Cent-troisième année – N° 6218 29 safar 1435 (2 janvier 2014)

ISSN 0851 - 1217

ROYAUME DU MAROC

BULLETIN OFFICIEL

EDITION DE TRADUCTION OFFICIELLE

EDITIONS	TARIFS D'ABONNEMENT		
	AU MAROC		A L'ETRANGER
	6 mois	1 an	
Edition générale	250 DH	400 DH	A destination de l'étranger, par voies ordinaire, aérienne ou de la poste rapide internationale, les tarifs prévus ci-contre sont majorés des frais d'envoi, tels qu'ils sont fixés par la réglementation postale en vigueur.
Edition des débats de la Chambre des Représentants	—	200 DH	
Edition des débats de la Chambre des Conseillers	—	200 DH	
Edition des annonces légales, judiciaires et administratives	250 DH	300 DH	
Edition des annonces relatives à l'immatriculation foncière	250 DH	300 DH	
Edition de traduction officielle	150 DH	200 DH	

ABONNEMENT

IMPRIMERIE OFFICIELLE
RABAT - CHELLAH
Tél. : 05.37.76.50.24 - 05.37.76.50.25
05.37.76.54.13
Compte n° :
310 810 1014029004423101 33
ouvert à la Trésorerie Préfectorale de Rabat
au nom du régisseur des recettes
de l'Imprimerie officielle

L'édition de traduction officielle contient la traduction officielle des lois et règlements ainsi que le texte en langue étrangère des accords internationaux lorsqu'aux termes de ces accords, ledit texte fait foi, soit seul, soit concurremment avec le texte arabe

SOMMAIRE

TEXTES GENERAUX

Pages

Convention entre le Royaume du Maroc et la République de Croatie tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

Dahir n° 1-09-49 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de la Convention faite à Zagreb le 26 juin 2008 entre le Royaume du Maroc et la République de Croatie tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu 6

Convention entre le Royaume du Maroc et la République de Finlande tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

Dahir n° 1-09-148 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de la Convention faite à Helsenki le 7 avril 2006 entre le Royaume du Maroc et la République de Finlande tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu 6

Pages

Convention entre le Royaume du Maroc et la République socialiste du Vietnam tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

Dahir n° 1-10-91 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de la Convention faite à Hanoi le 24 novembre 2008 entre le Royaume du Maroc et la République socialiste du Vietnam tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu 28

Accord de coopération commerciale entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de l'Etat de Koweït.

Dahir n° 1-10-175 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de l'Accord de coopération commerciale, fait à Rabat le 28 joumada II 1431 (11 juin 2010) entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de l'Etat de Koweït 28

Pages

Convention entre le Royaume du Maroc et la République de Macédoine tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

Dahir n° 1-11-48 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de la Convention faite à Rabat le 11 mai 2010 entre le Royaume du Maroc et la République de Macédoine tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu 28

Protocole additionnel à l'Accord entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Bulgarie concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements.

Dahir n° 1-11-63 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication du Protocole additionnel à l'Accord fait à Sofia le 22 mai 1996 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Bulgarie concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Rabat le 28 septembre 2010 29

Accord entre le Royaume du Maroc et l'Union européenne instituant un mécanisme de règlement des différends.

Dahir n° 1-11-69 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de l'Accord fait à Bruxelles le 13 décembre 2010 entre le Royaume du Maroc et l'Union européenne instituant un mécanisme de règlement des différends 29

Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique.

Dahir n° 1-12-63 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique, faite à New York le 14 janvier 1975 51

Ordre national des médecins.

Décret n° 2-13-912 du 12 safar 1435 (16 décembre 2013) pris pour l'application de l'article 37 de la loi n° 08-12 relative à l'Ordre national des médecins 57

Carte nationale d'identité électronique.

Décret n° 2-13-956 du 21 safar 1435 (25 décembre 2013) modifiant le décret n° 2-06-478 du 14 hija 1428 (25 décembre 2007) pris pour l'application de la loi n° 35-06 instituant la carte nationale d'identité électronique 58

Etablissement de pêche maritime. – Conditions et modalités de délivrance et de renouvellement des autorisations.

Décret n° 2-13-64 du 30 moharrem 1435 (4 décembre 2013) modifiant et complétant le décret n° 2-08-562 du 13 hija 1429 (12 décembre 2008) fixant les conditions et les modalités de délivrance et de renouvellement des autorisations d'établissement de pêche maritime 58

Pages

Accord relatif au prêt d'appui au secteur de l'éducation de base entre le Royaume du Maroc et l'Agence japonaise de coopération internationale.

Décret n° 2-13-935 du 8 safar 1435 (12 décembre 2013) approuvant l'accord n° MR-H1 relatif au prêt d'appui au secteur de l'éducation de base, d'un montant de 8.899.000.000 de yens japonais, conclu le 2 safar 1435 (6 décembre 2013) entre le Royaume du Maroc et l'Agence japonaise de coopération internationale 60

Accord de prêt conclu entre le Royaume du Maroc et la Banque africaine de développement.

Décret n° 2-13-963 du 15 safar 1435 (19 décembre 2013) approuvant l'accord de prêt d'un montant de 115 millions d'euros conclu le 18 décembre 2013 entre le Royaume du Maroc et la Banque africaine de développement, pour le financement de la troisième phase du Programme d'appui à la réforme de la couverture médicale de base (PARCOUM III) 60

Accord de prêt conclu entre le Royaume du Maroc et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement.

Décret n° 2-13-958 du 16 safar 1435 (20 décembre 2013) approuvant l'accord n° 8325-MA, d'un montant de 219.700.000 euros conclu le 20 décembre 2013 entre le Royaume du Maroc et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement, concernant le premier prêt de politique de développement Croissance verte solidaire 60

Douane. – Soumission des importations de polychlorure de vinyle originaires des Etats-Unis d'Amérique à un droit antidumping définitif.

Arrêté conjoint du ministre de l'industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique et du ministre de l'économie et des finances n° 3035-13 du 29 hija 1434 (4 novembre 2013) soumettant à un droit antidumping définitif les importations de polychlorure de vinyle (PVC) originaires des Etats-Unis d'Amérique 61

Pêche maritime. – Montants et modalités de paiement de la redevance annuelle due au titre des conventions de concession de ferme aquacole.

Arrêté conjoint du ministre de l'économie et des finances et du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 3151-13 du 7 moharrem 1435 (11 novembre 2013) fixant les montants et les modalités de paiement de la redevance annuelle due au titre des conventions de concession de ferme aquacole 62

Marquage de conformité.

Arrêté du ministre de l'industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique n° 3228-13 du 11 moharrem 1435 (15 novembre 2013) relatif au marquage de conformité 62

Pages

Modalités de notification des produits et services ne répondant pas aux exigences de sécurité.

Arrêté du ministre de l'industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique n° 3229-13 du 11 moharrem 1435 (15 novembre 2013) relatif aux modalités de notification des produits et services ne répondant pas aux exigences de sécurité. 64

Lutte contre la rage animale. – Mesures complémentaires et spéciales

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2271-13 du 17 moharrem 1435 (21 novembre 2013) relatif aux mesures complémentaires et spéciales pour lutter contre la rage animale. 67

Lutte contre les maladies des mollusques marins. – Mesures complémentaires et spéciales.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2272-13 du 17 moharrem 1435 (21 novembre 2013) relatif aux mesures complémentaires et spéciales pour lutter contre les maladies des mollusques marins. 69

Aéronautique civile :

• Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol.

Arrêté du ministre de l'équipement, du transport et de la logistique n° 3281-13 du 18 moharrem 1435 (22 novembre 2013) relatif aux unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol. 72

• Services de la circulation aérienne.

Arrêté du ministre de l'équipement, du transport et de la logistique n° 3282-13 du 18 moharrem 1435 (22 novembre 2013) relatif aux services de la circulation aérienne. 79

• Règles de l'air.

Arrêté du ministre de l'équipement, du transport et de la logistique n° 3283-13 du 18 moharrem 1435 (22 novembre 2013) relatif aux règles de l'air. 159

Médicaments. – Composition du dossier de demande de fixation du prix public de vente.

Arrêté du ministre de la santé n° 3736-13 du 14 safar 1435 (18 décembre 2013) relatif à la composition du dossier de demande de fixation du prix public de vente des médicaments. 222

TEXTES PARTICULIERS

Approbation d'un avenant à un accord pétrolier.

Arrêté conjoint du ministre de l'énergie, des mines, de l'eau et de l'environnement et du ministre de l'économie et des finances n° 3557-13 du 8 hija 1434 (14 octobre 2013) approuvant l'avenant n° 1 à l'accord pétrolier « MAZAGAN OFFSHORE » conclu, le 29 ramadan 1434 (6 août 2013), entre l'Office national des hydrocarbures et des mines et les sociétés « Pura Vida Energy NL », « PXP Morocco B.V » et « PVD Exploration Morocco s.a.r.l. Au ». 226

Reconnaissance de l'indication géographique et homologation des cahiers des charges.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 1349-13 du 11 hija 1434 (17 octobre 2013) portant reconnaissance de l'indication géographique « Pomme de Midelt » et homologation du cahier des charges y afférent. 226

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 1350-13 du 11 hija 1434 (17 octobre 2013) portant reconnaissance de l'indication géographique « Nèfles de Zegzel » et homologation du cahier des charges y afférent. 227

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 1351-13 du 11 hija 1434 (17 octobre 2013) portant reconnaissance de l'indication géographique « Dattes Bouittob de Tata » et homologation du cahier des charges y afférent. 228

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 1352-13 du 11 hija 1434 (17 octobre 2013) portant reconnaissance de l'indication géographique « Miel d'Arbousier Jbal My Abdessalam » et homologation du cahier des charges y afférent. 230

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 1353-13 du 11 hija 1434 (17 octobre 2013) portant reconnaissance de l'indication géographique « Keskes Khoumassi » ou « Keskes Moukhamess » et homologation du cahier des charges y afférent. 231

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 1354-13 du 11 hija 1434 (17 octobre 2013) portant reconnaissance de l'indication géographique « Huile d'Olive Vierge Extra Ouezzane » et homologation du cahier des charges y afférent. 233

Agréments pour la commercialisation de semences et de plants.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2940-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant homologation du règlement technique relatif à la production et au contrôle des plants standards d'arganier. 234

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2949-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « PEPINIERE CHRIFA » pour commercialiser des semences et des plants certifiés d'agrumes. 234

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2950-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la pépinière « BEN LAASKRI » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau. 235

Pages

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2951-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la pépinière « OUTOUKART BRAHIM » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, de vigne, des rosacées à pépins et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau 235

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2952-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « SOCIETE DE DEVELOPPEMENT OLEICOLE DU MAROC » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier 236

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2953-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « VITI-SAISS-SAVOIE » pour commercialiser des plants certifiés de vigne 236

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2954-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la pépinière « SAIS » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, de vigne et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau 236

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2955-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « CAUSSADE SEMENCES AFRIQUE MOYEN ORIENT » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes 237

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2956-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « FALLAH ATLAS » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre 238

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2957-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « DARAGRI » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des betteraves industrielles et fourragères, des semences standard de légumes, des plants certifiés de pomme de terre et de fraisier 238

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2958-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « AGROMILLORA MAROC » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, de vigne et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau 239

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2959-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « GHALLAB ET TAZI LARAGEL » pour commercialiser des plants certifiés de fraisier 240

Pages

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2960-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « LES CONSERVES DE MEKNES » pour commercialiser des semences standard de légumes 240

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2961-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « FELLAH AGADIR » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes 241

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2962-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « ETABLISSEMENTS HAKMI MOSTAFA » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes 241

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2963-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « AGROPROS » pour commercialiser des semences certifiées des céréales d'automne, de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre 242

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2964-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « SOCAPRAG » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes 243

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2965-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « ARZAK SEEDS TRADE » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes 243

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2966-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « MAROSEM » pour commercialiser des semences certifiées des céréales d'automne, de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre 244

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2967-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « DELTASEM » pour commercialiser des semences certifiées des céréales d'automne, de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, de betteraves industrielles et fourragères et des semences standard de légumes 245

Pages

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2968-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la pépinière « EL KHATABI » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau 245

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2969-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la pépinière « PARC OLIVE DE MEKNES » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, de vigne et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau 246

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2970-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « LES CHAMPS MODERNES » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, des rosacées à pépins et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau 246

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2971-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « PHYTO SOUSS » pour commercialiser des semences certifiées de riz, de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre 247

Pages

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2972-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « FARM SEED » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre 248

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2973-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « SEMAROC » pour commercialiser des semences standard de légumes .. 249

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2974-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « EZZOUHOUR » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères et des semences standard de légumes 249

AVIS ET COMMUNICATIONS

Agence nationale de réglementation des télécommunications.

Registre des prestataires de service de certification électronique agréés par l'Agence nationale de réglementation des télécommunications arrêté au 31 décembre 2013 250

TEXTES GENERAUX

Dahir n° 1-09-49 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de la Convention faite à Zagreb le 26 juin 2008 entre le Royaume du Maroc et la République de Croatie tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la Convention faite à Zagreb le 26 juin 2008 entre le Royaume du Maroc et la République de Croatie tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu ;

Vu la loi n° 23-08 promulguée par le dahir n° 1-09-48 du 6 rejeb 1430 (29 juin 2009) et portant approbation, quant au principe, de la ratification du Royaume du Maroc de la Convention précitée ;

Considérant les notifications réciproques de l'accomplissement des formalités nécessaires à l'entrée en vigueur de ladite Convention,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publiée au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, la Convention faite à Zagreb le 26 juin 2008 entre le Royaume du Maroc et la République de Croatie tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

Fait à Casablanca, le 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012).

Pour contreseing :

Le Chef du gouvernement,

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

Voir le texte de la Convention dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6216 du 22 safar 1435 (26 décembre 2013).

Dahir n° 1-09-148 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de la Convention faite à Helsenki le 7 avril 2006 entre le Royaume du Maroc et la République de Finlande tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la Convention faite à Helsenki le 7 avril 2006 entre le Royaume du Maroc et la République de Finlande tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu ;

Vu la loi n° 20-06 promulguée par le dahir n° 1-07-36 du 28 rabii I 1428 (17 avril 2007) et portant approbation, quant au principe, de la ratification du Royaume du Maroc de la Convention précitée ;

Considérant les notifications réciproques de l'accomplissement des formalités nécessaires à l'entrée en vigueur de ladite Convention,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publiée au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, la Convention faite à Helsenki le 7 avril 2006 entre le Royaume du Maroc et la République de Finlande tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

Fait à Casablanca, le 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012).

Pour contreseing :

Le Chef du gouvernement,

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

*

* *

CONVENTION

ENTRE LE ROYAUME DU MAROC

ET LA REPUBLIQUE DE FINLANDE

TENDANT A EVITER LA DOUBLE IMPOSITION

ET A PREVENIR L'EVASION FISCALE

EN MATIERE D'IMPOTS SUR LE REVENU

Le Gouvernement du Royaume du Maroc et le Gouvernement de la République de Finlande, désireux de conclure une Convention tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, sont convenus des dispositions suivantes:

ARTICLE 1
PERSONNES VISEES

La présente Convention s'applique aux personnes qui sont des résidents d'un Etat contractant ou des deux Etats contractants.

ARTICLE 2
IMPOTS VISES

1. La présente Convention s'applique aux impôts sur le revenu perçu pour le compte d'un Etat contractant, de ses subdivisions politiques ou de ses collectivités locales, quel que soit le système de perception.

2. Sont considérés comme impôts sur le revenu, les impôts perçus sur le revenu total, ou sur des éléments du revenu, y compris les impôts sur les gains provenant de l'aliénation de biens mobiliers ou immobiliers, les impôts sur le montant global des salaires payés par les entreprises, ainsi que les impôts sur les plus-values.

3. Les impôts actuels auxquels s'applique la Convention sont:

a) en ce qui concerne la Finlande:

(i) les impôts d'Etat sur le revenu;
(ii) l'impôt sur le revenu des sociétés;
(iii) l'impôt communal sur le revenu;
(iv) l'impôt retenu à la source sur les intérêts; et
(v) l'impôt retenu à la source sur le revenu des non-résidents;

(ci-après dénommés "impôt finlandais"); et

b) en ce qui concerne le Maroc:

(i) l'impôt général sur le revenu ;
(ii) l'impôt sur les sociétés ;

(ci-après dénommés "impôt marocain").

4. La Convention s'applique aussi aux impôts de nature identique ou analogue qui seraient établis après la date de signature de la Convention et qui s'ajouteraient aux impôts actuels ou qui les remplaceraient. Les autorités compétentes des Etats contractants se communiquent les modifications significatives apportées à leurs législations fiscales respectives.

ARTICLE 3
DEFINITIONS GENERALES

1. Au sens de la présente Convention, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente :

a) les expressions "un Etat contractant" et "l'autre Etat contractant" désignent, suivant le contexte, la Finlande ou le Maroc ;

b) le terme "Finlande" désigne la République de Finlande et, lorsque employé dans un sens géographique, désigne le territoire de la République de Finlande et toute région adjacente aux eaux territoriales de la République de Finlande à l'intérieur de laquelle, selon sa législation et en conformité avec le droit international, la Finlande peut exercer des droits à l'égard de l'exploration et de l'exploitation des ressources naturelles du fond et du sous-sol de la mer et des eaux surjacentes ;

c) le terme "Maroc" désigne le Royaume du Maroc et, lorsqu'il est employé dans un sens géographique le terme Maroc comprend :

(i) le territoire du Royaume du Maroc, sa mer territoriale, et
(ii) la zone maritime au delà de la mer territoriale, comportant le lit de mer et son sous-sol (plateau continental) et la zone économique exclusive sur laquelle le Maroc exerce ses droits souverains conformément à sa législation et au droit international, aux fins d'exploration et d'exploitation de leurs richesses naturelles ;

d) le terme "impôt" désigne l'impôt finlandais ou l'impôt marocain suivant le contexte;

e) le terme "personne" comprend les personnes physiques, les sociétés et tous autres groupements de personnes;

f) le terme "société" désigne toute personne morale ou toute entité qui est considérée comme une personne morale aux fins d'imposition ;

g) les expressions "entreprise d'un Etat contractant" et "entreprise de l'autre Etat contractant" désignent respectivement une entreprise exploitée par un résident d'un Etat contractant et une entreprise exploitée par un résident de l'autre Etat contractant ;

h) l'expression "trafic international" désigne tout transport effectué par un navire ou un aéronef exploité par une entreprise dont le siège de direction effective est situé dans un Etat contractant, sauf lorsque le navire ou l'aéronef n'est exploité qu'entre des points situés dans l'autre Etat contractant ;

i) le terme "national", en ce qui concerne un Etat contractant, désigne :

(i) toute personne physique qui possède la nationalité ou la citoyenneté de cet Etat contractant;
(ii) toute personne morale, société de personnes et association constituée conformément à la législation en vigueur dans cet Etat contractant ;

j) l'expression "autorité compétente" désigne :

(i) dans le cas de la Finlande, le Ministère des Finances, son représentant autorisé ou l'autorité qui est désignée comme autorité compétente par le Ministère des Finances;
(ii) dans le cas du Maroc, le Ministre chargé des Finances ou son représentant dûment autorisé ou délégué.

2. Pour l'application de la Convention à un moment donné par un Etat contractant, tout terme ou expression qui n'y est pas défini a, sauf si le contexte exige une interprétation différente, le sens que lui attribue à ce moment le droit de cet Etat concernant les impôts auxquels s'applique la Convention, le sens attribué à ce terme ou expression par le droit fiscal de cet Etat prévalant sur le sens que lui attribuent les autres branches du droit de cet Etat.

ARTICLE 4
RESIDENT

1. Au sens de la présente Convention, l'expression "résident d'un Etat contractant" désigne toute personne qui, en vertu de la législation de cet Etat, est assujettie à l'impôt dans cet Etat, en raison de son domicile, de sa résidence, de son siège de direction, de son lieu de constitution (enregistrement) ou de tout autre critère de nature analogue, et s'applique aussi à cet Etat ainsi qu'à toutes ses subdivisions politiques ou à ses personnes morales de droit public ou à ses collectivités locales. Toutefois, cette expression ne comprend pas les personnes qui ne sont assujetties à l'impôt dans cet Etat que pour les revenus de sources situées dans cet Etat.

2. Lorsque, selon les dispositions du paragraphe 1, une personne physique est un résident des deux Etats contractants, sa situation est réglée de la manière suivante :

a) cette personne est considérée comme un résident seulement de l'Etat où elle dispose d'un foyer d'habitation permanent ; si elle dispose d'un foyer d'habitation permanent dans les deux Etats, elle est considérée comme un résident seulement de l'Etat avec lequel ses liens personnels et économiques sont les plus étroits (centre des intérêts vitaux) ;

b) si l'Etat où cette personne a le centre de ses intérêts vitaux ne peut pas être déterminé, ou si elle ne dispose d'un foyer d'habitation permanent dans aucun des Etats, elle est considérée comme un résident seulement de l'Etat où elle séjourne de façon habituelle ;

c) si cette personne séjourne de façon habituelle dans les deux Etats, ou si elle ne séjourne de façon habituelle dans aucun d'eux, elle est considérée comme un résident seulement de l'Etat dont elle possède la nationalité ;

d) si cette personne possède la nationalité des deux Etats, ou si elle ne possède la nationalité d'aucun d'eux, les autorités compétentes des Etats contractants tranchent la question d'un commun accord.

3. Lorsque, selon les dispositions du paragraphe 1, une personne autre qu'une personne physique est un résident des deux Etats contractants, elle est considérée comme un résident seulement de l'Etat où son siège de direction effective est situé.

ARTICLE 5
ETABLISSEMENT STABLE

1. Au sens de la présente Convention, l'expression "établissement stable" désigne une installation fixe d'affaires par l'intermédiaire de laquelle une entreprise exerce tout ou partie de son activité.

2. L'expression "établissement stable" comprend notamment :

a) un siège de direction ;
b) une succursale ;
c) un bureau ;
d) une usine ;
e) un atelier ;
f) une mine, un puits de pétrole ou de gaz, une carrière ou tout autre lieu d'exploration et d'extraction de ressources naturelles ;
g) un point de vente; et
h) un entrepôt mis à la disposition d'une personne pour stocker les marchandises d'autrui.

3. L'expression "établissement stable" englobe également :

a) un chantier de construction, de montage ou des activités de surveillance s'y exerçant mais seulement lorsque le chantier ou ces activités ont une durée supérieure à six mois ;

b) la fourniture de services, y compris les services de consultants, par une entreprise agissant par l'intermédiaire de salariés ou d'autre personnel engagé par l'entreprise à cette fin, mais seulement lorsque les activités de cette nature se poursuivent (pour le même projet ou un projet connexe) sur le territoire de l'Etat contractant pendant une ou des périodes représentant un total de plus de deux mois dans les limites d'une période quelconque de douze mois ;

c) l'exercice d'une activité d'affaires à travers la fourniture de services ou de facilités y afférentes ou la location d'équipements et engins utilisés ou à être utilisés dans la prospection, l'extraction ou l'exploitation d'huiles minérales dans cet Etat, pour une période ou des périodes représentant un total de plus de trente (30) jours au cours d'une période quelconque de douze mois commençant ou se terminant dans l'année fiscale concernée.

4. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, on considère qu'il n'y a pas "établissement stable " si :

a) il est fait usage d'installations aux seules fins de stockage, d'exposition ou de livraison de marchandises appartenant à l'entreprise ;
b) des marchandises appartenant à l'entreprise sont entreposées aux seules fins de stockage, d'exposition ou de livraison;
c) des marchandises appartenant à l'entreprise sont entreposées aux seules fins de transformation par une autre entreprise ;
d) une installation fixe d'affaires est utilisée aux seules fins d'acheter des marchandises ou de réunir des informations pour l'entreprise ;
e) une installation fixe d'affaires est utilisée aux seules fins d'exercer, pour l'entreprise, toute autre activité de caractère préparatoire ou auxiliaire ;
f) une installation fixe d'affaires est utilisée aux seules fins de l'exercice cumulé d'activités mentionnées aux alinéas a) à e), à condition que l'activité d'ensemble de l'installation fixe d'affaires résultant de ce cumul garde un caractère préparatoire ou auxiliaire.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2, lorsqu'une personne – autre qu'un agent jouissant d'un statut indépendant auquel s'applique le paragraphe 7 – agit pour le compte d'une entreprise et dispose dans un Etat contractant de pouvoirs qu'elle y exerce habituellement lui permettant de conclure des contrats au nom de l'entreprise, cette entreprise est considérée comme ayant un établissement stable dans cet Etat pour toutes les activités que cette personne exerce pour l'entreprise, à moins que les activités de cette personne ne soient limitées à celles qui sont énumérées au paragraphe 4 et qui, si elles étaient exercées par l'intermédiaire d'une installation fixe d'affaires, ne permettraient pas de considérer cette installation comme un établissement stable selon les dispositions de ce paragraphe.

6. Nonobstant les dispositions précédentes du présent Article, une entreprise d'assurance d'un Etat contractant est considérée, sauf en matière de réassurance, comme ayant un établissement stable dans l'autre Etat contractant, si elle collecte des primes sur le territoire de cet autre Etat, ou assure des risques qui y sont encourus par l'intermédiaire d'une personne autre qu'un agent jouissant d'un statut indépendant auquel s'applique le paragraphe 7.

7. Une entreprise n'est pas considérée comme ayant un établissement stable dans un Etat contractant du seul fait qu'elle y exerce son activité par l'entremise d'un courtier, d'un commissionnaire général ou de tout autre agent jouissant d'un statut indépendant, à condition que ces personnes agissent dans le cadre ordinaire de leur activité. Toutefois, lorsque les activités d'un tel agent sont exercées exclusivement ou presque exclusivement pour le compte de cette entreprise, et que des conditions sont convenues ou imposées entre cette entreprise et l'agent dans leur relation commerciale et financière qui sont différentes de celles qui auraient pu être établies entre deux entreprises indépendantes, il n'est pas considéré comme un agent jouissant d'un statut indépendant au sens de ce paragraphe.

8. Le fait qu'une société qui est un résident d'un Etat contractant contrôle ou est contrôlée par une société qui est un résident de l'autre Etat contractant ou qui y exerce son activité (que ce soit par l'intermédiaire d'un établissement stable ou non) ne suffit pas, en lui-même, à faire de l'une quelconque de ces sociétés un établissement stable de l'autre.

ARTICLE 6
REVENUS IMMOBILIERS

1. Les revenus qu'un résident d'un Etat contractant tire de biens immobiliers (y compris les revenus des exploitations agricoles ou forestières) situés dans l'autre Etat contractant, sont imposables dans cet autre Etat.

2. L'expression "biens immobiliers" a le sens que lui attribue le droit de l'Etat contractant où les biens considérés sont situés. L'expression comprend, en tous cas, les bâtiments, les accessoires, le cheptel mort ou vif des exploitations agricoles et forestières, les droits auxquels s'appliquent les dispositions du droit privé concernant la propriété foncière, l'usufruit des biens immobiliers et les droits à des paiements variables ou fixes pour l'exploitation ou la concession de l'exploitation de gisements minéraux, sources et autres ressources naturelles; les navires, bateaux et aéronefs ne sont pas considérés comme des biens immobiliers.

3. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux revenus provenant de l'exploitation directe, de la location ou de l'affermage, ainsi que de toute autre forme d'exploitation des biens immobiliers.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 3 s'appliquent également aux revenus provenant des biens immobiliers d'une entreprise ainsi qu'aux revenus des biens immobiliers servant à l'exercice d'une profession indépendante.

5. Lorsque la propriété d'actions, parts sociales ou autres droits assimilés dans une société ou une autre personne morale résident d'un Etat contractant donne au propriétaire de ces actions, parts ou autres droits la jouissance de biens immobiliers détenus par cette société ou cette autre personne morale, les revenus provenant de l'utilisation directe, de la location ou de toute autre forme d'utilisation d'un tel droit de jouissance, sont imposables dans l'Etat contractant où les biens immobiliers sont situés.

ARTICLE 7
BENEFICES DES ENTREPRISES

1. Les bénéfices d'une entreprise d'un Etat contractant ne sont imposables que dans cet Etat, à moins que l'entreprise n'exerce son activité dans l'autre Etat contractant par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé. Si l'entreprise exerce son activité d'une telle façon, les bénéfices de l'entreprise sont imposables dans l'autre Etat mais uniquement dans la mesure où ils sont imputables :

a) audit établissement stable ; ou
b) aux ventes, dans cet autre Etat, de marchandises de même nature que celles qui sont vendues par l'établissement stable, ou de nature analogue ; ou
c) à d'autres activités commerciales exercées dans cet autre Etat et de même nature que celles qui sont exercées par l'établissement stable, ou de nature analogue.

Les dispositions des sous-paragraphes b) et c) ne sont pas applicables si l'entreprise peut prouver que les ventes similaires ou activités mentionnées dans ces sous-paragraphes n'ont pas de rapport avec cet établissement stable.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, lorsqu'une entreprise d'un Etat contractant exerce son activité dans l'autre Etat contractant par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, il est imputé, dans chaque Etat contractant, à cet établissement stable les bénéfices qu'il aurait pu réaliser s'il avait constitué une entreprise distincte exerçant des activités identiques ou analogues dans des conditions identiques ou analogues et traitant en toute indépendance avec l'entreprise dont il constitue un établissement stable.

3. Pour déterminer les bénéfices d'un établissement stable, sont admises en déduction les dépenses exposées aux fins poursuivies par cet établissement stable, y compris les dépenses de direction et les frais généraux d'administration ainsi exposés, soit dans l'Etat où est situé cet établissement stable, soit ailleurs. Toutefois, aucune déduction n'est admise pour les sommes qui seraient, le cas échéant, versées (à d'autres titres que le remboursement de frais encourus) par l'établissement stable au siège central de l'entreprise ou à l'un quelconque de ses bureaux, comme redevances, honoraires, ou autres payements similaires, pour l'usage de brevets ou d'autres droits, ou comme commissions, pour des services précis rendus ou pour une activité de direction ou, sauf dans le cas d'une entreprise bancaire, comme intérêts sur des sommes prêtées à l'établissement stable. De même, il n'est pas tenu compte, dans le calcul des bénéfices de l'établissement stable, des mêmes sommes portées par l'établissement stable au débit du siège central de l'entreprise ou de l'un quelconque de ses autres bureaux.

4. S'il est d'usage, dans un Etat contractant, de déterminer les bénéfices imputables à un établissement stable sur la base d'une répartition des bénéfices totaux de l'entreprise entre ses diverses parties, aucune disposition du paragraphe 2 n'empêche cet Etat contractant de déterminer les bénéfices imposables selon la répartition en usage; la méthode de répartition adoptée doit cependant être telle que le résultat obtenu soit conforme aux principes contenus dans le présent article.

5. Aucun bénéfice n'est imputé à un établissement stable du fait qu'il a simplement acheté des marchandises pour l'entreprise.

6. Aux fins des paragraphes précédents, les bénéfices à imputer à l'établissement stable sont déterminés chaque année selon la même méthode, à moins qu'il n'existe des motifs valables et suffisants de procéder autrement.

7. Lorsque les bénéfices comprennent des éléments de revenus traités séparément dans d'autres articles de la présente Convention, les dispositions desdits Articles ne sont pas affectées par les dispositions du présent article.

ARTICLE 8
NAVIGATION MARITIME ET AERIENNE

1. Les bénéfices d'une entreprise d'un Etat contractant provenant de l'exploitation, en trafic international, de navires ou d'aéronefs ne sont imposables que dans l'Etat contractant où le siège de direction effective de l'entreprise est situé. Si cet Etat ne peut imposer la totalité de ces bénéfices en vertu de sa législation, lesdits bénéfices ne sont imposables que dans l'Etat contractant dont cette entreprise est résidente.

2. Si le siège de direction effective d'une entreprise de navigation maritime est à bord d'un navire, ce siège est considéré comme situé dans l'Etat contractant où se trouve le port d'attache de ce navire ou, à défaut de port d'attache, dans l'Etat contractant dont l'exploitant du navire est un résident.

3. Au sens du présent Article, les bénéfices de l'entreprise d'un Etat contractant provenant de l'exploitation de navires ou aéronefs en trafic international, doivent comprendre les bénéfices inter alia provenant de l'usage ou de la location de conteneurs, si de tels bénéfices sont accessoires par rapport aux bénéfices auxquels les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent.

4. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aussi aux bénéfices provenant de la participation à un pool, une exploitation en commun ou un organisme international d'exploitation.

ARTICLE 9
ENTREPRISES ASSOCIEES

1. Lorsque :

a) une entreprise d'un Etat contractant participe directement ou indirectement à la direction, au contrôle ou au capital d'une entreprise de l'autre Etat contractant, ou que

b) les mêmes personnes participent directement ou indirectement à la direction, au contrôle ou au capital d'une entreprise d'un Etat contractant et d'une entreprise de l'autre Etat contractant, et que, dans l'un et l'autre cas, les deux entreprises sont, dans leurs relations financières ou commerciales, liées par des conditions convenues ou imposées, qui diffèrent de celles qui seraient convenues entre des entreprises indépendantes, les bénéfices qui, sans ces conditions, auraient été réalisés par l'une des entreprises mais n'ont pu l'être en fait à cause de ces conditions, peuvent être inclus dans les bénéfices de cette entreprise et imposés en conséquence.

2. Lorsqu'un Etat contractant inclut dans les bénéfices d'une entreprise de cet Etat - et impose en conséquence - des bénéfices sur lesquels une entreprise de l'autre Etat contractant a été imposée dans cet autre Etat, et que les bénéfices ainsi inclus sont des bénéfices qui auraient été réalisés par l'entreprise du premier Etat si les conditions convenues entre les deux entreprises avaient été celles qui auraient été convenues entre des entreprises indépendantes, l'autre Etat procède à un ajustement approprié du montant de l'impôt qui y a été perçu sur ces bénéfices, si cet autre Etat considère l'ajustement justifié. Pour déterminer cet ajustement, il est tenu compte des autres dispositions de la présente Convention et, si c'est nécessaire, les autorités compétentes des Etats contractants se consultent.

3. Les dispositions du paragraphe 2 ne s'appliquent pas en cas de fraude, d'omission volontaire ou de négligence.

ARTICLE 10
DIVIDENDES

1. Les dividendes payés par une société qui est un résident d'un Etat contractant à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, ces dividendes sont aussi imposables dans l'Etat contractant dont la société qui paie les dividendes est un résident, et selon la législation de cet Etat, mais si le bénéficiaire effectif des dividendes est un résident de l'autre Etat contractant, l'impôt ainsi établi ne peut excéder :

a) 7 pour cent du montant brut des dividendes si le bénéficiaire effectif est une société qui détient directement au moins 25 pour cent du capital de la société qui paie les dividendes ;

b) 10 pour cent du montant brut des dividendes dans tous les autres cas.

Les autorités compétentes des Etats contractants peuvent régler d'un commun accord le mode d'application de ces limitations.

Les dispositions du présent paragraphe n'affectent pas l'imposition de la société au titre des bénéfices qui servent au paiement des dividendes.

3. Le terme "dividendes" employé dans le présent Article désigne les revenus provenant d'actions, actions ou bons de jouissance, parts de mine, parts de fondateur ou autres parts bénéficiaires à l'exception des créances, les revenus d'autres parts sociales ainsi que d'autres revenus, soumis au même régime fiscal que les revenus d'actions par la législation de l'Etat dont la société distributrice est un résident.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des dividendes, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant dont la société qui paie les dividendes est un résident, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante au moyen d'une base fixe qui y est située, et que la participation génératrice des dividendes, s'y rattache effectivement. Dans ce cas, les dispositions de l'Article 7 ou de l'Article 14, suivant les cas, sont applicables.

5. Lorsqu'une société qui est un résident d'un Etat contractant tire des bénéfices ou des revenus de l'autre Etat contractant, cet autre Etat ne peut percevoir aucun impôt sur les dividendes payés par la société, sauf dans la mesure où ces dividendes sont payés à un résident de cet autre Etat ou dans la mesure où la participation génératrice des dividendes se rattache effectivement à un établissement stable ou à une base fixe situés dans cet autre Etat, ni prélever aucun impôt, au titre de l'imposition des bénéfices non distribués, sur les bénéfices non distribués de la société, même si les dividendes payés ou les bénéfices non distribués consistent en tout ou en partie en bénéfices ou revenus provenant de cet autre Etat.

6. Nonobstant toute autre disposition de la présente Convention, lorsqu'une société qui est un résident de la Finlande possède un établissement stable au Maroc, les bénéfices imposables en vertu du paragraphe 1 de l'Article 7, sont soumis à une taxe retenue à la source au Maroc, lorsque ces bénéfices sont mis à la disposition du siège en Finlande, mais la taxe ainsi retenue ne peut excéder 7 % du montant desdits bénéfices après en avoir déduit l'impôt sur les sociétés y appliqué au Maroc.

ARTICLE 11
INTERETS

1. Les intérêts provenant d'un Etat contractant et payés à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, ces intérêts sont aussi imposables dans l'Etat contractant d'où ils proviennent et selon la législation de cet Etat, mais si le bénéficiaire effectif des intérêts est un résident de l'autre Etat contractant, l'impôt ainsi établi ne peut excéder 10% pour cent du montant brut des intérêts.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2,

a) les intérêts provenant du Maroc ne sont imposables qu'en Finlande si les intérêts sont payés :

(i) à l'Etat de Finlande ;
(ii) à Suomen Pankki (la Banque Centrale) ;
(iii) au Fond Finlandais de la Coopération Industrielle (FINNFUND) aussi longtemps que l'Etat détient une participation majoritaire dans le capital du Finnfund et que les prêts sont octroyés à des conditions de taux et de durée concessionnelles;

b) les intérêts provenant de Finlande ne sont imposables qu'au Maroc si les intérêts sont payés :

(i) à l'Etat du Maroc ;
(ii) à Bank Al Maghrib (la Banque Centrale) ;
(iii) à un établissement financier aussi longtemps que l'Etat ou les collectivités locales détiennent une participation majoritaire dans le capital de cet établissement financier et que les prêts sont octroyés à des conditions de taux et de durée concessionnelles;

c) les intérêts provenant d'un Etat contractant ne sont imposables que dans l'autre Etat contractant si :

(i) la personne qui reçoit les intérêts est un résident de cet autre Etat, et
(ii) cette personne est une entreprise de cet autre Etat et est le bénéficiaire des intérêts, et
(iii) les intérêts sont payés en raison d'un prêt concessionnel ou d'un crédit concessionnel ou d'un crédit consenti, publiquement garanti ou assuré, ou en raison de toute autre créance ou crédit doté d'une garantie publique par cet autre Etat et en conformité avec les lignes directrices internationalement acceptées pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public.

4. Le terme "intérêts" employé dans le présent article désigne les revenus des créances de toute nature, assorties ou non de garanties hypothécaires ou d'une clause de participation aux bénéfices du débiteur, et notamment les revenus des fonds publics et des obligations d'emprunts, y compris les primes et lots attachés à ces titres. Les pénalisations pour paiement tardif ne sont pas considérées comme des intérêts au sens du présent Article.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des intérêts, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant d'où proviennent les intérêts, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un

établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante au moyen d'une base fixe qui y est située, et que la créance génératrice des intérêts se rattache effectivement :

a) à l'établissement stable ou à la base fixe en question,

b) ou aux activités d'affaires visées à l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'Article 7.

Dans ces cas, les dispositions de l'Article 7 ou de l'Article 14, suivant le cas, sont applicables.

6. Les intérêts sont considérés comme provenant d'un Etat contractant lorsque le débiteur est un résident de cet Etat. Toutefois, lorsque le débiteur des intérêts, qu'il soit ou non un résident d'un Etat contractant, a dans un Etat contractant un établissement stable, ou une base fixe, pour lesquels la dette donnant lieu au paiement des intérêts a été contractée et qui supportent la charge de ces intérêts, ceux-ci sont considérés comme provenant de l'Etat où l'établissement stable ou la base fixe est situé.

7. Lorsque, en raison de relations spéciales existant entre le débiteur et le bénéficiaire effectif ou que l'un et l'autre entretiennent avec de tierces personnes, le montant des intérêts, compte tenu de la créance pour laquelle ils sont payés, excède celui dont seraient convenus le débiteur et le bénéficiaire effectif en l'absence de pareilles relations, les dispositions du présent Article ne s'appliquent qu'à ce dernier montant. Dans ce cas, la partie excédentaire des paiements reste imposable selon la législation de chaque Etat contractant et compte tenu des autres dispositions de la présente Convention.

ARTICLE 12
REDEVANCES

1. Les redevances provenant d'un Etat contractant et payées à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, ces redevances sont aussi imposables dans l'Etat contractant d'où elles proviennent et selon la législation de cet Etat, mais si le bénéficiaire effectif des redevances est un résident de l'autre Etat contractant, l'impôt ainsi établi ne peut excéder 10% pour cent du montant brut des redevances.

3. Le terme "redevances" employé dans le présent Article désigne les rémunérations de toute nature payées pour :

a) l'usage ou la concession de l'usage d'un droit d'auteur sur une œuvre littéraire, artistique ou scientifique, y compris les films cinématographiques ou les films et enregistrements utilisés pour les émissions radiophoniques ou télévisées ou les transmissions par satellite, câble, fibres optiques ou technologies similaires utilisées pour les transmissions destinées au public, par les bandes magnétiques, les disquettes ou disques laser, logiciels (software) ;

b) l'usage ou la concession de l'usage d'un brevet, d'une marque de fabrique ou de commerce, d'un dessin ou d'un modèle, d'un plan, d'une formule ou d'un procédé secrets, pour l'usage ou la concession de l'usage d'un équipement industriel, commercial, agricole ou scientifique ou pour des informations ayant trait à une expérience acquise dans le domaine industriel, commercial, agricole, ou scientifique (savoir-faire) ;

c) l'assistance technique et les prestations de services et de personnel autres que celles visées aux Articles 14 et 15 de la présente Convention.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des redevances, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant d'où proviennent les redevances, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante au moyen d'une base fixe qui y est située, et que le droit ou le bien générateur des redevances se rattache effectivement :

a) à l'établissement stable ou à la base fixe en question, ou
b) aux activités d'affaires visées à l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'Article 7.

Dans ces cas, les dispositions de l'Article 7 ou de l'Article 14, suivant le cas, sont applicables.

5. Les redevances sont considérées comme provenant d'un Etat contractant lorsque le débiteur est un résident de cet Etat. Toutefois, lorsque le débiteur des redevances, qu'il soit ou non un résident d'un Etat contractant a dans un Etat contractant un établissement stable ou une base fixe, pour lesquels l'engagement donnant lieu au paiement des redevances a été contracté et qui supportent la charge de ces redevances, celles-ci sont considérées comme provenant de l'Etat où l'établissement stable ou la base fixe est situé.

6. Lorsque, en raison de relations spéciales existant entre le débiteur et le bénéficiaire effectif ou que l'un et l'autre entretiennent avec de tierces personnes, le montant des redevances, compte tenu de la prestation pour laquelle elles sont payées, excède celui dont seraient convenus le débiteur et le bénéficiaire effectif en l'absence de pareilles relations, les dispositions du présent Article ne s'appliquent qu'à ce dernier montant. Dans ce cas, la partie excédentaire des paiements reste imposable selon la législation de chaque Etat contractant et compte tenu des autres dispositions de la présente Convention

ARTICLE 13
GAINS EN CAPITAL

1. Les gains qu'un résident d'un Etat contractant tire de l'aliénation de biens immobiliers visés à l'article 6 et situés dans l'autre Etat contractant, sont imposables dans cet autre Etat.

2. Les gains provenant de l'aliénation de biens mobiliers qui font partie de l'actif d'un établissement stable qu'une entreprise d'un Etat contractant a dans l'autre Etat contractant, ou de biens mobiliers qui appartiennent à une base fixe dont un résident d'un Etat contractant dispose dans l'autre Etat contractant pour l'exercice d'une profession indépendante, y compris de tels gains provenant de l'aliénation de cet établissement stable (seul ou avec l'ensemble de l'entreprise) ou de cette base fixe, sont imposables dans cet autre Etat.

3. Les gains provenant de l'aliénation de navires ou d'aéronefs exploités en trafic international, ou de biens mobiliers affectés à l'exploitation de ces navires ou aéronefs, ne sont imposables que dans l'Etat contractant où le siège de direction effective de l'entreprise est situé. Si cet Etat ne peut imposer tous ces gains en vertu de sa législation, lesdits gains ne sont imposables que dans l'Etat contractant dont le cédant est un résident.

4. Les gains qu'un résident d'un Etat contractant tire de l'aliénation d'actions ou d'autres parts d'une société dont les biens sont constitués principalement, directement ou indirectement, de biens immobiliers situés dans l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

5. Les gains provenant de l'aliénation de tous biens autres que ceux visés aux paragraphes précédents du présent Article ne sont imposables que dans l'Etat contractant dont le cédant est un résident.

ARTICLE 14
PROFESSIONS INDEPENDANTES

1. Les revenus qu'un résident d'un Etat contractant tire d'une profession libérale ou d'autres activités de caractère indépendant ne sont imposables que dans cet Etat ; toutefois, ces revenus sont aussi imposables dans l'autre Etat contractant dans les cas suivants :

a) si ce résident dispose de façon habituelle, dans l'autre Etat contractant, d'une base fixe pour l'exercice de ses activités ; en ce cas, seule la fraction des revenus qui est imputable à ladite base fixe est imposable dans l'autre Etat contractant ; ou

b) si son séjour dans l'autre Etat contractant s'étend sur une période ou des périodes d'une durée totale égale ou supérieure à 183 jours durant toute période de douze mois commençant ou se terminant au cours de l'année fiscale considérée ; en ce cas, seule la fraction des revenus qui est tirée des activités exercées dans cet autre Etat est imposable dans cet autre Etat.

2. L'expression "profession libérale" comprend notamment les activités indépendantes d'ordre scientifique, littéraire, artistique, éducatif ou pédagogique, ainsi que les activités indépendantes des médecins, avocats, ingénieurs, architectes, dentistes et comptables.

ARTICLE 15
PROFESSIONS DEPENDANTES

1. Sous réserve des dispositions des Articles 16, 18, 19, 20 et 21, les salaires, traitements et autres rémunérations similaires qu'un résident d'un Etat contractant reçoit au titre d'un emploi salarié ne sont imposables que dans cet Etat, à moins que l'emploi ne soit exercé dans l'autre Etat contractant. Si l'emploi y est exercé, les rémunérations reçues à ce titre sont imposables dans cet autre Etat.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les rémunérations qu'un résident d'un Etat contractant reçoit au titre d'un emploi salarié exercé dans l'autre Etat contractant ne sont imposables que dans le premier Etat si :

a) le bénéficiaire séjourne dans l'autre Etat pendant une période ou des périodes n'excédant pas au total 183 jours durant toute période de 12 mois commençant ou se terminant au cours de l'année fiscale considérée ; et
b) les rémunérations sont payées par un employeur ou pour le compte d'un employeur qui n'est pas un résident de l'autre Etat ; et

c) la charge des rémunérations n'est pas supportée par un établissement stable ou une base fixe que l'employeur a dans l'autre Etat.

3. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, les rémunérations au titre d'un emploi salarié exercé à bord d'un navire ou d'un aéronef en trafic international, sont imposables dans l'Etat contractant où le siège de la direction effective de l'entreprise est situé.

ARTICLE 16
TANTIEMES

Les tantièmes, jetons de présence et autres rétributions similaires qu'un résident d'un Etat contractant reçoit en sa qualité de membre du conseil d'administration, de surveillance ou d'un organe analogue d'une société qui est un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

ARTICLE 17
ARTISTES ET SPORTIFS

1. Nonobstant les dispositions des Articles 14 et 15, les revenus qu'un résident d'un Etat contractant tire de ses activités personnelles exercées dans l'autre Etat contractant en tant qu'artiste du spectacle, tel qu'un artiste de théâtre, de cinéma, de la radio ou de la télévision ou qu'un musicien, ou en tant que sportif, sont imposables dans cet autre Etat.

2. Lorsque les revenus d'activités qu'un artiste du spectacle ou un sportif exerce personnellement et en cette qualité sont attribués non pas à l'artiste ou au sportif lui-même mais à une autre personne, ces revenus sont imposables, nonobstant les dispositions des Articles 7, 14 et 15, dans l'Etat contractant où les activités de l'artiste du spectacle ou du sportif sont exercées.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas aux revenus d'activités qu'un artiste du spectacle ou un sportif exerce dans un Etat contractant, si la visite dans cet Etat est entièrement ou presque entièrement financée sur des fonds publics de l'autre Etat contractant, de ses subdivisions politiques ou de ses collectivités locales.

ARTICLE 18
PENSIONS, RENTES VIAGERES
ET PRESTATIONS DE SECURITE SOCIALE

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'Article 19, les pensions, et autres rémunérations similaires payées à un résident d'un Etat contractant au titre d'un emploi antérieur ne sont imposables que dans cet Etat.

2. Les pensions, rentes viagères et autres versements périodiques ou occasionnels effectués par un Etat contractant ou l'une de ses subdivisions politiques pour couvrir les accidents de leurs personnels ne sont imposables que dans cet Etat.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les pensions et autres rémunérations similaires payées en application de la législation sur la sécurité sociale d'un Etat contractant ou les rentes viagères provenant d'un Etat contractant sont imposables dans cet Etat.

4. Le terme « annuité (rente viagère) » employé dans cet article désigne une somme fixe payable périodiquement, à des échéances fixes, durant la vie ou pour une période déterminée ou certaine, en contrepartie de l'obligation d'effectuer des paiements selon des considérations convenables et pleines, en argent ou en valeur équivalente (autres que les services rendus).

ARTICLE 19
FONCTIONS PUBLIQUES

1. a) Les salaires, traitements et autres rémunérations similaires, autres que les pensions, payées par un Etat contractant, l'une de ses subdivisions politiques, personnes morales de droit public ou collectivités locales à une personne physique, au titre de services rendus à cet Etat ou à cette subdivision, cette personne morale ou cette collectivité, ne sont imposables que dans cet Etat.

b) Toutefois, ces salaires, traitements et autres rémunérations similaires ne sont imposables que dans l'autre Etat contractant si les services sont rendus dans cet Etat et si la personne physique est un résident de cet Etat qui :

(i) possède la nationalité de cet Etat ; ou
(ii) n'est pas devenu un résident de cet Etat à seule fin de rendre les services.

2. a) Les pensions payées par un Etat contractant ou l'une de ses subdivisions politiques ou personnes morales de droit public ou collectivités locales, soit directement soit par prélèvement sur des fonds qu'ils ont constitués, à une personne physique au titre de services rendus à cet Etat ou à cette subdivision, personne ou collectivité, ne sont imposables que dans cet Etat.

b) Toutefois, ces pensions ne sont imposables que dans l'autre Etat contractant si la personne physique est un résident de cet autre Etat et en possède la nationalité.

3. Les dispositions des Articles 15, 16, 17 et 18 s'appliquent aux salaires, traitements et autres rémunérations similaires ainsi qu'aux pensions payées au titre de services rendus dans le cadre d'une activité industrielle ou commerciale exercée par un Etat contractant ou l'une de ses subdivisions politiques ou personnes morales de droit public ou collectivités locales.

ARTICLE 20
ETUDIANTS ET STAGIAIRES

Les sommes qu'un étudiant ou un stagiaire qui est, ou qui était immédiatement avant de se rendre dans un Etat contractant, un résident de l'autre Etat contractant et qui séjourne dans le premier Etat à seule fin d'y poursuivre ses études ou sa formation, reçoit pour couvrir ses frais d'entretien, d'études ou de formation ne sont pas imposables dans cet Etat, à condition qu'elles proviennent de source situées en dehors de cet Etat.

ARTICLE 21
CHERCHEURS

1. Toute personne physique qui se rend dans un Etat contractant à l'invitation de cet Etat, d'une université, d'un établissement d'enseignement ou de toute autre institution culturelle

sans but lucratif pour une période n'excédant pas deux ans à seule fin de mener des travaux de recherche (y compris l'enseignement occasionnel qui est en rapport avec cette recherche) dans cette institution et qui est ou qui était un résident de l'autre Etat contractant juste avant ce séjour est exemptée de l'impôt dans ledit premier Etat contractant sur la rémunération qu'elle reçoit pour cette activité, à condition que cette rémunération provienne de sources situées dans cet autre Etat.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas aux rémunérations reçues au titre de travaux de recherche entrepris non pas dans l'intérêt public, mais principalement en vue de la réalisation d'un avantage particulier bénéficiant à une ou à des personnes déterminées.

ARTICLE 22
AUTRES REVENUS

1. Les éléments du revenu d'un résident d'un Etat contractant, d'où qu'ils proviennent, qui ne sont pas traités dans les Articles précédents de la présente Convention ne sont imposables que dans cet Etat.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas aux revenus autres que les revenus provenant de biens immobiliers, tels qu'ils sont définis au paragraphe 2 de l'Article 6, lorsque le bénéficiaire de tels revenus, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante au moyen d'une base fixe qui y est située, et que le droit ou le bien générateur des revenus s'y rattache effectivement. Dans ce cas, les dispositions de l'Article 7 ou de l'Article 14, suivant les cas, sont applicables.

3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2, les éléments du revenu d'un résident d'un Etat contractant qui ne sont pas traités dans les articles précédents de la présente Convention et qui proviennent de l'autre Etat contractant sont aussi imposables dans cet autre Etat.

ARTICLE 23
METHODES POUR ELIMINER LES DOUBLES IMPOSITIONS

1. Dans le cas du Maroc, la double imposition est éliminée de la manière suivante:

Lorsqu'un résident du Maroc reçoit des revenus qui, conformément aux dispositions de la présente Convention, sont imposables en Finlande, le Maroc accorde sur l'impôt qu'il perçoit sur les revenus de ce résident une déduction d'un montant égal à l'impôt sur le revenu payé en Finlande. Toutefois, cette déduction ne peut excéder la fraction de l'impôt sur le revenu marocain, calculé avant déduction, correspondant aux revenus imposables en Finlande.

2. Sous réserve des dispositions de la législation finlandaise concernant l'élimination de la double imposition internationale (sans porter atteinte au principe général ici posé), la double imposition est, en ce qui concerne la Finlande, éliminée de la manière suivante:

a) Lorsqu'un résident de Finlande reçoit des revenus qui, conformément aux dispositions de la présente Convention, sont imposables au Maroc, la Finlande

accorde, sous réserve des dispositions du sous- paragraphe b), sur l'impôt finlandais calculé sur le revenu de cette personne, une déduction d'un montant égal à l'impôt marocain payé sur le même revenu en vertu de la législation marocaine et conformément à la présente convention.

b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a), les dividendes payés par une société qui est un résident du Maroc à une société qui est un résident de Finlande et qui contrôle directement au moins 10 pour cent des droits de vote de la société qui paie les dividendes sont exempts de l'impôt finlandais.

3. Lorsque, conformément à une disposition quelconque de la présente convention, les revenus qu'un résident d'un Etat contractant reçoit sont exonérés d'impôt dans cet Etat, celui-ci peut néanmoins, pour déterminer le taux de l'impôt sur le reste des revenus de ce résident, tenir compte des revenus exonérés.

ARTICLE 24
NON-DISCRIMINATION

1- Les nationaux d'un Etat contractant ne sont soumis dans l'autre Etat contractant à aucune imposition ou obligation y relative, qui est autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujettis les nationaux de cet autre Etat qui se trouvent dans la même situation, notamment au regard de la résidence. La présente disposition s'applique aussi, nonobstant les dispositions de l'Article 1, aux personnes qui ne sont pas des résidents d'un Etat contractant ou des deux Etats contractants.

2. Les apatrides qui sont des résidents d'un Etat contractant ne sont soumis dans l'un ou l'autre Etat contractant à aucune imposition ou obligation y relative, qui est autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujetties les nationaux de l'Etat concerné qui se trouvent dans la même situation notamment au regard de la résidence.

3. L'imposition d'un établissement stable qu'une entreprise d'un Etat contractant a dans l'autre Etat contractant n'est pas établie dans cet autre Etat d'une façon moins favorable que l'imposition des entreprises de cet autre Etat qui exercent la même activité. La présente disposition ne peut être interprétée comme obligeant un Etat contractant à accorder aux résidents de l'autre Etat contractant les déductions personnelles, abattements et réductions d'impôt en fonction de la situation ou des charges de famille qu'il accorde à ses propres résidents.

4. A moins que les dispositions du paragraphe 1 de l'Article 9, du paragraphe 7 de l'Article 11 ou du paragraphe 6 de l'Article 12, ne soient applicables, les intérêts, redevances et autres dépenses payés par une entreprise d'un Etat contractant à un résident de l'autre Etat contractant sont déductibles, pour la détermination des bénéfices imposables de cette entreprise, dans les mêmes conditions que s'ils avaient été payés à un résident du premier Etat.

5. Les entreprises d'un Etat contractant, dont le capital est en totalité ou en partie, directement ou indirectement, détenu ou contrôlé par un ou plusieurs résidents de l'autre Etat contractant, ne sont soumises dans le premier Etat à aucune imposition ou obligation y relative, qui est autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujetties les autres entreprises similaires du premier Etat.

6. Les dispositions du présent Article ne peuvent en aucun cas être interprétées comme empêchant le Maroc de percevoir la taxe visée au paragraphe 6 de l'Article 10.

7. Les dispositions de cet Article s'appliquent, nonobstant les dispositions de l'Article 2, aux impôts de toute nature ou dénomination.

ARTICLE 25
PROCEDURE AMIABLE

1. Lorsqu'une personne estime que les mesures prises par un Etat contractant ou par les deux Etats contractants entraînent ou entraîneront pour elle une imposition non conforme aux dispositions de la présente Convention, elle peut, indépendamment des recours prévus par le droit interne de ces Etats, soumettre son cas à l'autorité compétente de l'Etat contractant dont elle est un résident ou, si son cas relève du paragraphe 1 de l'Article 24, à celle de l'Etat contractant dont elle possède la nationalité. Le cas doit être soumis dans les trois ans qui suivent la première notification des mesures qui entraînent une imposition non conforme aux dispositions de la Convention.

2. L'autorité compétente s'efforce, si la réclamation lui paraît fondée et si elle n'est pas elle même en mesure d'y apporter une solution satisfaisante, de résoudre le cas par voie d'accord amiable avec l'autorité compétente de l'autre Etat contractant, en vue d'éviter une imposition non conforme à la présente Convention. L'accord est appliqué quels que soient les délais prévus par le droit interne des Etats contractants.

3. Les autorités compétentes des Etats contractants s'efforcent, par voie d'accord amiable, de résoudre les difficultés ou de dissiper les doutes auxquels peuvent donner lieu l'interprétation ou l'application de la Convention. Elles peuvent aussi se concerter en vue d'éliminer la double imposition dans les cas non prévus par la présente Convention.

4. Les autorités compétentes des Etats contractants peuvent communiquer directement entre elles, y compris au sein d'une commission mixte composée de ces autorités ou de leurs représentants, en vue de parvenir à un accord comme il est indiqué aux paragraphes précédents.

ARTICLE 26
ECHANGE DE RENSEIGNEMENTS

1. Les autorités compétentes des Etats contractants échangent les renseignements nécessaires pour appliquer les dispositions de la présente Convention ou celles de la législation interne des Etats contractants relative aux impôts visés par la Convention, dans la mesure où l'imposition qu'elle prévoit n'est pas contraire à la Convention. L'échange de renseignements n'est pas restreint par l'Article 1. Les renseignements reçus par un Etat contractant sont tenus secrets de la même manière que les renseignements obtenus en application de la législation interne de cet Etat et ne sont communiqués qu'aux personnes ou autorités (y compris les tribunaux et organes administratifs) concernés par l'établissement ou le recouvrement des impôts visés par la Convention, par les procédures ou poursuites concernant ces impôts, ou par les décisions sur les recours relatifs à ces impôts. Ces personnes

ou autorités n'utilisent ces renseignements qu'à ces fins, mais elles peuvent faire état de ces renseignements au cours d'audiences publiques de tribunaux ou dans des jugements.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne peuvent en aucun cas être interprétées comme imposant à un Etat contractant l'obligation :

a) de prendre des mesures administratives dérogeant à sa propre législation et à sa pratique administrative ou à celles de l'autre Etat contractant ;

b) de fournir des renseignements qui ne pourraient être obtenus sur la base de sa propre législation ou dans le cadre de sa pratique administrative normale ou de celles de l'autre Etat contractant ;

c) de fournir des renseignements qui révéleraient un secret commercial, industriel, professionnel ou un procédé commercial ou des renseignements dont la communication serait contraire à l'ordre public.

ARTICLE 27
ASSISTANCE AU RECOUVREMENT

1. Les Etats contractants conviennent de se prêter mutuellement assistance en vue de recouvrer, suivant les règles propres à leur législation et réglementation respectives, les impôts visés par la présente Convention ainsi que les majorations de droits, droits en sus, indemnités de retard, intérêts et frais afférents à ces impôts lorsque ces sommes sont recouvrables en application des lois et règlements de l'Etat requérant. Cette assistance couvre aussi les mesures conservatoires.

2. La demande formulée à cette fin doit être accompagnée des documents exigés par les lois et règlements de l'Etat requérant pour établir que les sommes sujettes à cette assistance sont recouvrables.

3. Au vu de ces documents, les significations et mesures de recouvrement et de perception ont lieu dans l'Etat requis conformément aux lois et règlements applicables pour le recouvrement et la perception de ses propres impôts.

4. La créance correspondant à l'impôt à recouvrer n'est pas considérée comme une créance privilégiée dans l'Etat requis.

ARTICLE 28
MEMBRES DES MISSIONS DIPLOMATIQUES ET DES POSTES CONSULAIRES

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux privilèges fiscaux dont bénéficient les membres des missions diplomatiques ou postes consulaires en vertu soit des règles générales du droit international, soit des dispositions d'accords particuliers.

ARTICLE 29
ENTREE EN VIGUEUR

1. Les gouvernements des Etats contractants se notifieront, par écrit et par voie diplomatique, l'achèvement de la procédure requise pas les législations respectives pour l'entrée en vigueur de la présente Convention.

2. La Convention entrera en vigueur trente jours après la date de la dernière des notifications visées au paragraphe 1 et ses dispositions seront applicables:

a) En ce qui concerne le Maroc :

i) au regard des impôts retenus à la source, pour les montants payés ou crédités à compter du premier janvier de l'année qui suit immédiatement celle de l'entrée en vigueur de la présente Convention ; et

ii) au regard des autres impôts, pour tout exercice fiscal ou période d'imposition commençant à compter du premier janvier de l'année qui suit immédiatement celle de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

b) En ce qui concerne la Finlande :

i) au regard des impôts retenus à la source, pour les revenus reçus le ou après le 1er janvier de l'année civile qui suit immédiatement celle où la Convention entre en vigueur; et

ii) au regard des autres impôts pour le revenu aux impôts dus pour toute année d'imposition commençant le ou après le 1er janvier de l'année civile qui suit immédiatement celle où la Convention entre en vigueur.

3. Les dispositions de la Convention fiscale entre le Gouvernement du Royaume du Maroc et le Gouvernement de la République de Finlande en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et la fortune signée à Rabat le 25 juin 1973 (ci-après dénommée « Convention de 1973 ») cesseront d'avoir effet à l'égard des impôts pour lesquels la présente Convention s'applique conformément aux dispositions du paragraphe 2. La Convention de 1973 est abrogée à compter de la date à laquelle elle aura effet pour la dernière fois conformément aux dispositions du présent paragraphe.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 2 et 3 précédents, les dispositions du paragraphe 3 de l'Article 23 de la Convention de 1973 continueront de s'appliquer pendant les cinq (5) premières années qui suivent immédiatement l'année d'entrée en vigueur de la présente Convention conformément aux paragraphes susmentionnés.

ARTICLE 30
DENONCIATION

La présente Convention demeurera en vigueur tant qu'elle n'aura pas été dénoncée par un Etat contractant. Chaque Etat contractant peut dénoncer la Convention par voie diplomatique avec un préavis minimal de 6 mois avant la fin de chaque année civile

postérieure à la cinquième année qui suit celle de l'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, la Convention cessera d'être applicable:

a) En ce qui concerne le Maroc :

i) au regard des impôts retenus à la source, pour les montants payés ou crédités à compter du premier janvier de l'année qui suit immédiatement celle spécifiée dans le préavis de dénonciation; et

ii) au regard des autres impôts, pour tout exercice fiscal ou période d'imposition commençant à compter du premier janvier de l'année qui suit immédiatement celle spécifiée dans le préavis de dénonciation.

b) En ce qui concerne la Finlande :

i) au regard des impôts retenus à la source, sur les revenus reçus le ou après le 1er janvier de l'année civile qui suit immédiatement celle où l'avis est donné; et

ii) au regard des autres impôts sur le revenu aux impôts dus pour toute année d'imposition commençant le ou après le 1er janvier de l'année civile qui suit immédiatement celle où l'avis est donné.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT en double exemplaire à Helsinki, le 07 avril 2006, en langues arabe, finnoise, suédoise et française, chaque texte faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte en langue française prévaudra.

POUR
LE GOUVERNEMENT
DU ROYAUME DU MAROC

Salaheddine MEZOUAR
Ministre de l'Industrie, du Commerce
et de la mise à niveau de l'Economie

POUR
LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE DE FINLANDE

Ulla-Maj Wideroos
Deuxième Ministre
au Ministère des Finances

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6216 du 22 safar 1435 (26 décembre 2013).

Dahir n° 1-10-91 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de la Convention faite à Hanoi le 24 novembre 2008 entre le Royaume du Maroc et la République socialiste du Vietnam tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la Convention faite à Hanoi le 24 novembre 2008 entre le Royaume du Maroc et la République socialiste du Vietnam tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu ;

Vu la loi n° 33-09 promulguée par le dahir n° 1-10-90 du 30 joumada I 1431 (15 mai 2010) et portant approbation, quant au principe, de la ratification du Royaume du Maroc de la Convention précitée ;

Considérant les notifications réciproques de l'accomplissement des formalités nécessaires à l'entrée en vigueur de ladite Convention,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publiée au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, la Convention faite à Hanoi le 24 novembre 2008 entre le Royaume du Maroc et la République socialiste du Vietnam tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

Fait à Casablanca, le 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012).

Pour contreseing :

Le Chef du gouvernement,

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

Voir le texte de la Convention dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6216 du 22 safar 1435 (26 décembre 2013).

Dahir n° 1-10-175 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de l'Accord de coopération commerciale, fait à Rabat le 28 joumada II 1431 (11 juin 2010) entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de l'Etat de Koweït.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu l'Accord de coopération commerciale, fait à Rabat le 28 joumada II 1431 (11 juin 2010) entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de l'Etat de Koweït ;

Considérant les notifications réciproques de l'accomplissement des formalités nécessaires à l'entrée en vigueur de l'Accord précité,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publié au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, l'Accord de coopération commerciale, fait à Rabat le 28 joumada II 1431 (11 juin 2010) entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de l'Etat de Koweït.

Fait à Casablanca, le 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012).

Pour contreseing :

Le Chef du gouvernement,

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

Voir le texte de l'Accord dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6216 du 22 safar 1435 (26 décembre 2013).

Dahir n° 1-11-48 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de la Convention faite à Rabat le 11 mai 2010 entre le Royaume du Maroc et la République de Macédoine tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la Convention faite à Rabat le 11 mai 2010 entre le Royaume du Maroc et la République de Macédoine tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu ;

Vu la loi n° 23-10 promulguée par le dahir n° 1-11-47 du 29 joumada II 1432 (2 juin 2011) et portant approbation, quant au principe, de la ratification du Royaume du Maroc de la Convention précitée ;

Considérant les notifications réciproques de l'accomplissement des formalités nécessaires à l'entrée en vigueur de ladite Convention,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publiée au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, la Convention faite à Rabat le 11 mai 2010 entre le Royaume du Maroc et la République de Macédoine tendant à éviter la double imposition et à interdire l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

Fait à Casablanca, le 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012).

Pour contreseing :

Le Chef du gouvernement,

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

Voir le texte de la Convention dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6216 du 22 safar 1435 (26 décembre 2013).

Dahir n° 1-11-63 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication du Protocole additionnel à l'Accord fait à Sofia le 22 mai 1996 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Bulgarie concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Rabat le 28 septembre 2010.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu le Protocole additionnel à l'Accord fait à Sofia le 22 mai 1996 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Bulgarie concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Rabat le 28 septembre 2010 ;

Considérant les notifications réciproques de l'accomplissement des formalités nécessaires à l'entrée en vigueur du Protocole précité,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publié au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, le Protocole additionnel à l'Accord fait à Sofia le 22 mai 1996 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Bulgarie concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Rabat le 28 septembre 2010

Fait à Casablanca, le 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012).

Pour contreseing :

Le Chef du gouvernement,

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

Voir le texte du Protocole dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6216 du 22 safar 1435 (26 décembre 2013).

Dahir n° 1-11-69 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de l'Accord fait à Bruxelles le 13 décembre 2010 entre le Royaume du Maroc et l'Union européenne instituant un mécanisme de règlement des différends.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu l'Accord fait à Bruxelles le 13 décembre 2010 entre le Royaume du Maroc et l'Union européenne instituant un mécanisme de règlement des différends ;

Considérant les notifications réciproques de l'accomplissement des formalités nécessaires à l'entrée en vigueur de l'Accord précité,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publié au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, l'Accord fait à Bruxelles le 13 décembre 2010 entre le Royaume du Maroc et l'Union européenne instituant un mécanisme de règlement des différends.

Fait à Casablanca, le 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012).

Pour contreseing :

Le Chef du gouvernement,

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

*

* *

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DU MAROC ET L'UNION EUROPÉENNE INSTITUANT UN MÉCANISME DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

LE ROYAUME DU MAROC, ci-après dénommé "Maroc",

d'une part, et

L'UNION EUROPÉENNE, ci-après dénommée "Union",

d'autre part,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

CHAPITRE I

OBJECTIF ET CHAMP D'APPLICATION

ARTICLE 1
Objectif

Le présent accord a pour objectif de prévenir et de régler tout différend de nature commerciale entre les parties, en vue de parvenir, dans la mesure du possible, à une solution mutuellement acceptable.

ARTICLE 2
Application de l'accord

1. Les dispositions du présent accord s'appliquent à tout différend relatif à une violation alléguée des dispositions du titre II (à l'exception de l'article 24) de l'Accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part (ci-après "accord d'association")[1] ou de l'Accord sous forme d'échange de lettres entre l'Union Européenne et le Royaume du Maroc relatif aux mesures de libéralisation réciproques en matière de produits agricoles, de produits agricoles transformés, de poissons et de produits de la pêche, au remplacement des protocoles nos 1, 2 et 3 et de leurs annexes et aux modifications de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part. Les procédures du présent accord s'appliquent si, 60 jours après que le Conseil d'association ait été saisi d'un différend conformément à l'Article 86 de l'accord d'association, le Conseil d'association n'a pas été en mesure de régler le différend.

---

1 Les dispositions du présent accord ne portent pas atteinte à l'article 34 du Protocole relatif à la définition de la notion de "produits originaires" et aux méthodes de coopération administrative.

