

المملكة المغربية

الحرية والديمقراطية

النشرة العامة

يطلب الاشتراك من المطبعة الرسمية الرباط - شالة الهاتف : 0537.76.50.25 - 0537.76.50.24 0537.76.54.13 الحساب رقم : 310 810 1014029004423101 33 المفتوح بالخزينة الإقليمية بالرباط في إسم المحاسب المكلف بمداخيل المطبعة الرسمية	تعريف الاشتراك		بيان المنشورات	
	في الخارج	في المغرب		
		سنة		سنة أشهر
	فيما يخص النشرات الموجهة إلى الخارج	400 درهم	250 درهما	النشرة العامة
	عن الطريق العادي أو عن طريق الجو	200 درهم	-	نشرة مداولات مجلس النواب
	أو البريد الدولي السريع، تضاف إلى	200 درهم	-	نشرة مداولات مجلس المستشارين
	مبالغ التعريف المنصوص عليها بمنته	300 درهم	250 درهما	نشرة الإعلانات القانونية والقضائية والإدارية
	مصاريف الإرسال كما هي محددة في	300 درهم	250 درهما	نشرة الإعلانات المتعلقة بالتحفظ العقاري
	النظام البريدي الجاري به العمل.	200 درهم	150 درهما	نشرة الترجمة الرسمية

تدرج في النشرة العامة القوانين والنصوص التنظيمية ونصوص الأوقاف الدولية الموضوعة باللغة العربية وكذلك المقررات والوثائق التي تفرض القوانين أو النصوص التنظيمية الجاري بها العمل نشرها بالجريدة الرسمية

صحة	فهرست	صحة
حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الكوت ديفوار:	نصوص عامة	
• اتفاقية لتجنب الازدواج الضريبي ومنع التهرب الضريبي في ميدان الضرائب على الدخل.		
ظهر شريف رقم 1.09.144 صادر في 19 من رجب 1437 (27 أبريل 2016)		
بنشر الاتفاقية الموقع بالرباط في 20 يوليو 2006 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الكوت ديفوار لتجنب الازدواج الضريبي ومنع التهرب الضريبي في ميدان الضرائب على الدخل		الطيران المدني.
4785		ظهر شريف رقم 1.16.61 صادر في 17 من شعبان 1437 (24 ماي 2016)
• اتفاق بشأن الخدمات الجوية.		بتنفيذ القانون رقم 40.13 المتعلق بالطيران المدني
		4734
ظهر شريف رقم 1.14.166 صادر في 19 من رجب 1437 (27 أبريل 2016) بنشر		المراكز الاستشفائية الجامعية.
الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بأبيدجان في 19 مارس 2013		ظهر شريف رقم 1.16.62 صادر في 17 من شعبان 1437
بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الكوت ديفوار		(24 ماي 2016) بتنفيذ القانون رقم 70.13 المتعلق بالمراكز
4796		الاستشفائية الجامعية
		4779

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

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

المادة 244

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

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

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

1 - فوق التراب المغربي أو داخل مجاله الجوي؛

2 - خارج التراب المغربي أو المجال الجوي المغربي عندما تتعلق الحادثة أو العارض الخطير بطائرة مسجلة بالمغرب أو مستغلة من لدن شخص ذاتي أو اعتباري يوجد مقره أو مؤسسته الرئيسية بالمغرب وإذا:

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

- تعلقت الحادثة أو العارض الخطير بطائرة مسجلة بدولة أخرى ولم تفتح هذه الأخيرة تحقيقاً تقنياً.

المادة 245

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

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

المادة 241

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

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

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

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

المادة 242

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

القسم العاشر

التحقيق التقني حول حوادث الطيران المدني وعوارضه

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 243

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

المادة 246

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

تقبل الهيئة الدائمة مساهمة كل ممثل ومستشاريه المعيّنين من لدن السلطة المكلفة في الدولة العضو بالمنظمة الدولية للطيران المدني في كل تحقيق تقني ينجز عندما تقع في التراب أو المجال الجوي المغربي حادثة أو عارض خطير للطيران المدني يهيم طائرة مسجلة بالدولة المذكورة أو إذا كانت الحادثة أو العارض الخطير يهيم أحد رعايا تلك الدولة.

