Arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 3163-12 du 4 kaada 1433 (21 septembre 2012) relatif aux licences et qualifications des membres d'équipage de conduite.

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DU TRANSPORT,

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, notamment ses articles 27, 29, 30, 31, 35, 36, 185, 232 et 242 ;

Vu l'arrêté du ministre des Transports n° 227-97 du 26 ramadan 1417 (4 février 1997) relatif aux licences et qualifications du personnel aéronautique, tel qu'il a été modifié et complété ;

Vu l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n°1144-01 du 22 rabii I 1422 (15 juin 2001) fixant la composition et le fonctionnement de la commission d'équivalence des licences et qualifications des pilotes ;

Vu l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1397-02 du 26 joumada II 1423 (4 septembre 2002) fixant les conditions d'exploitation que doivent observer les membres d'équipage de conduite, le personnel navigant de cabine et les agents techniques d'exploitation lors de l'exercice de leurs fonctions ;

Vu l'arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 1209-09 du 17 joumada I 1430 (13 mai 2009) relatif aux conditions d'aptitude physique et mentale du personnel aéronautique, à l'agrément des centres d'expertise en médecine aéronautique et à la désignation des médecins examinateurs ;

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 dahir n° 1-57-172 du 10 kaada 1376 (8 juin 1957), notamment son annexe 1 relative aux licences du personnel aéronautique, telle que modifiée et complétée.

ARRÊTE :

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE PREMIER. – Les dispositions de l'arrêté susvisé n° 227-97 du 26 ramadan 1417 (4 février 1997) ne s'appliquent plus aux membres d'équipage de conduite des aéronefs. Ces derniers sont désormais soumis aux dispositions du présent arrêté qui a pour objet de fixer :

1 – Les conditions de délivrance de la carte de stagiaire ;

2 – Les différentes catégories de licences des pilotes, de parachutistes et les conditions de délivrance, validation, renouvellement, remplacement, suspension et retrait desdites licences ainsi que les privilèges y afférents ;

3 – Les différentes qualifications qui peuvent être mentionnées sur les licences visées au 2) ci-dessus, les conditions de leur délivrance et de renouvellement ainsi que les privilèges y afférents ;

4 – Les catégories de licences et qualifications du personnel de conduite des aéronefs autres que les pilotes, les conditions de délivrance desdites licences, de leur renouvellement et les fonctions correspondantes ;

5 – Les exigences en matière de formation théorique et pratique et d'examens ;

6 – Les critères d'agrément des dispositifs de simulation en vol utilisés par les écoles d'aviation et les centres d'entraînement.

ART. 2. – Les termes utilisés dans le présent arrêté ont la signification donnée dans l'annexe 1 à la Convention de l'Aviation Civile Internationale susvisée, faite à Chicago le 4 décembre 1944.

ART. 3. – Pour la délivrance des licences et qualifications prévues à l'article 27 du décret susvisé n° 2-61-161 requises pour l'exercice des fonctions de pilote commandant de bord et de copilote, les aéronefs sont classés dans les catégories suivantes :

– aéronefs à sustentation motorisée ;

– avions ;

– ballons libres ;

– dirigeables d'un volume supérieur à 4 600 mètres cubes ;

– hélicoptères ;

– planeurs.

La catégorie d'aéronef concerné par la licence est mentionnée soit dans la dénomination de la licence elle-même, soit inscrite sur celle-ci sous forme de qualification de catégorie.

ART. 4. – Les licences et qualifications des membres d'équipage de conduite des aéronefs, prévues aux articles 29, 30, 31 et 185 du décret précité n° 2-61-161 sont les suivantes :

1 – Licences et qualifications des pilotes :

a) Licences :

a – 1. licence de pilote privé - avion ;

a – 2. licence de pilote professionnel - avion ;

a – 3. licence de pilote de ligne -avion ;

a – 4. licence de pilote privé - hélicoptère ;

a – 5. licence de pilote professionnel - hélicoptère ;

a – 6. licence de pilote de planeur ;

a – 7. licence de pilote de ballon libre ;

a – 8. licence de pilote d'Ultra Léger Motorisé (ULM).

b) Qualifications :

b – 1. Qualifications de classe d'aéronef ;

b – 2. Qualifications de type d'aéronef ;

b – 3. Qualification de radiotéléphonie internationale ;

b – 4. Qualification de vol aux instruments (IFR) ;

b – 5. Qualification de vol rasant ;

b – 6. Qualification de voltige aérienne.

b – 7 Qualifications d'instructeur en vol comprenant les catégories suivantes :

– Instructeur pilote privé (FI-PPL) ;

– Instructeur pilote professionnel (FI-CPL) ;

– Instructeur de qualification de classe (CRI) ;

– Instructeur de qualification de vol aux instruments (IRI) ;

– Instructeur en ligne de personnel navigant de conduite (LFCI) ;

– Instructeur de qualification de type (TRI) ;

– Instructeur sur simulateur de vol (SFI) ;

– Instructeur pour la formation sur entraîneur synthétique (STI).

2 – Licences des membres d'équipage de conduite autres que les pilotes :

– licence de navigateur ;

– licence de mécanicien navigant ;

– licence d'opérateur radiotéléphoniste navigant.

3 – Licence et qualifications de parachutiste :

– licence de parachutiste ;

– qualification d'instructeur de parachutisme.

Les licences visées aux a-1, a-4, a-6, a-7 et a-8 ci-dessus sont des licences non professionnelles.

ART. 5. – La carte de stagiaire prévue à l'article 29 du décret précité n°2-61-161 ainsi que les licences et les qualifications mentionnées à l'article 4 ci-dessus sont délivrées, remplacées, prorogées ou renouvelées, s'il y a lieu, par le directeur de l'aéronautique civile ou la personne déléguée par lui à cet effet, à la demande de leurs bénéficiaires dans les conditions et selon les modalités fixées au présent arrêté.

ART. 6. – A l'exception des licences visées aux a-6, a-7 et a-8 de l'article 4 ci-dessus, la validité d'une licence est déterminée par la validité des qualifications qu'elle contient et du certificat médical y attaché délivré conformément à la réglementation en vigueur, ainsi que, pour les pilotes exerçant à titre professionnel, par l'apposition d'au moins une mention relative à la compétence linguistique en langue anglaise visée à l'article 56 ci-dessous, en cours de validité.

ART. 7. – Le titulaire d'une licence de pilote ne peut remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'aéronef à sustentation motorisée, d'avion, de dirigeable ou d'hélicoptère que s'il a reçu la qualification de classe ou de type correspondante.

La durée de validité des qualifications est fixée comme suit :

– classe monomoteurs : vingt quatre (24) mois ;

– classe multimoteurs : douze (12) mois ;

– type d'aéronef : douze (12) mois ;

– radiotéléphonie internationale : illimitée ;

– vol aux instruments (IFR) : douze (12) mois ;

– vol rasant : douze (12) mois ;

– voltige aérienne : douze (12) mois ;

– instructeur en vol : trente-six (36) mois.

Cette validité court à compter de la date du contrôle effectué pour la délivrance et le renouvellement de la qualification ou à compter de la date d'expiration en cas de prorogation. Dans tous les cas, la période de validité d'une qualification est étendue jusqu'à la fin du mois au cours duquel cette validité doit expirer. Cette date constitue alors la date de fin de validité de ladite qualification.

ART. 8. – Le titulaire d'une licence ou d'une qualification n'est pas autorisé à exercer des privilèges autres que ceux qui sont mentionnés sur cette licence ou qualification.

ART. 9. – Le titulaire d'une licence et des qualifications qui lui sont associées n'exerce les privilèges accordés en vertu de cette licence ou de ces qualifications que s'il conserve la compétence exigée et répond aux conditions du présent arrêté et aux conditions d'expérience prévues par l'arrêté susvisé n°1397-02.

ART. 10. – A tout moment dans l'exercice de ses fonctions, un pilote doit être titulaire d'une licence et d'un certificat médical correspondant, délivré conformément à l'arrête susvisé n°1209-09, en cours de validité.

ART. 11. – Outre la licence dont il est titulaire, un document officiel contenant une photo d'identité doit être produit par ce titulaire détenteur de la licence en vue de son identification lors de l'utilisation de ladite licence.

ART. 12. – Conformément aux dispositions des articles 232 et 242 du décret précité n° 2-61-161, les licences et qualifications peuvent être suspendues ou retirées en cas d'infraction ou de prise de mesures disciplinaires.