2. L'article 86 de l'accord d'association s'applique aux différends relatifs à l'application et à l'interprétation des autres dispositions de l'accord d'association.

3. Aux fins du paragraphe 1, un différend est considéré comme réglé quand le Conseil d'association a adopté une décision conformément à l'article 86.2 de l'accord d'association, ou quand il a déclaré que le différend a cessé d'exister.

CHAPITRE II
CONSULTATIONS ET MÉDIATION

ARTICLE 3
Consultations

1. Les parties s'efforcent de s'entendre sur toute divergence concernant l'interprétation et l'application des dispositions visées à l'article 2 en engageant des consultations de bonne foi en vue de parvenir à une solution rapide, équitable et mutuellement acceptable. Dans ces consultations, les parties discuteront aussi l'impact que la violation alléguée aurait sur leur commerce.

2. Une partie demande des consultations au moyen d'une demande écrite adressée à l'autre partie, avec copie au sous-comité "industrie, commerce et services", en identifiant toute mesure en cause et les dispositions des accords visés à l'article 2 qu'elle considère violées.

3. Des consultations sont organisées dans les 40 jours suivant la date de réception de la demande et ce, sur le territoire de la partie mise en cause, à moins que les parties n'en conviennent différemment. Les consultations sont réputées achevées dans les 60 jours suivant la date de réception de la demande de consultation, sauf si les deux parties décident de les poursuivre. Les consultations, en particulier toute information communiquée et les positions adoptées par les parties durant la procédure, sont confidentielles et sans préjudice des droits que chacune des parties pourrait exercer dans une suite éventuelle de la procédure.

4. En cas d'urgence, y compris ceux impliquant des marchandises périssables ou saisonnières, des consultations sont organisées dans les 15 jours suivant la date de réception de la demande, et sont réputées achevées dans les 30 jours suivant la date de réception de la demande.

5. Si la partie à laquelle la demande de consultations est adressée ne répond pas à la demande de consultations dans les 20 jours ouvrables suivant la date de sa réception, ou si les consultations n'ont pas lieu dans les délais prévus respectivement au paragraphe 3 ou au paragraphe 4, ou si les consultations ont été achevées sans qu'un accord apportant une solution mutuellement acceptable n'ait été trouvé, la partie plaignante peut demander l'établissement d'un groupe spécial d'arbitrage, conformément à l'article 5.

ARTICLE 4
Médiation

1. Si les consultations ne débouchent pas sur une solution mutuellement acceptable, les parties peuvent, d'un commun accord, recourir à un médiateur. Toute demande de médiation doit être présentée par écrit à la partie mise en cause et au sous-comité "industrie, commerce et services" et citer la mesure ayant fait l'objet de consultations, ainsi que le mandat convenu d'un commun accord pour cette médiation. Chaque partie s'engage à examiner avec compréhension toutes demandes de médiation.

2. Au moins que les parties ne s'accordent sur un médiateur dans dix jours ouvrables suivant la date de réception de la demande de médiation, les présidents du sous-comité "industrie, commerce et services" ou la/le délégué/e des présidents sélectionne(nt) un médiateur par tirage au sort parmi les personnes figurant sur la liste visée à l'article 19 et qui ne sont ressortissants d'aucune des parties. La sélection est faite dans les quinze jours ouvrables suivant la date de réception de la demande de médiation. Le médiateur convoque une réunion avec les parties dans les 30 jours suivant sa sélection. Il reçoit les observations de chacune des parties au plus tard quinze jours ouvrables avant la réunion et peut demander des informations supplémentaires aux parties, à des experts ou à des conseillers techniques s'il le juge nécessaire. Toute information obtenue de la sorte doit être communiquée à chacune des parties et soumise à leurs observations. Le médiateur émet un avis dans les 45 jours suivant sa sélection.

3. L'avis du médiateur peut comporter une ou plusieurs recommandations sur des mesures compatibles avec les dispositions visées à l'article 2 permettant de résoudre le différend. Son avis n'a aucun caractère contraignant.

4. Les parties peuvent convenir de modifier les délais mentionnés au paragraphe 2. Le médiateur peut également décider de modifier ces délais à la demande de chacune des parties, au regard des difficultés particulières rencontrées par la partie concernée ou la complexité du cas.

5. Les procédures impliquant une médiation, en particulier l'avis du médiateur, toute information communiquée et les positions adoptées par les parties durant la procédure, sont confidentielles et sans préjudice des droits que chacune des parties pourrait exercer dans une suite éventuelle de la procédure.

6. Si les parties en conviennent, la procédure de médiation peut continuer pendant que la procédure du groupe spécial d'arbitrage se poursuit.

7. Le médiateur n'est remplacé que pour les raisons et selon les procédures détaillées dans les règles 18 à 21 des règles de procédure.

CHAPITRE III
PROCÉDURES DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

SECTION I
PROCÉDURE D'ARBITRAGE

ARTICLE 5
Engagement de la procédure d'arbitrage

1. Lorsque les parties ne parviennent pas à résoudre leur différend par le recours aux consultations prévues à l'article 3 ou par le recours à la médiation prévue à l'article 4, la partie plaignante peut demander l'établissement d'un groupe spécial d'arbitrage.

2. La demande d'établissement d'un groupe spécial d'arbitrage est notifiée par écrit à la partie mise en cause et au sous-comité "industrie, commerce et services". La partie plaignante identifie dans sa demande la mesure spécifique en cause et explique comment une telle mesure constitue une violation des dispositions visées à l'article 2. L'établissement d'un groupe spécial d'arbitrage est demandé au plus tard 18 mois à partir de la date de réception de la demande de consultations, sans préjudice des droits de la partie plaignante à demander des nouvelles consultations sur la même question dans le futur.

ARTICLE 6
Établissement du groupe spécial d'arbitrage

1. Un groupe spécial d'arbitrage se compose de trois arbitres.

2. Dans les dix jours ouvrables suivant la date de réception par la partie mise en cause de la demande d'établissement d'un groupe spécial d'arbitrage, les parties se consultent en vue de parvenir à un accord sur la composition du groupe spécial d'arbitrage.

3. Dans l'hypothèse où les parties ne peuvent pas s'accorder sur sa composition dans le délai visé au paragraphe 2, chacune des parties a la possibilité de demander aux présidents du sous-comité "industrie, commerce et services", ou à la/le délégué/e des présidents, de sélectionner les trois membres du groupe spécial par tirage au sort dans la liste établie en vertu de l'article 19, en tirant au sort un nom parmi ceux figurant sur la liste des personnes proposées par la partie plaignante, un nom parmi ceux figurant sur la liste des personnes proposées par la partie mise en cause et un nom parmi ceux figurant sur la liste des personnes choisies pour exercer les fonctions de président. Si les parties s'entendent pour désigner un ou plusieurs membre(s) du groupe spécial d'arbitrage, le ou les membre(s) restant(s) sera/seront sélectionné(s) selon la même procédure.

4. Les présidents du sous-comité "industrie, commerce et services" ou la/le délégué/e des présidents, sélectionne(nt) les arbitres dans les cinq jours ouvrables suivant la demande présentée en vertu du paragraphe 3.

5. La date d'établissement du groupe spécial d'arbitrage est la date à laquelle les trois arbitres sont désignés.

6. Les arbitres ne sont remplacés que pour les raisons et selon les procédures détaillées dans les règles 18 à 21 des règles de procédure.

ARTICLE 7
Rapport intérimaire du groupe spécial d'arbitrage

Le groupe spécial d'arbitrage transmet aux parties un rapport intérimaire exposant les constatations de fait, l'applicabilité des dispositions pertinentes et les justifications fondamentales de ses constatations et recommandations, au plus tard dans les 120 jours de la date d'établissement du groupe spécial d'arbitrage. Chacune des parties peut demander par écrit que le groupe spécial réexamine des aspects précis de son rapport intérimaire dans les 15 jours de sa notification. Les constatations de la décision finale du groupe spécial comprendront une discussion des arguments avancés durant la phase de réexamen intérimaire.

ARTICLE 8
Décision du groupe spécial d'arbitrage

1. Le groupe spécial d'arbitrage notifie sa décision aux parties et au sous-comité "industrie, commerce et services" dans les 150 jours suivant la date d'établissement du groupe spécial d'arbitrage. Si le président du groupe spécial d'arbitrage juge que ce délai ne peut être tenu, il en informe les parties et le sous-comité "industrie, commerce, services" par écrit en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le groupe spécial d'arbitrage envisage de conclure ses travaux. La décision ne saurait en aucun cas être notifiée plus de 180 jours suivant la date d'établissement du groupe spécial d'arbitrage.

2. En cas d'urgence, notamment ceux impliquant des marchandises périssables ou saisonnières, le groupe spécial d'arbitrage met tout en œuvre pour notifier sa décision dans les 75 jours suivant la date d'établissement du groupe spécial. Elle ne saurait en aucun cas être notifiée plus de 90 jours suivant la date d'établissement du groupe spécial. Le groupe spécial d'arbitrage rend, dans les dix jours suivant la date d'établissement du groupe spécial, une décision préliminaire sur le caractère urgent de l'affaire.

3. Le groupe spécial d'arbitrage doit, à la demande des deux parties, suspendre ses travaux à tout moment, pour une période convenue par les parties n'excédant pas 12 mois, et reprendre ses travaux à l'échéance de cette période convenue à la demande de la partie plaignante. Si la partie plaignante ne demande pas la reprise des travaux du groupe spécial d'arbitrage avant l'échéance de la période de suspension convenue, la procédure est close. La suspension et la clôture des travaux du groupe spécial d'arbitrage sont sans préjudice des droits que chacune des parties pourrait exercer dans une autre procédure sur la même question.

SECTION II
MISE EN OEUVRE

ARTICLE 9
Mise en œuvre de la décision du groupe spécial d'arbitrage

Chaque partie prend toute mesure nécessaire pour mettre en œuvre la décision du groupe spécial d'arbitrage, et les parties s'efforcent de s'entendre sur le délai requis pour mettre en œuvre la décision.

ARTICLE 10
Délai raisonnable pour la mise en œuvre

1. Trente jours au plus tard après que les parties auront reçu notification de la décision du groupe spécial d'arbitrage, la partie mise en cause informera la partie plaignante et le sous-comité "industrie, commerce et services" du délai qui lui sera nécessaire pour sa mise en œuvre (délai raisonnable), si une mise en œuvre immédiate n'est pas possible.

2. En cas de désaccord entre les parties sur le délai raisonnable pour la mise en œuvre de la décision du groupe spécial d'arbitrage, la partie plaignante peut demander par écrit au groupe spécial d'arbitrage, dans les 20 jours suivant la réception de la notification faite par la partie mise en cause au titre du paragraphe 1, de déterminer la longueur dudit délai. Cette demande doit être notifiée simultanément à l'autre partie et au sous-comité "industrie, commerce et services". Le groupe spécial d'arbitrage notifie sa décision aux parties et au sous-comité "industrie, commerce et services" dans les 30 jours suivant la date du dépôt de la demande.

3. Le délai raisonnable peut être prolongé d'un commun accord des parties.

ARTICLE 11
Examen de mesures adoptées pour mettre en œuvre la décision du groupe spécial d'arbitrage

1. La partie mise en cause notifie à l'autre partie et au sous-comité "industrie, commerce et services" avant la fin du délai raisonnable toute mesure qu'elle a adoptée en vue de mettre en œuvre la décision du groupe spécial d'arbitrage.

2. En cas de désaccord entre les parties sur l'existence d'une mesure notifiée au titre du paragraphe 1 ou sur sa compatibilité avec les dispositions visées à l'article 2, la partie

plaignante peut demander par écrit au groupe spécial d'arbitrage de statuer sur la question. Une telle demande doit identifier la mesure spécifique en question et expliquer en quoi la mesure est incompatible avec les dispositions visées à l'article 2. Le groupe spécial d'arbitrage notifie sa décision dans les 90 jours suivant la date du dépôt de la demande. En cas d'urgence, notamment ceux impliquant des marchandises périssables ou saisonnières, le groupe spécial d'arbitrage notifie sa décision dans les 45 jours suivant la date du dépôt de la demande.

ARTICLE 12
Mesures temporaires en cas de non-mise en œuvre

1. Si la partie mise en cause ne notifie pas de mesure pour mettre en œuvre la décision du groupe spécial d'arbitrage avant l'expiration du délai raisonnable, ou si le groupe spécial d'arbitrage décide que la mesure notifiée au titre de l'article 11 paragraphe 1 est incompatible avec les obligations de ladite partie au titre des dispositions visées à l'article 2, la partie mise en cause soumet, à la demande éventuelle de la partie plaignante, une offre de compensation temporaire.

2. En l'absence d'accord sur la compensation dans les 30 jours suivant l'expiration du délai raisonnable, ou la notification de la décision du groupe spécial d'arbitrage visée à l'article 11, selon laquelle la mesure adoptée est incompatible avec les dispositions visées à l'article 2, la partie plaignante a le droit, après notification à l'autre partie et au sous-comité "industrie, commerce et services", de suspendre des obligations au titre de toute disposition visée à l'article 2 à concurrence du niveau de l'annulation ou de la réduction des avantages due à la violation. La partie plaignante peut mettre en œuvre la suspension, dix jours ouvrables après la date de réception de la notification par la partie mise en cause, à moins que la partie mise en cause n'ait demandé une procédure d'arbitrage conformément au paragraphe 3.

3. Si la partie mise en cause considère que le niveau de suspension n'est pas équivalent au niveau de l'annulation ou de la réduction des avantages due à la violation, elle peut demander par écrit au groupe spécial d'arbitrage de se prononcer sur la question. Une telle demande doit être notifiée à l'autre partie et au sous-comité "industrie, commerce et services" avant l'expiration du délai de dix jours ouvrables visé au paragraphe 2. Le groupe spécial d'arbitrage, après avoir sollicité, si nécessaire, l'avis d'experts, notifie sa décision relative au niveau de suspension des obligations aux parties et au sous-comité industrie, commerce et services dans les 30 jours suivant la date du dépôt de la demande. Les obligations ne peuvent pas être suspendues tant que le groupe spécial d'arbitrage n'a pas rendu sa décision et toute suspension doit être compatible avec la décision du groupe spécial d'arbitrage.

4. La suspension des obligations est temporaire et n'est appliquée que jusqu'à ce que la mesure jugée incompatible avec les dispositions visées à l'article 2 ait été retirée ou modifiée de manière à la rendre conforme aux dites dispositions, comme déterminé en vertu de l'article 13, ou jusqu'à ce que les parties soient parvenues à un accord pour régler le différend.

ARTICLE 13
Examen des mesures de mise en œuvre adoptées après la suspension des obligations

1. La partie mise en cause notifie à l'autre partie et au sous-comité "industrie, commerce et services" toute mesure qu'elle a adoptée pour mettre en œuvre la décision du groupe spécial d'arbitrage et sa demande que la partie plaignante mette fin à la suspension des obligations.

2. Si dans les 30 jours suivant la date de réception de la notification, les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la compatibilité des mesures notifiées avec les dispositions visées à l'article 2, la partie plaignante doit demander par écrit au groupe spécial

d'arbitrage de se prononcer sur la question. Une telle demande doit être notifiée simultanément à l'autre partie et au sous-comité "industrie, commerce et services". La décision du groupe spécial d'arbitrage est notifiée aux parties et au sous-comité "industrie, commerce et services" dans les 45 jours suivant la date du dépôt de la demande. Si le groupe spécial d'arbitrage décide que la mesure adoptée pour mettre en œuvre la décision est compatible avec les dispositions visées à l'article 2, la suspension des obligations prend fin.

SECTION III
DISPOSITIONS COMMUNES

ARTICLE14
Solution convenue d'un commun accord

Les parties peuvent à tout moment conclure un accord pour régler un différend au titre du présent accord. Elles en informent le sous-comité "industrie, commerce et services" et le groupe spécial d'arbitrage. Dès notification de la solution convenue d'un commun accord, le groupe spécial d'arbitrage met fin à ses travaux et la procédure est close.

ARTICLE 15
Règles de procédure

1. Les procédures de règlement des différends visées au chapitre III sont régies par les règles de procédure annexées au présent accord.

2. Toute session du groupe spécial d'arbitrage est ouverte au public, conformément aux règles de procédure, à moins que les parties n'en conviennent différemment.

ARTICLE 16
Information générale et technique

À la demande d'une partie ou de sa propre initiative, le groupe spécial peut obtenir des informations jugées appropriées aux fins de sa procédure. En particulier, le groupe spécial est également autorisé à solliciter l'avis pertinent d'experts, s'il le juge nécessaire. Le groupe spécial demande l'avis des parties avant de choisir ces experts. Toute information obtenue de la sorte doit être communiquée à chacune des parties et soumise à leurs observations. Conformément aux règles de procédure, et sauf convention contraire entre les parties, les personnes physiques ou morales établies dans les parties et intéressées dans la procédure sont autorisées à soumettre par écrit des observations au groupe spécial d'arbitrage. Ces communications ne concernent que les aspects factuels du différend, et non pas des arguments de droit.

ARTICLE 17
Règles d'interprétation

Tout groupe spécial d'arbitrage applique et interprète les dispositions visées à l'article 2 en vertu des règles coutumières d'interprétation du droit international public, et notamment de la convention de Vienne sur le droit des traités. Les décisions du groupe spécial d'arbitrage ne peuvent pas accroître ou diminuer les droits et obligations énoncés dans les dispositions visées à l'article 2.

ARTICLE 18
Décision du groupe spécial d'arbitrage

1. Le groupe spécial d'arbitrage ne ménage aucun effort pour prendre ses décisions par consensus. Toutefois, dans les cas où il n'est pas possible d'arriver à une décision par consensus, la décision sur la question en cause est prise à la majorité des voix. Cependant, en aucun cas une opinion dissidente ne sera rendue publique.

2. Toute décision du groupe spécial d'arbitrage est contraignante pour les parties et ne crée aucun droit ni aucune obligation pour les personnes physiques ou morales. La décision expose les constatations de fait, l'applicabilité des dispositions pertinentes des accords visés à l'article 2 et les justifications fondamentales de ses constatations et conclusions. Le sous-comité "industrie, commerce et services" rend publiques la décision du groupe spécial d'arbitrage dans son intégralité, à moins qu'il n'en décide autrement pour garantir la confidentialité des informations commerciales confidentielles.

CHAPITRE IV
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 19
Listes d'arbitres

1. Le sous-comité "industrie, commerce et services" dresse, dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du présent accord, une liste d'au moins 15 personnes qui sont disposées et aptes à exercer les fonctions d'arbitre. Chaque partie propose au moins cinq personnes pour exercer les fonctions d'arbitre. Les deux parties sélectionnent aussi au moins cinq personnes qui ne sont ressortissantes d'aucune des parties pour exercer les fonctions de président. Le sous-comité "industrie, commerce et services" veille à ce que la liste soit toujours maintenue à ce même niveau.

2. Les arbitres doivent, par leur formation ou leur expérience, être des spécialistes du droit et du commerce international. Ils doivent être indépendants, siéger à titre personnel, ne prendre d'instruction d'aucune organisation ni d'aucun gouvernement, ne pas être affiliés au gouvernement d'aucune des parties, et respecter le code de conduite figurant en annexe au présent accord.

3. Le sous-comité "industrie, commerce et services" peut dresser des listes supplémentaires d'au moins 15 personnes ayant une expertise sectorielle dans les matières spécifiques couvertes par les accords visés à l'article 2. Chaque partie propose au moins cinq personnes pour exercer les fonctions d'arbitre. Les deux parties sélectionnent aussi au moins cinq personnes qui ne sont ressortissantes d'aucune des parties pour exercer les fonctions de président. Lorsqu'il est fait usage de la procédure de sélection de l'article 6 paragraphe 2, les présidents du sous-comité "industrie, commerce et services" peuvent utiliser une telle liste sectorielle moyennant l'accord des deux parties.

ARTICLE 20
Relation avec les obligations de l'OMC

1. Si une partie cherche à obtenir le règlement d'un différend relatif à une obligation dans le cadre de l'OMC, elle a recours aux règles et procédures de l'accord instituant l'OMC, qui s'appliquent nonobstant les dispositions du présent accord.

2. Si une partie cherche à obtenir le règlement d'un différend résultant du champ d'application de cet accord tel que défini dans son article 2, elle a recours aux règles et procédures du présent accord.

3. Sauf convention contraire des parties, si une partie cherche à obtenir le règlement d'un différend relatif à une obligation résultant du champ d'application de cet accord tel que défini dans son article 2, équivalente en substance à une obligation dans le cadre de l'OMC, elle a recours aux règles et procédures de l'accord instituant l'OMC, qui s'appliquent nonobstant les dispositions du présent accord.

4. Une fois que des procédures de règlement des différends ont été engagées, l'enceinte saisie en vertu des paragraphes précédents, si elle ne s'est pas déclarée incompétente, est utilisée à l'exclusion de l'autre.

5. Rien dans le présent accord ne fait obstacle à la mise en œuvre par une partie d'une suspension des obligations autorisée par l'Organe de Règlement des Différends de l'OMC. L'accord OMC ne peut être invoqué pour empêcher une partie de suspendre ses obligations au titre de cet accord.

ARTICLE 21
Délais

1. Tous les délais définis dans le présent accord, y compris les délais de notification des décisions des groupes spéciaux d'arbitrage, correspondent au nombre de jours calendrier suivant l'acte ou le fait auxquels ils se rapportent, sauf dispositions contraires.

2. Tout délai mentionné dans le présent accord peut être modifié d'un commun accord entre les parties. Les parties s'engagent à examiner avec compréhension toutes demandes de prolongation de délai motivée par les difficultés que rencontre l'une des parties pour se conformer aux procédures du présent accord. À la demande d'une partie, le groupe spécial d'arbitrage peut aménager les délais applicables aux procédures, compte tenu de différents niveaux de développement des parties.

ARTICLE 22
Révision et modification de l'Accord

1. Après l'entrée en vigueur du présent accord et de ses annexes, le Conseil d'association peut à tout moment réexaminer leur mise en œuvre, en vue de décider s'ils doivent être maintenus, modifiés ou abrogés.

2. Pendant ce réexamen, le Conseil d'association peut considérer la possibilité de créer un organe d'appel commun à plusieurs accords euro-méditerranéens.

3. Le Conseil d'association peut décider de modifier le présent accord et ses annexes.

ARTICLE 23
Entrée en vigueur

Le présent Accord est approuvé par les parties selon les procédures qui leur sont propres. L'Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties se sont mutuellement notifiées l'accomplissement des procédures visées dans le présent article.

Fait à Bruxelles, en double exemplaire, en langues arabe, allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettonne, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque chacun de ces textes faisant également foi.

حرر في بروكسيل بتاريخ 13 دجنبر 2010.

Съставено в Брюксел на тринадесети декември две хиляди и десета година.

Hecho en Bruselas, el trece de diciembre de dos mil diez.

V Bruselu dne třináctého prosince dva tisíce deset

Udfærdiget i Bruxelles den trettende december to tusind og ti.

Geschehen zu Brüssel am dreizehnten Dezember zweitausendzehn.

Kahe tuhande kümnenda aasta detsembrikuu kolmeteistkümnendal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις δέκα τρεις Δεκεμβρίου δύο χιλιάδες δέκα.

Done at Brussels on the thirteenth day of December in the year two thousand and ten.

Fait à Bruxelles, le treize décembre deux mille dix.

Fatto a Bruxelles, addì tredici dicembre duemiladieci.

Briselē, divi tūkstoši desmitā gada trīspadsmitajā decembrī.

Priimta du tūkstančiai dešimtų metų gruodžio tryliktą dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétezer-tizedik év december tizenharmadik napján.

Magħmul fi Brussell, fit-tlettax-il jum ta' Diċembru tas-sena elfejn u għaxra.

Gedaan te Brussel, de dertiende december tweeduizend tien.

Sporządzono w Brukseli dnia trzynastego grudnia roku dwa tysiące dziesiątego.

Feito em Bruxelas, em treze de Dezembro de dois mil e dez.

Întocmit la Bruxelles la treisprezece decembrie două mii zece.

V Bruseli dňa trinásteho decembra dvetisícdesať.

V Bruslju, dne trinajstega decembra leta dva tisoč deset.

Tehty Brysselissä kolmantenatoista päivänä joulukuuta vuonna kaksituhattakymmenen.

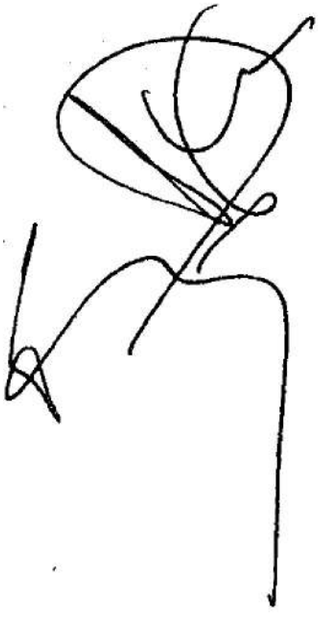
Som skedde i Bryssel den trettonde december tjugohundratio.

عن المملكة المغربية

За Кралство Мароко
Por el Reino de Marruecos
Za Marocké království
For Kongeriget Marokko
Für das Königreich Marokko
Maroko Kuningriigi nimel
Για το Βασίλειο του Μαρόκου
For the Kingdom of Morocco
Pour le Royaume du Maroc
Per il Regno del Marocco
Marokas Karalistes vārdā -
Maroko Karalystės vardu
A Marokkói Királyság részéről
Għar-Renju tal-Marokk
Voor het Koninkrijk Marokko
W imieniu Królestwa Maroka
Pelo Reino de Marrocos
Pentru Regatul Maroc
Za Marocké kráľovstvo
Za Kraljevino Maroko
Marokon kuningaskunnan puolesta
För Konungariket Marocko

عن الإتحاد الأوروبي

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen



ANNEXES

ANNEXE I: RÈGLES DE PROCÉDURE DE L'ARBITRAGE

ANNEXE II: CODE DE CONDUITE À L'INTENTION DES MEMBRES DES GROUPES SPÉCIAUX D'ARBITRAGE ET DES MÉDIATEURS

ANNEXE I

RÈGLES DE PROCÉDURE DE L'ARBITRAGE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent accord et aux présentes règles:

"Conseiller": une personne engagée par une partie pour conseiller ou assister cette partie dans le cadre de la procédure d'un groupe spécial d'arbitrage;

"Partie plaignante": la partie qui demande l'établissement d'un groupe spécial d'arbitrage en vertu de l'article 5 du présent accord;

"Partie mise en cause": la partie contre laquelle est alléguée une violation des dispositions visées à l'article 2 du présent accord;

"Groupe spécial d'arbitrage": un groupe spécial d'arbitrage établi en vertu de l'article 6 du présent accord;

"Représentant d'une partie": un employé ou toute personne nommé par un ministère ou un organisme gouvernemental ou toute autre entité publique d'une partie;

"Jour": un jour calendrier, sauf dispositions contraires.

2. La partie mise en cause est responsable de l'administration logistique des procédures de règlement des différends, et notamment de l'organisation des audiences, sauf disposition contraire. Cependant, l'Union européenne prend en charge tous les frais découlant de l'organisation des procédures de consultation, médiation et arbitrage, à l'exception des rémunérations et des dépenses des médiateurs et des arbitres, qui seront partagées.

NOTIFICATIONS

3. Les parties et le groupe spécial d'arbitrage signifieront toute demande, avis, communication écrite ou tout autre document par courrier électronique avec une copie envoyée le même jour par télécopie, courrier recommandé, courrier normal, courrier avec accusé de réception ou par tout autre mode de télécommunication permettant d'enregistrer l'envoi. Sauf preuve contraire, un message envoyé par courrier électronique et par télécopie est réputé être reçu le jour même de son envoi.

4. Chaque partie fournit une copie électronique de chacune de ses communications écrites à l'autre partie et à chacun des arbitres. Une copie sur papier du document est également fournie.

5. Toutes les notifications sont adressées respectivement au Ministère des affaires étrangères du Maroc et à la direction générale du commerce de la Commission européenne.

6. Les erreurs mineures d'écriture qui se sont glissées dans une demande, un avis, une communication écrite ou tout autre document relatif à la procédure d'un groupe spécial d'arbitrage peuvent être corrigées au moyen de l'envoi d'un nouveau document indiquant clairement les changements.

7. Si le dernier jour fixé pour l'envoi d'un document correspond à un jour férié ou à un jour de repos légal du Maroc ou de l'Union, ce document peut être envoyé le jour ouvrable suivant. Les parties échangent une liste de leurs jours fériés et de repos légal le premier lundi de chaque mois de décembre pour l'année suivante. Aucun document, ni aucune notification ou demande ne sont réputés être reçus un jour férié ou un jour de repos légal. En plus, pour le calcul de tout délai défini dans le présent accord en jours ouvrables, seuls les jours ouvrables communs aux parties seront pris en compte.

8. Selon l'objet des dispositions concernées par le différend, une copie de toutes les demandes et notifications adressées au sous-comité industrie, commerce et services conformément au présent accord sera également adressée aux autres sous-comités concernés établis en vertu de l'accord d'association.

DÉBUT DE L'ARBITRAGE

9. a) Si, conformément à l'article 6 du présent accord ou aux règles 19, 20, ou 49 des présentes règles de procédure, la composition du groupe spécial d'arbitrage est déterminée par tirage au sort, les représentants des deux parties doivent être présents lors du tirage au sort.

b) Sauf convention contraire des parties, celles-ci se réunissent avec le groupe spécial d'arbitrage dans les sept jours ouvrables suivant l'établissement de ce dernier, afin de déterminer les sujets que les parties ou le groupe spécial jugent appropriés, y compris la rémunération et les dépenses des arbitres, qui seront conformes aux normes de l'OMC. Les membres du groupe spécial d'arbitrage et les représentants des parties peuvent participer à la réunion par téléphone ou par vidéoconférence.

10. a) Sauf convention contraire des parties dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la date de sélection des arbitres, le groupe spécial d'arbitrage aura le mandat ci-après:

"examiner, à la lumière des dispositions pertinentes des accords visés à l'article 2 de l'accord sur le règlement des différends, la question visée dans la demande d'établissement du groupe spécial d'arbitrage, se prononcer sur la compatibilité de la mesure en cause avec les dispositions visées à l'article 2 de l'accord sur le règlement des différends et statuer conformément à l'article 8 dudit accord".

b) Les parties doivent communiquer au groupe spécial d'arbitrage le mandat dont elles sont convenues dans les cinq jours ouvrables suivant leur accord.

MÉMOIRES

11. La partie plaignante communique son premier mémoire au plus tard 20 jours après la date d'établissement du groupe spécial d'arbitrage. La partie mise en cause communique

son contre-mémoire au plus tard 20 jours après la date de communication du premier mémoire.

FONCTIONNEMENT DES GROUPES SPÉCIAUX D'ARBITRAGE

12. Le président d'un groupe spécial d'arbitrage préside toutes les réunions de ce groupe. Un groupe spécial d'arbitrage peut déléguer à son président le pouvoir de prendre les décisions administratives et de procédure.

13. Sauf dispositions contraires, un groupe spécial d'arbitrage peut conduire ses affaires par n'importe quel moyen, y compris par téléphone, télécopieur et liaisons informatiques.

14. Seuls les arbitres peuvent participer aux délibérations du groupe spécial d'arbitrage. Les adjoints peuvent toutefois y assister, sur autorisation du groupe spécial.

15. L'élaboration de toute décision relève de la compétence exclusive du groupe spécial d'arbitrage et ne saurait être déléguée.

16. S'il survient une question de procédure non visée par les dispositions du présent accord et de ses annexes, le groupe spécial d'arbitrage, après avoir consulté les parties, peut adopter toute procédure appropriée qui n'est pas incompatible avec le présent accord.

17. Lorsque le groupe spécial d'arbitrage estime qu'il y a lieu de modifier les délais applicables à la procédure ou d'y apporter tout ajustement administratif ou de procédure, il informe les parties par écrit des motifs de la modification ou de l'ajustement en indiquant le délai ou l'ajustement nécessaire. Le groupe spécial d'arbitrage peut adopter telle modification ou ajustement, après avoir consulté les parties. Les délais de l'article 8 paragraphe 2 du présent accord ne peuvent pas être modifiés.

REMPLACEMENT

18. Si un arbitre n'est pas en mesure de prendre part aux travaux, se retire ou doit être remplacé, un remplaçant est sélectionné, conformément à l'article 6 paragraphe 3.

19. Lorsqu'une partie considère qu'un arbitre ne se conforme pas aux exigences du code de conduite et que, pour cette raison, il doit être remplacé, cette partie notifie l'autre partie dans les 15 jours suivant le moment où elle a pris connaissance des circonstances à la base de la violation importante du code de conduite par l'arbitre.

Lorsqu'une partie considère qu'un arbitre autre que le président ne se conforme pas aux exigences du code de conduite, les parties se consultent et, si elles en conviennent ainsi, révoquent l'arbitre et sélectionnent un remplaçant conformément à la procédure définie à l'article 6, paragraphe 3, du présent accord.

Si les parties ne s'accordent pas sur la nécessité de remplacer un arbitre, toute partie peut demander que la question soit soumise au président du groupe spécial d'arbitrage, dont la décision est irrévocable.

Si le président constate qu'un arbitre ne se conforme pas aux exigences du code de conduite, elle ou il sélectionne un nouvel arbitre en tirant au sort un nom parmi ceux figurant sur la liste visée à l'article 19, paragraphe 1, du présent accord dont l'arbitre initial est membre. Si l'arbitre initial avait été choisi par les parties en vertu de l'article 6, paragraphe 2, du présent accord, le remplaçant est sélectionné par tirage au sort, en tirant un nom parmi ceux figurant sur la liste des personnes proposées par la partie

plaignante et par la partie mise en cause en vertu de l'article 19, paragraphe 1, du présent accord. La sélection du nouvel arbitre se fait dans les cinq jours ouvrables suivant la date du dépôt de la demande auprès du président du groupe spécial d'arbitrage.

20. Lorsqu'une partie considère que le président du groupe spécial d'arbitrage ne se conforme pas aux exigences du code de conduite, les parties se consultent et, si elles en conviennent ainsi, révoquent le président et sélectionnent un remplaçant conformément à la procédure définie à l'article 6, paragraphe 3, du présent accord.

Si les parties ne s'accordent pas sur la nécessité de remplacer le président du groupe spécial d'arbitrage, toute partie peut demander que la question soit soumise à l'un des autres membres figurant sur la liste des personnes choisies pour exercer les fonctions de président, conformément à l'article 19, paragraphe 1, du présent accord. Son nom est tiré au sort par les présidents du sous-comité "industrie, commerce et services" ou la/le délégué/e des présidents. La décision par cette personne sur la nécessité de remplacer le président est irrévocable.

Si cette personne décide que le président initial ne se conforme pas aux exigences du code de conduite, elle ou il sélectionne un nouveau président en tirant au sort un nom parmi les personnes restantes sur la liste des personnes choisies conformément à l'article 19, paragraphe 1, du présent accord pour exercer les fonctions de président. La sélection du nouveau président se fait dans les cinq jours ouvrables suivant la date du dépôt de la demande visée au présent paragraphe.

21. Les travaux du groupe spécial d'arbitrage seront suspendus pendant le déroulement de la procédure prévue par les règles 18,19 et 20.

AUDIENCES

22. Le président fixe la date et l'heure de l'audience, en consultation avec les parties et les autres membres du groupe spécial d'arbitrage. Il confirme ces informations par écrit aux parties. Ces informations doivent aussi être rendues publiques par la partie responsable de l'administration logistique de la procédure si l'audience est ouverte au public. À moins qu'une partie ne s'y oppose, le groupe spécial d'arbitrage peut décider de ne pas tenir d'audience.

23. Sauf convention contraire des parties, l'audience se déroule à Bruxelles, lorsque la partie plaignante est le Maroc, et à Rabat lorsque la partie plaignante est l'Union.

24. Le groupe spécial d'arbitrage ne peut tenir une audience supplémentaire que dans des circonstances exceptionnelles. Aucune audience supplémentaire n'est organisée dans les procédures établies en vertu de l'article 10, paragraphe 2, de l'article 11, paragraphe 2, de l'article 12, paragraphe 3, et de l'article 13, paragraphe 2, du présent accord.

25. Tous les arbitres doivent être présents pendant toute la durée des audiences.

26. Les personnes suivantes peuvent être présentes à l'audience, que les procédures soient ou non ouvertes au public:

a) les représentants des parties;

b) les conseillers des parties;

c) les membres du personnel de l'administration, les interprètes, les traducteurs et les sténographes judiciaires;

d) les adjoints des arbitres.

Seuls les représentants et les conseillers des parties peuvent prendre la parole devant le groupe spécial d'arbitrage.

27. Au plus tard cinq jours ouvrables avant la date d'une audience, les parties communiquent au groupe spécial d'arbitrage la liste des personnes qui plaideront ou feront des exposés à l'audience pour leur compte, ainsi que la liste des autres représentants ou conseillers qui assisteront à cette audience.

28. Les audiences des groupes spéciaux d'arbitrage sont publiques, sauf décision contraire des parties. Si les parties décident que l'audience est fermée au public, une partie de celle-ci peut toutefois être publique, si le groupe spécial d'arbitrage le décide, à la demande des parties. Le groupe spécial d'arbitrage se réunit toutefois en séance privée lorsque les mémoires et arguments d'une partie comportent des informations commerciales confidentielles.

29. Le groupe spécial d'arbitrage conduit l'audience de la manière indiquée ci-dessous:

Arguments:

a) arguments de la partie plaignante;

b) arguments de la partie mise en cause.

Réfutations:

a) arguments de la partie plaignante;

b) réplique de la partie mise en cause.

30. Le groupe spécial d'arbitrage peut adresser des questions aux parties à tout moment de l'audience.

31. Le groupe spécial d'arbitrage prend les dispositions nécessaires pour que le procès-verbal de chaque audience soit établi et transmis dès que possible aux parties.

32. Dans un délai de dix jours ouvrables suivant la date d'audience, chacune des parties peut transmettre une communication écrite supplémentaire se rapportant à toute question soulevée durant l'audience.

QUESTIONS ÉCRITES

33. Le groupe spécial d'arbitrage, peut, à tout moment de la procédure, adresser des questions par écrit à une partie ou aux deux parties. Chacune des parties reçoit une copie de toutes les questions posées par le groupe spécial d'arbitrage.

34. Chacune des parties fournit également à l'autre partie une copie de sa réponse écrite aux questions du groupe spécial d'arbitrage. Chacune des parties a la possibilité de présenter des observations écrites sur la réponse de l'autre partie, dans les cinq jours ouvrables suivant la date de sa réception.

CONFIDENTIALITÉ

35. Les parties préservent le caractère confidentiel des audiences du groupe spécial d'arbitrage, dans la mesure où celui-ci n'ouvre pas la procédure au public, conformément à le règle 28 ci-dessus. Chaque partie traite comme confidentiels les renseignements qui auront été communiqués par l'autre partie au groupe spécial d'arbitrage et désignés comme tels par celle-ci. Lorsqu'une partie communique au groupe spécial d'arbitrage une version confidentielle de ses mémoires écrits, elle fournit également, si l'autre partie le demande, un résumé non confidentiel des renseignements contenus dans ses mémoires pouvant être communiqués au public. Ce résumé est communiqué au plus tard 15 jours après la date de la demande ou de la communication de ces mémoires, la date la plus tardive étant retenue. Aucune disposition des présentes règles n'empêchera une partie de communiquer au public ses propres positions.

COMMUNICATIONS EX PARTE

36. Le groupe spécial d'arbitrage s'abstient de rencontrer ou de contacter une partie en l'absence de l'autre partie.

37. Aucun membre du groupe spécial d'arbitrage ne peut discuter quelque aspect que ce soit de la question dont est saisi le groupe spécial d'arbitrage avec une partie ou les deux parties en l'absence des autres arbitres.

COMMUNICATIONS AMICUS CURIAE

38. Sauf convention contraire des parties dans les cinq jours suivant l'établissement du groupe spécial d'arbitrage, ce dernier peut recevoir des communications écrites non sollicitées, à condition qu'elles soient soumises dans les dix jours suivant l'établissement du groupe spécial d'arbitrage, qu'elles soient concises, qu'elles ne dépassent en aucun cas 15 pages dactylographiées, annexes comprises, et qu'elles se rapportent directement à la question de fait examinée par le groupe spécial d'arbitrage.

39. La communication comprend une description de la personne, physique ou morale, qui la soumet, y compris la nature de ses activités et l'origine de son financement, et précise l'intérêt que cette personne a dans la procédure d'arbitrage. Elle est rédigée dans les langues choisies par les parties, conformément aux règles 42 et 43 des présentes règles de procédure.

40. Dans sa décision, le groupe spécial dresse l'inventaire de toutes les communications qu'il a reçues et qui sont conformes aux dispositions des règles susmentionnées. Il n'est pas tenu de mentionner, dans sa décision, les arguments avancés dans les communications en question. Toute communication obtenue par le groupe spécial d'arbitrage en application de cette règle est présentée aux parties afin qu'elles fassent part de leurs observations.

CAS D'URGENCE

41. Dans les cas d'urgence visés au présent accord, le groupe spécial d'arbitrage, après avoir consulté les parties, ajuste en conséquence les délais mentionnés dans les présentes règles et en informe les parties.

TRADUCTION ET INTERPRÉTATION

42. Durant les consultations visées à l'article 6, paragraphe 2, du présent accord, et au plus tard à la réunion visée à la règle 9(b) des présentes règles de procédure, les parties s'efforcent de s'entendre sur une langue de travail commune pour la procédure devant le groupe spécial d'arbitrage.

43. Si les parties ne sont pas en mesure de s'entendre sur une langue de travail commune, chaque partie prend ses dispositions pour assurer la traduction de ses communications écrites dans la langue choisie par l'autre partie et en supporte les coûts.

44. La partie mise en cause prend les dispositions nécessaires pour assurer l'interprétation des communications orales dans les langues choisies par les parties.

45. Les décisions du groupe spécial d'arbitrage sont notifiées dans la ou les langue(s) choisie(s) par les parties.

46. Toute partie peut présenter des observations sur toute traduction d'un document établie selon ces règles.

CALCUL DES DÉLAIS

47. Lorsque, du fait de l'application de la règle 7 des présentes règles de procédure, une partie reçoit un document à une date différente de celle à laquelle l'autre partie le reçoit, tout délai calculé en fonction de la date de réception doit commencer à courir à compter de la dernière date de réception du document.

AUTRES PROCÉDURES

48. Les dispositions de ces règles de procédure sont aussi applicables aux procédures établies en vertu de l'article 10, paragraphe 2, de l'article 11, paragraphe 2, de l'article 12, paragraphe 3 et de l'article 13, paragraphe 2 du présent accord. Néanmoins, les délais énoncés dans les présentes règles de procédure sont adaptés aux délais spéciaux prévus dans lesdites dispositions pour l'adoption d'une décision par le groupe spécial d'arbitrage.

49. Au cas où le groupe spécial d'arbitrage initial ou certains de ses membres serai(en)t dans l'impossibilité de se réunir pour les procédures établies en vertu de l'article 10, paragraphe 2, de l'article 11, paragraphe 2, de l'article 12, paragraphe 3 et de l'article 13, paragraphe 2 du présent accord, les procédures énoncées à l'article 6 s'appliquent. Le délai pour la notification de la décision est prolongé de 15 jours.

* * *

ANNEXE II

CODE DE CONDUITE À L'INTENTION DES MEMBRES DES GROUPES SPÉCIAUX D'ARBITRAGE ET DES MÉDIATEURS

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent code de conduite:

   a) "membre" ou "arbitre": membre d'un groupe spécial d'arbitrage effectivement constitué en vertu de l'article 6 du présent accord;

   b) "médiateur": personne qui conduit une médiation conformément à l'article 4 du présent accord;

   c) "candidat": personne dont le nom figure sur la liste d'arbitres visée à l'article 19 du présent accord et qui est susceptible d'être sélectionnée comme membre d'un groupe spécial d'arbitrage au sens de l'article 6 dudit accord;

   d) "adjoint": personne qui, en vertu d'un mandat d'un membre, aide celui-ci dans ses recherches ou le soutient dans ses fonctions;

   e) "procédure": sauf indication contraire, procédure menée par un groupe spécial d'arbitrage en vertu du présent accord;

   f) "personnel": à l'égard d'un membre, personnes placées sous sa direction et sa supervision, à l'exception des adjoints.

RESPONSABILITÉS DANS LE PROCESSUS

2. Les candidats et les membres doivent éviter tout manquement à la déontologie et toute apparence de manquement à la déontologie, être indépendants et impartiaux, éviter tout conflit d'intérêts direct ou indirect et observer des règles de conduite rigoureuses de manière à garantir l'intégrité et l'impartialité du processus de règlement des différends. Les anciens membres doivent se conformer aux obligations définies aux paragraphes 15, 16, 17 et 18 du présent code de conduite.

OBLIGATION DE DÉCLARATION

3. Avant la confirmation de sa sélection en qualité de membre d'un groupe spécial d'arbitrage établi conformément au présent accord, le candidat doit déclarer les intérêts, les relations et les sujets qui sont susceptibles d'influer sur son indépendance ou son impartialité ou qui pourraient raisonnablement donner lieu à une apparence de manquement à la déontologie ou de partialité dans la procédure. À cette fin, le candidat doit faire tous les efforts raisonnables pour s'informer de l'existence de tels intérêts, de telles relations et de tels sujets.

4. Un candidat ou membre ne peut communiquer de sujets concernant des violations effectives ou potentielles du présent code de conduite qu'au sous-comité "industrie, commerce et services", aux fins d'examen par les parties.

5. Une fois sélectionné, tout membre doit continuer à faire tous les efforts raisonnables pour s'informer de façon suivie des intérêts, des relations et des sujets visés au paragraphe 3 du présent code de conduite et doit les déclarer. L'obligation de déclaration est permanente et exige de tout membre qu'il déclare de tels intérêts, de telles relations ou de tels sujets pouvant se faire jour à n'importe quel stade de la procédure. Le membre doit déclarer ces intérêts, ces relations et ces sujets en les communiquant par écrit au sous-comité "industrie, commerce et services", aux fins d'examen par les parties.

FONCTIONS DES MEMBRES

6. Tout membre, une fois sélectionné, doit s'acquitter entièrement et promptement de ses fonctions tout au long de la procédure, et le faire avec équité et diligence.

7. Tout membre doit examiner exclusivement les questions qui sont soulevées lors de la procédure et nécessaires à une décision. Il ne doit déléguer cette fonction à aucune autre personne.

8. Tout membre doit prendre toutes les mesures appropriées pour s'assurer que son adjoint et son personnel connaissent et se conforment aux paragraphes 2, 3, 4, 5, 16, 17 et 18 du présent code de conduite.

9. Aucun membre ne peut avoir de contact ex parte concernant la procédure.

INDÉPENDANCE ET IMPARTIALITÉ DES MEMBRES

10. Tout membre doit être indépendant et impartial et éviter toute apparence de partialité et de manquement à la déontologie. Il ne peut être influencé par l'intérêt personnel, des pressions extérieures, des considérations d'ordre politique, la protestation publique, sa loyauté envers une partie ou la crainte des critiques.

11. Aucun membre ne peut, directement ou indirectement, contracter d'obligation ou accepter de gratification qui, d'une manière quelconque, entraverait ou paraîtrait entraver la bonne exécution de ses fonctions.

12. Aucun membre ne peut utiliser le poste qu'il détient au sein du groupe spécial d'arbitrage pour servir des intérêts personnels ou privés. Tout membre doit s'abstenir de toute action de nature à donner l'impression que d'autres sont en situation de l'influencer.

13. Aucun membre ne peut permettre que sa conduite ou son jugement soient influencés par des relations ou des responsabilités d'ordre financier, commercial, professionnel, familial ou social.

14. Tout membre doit s'abstenir de nouer des relations ou d'acquérir des intérêts financiers qui sont susceptibles d'influer sur son impartialité ou qui pourraient raisonnablement donner lieu à une apparence de manquement à la déontologie ou de partialité.

OBLIGATIONS DES ANCIENS MEMBRES

15. Tout ancien membre doit s'abstenir de tout acte susceptible de donner lieu à une apparence de partialité de sa part dans l'exécution de ses fonctions ou d'avantage tiré de la décision du groupe spécial d'arbitrage.

CONFIDENTIALITÉ

16. Aucun membre ou ancien membre ne peut, à aucun moment, divulguer ou utiliser des renseignements non publics concernant une procédure ou acquis au cours de la procédure, sauf aux fins de la procédure, et ne peut, en aucun cas, divulguer ou utiliser ces renseignements à son propre avantage ou à l'avantage d'autres personnes ou pour nuire aux intérêts d'autrui.

17. Aucun membre ne doit divulguer tout ou partie de la décision du groupe spécial d'arbitrage avant sa publication conformément au présent accord.

18. Aucun membre ou ancien membre ne peut, à aucun moment, divulguer la teneur des délibérations d'un groupe spécial d'arbitrage ni l'opinion d'un membre, quel qu'il soit.

DÉPENSES

19. Chaque membre tient un relevé et présente un décompte final du temps consacré à la procédure et des dépenses qu'il a encourues.

MÉDIATEURS

20. Les règles détaillées dans le présent code de conduite concernant les membres et les anciens membres s'appliquent, mutatis mutandis, aux médiateurs.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6216 du 22 safar 1435 (26 décembre 2013).

Dahir n° 1-12-63 du 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012) portant publication de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique, faite à New York le 14 janvier 1975.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique, faite à New York le 14 janvier 1975 ;

Vu le procès-verbal de dépôt des instruments d'adhésion du Royaume du Maroc à la Convention précitée, fait à New York le 19 septembre 2012,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publiée au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique, faite à New York le 14 janvier 1975.

Fait à Casablanca, le 25 moharrem 1434 (10 décembre 2012).

Pour contreseing :

Le Chef du gouvernement,

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

*

* *

CONVENTION SUR L'IMMATRICULATION DES OBJETS LANCES DANS L'ESPACE EXTRA-ATMOSPHERIQUE

Les Etats parties à la présente Convention,

Reconnaissant qu'il est de l'intérêt commun de l'humanité tout entière de favoriser l'exploration et l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique à des fins pacifiques,

Rappelant que le Traité sur les principes régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes, en date du 27 janvier 1967, affirme que les Etats ont la responsabilité internationale des activités nationales dans l'espace extra-atmosphérique et mentionne l'Etat sur le registre duquel est inscrit un objet lancé dans l'espace extra-atmosphérique,

Rappelant également que l'Accord sur le sauvetage des astronautes, le retour des astronautes et la restitution des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique, en date du 22 avril 1968, prévoit que l'autorité de lancement doit fournir, sur demande, des données d'identification avant qu'un objet qu'elle a lancé dans l'espace extra-atmosphérique et qui est trouvé au-delà de ses limites territoriales ne lui soit restitué,

Rappelant en outre que la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux, en date du 29 mars 1972, établit des règles et des procédures internationales relatives à la responsabilité qu'assument les Etats de lancement pour les dommages causés par leurs objets spatiaux,

Désireux, compte tenu du Traité sur les principes régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes, de prévoir l'immatriculation nationale par les Etats de lancement des objets spatiaux lancés dans l'espace extra-atmosphérique,

Désireux en outre d'établir un registre central des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique, où l'inscription soit obligatoire et qui soit tenu par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies,

Désireux également de fournir aux Etats parties des moyens et des procédures supplémentaires pour aider à identifier des objets spatiaux,

Estimant qu'un système obligatoire d'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique faciliterait, en particulier, l'identification desdits objets et contribuerait à l'application et au développement du droit international régissant l'exploration et l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Aux fins de la présente Convention :

a) L'expression "Etat de lancement" désigne :

i) Un Etat qui procède ou fait procéder au lancement d'un objet spatial;

ii) Un Etat dont le territoire ou les installations servent au lancement d'un objet spatial;

b) L'expression "objet spatial" désigne également les éléments constitutifs d'un objet spatial, ainsi que son lanceur et les éléments de ce dernier;

c) L'expression "Etat d'immatriculation" désigne un Etat de lancement sur le registre duquel un objet spatial est inscrit conformément à l'article II.

Article II

1. Lorsqu'un objet spatial est lancé sur une orbite terrestre ou au-delà, l'Etat de lancement l'immatricule au moyen d'une inscription sur un registre approprié dont il assure la tenue. L'Etat de lancement informe le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de la création dudit registre.

2. Lorsque, pour un objet spatial lancé sur une orbite terrestre ou au-delà, il existe deux ou plusieurs Etats de lancement, ceux-ci déterminent conjointement lequel d'entre eux doit immatriculer ledit objet conformément au paragraphe 1 du présent article, en tenant compte des dispositions de l'article VIII du Traité sur les principes régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes, et sans préjudice des accords appropriés qui ont été ou qui seront conclus entre les Etats de lancement au sujet de la juridiction et du contrôle sur l'objet spatial et sur tout personnel de ce dernier.

3. La teneur de chaque registre et les conditions dans lesquelles il est tenu sont déterminées par l'Etat d'immatriculation intéressé.

Article III

1. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies assure la tenue d'un registre dans lequel sont consignés les renseignements fournis conformément à l'article IV.

2. L'accès à tous les renseignements figurant sur ce registre est entièrement libre.

Article IV

1. Chaque Etat d'immatriculation fournit au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, dès que cela est réalisable, les renseignements ci-après concernant chaque objet spatial inscrit sur son registre :

a) Nom de l'Etat ou des Etats de lancement;

b) Indicatif approprié ou numéro d'immatriculation de l'objet spatial;

c) Date et territoire ou lieu de lancement;

d) Principaux paramètres de l'orbite, y compris :

i) La période nodale,

ii) L'inclinaison,

iii) L'apogée,

iv) Le périgée;

e) Fonction générale de l'objet spatial.

2. Chaque Etat d'immatriculation peut de temps à autre communiquer au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies des renseignements supplémentaires concernant un objet spatial inscrit sur son registre.

3. Chaque Etat d'immatriculation informe le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, dans toute la mesure possible et dès que cela est réalisable, des objets spatiaux au sujet desquels il a antérieurement communiqué des renseignements et qui ont été mais qui ne sont plus sur une orbite terrestre.

Article V

Chaque fois qu'un objet spatial lancé sur une orbite terrestre ou au-delà est marqué au moyen de l'indicatif ou du numéro d'immatriculation mentionnés à l'alinéa b du paragraphe 1 de l'article IV, ou des deux, l'Etat d'immatriculation notifie ce fait au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies lorsqu'il lui communique les renseignements concernant l'objet spatial conformément à l'article IV. Dans ce cas, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies inscrit cette notification dans le registre.

Article VI

Dans le cas où l'application des dispositions de la présente Convention n'aura pas permis à un Etat partie d'identifier un objet spatial qui a causé un dommage audit Etat partie ou à une personne physique ou morale relevant de sa juridiction, ou qui risque d'être dangereux ou nocif, les autres Etats parties, y compris en particulier les Etats qui disposent d'installations pour l'observation et la

poursuite des objets spatiaux, devront répondre dans toute la mesure possible à toute demande d'assistance en vue d'identifier un tel objet, à laquelle il pourra être accédé dans des conditions équitables et raisonnables et qui leur sera présentée par ledit Etat partie ou par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en son nom. L'Etat partie présentant une telle demande communiquera, dans toute la mesure possible, des renseignements sur la date, la nature et les circonstances des événements ayant donné lieu à la demande. Les modalités de cette assistance feront l'objet d'un accord entre les parties intéressées.

Article VII

1. Dans la présente Convention, à l'exception des articles VIII à XII inclus, les références aux Etats s'appliquent à toute organisation internationale intergouvernementale qui se livre à des activités spatiales, si cette organisation déclare accepter les droits et les obligations prévus dans la présente Convention et si la majorité des Etats membres de l'organisation sont des Etats parties à la présente Convention et au Traité sur les principes régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes.

2. Les Etats membres d'une telle organisation qui sont des Etats parties à la présente Convention prennent toutes les dispositions voulues pour que l'organisation fasse une déclaration en conformité du paragraphe 1 du présent article.

Article VIII

1. La présente Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York. Tout Etat qui n'aura pas signé la présente Convention avant son entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente Convention sera soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification et les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. La présente Convention entrera en vigueur entre les Etats qui auront déposé leurs instruments de ratification à la date du dépôt du cinquième instrument de ratification auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Pour les Etats dont les instruments de ratification ou d'adhésion seront déposés après l'entrée en vigueur de la présente Convention, celle-ci entrera en vigueur à la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion.

5. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies informera sans délai tous les Etats qui auront signé la présente Convention ou y auront adhéré de

la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification de la présente Convention ou d'adhésion à la présente Convention, de la date d'entrée en vigueur de la Convention, ainsi que de toute autre communication.

Article IX

Tout Etat partie à la présente Convention peut proposer des amendements à la Convention. Les amendements prendront effet à l'égard de chaque Etat partie à la Convention acceptant les amendements dès qu'ils auront été acceptés par la majorité des Etats parties à la Convention et, par la suite, pour chacun des autres Etats parties à la Convention, à la date de son acceptation desdits amendements.

Article X

Dix ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention, la question de l'examen de la Convention sera inscrite à l'ordre du jour provisoire de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, à l'effet d'examiner, à la lumière de l'application de la Convention pendant la période écoulée, si elle appelle une révision. Toutefois, cinq ans au moins après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, une conférence des Etats parties à la présente Convention sera convoquée, à la demande d'un tiers desdits Etats et avec l'assentiment de la majorité d'entre eux, afin de réexaminer la présente Convention. Ce réexamen tiendra compte en particulier de tous progrès techniques pertinents, y compris ceux ayant trait à l'identification des objets spatiaux.

Article XI

Tout Etat partie à la présente Convention peut, un an après l'entrée en vigueur de la Convention, communiquer son intention de cesser d'y être partie par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Cette notification prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue.

Article XII

La présente Convention, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en enverra des copies dûment certifiées à tous les Etats qui auront signé la Convention ou y auront adhéré.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment habilités à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention, ouverte à la signature à New York, le quatorze janvier mil neuf cent soixante-quinze.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6216 du 22 safar 1435 (26 décembre 2013).

Décret n° 2-13-912 du 12 safar 1435 (16 décembre 2013) pris pour l'application de l'article 37 de la loi n° 08-12 relative à l'Ordre national des médecins.

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la loi n° 08-12 relative à l'Ordre national des médecins, promulguée par le dahir n° 1-13-16 du 1er joumada I 1434 (13 mars 2013), notamment son article 37 (2eme alinéa) ;

Vu le décret n° 2-97-246 du 12 rabii II 1418 (17 août 1997) fixant le nombre des régions, leur nom, leur chef-lieu, leur ressort territorial et le nombre de conseillers à élire dans chaque région ainsi que la répartition des sièges entre les divers collèges électoraux et la répartition entre les préfectures et provinces du nombre des sièges revenant aux collectivités locales, tel qu'il a été modifié et complété par le décret n° 2-09-322 du 17 joumada II 1430 (11 juin 2009) ;

Sur proposition du conseil national de l'Ordre national des médecins ;

Après délibération en Conseil du gouvernement, réuni le 1er safar 1435 (5 décembre 2013),

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – En application des dispositions du 2eme alinéa de l'article 37 de la loi susvisée n° 08-12, le siège des conseils régionaux de l'Ordre national des médecins créés dans les régions fixées par le décret n° 2-97-246 susvisé, est fixé comme suit :

Conseil Régional	Siège
Conseil Régional de la région de Rabat - Salé -Zemmour - Zaërs	Rabat
Conseil Régional de la région du Grand Casablanca	Casablanca
Conseil Régional de la région de Souss - Massa - Drâa	Agadir
Conseil Régional de la région de Taza - Al Hoceima - Taounate	Al Hoceima
Conseil Régional de la région de Tadla - Azilal	Béni Mellal
Conseil Régional de la région de Fès - Boulmane	Fès
Conseil Régional de la région de Guelmim -Es-Semara	Guelmim
Conseil Régional de la région de Gharb – Chrarda - Béni Hssen	Kénitra
Conseil Régional de la région de Laâyoune – Boujdour - Sakia El Hamra	Laâyoune
Conseil Régional de la région de Marrakech – Tensift – Al Haouz	Marrakech
Conseil Régional de la région de Meknès - Tafilalet	Meknès
Conseil Régional de la région d'Oued Ed-Dahab – Lagouira	Dakhla
Conseil Régional de la région de l'oriental	Oujda
Conseil Régional de la région de Doukkala – Abda	Safi
Conseil Régional de la région de Chaouia – Ouardigha	Settat
Conseil Régional de la région de Tanger – Tétouan	Tanger

ART. 2. - Le ministre de la santé est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 12 safar 1435 (16 décembre 2013).

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

Pour contreseing :

Le ministre de la santé,

EL HOUSSAINE LOUARDI.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6215 du 19 safar 1435 (23 décembre 2013).

Décret n° 2-13-956 du 21 safar 1435 (25 décembre 2013) modifiant le décret n° 2-06-478 du 14 hija 1428 (25 décembre 2007) pris pour l'application de la loi n° 35-06 instituant la carte nationale d'identité électronique.

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu le décret n° 2-06-478 du 14 hija 1428 (25 décembre 2007) pris pour l'application de la loi n° 35-06 instituant la carte nationale d'identité électronique, tel qu'il a été modifié par le décret n° 2-11-395 du 5 kaada 1432 (3 octobre 2011) ;

Après délibération en Conseil du gouvernement, réuni le 15 safar 1435 (19 décembre 2013),

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. - Sont abrogées et remplacées ainsi qu'il suit, les dispositions de l'article 13 du décret susvisé n° 2-06-478 du 14 hija 1428 (25 décembre 2007), telles qu'elles sont abrogées et remplacées par l'article premier du décret n° 2-11-395 du 5 kaada 1432 (3 octobre 2011) :

« *Article 13.* - En application des dispositions du 2ème alinéa « de l'article 10 de la loi susvisée n° 35-06, les demandes de « remplacement des cartes d'identité nationale par la carte « nationale d'identité électronique doivent être déposées du « 1er janvier 2014 au 31 décembre 2014, en ce qui concerne les « cartes dont la date de validité expire avant le premier avril 2018. »

ART. 2. - Le ministre de l'intérieur et le ministre des affaires étrangères et de la coopération sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 21 safar 1435 (25 décembre 2013).

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

Pour contreseing :

Le ministre de l'intérieur,

MOHAMED HASSAD.

Le ministre des affaires étrangères et de la coopération,

SALAHEDDINE MEZOUAR

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6216 du 22 safar 1435 (26 décembre 2013).

Décret n° 2-13-64 du 30 moharrem 1435 (4 décembre 2013) modifiant et complétant le décret n° 2-08-562 du 13 hija 1429 (12 décembre 2008) fixant les conditions et les modalités de délivrance et de renouvellement des autorisations d'établissement de pêche maritime.

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu le décret n° 2-08-562 du 13 hija 1429 (12 décembre 2008) fixant les conditions et les modalités de délivrance et de renouvellement des autorisations d'établissement de pêche maritime ;

Après délibération en Conseil du gouvernement, réuni le 10 moharrem 1435 (14 novembre 2013),

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. - Les articles premier et 17 du décret susvisé n° 2-08-562 du 13 hija 1429 (12 décembre 2008) sont modifiées et complétées ainsi qu'il suit :

« *Article premier.* - Conformément ..... décret, « lorsqu'ils ne sont pas implantées sur une propriété privée, font « l'objet ..... finances. »

« *Article 17.* - Les établissements de pêche ..... finances.

« Les dispositions du présent article ne « s'appliquent pas aux fermes aquacoles implantées sur des « propriétés privées. »

ART. 2. - Les dispositions des articles 2, 4, 7, 8, 11 et 12 du décret précité n° 2-08-562 sont modifiées et complétées comme suit :

« *Article 2.* - Au sens du présent décret ..... :

« - Toute installation ..... pêche maritime.

« Les madragues ainsi que les casiers, les nasses et autres « engins de pêches similaires appartenant à un navire de pêche « et utilisés à un poste fixe entrent dans cette catégorie « d'établissement de pêche maritime ;

« - Tout équipement ou installation fixe ou mobile et « permanent en mer, sur le littoral, dans les lagunes classées « conformément aux dispositions de l'article premier du dahir « portant loi précité n° 1-73-255 du 27 chaoual 1393 « (23 novembre 1973) ou toute construction à terre utilisant de « l'eau de mer extraite du milieu naturel ou de l'eau ayant les « mêmes caractéristiques physico-chimiques pour l'élevage, « l'engraissement des jeunes de toutes espèces halieutiques ou « pour la culture ou pour la conservation à l'état vivant « d'organismes aquatiques marins tels les poissons, les « mollusques, les crustacés, les gastéropodes et les végétaux « marins ou toute autre espèce halieutique. Ces établissements de « pêche maritime sont dénommés fermes aquacoles y compris les « écloseries. »

« Les aquariums et les viviers constitués à des fins privées, « de loisir ou d'exposition ou de vente au détail ne sont pas des « fermes aquacoles. »

« *Article 4.* - Le projet de convention, établi selon le « modèle fixé par arrêté du ministre chargé de la pêche « ..... notamment :

« - toutes..... morale ;

« - la nature du projet, objet de la demande ;

« - le lieu choisi pour l'implantation de l'établissement de pêche maritime avec indication des délimitations de celui-ci ;

« ..... a bénéficié.

« En outre..... la « demande.

« Pour les projets de fermes aquacoles, cette condition est « considérée comme remplie lorsque le demandeur accompagne « son dossier de la décision d'acceptabilité environnementale « prévue par l'article 7 de la loi n° 12-03 relative aux études « d'impact sur l'environnement à condition, toutefois, que ladite « étude comprenne une partie relative aux rejets de toute nature « en provenance de la ferme aquacole contenant notamment les « types de rejets générés par celle-ci, leurs conséquences sur le « milieu marin et l'écosystème halieutique, les méthodes « d'évaluation utilisées pour mesurer lesdites conséquences et « l'indication, le cas échéant, des actions ou méthodes envisagées « pour réduire lesdites conséquences. »

« *Article 7.* – La convention accompagnant l'autorisation mentionne notamment, outre les éléments visés à l'article 4 ci-dessus :

« – la nature des activités autorisées ;

« – ..... nécessaire ;

« – les modalités de gestion des déchets et les conditions et « méthodes de traitement des rejets occasionnés par « l'exploitation de l'établissement de pêche ;

« – la durée de l'autorisation ..... aquacoles « renouvelables ;

« – les conditions ..... aquacole ;

« – les droits et obligations particulières du bénéficiaire de « l'autorisation :

« – la provenance ..... ;

« – ..... si nécessaire ;

« – le montant et les modalités de paiement des redevances « dans les cas de concession ;

« – les conditions ..... mer ;

« – le contrôle et la surveillance par le bénéficiaire de « l'autorisation du site exploité ;

« – le mode de règlement des différends ;

« – toutes autres mentions utiles en relation avec la « convention et, dans le cas des fermes aquacoles « implantées sur des propriétés privées, la référence au(x) « titre(s) foncier(s) concerné(s) ou lorsque le demandeur « n'est pas le propriétaire de celles-ci, les références du « ou des documents en vertu desquels il est habilité à les « exploiter. »

« *Article 8.* – Lors ..... zone. En « outre, dans le cas des madragues, une zone maritime d'une « largeur minimale de 5 milles marins, calculée à partir des « extrémités les plus proches de deux madragues, doit séparer « celles-ci. »

« *Article 11.* – Toute autorisation ..... suivants :

« 1. ..... menace.

« 2. ..... autorisation.

« 3. ..... autorisées.

« 4. En cas de non paiement de la redevance dans les délais « lorsque celle-ci est prévue dans la convention.

« Durant la période de suspension de l'autorisation, le « bénéficiaire est autorisé, sous le contrôle scientifique de « l'INRH, à transférer les espèces halieutiques dans un autre « établissement de pêche maritime dûment autorisé, ou à les « vendre.

« Passé ce délai, si le bénéficiaire n'a pas remédié aux « manquements ayant entraîné la suspension, le ministre chargé « de la pêche maritime retire l'autorisation. En cas de « concession, il est mis fin à celle-ci.

« Les espèces halieutiques se trouvant dans l'établissement « de pêche doivent être immédiatement transférées, sous le « contrôle scientifique de l'INRH dans un autre établissement de « pêche maritime dûment autorisé, vendues ou détruites si « lesdites espèces présentent un risque pour les autres espèces « halieutiques. »

« *Article 12.* – Tout ..... dont « la largeur ne peut excéder 200 mètres pour les fermes « aquacoles, et ne peut être inférieure à 350 mètres autour « desdites limites pour les établissements de pêche maritime « autres que les fermes aquacoles.

« Cette zone..... maritime.

« Dans cette zone, la pêche et la navigation maritimes « autres que celles pratiquées aux fins de l'exploitation de « l'établissement de pêche concerné sont interdites. »

ART. 3. – Les dispositions de l'article 18 du décret précité n° 2-08-562 du 13 hija 1429 (12 décembre 2008) sont abrogées et remplacées comme suit :

« *Article 18.* – Les concessions visées à l'article premier « ci-dessus donnent lieu au paiement d'une redevance annuelle « composée d'un droit fixe déterminé en tenant compte « notamment du type d'activité autorisée et de son lieu « d'implantation et, le cas échéant, d'un droit variable assis sur « les ventes des espèces capturées, élevées ou engraissées ou « cultivées ou conservées à l'état vivant au sein dudit « établissement.

« Le montant de la redevance annuelle ainsi que les « modalités de son paiement sont fixés, pour chaque type « d'activité visée à l'article 2 ci-dessus, par arrêté conjoint du « ministre chargé des finances et du ministre chargé de la pêche « maritime.

« Le montant de la redevance annuelle due au titre de « chaque convention de concession et les modalités de son « paiement sont indiqués dans la convention correspondante et « mentionnés dans l'arrêté prévu à l'article 9 ci-dessus. »

ART. 4. – Dans les dispositions des articles 3, 13 et 16 du décret précité n° 2-08-562 le terme « concession » est supprimé.

ART. 5. – Le ministre de l'agriculture et de la pêche maritime et le ministre de l'économie et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 30 moharrem 1435 (4 décembre 2013).

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

Pour contreseing :

Le ministre de l'agriculture

et de la pêche maritime,

AZIZ AKHANNOUCH.

Le ministre de l'économie

et des finances,

MOHAMMED BOUSSAID.

Décret n° 2-13-935 du 8 safar 1435 (12 décembre 2013) approuvant l'accord n° MR-H1 relatif au prêt d'appui au secteur de l'éducation de base, d'un montant de 8.899.000.000 de yens japonais, conclu le 2 safar 1435 (6 décembre 2013) entre le Royaume du Maroc et l'Agence japonaise de coopération internationale.

LE CHEF DU GOUVERNEMENT

Vu l'article 48 de la loi de finances n° 115-12 pour l'année budgétaire 2013, promulguée par le dahir n° 1-12-57 du 14 safar 1434 (28 décembre 2012) ;

Vu l'article 41, paragraphe premier de la loi de finances n° 26-81 pour l'année budgétaire 1982, promulguée par le dahir n° 1-81-425 du 5 rabii I 1402 (1er janvier 1982) ;

Sur proposition du ministre de l'économie et des finances,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvé, tel qu'il est annexé à l'original du présent décret, l'accord n° MR-H1 relatif au prêt d'appui au secteur de l'éducation de base, d'un montant de 8.899.000.000 de yens japonais, conclu le 2 safar 1435 (6 décembre 2013) entre le Royaume du Maroc et l'Agence japonaise de coopération internationale.

