

Bulletin Officiel n° 4958 du 06/12/01 (20 Ramadan 1422)
Arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1309-01 du 22 reheb 1422
(10 octobre 2001) modifiant et complétant l'arrêté du ministre des transports n° 227-97
du 26 ramadan 1417 (4 février 1997) relatif aux licences et qualifications
du personnel aéronautique.

Le Ministre du Transport et de la Marine Marchande

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 par le décret n° 2-99-1077 du 29 moharrem 1421 (4 mai 2000), notamment son article 16 ;

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,

Arrête :

Article Premier : Les dispositions des articles 2 (2.1 et 2.3), 12 (12.1), 13 (13.1), 15 (15.1) et 30 (30.1) de l'arrêté du ministre des transports susvisé n° 227-97 du 26 ramadan 1417 (4 février 1997) sont modifiées et complétées ainsi qu'il suit.

" *Article 2.* - Les différentes catégories de licences et qualifications du personnel aéronautique prévues par le présent arrêté sont les suivantes :

2. 1. Licences et qualifications des pilotes :

a) Licences :

-
-
- Licence de pilote de planeur ;
- Licence de pilote de ballon libre ;
- Licence de pilote d'ultra léger motorisé (ULM).

b) Qualifications :

- Qualification de classe d'aéronef ;
- Qualification de type d'aéronef ;
-
-

(La suite sans modification.)

2.3. Licences et qualifications du personnel autre que les membres d'équipage de conduite ;

a) Licences :

-
-
- Licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
- Licence d'opérateur radio de station aéronautique.

b) Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne :

- Qualification de contrôleur d'aérodrome ;
- Qualification de contrôleur d'approche ;
- Qualification de contrôleur régional ;
- Qualification de premier contrôleur d'approche ;
- Qualification de premier contrôleur régional ;
- Qualification de contrôleur d'approche radar ;
- Qualification de contrôleur régional radar ;
- Qualification de premier contrôleur d'approche radar ;
- Qualification de premier contrôleur régional radar ;
- Qualification d'instructeur contrôleur d'aérodrome ;
- Qualification d'instructeur contrôleur d'approche ;

- Qualification d'instructeur contrôleur régional ;
- Qualification d'instructeur premier contrôleur d'approche ;
- Qualification d'instructeur premier contrôleur régional ;
- Qualification d'instructeur contrôleur d'approche radar ;
- Qualification d'instructeur contrôleur régional radar ;
- Qualification d'instructeur premier contrôleur d'approche radar ;
- Qualification d'instructeur premier contrôleur régional radar " .

" Article 12. - Licence de pilote professionnel - avion :

12. 1. - Conditions pour la délivrance de la licence.

Pour obtenir la licence de pilote professionnel - avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, remplir les conditions suivantes :

- être âgé de 18 ans révolus ;
- être titulaire du baccalauréat de l'enseignement secondaire ;
- avoir accompli au moins 200 heures ;
- " .

(La suite sans modification.)

" Article 13. - Licence de pilote de ligne - avion :

13. 1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Pour obtenir la licence de pilote de ligne le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, remplir les conditions suivantes :

- être âgé de 21 ans révolus ;
- être titulaire du baccalauréat de l'enseignement secondaire ;
- être titulaire de la licence marocaine de pilote professionnel assortie de la qualification de vol aux instruments ;
- avoir accompli au moins 1500 heures ;
- ;
- ;

- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre des transports ;

Toutefois, le baccalauréat n'est pas exigé aux candidats détenteurs de la licence marocaine de pilote professionnel délivrée avant la date de publication du présent arrêté. "

(La suite sans modification.)

" Article 15. - Licence de pilote professionnel - hélicoptère :

15. 1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Pour obtenir la licence de pilote professionnel - hélicoptère le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, remplir les conditions suivantes :

- être âgé de 18 ans révolus ;
- être titulaire du baccalauréat de l'enseignement secondaire ;
- avoir accompli au moins 150 heures "

(La suite sans modification.)

" Article 30. - Licences de contrôleur de la circulation aérienne.

30. 1. - Conditions exigées pour la délivrance de la licence.