TITRE II

DES LICENCES ET QUALIFICATIONS DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE

Chapitre premier

Dispositions communes à toutes les licences

ART. 13. – Les licences prévues à l'article 4 ci-dessus sont établies en langue arabe et dans une ou plusieurs autres langues, selon les modèles fixés par le directeur de l'aéronautique civile, en suivant les spécifications ci-après :

Numérotation (chiffres romains)	Rubriques
I	Royaume du Maroc (en caractère gras).
II	Dénomination de la licence (en caractère gras).
III	Numéro de la licence.
IV	Nom et prénom du titulaire de la licence.
IVa	Date et lieu de naissance du titulaire de la licence.
V	Adresse du titulaire de la licence.
VI	Nationalité du titulaire de la licence.
VII	Signature du titulaire de la licence.
VIII	Désignation de la direction de l'aéronautique civile et conditions sous lesquelles la licence est délivrée.
IX	Certificat attestant la validité et autorisation permettant au titulaire d'exercer les privilèges afférents à la licence.
X	Signature de la personne délivrant la licence et date de délivrance.
XI	Cachet ou sceau de la direction de l'aéronautique civile.
XII	Qualifications accompagnées des dates de validité.
XIII	Observations (annotations spéciales relatives aux restrictions et annotations concernant les privilèges, annotations relatives aux compétences linguistiques, et autres renseignements exigés par l'article 39 de la Convention de Chicago.).
XIV	Renseignements utiles (Tous autres détails jugés utiles par la direction de l'aéronautique civile).

Le format des licences ne doit pas excéder 15 cm x 19 cm et lorsque le support de l'ensemble des licences n'est pas blanc, les couleurs suivantes doivent être utilisées :

Licence de pilote privé – avion..... Brun clair ;

Licence de pilote professionnel – avion..... Bleu clair ;

Licence de pilote de ligne – avion..... Vert foncé ;

Licence de pilote privé - hélicoptère ..... Gris clair ;

Licence de pilote professionnel - hélicoptère... Gris foncé ;

Licence de pilote planeur..... Rose ;

Licence de pilote de ballon libre..... Violet ;

Licence de pilote d'ULM..... Blanc ;

Licence de navigateur..... Rouge ;

Licence de mécanicien navigant..... Brun foncé ;

Licence d'opérateur radiotéléphoniste navigant.. Orange ;

Licence de parachutiste..... Beige.

ART. 14. – Toute licence doit être remplacée par une nouvelle licence dans les cas suivants :

1 – modification de l'une des mentions contenues dans la licence ;

2 – manque de place pour inscrire de nouvelles informations notamment dans la rubrique XII ;

3 – pour toute autre raison jugée utile par le directeur de l'aéronautique civile.

Tout remplacement d'une licence est effectué, à la demande de son titulaire, sur présentation des documents nécessaires à cet effet.

Les qualifications en cours de validité sont reportées sur la nouvelle licence.

Chapitre II

Des cartes de stagiaire, licences et qualifications des pilotes

Section.1. – **Délivrance et prorogation de la carte de stagiaire**

ART. 15. – La carte de stagiaire est délivrée à tout candidat à l'obtention ou au renouvellement d'une licence de pilote.

Un élève-pilote ne doit pas voler en solo, à moins qu'il n'y soit autorisé par un instructeur de vol. Cette autorisation est portée sur le carnet de vol.

L'élève-pilote doit effectuer ses vols conformément au programme de formation approuvé par le directeur de l'aéronautique civile.

ART. 16. – Le candidat à une carte de stagiaire doit :

– avoir atteint l'âge de 16 ans révolus ;

– posséder un niveau d'éducation suffisant pour lui permettre de comprendre et d'exécuter les consignes de sécurité nécessaires, compte tenu de la licence envisagée ;

– satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaires correspondant à la licence envisagée.

La carte de stagiaire est délivrée pour la période de formation prévue et au maximum pour une période de 24 mois. Elle ne peut être renouvelée, dans ce dernier cas, qu'une seule fois pour une période de 12 mois.

Toutefois, pour pouvoir bénéficier de ce renouvellement, le stagiaire doit présenter le certificat d'aptitude physique et mentale correspondant à la licence envisagée, ainsi que son activité de formation au pilotage durant la période de validité de ladite carte de stagiaire.

Section.2. – **Licences de pilote et privilèges y attachés**

ART. 17. – Nul ne peut entreprendre un entraînement en vue d'obtenir l'une des licences prévues à l'article 4 ci-dessus s'il n'est titulaire d'une carte de stagiaire ou d'une licence d'une catégorie d'un niveau inférieur à celle de la licence envisagée, en cours de validité.

ART. 18. – La licence de pilote privé – avion est délivrée aux candidats :

– ayant atteint l'âge de 17 ans révolus ;

– satisfaisant aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaires ;

– justifiant avoir suivi la formation théorique et pratique prévue pour cette catégorie et ayant réussi aux épreuves théoriques et pratiques conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

Cette licence permet à son titulaire, sous réserve de répondre aux exigences du présent arrêté notamment en ce qui concerne les qualifications requises de remplir, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef utilisé pour des vols non payants.

Avant d'exercer de nuit ces privilèges entre deux aérodromes dans des conditions de vol à vue, le titulaire de la licence doit justifier avoir reçu sur un aéronef de la catégorie considérée, une instruction en double commande au vol de nuit, comprenant des opérations de décollage, d'atterrissage et de navigation.

ART. 19. – La licence de pilote professionnel – avion est délivrée aux candidats :

– ayant atteint l'âge de 18 ans révolus ;

– titulaires du baccalauréat de l'enseignement secondaire d'une série scientifique ou technique ou d'un document reconnu équivalent ;

– satisfaisant aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaires ;

– justifiant avoir suivi la formation théorique et pratique prévue pour cette catégorie et ayant réussi aux épreuves théoriques et pratiques conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

Cette licence permet à son titulaire, sous réserve de répondre aux exigences du présent arrêté, notamment en ce qui concerne les qualifications requises, d'exercer les privilèges suivants :

1 – les privilèges attachés à la licence de pilote privé - avion ;

2 – les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion utilisé pour effectuer des vols autres que des vols de transport commercial ;

3 – les fonctions de pilote commandant de bord, dans le transport aérien commercial, d'un avion certifié pour être exploité avec un seul pilote ;

4 – les fonctions de copilote, dans le transport aérien commercial, d'un avion dont la conduite exige la présence d'un copilote.

Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence doit justifier avoir reçu sur un aéronef de la catégorie d'aéronef considéré une instruction en double commande au vol de nuit, comprenant des opérations de décollage, d'atterrissage et de navigation.

ART. 20. – La licence de pilote de ligne – avion est délivrée aux candidats :

– ayant atteint l'âge de 21 ans révolus ;

– titulaires du baccalauréat de l'enseignement secondaire d'une série scientifique ou technique ou d'un document reconnu équivalent ;

– satisfaisant aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaires ;

– justifiant avoir suivi la formation théorique et pratique prévue pour cette catégorie et ayant réussi aux épreuves théoriques et pratiques conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

Cette licence permet à son titulaire, sous réserve de répondre aux exigences du présent arrêté, notamment en ce qui concerne les qualifications requises, d'exercer les privilèges suivants :

1 – les privilèges attachés à la licence de pilote privé-avion et à la licence de pilote professionnel-avion, ainsi qu'à la qualification de vol aux instruments ;

2 – de remplir les fonctions de pilote commandant de bord dans le transport aérien commercial, d'un avion certifié pour être exploité avec plus d'un pilote.

ART. 21. – La licence de pilote privé – hélicoptère est délivrée aux candidats :

– ayant atteint l'âge de 17 ans révolus ;

– satisfaisant aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaires ;

– justifiant avoir suivi la formation théorique et pratique prévue pour cette catégorie et ayant réussi aux épreuves théoriques et pratiques conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

Cette licence permet à son titulaire, sous réserve de répondre aux exigences du présent arrêté notamment en ce qui concerne les qualifications requises, de remplir, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un hélicoptère utilisé pour des vols non payants.

Avant d'exercer de nuit ces privilèges entre deux aérodromes ou deux hélistations dans des conditions de vol à vue, le titulaire de la licence doit justifier avoir reçu une instruction en double commande au vol de nuit sur un hélicoptère, comprenant des opérations de décollage, d'atterrissage et de navigation.

ART. 22. – La licence de pilote professionnel – hélicoptère est délivrée aux candidats :

– ayant atteint l'âge de 18 ans révolus ;

– titulaire du baccalauréat de l'enseignement secondaire d'une série scientifique ou technique ou d'un document reconnu équivalent ;

– satisfaisant aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaires ;

– justifiant avoir suivi la formation théorique et pratique prévue pour cette catégorie et avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

Cette licence permet à son titulaire, sous réserve de répondre aux exigences du présent arrêté, notamment en ce qui concerne les qualifications requises, d'exercer les privilèges suivants :

1 – les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé - hélicoptère ;

2 – les fonctions de pilote commandant de bord d'un hélicoptère utilisé pour effectuer des vols autres que des vols de transport commercial ;

3 – les fonctions de pilote commandant de bord, dans le transport aérien commercial d'un hélicoptère certifié pour être exploité avec un seul pilote ;

4 – les fonctions de copilote d'un hélicoptère dans lequel la présence d'un copilote est exigée ;

Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence doit justifier avoir reçu une instruction en double commande au vol de nuit sur un hélicoptère, comprenant des opérations de décollage, d'atterrissage et de navigation.