ART. 2. – Le ministre de l'économie et des finances est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 8 safar 1435 (12 décembre 2013).

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

Pour contreseing :

Le ministre de l'économie et des finances,

MOHAMMED BOUSSAID.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6216 du 22 safar 1435 (26 décembre 2013).

Décret n° 2-13-963 du 15 safar 1435 (19 décembre 2013) approuvant l'accord de prêt d'un montant de 115 millions d'euros conclu le 18 décembre 2013 entre le Royaume du Maroc et la Banque africaine de développement, pour le financement de la troisième phase du Programme d'appui à la réforme de la couverture médicale de base (PARCOUM III).

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la loi de finances n° 115-12 pour l'année budgétaire 2013, promulguée par le dahir n° 1-12-57 du 14 safar 1434 (28 décembre 2012), notamment son article 48 ;

Vu le paragraphe premier de l'article 41 de la loi de finances, n° 26-81, pour l'année 1982, promulguée par le dahir n° 1-81-425 du 5 rabii I 1402 (1er janvier 1982) ;

Sur proposition du ministre de l'économie et des finances,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvé, tel qu'il est annexé à l'original du présent décret, l'accord de prêt d'un montant de 115 millions d'euros conclu le 18 décembre 2013 entre le Royaume du Maroc et la Banque africaine de développement, pour le financement de la troisième phase du Programme d'appui à la réforme de la couverture médicale de base (PARCOUM III).

ART. 2. – Le ministre de l'économie et des finances est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 15 safar 1435 (19 décembre 2013).

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

Pour contreseing :

Le ministre de l'économie et des finances,

MOHAMMED BOUSSAID.

Décret n° 2-13-958 du 16 safar 1435 (20 décembre 2013) approuvant l'accord n° 8325-MA, d'un montant de 219.700.000 euros conclu le 20 décembre 2013 entre le Royaume du Maroc et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement, concernant le premier prêt de politique de développement Croissance verte solidaire.

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la loi de finances n° 115-12 pour l'année budgétaire 2013, promulguée par le dahir n° 1-12-57 du 14 safar 1434 (28 décembre 2012), notamment son article 48 ;

Vu le paragraphe premier de l'article 41 de la loi de finances, n° 26-81, pour l'année 1982, promulguée par le dahir n° 1-81-425 du 5 rabii I 1402 (1er janvier 1982) ;

Sur proposition du ministre de l'économie et des finances,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvé, tel qu'il est annexé à l'original du présent décret, l'accord n° 8325-MA, d'un montant de 219.700.000 euros conclu le 20 décembre 2013 entre le Royaume du Maroc et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement, concernant le premier prêt de politique de développement Croissance verte solidaire.

ART. 2. – Le ministre de l'économie et des finances est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 16 safar 1435 (20 décembre 2013).

ABDEL-ILAH BENKIRAN.

Pour contreseing :

Le ministre de l'économie et des finances,

MOHAMMED BOUSSAID.

Arrêté conjoint du ministre de l'industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique et du ministre de l'économie et des finances n° 3035-13 du 29 hija 1434 (4 novembre 2013) soumettant à un droit antidumping définitif les importations de polychlorure de vinyle (PVC) originaires des Etats-Unis d'Amérique.

LE MINISTRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE L'INVESTISSEMENT ET DE L'ECONOMIE NUMERIQUE,

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES,

Vu la loi n° 15-09 relative aux mesures de défense commerciale promulguée par le dahir n° 1-11-44 du 29 joumada II 1432 (2 juin 2011), notamment ses articles 26, 30, 32 et 33 ;

Vu le décret n° 2-12-645 du 13 safar 1434 (27 décembre 2012) pris pour l'application de la loi n° 15-09 relative aux mesures de défense commerciale, notamment son article 29 ;

Vu l'arrêté conjoint du ministre de l'industrie, du commerce et des nouvelles technologies et du ministre de l'économie et des finances n° 966-13 du 8 joumada I 1434 (20 mars 2013) portant application du droit antidumping provisoire sur les importations de polychlorure de vinyle (PVC) originaires des Etats-Unis d'Amérique ;

Après avis de la Commission de surveillance des importations, réunie le 25 juillet 2013,

ARRÊTENT :

ARTICLE PREMIER. – En application des dispositions de l'article 30 de la loi n° 15-09 susvisée promulguée par le dahir n° 1-11-44 du 29 joumada II 1432 (2 juin 2011), les importations du polychlorure de vinyle (PVC) originaires des Etats-Unis d'Amérique et classées à la position tarifaire 3904.10.90.00, sont soumises, à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté conjoint, et ce pour une durée de 5 ans, à un droit antidumping définitif selon le tableau figurant à l'annexe 1 du présent arrêté conjoint.

ART. 2. – Les montants consignés au titre du droit antidumping provisoire conformément aux dispositions de l'arrêté conjoint susvisé n° 966-13 du 8 joumada I 1434 (20 mars 2013), ainsi que les droits définitifs découlant de l'application du présent arrêté conjoint seront perçus définitivement au profit du Trésor à hauteur du montant du droit antidumping définitif fixé par le présent arrêté conjoint.

La différence entre le droit définitif et le droit provisoire est remboursée aux importateurs dans les conditions fixées par les dispositions de l'article 33 de la loi n° 15-09 précitée.

ART. 3. – Le droit antidumping définitif prévu à l'article premier du présent arrêté conjoint s'applique sans préjudice de la clause transitoire prévue à l'article 13 du code des douanes et impôts indirects.

ART. 4. – Conformément aux dispositions de l'article 26 de la loi n° 15-09 précitée, les raisons du choix de la méthodologie utilisée pour établir les marges de dumping sont indiquées à l'annexe 2 du présent arrêté conjoint.

ART. 5. – Le directeur général de l'administration des douanes et impôts indirects est chargé de l'application du présent arrêté conjoint.

ART. 6. – Le présent arrêté conjoint entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 29 hija 1434 (4 novembre 2013).

Le ministre de l'industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique,	*Le ministre de l'économie et des finances,*
MOULAY HAFID ELALAMY.	MOHAMMED BOUSSAID

*

* *

ANNEXE 1

Droit antidumping définitif par exportateur à appliquer sur les importations de PVC originaires des Etats-Unis d'Amérique

EXPORTATEUR	DROIT ANTIDUMPING DEFINITIF
ICC CHEMICAL CORP	42.4 %
INTRACON CORP	43.6 %
SHINTEC	43.6 %
VINMAR OVERSEAS LTD	56.2 %
MAREUBINI	31.9 %
MITSUBISHI CORP	37.5 %
OXYDE CHEMICALS	38.7 %
SNETOR	22.9 %
TRICON ENERGY	43.1 %
AUTRES EXPORTATEURS	56.2 %

ANNEXE 2

Raisons du choix de la méthodologie utilisée pour établir les marges de dumping

La marge de dumping a été déterminée pour chaque exportateur en procédant à une comparaison entre les prix à l'exportation vers le Maroc du polychlorure de vinyle et les prix de vente du polychlorure de vinyle sur le marché américain (valeurs normales), transaction par transaction, durant la période allant du 1er juillet 2011 au 30 juin 2012, conformément à l'article 9 de la loi n° 15-09 relative aux mesures de désense commerciale de l'article 9.*b)* du décret n° 2-12-645 pris pour son application.

En l'absence de réponses des exportateurs américains au questionnaire d'enquête, les prix à l'exportation et les valeurs normales du polychlorure de vinyle sont établis sur la base des meilleurs renseignements disponibles conformément à l'article 21 de la loi n° 15-09 susvisée et l'article 64 du décret n° 2-12-645 pris pour son application comme suit :

– Les prix à l'exportation vers le Maroc ont été calculés à partir des données relatives aux transactions d'importation du polychlorure de vinyle effectuées au cours de la période allant du 1er juillet 2011 au 30 juin 2012 par les importateurs ayant collaboré dans l'enquête.

– Les valeurs normales ont été déterminées à partir des prix moyens hebdomadaires « contrats » et « spots » du polychlorure de vinyle pratiqués sur le marché américain au cours de la période allant du 1er juillet 2011 au 30 juin 2012, tels que publiés par un éditeur indépendant des cotations de prix des produits chimiques.

– Les prix à l'exportation et les valeurs normales ont été ajustés et rendus au même stade commercial « sortie usine » aux fins de la comparaison susvisée au premier paragraphe de la présente annexe.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du Bulletin officiel n° 6216 du 22 safar 1435 (26 décembre 2013).

Arrêté conjoint du ministre de l'économie et des finances et du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 3151-13 du 7 moharrem 1435 (11 novembre 2013) fixant les montants et les modalités de paiement de la redevance annuelle due au titre des conventions de concession de ferme aquacole.

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES,

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le décret n° 2-08-562 du 13 hija 1429 (12 décembre 2008) fixant les conditions et les modalités de délivrance et de renouvellement des autorisations d'établissement de pêche maritime, tel que modifié et complété, notamment son article 18,

ARRÊTENT :

ARTICLE PREMIER. – Conformément à l'article 18 du décret susvisé n° 2-08-562 du 13 hija 1429 (12 décembre 2008), le présent arrêté conjoint fixe, pour les fermes aquacoles implantées en mer, les montants de la redevance annuelle due au titre de la concession accordée.

ART. 2. – Le montant de la redevance visée à l'article premier ci-dessus composée d'un droit fixe et d'un droit variable est calculé comme suit :

a) cinq cent dirhams par hectare (500 dhs/ha) ;

b) 1 pour 1000, calculé sur la vente de toutes les espèces autorisées, élevées, cultivées, conservées ou engraissées.

ART. 3. – La redevance est payable auprès de la Trésorerie générale du Royaume par le bénéficiaire de l'autorisation de la concession de création et d'exploitation de la ferme aquacole sur présentation d'un titre de perception établi par le délégué des pêches maritimes du lieu de l'implantation de ladite ferme aquacole. Ce titre mentionne notamment l'identité du bénéficiaire de l'autorisation de la concession de création et d'exploitation de la ferme aquacole et les références du « Bulletin officiel » portant publication de l'extrait de la convention de création et d'exploitation de ladite ferme ou de son renouvellement, prévue par l'article 9 du décret n° 2-08-562 du 13 hija 1429 (12 décembre 2008) précité.

ART. 4. – Le bénéficiaire de la concession doit s'acquitter du montant de la redevance due, calculé conformément aux dispositions de l'article 3 ci-dessus au plus tard le 31 mars de l'année suivant l'année sur laquelle porte ladite redevance.

ART. 5. – Le présent arrêté conjoint sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 7 moharrem 1435 (11 novembre 2013).

Le ministre de l'économie et des finances,
MOHAMMED BOUSSAID.

Le ministre de l'agriculture et de la pêche maritime,
AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique n° 3228-13 du 11 moharrem 1435 (15 novembre 2013) relatif au marquage de conformité.

LE MINISTRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE L'INVESTISSEMENT ET DE L'ECONOMIE NUMERIQUE,

Vu le titre premier de la loi n° 24-09 du 16 ramadan 1432 (17 août 2011) relative à la sécurité des produits et des services et complétant le dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1913) formant Code des obligations et des contrats, notamment son article 18 ;

Vu le décret n° 2-12-502 du 2 rejeb 1434 (13 mai 2013) pris pour l'application du titre premier de la loi n° 24-09 relative à la sécurité des produits et des services et complétant le dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1913) formant Code des obligations et des contrats, notamment son article 2,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Le marquage de conformité prévu à l'article 18 de la loi n° 24-09 susvisée qui doit figurer sur les produits soumis à une réglementation technique particulière conformément à l'article 2 du décret n° 2-12-502 susvisé est constitué des initiales « C » et « ع » selon le graphisme gradué figurant en annexe au présent arrêté.

Les dimensions de ce marquage doivent respecter les proportions fixées dans ledit graphisme gradué, sans que la dimension verticale de la lettre « c » ne soit inférieure à 6 mm.

ART. 2. – Le présent arrêté est publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 11 moharrem 1435 (15 novembre 2013).

MOULAY HAFID ELALAMY.

*

* *

ANNEXE

Marquage « c »

La dimension verticale de la lettre « c » du marquage c ne peut pas être inférieure à 6 mm

Arrêté du ministre de l'industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique n° 3229-13 du 11 moharrem 1435 (15 novembre 2013) relatif aux modalités de notification des produits et services ne répondant pas aux exigences de sécurité.

LE MINISTRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE L'INVESTISSEMENT ET DE L'ÉCONOMIE NUMÉRIQUE,

Vu le décret n° 2-12-502 du 2 rejeb 1434 (13 mai 2013) pris pour l'application du titre premier de la loi n° 24-09 relative à la sécurité des produits et des services et complétant le dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1913) formant Code des obligations et des contrats, notamment son article 7,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La notification relative aux produits et services ne répondant pas aux exigences de sécurité visée à l'article 7 du décret n° 2-12-502 susvisé doit être établie par le producteur, l'importateur ou le distributeur du produit ou le prestataire du service qui a connaissance ou doit avoir connaissance que ledit produit ou service qu'il a mis à disposition sur le marché ne répond pas aux exigences de sécurité.

Cette notification est établie selon le modèle annexé au présent arrêté.

ART. 2. – La notification visée à l'article premier ci-dessus est adressée à la direction de la qualité et de la surveillance du marché, par tout moyen faisant preuve de la réception, y compris par voie électronique conformément à la réglementation en vigueur en la matière, aussitôt les résultats ayant conclu à la dangerosité du produit ou du service et au plus tard dans les 10 jours suivant la date à laquelle le producteur ou l'importateur du produit ou le prestataire du service sait ou doit savoir que ledit produit ou service présente des risques.

En cas de risque grave, la notification doit être faite immédiatement et sans délais.

ART. 3. – Le présent arrêté est publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 11 moharrem 1435 (15 novembre 2013).

MOULAY HAFID ELALAMY.

*

* *

ANNEXE

FORMULAIRE DE NOTIFICATION DE PRODUITS OU DE SERVICES NE REPONDANT PAS AUX EXIGENCES DE SECURITE

Date : ..... Heure : .....

1- Administration(s) destinataire(s) de la notification :

Nom du service	Adresse	Téléphone	Fax	Site internet	Adresse électronique

2- Données relatives au producteur ou importateur du produit ou prestataire de services qui notifie :

Nom / Raison sociale, adresse, tel/fax, courriel*, site web*	Activité (producteur, importateur, prestataire de service ...)	Identité de la personne responsable (point de contact) Adresse, Téléphone, Fax, courriel*	Fonction de la personne responsable

* le cas échéant

3- Données concernant le produit ou le service en cause :

Identification du produit ou de service				
Dénomination	Type / Description	Origine	N° de lot / de série	Photo ou schèma

Identification du responsable de la mise à disposition				
Qualité	adresse	tel/fax	courriel*	site web*

* le cas échéant

4- Données concernant le risque :

Description du risque	dommages possibles pour la santé/sécurité des personnes et des animaux domestiques / sécurité des biens ou de l'environnement	Conclusions de l'évaluation du risque	Données sur d'éventuels accidents	Données sur les plaintes enregistrées

5- Informations sur les mesures correctives prises ou à prendre :

Type de mesure	portée de la mesure	durée de la mesure

6- Informations sur les autres intervenants de la chaîne de commercialisation qui détiennent les produits ou offrent les services concernés, et sur les produits détenus par les consommateurs *(seulement en cas de risque grave) :*

Liste des intervenants (distributeurs, détaillants, détenteurs du produit ou prestataires du service)	Adresse	Téléphone	Fax	Site web*	courriel *

Nombre de produits disponibles chez chaque intervenant	Nombre de services fournis	Nombre de produits détenus par les consommateurs	Nombre de consommateurs ayant utilisé ou utilisant le service en cause

* le cas échéant

7- Données relatives aux destinataires de la notification autres que ceux visés au 1- ci-dessus :

Nom / Raison social, adresse, tel/fax, courriel*, site web*	Rôle dans la commercialisation du produit ou du service

* le cas échéant

Signature et cachet de l'entreprise qui notifie

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2271-13 du 17 moharrem 1435 (21 novembre 2013) relatif aux mesures complémentaires et spéciales pour lutter contre la rage animale.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PÊCHE MARITIME,

Vu le dahir portant loi n°1-75-292 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977) édictant des mesures propres à garantir les animaux domestiques contre les maladies contagieuses, notamment ses articles 3, 5 et 6 ;

Vu la loi n°25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009), notamment son article 2,

ARRÊTE :

Chapitre premier

Dispositions générales

ARTICLE PREMIER. – La déclaration de la rage dans toutes les espèces animales qui, conformément aux dispositions de l'article 3 du dahir portant loi n°1-75-292 susvisé, est effectuée par les personnes mentionnées audit article ainsi que par les vétérinaires inspecteurs des laboratoires lors du diagnostic, doit être immédiatement déposée auprès du service vétérinaire de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires (ONSSA) du lieu où se trouve l'animal atteint ou soupçonné d'être atteint de rage.

Cette déclaration doit mentionner l'identité du propriétaire ou de la personne en charge de l'animal et porter les indications relatives à l'identification dudit animal et, le cas échéant, à l'élevage d'où il provient.

Elle doit être effectuée selon le modèle fourni à cet effet par le service de l'ONSSA susindiqué.

ART. 2. – Pour la rage animale, les mesures complémentaires et spéciales visées à l'article 5 du dahir portant loi n°1-75-292 précité comprennent :

1) la vaccination préventive des animaux contre la rage ;

2) le diagnostic de la rage ;

3) la surveillance et l'abattage des animaux suspects ou contaminés par la rage ;

4) la lutte contre la divagation de certains animaux domestiques.

Lors de la mise en œuvre des mesures susmentionnées, il incombe aux propriétaires ou détenteurs des animaux de prendre, sous leur responsabilité, toutes les dispositions nécessaires pour aider à la réalisation desdites mesures, notamment en assurant la contention de leurs animaux.

ART. 3. – Au sens du présent arrêté, on entend par :

1) Animal enragé : tout animal pour lequel le diagnostic de la rage a été établi conformément aux dispositions du présent arrêté ;

2) Animal suspect de rage :

a) tout animal sensible à la rage qui présente des symptômes évoquant la rage et non susceptibles d'être rattachés de façon certaine à une autre maladie ; ou,

b) tout animal sensible à la rage qui, en quelque lieu que ce soit, a mordu ou griffé une personne ou un animal, sans raison apparente et contrairement à son comportement habituel ;

3) Animal contaminé par la rage :

a) tout animal sensible à la rage qui a été mordu ou griffé par un animal enragé; ou,

b) tout carnivore qui a été en contact avec un animal enragé et pour lequel l'hypothèse d'une contamination par la rage ne peut pas être écartée ;

4) Animal éventuellement contaminé par la rage :

a) tout animal sensible à la rage qui a été mordu ou griffé par un animal suspect de rage; ou,

b) tout carnivore qui a été en contact avec un animal suspect de rage et pour lequel l'hypothèse d'une contamination par la rage ne peut être écartée ; ou,

c) tout animal, non carnivore, sensible à la rage qui a été en contact avec un animal enragé ;

5) Animal mordeur ou griffeur : tout animal sensible à la rage qui, en quelque lieu que ce soit, a mordu ou griffé une personne ou un animal domestique ou un animal sauvage apprivoisé ou tenu en captivité ;

6) Animal errant ou en état de divagation:

a) tout animal domestique trouvé sur la voie publique sans gardien et livré à son seul instinct est un animal errant ;

b) tout animal domestique trouvé sans gardien, à plus de mille mètres du domicile de son propriétaire ou détenteur ou du lieu de sa détention, est en état de divagation, sauf s'il est démontré que son propriétaire ou détenteur a entrepris toutes les actions possibles pour le retrouver et le récupérer, y compris après la fin d'actions de chasse.

Chapitre II

De la vaccination préventive des animaux contre la rage

ART. 4. – Les propriétaires ou détenteurs de carnivores domestiques ou sauvages apprivoisés ou tenus en captivité doivent faire vacciner leurs animaux âgés de plus de 3 mois contre la rage.

Cette vaccination doit être effectuée, dans les conditions prévues par l'autorisation de mise sur le marché du vaccin utilisé, par :

1) les vétérinaires de l'ONSSA et, dans le cadre des campagnes de vaccination contre la rage, par les techniciens de l'élevage de l'ONSSA agissant sous la responsabilité desdits vétérinaires ; ou

2) les vétérinaires privés munis du mandat sanitaire ; ou

3) les vétérinaires enseignants et les étudiants vétérinaires agissant sous la responsabilité desdits vétérinaires enseignants, dans les établissements d'enseignement vétérinaire.

Toute vaccination antirabique doit être reportée sur le carnet de santé établi à cet effet pour chaque animal et sur lequel sont indiqués notamment l'identité du propriétaire, les mentions d'identification de l'animal ainsi que le nom du vaccin utilisé et son numéro de lot.

Chapitre III

Du diagnostic de la rage animale

ART. 5. – Les prélèvements effectués pour les laboratoires en vue du diagnostic de la rage animale sont constitués :

1) du cadavre entier pour les petits animaux dont le poids est inferieur à 5 kg ;

2) de la tête entière pour les carnivores domestiques d'un poids inférieur à 40 kg ;

3) du cerveau entier pour les ruminants, les équidés, les camélidés, les suidés et autres grands animaux.

Ces prélèvements doivent être effectués sur les animaux :

a) suspects de rage et morts pendant la période d'observation ;

b) abattus dans les conditions prévues aux articles 8, 9 et 11 du présent arrêté ;

c) trouvés morts dans un contexte épidémiologique pouvant fortement faire suspecter la rage.

ART. 6. – Les vétérinaires de l'ONSSA, les techniciens d'élevage relevant de l'ONSSA et les vétérinaires privés munis du mandat sanitaire, sont habilités à pratiquer sur les animaux suspects, contaminés ou abattus, tout prélèvement utile à l'établissement ou à la confirmation du diagnostic de la rage.

Les prélèvements doivent être adressés, sous la responsabilité du chef du service vétérinaire de l'ONSSA du lieu d'origine desdits prélèvements, à l'un des laboratoires suivants :

1) les laboratoires régionaux d'analyses et de recherches relevant de l'ONSSA ;

2) la division de la pharmacie et des intrants vétérinaires relevant de l'ONSSA ;

3) le laboratoire de l'unité de microbiologie et des maladies contagieuses de l'Institut agronomique et vétérinaire Hassan II ;

4) le laboratoire de l'unité d'histologie et d'anatomie pathologique de l'Institut agronomique et vétérinaire Hassan II ;

5) tout autre laboratoire autorisé, à cet effet, par le directeur général de l'ONSSA.

L'autorisation visée ci-dessus est délivrée aux laboratoires répondant à la norme NM ISO/CEI 17025 "Exigences générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnages et d'essais" telle qu'homologuée par l'arrêté du ministre de l'industrie, du commerce et de la mise à niveau de l'économie n°406-06 du 28 moharrem 1427 (27 février 2006) ou toute norme équivalente la remplaçant et aux spécifications particulières édictées par le directeur général de l'ONSSA compte tenu des exigences des prélèvements.

La demande d'autorisation est déposée auprès du service vétérinaire local de l'ONSSA, accompagnée d'un dossier constitué des pièces et documents permettant d'identifier le demandeur et de s'assurer que le laboratoire répond à la norme NM ISO/CEI 17025 ou toute norme équivalente la remplaçant et aux spécifications particulières susmentionnées.

Cette autorisation est retirée si, suite à une visite effectuée sur place par ledit service vétérinaire, il est constaté que le laboratoire pour lequel l'autorisation a été délivrée ne répond plus à la norme NM ISO/CEI 17025 ou toute norme équivalente remplaçant ou aux spécifications particulières précitées.

Chapitre IV

De la surveillance et l'abattage des animaux suspects de rage ou contaminés par la rage

ART. 7. – Tout animal carnivore suspect de rage doit être soumis, aux frais de son propriétaire ou de son détenteur, à la surveillance d'un vétérinaire du service vétérinaire de l'ONSSA du lieu où se trouve ledit animal ou d'un vétérinaire privé muni du mandat sanitaire, pendant une période de quinze jours lorsqu'il s'agit d'un animal carnivore domestique et de trente jours s'il s'agit d'un animal carnivore sauvage apprivoisé ou tenu en captivité, à compter de la date d'établissement de la suspicion de rage.

La surveillance de l'animal est réalisée à la diligence et aux frais de son propriétaire ou de son détenteur qui doit le tenir en laisse dans un lieu isolé. Lorsque le propriétaire ou le détenteur de l'animal suspect de rage refuse cette mise en surveillance, l'autorité administrative compétente, procède, conformément à la réglementation en vigueur, à la mise en fourrière d'office dudit animal, aux frais du propriétaire ou de son détenteur.

Cette surveillance comporte l'obligation, pour le propriétaire ou le détenteur, de soumettre l'animal, vacciné ou non, à trois visites effectuées par un vétérinaire du service vétérinaire de l'ONSSA du lieu où se trouve ledit animal ou d'un vétérinaire privé muni du mandat sanitaire.

La première visite est effectuée dans les 24 heures qui suivent l'établissement de la suspicion de la rage, la seconde visite au plus tard le septième jour suivant la première visite et la troisième visite est effectuée le quinzième jour après la première visite s'il s'agit d'un animal carnivore domestique ou le trentième jour s'il s'agit d'un animal carnivore sauvage apprivoisé ou tenu en captivité.

Le vétérinaire consulté établit, à l'issue de chacune des deux premières visites, un certificat sanitaire provisoire attestant que l'animal ne présente, au moment de la visite, aucun signe suspect de rage. A l'issue de la troisième visite, ledit vétérinaire rédige un certificat sanitaire définitif attestant que l'animal mis sous surveillance, n'a présenté, à aucun moment, des symptômes pouvant évoquer la rage.

ART. 8. – Durant la période de surveillance, le propriétaire ou le détenteur de l'animal, ne peut à quelque titre que se soit s'en dessaisir, le vacciner ou le faire vacciner contre la rage, lui administrer ou lui faire administrer un traitement susceptible de masquer les symptômes évoquant la rage, l'abattre ou le faire abattre sans l'autorisation d'un vétérinaire du service vétérinaire de l'ONSSA ou d'un vétérinaire privé muni du mandat sanitaire.

Toutefois, pour les animaux carnivores suspects de rage qui présentent un danger pour les personnes ou lorsque les circonstances ne permettent pas la mise en œuvre effective et immédiate de l'ensemble des mesures de surveillance prévues au présent arrêté, l'abattage desdits animaux peut être ordonné, sur proposition du chef du service vétérinaire de l'ONSSA du lieu où se trouve les animaux concernés, par l'autorité administrative visée au 2ème alinéa de l'article 7 ci-dessus.

En cas de fuite ou de décès de l'animal placé sous surveillance, son propriétaire ou son détenteur est tenu d'en aviser immédiatement le service vétérinaire de l'ONSSA et l'autorité administrative susindiqués.

ART. 9. – Tout animal carnivore domestique ou sauvage apprivoisé contaminé par la rage est immédiatement abattu par ordre de l'autorité administrative compétente conformément à la réglementation en vigueur.

Toutefois, par dérogation aux dispositions du premier alinéa ci-dessus, tout animal carnivore domestique ou sauvage apprivoisé, correctement vacciné contre la rage depuis moins d'un an, peut ne pas être soumis à l'abattage si son propriétaire formule une demande écrite à cette fin au service vétérinaire de l'ONSSA du lieu où se trouve ledit animal. Ce propriétaire doit alors soumettre ledit animal à une nouvelle vaccination, comportant trois injections dont la première doit être réalisée dans un délai maximum de cinq jours suivant la date de la contamination, la seconde le troisième jour suivant la première et la troisième le quatrième jour suivant la deuxième injection (J_0, J_3, J_7).

En outre, il doit s'engager à ne pas s'en défaire et à ne pas le transporter hors de sa résidence habituelle pendant une période de dix mois et à signaler toute modification dans son comportement ainsi que son décès au vétérinaire du service vétérinaire de l'ONSSA du lieu où se trouve ledit animal ou au vétérinaire privé muni du mandat sanitaire.

ART. 10. – Lorsque des animaux herbivores sont suspects, contaminés ou éventuellement contaminés de rage, ils sont placés sous la surveillance du service vétérinaire de l'ONSSA du lieu où se trouvent les animaux concernés. Information de la décision de mise sous surveillance est immédiatement adressée au gouverneur de la préfecture ou de la province dans laquelle se trouvent les animaux pour procéder à leur identification et à la mise en œuvre, pour une durée de trois mois, des mesures spéciales suivantes :

1) la visite et la surveillance des animaux herbivores suspects, contaminés ou éventuellement contaminés ;

2) l'isolement desdits animaux sur les lieux de leur détention ;

3) l'interdiction pour leur propriétaire de s'en dessaisir avant l'expiration du délai susindiqué pour quelques motifs que ce soit ;

4) l'interdiction de les laisser sortir des lieux de leur détention, sans préjudice des dispositions de l'article 9 ci-dessus.

ART. 11. – Lorsque les animaux herbivores contaminés ou éventuellement contaminés par la rage appartiennent à un élevage dans lequel cette maladie n'a pas été observée depuis au moins six mois, ils peuvent quitter leur lieu de détention pour être transportés directement, sans rupture de charge, vers un abattoir agréé ou soumis à une surveillance régulière sur le plan sanitaire, en vue d'y être abattus pour la consommation humaine. Ce transport doit être réalisé sous couvert d'un laissez-passer délivré à cet effet par un vétérinaire du service vétérinaire de l'ONSSA du lieu de l'élevage. Toutefois, cet abattage doit être réalisé dans les trois jours suivant la date de la contamination ou de l'éventuelle contamination de l'animal concerné.

Le laissez-passer indiqué ci-dessus est établi en trois exemplaires dont l'original et une copie sont remis, dès l'introduction de l'animal dans l'abattoir et contre récépissé, au vétérinaire dudit abattoir. Ce dernier adresse l'original dûment visé par ses soins, dans les huit jours ouvrables qui suivent la date de sa réception, au service vétérinaire de l'ONSSA du lieu de provenance de l'animal.

Le vétérinaire de l'abattoir doit adresser au gouverneur de la préfecture ou de la province du lieu de provenance de l'animal abattu, un certificat attestant de l'abattage dudit animal, dans les cinq jours suivant cet abattage.

Chapitre V

De la lutte contre la divagation de certains animaux domestiques

ART. 12. – Tout chien ou chat trouvé errant ou en état de divagation dans les périmètres urbains peut être ramassé et conduit à la fourrière municipale ou dans des lieux désignés à cet effet conformément à la réglementation en vigueur en vue de leur abattage.

Cet abattage doit avoir lieu :

1) dans un délai de quarante-huit heures au maximum à compter de la date du ramassage de l'animal, pour tout chien ou chat non identifié ;

2) après un délai de huit jours ouvrables à compter de la date du ramassage de l'animal, pour tout chien et tout chat identifié mais non réclamé par son propriétaire ou dont le propriétaire n'a pas présenté au responsable de la fourrière ou du lieu susindiqué la preuve de sa vaccination antirabique en cours de validité.

Au cours des huit jours ouvrables indiqués au 2) ci-dessus, seuls les chiens et les chats identifiés et vaccinés contre la rage peuvent être restitués à leurs propriétaires, sur présentation du carnet de santé correspondant attestant de la vaccination antirabique dudit animal, en cours de validité.

ART. 13. – Est abrogé l'arrêté du ministre de l'agriculture, du développement rural et des pêches maritimes n°12-00 du 30 ramadan 1420 (7 janvier 2000) édictant des mesures complémentaires et spéciales pour la lutte contre la rage, tel qu'il a été modifié.

ART. 14. – Le présent arrêté est publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 moharrem 1435 (21 novembre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2272-13 du 17 moharrem 1435 (21 novembre 2013) relatif aux mesures complémentaires et spéciales pour lutter contre les maladies des mollusques marins.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir portant loi n°1-75-292 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977) édictant des mesures propres à garantir les animaux domestiques contre les maladies contagieuses, notamment ses articles premier, 3 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, promulguée par le dahir n°1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009), notamment son article 2,

ARRÊTE :

Chapitre premier

Dispositions générales

ARTICLE PREMIER. – La déclaration visée à l'article premier du dahir portant loi n° 1-75-292 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977) susvisé, concernant la bonamiose, l'haplosporidiose, la marteiliose, la mikrocytose et la perkinsose chez les mollusques, ci-après appelées « maladies des mollusques marins » qui, conformément aux dispositions de l'article 3 dudit dahir, est effectuée par les personnes mentionnées audit article ainsi que par les vétérinaires inspecteurs des laboratoires lors d'un diagnostic expérimental, doit être déposée auprès du service vétérinaire de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires (ONSSA) du lieu où se trouve les mollusques atteints ou soupçonnés d'être atteints des maladies susmentionnées.

Cette déclaration doit mentionner l'identité du propriétaire ou de la personne en charge des mollusques et porter les indications relatives à l'identification desdits mollusques et, le cas échéant, à l'élevage concerné. Elle doit être établie selon le modèle fourni à cet effet par le service vétérinaire de l'ONSSA susindiqué.

ART. 2. – Au sens du présent arrêté, on entend par :

1) Mollusque marin : tout mollusque aquatique (y compris les œufs et les gamètes), quel que soit son stade de développement, provenant de gisement naturel ou de fermes aquacoles et destiné à l'élevage ou à la conservation à l'état vivant, au repeuplement, à la consommation humaine ou à l'usage ornemental ;

2) Ferme conchylicole : une ferme aquacole, dans laquelle sont élevés ou conservés, à l'état vivant, des mollusques bivalves pour les besoins de la reproduction, du repeuplement ou en vue de leur mise sur le marché ;

3) Zone conchylicole : un espace géographique aquatique abritant des gisements naturels de mollusques bivalves et/ou des fermes conchylicoles ;

4) Compartiment : une ou plusieurs fermes conchylicoles qui détiennent une population de mollusques bivalves caractérisée par un statut zoo-sanitaire particulier au regard d'une ou plusieurs des maladies des mollusques marins ;

5) Espèce vectrice : espèce aquatique non sensible aux maladies des mollusques marins mais qui peut les propager en transmettant des agents pathogènes d'une espèce hôte à une autre ;

6) Zone de confinement : zone située autour d'une ferme conchylicole infectée, dans laquelle des mesures de lutte sont mises en place afin d'empêcher la propagation de la maladie ;

7) Zone tampon : zone établie en vue de protéger le statut sanitaire des mollusques marins d'un compartiment non infecté d'une maladie des mollusques marins grâce à l'application de mesures de biosécurité destinées à prévenir l'introduction de l'agent pathogène responsable de la maladie dans ce compartiment.

ART. 3. – Les dispositions du présent arrêté s'appliquent aux gisements naturels de mollusques marins ainsi qu'aux mollusques élevés ou conservés, à l'état vivant, dans les fermes aquacoles.

ART. 4. – Pour les maladies des mollusques marins, les mesures complémentaires et spéciales visées à l'article 5 du dahir portant loi n° 1-75-292 précité comprennent :

1) l'épidémiosurveillance des maladies des mollusques marins :

2) les mesures spéciales de lutte contre les maladies des mollusques marins.

Lors de la mise en œuvre des mesures susmentionnées, il incombe aux propriétaires ou gestionnaires des fermes aquacoles de prendre, sous leur responsabilité, toutes les dispositions nécessaires pour aider à la réalisation desdites mesures.

Chapitre II

De l'épidémiosurveillance des maladies des mollusques marins

ART. 5. – L'épidémiosurveillance des maladies des mollusques marins comprend notamment :

1) des visites régulières des zones conchylicoles :

2) des prélèvements effectués sur les mollusques marins desdites zones par les vétérinaires de l'ONSSA, les vétérinaires privés munis du mandat sanitaire ainsi que par toutes autres personnes compétentes en la matière désignées à cet effet par le directeur général de l'ONSSA ;

3) des analyses desdits prélèvements.

A cet effet, un programme de surveillance sanitaire des mollusques marins est mis en place dans toutes les zones conchylicoles.

ART. 6. – Le programme de surveillance sanitaire visé à l'article 5 ci-dessus, doit permettre de :

1) évaluer et surveiller l'état sanitaire des mollusques marins ;

2) déterminer le statut sanitaire des zones conchylicoles et des compartiments vis-à-vis des maladies des mollusques ;

3) étudier les raisons de tout accroissement anormal et soudain de la mortalité des mollusques marins.

ART. 7. – Les analyses visées à l'article 5 ci-dessus sont effectuées par les laboratoires de l'ONSSA ou par les laboratoires autorisés à cet effet par le directeur général de l'ONSSA.

L'autorisation prévue ci-dessus est délivrée aux laboratoires répondant à la norme NM ISO/CEI 17025 « Exigences générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnages et d'essais » telle qu'homologuée par l'arrêté du ministre de l'industrie, du commerce et de la mise à niveau de l'économie n° 406-06 du 28 moharrem 1427 (27 février 2006) ou toute norme équivalente la remplaçant et aux spécifications particulières édictées par le directeur général de l'ONSSA compte tenu des analyses exigées.

La demande d'autorisation est déposée auprès du service vétérinaire local de l'ONSSA, accompagnée d'un dossier constitué des pièces et documents permettant d'identifier le demandeur et de s'assurer que le laboratoire répond à la norme NM ISO/CEI 17025 ou toute norme équivalente la remplaçant et aux spécifications particulières susmentionnées.

Cette autorisation est retirée si, suite à une visite effectuée sur place par ledit service vétérinaire, il est constaté que le laboratoire pour lequel l'autorisation a été délivrée ne répond plus à la norme NM ISO/CEI 17025 ou toute norme équivalente la remplaçant ou aux spécifications particulières précitées.

Chapitre III

Des mesures spéciales de lutte contre

les maladies des mollusques marins

ART. 8. – Lorsque, dans une zone conchylicole ou un compartiment, la présence d'une des maladies des mollusques marins est suspectée notamment en cas d'accroissement anormal et soudain de la mortalité, le vétérinaire du service vétérinaire de l'ONSSA du lieu où se trouvent lesdits mollusques, met en œuvre les mesures suivantes :

1) la mise en quarantaine des fermes conchylicoles dans lesquelles se trouvent les mollusques suspects ;

2) l'interdiction des entrées et des sorties des mollusques marins et des espèces vectrices ainsi que des véhicules, des matériels et de toutes matières susceptibles d'avoir véhiculé l'agent pathogène, à partir ou vers la zone conchylicole ou le compartiment où la maladie est suspectée ;

3) l'examen clinique des mollusques marins, la réalisation des prélèvements nécessaires et l'analyse dans les laboratoires visés à l'article 7 ci-dessus, desdits prélèvements ;

4) la mise sous surveillance vétérinaire de la zone conchylicole ou du compartiment dans lequel la présence de la maladie est suspectée ;

5) la réalisation d'une enquête épidémiologique destinée à :

a) déterminer l'origine et les modes de contamination possibles ;

b) recenser les mouvements des mollusques marins sensibles à la maladie suspectée et des espèces vectrices, les déplacements des personnes, des véhicules, de tout matériel et de toute matière susceptible d'avoir transporté l'agent de la maladie à partir ou vers les fermes conchylicoles ;

c) identifier les autres fermes conchylicoles susceptibles d'être infectées.

Les mesures visées aux 1), 2) et 4) ci-dessus doivent être notifiées par tout moyen faisant preuve de la réception au propriétaire ou gestionnaire de la ferme conchylicole par le service vétérinaire de l'ONSSA susmentionné.

ART. 9. – Les mesures visées à l'article 8 ci-dessus sont levées lorsque la suspicion de la maladie des mollusques marins est infirmée par l'examen clinique et les résultats des analyses. La notification de cette levée est adressée au propriétaire ou gestionnaire de la ferme conchylicole concernée.

ART. 10. – Lorsque, dans une zone conchylicole ou un compartiment, la présence d'une des maladies des mollusques marins est confirmée, celui-ci est placé sous surveillance sanitaire du service vétérinaire de l'ONSSA du lieu de la zone conchylicole ou du compartiment concerné. Information de la décision de mise sous surveillance est immédiatement adressée au gouverneur de la province ou de la préfecture dans laquelle se trouve ladite zone ou ledit compartiment, aux fins de la mise en œuvre des mesures spéciales de police sanitaire suivantes :

1) la détermination d'une zone de confinement et d'une zone tampon, en tenant compte notamment des propriétés de l'agent pathogène causal :

2) l'interdiction des mouvements des mollusques et des espèces vectrices depuis la zone conchylicole ou le compartiment infecté vers des zones conchylicoles ou des compartiments non infectés, sans préjudice des dispositions de l'article 11 ci-dessous ;

3) l'interdiction des mouvements des véhicules, de tout matériel et de toute matière susceptible d'avoir véhiculé l'agent pathogène, depuis la zone conchylicole ou le compartiment infecté vers les zones conchylicoles ou les compartiments non infectés :

4) l'interdiction des opérations de repeuplement et des mouvements des mollusques au départ, à l'intérieur ou à l'entrée de la zone de confinement ;

5) l'enlèvement et la destruction par le propriétaire ou le gestionnaire de la ferme conchylicole, des mollusques morts, des mollusques vivants qui présentent des signes cliniques de maladie et des mollusques qui n'ont pas atteint leur taille marchande réglementaire ainsi que des gamètes et des œufs. La destruction des mollusques doit être effectuée par enfouissement ou par incinération ou par tout autre procédé permettant d'empêcher la propagation de la maladie, en respectant les règles de biosécurité, sous le contrôle du service vétérinaire de l'ONSSA du lieu où se trouvent lesdits mollusques ;

6) l'enlèvement et la destruction par le propriétaire de la ferme conchylicole de tout matériel et de toute matière susceptible d'avoir véhiculé l'agent pathogène qui ne peuvent pas être nettoyés et désinfectés avec des produits autorisés conformément à la réglementation en vigueur ;

7) le suivi sanitaire de la zone conchylicole ou du compartiment infecté qui comprend notamment des visites sanitaires, des prélèvements et des analyses dans les laboratoires visés à l'article 7 ci-dessus.

ART. 11. – Les mollusques marins provenant d'une zone conchylicole ou d'un compartiment infecté ayant atteint leur taille marchande réglementaire peuvent être acheminés en dehors de ladite zone ou compartiment, en vue de leur consommation immédiate ou aux fins de transformation ultérieure, sous couvert d'un laissez-passer établi à cet effet, à la demande du propriétaire des mollusques, par le vétérinaire du service vétérinaire de l'ONSSA du lieu où se trouvent lesdits mollusques.

Ce laissez-passer porte les mentions permettant d'identifier la zone conchylicole ou le compartiment, le propriétaire des mollusques, le propriétaire ou le gestionnaire de la ferme conchylicole de provenance et l'établissement ou l'entreprise de destination ainsi que l'espèce et la quantité de mollusques concernés.

Le laissez-passer n'est valable que pour le transport des mollusques marins y mentionnés depuis la zone conchylicole ou le compartiment concerné jusqu'à l'établissement ou l'entreprise de destination. Il est établi en trois exemplaires dont l'original est remis au propriétaire ou détenteur des mollusques avec une copie destinée à l'établissement ou à l'entreprise de destination.

ART. 12. – Toute ferme conchylicole infectée est soumise à un vide sanitaire qui consiste à vider celle-ci :

1) de tous les mollusques marins infectés ou sensibles à la maladie concernée ou constituant des vecteurs connus de l'agent pathogène de cette maladie, et,

2) des eaux dans lesquelles lesdits mollusques évoluent, dans la mesure du possible.

Avant toute nouvelle introduction de mollusques marins et après le vide sanitaire susindiqué, la ferme conchylicole doit être nettoyée et désinfectée par le propriétaire ou le gestionnaire de celle-ci en utilisant un désinfectant autorisé conformément à la réglementation en vigueur. Cette désinfection est effectuée sous le contrôle du vétérinaire du service vétérinaire de l'ONSSA du lieu de d'implantation de la ferme conchylicole qui délivre, après réalisation de ladite désinfection, une attestation audit propriétaire ou gestionnaire.

ART. 13. – Il est mis fin aux mesures visées à l'article 10 ci-dessus lorsque les analyses de laboratoire montrent que la maladie en question ne sévit plus dans la zone conchylicole ou le compartiment considéré.

ART. 14. – Le présent arrêté sera publié au Bulletin officiel.

Rabat, le 17 moharrem 1435 (21 novembre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'équipement, du transport et de la logistique n° 3281-13 du 18 moharrem 1435 (22 novembre 2013) relatif aux unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol.

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE,

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile, tel qu'il a été modifié et complété, et notamment son article 61 ;

Considérant la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944, à laquelle le Royaume du Maroc a adhéré le 13 novembre 1956 et publiée par le dahir n° 1-57-172 du 10 kaada 1376 (8 juin 1957) et notamment ses annexes 5 relative aux unités de mesures à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol et 11 relative aux services de la circulation aérienne,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Les unités de mesure à utiliser pour tous les aspects de l'exploitation, en vol et au sol, dans le domaine de l'aviation civile, sont définies dans l'annexe du présent arrêté.

Cet arrêté introduit le système international d'unités (ou SI) comme système uniforme de base à appliquer dans le secteur de l'aviation civile. Ces unités de mesures sont explicitées dans l'annexe du présent arrêté et sont définies de façon à assurer toute la correspondance avec l'annexe 5 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 18 moharrem 1435 (22 novembre 2013).

AZIZ RABBAH.

*
* *

CHAPITRE I^er.

NORMES INTERNATIONALES

1. DEFINITIONS

Lorsque les expressions ci-dessous sont utilisées dans la présente annexe relative aux unités de mesure à utiliser pour tous les aspects de l'exploitation, en vol et au sol, dans le domaine de l'aviation civile nationale, elles ont les significations suivantes:

Ampere (A). L'ampère est l'intensité d'un courant électrique constant qui, maintenu dans deux conducteurs parallèles, rectilignes, de longueur infinie, de sections circulaires négligeables et placées à une distance de 1 mètre l'un de l'autre dans le vide, produirait entre ces conducteurs une force égale à 2×10^{-7} newton par mètre de longueur.

Becquerel (Bq). Activité d'un radionucléide pour lequel l'hombre de transitions nucléaires spontanées par seconde est égal à 1.

Candela (cd). Intensité lumineuse, dans la direction perpendiculaire, d'une surface de 1/600000 mètre carté d'un corps noir, à la température de congélation du platine, sous la pression de 101 325 newtons par mètre carré.

Coulomb (C). Quantité d'électricité transportée en 1 seconde par un courant de 1 ampère.

Curie (Ci). Activité d'un radionucléide égale à $3,7 \times 10^{10}$ becquerels.

Degré Celsius (°C). Appellation particulière à utiliser pour l'unité "Kelvin" lorsqu'il s'agit d'exprimer des valeurs de température Celsius.

Farad (F), Capacité d'un condensateur entre les armatures duquel il s'établit une différence de potentiel de 1 volt, lorsqu'il est chargé d'une quantité d'électricité égale à 1 coulomb.

Gray (Gy), Energie correspondant à 1 joule par kilogramme communiquée à une masse de matière par un rayonnement ionisant.

Henry (H). Inductance d'un circuit fermé clans lequel une force électromotrice de 1 volt est produite lorsque le courant électrique qui parcourt le circuit varie uniformément raison de 1 ampère par seconde.

Hertz (Hz), Fréquence d'un phénomène périodique dont la période est de 1 seconde.

Joule (J). Travail effectué lorsque le point d'application d'une force de 1 newton se déplace d'une distance égale à 1 mètre dans la direction de la force.

Kelvin (K). Température thermodynamique qui est la fraction 1/273,16 de la température thermodynamique du point triple de l'eau.

Kilogramme (Kg). Unité de masse égale à la masse du prototype international du kilogramme.

Litre (L). Unité de volume, réservée à la mesure des liquides et des gaz, qui est égale à 1 décimètre cube.

Lumen (lm). Flux lumineux émis dans l'angle solide de 1 stéradian par une source ponctuelle uniforme ayant une intensité de 1 candela.

Lux (lx). Eclairement produit par un flux de 1 lumen uniformément réparti sur une surface de 1 mètre carré.

Métre (m). Longueur égale à 1 650 763,73 longueurs d'onde dans le vide du rayonnement correspondant à la transition entre les niveaux $2p_{10}$ et $5d_5$ de l'atome de krypton 86.

Mille marin (NM). Longueur égale à 1 852 mètres exactement.

Mole (mol). Quantité de matière d'un système contenant autant d'entités élémentaires qu'il y a d'atomes dans 0,012 kilogramme de carbone 12.

Newton (N). Force qui communique à un corps ayant une masse de 1 kilogramme une accélération de 1 mètre par seconde carrée.

Noeud (kt). Vitesse égale à 1 mille marin à l'heure.

Ohm (Ω). Résistance électrique entre deux points d'un conducteur lorsqu'une différence de potentiel constante de volt, appliquée entre ces deux points, produit dans ce conducteur un courant de 1 ampère, ledit conducteur n'étant siège d'aucune force électromotrice.

Pascal (Pa). Pression ou contrainte de 1 newton par mètre carré.

Pied (ft). Longueur égale à 0,304 8 mètre exactement.

Rad (rd). Energie correspondant à 10^{-2} joule par kilogramme communiquée à une masse de matière par un rayonnement ionisant.

Radian (rad). Angle plan compris entre deux rayons d'un cercle qui intercepte sur la circonférence un arc de longueur égale à celle du rayon.

Rem (rem). Dose de rayonnement (Roentgen- équivalent-homme) correspondant à 10^{-2} joule par kilogramme.

Roentgen (R). Exposition au rayonnement égale à $2,58 \times 10^{-4}$ coulomb par kilogramme.

Seconde (s). Durée de 9 192631 770 périodes du rayonnement correspondant à la transition entre les deux niveaux hyperfins de l'état fondamental de l'atome de caesium 133.

Siemens (S). Conductance électrique d'un conducteur dans lequel un courant de l'ampère est produit par une différence de potentiel de 1 volt.

Steradian (sr). Angle solide qui, ayant son sommet au centre d'une sphère, découpe sur la surface de cette sphère une aire égale à celle d'un carré dont la longueur des côtés est égale au rayon de la sphère.

Température Celsius (t_{oc}). La température Celsius est égale à la différence $t_{oc} = T - T_0$ entre deux températures thermodynamiques T et T_0, ou T_0 est égal à 273,15 Kelvin.

Tesla (T), Induction magnétique d'un flux magnétique de 1 weber par mètre carré

Tonne (t), Masse égale à 1 000 kilogrammes.

Volt (V). Unité de différence potentiel et de force électromotrice qui est égale à la différence de potentiel électrique entre deux points d'un conducteur transportant un courant constant de 1 ampère lorsque la puissance dissipée entre ces points est égale à 1 watt.

Watt (W). Puissance qui donne lieu à une production d'énergie égale à 1 joule par seconde.

Weber (Wb). Flux magnétique qui, traversant un circuit d'une seule spire, y produit une force électromotrice de 1 volt lorsqu'on l'annule en 1 seconde par décroissance uniforme.

CHAPITRE 2

APPLICATION ET EMPLOI NORMALISE DES UNITES DE MESURE

2. Application

Les normes figurant dans la présente annexe s'appliqueront à tous les aspects de l'exploitation, en vol et au sol, dans le domaine de l'aviation civile nationale.

2. l. Unités SI

2.1.1 Le Système international d'unités mis au point et tenu à jour par la Conférence Générale des Poids et Mesures (CGPM) est utilisé, sous réserve des dispositions 2.2 et 2.3, comme système normalisé d'unités de mesure applicable à tous les aspects de l'exploitation, en vol et au sol dans le domaine de l'aviation civile nationale.

2.1.2. Préfixes

Les préfixes et les symboles du *Tableau 1* seront utilisés pour former les noms et les symboles des multiples et sous- multiples décimaux des unités SI.

Note I.- Dans la présente circulaire, l'expression "unité SI" s'applique aux unités de base et aux unités dérivées ainsi qu'à leurs multiples et à leurs sous-multiples.

2.2. Unités hors SI

2.2.1 Les unités hors SI figurant dans le *Tableau 2* sont utilisés soit à la place des unités SI, soit en plus de ces dernières, comme unités principales de mesure, mais uniquement comme il est spécifié au *Tableau 4*.

Facteur de multiplication		*Préfixe*	*Symbole*
1 000 000 000 000 000 000	$= 10^{18}$	exa	E
1 000 000 000 000 000	$= 10^{15}$	péta	P
1 000 000 000 000	$= 10^{12}$	téra	T
1 000 000 000	$= 10^{9}$	giga	G
1 000 000	$= 10^{6}$	méga	M
1 000	$= 10^{3}$	kilo	k
100	$= 10^{2}$	hecto	h
10	$= 10^{1}$	déca	da
0,1	$= 10^{-1}$	déci	d
0,01	$= 10^{-2}$	centi	c
0,001	$= 10^{-3}$	milli	m
0,000 001	$= 10^{-6}$	micro	μ
0,000 000 001	$= 10^{-9}$	nano	n
0,000 000 000 001	$= 10^{-12}$	pico	p
0,000 000 000 000 001	$= 10^{-15}$	femto	f
0,000 000 000 000 000 001	$= 10^{-18}$	atto	a

Tableau 1: Préfixes des unités SI.

Grandeurs du Tableau 3-4 relatives à	*Unité*	*Symbole*	*Définition (au moyen des unités SI)*
masse	tonne métrique	t	$1\ t = 10^3\ kg$
angle plan	degré	°	$1° = (\pi/180)$ radian
	minute	′	$1' = (1/60)° = (\pi/10\ 800)$ radian
	seconde	″	$1'' = (1/60)' = (\pi/648\ 000)$ radian
température	degré Celsius	°C	$1°C = 1\ K^{a)}$
temps	minute	min	1 min = 60 s
	heure	h	1 h = 60 min = 3 600 s
	jour	d	1 d = 24 h = 86 400 s
	semaine, mois, année	—	
volume	litre	L	$1\ L = 1\ dm^3 = 10^{-3}\ m^3$

a) Pour la conversion de cette unité, voir le Tableau C-2 du Supplément C.

Tableau 2 : Unités hors SI destinées à être utilisées en permanence avec les unités SI.

Grandeurs du Tableau 3-4 relatives à	*Unité*	*Symbole*	*Définition (au moyen des unités SI)*
activité (radionucléides)	curie	Ci	$1\ Ci = 3,7 \times 10^{10}$ Bq
distance (longueur)	mille marin	NM	1 NM = 1 852 m
distance (verticale)[a)]	pied	ft	1 ft = 0,304 8 m
dose absorbée (rayonnement)	rad	rd	$1\ rd = 10^{-2}$ Gy
dose équivalente (rayonnement)	roentgen-équivalent-homme	rem	$1\ rem = 10^{-2}$ J/kg
exposition (rayonnement)	roentgen	R	$1\ R = 2,58 \times 10^{-4}$ C/kg
pression	bar	bar	$1\ bar = 10^5$ Pa
vitesse	noeud	kt	1 kt = 0,514 444 m/s

a) altitude, altitude topographique, hauteur, vitesse verticale.

Tableau 3. Unités supplétives hors SI dont l'utilisation temporaire avec les unités SI est permise

2.2.2. Les unités hors SI figurant dans le *Tableau 3* pourront être utilisées temporairement comme unités supplétives de mesure au lieu des unités SI mais uniquement pour les grandeurs spécifiées dans le Tableau 4,

2.3.-Emploi d'unités particulières

L'emploi d'unités de mesure particulières pour certaines grandeurs utilisées dans l'exploitation, en vol et au sol, dans le domaine de l'aviation civile nationale sera conforme au Tableau 4.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin Officiel » n° 6216 du 22 Safar 1435 (26 décembre 2013).

Arrêté du ministre de l'équipement, du transport et de la logistique n° 3282-13 du 18 moharrem 1435 (22 novembre 2013) relatif aux services de la circulation aérienne

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE,

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile, tel qu'il a été modifié et complété, et notamment son article 61 ;

Considérant la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944, à laquelle le Royaume du Maroc a adhéré le 13 novembre 1956 et publiée par le dahir n° 1-57-172 du 10 kaada 1376 (8 juin 1957) et notamment son annexe 11 relative aux services de la circulation aérienne,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Le présent arrêté porte sur la subdivision de l'espace aérien et l'établissement des organismes et services nécessaires pour assurer avec sécurité l'écoulement rapide et ordonné de la circulation aérienne. Il définit également, les fonctions respectives du service du contrôle de la circulation aérienne, du service d'information de vol et du service d'alerte, conformément aux dispositions du décret n° 2-61-161 du 10 juillet 1962 portant réglementation de l'aéronautique civile, tel qu'il a été modifié et de l'annexe 11 à la Convention de l'aviation civile internationale, signée le 7 décembre 1944.

ART. 2. – Les services de la circulation aérienne générale sont assurés pour tous les aérodromes implantés sur le territoire du Maroc, ouverts à la circulation aérienne, ainsi que dans l'espace aérien où le Maroc assure, en vertu des accords régionaux de navigation aérienne, la fourniture des services de la circulation aérienne.

ART. 3. – Les procédures complémentaires régionales de l'organisation de l'aviation civile internationale en matière de services de la circulation aérienne, sont applicables dans l'espace aérien où le Maroc assure, en vertu des accords régionaux de navigation aérienne, la fourniture des services de la circulation aérienne. Ces procédures font l'objet de publications d'information aéronautique.

Les exigences réglementaires relatives à la fourniture des services de la circulation aérienne sont fixées dans l'annexe au présent arrêté.

ART. 4. – Le non-respect des dispositions contenues dans le présent arrêté est considéré comme infraction aux règles de la circulation aérienne.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 18 moharrem 1435 (22 novembre 2013).
AZIZ RABBAH.

*

* *

Annexe

Chapitre I

Définitions

On entend par :

Accident :Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef habité, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef non habité, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve:

— dans l'aéronef, ou

— en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou

— directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle:

— qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et

— qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

Sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris ses capotages ou ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Note 1.— *À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.*

Note 2.— *Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.*

Note 3.— *Le type de système d'aéronef non habité qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au § 5.1 de l'Annexe 13.*

Note 4.— Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément G de l'Annexe 13.

Accord ADS-C : Plan de compte rendu qui fixe les conditions qui régiront les comptes rendus de données ADS-C (c'est-à dire les données nécessaires à l'organisme des services de la circulation aérienne et la fréquence des comptes rendus ADS-C, qui doivent être convenues avant l'emploi de l'ADS-C dans la fourniture de services de la circulation aérienne).

Note : Les modalités d'un accord ADS-C seront échangées entre le système sol et l'aéronef au moyen d'un contrat ou d'une série de contrats.

Accord ADS-C : Plan de compte rendu qui fixe les conditions qui régiront les comptes rendus de données ADS-C (c'est-à-dire les données nécessaires à l'organisme des services de la circulation aérienne et la fréquence des comptes rendus ADS-C, qui doivent être convenues avant l'emploi de l'ADS-C dans la fourniture des services de la circulation aérienne).

Note.— Les modalités d'un accord ADS-C seront échangées entre le système sol et l'aéronef au moyen d'un contrat ou d'une série de contrats.

Aérodrome : Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel) destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Note : Les règles de l'air se rapportant aux aérodromes et à leur utilisation s'appliquent également, aux emplacements sur lesquels l'atterrissage et le décollage sont permis.

Aérodrome contrôlé : Aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

Note : l'expression aérodrome contrôlé indique que le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome, mais n'implique pas nécessairement l'existence d'une zone de contrôle.

Aérodrome de dégagement : Aérodrome spécifié dans le plan de vol vers lequel le vol peut être poursuivi lorsqu'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants:
Aérodrome de dégagement au décollage : Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.
Aérodrome de dégagement en route : Aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.
Aérodrome de dégagement en route ETOPS : Aérodrome de dégagement accessible et approprié où un avion en vol ETOPS peut atterrir si un arrêt de moteur ou une autre anomalie ou urgence se produit en route.
Aérodrome de dégagement à destination : Aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Note : L'aérodrome de départ peut être pris comme aérodrome de dégagement.

Aéronef : Tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs.

Aire de manœuvre : Partie d'un aérodrome qui doit être utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation en surface des aéronefs, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement : Partie d'un aérodrome qui doit être utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation en surface des aéronefs qui comprend l'aire de manœuvre et la (ou les) aire(s) de trafic.

Aire de trafic : Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pour l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste et du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

ALERFA : Expression conventionnelle désignant une phase d'alerte.

Altitude : Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point et le niveau moyen de la mer.

Approche finale : Partie d'une procédure d'approche aux instruments qui commence au repère ou point spécifié d'approche finale ou, lorsque ce repère ou ce point ne sont pas spécifiés:
a) à la fin du dernier virage conventionnel, virage de base ou virage en rapprochement d'une procédure d'attente en hippodrome, si celle-ci est spécifiée; ou
b) au point d'interception de la dernière route spécifiée dans la procédure d'approche; et qui se termine en un point situé au voisinage d'un aérodrome et à partir duquel:
1) un atterrissage peut être exécuté; ou
2) une procédure d'approche interrompue est amorcée.

Autorisation du contrôle de la circulation aérienne : Autorisation accordée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme de contrôle de la circulation aérienne.
Note 1.— *Pour plus de commodité, on emploie souvent la forme abrégée « autorisation » lorsque le contexte précise la nature de cette autorisation.*
Note 2.— *La forme abrégée « autorisation » peut être suivie des mots « de circulation au sol », « de décollage », « de départ », « en route », « d'approche » ou « d'atterrissage » pour indiquer la phase du vol à laquelle s'applique l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne.*

Autorisation en aval : Autorisation délivrée à un aéronef par un organisme de contrôle de la circulation aérienne qui n'est pas l'autorité de contrôle actuelle de cet aéronef.

Autorité ATS compétente: autorité appropriée désignée par l'autorité ATS gouvernementale chargé pour fournir les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien marocain. **Dans le contexte du présent arrêté ce terme désigne le prestataire de service de circulation aérienne.**

Autorité ATS Gouvernementale: autorité gouvernementale responsable de l'établissement de règles ou de dispositions particulières dans les domaines qui relèvent de la fourniture des services de la circulation aérienne. **Dans le contexte du présent arrêté ce terme signifie la Direction de l'Aéronautique Civile.**

Bureau de piste : Organisme de la circulation aérienne chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol soumis avant le départ.

Note : *Un bureau de piste peut être un organisme distinct ou être combiné avec un organisme existant.*

Bureau NOTAM international : Tout bureau désigné par un Étatpour échanger des NOTAM sur le plan international.

Calendrier : Système de référence temporel discret qui sert debase à la définition de la position temporelle avec une résolution de un jour (ISO 19108*).

Calendrier grégorien : Calendrier d'usage courant. Introduit en 1582 pour définir une année qui soit plus proche de l'année tropique que celle du calendrier julien (ISO 19108*).

Capacité déclarée : Mesure de l'aptitude du système ATC, ou de l'un quelconque de ses sous-systèmes ou positions d'utilisation, à fournir un service aux aéronefs dans le cadre des activités normales. Elle est exprimée en fonction du nombre d'aéronefs qui entrent dans une portion spécifiée de l'espace aérien dans un temps donné, compte dûment tenu des conditions météorologiques, de la configuration, du personnel et des moyens de l'organisme ATC ainsi que de tout autre facteur qui peut influer sur la charge de travail du contrôleur chargé de l'espace aérien considéré.

Caractère spécial du vol : Indication précisant éventuellement si les organismes des services de la circulation aérienne doivent accorder un traitement spécial à un aéronef donné.

Centre de contrôle d'approche (APP) : Organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer les services de la circulation aérienne au bénéfice des aéronefs évoluant dans les espaces aériens contrôlés relevant de son autorité et associés à un ou plusieurs aérodromes.

Centre de contrôle régional (ACC) : Organisme de la circulation aérienne chargé s'assurer les services de la circulation aérienne au bénéfice des aéronefs évoluant dans les espaces aériens contrôlés relevant de son autorité.

Centre de coordination de sauvetage (RCC) : Organisme chargé d'assurer l'organisation du service de recherches et de sauvetage et de coordonner les opérations à l'intérieur d'une région de recherches et de sauvetage.

Centre d'information de vol (FIC) : Organisme de la circulation aérienne institué pour assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.

Centre météorologique : Centre désigné pour procurer l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale.

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

Circulation à la surface : Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aérodrome, à l'exclusion des décollages et des atterrissages.

Circuit d'aérodrome : Trajet de principe associé à un aérodrome indiquant les manœuvres successives que doivent effectuer en tout ou partie les aéronefs en vol utilisant l'aérodrome.

Circuit de circulation au sol : Cheminements spécifiés que les aéronefs doivent suivre sur l'aire de manœuvre.

Circulaire d'information aéronautique (AIC) : Avis contenant des informations qui ne satisfont pas aux conditions d'émission d'un NOTAM ou d'insertion dans une publication

d'information aéronautique, mais qui concernent la sécurité des vols, la navigation aérienne ou d'autres questions techniques, administratives, législatives ou réglementaires.

Circulation aérienne : Ensemble d'aéronefs évoluant dans l'espace aérien ou sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome. La circulation aérienne comprend la circulation aérienne générale et la circulation aérienne militaire

Note : Dans le présent texte, sauf mention contraire, l'expression « circulation aérienne » désigne la circulation aérienne générale

Circulation aérienne générale (CAG) : Ensemble des mouvements des aéronefs civils et des aéronefs d'État soumis à la réglementation propre à ce type de circulation.

Circulation aérienne militaire (CAM) : Circulation opérationnelle militaire (COM) et circulation d'essais et de réception (CER).
La circulation opérationnelle militaire est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs qui, pour des raisons d'ordre technique ou militaire, relèvent de la réglementation propre à ce type de circulation.
La circulation d'essais et de réception est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs en essais ou en réception soumis, pour des raisons d'ordre technique, à la réglementation propre à ce type de circulation.

Circulation d'aérodrome : Ensemble de la circulation des aéronefs et des véhicules sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs qui se trouvent dans le ou les circuits d'aérodrome, qui y pénètrent ou qui en sortent.

Classification de l'intégrité (données aéronautiques) : Classification basée sur le risque que peut entraîner l'utilisation de données altérées. Les données aéronautiques sont classées comme suit :

a) données ordinaires : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une très faible probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe ;
b) données essentielles : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une faible probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe ;
c) données critiques : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une forte probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe.

Clearance : Autorisation délivrée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme du contrôle de la circulation aérienne dans le but de lui fournir le service du contrôle de la circulation aérienne.

Clearance initiale : clearance délivrée avant le départ ou avant la pénétration dans un espace aérien contrôlé.

Clearance de séparation à vue : clearance complémentaire accordée à un aéronef en vol contrôlé lui permettant de s'affranchir des espacements réglementaires vis à vis d'un seul autre aéronef contrôlé et d'assurer visuellement sa propre séparation par rapport à celui-ci.

Clearance VMC : clearance complémentaire accordée à un aéronef en vol IFR, lui permettant, sur sa demande, en VMC, de s'affranchir des espacements réglementaires vis à vis de tous les autres aéronefs en vol IFR et d'assurer visuellement sa propre séparation par rapport à ceux-ci.

Code transpondeur : Numéro assigné à une réponse émise par un transpondeur.

Compte rendu en vol : Compte rendu émanant d'un aéronef en vol et établi selon les spécifications applicables aux comptes rendus de position, d'exploitation et (ou) d'observations météorologiques.

Communications air-sol : Communications bilatérales entre aéronefs et stations ou points au sol.

Communications contrôleur-pilote par liaison de données : (CPDLC). Moyen de communication par liaison de données pour les communications ATC entre le contrôleur et le pilote.

Communications par liaison de données : Mode de communication dans lequel l'échange des messages se fait par liaison de données.

Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Conditions météorologiques de vol à vue (VMC) : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Contrôle d'aérodrome : Service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Contrôle d'approche : Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ.

Contrôle régional : Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle.

Croisière ascendante : Technique de vol en croisière applicable à un aéronef, qui résulte en un accroissement net de l'altitude à mesure que la masse de l'aéronef diminue.

Dirigeable : Aérostat entraîné par un organe moteur.

Espace aérien contrôlé : Portion de région d'information de vol, ou de région supérieure d'information de vol, de dimensions déterminées à l'intérieur de laquelle le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice des vols contrôlés, selon la classification des espaces aériens.

Note : « Espace aérien contrôlé » est un terme générique qui désigne l'un ou l'autre des espaces aériens contrôlés de classe A, B, C, D ou E.

Espacement : Intervalle ménagé par un organisme du contrôle de la circulation aérienne entre les positions de deux aéronefs et exprimé en distance horizontale, en différence de niveau ou en temps de vol.

Exploitant : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Gestion des courants de trafic aérien (ATFM) : Service destiné à contribuer à la sécurité, à l'ordre et à la rapidité de l'écoulement de la circulation aérienne en faisant en sorte que la capacité ATC soit utilisée au maximum et que le volume de trafic soit compatible avec les capacités déclarées par l'autorité ATS compétente

Hauteur : Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point et un niveau de référence.

Hélicoptère : Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Heure d'approche prévue : Heure à laquelle un organisme de la circulation aérienne prévoit qu'un aéronef quittera le repère d'attente à une altitude au moins égale à l'altitude minimale d'attente avant de débuter l'approche finale.

***Note** : L'heure réelle à laquelle l'aéronef quitte le repère d'attente dépend de la clearance d'approche.*

Heure estimée d'arrivée : Pour les vols IFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale du repère d'approche initiale, défini par référence à des aides à la navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée ou, si l'aérodrome n'est équipé d'aucune aide à la navigation, heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome. Pour les vols VFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome.

Identification d'un aéronef : Groupe de lettres, de chiffres ou combinaison de lettres et de chiffres qui, soit est identique à l'indicatif d'appel de l'aéronef à utiliser dans les communications air-sol, soit en est l'équivalent en code, et qui est utilisé pour identifier l'aéronef dans les communications sol-sol des services de la circulation aérienne.

IFR : Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments.

IMC : Abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments.

Information de circulation : Informations fournies à un pilote par un organisme de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent être suffisamment près de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision.

Intégrité (données aéronautiques) : Degré d'assurance qu'une donnée aéronautique et sa valeur n'ont pas été perdues ou altérées depuis la création de la donnée ou sa modification autorisée.

Limite de clearance : Point ou instant jusqu'auquel est valable une clearance.

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Navigation de surface (RNAV). Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

Note : La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.

Navigation fondée sur les performances (PBN) :Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Note : Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

Niveau : Terme générique employé pour indiquer la position verticale d'un aéronef en vol et désignant, selon le cas, une hauteur, une altitude ou un niveau de vol.

Note : un altimètre barométrique étalonné d'après l'atmosphère type :
a) calé sur le QNH, indique l'altitude ;
b) calé sur le QFE, indique la hauteur par rapport au niveau de référence QFE ;
c) calé sur une pression de 1013,2 hectopascals, indique l'altitude pression et peut être utilisé pour indiquer le niveau de vol.

