده بعين الاعتبار كرافعة للتنمية الجهوية، وربط الجهات جويا للمساهمة في السياحة الداخلية على الخصوص والتنمية الاقتصادية عامة.

وتمت المطالبة بضرورة الرفع من مستوى قطاع الطيران المدني وتحسين فعاليته من خلال تعاون السلطات الحكومية المختصة في مجال الطيران المدني مع المنظمات الدولية العاملة في

هذا المجال، وتوطيد العلاقة خاصة مع المنظمة العالمية للطيران المدنيOACI، أورو كونطروEuro Control ، والوكالة الأوروبية للطيران المدني وكذا الهيئة العربية للطيران المدني.

كما تم الاستفسار عن مآل مشروع الاتفاقية التي كان من المنتظر أن تربط بين وزارة التجهيز والنقل واللوجيستيك والشركة الوطنية للنقل الجوي - الخطوط الوطنية- من جهة، والقطاع الخاص ممثلا من طرف الجامعة الوطنية للنقل التابعة للاتحاد العام للمقاولات بالمغرب من جهة ثانية، لتطوير النقل الطرقي للبضائع بواسطة الشاحنات كوسيلة داعمة ومكملة للشحن الجوي، حيث يمكن استبدال الطائرة بالشاحنة في المسافات التي تصل في بعض الأحيان إلى 1500 كيلومتر، على أن يتم نقل البضاعة بواسطة الشاحنة عن طريق تذكرة النقل الجوي، إلا أنها لم تخرج لحد الآن إلى حيز الوجود.

وتساءل السادة المستشارين عن الأسباب التي حالت دون إعادة تقديم هذا المشروع قانون للبرلمان خلال السنوات الأولى من عمر هذه الولاية، علما أن اتفاقية الأجواء المفتوحة تضمنت مراجعة الترسانة القانونية للطيران المدني المغربي، وتم في هذا الإطار إعداد مشروع القانون المتعلق بها بشراكة مع اللجنة الأوروبية،

وشرعت اللجنة البرلمانية المختصة في الولاية السابقة في مناقشة مقتضياته وتم سحبه بعد تنصيب هذه الحكومة.

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

أشاد السيد الوزير في مستهل جوابه بالمداخلات القيمة للسيدات والسادة المستشارين، لما تتضمنه من اقتراحات وحلول نابعة من إلمام كبير بحيثيات هذا القطاع الحيوي، والدالة كذلك على الأهمية التي حظي بها هذا المشروع قانون للرقي بالنقل الجوي وجعله أحد اهم الركائز لتطوير القطاعات الاقتصادية.

وفي هذا الإطار، أكد على أن إعداد مدونة خاصة بالطيران المدني يعد ثورة في المجال القانوني في ظل مغرب متطور ودستور جديد، بحكم أن كل القوانين المعمول بها في قطاع النقل واللوجستيك تعود إلى أزمنة بعيدة، وبالتالي لا تواكب التطور الذي يعرفه العالم والمغرب، وجاءت هذه المدونة بمقتضيات تستجيب للمعايير الدولية، وتضمن المنافسة الشريفة وجلب الاستثمار وتجويد الخدمات.

وأفاد أن الحكومة عازمة على جعل مطار محمد الخامس قطبا يربط أوربا بإفريقيا وتقوية قدراته وحمولته تماشيا مع الطفرة التي تعرفها مدينة الدار البيضاء كمركز مالي صاعد، ووجهة سياحية جذابة، وفي هذا الصدد تعمل إدارة مكتب المطارات على إعادة الثقة إلى الممولين وإحياء المشاريع في إطار تدبير جديد يروم الزيادة في القدرية المطارية، وضبط الأجواء وإدخال التكنولوجيا الحديثة كأنظمة المعلوميات للدخول والخروج وتحسين الوصول والنزول من الطائرات، وتثبيت كاميرات أمنية بجل المطارات، وتجديد الخدمات المقدمة بها، وتوسيعها والزيادة في القدرة الاستيعابية لمطار الناظور، أكادير المسيرة، الرباط سلا.

وارتباطا بذلك، يعمل المكتب على جلب شركات دولية جديدة لتطوير النقل الجوي وخلق المنافسة بين الشركات وذلك بالتفاوض مع ناقلين عالميين من كندا، الولايات المتحدة الأمريكية، وروسيا لربط المغرب بهذه الدول.

بخصوص ربط المطارات المغربية بالمدن وتسهيل الوصول إليها، أكد السيد الوزير أن مجهودات بذلت في هذا الإطار ومنها تنظيم عمل سيارات الأجرة وتحديد التعرفة، وانطلقت هذه العملية بمطار مراكش المنارة والزيادة في عدد القطارات إلى مطار محمد

الخامس، كما أن الطرق إلى المطارات تعرف توسعة وتهيئة تجعلها تواكب الدينامية التنموية الوطنية.

وأشار السيد الوزير أن تطوير عمل المطارات يمر عبر تفويض تدبير الخدمات والاستغلال للقطاع الخاص لتحسينها وتجويدها مع إشراف الدولة على النظام، الأمن والمراقبة، وهذا ما هو معمول به في عدة تجارب دولية رائدة (كفرنسا، كندا، بريطانيا وماليزيا)، وفي سياق تطوير النقل الجوي تعمل الحكومة، على التفاوض مع الاتحاد الأوربي لفتح الأجواء بشكل متقدم مع الحفاظ على التوازنات المالية لشركة الخطوط الجوية المغربية والتي تعد الشركة الناقلة الثانية –إفريقيا، وأكد أن أثمنة التذاكر تبقى منخفضة في اتجاه أنحاء العالم باستثناء الخطوط الرابطة بين البيضاء - إفريقيا، مضيفا أن 19 شركة تعمل في هذا القطاع بأثمنة منخفضة، ولتجاوز ارتفاعها تم اتخاذ عدة إجراءات منها: طرح تذاكر العائلة وتذاكر خاصة بالطلبة، ومحاولة جلب شركات جديدة كالخطوط الكندية والأمريكية وربط البيضاء بواشنطن ودلاس.

واعتبارا لتنامي طيران الأعمال، أوضح أن الرخصة أصبحت تمنح مدى الحياة، وتم فتح باب الاستثمار في هذا المجال لاسيما فيما يخص طيران الخدمات، الصحة، ونقل البضائع وسيخصص مطار

تيط مليل وسط البيضاء كمطار الأعمال، لتسهيل تنقل المستفيدين من هذا النوع من الطيران.

وأبرز أن شركة الخطوط المغربية تضع شروطا قاسية لولوج مركز التدريب والتخرج وفق تكوين على أساس محكم، كما أن التدريب بهذه الشركة مؤدى عنه، مصرحا أن العقود المبرمة مع شركات المناولة لن تلغى ولن يمسها أي تعديل، وستبقى سارية المفعول حتى نهايتها.

وتطرق كذلك إلى الدور الذي يلعبه النقل الجوي للمساهمة في تنمية جهات المملكة من خلال ربطها ببعضها دون المرور على البيضاء ومن خلال تحرير النقل الجوي الداخلي لجعله أكثر يسر وأكثر سهولة.

وتفعيلا لحق التعديل البرلماني تقدمت الفرق والمجموعات البرلمانية بما مجموعه 40 تعديلا، وقد توزعت حسب مصدرها كالتالي:

- الحكومة: 3 تعديلات؛
- فريقي الأصالة والمعاصرة والاشتراكي : 9 تعديلات؛

- فرق العدالة والتنمية والتجمع الوطني للأحرار والفريق الحركي : 10 تعديلات؛
- فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب : 9 تعديلات؛
- فريق الاتحاد المغربي للشغل : 6 تعديلات؛
- مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل : 3 تعديلات.

وعند عرض هذه التعديلات للدراسة والبت فيها في الاجتماع المنعقد بتاريخ 20 ابريل 2016، وافق أعضاء اللجنة على 31 تعديل، فيما تم تعديل 75 مادة للملائمة، كما تم سحب 9 منها بعد اقتناع السيدات والسادة المستشارين بالتوضيحات المستفيضة التي قدمها السيد وزير التجهيز والنقل واللوجستيك.

وفي ختام هذا الاجتماع، وافقت اللجنة على مواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران وعلى المشروع برمته **بالإجماع معدلا**.

مقرر اللجنة

م. عبد الرحيم الكامل

عرض السيد الوزير

Royaume du Maroc
Ministère de l'Equipement,
du Transport et de la Logistique

المملكة المغربية
وزارة التجهيز والنقل
واللوجستيك

عرض حول
مشروع القانون رقم 40.13
بمثابة مدونة الطيران المدني

7 أبريل 2016

المحاور

1. قطاع الطيران المدني
2. إستراتيجية جديدة لقطاع الطيران المدني
3. أهداف مشروع القانون رقم 13-40
4. مستجدات مشروع القانون رقم 13-40
5. مضمون مشروع القانون رقم 13-40

المحاور

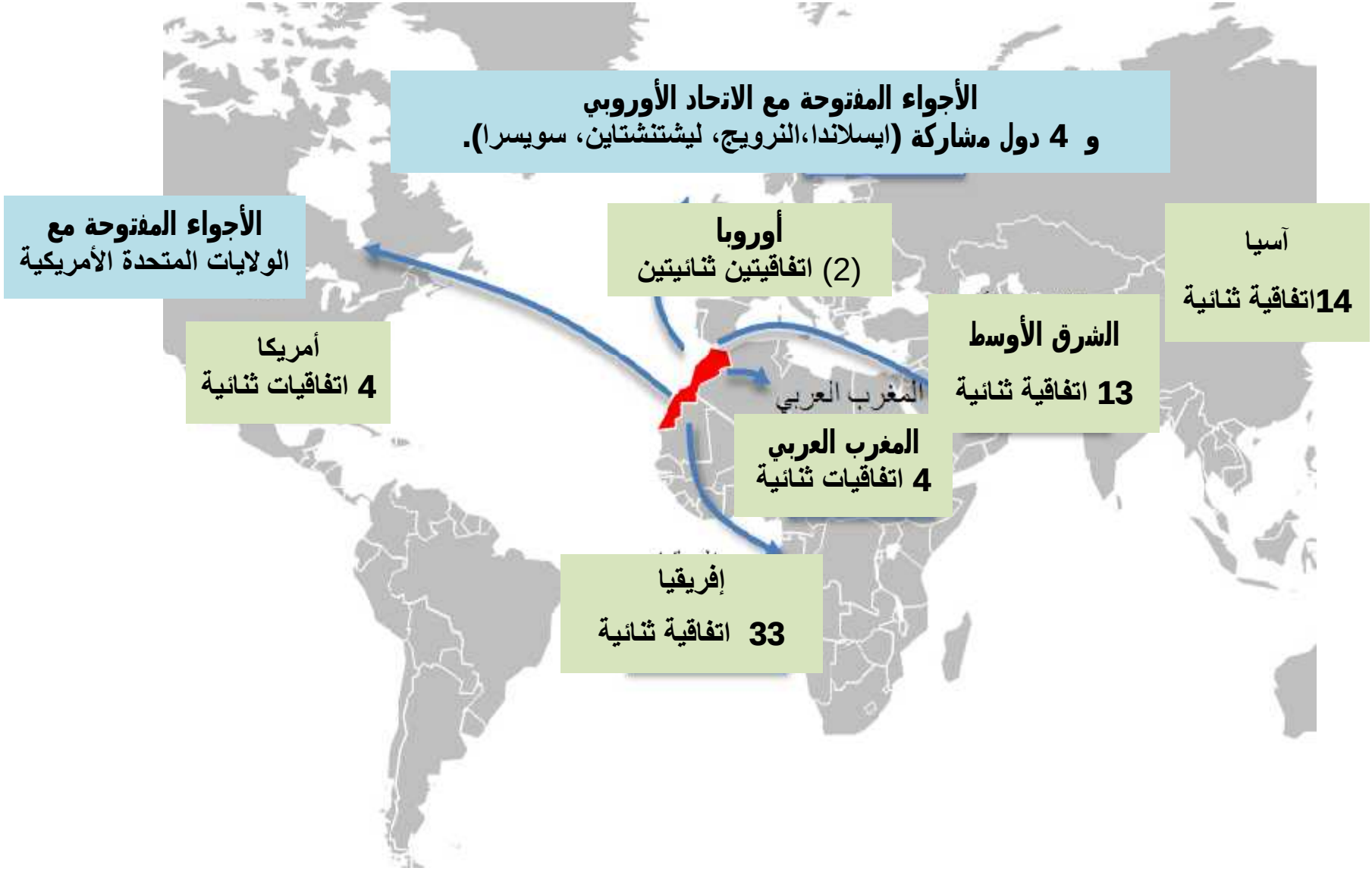
1. قطاع الطيران المدني
2. استراتيجية جديدة لقطاع الطيران المدني
3. أهداف مشروع القانون رقم 13-40
4. مستجدات مشروع القانون رقم 13-40
5. مضمون مشروع القانون رقم 13-40

أهمية قطاع الطيران المدني

أهمية قطاع الطيران المدني في التنمية الاقتصادية والاجتماعية **للمملكة تتجلى في:**

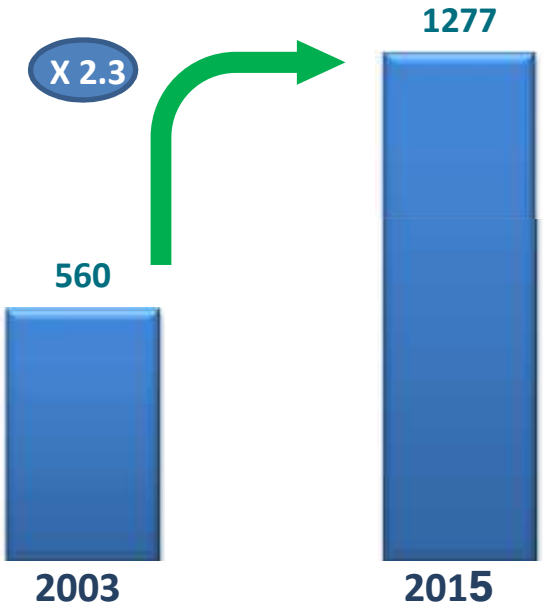
- ✓ تكريس المغرب كقاعدة اقتصادية ولوجستيكية
- ✓ تحقيق الأهداف الطموحة لتنمية السياحة **كأول نمط لنقل** السياح
- ✓ تعزيز الاندماج الجهوي بربط مناطق جديدة وتحسين الحركية
- ✓ تطوير صيانة وصناعة الطيران
- ✓ تطوير التكوين في المهن المرتبطة بقطاع الطيران المدني

تحرير النقل الجوي

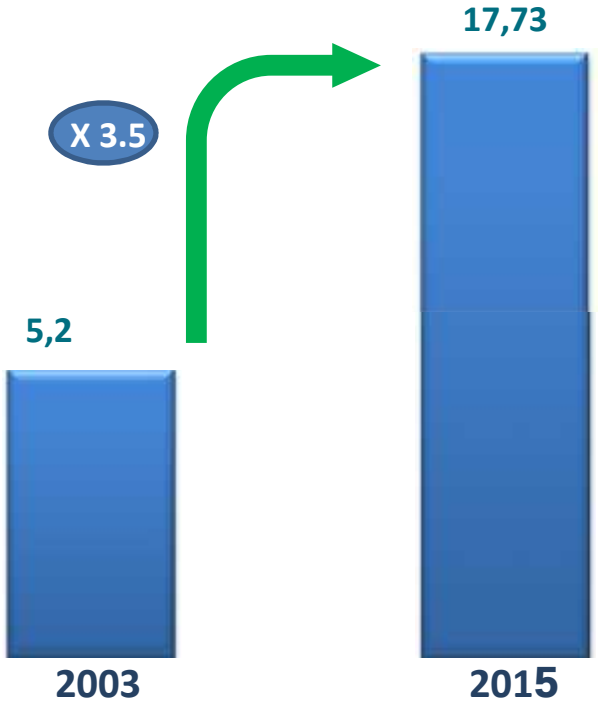


نمو حركية النقل الجوي في المغرب

نمو عدد الرحلات الأسبوعية



نمو المسافرين بملايين



1. قطاع الطيران المدني

تطوير النقل الجوي الداخلي

يروم تطوير النقل الجوي الداخلي إلى :

- ✓ تعزيز وتحسين الربط بين جهات المملكة
- ✓ تحسين الحركية وتحفيز السياحة الداخلية

من خلال إحداث شركة RAM Express ، وهي شركة ذات كلفة منخفضة، نتيجة مبادرة مشتركة بين الحكومة والخطوط الملكية المغربية في إطار عقد برنامج

وفي هذا الصدد تم التوقيع على عدة اتفاقيات وطنية لتطوير النقل الجوي الداخلي ، منها :

- الدارالبيضاء-كلميم-**طان طان**-الدارالبيضاء
- الدارالبيضاء-**الداخلة**-الدارالبيضاء
- الدارالبيضاء-العيون-الدارالبيضاء
- أكادير – العيون – **الداخلة** – أكادير
- أكادير – **الداخلة** – العيون - أكادير
- الدارالبيضاء-**ورزازات**-**زاكورة**-الدارالبيضاء
- الدارالبيضاء-**تطوان**-الحسيمة-الدارالبيضاء
- الدارالبيضاء-الراشيدية-الدارالبيضاء

وبلغ الدعم الإجمالي السنوي المقدم من طرف الدولة 126 مليون درهم، تساهم فيه وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك بحصة 54 مليون درهم (أي بنسبة تقدر بحوالي 43 في المائة)

قطاع الطيران المدني بالمغرب في أرقام

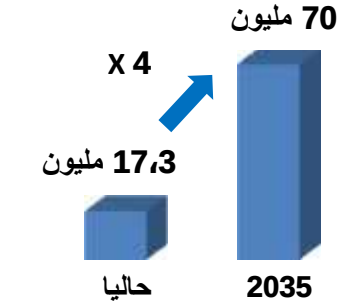
- 206 : طائرة مسجلة متوفرة على شهادة صلاحية الطيران
- 3 : **شركات للنقل الجوي التجاري المنتظم**
- 8 : **شركات للنقل الجوي تحت الطلب**
- 7 : **شركات للعمل الجوي**
- 3 : **شركات للنقل الجوي بالمنطاد**
- 23 : مركز لصيانة الطائرات
- 26 : مركز لتكوين الأطقم العاملة بالطائرات
- 110 : **شركة لصناعة الطائرات**
- 26 : **مطار منها 19 مطار دولي**

المحاور

1. قطاع الطيران المدني
2. **إستراتيجية جديدة لقطاع الطيران المدني**
3. أهداف مشروع القانون رقم 13-40
4. مستجدات مشروع القانون رقم 13-40
5. مضمون مشروع القانون رقم 13-40

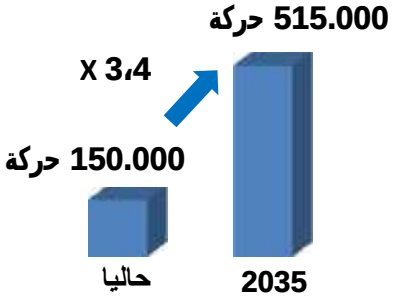
أهداف الإستراتيجية الجديدة لقطاع الطيران المدني :

" سياسة أجواء "



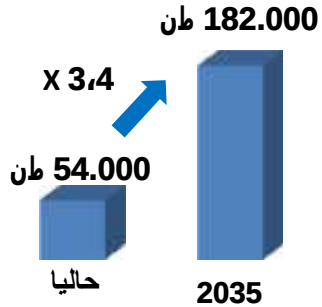
نقل المسافرين

1



حركة الطائرات بالمجال الجوي المغربي

2



الشحن الجوي

3

محاور الرئيسية لإستراتيجية أجواء

1. تطوير وتنويع عروض وحركية النقل الجوي الدولي والداخلي
2. تعزيز سلامة الملاحة الجوية وأمن النقل الجوي
3. الرفع من الطاقة الاستيعابية للمطارات
4. الرفع من طاقة المجال الجوي الوطني في مجال معالجة حركة الطائرات
5. تحسين جودة الخدمات والمحافظة على البيئة
6. تكريس المغرب كوجهة متميزة للاستثمار في الصناعات المرتبطة بالطيران المدني
7. تكريس المغرب كقطب متميز في مجال تكوين الكفاءات البشرية المتخصصة في مجال الطيران المدني
8. تطوير القوانين المرتبطة بقطاع الطيران المدني

المحور الثامن لسياسة أجواء يرتكز على:

تطوير القوانين المرتبطة بقطاع الطيران **المدني** (ضرورة دولية) :

- من أجل ملائمتها مع القوانين الدولية
- و من أجل تقارب تشريعي مع الاتحاد الأوروبي

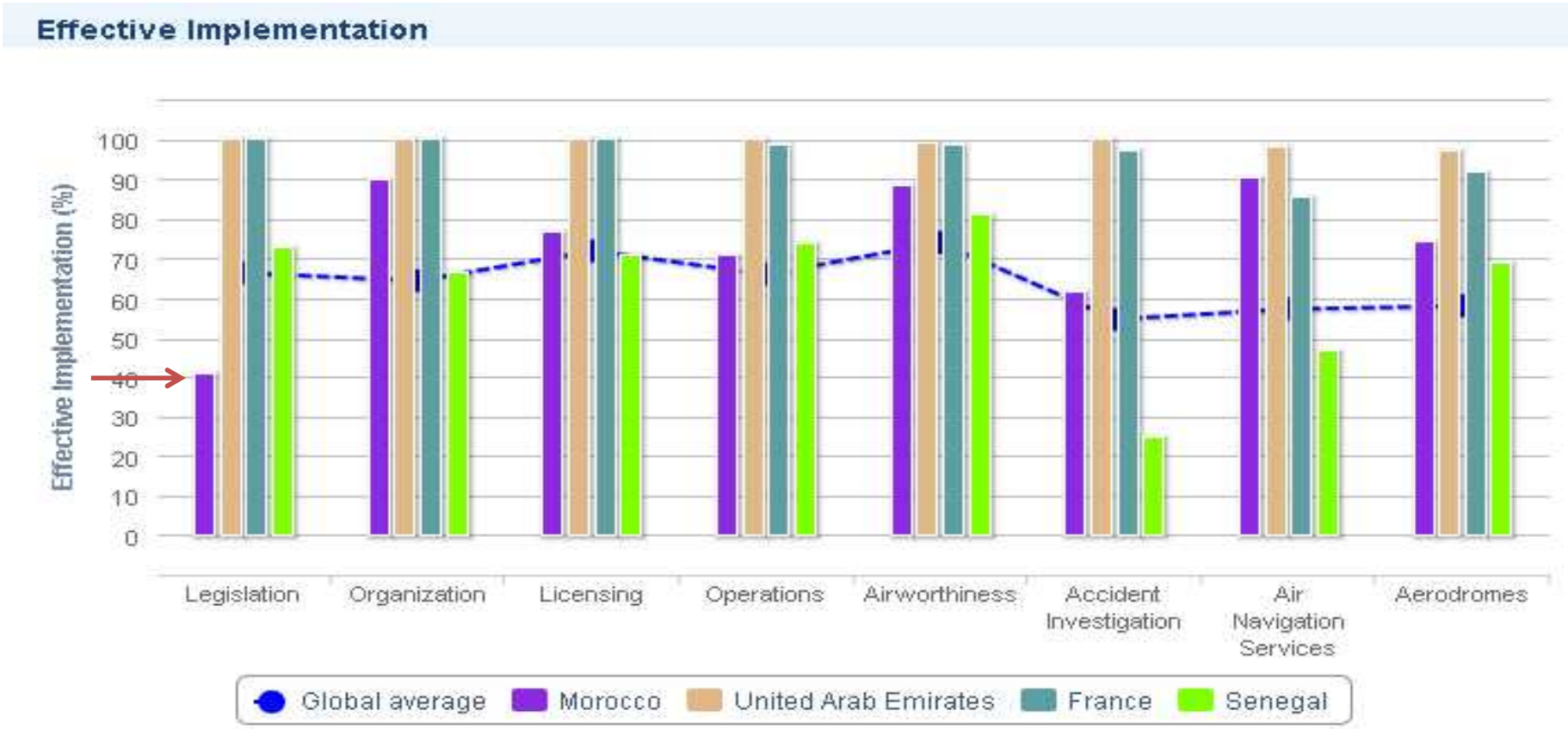
و للإشارة فإن المغرب قد خضع لمهمتي تدقيق من لدن المنظمة الدولية للطيران المدني سنتي 2009 و2014، فيما سيخضع لتدقيق شامل آخر في ماي 2016 ، وذلك في إطار مراقبة مدى تطابق واحترام التشريعات الوطنية للالتزامات الدولية ومعايير السلامة والأمن المتعلقة بالطيران المدني.

وفي نفس السياق، سيعقد اجتماع للجنة المختلطة بين المغرب والاتحاد الأوروبي قبل متم **2016.**

مؤشرات التطابق والمعايير الدولية

مؤشرات التطابق والمعايير الدولية :

مقارنة بين المغرب والإمارات العربية المتحدة وفرنسا والسنغال



ضرورة اعتماد قانون جديد

المحاور

1. قطاع الطيران المدني
2. استراتيجية جديدة لقطاع الطيران المدني
3. **أهداف مشروع القانون رقم 13-40**
4. مستجدات مشروع القانون رقم 13-40
5. مضمون مشروع القانون رقم 13-40

أولا: أهداف مشروع القانون

1- تجاوز جل الثغرات التي يعرفها تشريع الطيران المدني والتي أقرتها المنظمة الدولية للطيران المدني بعد عملية التدقيق الذي خضع لها المغرب والتي تتمثل أهمها في :

- عدم وجود منظومة تشريعية متكاملة ومنسجمة مع مقتضيات ملاحق المنظمة الدولية للطيران المدني
- ضرورة إبراز دور سلطة الطيران المدني في مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني
- غياب التنصيص على اعتماد سياسة الدولة المتعلقة بسلامة الطيران المدني و المتعلقة بالمحافظة على البيئة .
- قصور نظام المفتشين التابعين للإدارة العامة للطيران المدني وحدود صلاحياتهم وغياب ما يفيد السماح للمفتشين بالولوج إلى كل تجهيزات الطائرات
- غياب وجود تنصيص على صلاحيات لفائدة هيئة التحقيق التقني في شأن حوادث وعوارض الطيران المدني
- غياب الوصف الدقيق للمخالفات والعقوبات والتمييز مابين العقوبات الجنائية والعقوبات التأديبية وطريقة كتابة المحاضر والسلطة المكلفة بتثبيت الغرامات
- ضرورة وجود نظام يسمح بالتعديل المنتظم والمستمر للتشريع الوطني لمطابقته مع التشريع الدولي .

2- تأمين مستوى عال في مجال السلامة الجوية وأمن الطيران المدني وحماية حقوق المسافرين طبقا للمقتضيات الدولية

أولا: أهداف مشروع القانون

3- اعتماد مقتضيات تسمح للقطاع الخاص للاستثمار في تمويل وبناء واستغلال المطارات وتكريس مبدأ الشراكة بين القطاع العام والخاص في هذا المجال

4- مواصلة مسلسل تحرير النقل الجوي وفق شروط المنافسة العادلة

5- مواكبة التطور التقني والتكنولوجي الذي يشهده مجال الطيران المدني وتطوير قطب نموذجي شامل للتكوين في المهن المتعلقة بهذا المجال

المحاور

1. قطاع الطيران المدني
2. استراتيجية جديدة لقطاع الطيران المدني
3. أهداف مشروع القانون رقم 13-40
4. **مستجدات مشروع القانون رقم 13-40**
5. مضمون مشروع القانون رقم 13-40

مستجدات مشروع القانون رقم 13-40

1. من ناحية الشكل
2. من ناحية المضمون

مشروع القانون رقم 13-40
من الناحية الشكلية

يتكون **مشروع المدونة المتعلقة** بالطيران **المدني**
من 14 قسما تتضمن 310 مادة

مشروع القانون رقم 13-40

من جانب المضمون

- ✓ يقترح هذا المشروع تقنينا شاملا لمجال الطيران المدني بما في ذلك الجوانب المتعلقة بالأمن والسلامة وحماية البيئة والحد من ضجيج الطائرات.
- ✓ تقوية دور السلطة الحكومية المكلفة بالطيران المدني للقيام 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 مع القطاع الخاص أو المكتب الوطني للمطارات بشأن بناء مطارات جديدة واستغلالها.
- ✓ تكريس مبدأ حماية حقوق المسافرين

مشروع القانون رقم 13-40 : جانب المضمون

- ✓ تنظيم أمن الطيران المدني وتحديد التزامات المرافق ذات الصلة.
- ✓ تفعيل البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني.
- ✓ تنظيم عمليات التحقيق الفني لحوادث وعوارض الطيران المدني.
- ✓ إصلاح نظام العقوبات والمخالفات.
- ✓ الإقرار بضمانات التأديب لمستخدمي الملاحة الجوية واحترام حقوق الدفاع وتأسيس لجنة خاصة لذلك

المحاور

1. قطاع الطيران المدني
2. استراتيجية جديدة لقطاع الطيران المدني
3. أهداف مشروع القانون رقم 13-40
4. مستجدات مشروع القانون رقم 13-40
5. **مضمون مشروع القانون رقم 13-40**

مضمون مشروع القانون رقم 13-40

- قسم تمهيدي : **أحكام عامة**
- **القسم الأول: الطائــرات**
- **القسم الثاني: المطارات**
- **القسم الثالث:** ارتفاقات الملاحة الجوية
- **القسم الرابع:** الملاحة الجوية
- **القسم الخامس:** حماية البيئة والحد من الإزعاجات في مجال الملاحة الجوية المدنية
- **القسم السادس:** مستخدمو الملاحة الجوية المدنية
- **القسم السابع: النقل الجوي**

مضمون مشروع القانون رقم 13-40

- **القسم الثامن:** التعويض الممنوح للمسافرين **و** مساعدتهم في حالة رفض الركوب أو إلغاء الرحلة أو تأخير مهم فيها
- **القسم التاسع:** أمن الطيران المدني
- **القسم العاشر:** التحقيق التقني حول حوادث الطيران المدني وعوارضه
- **القسم الحادي عشر:** البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني
- **القسم الثاني عشر:** الاختصاص ومعاينة المخالفات والمساطر
- **القسم الثالث عشر: المخالفات والعقوبات**
- **القسم الرابع عشر:** أحكام ختامية

القسم الأول
الطائـــرات

يتناول **القسم الأول نظام** تسجيل **الطائرات** وصلاحيتها وطبيعتها القانونية **وفق** اتفاقية شيكاغو وملاحقها. **كما** يحدد هذا **القسم** مقتضيات **تتعلق** بآليات **مراقبة الطائرات** واستعمالها **للمجال الجوي المغربي.**

ينظم هذا القسم من المادة 4 إلى المادة 98:

- ✓ تسجيل **الطائرات، (المواد 4 إلى 12)؛**
- ✓ **التعرف على الطائرات، (المواد من 13 إلى 16)؛**
- ✓ صلاحية **الطائرات للملاحة، (المواد من 17 إلى 38)؛**
- ✓ **النظام القانوني للطائرات (المواد من 39 إلى 69)؛**
- ✓ **حجز الطائرات** وبيعها **الجبري، (المواد من 70 إلى 93)؛**
- ✓ مسؤولية **مستغل الطائرات، (المواد من 94 إلى 98).**

القسم الثاني
المطارات

يحدد هذا القسم دور السلطة الحكومية في مجال تخطيط وتهيئة المطارات وكذا استغلالها مع إمكانية اللجوء إلى الشراكة بين القطاع العام والخاص في إنشائها و تدبيرها.

يتضمن هذا القسم من المادة 99 إلى المادة 128:

- ✓ أحكاما عامة، (المواد من 99 إلى 103)؛
- ✓ نظام الإذن لإحداث المطارات، (المادتين 104 و 105)؛
- ✓ نظام الامتياز، (المواد من 106 إلى 115)؛
- ✓ شروط الاستغلال، (المواد من 116 إلى 126)؛
- ✓ التزامات مستعملي المطارات، (المادتين 127 و 128).