ART. 23. – La licence de pilote de planeur est délivrée aux candidats :

– ayant atteint l'âge de 16 ans révolus ;

– satisfaisant aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaires ;

– justifiant avoir suivi la formation théorique et pratique prévue pour cette catégorie et ayant réussi aux épreuves théoriques et pratiques conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

Cette licence permet à son titulaire de piloter en vol local sans transporter des passagers, tout planeur utilisant un dispositif d'envol mentionné sur son carnet de vol à condition que ce titulaire ait une expérience opérationnelle de la méthode de lancement employée. Elle permet également, lorsque son titulaire justifie avoir accompli un minimum de 10 heures de vol en qualité de pilote de planeur, de transporter des passagers.

La licence de pilote de planeur a une durée de validité de 24 mois. Cette période est ramenée à 12 mois pour les pilotes âgés de plus de 40 ans.

La licence de pilote de planeur est renouvelée si son titulaire répond aux conditions suivantes :

1 – présenter un certificat médical de classe 2 en cours de validité ;

2 – effectuer, sur planeur, au cours des 24 derniers mois, au moins 6 heures de vol comme pilote commandant de bord sur planeur incluant 10 décollages, ou 3 heures de vol comme pilote commandant de bord sur planeur, incluant 5 décollages, et 3 vols d'entraînement avec un instructeur ;

3 – satisfaire à un contrôle de compétence sous la supervision d'un instructeur.

Si le titulaire ne répond pas aux conditions 2) et 3) susmentionnées pour le renouvellement de sa licence, il doit satisfaire à un examen sous la supervision d'un examinateur, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de pilote de planeur.

ART. 24. – La licence de pilote de ballon libre est délivrée aux candidats :

– ayant atteint l'âge de 17 ans révolus ;

– satisfaisant aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaires ;

– justifiant avoir suivi la formation théorique et pratique prévue pour cette catégorie et ayant réussi aux épreuves théoriques et pratiques conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

La licence de pilote de ballon libre permet à son titulaire d'exercer les fonctions de commandant de bord sur tout ballon libre correspondant à la ou aux mentions portées sur sa licence et transportant ou non des passagers.

Pour l'exercice des privilèges attachés à cette licence dans le transport aérien public, le pilote de ballon libre doit avoir accompli au moins 35 heures de vol, dont 20 heures en qualité de pilote commandant de bord sur ballon libre.

La licence de pilote de ballon libre a une durée de validité de 24 mois. Cette période est ramenée à 12 mois pour les pilotes âgés de plus de 40 ans.

La licence est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé présente un certificat médical de classe 2 en cours de validité et qu'il justifie de l'accomplissement d'au moins 5 ascensions en qualité de pilote commandant de bord sur ballon libre. S'il ne remplit pas cette dernière condition, il doit satisfaire à un contrôle sous la supervision d'un examinateur portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de pilote de ballon libre.

ART. 25. – La licence de pilote d'ULM est délivrée aux candidats :

– ayant atteint l'âge de 17 ans révolus ;

– satisfaisant aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaires ;

– justifiant avoir les connaissances et les pratiques nécessaires prévues pour cette catégorie conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté ;

– ayant satisfait, sous la supervision d'un examinateur de pilote d'ULM de la classe correspondante autogire (ultraléger) ou aérostat (ultraléger) à une épreuve au sol spécifique et à une épreuve en vol.

Cette licence permet à son titulaire, sous réserve de répondre aux exigences du présent arrêté notamment en ce qui concerne les qualifications requises, de remplir, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un ULM utilisé pour des vols non payants.

La licence de pilote d'ULM a une durée de validité de 24 mois. Cette période est ramenée à 12 mois pour les pilotes âgés de plus de 40 ans.

La licence est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé présente un certificat médical de classe 2 en cours de validité et qu' il justifie de l'accomplissement d'au moins 5 heures de vol comme commandant de bord d'ULM dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement. S'il ne remplit pas cette dernière condition, il doit satisfaire à un contrôle sous la supervision d'un examinateur portant sur l'épreuve pratique exigée pour la délivrance de la licence de pilote d'ULM.

Section 3. – **Qualifications des pilotes**

ART. 26. – Les qualifications de classe d'aéronef et de type d'aéronef mentionnées à l'article 4 ci-dessus et qui peuvent être inscrites sur les licences des pilotes sont délivrées, suivant la liste établie à cet effet par le directeur de l'aéronautique civile, aux candidats justifiant de leur réussite aux épreuves pratiques et aux contrôles de connaissance et ayant accompli le nombre d'heures de vol exigés, conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

Les privilèges attachés à une qualification de classe ou de type permettent au titulaire de la licence sur laquelle est inscrite la qualification d'opérer en tant que pilote sur la classe ou le type d'aéronef spécifié dans la qualification. En cas de changement de variante à l'intérieur d'une même qualification de classe ou de type d'aéronef, ce titulaire doit suivre un cours de familiarisation ou une formation aux différences.

Un cours de familiarisation a pour objet l'acquisition de connaissances additionnelles.

Une formation aux différences comprend des connaissances additionnelles et une formation pratique sur un dispositif de simulation en vol ou sur un aéronef approprié. Cette formation doit être enregistrée sur le carnet de vol ou sur un document équivalent et signé de l'instructeur concerné.

Si, à la suite d'une formation aux différences, le bénéficiaire de celle-ci n'a pas piloté durant la période de validité de la variante à la qualification obtenue, sur un aéronef correspondant à la dite variante, une nouvelle formation aux différences ou un contrôle de compétence sur cette variante est nécessaire. Cette disposition ne s'applique pas aux classes et aux types d'avions monomoteurs à pistons.

Le nombre de qualifications de classe ou de type susceptibles d'être détenues simultanément par le titulaire d'une licence n'est pas limité.

ART. 27. – Pour obtenir la qualification de radiotéléphonie internationale mentionnée à l'article 4 ci-dessus, le candidat doit :

– être titulaire d'une licence de membre d'équipage de conduite d'un aéronef ;

– satisfaire aux épreuves théoriques et pratiques conformément aux dispositions de l'article 52 ci-dessous.

La qualification de radiotéléphonie internationale permet à son titulaire d'assurer à bord de tout aéronef les communications radiotéléphoniques en langue anglaise.

ART. 28. – Pour obtenir la qualification de vol aux instruments (IFR) mentionnée à l'article 4 ci-dessus, le candidat doit :

– être titulaire d'une licence de pilote ;

– détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité prévu par l'arrêté précité n° 1209-09 ;

– justifier avoir suivi la formation théorique et pratique prévue pour cette qualification et avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques conformément au «Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite» annexé à l'original du présent arrêté.

ART. 29. – Pour obtenir la qualification de vol rasant mentionnée à l'article 4 ci-dessus, le candidat doit :

– être titulaire d'une licence de pilote professionnel ;

– avoir accompli seul à bord au moins 250 heures de vol dont au moins 40 heures de pratique de vol rasant sous la direction d'un instructeur.

ART. 30. – Pour obtenir la qualification de voltige aérienne mentionnée à l'article 4 ci-dessus, le candidat doit :

– être titulaire d'une licence de pilote ;

– justifier avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un stage de voltige aérienne approuvé par le directeur de l'aéronautique civile.

ART. 31. – Pour obtenir l'une des qualifications d'instructeur en vol mentionnées à l'article 4 ci-dessus, le candidat doit :

– être titulaire de l'une des licences visées audit article 4 et de la qualification y attachée, en cours de validité et accordant des privilèges au moins équivalents à ceux de la licence ou de la qualification pour l'obtention de laquelle il doit dispenser l'instruction ;

– avoir suivi de manière complète et satisfaisante un cours pédagogique approprié approuvé par le directeur de l'aéronautique civile ;

– réussir aux épreuves théoriques et pratiques et justifier du nombre d'heures de vol exigé conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

ART. 32. – En application de l'article 185 du décret précité n° 2-61-161, l'agrément en qualité d'instructeur au sol est délivré aux demandeurs réunissant simultanément, les conditions suivantes :

– justifier d'une connaissance et une expérience suffisante dans la discipline qu'il doit enseigner ;

– avoir suivi de manière complète et satisfaisante un cours pédagogique approprié approuvé par le directeur de l'aéronautique civile ;

– réussir aux épreuves d'aptitude et aux contrôles de connaissance conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

Cet agrément a une durée de validité de 3 ans à compter de la date de sa délivrance, renouvelable pour une durée équivalente.

Outre l'identité de son bénéficiaire, cet agrément mentionne notamment le ou les domaines dans lesquels l'instructeur est habilité à dispenser son instruction.