المادة 247

عندما يتعذر التيقن بأن مكان وقوع الحادثة أو العارض الخطير لطائرة، مسجلة بالمغرب أو مستغلة من لدن شخص ذاتي أو اعتباري يوجد مقره أو مؤسسته الرئيسية بالمغرب، يوجد فوق التراب أو المجال الجوي لدولة أخرى، تفتح الهيئة الدائمة التحقيق التقني حول الحادثة أو العارض الخطير وتنجزه أو تفوض إنجازها وفق المادة 246 أعلاه.

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

المادة 248

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

1 - محققو الهيئة الدائمة المكلفين بإجراء التحريات التقنية حول الحوادث والعارض الخطير للطيران المدني؛

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

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

المادة 249

يسلم الاعتماد المنصوص عليه في البند 2 من المادة 248 أعلاه عندما يثبت صاحب الطلب الكفاءات والمؤهلات التقنية الضرورية لإنجاز تحقيقات المعلومات الأولى.

وتبين في الاعتماد المذكور الشروط التقنية الواجب توفرها في الأشخاص المعتمدين وحقوقهم والتزاماتهم.

يمكن سحب الاعتماد المسلم عند انتفاء أحد الشروط التي سلم على أساسها.

تحدد كفاءات تسليم وسحب الاعتمادات بنص تنظيمي.

المادة 250

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

ويلزم بهذا العمل كذلك، في حالة عدم وجود الريان قائد الطائرة، كل عضو من أعضاء الطاقم وسلطة المطار لأقرب مطار من مكان وقوع الحادثة أو العارض الخطير والسلطة الإدارية المحلية.

توجه الهيئة الدائمة تبليفاً بالحادثة أو العارض الخطير إلى كل الدول والهيئات المعنية طبقاً لاتفاقية شيكاغو المذكورة.

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

وفي جميع الحالات، يجب أيضاً إخبار السلطة القضائية المختصة بوقوع الحادثة.

الباب الثاني

سير البحث التقني

المادة 251

يجوز للمحققين المشار إليهم في المادة 248 أعلاه ولأغراض التحقيقات التقنية بما في ذلك التحقيقات الأولى عن المعلومات أن يلجوا بكل حرية إلى مكان الحادثة أو العارض الخطير وإلى الطائرة أو حطامها وجميع العناصر الهامة ولا سيما منها أجهزة التسجيل على متن الطائرة وملفات مصالح الحركة الجوية .

يتخذ هؤلاء المحققون جميع التدابير الضرورية الكفيلة بتيسير المحافظة على الأدلة.

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

المادة 252

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

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

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

ويمنع منعاً كلياً تسريب محتوى التحقيق التقني والوثائق ذات الصلة.

المادة 253

يجب استخدام أجهزة التسجيل على متن الطائرة بشكل فعلي أثناء التحقيق بشأن إحدى الحوادث أو العوارض الخطيرة للطيران المدني، وتتخذ الهيئة الدائمة التدابير الضرورية لتيسير قراءتها.

تتولى الهيئة الدائمة عندما لا تتوفر على وسائل كافية لقراءة أجهزة التسجيل على متن الطائرة، استخدام الوسائل الموضوعية رهن إشارتها من قبل دول أخرى، مع مراعاة ما يلي :

1 - قدرات وسائل القراءة ؛

2 - أجال القراءة ؛

3 - أماكن وجود وسائل القراءة.

المادة 254

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

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

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

المادة 255

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

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

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

المادة 256

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

المادة 257

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

غير أن الملفات الطبية لا تبلغ سوى للأطباء المحققين بالهيئة الدائمة المشار إليها في المادة 243 أعلاه، ولا يجوز الاطلاع إلا على الملفات الطبية الخاصة بالأهلية والمتعلقة بالأشخاص المكلفين بقيادة الطائرة أو الطائرات المعنية والحصول على المعلومات بشأنها ومراقبتها. يجب، عندما تضع السلطة القضائية الأختام على الوثائق المذكورة، إعداد نسخة منها لفائدة المحققين التقنيين.

المادة 258

يجوز للمحققين التقنيين محاضر أثناء عمليات وأعمال التحقيق المنجزة في إطار تحرياتهم، وتتضمن المحاضر المذكورة المعلومات التي تمكن من التعرف على الباحث التقني والواقعة التي طرأت وتاريخ القيام بتدخله وكل المعلومات الأخرى المفيدة والمرتبطة بالتحقيق. توجه، عند فتح تحقيق أو تحقيق قضائي، نسخة من المحاضر إلى السلطة القضائية.