القسم الثالث
ارتفاقات الملاحة الجوية

يهدف هذا القسم إلى تحديد الارتفاقات الجوية بجوار المطارات ومعدات الملاحة الجوية وفق ما نصت عليه المادة 28 من اتفاقية شيكاغو، ووفق ما جاء في الفصل الرابع من الملحق 14 لهذه الاتفاقية (الحد من العوائق وإزالتها).

وبالتالي فهذا القسم يضمن حركة جوية خالية من العوائق.

حيث يتطرق من المواد 129 إلى 137:

- ✓ **أحكام عامة (من المادة 129 إلى المادة 134) وتتضمن:**
  - o إحداث ارتفاقات الملاحة الجوية بجوار المطارات وكذا منشآت وتجهيزات **المساعدة على الملاحة، و مسطرة إحداثها ؛**
  - o تحديد أصناف الارتفاقات؛
- ✓ **التصوية الجوية : مقتضيات خاصة بالتصوية الجوية، (من المادة 135 إلى المادة 137).**

القسم الرابع
الملاحة الجوية

يحدد هذا القسم نظام الحركة الجوية وخدمات الملاحة الجوية وكذا عمليات البحث والإنقاذ ومساعدة الطائرات في حالة الاستغاثة أو تعرضها لحادثة، وذلك من أجل ضمان سلامة وأمن الملاحة الجوية.

يتطرق هذا القسم من المواد 138 إلى 156 ل :

- ✓ حركة الطائرات من المادة 138 إلى 149، (تتعلق بحرية حركة الطائرات فوق التراب الوطني)؛
- ✓ خدمات الملاحة الجوية (مراقبة الحركة الجوية والاتصالات الراديو كهربائية ومعلومات الأرصاد الجوية والبحث والإنقاذ، المواد من 150 إلى 153)؛
- ✓ عمليات البحث والإنقاذ، (المواد من 154 إلى 156).

القسم الخامس

حماية البيئة و الحد من الإزعاجات في مجال الملاحة الجوية

يهدف القسم الخامس (المواد 157 إلى 160) إلى اعتماد مقتضيات تهم الحد من الأضرار التي يحدثها ضجيج الطائرات والنفايات والمياه العادمة المرتبطة باستغلال المطارات انسجاما مع المقتضيات القانونية الوطنية والدولية في مجال حماية البيئة

القسم السادس

مستخدمو الملاحة الجوية المدنية

يخص هذا القسم **مستخدمو الملاحة** الجوية المدنية، ويشمل في مواده :

- ✓ **سندات الملاحة (إجازات و** أهليات) **(من المادة 161 إلى 165).**
- ✓ التكوين **في مجال الملاحة** الجوية **(166 إلى 169).**
- ✓ **الفحص الطبي (170 إلى 174).**
- ✓ **مجلس طب** الطيران **المدني (المادة 175).**
- ✓ **طاقم الطائرة** وقائدها **(176 إلى 185).**
- ✓ **النظام** التأديبي **لمستخدمي الملاحة** الجوية المدنية **(186 إلى 192).**

القسم السابع
النقل الجوي

يهدف هذا القسم التعريف بنوعية **خدمات النقل الجوي** ويحدد **شروط** استغلالها **والعقود المتعلقة بها وكذا التزامات** ومسؤولية **الناقل الجوي.**

يشمل هذا القسم على مايلي :

- ✓ **شروط استغلال خدمات النقل الجوي العام (المواد 193 إلى 205)؛**
- ✓ **عقود النقل الجوي (المواد 206 إلى 211)؛**
- ✓ **التزامات الناقل الجوي** ومسؤوليته **(المواد 212 إلى 218)؛**
- ✓ **أحكام متفرقة تهم الإحالة على نصوص** تنظيمية لتحديد **شروط نقل البضائع** الخطيرة ولتحديد **شروط استغلال أنشطة** الطيران **العام (المواد من 219 إلى 221).**

القسم الثامن :

التعويض الممنوح للمسافرين ومساعدتهم في حالة رفض الركوب أو إلغاء الرحلة أو تأخير مهم فيها

يكتسي هذا القسم أهمية بالغة حيث أنه يضمن حقوق المسافرين في حالة تأخير الرحلة أو إلغائها وذلك كما يلي:

- شروط رفض الركوب أو إلغاء الرحلة أو تأخيرها (المواد 222 إلى 229)
- وضع المسافر في درجة أعلى أو درجة أدنى (المادة 230)
- أحكام مختلفة (المادة 231 إلى 232)

القسم التاسع

أمن الطيران المدني

ينص هذا القسم على ضرورة وضع وتطبيق برنامج وطني لأمن الطيران المدني يتماشى والتشريعات الدولية لاسيما الملحق 19 من اتفاقية شيكاغو، وكذا التدابير الوقائية الواجب اتخاذها لتحقيق أمن الطيران المدني.

يتضمن هذا القسم المواد التالية:

- ✓ أحكام عامة (المواد 233 إلى 236)
- ✓ الإجراءات الوقائية لأمن الطيران المدني (المواد من 237 إلى 242).

القسم العاشر

التحقيق التقني

حول حوادث الطيران المدني وعوارضه

يسعى هذا القسم إلى التنصيص على إحداث هيئة دائمة مكلفة بأبحاث السلامة الجوية وكذا تنظيم عمليات التحقيق التقني في شأن كل حادثة أو عارض يتعلق بالطيران المدني.

و يشمل هذا القسم على ما يلي:

- ✓ أحكام عامة (المواد من 243 إلى 250)؛
- ✓ سير التحقيق التقني (المواد من 251 إلى 259)؛
- ✓ المعلومات المتعلقة بالتحقيق التقني والإطلاع عليه (المواد من 260 إلى 265)؛
- ✓ أحكام متفرقة (المواد من 266 إلى 271).

القسم الحادي عشر

البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني

ينص هذا القسم في مواده 272 إلى 274 على وضع برنامج وطني لسلامة الطيران المدني والعمل على تفعيله، تماشيا مع مقتضيات اتفاقية شيكاغو ولاسيما الملحق 19 والذي يهدف إلى الرفع من مستوى سلامة الطيران المدني .

القسم الثاني عشر

الاختصاص ومعاينة المخالفات والمساطر

يحدد هذا القسم بدقة الاختصاص الترابي للمحاكم المكلفة بالنظر في مخالفات أحكام مشروع هذا القانون وكذا الأشخاص المكلفين بإثبات المخالفات والإجراءات التي ينبغي إتباعها في هذا المجال وكذا المساطر المتبعة

يتطرق هذا القسم ل:

- ✓ **الاختصاص ومعاينة المخالفات من(المادة 275 إلى المادة 284)؛**
- ✓ **المساطر المتبعة من (المادة 285 إلى المادة 291).**

القسم الثالث عشر :
المخالفات والعقوبات

يتضمن هذا القسم **أحكاما تتعلق بأشكال المخالفات، كما** يتناول بالتفصيل **أنواع العقوبات التي تطبق في حالة مخالفة أحكام مشروع** هذا **القانون (المواد من 292 إلى 307).**

القسم الرابع عشر
أحكام ختامية

الأحكام الختامية المتضمنة في المواد من 308 إلى 310، ترمي نسخ (إلغاء) جميع الأحكام المخالفة لمشروع هذا القانون عند دخوله حيز التطبيق، وتظل سارية المفعول النصوص الصادرة لتطبيق المرسوم 2.61.161 بتاريخ 7 صفر 1382 (10 يوليو 1962) ما لم تكن أحكامها مخالفة لمشروع هذا القانون، إلى حين نسخها.

وشكرا

مشروع القانون كما أحيل على اللجنة

المملكة المغربية

البرلمان

مجلس النواب

مشروع قانون رقم 40.13

يتعلق بمدونة الطيران المدني

(كما وافق عليه مجلس النواب في 9 فبراير 2016)

مشروع قانون رقم 40.13

يتعلق بمدونة الطيران المدني

قسم تمهيدي

أحكام عامة

المادة 1

يهدف هذا القانون إلى تحديد الإطار القانوني المطبق على الطائرات والمطارات والملاحة الجوية وارتفاقاتها وحماية البيئة في مجالها ومستخدميها والنقل الجوي وأمن الطيران المدني وأنظمة تحديد المسؤولية وترتيب الجزاء ومنح التعويض للمستعملين وكذا على عمليات البحث التقني في حوادث وعوارض الطيران، والمجالات المرتبطة به.

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 بمونتريال 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 والعاملين بها والنقل الجوي وبصفة عامة على كل شخص يزاول نشاطا له علاقة بالطيران المدني. 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

يقصد بدفتر التسجيل دفتر تمسكه السلطة المختصة بغرض تقييد الطائرات المغربية الصالحة للملاحة والمتوفرة فيها الشروط المنصوص عليها في هذا القانون والقوانين الأخرى الجاري بها العمل.

ولا يمكن ان تسجل وتقيد في دفتر التسجيل إلا الطائرات الصالحة للملاحة وقت طلب تقييدها المتوفرة فيها الشروط التالية:

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 تقيد 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 مالكها 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 مسبقا من الدفتر المذكور.

المادة 7

يتضمن دفتر التسجيل عن كل طائرة مقيدة فيه البيانات التالية:

1) هوية مالكها أو مالكيها؛

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 فورا 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 دائما على متن الطائرة المسلمة عنها الشهادة عند قيامها بالخدمة.

المادة 9

كل نقل لملكية طائرة بعقد بين أحياء أو على إثر وفاة مالكها 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.

وينشر بذلك إشعار في الجريدة الرسمية.

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 مالكها أو وكيله بعد إرجاع شهادة التسجيل الخاصة بها أو تلقائيا من لدن السلطة المختصة إذا:

1) لم تعد **متوفرة** 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 **أووكيله** 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.

يمكن أن توضع علامات الجنسية والتسجيل على الطائرة بأي وسيلة تضمن رؤيتها واستقرارها، ويحرص الربان قائد الطائرة على أن تظل العلامات نظيفة ومرئية ومقروءة على الدوام. **كما يتعين أن تجهز كل طائرة بوسيلة تكنولوجية تسمح بالتعرف عليها.**

المادة 14

يمكن أن يثبت على الطائرة اسمها أو اسم وشعار مالكها 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 **وأماكن** وضعها على الطائرات المذكورة.

كما يحدد نفس النص التنظيمي كيفيات تثبيت كل الوسائل التكنولوجية الجديدة المستعملة في التعرف على الطائرات.

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 **تبين وضعيتها التقنية وحمولتها وصلاحية استعمالها، والجهة التي أصدرت هذه الشهادة؛**

- الإجازات وسندات الملاحة الجوية الأخرى **الضرورية** الملائمة والخاصة بكل عضو من أعضاء الطاقم؛

- سجل رحلات الطائرة؛

- **رخصة قناة الاتصال اللاسلكي بالطائرة؛**

- قائمة اسمية تحدد نقط الركوب والنزول عندما تقوم الطائرة بنقل المسافرين ووثائق النقل وقائمة الشحن عندما تقوم بنقل البضائع؛

- شهادة الحد من الإزعاجات، حسب **صنف كل طائرة**.

المادة 18

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

- **التوفر على رخصة التحليق؛**

- 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 ؛

- المناطيد الحرة ؛

- الصواريخ.

- **الطائرة المدنية بدون طيار.**

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 طرفا فيه، **أو في إطار احترام قواعد المعاملة بالمثل** 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 **الحكومية** المختصة، على إثر مراقبة تقنية، بالمطابقة المذكورة عملا بأحكام أنظمة الصلاحية للملاحة.

يمكن، في حالة عدم توفر شهادة الصلاحية للملاحة المذكورة، أن تسلم السلطة **الحكومية** المختصة إذن تحليق خاص إلى طائرة عند قيامها بالتحليق لأول مرة أو من أجل الالتحاق بمحطة للصيانة أو الفحص أو الإصلاح، **شريطة ألا تقل ركابا في إطار رحلة تجارية.**

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، طبقا لمقتضيات نظام الصلاحية للملاحة المحدد بنص تنظيمي والمتضمن للتعليمات والمتطلبات الإضافية الضرورية لسلامة الطائرات.

المادة 23

يمكن **توقيف** صلاحية شهادة الصلاحية للملاحة من طرف السلطة المختصة لمدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر تحدد في قرار **التوقيف** 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 بصلاحيتها للملاحة طبقا للشروط المنصوص عليها في الفرع الثالث من هذا الباب ولمقتضيات نظام الملاحة.

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

وفي حالة العكس، يوضع حد على الفور لإجراء توقيف صلاحية شهادة الصلاحية للملاحة.

يبلغ قرار **التوقيف** شهادة الصلاحية للملاحة أو سحبها إلى المعني بالأمر وفق الكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

غير أن للإدارة المختصة، أثناء مدة **توقيف** 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 ركابا باستثناء الطاقم التقني الضروري.

المادة 24

إذا تعرضت طائرة ما للأضرار **من شأنها أن تجعلها** 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 وإنتاجها وصيانتها، **وكذا البحث العلمي والتقني لتطويرها**، في المغرب أشخاص ذاتيون أو اعتباريون تعتمدهم السلطة المختصة حسب المواصفات التقنية **المطلوبة** 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، **يبلغ قرار الرفض معللا للمعني بالأمر، حسب الطرق المسموح بها قانونا.**

غير انه يبقى من حق المعني بالأمر تقديم طلب مراجعة جديدة لملفه بعد تحيينه على أساس الملاحظات التي رفض من اجلها فى اجل لا يتعدى ثلاثين 30 يوما.

المادة 29

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

يسحب الاعتماد بقرار معلل إذا انتهى هذا الأجل مع استمرار عدم استيفاء الشروط المطلوبة.

وفي حالة ما إذا تم استيفاء الشروط من جديد يتم مباشرة وضع حد لإجراء توقيف الاعتماد. ويبلغ المعني بالأمر، حسب الكيفيات المحددة **قانونا**، بقرار **توقيف** الاعتماد أو سحبه.

المادة 30

عندما يتخلى الحاصل على الاعتماد عن الانتفاع به، يجب عليه إرجاع الاعتماد الذي استفاد منه إلى السلطة المختصة، **وذلك في اجل أقصاه ثلاثة أشهر من سريان التخلي عن الانتفاع، مع توضيح أسباب التخلي.**

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 و6 و8.

تحدد بنص تنظيمي كيفيات مراقبة سلامة الطائرات.

المادة 32

يخضع كل تصميم وكل إنتاج للطائرة والمحرك والمروحية وقطع تجهيزات الملاحة الجوية للإشهاد بمطابقتها من طرف السلطة المختصة حسب الشروط التقنية والأشكال والكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

يجب على كل مقاولة 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 **وتقنيي** 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 الكيفيات 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 كل **أشكال المراقبة 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 و**توقيف** 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 للتحليق 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 الطائرات 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.

المادة 43

يمكن لكل مالك حصة في طائرة أن يبيع حصته دون قبول الشركاء الآخرين، **غير أنهم يحق لهم تطبيق نظام الشفعة.**

وإذا كان بيع حصة في الطائرة يفضي إلى فقدان هذه الطائرة للجنسية المغربية **فإن هذا البيع 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 ضمانا 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 **القوانين الجاري بها العمل.**

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 **والمستحقات** 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 ماعدا إن قام الدائن مسبقا 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 قائما على ثمن البيع عن طريق القضاء أو بالتراضي طالما لم يتم توزيع الثمن أو أداؤه.

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 تؤدى حسب الترتيب الزمني العكسي للوقائع التي نشأت عنها.

المادة 50

ترتب الامتيازات، غير تلك المنصوص عليها في المادة 47 أعلاه، بعد الرهون 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

الرهون على الطائرات

المادة 51

يمكن رهن الطائرات المسجلة.

المادة 52

يجب أن يحرر الرهن المقبول كتابة تحت طائلة البطلان ويمكن أن يكون **عقدا رسميا**.

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 مالكها 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 انفراد 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 كذلك رهن قطع الغيار والمحركات المخصصة للطائرات المشغلة من طرف مستغلي النقل الجوي والغير مرتبطة بطائرة محددة.

يمكن أن يمتد الرهن أيضا بصفة تبعية إلى قطع الغيار المطابقة لطراز الطائرة أو الطائرات المرهونة بشرط أن يشار إلى كل قطعة على انفراد في جرد يبين طبيعة القطع المذكورة وعددها يلحق بعقد الرهن.

في هذه الحالة، **إذا كانت الطائرة يمكن أن تغادر التراب الوطني** يجب إيداع قطع الغيار المذكورة في موضع أو عدة مواضع تكون محل إشهار. وإذا تم استعمالها في الطائرات المخصصة لها، وجب 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 مسبقا بالطائرة، وفق الأشكال والكيفيات المنصوص عليها في النصوص التنظيمية، لدى السلطة المختصة والتي تسلم وصلا 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 ابتداء من تاريخ التقييد المذكور.

يجب كذلك، أن يشار، بناء على طلب من الدائن، إلى الشطب على الرهن وكذا إلى كل تغيير يطرأ عليه، سواء باتفاق بين الأطراف أو بناء 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 استنادا إلى تاريخ التقييد.

تكون للرهون المقيدة 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 ابتداء 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

مراعاة أحكام المادتين 47 و50، وفي حالة فقدان طائرة 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 مبرءا للذمة إذا أنجز خرقا 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 الرهون وتجديدها والشطب عليها ومسكها وكذا تسليم القوائم والشهادات المنصوص عليها في المادة 64 أعلاه.

يؤدى رسم يحدد مبلغه وكيفيات تحصيله طبقا للنصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال عن:

- تقييد الرهن أو تجديده؛

- تسليم شهادات تقييد الرهون وتجديدها وشطبها؛

- تسليم قائمة التقييدات الرهنية على الطائرات.

المادة 66

يتبع الدائنون الطائرة التي لهم رهن مقيد عليها أيا 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 الطائرة، لا يجوز للدائن أن يطلب حجز وبيع **إلا** الحصة المخصصة له.

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

المادة 68

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

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 المقيدين 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 **على** طائرة مغربية أو أجنبية فوق التراب المغربي إلا بإذن من رئيس المحكمة **المختصة** أو من ينوب عنه المطلوب الحجز لديه.

ويمكن أن يكون الإذن المذكور مشروطا بتقديم كفالة أو ضمانة 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 وكأن لم يكن ووجب الإبراء من الكفالة المقدمة أو أي ضمانة 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** التي تم تقديم طلب الحجز لديها.

المادة 71

لا يؤذن بالحجز التحفظي **على** طائرة مغربية أو أجنبية فوق التراب المغربي إلا لصالح **الأشخاص** 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، **وفق إجراءات التبليغ المنصوص عليها في قانون المسطرة المدنية.**

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، **بتوقيف** الطائرة في المطار الذي توجد به أو في أي مطار آخر تقاد إليه بموجب الأمر المذكور.

ويظل **التوقيف** قائما إلى أن يتم رفع اليد عن الحجز التحفظي المذكور.

المادة 74

يمكن للمدعى عليه، أن يتوجه إلى **المحكمة** 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 ضمانة للحصول على رفع اليد عن الحجز أو من أجل تجنبه، لا يمكن اللجوء، بالنسبة **لنفس الدين** إلى حجز جديد على نفس الطائرة ولا تمكن المطالبة بأي كفالة أو ضمانة جديدة.

المادة 76

يتحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي إذا حكم تنفيذي إذا حكم **لفائدة الدائن بواسطة حكم حائز على قوة الشيء المقضي به، وتم تقييده في دفتر التسجيل.**

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 **هوية الدائن** المنجز الحجز لصالحه وموطنه **ومراجع الحكم الذي يستند إليه** 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 بيانا ووصفا لتجهيزات الطائرة وتوابعها. وينص المحضر على تعيين **حارس قضائي.**

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

المادة 79

يجب على الدائن الحاجز أن يوجه داخل أجل خمسة أيام عمل ابتداء من تاريخ **تسجيل** محضر الحجز التنفيذي في **دفتر التسجيل**، 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، بيانا بالتقييدات. ويخبر الدائن الحاجز داخل ثمانية أيام عمل الموالية للتسليم المذكور الدائنين المقيدين في دفتر التسجيل، بالمواطن المعينة في تقييداتهم، بالاستدعاء المنصوص عليه في المادة السابقة. ويضرب للدائنين أجل خمسة عشر يوما 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، في **3 أيام كحد أقصى**، 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 **المختصة أو من ينوب عنه 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 واليوم الذي سيتم فيه البيع بالمزاد.

يتم البيع بعد الحجز، أمام كاتب الضبط، **بعد مضي ثلاثين يوما كحد أقصى** من أيام العمل على تعليق الإعلان وإدراجه في جريدة **وطنية** مخول لها نشر الإعلانات القانونية تصدر في دائرة نفوذ المحكمة المعروضة عليها القضية، دون إخلال بأي نشر آخر قد يأمر به رئيس المحكمة **المختصة**.

تعلق الإعلانات في الجهة الأكثر بروزا من الطائرة 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

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

- المصاريف القضائية والنفقات المدفوعة لصالح جميع الدائنين للمحافظة على الطائرة قصد التوصل إلى بيعها وتوزيع ثمنها وكذا الحقوق والأتاوى المستحقة منذ وقف الطائرة؛

- النفقات المدفوعة من أجل المحافظة على الطائرة وتعهد الطاقم وكذا المبالغ المستحقة والمصاريف المدفوعة منذ تاريخ الحجز التحفظي أو إجراء التنفيذ حتى بيع الطائرة المذكورة؛

- نفقات إزاحة الطائرة 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 دائنا 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 والآجال المنصوص عليها في قانون المسطرة المدنية.

تتضمن عريضة الاستئناف استدعاء بالحضور وبيان أسبابه تحت طائلة البطلان.

تضع المحكمة التي بتت 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 **المحكمة**، 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 والرهون 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 المزاد، بقوة القانون، إلى رفع اليد عن **توقيف** 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 مسؤولا 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 مسؤولا بهذه الصفة ما لم يثبت أن شخصا آخر هو مستغل الطائرة.

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

المادة 95

يجب على كل مستغل طائرة تقوم بخدمة للنقل الجوي في المغرب أو تحلق فوق التراب المغربي، سواء كانت مسجلة بالمغرب أو بالخارج، أن يكتتب تأمينا **يمكنه** 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 تغيرها 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 مزاولة مهامهم، إما بنية إلحاق ضرر وإما تهورا، 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 مكتري طائرة، حق الانفراد بالتصرف فيها لمدة تفوق أربعة عشر يوما، فإن المالك أو المستأجر أو المكتري 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، مسؤولا 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 مزاولة 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 مسؤولا 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 مسؤولا تجاه الآخرين عن الضرر اللاحق باعتبار نسبة فداحة الخطأ الذي ارتكبه كل واحد منهم.

المادة 98

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

القسم الثاني

المطـــارات

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 99

تتولى السلطة المختصة التخطيط للمطارات وفقا لأهداف السياسة الوطنية لتنمية الطيران المدني **مع استحضار التصاميم الوطنية والجهوية لإعداد التراب والتعمير** 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 والمصالح الأمنية والجمارك والخدمات الاجتماعية والحجر وكذا مصالح البيطرة وصحة النباتات ومراقبة الغش 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 لتوسعته القصوى وكذا تخصيص مناطقه حسب الاستعمال الرئيسي المعدة له، **بعد استطلاع رأي المصالح الإدارية التي يمكن أن تشتغل به، والجماعات الترابية التي يوجد ضمن نفوذ ترابها.**

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 **240** 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 لنظام الإذن إحداث المطار أو توسعته أو تغييره.

ويخضع 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 داخل أجل يحدد بقرار الإذن المسلم حسب نوع وحجم الاشغال وذلك أدناه سنة واحدة وأقصاه سنتين من تاريخ تسليمه في البدء في إنجاز المشروع، في تحقيق الغرض الذي سلم الإذن من أجله.

المادة 105

عند معاينة اختلالات أو نواقص متعلقة بالإذن خلال مراقبة منجزة في عين المكان، يتم **توقيف** الإذن لمدة لا تتجاوز السنة، تضمن في قرار **التوقيف**، تبتدئ من تاريخ تبليغ **التوقيف** 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 **توقيف** الإذن.

وفي حالة سحب الإذن لا يمكن تجديده إلا من خلال طلب جديد يوجه للسلطة المختصة وفق مقتضيات المادة 104.

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 **إذا لم يتم تقديم أي عرض أو قبوله على إثر إعلانين متتالين عن المنافسة في نفس الموضوع.**

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، و القواعد الجارية على الممتلكات المرجعة والممتلكات المشتراة بعد انتهاء عقد الامتياز ؛

- المدة التي لا يمكن أن تزيد عن **عشرين (20)** سنة قابلة للتمديد لمدة إضافية لا تتجاوز **عشرة (10) سنوات** ؛

- التكاليف والالتزامات المتعلقة بمراقبة و صيانة وإعادة تأهيل البنيات التحتية والبنيات الفوقية والتجهيزات والمنشآت الممنوح الامتياز في شأنها ؛

- **التقيد** بالشروط المفروضة لأسباب تتعلق بالدفاع الوطني والأمن العام ؛

- شروط الاحتلال المؤقت للملك العام عند الاقتضاء؛

- شروط التمديد ؛

- شروط الاسترداد والفسخ وسقوط **الحق**،

- عند الاقتضاء، طريقة حساب التعويض الواجب منحه للمستفيد من الامتياز في حالة إنهاء الامتياز لأسباب أخرى غير عدم التقيد ببنود 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 والبنيات التحتية والبنيات الفوقية واستغلالها واستعمالها وكذا شروط وكيفيات **مراقبتها و** 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) **التقيد بمبدأ** احترام المساواة في معاملة المستعملين ؛

7) المؤهلات المهنية والتقنية المطلوبة في المستخدمين وكذا الضمانات المالية المفروضة على المستفيد ؛

8) **كيفية احتساب الأجرة عن الخدمات المقدمة وطريقة أدائها؛**

9) كيفيات أداء الأجرة عن الخدمات المقدمة؛

10) 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 تلقائيا وبدون تعويض إسقاط الامتياز إذا:

1 . لم يشرع المستفيد من الامتياز في مزاولة النشاط موضوع الامتياز داخل الآجال المحددة في الاتفاقية أو لم يقم بذلك بعد انصرام أجل جديد حدد له **والذي لا يتجاوز نصف مدة الأجل الأصلي المحدد له**.

2 . لم يعد متوفرا على الشروط المطلوبة لمزاولة نشاطه؛

3 **تم توجيه إنذار خلال الثلاثة أشهر الأولى عند معاينة توقف مزاولة نشاطه وبعد استمرار التوقف لمدة تفوق ستة أشهر من تاريخ المعاينة.**

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، **لمعاينة** غياب ممارسة **كل أو جزء من 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.

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 **لا تزيد عن المدة المتبقية في الإذن أو الإمتياز**.

المادة 112

في حالة احتلال مؤقت للملك العمومي وفي حدود المقتضيات 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.

تنقضي 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 والبنايات 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 لزوما 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.

وفي حالة عدم توصل الدائنين المذكورين إلى اقتراح إحلال شخص آخر محل المستفيد داخل أجل ثلاثة أشهر يحق لمانح الامتياز اتخاذ التدابير اللازمة لتدبير المرفق موضوع الامتياز لضمان استمرارية الخدمة.

الباب الرابع

شروط الاستغلال

المادة 116

تفتح السلطة المختصة كل مطار للاستغلال أمام الحركة الجوية إذا كان مطابقا **للمعايير الدولية** ويستجيب للمواصفات التقنية المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

المادة 117

يمكن منع استغلال مطار أو جزء منه مؤقتا 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 طبقا 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 كيفيات استعمال المطارات ذات الاستعمال المحدود والمتطلبات التقنية التي يجب أن تستجيب لها.

المادة 121

لا يجوز لطائرة أن تنزل أو تقلع 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 والكيفيات 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، **على إثر إعلان عن المنافسة ويمكن اللجوء إلى التفاوض المباشر بعد التأكد من كون إعلانيين للمنافسة في الموضوع لم يكونا مثمرين.**

يوجه طلب الاعتماد إلى السلطة المعنية مرفوقا بملف يحدد مضمونه الإداري والتقني وكيفيات 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 **التوقيف**، وذلك ابتداء من تاريخ تبليغ **التوقيف**، 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 **توقيف** الاعتماد.

وفي كل الحالات تتخذ السلطة المعنية كافة الإجراءات والتدابير اللازمة لضمان استمرارية خدمات المناولة الأرضية عند التوقف المؤقت للاعتماد أو سحبه النهائي.

تحدد كيفيات تسليم الاعتماد وسحبه بنص تنظيمي.

المادة 123

تفيد حسب مدلول هذا الباب، المصطلحات التالية:

التموين : أنشطة تخزين وتموين وقود الطائرات داخل المطارات

التوزيع: أنشطة توزيع وقود الطائرات قبل دخولها المجال المطاري

موزع معتمد: كل حامل لرخصة استغلال مكلف ببيع الوقود لمستغلي الطائرات

ممون معين : فاعل مكلف بتخزين وتموين وقود الطائرات داخل المجالات المطارية

المادة 124

تتم عمليات التخزين والتموين من طرف الممون المعين تحت مسؤولية مستغل المطار بناء على عقد امتياز ودفتر تحملات يحدد الالتزامات العملية التي يتم تضمينها في نص تنظيمي، ويحدد كذلك السقف الخاص بهامش التموين الواجب احترامه.

للتزود بالوقود، يجوز لمستغلي الطائرات اختيار التعامل مع أي موزع معتمد، على أن يقوم هذا الموزع المعتمد بالتعاقد مع ممون معين الذي يلتزم بالتعامل بشكل منصف وفعال مع الموزعين.

المادة 125

مع دخول هذا القانون حيز التنفيذ، ينحصر مجال عقود امتياز التوزيع التي تهم الاحتلال المؤقت العمومي بالمطارات الموقعة بين مستغلي المطارات والموزعين، على عمليات التخزين والتموين في المطارات التي يجب أن تكون مطابقة للالتزامات العملية المشار إليها في المادة 124.

يجوز فسخ هذه العقود، بطلب من الموزعين المعنيين، في أجل ثلاث أشهر ابتداء من دخول هذا القانون حيز التطبيق، وعند فسخ العقد، يجوز للموزع أن يستفيد من تعويض يساوي القيمة المحاسبية الصافية للاستثمارات التي أنجزها، شريطة أن تكون المرفقات والمعدات في حالة استغلال جيدة

المادة 126

يقوم كل مستغل أو مدبر 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 127

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 حيوان أو شيء أخر يشكل عائقا في المساحات المذكورة.

المادة 128

يلزم مستعملو المطارات بالتقيد بالنظام الداخلي الذي يعده حسب الحالة، مستغل المطار المعني أو مدبره. **ولا يصبح هذا النظام الداخلي ساري المفعول إلا بعد مصادقة السلطات المختصة.**

القسم الثالث

ارتفاقات الملاحة الجوية

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 129

تحدث بجوار المطارات المفتوحة للحركة الجوية ومنشآت وتجهيزات المساعدة على الملاحة الجوية ومنشآت

السلامة والاتصالات الجوية وعلى طول الطرق الجوية ارتفاقات خاصة تسمى «ارتفاقات الملاحة الجوية» قصد ضمان سلامة الملاحة الجوية.

المادة 130

تشمل ارتفاقات الملاحة الجوية ما يلي :

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

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

ج) ارتفاقات 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 للارتفاقات الجوية وكيفيات إقامتها وصيانتها والموافقة عليها.

المادة 131

تقوم السلطة المختصة، فيما يتعلق بكل مطار أو منشأة أو تجهيز مشار إليه في المادة **129** أعلاه، بإعداد مخطط ارتفاقات 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 للارتفاقات 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 الارتفاقات 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 الارتفاقات الجوية لأجل تنفيذ جميع أشغال التجزئة والمنشآت في المناطق المشمولة بهذه الارتفاقات، ولاسيما منها المعدة للسكن أو لغرض إداري أو صناعي أو سياحي.