Tout candidat à une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit, outre les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, remplir les conditions suivantes :

- ;
- satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre des transports ;
- avoir accompli au moins 12 mois de service satisfaisant en qualité de stagiaire contrôleur ;
- ou bien

-
ou bien

-
les contrôleurs de la circulation aérienne en service à la date de publication du présent arrêté sont dispensés des épreuves théoriques et pratiques susvisées ; la licence avec les qualifications dont ils exercent les privilèges leurs seront délivrées sous réserve qu'ils répondent aux conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3. "

(La suite sans modification.)

Article 2 : Les dispositions des articles premier, 9, 17, 20 et 31 de l'arrêté du ministre des transports susvisé n° 227-97 du 26 ramadan 1417 (4 février 1997) sont abrogées et remplacées ainsi qu'il suit :
" *Article premier.* - Terminologie

Dans le présent arrêté, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote : type d'aéronef dont l'Etat d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être mis en oeuvre en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.

Attestation médicale : document témoignant que le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale. Cette attestation est délivrée à la suite d'une évaluation de l'aptitude physique et mentale du candidat et lorsque les conclusions des médecins agréés sont favorables.

Avion : aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Avionique de bord : terme aéronautique désignant tout dispositif électronique, y compris ses éléments électriques, destiné à être utilisé à bord d'un aéronef, notamment les circuits radio, les circuits automatiques des commandes de vol et les circuits des instruments.

Ballon libre : aérostat non entraîné par un organe moteur.

Catégories d'aéronefs : classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple : avion, hélicoptère, planeur, ballon libre.

Certifier en état de navigabilité : certifier qu'un aéronef ou ses éléments satisfont aux spécifications de navigabilité en vigueur après que de la maintenance a été effectuée sur l'aéronef ou sur ses éléments.

Conclusions de médecins agréés : conclusions d'un ou plusieurs experts agréés pour connaître du cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou tous autres experts dont l'avis est nécessaire.

Contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification : contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une licence et de qualifications en cours de validité correspondant aux privilèges à exercer.

Copilote : titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du pilote commandant de bord. Toutefois est exclu de cette définition un pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction en vol.

Entraîneur synthétique de vol ou dispositif de simulation en vol : l'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

Simulateur de vol : donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

Entraîneur de procédures de vol : donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.

Entraîneur primaire de vol aux instruments : appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

Examineur désigné : personne désignée pour faire subir aux candidats, l'une ou plusieurs des épreuves théoriques ou pratiques prévues par l'arrêté précité n° 227-97 du 26 ramadan 1417 (4 février 1997).

Hélicoptère : aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Instructeur : titulaire d'une licence assortie d'une qualification conférant le droit à son détenteur de

donner ou diriger la formation, l'entraînement et les contrôles correspondants à ladite licence.

Instruction homologuée : cours ou stage dispensé conformément à un programme déterminé et par un personnel qualifié agréés par le ministère du transport et de la marine marchande.

Licence : titre sanctionnant les capacités requises pour avoir le droit pour une période déterminée d'exercer certaines fonctions définies.

Membre d'équipage de conduite : membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Nuit : heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Performances humaines : capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Pilote-commandant de bord : pilote désigné par l'exploitant ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Piloter : manœuvrer les commandes d'un aéronef pendant le temps de vol.

Plan de vol : ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organes des services de la circulation aérienne.

Planeur : aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Qualification : mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.

Stagiaire : détenteur d'une carte de stagiaire inscrit par un instructeur qualifié ou par un exploitant comme élève en vue de recevoir sous le contrôle ou la direction d'un instructeur, l'instruction théorique et pratique nécessaire pour l'obtention d'une licence ou qualification.

Temps aux instruments : temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.

Temps aux instruments au sol : temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un entraîneur synthétique de vol homologué par la direction de l'aéronautique civile.

Temps de vol-avions : total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer, en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol, Ce temps est parfois appelé " temps bloc " ou " temps cale à cale ".

Temps de vol-hélicoptères : total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtés.

Temps de vol aux instruments : temps pendant lequel l'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.

Temps de vol en solo : temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant de l'aéronef.

Temps de vol sur planeur : total du temps de vol sur un planeur, remorqué ou non, compté à partir du moment où le planeur commence à se déplacer en vue de décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef.

Type d'aéronef : ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui leur sont apportées, à l'exception cependant des modifications entraînant un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol.

Ultra léger motorisé (ULM) : aéronefs monoplaces ou biplaces répondant à trois types de classe suivants : (classe 1A, classe 2 ou pendulaire et classe 3 ou multiaxes).