Niveau de croisière : Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

Niveau de transition : Premier niveau de vol, multiple de 10, égal ou supérieur à l'altitude de transition auquel et au-dessus duquel la position verticale d'un aéronef est donnée par son niveau de vol.

Niveau de vol (FL) : Surface isobare liée à une pression de référence spécifiée : 1013,25 hectopascals et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pressions spécifiés.

NOTAM : Avis donnant en temps utile sur l'établissement, l'état ou la modification, d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique ou d'un danger pour la navigation aérienne des renseignements essentiels à l'exécution des vols.

Nuit : Période pendant laquelle le centre du disque solaire se trouve à plus de 6 degrés en dessous de l'horizon.
Il est admis que :
- pour des latitudes comprises entre 30° et 60° la nuit commence 30 minutes après le coucher du soleil et se termine 30 minutes avant le lever du soleil ;
- pour des latitudes inférieures ou égales à 30° la nuit commence 15 minutes après le coucher du soleil et se termine 15 minutes avant le lever du soleil.

Observation d'aéronef : Evaluation d'un ou plusieurs éléments météorologiques effectuée à partir d'un aéronef en vol.

Obstacle : Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent)ou mobile qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ou qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol.

Organisme : désigne une entité administrative chargé d'assurer un service. (à la différence du

terme « service »).

Organisme accepteur : Le prochain organisme du contrôle de la circulation aérienne à prendre en charge un aéronef.

Organisme AFIS : Organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte au bénéfice de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome non contrôlé.

Organisme de la circulation aérienne : Terme générique désignant soit un organisme chargé de rendre l'ensemble des services de la circulation aérienne ou certains d'entre eux, soit un bureau de piste.

Note : *Dans le présent texte, sauf mention contraire, l'expression « organisme de la circulation aérienne » recouvre également les organismes de la circulation aérienne militaire lorsque ceux-ci rendent des services à la circulation aérienne générale.*

Organisme de contrôle d'approche : Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol contrôlé arrivant à un ou plusieurs aérodromes ou partant de ces aérodromes.

Organisme du contrôle de la circulation aérienne : Terme générique désignant soit un centre de contrôle régional, soit un centre de contrôle d'approche, soit une tour de contrôle, soit un organisme de contrôle de la circulation aérienne militaire.

Organisme Transféreur : organisme du contrôle de la circulation aérienne en train de transférer à l'organisme suivant, le long d'une route, la responsabilité d'assurer à un aéronef le service du contrôle de la circulation aérienne.

Performances de communication requises (RCP) :Énoncé des performances auxquelles doivent satisfaire les communications opérationnelles effectuées pour exécuter des fonctions ATM déterminées.

Performances humaines : Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Personnel critique pour la sécurité : Personnes qui pourraient compromettre la sécurité aérienne en s'acquittant inadéquatement de leurs devoirs et fonctions. Cette définition englobe, sans s'y limiter, les membres d'équipage, le personnel d'entretien d'aéronef et les contrôleurs de la circulation aérienne.

Phase d'urgence : Terme générique désignant selon le cas la phase d'incertitude, la phase d'alerte ou la phase de détresse.

Phase d'alerte (ALERFA) : Situation dans laquelle on peut craindre pour la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.

Phase de détresse (DETRESFA) : Situation dans laquelle il y a tout lieu de penser qu'un aéronef et ses occupants sont menacés d'un danger grave imminent et qu'ils ont besoin d'un secours immédiat.

Phase d'incertitude (INCERFA) : Situation dans laquelle il y a lieu de douter de la sécurité d'un aéronef et ses occupants.

Pilote commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol..

Piste : Aire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Plafond : Hauteur, au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuages qui, au-dessous de 6000 m (20 000 pieds) couvre plus de la moitié du ciel.

Plan de vol (PLN) : Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, communiqués aux organismes de la circulation aérienne.

Planeur : Aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Point d'arrêt : Position caractéristique du circuit de circulation au sol d'un aérodrome où un aéronef ou un véhicule peut être amené à attendre pour laisser libre la piste en service.

Point de cheminement : Emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route à navigation de surface ou la trajectoire d'un aéronef utilisant la navigation de surface. Les points de cheminement sont désignés comme suit:
Point de cheminement par le travers : Point de cheminement qui nécessite une anticipation du virage de manière à intercepter le segment suivant d'une route ou d'une procédure;
Point de cheminement à survoler : Point de cheminement auquel on amorce un virage pour rejoindre le segment suivant d'une route ou d'une procédure.

Point de compte rendu : Emplacement déterminé pouvant être identifié par des moyens visuels, radioélectriques ou autres par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée.

Point significatif : Emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route ATS ou la trajectoire d'un aéronef, ainsi que pour les besoins de la navigation et des services de la circulation aérienne.

Note : Il y a trois catégories de point significatif : aide de navigation au sol, intersection et point de cheminement. Dans le contexte de la présente définition, intersection est un point significatif exprimé par des radiales, des relèvements et/ou des distances par rapport à des aides de navigation au sol.

Point de transfert de contrôle : Point défini sur la trajectoire de vol d'un aéronef, où la responsabilité d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne à cet aéronef est transférée d'un organisme de contrôle au suivant ou d'une position de contrôle à la suivante.

Point de transition : Point où un aéronef navigant sur un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence doit en principe transférer son principal repère de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à la première installation située en avant de lui.

Portée visuelle de piste (RVR) : Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Précision (d'une valeur) :Degré de conformité entre une valeur mesurée ou estimée et la valeur réelle.

Note : Dans le cas de données de position mesurées, la précision est normalement exprimée sous forme de distance par rapport à une position désignée, à l'intérieur de laquelle il y a une probabilité définie que la position réelle se trouve.

Prévision météorologique : Exposé de conditions météorologiques prévues pour une heure spécifiée ou une période définie et pour une région ou une partie d'espace aérien déterminée.

Principes des facteurs humains : Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

Procédure d'approche aux instruments : Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de bord, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué puis, si l'atterrissage n'est pas effectué jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables.

Procédure d'attente : Manœuvre prédéterminée exécutée par un aéronef en vol pour attendre.

Programme national de sécurité :Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

Publication d'information aéronautique : Publication de l'État, ou éditée par décision de l'État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Qualité des données :Degré ou niveau de confiance que les données fournies répondent aux exigences de leurs utilisateurs en matière de précision, de résolution et d'intégrité.

Radiotéléphonie :Mode de radiocommunication prévu principalement pour l'échange d'informations vocales.

Région de contrôle (CTA) : Espace aérien contrôlé situé au dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface.

Région de contrôle terminale (TMA) : Région de contrôle établie en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou plusieurs aérodromes importants.

Région d'information de vol (FIR) : Espace aérien de dimensions latérales définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

Note : Cet espace aérien n'a de limite supérieure que s'il est surmonté par une région supérieure d'information de vol.

Région à service consultatif : Région définie à l'intérieur d'une région d'information de vol, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Région supérieure d'information de vol (UIR) : Espace aérien de dimensions latérales définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés au-dessus

d'une limite spécifiée.

Régulation du débit : Mesures destinées à adapter le débit de la circulation qui pénètre ou est appelée à pénétrer dans un espace aérien donné, à se déplacer sur une route donnée ou à se diriger vers un aérodrome donné, en vue de la meilleure utilisation de l'espace aérien disponible.

Renseignements météorologiques : Message d'observations, analyses, prévisions et tous autres éléments d'information relatifs à des conditions météorologiques existantes ou prévues.

Renseignements SIGMET : Renseignements établis par un centre de veille météorologique, concernant l'apparition ou la prévision d'un ou plusieurs phénomènes météorologiques spécifiés qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne.

Repère d'attente : Emplacement déterminé pouvant être identifié par des moyens visuels, radioélectriques ou autres et au voisinage duquel un aéronef en vol doit se maintenir pour attendre.

Répondeur automatique d'information : Système automatique de radiocommunication fonctionnant en principe sur la fréquence normale d'appel d'un organisme désigné de la circulation aérienne et diffusant des renseignements appropriés et actualisés concernant un espace aérien.

Route : Projection sur la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont le sens en un point quelconque est généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou du canevas).

Route à navigation de surface : Route ATS établie à l'usage des aéronefs qui peuvent utiliser la navigation de surface.

Route ATS : Route destinée à canaliser la circulation aérienne pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne.

Note : L'expression route ATS est utilisée pour désigner à la fois les voies aériennes, les routes contrôlées et non contrôlées, les routes d'arrivée et de départ, etc.

Route à service consultatif : Route désignée le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré

Séparation : Distance entre deux aéronefs, deux niveaux, deux trajectoires.

Service : correspond à la notion de fonction ou de service assuré.

Service d'alerte : Service assuré dans le but d'alerter les organismes appropriés lorsque les aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

Service automatique d'information de région terminale (ATIS) : Service assuré dans le cadre du service d'information de vol dans le but de fournir régulièrement des renseignements appropriés et actualisés pour les aéronefs à l'arrivée et au départ au moyen d'émissions continues et répétées.

Services de la circulation aérienne : Terme générique désignant à la fois le service d'alerte, le service d'information de vol, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du

contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

Service de radionavigation : Service fournissant des informations de guidage ou des données de position au moyen d'une ou de plusieurs aides radio à la navigation pour assurer l'efficacité et la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

Service du contrôle de la circulation aérienne : Service assuré dans le but de :

1) Prévenir

a) les abordages entre aéronefs ;

b) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et les obstacles ;

2) accélérer et ordonner la circulation aérienne.

Service consultatif de la circulation aérienne : Service assuré dans le cadre du service d'information de vol, à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif, afin d'assurer autant que possible l'espacement des aéronefs en vol IFR qui décident d'utiliser ce service.

Service d'information de vol : Service assuré dans le but de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

Service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) : Service d'information de vol pour la circulation d'aérodrome.

Spécification de navigation : Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation:

- Spécification RNP :*(navigation de surface)*Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).
- Spécification RNAV :*(qualité de navigation requise)*Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV1).

Station de télécommunications aéronautiques : Station du service des télécommunications aéronautiques.

Système de gestion de la sécurité (SGS) : Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires

Systèmes sol radar et ADS-B : ils fournissent l'affichage des alertes et avertissements ayant trait à la sécurité, y compris les alertes de conflit, les prévisions de conflit, les avertissements d'altitude minimale de sécurité et les doubles attributions involontaires de code SSR.

Suggestion de manœuvre d'évitement : Suggestion d'un organisme des services de la circulation aérienne au pilote d'un aéronef pour l'aider à éviter une collision en lui indiquant les manœuvres à exécuter.

Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) : Moyen par lequel des aéronefs, des véhicules d'aérodrome et d'autres objets peuvent automatiquement transmettre

et/ou recevoir des données telles que des données d'identification, de position et autres, selon les besoins, sur une liaison de données fonctionnant en mode diffusion.

Surveillance dépendante automatique en mode contrat(ADS-C) : Moyen par lequel les modalités d'un accord ADS-C sont échangées entre le système sol et l'aéronef, par liaison de données, et qui spécifie les conditions dans lesquelles les comptes rendus ADS-C débuteront et les données qu'ils comprendront.

Note : Le terme abrégé «contrat ADS» est utilisé couramment pour désigner un contrat d'événement ADS, un contrat ADS à la demande, un contrat périodique ADS ou un mode d'urgence.

Système embarqué d'anti-abordage (ACAS) : Système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR), et indépendamment des systèmes au sol, renseigne le pilote sur la présence des aéronefs dotés d'un transpondeur de SSR qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef.

Type de RCP :Étiquette (par exemple, RCP 240) représentant les valeurs attribuées aux paramètres RCP pour le temps de transaction, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications

Tour de contrôle d'aérodrome (TWR) : Organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer les services de la circulation aérienne au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

VAAC :Centre d'avis de cendres volcaniques.

Visibilité. La visibilité pour l'exploitation aéronautique correspond à la plus grande des deux valeurs suivantes :

a) la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu'il est observé sur un fond lumineux ;

b) la plus grande distance à laquelle on peut voir et identifier des feux d'une intensité voisine de 1 000 candelas lorsqu'ils sont observés sur un fond non éclairé.

Note : Les deux distances sont différentes pour un coefficient d'atténuation donné de l'atmosphère, et la distance b) varie selon la luminance du fond. La distance a) est représentée par la portée optique météorologique (POM).

Visibilité au sol : Visibilité sur un aérodrome communiquée par un observateur accrédité.

Visibilité en vol : Visibilité vers l'avant à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol.

VFR : Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue.

VMC : Abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue.

Voie aérienne (AWY) : Région de contrôle ou portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir.

Voie de circulation : Voie définie, sur un aérodrome terrestre, choisie ou aménagée pour la circulation au sol des aéronefs.

Voie de l'information aéronautique : Moyen permettant de porter à la connaissance des usagers sous forme de publication d'information aéronautique, de NOTAM ou de circulaire d'information aéronautique, des informations vérifiées, mises en forme et diffusées sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile.

Vol contrôlé : Tout vol exécuté conformément à une clearance du contrôle de la circulation aérienne.

Vol IFR : Vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

Vol VFR : Vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

Vol VFR spécial : Vol VFR autorisé par un organisme de contrôle de la circulation aérienne dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions météorologiques de vol à vue.

Voltige aérienne : Vol au cours duquel un aéronef effectue intentionnellement des manœuvres comportant un changement brusque d'assiette, une position inhabituelle ou une variation inhabituelle de la vitesse, généralement associées à des variations importantes de niveau.

Zone de contrôle (CTR) : Espace aérien contrôlé s'étendant à partir de la surface du sol ou de l'eau jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

Zone dangereuse : Espace aérien de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.

Zone interdite : Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

Zone réglementée : Espace aérien de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

CHAPITRE II

Généralités

1. BÉNÉFICIAIRES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Les services de la circulation aérienne assurés au bénéfice des aéronefs compris dans la circulation aérienne générale sont définis dans la présente annexe à l'arrêté ministériel relatif aux services de la circulation aérienne.

2. SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

2.1. Objet des services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne ont pour objet :

a) de prévenir les abordages entre les aéronefs ;

b) de prévenir les collisions, sur l'aire de manœuvre entre les aéronefs et les obstacles, fixes ou mobiles ;

c) d'accélérer et régulariser la circulation aérienne ;

d) de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;

e) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

2.2. Subdivision des services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne comprennent trois services :

- Le service du contrôle de la circulation aérienne ;

- Le service d'information de vol ;

- Le service d'alerte.

2.2.1. Le service du contrôle de la circulation aérienne correspond aux fonctions définies au § 2.1 alinéas a), b) et c). Il se subdivise lui même de la manière suivante :

1) Le contrôle régional, correspondant aux fonctions définies au § 2.1. alinéas a) et c), est assuré au bénéfice des vols contrôlés sauf pour les parties de ces vols indiquées aux alinéas 2) et 3) ci-dessous ;

2) Le contrôle d'approche, correspondant aux fonctions définies au § 2.1 alinéas a) et c), est assuré au bénéfice des vols contrôlés pour les parties de ces vols se rattachant à l'arrivée et au départ ;

3) Le contrôle d'aérodrome, correspondant aux fonctions définies au § 2.1. alinéas a), b) et c), est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome sauf pour les parties de vol indiquées à l'alinéa 2) ci-dessus.

2.2.2. Le service d'information de vol correspond aux fonctions définies au § 2.1. alinéa d).

2.2.3. Le service d'alerte correspond aux fonctions définies au § 2.1 alinéa e).

2.3. Procédures employées par les organismes de la circulation aérienne

2.3.1. La nécessité des services de la circulation aérienne doit être déterminée par les considérations ci-après:

a) types de trafic en cause;
b) densité de la circulation aérienne;
c) conditions atmosphériques;
d) toutes autres conditions particulières.

2.3.2. Le fait que les aéronefs évoluant dans une zone donnée pourraient être dotés de systèmes anticollision embarqués(ACAS) ne jouera aucun rôle dans la détermination de la nécessité d'assurer des services de la circulation aérienne dans cette zone.

2.3.3. Les procédures employées par les organismes de la circulation aérienne afin d'assurer les précédents services au bénéfice des aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale sont fixées par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

3.ESPACES AÉRIENS ET AÉRODROMES OU LES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE SONT ASSURÉS

3.1. Désignation des espaces aériens

Les espaces aériens où les services de la circulation aérienne sont assurés par le Maroc comprennent une **région d'information de vol** et à l'intérieur de celle ci :

- les espaces aériens contrôlés ;

- les zones dangereuses, réglementées et interdites ;

- les aérodromes contrôlés.

3.1.1. Régions d'information de vol

Les portions d'espace aérien dans lesquelles le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés sont appelées régions d'information de vol.

Une région d'information de vol peut être surmontée par une région supérieure d'information de vol.

Les portions de région d'information de vol où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré sont appelées espaces aériens à service consultatif.

Les secteurs d'information de vol sont des portions de région d'information de vol dans lesquelles le service d'information de vol et le service d'alerte sont rendus aux aéronefs qui y circulent.

3.1.2. Espaces aériens contrôlés

Les espaces aériens contrôlés font partie des régions d'information de vol dans lesquelles ils sont établis.

Dans ces espaces le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice des vols contrôlés.

3.1.2.1. Permanence de l'espace aérien contrôlé : Un espace aérien contrôlé n'existe que pendant les horaires de fonctionnement de l'organisme chargé d'y assurer le service du contrôle de la circulation aérienne. Ces horaires sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.1.2.2. Subdivision des espaces aériens contrôlés : Les espaces aériens contrôlés se subdivisent en régions de contrôle et zones de contrôle.

3.1.3. Zones dangereuses, réglementées et interdites

Des volumes particuliers peuvent être délimités à l'intérieur des régions d'information de vol, ce sont :

a) les zones dangereuses à l'intérieur desquelles peuvent se dérouler des activités dangereuses pour les vols des aéronefs durant des périodes spécifiées ;

b) au dessus du territoire national et des eaux territoriales :

- les zones réglementées dans les limites desquelles les vols des aéronefs sont subordonnés à certaines conditions spécifiées ;

- les zones interdites dans les limites desquelles le vol des aéronefs est interdit sauf autorisation de l'autorité compétente des servies de la circulation aérienne.

3.1.4. Aérodromes contrôlés

Les aérodromes pour lesquels il est décidé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome sont désignés comme aérodromes contrôlés.

3.2. Classification des espaces aériens

3.2.1. Les espaces aériens où les services de la circulation aérienne sont assurés, sont classés et désignés comme suit :

a) Espace aérien contrôlé de classe A. Espace aérien où sont admis les vols IFR et où ne sont pas admis les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR.

b) Espace aérien contrôlé de classe B. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR, entre les vols IFR et les vols VFR et entre les vols VFR.

c) Espace aérien contrôlé de classe C. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR et entre les vols IFR et les vols VFR, et fournissent des informations de trafic aux vols VFR sur les autres vols VFR.

d) Espace aérien contrôlé de classe D. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR et fournissent des informations de trafic aux vols IFR sur les vols VFR et aux vols VFR sur les vols IFR et sur les autres vols VFR.

e) Espace aérien contrôlé de classe E. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent les espacements entre les vols IFR.

f) Espace aérien non contrôlé de classe F (Espace aérien à service consultatif). Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes de la circulation aérienne assurent le service consultatif de la circulation aérienne.

g) Espace aérien non contrôlé de classe G. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes de la circulation aérienne assurent seulement le service d'information de vol et le service d'alerte.

3.2.2. Les conditions applicables aux vols effectués dans chacune des classes d'espace aérien sont conformes au tableau de l'appendice A.

Les conditions applicables aux vols effectués sur la limite entre des espaces de classes différentes sont celles de celui de ces espaces qui appartient à la classe qui vient en dernier dans l'ordre alphabétique.

3.3. Spécifications relatives aux espaces aériens

3.3.1. Régions d'information de vol

3.3.1.1. Une région d'information de vol est délimitée de façon à couvrir tout le réseau de routes aériennes qu'elle doit desservir.

3.3.1.2. Une région d'information de vol englobe tout l'espace aérien compris dans ses limites latérales, sauf si elle est limitée par une région supérieure d'information de vol. Lorsqu'une région d'information de vol est limitée par une région supérieure d'information de vol, la limite inférieure de la région supérieure d'information de vol constitue la limite verticale supérieure de la région d'information de vol et coïncide avec un des niveaux de croisière VFR figurant au tableau de l'Appendice A.

3.3.1.3. La partie d'une région d'information de vol où est assuré le service consultatif de la circulation aérienne est classée comme espace aérien de classe F.

3.3.1.4. La partie d'une région d'information de vol où ne sont assurés que le service d'information de vol et le service d'alerte est classée comme espace aérien de classe G.

3.3.2. Espaces aériens contrôlés

3.3.2.1. Un réseau de routes ATS peut être établi dans un espace aérien contrôlé afin de faciliter l'exercice du contrôle de la circulation aérienne.

3.3.2.2. Un espace aérien contrôlé est délimité de façon à englober un volume qui contienne, compte tenu des moyens de navigation utilisés et de la précision de navigation, les trajectoires des aéronefs auxquels on désire assurer le service du contrôle de la circulation aérienne.

3.3.2.3. La limite supérieure d'un espace aérien contrôlé doit être située au moins 150 m (500 pieds) au dessus du niveau le plus élevé qui peut être assigné à un vol IFR.

La limite inférieure d'un espace aérien contrôlé doit, lorsqu'elle ne descend pas jusqu'à la surface du sol ou de l'eau, être située au moins 150 m (500 pieds) au dessous du niveau le plus bas qui peut être assigné à un vol IFR ou du niveau le plus bas auquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré aux vols IFR qui suivent les procédures de départ ou d'approche aux instruments d'un aérodrome.

La valeur de 150 m (500 pieds) des paragraphes ci-dessus est portée à 300 m (1 000 pieds) au dessus du niveau de vol 290.

3.3.2.4. Tout espace aérien contrôlé est classé en espace aérien contrôlé de classe A, B, C, D ou E.

3.3.2.5. Les portions déterminées de l'espace aérien contrôlé à l'intérieur desquelles les vols VFR bénéficient du service du contrôle de la circulation aérienne sont classées et désignées comme espaces aériens contrôlés de classe B, C ou D.

3.3.2.6. Régions de contrôle

Les régions de contrôle, et notamment les voies aériennes et les régions de contrôle terminales, sont délimitées de telle sorte qu'elles englobent un espace aérien suffisant pour contenir les trajectoires ou parties de trajectoires des aéronefs en vol IFR auxquels on désire fournir les services nécessaires de contrôle de la circulation aérienne, compte tenu des possibilités des aides à la navigation normalement utilisées dans ces régions.

3.3.2.6.1. Les régions de contrôle ne s'étendent pas jusqu'à la surface du sol ou de l'eau.

3.3.2.6.2. Une limite supérieure est établie pour les régions de contrôle dans l'un des cas ci-après :

- lorsque le service du contrôle n'est pas assuré au dessus de cette limite ;

- lorsque la région de contrôle est située en dessous d'une région supérieure de contrôle et qu'il est nécessaire d'assurer la continuité de l'espace aérien contrôlé. Dans ce cas la limite supérieure de la première région coïncide avec la limite inférieure de la région supérieure de contrôle.

3.3.2.6.3. La limite inférieure d'une région de contrôle ne peut pas être établie à une hauteur de moins de 200 m (700 pieds) au dessus de la surface du sol ou de l'eau. Cette limite peut ne pas être uniforme.

3.3.2.6.4. La limite inférieure d'une région de contrôle doit, dans la mesure où cela est possible, être établie à une hauteur suffisante pour assurer la liberté d'évolution des vols VFR en dessous de cette région.

3.3.2.6.5. Certaines régions de contrôle sont appelées :

- voies aériennes (AWY) pour des régions de contrôle présentant la forme d'un couloir et dotées d'aides radio à la navigation aérienne ;

- régions de contrôle terminales (TMA) pour des régions de contrôle établies en principe au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou plusieurs aérodromes importants ;

- régions inférieures de contrôle (LTA) pour des régions de contrôle établies à l'intérieur d'une région d'information de vol quand il existe une région supérieure de contrôle.

- régions supérieures de contrôle (UTA) pour des régions de contrôle, établies à l'intérieur d'une région supérieure d'information de vol ;

- régions de contrôle océaniques (OCA) pour des régions de contrôle situées principalement en haute mer.

3.3.2.7. Zones de contrôle

3.3.2.7.1. Une zone de contrôle est établie autour d'un ou plusieurs aérodromes et s'élève verticalement ou par degrés depuis la surface du sol ou de l'eau.

3.3.2.7.2. Une zone de contrôle a toujours une limite supérieure.

3.3.2.7.3. Lorsqu'une zone de contrôle est située à l'intérieur des limites latérales d'une région de contrôle elle s'élève à partir de la surface de la terre, au moins, jusqu'à la limite inférieure de la région de contrôle.

3.3.2.7.4. Dans la mesure du possible la limite supérieure d'une zone de contrôle est fixée au plus haut des deux niveaux suivants :

- 900 m (3 000 pieds) au dessus du niveau de la mer ; ou

- 300 m (1 000 pieds) au dessus du sol ou de l'eau.

3.3.2.7.5 Les limites latérales des zones de contrôle doivent englober au moins les portions d'espace aérien contenant les trajectoires des vols IFR à l'arrivée et au départ des aérodromes dont l'utilisation est prévue dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, qui ne sont pas à l'intérieur d'une région de contrôle.

3.3.2.7.6. La zone de contrôle s'étend jusqu'à 9,3 km (5 NM) au moins du centre de l'aérodrome ou des aérodromes intéressés, dans toutes les directions d'approche possibles.

3.3.2.8. Une région de contrôle ou une zone de contrôle peut être subdivisée en espaces aériens contrôlés de classes différentes.

3.4. Vols en navigation fondée sur les performances (PBN)

3.4.1 Les spécifications de navigation fondée sur les performances sont prescrites dans le plan national du PBN approuvé par la Direction de l'Aéronautique Civile. Le cas échéant, les

spécifications de navigation applicables à des régions, routes ou routes ATS désignées seront prescrites sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne. Lorsque des spécifications de navigation sont désignées, des limitations peuvent s'appliquer en raison de contraintes attribuables à l'infrastructure de navigation ou d'exigences particulières en matière de fonctionnalité de navigation.

3.4.2. La spécification de navigation prescrite doit être compatible avec les services de communications et de navigation et les services de la circulation aérienne fournis dans l'espace aérien considéré.

3.5. Performance de communication requise (RCP)

3.5.1. Les types de RCP sont prescrits par l'autorité de l'aviation civile sur la base, notamment des accords régionaux de navigation aérienne.

3.5.2. Le type de RCP prescrit correspond aux services de la circulation aérienne fournis dans l'espace aérien considéré.

3.6. Zones interdites, réglementées et dangereuses

Pour des raisons de nécessité militaire ou d'ordre public, le Ministre chargé de l'aviation civile peut déclarer zone interdite ou zone réglementée une partie quelconque de territoire marocain, il peut également déclarer zone dangereuse une région au-dessus de laquelle certains activités peuvent constituer un danger pour la sécurité de la circulation aérienne. Les conditions de création, de modification et de suppression de ces zones sont fixées par instruction du Ministre chargé de l'aviation civile.

3.7. Aérodromes

3.7.1. Les aérodromes pour lesquels le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome sont appelés aérodromes contrôlés.

Un aérodrome n'est contrôlé que pendant les horaires de fonctionnement de l'organisme chargé d'y assurer le service du contrôle de la circulation aérienne. Ces horaires sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.7.2. Les aérodromes où seuls le service d'information de vol et le service alerte sont assurés au bénéfice de la circulation d'aérodrome sont appelés aérodromes AFIS.

3.8. Identification

3.8.1. Une région d'information de vol, une région de contrôle, une zone de contrôle sont identifiées au moyen du nom de l'organisme qui assure les services de la circulation aérienne, ou d'une particularité géographique.

3.8.2. Un aérodrome est désigné par un nom principal qui est celui de la ville proche la plus importante, desservie par l'aérodrome. L'adjonction d'un nom, et exceptionnellement deux, complémentaires, peut être admise ; dans ce cas, un aérodrome peut être désigné sur les cartes aéronautiques par un nom abrégé, nom servant :

- à former les indicatifs d'appel des organismes de la circulation aérienne de cet aérodrome.

- à désigner l'aérodrome pour les communications en auto information dans la circulation d'aérodrome.

4. ORGANISMES ASSURANT LES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.1. Désignation des organismes

4.1.1. Organismes assurant le service d'information de vol et le service d'alerte

4.1.1.1. Le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés :

a) à l'intérieur d'une région d'information de vol : par un centre d'information de vol, à moins que ces deux services ne soient assurés par un organisme du contrôle de la circulation aérienne ;

b) à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé : par les organismes du contrôle de la circulation aérienne chargés d'assurer le service du contrôle dans ces espaces.

4.1.1.2. Le service d'information de vol et le service d'alerte au bénéfice de la circulation d'aérodrome sont assurés par une tour de contrôle sur un aérodrome contrôlé et par un organisme AFIS sur un aérodrome AFIS.

4.1.2. Organismes assurant le service du contrôle de la circulation aérienne

Le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice des vols contrôlés par un centre de contrôle régional, un centre de contrôle d'approche ou une tour de contrôle.

Certaines fonctions relevant du § 2.1. alinéa c) du chapitre II et visant à assurer un écoulement optimal du trafic aérien peuvent être confiées en tout ou partie à un organisme central d'organisation et de régulation du trafic aérien.

4.2. Spécifications relatives aux organismes

4.2.1. Centre d'information de vol

Un centre d'information de vol est institué pour assurer le service d'information de vol et le service d'alerte à l'intérieur d'une région d'information de vol lorsque ces deux services ne sont pas assurés par un organisme du contrôle de la circulation aérienne.

4.2.2. Centre de contrôle régional

Un centre de contrôle régional est institué pour assurer dans les régions de contrôle relevant de son autorité :

- le service d'information de vol et le service d'alerte ;

- le service du contrôle de la circulation aérienne au bénéfice des vols contrôlés.

Il est également chargé d'assurer le service d'information de vol et le service alerte dans les portions de régions d'information de vol qui ne sont pas des espaces aériens contrôlés lorsque ces deux services ne sont pas assurés par un autre organisme de la circulation aérienne.

4.2.3. Centre de contrôle d'approche

Un centre de contrôle d'approche est institué pour assurer dans les régions de contrôle et les zones de contrôle relevant de son autorité :

- le service d'information de vol et le service d'alerte ;

- le service du contrôle de la circulation aérienne au bénéfice des vols contrôlés.

Il peut également être chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte dans des portions de régions d'information de vol qui ne sont pas des espaces aériens contrôlés.

4.2.4. Tour de contrôle

Une tour de contrôle est instituée pour assurer au bénéfice de la circulation d'aérodrome :

- le service d'information de vol et le service d'alerte ;

- le service du contrôle de la circulation aérienne au bénéfice des vols contrôlés.

Une tour de contrôle peut être chargée, sur certains aérodromes, d'assurer, en plus des services de la circulation aérienne, la régulation des mouvements des aéronefs sur une aire de trafic quand celle-ci n'est pas confiée à un organisme distinct. Cette fonction relève du service de gestion d'aire de trafic.

4.2.5. Organisme AFIS

Un organisme AFIS est institué pour assurer, au bénéfice de la circulation d'aérodrome de certains aérodromes non contrôlés, le service d'information de vol et le service d'alerte.

4.3. Modalités de désignation des organismes

Les modalités de désignation des organismes chargés d'assurer les services de la circulation aérienne dans les régions d'information de vol et les espaces aériens contrôlés sont fixées par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

4.4. Identification

4.4.1. Un centre de contrôle régional ou un centre d'information de vol est identifié au moyen du nom de l'agglomération avoisinante ou d'une particularité géographique.

4.4.2. Un centre de contrôle d'approche est identifié :

a) lorsqu'il dessert un aérodrome, au moyen du nom de cet aérodrome ;

b) lorsqu'il dessert plusieurs aérodromes, au moyen du nom de l'aérodrome où il est situé ou du nom de l'agglomération avoisinante ou d'une particularité géographique.

4.4.3. Une tour de contrôle ou un organisme AFIS est identifié au moyen du nom de l'aérodrome sur lequel il est situé.

5. ROUTES ATS ET POINTS SIGNIFICATIFS

Lors de la création de routes ATS, il est nécessaire de prévoir un espace aérien protégé le long de chaque route ATS ainsi qu'un espacement sûr entre routes ATS adjacentes.

Les routes ATS, les points significatifs, Les itinéraires normalisés de départ et d'arrivée, ainsi que les procédures correspondantes sont identifiées au moyen d'indicatifs conformément aux principes définis à l'appendice B.

6. ALTITUDES MINIMALES DE VOL

Des altitudes minimales de vol assurent une marge minimale de franchissement pour l'obstacle déterminant situé dans les régions considérées, sont déterminées pour chacune des routes ATS et régions de contrôle.

7. INFORMATION AÉRONAUTIQUE

Tous les renseignements nécessaires aux usagers et notamment relatifs :

- aux espaces aériens ;

- aux aérodromes ;

- aux organismes de la circulation aérienne chargés d'assurer les services de la circulation aérienne dans les espaces aériens et sur les aérodromes ;

sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Les données aéronautiques intéressant les services de la circulation aérienne sont déterminées et communiquées conformément aux spécifications OACI de précision et d'intégrité figurant dans l'arrêté relatif aux services d'information aéronautique.

8. COORDINATION

8.1. Coordination entre l'administration météorologique et le prestataire des services de la circulation aérienne

8.1.1. Afin de veiller à ce que les aéronefs reçoivent les renseignements météorologiques les plus récents nécessaires à l'exploitation, des arrangements sont conclus, selon les besoins, entre l'administration météorologique et le prestataire des services de la circulation aérienne pour que le personnel des services de la circulation aérienne:

a) en plus d'utiliser des indicateurs de mesure à distance, rende compte, s'ils ont été observés par le personnel des services de la circulation aérienne ou communiqués par un aéronef, d'autres éléments météorologiques dont il pourrait être convenu;

b) rende compte, le plus tôt possible, au centre météorologique associé, des phénomènes météorologiques importants pour l'exploitation, s'ils ont été observés par le personnel des services de la circulation aérienne ou communiqués par un aéronef et s'ils n'ont pas été mentionnés dans le message d'observations météorologiques d'aérodrome;

c) communique, le plus tôt possible, au centre météorologique associé, les renseignements pertinents concernant toute activité volcanique prééruptive, toute éruption volcanique ainsi que la présence d'un nuage de cendres volcaniques. De plus, les centres de contrôle régional et les centres d'information de vol communiqueront les renseignements au centre de veille météorologique et au centre d'avis de cendres volcaniques (VAAC) qui leur sont associés.

8.1.2. Une étroite coordination doit être maintenue entre les centres de contrôle régional, les centres d'information de vol et les centres de veille météorologique associés pour assurer la cohérence des renseignements sur les cendres volcaniques inclus dans les messages SIGMET et les NOTAM

8.2. Coordination entre les autorités des services d'information aéronautique et les autorités des services de la circulation aérienne

8.2.1. Pour faire en sorte que les organismes des services d'information aéronautique obtiennent des renseignements leur permettant de fournir des informations avant le vol à jour et de répondre aux besoins d'information en cours de vol, des arrangements sont conclus entre les autorités des services d'information aéronautique et les autorités des services de la circulation aérienne pour que le personnel des services de la circulation aérienne communique à l'organisme responsable des services d'information aéronautique, dans un délai minimal:

a) des renseignements sur les conditions d'aérodrome;

b) l'état opérationnel des installations, services et aides de navigation associés dans sa zone de responsabilité;

c) l'apparition d'activités volcaniques observées par le personnel des services de la circulation aérienne ou signalées par des aéronefs;

d) tout autre renseignement considéré comme important pour l'exploitation.

8.2.2. Avant l'introduction de tout changement affectant le dispositif de navigation aérienne, les services ayant la responsabilité du changement tiennent compte des délais qui sont nécessaires à l'organisme AIS pour préparer et éditer les éléments à publier en conséquence. Pour garantir que cet organisme reçoive l'information en temps utile, une étroite coordination entre les services concernés est par conséquent nécessaire.

8.2.3. Sont particulièrement importantes les modifications des renseignements aéronautiques qui ont une incidence sur les cartes et/ou les systèmes de navigation informatisés et que, d'après les spécifications de l'arrêté relatif aux services de l'information aéronautiques, il faut communiquer selon le système de régularisation et de contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC). Pour la remise des informations et données brutes aux services d'information aéronautique, le personnel des services de la circulation aérienne se conforme au calendrier préétabli et convenu internationalement des dates de mise en vigueur AIRAC, compte tenu en outre d'un délai postal de 14 jours.

Le personnel des services de la circulation aérienne qui est chargé de fournir les informations et données aéronautiques brutes aux services d'information aéronautique tiendra compte, dans cette tâche, des spécifications de précision et d'intégrité des données aéronautiques conformément aux dispositions relatives aux services d'information aéronautique.

8.3. Coordination entre les autorités militaires et les services de la circulation aérienne

8.3.1 Les autorités des services de la circulation aérienne établissent et maintiennent une étroite coopération avec les autorités militaires dont relèvent des activités qui peuvent affecter des vols d'aéronefs civils.

8.3.2 La coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol doit être assurée conformément aux dispositions de § 9 et §10.

8.3.3 Des dispositions sont prises afin que les renseignements nécessaires à l'accomplissement sûr et rapide des vols d'aéronefs civils soient échangés promptement entre les organismes des services de la circulation aérienne et les organismes militaires appropriés.

8.3.3.1 Les organismes des services de la circulation aérienne fournissent aux organismes militaires appropriés, de façon régulière ou sur demande, selon des procédures adoptées sur le plan local, les plans de vol et autres données pertinentes relatives aux vols d'aéronefs civils. Afin d'éliminer ou de réduire la nécessité d'une interception, les autorités des services de la circulation aérienne désignent les zones ou routes où les dispositions relatives aux règles de l'air concernant les plans de vol, les communications bilatérales et les comptes rendus de position s'appliquent à tous les vols afin d'assurer que toutes les données pertinentes soient disponibles aux organismes appropriés des services de la circulation aérienne, dans le but précis de faciliter l'identification des aéronefs civils.

8.3.3.2 Des procédures spéciales doivent être établies afin d'assurer que:

a) les organismes des services de la circulation aérienne soient avisés lorsqu'un organisme militaire constate qu'un aéronef qui est, ou pourrait être, un aéronef civil a pénétré dans une région où il pourrait être nécessaire de l'intercepter ou qu'il approche d'une telle région;

b) tous les efforts possibles soient déployés pour confirmer l'identité de l'aéronef et lui fournir le guidage de navigation dont il a besoin pour éviter la nécessité d'une interception.

Dans le cas des aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite, se référer à §9.2 et §9.3 du chapitre II de la présente annexe..

8.4. Coordination entre les exploitants et les services de la circulation aérienne

8.4.1. Les organismes des services de la circulation aérienne tiendront compte, dans l'exercice de leurs fonctions, des besoins de l'exploitant qui découlent de ses obligations et, si l'exploitant le demande, mettront à sa disposition ou à la disposition de son représentant accrédité les renseignements dont ils disposent, afin de permettre à l'exploitant ou à son représentant accrédité de s'acquitter de ses responsabilités.

8.4.2. Si l'exploitant intéressé en fait la demande, tous les messages (y compris les comptes rendus de position) reçus parles organismes des services de la circulation aérienne et ayant trait à l'exploitation des aéronefs de l'exploitant seront, autant que possible, mis immédiatement à la disposition de cet exploitant ou de son représentant accrédité conformément aux procédures locales en vigueur.

***Note** : Dans le cas des aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite, se référer à §10.2 du présent arrêté.*

8.5. Coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol

8.5.1 Les dispositions relatives aux activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol, que ce soit au-dessus du territoire national ou au-dessus de la haute mer, doivent être coordonnées avec les autorités compétentes des services de la circulation aérienne. Cette coordination sera assurée tôt pour permettre de publier en temps utile les renseignements concernant les activités en cause, conformément aux dispositions de l'arrêté relatif aux publications aéronautique.

8.5.2. Le but de cette coordination sera de parvenir à la conclusion d'arrangements optimaux qui permettront d'éviter tout danger pour les aéronefs civils et se traduiront par le minimum de perturbations dans l'exploitation normale de ces aéronefs.

8.5.2.1. Pour la conclusion de ces arrangements, il est recommandé d'appliquer les dispositions suivantes:

a) les emplacements ou les zones, les heures et les durées des activités en question devraient être choisis de manière à éviter la fermeture ou le détournement des routes ATS établies, le blocage de niveaux de vol les plus économiques, ou des retards dans l'exploitation des vols réguliers, à moins qu'aucune autre solution n'existe;

b) les dimensions de l'espace aérien désigné pour l'exécution des activités en question devraient être aussi faibles que possible;

c) une communication directe devrait être assurée entre l'autorité ATS ou l'organisme des services de la circulation aérienne compétent et l'organisme ou l'organe qui exécute les activités, pour le cas où des aéronefs civils dans une situation d'urgence, ou d'autres circonstances imprévues, exigeraient l'interruption de ces activités.

8.5.3. Il incombera aux autorités ATS compétentes de faire publier les renseignements concernant les activités.

8.5.4.Des dispositions appropriées doivent être prises pour empêcher que les émissions de faisceaux laser n'aient des effets préjudiciables sur les vols.

8.5.5.L'autorité de l'aviation civile en coordination avec les autorités militaires établis autant que possible, des procédures qui donnent de la souplesse dans l'utilisation de l'espace aérien réservé pour des activités militaires ou d'autres activités spéciales et ce afin d'accroître la capacité de l'espace aérien et d'améliorer l'efficacité et la flexibilité de l'exploitation aérienne. Ces procédures devraient permettre à tous les usagers de l'espace aérien d'accéder en sécurité à cet espace aérien réservé.

9. SERVICE À ASSURER AUX AÉRONEFS EN CAS D'URGENCE

9.1. Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en état d'urgence, y compris un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite, bénéficie du maximum d'attention et d'assistance et a la priorité sur les autres aéronefs selon les circonstances.

9.1.1 Pour indiquer qu'il est en état d'urgence, un aéronef doté d'un moyen de liaison de données approprié et/ou d'un transpondeur SSR peut procéder de la façon suivante:

a) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7700; et/ou

b) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7500, pour indiquer expressément qu'il est l'objet d'une intervention illicite; et/ou

c) utiliser la fonction d'urgence absolue et/ou de situation urgente appropriée de l'ADS-B ou de l'ADS-C; et/ou

d) envoyer le message d'urgence approprié par CPDLC.

9.1.2.En cas d'urgence, lors des communications entre organismes ATS et aéronefs, les principes des facteurs humains doivent être respectés.

9.2. Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS répondent promptement aux demandes de cet aéronef. Les renseignements relatifs à la sécurité du vol continuent à être transmis à l'aéronef et les mesures nécessaires sont prises pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol et surtout pour permettre à l'aéronef de se poser en sécurité.

9.3. Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS, conformément aux procédures adoptées sur le plan local, en informent immédiatement l'autorité compétente désignée et échangent les renseignements nécessaires avec l'exploitant ou son représentant accrédité.

10. SITUATIONS FORTUITES EN VOL

10.1. Aéronef égaré ou non identifié

*Un aéronef égaré est un a*éronef qui s'est écarté sensiblement de sa trajectoire prévue ou qui signale qu'il ne connaît pas sa position.

Un aéronef non identifié est un aéronef qui a été observé ou signalé comme évoluant dans une région donnée, mais dont l'identité n'a pas été déterminée.

Un aéronef égaré ou non identifié peut être considéré comme étant l'objet d'une intervention illicite.

10.1.1 Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne sait qu'un aéronef est égaré, il prend toutes les mesures nécessaires indiquées aux §10.1.1.1 et §10.1.1.2 pour aider cet aéronef et pour assurer la sécurité du vol.

10.1.1.1 Si la position de l'aéronef n'est pas connue, l'organisme des services de la circulation aérienne:

a) s'efforce d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef, à moins que de telles communications ne soient déjà établies;

b) utilise tous les moyens disponibles pour déterminer la position de l'aéronef;

c) informe les autres organismes ATS chargés des zones dans lesquelles l'aéronef a pu ou peut s'égarer, en tenant compte de tous les facteurs qui auraient pu exercer une influence sur la navigation de l'aéronef dans les circonstances;

d) informe, conformément aux procédures adoptées sur le plan local, les organismes militaires appropriés et leur communique les données de plan de vol et autres données pertinentes relatives à l'aéronef égaré;

e) demande aux organismes mentionnés en c) et d) ci-dessus et aux autres aéronefs en vol d'aider dans la mesure du possible à établir la communication avec l'aéronef et à déterminer sa position.

10.1.1.2. Lorsque la position de l'aéronef a été déterminée, l'organisme des services de la circulation aérienne:

a) avise l'aéronef de sa position et des mesures correctives à prendre;

b) fournit, selon les besoins, à d'autres organismes ATS et aux organismes militaires appropriés des renseignements pertinents sur l'aéronef égaré ainsi que tous les avis qui ont été donnés à celui-ci.

10.1.2 Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne sait qu'un aéronef non identifié se trouve dans la partie d'espace aérien dont il est chargé, il s'efforce de déterminer l'identité de l'aéronef lorsque cela est nécessaire pour assurer les services de la circulation aérienne ou lorsque les autorités militaires appropriées en ont fait la demande, conformément aux procédures adoptées sur le plan local. À cette fin, l'organisme des services de la circulation aérienne prend celles des mesures ci-après qui conviennent dans les circonstances:

a) essayer d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef;

b)se renseigner au sujet du vol auprès des autres organismes des services de la circulation aérienne dans la région d'information de vol et leur demander d'aider à établir des communications bilatérales avec l'aéronef;

c) se renseigner au sujet du vol auprès des organismes des services de circulation aérienne qui desservent les régions d'information de vol contiguës et leur demander d'aider à établir des communications bilatérales avec l'aéronef;

d) essayer d'obtenir des renseignements d'autres aéronefs se trouvant dans la région.

Dès que l'identité de l'aéronef a été déterminée, l'organisme des services de la circulation aérienne en informe, au besoin, l'organisme militaire approprié.

10.1.3. Si un organisme ATS considère qu'un aéronef égaré ou non identifié est peut-être l'objet d'une intervention illicite, l'autorité de l'aviation civile ainsi que l'autorité compétente désignée dans le plan local, en seront immédiatement informées.

10.2. Interception d'aéronefs civils

10.2.1. Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne apprend qu'un aéronef est l'objet d'une interception dans sa zone de responsabilité, il prend celles des mesures ci-après qui conviennent dans les circonstances:

a) essayer d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef intercepté par tous les moyens dont il dispose, y compris la fréquence radio d'urgence 121,5 MHz, à moins que de telles communications ne soient déjà établies;

b) informer le pilote de l'aéronef intercepté de l'interception en cours;

c) entrer en communication avec l'organisme de contrôle d'interception qui maintient les communications bilatérales avec l'aéronef intercepteur et lui fournit les renseignements disponibles sur l'aéronef;

d) assurer la retransmission des messages entre l'aéronef intercepteur, ou l'organisme de contrôle d'interception, et l'aéronef intercepté, au besoin;

e) prendre, en étroite coordination avec l'organisme de contrôle d'interception, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aéronef intercepté;

f) informer les organismes ATS qui desservent les régions d'information de vol contiguës s'il apparaît que l'aéronef s'est égaré en provenance de ces régions d'information de vol contiguës.

10.2.2. Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne apprend qu'un aéronef est l'objet d'une interception en dehors de sa zone de responsabilité, il prend celles des mesures ci-après qui conviennent dans les circonstances:

a) il informe l'organisme ATS qui dessert l'espace aérien dans lequel l'interception a lieu, en lui communiquant les renseignements disponibles qui aident à identifier l'aéronef, et en lui demandant de prendre des mesures conformément au §10.2.1.;

b) il assure la retransmission des messages entre l'aéronef intercepté et l'organisme ATS approprié, le contrôle d'interception ou l'aéronef intercepteur.

11. IMPORTANCE DE L'HEURE

11.1. Les organismes des services de la circulation aérienne utiliseront le temps universel coordonné (UTC) et indiquent le temps en heures, minutes et, s'il y a lieu, secondes, le jour étant de 24 heures commençant à minuit.

11.2. Les organismes des services de la circulation aérienne sont équipés de chronomètres qui indiqueront les heures, les minutes et les secondes et qui seront clairement visibles de chaque poste d'exploitation dans l'organisme intéressé.

11.3. Il est procédé à la vérification des chronomètres et autres chronographes des organismes des services de la circulation aérienne suivant les besoins, afin de s'assurer que leurs indications sont exactes à 30 secondes près par rapport à l'heure UTC. Les organismes des services de la circulation aérienne qui utilisent les communications par liaison de données vérifieront, selon les besoins, leurs chronomètres et autres chronographes afin de s'assurer que leurs indications sont exactes à une seconde près par rapport à l'heure UTC.

11.4. L'heure exacte devra être donnée par un organisme acceptable par la DAC.

11.5. Avant qu'un aéronef ne circule au sol en vue du décollage, la tour de contrôle d'aérodrome communique au pilote l'heure exacte, à moins que des dispositions ne soient déjà prises pour permettre au pilote de l'obtenir d'autres sources. En outre, les organismes des services de la circulation aérienne indiquent l'heure exacte aux aéronefs sur demande. L'heure est vérifiée à une demi-minute près.

Le jour étant de 24 heures commençant à minuit.

12. ÉTABLISSEMENT DE SPÉCIFICATIONS D'EMPORT ET D'UTILISATION DE TRANSPONDEURS SIGNALANT L'ALTITUDE - PRESSION

L'obligation d'emport de transpondeur est fixée par l'arrêté du ministre chargé de l'aviation civile n° 1390_02 du 02 septembre 2002 relatif aux conditions techniques d'exploitations des aéronefs.

13. GESTION DE LA SÉCURITE DES SERVICES ATS

Note.— *L'Annexe 19 contient les dispositions de gestion de la sécurité applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne. Des éléments complémentaires sont présentés dans le Manuel de gestion de la sécurité (SMM) (Doc 9859) et les procédures correspondantes figurent dans les PANS-ATM (Doc 4444).*

13.1 Toute modification significative du système ATS qui aurait des incidences sur la sécurité, notamment la mise en œuvre d'un minimum de séparation réduit ou d'une nouvelle procédure, ne sera réalisée qu'après qu'il aura été démontré par une évaluation de la sécurité qu'un niveau de sécurité acceptable sera respecté et que les usagers auront été consultés. Au besoin, l'autorité responsable veillera à ce que des dispositions soient prises pour assurer une surveillance post-mise en œuvre afin de vérifier que le niveau de sécurité défini est respecté en permanence.

Note.— *Lorsque, du fait de la nature du changement, le niveau de sécurité acceptable ne peut pas être exprimé en termes quantitatifs, l'évaluation de la sécurité peut se fonder sur le jugement opérationnel.*

13.2. Toute modification significative du système ATS qui aurait des incidences sur la sécurité, notamment la mise en œuvre d'un minimum de séparation réduit ou d'une nouvelle procédure, n'est réalisée qu'après qu'il a été démontré par une évaluation de la sécurité qu'un niveau de sécurité acceptable est respecté et que les usagers ont été consultés.

13.3. Les autorités ATS compétente doivent élaborer et promulguer des plans de mesures d'exception à mettre en œuvre en cas de perturbation, ou de risque de perturbation, des services de la circulation aérienne et des services de soutien dans l'espace aérien où ils sont tenus d'assurer ces services. Ces plans sont au besoin élaborés avec le concours de l'OACI, en étroite coordination avec les autorités des services de la circulation aérienne chargées de fournir ces services dans les parties adjacentes de cet espace ainsi qu'avec les usagers de l'espace aérien concernés.

Note :*Des éléments indicatifs sur l'élaboration, la promulgation et la mise en œuvre des plans de mesures d'exception figurent dans l'Appendice C.*

14. SYSTÈMES DE RÉFÉRENCE COMMUNS

14.1. Système de référence horizontal

Le Système géodésique mondial — 1984 (WGS-84) est utilisé comme système de référence horizontal (géodésique) pour la navigation aérienne. Les coordonnées géographiques aéronautiques (latitude et longitude) communiquées sont exprimées selon le référentiel géodésique WGS-84.

14.2. Système de référence vertical

Le niveau moyen de la mer (MSL), qui donne la relation entre la hauteur liée à la gravité (altitude) et une surface appelée géoïde, est utilisé comme système de référence vertical pour la navigation aérienne.

14.3. Système de référence temporel

14.3.1. Le système de référence temporel utilisé pour la navigation aérienne est le calendrier grégorien et le temps universel coordonné (UTC).

14.3.2. L'emploi d'un système de référence temporel différent est signalé dans la partie GEN 2.1.2 de la publication d'information aéronautique (AIP).

15. COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

15.1. Les fournisseurs de services de la circulation aérienne s'assurent que les contrôleurs de la circulation aérienne parlent et comprennent les langues utilisées pour les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié dans l'instruction technique du Ministre de l'Equipement et du Transport n° 1726 du 03 août 2005.

15.2. Sauf lorsqu'elles sont effectuées dans une langue mutuellement convenue, les communications entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne se font en langue anglaise.

16. CONSERVATION DE DONNÉES

Les organismes de la circulation aérienne doivent conserver tous les documents et enregistrements relatifs à la fourniture des services de la circulation aérienne pendant une période d'au moins 30 jours.

Les documents et enregistrements relatifs à un incident, un accident ou une infraction doivent être conservés au moins jusqu'à la clôture de l'enquête.

17. Identification et délimitation des zones interdites, réglementées et dangereuses

17.1 Lors de la création d'une zone interdite, réglementée ou dangereuse par un État, celui-ci lui affectera une identification, et des renseignements détaillés complets seront publiés concernant chaque zone.

Note. *Voir l'Annexe 15, Appendice 1, ENR 5.1.*

17.2 L'identification ainsi assignée sera utilisée pour identifier la zone dans toutes les notifications ultérieures à son sujet.

17.3 L'identification sera composée d'un groupe de lettres et de chiffres comme suit :

a) les lettres de nationalité des indicateurs d'emplacement assignés à l'État ou au territoire qui a établi l'espace aérien visé ;

b) la lettre P pour une zone interdite, la lettre R pour une zone réglementée et la lettre D pour une zone dangereuse, selon le cas ;

c) un numéro non utilisé ailleurs dans l'État ou le territoire concerné.

Note. *— Les lettres de nationalité sont celles qui figurent dans le Doc 7910 — Indicateurs d'emplacement.*

17.4 Pour éviter toute confusion après la suppression des restrictions concernant une zone, les numéros d'identification qui désignaient cette zone ne seront pas utilisés de nouveau pendant un an au moins.

17.5 Lors de la création d'une zone interdite, réglementée ou dangereuse, il est recommandé de limiter cette zone au minimum pratiquement possible et de lui donner une forme géométrique simple pour faciliter son identification par tous les intéressés.

CHAPITRE III

Service du contrôle de la circulation aérienne

1. BÉNÉFICIAIRES

Le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice :

1) de tous les vols IFR dans l'espace aérien contrôlé ;

2) de tous les vols VFR dans les espaces aériens contrôlés de classe B, C et D ;

3) de tous les vols VFR spéciaux ;

4) de l'ensemble de la circulation d'aérodrome des aérodromes contrôlés.

2. MISE EN OEUVRE DU SERVICE DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Les différentes fonctions du service du contrôle de la circulation aérienne décrites dans le Chapitre II § 2.2 sont assurées par les organismes du contrôle de la circulation aérienne de la manière suivante :

1) contrôle régional :

a) par un centre de contrôle régional ;

b) par l'organisme assurant le service du contrôle d'approche dans un espace aérien contrôlé d'étendue limitée.

2) contrôle d'approche :

a) par un centre de contrôle d'approche ;

b) par un centre de contrôle régional lorsqu'il assure le contrôle d'approche dans tout ou partie d'une région de contrôle ;

c) par une tour de contrôle lorsqu'elle assure le contrôle d'approche dans une zone de contrôle, ou dans tout ou partie d'une région de contrôle terminale.

3) contrôle d'aérodrome : par une tour de contrôle.

Ces différentes fonctions peuvent également être assurées par un organisme de la circulation aérienne militaire.

3. FONCTIONNEMENT DU SERVICE DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

3.1. Rôle des organismes du contrôle de la circulation aérienne

Afin d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne un organisme du contrôle de la circulation aérienne doit :

1) recevoir des renseignements au sujet des mouvements prévus de chaque aéronef et des modifications qui leur sont apportées et connaître en permanence la progression effective de chaque aéronef ;

2) déterminer, d'après les renseignements reçus, les positions relatives des aéronefs signalés ;

3) délivrer des clearances et des renseignements afin de prévenir les abordages entre les aéronefs placés sous son contrôle et d'accélérer et régulariser la circulation aérienne ;

4) se mettre d'accord avec les autres organismes de la circulation aérienne :

a) chaque fois qu'un aéronef risquerait sans cela d'entraver la circulation aérienne placée sous le contrôle de ces autres organismes ;

b) avant de transférer à ces autres organismes le contrôle d'un aéronef.

Les renseignements relatifs aux mouvements aériens, ainsi que les autorisations du contrôle de la circulation aérienne accordées pour ces mouvements, sont affichés de manière que le contrôle de la circulation aérienne puisse les analyser aisément, et assurer avec efficacité l'acheminement de la circulation aérienne et une séparation convenable entre les aéronefs.

3.2. Prévention des abordages

Les méthodes utilisées par les organismes de la circulation aérienne pour prévenir les abordages entre les aéronefs en vol contrôlé sont :

- l'information de circulation ;

- l'espacement.

3.2.1. Information de circulation

Les organismes du contrôle de la circulation aérienne fournissent l'information de circulation :

a) aux vols IFR sur les vols VFR en espace aérien contrôlé de classe D ;

b) aux vols VFR sur les vols IFR en espace aérien contrôlé de classe D ;

c) aux vols VFR sur les autres vols VFR en espace aérien contrôlé de classe C et D ;

d) aux vols VFR spéciaux sur les autres vols VFR spécial en espace aérien contrôlé de classe C, D et E ;

e) à tous les vols en circulation d'aérodrome des aérodromes contrôlés.

3.2.2. Espacement

Les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent l'espacement :

a) entre les vols IFR dans tout l'espace aérien contrôlé (A, B, C, D et E) ;

b) entre tous les vols dans l'espace aérien contrôlé de classe A et B ;

c) entre les vols IFR et les vols VFR dans l'espace aérien contrôlé de classe C ;

d) entre les vols IFR et les vols VFR spéciaux ;

e) entre les vols VFR spéciaux dans des conditions qui peuvent être prescrites par les services de la circulation concernés ;

f) entre tous les vols sur la piste d'un aérodrome contrôlé.

3.2.2.1. Un organisme du contrôle de la circulation aérienne assure l'espacement sauf lorsqu'il a délivré une clearance VMC ou une clearance de séparation à vue, par l'un, au moins des moyens suivants :

1) espacement vertical, obtenu par l'assignation de niveaux déterminés d'après le tableau des niveaux de croisière qui figure à l'appendice C de l'arrêté relatif aux règles de l'air. Toutefois la correspondance entre les niveaux et la route prescrite dans ce tableau ne s'applique pas chaque fois que des indications contraires figurent dans les clearances ou sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

2) espacement horizontal, obtenu en assurant :

a) un espacement longitudinal, obtenu en maintenant un intervalle de temps ou de distance entre les aéronefs volant sur une même route, sur des routes convergentes ou dans des directions opposées ; ou

b) un espacement latéral, obtenu en maintenant les aéronefs sur des routes différentes ou dans des régions géographiques différentes ;

3) espacement composite, consistant en une combinaison de l'espacement vertical et de l'une des autres formes d'espacement prévues à l'alinéa 2) visé ci-dessus, en utilisant pour chacune d'elles des minimums qui peuvent être inférieurs à ceux utilisés pour chacun des éléments combinés lorsqu'ils sont appliqués séparément, mais au moins égaux à la moitié de ces minimums ; l'espacement composite ne doit être appliqué que sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

3.2.2.2. Pour tout espace aérien où un minimum de séparation verticale réduit de 300 m (1 000 ft) est appliqué entre le niveau de vol 290 et le niveau de vol 410 inclus, un programme sera établi, sur une base régionale, pour surveiller les performances de tenue d'altitude des aéronefs volant aux niveaux en question, afin d'assurer que la poursuite de l'application de ce minimum de séparation verticale respecte les objectifs de sécurité. Les programmes de surveillance régionaux seront d'une portée suffisante permettant d'analyser les performances de groupes d'aéronefs et d'évaluer la stabilité de l'erreur du système altimétrique.

3.2.2.3. Des dispositions sont prises, par accord interrégional, pour la mise en commun, entre les régions, des données issues des programmes de surveillance.

3.2.2.4. Minimums d'espacement

3.2.2.4.1. Les minimums d'espacement applicables dans une portion déterminée de l'espace aérien sont choisis comme suit :

1) les minimums d'espacement applicables dans un espace aérien contrôlé sont fixés dans les procédures qui font l'objet d'instruction citée dans le Chapitre II 2.3.3. ;

2) toutefois, lorsque les types d'aides à la navigation aérienne utilisés ou les circonstances ne sont pas prévus par les dispositions prévues à l'alinéa 1) ci-dessus, d'autres minimums d'espacement sont établis, selon les besoins :

- par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, après consultation des exploitants pour les routes ou portions de route contenues dans l'espace aérien relevant de la souveraineté marocaine,

- par accord régional de navigation aérienne de l'OACI pour les routes ou portions de route contenues dans l'espace aérien situé au dessus des eaux internationales ou des régions de souveraineté indéterminée.

3) Le choix des minimums de séparation est effectué par consultation entre les autorités compétentes des services de la circulation aérienne chargées d'assurer les services de circulation aérienne dans des espaces aériens adjacents:

- lorsque les aéronefs passent de l'un à l'autre de ces espaces aériens adjacents;

- lorsque la distance entre une route et la limite commune des espaces aériens adjacents est plus faible que les minimums de séparation applicables dans les circonstances.

3.2.2.4.2. Les détails des minimums de séparation choisis et des zones d'application correspondantes sont notifiés:

a) aux organismes ATS intéressés; et

b) aux pilotes et aux exploitants par l'intermédiaire des publications d'information aéronautique, lorsque la séparation est fondée sur l'emploi par l'aéronef de certaines aides ou techniques de navigation.

3.2.3. Dérogations

Dans une portion définie d'espace aérien contrôlé, des dérogations à la fourniture du service de contrôle peuvent être accordées de façon permanente ou temporaire par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne à certains vols d'aéronefs dont le caractère particulier rend impossible, pour l'organisme de contrôle, la fourniture à ceux-ci de l'ensemble des services prévus dans la classe de l'espace considéré.

Lorsque de telles dérogations sont accordées, les services rendus correspondant à la classe d'espace considérée continuent à être rendus aux aéronefs qui ne sont pas bénéficiaires de ces dérogations.

4. RESPONSABILITÉ DU CONTROLE

4.1. Responsabilité du contrôle d'un vol donné

A tout moment un vol contrôlé ne peut être sous le contrôle que d'un seul organisme du contrôle de la circulation aérienne.

4.2. Responsabilité du contrôle dans une portion d'espace aérien

Le contrôle de tous les aéronefs évoluant dans une portion d'espace aérien donné incombe à un seul organisme du contrôle de la circulation aérienne. Toutefois, le contrôle d'un aéronef ou d'un groupe d'aéronefs peut être délégué à d'autres organismes du contrôle de la circulation aérienne, à condition que soit assurée la coordination entre les organismes du contrôle de la circulation aérienne intéressés.

5. CLEARANCE

Les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ont pour but unique d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne.

5.1. Teneur des autorisations

5.1.1. Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne comprend:

a) l'identification de l'aéronef indiquée dans le plan de vol;
b) la limite d'autorisation;
c) la route;
d) les niveaux de vol pour la totalité ou pour les différentes parties de la route et les changements de niveau, si nécessaire;
e) toutes autres instructions ou renseignements nécessaires sur les questions telles que les manœuvres d'approche ou de départ, les communications et l'heure d'expiration de l'autorisation.

5.1.2. Des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée, ainsi que les procédures correspondantes, lorsque cela est nécessaire pour faciliter:

a) l'acheminement sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne;
b) la description de la route et des procédures à suivre dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne.

5.2. Collationnement des autorisations et des informations intéressant la sécurité

5.2.1. L'équipage de conduite répète au contrôleur de la circulation aérienne les parties des autorisations et instructions ATC communiquées en phonie qui intéressent la sécurité. Les éléments suivants sont toujours collationnés:

a) autorisations de route ATC;

b) autorisations et instructions d'entrer sur une piste quelconque, d'y atterrir, d'en décoller, d'attendre avant la piste, de la traverser ou de la remonter;

c) piste en service, calage altimétrique, codes SSR, instructions de niveau, instructions de cap et de vitesse et, lorsqu'ils sont indiqués par le contrôleur ou figurent dans les diffusions ATIS, niveaux de transition.

5.2.1.1. Les autres autorisations ou instructions, y compris les autorisations conditionnelles, sont collationnées ou il en est accusé réception de manière à indiquer clairement qu'elles ont été comprises et qu'elles sont respectées.

5.2.1.2. Le contrôleur écoute le collationnement pour s'assurer que l'équipage de conduite a bien reçu et compris l'autorisation ou l'instruction et il intervient immédiatement pour corriger toute disparité éventuellement révélée par le collationnement.

5.2.2. Sauf spécification contraire de l'autorité ATS gouvernementale, le collationnement vocal n'est pas exigé dans le cas des messages CPDLC.

5.3. Coordination des clearances

Les clearances sont coordonnées entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne pour toute la route que doit suivre un aéronef ou pour une partie spécifiée de cette route, conformément aux règles ci-après.

5.3.1 L'aéronef reçoit une clearance pour toute la route jusqu'au premier aérodrome d'atterrissage prévu:

a) soit lorsqu'il aura été possible, avant le départ, de coordonner la délivrance des clearances entre tous les organismes sous le contrôle desquels passera l'aéronef;

b) soit lorsqu'on est à peu près certain qu'une coordination préalable sera réalisée entre chacun des organismes sous le contrôle desquels passera ultérieurement l'aéronef.

5.3.2 Lorsque la coordination indiquée en 4.1 n'a pas été réalisée ou n'est pas prévue, l'aéronef ne doit recevoir de clearance que jusqu'au point où la coordination est à peu près certaine; à ce point ou avant d'atteindre ce point, l'aéronef doit recevoir une nouvelle clearance avec des instructions d'attente, s'il y a lieu.

5.3.2.1 Si les organismes ATS concernés l'ont prescrit, l'aéronef doit entrer en communication avec un organisme de contrôle de la circulation aérienne situé en aval pour recevoir une clearance en aval avant le point de transfert de contrôle.

5.3.2.1.1 Pendant qu'il obtient une clearance en aval, l'aéronef maintient les communications bilatérales nécessaires avec l'organisme de contrôle de la circulation aérienne dont il relève à ce moment-là.

5.3.2.1.2 Une clearance délivrée à titre de clearance en aval doit être clairement désignée comme telle au pilote.

5.3.2.1.3 À moins d'une coordination, une clearance en aval ne modifie pas le profil de vol original de l'aéronef dans quelque espace aérien que ce soit autre que celui de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne qui la délivre.

5.3.3 Lorsqu'un aéronef aura l'intention de partir d'un aérodrome situé à l'intérieur d'une région de contrôle pour entrer dans une autre région de contrôle dans un délai de trente minutes, ou dans tout autre délai qui aura été fixé par les centres de contrôle régional intéressés, la coordination avec le centre de contrôle de cette deuxième région doit être réalisée avant que soit délivrée la clearance de départ.

5.3.4 Lorsqu'un aéronef aura l'intention de quitter une région de contrôle pour voler hors de l'espace aérien contrôlé, et rejoindra ultérieurement la même région de contrôle et pénétrera dans une autre région de contrôle, sur prescription des organismes ATS concernés, une clearance couvrant le trajet entre l'aérodrome de départ et le premier aérodrome d'atterrissage prévu est délivrée. Néanmoins, une telle clearance ou les modifications qui y auront été apportées ne vaudront que pour les parties du vol effectuées à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé.

6. TRANSFERT DE CONTROLE

6.1 Lieu et moment du transfert

Le transfert du contrôle d'un aéronef d'un organisme de contrôle de la circulation aérienne à un autre doit s'effectuer de la manière suivante:

6.1.1 Entre deux organismes assurant le contrôle régional.
Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un organisme assurant le contrôle régional dans une région de contrôle à l'organisme assurant le contrôle régional dans une région de contrôle adjacente à l'heure à laquelle l'aéronef franchit la limite commune aux deux régions de contrôle; cette heure est estimée par le centre de contrôle régional qui contrôle l'aéronef; le contrôle pourra être transféré en tout autre lieu ou à tout autre moment dont seraient convenus ces deux organismes.

6.1.2 Entre un organisme assurant le contrôle régional et un organisme assurant le contrôle d'approche.
Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un organisme assurant le contrôle régional à un organisme assurant le contrôle d'approche ou vice versa, au lieu ou à l'heure dont sont convenus ces deux organismes.

6.1.3. Entre un organisme assurant le contrôle d'approche et une tour de contrôle d'aérodrome

6.1.3.1 Aéronef à l'arrivée. Le contrôle d'un aéronef à l'arrivée est transféré de l'organisme assurant le contrôle d'approche à la tour de contrôle d'aérodrome:

a) lorsque l'aéronef est aux abords de l'aérodrome, et
1) qu'on estime qu'il pourra effectuer à vue l'approche et l'atterrissage, ou
2) qu'il se trouve dans des conditions météorologiques de vol à vue ininterrompues; ou
b) lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit, comme il est spécifié dans les lettres d'accord ou les instructions de l'organisme ATS; ou
c) lorsque l'aéronef a atterri.

6.1.3.2 Aéronef au départ. Le contrôle d'un aéronef au départ est transféré de la tour de contrôle d'aérodrome à l'organisme assurant le contrôle d'approche:

a) lorsque les conditions météorologiques de vol à vue règnent aux abords de l'aérodrome:
1) avant que l'aéronef quitte les abords de l'aérodrome;
2) avant que l'aéronef entre en conditions météorologiques de vol aux instruments; ou
3) lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit, selon ce qui est spécifié dans les lettres d'accord ou les instructions de l'organisme ATS;
b) lorsque les conditions météorologiques de vol aux instruments règnent à l'aérodrome:
1) immédiatement après que l'aéronef a décollé, ou
2) lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit, selon ce qui est spécifié dans les lettres d'accord ou les instructions de l'organisme ATS.

6.1.4 Entre secteurs ou positions de contrôle au sein du même organisme de contrôle de la circulation aérienne
Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un secteur ou d'une position de contrôle à un autre au sein du même organisme ATC à un point, un niveau ou un moment spécifié dans les instructions de l'organisme ATS

6.2. Coordination du transfert

6.2.1 Le transfert de contrôle d'un aéronef d'un organisme du contrôle de la circulation aérienne à un autre s'effectue conformément aux dispositions convenues entre les organismes intéressés.