المادة 132

يمنع إقامة أي بناءات أو أسيجة أو مزارع أو عوائق من شأنها أن تلحق ضررا بالارتفاقات المزمع إنجازها ما عدا في حالة إذن مسبق من السلطة المختصة وذلك ابتداء من تاريخ نشر القرار المشار إليه في المادة **131** 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 الارتفاقات الجوية في الجريدة الرسمية.

يقدم طلب الإذن المذكور وفق الأشكال والكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 133

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

المادة 134

تكون كل منشأة يمكن أن تشكل عائقا أو خطرا على الحركة الجوية خارج المناطق المشمولة بارتفاقات 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 135

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 التباسا مع أنظمة المساعدة المرئية على الملاحة الجوية.

المادة 136

تتمتع السلطة المختصة لأجل إنجاز التصويات المشار إليها في أ) من المادة **135** أعلاه بحقوق الاستناد والمرور وقطع الأشجار وشذبها وإقامة أشياء على الجدران الخارجية وعلى السطوح.

المادة 137

تلقى مصاريف إقامة علامات التصوية الجوية واشتغالها وصيانتها على كاهل محدث أو مستغل العوائق المشار إليها في المادة **131** أعلاه.

القسم الرابع

الملاحة الجوية

الباب الأول

حركة الطائرات

المادة 138

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 عملا بالاتفاقات التي أبرمها المغرب أو بإذن خاص ومؤقت تسلمه السلطة المختصة لهذا الغرض، حسب الكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 139

لا يسمح لأي طائرة بالحركة الجوية إن لم توجد على متنها التجهيزات والشهادات والأذون وجميع الوثائق الأخرى الجارية صلاحيتها والمطلوبة طبقا للأنظمة الدولية في مجال سلامة الطائرات والملاحة الجوية.

تحدد بنص تنظيمي قائمة التجهيزات ومواصفاتها وكذا قائمة الشهادات والأذون وكل الوثائق الأخرى المطلوبة وكذا إجراءات تسليمها وسحبها والاعتراف بمعادلتها.

المادة 140

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 وفقا للمقتضيات الدولية في هذا الشأن ولأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

يجب أن تكون قواعد الجو والحركة الجوية وكذا نظام الأضواء والإشارات ودلالتها مطابقة لمقتضيات الأنظمة الدولية في هذا المجال.

المادة 141

يجب على كل ربان 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 التباسا مع الإشارات المذكورة.

المادة 142

يجوز للإدارة المختصة، لأسباب تمليها الضرورة العسكرية أو الأمن العام **أو حماية البيئة**، 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 خطرا 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 لربان، قائد طائرة، أن طائرته توجد فوق منطقة محظورة أو مقننة أو خطيرة خلافا للأحكام المقررة، وجب عليه الابتعاد عنها فورا ورفع تقرير بذلك إلى مصالح الحركة الجوية والامتثال لتعليماتها.

المادة 143

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 144

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 145

يجب على كل طائرة تدخل إلى التراب المغربي أو تغادره :

1) أن تتبع لاجتياز الفضاء الجوي المغربي **المسار** 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 146

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 147

يجوز للإدارة المختصة :

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

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

تحدد بنص تنظيمي شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة.

المادة 148

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

المادة 149

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 ربان.

3) التحليق في المجال الجوي المغربي من قبل طائرات مدنية محملة بمواد خطيرة خارج القانون الدولي الخاص بالطيران المدني.

الباب الثاني

خدمات الملاحة الجوية

المادة 150

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.

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 151

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.

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 تعاين السلطة المختصة، عقب مراقبة تقوم بها في عين المكان وعلى الوثائق، إخلالا بشرط أو أكثر من الشروط التي تم على أساسها منح المصادقة.

المادة 152

تكون خدمات الملاحة الجوية، المشار إليها في المادة **151** أعلاه، المقدمة في المطارات المفتوحة للحركة الجوية العمومية والمنشآت وخدمات الملاحة الجوية أثناء التحليق موضوع أجرة على شكل رسوم أو إتاوات، حسب الحالة، يتم إحداثها وتحصيلها طبقا للنصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال.

المادة 153

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 154

تتولى السلطة المختصة، بتنسيق 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 وتدبيرها.

المادة 155

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 156

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 157

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 158

تتميما 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.

ويكون هذا المخطط موضوع تقييم ومراجعة كل عشر سنوات أو كلما اقتضت الضرورة ذلك.

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 كيفيات إعداد المخطط المذكور والعناصر التي يتضمنها بنص تنظيمي.

المادة 159

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 160

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 والازعاجات 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 للكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

القسم السادس

مستخدمو الملاحة الجوية المدنية

الباب الأول

سندات الملاحة الجوية

المادة 161

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 جناية أو جنحة مخلة بالاستقامة أو بالآداب العامة.

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

المادة 162

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

المادة 163

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 164

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

المادة 165

عندما يسلم سند للملاحة الجوية من لدن السلطة المختصة بدولة أجنبية، طبق شروط تعادل على الأقل الشروط المحددة في هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه ل**فائدة أحد الرعايا المغاربة أو الأجانب يمكن أن تسلمه السلطة المختصة سند الملاحة الجوية المغربي المطابق طبقا للشروط والكيفيات المحددة بنص تنظيمي.**

مع التأكد من كون المعني بالأمر ما يزال يتمتع بالكفاءة المطلوبة ويستجيب لشروط القدرة البدنية والعقلية وذلك طبقا للشروط والكيفيات المحددة بنص تنظيمي؛

الباب الثاني

التكوين في مجال الملاحة الجوية

المادة 166

تناط مهمة التكوين النظري والتطبيقي الذي يسمح لمستخدمي الملاحة الجوية بالتقدم للمشاركة في امتحانات

الحصول على سندات الملاحة الجوية المشار إليها في المادة **161** 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 167

يمنح التصديق على مضمون التكوين النظري والتطبيقي المشار إليها في المادة **166** 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 168

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 **167**.

وإذا تم الإخلال بشرط أو أكثر من الشروط، تم **توقيف** التصديق لمدة لا يمكن أن تتجاوز ستة (6) أشهر تحدد في مقرر **التوقيف** 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 **توقيف** التصديق.

وفي حالة السحب النهائي للتصديق يسمح للخاضعين للتكوين بالمؤسسات والهيئات الخاصة المعنية بالسحب بمتابعة تكوينهم بمؤسسات مماثلة مع احتساب سنوات التكوين التي قضوها بمؤسساتهم الأصلية.

المادة 169

تحدد بنص تنظيمي:

1) شروط ولوج المؤسسات العمومية والهيئات الخاصة لأجل التكوين النظري والتطبيقي باعتبار فئات الطائرات وطبيعة المهام المراد شغلها على متن الطائرات أو على سطح الأرض.

2) شروط وكيفيات تنظيم وسير الامتحانات المنصوص عليها في المادة **166** أعلاه، وكذا محتوى البرامج المتعلقة بها ومواصفات المعدات والتجهيزات الواجب استعمالها؛

3) شروط وكيفيات التصديق على سندات الملاحة الجوية المسلمة من قبل السلطة المختصة بدولة أجنبية أو الاعتراف بها؛

4) الأهليات والتجربة المطلوبة من المستخدمين المكلفين بالتحقق من الشروط المستوفاة لأجل التصديق المنصوص عليه في المادة **167** أعلاه؛

5) كيفيات تسليم التصديق المذكور **وتوقيفه** وسحبه.

الباب الثالث

الفحص الطبي

المادة 170

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 الآنفة الذكر إلا مراكز الخبرة في طب الطيران المذكورة والأطباء الفاحصون **المعتمدون لهذا الغرض.**

المادة 171

يعتبر الاعتماد **المشار اليه في المادة 170 أعلاه** اسميا ولا يمكن نقله بأي صفة من الصفات.

المادة 172

يمكن **توقيف** الاعتماد لمدة معينة محددة في قرار **التوقيف** على أن لا يتجاوز ستة أشهر، ابتداء من تاريخ تبليغ قرار **التوقيف**، عند انتفاء أحد الشروط المقررة لتسليم الاعتماد.

ويخضع حاملوا الشهادات الطبية المسلمة خلال الأشهر الستة قبل تاريخ التوقيف من طرف صاحب الاعتماد موضوع التوقيف لفحص مضاد كما تسحب سندات الملاحة ممن بين الفحص المضاد عدم أهليتهم الصحية.

تهدف مدة **التوقيف** هاته إلى تمكين المستفيد من الاعتماد من الامتثال مجددا للشروط المطلوبة.

وإذا انصرم أجل **التوقيف** وظل عدم استيفاء الشروط المطلوبة قائما، وجب سحب الاعتماد.

في حالة العكس، يوضع حد لإجراء **التوقيف.**

المادة 173

علاوة على الحالة المنصوص عليها في المادة **172** 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 174

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

الباب الرابع

مجلس طب الطيران المدني

المادة 175

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 176

يتألف الطاقم من مجموع الأشخاص الذين يوجدون على متن الطائرة لأجل استغلالها أثناء التحليق، ويوضع

تحت إمرة قائد الطائرة. ويحدد تأليف الطاقم تبعا لفئات الطائرات وطرازاتها 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 177

يمارس مهام قائد الطائرة ربان. 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 **176** أعلاه إلى غاية مكان نزول الطائرة.

تحدد مهام الربان قائد الطائرة والتزاماته ومسؤولياته بموجب هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

المادة 178

يعتبر قائد الطائرة مسؤولا 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 ضروريا لسلامة الرحلة. ويتعين عليه إخبار مستغل الطائرة بذلك وبيان أسباب قراره.

المادة 179

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

المادة 180

دون الإخلال بمقتضيات المادة **177** أعلاه، يتولى قائد الطائرة قيادتها خلال كل مدة الرحلة.

لقائد الطائرة السلطة على جميع الأشخاص الراكبين 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 خطرا على سلامة الرحلة ولاسيما بسبب تصرفه أو لأسباب صحية.

ويمكنه أيضا تفريغ كل الحمولة أو أي جزء منها إذا تبين له أنها تشكل خطرا على سلامة الركاب أو الطائرة والقيام أثناء التحليق برمي بعض البضائع أو المحروقات بشرط إخبار المستغل بذلك.

المادة 181

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.

غير أنه إذا تعلق الأمر بحادثة أو عارض خطير يتم توقيف الطائرة المعنية إلى حين القيام بتحقيق في الموضوع وفق المنصوص عليه بالقسم العاشر من هذا القانون.

المادة 182

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 183

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 184

يلزم قائد الطائرة خلال النزول الأول، بتوجيه نسختين كاملتين **من التصريحات بالولادة أو الوفاة التي حررها،** بعد توقيعهما وإثبات صحتهما من لدنه، **وذلك وفق ما هو منصوص عليه في القانون المنظم للحالة المدنية.**

المادة 185

يمنع على أي أحد:

1- القيام بقيادة طائرة بشكل متهاون أو متهور، مما قد يعرض للخطر الطائرة 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 186

يتعرض للعقوبات التأديبية المنصوص عليها في المادة **187** 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 187

العقوبات التأديبية التي يمكن أن تصدرها السلطة المختصة في حق مستخدمي الملاحة الجوية هي :

1) الإنذار؛

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

3) **توقيف** 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 **التوقيف**؛

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

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

يتم **التوقيف** بناء على قرار للإدارة المعنية بعد استطلاع رأي اللجنة التأديبية المنصوص عليها في المادة **188** أدناه.

المادة 188

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 **187** أعلاه على مستخدمي الملاحة الجوية الذين ثبت عليهم ارتكاب الأخطاء أو الإهمالات المنصوص عليها في المادة **186** أعلاه.

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

تخضع مداولات اللجنة التأديبية لاحترام قواعد السر المهني.

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

المادة 189

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 **بالتوقيف** 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 المؤاخذ عليها.

ويرفع **التوقيف** فورا إذا لم تصدر اللجنة التأديبية قرارها داخل أجل شهر من تاريخ عرض الأمر عليها.

المادة 190

يجب بمجرد الشروع في الإجراء التأديبي، تبليغ المعني، بواسطة جميع الوسائل التي تثبت التوصل، بالأفعال المؤاخذ عليها وتمكينه من تقديم ملاحظاته كتابة، داخل أجل لا يمكن أن يقل عن عشرة أيام من أيام العمل دون أن يزيد عن أربعين يوما 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 191

تبلغ العقوبة التأديبية الصادرة إلى المعني بجميع الوسائل القانونية للتبليغ في أقرب وقت ممكن وداخل أجل لا يتعدى في جميع الأحوال 30 يوما 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 192

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

القسم السابع

النقل الجوي

الباب الأول

شروط استغلال خدمات النقل الجوي

المادة 193

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 194

يمنح الإذن في استغلال خدمات النقل الجوي المنصوص عليه في المادة **193** 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 195

تمنح الشهادة التقنية للناقل المشار إليها في المادة **194** 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 اجلها.

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 مستمرون في الاستجابة للمتطلبات التي سمحت بتسليم الشهادة لهم.

المادة 196

يسحب الإذن باستغلال خدمات النقل الجوي والشهادة التقنية عندما يتبين انتفاء أحد الشروط التي تم تسليمهما على أساسها على إثر مراقبة تقوم بها السلطة المختصة.

تحدد كيفيات تسليم وسحب الإذن والشهادة المشار إليهما في المادتين **193** و **194** أعلاه بنص تنظيمي.

المادة 197

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 198

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

المادة 199

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.

وتحدد بنص تنظيمي كيفيات تسليم الأذونات المؤقتة والعدد المسموح به في السنة وكذا عدد الرحلات في كل أذن مؤقت.

المادة 200

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

المادة 201

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

المادة 202

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 استثنائيا يمكن أن تمنحه السلطة المختصة لناقلين جويين أجانب لأجل القيام برحلات جوية داخلية محددة، وفق شروط تحدد في الإذن المذكور.

المادة 203

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

المادة 204

يجب على كل مستغل لخدمات النقل الجوي الإدلاء للإدارة المختصة، بناء على طلب منها، بكل المعلومات أو الإحصائيات المتعلقة بأنشطته.

تخضع هذه المعلومات والإحصائيات للسر المهني طبقا للنصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال.

المادة 205

دون الإخلال بتطبيق العقوبات المنصوص عليها في المادة **297** أدناه، في حالة استغلال خدمات النقل الجوي، دون الحصول على الإذن المشار إليه في المادة **193** 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 206

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

يجب أن يحرر عقد النقل الجوي طبقا 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 207

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 دوليا 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 208

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 وبإدارة طاقم القيادة الذي تظل سلطته قائمة عليه، يعتبر المؤجر كمستغل للطائرة ويعتبر المستأجر ناقلا، 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 مستغلا وناقلا.

المادة 209

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، مستغلا للطائرة وناقلا بالنسبة لكل عقود النقل الذي يكون طرفا فيها .

المادة 210

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

المادة 211

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 212

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 213

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

المادة 214

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 215

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 216

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 217

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 يضع رهن إشارة المسافرين بوابة الكترونية خاصة بإخبارهم عن المعايير والقواعد المتعلق بالتعويض والمساعدة؛

3) 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 شباك التسجيل أو في باب الركوب الاطلاع على النص الذي يتضمن حقوقكم ولاسيما فيما يخص التعويض والمساعدة «

يجب أن يطبق البندان 2و3 من هده المادة على **من لا يتقنون قراءة لغة الإشعار** وكدا على المكفوفين وضعاف البصر بطرق أخرى ملائمة.

المادة 218

يجب على كل ناقل جوي أن يبرم تأمينا أو كل ضمانة 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 219

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

المادة 220

تحدد بنص تنظيمي شروط استغلال أنشطة الطيران العام.

المادة 221

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 222

إذا قرر ناقل جوي رفض ركوب مسافر في رحلة ما وكان يتوفر على حجز تذكرة تم تأكيده بالنسبة إلى هذه الرحلة، وجب عليه أولا الالتجاء 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 **223** 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 فورا تعويضا لهؤلاء المسافرين طبقا للمادة **230** أدناه ويقدم لهم مساعدة وفق الشروط والكيفيات المحددة في نص تنظيمي.

المادة 223

يحق للمسافرين في حالة إلغاء رحلة **منطلقة من المغرب أو** تأخرها الحصول على مساعدة وفق الشروط والكيفيات المحدد بنص تنظيمي مع مراعاة مقتضيات الاتفاقيات الدولية المعمول بها في هذا المجال ومع الأخذ لزوما بعين الاعتبار الأجل الذي بلغ فيه إلى علم المسافرين الإلغاء أو التأخير، والإمكانيات التقنية والتجارية ولاسيما في حالة إعادة النقل ومسافات الرحلات التي تقاس وفق طريقة الخط المستقيم.

المادة 224

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 225

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

المادة 226

ويراد بالظروف الاستثنائية لتطبيق المادة **225** أعلاه الوقائع التي يمكن أن تنشأ على الخصوص، في حالات اتخاذ إجراءات تتعلق بالنظام العام أو بأحوال جوية لا تسمح بالقيام بالرحلة جوية المعنية أو أخطار مرتبطة بسلامة الرحلة أو اختلالات تقنية غير متوقعة يمكن أن تأثر على سلامة الرحلة.

وكذلك في حالات اتخاذ إجراءات إدارية أو عدم توفير الوسائل الخارجية عن نطاق مسؤولية الناقل الجوي واللازمة لإنجاز الرحلات في ظروف مناسبة.

المادة 227

إذا تم رفض ركوب أو إلغاء رحلة أو تأخيرها مهما بلغت مدة التأخير، استفاد المسافرون ذوو الحركية المحدودة وكل الأشخاص اللذين يرافقونهم وكذا الأطفال الذين لا

رفيق لهم من التكفل المنصوص عليه في المادة **223** أدناه بما يتلائم مع حالتهم.

المادة 228

لا يجوز حصر أو حذف التزامات الناقلين إزاء المسافرين في حالة رفض الركوب أو إلغاء رحلة أو تأخيرها، الواردة في هذا القسم، ولاسيما بموجب استثناء أو تقييد منصوص عليه في عقد النقل.

يعتبر وجود مثل هذا المقتضى في عقد النقل لاغيا بحكم القانون.

المادة 229

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 230

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

إذا قام ناقل جوي بوضع مسافر في درجة أدنى من الدرجة التي اشتريت التذكرة من أجلها، وجب عليه، أن يرجع إلى المسافر داخل أجل سبعة (7) أيام من أيام العمل ابتداء من تاريخ الرحلة ووفق الكيفيات المشار إليها في المادة 225 أعلاه :

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 1500و3500 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 231

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 **270** أدناه، أن تصدر في حقه إحدى العقوبات التالية أو بعضها حسب نوع الإخلال المعاين 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 232

يتم استخلاص الغرامات المشار إليها في المادة **231** أعلاه كديون للدولة طبقا للقانون المتعلق بتحصيل الديون العمومية.

القسم التاسع

أمن الطيران المدني

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 233

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 مدبره أو هما معا أن يعد برنامج أمن للمطار المكلف به، يوضع على أساس البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني تتم المصادقة عليه مسبقا من طرف السلطة المختصة.

تسهر السلطة المختصة على تنفيذ البرنامج المذكور من لدن جميع المصالح المتواجدة بالمطار.

المادة 234

تشتمل 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 مدبره .

عندما لا يحترم مستغل المطار أو مدبره برنامج أمن المطار المصادق عليه من لدن السلطة المختصة، يجوز لهذه السلطة أن تفرض إجراءات تصحيحية أو تقيد الاستغلال لتدارك الإخلالات التي تمت معاينتها وذلك على نفقة ومسؤولية مستغل المطار أو مدبره.

تصادق السلطة المختصة على تجهيزات الأمن المقامة بالمطار قبل تشغيلها وتحدد كيفيات التصديق على هذه التجهيزات بنص تنظيمي.

تحدد بنص تنظيمي الشروط التقنية ولاسيما الولوج والتحرك في منطقة الولوج المنظم وكذا كيفيات تطبيق مقتضيات هذه المادة.

المادة 235

تحدد بنص تنظيمي كيفيات 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 236

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 237

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 **233 و234** 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 238

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 239

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 240

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 241

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 تقيد 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 242

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 ليتمكنا 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 243

يجب إجراء **تحقيق** تقني في شان كل حادثة أو عارض خطير للطيران المدني، فور حدوثه، تقوم به الهيئة الدائمة المكلفة **بتحقيقات** السلامة الجوية المحدثة لهذه الغاية والمسماة بعده «بالهيئة الدائمة» .

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

عند فتح **التحقيق** التقني، يتم فورا إجراء **تحقيق** أولي عن المعلومات لاستقاء كل المعلومات الضرورية للمعاينة الأولى.

المادة 244

يتمثل الهدف الوحيد من **التحقيق** التقني، المشار إليه في المادة **243** أعلاه، في تفادي حوادث أو عوارض الطيران المدني في المستقبل دون الإخلال، عند الاقتضاء، بإجراء **التحقيق** القضائي، وجمع وتحليل المعلومات المفيدة وتحديد الظروف والأسباب الثابتة أو المحتملة للحادثة أو العارض الخطير وعند الاقتضاء اقتراح توصيات.

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

ويجري **التحقيق** 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 **تحقيقا** تقنيا ؛

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

المادة 245

يجوز «للهيئة الدائمة» أن تفوض إلى السلطة المكلفة **بالتحقيقات** التقنية في حوادث الطيران المدني بدولة عضو في منظمة الطيران المدني الدولي إنجاز **تحقيق** 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 **بتحقيق** تقني كلي أو جزئي.

المادة 246

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 ممثلها للمساهمة في كل **تحقيق** 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 **تحقيق** 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 247

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 **التحقيق** التقني حول الحادثة أو العارض الخطير وتنجزه أو تفوض إنجازه وفق المادة **246** أعلاه.

عندما تقع الحادثة أو العارض الخطير فوق التراب أو المجال الجوي لدولة ليست عضوا في اتفاقية شيكاغو المذكورة ولم تفتح سلطات هذه الدولة **التحقيق** التقني، يجب على الهيئة الدائمة أن تفتح **تحقيقا** تقنيا بخصوص هذه الحادثة أو العارض الخطير وتنجزه أو تفوض إنجازه وفق المادة **246** أعلاه.

المادة 248

تتوفر «الهيئة الدائمة» المنصوص عليها في المادة **243** أعلاه، للقيام **بالتحقيقات** التقنية، على مستخدمين يتوفرون على المؤهلات والكفاءات الضرورية لانجاز

مهامهم بكل استقلالية ونزاهة. ويتكون هؤلاء المستخدمون من :

1) **محققو** الهيئة الدائمة المكلفين بإجراء التحريات التقنية حول الحوادث والعوارض الخطيرة للطيران المدني ؛

2) **محققي** المعلومات الأولى المعتمدين من لدن السلطة المختصة.

غير أنه ولأغراض **التحقيق** 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 249

يسلم الاعتماد المنصوص عليه في البند 2) من المادة **248** أعلاه عندما يثبت صاحب الطلب الكفاءات والمؤهلات التقنية الضرورية لإنجاز **تحقيقات** 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 كيفيات تسليم وسحب الاعتمادات بنص تنظيمي.

المادة 250

يجب على الربان قائد الطائرة أن يبلغ على الفور وبأسرع الوسائل بكل حادثة أو عارض خطير للطيران المدني طرأ 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 الربان 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 التحقيق التقني

المادة 251

يجوز **للمحققين** المشار إليهم في المادة **248** أعلاه ولأغراض **التحقيقات** التقنية بما في ذلك **التحقيقات** 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 **المحققون** 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 252

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

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

في حالة عدم فتح **تحقيق تقني** أو تحقيق قضائي، يمكن أخذ أجهزة التسجيل وحاملاتها من لدن **المحققين التقنيين بحضور ضابط للشرطة القضائية تلتمس مساعدته.**

ويمنع منعا كليا تسريب محتوى التحقيق التقني و الوثائق ذات الصلة.

المادة 253

يجب استخدام أجهزة التسجيل على متن الطائرة بشكل فعلي أثناء **التحقيق** 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 الموضوعة رهن إشارتها من قبل دول أخرى، مع مراعاة ما يلي:

1) قدرات وسائل القراءة ؛

2) آجال القراءة ؛

3) أماكن وجود وسائل القراءة.

المادة 254

يجوز **للمحققين** التقنيين في حالة فتح **تحقيق تقني** أو تحقيق قضائي حضور عمليات الخبرة التي تأمر بها السلطة القضائية المختصة واستغلال المعاينات المنجزة في إطار العمليات المذكورة لأغراض **التحقيق** 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 **للمحققين** التقنيين إخضاع الأشلاء والسوائل والقطع والأجهزة والمجموعات والآليات المحجوزة لفحوص أو تحاليل من شأنها تغييرها أو إتلافها أو تدميرها، إلا بموافقة السلطة القضائية.

المادة 255

في حالة وقوع حادثة أو عارض خطير للطيران المدني لم يترتب عليه فتح **تحقيق تقني** أو تحقيق قضائي، يجوز **للمحققين** 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 تلتمس مساعدته لهذا الغرض.

ترجع الأشياء أو الوثائق التي يحتفظ بها **المحققون** 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 256

يمكن **للمحققين** التقنيين أن يطلبوا، عند الضرورة، أن يجروا على الأشخاص تحاليل وأخذ عينات وإجراء

تشريحات طبية. ويحق لهم في هذه الحالة أن يطلعوا على نتائج هذه الإجراءات.

المادة 257

يجوز **للمحققين** 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 **243** 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 **المحققين** التقنيين.

المادة 258

يحرر **المحققون** التقنيون محاضر أثناء عمليات وأعمال التحقق المنجزة في إطار تحرياتهم. وتتضمن المحاضر المذكورة المعلومات التي تمكن من التعرف على **المحقق** التقني والواقعة التي طرأت وتاريخ القيام بتدخله وكل المعلومات الأخرى المفيدة والمرتبطة **التحقيق**.

توجه، عند فتح **تحقيق تقني** أو تحقيق قضائي، نسخة من المحضر إلى السلطة القضائية.

المادة 259

تحدد بنص تنظيمي كيفيات إجراء **التحقيق** الأولي عن المعلومات و **التحقيق** التقني وكذا شكل التقارير ومضمونها والآجال الذي تعد فيه من طرف **المحقق** المعني.

الباب الثالث

المعلومات المتعلقة بالتحقيق التقني والاطلاع عليه

المادة 260

يؤهل مسؤول الهيئة الدائمة لتوجيه المعلومات المنبثقة عن **التحقيق** 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 **المحققون** التقنيون وسير **التحقيق** التقني وعند الاقتضاء استنتاجاته المؤقتة، مع مراعاة القانون رقم 09.09 المتعلق بحماية الأشخاص الذاتيين تجاه معالجة المعطيات ذات الطابع الشخصي وأحكام المادة **270** أدناه.

المادة 261

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

ويجوز للهيئة الدائمة لإصدار توصيات السلامة الجوية بناء على دراسات أو تحاليل مجموعة من الحالات التي لها علاقة بسلامة الطيران المدني.

المادة 262

تحرر الهيئة الدائمة وتنشر عند نهاية **التحقيق** 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 فيما يخص عناصر هذه الاستشارة.

المادة 263

تنشر 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 **التحقيق** وكل القضايا التي تمت إثارتها والمتعلقة بالسلامة.

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

1) السلطات المسؤولة عن **تحقيقات** السلامة والسلطات المكلفة بالطيران المدني للدول المعنية والى منظمة الطيران المدني الدولي طبقا للقواعد والممارسات الدولية الموصى بها ؛

2) من سترسل إليهم توصيات السلامة المضمنة في التقرير.

المادة 264

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

1) التصريحات المستقاة لدى الأشخاص ؛

2) التسجيلات التي تبين هوية الأشخاص الذين أدلوا بشهادتهم في إطار **التحقيق** التقني بما في ذلك **التحقيق** الأولي عن المعلومات ؛

3) المعلومات المستقاة التي لديها طابع حساس وشخصي خاصة المعلومات المتعلقة بصحة الأشخاص؛

4) العناصر المدلى بها لاحقا خلال **التحقيق** مثل المذكرات والتقارير والاستشارات والتوصيات وبصفة عامة كل المعلومات كيفما كانت طبيعتها التي تم الحصول عليها خلال **التحقيق** التقني .

المادة 265

يجوز للإدارة المختصة أن تطلب من الهيئة الدائمة، بعد تسليم التقرير النهائي، بإعادة فتح **التحقيق** التقني **في حالة اكتشاف عناصر جديدة ذات أهمية. كما يمكن للهيئة فتح تحقيقات استباقية.**

الباب الرابع

أحكام متفرقة

المادة 266

لا يجوز أن يتعرض لأي عقوبة تأديبية أو إدارية أي شخص أخبر تلقائيا وعلى الفور الهيئة الدائمة المنصوص عليها في المادة **243** أعلاه بوقوع عارض طيران ماعدا في حالة ما إذا ساهم بتصرفه أو عدم تصرفه في حدوث العارض.

المادة 267

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 المحقق التقني أو إن تعذر ذلك، **محقق** المعلومات الأولى.

المادة 268

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 **للتحقيق** التقني، ولاسيما من تجنب محو تسجيل المحادثات والإنذارات الصوتية عقب الرحلة.

المادة 269

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

تشمل تدابير المحافظة على الأدلة بوجه خاص المحافظة، بجميع الطرق الملائمة، على الأدلة التي قد تتعرض للإزالة أو المحو أو الفقدان 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 270

يلزم **محققو** المعلومات الأولى و**المحققون** التقنيون والأشخاص المستعان بهم بكتمان السر المهني وفق الشروط وتحت طائلة العقوبات المنصوص عليها في القانون الجنائي.

المادة 271

يستفيد **المحققون** من غير موظفي الدولة والأشخاص المشاركون في **تحقيقات** المعلومات الأولى **والتحقيقات** 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 272

تقوم الدولة بوضع برنامج وطني لسلامة الطيران المدني، طبقا 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 ومنتوجات الطيران المعنيين تطبيق أنظمة تدبير للسلامة طبقا 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 ومنتوجات الطيران المعنيين أن يقرروا باتفاق مع السلطة المختصة أهداف تحسين مستوى الأداء المقبول لسلامة الطيران الواجب بلوغه والذي تتم مراقبة إنجازه وتقييمه باستمرار.

المادة 273

تكتسي كل المعطيات والمعلومات والوثائق والتسجيلات والتصريحات و الإطلاعات والمؤشرات والتقارير المدلى بها أو المستقاة في إطار تنفيذ البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني طابعا سريا 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 التحقيق 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 274

لا يمكن أن يتعرض مستخدمو مقدمي الخدمات ومنتوجات الطيران الذين يبلغون بالحوادث والعوارض والقصور في السلامة والتهديدات التي تشكل خطرا حقيقيا أو محتملا للطيران المدني، طبقا 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 طبقا 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 275

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 276

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

1) الضباط قواد الطائرات المكلفون بأمن المجال الجوي؛

2) قائد الطائرة التي ارتكبت فيها المخالفة؛

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

زيادة على الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الأولى أعلاه، يعتبر الأعوان 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 277

يؤدي الأعوان المشار إليهم في المادة **276** أعلاه اليمين وفق الشروط المحددة في النصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال.

ويجوز لهم تسخير القوة العمومية مباشرة لأجل القيام بمهامهم.

المادة 278

يؤهل الأعوان المشار إليهم في المادة **276** 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 279

يترتب مباشرة على معاينة 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 280

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 الأذون 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 وجنسيتهم وصفتهم ؛

د) طبيعة المخالفة أو المخالفات المرتكبة.

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

إذا أخذت عينة من العينات، وجبت الإشارة إلى ذلك في المحضر مع الإحالة إلى «محضر أخذ العينات» المحرر بهذه المناسبة وفق أحكام المادة **281** بعده.

المادة 281

إذا استلزمت معاينة المخالفة أخذ عينات، ترتب على ذلك إعداد محضر في حينه بشأن أخذ العينات ويلحق بالمحضر المشار إليه في المادة **280** أعلاه.

إضافة إلى البيانات الواردة في الفقرة الأولى من المادة **280** أعلاه، يشار في محضر أخذ العينات إلى كل معلومة تسمح بالتعرف على الجزء المعني بأخذ العينة وطبيعة العينات والكميات المأخوذة.