Usage de substances qui pose problèmes : usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoaffectives qui est tel :

a) qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui ; et/ou

b) qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.

Validation (d'une licence) : reconnaissance à une licence ou qualification délivrées par un Etat contractant la même valeur que la licence ou qualification marocaine correspondante pour permettre à son détenteur de l'utiliser à bord des aéronefs immatriculés au Maroc.

Vol d'aviation générale : vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

Vol de transport commercial : vol de transport de passagers de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location. "

" *Article 9.* - Equivalence et validation de licences.

9. 1. - Les marocains titulaires de licences, en état de validité, délivrées par un Etat étranger conformément à l'annexe 1 à la convention relative à l'aviation civile internationale, peuvent obtenir par équivalence les licences marocaines correspondantes s'ils répondent aux conditions de délivrance

et de renouvellement de la licence marocaine correspondante, prévue par l'arrêté précité du 4 février 1997, après avis de la commission d'équivalence des licences et qualification des pilotes, prévue par l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1144-01 du 22 rabii I 1422 (15 juin 2001).

9.2. - Les ressortissants étrangers titulaires de licences, en état de validité, délivrées conformément à l'annexe 1 à la convention relative à l'aviation civile internationale, peuvent obtenir une validation de leurs licences s'ils répondent aux conditions de délivrance et de renouvellement de la licence marocaine correspondante, prévue par l'arrêté précité du 4 février 1997, après avis de la commission d'équivalence des licences et qualification des pilotes, prévue par l'arrêté précité n° 1144-01 du 22 rabii I 1422 (15 juin 2001).

La validation délivrée n'est valable que pour piloter les avions ou les hélicoptères de l'employeur. Cette validation est accordée pour une période ne dépassant en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même. Elle est renouvelée dans les conditions de renouvellement de la licence marocaine correspondante.

Toutefois, une validation avec des privilèges restreints à ceux du pilote privé peut être accordée à un ressortissant étranger sur présentation d'une licence étrangère en état de validité.

9.3. - Les membres d'équipage de conduite militaires peuvent obtenir par équivalence les licences et les qualifications y afférentes prévues par le présent arrêté s'ils répondent aux conditions de délivrance et de renouvellement de ces licences et de ces qualifications, après avis de la commission d'examen prévue par l'article 5 de l'arrêté précité du 4 février 1997. Les connaissances, l'expérience et l'aptitude acquises en tant que militaires seront pris en compte lors de l'examen des dossiers des intéressés par ladite commission.

9.4. - Les qualifications de types qui seront apposées sur la licence délivrée par équivalence sont celles sur lesquelles le postulant justifie une expérience dans les six derniers mois et sous réserve que les avions ou hélicoptères de ce type soient inscrits sur le registre marocain des aéronefs civils.

Toutefois, des limitations et des restrictions concernant certaines qualifications peuvent être imposées.

9.5. - Le dossier de candidature doit, entre autres, contenir obligatoirement les documents suivants :

- un C.V. du candidat accompagné des copies de " diplômes et certificats "
- les copies des résultats des examens théoriques et pratiques subis par le candidat ;
- les copies des licences étrangères dont le candidat est titulaire authentifiées par l'autorité aéronautique ;
- les copies de l'ensemble des pages du carnet de vol " authentifiées par l'autorité aéronautique.

Les dossiers incomplets ou présentés sur la base de titres aéronautiques temporaires ou dont l'authenticité n'est pas établie sont irrecevables. "

" *Article 17.* - Qualifications de classe et de type d'aéronefs.

Des qualifications de classe ou de type d'aéronefs sont exigées du personnel aéronautique pour l'habiliter à exercer, à bord des aéronefs de la classe ou de type désignés, les fonctions et privilèges correspondants dans les limites des licences qu'il détient. "

Article 20. - Qualifications d'instructeur et fonctions d'examineur désigné.

20. 1. - Dispositions préliminaires.

Nul ne doit dispenser et/ou sanctionner la formation au pilotage requise pour la délivrance de toute licence ou qualification de pilote s'il n'a reçu l'autorisation accordée par le directeur de l'aéronautique civile précisant les privilèges octroyés. Cette autorisation a une durée de validité de deux ans et peut être renouvelée pour une période de même durée par le directeur de l'aéronautique civile, sous réserve de l'application des dispositions du présent arrêté.