ART. 33. – Le directeur de l'aéronautique civile désigne, parmi les instructeurs au sol agréés et les instructeurs en vol, des examinateurs aux fins de proposer les épreuves théoriques et/ou pour superviser les épreuves pratiques et les contrôles de compétence prévus au présent arrêté, lorsqu'ils remplissent les conditions suivantes :

- être titulaire de l'agrément ou de la qualification d'instructeur correspondante, en cours de validité ;
- avoir l'expérience requise et le nombre d'heures d'instruction exigé, conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté ;
- avoir suivi avec succès une formation lui permettant d'évaluer les candidats et de conduire les examens ;
- réussir aux épreuves d'habilitation conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

La décision portant désignation d'examinateur a une durée de validité de 3 ans à compter de la date de sa délivrance. Elle mentionne l'identité du bénéficiaire, les examens et contrôles qu'il est autorisé à superviser ainsi que les catégories concernées parmi les suivantes :

- Examinateur au sol (GE) ;
- Examinateur de vol (FE) ;
- Examinateur de qualification de classe (CRE) ;
- Examinateur de qualification de vol aux instruments (IRE) ;
- Examinateur en ligne de personnel navigant de conduite (LFCE) ;
- Examinateur de qualification de type (TRE) ;
- Superviseur d'instructeurs et/ou d'Examinateurs (SIE).

Les examinateurs doivent effectuer au moins deux contrôles d'aptitude ou de compétence chaque année durant la période de validité de leur décision de désignation. L'un des contrôles d'aptitude ou de compétence effectué au cours des 12 derniers mois doit l'être en présence d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un superviseur d'instructeurs et/ou d'Examinateurs désigné à cet effet par le directeur de l'aéronautique civile.

ART. 34. – Les agréments et les qualifications d'instructeurs ainsi que les désignations des examinateurs sont renouvelés dans les mêmes conditions que celles de leur délivrance.

ART. 35. – Durant la période de validité des agréments et des qualifications, les titulaires desdits agréments et qualifications sont soumis au contrôle d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un superviseur d'instructeurs et/ou d'examinateurs désignés à cet effet par le directeur de l'aéronautique civile aux fins de vérifier leur capacité à s'acquitter des tâches qui leur sont confiées.

ART. 36. – Le directeur de l'aéronautique civile :

- fixe l'effectif des examinateurs en tenant compte du nombre et de la répartition géographique des pilotes ;
- établit et diffuse la liste des examinateurs désignés pour la supervision des épreuves pratiques d'aptitude ou des contrôles de compétence en vue de la délivrance, de la prorogation ou du renouvellement des licences et des qualifications des pilotes ;
- notifie à chaque candidat le nom du ou des examinateur(s) qu'il a désigné pour superviser l'examen sollicité. Toutefois, sur décision du directeur de l'aéronautique civile ou toute personne déléguée par lui à cet effet, cet examinateur peut être remplacé par un autre examinateur détenant des compétences équivalentes ;
- établit et diffuse les directives et procédures que doivent respecter les examinateurs lors de l'exercice de leurs privilèges.

Chapitre III

Licences et qualifications des membres d'equipage de conduite autres que les pilotes

Section 1. – **Licence de navigateur**

ART. 37. – La licence de navigateur prévue à l'article 4 ci-dessus est délivrée aux candidats :

- ayant atteint l'âge de 18 ans révolus ;
- satisfaisant aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaires ;
- justifiant avoir suivi la formation théorique et pratique prévue pour cette catégorie et ayant réussi aux épreuves théoriques et pratiques conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

Cette licence permet à son titulaire, sous réserve de répondre aux exigences du présent arrêté, notamment en ce qui concerne les qualifications requises, de remplir les fonctions de navigateur à bord de tous types d'aéronefs.

Section 2. – **Licence de mécanicien navigant**

ART. 38. – La licence de mécanicien navigant prévue à l'article 4 ci-dessus est délivrée aux candidats :

- ayant atteint l'âge de 18 ans révolus ;
- satisfaisant aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaires ;
- justifiant avoir suivi la formation théorique et pratique prévue pour cette catégorie et ayant réussi aux épreuves théoriques et pratiques conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

Cette licence permet à son titulaire de remplir les fonctions de mécanicien navigant à bord des types d'aéronef mentionnés sur ladite licence.

Section 3. – **Licence d'opérateur radiotéléphoniste navigant**

ART. 39. – La licence d'opérateur radiotéléphoniste navigant prévue à l'article 4 ci-dessus est délivrée à tout candidat ayant démontré qu'il possède les connaissances et l'habileté exigées pour l'obtention du certificat restreint de radiotéléphoniste délivré conformément à la réglementation en vigueur en la matière et qu'il répond aux conditions propres à la manipulation des appareils radio téléphoniques de bord.

Cette licence permet à son titulaire de remplir les fonctions d'opérateur radiotéléphoniste navigant.

Section 4. – **Licence et qualification des parachutistes**

ART. 40. – Nul ne peut entreprendre un entraînement en vol en vue d'obtenir la licence de parachutiste prévue à l'article 4 ci-dessus s'il n'est détenteur d'une carte de stagiaire de parachutiste délivrée à cet effet.

Pour obtenir cette carte de stagiaire, le candidat doit :

– avoir atteint l'âge de 17 ans révolus ;

– satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaires.

La carte de stagiaire de parachutiste a une durée de validité de 24 mois à compter de la date de sa délivrance et ne peut être renouvelée qu'une seule fois pour une période de même durée. Cependant le stagiaire doit renouveler son certificat d'aptitude physique et mentale dans le délai fixé pour le renouvellement de la carte de stagiaire de parachutiste.

Le détenteur d'une carte de stagiaire de parachutiste inscrit par son instructeur pour l'entraînement pratique en vol ne peut se livrer à cet entraînement que sous la responsabilité et la direction dudit instructeur. Les temps de vol et le nombre de sauts effectués à l'entraînement ne peuvent être pris en compte que s'ils sont certifiés par cet instructeur.

ART. 41. – La licence de parachutiste est délivrée aux candidats :

– ayant atteint l'âge de 18 ans révolus ;

– détenant un certificat médical de classe 2 en cours de validité prévu par l'arrêté précité n° 1209-09 ;

– ayant satisfait aux épreuves théoriques et pratiques conformément au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté ;

– justifiant, lors du dépôt de la demande de licence, avoir accompli au moins 30 sauts en parachute dont 15 en ayant utilisé le dispositif d'ouverture commandée.

La licence de parachutiste permet à son titulaire d'effectuer des sauts en parachute en utilisant le dispositif d'ouverture automatique ou commandée, à l'exclusion de tout saut effectué à titre d'essai, de réception de matériel ou contre rémunération.

ART. 42. – La licence de parachutiste a une durée de validité de 12 mois à compter de la date de sa délivrance. Toutefois, cette période de validité est ramenée à 6 mois pour les parachutistes âgés de plus de 40 ans.

La licence de parachutiste est prorogée pour une période de même durée, lorsque l'intéressé détient un certificat médical en cours de validité attestant qu'il répond aux conditions d'aptitude physique et mentale réglementaire et qu'il justifie de l'accomplissement, au cours de la période de validité de sa licence, d'au moins 4 sauts en parachute effectués en utilisant le dispositif d'ouverture commandée, dont deux sauts datant de moins de 6 mois.

Si l'intéressé ne totalise pas le nombre de sauts prescrits pour la prorogation de sa licence, il doit satisfaire à un contrôle portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de parachutiste et comprenant notamment deux (2) sauts en utilisant le dispositif d'ouverture automatique et quatre (4) sauts en utilisant le dispositif d'ouverture commandée.

ART. 43. – Tout détenteur d'une licence de parachutiste est habilité à donner ou contrôler l'instruction et l'entraînement en vol nécessaires pour la délivrance de ladite licence lorsqu'il a obtenu, à cet effet, une qualification d'instructeur.

La qualification d'instructeur de parachutisme prévue à l'article 4 ci-dessus est délivrée aux candidats réunissant simultanément les conditions suivantes :

– être titulaire d'une licence de parachutiste, en cours de validité ;

– avoir suivi avec succès un stage de formation dispensé à cet effet par une association aéronautique agréée conformément aux dispositions de l'article 181 du décret précité n° 2-61-161 ou par un organisme de formation ou un établissement dont le programme a été homologué ou approuvé conformément, à l'article 57 ou 64 ci-dessous selon le cas ;

– totaliser au moins 40 chutes libres d'une durée comprise entre 30 et 60 secondes et au moins 10 chutes libres d'une durée égale ou supérieure à 60 secondes.

La qualification d'instructeur de parachutisme a une durée de validité de 3 ans à compter de la date de sa délivrance. Elle est renouvelée pour une période de même durée dans les mêmes conditions que celles de sa délivrance.