المادة 259

تحدد بنص تنظيمي كفاءات إجراء البحث الأولي عن المعلومات والتحقيق التقني وكذا شكل التقارير ومضمونها والأجال الذي تعد فيه من طرف المحقق المعني.

الباب الثالث

المعلومات المتعلقة بالتحقيق التقني والاطلاع عليه

المادة 260

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

وعلاوة على ذلك، يؤهل مسؤول الهيئة الدائمة في إطار المهمة الموكولة إليه، لنشر المعلومات المتعلقة بالمعاينات التي بنجزها المحققون التقنيون وسير البحث التقني وعند الاقتضاء، استنتاجاته المؤقتة، مع مراعاة القانون رقم 09.08 المتعلق بحماية الأشخاص الذاتيين تجاه معالجة المعطيات ذات الطابع الشخصي وأحكام المادة 270 أدناه.

المادة 261

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

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

المادة 262

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

يجوز للهيئة الدائمة، قبل نشر التقرير المذكور، تلقي ملاحظات من لدن السلطات والأشخاص المعنيين.

ويعتبر هؤلاء ملزمين بكتمان السر المهني في ما يخص عناصر هذه الاستشارة.

الباب الرابع

أحكام متفرقة

المادة 266

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

المادة 267

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

المادة 268

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

المادة 269

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

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

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

المادة 263

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

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

1 - السلطات المسؤولة عن أبحاث السلامة والسلطات المكلفة بالطيران المدني للدول المعنية وإلى منظمة الطيران المدني الدولي طبقا للقواعد والممارسات الدولية الموصى بها :

2 - من سترسل إليهم توصيات السلامة المضمنة في التقرير.

المادة 264

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

1 - التصريحات المستقاة لدى الأشخاص :

2 - التسجيلات التي تبين هوية الأشخاص الذين أدلوا بشهادتهم في إطار التحقيق التقني بما في ذلك البحث الأولي عن المعلومات :

3 - المعلومات المستقاة التي لديها طابع حساس وشخصي خاصة المعلومات المتعلقة بصحة الأشخاص :

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

المادة 265

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

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

المادة 273

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

1 - بطلب من وكيل الملك أو رئيس المحكمة المختصة بغية التحقيق أو المتابعة من أجل جرائم :

2 - بطلب من السلطة المكلفة بالطيران المدني . وفي هذه الحالة يتم إرسال وكشف هذا العناصر في إطار اتفاق :

3 - إذا اعتبرت السلطة المكلفة بالطيران المدني أو الهيئة الدائمة، أن الاطلاع على هذه العناصر ضروري لتفادي حوادث أو عوارض الطيران المدني الخطيرة.

يجب في جميع الحالات، المحافظة على المعطيات ذات الطابع الخاص.

المادة 274

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

كما أنه باستثناء حالة الإهمال أو الخطأ الفادح، لا يمكن للإدارة المختصة أن تتخذ ضد المعني بالأمر أي عقوبة إدارية مباشرة أو غير مباشرة بسبب المعلومات المدلى بها :

لا تحول مقتضيات هذه المادة دون استعمال نتائج تحليل المعطيات المدلى بها في إطار هذا البرنامج لاتخاذ الإجراءات الضرورية من أجل المحافظة على سلامة الطيران بما في ذلك تقوية إجراءات الوقاية.

المادة 270

يلزم محققو المعلومات الأولى والمحققون التقنيون والأشخاص المستعان بهم بكتمان السري والمهني وفق الشروط وتحت طائلة العقوبات المنصوص عليها في القانون الجنائي.

المادة 271

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

القسم الحادي عشر

البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني

المادة 272

تقوم الدولة بوضع برنامج وطني لسلامة الطيران المدني، طبقا لأحكام اتفاقية شيكاغو المذكورة وملاحقها.

يحدد هذا البرنامج الأهداف الوطنية للسلامة من خلال تدبير أخطار السلامة وتأمين السلامة وتعزيزها.

ولهذا الغرض يقوم هذا البرنامج بجمع مؤشرات السلامة وتبادلها ووضعها وتحليل المعلومات حول السلامة وتدبيرها المندمج.

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

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

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