Les candidats à une qualification d'instructeur ou une fonction d'examineur doivent être titulaires de la licence et la qualification accordant des privilèges au moins équivalentes à la licence et à la qualification pour lesquelles ils seront amenés à dispenser l'instruction ou conduire les épreuves d'aptitude.

Une qualification d'instructeur, lorsqu'elle est octroyée, permet à son titulaire de dispenser l'instruction au sol et en vol.

Les instructeurs/examineurs autorisés sont tenus de se conformer à la réglementation en vigueur. En cas de violation, l'autorisation est suspendue par notification du directeur de l'aéronautique civile qui ordonne la conduite d'une enquête. La suspension définitive dépendra des résultats de cette enquête.

20.2. - Instructeurs.

20.2. 1. - Qualifications d'instructeur.

Cinq qualifications d'instructeurs sont reconnues :

- instructeur de vol (FI) ;
- instructeur de qualification de classe (CRI) ;
- instructeur de qualification de vol aux instruments (IRI) ;
- instructeur de qualification de type (TRI) ;
- instructeur sur simulateur ou système synthétique de vol (SFI).

Les conditions de délivrance, de revalidation, de renouvellement en cas d'expiration, et les privilèges afférents aux qualifications d'instructeurs sont définies dans le tableau annexé au présent arrêté.

Sous réserve qu'il remplisse les conditions de qualification et d'expérience exigées, le postulant à des qualifications d'instructeur additionnelles, peut bénéficier d'une prise en compte de ses capacités pédagogiques préalablement démontrées lors de l'obtention de la qualification d'instructeur dont il est déjà titulaire.

20.2.2. - Formation.

Tout candidat à une qualification d'instructeur professionnel doit justifier avoir suivi un cours homologué comprenant une formation théorique au sol (pédagogique et technique) et une formation pratique en vol auprès d'un organisme de formation agréé conformément à l'article 184 du décret susvisé n° 2-61-161 du 7 août 1962 (10 juillet 1962).

En cas de demande de renouvellement d'une qualification expirée, le candidat doit justifier avoir suivi un cours de recyclage acceptable par le directeur de l'aéronautique civile portant sur les parties pertinentes du cours d'instructeur correspondant. Le programme de connaissances des cours d'instructeurs et de recyclage est fixé par le directeur de l'aéronautique civile.

20.2.3. - Epreuve d'aptitude.

Tout candidat à une qualification d'instructeur professionnel doit démontrer à un examinateur désigné à cet effet par le directeur de l'aéronautique civile, sa capacité à assurer la formation d'un élève pilote pour l'amener au niveau requis pour la délivrance d'une licence et/ou qualification de pilote.

20.3. - Examineurs désignés.

20.3. 1. - Fonctions d'examineurs.

On reconnaît à un examinateur cinq fonctions principales :

- Examineur de vol (FE) ;
- Examineur de qualification de classe (CRE) ;
- Examineur de qualification de vol aux instruments (IRE) ;
- Examineur de qualification de type (TRE) ;
- Examineur d'instructeur de vol (FIE).

Les conditions de délivrance, de revalidation, de renouvellement en cas d'expiration, et les privilèges afférents aux fonctions d'examineurs désignés sont définies dans le tableau annexé au présent arrêté.

- Sous réserve qu'ils remplissent les conditions de qualification et d'expérience définies au tableau annexé au présent arrêté pour chaque fonction exercée, les examineurs ne sont pas limités à une fonction unique en tant que FE, TRE, CRE, IRE ou FIE.

20.3.2. - Entraînement et épreuve d'habilitation.

Tout postulant à une autorisation d'examineur doit justifier avoir subi avec succès une épreuve d'habilitation au cours de laquelle il joue le rôle d'un examinateur dont les privilèges correspondent à ceux de l'autorisation d'examineur demandée. Cette épreuve comporte le briefing, la conduite de l'épreuve d'aptitude, l'évaluation du candidat qui est supposé subir l'épreuve d'aptitude, le débriefing et la constitution du dossier de ce candidat. Cette épreuve d'habilitation devra être supervisée par un inspecteur de l'aéronautique civile ou par un examinateur désigné à cet effet par le directeur de l'aéronautique civile.

20.4. - Dispositions supplémentaires.