ART. 44. – Les pilotes des avions utilisés pour larguer les parachutistes doivent :

– être titulaire au moins de la licence de pilote privé – avion, en cours de validité ;

– totaliser 150 heures de vol dont 20 heures sur le type d'avion utilisé pour larguer les parachutistes ;

Une autorisation pour l'exercice de cette activité est délivrée à cet effet par le directeur de l'aéronautique civile aux demandeurs remplissant les conditions prévues ci-dessus.

ART. 45. – Tout stagiaire parachutiste et tout titulaire de la licence de parachutiste doit être détenteur d'un carnet de vol sur lequel sont inscrits et certifiés par un instructeur de parachutisme les sauts et les heures de vol correspondant à leur entraînement.

Chapitre IV

Dispositions relatives au carnet de vol et au décompte du temps de vol

ART. 46. – Tout titulaire d'une carte de stagiaire ou de l'une des licences prévues à l'article 4 ci-dessus doit tenir à jour un carnet de vol établi selon le modèle fourni par la direction de l'aviation civile. Ce carnet de vol doit notamment porter les mentions détaillées de la durée et de la nature des vols effectués en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification déterminée.

En ce qui concerne les stagiaires, les temps de vol de l'entraînement sont certifiés par l'instructeur qui en est responsable.

Le détail de l'activité aérienne des personnes visées au premier alinéa ci-dessus peut être enregistré dans un support informatique mis à jour par l'exploitant de l'aéronef. Dans ce cas, cet exploitant doit mettre à leur disposition, sur leur demande, un relevé de tous les vols effectués, y compris les formations aux différences et de familiarisation prévues à l'article 26 ci-dessus.

Le carnet de vol ou le relevé doit contenir les informations suivantes :

a) Identité du titulaire du carnet de vol ;

b) Pour chaque vol :

– Nom du commandant de bord ;

– Date (jour, mois, année) du vol ;

– Lieux de départ et d'arrivée de l'aéronef ;

– Type et immatriculation de l'aéronef ;

– Classe (Monomoteur, multimoteurs) ;

– Durée du vol ;

– Temps de vol cumulé.

c) Pour chaque session de formation sur un dispositif de simulation de vol :

– Type et numéro de qualification du dispositif de simulation ;

– Objet de la session de formation ;

– Date de la session de formation (jour/mois/année) ;

– Durée de la séance ;

– Temps total cumulé.

d) Pour la fonction de pilote :

– Commandant de bord (vol en solo , commandant de bord en cours de formation (S.P.I.C.) ou commandant de bord sous supervision (P.I.C.U.S)) ;

– Copilote ;

– Double commande ;

– Instructeur/examinateur ;

– Une colonne « Observations et visas ;

– Conditions opérationnelles (jour/nuit).

ART. 47. – Le décompte du temps de vol se fait comme suit :

a) Temps de vol en qualité de commandant de bord :

– le titulaire d'une licence peut décompter comme temps en qualité de commandant de bord, le temps de vol durant lequel il exerce cette fonction ;

– le candidat ou le titulaire d'une licence de pilote peut décompter comme temps en qualité de commandant de bord, la totalité des heures de vol en solo et des heures de vol comme commandant de bord effectuées au cours d'une formation à condition que ce temps soit contresigné par l'instructeur ;

– le titulaire d'une qualification d'instructeur peut décompter en qualité de commandant de bord, la totalité des heures de vol durant lesquelles il a exercé en tant qu'instructeur ;

– le détenteur d'une décision d'examinateur peut décompter en qualité de commandant de bord la totalité du temps de vol durant lequel il occupe un siège de pilote et exerce en tant qu'examinateur ;

– un copilote peut décompter en qualité de commandant de bord, le temps durant lequel il exerce cette fonction sous la supervision du commandant de bord d'un aéronef pour lequel plus d'un pilote est requis par la certification ou par l'application des règles opérationnelles, à condition que ce temps soit contresigné par le commandant de bord dudit aéronef.

Si le titulaire d'une licence exécute une série de vols le même jour en retournant à chaque fois au même point de départ, et que l'intervalle entre les vols successifs n'excède pas 30 minutes, cette série de vols peut être décomptée en une seule fois.

b) Temps de vol en qualité de copilote : Le titulaire d'une licence occupant le siège du copilote peut décompter en qualité de copilote la totalité du temps de vol effectué sur un aéronef pour lequel plus d'un pilote est requis par la certification ou par des règles opérationnelles selon lesquelles le vol est exécuté ;

c) Temps du vol en qualité de copilote de croisière : Le copilote de croisière peut décompter en qualité de copilote tout le temps de vol durant lequel il occupe un siège de pilote ;

d) Temps d'instruction : Pour un candidat à l'obtention d'une licence ou d'une qualification, le temps d'instruction est la récapitulation de la totalité du temps décompté en instruction en vol à vue, en instruction en vol aux instruments et en instruction au sol aux instruments. Ce temps doit être certifié par l'instructeur ayant dispensé l'instruction ou par l'organisme ou l'établissement ayant dispensé la formation ;

e) Temps de vol en qualité de commandant de bord sous supervision ou P.I.C.U.S : Un copilote peut décompter le temps de vol en qualité de commandant de bord, le temps effectué en P.I.C.U.S lorsque ce copilote exécute toutes les tâches et fonctions attachées à ce poste sans l'intervention du commandant de bord de l'aéronef au cours du vol.

ART. 48. – Un stagiaire doit emporter son carnet de vol avec lui lorsqu'il effectue ses vols de navigation en solo aux fins de vérifier qu'il a reçu l'autorisation correspondante de son instructeur.

Les services compétents de la direction de l'aéronautique civile peuvent procéder à toute vérification qu'ils jugent utiles du carnet de vol et à cet effet se faire communiquer par les exploitants des aéronefs, le détail de l'activité aérienne des pilotes qu'ils emploient.

Le carnet de vol ou le relevé de vol doit être présenté par son titulaire lors du renouvellement de sa licence ou de sa qualification ainsi qu'à toute réquisition des agents visés à l'article 239 du décret précité n° 2-61-161.

TITRE III

DES EXIGENCES EN MATIERE DE FORMATION THEORIQUE ET PRATIQUE ET D'EXAMENS

Chapitre premier

Connaissances théoriques des membres d'équipage de conduite

ART. 49. – Un membre d'équipage de conduite qui entreprend une formation en vue de l'obtention de l'une des licences ou qualifications mentionnées à l'article 4 ci-dessus doit posséder un niveau d'instruction suffisant pour acquérir et mémoriser les connaissances nécessaires compte tenu de la formation envisagée.

ART. 50. – Un membre d'équipage de conduite doit acquérir et maintenir un niveau de connaissances correspondant aux fonctions qu'il exerce à bord de l'aéronef et aux risques liés au type d'activité concernée. Ces connaissances doivent couvrir au moins les aspects suivants :

- droit aérien ;
- connaissances générales des aéronefs ;
- questions techniques relatives à la catégorie de l'aéronef ;
- préparation au vol et performances ;
- performances et limites humaines ;
- météorologie ;
- navigation ;
- procédures opérationnelles ;
- principes de vol ;
- communications ;
- compétences à caractère non technique dont la détection et la gestion des menaces et des erreurs.

ART. 51. – L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques doivent être démontrées par l'évaluation continue durant la formation et, le cas échéant, par des examens et des contrôles de connaissances.

Un niveau approprié de connaissances théoriques doit être maintenu par le membre d'équipage de conduite concerné. Le respect de cette exigence est démontré par des évaluations, des examens, des tests et/ou des contrôles réguliers. La fréquence des examens, des tests et/ou des contrôles doit être proportionnée aux risques liés au type d'activité concerné.

ART. 52. – Les programmes de connaissances théoriques et de compétences pratiques relatifs aux exigences de formation théorique et pratiques requises pour la délivrance des licences et qualifications des équipages de conduite prévues au présent arrêté ainsi que le régime des examens applicables sont arrêtés par le ministre chargé de l'aviation civile en tenant compte du « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

Chapitre II

Compétences pratiques des membres d'équipage de conduite

ART. 53. – Un membre d'équipage de conduite doit acquérir et conserver les compétences pratiques nécessaires à l'exercice de ses fonctions à bord d'un aéronef. Ces compétences doivent être proportionnées aux risques liés au type d'activité exercée et couvrir, compte tenu des fonctions exercées à bord de l'aéronef, ce qui suit :

- activités avant le vol et en vol, notamment les performances de l'aéronef, les calculs de masse et de centrage, l'inspection et l'entretien courant des aéronefs, la gestion du carburant, l'appréciation des conditions météorologiques, la planification du trajet, les restrictions de l'espace aérien et la disponibilité des pistes ;
- manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome ;
- précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- pilotage de l'aéronef au moyen de repères visuels extérieurs ;
- manœuvres en vol y compris en situation critique, et manœuvres de rétablissement associées, dans la mesure des possibilités techniques ;
- décollages et atterrissages normaux et par vent de travers ;
- vol avec référence aux seuls instruments, en rapport avec le type d'activité ;
- procédures opérationnelles, y compris le travail en équipage et la gestion des ressources, en rapport avec le type d'opération, qu'elle soit monopilote ou en équipage multiple ;
- navigation et mise en œuvre des règles de l'air et des manœuvres associées, avec utilisation, selon le cas, de repères visuels ou d'aides à la navigation ;
- exploitation en situation anormale et d'urgence, y compris la simulation de mauvais fonctionnements des équipements de l'aéronef ;
- respect des procédures des services de la circulation aérienne et des procédures de communications ;
- aspects spécifiques propres aux différents types ou classes d'aéronefs ;
- formation pratique additionnelle pouvant être requise pour réduire les risques liés à des activités spécifiques ;
- compétences à caractère non technique, y compris celles relatives à la détection et la gestion des menaces et des erreurs, à l'aide de méthodes d'évaluation appropriées, en liaison avec l'évaluation des compétences techniques.