المادة 282

توضع أختام على العينات المأخوذة من قبل العون محرر المحضر وتوجه فورا 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 يقتنع 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 283

ترسل أصول المحاضر المشار إليها في المادتين **280** و**281** أعلاه فورا من قبل الأعوان الذين قاموا بتحريرها إلى السلطة المختصة.

المادة 284

يعتد بالمحضر إلى أن يثبت ما يخالف الأفعال المبينة فيه.

الباب الثاني

المساطر المتبعة

المادة 285

تقوم السلطة المختصة بما يلي بعد الإطلاع على المحضر:

1) مصادرة المحركات والمراوح والقطع والتجهيزات أو منتجات الملاحة 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 الطائرة المستعملة لارتكاب المخالفة بالمكان الذي اقتيدت إليه.

يحرر محضر بشأن كل عملية مصادرة أو تدمير.

المادة 286

إذا لم يتم تطبيق مسطرة الصلح المنصوص عليها في المواد **288** و **289** و **290** و **291** بعده، يرفع المحضر من طرف السلطة المختصة إلى المحكمة المختصة داخل أجل الثلاثين يوما التالية لتاريخ تسلم أصل المحضر المتعلق بمعاينة المخالفة.

يتولى وكيل الملك إجراء المتابعات.

المادة 287

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 الطائرة بأمر صادر داخل أجل لا يمكن أن يتجاوز 3 أيام من أيام العمل.

يجوز التراجع عن وقف الطائرة في كل وقت إذا قام مرتكب المخالفة بإيداع كفالة لدى مؤسسة بنكية يعينها لهذا الغرض رئيس المحكمة المرفوع إليها الأمر، أو إذا قدم ضمانة مالية 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 نهائيا كسبا للخزينة بعد خصم المصاريف والتعويضات المدنية المحتملة.

المادة 288

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 أداؤه 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 يوما 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 289

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 290

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

المادة 291

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 292

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 **139** 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 **276** 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 تأمينا 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 **218** أعلاه أو أبرم تأمينا بمبلغ لا يغطي مجموع مسؤوليته كما هي محددة في نفس المادة.

المادة 293

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 خرقا لمقتضيات المادة **267** أعلاه.

المادة 294

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 ربان 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 لا يملك إجازة أو أي سند ملاحة جوية آخر جارية صلاحيته مفروض التوفر عليه اعتبارا للرحلة المنجزة. ويتعرض للعقوبة نفسها كل عضو آخر من المستخدمين الملاحين عند ارتكاب مخالفة مماثلة.

-5 بتهور أو دون تبصر خرقا لأحكام البند 1 من المادة **185** أعلاه.

المادة 295

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) الربان الذي حلق فوق منطقة محظورة أو مقننة، خرقا لأحكام المادة **142** من هذا القانون أو لم يتقيد بأحد الالتزامات المترتبة على أحكام المواد من **143** إلى **147** أعلاه أو حلق في المجال الجوي بطائرة تخرق جدار الصوت دون الإذن المنصوص عليه في المادة **149** أعلاه ؛

2) كل من نقل أو حاول نقل بضاعة خطيرة دون التقيد بأحكام المادة **219** أعلاه؛

3) كل شخص جعل طائرة تحلق دون ربان فوق التراب المغربي من غير إذن.

المادة 296

يعاقب بغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى خمسين ألف (50.000) درهم كل ربان :

-1 لا يحترم قواعد الجو والحركة الجوية أو نظام الأضواء والإشارات المستعملة في الحركة الجوية والمفروضة وفقا لأحكام المادة **179** من هذا القانون؛

-2 قام برمي مجموع أو بعض حمولة البضائع أو المحروقات دون التقيد بالشروط المنصوص عليها في المادة **180** أعلاه ؛

- لم يقم بإعداد التقرير المنصوص عليه في المادة **181** من هذا القانون وفق الشروط الواردة فيها؛

- نفذ عمليات تحليق بهلوانية دون الإذن المنصوص عليه في البند 3) من المادة **185** من هذا القانون. ويتعرض للعقوبة نفسها كل شخص نظم التحليقات المذكورة أو شارك في تنظيمها؛

- لم يقم بالتبليغ المنصوص عليه في المادة 250 فيما يتعلق بحوادث أو عوارض الطيران الخطيرة ؛

- رفض، دون مبرر، المشاركة في عمليات التحقيق والإنقاذ رغم استطاعته القيام بذلك.

المادة 297

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 **193** أعلاه وتطبق العقوبة بالنسبة إلى كل طائرة مستعملة؛

2- نشاط في الطيران العام دون التقيد بالشروط المحددة تطبيقا للمادتين **195** و**223** أعلاه.

المادة 298

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 **202** أعلاه.

المادة 299

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

1- مارس مهاما خاصة بمستخدمي الملاحة الجوية دون الحصول على سندات الملاحة الجوية المطلوبة خرقا لأحكام المادة **161** أعلاه؛

2- مارس مهامه وهو تحت تأثير مشروبات كحولية أو منومات أو مخدرات خرقا لأحكام البند 2 من المادة **185** أعلاه.

المادة 300

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 مزاولة نشاطه بعد سحب الاعتماد منه.

المادة 301

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 302

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 **134** أعلاه ؛

2- محدث أو مستغل علامات التصوية، حسب الحالة، الذي لا يقوم بصيانتها خرقا لأحكام المادة **137** أعلاه.

المادة 303

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 ألاف (10.000) درهم إلى تسعين ألف (90.000) درهم حتى ولو لم يتسبب الرمي المذكور في أي ضرر.

المادة 304

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 305

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 306

يعاقب بغرامة من عشرة ألف (10000) درهم إلى عشرين ألف (20000) درهم كل من منع **المحققين** 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 مصالح الحركة الجوية ومن الاستماع إلى شهود الحادثة أو العارض الخطير للطيران المدني خرقا لمقتضيات المادة **251** أعلاه.

المادة 307

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 المواليتين لصدور الحكم المذكور.

القسم الرابع عشر

أحكام ختامية

المادة 308

تنسخ، 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) تضل 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 309

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 310

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

المناقشة التفصيلية
لمواد المشروع

المناقشة التفصيلية

القسم التمهيدي (من المادة 1 إلى المادة 3)

التقديم:

المناقشة

اقترح أحد السادة المتدخلين التنصيص على الخدمات الجوية كالصور الفوتوغرافية الجوية والخدمات الفلاحية والطيران الرياضي بواسطة المناطيد الحرة، وتنظيمها بمقتضيات خاصة ضمن مشروع هذا القانون، وطالب بتوضيح الأحكام المخالفة ومصادرها المشار إليها في المادة3.

كما تم الاستفسار عن الآجال التي سيتم إصدار فيها النصوص التنظيمية الواردة في مواد هذا المشروع قانون.

الجواب:

أكد السيد الوزير أن50 % من النصوص التنظيمية مهيأة، والباقي يتم حاليا التفاوض بشأنه مع كل المتدخلين، مشددا على ضرورة إصدار جل هذه القوانين في آجال معقولة.

القسم الأول (من المادة 4 إلى المادة 98)

التقديم:

تناول هذا القسم الأول نظام تسجيل الطائرات وصلاحياتها وطبيعتها القانونية وفق اتفاقية شيكاغو وملاحقها، كما يحدد هذا القسم مقتضيات تتعلق بآليات مراقبة الطائرات واستعمالها للمجال الجوي المغربي.

ويضم هذا القسم:

- تسجيل الطائرات (المواد من 4 إلى 12)
- التعرف على الطائرات، (المواد من 13 إلى 16)
- صلاحية الطائرات للملاحة، (المواد من 17 إلى 38)
- النظام القانوني للطائرات، (المواد من 39 إلى 69)
- حجز الطائرات وبيعها الجبري، (المواد من 70 إلى 93).

المناقشة

اعتبارا للإقبال المتزايد في السنوات الأخيرة على الطائرات المدنية بدون طيار، وبحكم تأثيرها على سلامة الملاحة الجوية تمت المطالبة بضبط استعمالها بمقتضيات تنظيمية خاصة.

الجواب

أبرز السيد الوزير أنه لا يجوز لأي طائرة التحليق فوق الأجواء المغربية أو النزول به أو الإقلاع منه ما لم تتوفر على:

- التوفر على رخصة التحليق؛

-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، هذا ويمكن أن تعفى الطائرات المبينة في المادة 19 شريطة التقيد بالأحكام الخاصة المحددة بنص تنظيمي، كما أن أي طائرة لا بد من أن تسجل في دفتر التسجيل تمسكه السلطة المختصة بغرض تقييد الطائرات المغربية الصالحة للملاحة.

القسم الثاني (من المادة 99 إلى المادة 128)

التقديم:

يحدد هذا القسم دور السلطة الحكومية في مجال تخطيط وتهيئة المطارات وكذا استغلالها مع إمكانية اللجوء إلى الشراكة بين القطاع العام والخاص في انشائها وتدبيرها.

يتضمن هذا القسم:

- أحكاما عامة (المواد من 99 على 103)،
- نظام الاذن لإحداث المطار (المادتين 104 و105) ،
- نظام الامتياز (المواد من ر106 إلى 115)،
- شروط الاستغلال (المواد من 116 إلى 126)،
- التزامات مستعملي المطارات (المادتين 127 و128)،

المناقشة

أشار السادة المستشارون بخصوص المادة 103 إلى أن نظام الاذن أو إحداث أو توسعة أو تغيير مطار يكون مقترنا بتدبير أو استغلال منشآت المطار.

كما أفاد أحد المتدخلين أن نظام الامتياز ينتج عنه إشكالات عملية، خاصة أن إعطاء حق الامتياز لتدبير أو استغلال جزء من المطار يؤدي إلى تعدد الفاعلين، مما يطرح مسألة صعوبة التنسيق، وعدم ضبط المسؤوليات داخل المطار، وهذا ما يؤدي إلى تردي الخدمة

المقدمة لمستعملي المطار من مسافرين وشركات النقل الجوي، مقترحا معالجة وملاءمة المواد التي جاء بها المشروع بخصوص نظامي الاذن والامتياز المدرجة ضمن الباب الثاني والثالث والرابع من هذا القسم بمشروع المدونة.

وتم التأكيد على أن تكون مدة الامتياز مربوطة بمنشآت المطار موضوع الامتياز، وطالبت التدخلات بتوحيد المصطلحات المستعملة في هذا المشروع قانون كما هو الشأن في المادة 109، حيث تم ذكر السلطة الحكومية المكلفة بالطيران عوض السلطات المختصة أو الإدارة المختصة في مواد أخرى.

وأشار أحد السادة المتدخلين إلى غياب مقتضيات خاصة بالنسبة للنقل الجوي للبضائع، مما يؤثر سلبا على المبادلات التجارية المغربية ومستوى رواج البضائع بواسطة النقل الجوي.

وتشجيعا للاستثمار وجلب رؤوس الأموال، تم اقتراح التنصيص على مقتضيات تخص منح حق استغلال الخطوط الجوية بكل شفافية ومساواة عند توزيع حقوق النقل الجوي بين الشركات.

وأبرز أحد السادة المستشارين خطورة تفويت العقارات التابعة للمطارات للقطاع الخاص للاستثمار فيها مما قد تشكل خطرا على هذا القطاع الحيوي.

الجواب:

أوضح السيد الوزير أن الاتفاقيات التي تربط الدول والمستثمرين تضبطها قوانين صارمة تحدد بشكل جلي حقوق وواجبات كل الاطراف، وأكد أن الشركات الخاصة المساهمة في تدبير المطارات تضمن الخدمة العمومية، كيفما كان الوضع في إطار عقود حماية الخدمة العمومية رغم كل الخلافات يبقى تأدية الخدمات أحد الأولويات، أما محيط المطار فسيتم الاتجاه إلى كراء العقار وليس تفويته لمدة طويلة حسب نوعية الاستثمار، وأضاف أن الاستغلال العقاري في إطار شراكة بين القطاع العام والخاص تؤطره مجموعة من القوانين كقانون الالتزام والعقود المغربي، وقانون الصفقات العمومية.

القسم الثالث (من المادة 129 إلى المادة 137)

التقديم:

يهدف هذا القسم إلى تحديد الارتفاقات الجوية بجوار المطارات ومعدات الملاحة الجوية وفق ما نصت عليه المدة 28 من اتفاقية شيكاغو، ووفق ما جاء في الفصل الرابع من الملحق 14 لهذه الاتفاقية (الحد من العوائق وإزالتها)

وبالتالي فهذا القسم يضمن حركة جوية خالية من العوائق.

حيث تتطرق مواده إلى:

- أحكام عامة (من المادة 129 إلى المادة 134) وتتضمن:
- احداث ارتفاقات الملاحة الجوية بجوار المطارات وكذا المنشآت وتجهيزات المساعدة على الملاحة ومسطرة إحداثها،
- تحديد أصناف الارتفاقات،
- التصوية الجوية: مقتضيات خاصة بالتصويت الجوية(المواد من 135 إلى 137).

بدون مناقشة

القسم الرابع (من المادة 138 إلى المادة 156)

التقديم:

يحدد هذا القسم نظام الحركة الجوية وخدمات الملاحة الجوية وكذا عمليات البحث والإنقاذ ومساعدة الطائرات في حالة الاستغاثة أو تعرضها لحادثة، وذلك من أجل ضمان سلامة وأمن الملاحة الجوية.

يتطرق هذا القسم إلى:

- حركة الطائرات (من المادة 138 إلى 149)،
- خدمات الملاحة الجوية (المواد من 150 إلى 153)،
- عمليات البحث والإنقاذ (المواد من 154 إلى 156)،

<u>بدون مناقشة</u>

القسم الخامس (من المادة 157 إلى المادة 160)

التقديم:

يهدف هذا القسم إلى اعتماد مقتضيات تهم الحد من الاضرار التي يحدثها ضجيج الطائرات والنفايات والمياه العادمة المرتبطة باستغلال المطارات انسجاما مع مقتضيات القانونية الوطنية والدولية في مجال حماية البيئة.

بدون مناقشة

القسم السادس (من المادة 161 إلى المادة 192)

التقديم:

يخص هذا القسم مستخدمو الملاحة الجوية المدنية، ويشمل في مواده:

- سندات الملاحة (إجازات وأهليات) (المواد من 161 إلى 165)،
- التكوين في مجال الملاحة الجوية (المواد من 166 إلى 169)،
- الفحص الطبي(المواد من 170 إلى 174)،
- مجلس طب الطيران المدني (المادة 175)،
- طاقم الطائرة وقائدها (المواد من 176 إلى 185)،
- النظام التأديبي لمستخدمي الملاحة الجوية المدنية (المواد من 186 إلى 192).

المناقشة

أشار أحد السادة المتدخلين إلى ضرورة الحرص على حسن اختيار مستخدمي الملاحة الجوية المدنية.

الجواب

أكد السيد الوزير أن قائد الطائرة هو من يتحمل المسؤولية، حيث انه لا يقبل أي شخص لا تتوفر فيه الشروط المحدد، وأفاد أن المقتضيات القانونية الجاري بها العمل دوليا ووطنيا تعد أكثر صرامة ويفرض الامتثال إليها واحترامها وكل مخالفة ولو بسيطة تعرض الشركة الناقلة والمطارات للعقوبات.

القسم السابع (من المادة 193 إلى 221)

التقديم

يهدف هذا القسم التعريف بنوعية خدمات النقل الجوي ويحدد شروط استغلالها والعقود المتعلقة بها وكذا التزامات ومسؤولية الناقل الجوي

ويشمل هذا القسم على ما يلي:

- شروط استغلال خدمات النقل الجوي العام (المواد من 193 إلى 205)،
- عقود النقل الجوي (المواد من 206 إلى 211)
- التزامات الناقل الجوي ومسؤوليته (المواد من 212 إلى 218)،

- احكام متفرقة تهم الإحالة على نصوص تنظيمية لتحديد شروط نقل البضائع الخطيرة ولتحديد شروط استغلال أنشطة الطيران العام (المواد من 219 إلى 221).

المناقشة

استفسر أحد السادة المستشارين بخصوص هذا القسم عن مدى خضوع نقل المواد والبضائع الخطيرة لمقتضيات الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من طرف المغرب، وتمت المطالبة بالأسرع بإصدار النص التنظيمي المحدد للشروط والكيفيات التي يتم وفقها نقل هذه البضائع الخطيرة جويا.

الجواب

أكد السيد الوزير أن نقل المواد الخطيرة تخضع لمقتضيات الاتفاقيات التي صادق عليها المغرب في هذا المجال، مشددا على ضرورة اصدار القوانين التنظيمية المحدد لشروط نقلها في اجال معقولة.

القسم الثامن) من المادة 222 إلى المادة 232)

التقديم

يكتسي هذا القسم أهمية بالغة حيث انه يضمن حقوق المسافرين في حالة تأخير الرحلة أو إلغائها وذلك كما يلي:

- شروط رفض الركوب أو إلغاء الرحلة أو تأخرها (المواد من 222 إلى 229)،
- وضع المسافر في درجة أعلى أو درجة أدنى (المادة 230)،
- أحكام مختلفة (المادتان 231 و 232).

بدون مناقشة

القسم التاسع (من المادة 233 إلى المادة 242)

التقديم:

ينص هذا القسم على ضرورة وضع وتطبيق برنامج وطني لأمن الطيران المدني يتماشى والتشريعات الدولية لا سيما الملحق 19 من اتفاقية شيكاغو، وكذا التدابير الوقائية الواجب اتخاذها لتحقيق أمن الطيران المدني.

ويتضمن هذا القسم:

- أحكام عامة (المواد من 233 إلى 236)
- الإجراءات الوقائية لأمن الطيران المدني (المواد من 237 إلى 242)

بدون مناقشة

القسم العاشر (من المادة 243 إلى المادة 271)

التقديم:

يسعى هذا القسم إلى التنصيص على احداث هيئة دائمة مكلفة بأبحاث السلامة الجوية وكذا تنظيم عمليات التحقيق التقني في شأن كل حادثة أو عارض يتعلق بالطيران المدني.

ويشمل هذا القسم على ما يلي:

- أحكام عامة (المواد من 243 إلى 250)،
- سير التحقيق التقني (المواد من 251 إلى 259)،
- المعلومات المتعلقة بالتحقيق التقني والاطلاع عليه (المواد من 260 إلى 265)،
- احكام متفرقة المواد من 266 إلى 271).

بدون مناقشة

القسم الحادي عشر (من المادة 272 إلى المادة 274)

التقديم:

ينص هذا القسم على وضع برنامج وطني لسلامة الطيران المدني والعمل على تفعيله، تماشيا مع مقتضيات اتفاقية شيكاغو ولا سيما الملحق 19 والذي يهدف إلى الرفع من مستوى سلامة الطيران المدني (المواد من 272 إلى 274).

بدون مناقشة

القسم الثاني عشر (من المادة 275 إلى المادة 291)

التقديم:

يحدد هذا القسم بدقة الاختصاص الترابي للمحاكم المكلفة بالنظر في مخالفات أحكام مشروع هذا القانون وكذا الأشخاص المكلفين بإثبات المخالفات والاجراء التي ينبغي إتباعها في هذا المجال وكذا المساطر المتبعة.

ويتطرق هذا القسم إلى:

- الاختصاص ومعاينة المخالفات (المواد 275 إلى 284)،
- المساطر المتبعة (المواد 285 إلى 291).

بدون مناقشة

القسم الثالث عشر (من المادة 292 إلى 307)

التقديم:

يتضمن هذا القسم أحكاما تتعلق بأشكال المخالفات، كما يتناول بالتفصيل أنواع العقوبات التي تطبق في حالة مخالفة أحكام مشروع هذا القانون (المواد 292 إلى 307).

<u>بدون مناقشة</u>

القسم الرابع عشر (من المادة 308 إلى 310)

التقديم:

يتضمن هذا القسم الاحكام المختلفة التي ترمي إلى نسخ جميع الاحكام المخالفة لمشروع هذا القانون عند دخوله حيز التطبيق، وتظل سارية المفعول النصوص الصادرة لتطبيق المرسوم 2.61.161 بتاريخ 7 صفر 1382 (10 يوليوز 1962) ما لم تكن أحكامها مخالفة لمشروع هذا القانون، إلى حين نسخها (المواد 308 إلى 310).

<u>بدون مناقشة</u>

التعديلات المقترحة من طرف الفرق والمجموعات البرلمانية

المملكة المغربية

البرلمان

مجلس المستشارين

فرق الأصالة والمعاصرة

الفريق الاشتراكي

الرباط في 18 أبريل 2016

إلى

السيد رئيس لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية المحترم

الموضوع: إحـالة تعديـلات الفـريق.

سلام تام بوجود مولانا الإمام،

وبعد، يشرفني أن أحيل عليكم التعديلات المشتركة بين فريق الأصالة والمعاصرة والفريق الاشتراكي حول مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني.

وتقبلوا فائق التقدير والاحترام.

الإمضاء :

فريق الأصالة والمعاصرة – مجلس المستشارين

الهاتف: 05.37.21.83.37 - الفاكس: 05.37.72.81.06 - البريد الالكتروني : groupepamcc@gmail.com

تعديلات مشتركة بخصوص

مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

رقم التعديل	المادة	المادة كما وردت في المشروع	التعديل المقترح	التعليل
.1	8	يعتبر تقييد .... أو إلى وكيله. يجب أن توجد	يعتبر تقييد .... أو إلى وكيله. **غير أنه إذا تجاوز عدد مالكي الطائرة شخصين اثنين، يكتب في شهادة التسجيل اسم المالك الذي يملك النصيب الأكبر أو اسم المالك المتفق عليه، وتضاف إليه بعده كلمة "وشركاؤه".** يجب أن توجد	إضافة فقرة لضمان تضمين كل المعطيات في شهادة التسجيل وبشكل واضح، خاصة مع إمكانية تعدد مالكي الطائرة.
.2	119	يمكن فتح المطارات العسكرية أمام الحركة الجوية العامة إذا تطلبت ذلك المصلحة العامة و ذلك بعد استطلاع رأي إدارة الدفاع الوطني.	يمكن فتح المطارات العسكرية **المستجيبة للمواصفات التقنية المنصوص عليها في هذا القانون و النصوص المتخذة لتطبيقه** أمام الحركة الجوية .....الوطني.	المواصفات التقنية المنصوص عليها في هذا القانون هي ما يميز الطيران المدني عن العسكري ولهذا فتوفرها في المطار العسكري شرط لاستقباله الحركة الجوية

المملكة المغربية
الفريق الاشتراكي
بمجلس المستشارين

المملكة المغربية
فريق الأصالة والمعاصرة
بمجلس المستشارين

تعديلات مشتركة بخصوص

مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

				العامة وذلك لضمان جودة الخدمات و سلامة المستعملين.
.3	123	تفيد حسب مدلول هذا الباب، المصطلحات التالية: التموين، أنشطة تخزين وتموين وقود الطائرات داخل المطارات التوزيع: أنشطة توزيع وقود الطائرات قبل دخولها المجال المطاري. موزع معتمد: كل حامل لرخصة استغلال مكلف ببيع الوقود لمستعملي الطائرات ممون معين: فاعل مكلف بتخزين وتموين وقود الطائرات داخل المجالات المطارية	تفيد حسب مدلول هذا الباب المصطلحات التالية: التموين: أنشطة تخزين ~~وتموين~~ إيصال الوقود إلى متن الطائرات داخل المطارات **وفقا للقوانين الجاري بها العمل.** التوزيع: أنشطة توزيع وقود الطائرات **وفقا للقوانين الجاري بها العمل.** موزع ~~معتمد~~: كل حامل لرخصة استغلال **مسلمة من طرف وزارة الطاقة والمعادن**، مكلف ببيع الوقود لمستغلي الطائرات، **قبل ولوج الوقود المجالات المطاري وذلك وفقا للقوانين الجاري بها العمل.** ممون معين: فاعل مكلف بتخزين ~~وتموين~~ **ايصال** الوقود **الى متن** الطائرات داخل المجالات المطارية.	نهدف وراء هذا التعديل التدقيق أكثر في المصطلحات التي تهم التموين والتوزيع والموزع بما يساير القوانين الجاري بها العمل، وكذلك التنصيص على عملية إيصال الوقود والتي نقترح أن يتولاها كل حامل لرخصة استغلال مسلمة من طرف وزارة الطاقة والمعادن مكلف ببيع الوقود لمستغلي الطائرات قبل ولوج الوقود المجال المطاري . كما نقترح أن تكون لنفس الشخص صفة موزع وممون

المملكة المغربية
الفريق الاشتراكي
مجلس المستشارين
المملكة المغربية
فريق الأصالة والمعاصرة
مجلس المستشارين

تعديلات مشتركة بخصوص

مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

			يمكن لنفس الشخص أن تكون له صفة موزع وممون معين عندما يباشر في نفس الوقت أنشطة التموين و التوزيع.	لاسيما عندما يباشر في آن واحد أنشطة التموين والتوزيع.
.4	124	تتم عمليات التخزين والتموين من طرف الممون المعين تحت مسؤولية مستغل المطار بناء على عقد امتياز ودفتر تحملات يحدد الالتزامات العملية التي يتم تضمينها في نص تنظيمي، ويحدد كذلك السقف الخاص بهامش التموين الواجب احترامه. للتزود بالوقود، يجوز لمستغلي الطائرات اختيار التعامل مع أي موزع معتمد، على أن يقوم هذا الموزع المعتمد بالتعاقد مع ممون معين الذي يلتزم بالتعامل بشكل منصف وفعال مع الموزعين.	تتم عمليات التخزين و **إيصال الوقود إلى متن الطائرات** ~~التموين~~ من طرف الممون المعين تحت مسؤولية مستغل المطار بناء على عقد امتياز ودفتر تحملات يحدد الالتزامات العملية التي يتم تضمينها في نص تنظيمي، ~~ويحدد كذلك السقف الخاص بهامش التموين الواجب احترامه.~~ للتزود بالوقود، ~~يجوز~~ **يجب على** مستغلي الطائرات **اقتناء الوقود من أحد الموزعين** ~~اختيار التعامل مع أي موزع معتمد~~، **مكلف ببيع الوقود الذي يتم ايصاله من طرف،** ~~على أن يقوم هذا الموزع المعتمد بالتعاقد مع~~ ممون معين **عند مدخل المطارات.**	انسجاما مع التعديل السابق، نقترح حذف عملية التموين واستبدالها بعملية إيصال الوقود على متن الطائرات. وبخصوص التزود بالوقود لا ينبغي أن يبقى اختياريا، بل على مستغلي الطائرات إلزاميا اقتناء الوقود من أحد الموزعين المكلفين ببيع الوقود الذ يتم إيصاله من طرف ممون معين عند مدخل الطارئات.

المملكة المغربية
الفريق الاشتراكي
مجلس المستشارين

المملكة المغربية
فريق الأصالة والمعاصرة
مجلس المستشارين

تعديلات مشتركة بخصوص

مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

			عندما تكون أنشطة التوزيع والتموين مباشرة من طرف شخصين مختلفين، يلتزم الممون المعين، وفقا لعقد، ~~الذي يلتزم~~ بالتعامل بشكل منصف وفعال مع الموزعين.	
.5	125	~~مع دخول هذا القانون حيز التنفيذ، ينحصر مجال~~ عقود امتياز التوزيع التي تهم الاحتلال المؤقت العمومي بالمطارات الموقعة بين مستغلي المطارات والموزعين، ~~على عمليات التخزين والتموين في المطارات التي يجب أن تكون مطابقة للالتزامات العملية المشار إليها في المادة 124.~~ ~~يجوز فسخ هذه العقود، بطلب من الموزعين المعنيين، في أجل ثلاث أشهر ابتداء من دخول هذا القانون حيز التطبيق، وعند فسخ العقد، يجوز للموزع أن يستفيد من تعويض يساوي القيمة المحاسبة الصافية~~	**تبقى** عقود امتياز التوزيع التي تهم الاحتلال المؤقت العمومي بالمطارات الموقعة **قبل دخول هذا القانون حيز التنفيذ** بين مستغلي المطارات والموزعين، **سارية المفعول وفق مقتضياتها و شروطها إلى حين انتهاء مدة صلاحياتها.** **يجب أن تكون عقود امتياز التوزيع التي تهم الاحتلال المؤقت العمومي بالمطارات الموقعة بعد دخول هذا القانون حيز التطبيق مطابقة للالتزامات العملية المشار إليها في المادة 124.**	نقترح التنصيص على استمرارية سريان عقود الامتياز الخاصة بالتوزيع والتي تهم الاحتلال المؤقت العمومي بالمطارات الموقعة قبل دخول هذا القانون حيز التنفيذ.

المملكة المغربية - البرلمان - فريق الأصالة والمعاصرة - مجلس المستشارين
المملكة المغربية - الفريق الاشتراكي - مجلس المستشارين

تعديلات مشتركة بخصوص

مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

		~~للاستثمارات التي أنجزها، شريطة أن تكون المرفقات و المعدات في حالة استغلال جيدة.~~		
.6	156	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 .....على متن الطائرة.	إضافة إذا اختفت طائرة أثناء التحليق دون ورود أخبار عنها **بعد استنفاذ جميع وسائل البحث المعمول بها دوليا**، اعتبرت مفقودة بعد مرور ثلاثة أشهر على تاريخ إرسال آخر الأخبار عنها.	لا يمكن ربط اعتبار الطائرة مفقودة بمجرد انقضاء ثلاثة أشهر عن اختفائها بل لابد أن تبذل كل الجهود المتاحة والمتعارف عليها دوليا خلال هذه الأشهر الثلاثة قبل اتخاذ قرار فقدان الطائرة.
.7	176	يتألف الطاقم من مجموع الأشخاص الذين يوجدون على متن الطائرة لأجل استغلالها أثناء التحليق و يوضع تحت إمرة قائد الطائرة و يحدد تأليف الطاقم تبعا لفئات الطائرات وطرازاتها ومميزات	إضافة يتألف الطاقم من مجموع الأشخاص .....التي خصصت لها الطائرة. توضع قائمة ..... يتم إبلاغها إلى سلطة المطار. **التي لها الحق في عدم الإذن بالتحليق لأي طائرة**	تأليف طاقم الطائرة شرط من شروط نجاح الرحلة الجوية وأن من شأن هذا الإجراء أن يزيد من التخفيف على مستخدمي

المملكة المغربية
الفريق الاشتراكي
المملكة المغربية
فريق الأصالة والمعاصرة
مجلس المستشارين

تعديلات مشتركة بخصوص

مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

		الرحلة المراد القيام بها ومدتها وطبيعة العمليات التي خصصت لها الطائرة. توضع قائمة بأسماء أعضاء الطاقم قبل كل رحلة ويتم إبلاغها إلى سلطة المطار.	**تأكد لها عدم استجابة تأليف طاقمها لما تفرضه فئة الطائرة وطرازها ومميزات الرحلة المراد القيام بها ومدتها و طبيعة العمليات التي خصصت لها الطائرة.**	الملاحة الجوية من حيث التقليص في تعدد المهام كما من شأن ذلك خلق مزيد من فرص الشغل.
.8	**186**	يتعرض للعقوبات التأديبية .....أو الاهمالات التالية: 1-التحليق فوق .....الجاري بها العمل. 2-إتلاف دفتر رحلات .....غير صحيحة فيه. 3-إركاب أو إنزال .....التنظيمية.	إضافة يتعرض للعقوبات التأديبية .....أو الاهمالات التالية: 1-التحليق فوق .....الجاري بها العمل. 2-إتلاف دفتر رحلات .....غير صحيحة فيه. 3-إركاب أو إنزال .....التنظيمية. 4-الشروع في رحلة طيران.....السلامة المطلوبة متوفرة. 5- خرق التعليمات .....الحركة الجوية. 6- نقل ذخائر .....بغير إذن.	اعتبارا لما قد يشكله تدهور صحة المسافر من خطر محدق بحياته فان تقديم المساعدة له وحتى إنزاله تعتبر من المسؤوليات الجسام التي لا يمكن التهاون بشأنها.