Il est à rappeler qu'aucun instructeur n'est habilité à sanctionner l'instruction qu'il a dispensé à un candidat pour l'obtention d'une licence ou d'une qualification de vol aux instruments. Dans ces deux cas, les épreuves en vol sont passées sous la supervision d'un examinateur désigné à cet effet par le directeur de l'aéronautique civile.

20.5. - Pilotes d'hélicoptères.

Les pilotes d'hélicoptères peuvent postuler aux qualifications FI, IRI et TRI ainsi qu'aux fonctions FE, IRE, TRE et FIE. Les exigences en matière d'heures de vol sont réduites de 1/3 par rapport à celles des pilotes d'avions. "

" Article 31. - Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne.

31.1. - Tout candidat à une qualification de contrôleur de la circulation aérienne doit, outre les dispositions propres à cette qualification et les conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 3, remplir les conditions suivantes :

- avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée et assuré d'une façon satisfaisante sous la supervision d'un instructeur détenteur d'une qualification appropriée, pendant un mois au moins au cours des 12 mois précédant immédiatement sa candidature.

A défaut de cours d'instruction homologuée, la période probatoire sous la supervision d'un instructeur détenteur d'une qualification appropriée, devra être d'au moins six mois au cours des 12 mois précédant immédiatement sa candidature.

- Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté du ministre du transport et de la marine marchande.

31.2 - Qualifications de contrôleur aux procédures.

31.2.1 - qualification de contrôleur d'aérodrome.

Tout candidat à une qualification de contrôleur d'aérodrome, en plus des exigences du paragraphe 31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur contrôleur d'aérodrome ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : contrôleur d'approche, premier contrôleur d'approche, contrôleur régional, premier contrôleur régional, contrôleur d'approche radar, premier contrôleur d'approche radar, contrôleur régional radar, premier contrôleur régional radar.

31.2.2 - qualification de contrôleur d'approche.

- Tout candidat à une qualification de contrôleur d'approche, en plus des exigences du paragraphe 31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur contrôleur d'approche ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de contrôleur régional ou à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : contrôleur d'aérodrome, contrôleur d'approche radar, contrôleur régional radar.

31.2.3 - qualification de contrôleur régional.

Tout candidat à une qualification de contrôleur régional, en plus des exigences du paragraphe 31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur contrôleur régional ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de contrôleur d'approche ou à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : contrôleur d'aérodrome, contrôleur d'approche radar, contrôleur régional radar.

31.2.4 : qualification de premier contrôleur d'approche.

Tout candidat à une qualification de premier contrôleur d'approche, en plus des exigences du paragraphe 31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur premier contrôleur d'approche ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de contrôleur d'approche ou de premier contrôleur régional à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : premier contrôleur d'approche radar, premier contrôleur régional radar.

Le premier contrôleur d'approche peut exercer les fonctions de contrôleur d'approche.

31.2.5 - qualification de premier contrôleur régional.

Tout candidat à une qualification de premier contrôleur régional, en plus des exigences du paragraphe

31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.
La période probatoire sous la supervision d'un instructeur premier contrôleur régional ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : premier contrôleur d'approche, contrôleur régional ou à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : premier contrôleur d'approche radar, premier contrôleur régional radar.

Le premier contrôleur régional peut exercer les fonctions de contrôleur régional.

31.3 :: Qualification de contrôleur radar.

31.3.1 : qualification de contrôleur d'approche radar.

Tout candidat à une qualification de contrôleur d'approche radar, en plus des exigences du paragraphe

31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.
La période probatoire sous la supervision d'un instructeur contrôleur d'approche radar ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de contrôleur régional radar ou à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : contrôleur d'aérodrome, contrôleur d'approche, contrôleur régional.

31.3.2 : qualification de contrôleur régional radar.

Tout candidat à une qualification de contrôleur régional radar, en plus des exigences du paragraphe

31.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.
La période probatoire sous la supervision d'un instructeur contrôleur régional radar ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de contrôleur d'approche radar ou à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : contrôleur d'aérodrome, contrôleur d'approche, contrôleur régional.

31.3.3 : qualification de premier contrôleur d'approche radar.

Tout candidat à une qualification de premier contrôleur d'approche radar, en plus des exigences du paragraphe 3 1.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur premier contrôleur d'approche radar ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de contrôleur d'approche radar ou de la qualification de premier contrôleur régional radar à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : premier contrôleur d'approche, premier contrôleur régional.