ART. 54. – Un membre d'équipage de conduite doit démontrer qu'il est capable d'exécuter les procédures et les manœuvres avec un niveau de compétence correspondant aux fonctions exercées à bord de l'aéronef :

– en respectant les limites d'emploi de l'aéronef ;

– en exécutant toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;

– en faisant preuve d'un jugement sûr et de qualités de pilote ;

– en appliquant les connaissances aéronautiques ;

– en conservant à tout moment le contrôle de l'aéronef de manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit assurée ;

– en appliquant les compétences à caractère non technique, y compris celles relatives à la détection et à la gestion des menaces et des erreurs, à l'aide de méthodes d'évaluation appropriées en liaison avec l'évaluation des compétences techniques.

Un niveau approprié de compétences relatif aux aptitudes pratiques doit être maintenu par le membre d'équipage de conduite concerné. Le respect de cette exigence est démontré par des évaluations, des examens, des tests ou des contrôles réguliers. La fréquence des examens, des tests ou des contrôles est proportionnée au niveau de risque lié à l'activité.

Chapitre III

Compétences linguistiques des membres d'équipage de conduite

ART. 55. – Les titulaires d'une licence de pilote d'avion ou de pilote d'hélicoptère, de navigateur et d'opérateur radio téléphoniste naviguant doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue anglaise, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant au « Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite » annexé à l'original du présent arrêté.

A cet effet, ils doivent démontrer qu'ils possèdent un niveau de compétence linguistique, classé de 1 à 6, adapté à l'exercice de leurs fonctions. Cette démonstration de compétence comprend notamment les capacités de :

– comprendre les documents d'information météorologique ;

– utiliser des cartes aéronautiques de vol en route, de départ et d'approche ainsi que les documents associés d'information aéronautique, et

– communiquer avec les autres membres de l'équipage et les services de la circulation aérienne pendant toutes les phases du vol y compris la préparation de vol.

ART. 56. – Afin de démontrer sa compétence linguistique en langue anglaise, le personnel aéronautique visé à l'article 55 ci-dessus doit satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques arrêtées par le ministre chargé de l'aviation civile en tenant compte de ce qui suit :

a) Les niveaux 5 (avancé) et 6 (expert) sont supérieurs au niveau minimal requis. Les personnes ayant démontré un niveau de compétence au moins égal au niveau 5 doivent être évaluées au moins une fois tous les six ans ;

b) Le niveau 4 (fonctionnel) est le niveau minimal de compétence linguistique requis pour les communications radio téléphoniques. Les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau 4 doivent être évaluées au moins une fois tous les trois ans ;

c) Les niveaux 1 (préélémentaire), 2 (élémentaire) et 3 (pré-fonctionnel) sont tous inférieurs aux niveaux requis aux a) et b) ci-dessus.. Les personnes ayant démontré l'un des niveaux 1, 2 ou 3 sus mentionnés doivent suivre un cours de remise à niveau pour atteindre au moins le niveau 4.

Chapitre IV

Dispositions relatives aux organismes et aux établissements de formation

ART. 57. – Tout organisme de formation et tout établissement désirant dispenser une formation exigée pour l'obtention de l'une des licences et qualifications des membres d'équipage de conduite prévues au présent arrêté, habilité à cet effet par son texte institutif ou autorisé conformément à la réglementation en vigueur, doit, au préalable, faire homologuer par le directeur de l'aéronautique civile, les programmes de la formation qu'il compte dispenser.

Pour bénéficier de cette homologation, le demandeur doit déposer à l'appui de sa demande d'homologation auprès de la direction de l'aéronautique civile :

1 – un dossier administratif contenant les documents justifiant la localisation du ou des lieux où sera dispensée la formation, ainsi que des capacités humaines, financières, techniques, matérielles, organisationnelles, procédurales et documentaires de l'organisme ou de l'établissement selon le cas ;

2 – les pièces attestant de la désignation :

– d'un responsable pédagogique ;

– d'un responsable chargé de la formation au sol ;

– d'un responsable chargé de la formation en vol ;

– d'un responsable qualité ;

– d'un cadre chargé de la gestion de la sécurité.

3 – les spécimens des manuels d'organisme de formation (MOF) et d'instruction (MI), établis selon les formes fixées par le directeur de l'aéronautique civile ;

4 – les documents de navigabilité, d'entretien, de maintenance et d'exploitation des aéronefs utilisés pour les besoins de la formation au pilotage, notamment :

– le manuel d'activités de travail aérien, s'il n'est pas intégré dans le MOF ;

– le manuel de contrôle de la maintenance de l'exploitant ou de gestion de la navigabilité des aéronefs ;

– le ou les programme(s) d'entretien des aéronefs ;

– le compte rendu de matériel (C.R.M.) ;

– les copies de(s) contrat(s) d'entretien conclu(s) avec tout organisme de maintenance agréé ou dont l'agrément a été validé par la direction de l'aéronautique civile conformément à la réglementation en vigueur.

5 – l'agrément du dispositif de simulation en vol visé à l'article 65 ci-dessous, si nécessaire.

ART. 58. – Les demandes d'homologation sont examinées dans un délai n'excédant pas deux (2) mois à compter de la date de leur réception. Au cours de cette période, il peut être demandé toute information complémentaire nécessaire à l'examen du dossier.

Pour la délivrance de l'homologation, il est procédé, par les services compétents de la direction de l'aéronautique civile, à une évaluation documentaire et à une visite de conformité sur place selon les modalités fixées par le directeur de l'aéronautique civile.

En cas de refus de délivrer l'homologation sollicitée, une notification de la décision est adressée au demandeur avec l'indication des motifs du refus.

ART. 59. – L'homologation est délivrée pour une période de 3 ans, renouvelable pour des périodes identiques. A cet effet, il est remis un certificat d'homologation.

Le certificat d'homologation mentionne notamment :

– le numéro dudit certificat ;

– l'identité du bénéficiaire de l'homologation ;

– la localisation du ou des lieux où les formations sont dispensées ;

– l'identité du ou des responsables pédagogiques ;

– le programme de la ou des formations dispensées ;

– la liste des matériels utilisés, si nécessaire ;

– l'autorité qui délivre le certificat ;

– la date et le lieu de délivrance du certificat ;

– la date d'expiration du certificat.

Toute demande de renouvellement d'une homologation doit être faite auprès de la direction de l'aéronautique civile sur le formulaire fourni à cet effet par ladite direction, au plus tard un mois avant la date d'expiration mentionnée sur le certificat d'homologation. Le certificat d'homologation est renouvelé lorsque le demandeur répond aux conditions fixées à l'article 57 ci-dessus.

Dans le cas où la demande de renouvellement n'est pas déposée dans le délai susmentionné, l'homologation prend définitivement fin à sa date d'expiration et l'intéressé doit effectuer une nouvelle demande d'homologation dans les conditions fixées à l'article 57 ci-dessus. Les stagiaires contractuels sont alors dirigés vers un autre organisme ou établissement dispensant la même formation homologuée dans les conditions fixées à l'article 61 ci-dessous.

ART. 60. – Durant la période de validité de l'homologation, les organismes ou établissements bénéficiaires font l'objet de contrôles réguliers destinés à vérifier qu'ils répondent toujours aux conditions ayant permis la délivrance de ladite homologation.

Lorsqu'au cours d'un contrôle de l'organisme ou de l'établissement, il est constaté une ou plusieurs non conformités ou insuffisances en lien avec l'homologation dont il bénéficie, celle-ci est suspendue pour une durée n'excédant pas 6 mois à compter de la date de la notification de la suspension, destinée à permettre de remédier auxdites non-conformités ou insuffisances.

A l'issue de cette durée de suspension et s'il n'a pas été remédié aux non conformités ou insuffisances, l'homologation est retirée. Dans le cas contraire, il est mis fin à la mesure de suspension.

ART. 61. – Lorsqu'au cours d'un des contrôles réguliers visés à l'article 60 ci-dessus, la ou les non conformités ou insuffisances constatées portent sur les compétences du personnel de formation et/ou sur le matériel nécessaire à dispenser la formation, l'homologation est immédiatement retirée sans suspension préalable.