6.2.2. Le contrôle d'un aéronef n'est transféré d'un organisme du contrôle à un autre qu'avec l'accord de l'organisme accepteur conformément aux dispositions du §6.2.3.1 et §6.2.3.2ci-dessous.

6.2.3.L'organisme donneur communique à l'organisme accepteur les éléments appropriés du plan de vol en vigueur ainsi que tous autres renseignements intéressant le transfert.

6.2.3.1 Dans le cas d'un transfert de contrôle effectué au moyen de données radar où ADS-B, les renseignements intéressant ce transfert comprennent notamment la position et, s'il y a lieu, la route et la vitesse de l'aéronef, d'après les observations radar où ADS-B effectuées immédiatement avant le transfert.

6.2.3.2 Dans le cas d'un transfert effectué au moyen de données ADS-C, les renseignements intéressant ce transfert comprendront les renseignements de position en quatre dimensions et les autres renseignements nécessaires.

6.2.4. L'organisme accepteur :

a) indique s'il lui est possible d'accepter le contrôle de l'aéronef dans les conditions spécifiées par l'organisme donneur à moins que, en vertu d'un accord préalable entre les deux organismes intéressés, l'absence d'une indication de ce genre ne signifie l'acceptation des conditions spécifiées ou bien il indique les modifications éventuelles qu'il est nécessaire d'apporter à ces conditions ;

b) précise tout autre renseignement, ou clearance concernant une phase ultérieure du vol qu'il juge nécessaire de communiquer à l'aéronef au moment du transfert.

*6.2.5.*Sauf entente contraire des deux organismes intéressés, l'organisme accepteur avise l'organisme donneur dès qu'il aura établi des communications bilatérales vocales et/ou sur liaison de données avec l'aéronef intéressé et assumé le contrôle de celui-ci.

*6.2.6.*Les procédures de coordination applicables, y compris les points de transfert du contrôle, sont spécifiées dans des lettres d'entente ou des instructions de l'organisme ATS, selon le cas.

7. CONTROLE DE LA CIRCULATION DES PERSONNES ET DES VEHICULES SUR LES AERODROMES

7.1. La circulation des personnes ou des véhicules, y compris les aéronefs en remorque, sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome est contrôlée par la tour de contrôle d'aérodrome dans la mesure nécessaire pour éviter tout risque pour eux-mêmes ou pour les aéronefs atterrissant, roulant au sol ou décollant.

7.2. Si les procédures à suivre par faible visibilité sont appliquées:

a) le nombre de personnes et de véhicules circulant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome est limité au strict minimum, et il est tenu compte en particulier des

spécifications relatives à la protection des zones sensibles ILS/MLS lorsque des approches de précision des catégories II ou III sont en cours;

b) sous réserve des dispositions du §7.3, la séparation minimale appliquée entre un véhicule et un aéronef qui circule en surface est celle qui est prescrite par l'autorité ATS compétente en tenant compte des aides disponibles;

c) lorsqu'une même piste est utilisée de façon continue à la fois pour des approches ILS et des approches MLS de catégorie II ou III, ce sont les zones critiques et les zones sensibles de l'ILS ou du MLS les plus restrictives qui sont protégées.

7.3. Les véhicules de secours qui se dirigent vers un aéronef en détresse ont priorité de passage sur tout autre mouvement en surface.

7.4. Sous réserve des dispositions du §7.3., les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre sont tenus de se conformer aux règles ci-après:

a) tous les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, donnent priorité de passage aux aéronefs qui atterrissent, décollent ou circulent en surface;

b) un véhicule qui remorque un aéronef a priorité de passage sur tout autre véhicule;

c) un véhicule donne priorité de passage à un autre véhicule conformément aux instructions de l'organisme ATS;

d) nonobstant les dispositions de a), b) et c), tous les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, se conforment aux instructions données par la tour de contrôle de l'aérodrome.

8. RÉGULATION DU DÉBIT DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

8.1. Les mesures de régulation du débit sont mises en place, sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne, par un organisme central d'organisation et de régulation du trafic aérien, un organisme du contrôle de la circulation aérienne ou un organisme de gestion des courants de trafic aérien (ATFM) lorsqu'il est nécessaire d'adapter la demande à la capacité de contrôle disponible ou prévisible dans une ou plusieurs régions de contrôle ou sur un ou plusieurs aérodromes.

8.1.1. Ces accords régionaux de navigation aérienne portent sur des procédures et des méthodes communes de détermination de la capacité.

8.2. Lorsqu'un organisme central d'organisation et de régulation du trafic aérien, un organisme de contrôle de la circulation aérienne ou un organisme de gestion des courants de trafic aérien (ATFM) constate ou est informé qu'il est nécessaire de mettre en place des mesures de régulation du débit, il doit informer les organismes de la circulation aérienne intéressés afin que ces derniers prennent les mesures qui en découlent.

8.3. Les pilotes commandants de bord et les exploitants que l'on sait ou l'on croit être intéressés par une éventuelle régulation de débit sont informés, dans la mesure du possible, des mesures mises en place et des retards prévisibles.

CHAPITRE IV

Service d'information de vol

1. BÉNÉFICIAIRES

1.1. Le service d'information de vol doit être assuré au bénéfice de tous les aéronefs auxquels les renseignements correspondants pourraient être utiles et :

- auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation aérienne ; ou

- dont la présence est connue par ailleurs.

1.2. Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne assure à la fois le service d'information de vol et le service du contrôle de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne aura priorité sur le service d'information de vol chaque fois que le service du contrôle de la circulation aérienne l'exigera.

2. DOMAINE COUVERT PAR LE SERVICE D'INFORMATION DE VOL

2.1. Les renseignements suivants relèvent du service d'information de vol :

a) renseignements SIGMET et AIRMET;

b) renseignements concernant toute activité volcanique pré-éruptive, toute éruption volcanique et la présence de cendres volcaniques ;

c) renseignements sur les modifications de l'état de fonctionnement des aides à la navigation ;

d) renseignements sur la disponibilité des services de radionavigation ;

e) renseignements sur l'activité des zones dangereuses et réglementées ;

f) renseignements sur les modifications de l'état des aérodromes et notamment de l'état de fonctionnement des installations, des aides à l'atterrissage et des services connexes, de l'état de l'aire de manœuvre quand ses caractéristiques sont modifiées en particulier par la présence de neige, de verglas ou d'une épaisseur significative d'eau ;

g) renseignements sur la présence d'oiseaux sur un aérodrome et au voisinage de celui-ci ;

h) renseignements sur les conditions météorologiques observées ou prévues aux aérodromes de départ, de destination et de dégagement ;

i) renseignements sur les conditions météorologiques sur le parcours lorsqu'elles peuvent influer sur la poursuite du vol et notamment sur la présence d'orage, de conditions de fort

givrage, ainsi que pour les vols VFR sur l'existence de conditions météorologiques qui risquent de compromettre la poursuite du vol ;

j) renseignements sur la position de l'aéronef et la route suivie ou sur les écarts par rapport à la route ou à la trajectoire prévue ;

k) renseignements sur la présence d'un aéronef connu et sur sa position relative lorsque l'organisme de la circulation aérienne estime que cette information peut aider les pilotes à prévenir un abordage ;

l) suggestion de manœuvre pour rejoindre un point ou une trajectoire ou pour aider à la prévention d'un abordage ;

m) tous autres renseignements disponibles lorsqu'ils sont susceptibles d'influer sur la bonne conduite du vol et en particulier sur sa sécurité ;

n) renseignements sur les ballons libres non habités.

2.2. Parmi les renseignements ci-dessus utiles pour l'utilisation d'un aérodrome, certains renseignements sont dénommés *« paramètres »*. Ce sont les suivants :

- piste en service ;

- direction et force du vent, et variations significatives ;

- visibilité horizontale ;

- quantité de nuages bas et hauteur de leur base ;

- température au sol ;

- calage altimétrique requis pour lire au point le plus élevé de l'aire d'atterrissage, une altitude égale à l'altitude topographique de l'aérodrome (QNH) ;

- pression atmosphérique à l'altitude topographique de l'aérodrome ou au seuil de piste (QFE) ;

- niveau de transition.

2.3. Le service d'information de vol assuré aux aéronefs effectuant des vols VFR doivent comprendre, outre les renseignements indiqués en paragraphe 2 ci-dessus, les renseignements disponibles sur la circulation et les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions risquent de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue.

3. MISE EN OEUVRE DU SERVICE D'INFORMATION DE VOL

Les renseignements météorologiques et les renseignements opérationnels sur les services de radionavigation et les aérodromes, qui sont inclus dans les messages du service d'information de vol, sont fournis, chaque fois qu'ils sont disponibles, sous une forme intégrée du point de vue opérationnel.

3.1. Le service d'information de vol est assuré :

a) au bénéfice des vols contrôlés : par l'organisme du contrôle de la circulation aérienne chargé d'assurer le service du contrôle ;

b) au bénéfice des vols non contrôlés : par un centre d'information de vol, un organisme AFIS ou par l'organisme du contrôle désigné pour rendre ce service.

3.2. Lorsqu'un organisme de la circulation aérienne assure à la fois le service d'information de vol et le service du contrôle de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne a priorité sur le service d'information de vol chaque fois que le service du contrôle de la circulation aérienne l'exige.

3.3. ATIS

3.3.1. Certains renseignements spécifiés qui relèvent du service d'information de vol peuvent faire l'objet d'émissions continues et répétées transmises au moyen d'un système automatique. A ce titre, sur certains aérodromes où il est nécessaire de réduire le volume des communications sur les voies VHF air-sol des services ATS, les renseignements spécifiés destinés aux aéronefs au départ et à l'arrivée sont fournis par l'ATIS.

3.3.1.1.Les renseignements contenus dans la diffusion en vigueur de l'ATIS sont immédiatement communiqués à l'organisme ou aux organismes ATS chargés de fournir aux aéronefs des renseignements concernant l'approche, l'atterrissage et le décollage, toutes les fois que le message n'a pas été rédigé par cet organisme ou ces organismes.

3.3.1.2. Les émissions ATIS sont effectuées d'une manière continue et répétitive, sur une fréquence VHF distincte et ne sont pas effectuées sur la voie radiotéléphonique d'un ILS.

3.3.1.3. Les émissions ATIS effectuées aux aérodromes destinés à être utilisés par des services aériens internationaux sont disponibles au moins en langue anglaise.

3.3.1.4. Les émissions ATIS peuvent en outre contenir des renseignements destinés aux vols en transit.

3.3.2.1. Toutes les fois qu'un service ATIS-voix est assuré:

a) les renseignements communiqués se rapporteront à un seul aérodrome;
b) les renseignements communiqués seront mis à jour aussitôt qu'un changement notable se produit;
c) il incombera aux services de la circulation aérienne de rédiger et de diffuser le message ATIS;
d) chaque message ATIS sera identifié par un indicatif constitué par une lettre du code d'épellation de l'OACI. Ces indicatifs seront affectés, dans l'ordre alphabétique, aux messages ATIS successifs;
e) les aéronefs accuseront réception des renseignements dès qu'ils établiront la communication avec l'organisme ATS qui assure le contrôle d'approche ou avec la tourde contrôle d'aérodrome, selon le cas;

f) lorsqu'il répondra au message décrit en e) ci-dessus ou, dans le cas d'un aéronef à l'arrivée, à un autre moment éventuellement prescrit par l'autorité ATS compétente, l'organisme ATS compétent communique à l'aéronef le calage altimétrique en vigueur;
g) les renseignements météorologiques seront extraits des messages d'observations météorologiques régulières ou spéciales locales.

3.3.2.2. Lorsque, par suite de l'évolution rapide des conditions météorologiques, il est peu souhaitable d'inclure des observations météorologiques dans l'information ATIS, les messages ATIS doivent préciser que les renseignements météorologiques nécessaires seront fournis dès le premier contact avec l'organisme ATS approprié.

3.3.2.3 Il ne sera pas nécessaire d'inclure dans les transmissions dirigées adressées à un aéronef les éléments d'information contenus dans un message ATIS en vigueur dont cet aéronef a accusé réception, à l'exception toutefois du calage altimétrique, qui sera communiqué conformément aux dispositions de .3.3.2.1 f).

3.3.2.4 Si un aéronef accuse réception d'un message ATIS qui n'est plus en vigueur, tout élément d'information nécessitant une mise à jour sera transmise sans retard à cet aéronef.

3.4. Le service d'information de vol est assuré :

- à la demande de tout pilote ;

- de la propre initiative des organismes de la circulation aérienne dans les conditions fixées au § 3.4.1 et §3.4.2 ci-après.

3.4.1. Parmi les renseignements qui font l'objet de §2.1du chapitre IV certains renseignements doivent être communiqués à l'initiative des organismes de la circulation aérienne. Ces renseignements ainsi que les conditions dans lesquelles ils doivent être communiqués sont précisés dans l'instruction visée au chapitre II § 2.3. 3.

3.4.2. Outre les renseignements qui relèvent du paragraphe précédent les organismes de la circulation aérienne peuvent transmettre à leur initiative tout renseignement en leur possession lorsqu'ils estiment que ces informations peuvent aider les pilotes dans la conduite du vol.

Note *: Lorsque leur transmission n'est pas une obligation conformément au §3.4.1les renseignements intéressant les risques d'abordage ne se rapportent qu'aux aéronefs dont la présence est connue. Ils sont parfois incomplets et les organismes de la circulation aérienne ne sont pas en mesure d'accepter l'obligation de les communiquer à tout moment ou de se porter garants de leur exactitude.*

CHAPITRE V

Service d'alerte

1. BÉNÉFICIAIRES

Le service d'alerte est assuré :

a) à tout aéronef en vol contrôlé ;

b) à tout autre aéronef ayant communiqué un plan de vol ;

c) à tout aéronef n'ayant pas communiqué de plan de vol, lorsqu'un organisme de la circulation aérienne estime qu'il possède suffisamment d'éléments lui permettant de douter de la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants ;

d) à tout aéronef que l'on sait ou croit être l'objet d'une intervention illicite.

2. ORGANISMES CHARGÉS D'ASSURER LE SERVICE D'ALERTE

2.1. Les centres de contrôle régional ou les centres d'information de vol servent de centres de rassemblement de tous les renseignements relatifs à un aéronef en difficulté se trouvant dans la région d'information de vol ou dans la région de contrôle intéressée et transmettent ces renseignements au centre de coordination de sauvetage intéressé.

2.2. Lorsqu'un aéronef se trouvant sous le contrôle d'une tour de contrôle ou d'un centre de contrôle d'approche ou évoluant dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome doté d'un organisme AFIS est en difficulté, cette tour de contrôle, ce centre de contrôle d'approche ou cet organisme AFIS avertit immédiatement le centre de contrôle régional ou le centre d'information de vol désigné qui prévient à son tour le centre de coordination de sauvetage intéressé.

Toutefois si la nature du cas d'urgence est telle que la notification serait superflue, il ne sera pas nécessaire d'avertir le centre de contrôle régional, le centre d'information de vol ou le centre de coordination de sauvetage.

2.3. Néanmoins, si l'urgence de la situation l'exige, la tour de contrôle d'aérodrome, le centre de contrôle d'approche ou l'organisme AFIS responsable alerte d'abord les organismes locaux de secours susceptibles d'apporter une aide immédiate et prend les dispositions nécessaires pour déclencher leur intervention.

3. MISE EN ALERTE DES CENTRES DE COORDINATION DE SAUVETAGE

3.1. Sans préjudice des autres circonstances qui peuvent justifier de telles mesures, un aéronef sera considéré comme étant en difficulté et les centres de coordination de sauvetage en seront avisés lorsque les organismes de la circulation aérienne se trouvent en présence de l'un des cas suivants :

3.1.1. Phase d'incertitude (INCERFA)

a) lorsque aucune communication n'a été reçue d'un aéronef, dans les trente minutes qui suit l'heure à laquelle une communication aurait dû être reçue ou l'heure à laquelle a été effectuée la première tentative infructueuse de communication avec cet aéronef, si cette dernière heure est antérieure à la première ; ou

b) lorsqu'un aéronef n'arrive pas, dans les trente minutes qui suit la dernière heure d'arrivée prévue notifiée aux organismes de la circulation aérienne ou la dernière heure d'arrivée prévue calculée par ces organismes si cette dernière heure est postérieure à la première,

à moins qu'il n'existe aucun doute quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants.

3.1.2. Phase d'alerte (ALERFA)

a) lorsque, après la phase d'incertitude, les tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef ou les demandes de renseignements à d'autres sources appropriées n'ont apporté aucune information sur l'aéronef ; ou

b) lorsqu'un aéronef qui a reçu l'clearance d'atterrir n'atterrit pas dans les cinq minutes qui suivent l'heure prévue d'atterrissage et qu'il n'a pas été établi de nouvelle communication avec l'aéronef ; ou

c) lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis, sans que, toutefois, l'éventualité d'un atterrissage forcé soit probable,

à moins que des indices concluants apaisent toute appréhension quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants ; ou

d) lorsque l'on sait ou que l'on croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite.

3.1.3. Phase de détresse (DETRESFA)

a) lorsque, après la phase d'alerte, l'échec de nouvelles tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef et de nouvelles demandes de renseignements plus largement diffusées indiquent que l'aéronef est probablement en détresse ; ou

b) lorsque l'on estime que l'aéronef doit avoir épuisé son combustible ou que la quantité qui lui reste est insuffisante pour lui permettre de se poser en lieu sûr ; ou

c) lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis au point qu'un atterrissage forcé est probable ; ou

d) lorsque l'on a été informé ou qu'il est à peu près certain que l'aéronef a effectué un atterrissage forcé ou est sur le point de le faire,

à moins qu'il ne soit à peu près certain que l'aéronef et ses occupants ne sont pas menacés d'un danger grave et imminent et n'ont pas besoin d'une aide immédiate.

3.2. Les règles de déclenchement des phases d'urgence applicables par les organismes de la circulation aérienne, en particulier les délais de déclenchement des phases d'urgence en fonction des circonstances seront précisées par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

3.3. La notification des phases d'urgence auprès des centres de coordination de sauvetage comporte ceux des renseignements dont disposent les organismes de la circulation aérienne présentés dans l'ordre ci-après :

a) selon la phase, INCERFA, ALERFA ou DETRESFA ;

b) organisme et personne qui appelle ;

c) nature du cas d'urgence ;

d) renseignements essentiels tirés du plan de vol ;

e) dernière communication avec l'aéronef en précisant l'organisme, l'heure, le moyen utilisé (la fréquence radio, ...) ;

f) dernière position de l'aéronef en précisant le lieu, l'heure et les moyens de localisation ;

g) couleur et signes distinctifs de l'aéronef ;

h) marchandises dangereuses transportées comme fret ;

i) mesures prises pour faciliter les recherches ;

j) autres observations utiles.

3.3.1. Les renseignements spécifiés au paragraphe 3 qui ne sont pas disponibles au moment où la notification est adressée au centre de coordination de sauvetage sont demandés par l'organisme de la circulation aérienne avant la déclaration d'une phase de détresse, si l'on est à peu près certain que cette phase sera déclarée. Ces renseignements doivent comprendre l'autonomie, le nombre de personnes à bord et les fréquences utilisées pour la détresse dont disposent les survivants, lorsque ces renseignements qui figurent dans le plan de vol n'ont pas été transmis.

3.3.2. Dans le cas d'un vol non contrôlé, les renseignements sur la progression du vol reçus par l'organisme de la circulation aérienne desservant la région d'information de vol dans laquelle se trouve l'aéronef, seront conservés afin d'être disponibles en cas de besoin pour les opérations de recherches et de sauvetage.

3.4. Outre la notification dont il est question au § 3.3., les organismes de la circulation aérienne transmettent sans délais, aux centres de coordination de sauvetage :

a) tous renseignements supplémentaires utiles, particulièrement en ce qui concerne l'évolution de l'état d'urgence, suivant les différentes phases ; ou

b) l'indication que l'état d'urgence n'existe plus.

Note : Il incombe au centre de coordination de sauvetage d'annuler les mesures dont il a pris l'initiative.

4. UTILISATION DES INSTALLATIONS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

Les organismes de la circulation aérienne utilisent, s'il y a lieu, toutes les installations de télécommunications disponibles, afin de tenter d'entrer et de rester en communication avec l'aéronef en difficulté et d'obtenir des nouvelles de cet aéronef.

5. REPÉRAGE SUR CARTE DE LA POSITION DE L'AÉRONEF EN DIFFICULTÉ

Lorsqu'on estime que l'état d'urgence existe, la route suivie par l'aéronef en difficulté doit être tracée sur une carte, de manière à déterminer la position future probable de l'aéronef et son rayon d'action maximal à partir de sa dernière position signalée. Les routes des autres aéronefs signalés dans le voisinage de l'aéronef en difficulté seront également portées sur la carte, de manière à déterminer leur position ultérieure probable et leur rayon d'action maximal.

6. NOTIFICATION À L'EXPLOITANT

6.1. Lorsqu'un centre de contrôle régional ou un centre d'information de vol estime qu'un aéronef se trouve dans une phase d'incertitude ou d'alerte il en avise l'exploitant, lorsque cela est possible, avant d'alerter le centre de coordination de sauvetage. Si l'aéronef se trouve dans une phase de détresse c'est le centre de coordination de sauvetage qui doit être averti immédiatement en premier.

6.2. Tous les renseignements communiqués au centre de coordination de sauvetage par le centre de contrôle régional ou le centre d'information de vol sont également transmis sans retard à l'exploitant, lorsque cela est possible.

7. NOTIFICATION AUX AÉRONEFS ÉVOLUANT À PROXIMITÉ D'UN AÉRONEF EN ÉTAT D'URGENCE

Lorsqu'un organisme de la circulation aérienne estime qu'un aéronef se trouve en difficulté il en informe dès que possible les autres aéronefs qui se trouvent à proximité en précisant la nature du cas d'urgence. Toutefois s'il s'agit d'une intervention illicite il n'en sera pas fait mention dans les communications air-sol à moins que cela n'ait été fait auparavant dans les échanges de communication avec l'aéronef en cause et que l'on soit certain que cette mention n'aggravera pas la situation.

CHAPITRE VI

Moyens de télécommunications nécessaires aux services de la circulation aérienne

1. SERVICES MOBILE AERONAUTIQUE (COMMUNICATIONS air-sol)

1.1. Généralités

1.1.1. La radiotéléphonie et/ou la liaison de données sont utilisées dans les communications air-sol pour les besoins des services de la circulation aérienne.

1.1.2. Lorsque des types de RCP sont prescrits pour des fonctions ATS, tout organisme ATM, outre l'équipement requis en vertu de l'alinéa 1.1, sera doté d'un équipement de communication qui lui permettra de respecter les types de RCP prescrits.

1.1.3. Lorsque le contrôle de la circulation aérienne est assuré au moyen de communications radiotéléphoniques bilatérales ou de communications par liaison de données entre pilote et contrôleur, des dispositifs d'enregistrement sont installés sur toutes les voies de télécommunications air-sol utilisées.

1.1.4. Les enregistrements de communications qui ont été effectués en application du § 1.1.3 sont conservés pendant une période d'au moins 30 jours.

1.2. Service d'information de vol

Les installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales entre un organisme assurant le service d'information de vol et les aéronefs en vol dotés de l'équipement approprié, en n'importe quel point de la région d'information de vol.

1.3. Contrôle régional

Les installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales entre un organisme qui assure le contrôle régional et les aéronefs en vol dotés de l'équipement approprié, en n'importe quel point de la région (ou des régions) de contrôle.

1.4. Contrôle d'approche

1.4.1. Les installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales directes, rapides, ininterrompues et exemptes de parasites atmosphériques entre l'organisme qui assure le contrôle d'approche et les aéronefs dotés de l'équipement approprié qui sont placés sous son contrôle.

1.4.2. Lorsque l'organisme qui assure le contrôle d'approche fonctionne indépendamment, les communications air-sol ont lieu sur des voies de télécommunications réservées à son usage exclusif.

1.5. Contrôle d'aérodrome

Les installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales directes, rapides, ininterrompues et exemptes de parasites atmosphériques entre une tour de contrôle d'aérodrome et les aéronefs dotés de l'équipement approprié qui évoluent dans un rayon de 45 km (25 NM) autour de l'aérodrome considéré.

2. SERVICE FIXE AERONAUTIQUE (communications sol-sol)

2.1. Généralités

2.1.1. Les communications vocales directes et/ou les communications par liaison de données sont utilisées dans les communications sol-sol pour les besoins des services de la circulation aérienne.

2.1.2. Lorsque des types de RCP sont prescrits pour des fonctions ATM, tout organisme ATS, outre l'équipement requis en vertu de l'alinéa 1.1, sera doté d'un équipement de communication qui lui permettra de respecter les types de RCP prescrits.

2.2. Communications à l'intérieur d'une région d'information de vol

2.2.1. Communications entre organismes des services de la circulation aérienne

2.2.1.1. Un centre d'information de vol dispose de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de sa zone de responsabilité:

a) le centre de contrôle régional, à moins qu'il ne soit complanté;

b) les organismes de contrôle d'approche;

c) les tours de contrôle d'aérodrome.

2.2.1.2. Un centre de contrôle régional, en plus d'être relié au centre d'information de vol, comme le prescrivent les dispositions du § 2.2.1.1., dispose de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de sa zone de responsabilité:

a) organismes de contrôle d'approche;

b) tours de contrôle d'aérodrome;

c) bureaux de piste des services de la circulation aérienne, lorsqu'ils sont établis séparément.

2.2.1.3. Un organisme de contrôle d'approche, en plus d'être relié au centre d'information de vol et au centre de contrôle régional, comme le prescrivent les dispositions des § 2.2.1.1 et §2.2.1.2 du présent chapitre, dispose de moyens de communication avec la tour ou les tours de contrôle d'aérodrome qui lui sont associées et avec le ou les bureaux de piste ATS correspondants lorsque ces derniers sont établis séparément.

2.2.1.4. Une tour de contrôle d'aérodrome, en plus d'être reliée au centre d'information de vol, au centre de contrôle régional et à l'organisme de contrôle d'approche, comme le prescrivent les dispositions des § 2.2.1.1, §2.2.1.2 et §2.2.1.3 du présent chapitre, dispose de moyens de communication avec le bureau de piste ATS qui lui est associé, lorsque ce dernier est établi séparément.

2.2.2. Communications entre les organismes des services de la circulation aérienne et d'autres organismes

2.2.2.1. Un centre d'information de vol et un centre de contrôle régional disposent de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de leurs zones de responsabilité respectives:

a) les organismes militaires intéressés;

b) le centre météorologique qui dessert le centre en question;

c) la station de télécommunications aéronautiques qui dessert le centre en question;

d) les bureaux des exploitants intéressés;

e) le centre de coordination de sauvetage ou, à défaut, tout autre service d'urgence intéressé;

f) le bureau NOTAM international qui dessert le centre en question.

2.2.2.2. Un organisme de contrôle d'approche et une tour de contrôle d'aérodrome disposent de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de leurs zones de responsabilité respectives:

a) les organismes militaires intéressés;

b) les services de sauvetage et d'urgence (y compris ambulance, service d'incendie, etc.);

c) le centre météorologique qui dessert l'organisme en question;

d) la station des télécommunications aéronautiques qui dessert l'organisme en question;

e) l'organisme assurant le service de gestion d'aire de trafic, lorsqu'il s'agit d'un organisme distinct.

2.2.2.3. Les installations de télécommunication nécessaires aux termes des § 2.2.2.1 a) et §2.2.2.2. a) du présent chapitre sont dotées de moyens permettant l'établissement de communications rapides et sûres entre l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne et l'organisme ou les organismes militaires chargés du contrôle des opérations d'interception à l'intérieur de la zone de responsabilité de l'organisme ATS.

2.2.3. Description des installations de télécommunication

2.2.3.1. Les installations de télécommunication nécessaires aux termes des § 2.2.1, §2.2.2.1 a) et §2.2.2.2. a), b) et c) du présent chapitre sont dotées de moyens permettant

a) des communications vocales directes, seules ou combinées à des communications par liaison de données, pouvant être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle au moyen du radar ou de l'ADS-B, et normalement en 15 secondes pour d'autres fins;
b) des communications par téléimpression lorsqu'un enregistrement écrit est nécessaire, la durée d'acheminement du message, pour ce type de communication, ne dépassant pas 5 minutes.

2.2.3.2. Dans tous les cas où le transfert automatique de données à destination et/ou en provenance d'ordinateurs des services de la circulation aérienne est nécessaire, des moyens appropriés d'enregistrement automatique sont mis en œuvre.

2.2.3.3. Les installations de télécommunication nécessaires aux termes du § 2.2.2.2. a), b) et c) sont dotées de moyens permettant des communications vocales directes omnibus.

2.2.3.4. Toutes les installations permettant des communications vocales directes ou des communications par liaison de données entre organismes des services de la circulation aérienne et entre des organismes ATS et les autres organismes indiqués aux § 2.2.2.1 et §2.2.2.2 du présent chapitre, sont dotées de moyens d'enregistrement automatique.

2.2.3.5. Les enregistrements de données et de communications qui ont été effectués en application des § 2.2.3.2 et §2.2.3.4 du présent chapitre, sont conservés pendant une période d'au moins 30 jours.

2.3. Communications entre régions d'information de vol

2.3.1. Les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional disposent de moyens de communication avec tous les centres voisins d'information de vol et de contrôle régional.

2.3.1.1. Les installations de télécommunication nécessaires sont dotées, dans tous les cas, de moyens permettant de transmettre les messages sous une forme qui se prête à leur conservation à titre d'archives permanentes, et en respectant les durées d'acheminement spécifiées par accord régional de navigation aérienne.

2.3.1.2. À moins qu'il n'en soit décidé autrement par accord régional de navigation aérienne, les installations nécessaires aux communications entre centres de contrôle régional qui desservent des régions de contrôle contiguës sont dotées en outre de moyens permettant des communications vocales directes et des communications par liaison de données, le cas échéant, avec enregistrement automatique, les communications pouvant être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle au moyen de données radar ou ADS-B ou ADS-C, et normalement dans un délai de 15 secondes pour d'autres fins.

2.3.2. Dans tous les cas où l'échange automatique des données entre ordinateurs des services de la circulation aérienne est nécessaire, des moyens appropriés d'enregistrement automatique sont mis en œuvre.

2.3.3. Les enregistrements de données et de communications qui ont été effectués en application du § 2.3.2 sont conservés pendant une période d'au moins 30 jours.

3. SERVICE DE CONTROLE DE LA CIRCULATION A LA SURFACE

Communications pour le contrôle de la circulation des véhicules autres que les aéronefs sur les aires de manœuvre aux aérodromes contrôlés :

3.1. Le service du contrôle d'aérodrome dispose de moyens permettant des communications bilatérales en radiotéléphonie pour le contrôle de la circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre, sauf lorsqu'un système de communications par signaux visuels est jugé suffisant.

3.2. Lorsque les conditions le justifient, des voies distinctes de communications sont mises en œuvre pour le contrôle de la circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre, et des moyens d'enregistrement automatique sont prévus sur toutes ces voies.

3.3. Les enregistrements de communications qui ont été effectués en application au §3.2 sont conservés pendant une période d'au moins 30 jours.

4. ENREGISTREMENT AUTOMATIQUE DES DONNEES DE SURVEILLANCE

4.1. Les données de surveillance provenant des équipements radar primaire et secondaire ou obtenues par l'ADS ou d'autres systèmes de surveillance (par ex., ADS-B, ADS-C), utilisés comme aides aux services de la circulation aérienne, sont automatiquement enregistrées afin qu'elles puissent servir aux enquêtes sur les accidents et incidents, aux recherches et au sauvetage, au contrôle de la circulation aérienne ainsi qu'à l'évaluation des systèmes de surveillance et à la formation sur ces systèmes.

4.2. Les enregistrements automatiques sont conservés pendant une période d'au moins 30 jours. Les enregistrements intéressant des enquêtes sur des accidents ou incidents sont conservés plus longtemps, jusqu'à ce qu'il soit évident qu'ils ne sont plus nécessaires.

CHAPITRE VII

Renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne

1. RENSEIGNEMENTS METEOROLOGIQUES

1.1. Généralités

Les organismes des services de la circulation aérienne reçoivent, sur les conditions météorologiques actuelles et prévues, les renseignements les plus récents qui sont nécessaires à l'exécution de leurs fonctions respectives. Ces renseignements sont fournis sous une forme qui exige le minimum d'interprétation de la part du personnel des services de la circulation aérienne et suivant une fréquence qui satisfasse les besoins des organismes intéressés des services de la circulation aérienne.

1.2. Centres d'information de vol et centres de contrôle régional

1.2.1. Les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional recevront les renseignements météorologiques indiqués dans l'Annexe 3, Appendice 9, 1.3 à la convention relative à l'aviation civile internationale, surtout en cas d'aggravation constatée ou prévue d'un élément météorologique dès qu'une telle aggravation aura pu être déterminée. Ces observations et ces prévisions couvriront la région d'information de vol ou la région de contrôle ainsi que toutes autres régions déterminées par accord régional de navigation aérienne.

1.2.2. Les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional reçoivent, à intervalles convenables, les dernières valeurs de la pression pour le calage altimétrique, relevées aux emplacements spécifiés par le centre d'information de vol ou le centre de contrôle régional intéressé.

1.3. Organismes assurant le contrôle d'approche

1.3.1. Les organismes assurant le contrôle d'approche reçoivent les renseignements météorologiques indiqués dans l'Annexe 3, Appendice 9, 1.3 à la convention relative à l'aviation civile internationale, pour l'espace aérien et pour les aérodromes dont ils ont la charge. Des messages d'observations spéciales et des amendements aux prévisions sont communiqués à l'organisme assurant le contrôle d'approche dès qu'ils sont jugés nécessaires selon les critères établis et sans attendre les observations ou prévisions régulières suivantes. Lorsque plusieurs capteurs sont utilisés, les affichages auxquels ils sont reliés sont clairement marqués de façon à identifier la piste et la partie de piste correspondant à chaque capteur.

1.3.2. Les organismes assurant le contrôle d'approche reçoivent les dernières valeurs de la pression pour le calage altimétrique, relevées aux emplacements spécifiés par l'organisme assurant le contrôle d'approche intéressé.

1.3.3. Les organismes assurant le contrôle d'approche pour les phases d'approche finale, d'atterrissage et de décollage sont équipés d'affichages du vent à la surface. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les

affichages du vent à la surface situés dans la tour de contrôle d'aérodrome et, le cas échéant, dans la station météorologique.

1.3.4. Les organismes qui assurent le contrôle d'approche pour les phases d'approche finale, d'atterrissage et de décollage aux aérodromes où la portée visuelle de piste est mesurée par des instruments sont dotés d'affichages indiquant les valeurs actuelles de la portée visuelle de piste. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages correspondants situés dans la tour de contrôle d'aérodrome et, le cas échéant, dans la station météorologique.

1.3.4.1. Les organismes qui assurent le contrôle d'approche pour les phases d'approche finale, d'atterrissage et de décollage aux aérodromes où la hauteur de la base des nuages est mesurée par des instruments doivent être dotés d'affichages indiquant la valeur actuelle de la hauteur de la base des nuages. Ces affichages doivent être reliés aux mêmes emplacements d'observation et être alimentés par les mêmes capteurs que les affichages correspondants situés dans la tour de contrôle d'aérodrome et, le cas échéant, dans la station météorologique.

1.3.5. Les organismes qui assurent le contrôle d'approche pour les phases d'approche finale, d'atterrissage et de décollage reçoivent les renseignements sur les cisaillements du vent susceptibles de nuire aux aéronefs sur la trajectoire d'approche ou de décollage ou en approche indirecte.

1.4. Tours de contrôle d'aérodrome

1.4.1. Les tours de contrôle d'aérodrome reçoivent les renseignements météorologiques indiqués dans l'arrêté relatif à la fourniture de services météorologiques, pour l'aérodrome dont elles ont la charge. Des messages d'observations spéciales et des amendements aux prévisions sont communiqués aux tours de contrôle d'aérodrome dès qu'ils sont jugés nécessaires selon les critères établis et sans attendre les observations ou prévisions régulières suivantes.

1.4.2. Les tours de contrôle d'aérodrome reçoivent les dernières valeurs de la pression pour le calage altimétrique à l'aérodrome qu'elles desservent.

1.4.3. Les tours de contrôle d'aérodrome sont équipées d'affichages du vent à la surface. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages du vent à la surface situés dans la station météorologique, le cas échéant. Lorsque plusieurs capteurs sont utilisés, les affichages auxquels ils sont reliés sont clairement marqués de façon à identifier la piste et la partie de piste correspondant à chaque capteur.

1.4.4. Les tours de contrôle des aérodromes où la portée visuelle de piste est mesurée par des instruments sont dotées d'affichages indiquant les valeurs actuelles de la portée visuelle de piste. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages correspondants situés dans la station météorologique, le cas échéant.

1.4.5. La tour de contrôle de l'aérodrome reçoit les renseignements sur les cisaillements du vent susceptibles de nuire aux aéronefs sur la trajectoire d'approche ou de décollage ou en approche indirecte, ou aux avions en roulement à l'atterrissage ou au décollage.

1.5. Stations de télécommunications

Lorsque cela est nécessaire pour le service d'information de vol, les dernières observations et les dernières prévisions météorologiques sont transmises aux stations de télécommunications. Une copie de ces renseignements est communiquée au centre d'information de vol ou au centre de contrôle régional.

2. RENSEIGNEMENTS SUR L'ETAT DES AERODROMES ET SUR L'ETAT OPERATIONNEL DES INSTALLATIONS ET SERVICES ASSOCIÉS

Les tours de contrôle d'aérodrome et les organismes assurant le contrôle d'approche sont tenus au courant des conditions régnant sur l'aire de mouvement qui ont une importance au point de vue opérationnel, notamment de l'existence de dangers temporaires, ainsi que de l'état opérationnel des installations et services associés sur l'aérodrome ou les aérodromes dont ils ont la charge.

3. RENSEIGNEMENTS SUR L'ETAT DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE NAVIGATION

Les organismes ATS sont tenus au courant de l'état opérationnel et de toute modification de l'état opérationnel, des services de radionavigation et des aides visuelles indispensables aux procédures de décollage, de départ, d'approche et d'atterrissage qui sont implantées dans la zone dont ils ont la charge, ainsi que de celui des services de radionavigation et des aides visuelles indispensables à la circulation à la surface.

4. RENSEIGNEMENTS SUR LES BALLONS LIBRES NON HABITÉS

Les exploitants de ballons libres non habités tiennent les organismes appropriés des services de la circulation aérienne au courant des détails concernant le vol de ces ballons conformément aux dispositions en vigueur.

5. RENSEIGNEMENTS SUR LES ACTIVITES VOLCANIQUES

5.1. Les organismes ATS sont informés, conformément à l'accord local, des activités volcaniques pré éruptives, des éruptions volcaniques et de la présence de nuages de cendres volcaniques à proximité de l'espace aérien emprunté par les vols dans leur zone de responsabilité.

5.2. Les centres de contrôle régional et les centres d'information de vol reçoivent les renseignements consultatifs concernant les cendres volcaniques qui sont communiqués par le VAAC qui leur est associé.

6. RENSEIGNEMENTS SUR LES «NUAGES» DE MATIÈRES RADIOACTIVES ET DE PRODUITS CHIMIQUES TOXIQUES

Les organismes ATS sont informés, conformément à l'accord local, de la présence dans l'atmosphère de substances radioactives ou de produits chimiques toxiques, qui pourraient concerner l'espace aérien emprunté par les vols dans leur zone de responsabilité.

Appendice A

Classification des espaces aériens

Classes d'espaces	Vols admis	Services fournis par les organismes de la circulation aérienne			Obligation radio	Soumis à clearance	Qualité du vol
		Contrôle	Information de vol	Alerte			
A	IFR	Espacement IFR/IFR	oui	oui	oui	oui	contrôlé
B	IFR	Espacement IFR/IFR IFR/VFR	oui	oui	oui	oui	contrôlé
	VFR	Espacement VFR/IFR VFR/VFR	oui	oui	oui	oui	contrôlé
C	IFR	Espacement IFR/IFR IFR/VFR	oui	oui	oui	oui	contrôlé
	VFR	Espacement VFR/IFR Information de trafic VFR/VFR	oui	oui	oui	oui	contrôlé
D	IFR	Espacement IFR/IFR Information de trafic IFR/VFR	oui	oui	oui	oui	contrôlé
	VFR	Information de trafic VFR/IFR VFR/VFR	oui	oui	oui	oui	contrôlé
E	IFR	Espacement IFR/IFR	oui	oui	oui	oui	contrôlé
	VFR	non	oui	Oui	non	non	non contrôlé
F	IFR	non	oui (service consultatif)	oui	oui	non	non contrôlé
	VFR	non	oui	oui	non	non	non contrôlé
G	IFR	non	oui	oui	oui	non	non contrôlé
	VFR	non	oui	oui	non	non	non contrôlé

Appendice B

Principes d'identification des routes ATS et des points significatifs

1. ROUTES ATS

1.1. Routes ATS à l'exception des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée

1.1.1. Indicatifs des routes ATS

Le système d'indicatifs doit :

a) permettre l'identification de toute route ATS d'une manière simple et non équivoque ;

b) permettre d'établir une relation entre une route ATS et une structure verticale déterminée de l'espace aérien ;

c) permettre d'indiquer un mode de navigation déterminé, navigation de surface par exemple, qui doit être utilisé le long des routes ATS ainsi désignées ;

d) permettre d'indiquer qu'une route est utilisée principalement ou exclusivement, par certains types d'aéronefs ;

e) éviter les redondances ;

f) pouvoir être utilisé aussi bien par le système automatique au sol que par le système automatique de bord ;

g) permettre la plus grande concision dans l'utilisation du système en exploitation ;

h) assurer une possibilité de développement suffisante pour répondre aux besoins futurs sans qu'il soit nécessaire de procéder à des modifications fondamentales.

1.1.2. Composition de l'indicatif

1.1.2.1. L'indicatif de route ATS doit être composé d'un indicatif de base complété, en cas de besoin, par :

a) un préfixe, de la manière prescrite en 1.1.2.3., et

b) une lettre supplémentaire, de la manière prescrite en 1.1.2.4.

Le nombre de caractères nécessaires pour composer l'indicatif doit, si possible, être limité à un maximum de cinq, et ne devrait, en aucun cas, être supérieur à six.

1.1.2.2. L'indicatif de base doit être composé d'une lettre de l'alphabet suivi d'un numéro compris entre 1 et 999.

La lettre doit être choisie parmi les suivantes :

a) A, B, G, R pour les routes qui font partie des réseaux régionaux OACI de routes ATS autres que les routes à navigation de surface ;

b) L, M, N, P pour les routes à navigation de surface qui font partie des réseaux régionaux OACI de routes ATS ;

c) H, J, V, W pour les routes qui ne font pas partie des réseaux régionaux OACI de routes ATS et qui ne sont pas des routes à navigation de surface ;

d) Q, T, Y, Z pour les routes à navigation de surface qui ne font pas partie des réseaux régionaux OACI de routes ATS.

1.1.2.3. Le cas échéant, une lettre supplémentaire doit être ajoutée comme préfixe à l'indicatif de base conformément aux indications ci-après :

a) K afin d'indiquer une route à basse altitude établie principalement à l'intention des hélicoptères ;

b) U afin d'indiquer que la route ou une partie de cette route est établie dans l'espace aérien supérieur ;

c) S afin d'indiquer une route établie exclusivement pour que les avions supersoniques l'emprunte pendant l'accélération, pendant la décélération et pendant le vol supersonique.

1.1.2.4. Une lettre supplémentaire peut être ajoutée après l'indicatif de base de la route ATS en question, pour indiquer le type de service assuré sur cette route, comme suit :

a) la lettre D pour indiquer que seul un service consultatif est assuré sur la route ou sur une partie de la route ;

b) la lettre F pour indiquer que seul un service d'information de vol est assuré sur la route ou sur une partie de la route.

1.1.3. Attribution des indicatifs de base

1.1.3.1. Les indicatifs de base des routes ATS doivent être attribués selon les principes suivants.

1.1.3.1.1. Le même indicatif de base doit être attribué à une route long-courrier principale sur toute sa longueur, indépendamment des régions de contrôle terminales, des États et des régions OACI traversés.

1.1.3.1.2. Lorsque deux ou plusieurs routes long-courrier ont un tronçon commun, il doit être attribué à ce dernier chacun des indicatifs des routes intéressées, sauf lorsqu'il en résulterait des difficultés pour les services de la circulation aérienne, auquel cas, un seul indicatif doit être utilisé.

1.1.3.1.3. Un indicatif de base attribué à une route ne doit pas être attribué à une autre route.

1.1.4. Emploi des indicatifs dans les communications

1.1.4.1. Dans les communications imprimées, l'indicatif est toujours exprimé au moyen de deux caractères au moins et de six caractères au plus.

1.1.4.2. Dans les communications en phonie, la lettre de base d'un indicatif doit être prononcée conformément au code d'épellation OACI.

1.1.4.3. Lorsque les préfixes K, U ou S spécifiés en 1.1.2.3. Ci-dessus sont utilisés, ils doivent, dans les communications verbales, être prononcés comme suit :

K - KOPTER

U - UPPER

S - SUPERSONIC

Le mot « *kopter* » doit être prononcé comme le mot « *hélicoptère* » et les mots « *upper* » et « *supersonic* » comme en anglais.

1.1.4.4. Lorsque les lettres D ou F spécifiées en 1.1.2.4. Ci-dessus sont utilisées, elles doivent, dans les communications être prononcées conformément au code d'épellation OACI.

1.2. Itinéraires normalisés de départ et d'arrivée

1.2.1. Indicatifs des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée

1.2.1.1. Le système d'indicatifs doit :

a) permettre l'identification de chaque itinéraire d'une manière simple et non équivoque ;

b) permettre d'établir une nette distinction entre :

- les itinéraires de départ et les itinéraires d'arrivée ;

- les itinéraires de départ ou d'arrivée et les autres routes ATS ;

- les routes qui exigent une navigation par référence à des aides radio basées au sol ou à des aides autonomes de bord, et les routes qui exigent une navigation par référence à des repères visuels au sol ;

c) être compatible avec les besoins ATS et les besoins des aéronefs en matière de traitement et d'affichage des données ;

d) permettre la plus grande concision au niveau de son application opérationnelle ;

e) éviter les redondances ;

f) assurer une possibilité de développement suffisante pour répondre à tout besoin futur sans obliger à procéder à des modifications fondamentales.

1.2.1.2. Chaque itinéraire doit être identifié par un indicatif en langage clair et un indicatif codé correspondant.

1.2.1.3. Dans les communications verbales, les indicatifs doivent pouvoir être facilement associés à un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée et ne doivent pas poser de difficultés de prononciation pour les pilotes et le personnel ATS

1.2.2. Composition des indicatifs

1.2.2.1. Indicatif en langage clair

1.2.2.1.1. L'indicatif en langage clair d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée doit être composé dans l'ordre suivant :

a) du mot « *départ* » ou « *arrivée* » ;

b) des mots « *à vue* », si l'itinéraire est destiné à être emprunté par des aéronefs utilisés conformément aux règles de vol à vue (VFR) ;

c) d'un indicateur de base ;

d) d'un indicateur de validité ;

e) d'un indicateur d'itinéraire si nécessaire.

En langue anglaise les éléments ci-dessus sont transmis dans l'ordre c) d) e) a) b) et les mots « *départ* », « *arrivée* » et « *à vue* » sont remplacés respectivement par « *departure* », « *arrival* » et « *visual* ».

1.2.2.1.2. L'indicateur de base doit être le nom ou le nom codé du point significatif auquel se termine un itinéraire normalisé de départ ou auquel commence un itinéraire normalisé d'arrivée.

1.2.2.1.3. L'indicateur de validité doit être composé d'un chiffre compris entre 1 et 9.

1.2.2.1.4. L'indicateur d'itinéraire doit être composé d'une lettre de l'alphabet. Les lettres « *I* » et « *O* » ne doivent pas être utilisées.

1.2.2.2. Indicatif codé

1.2.2.2.1. L'indicatif codé d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée, aux instruments ou à vue, doit être composé :

a) de l'indicatif codé ou du nom codé du point significatif décrit en 1.2.2.1.1 c) ;

b) de l'indicateur de validité mentionné en 1.2.2.1.1.d) ;

c) de l'indicateur d'itinéraire mentionné en 1.2.2.1.1.e) si nécessaire.

1.2.3. Attribution des indicatifs

1.2.3.1. Un indicatif distinct doit être attribué à chaque itinéraire.

1.2.3.2. Afin de pouvoir établir une distinction entre deux ou plusieurs itinéraires qui rejoignent le même point significatif (et auxquels, par conséquent, le même indicateur de base est attribué), un indicateur d'itinéraire distinct, selon les dispositions de 1.2.2.1.4., doit être attribué à chaque itinéraire.

1.2.4. Attribution des indicateurs de validité

1.2.4.1. Un indicateur de validité doit être attribué à chaque itinéraire afin d'identifier l'itinéraire alors en vigueur.

1.2.4.2. Le premier indicateur de validité à attribuer doit être le chiffre « *1* ».

1.2.4.3. Toutes les fois qu'un itinéraire est modifié, un nouvel indicateur de validité, composé du chiffre plus élevé qui suit, doit être attribué. Le chiffre « *9* » doit être suivi du chiffre « *1* ».

1.2.5. Emploi des indicatifs dans les communications

1.2.5.1. Dans les communications verbales, il convient d'utiliser seulement l'indicatif en langage clair.

1.2.5.2. Dans les communications imprimées ou codées, il convient d'utiliser seulement l'indicatif codé.

2. POINTS SIGNIFICATIFS

Des points significatifs sont établis en vue de la définition d'une route ATS ou d'une procédure d'approche aux instruments et/ou en fonction des renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne en ce qui concerne la progression des vols.

2.1. Indicatifs des points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

2.1.1. Noms en langage clair pour les points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

2.1.1.1. Dans la mesure du possible, les points significatifs doivent être désignés par référence à un point géographique identifiable et de préférence important.

2.1.1.2. Dans le choix d'un nom pour le point significatif, il y a lieu de veiller à ce que les conditions ci-après soient réunies :

a) le nom ne doit poser aucune difficulté de prononciation pour les pilotes ou le personnel ATS. Lorsque le nom d'un emplacement géographique pose des difficultés de prononciation, une forme abrégée ou contractée de ce nom, lui conservant le plus possible sa signification géographique, doit être choisie ;

b) le nom doit être aisément reconnaissable dans les communications en phonie et ne pas prêter à confusion avec d'autres points significatifs de la même région d'ensemble. En outre, le nom ne doit pas créer de confusion par rapport à d'autres communications échangées entre les services de la circulation aérienne et les pilotes ;

c) le nom doit si possible comprendre au moins six lettres formant deux syllabes et, de préférence, un maximum de trois ;

d) le nom choisi doit être le même pour le point significatif et pour l'aide de radionavigation dont l'emplacement identifie ce point.

2.1.2. Composition des indicatifs codés de points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

2.1.2.1. L'indicatif codé doit correspondre à l'identification radio de l'aide de radionavigation ; il doit si possible, être de nature à faciliter le rapprochement avec le nom du point significatif en langage clair.

Le même indicatif codé ne doit pas être employé deux fois à moins de 1 100 km (600 milles marins) de l'emplacement de l'aide de radionavigation en cause.

2.2. Indicatifs des points significatifs qui ne sont pas identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

2.2.1. Lorsqu'il est nécessaire d'établir un point significatif à un endroit qui n'est pas identifié par l'emplacement d'une aide de radionavigation, et que ce point est utilisé aux fins du contrôle de la circulation aérienne, il doit être désigné par un groupe « nom-indicatif codé » unique de cinq lettres qui soit prononçable. Ce « nom de code » sert alors de nom aussi bien que d'indicatif codé au point significatif.

Note : *Les principes régissant l'utilisation de noms de code alphanumériques de points appuyant des procédures SID, STAR et d'approche aux instruments RNAV sont énoncés dans la circulaire N° 26/09 DAC/DNA/SCA du 03/08/ 2009).*2.2.2. Le nom de code doit être choisi de manière à éviter toute difficulté de prononciation pour les pilotes ou le personnel ATS lorsqu'ils emploient la langue utilisée dans les communications ATS

2.2.3. Le nom de code doit être facilement identifiable dans les communications en phonie et ne doit pas prêter à confusion avec les indicatifs utilisés pour d'autres points significatifs de la même région d'ensemble.

2.2.4. Le nom de code unique de cinq lettres prononçable assigné à un point significatif ne sera pas assigné à un autre point significatif. Lorsqu'il est nécessaire de déplacer un point significatif, un nouveau nom de code lui sera attribué. Dans le cas ou des noms de code particuliers sont conservés pour les affecter à des emplacements différents, ceci ne doivent pas être réutilisés avant une période d'au moins six mois.

2.2.5. Les besoins en noms de code uniques de cinq lettres prononçable doivent être notifiés aux bureaux régionaux de l'OACI en vue de leur coordination.

2.2.6. Dans les régions où il n'existe pas de système de routes fixes ou lorsque les routes suivies par des aéronefs varient en fonction de considérations opérationnelles, les points significatifs doivent être désignés par leurs coordonnées géographiques exprimées en degrés, minutes et secondes de latitude et de longitude ; toutefois, les points significatifs établis de manière permanente et servant de points d'entrée ou de points de sortie dans ces régions doivent être désignés conformément aux dispositions pertinentes de 2.1. et 2.2.

2.3. Emploi des indicatifs dans les communications

2.3.1. En principe, le nom choisi comme il est indiqué en 2.1. et 2.2. doit être utilisé pour désigner le point significatif dans les communications en phonie. Si le nom en langage clair d'un point significatif identifié par l'emplacement d'une aide de radionavigation, choisi conformément à la disposition de 2.1.1. n'est pas utilisé, ce nom doit être remplacé par l'indicatif codé. Dans les communications en phonie, cet indicatif codé doit être épelé conformément au code d'épellation de l'OACI.

2.3.2. Dans les communications imprimées ou codées, seul l'indicatif codé ou le nom de code choisi doit être utilisé pour désigner un point significatif.

Appendice C

ÉLÉMENTS RELATIFS À LA PLANIFICATION DES MESURES D'EXCEPTION

1. INTRODUCTION

Le 27 juin 1984, le Conseil a approuvé des principes directeurs pour les mesures d'exception à appliquer en cas de perturbation des services de la circulation aérienne et des services de soutien. Ces principes directeurs ont pour objet d'aider à assurer l'écoulement sûr et ordonné de la circulation aérienne internationale, ainsi qu'à préserver, dans cette éventualité, la disponibilité des grandes routes aériennes mondiales du système de transport aérien.

2. STATUT DES PLANS DE MESURES D'EXCEPTION

Les plans de mesures d'exception visent à mettre en œuvre des installations et services destinés à remplacer, en cas d'indisponibilité temporaire, ceux qui sont prévus dans le plan régional de navigation aérienne. Les arrangements correspondants sont donc de nature temporaire; ils ne restent en vigueur que jusqu'à ce que les installations et services du plan régional de navigation aérienne soient rétablis, et ils ne constituent donc pas des amendements du plan régional, qui doivent être traités conformément à la «Procédure d'amendement des plans régionaux approuvés». Cependant, quand un plan de mesures d'exception s'écarte temporairement du plan de navigation aérienne régional approuvé, un tel écart est approuvé, au besoin, par le Président du Conseil de l'OACI au nom du Conseil.

3. RESPONSABILITE DE L'ELABORATION, DE LA PROMULGATION ET DE LA MISE EN ŒUVRE DES PLANS DE MESURES D'EXCEPTION

3.1 L'autorité ATS gouvernementale doit, en cas de perturbation ou de risque de perturbation de ces services, instituer des mesures pour garantir la sécurité de la navigation aérienne internationale et prendre, si possible, des dispositions pour fournir des installations et services de rechange. Dans ce but, l'autorité ATS compétente élabore, publie et met en œuvre des plans de mesures d'exception appropriés. Ces plans sont élaborés en coopération avec les autres États et les usagers de l'espace aérien intéressés et avec l'OACI, selon les besoins, chaque fois que les effets d'une perturbation des services risquent d'affecter les services assurés dans l'espace aérien voisin.

3.2 La responsabilité de mesures d'exception appropriées applicables à l'espace aérien marocain situé au-dessus de la haute mer continue incombe l'autorité ATS de l'état marocain.

***Note :** L'OACI établira des mesures d'exception appropriées et en assurera la coordination lorsque les activités de l'aviation civile internationale sont affectées par une perturbation des services de la circulation aérienne et des services de soutien assurés par un État dans lequel, pour une raison quelconque, les autorités ne peuvent s'acquitter comme il convient de la responsabilité mentionnée en 3.1. En pareil cas, l'OACI travaillera en coordination avec les États responsables de l'espace aérien voisin de celui qui est touché par la perturbation des services, et en consultation étroite avec les organisations internationales intéressées. L'OACI établira des mesures d'exception et en assurera la coordination à la demande des États.*

4. MESURES PREPARATOIRES

4.1 Les délais de notification sont essentiels pour la planification des mesures d'exception si l'on veut raisonnablement éviter que la sécurité de la navigation aérienne ne soit compromise.
La mise en œuvre des arrangements d'exception en temps voulu exige initiative et décision, ce qui, une fois encore, présuppose que des plans de mesures d'exception, prévoyant notamment la façon de promulguer ces mesures et le moment auquel il faut les promulguer, ont, dans la mesure du possible, été élaborés et adoptés par les parties intéressées avant que ne se produisent les événements qui appellent ces mesures.

4.2 Pour les raisons indiquées en 4.1, l'autorité ATS gouvernementale doit prendre les mesures préparatoires appropriées pour faciliter la mise en œuvre en temps voulu d'arrangements d'exception. Ces mesures préparatoires portent sur les éléments exposés ci-après:

a) préparation de plans de mesures d'exception de caractère général applicables à des événements généralement prévisibles comme les grèves ou les conflits du travail touchant les services de la circulation aérienne ou les services de soutien. E n qualité de l'autorité ATS gouvernementale assurant des services dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer ou, elle prend les mesures nécessaires pour garantir que des services de la circulation aérienne appropriés continuent d'être assurés à l'aviation civile internationale dans ledit espace aérien.

b) évaluation des risques pour la circulation aérienne civile que posent les conflits militaires et les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et examen des probabilités et des conséquences éventuelles de catastrophes naturelles ou urgences de santé publique. Les mesures préparatoires doivent comprendre l'établissement préliminaire de plans spéciaux de mesures d'exception à appliquer en cas de catastrophes naturelles, d'urgences de santé publique, de conflits militaires ou d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile qui risquent de

compromettre la disponibilité de l'espace aérien pour les vols civils et/ou la fourniture des services de la circulation aérienne et des services de soutien.

Note : *Il convient de noter que l'évitement, à court préavis, de certaines parties de l'espace aérien exige des efforts spéciaux de la part des États responsables des parties voisines de cet espace aérien et des exploitants internationaux pour planifier des itinéraires et des services de remplacement; l'autorités ATS compétente des services de la circulation aérienne doit donc, dans la mesure du possible, essayer d'anticiper le besoin de telles solutions de remplacement;*

c) surveillance étroite de toute situation qui risque de donner lieu à des événements appelant l'élaboration et l'application d'arrangements d'exception. L'autorité ATS gouvernementale des services de la circulation aérienne désigne des personnes ou des organes administratifs pour entreprendre cette surveillance et, si nécessaire, institue les mesures qui peuvent en découler;

d) désignation d'une commission centrale qui, en cas de perturbation des services de la circulation aérienne et d'application d'arrangements d'exception, est en mesure de fournir, 24 heures sur 24, des renseignements à jour sur la situation et sur les mesures d'exception qu'elle entraîne jusqu'à ce que le fonctionnement normal du système soit rétabli. Une équipe de coordination doit être désignée dans le cadre d'une telle commission, ou en association avec elle, en vue de coordonner les activités pendant que les services sont perturbés.

Note : *De même, l'OACI offrira ses services pour suivre toute situation risquant de donner lieu à des événements appelant l'élaboration et l'application d'arrangements d'exception et, au besoin, aidera à élaborer et à appliquer ces arrangements. Lorsqu'une crise menace, une équipe de coordination sera formée dans le ou les bureaux régionaux intéressés et au siège de l'OACI à Montréal, et des dispositions seront prises pour qu'un personnel compétent soit disponible ou puisse être contacté 24 heures sur 24. Ces équipes seront chargées de suivre en permanence les nouvelles provenant de toutes les sources disponibles, de prendre les dispositions nécessaires pour assurer la diffusion constante des renseignements pertinents reçus par le service d'information aéronautique national, au bureau régional et au siège, d'assurer la liaison, selon les besoins, avec les organisations internationales intéressées et leurs organismes régionaux, et d'échanger des renseignements à jour avec les États directement en cause et les États susceptibles de participer aux arrangements d'exception. Toutes les données disponibles ayant été analysées, l'autorisation nécessaire sera obtenue des États concernés pour prendre les mesures requises dans les circonstances.*

5. COORDINATION

5.1 Un plan de mesures d'exception doit être acceptable aussi bien pour les fournisseurs que pour les usagers des services d'exception, c'est-à-dire que les fournisseurs doivent pouvoir s'acquitter des fonctions qui leur ont été confiées et que le plan de mesures d'exception doit assurer la sécurité de l'exploitation et offrir la capacité d'acheminer la circulation prévue dans les circonstances.

5.2 En conséquence, lorsqu'on prévoit une perturbation des services de la circulation aérienne ou des services de soutien, l'autorité ATS gouvernementale avise dès que possible le Bureau régional de l'OACI accrédité auprès d'elle, ainsi que les autres États dont les services pourraient être touchés. Cet avis doit comprendre des renseignements sur les mesures d'exception connexes ou une demande d'aide pour la formulation des plans de mesures d'exception.

5.3La coordination détaillée avec chacun des États concernés doit conduire à l'adoption formelle d'un plan de mesures d'exception. Une coordination détaillée de ce genre avec les États dont les services seront sensiblement affectés est également assuré et ce en en procédant, par exemple, au réacheminement de la circulation, ainsi qu'avec les organisations internationales intéressées, dont les connaissances et l'expérience dans le domaine de l'exploitation sont précieuses.

5.4 Chaque fois qu'il est nécessaire d'assurer une transition harmonieuse vers l'application d'arrangements d'exception, la coordination dont il est question dans la présente section doit comprendre un accord sur les détails d'un texte de NOTAM commun à diffuser à une date d'entrée en vigueur convenue d'un commun accord.

6. ÉLABORATION, PROMULGATION ET APPLICATION DES PLANS DE MESURES D'EXCEPTION

6.1 L'élaboration d'un plan de mesures d'exception bien fondé dépend des circonstances, et notamment de la possibilité ou de l'impossibilité, pour l'aviation civile internationale, d'utiliser l'espace aérien dans lequel les services sont perturbés. L'espace aérien relevant d'un État souverain ne peut être utilisé qu'à l'initiative des autorités de l'État en cause, ou avec leur accord ou consentement. Sans cela, les arrangements d'exception doivent supposer le contournement de l'espace aérien et devraient être élaborés par les États voisins ou par l'OACI en coopération avec les États voisins. Dans le cas de l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer ou de l'espace aérien de souveraineté indéterminée, il se peut que l'élaboration du plan de mesures d'exception comporte, selon les circonstances (notamment en fonction de la dégradation des services de rechange fournis), une réassignation temporaire par l'OACI de la responsabilité de la fourniture des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien en cause.

6.2 L'élaboration d'un plan de mesures d'exception suppose a priori autant de renseignements que possible sur les routes actuelles et routes de rechange, sur les moyens de navigation des avions, sur la disponibilité, totale ou partielle, d'un guidage de navigation fourni par des aides au sol, sur les moyens de surveillance et de télécommunication des organismes voisins des services de la circulation aérienne, des services de télécommunications, des services météorologiques et des services d'information aéronautique. Les éléments principaux dont il faut tenir compte, selon les circonstances, pour la planification de mesures d'exception sont les suivants:

a) réacheminement de la circulation pour éviter, totalement ou en partie, l'espace aérien en cause, ce qui implique normalement l'établissement de routes ou de tronçons de route supplémentaires et de conditions d'utilisation particulières pour ces routes;

b) établissement d'un réseau de routes simplifié traversant l'espace aérien en cause, s'il est disponible, accompagné d'un plan de répartition des niveaux de vol visant à garantir la séparation latérale et verticale, et d'une procédure permettant à des centres de contrôle régional voisins d'établir une séparation longitudinale aux points d'entrée et de maintenir cette séparation d'un bout à l'autre de l'espace aérien;

c) réassignation de la responsabilité d'assurer des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer;

d) mise en œuvre et exploitation de communications air-sol et de liaisons vocales directes RSFTA et ATS adéquates et réassignation aux États voisins de la responsabilité de fournir des renseignements météorologiques et des renseignements sur l'état des aides de navigation;

e) arrangements spéciaux pour la collecte et la diffusion de comptes rendus d'aéronef en vol et après le vol;

f) obligation pour les pilotes d'assurer une veille permanente sur une fréquence VHF spécifiée pour les communications entre pilotes dans des régions spécifiées où les communications air-sol sont incertaines ou inexistantes, et de diffuser sur cette fréquence, de préférence en anglais, des renseignements et des estimations sur leur position, y compris le début et la fin de la montée et de la descente;

g) obligation, pour tous les aéronefs, d'allumer en permanence les feux de position et les feux anticollision dans des régions spécifiées;

h) obligation, pour chaque aéronef, de maintenir une séparation longitudinale accrue éventuellement établie entre les aéronefs volant au même niveau de croisière, et procédures en la matière;

i) obligation de monter et de descendre nettement à droite de l'axe de certaines routes expressément identifiées;

j) arrangements destinés à contrôler l'accès à la région où s'appliquent les mesures d'exception pour éviter la surcharge du système mis en place pour faire face à la situation;

k) obligation, pour tous les aéronefs se trouvant dans la région où s'appliquent les mesures d'exception, de voler selon les règles IFR, ce qui comprend notamment l'attribution aux routes ATS de la région de niveaux de vol IFR tirés du tableau pertinent des niveaux de croisière figurant dans le texte réglementaire relatif aux règles de l'air.

6.3 Les usagers des services de navigation aérienne doivent être notifiés par NOTAM, aussitôt que possible, d'une perturbation prévue ou effective des services de la circulation aérienne ou des services de soutien. Ce NOTAM doit notamment indiquer les arrangements d'exception associés à la situation. En cas

d'interruption prévisible, la notification préalable doit en tout cas se faire avec un préavis d'au moins 48 heures.

6.4 La notification par NOTAM de la cessation des mesures d'exception et du rétablissement des services prévus dans le plan régional de navigation aérienne doit être faite aussi vite que possible pour assurer une transition harmonieuse des conditions d'exception aux conditions normales.