المملكة المغربية
الفريق الاشتراكي
لمجلس المستشارين

المملكة المغربية
فريق الأصالة والمعاصرة
لمجلس المستشارين

تعديلات مشتركة بخصوص

مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

		4-الشروع في رحلة طيران.....السلامة المطلوبة متوفرة. 5- خرق التعليمات .....الحركة الجوية. 6- نقل ذخائر .....بغير إذن. 7- مخالفة الأحكام .....أو سينيماتوغرافية. 8 النزول بدون سبب.....مطارا دوليا.	7- مخالفة الأحكام .....او سينيماتوغرافية. 8 النزول بدون سبب.....مطارا دوليا. **9-عدم تقديم المساعدة أو إنزال مسافر تدهور وضعه الصحي أثناء الرحلة.**	
.9	243	يجب إجراء تحقيق تقني في شأن كل حادثة أو عارض خطير للطيران المدني، فور حدوثه، تقوم به الهيئة الدائمة المكلفة بتحقيقات السلامة الجوية المحدثة لهذه الغاية و المسماة بعده "بالهيئة الدائمة". تطبق هذه الهيئة، لإنجاز التحقيق التقني، القواعد والمناهج الموصى بها من لدن منظمة الطيران المدني	يجب إجراء تحقيق تقني في شأن كل حادثة أو عارض خطير للطيران المدني، فور حدوثه، تقوم به الهيئة الدائمة المكلفة بتحقيقات السلامة الجوية المحدثة لهذه الغاية و المسماة بعده "بالهيئة الدائمة". **تعمل الهيئة الدائمة المكلفة بتحقيقات السلامة الجوية بصفة مستقلة عن السلطة المختصة.**	نقترح إضافة فقرة لضمان استقلالية الهيئة الدائمة المكلفة بتحقيقات السلامة الجوية ومزاولة مهامها بشكل مستقل عن السلطة المختصة تعزيزا لنجاعة عملها وحسن سير التحقيقات.

الفريق الاشتراكي - المعارضة الوحدوية - بمجلس المستشارين
فريق الأصالة والمعاصرة - المعارضة الوحدوية - بمجلس المستشارين

		الدولي و المضمنة في الملحق 13 لاتفاقية شيكاغو السالفة الذكر. عند فتح التحقيق التقني، يتم فورا إجراء تحقيق أولي عن المعلومات لاستقاء كل المعلومات الضرورية للمعاينة الأولى.	تطبق هذه الهيئة، لإنجاز التحقيق التقني، القواعد والمناهج الموصى بها من لدن منظمة الطيران المدني الدولي والمضمنة في الملحق 13 لاتفاقية شيكاغو السالفة الذكر. عند فتح التحقيق التقني، يتم فورا إجراء تحقيق أولي عن المعلومات لاستقاء كل المعلومات الضرورية للمعاينة الأولى.	

المملكة المغربية - البرلمان
فريق الأصالة والمعاصرة
مجلس المستشارين

المملكة المغربية
الفريق الاشتراكي
مجلس المستشارين

ROYAUME DU MAROC
PARLEMENT
CHAMBRE DES CONSEILLERS

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين

الرباط في 14 ابريل 2016

إلى السيد رئيس لجنة الداخلية و الجماعات
الترابية و البنيات الاساسية

الموضوع: تعديلات على مشروع قانون مدونة الطيران المدني.

علاقة بالموضوع المشار إليه أعلاه، يشرفني السيد الرئيس أن أحيل عليكم تعديلات فرق العدالة والتنمية و التجمع الوطني للاحرار والفريق الحركي على مشروع قانون رقم 13-40يتعلق بمدونة الطيران المدني (كما وافق عليه مجلس النواب)

وتفضلوا السيد الرئيس بقبول فائق التقدير والاحترام.

الإمضاء:

فريق العدالة والتنمية

فريق التجمع الوطني للأحرار

محمد البكوري

رئيس فريق التجمع الوطني للأحرار

فريق العدالة والتنمية
الفريق الحركي

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين

تعديلات فرق العدالة والتنمية - التجمع الوطني للأحرار – الفريق الحركي بمجلس المستشارين
على مشروع قانون 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

رقم التعديل	المادة الاصلية	التعديل المقترح	تبرير التعديل
01	**أحكام عامة** **المادة 1:** يهدف هذا القانون إلى تحديد الإطار القانوني المطبق على الإطارات والمطارات والملاحة الجوية وارتفاقاتها وحماية البيئة في مجالها ومستخدميها والنقل الجوي وأمن الطيران المدني وأنظمة تحديد المسؤولية وترتيب الجزاء ومنح التعويض للمستعملين وكذا على عمليات البحث التقني في حوادث وعوارض الطيران والمجالات المرتبطة به.	**أحكام عامة** **المادة 1:** يهدف هذا القانون إلى تحديد الإطار القانوني المطبق على الإطارات والمطارات والملاحة الجوية وارتفاقاتها وحماية البيئة في مجالها ومستخدميها والنقل الجوي **وسلامة** وأمن الطيران المدني وأنظمة تحديد المسؤولية وترتيب الجزاء ومنح **التعويضات للمسافرين** وكذا على عمليات البحث التقني في حوادث وعوارض الطيران والمجالات المرتبطة به.	إضافة مصطلح السلامة إلى الأمن انسجاما مع مصطلح السلامة المتداول عالميا. تمنح التعويضات للمسافرين عوض المستعملين على غرار ما هو معمول به عالميا.
02	**الفرع الثالث** **المادة 25:** يجب أن يقوم بعملية تصميم الطائرات وإنتاجها وصيانتها وكذا البحث العلمي والتقني لتطويرها في المغرب أشخاص ذاتيون أو اعتباريون تعتمدهم السلطة المختصة حسب المواصفات التقنية المطلوبة والنماذج المحددة بنص تنظيمي.	**الفرع الثالث** **المادة 25:** يجب أن يقوم بعملية تصميم الطائرات وإنتاجها وصيانتها وكذا البحث العلمي والتقني لتطويرها في المغرب أشخاص ذاتيون أو اعتباريون تعتمدهم **السلطة المكلفة بالطيران المدني** حسب المواصفات التقنية المطلوبة والنماذج المحددة بنص تنظيمي.	يهدف هذا التعديل إلى تحديد السلطة المختصة في تدبير هذا القطاع إلى مديرية الطيران المدني، وبالتالي أردنا تحديد ماهية السلطة التي تدبر هذا القطاع. هذا التعديل ينسحب على باقي المواد المرتبطة بهذا الموضوع.

	المادة 32:	**المادة 32:**	
03	يخضع كل تصميم وكل إنتاج للطائرة والمحرك والمروحية وقطع تجهيزات الملاحة الجوية للإشهاد بمطابقتها من طرف السلطة المختصة حسب الشروط التقنية والأشكال والكيفيات المحددة بنص تنظيمي. يجب على كل مقاولة إنتاج ترغب في صنع طائرة أو منتج من منتجات الملاحة الجوية المنصوص عليها في المادة 25 أعلاه، أن 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.	يخضع كل تصميم وكل إنتاج للطائرة والمحرك والمروحية وقطع تجهيزات الملاحة الجوية للإشهاد بمطابقتها من طرف **السلطة المكلفة بالطيران المدني** حسب الشروط التقنية والأشكال والكيفيات المحددة بنص تنظيمي. يجب على كل مقاولة إنتاج ترغب في صنع طائرة أو منتج من منتجات الملاحة الجوية المنصوص عليها في المادة 25 أعلاه، أن يكون موضوع تسليم شهادة، أن تخبر بذلك **السلطة المكلفة بالطيران المدني** 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.	للملاءمة مع التعديل المقترح على المادة 25 للملاءمة مع التعديل المقترح على المادة 25
	المادة 34:	**المادة 34:**	
04	يتم الاعتراف من طرف السلطة المختصة، حسب الكيفيات 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.	يتم الاعتراف من طرف **السلطة المكلفة بالطيران المدني**، حسب الكيفيات 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.	للملاءمة مع التعديل المقترح على المادة 25

05	**المادة 35:** تتم كل **أشكال المراقبة المنجزة** من طرف السلطة المختصة بموجب هذا الباب على نفقة ومسؤولية مالك الطائرة أو مستغلها، حسب الحالة.	**المادة 35:** تتم كل **أشكال المراقبة المنجزة** من طرف **السلطة المكلفة بالطيران المدني** بموجب هذا الباب على نفقة ومسؤولية مالك الطائرة أو مستغلها، حسب الحالة.	للملاءمة مع التعديل المقترح على المادة 25
06	**المادة 64:** يجب أن تسلم السلطة المختصة قائمة بالتقييدات الرهنية أو شهادة بعدم وجود أي رهن إلى كل من يطلب ذلك.	**المادة 64:** يجب أن تسلم **السلطة المكلفة بالطيران المدني** قائمة بالتقييدات الرهنية أو شهادة بعدم وجود أي رهن إلى كل من يطلب ذلك.	للملاءمة مع التعديل المقترح على المادة 25
07	**المادة 123:** تفيد حسب مدلول هذا الباب، المصطلحات التالية: التموين: أنشطة تخزين وتموين وقود الطائرات داخل المطارات التوزيع: أنشطة توزيع وقود الطائرات قبل دخولها المجال المطاري. موزع معتمد: كل حامل لرخصة استغلال مكلف ببيع الوقود لمستغلي الطائرات. ممون معين: فاعل مكلف بتخزين وتموين وقود الطائرات داخل المجالات المطارية.	**المادة 123:** تفيد حسب مدلول هذا الباب، المصطلحات التالية: التموين: أنشطة تخزين وايصال الوقود إلى الطائرات داخل المطارات وفقا للقوانين الجاري بها العمل. التوزيع: أنشطة توزيع وقود الطائرات وفقا للقوانين الجاري بها العمل. **موزع:** كل حامل لرخصة استغلال **مسلمة من طرف وزارة الطاقة والمعادن**، مكلف ببيع الوقود لمستغلي الطائرات، **قبل ولوج الوقود المجالات المطار يه وذلك وفقا للقوانين الجاري بها العمل.** ممون معين: فاعل مكلف بتخزين **وإيصال** الوقود إلى الطائرات داخل المجالات المطارية.	استبدال كلمة تموين بإيصال لأنه لا يمكن شرح الكلمة مع إضافة عبارة وفقا للقوانين الجاري بها العمل لضبط النص حذف كلمة معتمد وترك الباب مفتوحا لكل حامل للرخصة مسلمة في هذا الإطار من طرف الوزارة الوصية استبدال إيصال بتموين

		يمكن لنفس الشخص أن تكون له صفة موزع وممون معين عندما يباشر في نفس الوقت أنشطة التموين والتوزيع.	إضافة فقرة جديدة لتوضيح المادة أكثر
08	**المادة 124** تتم عمليات التخزين والتموين من طرف الممون المعين تحت مسؤولية مستغل المطار بناء على عقد امتياز ودفتر تحملات يحدد الالتزامات العملية التي يتم تضمينها في نص تنظيمي، ويحدد كذلك السقف الخاص بهامش التموين الواجب احترامه. للتزود بالوقود، يجوز لمستغلي الطائرات اختيار التعامل مع أي موزع معتمد، على أن يقوم هذا الموزع المعتمد بالتعاقد مع ممون معين الذي يلتزم بالتعامل بشكل منصف وفعال مع الموزعين.	**المادة 124** تتم عمليات التخزين **وإيصال الوقود** إلى الطائرات من طرف الممون المعين تحت مسؤولية مستغل المطار بناءا على عقد امتياز ودفتر تحملات يحدد الالتزامات العملية التي يتم تضمينها في نص تنظيمي. للتزود بالوقود، **يجب** على مستغلي الطائرات اقتناء الوقود من أحد الموزعين مكلف ببيع الوقود الذي يتم ايصاله من طرف ممون معين عند مدخل المطارات. **عندما تكون أنشطة التوزيع والتموين مباشرة من طرف شخصين مختلفين، يلتزم الممون المعين، وفقا لعقد، بالتعامل بشكل منصف وفعال مع الموزعين.**	للملاءمة مع التعديل المقترح أعلاه حذف السقف الخاص بالتموين. للتأكيد استبدال كلمة يجوز بيجب. تحدد الإلزامية مع إعادة صياغة المادة

	المادة 125	**المادة 125**	
09	مع دخول هذا القانون حيز التنفيذ، ينحصر مجال عقود امتياز التوزيع التي تهم الاحتلال المؤقت العمومي بالمطارات الموقعة بين مستغلي المطارات والموزعين، على عمليات التخزين والتموين في المطارات التي يجب أن تكون مطابقة للالتزامات العملية المشار إليها في المادة 124.	تبقى عقود امتياز التوزيع التي تهم الاحتلال المؤقت العمومي بالمطارات الموقعة قبل دخول هذا القانون حيز التنفيذ بين مستغلي المطارات والموزعين، سارية المفعول وفق مقتضياتها وشروطها الى حين انتهاء مدة صلاحيتها.	إعادة صياغة هذه المادة بما يضمن الحقوق المكتسبة للمستثمرين في القطاع.
	يجوز فسخ هذه العقود، بطلب من الموزعين المعنيين، في أجل ثلاث أشهر ابتداء من دخول هذا القانون حيز التطبيق، وعند فسخ العقد، يجوز للموزع أن يستفيد من تعويض يساوي القيمة المحاسبة الصافية للاستثمارات التي أنجزها، شريطة أن تكون المرفقات والمعدات في حالة استغلال جيدة.	يجب أن تكون عقود امتياز التوزيع التي تهم الاحتلال المؤقت العمومي بالمطارات الموقعة بعد دخول هدا القانون حيز التطبيق مطابقة للالتزامات العملية المشار إليها في المادة 124.	

	المادة 223	**المادة 125**	
10	يحق للمسافرين في حالة إلغاء رحلة منطلقة من المغرب أو تأخرها الحصول على مساعدة وفق الشروط والكيفيات المحدد بنص تنظيمي...	يحق للمسافرين في حالة إلغاء رحلة منطلقة من المغرب أو تأخرها الحصول على مساعدة وفق الشروط والكيفيات المحدد بنص المادة **223** - 2500 درهما بالنسبة لجميع الرحلات الجوية الأخرى التي تقل مسافتها عن 1500 كلم. - 4000 درهما بالنسبة لجميع الرحلات الجوية التي تتراوح مسافتها بين 1500 و3500 كلم. - 6000 درهما بالنسبة لجميع الرحلات الجوية التي تزيد مسافتها عن 3500 كلم. **يؤدى التعويض المذكور أعلاه نقدا أو عن طريق تحويل بنكي إلكتروني أو تحويل بنكي أو بشيك أو في شكل قسيمات سفر أو خدمات أخرى أو هما معا بعد موافقة موقع عليها من طرف المسافر تنظيمي...**	إعادة صياغة المادة بما يضمن حقوق المسافر. التنصيص على التعويض في المشروع على غرار العقوبات. ضمان حقوق المسافرين لأن الأمر يتعلق بمساعدة بقدر ما هو تعويض.

ROYAUME DU MAROC
PARLEMENT
CHAMBRE DES CONSEILLERS
GROUPE CONFÉDÉRATION GÉNÉRALE
DES ENTREPRISES DU MAROC

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
فريق الاتحاد العام
لمقاولات المغرب

الرقم: 16/ 41

الرباط، في 08 أبريل 2016

//ـــــى السيد المحترم رئيس لجنة الداخلية
والجهات والجماعات المحلية

الموضوع: إيداع تعديلات

تحية واحتراما، وبعد،

يشرفني، السيد الرئيس، أن أوافيكم رفقته بتعديلات فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب على مشروع قانون رقم 40.13 الخاص بمدونة الطيران المدني.

وتفضلوا، السيد الرئيس، بقبول فائق عبارات التقدير والاحترام.

عبد الإله حفظي
رئيس فريق الاتحاد العام
لمقاولات المغرب

الهاتف : 05 37 21 83 86 - Tél. : الفاكس : 05 37 72 82 92 - Fax : البريد الإلكتروني : groupecgem@gmail.com - E-mail :

تعديـــلات فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب
على مشروع قانون رقم 40.13
الخاص بمدونة الطيران المدني

رقم	المادة	النص الأصلي المشروع	التعديل المقترح	التعليل
1	1	يهدف هذا القانون إلى تحديد الإطار القانوني المطبق على الطائرات والمطارات والملاحة الجوية وارتفاقاتها وحماية البيئة في مجالها ومستخدميها والنقل الجوي وأمن الطيران المدني وأنظمة تحديد المسؤولية وترتيب الجزاء ومنح التعويض للمستعملين وكذا على عمليات البحث التقني في حوادث وعوارض الطيران، والمجالات المرتبطة به.	يهدف هذا القانون إلى تحديد الإطار القانوني المطبق على الطائرات والمطارات والملاحة الجوية وارتفاقاتها وحماية البيئة في مجالها ومستخدميها **والخدمات الجوية والطيران الرياضي** والنقل الجوي وأمن الطيران المدني وأنظمة تحديد المسؤولية وترتيب الجزاء ومنح التعويض للمستعملين وكذا على عمليات البحث التقني في حوادث وعوارض الطيران، والمجالات المرتبطة به.	إن الخدمات الجوية بما فيها أخذ الصور الفوتوغرافية الجوية والخدمات الجوية الفلاحية، والطيران الرياضي بواسطة المناطيد الحرة، تعتبر من الأنشطة المهمة في ميدان الطيران التي يجب الإشارة إليها والعمل على تنظيمها بمقتضيات خاصة ضمن مشروع هذا القانون
2	3	يطبق هذا القانون، ما لم توجد هناك أحكام مخالفة، على جميع الطائرات والمطارات وعلى مالكي الطائرات ومستغليها والعاملين بها والنقل الجوي وبصفة عامة على كل شخص يزاول نشاطا له علاقة بالطيران المدني.	يطبق هذا القانون، ما لم توجد هناك أحكام مخالفة **للاتفاقيات المتعددة الأطراف وكذا ملاحقها وبروتوكولاتها وتعديلاتها المشار إليها في الفقرة الثانية من المادة 2 أعلاه**، على جميع الطائرات والمطارات وعلى مالكي الطائرات ومستغليها والعاملين بها والنقل الجوي وبصفة عامة على كل شخص يزاول نشاطا له علاقة بالطيران المدني.	توضيح نوعية الأحكام المخالفة ومصادرها.

ر.ت	المادة	النص الأصلي للمشروع	التعديل المقترح	التعليل
3	4	يقصد بدفتر التسجيل دفتر تمسكه السلطة المختصة بغرض تقييد الطائرات المغربية الصالحة للملاحة والمتوفرة فيها الشروط المنصوص عليها في هذا القانون والقوانين الأخرى الجاري بها العمل. ...	يقصد بدفتر التسجيل دفتر تمسكه **السلطة الحكومية المختصة** بغرض تقييد الطائرات المغربية الصالحة للملاحة والمتوفرة فيها الشروط المنصوص عليها في هذا القانون والقوانين الأخرى الجاري بها العمل. ...	تمت الإشارة في هذا المادة ومواد أخرى إلى "السلطة المختصة" وأحيانا الى "السلطة المعنية" وأحيانا أخرى إلى "السلطة الإدارية"، ولهذا وجب توحيد المصطلحات المستعملة، ونقترح السلطة الحكومية المختصة. ويتعلق هذا التعديل بالمواد التالية: 4 – 11 – 15 – 19 – 20 – 23 – 24 – 25 – 26 – 30 – 31 – 32 – 33 – 34 – 35 – 40 – 58 – 34 – 73 – 78 – 80 – 83 – 99 – 104 – 108 – 110 – 118 – 122 – 126 – 131 – 132 – 134 – 135 – 136 – 138 – 143 – 144 – 145 – 146 – 149 – 150 – 151 – 153 - 154 – 160 – 161 – 162 – 165 – 166 – 169 – 170 – 175 – 185 – 187 – 188
	103	المادة 103 يخضع لنظام الإذن إحداث المطار أو توسعته أو تغييره. ويخضع لنظام الامتياز تدبير المطار أو جزء منه أو إحدى منشآته أو استغلاله أو هما معا.	المادة 103 يخضع لنظام الإذن إحداث المطار أو توسعته أو تغييره، **مع حق امتياز تدبيره واستغلاله.** **ويمكن أن يخضع لنظام الامتياز تدبير المطار أو استغلاله بالنسبة للمطارات**	فقرة الأولى :تشير إلى نظام الإذن لإحداث أو توسعة أو تغيير مطار، دون الإشارة إلى نظام امتياز تدبير واستغلال المنشآت المطارية لتحفيز وتبرير الاستثمار في هذا المجال من طرف الأشخاص الذاتيين والاعتباريين المشار إليهم في المادة 104

رقم	المادة	النص الأصلي للمشروع	التعديل المقترح	التعليل
			المحدثة من طرف الدولة.	- الفقرة الثانية: المقتضياتالخاصة بنظام الامتياز تبقى غير واضحة، بخصوص تفاصيل المهام المرتبطة بتدبير المطار دون استغلاله أو العكس من طرف صاحب الامتياز. كما أن إعطاء حق الامتياز لتدبير أو استغلال جزء من المطار من شأنه تعدد المتدخلين وعدم ضبط المسؤولية داخل المطار، وصعوبة التنسيق بين المتدخلين، وبصفة عامة تردي الخدمة المقدمة لمستعملي المطار، من مسافرين وشركات النقل الجوي. ومن شان الاحتفاظ بالصيغة التي جاء بها المشروع أن يفرغ حق الإذن وحق الامتياز من الأهداف المتوخاة منهما ملاحظة : **مقترح التعديل يستلزم معالجة وملاءمة المواد المتعلقة بنظامي الإذن والامتياز والمدرجة ضمن الباب الثاني، الباب الثالث، والباب الرابع .**

رقم	المادة	النص الأصلي للمشروع	التعديل المقترح	التعليل
5	107	يكون الامتياز، الممنوح وفقا للمادة 106 أعلاه، موضوع اتفاقية تنص بوجه خاص على ما يلي : ..... - المدة التي لا يمكن أن تزيد عن عشرين (20) سنة قابلة للتمديد لمدة إضافية لا تتجاوز عشرة (10) سنوات ؛ - التكاليف والالتزامات المتعلقة بمراقبة وصيانة وإعادة تأهيل البنيات التحتية والبنيات الفوقية والتجهيزات والمنشآت الممنوح الامتياز في شأنها ؛	يكون الامتياز، الممنوح وفقا للمادة 106 أعلاه، موضوع اتفاقية تنص بوجه خاص على ما يلي : ..... **- تحدد مدة الامتياز بنص تنظيمي على ألا تقل عن عشر (10) سنوات؛** - التكاليف والالتزامات المتعلقة بمراقبة و صيانة وإعادة تأهيل البنيات التحتية والبنيات الفوقية والتجهيزات والمنشآت الممنوح الامتياز في شأنها ؛	من المفروض أن تكون مدة الامتياز مربوطة بالمنشأة المطارية، موضوع الامتياز. وعلى سبيل المثال فإن مدة الامتياز لمطار محمد الخامس الذي يؤمن 50% من الرواج على الصعيد الوطني قد تقل بكثير عن مدة الامتياز بالمطارات الأخرى كورززات، الداخلة، الناضور، الصويرة، الحسيمة إلخ، لذلك نقترح أن تحدد هذه المدة حسب أهمية الرواج ومردودية المطار في إطار دراسة جدوى للمطار موضوع الامتياز، على ألا تقل هذه المدة على عشرة (10) سنوات

رقم	المادة	النص الأصلي للمشروع	التعديل المقترح	المبرر
6	109	..... 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، لمعاينة غياب ممارسة كل أو جزء من الأنشطة أو توقفها حسب الحالة.	..... 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 276 بعده**، لمعاينة غياب ممارسة كل أو جزء من الأنشطة أو توقفها حسب الحالة.	لأن المادة 280 لا تشير لأعوان السلطة الحكومية المكلفة بالطيران المدني، لذا نقترح المادة 276
7	205 مكررة	(مادة جديدة)	**تسهر السلطة الحكومية المختصة على تنظيم ومنح استغلال الخطوط الجوية للشركات المغربية الخاضعين للقانون العام أو الخاص وفق مقتضيات تحدد بنص تنظيمي.**	يجب تنظيم استغلال الخطوط الجوية (Droits de trafic Aérien)، وفق مقتضيات تضمن المساواة والشفافية عند توزيع حقوق النقل الجوي بين الشركات المغربية تحدد بنص تنظيمي، وذلك بهدف تشجيع الاستثمار في هذا المجال.

ر.ت	المادة	النص الأصلي للمشروع	التعديل المقترح	التعليل
8	**308**	تنسخ... الصادرة لتطبيق المرسوم السالف الذكر رقم 2.61.161 بتاريخ 7 صفر 1382 (10 يوليو 1962) تضل سارية المفعول ما لم تكن أحكامها مخالفة لأحكام هذا القانون وذلك إلى حين نسخها.	تنسخ... 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.	تصحيح خطأ لغوي
9	**308 مكررة**	(مادة جديدة)	**تصدر جميع النصوص التنظيمية اللازمة لتطبيق هذا القانون في أجل أقصاه ثمانية عشر (18) من تاريخ نشر هذا القانون الجريدة الرسمية.**	تحديد آجال 18 شهرا لإصدار النصوص التنظيمية حتى لا يتم تعطيل تطبيق مضامين هذا القانون وإفراغه من محتواه وأهدافه.

البرلمان

مجلس المستشارين

تعديلات

فريق الاتحاد المغربي للشغل

بشأن مشروع قانون

رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

النص الأصلي	التعديل المقترح	التعليل
المادة 47 لا تكون مضمونة بامتياز على الطائرة أو على التعويض الممنوح عن التأمين المستحق في حالة تلف الطائرة أو فقدانها إلا الديون والمستحقات 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 47 لا تكون مضمونة بامتياز على الطائرة أو على التعويض الممنوح عن التأمين المستحق في حالة تلف الطائرة أو فقدانها إلا الديون والمستحقات الوارد بيانها بعده: 1) الأجور والديون التي تعتبر في حكمها المستحقة بموجب عقود **<u>شغل</u>** 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.	-تماشيا مع مقتضيات القانون رقم 65.99 المتعلق بمدونة الشغل، حيث إن الكتاب الأول من نفس المدونة المنظمة للاتفاقيات المتعلقة بالشغل تتضمن في قسمها الأول عنوانا بارزا تحت عنوان: عقد الشغل وليس عقد العمل. كما عنون المشرع المغربي الباب الثاني من القسم الأول المشار إليه أعلاه، ب : " إنشاء عقد الشغل".
المادة 48 تتبع الامتيازات الطائرة أيا كان حائزها. تخضع الامتيازات لأسباب الانقضاء التالية: 1) انقضاء الالتزام الأصلي؛ 2) تخلي الدائن؛	المادة 48 تتبع الامتيازات الطائرة أيا كان حائزها. تخضع الامتيازات لأسباب الانقضاء التالية: 1) انقضاء الالتزام الأصلي؛ 2) تخلي الدائن؛	تماشيا: أولا: مع أحكام الفصل 107 من دستور 2011 التي تعتبر السلطة القضائية مستقلة عن السلطة التشريعية وعن السلطة التنفيذية" وأن عبارة القضاء بدون نعت أو تخصيص

3) مرور ثلاثة أشهر على الواقعة التي نشأت عنها الامتيازات ماعدا إن قام الدائن مسبقا 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 قائما على ثمن البيع عن طريق القضاء أو بالتراضي طالما لم يتم توزيع الثمن أو أداؤه.	3) مرور ثلاثة أشهر على الواقعة التي نشأت عنها الامتيازات ماعدا إن قام الدائن مسبقا 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 **السلطة القضائية المختصة** 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 قائما على ثمن البيع عن طريق القضاء أو بالتراضي طالما لم يتم توزيع الثمن أو أداؤه.	الواردة في مشروع هذا القانون تنتمي إلى عهد دستور 1996 الذي كان ينص على أن القضاء مستقل عن السلطة التشريعية وعن السلطة التنفيذية. ثانيا: مع مقتضيات الفقرة الثانية والأخيرة من المادة الثانية من مشروع القانون التنظيمي رقم 100.13 يتعلق بالمجلس الأعلى للسلطة القضائية بعد مصادقة البرلمان عليه بمجلسيه ومراقبة دستوريته من طرف المجلس الدستوري مؤخرا، حيث نصت على مايلي: "تمارس السلطة القضائية من قبل القضاة الذين يمارسون فعليا مهامهم القضائية بالمحاكم التي يشملها التنظيم القضائي للمملكة".
المادة 76 يتحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي إذا حكم لفائدة الدائن بواسطة حكم حائز على قوة الشيء المقضي به، وتم تقييده في دفتر التسجيل.	المادة 76 يتحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي إذا **صدر** لفائدة الدائن حكم **قضائي** حائز **لقوة** الشيء المقضي به، وتم تقييده في دفتر التسجيل.	تدقيق الصياغة التشريعية للنص وتجنب التكرار وتصحيح خطأ مادي.

الفرع الثاني **بيع الطائرات الجبري** **المادة 81**	الفرع الثاني **<u>البيع الجبري للطائرات</u>** **<u>(تعديل بإعادة ترتيب عنوان الفرع الثاني)</u>** **المادة 81**	تماشيا مع الصياغة التشريعية الواردة في الباب الرابع المتعلق بحجز الطائرات **<u>وبيعها الجبري</u>**.
المادة 161 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 جناية أو جنحة مخلة بالاستقامة أو بالآداب العامة.	**المادة 161** 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 جناية أو جنحة مخلة **<u>بالشرف أو المروءة أو حسن السلوك</u>** أو بالآداب العامة.	تدقيق المفاهيم الجنائية، حيث لاوجود لجنحة أو جناية بسبب الإخلال بالاستقامة بل بسبب الإخلال بالشرف أو النزاهة أو بالآداب أو الأخلاق العامة والقاعدة في المادة الجنائية أن "لاجريمة ولاعقوبة إلا بنص".

الباب الرابع **مجلس طب الطيران المدني** المادة 175 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.	الباب الرابع **مجلس طب الطيران المدني** المادة 175 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 **<u>والنفسية</u>** لدى المستخدمين المذكورين؛ ب) المشغلون الذين ينازعون في قرارات مركز خبرة في طب الطيران أو طبيب فاحص في مجال القدرة البدنية والعقلية **<u>والنفسية</u>**؛ 3- إبداء رأيه في الاستثناءات من شروط القدرة البدنية والعقلية لمستخدمي الملاحة الجوية وكذا في طلبات اعتماد مراكز الخبرة في طب الطيران والأطباء الفاحصين؛	بناء على الدراسة التي نقلتها وكالة الأنباء الإسبانية عن الصحيفة الألمانية، تأتي بعد أيام من 24 مارس 2015 بعد قيام مساعد الطيار، أندرياس لوبيتس، وفقا للتحقيقات الأولية، بإسقاط طائرة (جيرمان وينجز)، التابعة للخطوط الجوية الألمانية (لوفتهانزا)، في منطقة جبال الآلب الفرنسية وعلى متنها 150 راكبا (لقوا جميعا حتفهم) أثناء رحلتها من برشلونة بإسبانيا إلى دوسلدورف بألمانيا. مركز "دويتشه ويله" الألماني نقلا عن صحيفة "بيلد" الألمانية واسعة الانتشار، حيث كشفت أن مساعد الطيار "للايرباص ايه-320 " التابعة لشركة جيرمان وينغز اندرياس "عانى من اكتئاب حاد قبل ست سنوات وكان يخضع بانتظام منذ ذلك الحين لمتابعة طبية." وأنه استنادا على وثائق للهيئة الألمانية للإشراف على النقل الجوي (ال بي ايه)، إن مساعد الطيار مر ب **<u>"اكتئاب خطير" عام</u>**

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.	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.	**2009 وخضع لعلاج نفسي."**وأن مساعد الطيار، يضيف المصدر ذاته، كان يخضع لعلاج "طبي خاص ومنتظم"، لافتة الانتباه إلى أن "هذه المعلومات نقلتها مجموعة لوفتهانزا، الشركة الأم لجيرمان وينغز، إلى هيئة الطيران." كما أظهرت دراسة نشرتها صحيفة (بيلد) الألمانية، بتاريخ 2015/4/5 أن معظم الطياريين المصابين باكتئاب يخفون الأمر على الشركات التي يعملون بها. كما أن المشرع المغربي من خلال مقتضيات القانون رقم 18.12 يتعلق بالتعويض عن حوادث الشغل الصادر بتاريخ 29 دجنبر 2014 (الجريدة الرسمية عدد 6328 وتاريخ 2015/01/22)، قد ميز جيدا بين الإصابة العقلية والنفسية، وفي هذا الصدد نصت مقتضيات الفقرة الأولى من المادة 80 من القانون أعلاه على ما يلي: " تحدد نسبة العجز الدائم حسب نوع عاهة المصاب وحالته الصحية العامة وسنه وقدراته الجسدية و العقلية **والنفسية**، وكذا حسب أهليته واختصاصه المهني اعتمادا على الجدول المتعلق بالعجز المشار إليه في المادة 22 أعلاه :

المملكة المغربية

البرلمان

مجلس المستشارين

مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل

الرباط في : 18 أبريل 2016

إلى السيد

رئيس لجنة الداخلية والجماعات الترابية

والبنيات التحتية المحترم

الموضوع: إحالة تعديلات المجموعة على اللجنة

الرقم : 16/93 م ـ ك ـ د ـ ش

سلام تام بوجود مولانا الأمام ، وبعد

علاقة بالموضوع المشار إليه أعلاه، يشرف مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل أن توجه إلى سيادتكم تعديلاتها الخاصة بمشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني.