Les stagiaires contractuels d'un organisme ou établissement auquel l'homologation a été retirée, sont dirigés, aux frais de cet organisme ou établissement, conformément au manuel d'organisme de formation (MOF), vers un autre organisme ou établissement dispensant la même formation homologuée, aux fins de terminer leur formation.

ART. 62. – Tout organisme de formation et tout établissement auquel l'homologation a été retirée en vertu des dispositions de l'article 60 ou 61 ci-dessus, selon le cas, doit, s'il veut à nouveau bénéficier d'une homologation, présenter une nouvelle demande dans les conditions prévues à l'article 57 ci-dessus.

ART. 63. – Le bénéficiaire de l'homologation visée ci-dessus, doit informer la direction de l'aéronautique civile, par tout moyen faisant preuve de la réception, de tout changement survenant au niveau :

– des documents du dossier administratif, notamment en cas d'ouverture d'une filiale ou d'une succursale ;

– de la direction de l'organisme ou de l'établissement de formation ;

– de l'équipe pédagogique ;

– des matériels utilisés ;

– des moyens auxiliaires d'instruction théoriques et pratiques utilisés ;

– des infrastructures et installations ;

– du contenu des programmes de formation pour lesquels il est homologué.

Il est procédé à l'actualisation du certificat d'homologation.

ART. 64. – Les programmes de formation continue nécessaires pour l'obtention de qualifications et/ou le maintien de compétences des membres d'équipage de conduite doivent faire l'objet, au préalable, d'une approbation selon les modalités fixées par le directeur de l'aéronautique civile.

Le dossier de demande d'approbation doit contenir les documents suivants :

– la demande d'approbation établie sur le formulaire fourni à cet effet par la direction de l'aéronautique civile ;

– un dossier administratif contenant les documents justifiant de la localisation du ou des lieux où sera dispensée la formation, et des capacités humaines, financières, techniques, matérielles, organisationnelles, procédurales et documentaires ;

– la désignation d'un responsable pédagogique ;

– le manuel d'instruction (MI), conforme au modèle type fixé par le directeur de l'aéronautique civile ;

– l'agrément du dispositif de simulation en vol visé à l'article 65 ci-dessous, si nécessaire.

Suite à l'examen du dossier et à l'évaluation satisfaisante des moyens humains et matériels de mise en œuvre, l'approbation est notifiée au demandeur par la délivrance d'une attestation d'approbation du programme de formation continue concernée. Cette approbation est valable pour une année à compter de la date de sa notification, renouvelable dans les mêmes conditions.

TITRE IV

DES CRITERES D'AGREMENT DES DISPOSITIFS DE SIMULATION EN VOL UTILISES PAR LES ECOLES D'AVIATION ET LES CENTRES D'ENTRAINEMENT

ART. 65. – L'agrément des dispositifs de simulation en vol ou « STD », utilisés par les écoles d'aviation et les centres d'entraînement, visés à l'article 29 du décret précité n° 2-61-161, est délivré par le directeur de l'aéronautique civile.

Les STD sont classés en niveaux, selon leurs performances, conformément à la réglementation prévue dans l'annexe 1 de la convention de Chicago du 7 décembre 1944 susmentionnée.

ART. 66. – Pour bénéficier de l'agrément visé à l'article 65 ci-dessus, le propriétaire ou le gestionnaire du STD, dénommé ci-après l' « opérateur STD », doit déposer, auprès de la direction de l'aéronautique civile, une demande accompagnée :

1 – d'un dossier administratif contenant les documents justifiant de la localisation du STD pour lequel l'agrément est demandé, et des capacités humaines, financières, techniques, matérielles, organisationnelles, procédurales et documentaires de l'opérateur STD ;

2 – des manuels d'organisation et d'exploitation, établis selon les modèles fixés par le directeur de l'aéronautique civile ;

3 – des documents justifiant du niveau de performances du STD concerné par l'agrément dans les domaines se rapportant à l'exécution des entrainements et les simulations proposées par l'école d'aviation ou le centre d'entrainement concerné. En particulier, la reproduction de la configuration, les qualités de vol, les performances de l'aéronef et le comportement des systèmes devant représenter l'aéronef correspondant de façon adéquate.

Les demandes d'agrément STD sont examinées dans un délai n'excédant pas deux (2) mois à compter de la date de leur réception. Au cours de cette période, il peut être demandé toute information complémentaire nécessaire à l'examen du dossier.

ART. 67. – Pour la délivrance de l'agrément STD, il est procédé par les services compétents de la direction de l'aéronautique civile, à une évaluation documentaire et à une visite sur place de conformité, selon les modalités fixées par le directeur de l'aéronautique civile.

En cas de refus de délivrer l'agrément STD sollicité, une notification de la décision est adressée au demandeur avec l'indication du motif du refus.

Tout agrément STD identifie son bénéficiaire, le ou les STD couverts et leur niveau de qualification attribué lors de l'évaluation effectuée par les services compétents de la direction de l'aéronautique civile ainsi que le crédit de formation y associé fixant les types d'exercices de simulation autorisés.

ART. 68. – Durant la période de validité de l'agrément les STD et leur environnement font l'objet de visites régulières selon un programme annuel établi par la direction de l'aéronautique civile, destinées à vérifier qu'ils répondent toujours aux conditions ayant permis la délivrance de l'agrément.

L'agrément est immédiatement retiré si, au cours d'une visite, il est constaté une ou plusieurs non conformités, dysfonctionnement ou insuffisances mettant en cause la validité de l'agrément, notamment en cas :

– de défaillances ou d'insuffisances du STD utilisé;

– d'inefficacité de l'exploitation du STD pour l'entraînement des membres d'équipage de conduite,

– des défaillances en matière de sécurité lors de l'utilisation du STD ;

– d'inadéquation entre le STD et les infrastructures et/ou les installations;

La notification de la décision de retrait de l'agrément mentionne les non conformités, dysfonctionnements ou insuffisance constatés ayant conduit audit retrait.

ART. 69. – L'opérateur STD doit démontrer sa capacité à maintenir les performances, les fonctions et les autres caractéristiques spécifiées pour le niveau de qualification du STD comme suit :

1- Mise en place d'un système qualité.

a) Un système qualité doit être établi et un responsable qualité doit être nommé afin de contrôler la conformité et l'adéquation des procédures requises pour assurer le maintien du niveau de qualification du STD. Ce contrôle doit comporter un système de retour de l'information à l'opérateur STD afin d'assurer la prise des mesures correctives nécessaires ;

b) Le système qualité doit comporter un programme d'assurance qualité contenant les procédures conçues pour vérifier que les performances, les fonctions et les caractéristiques spécifiées sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables en la matière ;

c) Le système qualité et le responsable qualité doivent répondre aux conditions prévues par la réglementation en vigueur ;

d) Le système qualité doit être décrit dans la documentation de référence communiquée à la direction de l'aéronautique civile.

2- Mise à jour de la documentation du STD.

L'opérateur STD doit toujours disposer, pour chaque STD concerné, des informations permettant d'incorporer les modifications importantes, portant plus particulièrement sur :

a) Les modifications de l'aéronef essentielles pour la formation et le contrôle qu'elles soient ou non l'objet d'une consigne de navigabilité ;

b) Les modifications du STD y compris les systèmes de mouvement et de visualisation, lorsque cela est applicable et essentiel pour la formation et le contrôle. Les STD doivent être mis à jour notamment par des révisions de données. Les modifications des logiciels et des matériels STD affectant le vol, le maniement au sol et les performances ou toute modification majeure des systèmes de mouvement ou de visualisation doivent être évalués pour déterminer l'incidence sur les conditions de validation originales. Si nécessaire, l'opérateur STD doit préparer des mises-à-jours pour tous les tests de validation concernés. L'opérateur STD doit contrôler le STD en fonction des nouvelles conditions de validation.

3 – Infrastructures et installations abritant les STD.

L'opérateur STD doit s'assurer que le ou les STD sont installés dans des locaux adéquats permettant leur fonctionnement sûr et fiable : A cet effet, l'opérateur STD doit s'assurer que chaque STD et son installation respectent au moins ce qui suit :

a) Les occupants du STD et le personnel d'entretien doivent recevoir des instructions sur la sécurité du STD afin qu'ils connaissent les équipements de sécurité et leur emplacement dans le STD en cas d'urgence ;

b) Des systèmes appropriés de détection, d'avertissement et d'extinction du feu ou de fumée pour assurer l'évacuation en sécurité des occupants hors du STD ;

c) Une protection appropriée contre les dangers électriques, mécaniques, hydrauliques et pneumatiques y compris ceux provenant des systèmes de restitution d'efforts aux commandes et de mouvement pour assurer la sécurité de tout le personnel aux abords du STD ;

d) les obligations suivantes sont respectées :

– le système de communication bilatéral est opérationnel en cas de panne totale de courant électrique ;

– l'éclairage de secours est disponible ;

– les issues et installations de secours sont conformes et utilisables à tout moment ;

– les systèmes de retenue des occupants tels que les sièges et les ceintures fonctionnent normalement ;

– l'avertisseur extérieur d'activité du mouvement cabine, de la rampe d'accès et des escaliers est opérationnel ;

– le marquage des zones dangereuses est effectué et apparent ;

– les portes et les rampes de sécurité sont opérationnelles ;

– les commandes d'arrêt d'urgence du mouvement cabine et du système de retour d'efforts aux commandes sont accessibles indifféremment des sièges pilote et instructeur ;

– l'interrupteur d'isolation de courant électrique, manuel ou automatique, est disponible et fonctionnel.