TABLE DES MATIERES

Arrêté relatif aux services de la circulation aérienne

Article premier: OBJET 1

Article 2 :LA FOURNITURE DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE 1

Article 3 : PROCEDURES COMPLEMENTAIRES 1

Article 4 :INFRACTIONS 1

Article 5 :EXECUTION 1

CHAPITRE I: DEFINITIONS 2

CHAPITRE II: GENERALITES 17

1. BÉNÉFICIAIRES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE 17

2. SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE 17
2.1. Objet des services de la circulation aérienne 17
2.2. Subdivision des services de la circulation aérienne 17
2.3. Procédures employées par les organismes de la circulation aérienne 18

3. ESPACES AÉRIENS ET AÉRODROMES OU LES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE SONT ASSURÉS 18
3.1. Désignation des espaces aériens 18
3.1.1. Régions d'information de vol 18
3.1.2. Espaces aériens contrôlés 19
3.1.3. Zones dangereuses, réglementées et interdites 19
3.1.4. Aérodromes contrôlés 19
3.2. Classification des espaces aériens 19
3.3. Spécifications relatives aux espaces aériens 20
3.3.1. Régions d'information de vol 20
3.3.2. Espaces aériens contrôlés 21
3.4. Vols en navigation fondée sur les performances (PBN) 22
3.5. Performance de communication requise (RCP) 23
3.6. Zones interdites, réglementées et dangereuses 24
3.7. Aérodromes 24
3.8. Identification 24

4. ORGANISMES ASSURANT LES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE 24
4.1. Désignation des organismes 24
4.1.1. Organismes assurant le service d'information de vol et le service d'alerte 24
4.1.2. Organismes assurant le service du contrôle de la circulation aérienne 25
4.2. Spécifications relatives aux organismes 25
4.2.1. Centre d'information de vol 25
4.2.2. Centre de contrôle régional 25
4.2.3. Centre de contrôle d'approche 25
4.2.4. Tour de contrôle 25
4.2.5. Organisme AFIS 26
4.3. Modalités de désignation des organismes 26
4.4. Identification 26

5. ROUTES ATS ET POINTS SIGNIFICATIFS **26**

6. ALTITUDES MINIMALES DE VOL **26**

7. INFORMATION AÉRONAUTIQUE **27**

8. COORDINATION **27**
8.1. Coordination entre l'administration météorologique et le prestataire des services de la circulation aérienne 27
8.2. Coordination entre les autorités des services d'information aéronautique et les autorités des services de la circulation aérienne 27
8.3. Coordination entre les autorités militaires et les services de la circulation aérienne 28
8.4. Coordination entre les exploitants et les services de la circulation aérienne 29
8.5. Coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol 29

9. SERVICE À ASSURER AUX AÉRONEFS EN CAS D'URGENCE **30**

10. SITUATIONS FORTUITES EN VOL **31**
10.1. Aéronef égaré ou non identifié 31
10.2. Interception d'aéronefs civils 32

11. IMPORTANCE DE L'HEURE **33**

12. ÉTABLISSEMENT DE SPÉCIFICATIONS D'EMPORT ET D'UTILISATION DE TRANSPONDEURS SIGNALANT L'ALTITUDE - PRESSION **34**

13. GESTION DE LA SÉCURITE DES SERVICES ATS **34**

14. SYSTÈMES DE RÉFÉRENCE COMMUNS **34**
14.1. Système de référence horizontal 34
14.2. Système de référence vertical 35
14.3. Système de référence temporel 35

15. COMPÉTENCES LINGUISTIQUES **35**

16. CONSERVATION DE DONNÉES **35**

CHAPITRE III: SERVICE DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE **37**

1. BÉNÉFICIAIRES **37**

2. MISE EN OEUVRE DU SERVICE DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE **37**

3. FONCTIONNEMENT DU SERVICE DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE **37**
3.1. Rôle des organismes du contrôle de la circulation aérienne 37
3.2. Prévention des abordages 38
3.2.1. Information de circulation 38
3.2.2. Espacement 38
3.2.3. Dérogations 40

4. RESPONSABILITÉ DU CONTROLE **40**
4.1. Responsabilité du contrôle d'un vol donné 41
4.2. Responsabilité du contrôle dans une portion d'espace aérien 41

5. CLEARANCE **41**

5.1. Teneur des autorisations 41
5.2. Collationnement des autorisations et des informations intéressant la sécurité 41
5.3. Coordination des clearances 42

6. TRANSFERT DE CONTROLE 43
6.1 Lieu et moment du transfert 43
6.2. Coordination du transfert 44

7. CONTROLE DE LA CIRCULATION DES PERSONNES ET DES VEHICULES SUR LES AERODROMES 45

8. RÉGULATION DU DÉBIT DE LA CIRCULATION AÉRIENNE 46

CHAPITRE IV: SERVICE D'INFORMATION DE VOL 47

1. BÉNÉFICIAIRES 47

2. DOMAINE COUVERT PAR LE SERVICE D'INFORMATION DE VOL 47

3. MISE EN OEUVRE DU SERVICE D'INFORMATION DE VOL 48

CHAPITRE V: SERVICE D'ALERTE 51

1. BÉNÉFICIAIRES 51

2. ORGANISMES CHARGÉS D'ASSURER LE SERVICE D'ALERTE 51

3. MISE EN ALERTE DES CENTRES DE COORDINATION DE SAUVETAGE 51
3.1.1. Phase d'incertitude (INCERFA) 52
3.1.2. Phase d'alerte (ALERFA) 52
3.1.3. Phase de détresse (DETRESFA) 52

4. UTILISATION DES INSTALLATIONS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS 54

5. REPÉRAGE SUR CARTE DE LA POSITION DE L'AÉRONEF EN DIFFICULTÉ 54

6. NOTIFICATION À L'EXPLOITANT 54

7. NOTIFICATION AUX AÉRONEFS ÉVOLUANT À PROXIMITÉ D'UN AÉRONEF EN ÉTAT D'URGENCE 54

CHAPITRE VI: MOYENS DE TELECOMMUNICATIONS NECESSAIRES AUX SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE 55

1. SERVICES MOBILE AERONAUTIQUE (COMMUNICATIONS air-sol) 55
1.1. Généralités 55
1.2. Service d'information de vol 55
1.3. Contrôle régional 55
1.4. Contrôle d'approche 55
1.5. Contrôle d'aérodrome 56

2. SERVICE FIXE AERONAUTIQUE (communications sol-sol) 56
2.1. Généralités 56
2.2. Communications à l'intérieur d'une région d'information de vol 56
2.2.1. Communications entre organismes des services de la circulation aérienne 56
2.2.2. Communications entre les organismes des services de la circulation aérienne et d'autres organismes 57
2.2.3. Description des installations de télécommunication 57

2.3. Communications entre régions d'information de vol 58

3. SERVICE DE CONTROLE DE LA CIRCULATION A LA SURFACE 59

4. ENREGISTREMENT AUTOMATIQUE DES DONNEES DE SURVEILLANCE 59

CHAPITRE VII: RENSEIGNEMENTS NECESSAIRES AUX SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE 60

1. RENSEIGNEMENTS METEOROLOGIQUES 60
1.1. Généralités 60
1.2. Centres d'information de vol et centres de contrôle régional 60
1.3. Organismes assurant le contrôle d'approche 60
1.4. Tours de contrôle d'aérodrome 61
1.5. Stations de télécommunications 62

2. RENSEIGNEMENTS SUR L'ETAT DES AERODROMES ET SUR L'ETAT OPERATIONNEL DES INSTALLATIONS ET SERVICES ASSOCIÉS 62

3. RENSEIGNEMENTS SUR L'ETAT DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE NAVIGATION 62

4. RENSEIGNEMENTS SUR LES BALLONS LIBRES NON HABITÉS 62

5. RENSEIGNEMENTS SUR LES ACTIVITES VOLCANIQUES 62

6. RENSEIGNEMENTS SUR LES «NUAGES» DE MATIÈRES RADIOACTIVES ET DE PRODUITS CHIMIQUES TOXIQUES 62

APPENDICE A: CLASSIFICATION DES ESPACES AERIENS 63

APPENDICE B: PRINCIPES D'IDENTIFICATION DES ROUTES ATS ET DES POINTS SIGNIFICATIFS 64

1. ROUTES ATS 64
1.1. Routes ATS à l'exception des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée 64
1.1.1. Indicatifs des routes ATS 64
1.1.2. Composition de l'indicatif 64
1.1.3. Attribution des indicatifs de base 65
1.1.4. Emploi des indicatifs dans les communications 65
1.2. Itinéraires normalisés de départ et d'arrivée 66
1.2.1. Indicatifs des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée 66
1.2.2. Composition des indicatifs 67
1.2.3. Attribution des indicatifs 67
1.2.4. Attribution des indicateurs de validité 68
1.2.5. Emploi des indicatifs dans les communications 68

2. POINTS SIGNIFICATIFS 68
2.1. Indicatifs des points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation 68
2.1.1. Noms en langage clair pour les points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation 68
2.1.2. Composition des indicatifs codés de points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation 69
2.2. Indicatifs des points significatifs qui ne sont pas identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation 69

2.3. Emploi des indicatifs dans les communications 69

APPENDICE C: ÉLÉMENTS RELATIFS À LA PLANIFICATIONDES MESURES D'EXCEPTION

1. INTRODUCTION **70**

2. STATUT DES PLANS DE MESURES D'EXCEPTION **70**

3. RESPONSABILITE DE L'ELABORATION, DE LA PROMULGATION ET DE LA MISE EN ŒUVRE DES PLANS DE MESURES D'EXCEPTION **70**

4. MESURES PREPARATOIRES **71**

5. COORDINATION **73**

6. ÉLABORATION, PROMULGATION ET APPLICATION DES PLANS DE MESURES D'EXCEPTION **73**

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin Officiel » n° 6216 du 22 Safar 1435 (26 décembre 2013).

Arrêté du ministre de l'équipement, du transport et de la logistique n° 3283-13 du 18 moharrem 1435 (22 novembre 2013) relatif aux règles de l'air

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE,

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile, tel qu'il a été modifié et complété, et notamment ses articles de 67 à 105 ;

Considérant la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944, à laquelle le Royaume du Maroc a adhéré le 13 novembre 1956 et publiée par le dahir n° 1-57-172 du 10 kaada 1376 (8 juin 1957) et notamment son annexe l'annexe 2, relative aux règles de l'air,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Le présent arrêté a pour objet de définir les règles de l'air, de régir leur application par les services de la circulation aérienne et de préciser les règles qui doivent être appliquées aux vols VFR et IFR, conformément aux dispositions du décret n° 2-61-161 et de l'annexe 2 à la Convention de Chicago susvisés.

ART. 2. – Les règles de l'air s'appliquent :

a) aux aéronefs civils évoluant sur les aérodromes sous l'autorité nationale et dans l'espace aérien où le Maroc assure, en vertu des accords régionaux de navigation aérienne, la fourniture des services de la circulation aérienne ainsi qu'aux aéronefs d'Etat, évoluant dans les mêmes espaces, dont les conditions d'exécution de la mission sont compatibles avec ces règles générales ;

b) aux aéronefs portant les marques d'immatriculation marocaines, où qu'ils se trouvent, dans la mesure où ces règles ne contreviennent pas aux règles édictées par l'Etat sous l'autorité duquel le territoire survolé se trouve placé.

ART. 3. – Les procédures complémentaires régionales de l'Organisation de l'aviation civile internationale relatives aux règles de l'air, sont applicables dans l'espace aérien où le Maroc assure la fourniture des services de la circulation aérienne, tel que défini par les accords régionaux de navigation aérienne. Ces procédures feront l'objet de publication d'information aéronautique.

L'ensemble des exigences réglementaires relatives aux règles de l'air sont fixées dans l'annexe à l'original du présent arrêté.

ART. 4. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 18 moharrem 1435 (22 novembre 2013).

AZIZ RABBAH.

*

* *

CHAPITRE I : DEFINITIONS

1. DEFINITIONS

Dans le présent arrêté du ministre chargé de l'aviation civile :

- le terme « *service* » correspond à la notion de fonction ou de service assuré alors que le terme «*organisme*» désigne une entité administrative chargée d'assurer un service ;
- les expressions ci-dessous employées dans les chapitres II à V ont la signification suivante :

Accord ADS-C : Plan de compte rendu qui fixe les conditions qui régiront les comptes rendus de données ADS-C (c'est - à- dire les données nécessaires à l'organisme des services de la circulation aérienne et la fréquence des comptes rendus ADS-C, qui doivent être convenues avant l'emploi de l'ADS-C dans la fourniture de services de la circulation aérienne).

***Note** : Les modalités d'un accord ADS-C sont échangées entre le système sol et l'aéronef au moyen d'un contrat ou d'une série de contrats.*

Aérodrome : Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel) destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

***Note** : Les règles de l'air se rapportant aux aérodromes et à leur utilisation s'appliquent également aux emplacements sur lesquels l'atterrissage et le décollage sont permis.*

Aérodrome contrôlé : Aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

***Note** : l'expression aérodrome contrôlé indique que le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome, mais n'implique pas nécessairement l'existence d'une zone de contrôle.*

Aérodrome de dégagement : Aérodrome spécifié dans le plan de vol, vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :
Aérodrome de dégagement au décollage : Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.
Aérodrome de dégagement en route : Aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.
Aérodrome de dégagement en route ETOPS : Aérodrome de dégagement accessible et approprié où un avion en vol ETOPS peut atterrir si un arrêt de moteur ou une autre anomalie ou urgence se produit en route.
Aérodrome de dégagement à destination : Aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

***Note** : L'aérodrome de départ d'un vol peut être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.*

Aérodyne : Tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques.

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

Aéronef télépiloté (RPA) : Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.

Aérostat : Tout aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air.

Aire à signaux : Aire d'aérodrome sur laquelle sont disposés des signaux au sol.

Aire d'atterrissage : Partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs.

Aire de manœuvre : Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation en surface des aéronefs, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement : Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface qui comprend l'aire de manœuvre et la (ou les) aire(s) de trafic.

Aire de trafic : Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pour l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste et du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Altitude : Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point et le niveau moyen de la mer (MSL).

Altitude de transition : Altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude.

Altitude-pression : Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.

Approche à vue : Approche effectuée par un aéronef en vol IFR qui n'exécute pas ou interrompt la procédure d'approche aux instruments et exécute l'approche par repérage visuel du sol.

Autorisation : se référer à la définition du terme « clearance ».

Autorité ATS compétente: Autorité appropriée désignée par l'état Marocain chargé de fournir les services de la circulation aérienne.

Autorité ATS gouvernementale : Autorité gouvernementale responsable de l'établissement de règles ou de dispositions particulières dans les domaines qui relèvent de la fourniture des services de la circulation aérienne. Dans le contexte du présent arrêté, ce terme signifie la Direction de l'Aéronautique Civile.

Avion : Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Ballon : Aérostat non entraîné par un organe moteur.

Ballon libre non habité : Aérostat non entraîné par un organe moteur, non habité, en vol libre.
Bureau de piste : Organisme de la circulation aérienne chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol soumis avant le départ.

Note : Un bureau de piste peut être un organisme distinct ou être combiné avec un organisme existant.

Cap : orientation de l'axe longitudinal d'un aéronef, généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique, compas ou du canevas).

Centre de contrôle régional (ACC) : Organisme chargé d'assurer les services de la circulation aérienne au bénéfice des aéronefs évoluant dans les espaces aériens contrôlés relevant de son autorité.

Centre d'information de vol (FIC) : Organisme de la circulation aérienne institué pour assurer le service d'information de vol et le service de vol

Circuit d'aérodrome : Trajet de principe associé à un aérodrome indiquant les manœuvres successives que doivent effectuer en tout ou partie les aéronefs en vol utilisant l'aérodrome.

Circuit de circulation au sol : Cheminements spécifiés que les aéronefs doivent suivre sur l'aire de manœuvre.

Circulation aérienne : Ensemble des aéronefs évoluant dans l'espace aérien ou sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome. La circulation aérienne comprend la circulation aérienne générale et la circulation aérienne militaire

Note *: Dans le présent texte, sauf mention contraire, l'expression « circulation aérienne » désigne la circulation aérienne générale.*

Circulation d'aérodrome : Ensemble de la circulation des aéronefs et des véhicules sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs qui se trouvent dans le ou les circuits d'aérodrome, qui y pénètrent ou qui en sortent.

Circulation à la surface : Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à l'exclusion des décollages et atterrissages, à la surface d'un aérodrome, ou encore, dans le cas d'un hélicoptère, déplacement en vol rasant au-dessus de la surface de l'aérodrome à une hauteur permettant d'utiliser l'effet de sol et à une vitesse correspondant à celle de la circulation au sol (inférieur à 37 Km/h ou 20Kt).

Clearance : Autorisation délivrée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme du contrôle de la circulation aérienne dans le but de lui fournir le service du contrôle de la circulation aérienne.

Clearance de séparation à vue : Clearance complémentaire accordée à un aéronef en vol contrôlé lui permettant de s'affranchir des espacements réglementaires vis à vis d'un seul autre aéronef contrôlé et d'assurer visuellement sa propre séparation par rapport à celui-ci.

Clearance VMC : Clearance complémentaire accordée à un aéronef en vol IFR, lui permettant, sur sa demande, en VMC, de s'affranchir des espacements réglementaires vis à vis de tous les autres aéronefs en vol IFR et d'assurer visuellement sa propre séparation par rapport à ceux-ci.

Communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) : Moyen de communication par liaison de données pour les communications ATC entre le contrôleur et le pilote.
Communications par liaison de données : Mode de communication dans lequel l'échange des messages se fait par liaison de données.

Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Conditions météorologiques de vol à vue (VMC) : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums

spécifiés.

Contrôle d'aérodrome : Service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Contrôle d'approche : Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ.

Contrôle régional : Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle.

Croisière ascendante : Technique de vol en croisière applicable à un aéronef, qui résulte en un accroissement net de l'altitude à mesure que la masse de l'aéronef diminue.

Détection et évitement : Possibilité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.

Dirigeable : Aérostat entraîné par un organe moteur.

Durée totale estimée : Dans le cas des vols IFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides de navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aérodrome de destination ne dispose pas d'aide de navigation, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination. Dans le cas des vols VFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination.

Espace aérien à service consultatif : Espace aérien de dimensions définies, ou route désignée, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré

Espace aérien non contrôlé de classe F (Espace aérien à service consultatif) : Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes de la circulation aérienne assurent le service consultatif de la circulation aérienne.

Espace aérien contrôlé : Espace aérien de dimensions déterminées à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice des vols contrôlés.

Note : « Espace aérien contrôlé » est un terme générique qui désigne l'un ou l'autre des espaces aériens contrôlés de classe A, B, C, D ou E.

Espace aérien contrôlé de classe A : Espace aérien où seul les vols IFR sont admis. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR.

Espace aérien contrôlé de classe B : Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR, entre les vols IFR et les vols VFR et entre les vols VFR.

Espace aérien contrôlé de classe C : Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR et entre les vols IFR et les vols VFR, et fournissent des informations de trafic aux vols VFR sur les autres vols VFR.

Espace aérien contrôlé de classe D : Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR et fournissent des informations de trafic aux vols IFR sur les vols VFR et aux vols VFR sur les vols IFR et sur les autres vols VFR.

Espace aérien contrôlé de classe E : Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR. Tous les vols reçoivent dans la mesure du possible des informations de circulation.

Espace aérien non contrôlé de classe G : Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes de la circulation aérienne assurent seulement le service d'information de vol et le service d'alerte.

Espacement : Intervalle ménagé par un organisme du contrôle de la circulation aérienne entre les positions de deux aéronefs et exprimé en distance horizontale, en différence de niveau ou en temps de vol.

Exploitant : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Note : *Dans le contexte des aéronefs télépilotés, une exploitation inclut le système d'aéronef télépiloté.*

Hauteur : Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point et un niveau de référence spécifié.

Hélicoptère : Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Heure d'approche prévue : Heure à laquelle un organisme de la circulation aérienne prévoit qu'un aéronef à la suite d'un retard quittera le repère d'attente pour exécuter son approche en vue d'un atterrissage

Note : *L'heure réelle à laquelle l'aéronef quitte le repère d'attente dépend de la clearance d'approche.*

Heure estimée d'arrivée : Pour les vols IFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrive à la verticale du point désigné , défini par référence à des aides à la navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aérodrome ne dispose d'aucune aide à la navigation, heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome. Pour les vols VFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrive à la verticale de l'aérodrome.

Heure estimée de départ du poste de stationnement : Heure à laquelle il est estimé que l'aéronef commence à se déplacer pour le départ.

IFR : Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments.

IMC : Abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments.

Information de trafic : Renseignements donnés à un pilote par un organisme de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision en appliquant les règles de l'air.

Liaison de commande et de contrôle (C2) : Liaison de données entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

Limite de clearance : Point ou instant jusqu'auquel est valable une clearance accordée à un aéronef.

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Navigation de surface (RNAV) : Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

Note : La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.

Niveau : Terme générique employé pour indiquer la position verticale d'un aéronef en vol et désignant, selon le cas, une hauteur, une altitude ou un niveau de vol.

Note : un altimètre barométrique étalonné d'après l'atmosphère type :

a) calé sur le QNH, indique l'altitude ;

b) calé sur le QFE, indique la hauteur par rapport au niveau de référence QFE ;

c) calé sur une pression de 1013,2 hectopascals, indique l'altitude pression et peut être utilisé pour indiquer le niveau de vol.

Niveau de croisière : Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

Niveau de transition : Premier niveau de vol, multiple de 10, égal ou supérieur à l'altitude de transition auquel et au-dessus duquel la position verticale d'un aéronef est donnée par son niveau de vol.

Niveau de vol (FL) : Surface isobare liée à une pression de référence spécifiée : 1013,2 hectopascals et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pressions spécifiés.

NOTAM : Avis donnant en temps utile sur l'établissement, l'état ou la modification, d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique ou d'un danger pour la navigation aérienne des renseignements essentiels à l'exécution des vols.

Nuit : Période pendant laquelle le centre du disque solaire se trouve à plus de 6 degrés en dessous de l'horizon.
Il est admis que pour tous les aérodromes implantés sur le territoire du Maroc, la nuit commence 30 minutes après le coucher du soleil et se termine 30 minutes avant le lever du soleil ;

Observateur RPA : Personne formée et compétente désignée par l'exploitant, qui, par observation visuelle de l'aéronef télépiloté, aide le télépilote à assurer la sécurité de l'exécution du vol.

Opérations d'approche aux instruments : Approche et atterrissage utilisant des instruments de guidage de navigation et fondés sur une procédure d'approche aux instruments. Les opérations d'approche aux instruments peuvent être exécutées selon deux méthodes :
a) approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale ;
b) approche aux instruments tridimensionnelle (3D), utilisant à la fois le guidage de navigation latérale et verticale.
Note : Le guidage de navigation latérale et verticale désigne le guidage assuré par :
a) une aide de radionavigation au sol ; ou
b) des données de navigation générées par ordinateur provenant d'aides de navigation au sol, spatiales ou autonomes, ou d'une combinaison de ces aides.
Organisme des services de la circulation aérienne : Terme générique désignant soit un organisme chargé de rendre l'ensemble des services de la circulation aérienne ou certains d'entre eux, soit un bureau de piste.

Note : Dans le présent texte, sauf mention contraire, l'expression « organisme de la circulation aérienne » recouvre également les organismes de la circulation aérienne militaire lorsque ceux-ci rendent des services à la circulation aérienne générale.

Organisme de contrôle d'approche : Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol contrôlé arrivant à un ou plusieurs aérodromes ou partant de ces aérodromes.

Organisme de contrôle de la circulation aérienne : Terme générique désignant soit un centre de contrôle régional, soit un centre de contrôle d'approche, soit une tour de contrôle, soit un organisme de contrôle de la circulation aérienne militaire.

Personnel critique pour la sécurité : Personnes qui pourraient compromettre la sécurité aérienne en s'acquittant inadéquatement de leurs devoirs et fonctions. Cette définition englobe, sans s'y limiter, les membres d'équipage, le personnel d'entretien d'aéronef et les contrôleurs de la circulation aérienne.

Pilote commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant ou le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, responsable de la conduite et de la sécurité d'un aéronef pendant le temps de vol.

Piste : Aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Plafond : Hauteur, au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuages qui, au-dessous de 6000 m (20 000 pieds) couvre plus de la moitié du ciel.

Plan de vol (PLN) : Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, communiqués aux organismes de la circulation aérienne.

Plan de vol déposé (FPL) : Le plan de vol tel qu'il a été déposé sous une forme spécifiée auprès d'un organisme de la circulation aérienne par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas les éventuelles modifications ultérieures.

Plan de vol en vigueur : Un plan de vol devient plan de vol en vigueur au moment où débute le vol ou la partie de vol pour lequel il a été communiqué. Le plan de vol en vigueur comprend les éventuelles modifications postérieures à la communication du plan de vol initial.

Plan de vol répétitif (RPL) : Plan de vol concernant une série de vols assurés régulièrement, souvent répétés et présentant les mêmes caractéristiques de base, fourni par un exploitant pour être conservé et utilisé, de manière répétitive, par les organismes de la circulation aérienne.

Point d'attente avant piste : Position caractéristique du circuit de circulation au sol d'un aérodrome, en vue de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles ou une zone critique/sensible d'ILS/MLS, auquel les aéronefs où véhicules circulant à la surface s'arrêtent et attendent, sauf autorisation contraire de la tour de contrôle d'aérodrome.

Point de compte rendu : Emplacement déterminé pouvant être identifié par des moyens visuels, radioélectriques ou autres par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée.

Point significatif : Emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route ATS ou la trajectoire d'un aéronef, ainsi que pour les besoins de la navigation et des services de la circulation aérienne.

Point de transition : Point où un aéronef navigant sur un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence doit en principe transférer son principal repère de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à la première installation située en avant de lui.

Poste de télépilotage : Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.

Procédure d'approche aux instruments : Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. Les procédures d'approche aux instruments sont classées comme suit :

Procédure d'approche classique (NPA) : Procédure d'approche aux instruments conçue pour les opérations d'approche aux instruments 2D de type A.

***Note** : Les procédures d'approche classique peuvent être exécutées en utilisant une technique d'approche finale en descente continue (CDFA). Les CDFA avec guidage VNAV consultatif calculé par l'équipement de bord (Voir Pans-OPS (Doc 8168), Vol. I, Partie I, Section 4, Chap. 1, par. 1.8.1) sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 3D. Les CDFA fondées sur un calcul manuel de la vitesse verticale de descente nécessaire sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 2D. Pour plus de renseignements sur les CDFA, voir les PANS-OPS (Doc 8168) Vol. I, Sections 1.7 et 1.8.*

Procédure d'approche avec guidage vertical (APV) : Procédure d'approche aux instruments en navigation fondée sur les performances (PBN) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A.

Procédure d'approche de précision (PA) : Procédure d'approche aux instruments fondée sur des systèmes de navigation (ILS, MLS, GLS et SBAS Cat I) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.

***Note** : Voir l'Annexe 6 pour les types d'opérations d'approche aux instruments.*

Publication d'information aéronautique : Publication de l'État, ou éditée par décision de l'État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Radiotéléphonie : Mode de radiocommunication prévu principalement pour l'échange d'informations vocales.

Région de contrôle (CTA) : Espace aérien contrôlé situé au dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface.

Région de contrôle terminale (TMA) : Région de contrôle établie en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou plusieurs aérodromes importants.

Région d'information de vol (FIR) : Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

Renseignements météorologiques : Message d'observations, analyses, prévisions et tous autres éléments d'information relatifs à des conditions météorologiques existantes ou prévues.

Repère d'attente : Emplacement déterminé pouvant être identifié par des moyens visuels, radioélectriques ou autres et au voisinage duquel un aéronef en vol doit se maintenir pour attendre.

Répondeur automatique d'information : Système automatique de radiocommunication fonctionnant en principe sur la fréquence normale d'appel d'un organisme désigné de la circulation aérienne et diffusant des

renseignements appropriés et actualisés concernant un espace aérien.

Route : Projection sur la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont le sens en un point quelconque est généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou du canevas).

Route à service consultatif : Route désignée le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Route ATS : Route destinée à canaliser la circulation aérienne pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne.

Note : L'expression route ATS est utilisée pour désigner à la fois les voies aériennes, les routes contrôlées et non contrôlées, les routes d'arrivée et de départ, etc.

Séparation : Distance entre deux aéronefs, deux niveaux, deux trajectoires.

Service consultatif de la circulation aérienne : Service fourni dans le cadre du service d'information de vol, à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif, afin d'assurer autant que possible l'espacement des aéronefs en vol IFR qui décident d'utiliser ce service.

Service d'alerte : Service assuré dans le but d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

Services de la circulation aérienne : Terme générique désignant à la fois le service du contrôle de la circulation aérienne, le service d'information de vol et le service d'alerte.

Service du contrôle de la circulation aérienne : Service assuré dans le but de :

1) Prévenir

a) les abordages entre aéronefs ;b) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et les obstacles ;

2) accélérer et ordonner la circulation aérienne.

Service d'information de vol : Service assuré dans le but de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

Station aéronautique (RR S1.81). : Station terrestre du service mobile aéronautique. Dans certains cas, une station aéronautique peut, par exemple, être placée à bord d'un navire ou d'une plate-forme en mer.

Station radio de contrôle air-sol : Station de télécommunications aéronautiques à qui incombe en premier lieu l'acheminement des communications ayant trait aux opérations et au contrôle des aéronefs dans une région donnée.

Substances psycho actives : Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

Suggestion de manœuvre d'évitement : Suggestion d'un organisme des services de la circulation aérienne au pilote d'un aéronef pour l'aider à éviter une collision en lui indiquant les manœuvres à exécuter.

Surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C) : Moyen par lequel les modalités d'un accord ADS-C sont échangées entre le système sol et l'aéronef, par liaison de données, et qui spécifie les conditions dans lesquelles les comptes rendus ADS-C débutent et les données qu'ils comprennent.

Note : Le terme abrégé « contrat ADS » est utilisé couramment pour désigner un contrat d'événement ADS, un contrat ADS à la demande, un contrat périodique ADS ou un mode d'urgence.

Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) : Moyen par lequel des aéronefs, des véhicules d'aérodrome et d'autres objets peuvent automatiquement transmettre et/ou recevoir des données telles que des données d'identification, de position et autres, selon les besoins, sur une liaison de données fonctionnant en mode diffusion.

Système d'aéronef télépiloté (RPAS) : Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaisons de commande et de contrôle nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

Système anticollision embarqué (ACAS) : Système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR), et indépendamment des systèmes sol, renseigne le pilote sur les aéronefs dotés d'un transpondeur de SSR qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef.

Télépilote : Personne chargée par l'exploitant de fonctions indispensables à l'utilisation d'un aéronef télépiloté et qui en manœuvre les commandes de vol, selon les besoins, durant le temps de vol.

Tour de contrôle d'aérodrome (TWR) : Organisme chargé d'assurer les services du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Visibilité. La visibilité pour l'exploitation aéronautique correspond à la plus grande des deux valeurs suivantes :

a) la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu'il est observé sur un fond lumineux ;

b) la plus grande distance à laquelle on peut voir et identifier des feux d'une intensité voisine de 1 000 candelas lorsqu'ils sont observés sur un fond non éclairé.

Note 1 : Les deux distances sont différentes pour un coefficient d'atténuation donné de l'atmosphère, et la distance b) varie selon la luminance du fond. La distance a) est représentée par la portée optique météorologique (POM).

Note 2 : Cette définition s'applique aux observations de la visibilité figurant dans les messages d'observations régulières et spéciales locales, aux observations de la visibilité dominante et de la visibilité minimale communiquées dans les METAR et les SPECI et aux observations de la visibilité au sol.

Usage de substances qui pose des problèmes : Usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psycho actives qui est tel :

a) qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui ; et/ou

b) qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.

VFR : Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue.

Visibilité au sol : Visibilité sur un aérodrome communiquée par un observateur accrédité ou par un système automatique.

Visibilité en vol : Visibilité vers l'avant à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol.

VMC : Abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue.

Voie aérienne (AWY) : Région de contrôle ou portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir.

Voie de circulation : Voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation à la surface des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, notamment :
a) Voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef : Partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef.
b) Voie de circulation d'aire de trafic : Partie d'un réseau de voies de circulation qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire.
c) Voie de sortie rapide : Voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un avion qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste.

Voie de l'information aéronautique : Moyen permettant de porter à la connaissance des usagers sous forme de publication d'information aéronautique, de Notam ou de circulaire d'information aéronautique, des informations vérifiées, mises en forme et diffusées sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile.

Vol contrôlé : Tout vol exécuté conformément à une clearance du contrôle de la circulation aérienne.

Vol en visibilité directe (VLOS) : Vol durant lequel le télépilote ou l'observateur RPA maintient un contact visuel direct non assisté avec l'aéronef télépiloté.

Vol IFR : Vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

Vol VFR : Vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

Vol VFR spécial : Vol VFR autorisé par un organisme de contrôle de la circulation aérienne, à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions météorologiques de vol à vue.

Voltige aérienne: Vol au cours duquel un aéronef effectue intentionnellement des manœuvres comportant un changement brusque d'assiette, une position inhabituelle ou une variation inhabituelle de la vitesse, généralement associées à des variations importantes de niveau.

Zone de contrôle (CTR) : Espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

Zone dangereuse : Espace aérien de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.

Zone interdite : Espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur de la FIR Casablanca dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

Zone réglementée : Espace aérien de dimensions définies, à l'intérieur de la FIR Casablanca, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

CHAPITRE II : DOMAINE D'APPLICATION DES REGLES DE L'AIR

2.1 REGLES À APPLIQUER

En vol, comme sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, un aéronef doit être utilisé conformément aux règles générales (chapitre III) et, en vol, suivant le cas :

a) conformément aux règles de vol à vue (chapitre IV) ou;
b) conformément aux règles de vol aux instruments (chapitre V).

2.2 RESPONSABILITÉ POUR L'APPLICATION DES REGLES DE L'AIR

Le pilote commandant de bord, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef. Il ne peut déroger à ces règles que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.

Pour les aéronefs non habités, cette responsabilité est exercée par la personne mettant en œuvre l'appareil. Des règles particulières concernant les aéronefs non habités seront établies par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

2.3 LIMITE D'AUTORITÉ DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

2.3.1.- Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite de l'aéronef et décide en dernier ressort de son utilisation tant qu'il en a le commandement.

2.3.2.- Le pilote commandant de bord est responsable de l'application des clearances émanant d'un organisme de la circulation aérienne. Si une clearance n'est pas jugée satisfaisante par le pilote commandant de bord, celui-ci peut demander une modification à cette clearance, demande à laquelle il est, dans la mesure du possible, donné suite.

2.3.3.- Les clearances ne peuvent servir de prétexte à un pilote commandant de bord pour enfreindre un règlement quelconque établi.

2.3.4.- Un pilote commandant de bord peut demander une priorité spéciale :

a) pour des raisons intéressant la sécurité du vol ou celle d'une personne se trouvant à bord ;
b) pour participer à une opération concernant la sauvegarde des personnes et des biens.

2.3.5.- Lorsque le pilote commandant de bord demande une clearance comportant une priorité, il peut être tenu de fournir un rapport exposant les motifs de cette demande.

2.3.6.- Le pilote commandant de bord est responsable du respect des mesures de régulation de débit prescrites.

2.3.7.- Un aéronef utilisé sur un aérodrome contrôlé n'est pas conduit sur l'aire de manœuvre sans autorisation de la tour de contrôle de l'aérodrome et se conforme à toute indication donnée par cet organisme.

2.3.8.- Aucune disposition des présentes règles ne dégage le pilote commandant de bord d'un aéronef de la responsabilité de prendre les mesures les plus propres à éviter un abordage, y compris les manœuvres anticollision fondées sur des avis de résolution émis par l'équipement ACAS.

Il importe également, d'exercer une vigilance à bord de l'aéronef en vue de déceler les risques d'abordage, quels que soient le type du vol et la classe de l'espace aérien dans lequel l'aéronef évolue, et au cours des évolutions sur l'aire de mouvement d'un aérodrome.

CHAPITRE III : REGLES GENERALES

3.1 PROTECTION DES PERSONNES ET DES BIENS

3.1.1. Négligence ou imprudence dans la conduite des aéronefs

Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque, pour l'aéronef et ses occupants, ainsi que pour la vie ou les biens des tiers.

3.1.2. Usage de substances psycho actives

Les personnes qui assurent des fonctions critiques pour la sécurité de l'aviation (personnel critique pour la sécurité) n'exercent pas ces fonctions si elles se trouvent sous l'influence de quelque substance psycho active que ce soit qui altère les performances humaines. Ces personnes ne se livrent à aucune forme d'usage de substances qui pose des problèmes.

3.1.3. Hauteurs minimales

Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, les aéronefs doivent voler à un niveau supérieur ou égal au plus haut des niveaux suivants :

a) niveau minimal imposé par les règles de vol appliquées (IFR ou VFR ; cf. § 4.5 et §5.1 ci-après) ;
b) hauteur suffisante permettant, en cas d'urgence, lors du survol des villes ou autres agglomérations, d'effectuer un atterrissage sans mettre indûment en danger les personnes et les biens à la surface ;
c) hauteurs minimales qui peuvent être fixées par instruction pour le survol des villes ou autres agglomérations, ou des rassemblements de personnes en plein air, ainsi que le survol de certaines installations ou établissements.

3.1.4. Jet d'objets ou pulvérisation

Rien ne doit être jeté ou pulvérisé d'un aéronef en vol sauf dans les conditions prescrites par l'autorité ATS gouvernementale.

3.1.5. Remorquage

Un aéronef ou autre objet ne peut être remorqué par un aéronef qu'en conformité avec les dispositions prescrites par l'autorité ATS gouvernementale et de la manière indiquée par celle-ci. Il en est de même en ce qui concerne un aéronef remorqué par un véhicule à la surface.

3.1.6. Parachutage

Les parachutages ne peuvent être effectués, sauf en cas de force majeure, qu'en conformité avec les dispositions prescrites par l'autorité ATS gouvernementale.

3.1.7. Voltige aérienne

a- Sauf autorisation spéciale de l'autorité ATS gouvernementale, aucune voltige aérienne ne doit être exécutée au-dessus des zones urbaines ou autres agglomérations à forte densité ou des rassemblements de personnes.
b- Les conditions d'exécution de la voltige aérienne font l'objet d'une instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

3.1.8. Aéronef télépiloté

Un aéronef télépiloté sera exploité de manière à présenter le moins de danger possible pour les personnes, les biens ou d'autres aéronefs, et conformément aux conditions spécifiées dans l'Appendice E.

3.1.9. Ballons libres non habités

Un ballon libre non habité est exploité de manière à présenter le moins de danger possible pour les personnes, les biens ou d'autres aéronefs, et conformément aux conditions qui peuvent être spécifiées par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

3.1.10. Zone interdite

Aucun aéronef ne doit pénétrer, sauf autorisation de l'autorité ATS compétente, dans une zone interdite dont l'existence a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.1.11. Zone réglementée

Un aéronef ne peut voler à l'intérieur d'une zone réglementée que s'il se conforme aux conditions spécifiées portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.1.12. Zone dangereuse

La nature des activités qui ont lieu dans une zone de ce type, ainsi que les heures d'activation, sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.2 ACTION PRÉLIMINAIRE AU VOL

3.2.1.- Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance de tous les renseignements disponibles utiles à la bonne exécution du vol projeté. Il doit s'assurer du fonctionnement satisfaisant de son appareil et des équipements nécessaires à la bonne exécution de ce vol.

3.2.2.- Pour les vols hors du circuit d'un aérodrome et pour tous les vols IFR, l'action préliminaire au vol doit comprendre l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant et d'un plan de diversion, au cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu.

3.3 PRÉVENTION DES ABORDAGES ET DES COLLISIONS

La vigilance visuelle ne doit pas être relâchée à bord des aéronefs en vol ou en évolution au sol ou sur l'eau afin d'éviter un abordage avec un autre aéronef ou une collision avec un obstacle, un véhicule ou une personne sur l'aire de mouvement d'un aérodrome.

3.3.1. Proximité

3.3.1.1 Un aéronef ne doit pas évoluer à une distance d'un autre aéronef telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage.

3.3.1.2 Des aéronefs ne peuvent voler en formation qu'après entente préalable entre les pilotes commandants de bord des divers aéronefs participant au vol, et si ce dernier a lieu en espace aérien contrôlé, conformément aux conditions qui peuvent être fixées par instruction du ministre chargé de l'aviation civile. Ces conditions comprendront aux moins :

a) la formation se comporte comme un seul aéronef en ce qui concerne la navigation et le compte rendu de position ;
b) la séparation entre les aéronefs participant au vol est assurée par le chef de formation et les pilotes commandants de bord des autres aéronefs participant au vol, et comprendra des périodes de transition pendant lesquelles les aéronefs manœuvrent pour atteindre leur propre séparation dans la formation et pendant les manœuvres de rassemblement et de dégagement ;
c) une distance d'un maximum de 1 km (0,5 NM) latéralement et longitudinalement et de 30 m (100 ft) verticalement est maintenue par chaque élément de la formation par rapport au chef de formation.

3.3.1.3 Des manœuvres d'évitement basées sur les avis de résolution fournis par des équipements embarqués tels que l'ACAS peuvent être exécutées. Dans ce cas, la modification de la trajectoire de vol doit être limitée au minimum qu'exige la conformité aux avis de résolution. Le pilote qui déroge à une clearance pour donner suite à un avis de résolution doit revenir, dès le conflit résolu, à la trajectoire de vol prévue.

L'organisme de la circulation aérienne concerné doit, dès que possible, être informé par le pilote de l'exécution de telles manœuvres.

3.3.2. Priorité de passage

Sauf clearance contraire, l'aéronef qui a la priorité de passage doit conserver son cap et sa vitesse, mais aucune des dispositions des présentes règles ne dispense le pilote commandant de bord d'un aéronef de

l'obligation de prendre les dispositions les plus propres à éviter un abordage.
Un aéronef qui, aux termes des règles qui suivent se trouve dans l'obligation de céder le passage à un autre aéronef doit éviter de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins qu'il ne passe à bonne distance, et :

a) qu'il ne crée pas un danger du fait de sa turbulence de sillage ;
b) qu'il tienne compte de la turbulence de sillage de l'autre aéronef.

Dès qu'ils ont connaissance de sa présence les aéronefs doivent évoluer pour laisser toute liberté de manœuvre à un aéronef en difficulté ou à un aéronef participant à une opération de sauvegarde des vies humaines et des biens.

3.3.2.1 Aéronefs se rapprochant de face

Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque d'abordage, chacun d'eux doit obliquer vers sa droite. Toutefois dans le cas d'aérodynes évoluant à proximité d'un versant montagneux et parallèlement à celui-ci, la priorité revient à celui qui a la pente à sa droite, et seul l'autre appareil doit infléchir sa trajectoire.

3.3.2.2 Routes convergentes

Lorsque deux aéronefs, se trouvant à peu près au même niveau, suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite doit s'en écarter, toutefois :

a) les aérodynes moto propulsés doivent céder le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons
b) les dirigeables doivent céder le passage aux planeurs et aux ballons ;
c) les planeurs doivent céder le passage aux ballons ;
d) les aéronefs moto propulsés doivent céder le passage aux aéronefs qui sont vus remorquant d'autres aéronefs ou des objets, aux aéronefs en opération de ravitaillement en vol, et aux formations de plus de deux aéronefs.

3.3.2.3 Dépassement

Un aéronef dépassant est un aéronef qui s'approche d'un autre aéronef par l'arrière suivant une trajectoire formant un angle de moins de 70° avec le plan de symétrie de ce dernier, c'est à dire dans une position telle par rapport à l'autre aéronef, que, de nuit, il serait dans l'impossibilité de voir l'un quelconque des feux de position gauche bâbord ou droit tribord.
Au moment où un aéronef en dépasse un autre, ce dernier a la priorité de passage et l'aéronef dépassant, qu'il soit en montée, en descente ou en palier doit s'écarter de la trajectoire de l'autre aéronef en obliquant vers la droite.
Aucune modification ultérieure des positions relatives des deux aéronefs ne dispense l'aéronef dépassant de cette obligation jusqu'à ce qu'il ait entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.

3.3.2.4 Atterrissage

3.3.2.4.1 Un aéronef en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau doit céder le passage aux aéronefs en train d'atterrir ou en train d'exécuter les phases finales d'une approche.
3.3.2.4.2 Un pilote sachant qu'un autre aéronef est contraint d'atterrir doit céder le passage à celui-ci.
3.3.2.4.3 Lorsque deux ou plusieurs aérodynes se rapprochent d'un aérodrome afin d'y atterrir, l'aérodyne se trouvant au niveau le plus élevé doit céder le passage à l'autre aérodyne mais ce dernier ne doit pas se prévaloir de cette règle pour se placer devant un autre aérodyne en train d'exécuter les phases finales d'une approche ou pour le dépasser. Toutefois, les aérodynes moto propulsés doivent céder le passage aux planeurs.

3.3.2.5 Décollage

3.3.2.5.1 Un aéronef qui circule sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome doit céder le passage aux aéronefs qui décollent ou sont sur le point de décoller.
3.3.2.5.2 Un aéronef sur le point de décoller ne tente pas de le faire tant qu'il existe un risque évident d'abordage avec d'autres aéronefs.

3.3.2.6 Aéronefs circulant en surface

En cas de risque d'abordage entre deux aéronefs circulant sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, les règles suivantes s'appliquent :

a) lorsque deux aéronefs se rapprochent l'un de l'autre de front, ou à peu près de front, chacun d'eux doit s'arrêter ou, dans la mesure du possible, obliquer vers sa droite de façon à passer à bonne distance de l'autre ;

b) lorsque deux aéronefs suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite doit céder le passage ;

c) un aéronef qui est dépassé par un autre aéronef a la priorité, et l'aéronef dépassant doit se tenir à bonne distance de l'aéronef dépassé.

3.3.2.7 Manœuvres à flot

3.3.2.7.1 En plus des dispositions ci-après les aéronefs à flot doivent respecter les règlements de navigation applicables aux navires en mer ou sur les eaux intérieures.

3.3.2.7.2 Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un navire approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque d'abordage le pilote de l'aéronef doit évoluer avec précaution en tenant compte des circonstances, notamment des possibilités des aéronefs ou des navires.

a) Routes convergentes. Un aéronef ayant un autre aéronef ou un navire à sa droite doit céder le passage à celui-ci et se tenir à distance.

b) Approche de face. Un aéronef qui se rapproche de face ou presque de face d'un autre aéronef ou d'un navire doit modifier son cap vers la droite et se tenir à distance.

c) Dépassement. L'aéronef ou le navire dépassé a la priorité de passage. L'aéronef dépassant doit modifier son cap vers la droite et se tenir à distance.

d) Amerrissage et décollage. Un aéronef décollant ou amerrissant à la surface de l'eau doit se tenir dans la mesure du possible, à distance de tous les navires et doit éviter d'entraver leur navigation.

3.3.3. Feux réglementaires des aéronefs

Les feux réglementaires des aéronefs sont décrits à l'appendice B.

3.3.3.1 Aéronef en vol ou au sol

3.3.3.1.1 De nuit

Tout aéronef en vol doit allumer :

- des feux anticollision destinés à attirer l'attention sur lui ;
- des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur ; aucun n'autre feu susceptible d'être confondu avec ces feux ne doit être allumé.

Tout aéronef qui se déplace, de façon autonome ou non, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome doit allumer des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur et il ne doit allumer aucun autre feu susceptible d'être confondu avec ces feux.

Tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, dont les moteurs sont en marche doit allumer des feux indiquant cette situation.

3.3.3.1.2 De jour

Tout aéronef en vol doit allumer, s'il en est doté, des feux anticollision destinés à attirer l'attention sur lui.

Tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, dont les moteurs sont en marche ou qui est sur le point de les mettre en marche doit allumer, s'il en est doté, des feux indiquant cette situation.

3.3.3.1.3 Un pilote peut éteindre les feux à éclats dont l'aéronef est doté ou réduire l'intensité de ces feux si ces derniers :

- le gênent ou risquent de le gêner dans l'exercice de ses fonctions ;
- causent ou risquent de causer un éblouissement pénible pour un observateur extérieur.

3.3.3.2 Aéronef à flot

Tout aéronef à flot doit allumer les feux prescrits par les règlements de navigation applicables aux navires en

mer ou sur les eaux intérieures.

3.3.4. Vol aux instruments dans des conditions fictives

Un aéronef ne doit pas voler dans des conditions fictives de vol aux instruments à moins :

a) que l'aéronef ne soit équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement ; et

b) qu'un pilote qualifié n'occupe un siège aux commandes lui permettant d'intervenir comme pilote de sécurité suppléant la personne qui pilote dans les conditions fictives de vol aux instruments. Le pilote de sécurité doit avoir un champ de vision satisfaisant vers l'avant et de chaque côté de l'aéronef, sinon un observateur compétent, en communication avec le pilote de sécurité, doit occuper à bord un emplacement d'où son champ de vision complète, de façon satisfaisante, celui du pilote de sécurité.

3.3.5. Règles concernant la circulation d'aérodrome

3.3.5.1 Pénétration dans la circulation d'aérodrome

Sauf clearance contraire, un aéronef n'utilisant pas un aérodrome doit se tenir à l'écart des circuits d'aérodrome de l'aérodrome considéré.

Cette règle ne s'applique qu'aux aérodromes mentionnés sur les cartes aéronautiques de navigation, toutefois le pilote doit se tenir à l'écart de la circulation d'aérodrome des autres aérodromes ou emplacements où l'atterrissage et le décollage sont permis, dont il peut avoir connaissance.

3.3.5.2 Manœuvres générales

Un aéronef faisant partie de la circulation d'aérodrome doit, qu'il évolue ou non en espace aérien contrôlé:

a) se conformer aux procédures générales de circulation pour l'utilisation des aérodromes fixées par décret n°61-161du 10 juillet 1962 tel qu'il a été modifié ;

b) se conformer aux consignes particulières éventuelles, définies pour l'aérodrome considéré et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

c) surveiller la circulation d'aérodrome afin d'éviter les abordages ;

d) en l'absence de consignes particulières ou de clearance contraire, effectuer tous les virages à gauche en cours d'approche et après décollage ;

e) atterrir et décoller face au vent sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

3.3.5.3 Atterrissage

Sauf clearance contraire, ou entente préalable des commandants de bord dans le cas d'aérodrome non contrôlé, un aéronef à l'atterrissage et en approche finale ne doit pas franchir le seuil de la piste utilisée, tant que l'aéronef au départ qui le précède n'a pas franchi l'extrémité de piste ou amorcé un virage, ou tant que les aéronefs à l'arrivée qui le précèdent n'ont pas dégagé la piste.

3.3.5.4 Décollage

3.3.5.4.1 Sauf clearance contraire, ou entente préalable des commandants de bord en cas d'aérodrome non contrôlé, un aéronef au départ ne doit pas commencer son décollage tant que l'aéronef qui le précède n'a pas franchi l'extrémité de piste, ou amorcé un virage, ou tant que les aéronefs à l'arrivée qui le précèdent n'ont pas dégagé la piste.

3.3.5.4.2 Lorsqu'une clearance pour un décollage immédiat a été acceptée par le commandant de bord avant qu'il ne pénètre sur la piste, celui-ci doit pénétrer et décoller sans délai.

3.4 EXPRESSION DE LA POSITION D'UN AÉRONEF DANS LE PLAN VERTICAL

3.4.1. Dans le cas où une altitude de transition est établie, elle est applicable à tous les vols IFR et VFR. Sa valeur est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.4.2. Le niveau de transition est à ou au-dessus de l'altitude de transition le niveau de vol multiple de 10 le

plus bas prévu dans le tableau des niveaux de croisière.

3.4.3. Lorsqu'une altitude de transition est établie, un aéronef doit exprimer sa position dans le plan vertical :

- en altitude lorsqu'il vole à et au- dessous de l'altitude de transition.
- en niveau de vol lorsqu'il vole à et au-dessus du niveau de transition.

3.4.4. Le passage des altitudes aux niveaux de vol et vice-versa a lieu à l'altitude de transition pendant la montée et au niveau de transition pendant la descente.

3.4.5. Lorsqu'aucune altitude de transition n'a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique pour une région particulière, l'aéronef doit exprimer sa position dans le plan vertical :

- en altitude lorsqu'il vole à et au-dessous du plus haut des deux niveaux suivants : 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1 000 pieds) au-dessus de la surface ;
- en niveau de vol lorsqu'il vole au-dessus du plus haut des deux niveaux précédents.

3.4.6. L'autorité ATS compétente peut définir des procédures particulières au bénéfice des planeurs leur permettant d'exprimer leur position dans le plan vertical uniquement par l'altitude.

3.4.7. Emploi du QFE

Sauf dispositions contraires portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, la position d'un aéronef dans le plan vertical peut être exprimée par la hauteur lorsqu'il évolue dans un circuit d'aérodrome ou lorsqu'il effectue une approche finale aux instruments. La mention QFE doit alors être obligatoirement ajoutée à l'indication de hauteur. Le QFE utilisé est celui de l'aérodrome sauf dans le cas où les modalités d'exécution d'une procédure d'approche aux instruments prévoient l'utilisation d'un QFE seuil de piste.

3.5 RENSEIGNEMENTS SUR LES VOLS - PLANS DE VOL

L'expression *« plan de vol »* est utilisée pour désigner aussi bien des renseignements complets sur tous les éléments qui constituent la description du plan de vol intéressant l'ensemble de la route prévue, ou des renseignements en nombre limité lorsqu'il s'agit d'obtenir une clearance concernant une brève partie d'un vol, par exemple la traversée d'un espace aérien contrôlé, le décollage ou l'atterrissage sur un aérodrome contrôlé.

Les modalités relatives à l'établissement du plan de vol sont fixées par l'arrêté du ministre en charge de l'aviation civile n°221-05 du 27/05/2005.

3.6 CLEARANCE

3.6.1. Généralités

3.6.1.1 Les clearances sont délivrées dans le seul but d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne.

3.6.1.2 Les clearances ne dégagent en aucune façon la responsabilité du commandant de bord vis-à-vis :

- de l'exercice d'une vigilance constante en vue d'éviter les abordages avec d'autres aéronefs et les collisions avec les obstacles ou le sol ;
- du respect des règlements et procédures en vigueur.

3.6.1.3 Si un pilote commandant de bord n'est pas ou n'est plus en mesure de respecter une clearance qui lui a été délivrée, il doit en informer au plutôt l'organisme de contrôle concerné.

Note : Les ordres fournis par les systèmes embarqués d'évitement des abordages entre aéronefs ou des collisions avec le sol, quand ils sont suivis par le pilote, entrent dans ce cadre.

3.6.2. Obtention d'une clearance

3.6.2.1 Une clearance doit être obtenue avant d'effectuer un vol contrôlé ou la partie contrôlée d'un vol. Dans toute la mesure du possible cette clearance doit être une clearance générale valable pour tout le vol ou la partie du vol où l'aéronef doit bénéficier du service de contrôle de la circulation aérienne.

3.6.2.2 Avant le départ, la communication d'un plan de vol équivaut à une demande de clearance.

3.6.2.3 En vol, lorsqu' aucune clearance préalable n'a été obtenue avant le départ, le pilote commandant de

bord doit, sauf dispositions contraires portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, demander une clearance à l'organisme concerné, au plus tard :

- soit lors du passage d'un point ou d'une limite spécifiée ;
- soit dès que possible avant l'heure prévue de franchissement de la limite de l'espace aérien où lui sera rendu le service du contrôle.

-

3.6.3. Limite de clearance

3.6.3.1 Lorsqu'un aéronef arrive à un point significatif après avoir été explicitement informé que celui-ci constitue sa limite de clearance et sans avoir reçu de clearance complémentaire, il doit se mettre en attente:

- en respectant le circuit d'attente particulier si un tel circuit a été porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- sinon, il doit effectuer en ce point une attente orientée suivant sa route d'arrivée.

3.6.3.2 Dans le cas où un aéronef arrive à un point significatif sans avoir été explicitement informé que celui-ci constitue sa limite de clearance et sans avoir reçu de clearance complémentaire :

- si ce point significatif est le repère d'attente associé à la procédure d'approche aux instruments utilisée sur l'aérodrome de destination, il doit se mettre en attente en respectant le circuit publié ;
- dans le cas contraire, il poursuit son vol conformément au plan de vol en vigueur en informant dès que possible l'organisme de contrôle intéressé.

3.6.4. Clearance de séparation à vue

3.6.4.1 Un aéronef en vol contrôlé peut recevoir une clearance complémentaire dénommée « clearance de séparation à vue ».

Une telle clearance lui permet de s'affranchir des espacements réglementaires vis à vis d'un seul autre aéronef contrôlé et d'assurer visuellement sa propre séparation par rapport à celui-ci.

3.6.4.2 Une clearance de séparation à vue ne peut être demandée ou acceptée par le pilote de l'aéronef devant maintenir la séparation à vue que si les conditions suivantes sont remplies :

- il voit l'autre l'aéronef ; et
- il peut le garder en vue durant toute la partie du vol où les espacements ne sont plus assurés par l'organisme du contrôle de la circulation aérienne, ou tant que le croisement ou le dépassement ne sont pas effectifs.

3.6.4.3 Quand il bénéficie d'une clearance de séparation à vue, le pilote doit manœuvrer de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage :

a) en ne créant pas de danger du fait de sa propre turbulence de sillage;
b) en tenant compte de la turbulence de sillage de l'autre aéronef.
c)

3.6.5. Clearance d'atterrissage derrière

3.6.5.1 Un aéronef en vol contrôlé peut recevoir une clearance anticipée d'atterrissage dénommée "clearance d'atterrissage derrière" quand une telle procédure est établie pour la piste utilisée.

Cette clearance lui permet de poursuivre son approche finale jusqu'à l'atterrissage en assurant visuellement sa propre séparation par rapport à l'aéronef à l'atterrissage qui le précède.

3.6.5.2 Une clearance d'atterrissage derrière ne peut être acceptée par le pilote devant maintenir la séparation à vue que si les conditions suivantes sont remplies :

- il voit l'autre aéronef et le signale;
- il peut le garder en vue durant toute la partie du vol où les espacements ne sont plus assurés par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

3.6.5.3 Quand il bénéficie d'une telle clearance, le pilote ne poursuit son atterrissage que si, au moment où il passe le seuil de piste, l'aéronef qui le précède a effectivement dégagé la piste, à moins qu'une clearance additionnelle lui ait été délivrée dans le cadre de l'application des procédures de réduction d'espacements sur la piste.

3.6.5.4 Quand il bénéficie d'une clearance d'atterrissage derrière, le pilote doit manœuvrer de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage de l'aéronef à l'atterrissage qui le précède.

3.7 COMMUNICATIONS

3.7.1. Les procédures de radiotéléphonie et notamment les expressions conventionnelles et la phraséologie devant être respectées dans les communications radio téléphoniques entre aéronefs et entre un aéronef et un organisme au sol sont définies par l'instruction du ministre chargé de l'aviation civile n°1728 DAC/DNA du 03/08/2005.

3.7.2. Un aéronef en vol contrôlé doit établir une communication bilatérale directe avec l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne et garder une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.

Note : *Le système SELCAL ou des systèmes analogues de signalisation automatique répondent normalement au besoin d'une écoute permanente. Toutefois, les aéronefs dotés de cet équipement peuvent également être tenus de garder l'écoute.*

3.7.3. Lorsque certains organismes, portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, diffusent des renseignements relevant du service d'information de vol sous forme d'émissions continues et répétées transmises par un système automatique, notamment l'ATIS, les aéronefs doivent prendre connaissance de ces informations avant d'établir un contact radio bilatéral avec l'organisme concerné.

3.7.4. Lorsque sur une fréquence d'appel un répondeur automatique d'information diffuse des renseignements, les aéronefs doivent tenir compte de ceux-ci pour la poursuite du vol.

3.7.5. Interruption des communications radio

En cas d'interruption des radiocommunications, l'aéronef doit se conformer aux procédures prévues dans ce cas par les procédures de radiotéléphonie. En outre, il doit veiller à recevoir les éventuelles clearances qui pourraient lui être transmises par signaux visuels.

L'aéronef doit également se conformer aux procédures VFR et IFR prévues respectivement par les § 4.9.2 et §5.6.2.2.

3.8 TRANSPONDEUR

3.8.1. Utilisation du transpondeur

3.8.1.1 Pour l'utilisation du transpondeur, le pilote commandant de bord doit :

- afficher le code transpondeur assigné par l'organisme de la circulation aérienne ou portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- afficher le cas échéant, selon les modalités définies pour son usage, le code spécifique approprié associé soit au cas d'urgence, soit à la panne de radiocommunications, soit à l'intervention illicite.

3.8.1.2 Les obligations d'emport de transpondeur sont fixées par l'arrêté du ministre chargé de l'aviation n° 1390_02 du 02 septembre 2002 relatif aux conditions techniques d'exploitation des aéronefs.

3.8.2. Panne du transpondeur

Lorsque l'équipement transpondeur est prescrit, et en cas de panne de cet équipement, le commandant de bord doit respecter les consignes et procédures portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.9 COMPTES RENDUS EN VOL

3.9.1. Compte rendu de position

3.9.1.1 Vols contrôlés

3.9.1.1.1 Points de compte rendu

A moins d'en être exempté par l'autorité ATS compétente ou par l'organisme intéressé de la circulation aérienne dans des conditions spécifiées par la dite autorité, un aéronef en vol contrôlé doit transmettre à cet organisme, dès que possible, un compte rendu de position au passage de chaque point de compte rendu obligatoire porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.9.1.1.2 Points de compte rendu supplémentaires

Des comptes rendus de position peuvent être transmis au passage des points de compte rendu

supplémentaires à la demande de l'organisme intéressé de la circulation aérienne.
3.9.1.1.3 Absence de point de compte rendu
En l'absence de point de compte rendu, l'autorité ATS compétente ou l'organisme de la circulation aérienne intéressé peut prescrire la transmission de messages de compte rendu de position à des intervalles de temps déterminés ou au passage de lignes de compte rendu de position.
3.9.1.1.4 Liaison de donnée
Les vols contrôlés qui transmettent par liaison de données les informations de position à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne ne font de comptes rendus de position vocaux que sur demande.
3.9.1.1.5 Cessation de contrôle
Sauf en cas d'atterrissage à un aérodrome contrôlé, un aéronef effectuant un vol contrôlé avisera l'organisme ATC compétent dès qu'il cessera de dépendre du service du contrôle de la circulation aérienne.

3.9.1.2 Vols non contrôlés
L'autorité ATS compétente peut prescrire la transmission de comptes rendus de position dans des conditions fixées par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

3.9.1.3 Teneur des comptes rendus
Sauf clearance contraire ou consignes publiées dans les publications d'information aéronautique, les comptes rendus de position transmis en radiotéléphonie contiennent les éléments suivants dans l'ordre :

a) identification de l'aéronef ;
b) position ;
c) heure ;
d) niveau de vol ou altitude;
e) prochaine position et heure prévue de passage ;
f) point significatif suivant.

3.9.2. Communication de renseignements d'exploitation, de renseignements météorologiques et de renseignements relatifs aux activités volcaniques
3.9.2.1 Lorsqu'un aéronef en route doit communiquer des renseignements intéressant l'exploitation, ou des renseignements météorologiques ou des renseignements relatifs aux activités volcaniques aux points et aux heures où des comptes rendus de position doivent être transmis, ceux-ci sont fournis sous forme de comptes rendus en vol dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.
3.9.2.2 Les conditions météorologiques dangereuses et les activités volcaniques dangereuses rencontrées au cours d'un vol doivent être signalées aussitôt que possible à la station aéronautique appropriée avec tous les détails susceptibles d'être utiles à la sécurité des autres aéronefs.
3.9.2.3 Les incidents constatés au cours d'un vol et de nature à entraîner des dangers ou des difficultés pour la circulation aérienne doivent être signalés dès que possible aux organismes de la circulation aérienne.

3.9.3. Diffusion des informations sur le trafic par des aéronefs(TIBA)
3.9.3.1 Les diffusions des informations sur le trafic par des aéronefs peuvent s'effectuer dans le but d'informer les autres aéronefs.
3.9.3.2 Elles peuvent être transmis par les aéronefs dotés d'équipements de radiocommunication évoluant dans la circulation d'aérodrome en l'absence d'un organisme de la circulation aérienne.

3.10 HEURE
3.10.1. Le temps utilisé pour l'expression de l'heure dans les communications air-sol. le plan de vol et les messages de la circulation aérienne est le temps universel coordonné (UTC) exprimé en heures, minutes et s'il ya lieu secondes, le jour étant de 24h commençant à 00h.
3.10.2. L'heure doit être vérifiée avant le début d'un vol et toutes les fois que cela est nécessaire au cours du vol.

3.10.3. Le temps utilisé dans les applications des communications par liaison de données doit être exact à une seconde près par rapport à l'heure UTC.

3.11 SIGNAUX

3.11.1. Lorsqu'il aperçoit ou reçoit l'un quelconque des signaux décrits à l'appendice A, notamment lorsqu'il fait l'objet d'une interception, le pilote doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions ou tenir compte des informations correspondant à ce signal.
3.11.2. Lorsque les signaux décrits à l'appendice A sont utilisés, ceux-ci auront le sens indiqué dans cet appendice. Ils ne doivent être utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal qui risque d'être confondu avec ces signaux ne doit être utilisé.
3.11.3. Le signaleur aura la responsabilité des signaux de guidage normalisés clairs et précis à l'intention des aéronefs, en utilisant les signaux décrits à l'appendice A.
3.11.4. Personne ne guidera un aéronef sans avoir été formé et qualifié pour remplir la fonction de signaleur et sans avoir reçu l'approbation nécessaire de l'autorité ATS gouvernementale.
3.11.5. Le signaleur portera un gilet distinctif fluorescent permettant à l'équipage de conduite de l'identifié comme étant la personne chargée de l'opération de guidage.
3.11.6. Pendant les heures de jour, tout le personnel au sol participant à l'opération de guidage utilise des bâtons, des raquettes ou des gants fluorescents. De nuit ou par faible visibilité, il utilise des bâtons lumineux.

3.12 URGENCE EN VOL

3.12.1. Cas général

Dans l'éventualité où un cas d'urgence se déclare en vol, le pilote commandant de bord doit prendre toute mesure qu'il estime nécessaire dans de telles circonstances pour éviter tout danger immédiat. La nature du cas d'urgence, ainsi que toute modification apportée au plan de vol en vigueur et nécessitée par cette urgence, doivent être notifiées, aussitôt que possible, à l'organisme de la circulation aérienne intéressé.
Si l'aéronef est équipé d'un transpondeur et si le pilote commandant de bord a été préalablement invité par un organisme de la circulation aérienne à régler le transpondeur sur un code particulier, il doit normalement continuer à utiliser ce code, sauf clearance contraire, ou décision contraire du pilote.
Lorsque l'organisme de la circulation aérienne ne lui a assigné aucun code, il doit régler son transpondeur sur le code spécifié indiquant l'urgence en vol.

3.12.2. Intervention illicite

3.12.2.1 Un aéronef qui fait l'objet d'une intervention illicite doit s'efforcer d'en aviser l'organisme de la circulation aérienne intéressé en lui indiquant toutes circonstances importantes associées à cette intervention et tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances, afin de permettre à cet organisme de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.
3.12.2.2 Si l'aéronef est équipé d'un transpondeur, le pilote commandant de bord d'un aéronef qui fait l'objet d'une intervention illicite doit s'efforcer d'afficher le code spécifié indiquant l'intervention illicite, à moins que les circonstances justifient l'emploi du code spécifié indiquant l'urgence en vol.
3.12.2.3 Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui fait l'objet d'une intervention illicite doit chercher à atterrir dès que possible à l'aérodrome approprié le plus proche ou à l'aérodrome désigné par l'autorité ATS gouvernementale, sauf si la situation à bord l'en empêche.

3.13 INTERCEPTION

3.13.1. Principe à suivre

Lors de chaque interception les principes suivant doivent être respectés :

a) l'interception des aéronefs civils ne doit être entreprise qu'en dernier ressort ;
b) si elle est entreprise, une interception se limitera à déterminer l'identité de l'aéronef, à moins qu'il ne soit nécessaire de remettre l'aéronef sur sa trajectoire prévue, de lui indiquer la direction à suivre pour sortir des limites de l'espace aérien national, de le conduire hors d'une zone réglementée, interdite ou dangereuse ou de lui ordonner d'atterrir à un aérodrome désigné ;

c) l'interception d'aéronefs ne sera pas entreprise à titre d'exercice ;
d) Toutes les fois que le contact radio peut être établis, des indications de navigation et des renseignements connexes seront donnés par radiotéléphonie à l'aéronef intercepté ;
e) au cas où il est exigé qu'un aéronef civil intercepté atterrisse sur le territoire survolé, l'aérodrome désigné doit permettre l'atterrissage en toute sécurité de ce type d'aéronef.

3.13.2. Méthode normalisée
Une méthode normalisée établie pour les manœuvres des aéronefs qui interceptent un aéronef civil, fera l'objet d'instruction du ministre chargé de l'aviation civile. Cette méthode sera conçue de manière à ce que l'aéronef intercepté ne soit exposé à aucun risque.

3.13.3. Utilisation des équipements de surveillance
Les organismes de circulation aérienne doivent mettre en œuvre toutes les dispositions permettant l'utilisation du radar secondaire de surveillance ou de l'ADS-B, lorsque cela est possible, pour identifier les aéronefs civils dans les zones où ils peuvent être l'objet d'une interception.

3.13.4. Mesures à prendre par l'aéronef intercepté
3.13.4.1 Un aéronef qui est intercepté par un autre aéronef doit immédiatement :
a) suivre les instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications de l'appendice A ;
b) aviser, si possible, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ;
c) essayer d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121,5 MHZ, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol ; et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 314 MHz ;
d) s'il est doté d'un transpondeur, émettre le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
e) s'il est doté d'un équipement ADS-B ou ADS-C, activer la fonction d'urgence appropriée, lorsqu'une telle fonction est disponible, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

3.13.4.2 Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.
3.13.4.3 Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.

3.13.5. Radiocommunications pendant l'interception
Si le contact radio est établi pendant l'interception, mais qu'il est impossible de communiquer dans une langue commune, on doit essayer de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles et leur prononciation figurant dans les procédures de radiotéléphonie définies par l'instruction du ministre chargé de l'aviation civile n°1728 DAC/DNA du 03/08/2005.

3.14 COMPTE RENDU D'INCIDENT DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Un compte rendu d'incident de la circulation aérienne est établi conformément à l'instruction technique du Ministre en charge de l'aviation Civile n°1728 DAC/DNA relative à la notification et l'analyse des événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien, dans les cas suivants :
a) Lorsqu'un pilote commandant de bord estime que la sécurité de son aéronef a été ou aurait pu être

compromise par un risque d'abordage avec un autre aéronef ou un risque de collision sur l'aire de manœuvre ;

b) Lorsqu'un usager des installations ou services de la circulation aérienne constate un incident en rapport avec le fonctionnement ou l'utilisation de ces installations ou services, autre qu'un risque d'abordage entre aéronefs ;

c) Lorsqu'un agent d'un organisme de la circulation aérienne constate un incident qui concerne plus particulièrement un commandant de bord, et qu'il estime nécessaire d'obtenir des informations ou des précisions au sujet d'une situation ou des circonstances particulières rencontrées au cours du vol.

3.15 RESPECT DU PLAN DE VOL

3.15.1 Sauf dans les cas prévus aux § 3.15.2 et 3.15.4, un aéronef se conformera au plan de vol en vigueur ou aux dispositions de la partie applicable du plan de vol en vigueur déposé pour un vol contrôlé, sauf si une demande de modification a été présentée et suivie d'une autorisation de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne ou sauf cas de force majeure nécessitant une action immédiate ; en ce cas, dès que possible après que les dispositions d'urgence auront été prises, l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne sera informé des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence.

3.15.1.1 Sauf autorisation contraire de l'autorité ATS compétente ou instruction contraire de l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne, les vols contrôlés devront suivre, dans la mesure du possible :

a) sur une route ATS établie, l'axe défini sur cette route ; et

b) sur toute autre route, la trajectoire directe entre les aides à la navigation et/ou les points de compte rendu qui définissent cette route.

3.15.1.2 Sous réserve des dérogations prévues au § 3.15.1.1, un aéronef qui suit un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence transférera son principal repère de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à celle située en avant de lui, au point de transition ou aussi près que possible, du point de vue opérationnel, de ce point, lorsqu'il est établi.

3.15.1.3 Les dérogations aux dispositions du § 3.15.1.1 seront signalées à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne.

3.15.2 Dérogations involontaires. En cas de dérogation involontaire d'un aéronef en vol contrôlé par rapport au plan de vol en vigueur, les mesures suivantes seront prises :

a) Écart par rapport à la route : si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote rectifiera le cap immédiatement afin de rejoindre la route le plus tôt possible.

b) Variation de la vitesse vraie : si la vitesse vraie moyenne au niveau de croisière, entre points de compte rendu, diffère ou risque de différer de plus ou moins 5 % par rapport à la valeur indiquée dans le plan de vol, l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne en sera avisé.

c) Modification de temps estimé : s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants : point de compte rendu réglementaire suivant, limite de région d'information de vol ou aérodrome de destination, est entaché d'une erreur dépassant deux minutes par rapport au temps notifié aux services de la circulation aérienne (ou à toute autre période de temps spécifiée par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne), l'heure prévue corrigée sera notifiée le plus tôt possible à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne.

3.15.2.1 En outre, si le vol fait l'objet d'un accord ADS en vigueur, l'organisme des services de la circulation aérienne sera informé automatiquement par liaison de données chaque fois qu'il se produit des changements qui dépassent les seuils spécifiés dans le contrat d'événement ADS.

3.15.3 Demande de modification au plan de vol. Les demandes de modifications au plan de vol comporteront les renseignements ci-après :

a) Changement de niveau de croisière : identification de l'aéronef ; niveau de croisière demandé et vitesse de croisière à ce niveau ; temps estimés révisés (s'il y a lieu) aux limites des régions d'information de vol suivantes.

b) Changement de route :

1) Sans changement de destination : identification de l'aéronef ; règles de vol ; indication de la nouvelle route avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route ; temps estimés révisés ; tous autres renseignements appropriés.

2) Avec changement de destination : identification de l'aéronef ; règles de vol ; indication de la route révisée jusqu'à l'aérodrome de destination avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route ; temps estimés révisés ; aérodrome(s) de dégagement ; tous autres renseignements appropriés.

3.15.4 Abaissement des conditions météorologiques au dessous des conditions VMC. Lorsqu'il deviendra évident qu'il n'est plus possible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote d'un vol VFR exécuté à titre de vol contrôlé agira comme suit :

a) il demandera une autorisation amendée lui permettant de poursuivre son vol en VMC jusqu'à sa destination ou jusqu'à un aérodrome de dégagement, ou de quitter l'espace aérien à l'intérieur duquel une autorisation ATC est requise ; ou

b) s'il est impossible d'obtenir une autorisation comme il est prévu à l'alinéa a), il poursuivra le vol en VMC et avisera l'organisme ATC approprié des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien en question ou pour atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche ; ou

c) si le vol est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, il demandera l'autorisation de le poursuivre comme vol VFR spécial ; ou

d) il demandera l'autorisation de poursuivre le vol conformément aux règles de vol aux instruments.