وتقبلوا، السيد الرئيس، عبارات التقدير والاحترام

مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل

المملكة المغربية - البرلمان - مجلس المستشارين - مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين

مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل

التعديلات المقترحة بخصوص مشروع قانون رقم 40.13

يتعلق بمدونة الطيران المدني

النص الأصلي كما جاء في المشروع	التعديل المقترح	تعليل التعديل
علامات التعرف على الطائرات **المادة 13** ... **يمكن أن** توضع علامات الجنسية والتسجيل على الطائرة ...	**علامات التعرف على الطائرات** **المادة 13 : (حذف)** ... توضع علامات الجنسية والتسجيل على الطائرة ...	– إجبارية وضع علامات الجنسية والتسجيل على الطائرة.
نظام الامتياز **المادة 107** يكون الامتياز .... ، موضوع اتفاقية تنص بوجه خاص على ما يلي – – – المدة التي لا يمكن أن تزيد عن **عشرين (20)** سنة قابلة للتمديد لمدة إضافية لا تتجاوز عشرة (10) سنوات	**نظام الامتياز** **المادة 107 (تغيير)** يكون الامتياز .... ، موضوع اتفاقية تنص بوجه خاص على ما يلي – – – المدة لا يمكن أن تزيد عن عشر (10) سنوات قابلة للتمديد لمرة واحدة.	– مدة كافية لعقود منح الامتياز و تطوير المداخل العمومية.

النص الأصلي كما جاء في المشروع	التعديل المقترح	تعليل التعديل
التكوين في مجال الملاحة الجوية **المادة 168** ... وعندما انصرام هذا الآجال دون استيفاء الشروط المطلوبة ، تم سحب التصديق.	**التكوين في مجال الملاحة الجوية** **المادة 168 (حذف)** ... وعند انصرام هذا الآجال دون استيفاء الشروط المطلوبة ، تم سحب التصديق.	- خطأ لغوي

جدول التصويت

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
المادة 1	ورد بشأنها تعديلان: - فريق العدالة والتنمية وفريق التجمع الوطني للأحرار والفريق الحركي	مقبول		الاجماع			الاجماع		
	- فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب	مقبول		الاجماع					
المادة 2	لم يرد بشأنها أي تعديل			الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 3	ورد بشأنها تعديل - فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب	مقبول		الاجماع			الاجماع		
المادة 4	ورد بشأنها تعديل - فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب	مقبول		الاجماع			الاجماع		
من المادة 5 إلى المادة 7	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 8	ورد بشأنها تعديل - فريق الاصالة والمعاصرة والفريق الاشتراكي	غير مقبول	السحب				الاجماع		
المادة 9	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
المادة 10	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 11	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 12	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 13	ورد بشأنها تعديل - مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل	مقبول		الاجماع			الاجماع		
المادة 14	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 15	وردة بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 16 إلى المادة 18	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 19	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 21	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 22	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 23	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 24	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 25	ورد بشأنها تعديل - فريق العدالة والتنمية وفريق التجمع الوطني للأحرار والفريق الحركي	مقبول		الاجماع			الاجماع		
المادة 26	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 27 إلى المادة 29	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
المادة 30	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المدة 31	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 32	ورد بشأنها تعديل - فريق العدالة والتنمية وفريق التجمع الوطني للأحرار والفريق الحركي	مقبول		الاجماع			الاجماع		
المادة 33	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 34	ورد بشأنها تعديل - فريق العدالة والتنمية وفريق التجمع الوطني للأحرار والفريق الحركي	مقبول		الاجماع			الاجماع		
المادة 35	ورد بشأنها تعديل - فريق العدالة والتنمية وفريق التجمع الوطني للأحرار والفريق الحركي	مقبول		الاجماع			الاجماع		
من المادة 36 إلى المادة 39	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 40	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المدة 41 إلى المادة 46	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 47	ورد بشأنها تعديل - فريق الاتحاد المغربي للشغل	مقبول		الاجماع			الاجماع		
المادة 48	ورد بشأنها تعديل - فريق الاتحاد المغربي للشغل	مقبول		الاجماع			الاجماع		

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
من المادة 49 إلى المادة 57	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 58	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 59 إلى المادة 63	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 64	ورد بشأنها تعديل - فريق العدالة والتنمية وفريق التجمع الوطني للأحرار والفريق الحركي	مقبول		الاجماع			الاجماع		
من المادة 65 إلى المادة 72	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 76	ورد بشأنها تعديل - فريق الاتحاد المغربي للشغل	مقبول		الاجماع			الاجماع		
المادة 73	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع		
من المادة 74 إلى المادة 75	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 76	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 77	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 78	ورد بشأنها تعديل	مقبول					الاجماع (للملائمة)		
المادة 79	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 80	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
عنوان الفرع الثاني	ورد بشأنها تعديل - فريق الاتحاد المغربي للشغل	مقبول		الاجماع			الاجماع		
من المادة 81 إلى المادة 82	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 83	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 84 إلى المادة 98	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 99	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 101 إلى المادة 102	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 103	ورد بشأنها تعديل - فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب	غير مقبول	السحب				الاجماع		
المادة 104	وردة بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 105 إلى المادة 106	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 107	ورد بشأنها تعديلان: - التعديل الأول فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب	مقبول		الاجماع			الاجماع		
	- التعديل الثاني مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل	غير مقبول	السحب						

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
المادة 108	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 109	ورد بشأنها تعديل - فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب	مقبول		الاجماع			الاجماع		
المادة 110	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 111	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 112	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 113	ورد بشأنها تعديل	مقبول					الاجماع(للملائمة)		
من المادة 114 إلى المادة 115	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 116	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 117	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 118	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الإجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 119	ورد بشأنها تعديل: - فريق الاصالة والمعاصرة والفريق الاشتراكي	غير مقبول	السحب				الاجماع		

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
من المادة 120 إلى المادة 121	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 122	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع(للملائمة)		
المادة 123	ورد بشأنها تعديلان: - التعديل الأول فريق الاصالة والمعاصرة والفريق الاشتراكي	مقبول		الاجماع			الاجماع		
	- التعديل الثاني فريق العدالة والتنمية وفريق التجمع الوطني للأحرار والفريق الحركي	مقبول		الاجماع					
المادة 124	ورد بشأنها تعديلان : - التعديل الأول فريق الاصالة والمعاصرة والفريق الاشتراكي	مقبول		الاجماع			الاجماع بصيغة اللجنة		
	- التعديل الثاني فريق العدالة والتنمية وفريق التجمع الوطني للأحرار والفريق الحركي	مقبول		الاجماع					
المادة 125	ورد بشأنها تعديلان: - التعديل الأول : فريق الاصالة والمعاصرة والفريق الاشتراكي	مقبول		الاجماع			الاجماع بصيغة اللجنة		
	- التعديل الثاني فريق العدالة والتنمية وفريق التجمع الوطني للأحرار والفريق الحركي	مقبول		الاجماع					

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
المادة 126	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 127 إلى المادة 130	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 131	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 132	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 133	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 134	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 135	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 136	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 137	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 138	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 139 إلى المادة 142	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 143	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
المادة 144	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 145	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 146	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 147 إلى المادة 148	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 149	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 150	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 151	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 152	لم ورد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 153	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 154	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 155	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 156	ورد بشأنها تعديل: - فريق الاصالة والمعاصرة والفريق الاشتراكي	غير مقبول	السحب				الاجماع		
من المادة 157 إلى المادة 159	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 160	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
المادة 161	ورد بشأنها تعديل - فريق الاتحاد المغربي للشغل	مقبول		الاجماع			الاجماع		
المادة 162	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 163 إلى المادة 164	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 165	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 166	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 167	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 168	ورد بشأنها تعديل - مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل	مقبول		الاجماع			الاجماع		
المادة 169	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 170	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 171 إلى المادة 174	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 175	ورد بشأنها تعديل - فريق الاتحاد المغربي للشغل	مقبول		الاجماع			الاجماع		

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
المادة 176	ورد بشأنها تعديل: - فريق الاصالة والمعاصرة والفريق الاشتراكي	غير مقبول	السحب				الاجماع		
من المادة 177 إلى المادة 184	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 185	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع بصيغة اللجنة		
المادة 186	ورد بشأنها تعديل - فريق الاصالة والمعاصرة والفريق الاشتراكي	غير مقبول	السحب				الاجماع		
المادة 187	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 188	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 189 إلى المادة 190	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 191	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 192	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 193	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 194	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 195	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 196	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
المادة 197	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 198	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 199	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 200	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 201	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 202	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 203	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 204	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 205	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 205 مكرر (مادة إضافية)	ورد بشأنها تعديل - فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب	مقبول بصيغة اللجنة					الاجماع بصيغة اللجنة		
من المادة 206 إلى 210	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 211	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 212	ورد بشأنها تعديل من طرف الحكومة	---		الاجماع			الاجماع		
من المادة	لم يرد بشأنها أي تعديل								

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
213 إلى المادة 222							الاجماع		
المادة 223	ورد بشأنها تعديل - فريق العدالة والتنمية وفريق التجمع الوطني للأحرار والفريق الحركي	غير مقبول	السحب				الاجماع		
من المادة 224 إلى المادة 232	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 233	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 234	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 235	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 236	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 237	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 238	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 239 إلى 241	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 241	ورد بشأنها تعديل من طرف الحكومة	---		الاجماع			الاجماع		
المادة 242	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
المادة 243	ورد بشأنها تعديل: - فريق الاصالة والمعاصرة والفريق الاشتراكي	مقبول		الاجماع			الاجماع بصيغة اللجنة		
من المادة 244 إلى المادة 245	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 246	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 247	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 248	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 249	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 250	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 251 إلى 259	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 260	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 261 إلى	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
المادة 271									
المادة 272	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 273	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 274 إلى المادة 281	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 282	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
المادة 283	ورد بشأنها تعديل	مقبول		الاجماع			الاجماع (للملائمة)		
من المادة 284 ألى المادة 297	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 298	ورد بشأنها تعديل من طرف الحكومة						الاجماع		
من المادة 299 إلى المادة 307	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		
المادة 308	ورد بشأنها تعديل - فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب	مقبول		الاجماع			الاجماع بصيغة اللجنة		

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية
والبنيات الأساسية

جدول التصويت على التعديلات ومواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

المادة	مقدم التعديل	موقف الحكومة	موقف أصحاب التعديل	نتيجة التصويت على التعديل			نتيجة التصويت على المادة		
				الموافقون	المعارضون	الممتنعون	الموافقون	المعارضون	الممتنعون
المادة 308 مكرر (مادة إضافية)	ورد بشأنها تعديل - فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب	غير مقبول	السحب				----		
من المادة 309 إلى المادة 310	لم يرد بشأنها أي تعديل						الاجماع		

التصويت على مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني برمته:

الاجماع معدلا

مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة معدلا

المملكة المغربية

البرلمان

مجلس المستشارين

مشروع قانون رقم 40.13

يتعلق بمدونة الطيران المدني

مشروع قانون رقم 40.13
يتعلق بمدونة الطيران المدني

قسم تمهيدي

أحكام عامة

المادة 1

يهدف هذا القانون إلى تحديد الإطار القانوني المطبق على الطائرات والمطارات والملاحة الجوية وارتفاقاتها وحماية البيئة في مجالها ومستخدميها **والعمل الجوي والطيران الرياضي** والنقل الجوي **وسلامة** وأمن الطيران المدني وأنظمة تحديد المسؤولية وترتيب الجزاء ومنح **التعويضات للمسافرين** وكذا على عمليات **التحقيق** التقني في حوادث وعوارض الطيران، والمجالات المرتبطة به.

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 بمونتريال 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 **للاتفاقيات المتعددة الأطراف وكذ ملاحقها وبروتوكولاتها وتعديلاتها المشار إليها في الفقرة الثانية من المادة 2 أعلاه** ، على جميع الطائرات والمطارات وعلى مالكي الطائرات ومستغليها والعاملين بها والنقل الجوي وبصفة عامة على كل شخص يزاول نشاطا له علاقة بالطيران المدني. 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

يقصد بدفتر التسجيل دفتر تمسكه **السلطة المكلفة بالطيران المدني** بغرض تقييد الطائرات المغربية الصالحة للملاحة والمتوفرة فيها الشروط المنصوص عليها في هذا القانون والقوانين الأخرى الجاري بها العمل.

ولا يمكن ان تسجل وتقيد في دفتر التسجيل إلا الطائرات الصالحة للملاحة وقت طلب تقييدها المتوفرة فيها الشروط التالية:

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 تقيد 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 مالكها 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 مسبقا من الدفتر المذكور.

المادة 7

يتضمن دفتر التسجيل عن كل طائرة مقيدة فيه البيانات التالية:

1) هوية مالكها أو مالكيها؛

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 فورا 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 دائما على متن الطائرة المسلمة عنها الشهادة عند قيامها بالخدمة.

المادة 9

كل نقل لملكية طائرة بعقد بين أحياء أو على إثر وفاة مالكها 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.

وينشر بذلك إشعار في الجريدة الرسمية.

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 مالكها أو وكيله بعد إرجاع شهادة التسجيل الخاصة بها أو تلقائيا من لدن **السلطة المكلفة بالطيران المدني** إذا:

1) لم تعد متوفرة 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 أووكيله 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.

توضع علامات الجنسية والتسجيل على الطائرة بأي وسيلة تضمن رؤيتها واستقرارها، ويحرص الربان قائد الطائرة على أن تظل العلامات نظيفة ومرئية ومقروءة على الدوام. كما يتعين أن تجهز كل طائرة بوسيلة تكنولوجية تسمح بالتعرف عليها.

المادة 14

يمكن أن يثبت على الطائرة اسمها أو اسم وشعار مالكها 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 المكلفة بالطيران المدني** 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 وأماكن وضعها على الطائرات المذكورة.

كما يحدد نفس النص التنظيمي كيفيات تثبيت كل الوسائل التكنولوجية الجديدة المستعملة في التعرف على الطائرات.

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 تبين وضعيتها التقنية وحمولتها وصلاحية استعمالها، والجهة التي أصدرت هذه الشهادة؛

- الإجازات وسندات الملاحة الجوية الأخرى الضرورية الملائمة والخاصة بكل عضو من أعضاء الطاقم؛

- سجل رحلات الطائرة؛

- رخصة قناة الاتصال اللاسلكي بالطائرة؛

- قائمة اسمية تحدد نقط الركوب والنزول عندما تقوم الطائرة بنقل المسافرين ووثائق النقل وقائمة الشحن عندما تقوم بنقل البضائع؛

- شهادة الحد من الإزعاجات، حسب صنف كل طائرة.

المادة 18

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

- التوفر على رخصة التحليق؛

- 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 المكلفة بالطيران المدني** ؛

- المناطيد الحرة ؛

- الصواريخ.

- الطائرة المدنية بدون طيار.

المادة 20

يعترف بالوثائق المشار إليها في المادة 17 أعلاه المسلمة من **السلطة المكلفة بالطيران المدني** بالدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها قصد التحليق فوق التراب المغربي إذا تم الاعتراف بمعادلتها بموجب اتفاقية دولية أو اتفاق تعتبر المملكة المغربية طرفا فيه، أو في إطار احترام قواعد المعاملة بالمثل 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 المكلفة بالطيران المدني**، على إثر مراقبة تقنية، بالمطابقة المذكورة عملا بأحكام أنظمة الصلاحية للملاحة.

يمكن، في حالة عدم توفر شهادة الصلاحية للملاحة المذكورة، أن تسلم **السلطة المكلفة بالطيران المدني** إذن تحليق خاص إلى طائرة عند قيامها بالتحليق لأول مرة أو من أجل الالتحاق بمحطة للصيانة أو الفحص أو الإصلاح، شريطة ألا تقل ركابا في إطار رحلة تجارية.

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، طبقا لمقتضيات نظام الصلاحية للملاحة المحدد بنص تنظيمي والمتضمن للتعليمات والمتطلبات الإضافية الضرورية لسلامة الطائرات.

المادة 23

يمكن توقيف صلاحية شهادة الصلاحية للملاحة من طرف **السلطة المكلفة بالطيران المدني** لمدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر تحدد في قرار التوقيف 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 المكلفة بالطيران المدني** ؛

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

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

وفي حالة العكس، يوضع حد على الفور لإجراء توقيف صلاحية شهادة الصلاحية للملاحة.

يبلغ قرار التوقيف شهادة الصلاحية للملاحة أو سحبها إلى المعني

بالأمر وفق الكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

غير أن للإدارة المختصة، أثناء مدة توقيف 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 ركابا باستثناء الطاقم التقني الضروري.

المادة 24

إذا تعرضت طائرة ما للأضرار من شأنها أن تجعلها غير قادرة على التحليق، تسحب **السلطة المكلفة بالطيران المدني** شهادة الصلاحية للملاحة من الطائرة المذكورة إلى أن تعاد إلى حالة الصلاحية للملاحة.

إذا كانت الطائرة تحمل جنسية أجنبية، تمنع **السلطة المكلفة بالطيران المدني** 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 وإنتاجها وصيانتها، وكذا البحث العلمي والتقني لتطويرها، في المغرب أشخاص ذاتيون أو اعتباريون تعتمدهم **السلطة المكلفة بالطيران المدني** حسب المواصفات التقنية المطلوبة 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 المكلفة بالطيران المدني** 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، يبلغ قرار الرفض معللا للمعني بالأمر، حسب الطرق المسموح بها قانونا.

غير انه يبقى من حق المعني بالأمر تقديم طلب مراجعة جديدة لملفه بعد تحيينه على أساس الملاحظات التي رفض من اجلها فى اجل لا يتعدى ثلاثين 30 يوما.

المادة 29

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

يسحب الاعتماد بقرار معلل إذا انتهى هذا الأجل مع استمرار عدم استيفاء الشروط المطلوبة.

وفي حالة ما إذا تم استيفاء الشروط من جديد يتم مباشرة وضع حد لإجراء توقيف الاعتماد. ويبلغ المعني بالأمر، حسب الكيفيات المحددة قانونا، بقرار توقيف الاعتماد أو سحبه.

المادة 30

عندما يتخلى الحاصل على الاعتماد عن الانتفاع به، يجب عليه إرجاع الاعتماد الذي استفاد منه إلى **السلطة المكلفة بالطيران المدني**، وذلك في أجل أقصاه ثلاثة أشهر من سريان التخلي عن الانتفاع، مع توضيح أسباب التخلي.

الفرع الرابع

مراقبة سلامة الطائرات

المادة 31

تراقب **السلطة المكلفة بالطيران المدني** 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 و6 و8.

تحدد بنص تنظيمي كيفيات مراقبة سلامة الطائرات

المادة 32

يخضع كل تصميم وكل إنتاج للطائرة والمحرك والمروحية وقطع تجهيزات الملاحة الجوية للإشهاد بمطابقتها من طرف **السلطة المكلفة بالطيران المدني** حسب الشروط التقنية والأشكال والكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

يجب على كل مقاولة 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 المكلفة بالطيران المدني** 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 المكلفة بالطيران المدني** 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 وتقني 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 المكلفة بالطيران المدني**، حسب الكيفيات 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 كل أشكال المراقبة المنجزة من طرف **السلطة المكلفة بالطيران المدني** 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 وتوقيف 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 للتحليق 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 المكلفة بالطيران المدني** الطائرات 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.

المادة 43

يمكن لكل مالك حصة في طائرة أن يبيع حصته دون قبول الشركاء الآخرين، غير أنهم يحق لهم تطبيق نظام الشفعة.

وإذا كان بيع حصة في الطائرة يفضي إلى فقدان هذه الطائرة للجنسية المغربية فإن هذا البيع 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 ضمانا 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 القوانين الجاري بها العمل.

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 والمستحقات الوارد بيانها بعده:

1) الأجور والديون التي تعتبر في حكمها المستحقة بموجب عقود **شغل** 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 ماعدا إن قام الدائن مسبقا 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 **السلطة القضائية المختصة** 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 الموالين للنشر المشار إليه أعلاه.

ويظل حق أفضلية الدائن قائما على ثمن البيع عن طريق القضاء أو بالتراضي طالما لم يتم توزيع الثمن أو أداؤه.

المادة 49

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

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 ابتداء من تاريخ التقييد المذكور.

يجب كذلك، أن يشار، بناء على طلب من الدائن، إلى الشطب على الرهن وكذا إلى كل تغيير يطرأ عليه، سواء باتفاق بين الأطراف أو بناء 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 استنادا إلى تاريخ التقييد.

تكون للرهون المقيدة 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 ابتداء 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

مراعاة أحكام المادتين 47 و50، وفي حالة فقدان طائرة 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 مبرءا للذمة إذا أنجز خرقا لحقوق الدائنين الواردة أسماؤهم في القائمة المذكورة.

المادة 64

يجب أن تسلم **السلطة المكلفة بالطيران المدني** قائمة بالتقييدات الرهنية أو شهادة بعدم وجود أي رهن إلى كل من يطلب ذلك.

المادة 65

تحدد بنص تنظيمي أشكال وكيفيات تقييد الرهون وتجديدها والشطب عليها ومسكها وكذا تسليم القوائم والشهادات المنصوص عليها في المادة 64 أعلاه.

يؤدى رسم يحدد مبلغه وكيفيات تحصيله طبقا للنصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال عن:

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

المادة 66

يتبع الدائنون الطائرة التي لهم رهن مقيد عليها أيا 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 الطائرة، لا يجوز للدائن أن يطلب حجز وبيع إلا الحصة المخصصة له.

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

المادة 68

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

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 المقيدين 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

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 تؤدى حسب الترتيب الزمني العكسي للوقائع التي نشأت عنها.

المادة 50

ترتب الامتيازات، غير تلك المنصوص عليها في المادة 47 أعلاه، بعد الرهون 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 5–VII من الاتفاقية المذكورة.

الفرع الثالث

الرهون على الطائرات

المادة 51

يمكن رهن الطائرات المسجلة.

المادة 52

يجب أن يحرر الرهن المقبول كتابة تحت طائلة البطلان ويمكن أن يكون عقدا رسميا.

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 مالكها أووكيله 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 انفراد 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 كذلك رهن قطع الغيار والمحركات المخصصة للطائرات المشغلة من طرف مستغلي النقل الجوي والغير مرتبطة بطائرة محددة.

يمكن أن يمتد الرهن أيضا بصفة تبعية إلى قطع الغيار المطابقة لطراز الطائرة أو الطائرات المرهونة بشرط أن يشار إلى كل قطعة على انفراد في جرد يبين طبيعة القطع المذكورة وعددها يلحق بعقد الرهن.

في هذه الحالة، إذا كانت الطائرة يمكن أن تغادر التراب الوطني يجب إيداع قطع الغيار المذكورة في موضع أو عدة مواضع تكون محل إشهار. وإذا تم استعمالها في الطائرات المخصصة لها، وجب 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 مسبقا بالطائرة، وفق الأشكال والكيفيات المنصوص عليها في النصوص التنظيمية، لدى **السلطة المكلفة بالطيران المدني** والتي تسلم وصلا عنه وتقيده بعد ذلك في شهادة تسجيل.

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 على طائرة مغربية أو أجنبية فوق التراب المغربي إلا بإذن من رئيس المحكمة المختصة أو من ينوب عنه المطلوب الحجز لديه.

ويمكن أن يكون الإذن المذكور مشروطا بتقديم كفالة أو ضمانة 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 وكأن لم يكن ووجب الإبراء من الكفالة المقدمة أو أي ضمانة 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 التي تم تقديم طلب الحجز لديها.

المادة 71

لا يؤذن بالحجز التحفظي على طائرة مغربية أو أجنبية فوق التراب المغربي إلا لصالح الأشخاص 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، وفق إجراءات التبليغ المنصوص عليها في قانون المسطرة المدنية.

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 المكلفة بالطيران المدني**، بعد الإدلاء بالأمر بالحجز التحفظي، بتوقيف الطائرة في المطار الذي توجد به أو في أي مطار آخر تقاد إليه بموجب الأمر المذكور.

ويظل التوقيف قائما إلى أن يتم رفع اليد عن الحجز التحفظي المذكور.

المادة 74

يمكن للمدعى عليه، أن يتوجه إلى المحكمة 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 ضمانة للحصول على رفع اليد عن الحجز أو من أجل تجنبه، لا يمكن اللجوء، بالنسبة لنفس الدين إلى حجز جديد على نفس الطائرة ولا تمكن المطالبة بأي كفالة أو ضمانة جديدة.

المادة 76

يتحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي إذا **صدر لفائدة الدائن حكم قضائي حائز لقوة** الشيء المقضي به، وتم تقييده في دفتر التسجيل.

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 هوية الدائن المنجز الحجز لصالحه وموطنه ومراجع الحكم الذي يستند إليه 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 بيانا ووصفا لتجهيزات الطائرة وتوابعها. وينص المحضر على تعيين حارس قضائي.

يبلغ المحضر المشار إليه أعلاه في الحال إلى **السلطة المكلفة بالطيران المدني** من أجل توقيف الطائرة في المكان الذي توجد به.

المادة 79

يجب على الدائن الحاجز أن يوجه داخل أجل خمسة أيام عمل ابتداء من تاريخ تسجيل محضر الحجز التنفيذي في دفتر التسجيل، 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 المكلفة بالطيران المدني**

تسلم **السلطة المكلفة بالطيران المدني**، داخل ثلاثة أيام عمل الموالية للتضمين المذكور، بيانا بالتقييدات. ويخبر الدائن الحاجز داخل ثمانية أيام عمل الموالية للتسليم المذكور الدائنين المقيدين في دفتر التسجيل، بالمواطن المعينة في تقييداتهم، بالاستدعاء المنصوص عليه في المادة السابقة. ويضرب للدائنين أجل خمسة عشر يوما من أيام العمل من أجل التدخل.

الفرع الثاني

البيع الجبري للطائرات

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، في 3 أيام كحد أقصى، 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 المختصة أو من ينوب عنه 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 واليوم الذي سيتم فيه البيع بالمزاد.

يتم البيع بعد الحجز، أمام كاتب الضبط، بعد مضي ثلاثين يوما كحد أقصى من أيام العمل على تعليق الإعلان وإدراجه في جريدة وطنية مخول لها نشر الإعلانات القانونية تصدر في دائرة نفوذ المحكمة المعروضة عليها القضية، دون إخلال بأي نشر آخر قد يأمر به رئيس المحكمة المختصة.

تعلق الإعلانات في الجهة الأكثر بروزا من الطائرة المحجوزة وفي الباب الرئيسي للمحكمة التي سيباشر البيع أمامها وكذا في مكاتب **السلطة المكلفة بالطيران المدني**.

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

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

- المصاريف القضائية والنفقات المدفوعة لصالح جميع الدائنين للمحافظة على الطائرة قصد التوصل إلى بيعها وتوزيع ثمنها وكذا الحقوق والأتاوى المستحقة منذ وقف الطائرة؛

- النفقات المدفوعة من أجل المحافظة على الطائرة وتعهد الطاقم وكذا المبالغ المستحقة والمصاريف المدفوعة منذ تاريخ الحجز التحفظي أو إجراء التنفيذ حتى بيع الطائرة المذكورة؛

- نفقات إزاحة الطائرة 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 دائنا 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 والآجال المنصوص عليها في قانون المسطرة المدنية.

تتضمن عريضة الاستئناف استدعاء بالحضور وبيان أسبابه تحت طائلة البطلان.

تضع المحكمة التي بتت 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 المحكمة، 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 والرهون 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 المزاد، بقوة القانون، إلى رفع اليد عن توقيف 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 مسؤولا 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 مسؤولا بهذه الصفة ما لم يثبت أن شخصا آخر هو مستغل الطائرة.

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

المادة 95

يجب على كل مستغل طائرة تقوم بخدمة للنقل الجوي في المغرب أو تحلق فوق التراب المغربي، سواء كانت مسجلة بالمغرب أو بالخارج، أن يكتتب تأمينا يمكنه 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 تغيرها 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 مزاولة مهامهم، إما بنية إلحاق ضرر وإما تهورا، 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 مكتري طائرة، حق الانفراد بالتصرف فيها لمدة تفوق أربعة عشر يوما، فإن المالك أو المستأجر أو المكتري 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، مسؤولا 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 مزاولة 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 مسؤولا 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 مسؤولا تجاه الآخرين عن الضرر اللاحق باعتبار نسبة فداحة الخطأ الذي ارتكبه كل واحد منهم.

المادة 98

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

القسم الثاني

المطـارات

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 99

تتولى **السلطة المكلفة بالطيران المدني** التخطيط للمطارات وفقا لأهداف السياسة الوطنية لتنمية الطيران المدني مع استحضار التصاميم الوطنية والجهوية لإعداد التراب والتعمير 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 والمصالح الأمنية والجمارك والخدمات الاجتماعية والحجر وكذا مصالح البيطرة وصحة النباتات ومراقبة الغش 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 لتوسعته القصوى وكذا تخصيص مناطقه حسب الاستعمال الرئيسي المعدة له، بعد استطلاع رأي المصالح الإدارية التي يمكن أن تشتغل به، والجماعات الترابية التي يوجد ضمن نفوذ ترابها.

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 240 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 لنظام الإذن إحداث المطار أو توسعته أو تغييره.

ويخضع لنظام الامتياز تدبير المطار أو جزء منه أو إحدى منشآته أو استغلاله أو هما معا.

الباب الثاني

نظام الإذن

المادة 104

تسلم **السلطة المكلفة بالطيران المدني** 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 المكلفة بالطيران المدني** 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 داخل أجل يحدد بقرار الإذن المسلم حسب نوع وحجم الاشغال وذلك أدناه سنة واحدة وأقصاه سنتين من تاريخ تسليمه في البدء في إنجاز المشروع، في تحقيق الغرض الذي سلم الإذن من أجله.

يخول الإذن المنصوص عليه في هذه المادة الحق في التدبير والاستغلال المباشرين للمطار المعني أو في إطار نظام الامتياز.

المادة 105

عند معاينة اختلالات أو نواقص متعلقة بالإذن خلال مراقبة منجزة في عين المكان، يتم توقيف الإذن لمدة لا تتجاوز السنة، تضمن في قرار التوقيف، تبتدئ من تاريخ تبليغ التوقيف 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 توقيف الإذن.

وفي حالة سحب الإذن لا يمكن تجديده إلا من خلال طلب جديد يوجه للسلطة المختصة وفق مقتضيات المادة 104.

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 إذا لم يتم تقديم أي عرض أو قبوله على إثر إعلانين متتالين عن المنافسة في نفس الموضوع.