Le premier contrôleur d'approche radar peut exercer les fonctions de contrôleur d'approche radar,

31.3.4 : qualification de premier contrôleur régional radar.

Tout candidat à une qualification de premier contrôleur régional radar, en plus des exigences du paragraphe 3 1.1 du présent article, doit être titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La période probatoire sous la supervision d'un instructeur premier contrôleur régional radar ne doit pas être inférieure à un mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de la qualification de premier contrôleur d'approche radar ou à deux mois dans le cas où le postulant est déjà détenteur de l'une des qualifications suivantes : premier contrôleur régional, contrôleur régional radar, premier contrôleur d'approche.

Le premier contrôleur régional radar peut exercer les fonctions de contrôleur régional radar.

31.4 : Qualification d'instructeur de la circulation aérienne.

31.4.1 : Nul ne peut exercer dans un organe de contrôle de la circulation aérienne, en tant qu'instructeur, s'il n'est détenteur d'une carte d'instructeur délivrée par le directeur de l'aéronautique

civile, comportant l'une des qualifications d'instructeur fixées par le présent arrêté.

31.4.2 : Renouvellement et validité de la carte d'instructeur.

La carte d'instructeur comportant l'une des qualifications d'instructeur est renouvelable tous les 24 mois et reste valide tant que l'organisme de la navigation aérienne chargé de la gestion du trafic aérien, atteste à chaque renouvellement que l'intéressé est en exercice de fonction.

31.4.3 : Privilèges des qualifications d'instructeur.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, la qualification d'instructeur permet à son titulaire de dispenser l'instruction aux contrôleurs stagiaires et aux contrôleurs candidats à l'une des qualifications de contrôle de la circulation aérienne du présent arrêté.

31.5 : Dispositions particulières.

Afin de garantir la continuité du service de contrôle de la circulation aérienne en cas de panne radar, nul ne peut exercer en qualité de contrôleur les privilèges de l'une des qualifications de contrôle radar du présent arrêté, s'il n'est détenteur de la qualification de contrôle aux procédures correspondantes. Un contrôleur détenteur d'une des qualifications du présent arrêté, peut être autorisé à exercer les privilèges de sa qualification dans un organe de contrôle similaire après avoir suivi pendant une période minimum de trois mois, un stage de familiarisation dans le nouvel environnement, sous la direction d'un instructeur agréé. "

Article 3 : Le directeur de l'aéronautique civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 22 rejeb 1422 (10 octobre 2001)

Abdesslam Znined.

* *

Tableau relatif aux conditions de délivrance et privilèges des qualifications d'instructeurs et des fonctions d'examineurs associées

Qualification		Conditions de délivrance	Privilèges
FI	PPL	Le Candidat doit justifier avoir :	Dispenser l'instruction en vue de la délivrance de la licence de pilote privé (PPL).
		1) accompli au moins 200 heures de vol dont au moins 150 en tant que pilote commandant de bord ;	
		2) accompli au moins 30 heures sur avions monomoteurs à pistons, dont au moins 5 heures auront été accomplies pendant les six mois précédant la demande ;	
		3) reçu au moins 10 heures de formation en vol aux instruments, dont au maximum cinq heures peuvent être des heures aux instruments au sol sur un simulateur ou un système synthétique de vol ;	
		4) accompli au moins 20 heures de vol en campagne en tant que pilote commandant de bord, comprenant un vol totalisant au moins 540 km (300 NM), au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet auront été effectués à deux aérodromes différents ;	
		5) subi avec succès une épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou	

		d'un FIE désigné à cet effet par le directeur de l'aéronautique civile (DAC).	
	CPL	Le Candidat doit justifier avoir :	Dispenser de l'instruction en vue de la délivrance d'une licence de pilote professionnel (CPL), sous réserve que l'instructeur ait accompli au moins 150 heures d'instruction en vol.
		1) suivi de manière complète et satisfaisante un cours FI homologué ;	
		2) accompli au moins 800 heures de vol dont au moins 500 heures en tant que pilote commandant de bord ;	
		3) accompli au moins 30 heures sur avions monomoteurs à pistons, dont au moins 5 heures auront été accomplies pendant les six mois précédant l'épreuve d'aptitude mentionnée en 6) ci-dessous ;	

		4) reçu au moins 10 heures de formation en vol aux instruments, dont au maximum cinq heures peuvent être des heures aux instruments au sol sur un simulateur ou un système synthétique de vol ;	
		5) accompli au moins 20 heures de vol en campagne en tant que pilote commandant de bord, comprenant un vol totalisant au moins 540 km (300 NM), au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet auront été effectués à deux aérodromes différents ; et	
		6) subi avec succès une épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC.	