CHAPITRE IV : REGLES DE VOL A VUE (VFR)

4.1 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL À VUE ET LIMITATIONS DE VITESSE

4.1.1. Exception faite des vols VFR spéciaux, les vols VFR doivent être effectués dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages au moins égales à celles qui sont spécifiées dans le tableau de l'appendice D.

4.1.2. Les vols VFR appliquent les limitations de vitesse spécifiées dans le tableau de l'appendice D, sauf clearance contraire en espace aérien contrôlé de classe C ou D.

4.2 VOL VFR SPÉCIAL

4.2.1. Une clearance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé situé dans une zone de contrôle, lorsque les paramètres communiqués par l'organisme de la circulation aérienne font état d'une visibilité au sol inférieure à 5 km ou d'un plafond inférieur à 450 m (1 500 pieds).

4.2.2. Une clearance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle, quand le pilote estime que les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.

4.2.3. En VFR spécial, la règle établissant un rapport entre la visibilité et la distance parcourue en 30 s de vol, telle qu'elle est définie dans le tableau de l'appendice D pour les espaces aériens non contrôlés à et au-dessous du plus élevé des deux niveaux 900 mètres (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 mètres (1000 pieds) au-dessus de la surface, s'applique dans les espaces aériens contrôlés.

4.2.4. Quand la clearance VFR spécial comporte le suivi d'un itinéraire publié, le pilote doit respecter les consignes particulières relatives à cet itinéraire.

Note : En l'absence de niveaux à respecter sur les itinéraires publiés, les règles de niveau minimal en vol VFR continuent à s'appliquer en VFR spécial.

4.3 VOL VFR DE NUIT

Pour voler selon les règles de vol à vue de nuit, un aéronef doit respecter les dispositions qui peuvent être fixées par instruction du ministre chargé de l'aviation civile. Cette instruction fixe les conditions météorologiques supérieures à celles du §4.1 §4.2.

4.4 ABAISSEMENT DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES AU-DESSOUS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL À VUE (VMC)

4.4.1. Dans un espace aérien contrôlé de classe B ou C

Lorsqu'il est impossible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol VFR doit :

a) Compte tenu des modifications aux éléments de vol qu'il juge nécessaire d'effectuer pour maintenir VMC, demander une nouvelle clearance qui lui permette :
   - soit de poursuivre le vol à destination ;
   - soit de se dérouter vers un aérodrome de dégagement ;
   - soit de quitter l'espace aérien contrôlé de classe B ou C ; ou
b) demander une clearance de VFR spécial conformément aux dispositions du §4.2 ; ou
c) s'il désire passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions du §4.12

4.4.2. Dans un espace aérien contrôlé de classe D

Lorsqu'il est impossible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol VFR doit :

a) informer l'organisme de la circulation aérienne des modifications des éléments du vol qu'il juge nécessaire d'effectuer pour maintenir VMC et qui lui permettent :
   - soit de poursuivre le vol à destination ;
   - soit de se dérouter vers un aérodrome de dégagement ;
   - soit de quitter l'espace aérien contrôlé de classe D ; ou
b) demander une clearance de VFR spécial conformément aux dispositions du §4.2 ; ou
c) s'il désire, passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions du §4.12

4.4.3. Dans un espace aérien contrôlé de classe E

Lorsqu'il est impossible de poursuivre le vol en VMC, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol VFR doit :

a) demander une clearance de VFR spécial conformément aux dispositions du §4.2 ; ou
b) s'il désire passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions du §4.12.

4.4.4. Dans un espace aérien non contrôlé de classe F ou G

Lorsqu'il est impossible de poursuivre le vol en VMC, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol VFR doit s'il désire passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions du §4.12.

4.5 HAUTEURS MINIMALES

Outre le respect du§3.1.4, sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, aucun vol VFR ne doit être effectué :

a) au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air à moins de 300 m (1 000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef ;
b) ailleurs qu'aux endroits spécifiés en alinéa a) ci-dessus, à une hauteur de moins de 150 m (500 pieds) au-dessus du sol ou de l'eau et à une distance de moins de 150 m de toute personne, de tout véhicule ou navire à la surface ou de tout obstacle artificiel. Les aéronefs non moto propulsés effectuant des vols de pente peuvent faire exception à cette règle sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.

4.6 NIVEAU MAXIMAL ET LIMITATION DE VITESSE

4.6.1. Sauf autorisation de l'autorité ATS compétente:
a) un aéronef ne doit pas voler selon les règles de vol à vue au niveau de vol 200 et au-dessus.
b) Les vols VFR ne doivent pas être effectués à des vitesses transsoniques et supersoniques.
c) Sauf dans les cas prévus au paragraphe §4.3, aucun vol à vue ne peut être effectué durant la nuit.

4.7 NIVEAU DE CROISIERE

4.7.1 Sous réserve des dispositions du §4.5 et sauf dans les cas prévus en alinéas 2,3 et 4 ci-dessous, les vols VFR, lorsqu'ils évoluent en croisière au-dessus du plus élevé des deux niveaux suivants : 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1 000 pieds) au-dessus de la surface, doivent choisir l'un des niveaux de croisière spécifiés à l'appendice C.
4.7.2. En espace aérien contrôlé de classe B ou C, la correspondance entre les niveaux et la route ne s'applique pas lorsque des indications contraires figurent dans les clearances ou sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique. Les organismes du contrôle de la circulation aérienne peuvent, en outre, délivrer à l'intention des vols VFR des clearances qui utilisent des niveaux IFR.
4.7.3. En espace aérien contrôlé de classe D, les niveaux ne correspondant pas à la route suivie peuvent être utilisés sur clearance de l'organisme de contrôle ou lorsque cette disposition a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.
4.7.4. En espace aérien contrôlé de classe E, les niveaux ne correspondant pas à la route suivie peuvent être utilisés lorsque cette disposition a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

4.8 VOL VFR DANS UN ESPACE AÉRIEN CONTROLÉ DE CLASSE B, C OU D

Pour pénétrer et évoluer dans un espace aérien contrôlé de classe B, C ou D, un aéronef en vol VFR doit obtenir une clearance conformément aux dispositions du §3.6.2.1

4.8.1. Espace aérien contrôlé de classe B, C ou D

Outre les dispositions du §3.6.2.1, une nouvelle clearance doit être demandée avant toute modification des éléments de vol.

4.9 RADIOCOMMUNICATIONS

4.9.1. Equipement

Un aéronef évoluant en VFR doit être muni de l'équipement de radiocommunication permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés :

- lorsqu'il effectue un vol contrôlé ;
- lorsqu'il évolue dans des portions d'espace aérien ou sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il utilise certains aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique;
- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau.

4.9.2. Communications

4.9.2.1 Obligation

Lorsque l'équipement de radiocommunication est prescrit, outre le respect du §3.7, l'établissement de communications bilatérales directes avec l'organisme de la circulation aérienne concerné ainsi que l'écoute permanente sur une fréquence radio définie peuvent être imposés aux aéronefs qui volent en VFR dans les portions d'espace aérien, sur les itinéraires ou qui utilisent les aérodromes visés en §4.9.1. Cette obligation est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

4.9.2.2 Interruption des communications radio

4.9.2.2.1 Espace aérien contrôlé de classe B, C ou D

En cas d'interruption des communications radio :

a) avant d'avoir reçu la clearance de pénétrer dans l'espace, l'aéronef ne doit pas y pénétrer ;
b) après avoir reçu la clearance de pénétrer, ou lorsqu'il évolue dans l'espace, l'aéronef doit atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche en suivant, lorsqu'elles existent, les consignes particulières portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
c) informer les organismes de la circulation aérienne conformément aux dispositions du §3.7.5

4.9.2.2.2 Autres cas

Lorsqu'un échange de messages et des comptes rendus de position ont dû avoir lieu ou se poursuivre si l'interruption ne s'était pas produite, l'aéronef doit :

a) atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche ;
b) informer les organismes de la circulation aérienne conformément aux dispositions du §3.7.5

4.9.2.2.3 VFR spécial dans une CTR

Si une panne de l'équipement survient :

a) avant d'avoir reçu la clearance de pénétrer en VFR spécial dans la CTR, l'aéronef ne doit pas y pénétrer ;
b) après avoir reçu la clearance de pénétrer ou lorsqu'il évolue déjà en VFR spécial dans la CTR, l'aéronef doit suivre la dernière clearance reçue ou se conformer, lorsqu'elles existent, aux consignes particulières portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

4.10 RADIONAVIGATION

Un aéronef en VFR doit être muni de l'équipement de radionavigation adapté à la route à suivre :

- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- dans les autres cas où un tel équipement est utile.

4.11 POURSUITE EN IFR D'UN VOL VFR

Un pilote commandant de bord qui exécute un vol conformément aux règles de vol à vue et qui désire passer à l'application des règles de vol aux instruments doit :

- transmettre à l'organisme intéressé de la circulation aérienne les modifications à apporter au FPL antérieurement déposé pour le vol VFR ;
- dans l'espace aérien contrôlé, obtenir une clearance avant de passer à l'exécution du vol IFR.

CHAPITRE V : REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IFR)

5.1 NIVEAU MINIMAL

Outre le respect du §3.1.4., sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent et sous réserve des dispositions du§5.2.1 pour les vols IFR hors de l'espace aérien contrôlé, un vol IFR doit être effectué à un niveau qui ne sera pas inférieur à l'altitude minimale de vol fixée par l'autorité ATS gouvernementale ou, lorsqu'aucune altitude minimale de vol n'a été établie :

a) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui sera à 600 m (2 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef ;

b) ailleurs que dans les régions spécifiées à l'alinéa a), à un niveau qui sera à 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

La position estimée de l'aéronef doit tenir compte de la précision de la navigation qui peut être obtenue sur le tronçon de route correspondant, eu égard aux moyens de navigation disponibles au sol et à bord de l'aéronef.

5.2 NIVEAU DE CROISIERE

5.2.1. En espace aérien contrôlé

Sauf pour les besoins de l'atterrissage, du décollage et des manœuvres qui s'y rattachent et sous réserve des dispositions du §5.1, un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé doit utiliser un niveau de croisière, ou s'il est autorisé à appliquer les techniques de croisière ascendante, doit évoluer entre deux niveaux ou au-dessus d'un niveau qui sont choisis dans le tableau des niveaux de croisière de l'appendice C.

Toutefois, la correspondance entre les niveaux et la route prescrite dans ce tableau ne s'applique pas chaque fois que des indications contraires figurent dans les clearances ou sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

5.2.2. Hors espace aérien contrôlé

Sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent et sous réserve des dispositions du §5.1, un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière hors de l'espace aérien contrôlé doit utiliser un niveau de croisière choisi dans le tableau des niveaux de croisière de l'appendice C.

Le premier niveau utilisable doit être d'au moins 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1 000 pieds) au-dessus de la surface, si cette dernière valeur est plus élevée.

5.2.3. Altitude et niveau de transition

Dans le cas où une altitude de transition est établie, la valeur de l'altitude de transition et les méthodes de détermination du niveau de transition et du premier niveau de vol utilisable en croisière au-dessus du niveau de transition sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

5.3 VOLS IFR EN ESPACE AÉRIEN CONTROLÉ

Pour pénétrer et évoluer dans un espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR doit obtenir une clearance conformément aux dispositions du §3.6.2.1.

Outre les dispositions du §3.6.2.1, une nouvelle clearance doit être demandée avant toute modification des éléments de vol.

5.4 CLEARANCE VMC

5.4.1. Après l'avoir demandée, un aéronef en vol IFR qui évolue de jour en VMC peut recevoir une clearance complémentaire dénommée « *clearance VMC* ».

Une telle clearance lui permet de poursuivre son vol en VMC en s'affranchissant des espacements réglementaires tout en assurant visuellement sa propre séparation vis à vis de tous les autres aéronefs en vol IFR.

Elle peut également lui permettre de s'affranchir des trajectoires préétablies.

5.4.2. Une clearance VMC :

- ne vaut que pour une partie déterminée du vol ;

- ne peut être délivrée qu'à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé de classe D ou E ;
- ne peut pas être délivrée à un aéronef pour effectuer une procédure d'approche.

5.4.3. Quand un aéronef a reçu une clearance VMC, il doit :

a) informer l'organisme approprié de la circulation aérienne dès qu'il observe une aggravation des conditions météorologiques susceptibles de l'empêcher de poursuivre son vol en VMC ;

c) obtenir une clearance complémentaire avant de voler en IMC.

5.4.4. Quand il bénéficie d'une clearance VMC, le pilote doit manœuvrer de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage:

a) en ne créant pas de danger du fait de sa propre turbulence de sillage.

b) en tenant compte de la turbulence de sillage des autres aéronefs.

5.5 APPROCHE À VUE

Un aéronef en vol IFR peut ne pas exécuter une procédure d'approche aux instruments publiée ou approuvée ou ne pas en poursuivre l'exécution pour effectuer une approche à vue par repérage visuel du sol si les conditions suivantes sont réunies :

a) le pilote voit l'aérodrome ;

b) le pilote peut garder le contact visuel avec le sol ;

c) le pilote juge que la visibilité et le plafond permettent une approche à vue et estime l'atterrissage possible ;

d) de nuit, le plafond n'est pas inférieur à l'altitude minimale de secteur ou, le cas échéant, de la trajectoire de ralliement empruntée;

e) en espace aérien contrôlé, le pilote a reçu une clearance d'approche à vue;

f) le pilote respecte les éventuelles consignes particulières propres à l'approche à vue sur l'aérodrome considéré et les restrictions d'évolution vers la piste émises par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Un pilote peut exécuter une approche à vue même en l'absence de procédure aux instruments.

Quand il exécute une approche à vue, l'aéronef continue à bénéficier des services de la circulation aérienne correspondant à la classe de l'espace dans lequel il évolue.

5.6 RADIOCOMMUNICATIONS

5.6.1. Equipement

Un aéronef évoluant en IFR doit être muni de l'équipement de radiocommunication permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés.

5.6.2. Communications

5.6.2.1 Obligation

Outre le respect du §3.7, un aéronef en vol IFR doit établir une communication bilatérale directe avec l'organisme de la circulation aérienne intéressé et garder une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.

5.6.2.2 Interruption des communications radio

Lorsqu'une interruption des communications radio survient, un aéronef doit se conformer aux procédures suivantes.

Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, ou lorsque le pilote d'un aéronef en vol IFR juge qu'il n'est pas souhaitable de poursuivre son vol conformément aux dispositions du §4.9 alinéa 5.6.2.2. L'aéronef :

a) sauf prescription contraire fondé sur un accord régional de navigation aérienne(région EUR 3 minutes), s'il se trouve dans un espace aérien où le radar n'est pas utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne maintient la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 20 minutes suivant le moment ou il aurait du indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire, et par la suite modifier son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé;

b) s'il se trouve dans un espace aérien où le radar est utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, maintient la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 7 minutes à, partir du plus tardif des trois moments suivants :
   1. le moment où il a atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol ; ou
   2. le moment où le transpondeur a été réglé sur le code 7600 ; ou
   3. le moment où il a dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire ;

   et par la suite modifie son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé.
c) s'il est guidé au radar ou s'il a reçu de l'ATC l'instruction de suivre en RNAV une route décalée sans limite spécifiée, rejoindra la route indiquée dans le plan de vol en vigueur au plus tard au point significatif suivant, en tenant compte de l'altitude minimale de vol applicable.
d) en suivant la route indiquée dans le plan de vol en vigueur, poursuivra son vol jusqu'à l'aide à la navigation ou au repère approprié désigné qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsqu'il doit le faire pour se conformer à l'alinéa e) ci- après, attend à la verticale de cette aide ou de repère le moment de commencer à descendre;
e) commencer de descendre à partir de l'aide à la navigation ou repère spécifié à l'alinéa d) à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci; s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il commence à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci;
f) exécute la procédure d'approche aux normale spécifiée pour l' aide à la navigation ou le repère désignée;
g) atterri, si possible, dans les 30 minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée à l'alinéa e) ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.

5.7 NAVIGATION

Un aéronef effectuant un vol IFR doit être équipé d'instruments convenables et d'appareils de navigation appropriés à la route à suivre.

5.8 POURSUITE EN VFR D'UN VOL IFR

Hormis en espace aérien contrôlé de classe A, s'il estime que le vol peut être poursuivi en VMC jusqu'à destination, le commandant de bord peut décider de poursuivre un vol entrepris en IFR en passant à l'application des règles de vol à vue applicables dans l'espace aérien où il se trouve sous réserve :

- d'aviser l'organisme de la circulation aérienne concerné qu'il passe de l'application des règles de vol aux instruments à l'application des règles de vol à vue en employant l'expression *« annule IFR »* ;
- de communiquer à cet organisme les modifications à apporter au plan de vol en vigueur qui, par suite de l'annulation IFR, devient automatiquement VFR, le vol se transformant alors en vol VFR avec plan de vol.

5.9 LIMITATION DE VITESSE

Sauf clearance contraire en espace aérien contrôlé de classe D, un vol IFR applique la limitation de vitesse prévue au tableau de l'appendice D.

Appendice A : Signaux

1 SIGNAUX DE DÉTRESSE ET D'URGENCE

Aucune des dispositions ci-après n'interdit à un aéronef en détresse l'emploi de tous les moyens dont il dispose pour attirer l'attention, faire connaître sa position et demander de l'aide.

Le détail des procédures de transmission des signaux de détresse et des signaux d'urgence figure dans les procédures de radiotéléphonie définies par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.
Les signaux visuels de recherche et de sauvetage sont définis par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

1.1 Signaux de détresse

Les signaux ci-après, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'il existe une menace de danger grave et imminent, et qu'un secours immédiat est demandé :

1) un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation, formé du groupe SOS (...- - - ...) du code Morse ;
2) un signal radiotéléphonique de détresse, constitué par le mot « *MAYDAY* » ;
3) Message de détresse envoyé par liaison de données qui exprime la même idée que le mot MAYDAY
4) fusées ou bombes émettant des feux rouges, tirées l'une après l'autre à de courts intervalles ;
5) une fusée éclairante rouge à parachute.

Note : Le Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications fournit des renseignements sur les signaux d'alarme qui déclenchent les systèmes d'alarme automatiques.

1.2 Signaux d'urgence

1.2.1 Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef désire signaler des difficultés qui le contraignent à atterrir, sans nécessiter de secours immédiat :

1) allumage et extinction répétés des phares d'atterrissage ;
2) allumage et extinction répétés des feux de position effectués de manière à ce que le signal se distingue de celui des feux de position à éclats.

1.2.2 Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un aéronef, navire ou autre véhicule, ou la sécurité de toute personne à bord ou en vue :

1) signal transmis en radiotélégraphie ou par toute autre méthode et constitué par le groupe XXX ;
2) signal radiotéléphonique d'urgence et constitué par les mots « *PANNE, PANNE* ».
3) message d'urgence envoyé par liaison de donnée qui exprime la même idée que les mots *PANNE, PANNE* »

2 SIGNAUX À UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION

2.1 Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté

Série	Signaux de l'intercepteur	Signification	Réponses de l'intercepté	Signification

Série	Signaux de l'intercepteur	Signification	Réponses de l'intercepté	Signification
1	**De jour et de nuit :** Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé Légèrement au-dessus et en avant, et normalement à la gauche, de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage en palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu. ***Note 1*** *- Les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqué ci- dessus dans la série1.* ***Note 2*** *- Si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier doivent exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.*	Vous avez été intercepté. Suivez-moi.	**De jour et de nuit :** Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et suivre. ***Note*** *- Les autres mesures que doit prendre l'aéronef intercepté sont prescrites au chapitre III, en 3.13.*	Compris, j'obéis.
2	**De jour et de nuit :** Exécuter une manœuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.	Vous pouvez continuer.	**De jour et de nuit :** Balancer l'appareil.	Compris, j'obéis.
3	**De jour et de nuit :** Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes et survoler la piste en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il s'agit d'hélicoptères, l'hélicoptère intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.	Atterrissez sur cet aérodrome.	**De jour et de nuit :** Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes, suivre l'aéronef intercepteur et, si après le survol de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères, il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'atterrissage.	Compris, j'obéis.

2.2 Signaux de l'aéronef intercepté et réponses de l'aéronef intercepteur

Série	Signaux de l'intercepté	Signification	Réponses de l'intercepteur	Signification
4	**De jour et de nuit :** Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères à une hauteur supérieure à 300 m (1 000 pieds), mais inférieure à 600 m (2000pieds) (dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m [170 pieds], mais inférieure à 100 m [330 pieds]) au-des- sus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous les autres feux utilisables.	Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome.	**De jour et de nuit :** S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la série 1 prescrits pour l'intercepteur. S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la série 2 prescrits pour l'intercepteur.	Compris. Suivez moi. Compris, vous pouvez continuer.
5	**De jour et de nuit :** Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer des feux clignotants.	Il m'est impossible d'obéir.	**De jour et de nuit :** Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.
6	**De jour et de nuit :** Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.	En détresse	**De jour et de nuit :** Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.

3 SIGNAUX VISUELS EMPLOYÉS POUR AVERTIR UN AÉRONEF QU'IL VOLE SANS AUTORISATION DANS UNE ZONE INTERDITE OU RÉGLEMENTÉE OU QU'IL VOLE DANS UNE ZONE DANGEREUSE OU QU'IL EST SUR LE POINT DE PÉNÉTRER DANS UNE ZONE INTERDITE, RÉGLEMENTÉE OU DANGEREUSE

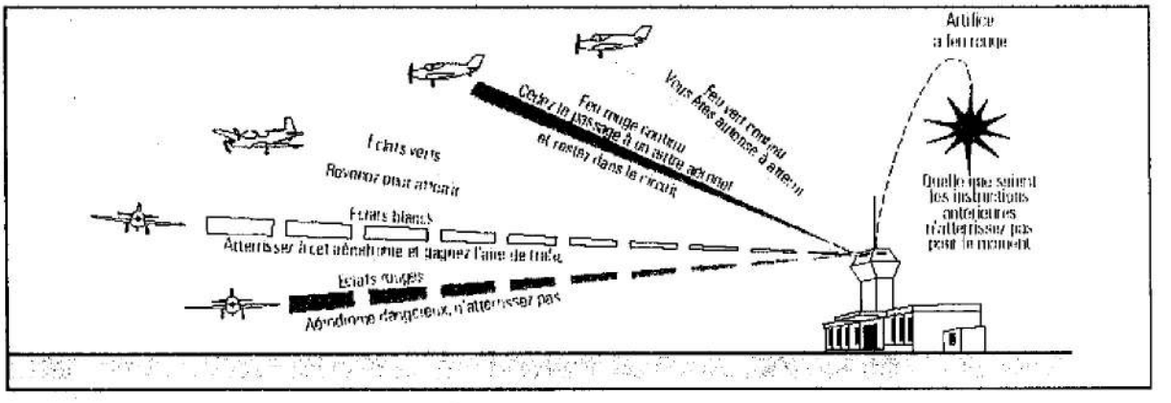
De jour ou de nuit, une série de projectiles tirés du sol à des intervalles de dix secondes et produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts, indique à un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite ou réglementée, ou qu'il vole dans une zone dangereuse, ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse et qu'il doit prendre les dispositions qui s'imposent.

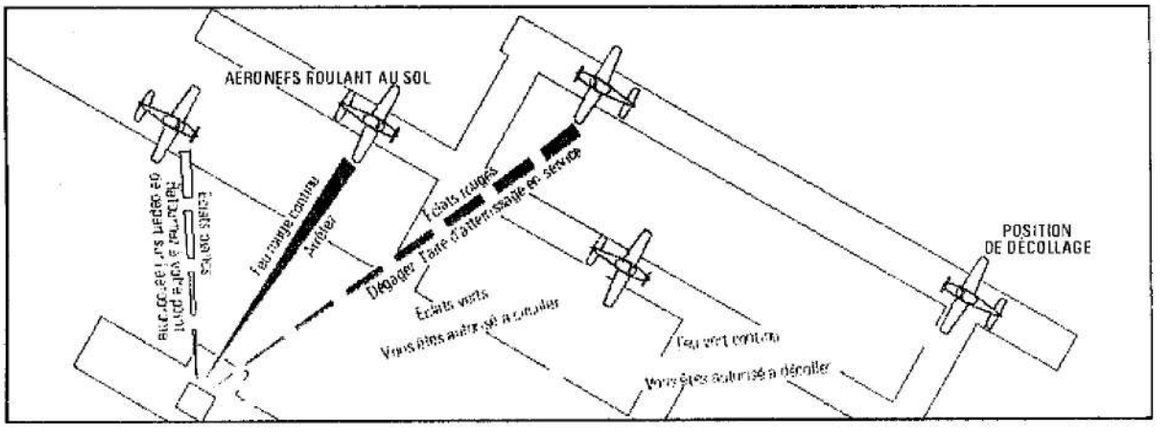
4 SIGNAUX POUR LA CIRCULATION D'AÉRODROME

4.1 Signaux lumineux et pyrotechniques

4.1.1 Instructions

Signal lumineux	Signaux adressés par le contrôle d'aérodrome	
	à des aéronefs en vol	à des aéronefs au sol
Feu vert continu	Vous êtes autorisé à atterrir.	Vous êtes autorisé à décoller.
Feu rouge continu	Cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit.	Arrêtez.
Série d'éclats verts	Revenez pour atterrir*.	Vous êtes autorisé à circuler.
Série d'éclats rouges	Aérodrome dangereux n'atterrissez pas.	Dégagez l'aire d'atterrissage en service.
Série d'éclats blancs	Atterrissez à cet aérodrome et Gagnez l'aire de trafic*.	Retournez à votre point de départ sur l'aérodrome.
Artifice à feu rouge	Quelles que soient les instructions antérieures, n'atterrissez pas pour le moment.	
* La clearance d'atterrir et la clearance de circuler seront communiquées en temps utile.		





4.1.2 Signaux d'accusé de réception des aéronefs

a) En vol :

1) de jour :

- en balançant les ailes ;
  Ce signal n'est pas utilisé en étape de base et en approche finale.

2) de nuit :

- en éteignant et en allumant deux fois les projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position.

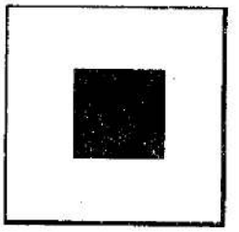
b) Au sol :

1) de jour :

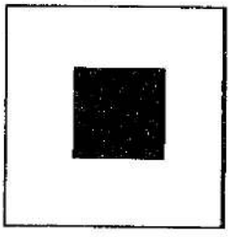
- en remuant les ailerons ou la gouverne de direction ;

2) de nuit :

- en éteignant et en allumant deux fois les projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position.

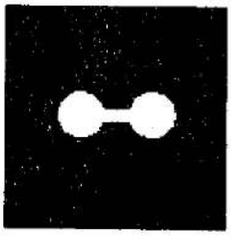


4.2 Signaux visuels au sol



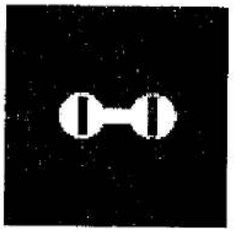
4.2.1 Interdiction d'atterrir

Un panneau carré rouge horizontal à diagonales jaunes indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, que les atterrissages sont interdits et que l'interdiction peut se prolonger.



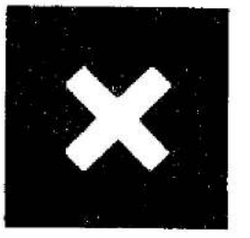
4.2.2 Précautions spéciales à prendre au cours de l'approche ou de l'atterrissage

Un panneau carré rouge horizontal avec une seule diagonale jaune indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'en raison du mauvais état de l'aire de manœuvre ou pour toute autre raison, des précautions spéciales doivent être prises au cours de l'approche ou au cours de l'atterrissage.

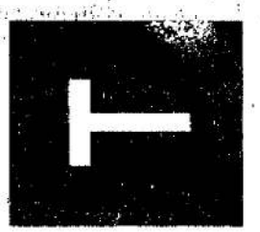


4.2.3 Utilisation des pistes et voies de circulation

4.2.3.1 Un panneau horizontal blanc en forme d'haltère indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir, de décoller et de circuler exclusivement sur les pistes et voies de circulation.

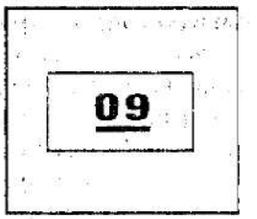


4.2.3.2 Un panneau horizontal blanc, en forme d'haltère, analogue à celui indiqué en 4.2.3.1. Mais comportant une bande noire perpendiculaire à la barre transversale dans chacune des extrémités circulaires de l'haltère indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir et de décoller sur les pistes seulement, mais que les autres manœuvres peuvent être effectuées ailleurs que sur les pistes et voies de circulation.



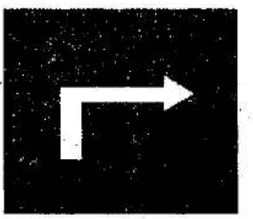
4.2.4 Pistes ou voies de circulation fermées

Des croix d'une couleur uniforme contrastante, jaune ou blanche, disposées horizontalement sur des pistes ou des voies de circulation ou sur des parties de piste ou de voie de circulation indiquent des zones impropres aux manœuvres des aéronefs.

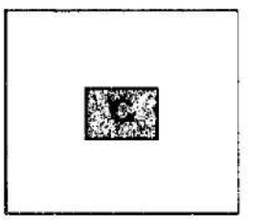


4.2.5 Directions d'atterrissage et de décollage

4.2.5.1 Un T d'atterrissage horizontal blanc ou orangé indique aux aéronefs la direction à utiliser pour l'atterrissage et le décollage, ceux-ci s'effectuant dans une direction parallèle à la barre verticale du T, vers la barre transversale du T.

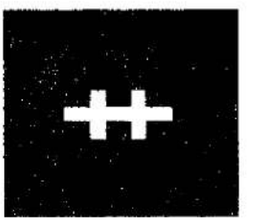


4.2.5.2 Un groupe de deux chiffres, placés verticalement sur le bâtiment de la tour de contrôle d'aérodrome ou près de celle-ci, indique aux aéronefs sur l'aire de manœuvre la direction du décollage, exprimée en dizaines de degrés du compas magnétique, arrondie à la dizaine la plus proche.



4.2.6 Circulation à droite

Une flèche de couleur voyante, dirigée vers la droite, placée sur l'aire à signaux ou disposée horizontalement à l'extrémité de la piste ou de la bande en service, indique que les virages doivent être exécutés à droite avant l'atterrissage et après le décollage.



4.2.7 Bureau de piste

La lettre C, noire sur fond jaune, placée verticalement, indique l'emplacement du bureau de piste.

4.2.8 Vols de planeurs en cours

Une double croix blanche, disposée horizontalement dans l'aire à signaux, indique que l'aérodrome est utilisé par des planeurs et que des vols sont en cours.

5 SIGNAUX DE CIRCULATION AU SOL

5.1 Signaux adressés par le signaleur à un aéronef

Ces signaux sont conçus pour être employés par un signaleur (dont les mains seront éclairées, au besoin, pour être mieux vues du pilote) placé face à l'aéronef et :

a) dans les cas d'aéronefs à voilure fixe, en avant de l'extrémité de l'aile gauche, en vue du pilote ;

b) dans les cas d'hélicoptères, à l'endroit le plus en vue du pilote.

Chaque signal a toujours la même signification, qu'il soit effectué à l'aide de palettes, de barres lumineuses ou de torches électriques.

Les moteurs sont numérotés de la droite vers la gauche du signaleur qui fait face à l'aéronef (c'est-à-dire que le moteur n° 1 est le moteur extérieur gauche).

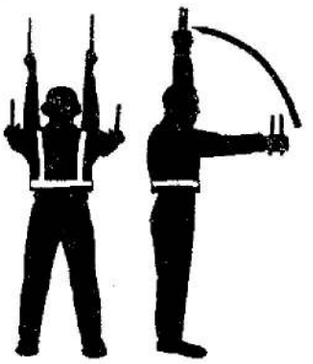
Les signaux marqués d'un astérisque sont conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.

Avant d'utiliser les signaux ci-après, le signaleur doit s'assurer que l'aire à l'intérieur de laquelle un aéronef doit être guidé est dégagée d'obstacles que cet aéronef, en appliquant les dispositions prescrites au chapitre III en §3.7.1, risquerait de heurter car la conception de nombreux aéronefs est telle que la trajectoire suivie par les bouts d'ailes, les moteurs et autres extrémités ne peut pas toujours être surveillée visuellement à partir du poste de pilotage, tandis que l'aéronef est manœuvre au sol.

1. Ailier/guide

Lever la main droite au-dessus de la tête, bâton pointant vers le haut, et bouger le bras gauche, bâton pointant vers le bas, en direction du corps.

Note.— Donné par une personne postée à l'extrémité de l'aile de l'aéronef, ce signal indique au pilote, au signaleur ou à l'opérateur du tracteur que la trajectoire d'arrivée ou de départ du poste de stationnement est dégagée.



2. Identifiez la porte

Tendre les bras complètement vers l'avant, puis les lever directement au-dessus de la tête, bâtons pointant vers le haut.

3. Dirigez-vous vers le signaleur suivant ou en suivant les instructions de la tour/ du contrôle au sol

Tendre les bras vers le haut, puis les abaisser vers le côté du corps, en pointant les bâtons dans la direction du signaleur suivant ou de l'aire de circulation.

4. Tout droit

Tenir les bras à l'horizontale de chaque côté du corps et, en fléchissant les coudes, déplacer les bâtons de bas en haut, de la hauteur de la poitrine vers la tête.

5 a). Virez à gauche
(direction par rapport au pilote)

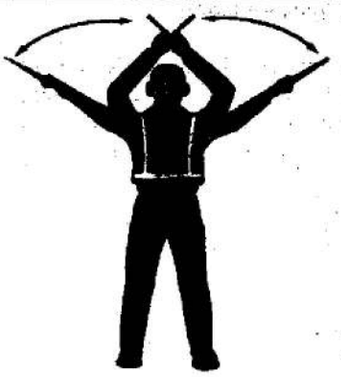
Bras droit et bâton formant un angle de 90° avec le côté du corps, faire le signal « tout droit » avec la main gauche. La rapidité du mouvement indique le taux de virage.

5 b). Virez à droite
(direction par rapport au pilote)

Bras gauche et bâton formant un angle de 90° avec le côté du corps, faire le signal « tout droit » avec la main droite. La rapidité du mouvement indique le taux de virage.

6 a). Arrêt normal

Tendre les bras et les bâtons à l'horizontale de chaque côté du corps, puis les lever lentement vers le haut jusqu'à ce que les bâtons se croisent au-dessus de la tête.



6 b). Arrêt d'urgence

Croiser et décroiser rapidement les bâtons au-dessus de la tête.

7 a). Serrez les freins

Lever la main, ouverte, paume tournée vers l'avant, un peu plus haut que la hauteur de l'épaule. En maintenant le contact visuel avec l'équipage de conduite, fermer la main. **Ne pas** bouger avant d'avoir reçu l'accusé de réception de l'équipage de conduite (signal « tout va bien »).

7 b). Desserrez les freins

Lever la main, fermée, formant un poing, un peu plus haut que la hauteur de l'épaule. En maintenant le contact visuel avec l'équipage de conduite, ouvrir la main. **Ne pas** bouger avant d'avoir reçu l'accusé de réception de l'équipage de conduite (signal « tout va bien »).

8 a). Cales en place

Bras tendus verticalement au-dessus de la tête et bâtons tournés vers l'intérieur, d'un coup sec, joindre les extrémités des bâtons. **Veiller à** recevoir un accusé de réception de l'équipage de conduite.

8 b). Cales enlevées

Bras tendus verticalement au-dessus de la tête et bâtons tournés vers l'extérieur, d'un coup sec, écarter les bâtons. **Ne pas** faire enlever les cales avant d'avoir reçu l'autorisation de l'équipage de conduite.

9. Démarrez le(s) moteur(s)

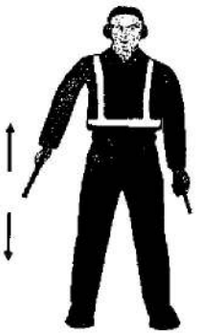
De la main droite, levée à la hauteur de la tête et bâton pointant vers le haut, faire un mouvement circulaire. Pendant ce temps, le bras gauche, tendu de façon que la main soit à la hauteur de la tête, pointe en direction du moteur à mettre en marche.

10. Coupez le(s) moteur(s)

Tendre le bras et le bâton devant le corps à la hauteur des épaules ; placer la main droite et le bâton devant l'épaule gauche, puis, en tenant le bâton à l'horizontale, le déplacer vers l'épaule droite en passant sous le menton.

11. Ralentissez

Tendre les bras vers le bas et, en fléchissant les coudes, élever et abaisser les bâtons, entre la taille et les genoux.



12. Ralentissez le(s) moteur(s) du côté indiqué

Les bras vers le bas, les bâtons pointant vers le sol, élever et abaisser le bâton *droit* pour demander de ralentir le(s) moteur(s) *gauche(s)* et vice versa.

13. Reculez

Tourner les bras, en tenant les bâtons, l'un par-dessus l'autre devant le corps. Pour faire arrêter l'aéronef, utiliser le signal 6 a) ou 6 b).

14 a). Reculez en virant
(pour faire tourner la queue vers la droite)

Tendre le bras gauche en pointant le bâton vers le bas ; abaisser le bras droit d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.

14 b). Reculez en virant (pour faire tourner la queue vers la gauche)

Tendre le bras droit en pointant le bâton vers le bas ; abaisser le bras gauche d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.

15. Affirmatif/tout va bien

Lever le bras droit à la hauteur de la tête, bâton pointant vers le haut, ou montrer le poing, pouce levé, le bras gauche demeurant le long du corps.

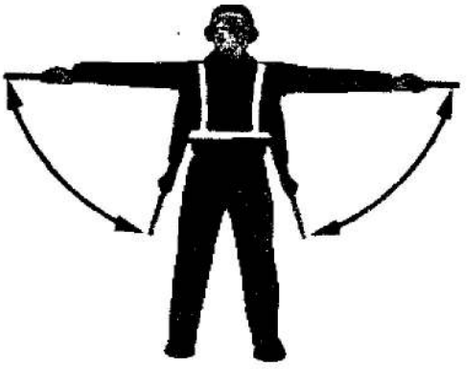
Note.— Ce signal est aussi utilisé comme signal technique/de service.

***16. Restez en vol stationnaire**

Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale, de chaque côté du corps.

***17. Montez**

Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale, de chaque côté du corps, paumes tournées vers le haut. Lever les bras et les bâtons en position verticale. La rapidité du mouvement indique la vitesse de montée.



***18. Descendez**

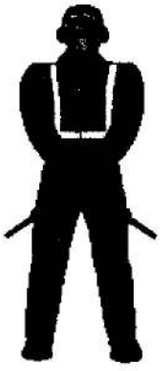
Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale, de chaque côté du corps, paumes tournées vers le bas. Abaisser les bras. La rapidité du mouvement indique la vitesse de descente.

***19 a). Déplacez-vous horizontalement vers la gauche (direction par rapport au pilote)**

Tendre le bras droit à un angle de 90° par rapport au côté du corps. D'un mouvement de balayage, déplacer le bras gauche de façon répétée devant le corps, dans la même direction.

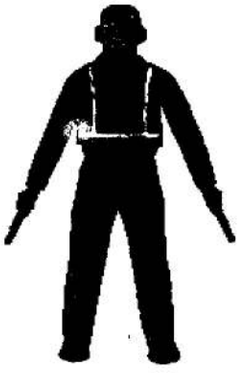
***19 b). Déplacez-vous horizontalement vers la droite (direction par rapport au pilote)**

Tendre le bras gauche à un angle de 90° par rapport au côté du corps. D'un mouvement de balayage, déplacer le bras droit de façon répétée devant le corps, dans la même direction.



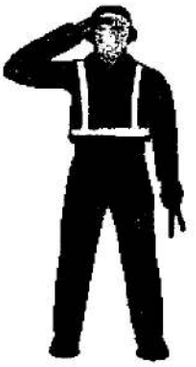
***20. Atterrissez**

Croiser les bras vers le bas, devant le corps, bâtons pointant vers le sol.



21. Maintenez position/attendez

Tendre les bras et les bâtons vers le bas à un angle de 45° par rapport aux côtés du corps. Maintenir cette position tant que l'aéronef n'est pas prêt pour la manœuvre suivante.



22. Vous pouvez rouler

De la main droite, avec ou sans bâton, effectuer un salut standard pour signaler à l'aéronef qu'il peut partir. Maintenir le contact visuel avec l'équipage de conduite tant que l'aéronef n'a pas commencé à rouler.

23. Ne touchez pas aux commandes (signal technique/de service)

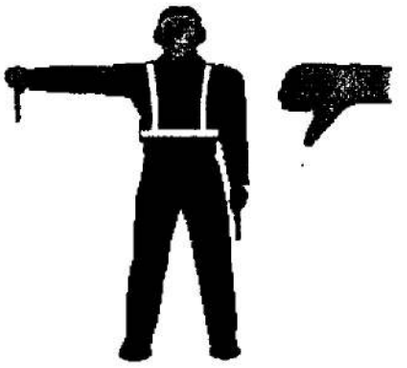
Lever le bras droit complètement au-dessus de la tête et fermer le poing ou tenir le bâton à l'horizontale, le bras gauche demeurant allongé le long du corps.

24. Connectez l'alimentation électrique (signal technique/de service)

Tendre les bras en position verticale au-dessus de la tête. Ouvrir la main gauche, tourner la paume vers le bas. Avec le bout des doigts de la main droite, toucher la paume de la main gauche (de façon à former un « T »). De nuit, on peut utiliser des bâtons lumineux pour faire le « T » au-dessus de la tête.

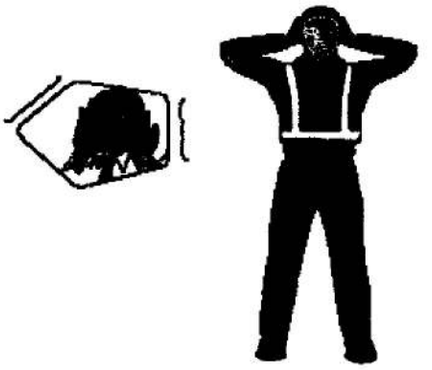
25. Déconnectez l'alimentation électrique (signal technique/de service)

Bras tendus en position verticale au-dessus de la tête, main gauche ouverte, paume tournée vers le bas, bout des doigts de la main droite touchant la paume de la main gauche (formant un « T »), écarter la main droite de la main gauche. **Ne pas faire** déconnecter l'alimentation sans l'autorisation de l'équipage de conduite. De nuit, on peut utiliser des bâtons lumineux pour faire le « T »



26. Négatif (signal technique/de service)

Tendre le bras droit à 90° par rapport au côté du corps et pointer le bâton vers le sol, ou montrer le poing, pouce tourné vers le bas, le bras gauche demeurant allongé le long du corps.



27. Entrez en communication par l'interphone (signal technique/de service)

Tendre les deux bras à l'horizontale de chaque côté du corps, puis les replier jusqu'à ce que les mains recouvrent les oreilles.

28. Sortir/rentrer l'escalier avant/arrière (signal technique/de service)

Bras droit le long du corps, bras gauche levé à 45° de façon que la main se trouve au-dessus de la tête, dans un mouvement de balayage, lever l'avant-bras droit pour le pointer vers l'épaule gauche.

Note.— Ce signal est essentiellement destiné aux aéronefs dont l'escalier intégré se trouve à l'avant

5.2 Signaux adressés par le pilote d'un aéronef à un signaleur

Note 1 *Ces signaux sont conçus pour être employés par un pilote, dans son poste de pilotage, ses mains bien en vue du signaleur et, au besoin, éclairées.*

Note 2 *Les moteurs sont numérotés de la droite vers la gauche du signaleur qui fait face à l'aéronef (c'est-à-dire que le moteur n° 1 est le moteur extérieur gauche).*

5.2.1 Freins

Note : *Le moment où le pilote ferme le poing ou allonge les doigts de la main indique, respectivement, le moment où il serre ou desserre les freins.*

a) Freins serrés : lever le bras, les doigts allongés, horizontalement devant le visage, puis fermer la main.
b) Freins desserrés : lever le bras, la main fermée, horizontalement, devant le visage, puis allonger les doigts.

5.2.2 Cales

a) Mettez les cales : les bras étendus, les paumes vers l'avant, déplacer les mains vers l'intérieur de façon qu'elles se croisent devant le visage.
b) Enlevez les cales : les mains croisées devant le visage, les paumes vers l'avant, déplacer les bras vers l'extérieur.

5.2.3 Prêt à démarrer le(s) moteur(s)

Lever le nombre de doigts d'une main qui correspond au numéro du moteur à démarrer.

5.3 Signaux techniques/de service

5.3.1 On n'utilisera les signaux manuels techniques/de service que lorsque des communications vocales ne sont pas possibles.
5.3.2 Les signaleurs veilleront à recevoir un accusé de réception de l'équipage de conduite lorsqu'ils font des signaux techniques/de service.

Note : *Les signaux techniques/de service ont été placés dans l'Appendice 1 afin d'en normaliser l'emploi pour les communications avec l'équipage de conduite lors des mouvements d'aéronef effectués dans le cadre d'opérations de service ou d'assistance au sol.*

6. SIGNAUX MANUELS D'URGENCE NORMALISÉS

Les signaux manuels ci-après constituent le minimum nécessaire pour les communications d'urgence entre le commandant du service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronef (SLIA) du lieu de l'incident/les pompiers SLIA et l'équipage de conduite et/ou l'équipage de cabine de l'aéronef concerné par l'incident. Les signaux manuels d'urgence SLIA devraient être faits du côté gauche à l'avant de l'aéronef, pour l'équipage de conduite.

Note. *Pour communiquer de façon plus efficace avec l'équipage de cabine, les signaux manuels d'urgence peuvent être faits par les pompiers SLIA depuis d'autres positions.*

1. Évacuation recommandée

Évacuation recommandée après évaluation de la situation extérieure par le commandant SLIA du lieu de l'incident

Bras tenu à l'horizontale et main levée à la hauteur des yeux, faire signe d'approcher avec le bras. Le bras immobile demeure le long du corps.

La nuit : même chose avec les bâtons lumineux.

2. Arrêt recommandé

Recommande de stopper l'action en cours : évacuation, mouvement de l'aéronef, etc.

Les bras devant le front, poignets croisés.

La nuit : même chose avec les bâtons lumineux.

3. Urgence maîtrisée

Aucun signe extérieur de condition dangereuse.

Les bras étendus de chaque côté vers le bas à un angle de 45°. Les bras sont ramenés vers le centre de la ceinture jusqu'à ce que les poignets se croisent, puis replacés à la position de départ (le signe « sauf » de l'arbitre).

La nuit : même chose avec les bâtons lumineux.

4. Feu

Avec la main droite, de façon répétée, dessiner un huit, de l'épaule au genou, l'autre main pointant en direction du feu

La nuit : même chose avec les bâtons lumineux.

Appendice B: FEUX REGLEMENTAIRES DES AERONEFS

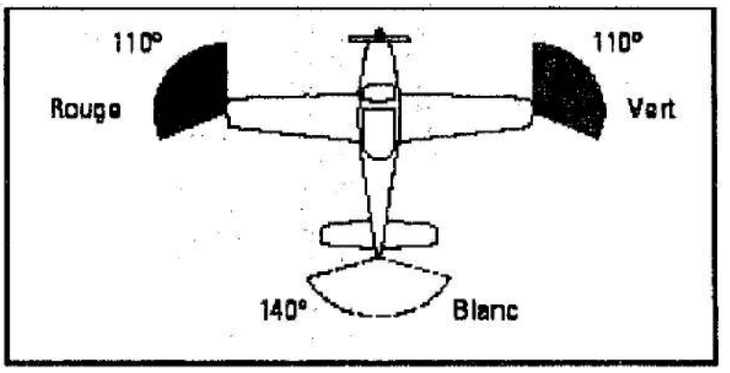
1 FEUX DE POSITION

1.1 Tous aéronefs sauf ballons et aéronefs captifs

Les feux de position sont les suivants :

- feu rouge ininterrompu émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal de l'aéronef dans un angle de 110° mesuré vers la gauche (bâbord) à partir de l'avant ;
- feu vert ininterrompu émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal de l'aéronef dans un angle de 110° mesuré vers la droite (tribord) à partir de l'avant ;
- feu blanc ininterrompu émettant vers l'arrière au-dessus et au-dessous du plan horizontal de l'aéronef dans un angle de 140° également réparti à droite (tribord) et à gauche (bâbord).

Les feux de gauche et de droite doivent être placés aussi loin que possible l'un de l'autre ; le feu blanc doit être placé aussi loin que possible à l'arrière de l'aéronef.



Des feux supplémentaires peuvent être nécessaires aux aéronefs à flot pour se conformer aux règlements applicables aux navires.

1.2 Ballons

Un feu rouge placé à 5 mètres au moins et à 10 mètres au plus en dessous de la nacelle et visible dans toutes les directions.

1.3 Aéronefs captifs (ballons, cerf volants, etc.)

Les aéronefs captifs et leur câble de retenue doivent porter des feux correspondant au balisage d'un obstacle artificiel de même hauteur.

2 FEUX ANTICOLLISION

Le signal émis par les feux anticollision doit être constitué par des éclats rouges ou blancs.

Les feux anticollision doivent rayonner autant que possible dans tous les azimuts jusqu'à 30° au-dessus et au-dessous du plan horizontal de l'aéronef.

Appendice C : TABLEAU DES NIVEAUX DE CROISIERE

RVSM — PIEDS

a) dans les régions où l'altitude est exprimée en pieds et où, en vertu d'accords régionaux de navigation aérienne, un minimum de séparation verticale de 1 000 ft est appliqué entre le niveau de vol FL 290 et le niveau de vol FL 410 inclusivement :

ROUTE											
De 000 à 179 degrés***						De 180 à 359 degrés***					
Vols IFR			Vols VFR			Vols IFR			Vols VFR		
Niveau			Niveau			Niveau			Niveau		
Niveau de vol	Pieds	Mètres	Niveau de vol	Pieds	Mètres	Niveau de vol	Pieds	Mètres	Niveau de vol	Pieds	Mètres
010	1 000	300	–	–	–	020	2 000	600	–	–	–
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

*** Sauf lorsque les secteurs 090 à 269 degrés et 270 à 089 degrés sont prescrits par accord régional de navigation aérienne pour tenir compte de la direction des principaux courants de circulation, et que des procédures appropriées de transition à associer à ces secteurs sont spécifiées.

Appendice D : Tableau des conditions météorologiques de vol à vue et limitations de vitesse

<table>
<tr><td></td><td colspan="4">Espace aérien contrôlé</td><td>Espace aérien non contrôlé</td></tr>
<tr><td>Classe</td><td>A</td><td>B</td><td colspan="2">C D, E</td><td>F, G</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Distance par rapport aux nuages</td><td rowspan="4">sans objet

(1)</td><td>hors des nuages

(1)</td><td colspan="3">horizontalement : 1500 mètres

verticalement : 300 mètres (1000 pieds)</td></tr>
<tr><td>à et au-dessous de "S" : hors des nuages et en vue de la surface</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Visibilité en vol</td><td colspan="3">à et au-dessus du FL 100 (2) : 8 km

au-dessous du FL 100 (2) : 5 km</td></tr>
<tr><td>à et au-dessous de "S": la plus élevée des deux valeurs : 1500 mètres (3) ou distance parcourue en 30 secondes de vol</td></tr>
<tr><td>Limitation de vitesse</td><td>sans objet

(1)</td><td colspan="2">au-dessous du FL 100 (2) : vitesse indiquée 250 kT

sauf IFR (1)</td><td></td></tr>
</table>

(1) en cas de panne radio, appliquer les conditions de la classe D
(2) ou 3050 mètres (10 000 pieds) si l'altitude de transition est supérieure à cette valeur
(3) 800 mètres pour les hélicoptères.

Note 1 : *pour la lecture de ce tableau, "S" désigne la surface établie au plus élevé des deux niveaux suivants : 900 mètres (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 mètres (1000 pieds) au-dessus de la surface.*

Note 2 : *les aéronefs de la défense qui, pour des raisons d'ordre technique ou opérationnel, ne peuvent pas respecter la limitation de vitesse à 250 nœuds, appliquent la règle liant visibilité et distance parcourue en 30 secondes de vol.*

Note 3 : *les HÉLICOPTÈRES peuvent être autorisés à voler avec une visibilité en vol inférieure à 1 500 m s'ils volent à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision.*

Appendice E : SYSTÈMES D'AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS

(Note : Voir le Chapitre 3, § 3.1.8, de l'Arrêté)
Note : La Circulaire 328, Systèmes d'aéronef sans pilote (UAS), contient des enseignements explicatifs sur les systèmes d'aéronef télépiloté.

1. Règles générales d'exploitation

1.1 Un système d'aéronef télépiloté (RPAS) employé à la navigation aérienne internationale ne sera pas exploité sans autorisation appropriée de l'État d'où s'effectuera le décollage de l'aéronef télépiloté (RPA).

1.2 Un RPA ne traversera pas le territoire d'autres États sans autorisation spéciale de chaque État dans lequel l'aéronef doit voler. Cette autorisation peut prendre la forme d'un accord entre les États concernés.

1.3 Un RPA ne sera pas exploité au-dessus de la haute mer sans coordination préalable avec l'autorité ATS compétente.

1.4 L'autorisation et la coordination visées aux § 1.2 et 1.3 seront obtenues avant le décollage si l'on a de bonnes raisons de croire, lors de la planification du vol, que l'aéronef entrera dans l'espace aérien en question.

1.5 Un RPAS sera exploité conformément aux conditions spécifiées par l'État d'immatriculation et, s'il s'agit d'un autre État, par l'État de l'exploitant, ainsi que par le ou les États dans lesquels l'aéronef doit voler.

1.6 Un plan de vol sera déposé conformément aux dispositions du Chapitre 3 de la présente Arrêté ou aux prescriptions de l'État ou des États dans lesquels l'aéronef doit voler.

1.7 Le RPAS respectera les spécifications de performance et d'emport d'équipement applicables à l'espace aérien précis dans lequel l'aéronef doit voler.

2. Certificats et licences

Note 1 : La Résolution A37-15 de l'Assemblée, Appendice G, dispose qu'en attendant l'entrée en vigueur de normes internationales relatives aux différents types, classes ou catégories d'aéronefs, les certificats délivrés ou validés conformément à des règlements nationaux par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé seront reconnus par les autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris les atterrissages et décollages.
Note 2 : Les normes de délivrance des certificats et licences n'ont pas encore été élaborées. D'ici à ce qu'elles le soient, la délivrance de quelque certificat ou licence que ce soit ne devrait pas automatiquement être tenue pour conforme aux SARP des Annexes concernées, notamment les Annexes 1, 6 et 8, tant que les SARP sur les RPAS n'auront pas été produites.
Note 3 : Indépendamment de la Résolution A37-15 de l'Assemblée, l'article 8 de la Convention de Chicago garantit à chaque État contractant la souveraineté absolue en ce qui concerne les autorisations d'exploitation de RPA au-dessus de son territoire.

2.1 Un RPAS sera approuvé, compte tenu des relations d'interdépendance de ses composants, conformément aux règlements nationaux et d'une manière qui cadre avec les dispositions des Annexes applicables. De plus :

a) le RPA fera l'objet d'un certificat de navigabilité délivré conformément aux règlements nationaux et d'une manière qui cadre avec les dispositions de l'Annexe 8 ; et

b) les composants du RPAS correspondant qui sont spécifiés dans la conception de type seront certifiés et entretenus conformément aux règlements nationaux et d'une manière qui cadre avec les dispositions des Annexes applicables.

2.2 L'exploitant d'un RPAS sera titulaire d'un permis d'exploitation de RPAS délivré conformément aux règlements nationaux et d'une manière qui cadre avec les dispositions de l'Annexe 6.

2.3 Les télépilotes seront titulaires d'une licence ou feront valider leur licence conformément aux règlements nationaux et d'une manière qui cadre avec les dispositions de l'Annexe 1.

3. Demande d'autorisation

3.1 L'autorisation visée au § 1.2 ci-dessus sera demandée au moins sept jours avant la date du vol prévu à l'autorité compétente de l'État ou des États dans lesquels le RPA volera, à moins d'indication contraire des États concernés.

3.2 Sauf indication contraire de l'État ou des États concernés, la demande d'autorisation comprendra les renseignements suivants :

a) nom et coordonnées de l'exploitant ;
b) caractéristiques du RPA (type d'aéronef, masse maximale au décollage certifiée, nombre de moteurs, envergure) ;
c) copie du certificat d'immatriculation ;
d) indicatif de l'aéronef à utiliser en radiotéléphonie, s'il y a lieu ;
e) copie du certificat de navigabilité ;
f) copie du permis d'exploitation de RPAS ;
g) copie de la licence du ou des télépilotes ;
h) copie de la licence de station radio de l'aéronef, s'il y a lieu ;
i) description du vol prévu (notamment type ou but du vol), règles de vol, vol en visibilité directe (VLOS), s'il y a lieu, date du vol, point de départ, destination, vitesse(s) de croisière, niveau(x)de croisière, route à suivre, durée/fréquence du vol ;
j) exigences relatives au décollage et à l'atterrissage ;
k) caractéristiques de performance du RPA, notamment ;
    1) vitesses d'exploitation ;
    2) vitesses ascensionnelles type et maximale ;
    3) vitesses descensionnelles type et maximale ;
    4) taux de virage type et maximal ;
    5) autres données de performance pertinentes (p. ex. limitations liées au vent, givrage, précipitations) ; et
    6) distance franchissable maximale ;
l) possibilités de communications, de navigation et de surveillance :
    1) fréquences et équipement pour les communications de sécurité aéronautique, notamment :
        i) communications ATC, y compris tout autre moyen de communication ;
        ii) liaisons de commande et de contrôle (C2), y compris paramètres de performance et couverture opérationnelle désignée ;
        iii) communications entre télépilote et observateur RPA, s'il y a lieu ;
    2) équipement de navigation ; et
    3) équipement de surveillance (p. ex. transpondeur SSR, ADS-B diffusion) ;
m) possibilités de détection et d'évitement ;
n) procédures d'urgence, notamment :
    1) en cas de panne des communications avec l'ATC ;
    2) en cas de panne de liaison C2 ; et
    3) en cas de panne des communications entre le télépilote et l'observateur RPA, s'il y a lieu ;
o) nombre et emplacement des postes de télépilotage et procédures de transfert entre postes de télépilotage, s'il y a lieu ;
p) attestation de certification acoustique compatible avec les dispositions de l'Annexe 16, Volume 1, s'il y a lieu ;

q) confirmation de conformité aux normes nationales de sûreté, d'une manière qui cadre avec les dispositions de l'Annexe 17, y compris mesures de sûreté applicables à l'exploitation du RPAS, selon qu'il convient ;
r) renseignements sur la charge marchande ou description de celle-ci ; et
s) preuve d'une couverture d'assurance/de responsabilité suffisante.

3.3 Les certificats et autres documents visés au § 3.2 ci-dessus qui sont établis dans une autre langue que l'anglais seront accompagnés d'une traduction en anglais.

3.4 Une fois l'autorisation obtenue des États concernés, la notification des services de la circulation aérienne et la coordination avec ces services se feront conformément aux exigences de ces États.
Note : Une demande d'autorisation ne répond pas à l'obligation de déposer un plan de vol auprès des organismes des services de la circulation aérienne.

3.5 Les modifications de l'autorisation seront soumises à l'État ou aux États concernés pour examen. Si elles sont approuvées, l'exploitant en informera toutes les autorités concernées.

3.6 En cas d'annulation du vol, l'exploitant ou le télépilote informera dès que possible toutes les autorités concernées.

Table des matières

Arrêté relatif aux règles de l'air

Annexe 1
CHAPITRE I : DEFINITIONS 2
1. DEFINITIONS 2
CHAPITRE II : DOMAINE D'APPLICATION DES REGLES DE L'AIR 13
2.1 REGLES À APPLIQUER 13
2.2 RESPONSABILITÉ POUR L'APPLICATION DES REGLES DE L'AIR 13
2.3 LIMITE D'AUTORITÉ DU PILOTE COMMANDANT DE BORD 13
CHAPITRE III : REGLES GENERALES 13
3.1 PROTECTION DES PERSONNES ET DES BIENS 14
3.1.1. Négligence ou imprudence dans la conduite des aéronefs 14
3.1.2. Usage de substances psycho actives 14
3.1.3. Hauteurs minimales 14
3.1.4. Jet d'objets ou pulvérisation 14
3.1.5. Remorquage 14
3.1.6. Parachutage 14
3.1.7. Voltige aérienne 14
3.1.8. Aéronef télépiloté 14
3.1.9. Ballons libres non habités 14
3.1.10. Zone interdite 15
3.1.11. Zone réglementée 15
3.1.12. Zone dangereuse 15
3.2 ACTION PRÉLIMINAIRE AU VOL 15
3.3 PRÉVENTION DES ABORDAGES ET DES COLLISIONS 15
3.3.1. Proximité 15
3.3.2. Priorité de passage 15
3.3.2.1 Aéronefs se rapprochant de face 16
3.3.2.2 Routes convergentes 16
3.3.2.3 Dépassement 16
3.3.2.4 Atterrissage 16
3.3.2.5 Décollage 16
3.3.2.6 Aéronefs circulant en surface 17
3.3.2.7 Manœuvres à flot 17
3.3.3. Feux réglementaires des aéronefs 17
3.3.3.1 Aéronef en vol ou au sol 17
3.3.3.2 Aéronef à flot 17
3.3.4. Vol aux instruments dans des conditions fictives 18
3.3.5. Règles concernant la circulation d'aérodrome 18
3.3.5.1 Pénétration dans la circulation d'aérodrome 18
3.3.5.2 Manœuvres générales 18
3.3.5.3 Atterrissage 18
3.3.5.4 Décollage 18
3.4 EXPRESSION DE LA POSITION D'UN AÉRONEF DANS LE PLAN VERTICAL 18
3.5 RENSEIGNEMENTS SUR LES VOLS - PLANS DE VOL 19

3.6 CLEARANCE 19
3.6.1. Généralités 19
3.6.2. Obtention d'une clearance 19
3.6.3. Limite de clearance 20
3.6.4. Clearance de séparation à vue 20
3.6.5. Clearance d'atterrissage derrière 20
3.7 COMMUNICATIONS 21
3.8 TRANSPONDEUR 21
3.8.1. Utilisation du transpondeur 21
3.8.2. Panne du transpondeur 21
3.9 COMPTES RENDUS EN VOL 21
3.9.1. Compte rendu de position 21
3.9.1.1 Vols contrôlés 21
3.9.1.2 Vols non contrôlés 22
3.9.1.3 Teneur des comptes rendus 22
3.9.2. Communication de renseignements d'exploitation, de renseignements météorologiques et de renseignements relatifs aux activités volcaniques 22
3.9.3. Diffusion des informations sur le trafic par des aéronefs(TIBA) 22
3.10 HEURE 22
3.11 SIGNAUX 23
3.12 URGENCE EN VOL 23
3.12.1. Cas général 23
3.12.2. Intervention illicite 23
3.13 INTERCEPTION 23
3.13.1. Principe à suivre 23
3.13.2. Méthode normalisée 24
3.13.3. Utilisation des équipements de surveillance 24
3.13.4. Mesures à prendre par l'aéronef intercepté 24
3.13.5. Radiocommunications pendant l'interception 24
3.14 COMPTE RENDU D'INCIDENT DE LA CIRCULATION AÉRIENNE 24
3.15 RESPECT DU PLAN DE VOL 25
CHAPITRE IV : REGLES DE VOL A VUE (VFR) 26
4.1 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL À VUE ET LIMITATIONS DE VITESSE 26
4.2 VOL VFR SPÉCIAL 26
4.3 VOL VFR DE NUIT 27
4.4 ABAISSEMENT DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES AU-DESSOUS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL À VUE (VMC) 27
4.4.1. Dans un espace aérien contrôlé de classe B ou C 27
4.4.2. Dans un espace aérien contrôlé de classe D 27
4.4.3. Dans un espace aérien contrôlé de classe E 27
4.4.4. Dans un espace aérien non contrôlé de classe F ou G 27
4.5 HAUTEURS MINIMALES 27
4.6 NIVEAU MAXIMAL ET LIMITATION DE VITESSE 28
4.7 NIVEAU DE CROISIERE 28
4.8 VOL VFR DANS UN ESPACE AÉRIEN CONTROLÉ DE CLASSE B, C OU D 28
4.8.1. Espace aérien contrôlé de classe B, C ou D 28
4.9 RADIOCOMMUNICATIONS 28
4.9.1. Equipement 28

4.9.2. Communications....29
4.9.2.1 Obligation....29
4.9.2.2 Interruption des communications radio....29
4.10 RADIONAVIGATION....29
4.11 POURSUITE EN IFR D'UN VOL VFR....29
CHAPITRE V : REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IFR)....29
5.1 NIVEAU MINIMAL....30
5.2 NIVEAU DE CROISIERE....30
5.2.1. En espace aérien contrôlé....30
5.2.2. Hors espace aérien contrôlé....30
5.2.3. Altitude et niveau de transition....30
5.3 VOLS IFR EN ESPACE AÉRIEN CONTROLÉ....30
5.4 CLEARANCE VMC....30
5.5 APPROCHE À VUE....31
5.6 RADIOCOMMUNICATIONS....31
5.6.1. Equipement....31
5.6.2. Communications....31
5.6.2.1 Obligation....31
5.6.2.2 Interruption des communications radio....31
5.7 NAVIGATION....32
5.8 POURSUITE EN VFR D'UN VOL IFR....32
5.9 LIMITATION DE VITESSE....32
Appendice A : Signaux....32
1 SIGNAUX DE DÉTRESSE ET D'URGENCE....32
1.1 Signaux de détresse....33
1.2 Signaux d'urgence....33
2 SIGNAUX À UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION....33
2.1 Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté....33
2.2 Signaux de l'aéronef intercepté et réponses de l'aéronef intercepteur....35
3 SIGNAUX VISUELS EMPLOYÉS POUR AVERTIR UN AÉRONEF QU'IL VOLE SANS AUTORISATION DANS UNE ZONE INTERDITE OU RÉGLEMENTÉE OU QU'IL VOLE DANS UNE ZONE DANGEREUSE OU QU'IL EST SUR LE POINT DE PÉNÉTRER DANS UNE ZONE INTERDITE, RÉGLEMENTÉE OU DANGEREUSE....35
4 SIGNAUX POUR LA CIRCULATION D'AÉRODROME....35
4.1 Signaux lumineux et pyrotechniques....36
4.1.1 Instructions....36
4.1.2 Signaux d'accusé de réception des aéronefs....37
4.2.1 Interdiction d'atterrir....37
4.2.2 Précautions spéciales à prendre au cours de l'approche ou de l'atterrissage....37
4.2.3 Utilisation des pistes et voies de circulation....37
4.2.4 Pistes ou voies de circulation fermées....38
4.2.5 Directions d'atterrissage et de décollage....38
4.2.6 Circulation à droite....38
4.2.7 Bureau de piste....39
4.2.8 Vols de planeurs en cours....39
5 SIGNAUX DE CIRCULATION AU SOL....39
5.1 Signaux adressés par le signaleur à un aéronef....39
5.2 Signaux adressés par le pilote d'un aéronef à un signaleur....51

5.2.1 Freins 51
5.2.2 Cales 51
5.2.3 Prêt à démarrer le(s) moteur(s) 51
5.3 Signaux techniques/de service 51
6. SIGNAUX MANUELS D'URGENCE NORMALISÉS 52
Appendice B: FEUX REGLEMENTAIRES DES AERONEFS 54
1 FEUX DE POSITION 54
1.1 Tous aéronefs sauf ballons et aéronefs captifs 54
1.2 Ballons 54
1.3 Aéronefs captifs (ballons, cerf volants, etc.) 54
2 FEUX ANTICOLLISION 54
Appendice C : TABLEAU DES NIVEAUX DE CROISIERE 55
Appendice D : Tableau des conditions météorologiques de vol à vue et 56
limitations de vitesse 56
Appendice E : SYSTÈMES D'AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS 57

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin Officiel » n° 6216 du 22 Safar 1435 (26 décembre 2013).

Arrêté du ministre de la santé n° 3736-13 du 14 safar 1435 (18 décembre 2013) relatif à la composition du dossier de demande de fixation du prix public de vente des médicaments.

LE MINISTRE DE LA SANTE,

Vu le décret n° 2-13-852 du 14 safar 1435 (18 décembre 2013) relatif aux conditions et aux modalités de fixation du prix public de vente des médicaments fabriqués localement ou importés, notamment son article 12,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – En application des dispositions de l'article 12 du décret susvisé n° 2-13-852, le dossier de demande de fixation ou d'homologation du prix public de vente d'un médicament se compose de :

1 – Pour un médicament princeps :

- Une demande de fixation de prix, établie sur le formulaire annexé au présent arrêté, dûment signée et cachetée par le pharmacien responsable de l'établissement pharmaceutique industriel demandeur ;
- Une déclaration du prix fabricant hors taxe (PFHT) dans le pays d'origine, visée par l'instance compétente dans ce pays et datant de moins de trois mois à la date de dépôt du dossier.

2 – Pour un médicament générique ou bio-similaire :

- Une demande d'homologation de prix, établie sur le formulaire annexé au présent arrêté, dûment signée et cachetée par le pharmacien responsable de l'établissement pharmaceutique industriel demandeur.

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 14 safar 1435 (18 décembre 2013).

EL HOUSSAINE LOUARDI.

*
* *

FORMULAIRE DE DEMANDE DE FIXATION OU D'HOMOLOGATION DE PRIX D'UN MEDICAMENT

❖ Objet :

Fixation : ☐ Homologation : ☐

❖ Nouveau médicament : ☐

❖ Extension : ☐

Extension de dosage : ☐ Extension de présentation : ☐

Indiquer le ou les dosage (s) et présentation(s) existant (s) sur le marché Marocain :

❖ Nom du Médicament :

❖ dosage et présentation :

❖ Dénomination Commune Internationale (DCI) :

❖ Princeps : ☐ Générique : ☐ Bio-similaire : ☐

❖ Importé : ☐ Fabriqué localement : ☐

❖ Numéro et date de l'Autorisation de Mise sur le Marché (AMM) :

❖ Code Anatomique Thérapeutique Chimique (ATC) :

❖ Code EAN13 :

❖ Pays d'origine :

❖ Prix Fabricant Hors Taxe proposé :

Conformément à la réglementation en vigueur, le titulaire de l'autorisation de mise sur le marché est tenu d'assurer la commercialisation effective de toutes les présentations ayant fait l'objet d'une fixation ou homologation de prix par l'approvisionnement en continu du marché dans les délais réglementaires.

Le titulaire est tenu de prévenir immédiatement le ministère de la santé (direction du médicament et de la pharmacie) de la non commercialisation d'une ou de plusieurs présentations du médicament concerné.

Signature du pharmacien responsable, nom et prénom précédée de la mention manuscrite « lu et approuvé ».

Fait à ......, le.....

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6215 du 19 safar 1435 (23 décembre 2013).