4 – Contrôles par l'opérateur STD.

Les caractéristiques de sécurité de chaque STD telles que les arrêts d'urgence et les éclairages de secours doivent être contrôlées régulièrement par l'opérateur STD et au moins une fois par an. Les documents justifiant la réalisation de ces contrôles, doivent être tenus à la disposition du service compétent de la direction de l'aéronautique civile, pendant une durée de 5 ans à compter de la date du contrôle.

ART. 70. – Le bénéficiaire de l'agrément STD doit informer la direction de l'aéronautique civile, par tout moyen faisant preuve de la réception, de tout changement survenu au niveau :

– des documents du dossier administratif ;

– de la direction de l'opérateur STD ;

– des STD utilisés et de leurs performances en tenant compte de la gestion de leur état technique ;

– des infrastructures et installations.

ART. 71. – Lorsqu'une école d'aviation ou un centre d'entraînement doit utiliser, pour les besoins de ses activités, un ou plusieurs STD se trouvant à l'étranger, il doit disposer d'une autorisation délivrée à cet effet par le directeur de l'aéronautique civile.

Cette autorisation est délivrée lorsque le demandeur justifie que l'utilisation du ou des STD concernés a été autorisée par l'autorité compétente du pays de localisation, dans des conditions équivalentes à celles prévues au présent titre.

Il est délivré une autorisation pour chaque STD.

L'autorisation est délivrée pour une période n'excédant pas une année et pour l'utilisation du STD mentionné dans ladite autorisation.

Le STD, objet de l'autorisation peut à tout moment, faire l'objet d'une visite par les services compétents de la direction de l'aéronautique civile, destinée à vérifier que ledit STD répond aux spécifications nécessaires.

ART. 72. – Les dispositions du présent titre s'appliquent également aux exploitants aériens souhaitant utiliser des STD pour les besoins de formation de leurs personnels.

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

ART. 73. – Le titulaire d'une licence de pilote qui atteint l'âge de 60 ans peut continuer à exercer son activité à la demande de son employeur conformément aux dispositions du Code du travail.

Toutefois, le titulaire d'une licence ayant atteint l'âge susindiqué et désirant exercer son activité de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef effectuant des vols commerciaux doit disposer d'une autorisation délivrée à cet effet par le directeur de l'aéronautique civile.

ART. 74. – Pour l'exercice des privilèges des licences et des qualifications de pilotes d'avions, d'hélicoptères et des navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord et des opérateurs radio de station aéronautique, les titulaires desdites licences et qualifications doivent répondre, en toutes circonstances, aux conditions d'aptitude physique et mentale contenues dans l'arrêté précité n°1209-09.

ART. 75. – Il est interdit à tout titulaire d'une licence ou qualification prévue au présent arrêté de faire usage de toute substance pouvant affecter les facultés physiques ou mentales nécessaires à l'exercice de sa fonction.

Ces titulaires ne doivent pas exercer les privilèges de leurs licences et qualifications s'ils se trouvent sous l'influence d'une substance psychoactive qui pourrait les rendre inaptes à exercer lesdits privilèges de manière sûre et adéquate.

En cas de constatation de l'usage de substances susmentionnées, les personnes concernées sont immédiatement relevées de leurs fonctions. Lesdites personnes ne peuvent reprendre leurs fonctions qu'après avoir suivi un traitement satisfaisant ou, lorsque l'intéressé aura cessé de faire usage des substances concernées.

La recherche de la présence de telles substances doit se faire conformément à la réglementation en vigueur, selon les connaissances et les méthodes scientifiques reconnues.

ART. 76. – En application de l'article 35 du décret précité n° 2-61-161, les marocains titulaires de licences, en état de validité, délivrées par un Etat étranger conformément à l'annexe 1 à la convention susmentionnée faite à Chicago le 7 décembre 1944, peuvent obtenir par équivalence les licences marocaines correspondantes, après avis de la commission d'équivalence des licences et des qualifications des pilotes prévue par l'arrêté susvisé n° 1144-01.

ART. 77. – En application de l'article 36 du décret précité n° 2-61-161, les ressortissants étrangers titulaires de licences, en cours de validité, délivrées conformément à l'annexe 1 à la convention susmentionnée faite à Chicago le 7 décembre 1944, peuvent, à la demande de l'exploitant de l'aéronef, obtenir une validation de leurs licences, après avis de la commission d'équivalence des licences et des qualifications des pilotes prévue par l'arrêté précité n° 1144-01. La validation délivrée n'est valable que pour piloter les aéronefs de l'exploitant demandeur.

Lorsque la demande visée à l'alinéa premier ci-dessus concerne une validation pour l'exercice des privilèges restreints à ceux de pilote privé-avion ou de pilote privé-hélicoptère, celle-ci peut être formulée par le titulaire de la licence.

Toute validation est accordée pour une période ne dépassant pas la durée de validité de la licence elle-même. Cette validation cesse si la licence sur la base de laquelle elle a été délivrée est suspendue ou retirée.

ART. 78. – La validation visée à l'article 77 ci-dessus est concrétisée par la délivrance au demandeur, par le directeur de l'aéronautique civile, d'une carte "CN" de validation de licences étrangères. Elle mentionne notamment :

– l'identité du titulaire ;

– la licence étrangère concernée ;

– l'identité de l'exploitant de l'aéronef le cas échéant ;

– la date d'expiration de la carte "CN" ;

– les restrictions ou limitations éventuelles.

Cette carte doit être immédiatement restituée au service compétent de la direction de l'aéronautique civile dans les cas suivants :

– en cas de retrait de la validation ;

– lorsque son titulaire n'exerce pas d'activité pour le compte de l'exploitant de l'aéronef plus de 30 jours consécutifs hors congé légaux ;

– lorsque la licence sur la base de laquelle la validation a été délivrée est suspendue ou retirée ;

– en cas de changement d'employeur. Dans ce cas le nouvel employeur doit faire une nouvelle demande de validation conformément à l'article 77 ci-dessus.

ART. 79. – Les pilotes étrangers titulaires d'une validation de leur licence étrangère sont tenus de se conformer à la réglementation en vigueur en matière d'aviation civile et encourent les sanctions pénales et disciplinaires prévues en cas d'infractions à celle-ci.

ART. 80. – Les militaires membres d'équipage de conduite, titulaires de titres aéronautiques militaires en cours de validité, peuvent obtenir, à leur demande, par équivalence, les licences et les qualifications y afférentes prévues par le présent arrêté après avis de la commission d'équivalence des licences et des qualifications des pilotes prévue par l'arrêté précité n°1144-01.

Les connaissances, l'expérience et les compétences acquises en tant que militaires peuvent être prises en considération lors de l'examen des dossiers des intéressés par ladite commission.

Les qualifications de types qui sont apposées sur la licence délivrée par équivalence sont celles sur lesquelles le postulant justifie d'une expérience dans les six derniers mois précédant la demande et sous réserve que les aéronefs de ce type soient inscrits sur le registre marocain des aéronefs civils.

Des limitations et des restrictions peuvent être apposées sur les licences délivrées par équivalence.

ART. 81. – Tout dossier de candidature à une équivalence de licence doit contenir le formulaire de demande selon le modèle fixé par le directeur de l'aéronautique civile accompagné des documents permettant de vérifier l'identité du demandeur, les diplômes, les licences et les qualifications détenus, l'expérience acquise et toutes autres informations nécessaires au traitement de ladite demande.

Tout dossier incomplet ou présenté sur la base de titres aéronautiques temporaires ou dont l'authenticité n'est pas établie est rejeté.

En cas de refus de délivrance de la licence par l'équivalence, une notification de la décision prise est adressée au demandeur avec l'indication du ou des motifs du refus.

ART. 82. – Le règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite, annexé à l'original du présent arrêté, est mis à la disposition du public par tout moyen adéquat y compris par voie électronique.

Il est mis en œuvre par le directeur de l'aéronautique civile.

ART. 83. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 4 kaada 1433 (21 décembre 2012).

AZIZ RABBAH.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6112 du 13 safar 1434 (27 décembre 2012).