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، والقواعد الجارية على الممتلكات المرجعة والممتلكات المشتراة بعد انتهاء عقد الامتياز؛

- **المدة التي لا يمكن أن تقل عن عشر سنوات (10)** ولا تزيد عن عشرين (20) سنة قابلة للتمديد لمدة إضافية لا تتجاوز عشرة (10) سنوات ؛

- التكاليف والالتزامات المتعلقة بمراقبة و صيانة وإعادة تأهيل البنيات التحتية والبنيات الفوقية والتجهيزات والمنشآت الممنوح الامتياز في شأنها ؛

- التقيد بالشروط المفروضة لأسباب تتعلق بالدفاع الوطني والأمن العام ؛

- شروط الاحتلال المؤقت للملك العام عند الاقتضاء ؛

- شروط التمديد ؛

- شروط الاسترداد والفسخ وسقوط الحق،

- عند الاقتضاء، طريقة حساب التعويض الواجب منحه للمستفيد من الامتياز في حالة إنهاء الامتياز لأسباب أخرى غير عدم التقيد ببنود اتفاقية الامتياز.

المادة 108

يلتزم كل مستفيد من اتفاقية امتياز باحترام الشروط العامة لاستغلال المطار وبنود دفتر للتكاليف تصادق عليه **السلطة المكلفة بالطيران المدني** وينص دفتر التكاليف بوجه خاص على ما يلي:

1) مقتضيات وشروط تدبير المنشآت المذكورة والتجهيزات والبنيات التحتية والبنيات الفوقية واستغلالها واستعمالها وكذا شروط وكيفيات مراقبتها و 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) التقيد بمبدأ احترام المساواة في معاملة المستعملين ؛

7) المؤهلات المهنية والتقنية المطلوبة في المستخدمين وكذا الضمانات المالية المفروضة على المستفيد ؛

8) كيفية احتساب الأجرة عن الخدمات المقدمة وطريقة أدائها؛

9) كيفيات أداء الأجرة عن الخدمات المقدمة؛

10) 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 تلقائيا وبدون تعويض إسقاط الامتياز إذا:

1. لم يشرع المستفيد من الامتياز في مزاولة النشاط موضوع الامتياز داخل الآجال المحددة في الاتفاقية أو لم يقم بذلك بعد انصرام أجل جديد حدد له والذي لا يتجاوز نصف مدة الأجل الأصلي المحدد له.

2. لم يعد متوفرا على الشروط المطلوبة لمزاولة نشاطه؛

3 تم توجيه إنذار خلال الثلاثة أشهر الأولى عند معاينة توقف مزاولة نشاطه وبعد استمرار التوقف لمدة تفوق ستة أشهر من تاريخ المعاينة.

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 المكلفة بالطيران المدني** المشار إليهم في المادة 276 بعده، لمعاينة غياب ممارسة كل أو جزء من 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 المكلفة بالطيران المدني**.

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 لا تزيد عن المدة المتبقية في الإذن أو الإمتياز.

المادة 112

في حالة احتلال مؤقت للملك العمومي وفي حدود المقتضيات 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 المكلفة بالطيران المدني** للموافقة عليه مسبقا.

تنقضي 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 والبنايات 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 المكلفة بالطيران المدني**.

غير أن عملية التفويت والنقل المذكورة يجب أن تتعلق لزوما 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.

وفي حالة عدم توصل الدائنين المذكورين إلى اقتراح إحلال شخص آخر محل المستفيد داخل أجل ثلاثة أشهر يحق لمانح الامتياز اتخاذ التدابير اللازمة لتدبير المرفق موضوع الامتياز لضمان استمرارية الخدمة.

الباب الرابع

شروط الاستغلال

المادة 116

تفتح **السلطة المكلفة بالطيران المدني** كل مطار للاستغلال أمام الحركة الجوية إذا كان مطابقا للمعايير الدولية ويستجيب للمواصفات التقنية المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

المادة 117

يمكن منع استغلال مطار أو جزء منه مؤقتا 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 طبقا للمادة 99 أعلاه على «شهادة المطار» مسلمة من طرف **السلطة المكلفة بالطيران المدني** مع

التقيد بمقتضيات اتفاقية شيكاغو السالفة الذكر.

تحدد إجراءات منح شهادة المطاروالتخلي 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 كيفيات استعمال المطارات ذات الاستعمال المحدود والمتطلبات التقنية التي يجب أن تستجيب لها.

المادة 121

لا يجوز لطائرة أن تنزل أو تقلع 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 والكيفيات 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 المكلفة بالطيران المدني** هذا الاعتماد إلى الأشخاص الذاتيين أو الاعتباريين الذين يثبتون توفرهم على القدرات المالية والوسائل البشرية والتقنية والتنظيمية الضرورية للقيام بالخدمات المذكورة، على إثر إعلان عن المنافسة ويمكن اللجوء إلى التفاوض المباشر بعد التأكد من كون إعلانيين للمنافسة في الموضوع لم يكونا مثمرين.

يوجه طلب الاعتماد إلى السلطة المعنية مرفوقا بملف يحدد مضمونه الإداري والتقني وكيفيات 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 التوقيف، وذلك ابتداء من تاريخ تبليغ التوقيف، 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 توقيف الاعتماد.

وفي كل الحالات تتخذ السلطة المعنية كافة الإجراءات والتدابير اللازمة لضمان استمرارية خدمات المناولة الأرضية عند التوقف المؤقت للاعتماد أو سحبه النهائي.

تحدد كيفيات تسليم الاعتماد وسحبه بنص تنظيمي.

المادة 123

تفيد حسب مدلول هذا الباب، المصطلحات التالية:

التموين : أنشطة تخزين **وإيصال** الوقود إلى الطائرات داخل المطارات **وفقا للقوانين الجاري بها العمل.**

التوزيع: أنشطة توزيع وقود الطائرات **وفقا للقوانين الجاري بها العمل.**

موزع: كل حامل لرخصة استغلال مسلمة من طرف **السلطة المكلفة بالطاقة** مكلف ببيع الوقود لمستغلي الطائرات،**قبل ولوج المجالات المطارية وذلك وفقا للقوانين الجاري بها العمل.**

ممون معين : فاعل مكلف بتخزين **وإيصال** الوقود **إلى**الطائرات داخل المجالات المطارية

يمكن لنفس الشخص أن تكون له صفة موزع وممون معين عندما يباشر في نفس الوقت أنشطة التوزيع والتموين .

المادة 124

تتم عمليات التخزين **وإيصال الوقود إلى الطائرات** من طرف الممون **المعين** تحت مسؤولية مستغل المطاربناء على عقد امتيازودفتر تحملات يحدد الالتزامات العملية التي يتم تضمينها في نص تنظيمي،

للتزود بالوقود،**يجب على مستغلي** الطائرات **اقتناء الوقود من أحد الموزعين مكلف ببيع الوقود الذي يتم إيصاله إلى ممون معين عند مدخل المطارات .**

عندما تكون أنشطة التوزيع والتموين مباشرة من طرف شخصين مختلفين،يلتزم الممون المعين، وفقا لعقد، بالتعامل بشكل

منصف وفعال مع الموزعين.

المادة 125

تبقى عقود امتياز التوزيع والتموين التي تهم الاحتلال المؤقت للملك العمومي بالمطارات الموقعة قبل دخول هذا القانون حيز التنفيذ سارية المفعول بين مستغلي المطارات والموزعين والممونين وفق مقتضياتها وشروطها إلى حين انتهاء مدة صلاحيتها.

يجب أن تكون عقود امتياز التوزيع والتموين التي تهم الاحتلال المؤقت للملك العمومي بالمطارات الموقعة بعد دخول هذا القانون حيز التنفيذ مطابقة للإلتزامات العملية المشار إليها في المادة 124.

المادة 126

يقوم كل مستغل أو مدبر 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 المكلفة بالطيران المدني** بتنظيم المطار وأن يقدم لها، عند الطلب، كل المعلومات والإحصائيات المتعلقة بنشاطه.

الباب الخامس

التزامات المستعملين

المادة 127

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 حيوان أو شيء أخر يشكل عائقا في المساحات المذكورة.

المادة 128

يلزم مستعملو المطارات بالتقيد بالنظام الداخلي الذي يعده حسب الحالة، مستغل المطار المعني أو مدبره. ولا يصبح هذا النظام الداخلي ساري المفعول إلا بعد مصادقة السلطات المختصة.

القسم الثالث

ارتفاقات الملاحة الجوية

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 129

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

المادة 130

تشمل ارتفاقات الملاحة الجوية ما يلي :

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

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

ج) ارتفاقات 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 للارتفاقات الجوية وكيفيات إقامتها وصيانتها والموافقة عليها.

المادة 131

تقوم **السلطة المكلفة بالطيران المدني**، فيما يتعلق بكل مطار أو منشأة أو تجهيز مشار إليه في المادة 129 أعلاه، بإعداد مخطط ارتفاقات 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 للارتفاقات 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 الارتفاقات 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 الارتفاقات الجوية لأجل تنفيذ جميع أشغال التجزئة والمنشآت في المناطق المشمولة بهذه الارتفاقات، ولاسيما منها المعدة للسكن أو لغرض إداري أو صناعي أو سياحي.

المادة 132

يمنع إقامة أي بناءات أو أسيجة أو مزارع أو عوائق من شأنها أن تلحق ضررا بالارتفاقات المزمع إنجازها ما عدا في حالة إذن مسبق من **السلطة المكلفة بالطيران المدني** وذلك ابتداء من تاريخ نشر القرار المشار إليه في المادة 131 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 الارتفاقات الجوية في الجريدة الرسمية.

يقدم طلب الإذن المذكور وفق الأشكال والكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 133

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

المادة 134

تكون كل منشأة يمكن أن تشكل عائقا أو خطرا على الحركة الجوية خارج المناطق المشمولة بارتفاقات جوية، مشروطة بالحصول على إذن سابق من **السلطة المكلفة بالطيران المدني**. 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 135

يمكن أن تفرض **السلطة المكلفة بالطيران المدني** :

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 التباسا مع أنظمة المساعدة المرئية على الملاحة الجوية.

المادة 136

تتمتع **السلطة المكلفة بالطيران المدني** لأجل إنجاز التصويات المشار إليها في أ) من المادة 135 أعلاه بحقوق الاستناد والمرور وقطع الأشجار وشذبها وإقامة أشياء على الجدران الخارجية وعلى السطوح.

المادة 137

تلقى مصاريف إقامة علامات التصوية الجوية واشتغالها وصيانتها على كاهل محدث أو مستغل العوائق المشار إليها في المادة 131 أعلاه.

القسم الرابع

الملاحة الجوية

الباب الأول

حركة الطائرات

المادة 138

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 عملا بالاتفاقات التي أبرمها المغرب أو بإذن خاص ومؤقت تسلمه **السلطة المكلفة بالطيران المدني** لهذا الغرض، حسب الكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 139

لا يسمح لأي طائرة بالحركة الجوية إن لم توجد على متنها التجهيزات والشهادات والأذون وجميع الوثائق الأخرى الجارية صلاحيتها والمطلوبة

طبقا للأنظمة الدولية في مجال سلامة الطائرات والملاحة الجوية.

تحدد بنص تنظيمي قائمة التجهيزات ومواصفاتها وكذا قائمة الشهادات والأذون وكل الوثائق الأخرى المطلوبة وكذا إجراءات تسليمها وسحبها والاعتراف بمعادلتها.

المادة 140

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 وفقا للمقتضيات الدولية في هذا الشأن ولأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

يجب أن تكون قواعد الجو والحركة الجوية وكذا نظام الأضواء والإشارات ودلالتها مطابقة لمقتضيات الأنظمة الدولية في هذا المجال.

المادة 141

يجب على كل ربان 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 التباسا مع الإشارات المذكورة.

المادة 142

يجوز للإدارة المختصة، لأسباب تمليها الضرورة العسكرية أو الأمن العام أو حماية البيئة، 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 خطرا 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 لربان، قائد طائرة، أن طائرته توجد فوق منطقة محظورة أو مقننة أو خطيرة خلافا للأحكام المقررة، وجب عليه الابتعاد عنها فورا ورفع تقرير بذلك إلى مصالح الحركة الجوية والامتثال لتعليماتها.

المادة 143

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 المكلفة بالطيران المدني** بالنزول في مطار معين لأسباب تعود إلى النظام والأمن العامين. ويجب عليها، في هذه حالة، أن تمتثل فورا للإشارات التي تأمرها بالنزول.

المادة 144

يحق **السلطة المكلفة بالطيران المدني** 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 145

يجب على كل طائرة تدخل إلى التراب المغربي أو تغادره :

1) أن تتبع لاجتياز الفضاء الجوي المغربي المسار 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 المكلفة بالطيران المدني** من استعمال مطار دولي حسب الكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

المادة 146

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 المكلفة بالطيران المدني** في نشرات معلومات الطيران المعلومات الواجب على الطاقم والمسافرين الإدلاء بها عند وصول الطائرات ومغادرتها.

المادة 147

يجوز للإدارة المختصة :

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

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

تحدد بنص تنظيمي شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة.

المادة 148

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

المادة 149

يمنع القيام بما يلي، إلا بإذن سابق من **السلطة المكلفة بالطيران المدني**، 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 ربان.

3) التحليق في المجال الجوي المغربي من قبل طائرات مدنية محملة بمواد خطيرة خارج القانون الدولي الخاص بالطيران المدني.

الباب الثاني

خدمات الملاحة الجوية

المادة 150

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

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

المادة 151

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.

تتم المصادقة على خدمات الملاحة الجوية من قبل **السلطة المكلفة بالطيران المدني** 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 تعاين **السلطة المكلفة بالطيران المدني**، عقب مراقبة تقوم بها في عين المكان وعلى الوثائق، إخلالا بشرط أو أكثر من الشروط التي تم على أساسها منح المصادقة.

المادة 152

تكون خدمات الملاحة الجوية، المشار إليها في المادة 151 أعلاه، المقدمة في المطارات المفتوحة للحركة الجوية العمومية والمنشآت وخدمات الملاحة الجوية أثناء التحليق موضوع أجرة على شكل رسوم أو إتاوات، حسب الحالة، يتم إحداثها وتحصيلها طبقا للنصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال.

المادة 153

لا يمكن إقامة منشآت وتجهيزات خدمات الملاحة الجوية المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو السالفة الذكر أوتغييرها إلا بإذن من **السلطة المكلفة بالطيران المدني**

تحدد بنص تنظيمي شروط وإجراءات إقامة المنشآت والتجهيزات المذكورة وتغييرها وصيانتها.

الباب الثالث

البحث والإنقاذ

المادة 154

تتولى **السلطة المكلفة بالطيران المدني**، بتنسيق مع جميع الإدارات والسلطات والمصالح المعنية، عمليات مساعدة الطائرات في حالة الاستغاثة أوتعرضها لحادثة والبحث عنها وإنقاذها.

تحدد بنص تنظيمي شروط وكيفيات تنظيم عمليات المساعدة والبحث والإنقاذ وتدبيرها.

المادة 155

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 156

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 157

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 158

تتميما 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.

ويكون هذا المخطط موضوع تقييم ومراجعة كل عشر سنوات أو كلما اقتضت الضرورة ذلك.

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 كيفيات إعداد المخطط المذكور والعناصر التي يتضمنها بنص تنظيمي.

المادة 159

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 160

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 والازعاجات 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 المكلفة بالطيران المدني** وفقا للكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

القسم السادس

مستخدمو الملاحة الجوية المدنية

الباب الأول

سندات الملاحة الجوية

المادة 161

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 المكلفة بالطيران المدني** وألا يكون قد صدر عليهم حكم من أجل جناية أو جنحة مخلة **بالشرف أو المروءة أو حسن السلوك** أو بالآداب العامة.

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

المادة 162

يجب على كل شخص يرغب في مزاولة العمل بصفة مستخدم للملاحة الجوية أن يقيد نفسه في سجل خاص تعده وتمسكه لهذا الغرض **السلطة المكلفة بالطيران المدني**.

المادة 163

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 164

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

المادة 165

عندما يسلم سند للملاحة الجوية من لدن **السلطة المكلفة بالطيران المدني** بدولة أجنبية، طبق شروط تعادل على الأقل الشروط المحددة في هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه لفائدة أحد الرعايا المغاربة أو الأجانب يمكن أن تسلمه **هذه السلطة** سند الملاحة الجوية المغربي المطابق طبقا للشروط والكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

مع التأكد من كون المعني بالأمر ما يزال يتمتع بالكفاءة المطلوبة ويستجيب لشروط القدرة البدنية والعقلية وذلك طبقا للشروط والكيفيات المحددة بنص تنظيمي؛

الباب الثاني

التكوين في مجال الملاحة الجوية

المادة 166

تناط مهمة التكوين النظري والتطبيقي الذي يسمح لمستخدمي الملاحة الجوية بالتقدم للمشاركة في امتحانات الحصول على سندات الملاحة الجوية المشار إليها في المادة 161 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 المكلفة بالطيران المدني**.

المادة 167

يمنح التصديق على مضمون التكوين النظري والتطبيقي المشار إليها في المادة 166 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 168

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 167.

وإذا تم الإخلال بشرط أو أكثر من الشروط، تم توقيف التصديق لمدة لا يمكن أن تتجاوز ستة (6) أشهر تحدد في مقرر التوقيف وتهدف إلى تمكين المستفيد من التصديق من الامتثال مجددا للشروط المطلوبة.

وعند انصرام هذا الأجل دون استيفاء الشروط المطلوبة، تم سحب التصديق.

وفي حالة استيفاء الشروط مجددا، تم فورا إنهاء إجراء توقيف التصديق.

وفي حالة السحب النهائي للتصديق يسمح للخاضعين للتكوين بالمؤسسات والهيئات الخاصة المعنية بالسحب بمتابعة تكوينهم بمؤسسات مماثلة مع احتساب سنوات التكوين التي قضوها بمؤسساتهم الأصلية.

المادة 169

تحدد بنص تنظيمي:

1) شروط ولوج المؤسسات العمومية والهيئات الخاصة لأجل التكوين النظري والتطبيقي باعتبارفئات الطائرات وطبيعة المهام المراد شغلها على متن الطائرات أو على سطح الأرض.

2) شروط وكيفيات تنظيم وسير الامتحانات المنصوص عليها في المادة 166 أعلاه، وكذا محتوى البرامج المتعلقة بها ومواصفات المعدات والتجهيزات الواجب استعمالها؛

3) شروط وكيفيات التصديق على سندات الملاحة الجوية المسلمة من قبل**السلطة المكلفة بالطيران المدني** بدولة أجنبية أو الاعتراف بها؛

4) الأهليات والتجربة المطلوبة من المستخدمين المكلفين بالتحقق من الشروط المستوفاة لأجل التصديق المنصوص عليه في المادة 167 أعلاه؛

5) كيفيات تسليم التصديق المذكور وتوقيفه وسحبه.

الباب الثالث

الفحص الطبي

المادة 170

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 المكلفة بالطيران المدني**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 الآنفة الذكر إلا مراكز الخبرة في طب الطيران المذكورة والأطباء الفاحصون المعتمدون لهذا الغرض.

المادة 171

يعتبر الاعتماد المشار اليه في المادة 170 أعلاه اسميا ولا يمكن نقله بأي صفة من الصفات.

المادة 172

يمكن توقيف الاعتماد لمدة معينة محددة في قرار التوقيف على أن لا يتجاوز ستة أشهر، ابتداء من تاريخ تبليغ قرار التوقيف، عند انتفاء أحد الشروط المقررة لتسليم الاعتماد.

ويخضع حاملوا الشهادات الطبية المسلمة خلال الأشهر الستة قبل تاريخ التوقيف من طرف صاحب الاعتماد موضوع التوقيف لفحص مضاد كما تسحب سندات الملاحة ممن بين الفحص المضاد عدم أهليتهم الصحية.

تهدف مدة التوقيف هاته إلى تمكين المستفيد من الاعتماد من الامتثال مجددا للشروط المطلوبة.

وإذا انصرم أجل التوقيف وظل عدم استيفاء الشروط المطلوبة قائما، وجب سحب الاعتماد.

في حالة العكس، يوضع حد لإجراء التوقيف.

المادة 173

علاوة على الحالة المنصوص عليها في المادة 172 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 174

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

الباب الرابع

مجلس طب الطيران المدني

المادة 175

يحدث لدى **السلطة المكلفة بالطيران المدني** 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 **والنفسية** لدى المستخدمين المذكورين؛

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

-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 المكلفة بالطيران المدني**.

يتكون المجلس من ممثلين عن **السلطة المكلفة بالطيران المدني** 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 176

يتألف الطاقم من مجموع الأشخاص الذين يوجدون على متن الطائرة لأجل استغلالها أثناء التحليق، ويوضع تحت إمرة قائد الطائرة. ويحدد تأليف الطاقم تبعا لفئات الطائرات وطرازاتها 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 177

يمارس مهام قائد الطائرة ربان. 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 176 أعلاه إلى غاية مكان نزول الطائرة.

تحدد مهام الربان قائد الطائرة والتزاماته ومسؤولياته بموجب هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.

المادة 178

يعتبر قائد الطائرة مسؤولا 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 ضروريا لسلامة الرحلة. ويتعين عليه إخبار مستغل الطائرة بذلك وبيان أسباب قراره.

المادة 179

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

المادة 180

دون الإخلال بمقتضيات المادة 177 أعلاه، يتولى قائد الطائرة قيادتها خلال كل مدة الرحلة.

لقائد الطائرة السلطة على جميع الأشخاص الراكبين 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 خطرا على سلامة الرحلة ولاسيما بسبب تصرفه أو لأسباب صحية.

ويمكنه أيضا تفريغ كل الحمولة أو أي جزء منها إذا تبين له أنها تشكل خطرا على سلامة الركاب أو الطائرة والقيام أثناء التحليق برمي بعض البضائع أو المحروقات بشرط إخبار المستغل بذلك.

المادة 181

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.

غير أنه إذا تعلق الأمر بحادثة أو عارض خطير يتم توقيف الطائرة المعنية إلى حين القيام بتحقيق في الموضوع وفق المنصوص عليه بالقسم العاشر من هذا القانون.

المادة 182

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 183

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 184

يلزم قائد الطائرة خلال النزول الأول، بتوجيه نسختين كاملتين من التصريحات بالولادة أو الوفاة التي حررها، بعد توقيعهما وإثبات صحتهما من لدنه، وذلك وفق ما هو منصوص عليه في القانون المنظم للحالة المدنية.

المادة 185

يمنع على أي أحد:

-1 القيام بقيادة طائرة بشكل متهاون أو متهور، مما قد يعرض للخطر الطائرة 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 المكلفة بالطيران المدني** ضمن الشروط والكيفيات المحددة بنص تنظيمي.

الباب السادس

النظام التأديبي لمستخدمي الملاحة الجوية

المادة 186

يتعرض للعقوبات التأديبية المنصوص عليها في المادة 187 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 187

العقوبات التأديبية التي يمكن أن تصدرها **السلطة المكلفة بالطيران المدني** في حق مستخدمي الملاحة الجوية هي :

1) الإنذار؛

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

3) توقيف 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 التوقيف؛

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

وتصدر عقوبة التوقيف المشار إليه أعلاه لمدة يتم تحديدها في قرار

التوقيف والتي لا يمكن أن تتجاوز سنة واحدة.

يتم التوقيف بناء على قرار للإدارة المعنية بعد استطلاع رأي اللجنة التأديبية المنصوص عليها في المادة 188 أدناه.

المادة 188

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 المكلفة بالطيران المدني** إصدار العقوبات المشار إليها في المادة 187 أعلاه على مستخدمي الملاحة الجوية الذين ثبت عليهم ارتكاب الأخطاء أو الإهمالات المنصوص عليها في المادة 186 أعلاه.

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

تخضع مداولات اللجنة التأديبية لاحترام قواعد السر المهني.

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

المادة 189

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 بالتوقيف 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 المؤاخذ عليها.

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

المادة 190

يجب بمجرد الشروع في الإجراء التأديبي، تبليغ المعني، بواسطة جميع الوسائل التي تثبت التوصل، بالأفعال المؤاخذ عليها وتمكينه من تقديم ملاحظاته كتابة، داخل أجل لا يمكن أن يقل عن عشرة أيام من أيام العمل دون أن يزيد عن أربعين يوما 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 191

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

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

المادة 192

في حالة توقيف سندات الملاحة الجوية، يجب على المعني بالأمر إيداع السندات لدى **السلطة المكلفة بالطيران المدني** وفق كيفيات تحدد بنص تنظيمي.

القسم السابع

النقل الجوي

الباب الأول

شروط استغلال خدمات النقل الجوي

المادة 193

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 المكلفة بالطيران المدني.**

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

المادة 194

يمنح الإذن في استغلال خدمات النقل الجوي المنصوص عليه في المادة 193 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 المكلفة بالطيران المدني** طبقا

للشروط والكيفيات المحددة بنص تنظيمي، مرفوقا بملف إداري وتقني يسمح بالتعرف على صاحب الطلب والتأكد من استجابته للشروط المشار إليها أعلاه.

المادة 195

تمنح الشهادة التقنية للناقل المشار إليها في المادة 194 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 ا**لسلطة المكلفة بالطيران المدني**، للتأكد من أن هؤلاء الناقلين مستمرون في الاستجابة للمتطلبات التي سمحت بتسليم الشهادة لهم.

المادة 196

يسحب الإذن باستغلال خدمات النقل الجوي والشهادة التقنية عندما يتبين انتفاء أحد الشروط التي تم تسليمهما على أساسها على إثر مراقبة تقوم بها **السلطة المكلفة بالطيران المدني**.

تحدد كيفيات تسليم وسحب الإذن والشهادة المشار إليهما في المادتين 193 و194 أعلاه بنص تنظيمي.

المادة 197

يجب على الناقلين المستفيدين من إذن باستغلال خدمات النقل الجوي أن يخبروا **السلطة المكلفة بالطيران المدني**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 المكلفة بالطيران المدني**، بناء على طلب منها، بجميع المعلومات والإحصائيات المتعلقة بخدمات النقل الجوي التي يقدمونها.

المادة 198

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

المادة 199

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

وتحدد بنص تنظيمي كيفيات تسليم الأذونات المؤقتة والعدد المسموح به في السنة وكذا عدد الرحلات في كل أذن مؤقت.

المادة 200

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

المادة 201

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

المادة 202

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 استثنائيا يمكن أن تمنحه **السلطة المكلفة بالطيران المدني** لناقلين جويين أجانب لأجل القيام برحلات جوية داخلية محددة، وفق شروط تحدد في الإذن المذكور.

المادة 203

تخضع تعريفات النقل الجوي الداخلي للتشريع الجاري به العمل في مجال حرية الأسعار والمنافسة. ويجب اطلاع **السلطة المكلفة بالطيران المدني** عليها.

المادة 204

يجب على كل مستغل لخدمات النقل الجوي الإدلاء للإدارة المختصة، بناء على طلب منها، بكل المعلومات أو الإحصائيات المتعلقة بأنشطته.

تخضع هذه المعلومات والإحصائيات للسر المهني طبقا للنصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال.

المادة 205

دون الإخلال بتطبيق العقوبات المنصوص عليها في المادة 297 أدناه، في حالة استغلال خدمات النقل الجوي، دون الحصول على الإذن المشار إليه في المادة 193 أعلاه، تقوم **السلطة المكلفة بالطيران المدني**، بوقف الطائرات المستعملة، على نفقة ومسؤولية الشخص المعني بالأمر إلى حين التوفر على الإذن المذكور.

المادة 205 مكرر

تسهر السلطة المكلفة بالطيران المدني على تنظيم ومنح استغلال الخطوط الجوية للشركات المغربية الخاضعين للقانون العام أو الخاص وكذا الشركات الأجنبية في إطار الاتفاقيات الدولية الثنائية أو المتعددة الأطراف وفق مقتضيات تحدد بنص تنظيمي.

الباب الثاني

عقود النقل الجوي

المادة 206

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

يجب أن يحرر عقد النقل الجوي طبقا 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 207

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 دوليا 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 208

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 وبإدارة طاقم القيادة الذي تظل سلطته قائمة عليه، يعتبر المؤجر كمستغل للطائرة ويعتبر المستأجر ناقلا، 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 مستغلا وناقلا.

المادة 209

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، مستغلا للطائرة وناقلا بالنسبة لكل عقود النقل الذي يكون طرفا فيها .

المادة 210

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

المادة 211

يستوجب كل إيجار لطائرة مسجلة بالخارج من لدن ناقل جوي مغربي الحصول على إذن مسبق من **السلطة المكلفة بالطيران المدني**.

يسلم هذا الإذن طبقا للشروط والإجراءات المحددة بنص تنظيمي.

الباب الثالث

التزامات الناقل الجوي ومسؤوليته

المادة 212

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.

يجب على الناقل الجوي الذي يؤمن رحلات جوية تجارية وطنية أو دولية متجهة من وإلى أو عابرة للمملكة المغربية، إيفاد السلطات المختصة بالمعلومات المسبقة عن الركاب والبيانات الخاصة بسيرة الركاب و أعضاء الطاقم وتفاصيل الرحلة الجوية، وتطبق هذه الأحكام على رحلات الطيران العام.

وتستثنى رحلات الدولة ورحلات الطيران العسكري وكذا الرحلات الناقلة للبضائع بدون ركاب من التقيد بأحكام هذه المادة.

تحدد بنص تنظيمي كيفيات تطبيق هذه المادة.

المادة 213

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

المادة 214

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 215

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 216

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 217

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 يضع رهن إشارة المسافرين بوابة الكترونية خاصة بإخبارهم عن المعايير والقواعد المتعلق بالتعويض والمساعدة؛

3) 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 شباك التسجيل أو في باب الركوب الاطلاع على النص الذي يتضمن حقوقكم ولاسيما فيما يخص التعويض والمساعدة «

يجب أن يطبق البندان 2و3 من هده المادة على من لا يتقنون قراءة لغة الإشعار وكذا على المكفوفين وضعاف البصر بطرق أخرى ملائمة.

المادة 218

يجب على كل ناقل جوي أن يبرم تأمينا أو كل ضمانة 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 219

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

المادة 220

تحدد بنص تنظيمي شروط استغلال أنشطة الطيران العام.

المادة 221

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 222

إذا قرر ناقل جوي رفض ركوب مسافر في رحلة ما وكان يتوفر على حجز تذكرة تم تأكيده بالنسبة إلى هذه الرحلة، وجب عليه أولا الالتجاء 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 223 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 فورا تعويضا لهؤلاء المسافرين طبقا للمادة 230 أدناه ويقدم لهم مساعدة وفق الشروط والكيفيات المحددة في نص تنظيمي.

المادة 223

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

المادة 224

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 225

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

المادة 226

ويراد بالظروف الاستثنائية لتطبيق المادة 225 أعلاه الوقائع التي يمكن أن تنشأ على الخصوص، في حالات اتخاذ إجراءات تتعلق بالنظام العام أو بأحوال جوية لا تسمح بالقيام بالرحلة جوية المعنية أو أخطار مرتبطة بسلامة الرحلة أو اختلالات تقنية غير متوقعة يمكن أن تأثر على سلامة الرحلة.

وكذلك في حالات اتخاذ إجراءات إدارية أو عدم توفير الوسائل الخارجية عن نطاق مسؤولية الناقل الجوي واللازمة لإنجاز الرحلات في ظروف مناسبة.

المادة 227

إذا تم رفض ركوب أو إلغاء رحلة أو تأخيرها مهما بلغت مدة التأخير، استفاد المسافرون ذوو الحركية المحدودة وكل الأشخاص اللذين يرافقونهم وكذا الأطفال الذين لا رفيق لهم من التكفل المنصوص عليه في المادة 223 أدناه بما يتلائم مع حالتهم.

المادة 228

لا يجوز حصر أو حذف التزامات الناقلين إزاء المسافرين في حالة رفض الركوب أو إلغاء رحلة أو تأخيرها، الواردة في هذا القسم، ولاسيما بموجب استثناء أو تقييد منصوص عليه في عقد النقل.

يعتبر وجود مثل هذا المقتضى في عقد النقل لاغيا بحكم القانون.