TEXTES PARTICULIERS

Arrêté conjoint du ministre de l'énergie, des mines, de l'eau et de l'environnement et du ministre de l'économie et des finances n° 3557-13 du 8 hija 1434 (14 octobre 2013) approuvant l'avenant n° 1 à l'accord pétrolier « MAZAGAN OFFSHORE » conclu, le 29 ramadan 1434 (6 août 2013), entre l'Office national des hydrocarbures et des mines et les sociétés « Pura Vida Energy NL », « PXP Morocco B.V » et « PVD Exploration Morocco s.a.r.l. Au ».

LE MINISTRE DE L'ENERGIE, DES MINES, DE L'EAU ET DE L'ENVIRONNEMENT,

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES,

Vu la loi n° 21-90 relative à la recherche et à l'exploitation des gisements d'hydrocarbures, promulguée par le dahir n° 1-91-118 du 27 ramadan 1412 (1er avril 1992), telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi n° 27-99 promulguée par le dahir n° 1-99-340 du 9 kaada 1420 (15 février 2000), notamment ses articles 4, 8 et 34 ;

Vu la loi n° 33-01 portant création de l'Office national des hydrocarbures et des mines, promulguée par le dahir n° 1-03-203 du 16 ramadan 1424 (11 novembre 2003) ;

Vu le décret n° 2-93-786 du 18 joumada I 1414 (3 novembre 1993) pris pour l'application de la loi n° 21-90 susvisée, tel qu'il a été modifié et complété par le décret n° 2-99-210 du 9 hija 1420 (16 mars 2000), notamment ses articles 19 et 60 ;

Vu le décret n° 2-04-372 du 16 kaada 1425 (29 décembre 2004) pris pour l'application de la loi précitée n° 33-01 ;

Vu l'arrêté conjoint du ministre de l'énergie, des mines, de l'eau et de l'environnement et du ministre de l'économie et des finances n° 1804-12 du 3 joumada I 1433 (26 mars 2012) approuvant l'accord pétrolier « MAZAGAN OFFSHORE » conclu, le 22 kaada 1432 (20 octobre 2011), entre l'Office national des hydrocarbures et des mines et la société « Pura Vida Energy NL » ;

Vu l'avenant n° 1 à l'accord pétrolier « MAZAGAN OFFSHORE » conclu, le 29 ramadan 1434 (6 août 2013), entre l'Office national des hydrocarbures et des mines et les sociétés « Pura Vida Energy NL », « PXP Morocco B.V » et « PVD Exploration Morocco s.a.r.l. Au. », relatif à la cession totale des parts d'intérêt détenues par la société « Pura Vida Energy NL » dans les permis de recherche « MAZAGAN OFFSHORE I à VI » au profit des sociétés « PXP Morocco B.V » et « PVD Exploration Morocco s.a.r.l. Au »,

ARRÊTENT :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvé, tel qu'il est annexé à l'original du présent arrêté, l'avenant n° 1 à l'accord pétrolier « MAZAGAN OFFSHORE » conclu, le 29 ramadan 1434 (6 août 2013), entre l'Office national des hydrocarbures et des mines et les sociétés « Pura Vida Energy NL », « PXP Morocco B.V » et « PVD Exploration Morocco s.a.r.l. Au ».

ART. 2. – Le présent arrêté conjoint sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 8 hija 1434 (14 octobre 2013).

Le ministre de l'énergie, des mines, de l'eau et de l'environnement,
ABDELKADER AMARA

Le ministre de l'économie et des finances,
MOHAMMED BOUSSAID.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 1349-13 du 11 hija 1434 (17 octobre 2013) portant reconnaissance de l'indication géographique «Pomme de Midelt » et homologation du cahier des charges y afférent.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu la loi n° 25-06 relative aux signes distinctifs d'origine et de qualité des denrées alimentaires et des produits agricoles et halieutiques, promulguée par le dahir n° 1-08-56 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008), notamment son article 14 ;

Vu le décret n° 2-08-403 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) pris en application de la loi n° 25-06 relative aux signes distinctifs d'origine et de qualité des denrées alimentaires et des produits agricoles et halieutiques ;

Vu le décret n° 2-08-404 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) relatif à la composition et au mode de fonctionnement de la Commission nationale des signes distinctifs d'origine et de qualité ;

Après avis de la Commission nationale des signes distinctifs d'origine et de qualité, réunie le 14 safar 1434 (27 décembre 2012),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Est reconnue l'indication géographique « Pomme de Midelt » demandée par l'association des producteurs de la pomme de Midelt (A.P.P.M.) pour la pomme obtenue dans les conditions fixées par le cahier des charges homologué et annexé à l'original du présent arrêté.

ART. 2. – Seule peut bénéficier de l'indication géographique « Pomme de Midelt », la pomme produite exclusivement dans les conditions fixées par le cahier des charges homologué et mentionné à l'article premier ci-dessus.

ART. 3. – L'aire géographique couverte par l'indication géographique « Pomme de Midelt » englobe seize (16) communes rurales de la province de Midelt, réparties comme suit :

1) Communes du cercle de Midelt, : Aït Izdeg, Aït Ayach, Amersid, Mibladen ; Boumia, Tanourdi, Tizi N'Ghachou, Aghbalou, Zaïda, Itzer, Aït Ben Yacoub. Tounfite, Agoudim, Sidi Yahia ou Yousse, Anemzi ;

2) Commune du cercle d'Imilchil : Imilchil.

ART. 4. – La pomme d'indication géographique « Pomme de Midelt » doit provenir exclusivement des variétés Golden Delicious, Starkimson et Starking Delicious et présenter les caractéristiques suivantes :

1) Caractéristiques pomologiques ;

– Le fruit est de couleur jaune pour la variété Golden Delicious et rouge à rouge intense, respectivement, pour la Starking Delicious et la Starkimson ;

– Sa chair est blanche-jaunâtre et ferme ;

– Le fruit est juteux, croquant et tendre ;

– Sa forme est légèrement allongée ou légèrement conique pour les variétés Golden Delicious et Starkimson. La pomme de starking Delicious est plus aplatie au niveau de son diamètre de base ;

– Sa texture est ferme : 6 à 9,6 kg/cm2 ;

– Son poids varie entre 110 et 180 grammes.

2) caractéristiques biochimiques :

– Acidité exprimée en g d'acide malique /l de jus : 1,8 à 4,4 g ;

– Taux de sucres totaux : 11 à 20° Brix.

3) caractéristiques organoleptiques :

– Le fruit est bien aromatisé ;

– Le goût est sucré acidulé à peu acidulé.

ART. 5. – Les conditions de production, de récolte, de conditionnement et d'entreposage frigorifique de la pomme d'indication géographique « Pomme de Midelt » sont les suivantes :

1) les opérations de production, de récolte, de conditionnement et d'entreposage frigorifique des fruits doivent être réalisées dans l'aire géographique mentionnée à l'article 3 ci-dessus ;

2) le produit doit provenir exclusivement des pommiers plantés dans l'aire géographique mentionnée à l'article 3 ci-dessus ;

3) les pommes doivent être issues exclusivement des trois variétés visées à l'article 4 ci-dessus ;

4) les portes greffes doivent être issus d'une pépinière homologuée conformément à la réglementation en vigueur et plantés en « Goblet » ;

5) l'apport d'engrais organique (fumier) et chimique varient selon l'âge des arbres et le niveau de production. La fertilisation doit être réalisée une à deux fois par an, en automne et/ou en hiver. Des apports d'engrais acidifiants doivent être pratiqués en vue de réduire le pH du sol calcaire et favoriser l'assimilation des fertilisants ;

6) l'irrigation doit être réalisée selon la saison : deux en hiver, trois au printemps et chaque semaine pendant la période d'été-automne ;

7) la taille de fructification doit s'effectuer annuellement en hiver ;

8) l'éclaircissage doit être réalisé après la nouaison, pour réduire la charge des arbres afin de garder le même calibre et assurer une bonne nutrition des pommes ;

9) l'ensemble des traitements phytosanitaires doit être opéré à titre préventif et doit faire recours à des matières actives homologuées tout en respectant les doses et les consignes d'utilisation ;

10) la récolte doit être manuelle et sa période doit s'étaler du début septembre à la mi-octobre. La Starkimson arrive à maturité en premier, suivi de la Starking Delicious et enfin la Golden Delicious. Les indicateurs de maturité sont la disparition de la chlorophylle et la coloration noirâtre des pépins ;

11) au départ de chaque verger, chaque élément de manutention (caisses ou palox) doit être étiqueté par le producteur et porter la mention de son nom ou raison sociale, de la variété de pomme concernée, de la date de la cueillette, de la parcelle de récolte et si nécessaire du n° de lot ainsi que de la date d'entrée en chambre froide dans le cas de conservation en froid.

12) les fruits doivent être calibrés selon la norme commerciale en vigueur en 4 catégories (1er, 2ème, 3ème et 4ème choix). Les fruits dont le diamètre est en dessous de 60 mm ou en dessus de 85 mm ne doivent pas être emballés ;

13) les fruits, lorsqu'ils sont destinés à l'entreposage frigorifique doivent être mis dans des caisses en polyéthylène préalablement lavées et désinfectées. Ils doivent être indemnes de toute attaque ou de blessures ;

14) les locaux d'entreposage doivent être propres et avoir fait l'objet d'une désinfection à l'aide de produits spécifiques pour cet usage et homologués conformément à la réglementation en vigueur ;

15) les contenants utilisés pour la commercialisation des pommes sont des plateaux en carton ondulé, sans étage, sur lequel elles sont présentées, emballées en rang ;

16) l'utilisation de caisses en bois, et l'expédition en vrac sont prohibées ;

ART. 6. – Le contrôle du respect des clauses du cahier des charges est assuré par la société « Bureau Veritas Maroc », qui procède conformément au plan de contrôle prévu au cahier des charges précité et délivre aux producteurs et conditionneurs inscrits auprès de ladite société la certification des produits obtenus.

ART. 7. – Outre les mentions obligatoires prévues par la législation applicable en matière d'étiquetage et de présentation des denrées alimentaires, l'étiquetage de la pomme bénéficiant de l'Indication Géographique Protégée « Pomme de Midelt », doit comporter les indications suivantes :

– La mention « Indication Géographique Protégée Pomme de Midelt » ou « IGP Pomme de Midelt » ;

– Le logo officiel de l'Indication Géographique Protégée tel que publié en annexe au décret susvisé n° 2-08-403 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) ;

– La référence de la société « Bureau Veritas Maroc ».

Ces mentions sont regroupées dans le même champ visuel sur la même étiquette. Elles sont présentées dans des caractères apparents, lisibles, indélébiles et suffisamment grands pour qu'ils ressortent bien du cadre sur lequel ils sont imprimés et pour qu'on puisse les distinguer nettement de l'ensemble des autres indications et dessins.

ART. 8. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 11 hija 1434 (17 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 1350-13 du 11 hija 1434 (17 octobre 2013) portant reconnaissance de l'indication géographique « Nèfles de Zegzel » et homologation du cahier des charges y afférent.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu la loi n° 25-06 relative aux signes distinctifs d'origine et de qualité des denrées alimentaires et des produits agricoles et halieutiques, promulguée par le dahir n° 1-08-56 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008), notamment son article 14 ;

Vu le décret n° 2-08-403 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) pris en application de la loi n° 25-06 relative aux signes distinctifs d'origine et de qualité des denrées alimentaires et des produits agricoles et halieutiques ;

Vu le décret n° 2-08-404 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) relatif à la composition et au mode de fonctionnement de la Commission nationale des signes distinctifs d'origine et de qualité ;

Après avis de la Commission nationale des signes distinctifs d'origine, et de qualité réunie le 09 joumada I 1434 (21 mars 2013),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Est reconnue l'indication géographique « Néfles de Zegzel », demandée par la Coopérative Nèfles Oued Zegzel (COONOUZ), pour les nèfles obtenues dans les conditions fixées par le cahier des charges homologué et annexé à l'original du présent arrêté.

ART. 2. – Seules peuvent bénéficier de l'indication géographique « Nèfles de Zegzel », les nèfles produites exclusivement dans les conditions fixées par le cahier des charges homologué et mentionné à l'article premier ci-dessus.

ART. 3. – L'aire géographique couverte par l'indication géographique « Nèfles de Zegzel » comprend toute la vallée de Zegzel qui s'étend sur toute la commune rurale de Zegzel. Cette fraction comprend les quatre douars suivants : Zegzel, Takerboust, Tazaghine et Ouaoullout.

ART. 4. – Les nèfles d'indication géographique « Nèfles de Zegzel » doivent être issues exclusivement de l'espèce « *Eriobotria japonica* » des variétés sous dénominations locales de : Tanaka (origine japonaise), Muscat, Navela et Mkarkba.

Elles présentent les caractéristiques suivantes :

1) Caractéristiques pomologiques :

– Les fruits sont de forme ovoïde, de couleur jaune orangé, avec une chair, selon la variété de couleur jaune orangé, juteuse, acidulée et rafraîchissante ;

– Les pépins au nombre de un à quatre, non enfermé dans un noyau, sont de taille variable, et de couleur brun-noir ;

– La longueur du fruit se situe entre 45 et 55 mm et sa largeur entre 44 et 46mm ;

– Le poids du fruit se situe entre 55 et 65 g et le poids de la chair entre 45 et 55g ;

2) Caractéristiques chimiques :

– Teneur en eau : de 87 à 90% ;

– Teneur en sucres réducteurs : de 8,5 à 9 g/100 g de nèfles ;

– Teneur en sucres totaux : de 11 à 13 g/100 g de nèfles.

ART. 5. – Les principales conditions de production, de récolte et de conditionnement des nèfles d'indication géographique « Nèfles de Zegzel » sont les suivantes :

1) les opérations de production, de récolte et de conditionnement des nèfles doivent être réalisées exclusivement dans l'aire géographique mentionnée à l'article 3 ci-dessus ;

2) les nèfles doivent provenir exclusivement de l'espèce visée à l'article 4 ci-dessus ;

3) le néflier doit être greffé sur le cognassier de provence et doit être planté en banquettes pendant la période s'étalant entre les mois d'octobre et avril ;

4) l'irrigation doit être opérée pendant les périodes de floraison et de grossissement des fruits ;

5) la fertilisation peut être effectuée de façon traditionnelle, semi-moderne ou moderne ;

6) la taille doit être pratiquée en vue d'éliminer le bois mort, d'éclaircir les rameaux touffus et/ou élaguer légèrement les branches qui s'entrecroisent ;

7) la protection phytosanitaire doit se limiter à un traitement préventif ou curatif contre la maladie de la tavelure ;

8) la récolte des nèfles doit s'étaler de fin mars à fin mai. Le fruit doit être cueilli à la main et sans ciseau ;

9) les fruits doivent être transportés dans des caisses aux stations de conditionnement en vue d'être triés selon leur calibre en deux catégories ;

10) l'emballage doit être conçu de façon à amortir les chocs dus aux manutentions et au transport. La première catégorie doit être emballée dans des caisses en carton de 2 kg.

ART. 6. – Le contrôle du respect des clauses du cahier des charges est assuré par la société « NORMACERT Sarl », qui procède conformément au plan de contrôle prévu par le cahier des charges et délivre aux producteurs et conditionneurs inscrits auprès de ladite société la certification des produits obtenus.

ART.7. – Outre les mentions obligatoires prévues par la législation applicable en matière d'étiquetage et de présentation des denrées alimentaires, l'étiquetage des nèfles bénéficiant de l'indication géographique protégée « Nèfles de Zegzel », doit comporter les indications suivantes :

– La mention « Indication géographique protégée Nèfles de Zegzel » ou «IGP Nèfles de Zegzel » :

– Le logo officiel de l'indication géographique protégée tel que publié en annexe au décret susvisé n° 2-08-403 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) ;

– La référence de « NORMACERT Sarl ».

Ces mentions doivent être regroupées dans le même champ visuel sur la même étiquette.

Elles sont présentées dans des caractères apparents, lisibles, indélébiles et suffisamment grands pour qu'ils ressortent bien du cadre sur lequel ils sont imprimés et pour qu'on puisse les distinguer nettement de l'ensemble des autres indications et dessins.

ART. 8. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 11 hija 1434 (17 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 1351-13 du 11 hija 1434 (17 octobre 2013) portant reconnaissance de l'indication géographique « Dattes Bouittob de Tata » et homologation du cahier des charges y afférent.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu la loi n° 25-06 relative aux signes distinctifs d'origine et de qualité des denrées alimentaires et des produits agricoles et halieutiques, promulguée par le dahir n° 1-08-56 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008), notamment son article 14 ;

Vu le décret n° 2-08-403 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) pris en application de la loi n° 25-06 relative aux signes distinctifs d'origine et de qualité des denrées alimentaires et des produits agricoles et halieutiques ;

Vu le décret n° 2-08-404 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) relatif à la composition et au mode de fonctionnement de la Commission nationale des signes distinctifs d'origine et de qualité ;

Après avis de la Commission nationale des signes distinctifs d'origine et de qualité, réunie le 9 joumada I 1434 (21 mars 2013),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Est reconnue l'indication géographique « Dattes Bouittob de Tata », demandée par la Coopérative agricole Taskala, pour les dattes obtenues dans les conditions fixées par le cahier des charges homologué et annexé à l'original du présent arrêté.

ART. 2. – Seules peuvent bénéficier de l'indication géographique « Dattes Bouittob de Tata », les dattes produites exclusivement dans les conditions fixées par le cahier des charges homologué et mentionné à l'article premier ci-dessus.

ART. 3. – L'aire géographique couverte par l'indication géographique « Dattes Bouittob de Tata » concerne la province de Tata et englobe les communes suivantes réparties sur 3 cercles comme suit :

1) *communes du cercle Foum Zguid :* les communes rurales d'Akka Ighane, Aguinane, Ibn Yacoub, Tissint, Allougoum, Tlite et la commune urbaine de Foum Zguid.

2) *communes du cercle Akka* : les communes rurales de Tizounine, Ait Oubelli, Kasbat Sidi Abdellah Ben M'barek, Tamanarte, et les communes urbaines d'Akka et Fam El Hisn.

3) *Communes du cercle Tata* : les communes rurales d'Adis, Oum El Guerdane, Tigzmarte et la commune urbaine de Tata.

ART. 4. – Les caractéristiques des dattes d'indication géographique « Dattes Bouittob de Tata » sont les suivantes :

1. Les fruits :

– sont issus *exclusivement du palmier dattier Phœnix dactylifera* variété « Bouittob » ;

– ont une couleur jaune marron à marron ;

– se présentent sous une forme essentiellement ovale avec une peau rugueuse et une texture demi-molle ;

– présentent un calice moyennement adhérent à la datte ;

– ont une humidité variant entre 8,1 et 18,3 g par 100 grammes de matière fraiche ;

– ont une teneur en sucres totaux variant entre 72 et 84 grammes/100 grammes de matière sèche.

2. Les dimensions des fruits sont les suivantes :

• longueur : 22 à 38,8 mm ;

• largeur : 11,8 à 22,3 mm ;

• poids : 3,3 à 10,4 g ;

• poids de la pulpe : 2,7 à 9,1 g.

3. Les principales caractéristiques organoleptiques :

• odeur fruitée, florale et de caramel ;

• saveur de miel, de caramel et de réglisse.

ART. 5. – Les principales conditions de production, de récolte et de conditionnement des dattes d'indication géographique « Dattes Bouittob de Tata » sont les suivantes :

1. les opérations de production, de récolte et de conditionnement des dattes doivent être réalisées dans l'aire géographique mentionnée à l'article 3 ci-dessus ;

2. les dattes doivent provenir exclusivement de la variété visée à l'article 4 ci-dessus ;

3. la fréquence des irrigations et la dose à apporter dépendent du climat, du type de sol et de l'âge des plantations. Il varie entre 1 à 2 fois/mois en hiver et 5 à 6 fois/mois en été ;

4. la fertilisation est traditionnelle sans engrais chimique. Le fumier doit être enfoui dans les cuvettes autour du pied à raison de 20 à 30 kg par pied ou bien incorporé lors des travaux du sol ;

5. la pollinisation doit être manuelle et pratiquée durant la période s'étalant de mars à fin avril par temps sec et chaud. Elle consiste à prendre les pédicelles des fleurs mâles (dokkar) et à les introduire entre les pédicelles des fleurs femelles puis les attacher avec une ficelle. L'opération doit être répétée 3 à 4 fois pour assurer une bonne pollinisation ;

6. la taille des palmiers doit être pratiquée pendant la pollinisation et pendant la récolte ;

7. la lutte contre la pourriture des inflorescences doit se faire par la collecte de toutes les inflorescences et spathes malades et leur destruction au feu ou par traitement chimique après la récolte ;

8. la récolte doit être réalisée, au stade de maturité complète « Tmar », à partir du mois d'octobre et peut s'étaler jusqu'à la fin du mois de novembre. Les régimes doivent être coupés à l'aide d'instruments bien tranchants. Au sol, ils doivent être ébranlés soigneusement de façon à ce que la datte garde bien son périanthe ;

9. les dattes récoltées doivent être mises avec précaution dans des caisses en plastique pour respecter l'intégrité du fruit et son hygiène. Ensuite, elles doivent être stockées à température ambiante pendant six heures, pour éviter le choc thermique, avant être placées dans la chambre froide ;

10. les dattes doivent être triées et calibrées en lots homogènes puis lavées et séchées à une température de 60° C pendant une heure ;

11. les emballages des dattes Bouittob de Tata directement mises sur le marché sont les suivants :

– Boites en carton rigide de capacité de : 250 g, 500 g, 1kg, 2kg et 5 kg ;

– Sachets (ou sacs) en plastique avec un conditionnement sous vide de contenance : 250 g, 500 g, 1 kg et 2 kg ;

– Barquettes en plastique de contenance : 250 g, 500 g, 1 kg et 2 kg.

Pour les dattes non expédiées directement, elles doivent être entreposées dans des chambres froides à des températures variant entre 2°C et 4°C pendant plusieurs mois.

ART. 6. – Le contrôle du respect des clauses du cahier des charges est assuré par la société « NORMACERT Sarl », qui procède conformément au plan de contrôle prévu par le cahier des charges précité et délivre aux producteurs et conditionneurs inscrits auprès de ladite société la certification des produits obtenus.

ART. 7. – Outre les mentions obligatoires prévues par la législation applicable en matière d'étiquetage et de présentation des denrées alimentaires, l'étiquetage des dattes bénéficiant de l'indication géographique protégée « Dattes Bouittob de Tata », doit comporter les indications suivantes :

– la mention « Indication géographique protégée Dattes Bouittob de Tata » ou « IGP Dattes Bouittob de Tata » ;

– le logo officiel de l'indication géographique protégée tel que publié en annexe au décret susvisé n° 2-08-403 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) ;

– la référence de « NORMACERT Sarl ».

Ces mentions sont regroupées dans le même champ visuel sur la même étiquette. Elles sont présentées dans des caractères apparents, lisibles, indélébiles et suffisamment grands pour qu'ils ressortent bien du cadre sur lequel ils sont imprimés et pour qu'on puisse les distinguer nettement de l'ensemble des autres indications et dessins.

ART. 8. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 11 hija 1434 (17 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 1352-13 du 11 hija 1434 (17 octobre 2013) portant reconnaissance de l'indication géographique « Miel d'Arbousier Jbal My Abdessalam » et homologation du cahier des charges y afférent.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu la loi n° 25-06 relative aux signes distinctifs d'origine et de qualité des denrées alimentaires et des produits agricoles et halieutiques, promulguée par le dahir n°1-08-56 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008), notamment son article 14 ;

Vu le décret n° 2-08-403 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) pris en application de la loi n° 25-06 relative aux signes distinctifs d'origine et de qualité des denrées alimentaires et des produits agricoles et halieutiques ;

Vu le décret n° 2-08-404 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) relatif à la composition et au mode de fonctionnement de la Commission nationale des signes distinctifs d'origine et de qualité ;

Après avis de la commission nationale des signes distinctifs d'origine et de qualité, réunie le 5 joumada I 1434 (16 avril 2013),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Est reconnue l'indication géographique « Miel d'Arbousier Jbal My Abdessalam », demandée par l'Union des Coopératives Apicoles Kotb Moulay Abdessalam, pour le miel obtenu dans les conditions fixées par le cahier des charges homologué et annexé à l'original du présent arrêté.

ART. 2. – Seul peut bénéficier de l'indication géographique « Miel d'Arbousier Jbal My Abdessalam », le miel produit exclusivement dans les conditions fixées par le cahier des charges homologué et mentionné à l'article premier ci-dessus.

ART. 3. – L'aire géographique couverte par l'indication géographique « Miel d'Arbousier Jbal My Abdessalam », comprend quatre communes rurales relevant de la province de Larache réparties en 47 douars comme suit :

1) la commune rurale de Tazroute qui comprend les douars suivants : Assukan, Amsemlel, Adiaz, Taida, Aamiriech, Adrou, Aghbalou, Tazroute, Alhissn, Talayamine, Lhamma. Alaajalia, Drader, Lmanzla ;

2) la commune rurale de Bni Arouss qui comprend les douars suivants : Maissra, Tagsart, Tardane, Dar abjaw, Ain Lahdid, Boujalia, Ramla, Bouzouhri, Boujben, Ain Zeyana, Maizen, Marj Hammoud, Khagiwin, Awlad Beni Aich, Afarnou, Lharech, Dar Lhaite, Abou Alkama, Boughoura ;

3) la commune rurale de Zaaroura qui comprend les douars suivants : Dar Rati, Ain Baita, Lkhriba, Tawla, Akerssan, Lkhraba, Bouhamssi, Lhrssrir, Adrou ;

4) la Commune rurale de Ayacha qui comprend les douars suivants : Boukamou, Lkhnadek, Mgazlien, Dar Barratia, Lkhaldien.

ART. 4. – Les caractéristiques du miel d'indication géographique « Miel d'Arbousier Jbal My Abdessalam », sont les suivantes :

1. le miel doit être issu des deux races d'abeilles : *Apis Mellifera Intermissa* et *Apis Mellifera Major* ayant butiné sur les associations végétales spontanées et naturelles des peuplements d'Arbousier appelé scientifiquement *Arbutus unedo* de la région de Moulay Abdeslam.

2. Caractéristiques biochimiques :

– spectre pollinique : pollen dominant d'arbousier> 50% ;

– taux d'humidité : <23%;

– taux d'hydroxyméthylfurfural (HMF) : <40 meq/kg ;

– taux de fructose : 32 à 40%;

– taux de glucose : 28 à 35%;

– taux de fructose + glucose : > 60%;

– taux de saccharose : <5%.

3. Caractéristiques organoleptiques :

– apparence : couleur brune, très homogène et non cristallisée ;

– odeur : très faible odeur d'origine florale, du fumé et de fermenté ;

– flaveur : très amer, piquant, moyennement sucré et présente une moyenne intensité de l'arôme de la note florale d'arbousier.

ART. 5. – Les principales conditions de production, de récolte, d'extraction, de stockage et de conditionnement du miel d'indication géographique « Miel d'Arbousier Jbal My Abdessalam » sont les suivantes :

1. les opérations de production, de récolte, d'extraction, de stockage et de conditionnement du miel d'indication géographique « Miel d'Arbousier Jbal My Abdessalam » doivent être réalisées dans l'aire géographique mentionnée à l'article 3 ci-dessus ;

2. le miel doit provenir du nectar butiné par les abeilles sur les associations végétales spontanées et naturelles des peuplements d'Arbousier visées au point 1 de l'article 4 ci-dessus ;

3. les ruches doivent être installées, en automne, à l'intérieur de la zone de peuplement de l'arbousier dans l'aire géographique délimitée ci-dessus. Elles doivent être organisées et entretenues selon les usages locaux, loyaux et constants ;

4. les colonies d'abeilles doivent être déposées, dès septembre, sur une plante pollinifère appelé Tarkla (*Dittrichia viscosa*), qui permet le développement des ruches sans produire de miel ;

5. les transhumances doivent être effectuées, à plusieurs reprises dans la saison, à l'intérieur de l'aire géographique délimitée ci-dessus ;

6. le traitement des colonies doit être biologique et doit être réalisé impérativement vers fin août-début septembre ;

7. le miel doit être récolté exclusivement à partir des hausses dans la période située entre la fin du mois de décembre et le début du mois de janvier ;

8. l'enfumage des ruches doit se faire avec des combustibles naturels. L'utilisation des répulsifs chimiques est interdite ;

9. l'extraction doit se faire par centrifugation à froid et le miel doit être décanté et filtré ;

10. le miel doit être filtré et transvasé directement dans des bacs maturateurs pour décantation ;

11. la refonte du miel est autorisée une seule fois sous une température inférieure à 45°C ;

12. le stockage doit se faire dans des contenants à usage alimentaire et conforme à la réglementation en vigueur. Il doit être effectué en chambre climatisée ou dans un espace tempéré ;

13. le miel doit être conditionné dans des récipients en verre dont la capacité varie de 20 g à 1000 g.

ART. 6. – Le contrôle du respect des clauses du cahier des charges est assuré par la société « NORMACERT Sarl », qui procède conformément au plan de contrôle prévu par le cahier des charges précité et délivre aux producteurs et conditionneurs inscrits auprès de ladite société la certification des produits obtenus.

ART. 7. – Outre les mentions obligatoires prévues par la législation applicable en matière d'étiquetage et de présentation des denrées alimentaires, l'étiquetage du miel bénéficiant de l'indication géographique protégée « Miel d'Arbousier Jbal My Abdessalam », doit comporter les indications suivantes :

- la mention « Indication géographique protégée Miel d'Arbousier Jbal My Abdessalam » ou « IGP Miel d'Arbousier Jbal My Abdessalam » ;
- le logo officiel de l'indication géographique protégée tel que publié en annexe au décret susvisé n° 2-08-403 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) ;
- la référence de la société « NORMACERT sarl ».

Ces mentions doivent être groupées dans le même champ visuel sur la même étiquette.

Elles sont présentées dans des caractères apparents, lisibles, indélébiles et suffisamment grands pour qu'ils ressortent bien du cadre sur lequel ils sont imprimés et pour qu'on puisse les distinguer nettement de l'ensemble des autres indications et dessins.

ART. 8. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 11 hija 1434 (17 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 1353-13 du 11 hija 1434 (17 octobre 2013) portant reconnaissance de l'indication géographique « Keskes Khoumassi » ou « Keskes Moukhamess » et homologation du cahier des charges y afférent.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu la loi n° 25-06 relative aux signes distinctifs d'origine et de qualité des denrées alimentaires et des produits agricoles et halieutiques, promulguée par le dahir n° 1-08-56 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008), notamment son article 14 ;

Vu le décret n° 2-08-403 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) pris en application de la loi n° 25-06 relative aux signes distinctifs d'origine et de qualité des denrées alimentaires et des produits agricoles et halieutiques ;

Vu le décret n° 2-08-404 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) relatif à la composition et au mode de fonctionnement de la Commission nationale des signes distinctifs d'origine et de qualité ;

Après avis de la Commission nationale des signes distinctifs d'origine et de qualité, réunie le 5 joumada II 1434 (16 avril 2013),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Est reconnue l'indication géographique « Keskes Khoumassi » ou « Keskes Moukhamess », demandée par l'association Cluster des Oasis du Sahara « C.O.S », pour le couscous obtenu dans les conditions fixées par le cahier des charges homolgué et et annexé à l'original du présent arrêté.

ART. 2. – Seule peut bénéficier de l'indication géographique « Keskes Khoumassi » ou « Keskes Moukhamess », le couscours produit exclusivement dans les conditions fixées par le cahier des charges homologué et mentionné à l'article premier ci-dessus.

ART. 3. – L'aire géographique couverte par l'indication géographique « Keskes Khoumassi » ou « Keskes Moukhamess » englobe les communes rurales et urbaines réparties au niveau des dix provinces des trois régions Guelmim Essemara, Lâayoune Boujdour Sakia Al Hamra et Oued Eddahab Lagouira comme suit :

1) Les *communes de la région Guelmim Essemara* :

- Pour la province de Tata : Allougoum, Tlite, Foum Zguid, Aguinane, tissint, Akka Ighane, Ibn Yacoub, Tigzmerte, Tata, Oum El Gherdane, Tagmout, Addis, Issafen, Tizaghte, Kasbat Sidi Abdallah Ben M'Barek, Akka, Touzounine, Ait Ouabelli, Tamanarte, Fam El Hisn.
- Pour la province de Guelmim : Amtdi, Aday, Ifrane Atlas Saghir, Taghjijt, Ait Boufoulen, Bouizakarne, Tagante, Timoulay, Abaynou, Fask, Guelmim, Asrir, Targa Wassay, Taliouine Assaka, Laqsabi Tagoust, Echatea El Abied, Labyar, Aferkat, Tiglit, Ras Oumlil.
- Pour la province d'Assa Zag : Assa, Touizgui, Zag, Al Mahbass, Aouint Lahna, Aouint Yghomane, Labouirat.
- Pour la province de Tan Tan : Ben khlil, Tan Tan, tilemzoun, Msied, El Ouatia, Chbika, Abteh.
- Pour la province d'Essemara : Jdiriya, Tifariti, Haouza, Essemara, Amgala, Sidi Ahmed Laaroussi.

2) *Les communes de la région Laayoune Boujdour Sakia Al Hamra* :

- Pour la province de Tarfaya : Akhfennir, El Hagounia, Tarfaya, Tah, Daoura :

– Pour la province de Lâayoune : Dcheira, Boukraa, Lâayoune, Foum El Oued, El Marsa.

– Pour la province de Boujdour : Lamssid, Gueltat Zemmour, Boujdour, Jraifia.

3) *Les communes de la région Oued Eddahab Lagouira :*

– Pour la province d'Oued Eddahab : Mijik, Oum Dreyga, Gleibat El Foula, Bir Anzarane, El Argoub, Dakhla, Imlili.

– Pour la province d'Aousserd : Aghouinite, Zoug, Aousserd, Tichla, Bir Gandouz, Lagouira.

ART. 4. – Les caractéristiques du Keskes d'indication géographique « Keskes Khoumassi » ou « Keskes Moukhamess » sont les suivantes :

1. Composition du Keskes d'indication géographique « Keskes Khoumassi » ou « Keskes Moukhamess » :

– Le couscous d'indication géographique « Keskes Khoumassi » ou « Keskes Moukhames » est le produit composé de cinq céréales indiquées ci-dessous dont les éléments sont agglomérés manuellement en ajoutant de l'eau « potable » salée ou non salée et qui a été soumis à des traitements physiques tels que la cuisson et le séchage.

– Les porportions des farines dans le mélange destiné à la préparation du couscous d'indication géographique « Keskes khoumassi » ou « keskes Moukhamess » sont :

– Blé tendre : 30-35% ;

– Blé dur : 20 - 25 % ;

– Orge : 20 - 25 % ;

– Orge torréfié avant mouture : 10-17 % ;

– Maïs torréfié après mouture : 1-3 % ;

2. Les caractéristiques physico-chimiques :

• Vitesse de réhydratation : Absence de grains croquants après sept (7) minute d'hydratation ;

• Indice de gonflement : > 2,20 au bout de trente (30) minutes d'hydratation ;

• Humidité % : ≤ 12 ;

• Taux de cendres (% rapporté à la matière sèche) : 1,6 à 1,8 ;

• Protéines (% rapporté à la matière sèche) : > 9,5 ;

• Graisses totales (% rapporté à la matière sèche) : 1,92 à 2,61.

3. Les caractéristiques organoleptiques :

• Teinte uniforme ambrée ou blanche crème ;

• Odeur franche et saine caractéristique du torréfié ;

• Texture ferme, non farineuse ou pâteuse.

ART. 5. – Les conditions de production et de conditionnement du couscous d'indication géographique « Keskes Khoumassi » ou « Keskes Moukhamess » sont les suivants :

1. les opérations de production et de conditionnement du couscous d'IG « Keskes Khoumassi » ou « Keskes Moukhamess » doivent être réalisées dans l'aire géographique mentionnée à l'article 3 ci-dessus ;

2. les matières premières doivent être contrôlées par les opérateurs à la réception pour s'assurer de l'origine, de la nature et de la qualité des graines ou des farines ;

3. le stockage des graines ou des farines doit être fait dans des conditions adéquates conformément aux normes d'hygiène, de sécurité et de qualité ;

4. l'opération de torréfaction des graines de l'orge et de la farine de maïs a un impact sur la typicité du couscous. Elle doit être pratiquée sous une intensité du feu faible à moyenne et une durée moyenne de remuement de 10 min ;

5. les farines doivent être pesées conformément au dosage mentionné à l'article 4 ci-dessus, puis tamisées l'une en dessous de l'autre afin d'éliminer les éventuels corps étrangers et de mélanger les farines. Le mélange obtenu doit être homogène ;

6. le mélange des farines doit être hydraté au fur et à mesure avec un jet d'eau potable avec ou sans sel, roulé à la main en l'écrasant légèrement contre la surface du récipient et en dessinant des mouvements circulaires. Le produit obtenu à cette étape est un ensemble de grains de tailles et de formes aléatoires ;

7. les graines constituées suite à l'hydratation et au roulage doivent être forcées à la main pour les passer à travers un tamis à fil de qualité alimentaire en pressant avec un mouvement circulaire ;

8. après le tamisage, les graines du couscous sont exposées, moyennant une couscoussière, à la vapeur de l'eau en ébullition. L'allure de la vapeur qui traverse le couscous doit être continue et bien répartie ;

9. les graines du couscous agglomérées lors de la cuisson doivent être passées en mouvements circulaires à travers un tamis de fil de qualité alimentaire ;

10. les graines du couscous doivent être exposées à l'air libre pour les laisser refroidir avant leur passage au séchage mécanisé ;

11. le séchage mécanique doit réduire le taux d'humidité à un pourcentage inférieur à 12% du couscous pour en assurer la conservation ;

12. le couscous doit être emballé pour la vente dans des récipients de nature à préserver les qualités hygiéniques, nutritionnelles et technologiques du produit. Les formats de présentation du couscous d'indication géographique « Keskes khoumassi » ou « Keskes Moukhamess » sont : 1kg, 2kg, 5kg, et 10 kg.

ART. 6. – Le contrôle du respect des clauses du cahier des charges est assuré par la société « Ecocert Maroc Sarl », qui procède conformément au plan de contrôle prévu par le cahier des charges précité et délivre aux producteurs et conditionneurs inscrits auprès de ladite société la certification des produits obtenus.

ART. 7. – Outre les mentions obligatoires prévues par la législation applicable en matière d'étiquetage et de présentation des denrées alimentaires, l'étiquetage de couscous bénéficiant de l'indication géographique protégée « Keskes Khoumassi » ou « Keskes Moukhamess » doit comporter les indications suivantes :

– la mention « Indication géographique protégée Keskes Khoumassi » ou « IGP Keskes Khoumassi » ou « Indication géographique protégée Keskes Moukhamess » ou « IGP Keskes Moukhamess » ;

– le logo officiel de l'indication géographique protégée tel que publié en annexe au décret susvisé n° 2-08-403 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) ;

– la référence de la société « Ecocert Maroc Sarl ».

Ces mentions sont regroupées dans le même champ visuel sur la même étiquette. Elles sont présentées dans des caractères apparents, lisibles, indélébiles et suffisamment grands pour qu'ils ressortent bien du cadre sur lequel ils sont imprimés et pour qu'on puisse les distinguer nettement de l'ensemble des autres indications et dessins.

ART. 8. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 11 hija 1434 (17 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 1354-13 du 11 hija 1434 (17 octobre 2013) portant reconnaissance de l'indication géographique « Huile d'Olive Vierge Extra Ouezzane » et homologation du cahier des charges y afférent.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu la loi n° 25-06 relative aux signes distinctifs d'origine et de qualité des denrées alimentaires et des produits agricoles et halieutiques, promulguée par le dahir n° 1-08-56 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008), notamment son article 14 ;

Vu le décret n° 2-08-403 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) pris en application de la loi n° 25-06 relative aux signes distinctifs d'origine et de qualité des denrées alimentaires et des produits agricoles et halieutiques ;

Vu le décret n° 2-08-404 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) relatif à la composition et au mode de fonctionnement de la Commission nationale des signes distinctifs d'origine et de qualité ;

Après avis de la Commission nationale des signes distinctifs d'origine et de qualité réunie le 24 rabii I 1434 (5 février 2013),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Est reconnue l'indication géographique «Huile d'Olive Vierge Extra Ouezzane », demandée par le groupement d'Intérêt économique (GIE) « Femmes du Rif », pour l'huile d'olive obtenue dans les conditions fixées par le cahier des charges homologué et annexé à l'original du présent arrêté.

ART. 2. – Seule peut bénéficier de l'Indication Géographique « Huile d'Olive Vierge Extra Ouezzane », l'huile d'olive produite exclusivement dans les conditions fixées par le cahier des charges homologué et mentionné à l'article premier ci-dessus.

ART. 3. – L'aire géographique couverte par l'indication géographique « Huile d'Olive Vierge Extra Ouezzane » concerne la province d'Ouezzane et regroupe les communes rurales suivantes : Teroual, Mjaâra, Ounnana, Zghira, M'zefroune, Msmouda, Sidi Redouane, Bni Koula, Sidi Bousber, Sidi Ahmed Chrif, Mokrisset, Ain Baida, Zoumi, Kelaat Bouqorat, Brikcha et Asjen.

ART. 4. – L'huile d'olive d'indication géographique « Huile d'Olive Vierge Extra Ouezzane » doit provenir exclusivement des olives issues de la variété Picholine marocaine et présenter les caractéristiques suivantes :

1) Caractéristiques chimiques

– Une acidité libre (exprimée en acide oléique) : ≤ 1% ;

– Teneur en acide oléique comprise entre : 71,5-73,5 % ;

– Teneur en acide linolénique comprise entre : 0,8-1,0 % ;

– Indice de peroxyde limité à 10 milliéquivalents d'oxygène des peroxydes/ 1kg d'huile ;

– Teneur en polyphénols totaux : ≥ 200 ppm.

2) Caractéristiques organoleptiques :

– Texture : onctueuse ;

– Couleur : vert doré ;

– Profil sensoriel : goût fruité moyen et équilibré avec une intensité supérieure ou égale à 3. Elle présente un goût piquant qui varie entre 2 et 4 sur l'échelle organoleptique du Conseil Oléicole International (COI).

ART. 5. – Les principales conditions de production et de conditionnement de l'huile d'olive d'indication géographique « Huile d'Olive Vierge Extra Ouezzane » sont les suivantes :

1) les opérations de ramassage des olives et les opérations de production, de transformation et de conditionnement de l'huile d'olive doivent être réalisées dans l'aire géographique mentionnée à l'article 3 ci-dessus ;

2) les olives destinées à l'extraction de l'huile d'olive d'indication géographique «Huile d'Olive Vierge Extra Ouezzane » doivent provenir, exclusivement, de la variété « Picholine marocaine » ;

3) le travail du sol doit être réalisé au moins deux fois par an : en hiver et au printemps ;

4) la taille de fructification doit être pratiquée une fois par an ;

5) la fertilisation se compose de fumier avec un apport de 20 à 40 kg par arbre et d'éléments minéraux en fonction de l'âge des arbres ;

6) les apports d'eau doivent se faire en mars et en septembre ;

7) la lutte phytosanitaire doit favoriser des traitements collectifs préventifs ;

8) l'opération de récolte doit être basée sur l'indice de maturité des olives recommandé par le Conseil Oléicole International. Elle commence dès que cet indice est compris entre 3 et 3,5 ;

9) les agriculteurs doivent récolter les olives en utilisant des moyens de récolte qui permettent de conserver l'intégrité des olives. Ils doivent être également tenus d'utiliser des filets ou des bâches pour éviter le contact des olives avec le sol ;

10) Les olives doivent être immédiatement transportées. dans des caisses en plastique, du verger vers l'unité de trituration. Ensuite, les olives doivent être triées, effeuillées et lavées ;

11) la période entre la récolte et la trituration ne doit pas dépasser 48 heures ;

12) le broyage doit être fait à l'aide d'un broyeur à marteaux. La grille et les marteaux doivent être en acier inoxydable. Les unités traditionnelles à presses sont exclues ;

13) le malaxage doit être réalisé pendant 45 à 60 minutes, à des températures au sein de la pâte ne dépassant pas 27°C ;

14) l'extraction de l'huile d'olive doit être réalisée à l'aide de chaînes continues à 2 ou 3 phases ;

15) le stockage de l'huile d'olive doit être réalisé dans des contenants en acier inoxydables munis de purges régulières ;

16) le conditionnement de l'huile d'olive doit se faire dans des emballages de qualité alimentaire.

ART. 6. – Le contrôle du respect des clauses du cahier des charges est assuré par la société « ECOCERT Maroc Sarl », qui procède conformément au plan de contrôle prévu par le cahier des charges précité et délivre aux producteurs et conditionneurs inscrits auprès de ladite société la certification des produits obtenus.

ART. 7. – Outre les mentions obligatoires prévues par la législation applicable en matière d'étiquetage et de présentation des denrées alimentaires, l'étiquetage de l'huile bénéficiant de l'indication géographique protégée « Huile d'Olive Vierge Extra Ouezzane», doit comporter les indications suivantes:

- La mention «Indication Géographique Protégée Huile d'Olive Vierge Extra Ouezzane » ou « IGP Huile d'Olive Vierge Extra Ouezzane » ;
- Le logo officiel de l'indication géographique protégée tel que publié en annexe au décret susvisé n° 2-08-403 du 6 hija 1429 (5 décembre 2008) ;
- La référence de la société « ECOCERT Maroc Sarl ».

Ces mentions sont regroupées dans le même champ visuel sur la même étiquette. Elles sont présentées dans des caractères apparents, lisibles, indélébiles et suffisamment grands pour qu'ils ressortent bien du cadre sur lequel ils sont imprimés et pour qu'on puisse les distinguer nettement de l'ensemble des autres indications et dessins.

ART. 8. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 11 hija 1434 (17 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2940-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant homologation du règlement technique relatif à la production et au contrôle des plants standards d'arganier.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Est homologué, tel qu'il est annexé à l'original du présent arrêté, le règlement technique relatif à la production et au contrôle des plants standards d'arganier.

Ce règlement peut être consulté aux services de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires.

ART. 2. – Les plants visés à l'article premier ne peuvent être commercialisés que par des organismes agréés par le ministre chargé de l'agriculture. Ceux-ci sont tenus de déclarer au mois de septembre de chaque année à cet Office leurs productions, leurs ventes et leurs stocks desdits plants.

ART. 3. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2949-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « PEPINIERE CHRIFA » pour commercialiser des semences et des plants certifiés d'agrumes.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural n° 2098-03 du 8 chaoual 1424 (3 décembre 2003) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences et des plants d'agrumes,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « PEPINIERE CHRIFA » dont le siège social sis 64, angle rue Mohamed Amraoui et Maamora, résidence Al Ahram, appartement n° 10, Kénitra, est agréée pour commercialiser des semences et plants certifiés d'agrumes.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 de l'arrêté susvisé n° 2098-03, la société « PEPINIERE CHRIFA » est tenue de déclarer en janvier et juillet de chaque année à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires ses stocks, ses achats et ses ventes desdits semences et plants.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2950-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la pépinière « BEN LAASKRI » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture, du développement rural et des pêches maritimes n° 2110-05 du 21 ramadan 1426 (25 octobre 2005) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle et à la certification des plants d'olivier ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural n° 2099-03 du 8 chaoual 1424 (3 décembre 2003) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences et des plants des rosacées à noyau (abricotier, amandier, cerisier, pêcher, prunier et leurs porte-greffes),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La pépinière « BEN LAASKRI » dont le siège social sis Douar El Oulja, Sidi Abdellah Ghiate, Al Haouz, Marrakech, est agréée pour commercialiser des plants certifiés d'olivier et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^os^ 2110-05 et 2099-03, la pépinière « BEN LAASKRI » est tenue de déclarer à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, en avril et septembre de chaque année ses achats et ses ventes en plants pour l'olivier et ses achats, ses ventes et ses stocks en semences et plants pour les rosacées à noyau.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2951-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la pépinière « OUTOUKART BRAHIM » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, de vigne, des rosacées à pépins et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture, du développement rural et des pêches maritimes n° 2110-05 du 21 ramadan 1426 (25 octobre 2005) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle et à la certification des plants d'olivier ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural n° 2100-03 du 8 chaoual 1424 (3 décembre 2003) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle et à la certification des plants de vigne ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2157-11 du 16 chaabane 1432 (18 juillet 2011) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des plants des rosacées à pépins ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural n° 2099-03 du 8 chaoual 1424 (3 décembre 2003) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences et des plants des rosacées à noyau (abricotier, amandier, cerisier, pêcher, prunier et leurs porte-greffes),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La pépinière « OUTOUKART BRAHIM » dont le siège social sis Ouled Mansour, cercle Tloh, Caidat Ras Elain, province de Rehamna, est agréée pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, de vigne, des rosacées à pépins et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^os^ 2110-05, 2100-03, 2157-11 et 2099-03, la pépinière « OUTOUKART BRAHIM » est tenue de déclarer à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, en avril et septembre de chaque année ses achats et ses ventes en plants pour l'olivier, ses achats, ses ventes et ses stocks en plants pour la vigne et les rosacées à pépins et en semences et plants pour les rosacées à noyau.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2952-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « SOCIETE DE DEVELOPPEMENT OLEICOLE DU MAROC » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture, du développement rural et des pêches maritimes n° 2110-05 du 21 ramadan 1426 (25 octobre 2005) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle et à la certification des plants d'olivier,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « SOCIETE DE DEVELOPPEMENT OLEICOLE DU MAROC » dont le siège social sis Aïn Slougui, quartier industriel, Meknès, est agréée pour commercialiser des plants certifiés d'olivier.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 de l'arrêté susvisé n° 2110-05, la société « SOCIETE DE DEVELOPPEMENT OLEICOLE DU MAROC » est tenue de déclarer en avril et septembre de chaque année à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires ses achats et ses ventes desdits plants.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2953-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « VITI-SAISS-SAVOIE » pour commercialiser des plants certifiés de vigne.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural n° 2100-03 du 8 chaoual 1424 (3 décembre 2003) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle et à la certification des plants de vigne,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « VITI-SAISS-SAVOIE » dont le siège social sis 5188, parcelle 53, bloc 34, direction Douar Ait Hsaine, Iqaddar, Province El Hajeb, est agréée pour commercialiser des plants certifiés de vigne.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 de l'arrêté susvisé n° 2100-03, la société « VITI-SAISS-SAVOIE » est tenue de déclarer en avril et septembre de chaque année à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, ses achats, ses ventes et ses stocks desdits plants.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2954-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la pépinière « SAIS » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, de vigne et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture, du développement rural et des pêches maritimes n° 2110-05 du 21 ramadan 1426 (25 octobre 2005) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle et à la certification des plants d'olivier ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural n° 2100-03 du 8 chaoual 1424 (3 décembre 2003) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle et à la certification des plants de vigne ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural n° 2099-03 du 8 chaoual 1424 (3 décembre 2003) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences et des plants des rosacées à noyau (abricotier, amandier, cerisier, pêcher, prunier et leurs porte-greffes),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La pépinière « SAIS » dont le siège social sis 44, boulevard Idriss II, Meknès, est agréée pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, de vigne et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^{os} 2110-05, 2100-03 et 2099-03, la pépinière « SAIS » est tenue de déclarer à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, en avril et septembre de chaque année, ses achats et ses ventes en plants pour l'olivier et ses achats, ses ventes et ses stocks en plants pour la vigne et ses achats, ses ventes et ses stocks en semences et plants pour les rosacées à noyau.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2955-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « CAUSSADE SEMENCES AFRIQUE MOYEN ORIENT » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 859-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de maïs ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 862-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses alimentaires (fève, féverole, pois, lentille, pois-chiche et haricot) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 857-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses fourragères (luzerne, bersim, trèfle de Perse, pois fourrager, vesce et lupins) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 858-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de tournesol, carthame, colza, lin, soja et arachide ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « CAUSSADE SEMENCES AFRIQUE MOYEN ORIENT » dont le siège social sis 8, rue Aït Baha, Casablanca, est agréée pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^{os} 859-75, 862-75, 857-75, 858-75 et 971-75, la société « CAUSSADE SEMENCES AFRIQUE MOYEN ORIENT » est tenue de déclarer mensuellement à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, ses achats et ses ventes desdites semences.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2956-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « FALLAH ATLAS » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 859-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de maïs ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 862-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de légumineuses alimentaires (fève, féverole, pois, lentille, pois-chiche et haricot) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 857-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses fourragères (luzerne, bersim, trèfle de Perse, pois fourrager, vesce et lupins) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 858-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de tournesol, carthame, colza, lin, soja et arachide ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 622-11 du 10 rabii II 1432 (15 mars 2011) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des plants de pomme de terre ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « FALLAH ATLAS » dont le siège social sis 167, boulevard Abdelmoumen, résidence Al Yamama (A), 1er étage, n° 2, Casablanca, est agréée pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés nos 859-75, 862-75, 857-75, 858-75, 971-75 et 622-11, la société « FALLAH ATLAS » est tenue de déclarer à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, semestriellement ses achats, ses ventes et ses stocks en plants pour la pomme de terre et mensuellement ses achats et ses ventes en semences pour les autres espèces.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2957-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « DARAGRI » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des betteraves industrielles et fourragères, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre et de fraisier.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 859-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de maïs ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 862-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de légumineuses alimentaires (fève, féverole, pois, lentille, pois-chiche et haricot) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 857-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses fourragères (luzerne, bersim, trèfle de Perse, pois fourrager, vesce et lupins) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 858-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de tournesol, carthame, colza, lin, soja et arachide ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 431-77 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de betteraves industrielles et fourragères ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 622-11 du 10 rabii II 1432 (15 mars 2011) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des plants de pomme de terre ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 1477-83 du 16 rabii I 1404 (21 décembre 1983) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, à la conservation et à la certification des plants de fraisier ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « DARAGRI » dont le siège social sis centre de vie, n° 42, quartier industriel, Aït Melloul, Agadir, est agréée pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des betteraves industrielles et fourragères, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre et de fraisier.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^os^ 859-75, 862-75, 857-75, 858-75, 431-77, 971-75, 622-11 et 1477-83, la société « DARAGRI » est tenue de déclarer à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, semestriellement ses achats, ses ventes et ses stocks en plants pour la pomme de terre et mensuellement ses achats et ses ventes en semences et plants pour les autres espèces.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2958-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « AGROMILLORA MAROC » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, de vigne et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture, du développement rural et des pêches maritimes n° 2110-05 du 21 ramadan 1426 (25 octobre 2005) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle et à la certification des plants d'olivier ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural n° 2100-03 du 8 chaoual 1424 (3 décembre 2003) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle et à la certification des plants de vigne ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural n° 2099-03 du 8 chaoual 1424 (3 décembre 2003) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences et des plants des rosacées à noyau (abricotier, amandier, cerisier, pêcher, prunier et leurs porte-greffes),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « AGROMILLORA MAROC » dont le siège social sis route principale 1, km 42, Bouznika, est agréée pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, de vigne et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^os^ 2110-05, 2100-03 et 2099-03, la société « AGROMILLORA MAROC » est tenue de déclarer à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, en avril et septembre de chaque année ses achats et ses ventes en plants pour l'olivier et ses achats, ses ventes et ses stocks en plants pour la vigne et ses achats, ses ventes et ses stocks en semences et plants pour les rosacées à noyau.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2959-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « GHALLAB ET TAZI LARAGEL » pour commercialiser des plants certifiés de fraisier.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 1477-83 du 16 rabii I 1404 (21 décembre 1983) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, à la conservation et à la certification des plants de fraisier,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « GHALLAB ET TAZI LARAGEL » dont le siège social Louamra, Larache, est agréée pour commercialiser des plants certifiés de fraisier.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 de l'arrêté susvisé n° 1477-83, la société « GHALLAB ET TAZI LARAGEL » est tenue de déclarer mensuellement à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires ses achats et ses ventes desdits plants.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2960-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « LES CONSERVES DE MEKNES » pour commercialiser des semences standard de légumes.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « LES CONSERVES DE MEKNES » dont le siège social sis Ain Slougui, quartier industriel, Meknès, est agréée pour commercialiser des semences standard de légumes.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 de l'arrêté susvisé n° 971-75, la société « LES CONSERVES DE MEKNES » est tenue de déclarer mensuellement à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires ses achats et ses ventes desdites semences.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2961-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « FELLAH AGADIR » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 859-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de maïs ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 862-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de légumineuses alimentaires (fève, féverole, pois, lentille, pois-chiche et haricot) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 857-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses fourragères (luzerne, bersim, trèfle de Perse, pois fourrager, vesce et lupins) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 858-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de tournesol, carthame, colza, lin, soja et arachide ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « FELLAH AGADIR » dont le siège social sis 129, boulevard Abdellah Ben Yassine, Casablanca, est agréée pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n[os] 859-75, 862-75, 857-75, 858-75 et 971-75, la société « FELLAH AGADIR » est tenue de déclarer mensuellement à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, ses achats et ses ventes desdites semences.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2962-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « ETABLISSEMENTS HAKMI MOSTAFA » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 859-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de maïs ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 862-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de légumineuses alimentaires (fève, féverole, pois, lentille, pois-chiche et haricot) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 857-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de légumineuses fourragères (luzerne, bersim, trèfle de Perse, pois fourrager, vesce et lupins) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 858-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de tournesol, carthame, colza, lin, soja et arachide ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « ETABLISSEMENTS HAKMI MOSTAFA » dont le siège social sis 35, lot Al Manzah, l'Ermitage, Casablanca, est agréée pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^{os} 859-75, 862-75, 857-75, 858-75 et 971-75, la société « ETABLISSEMENTS HAKMI MOSTAFA » est tenue de déclarer mensuellement à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, ses achats et ses ventes desdites semences.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2963-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « AGROPROS » pour commercialiser des semences certifiées des céréales d'automne, de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 721-91 du 19 ramadan 1411 (5 avril 1991), modifiant l'arrêté n° 860-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de blé, orge, avoine, seigle, triticale et de riz ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 859-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de maïs ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 862-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de légumineuses alimentaires (fève, féverole, pois, lentille, pois-chiche et haricot) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 857-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses fourragères (luzerne, bersim, trèfle de Perse, pois fourrager, vesce et lupins) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 858-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de tournesol, carthame, colza, lin, soja et arachide ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 622-11 du 10 rabii II 1432 (15 mars 2011) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des plants de pomme de terre ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « AGROPROS » dont le siège social sis 22, boulevard Hassan El Alaoui, Casablanca, est agréée pour commercialiser des semences certifiées des céréales d'automne, de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^{os} 721-91, 859-75, 862-75, 857-75, 858-75, 971-75 et 622-11, la société « AGROPROS » est tenue de déclarer, à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, semestriellement ses achats, ses ventes et ses stocks en plants pour la pomme de terre et mensuellement ses achats et ses ventes en semences pour les autres espèces.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2964-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « SOCAPRAG » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 859-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de maïs ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 862-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de légumineuses alimentaires (fève, féverole, pois, lentille, pois-chiche et haricot) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 857-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses fourragères (luzerne, bersim, trèfle de Perse, pois fourrager, vesce et lupins) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 858-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de tournesol, carthame, colza, lin, soja et arachide ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « SOCAPRAG » dont le siège social sis 153, boulevard Abdellah Ben Yassine, Casablanca, est agréée pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^{os} 859-75, 862-75, 857-75, 858-75 et 971-75, la société « SOCAPRAG » est tenue de déclarer mensuellement à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, ses achats et ses ventes en semences pour lesdites semences.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2965-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « ARZAK SEEDS TRADE » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 859-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de maïs ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 862-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de légumineuses alimentaires (fève, féverole, pois, lentille, pois-chiche et haricot) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 857-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses fourragères (luzerne, bersim, trèfle de Perse, pois fourrager, vesce et lupins) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 858-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de tournesol, carthame, colza, lin, soja et arachide ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « ARZAK SEEDS TRADE » dont le siège social sis 61, rue Allal Ben Ahmed Amkik, Belvédère, Casablanca, est agréée pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses et des semences standard de légumes.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^{os} 859-75, 862-75, 857-75, 858-75 et 971-75, la société « ARZAK SEEDS TRADE » est tenue de déclarer mensuellement à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, ses achats et ses ventes en semences pour lesdites semences.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2966-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « MAROSEM » pour commercialiser des semences certifiées des céréales d'automne, de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 721-91 du 19 ramadan 1411 (5 avril 1991), modifiant l'arrêté n° 860-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de blé, orge, avoine, seigle, triticale et de riz ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 859-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de maïs ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 862-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de légumineuses alimentaires (fève, féverole, pois, lentille, pois-chiche et haricot) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 857-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses fourragères (luzerne, bersim, trèfle de Perse, pois fourrager, vesce et lupins) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 858-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de tournesol, carthame, colza, lin, soja et arachide ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 622-11 du 10 rabii II 1432 (15 mars 2011) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des plants de pomme de terre ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « MAROSEM » dont le siège social sis rue Soldat Raphael Mariscal, Casablanca, est agréée pour commercialiser des semences certifiées des céréales d'automne, de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^os 721-91, 859-75, 862-75, 857-75, 858-75, 971-75 et 622-11, la société « MAROSEM » est tenue de déclarer, à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, semestriellement ses achats, ses ventes et ses stocks en plants pour la pomme de terre et mensuellement ses achats et ses ventes en semences pour les autres espèces.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2967-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « DELTASEM » pour commercialiser des semences certifiées des céréales d'automne, de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, de betteraves industrielles et fourragères et des semences standard de légumes.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 721-91 du 19 ramadan 1411 (5 avril 1991), modifiant l'arrêté n° 860-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de blé, orge, avoine, seigle, triticale et de riz ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 859-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de maïs ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 862-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de légumineuses alimentaires (fève, féverole, pois, lentille, pois-chiche et haricot) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 857-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses fourragères (luzerne, bersim, trèfle de Perse, pois fourrager, vesce et lupins) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 858-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de tournesol, carthame, colza, lin, soja et arachide ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 431-77 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de betteraves industrielles et fourragères ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « DELTASEM » dont le siège social sis km 16, route secondaire 108 vers El Gara, commune rurale Jacma, Berrechid, est agréée pour commercialiser des semences certifiées des céréales d'automne, de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, de betteraves industrielles et fourragères et des semences standard de légumes.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^os 721-91, 859-75, 862-75, 857-75, 858-75, 431-77 et 971-75, la société « DELTASEM » est tenue de déclarer mensuellement à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, ses achats et ses ventes en semences pour lesdites semences.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2968-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la pépinière « EL KHATABI » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture, du développement rural et des pêches maritimes n° 2110-05 du 21 ramadan 1426 (25 octobre 2005) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle et à la certification des plants d'olivier ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural n° 2099-03 du 8 chaoual 1424 (3 décembre 2003) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences et des plants des rosacées à noyau (abricotier, amandier, cerisier, pêcher, prunier et leurs porte-greffes),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La pépinière « EL KHATABI » dont le siège social sis Tizamourine, km 10, centre Lahri, Khénifra, est agréée pour commercialiser des plants certifiés d'olivier et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^{os} 2110-05 et 2099-03, la pépinière « EL KHATABI » est tenue de déclarer à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, en avril et septembre de chaque année, ses achats et ses ventes en plants pour l'olivier et ses achats, ses ventes et ses stocks en semences et plants pour les rosacées à noyau.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2969-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la pépinière « PARC OLIVE DE MEKNES » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, de vigne et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture, du développement rural et des pêches maritimes n° 2110-05 du 21 ramadan 1426 (25 octobre 2005) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle et à la certification des plants d'olivier ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural n° 2100-03 du 8 chaoual 1424 (3 décembre 2003) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle et à la certification des plants de vigne ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural n° 2099-03 du 8 chaoual 1424 (3 décembre 2003) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences et des plants des rosacées à noyau (abricotier, amandier, cerisier, pêcher, prunier et leurs porte-greffes),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La pépinière « PARC OLIVE DE MEKNES » dont le siège social sis lot 59, douar Aït Boudar Mejat, Meknès, est agréée pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, de vigne et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^{os} 2110-05, 2100-03 et 2099-03, la pépinière « PARC OLIVE DE MEKNES » est tenue de déclarer à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, en avril et septembre de chaque année, ses achats et ses ventes en plants pour l'olivier et ses achats, ses ventes et ses stocks en plants pour la vigne et ses achats, ses ventes et ses stocks en semences et plants pour les rosacées à noyau.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2970-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « LES CHAMPS MODERNES » pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, des rosacées à pépins et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture, du développement rural et des pêches maritimes n° 2110-05 du 21 ramadan 1426 (25 octobre 2005) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle et à la certification des plants d'olivier ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2157-11 du 16 chaabane 1432 (18 juillet 2011) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des plants des rosacées à pépins ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural n° 2099-03 du 8 chaoual 1424 (3 décembre 2003) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences et des plants des rosacées à noyau (abricotier, amandier, cerisier, pêcher, prunier et leurs porte-greffes),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « LES CHAMPS MODERNES » dont le siège social sis route Khmiss Aït Amira, Biougra, commune de Saffa, Chtouka Aït Baha, Agadir, est agréée pour commercialiser des plants certifiés d'olivier, des rosacées à pépins et des semences et plants certifiés des rosacées à noyau.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n[os] 2110-05, 2157-11 et 2099-03, la société « LES CHAMPS MODERNES » est tenue de déclarer à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, en avril et septembre de chaque année ses achats et ses ventes en plants pour l'olivier, ses achats, ses ventes et ses stocks en plants pour les rosacées à pépins et en semences et plants pour les rosacées à noyau.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2971-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « PHYTO SOUSS » pour commercialiser des semences certifiées de riz, de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 721-91 du 19 ramadan 1411 (5 avril 1991), modifiant l'arrêté n° 860-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de blé, orge, avoine, seigle, triticale et de riz ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 859-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de maïs ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 862-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de légumineuses alimentaires (fève, féverole, pois, lentille, pois-chiche et haricot) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 857-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses fourragères (luzerne, bersim, trèfle de Perse, pois fourrager, vesce et lupins) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 858-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de tournesol, carthame, colza, lin, soja et arachide ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 622-11 du 10 rabii II 1432 (15 mars 2011) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des plants de pomme de terre ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « PHYTO SOUSS » dont le siège social sis 131, boulevard Abdellah Ben Yassine, Casablanca, est agréée pour commercialiser des semences certifiées de riz, de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^os^ 721-91, 859-75, 862-75, 857-75, 858-75, 971-75 et 622-11, la société « PHYTO SOUSS » est tenue de déclarer à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, semestriellement ses achats, ses ventes et ses stocks en plants pour la pomme de terre et mensuellement ses achats et ses ventes en semences pour les autres espèces.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2972-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « FARM SEED » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 859-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de maïs ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 862-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de légumineuses alimentaires (fève, féverole, pois, lentille, pois-chiche et haricot) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 857-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses fourragères (luzerne, bersim, trèfle de Perse, pois fourrager, vesce et lupins) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 858-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de tournesol, carthame, colza, lin, soja et arachide ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 622-11 du 10 rabii II 1432 (15 mars 2011) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des plants de pomme de terre ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « FARM SEED » dont le siège social sis 120, boulevard Abdellah Ben Yassine, n° 15, Belvédère, Casablanca, est agréée pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères, des oléagineuses, des semences standard de légumes et des plants certifiés de pomme de terre.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^os^ 859-75, 862-75, 857-75, 858-75, 971-75 et 622-11, la société « FARM SEED » est tenue de déclarer à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, semestriellement ses achats, ses ventes et ses stocks en plants pour la pomme de terre et mensuellement ses achats et ses ventes en semences pour les autres espèces.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2973-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « SEMAROC » pour commercialiser des semences standard de légumes.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « SEMAROC » dont le siège social sis 30, rue de Languedoc, quartier des hôpitaux, Casablanca, est agréée pour commercialiser des semences standard de légumes.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 de l'arrêté susvisé n° 971-75, la société « SEMAROC » est tenue de déclarer mensuellement à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires ses achats et ses ventes desdites semences.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Arrêté du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime n° 2974-13 du 17 hija 1434 (23 octobre 2013) portant agrément de la société « EZZOUHOUR » pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères et des semences standard de légumes.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 joumada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié et complété par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment ses articles premier, 2 et 5 ;

Vu la loi n° 25-08 portant création de l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires promulguée par le dahir n° 1-09-20 du 22 safar 1430 (18 février 2009) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 859-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences de maïs ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 862-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses alimentaires (fève, féverole, pois, lentille, pois-chiche et haricot) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 857-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif à la production, au contrôle, au conditionnement et à la certification des semences des légumineuses fourragères (luzerne, bersim, trèfle de Perse, pois fourrager, vesce et lupins) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 971-75 du 8 chaoual 1397 (22 septembre 1977) portant homologation du règlement technique relatif au contrôle des semences standard de légumes ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture et de la réforme agraire n° 966-93 du 28 chaoual 1413 (20 avril 1993) fixant les conditions d'importation et de commercialisation des semences à cultiver au Maroc, tel qu'il a été modifié,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La société « EZZOUHOUR » dont le siège social sis 6 route Biougra, Aït Melloul, est agréée pour commercialiser des semences certifiées de maïs, des légumineuses alimentaires, des légumineuses fourragères et des semences standard de légumes.

ART. 2. – La durée de validité de cet agrément est de cinq ans, à partir de la date de publication du présent arrêté au « Bulletin officiel », il peut être renouvelé pour des durées de cinq ans à condition que la demande de renouvellement soit formulée trois mois avant l'expiration de sa validité.

ART. 3. – Conformément à l'article 2 des arrêtés susvisés n^{os} 859-75, 862-75, 857-75 et 971-75, la société « EZZOUHOUR » est tenue de déclarer mensuellement à l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires, ses achats et ses ventes desdites semences.

ART. 4. – L'agrément objet du présent arrêté peut être retiré en cas d'infraction à la législation et à la réglementation concernant la commercialisation des semences et des plants.

ART. 5. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 17 hija 1434 (23 octobre 2013).

AZIZ AKHANNOUCH.

Registre des prestataires de service de certification électronique agréés par l'Agence nationale de réglementation des télécommunications, arrêté au 31 décembre 2013, établi en application des dispositions de l'article 16 de la loi n°53-05 relative à l'échange électronique de données juridiques promulguée par le dahir n°1-07-129 du 19 kaada 1428 (30 novembre 2007)

DENOMINATION SOCIALE	ADRESSE DU SIEGE SOCIAL	REFERENCE DE LA DECISION PORTANT AGREMENT	PUBLICATION DE L'EXTRAIT D'AGREMENT
Barid Al-Maghrib	Avenue Moulay Ismail, Hassan, 10000 Rabat	Décision du Directeur Général de l'Agence nationale de réglementation des télécommunications n°02/11 du 06 avril 2011	Bulletin officiel n°5937 du 25 avril 2011

Prix du numéro au siège de l'Imprimerie Officielle : 20 DH

—

Prix du numéro chez les dépositaires agréés : 22 DH

Application de l'arrêté conjoint du Secrétaire Général du Gouvernement
et du Ministre des Finances et de la Privatisation n° 2196-04 du 11 chaoual 1425 (24 novembre 2004)