المادة 229

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 230

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

إذا قام ناقل جوي بوضع مسافر في درجة أدنى من الدرجة التي اشتريت التذكرة من أجلها، وجب عليه، أن يرجع إلى المسافر داخل أجل سبعة (7) أيام من أيام العمل ابتداء من تاريخ الرحلة ووفق الكيفيات المشار إليها في المادة 225 أعلاه :

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 1500و3500 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 231

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 270 أدناه، أن تصدر في حقه إحدى العقوبات التالية أو بعضها حسب نوع الإخلال المعاين 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 232

يتم استخلاص الغرامات المشار إليها في المادة 231 أعلاه كديون للدولة طبقا للقانون المتعلق بتحصيل الديون العمومية.

القسم التاسع

أمن الطيران المدني

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 233

تقوم **السلطة المكلفة بالطيران المدني** 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 المكلفة بالطيران المدني** 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 مدبره أو هما معا أن يعد برنامج أمن للمطار المكلف به، يوضع على أساس البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني تتم المصادقة عليه مسبقا من طرف **السلطة المكلفة بالطيران المدني**.

تسهر **السلطة المكلفة بالطيران المدني** على تنفيذ البرنامج المذكور

من لدن جميع المصالح المتواجدة بالمطار.

المادة 234

تشتمل 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 مدبره .

عندما لا يحترم مستغل المطار أو مدبره برنامج أمن المطار المصادق عليه من لدن **السلطة المكلفة بالطيران المدني**، يجوز لهذه السلطة أن تفرض إجراءات تصحيحية أو تقيد الاستغلال لتدارك الإخلالات التي تمت معاينتها وذلك على نفقة ومسؤولية مستغل المطار أو مدبره.

تصادق **السلطة المكلفة بالطيران المدني** على تجهيزات الأمن المقامة بالمطار قبل تشغيلها وتحدد كيفيات التصديق على هذه التجهيزات بنص تنظيمي.

تحدد بنص تنظيمي الشروط التقنية ولاسيما الولوج والتحرك في منطقة الولوج المنظم وكذا كيفيات تطبيق مقتضيات هذه المادة.

المادة 235

تحدد بنص تنظيمي كيفيات 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 236

يمكن أن تقوم **السلطة المكلفة بالطيران المدني** 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 237

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 233 و234 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 238

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

المادة 239

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 240

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 241

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 تقيد الاستغلال لتدارك الاختلالات التي تمت معاينتها وذلك على نفقة مستغل الطائرة ومسؤوليته.

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

في حالة عدم التزام مستغل الطائرة بالإجراءات التصحيحية المفروضة من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني، تطبق هذه الأخيرة في حقه غرامة مالية تتراوح بين عشرين ألف(20.000) ومائة ألف (100.000) درهم

المادة 242

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 ليتمكنا 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 243

يجب إجراء تحقيق تقني في شان كل حادثة أو عارض خطير للطيران المدني، فور حدوثه، تقوم به الهيئة الدائمة المكلفة بتحقيقات السلامة الجوية المحدثة لهذه الغاية والمسماة بعده «بالهيئة الدائمة» . **تعمل الهيئة الدائمة المكلفة بتحقيقات السلامة الجوية بصفة مستقلة عن السلطة المكلفة بالطيران المدني.**

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

عند فتح التحقيق التقني، يتم فورا إجراء تحقيق أولي عن المعلومات لاستقاء كل المعلومات الضرورية للمعاينة الأولى.

المادة 244

يتمثل الهدف الوحيد من التحقيق التقني، المشار إليه في المادة 243 أعلاه، في تفادي حوادث أو عوارض الطيران المدني في المستقبل دون الإخلال، عند الاقتضاء، بإجراء التحقيق القضائي، وجمع وتحليل المعلومات المفيدة وتحديد الظروف والأسباب الثابتة أو المحتملة للحادثة أو العارض الخطيروعند الاقتضاء اقتراح توصيات.

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

ويجري التحقيق 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 تحقيقا تقنيا ؛

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

المادة 245

يجوز «للهيئة الدائمة» أن تفوض إلى السلطة المكلفة بالتحقيقات التقنية في حوادث الطيران المدني بدولة عضو في منظمة الطيران المدني الدولي إنجاز تحقيق 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 بتحقيق تقني كلي أو جزئي.

المادة 246

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 ممثلها للمساهمة في كل تحقيق يتعلق بهذه الحادثة أو العارض الخطيرويمكن 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 المكلفة بالطيران المدني** في الدولة العضو بالمنظمة الدولية للطيران المدني في كل تحقيق 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 247

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 التحقيق التقني حول الحادثة أو العارض الخطير وتنجزه أو تفوض إنجازه وفق المادة 246 أعلاه.

عندما تقع الحادثة أو العارض الخطير فوق التراب أو المجال الجوي لدولة ليست عضوا في اتفاقية شيكاغو المذكورة ولم تفتح سلطات هذه الدولة التحقيق التقني، يجب على الهيئة الدائمة أن تفتح تحقيقا تقنيا بخصوص هذه الحادثة أو العارض الخطير وتنجزه أو تفوض إنجازه وفق المادة 246 أعلاه.

المادة 248

تتوفر «الهيئة الدائمة» المنصوص عليها في المادة 243 أعلاه، للقيام بالتحقيقات التقنية، على مستخدمين يتوفرون على المؤهلات والكفاءات الضرورية لانجاز مهامهم بكل استقلالية ونزاهة. ويتكون هؤلاء المستخدمون من :

1) محققو الهيئة الدائمة المكلفين بإجراء التحريات التقنية حول الحوادث والعوارض الخطيرة للطيران المدني ؛

2) محققي المعلومات الأولى المعتمدين من لدن **السلطة المكلفة بالطيران المدني**.

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

المادة 249

يسلم الاعتماد المنصوص عليه في البند 2) من المادة 248 أعلاه عندما يثبت صاحب الطلب الكفاءات والمؤهلات التقنية الضرورية لإنجاز تحقيقات 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 كيفيات تسليم وسحب الاعتمادات بنص تنظيمي.

المادة 250

يجب على الربان قائد الطائرة أن يبلغ على الفور وبأسرع الوسائل بكل حادثة أو عارض خطير للطيران المدني طرأ فوق التراب المغربي أو في مجاله الجوي إلى الهيئة الدائمة أو إذا تعذر ذلك إلى **السلطة المكلفة بالطيران المدني**.

ويلزم بهذا العمل كذلك، في حالة عدم وجود الربان 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 المكلفة بالطيران المدني**.

وفي جميع الحالات، يجب أيضا أخبار السلطة القضائية المختصة بوقوع الحادثة.

الباب الثاني

سير التحقيق التقني

المادة 251

يجوز للمحققين المشار إليهم في المادة 248 أعلاه ولأغراض التحقيقات التقنية بما في ذلك التحقيقات 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 المحققون 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 252

يطلع المحققون على محتوى أجهزة التسجيل الموجودة على متن الطائرة وعلى كل تسجيل آخر يعتبرهاما ويمكنهم القيام باستغلالها.

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

في حالة عدم فتح تحقيق تقني أو تحقيق قضائي، يمكن أخذ أجهزة التسجيل وحاملاتها من لدن المحققين التقنيين بحضور ضابط للشرطة القضائية تلتمس مساعدته.

ويمنع منعا كليا تسريب محتوى التحقيق التقني و الوثائق ذات الصلة.

المادة 253

يجب استخدام أجهزة التسجيل على متن الطائرة بشكل فعلي أثناء التحقيق 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 الموضوعة رهن إشارتها من قبل دول أخرى، مع مراعاة ما يلي:

1) قدرات وسائل القراءة ؛

2) آجال القراءة ؛

3) أماكن وجود وسائل القراءة.

المادة 254

يجوز للمحققين التقنيين في حالة فتح تحقيق تقني أو تحقيق قضائي حضور عمليات الخبرة التي تأمر بها السلطة القضائية المختصة واستغلال المعاينات المنجزة في إطار العمليات المذكورة لأغراض التحقيق 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 للمحققين التقنيين إخضاع الأشلاء والسوائل والقطع والأجهزة والمجموعات والآليات المحجوزة لفحوص أو تحاليل من شأنها تغييرها أو إتلافها أو تدميرها، إلا بموافقة السلطة القضائية.

المادة 255

في حالة وقوع حادثة أو عارض خطير للطيران المدني لم يترتب عليه فتح تحقيق تقني أو تحقيق قضائي، يجوز للمحققين 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 تلتمس مساعدته لهذا الغرض.

ترجع الأشياء أو الوثائق التي يحتفظ بها المحققون 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 256

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

المادة 257

يجوز للمحققين 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 243 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 المحققين التقنيين.

المادة 258

يحرر المحققون التقنيون محاضر أثناء عمليات وأعمال التحقق المنجزة في إطار تحرياتهم. وتتضمن المحاضر المذكورة المعلومات التي تمكن من التعرف على المحقق التقني والواقعة التي طرأت وتاريخ القيام بتدخله وكل المعلومات الأخرى المفيدة والمرتبطة التحقيق.

توجه، عند فتح تحقيق تقني أو تحقيق قضائي، نسخة من المحضر إلى السلطة القضائية.

المادة 259

تحدد بنص تنظيمي كيفيات إجراء التحقيق الأولي عن المعلومات و التحقيق التقني وكذا شكل التقارير ومضمونها والآجال الذي تعد فيه من طرف المحقق المعني.

الباب الثالث

المعلومات المتعلقة بالتحقيق التقني والاطلاع عليه

المادة 260

يؤهل مسؤول الهيئة الدائمة لتوجيه المعلومات المنبثقة عن التحقيق التقني، إذا ارتأى أن من شأنها الحيلولة دون وقوع حادثة أو عارض خطير للطيران المدني إلى **السلطة المكلفة بالطيران المدني** 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 المحققون التقنيون وسير التحقيق التقني وعند الاقتضاء استنتاجاته المؤقتة، مع مراعاة القانون رقم 09.09 المتعلق بحماية الأشخاص الذاتيين تجاه معالجة المعطيات ذات الطابع الشخصي وأحكام المادة 270 أدناه.

المادة 261

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

ويجوز للهيئة الدائمة لإصدار توصيات السلامة الجوية بناء على دراسات أو تحاليل مجموعة من الحالات التي لها علاقة بسلامة الطيران المدني.

المادة 262

تحرر الهيئة الدائمة وتنشر عند نهاية التحقيق 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 فيما يخص عناصر هذه الاستشارة.

المادة 263

تنشر 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 التحقيق وكل القضايا التي تمت إثارتها والمتعلقة بالسلامة.

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

1) السلطات المسؤولة عن تحقيقات السلامة والسلطات المكلفة بالطيران المدني للدول المعنية والى منظمة الطيران المدني الدولي طبقا للقواعد والممارسات الدولية الموصى بها ؛

2) من سترسل إليهم توصيات السلامة المضمنة في التقرير.

المادة 264

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

1) التصريحات المستقاة لدى الأشخاص ؛

2) التسجيلات التي تبين هوية الأشخاص الذين أدلوا بشهادتهم في إطار التحقيق التقني بما في ذلك التحقيق الأولي عن المعلومات ؛

3) المعلومات المستقاة التي لديها طابع حساس وشخصي خاصة المعلومات المتعلقة بصحة الأشخاص؛

4) العناصر المدلى بها لاحقا خلال التحقيق مثل المذكرات والتقارير والاستشارات والتوصيات وبصفة عامة كل المعلومات كيفما كانت طبيعتها التي تم الحصول عليها خلال التحقيق التقني .

المادة 265

يجوز للإدارة المختصة أن تطلب من الهيئة الدائمة، بعد تسليم

التقرير النهائي، بإعادة فتح التحقيق التقني في حالة اكتشاف عناصر جديدة ذات أهمية. كما يمكن للهيئة فتح تحقيقات استباقية.

الباب الرابع

أحكام متفرقة

المادة 266

لا يجوز أن يتعرض لأي عقوبة تأديبية أو إدارية أي شخص أخبر تلقائيا وعلى الفور الهيئة الدائمة المنصوص عليها في المادة 243 أعلاه بوقوع عارض طيران ماعدا في حالة ما إذا ساهم بتصرفه أو عدم تصرفه في حدوث العارض.

المادة 267

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 المحقق التقني أو إن تعذر ذلك، محقق المعلومات الأولى.

المادة 268

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 للتحقيق التقني، ولاسيما من تجنب محو تسجيل المحادثات والإنذارات الصوتية عقب الرحلة.

المادة 269

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

تشمل تدابير المحافظة على الأدلة بوجه خاص المحافظة، بجميع الطرق الملائمة، على الأدلة التي قد تتعرض للإزالة أو المحو أو الفقدان 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 270

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

المادة 271

يستفيد المحققون من غير موظفي الدولة والأشخاص المشاركون في تحقيقات المعلومات الأولى والتحقيقات 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 272

تقوم الدولة بوضع برنامج وطني لسلامة الطيران المدني، طبقا 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 المكلفة بالطيران المدني** في إطار البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني، مستوى الأداء المقبول لسلامة الطيران المدني الذي يتوجب بلوغه. وفي هذا الإطار، يجب على مقدمي الخدمات ومنتوجات الطيران المعنيين تطبيق أنظمة تدبير للسلامة طبقا لأحكام اتفاقية شيكاغو المذكورة وملاحقها وأن يضعوا رهن إشارة **السلطة المكلفة بالطيران المدني**، 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 ومنتوجات الطيران

المعنيين أن يقرروا باتفاق مع **السلطة المكلفة بالطيران المدني** أهداف تحسين مستوى الأداء المقبول لسلامة الطيران الواجب بلوغه والذي تتم مراقبة إنجازه وتقييمه باستمرار.

المادة 273

تكتسي كل المعطيات والمعلومات والوثائق والتسجيلات والتصريحات و الإطلاعات والمؤشرات والتقارير المدلى بها أو المستقاة في إطار تنفيذ البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني طابعا سريا 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 التحقيق أو المتابعة من أجل جرائم؛

2) بطلب من **السلطة المكلفة بالطيران المدني**. وفي هذه الحالة يتم إرسال وكشف هذا العناصر في إطار اتفاق؛

3) إذا اعتبرت **السلطة المكلفة بالطيران المدني** 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 274

لا يمكن أن يتعرض مستخدمو مقدمي الخدمات ومنتوجات الطيران الذين يبلغون بالحوادث والعوارض والقصور في السلامة والتهديدات التي تشكل خطرا حقيقيا أو محتملا للطيران المدني، طبقا 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 طبقا 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 275

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 276

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

1) الضباط قواد الطائرات المكلفون بأمن المجال الجوي؛

2) قائد الطائرة التي ارتكبت فيها المخالفة؛

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

زيادة على الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الأولى أعلاه، يعتبر الأعوان 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 277

يؤدي الأعوان المشار إليهم في المادة 276 أعلاه اليمين وفق الشروط المحددة في النصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال.

ويجوز لهم تسخير القوة العمومية مباشرة لأجل القيام بمهامهم.

المادة 278

يؤهل الأعوان المشار إليهم في المادة 276 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 279

يترتب مباشرة على معاينة 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 280

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 الأذون 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 وجنسيتهم وصفتهم ؛

د) طبيعة المخالفة أو المخالفات المرتكبة.

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

إذا أخذت عينة من العينات، وجبت الإشارة إلى ذلك في المحضر مع الإحالة إلى «محضر أخذ العينات» المحرر بهذه المناسبة وفق أحكام المادة 281 بعده.

المادة 281

إذا استلزمت معاينة المخالفة أخذ عينات، ترتب على ذلك إعداد محضر في حينه بشأن أخذ العينات ويلحق بالمحضر المشار إليه في المادة 280 أعلاه.

إضافة إلى البيانات الواردة في الفقرة الأولى من المادة 280 أعلاه، يشار في محضر أخذ العينات إلى كل معلومة تسمح بالتعرف على الجزء المعني بأخذ العينة وطبيعة العينات والكميات المأخوذة.

المادة 282

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

يمكن أن يكون كل تحليل لم يقتنع 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 283

ترسل أصول المحاضر المشار إليها في المادتين 280 و281 أعلاه فورا من قبل الأعوان الذين قاموا بتحريرها إلى **السلطة المكلفة بالطيران المدني**.

المادة 284

يعتد بالمحضر إلى أن يثبت ما يخالف الأفعال المبينة فيه.

الباب الثاني

المساطر المتبعة

المادة 285

تقوم السلطة المختصة بما يلي بعد الإطلاع على المحضر:

1) مصادرة المحركات والمراوح والقطع والتجهيزات أو منتجات الملاحة 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 الطائرة المستعملة لارتكاب المخالفة بالمكان الذي اقتيدت إليه.

يحرر محضر بشأن كل عملية مصادرة أو تدمير.

المادة 286

إذا لم يتم تطبيق مسطرة الصلح المنصوص عليها في المواد 288 و 289 و290 و 291 بعده، يرفع المحضر من طرف السلطة المختصة إلى المحكمة المختصة داخل أجل الثلاثين يوما التالية لتاريخ تسلم أصل المحضر المتعلق بمعاينة المخالفة.

يتولى وكيل الملك إجراء المتابعات.

المادة 287

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 الطائرة بأمر صادر داخل أجل لا يمكن أن يتجاوز 3 أيام من أيام العمل.

يجوز التراجع عن وقف الطائرة في كل وقت إذا قام مرتكب المخالفة بإيداع كفالة لدى مؤسسة بنكية يعينها لهذا الغرض رئيس المحكمة المرفوع إليها الأمر، أو إذا قدم ضمانة مالية 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 نهائيا كسبا للخزينة بعد خصم المصاريف والتعويضات المدنية المحتملة.

المادة 288

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 أداؤه 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 يوما 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 289

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 290

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

المادة 291

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 292

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 139 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 276 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 تأمينا 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 218 أعلاه أو أبرم تأمينا بمبلغ لا يغطي مجموع مسؤوليته كما هي محددة في نفس المادة.

المادة 293

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 خرقا لمقتضيات المادة 267 أعلاه.

المادة 294

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 ربان 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- لا يملك إجازة أو أي سند ملاحة جوية آخر جارية صلاحيته مفروض التوفر عليه اعتبارا للرحلة المنجزة. ويتعرض للعقوبة نفسها كل عضو آخر من المستخدمين الملاحين عند ارتكاب مخالفة مماثلة.

5- بتهور أو دون تبصر خرقا لأحكام البند 1 من المادة 185 أعلاه.

المادة 295

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) الربان الذي حلق فوق منطقة محظورة أو مقننة، خرقا لأحكام المادة 142 من هذا القانون أو لم يتقيد بأحد الالتزامات المترتبة على أحكام المواد من 143 إلى 147 أعلاه أو حلق في المجال الجوي بطائرة تخرق جدار الصوت دون الإذن المنصوص عليه في المادة 149 أعلاه ؛

2) كل من نقل أو حاول نقل بضاعة خطيرة دون التقيد بأحكام المادة 219 أعلاه؛

3) كل شخص جعل طائرة تحلق دون ربان فوق التراب المغربي من غير إذن.

المادة 296

يعاقب بغرامة من ألف ومائتي (1200) درهم إلى خمسين ألف (50.000) درهم كل ربان :

1- لا يحترم قواعد الجو والحركة الجوية أو نظام الأضواء والإشارات المستعملة في الحركة الجوية والمفروضة وفقا لأحكام المادة 179 من هذا القانون؛

2- قام برمي مجموع أو بعض حمولة البضائع أو المحروقات دون التقيد بالشروط المنصوص عليها في المادة 180 أعلاه ؛

- لم يقم بإعداد التقرير المنصوص عليه في المادة 181 من هذا القانون وفق الشروط الواردة فيها؛

- نفذ عمليات تحليق بهلوانية دون الإذن المنصوص عليه في البند 3) من المادة 185 من هذا القانون. ويتعرض للعقوبة نفسها كل شخص نظم التحليقات المذكورة أو شارك في تنظيمها؛

- لم يقم بالتبليغ المنصوص عليه في المادة 250 فيما يتعلق بحوادث أو عوارض الطيران الخطيرة ؛

- رفض، دون مبرر، المشاركة في عمليات التحقيق والإنقاذ رغم استطاعته القيام بذلك.

المادة 297

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 193 أعلاه وتطبق العقوبة بالنسبة إلى كل طائرة مستعملة؛

-2 نشاط في الطيران العام دون التقيد بالشروط المحددة تطبيقا للمادتين 195 و223 أعلاه.

المادة 298

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 202 أعلاه.

كما يعاقب بغرامة تتراوح بين مائة ألف (100.000) و خمسمائة ألف (500.000) درهم عن كل رحلة تمت دون إيفاد السلطات المختصة بالمعلومات المسبقة عن الركاب وأعضاء الطاقم والبيانات الخاصة بسيرتهم طبق الشروط الواردة في المادة 212 أعلاه.

المادة 299

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

-1 مارس مهاما خاصة بمستخدمي الملاحة الجوية دون الحصول على سندات الملاحة الجوية المطلوبة خرقا لأحكام المادة 161 أعلاه؛

-2 مارس مهامه وهو تحت تأثير مشروبات كحولية أو منومات أو مخدرات خرقا لأحكام البند 2 من المادة 185 أعلاه.

المادة 300

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 مزاولة نشاطه بعد سحب الاعتماد منه.

المادة 301

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 302

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 134 أعلاه ؛

-2 محدث أو مستغل علامات التصوية، حسب الحالة، الذي لا يقوم بصيانتها خرقا لأحكام المادة 137 أعلاه.

المادة 303

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 ألاف (10.000) درهم إلى تسعين ألف (90.000) درهم حتى ولو لم يتسبب الرمي المذكور في أي ضرر.

المادة 304

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 305

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 306

يعاقب بغرامة من عشرة ألف (10000) درهم إلى عشرين ألف (20000) درهم كل من منع المحققين 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

مصالح الحركة الجوية ومن الاستماع إلى شهود الحادثة أو العارض الخطير للطيران المدني خرقا لمقتضيات المادة 251 أعلاه.

المادة 307

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 الموليتين لصدور الحكم المذكور

القسم الرابع عشر

أحكام ختامية

المادة 308

تنسخ، ابتداء من تاريخ نشر هذا القانون بالجريدة الرسمية، كل الأحكام المخالفة لما ورد فيه، **ولاسيما أحكام المرسوم رقم 2.61.161 بتاريخ 7 صفر 1382 (10 يوليو 1962) المتعلق بتنظيم الملاحة الجوية المدنية.**

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 309

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 310

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

الملحق أوراق إثبات الحضور

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية

ورقة إثبات حضور السادة المستشارين

تاريخ انعقاد الاجتماع: الخميس 7 أبريل 2016 على الساعة العاشرة صباحا

موضوع الاجتماع: دراسة مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني، ومشروع قانون رقم 116.14 يقضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07 بتاريخ 26 صفر 1431 (11 فبراير 2010).

الولاية التشريعية : 2015 -2021
السنة التشريعية : 2015-2016
دورة : الفترة الفاصلة بين دورتي أكتوبر 2015
ودورة أبريل 2016
اجتماع رقم : 26
تاريخ انعقاد الاجتماع : 7 أبريل 2016
الساعة : من 10 صباحا إلى الثانية عشرة والنصف

عدد الحاضرين في اللجنة : 6
عدد الحاضرين من أعضاء اللجنة : 3
عدد المتغيبين بعذر : 15
عدد المتغيبين بدون عذر: 1
نسبة الحضور بالنسبة لأعضاء اللجنة : 75 %
المدة الزمنية : ساعتين

السادة المستشارون أعضاء مكتب اللجنة

المهمة	الاسم	الفريق أو المجموعة البرلمانية	التوقيع
رئيس اللجنة	السيد المهدي عثمون	الفريق الحركي	
	السيد محمد البشير العبدلاوي	فريق العدالة والتنمية	
	السيد الحسن سليغوة	الفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية	
	السيدة وفاء القاضي	فريق الاتحاد المغربي للشغل	
	السيد المختار صواب	الفريق الاشتراكي	
	السيد محمود عرشان	الفريق الدستوري الديمقراطي الاجتماعي	
	السيد الطيب البقالي	الفريق الحركي	
	السيد محمد أبا حنيني	فريق التجمع الوطني للأحرار	
	السيد	مجموعة العمل التقدمي	
	السيد عبد الرحيم الكامل	فريق الأصالة والمعاصرة	
	السيد ياسين غنموني	فريق التحاد العام لمقاولات المغرب	

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية

ورقة إثبات حضور السادة المستشارين

تاريخ انعقاد الاجتماع: الخميس 7 أبريل 2016 على الساعة العاشرة صباحا

موضوع الاجتماع: دراسة مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني، ومشروع قانون رقم 116.14 يقضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07 بتاريخ 26 صفر 1431 (11 فبراير 2010).

السادة المستشارون أعضاء اللجنة

الاسم	الفريق أو المجموعة البرلمانية	التوقيع
السيد سيدي محمد ولد الرشيد	الفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية	
السيد محمد سعيد كرام		
السيد النعم ميارة		
السيد محمد سالم بنمسعود		
السيد الحسن بلمقدم	فريق الأصالة والمعاصرة	
السيد عبد الكريم الهمص		
السيد مصطفى الخلفيوي		
السيد عبد السلام سي كوري	فريق العدالة والتنمية	
السيد امبارك الصادي	مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل	

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية

ورقة إثبات حضور السادة المستشارين

تاريخ انعقاد الاجتماع: الخميس 7 أبريل 2016 على الساعة العاشرة صباحا

موضوع الاجتماع: دراسة مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني، ومشروع قانون رقم 116.14 يقضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07 بتاريخ 26 صفر 1431 (11 فبراير 2010).

السادة المستشارون غير أعضاء اللجنة

الاسم	الفريق أو المجموعة البرلمانية	التوقيع
رجاء الكسايب	الكونفدرالية الديمقراطية للشغل	
محسن أوحكي	التجمع الوطني للأحرار	

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية

ورقة إثبات حضور السادة المستشارين

تاريخ انعقاد الاجتماع : الخميس 14 أبريل 2016 على الساعة العاشرة صباحا.

موضوع الاجتماع: مواصلة دراسة مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني.

الولاية التشريعية : 2015 -2021

السنة التشريعية : 2015-2016

دورة : دورة أبريل 2016

اجتماع رقم : 17

الساعة : من 10 صباحا إلى 12 و 45 د

عدد الحاضرين في اللجنة : 6

عدد الحاضرين من أعضاء اللجنة: 3

عدد المتغيبين بعذر : 8

عدد المتغيبين بدون عذر: 7

نسبة الحضور بالنسبة لأعضاء اللجنة : 15,78

المدة الزمنية : ساعتان و 45 د

السادة المستشارون أعضاء مكتب اللجنة

المهمة	الاسم	الفريق أو المجموعة البرلمانية	التوقيع
رئيس اللجنة	السيد المهدي عثمون	الفريق الحركي	
الخليفة الأول	السيد البشير العبدلاوي	فريق العدالة والتنمية	
الخليفة الثاني	السيد الحسن سليغوة	الفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية	
الخليفة الثالثة	السيدة وفاء القاضي	فريق الاتحاد المغربي للشغل	
الخليفة الرابع	السيد المختار صواب	الفريق الاشتراكي	
الخليفة الخامس	السيد محمود عرشان	الفريق الدستوري الديمقراطي الاجتماعي	
الخليفة السادس	السيد الطيب البقالي	الفريق الحركي	
الأمين	السيد محمد أبا حنيني	فريق التجمع الوطني للأحرار	
مساعد الأمين			
المقرر	السيد عبد الرحيم الكامل	فريق الأصالة والمعاصرة	
مساعد المقرر	السيد ياسين غنموني	فريق التحاد العام لمقاولات المغرب	

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية

ورقة إثبات حضور السادة المستشارين

تاريخ انعقاد الاجتمـــاع : الخميس 14 أبريل 2016 على الساعة العاشرة صباحا.

موضـــوع الاجتمـــاع: مواصلة دراسة مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني.

السادة المستشارون أعضاء اللجنة

الاسم	الفريق أو المجموعة البرلمانية	التوقيع
السيد سيدي محمد ولد الرشيد	الفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية	
السيد محمد سعيد كرام		
السيد النعم ميارة		
السيد محمد سالم بنمسعود		
السيد الحسن بلمقدم	فريق الأصالة والمعاصرة	
السيد عبد الكريم الهمس		
السيد مصطفى الخلفيوي		
السيد عبد السلام سي كوري	فريق العدالة والتنمية	
السيد امبارك الصادي	مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل	

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية

ورقة إثبات حضور السادة المستشارين

تاريخ انعقاد الاجتماع : الخميس 14 أبريل 2016 على الساعة العاشرة صباحا.

موضوع الاجتماع: مواصلة دراسة مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني.

السادة المستشارون غير أعضاء اللجنة

الاسم	الفريق أو المجموعة البرلمانية	التوقيع

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية

ورقة إثبات حضور السادة المستشارين

تاريخ انعقاد الاجتماع: الأربعاء 20 أبريل 2016 على الساعة العاشرة والنصف صباحا.

موضوع الاجتماع: البت في التعديلات والتصويت على مواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

الولاية التشريعية : 2015 -2021

السنة التشريعية : 2015-2016

دورة : الفترة الفاصلة بين دورة أكتوبر 2015

ودورة أبريل 2016.

اجتماع رقم : 18

الساعة : من ١٠ و٣٠ د إلى ١٢ و٨٠ د

عدد الحاضرين في اللجنة : 11

عدد الحاضرين من أعضاء اللجنة: 8

عدد المتغيبين بعذر : 1

عدد المتغيبين بدون عذر: 10

نسبة الحضور بالنسبة لأعضاء اللجنة : 42,10

المدة الزمنية : ساعتين و٣٠ دقيقة

السادة المستشارون أعضاء مكتب اللجنة

المهمة	الاسم	الفريق أو المجموعة البرلمانية	التوقيع
رئيس اللجنة	السيد المهدي عثمون	الفريق الحركي	
الخليفة الأول	السيد البشير العبدلاوي	فريق العدالة والتنمية	
الخليفة الثاني	السيد الحسن سليغوة	الفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية	
الخليفة الثالثة	السيدة وفاء القاضي	فريق الاتحاد المغربي للشغل	
الخليفة الرابع	السيد المختار صواب	الفريق الاشتراكي	
الخليفة الخامس	السيد محمود عرشان	الفريق الدستوري الديمقراطي الاجتماعي	
الخليفة السادس	السيد الطيب البقالي	الفريق الحركي	
الأمين	السيد محمد أبا حنيني	فريق التجمع الوطني للأحرار	
مساعد الأمين			
المقرر	السيد عبد الرحيم الكامل	فريق الأصالة والمعاصرة	
مساعد المقرر	السيد ياسين غنموني	فريق التحاد العام لمقاولات المغرب	

السادة المستشارون أعضاء اللجنة

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية

ورقة إثبات حضور السادة المستشارين

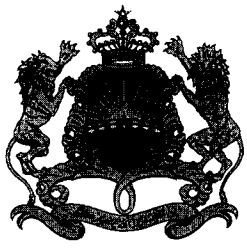
تاريخ انعقاد الاجتمـــاع: الأربعاء 20 أبريل 2016 على الساعة العاشرة والنصف صباحا.

موضـــوع الاجتمـــاع: البت في التعديلات والتصويت على مواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

الاسم	الفريق أو المجموعة البرلمانية	التوقيع
السيد سيدي محمد ولد الرشيد	الفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية	
السيد محمد سعيد كرام		
السيد النعم ميارة		
السيد محمد سالم بنمسعود		
السيد محمد مكنيف	فريق الأصالة والمعاصرة	
السيد عبد الكريم الهمس		
السيد مصطفى الخلفيوي		
السيد عبد السلام سي كوري	فريق العدالة والتنمية	
السيد امبارك الصادي	مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل	

مجموعة العمل المقدمة

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين
لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية



ورقة إثبات حضور السادة المستشارين

تاريخ انعقاد الاجتمـــاع: الأربعاء 20 أبريل 2016 على الساعة العاشرة والنصف صباحا.

موضـــوع الاجتمـــاع: البت في التعديلات والتصويت على مواد مشروع قانون رقم 40.13 يتعلق بمدونة الطيران المدني

السادة المستشارون غير أعضاء اللجنة

الاسم	الفريق أو المجموعة البرلمانية	التوقيع