			Dispenser l'instruction en vue de la délivrance d'une qualification de classe ou de type avions monopilotes monomoteurs (MONO) sous réserve d'être qualifié de façon appropriée.
	CRI-MONO	Le candidat doit justifier avoir :	
		1) accompli au moins 300 heures de vol en tant que pilote d'avion ;	NB : Avant que les privilèges de la qualification CRI-MONO ne soient étendus à un autre type ou une autre classe d'avions, le titulaire doit justifier avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 50 heures de vol sur avions de la classe ou du type correspondants et sous réserve de l'accord du DAC.
		2) accompli dans les 12 mois précédant la demande au moins 50 heures de vol sur le type ou la classe d'avions correspondants ;	
		3) subi avec succès une épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC.	

			Dispenser l'instruction en vue de la délivrance d'une qualification de classe ou de type avions monopilotes multimoteurs (MULTI) sous réserve d'être qualifié de façon appropriée.
	MULTI	Le candidat doit justifier avoir :	
		1) accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avion ;	NB : Avant que les privilèges de la qualification CRI-MULTI ne soient étendus à un autre type ou une autre classe d'avions, le titulaire doit justifier avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins

		50 heures de vol sur avions de la classe ou du type correspondants et sous réserve de l'accord du DAC.
--	--	--

	2) accompli dans les 12 mois précédant la demande au moins 50 heures de vol en tant que pilote commandant de bord sur le type ou la classe d'avions correspondants ;	
	3) suivi un cours CRI homologué comprenant au moins 5 heures d'instruction sur l'avion correspondant ou sur un simulateur de vol approuvé dispensée par un instructeur approuvé à cet effet ; et	
	4) subi avec succès une épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC.	

IRI	Le candidat doit justifier :	Dispenser l'instruction en vue de la délivrance de la qualification de vol aux instruments (IR).
	1) être titulaire de la qualification FI/CPL ;	
	2) avoir accompli au moins 300 heures en IFR en tant que pilote commandant de bord ;	
	3) avoir suivi de manière complète et satisfaisante un cours IRI homologué, comprenant une instruction théorique et au minimum 10 heures d'instruction en vol sur avion dont 5 heures sur simulateur de vol ; et	
	4) subi avec succès une épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC..	

TRI	Le candidat doit justifier avoir :	Dispenser l'instruction :
	1) suivi de manière complète et satisfaisante un cours TRI homologué ;	1) en vue de la délivrance d'une qualification de type avions multipilotes ;
	2) accompli au moins 3000 heures de vol dont 1500 heures en tant que pilote d'avions multipilotes ;	2) relative à la formation requise pour le travail en équipage (MCC)
	3) effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 30 étapes, comprenant des atterrissages et des décollages en tant que pilote-commandant de bord ou copilote, sur le type d'avion correspondant ; et	3) relative aux cours de rafraîchissement et à l'entraînement périodique en vue du maintien de compétence des pilotes ;
CC	4) dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI désigné à cet effet par le DAC, une séance d'au moins 4 heures de simulateur du type d'avion correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI ;	NB : Avant que les privilèges de la qualification TRI ne soient étendus à un autre type d'avion, le titulaire doit justifier avoir effectuée, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 50 heures de vol sur avions du type correspondant et sous réserve de l'accord du DAC.

	5) subi avec succès une épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC.	
--	---	--

ATPL	En plus des conditions ci-dessus, le candidat doit justifier :	En plus des privilèges ci-dessus, dispenser l'instruction relative :
	6) être titulaire de la qualification TRI/TR-CC durant au moins la dernière année précédant la demande et au cours de laquelle il a dispensé au minimum l'instruction de deux stages de qualification de type.	4) au stage pratique en vue de la délivrance de la licence de pilote de ligne (ATPL).

SFI	Le candidat doit justifier :	Dispenser l'instruction :
-----	------------------------------	---------------------------

		1) être ou avoir été titulaire d'une licence professionnelle de pilote ;	1) en vol simulé sur un simulateur de vol en vue de la délivrance de la qualification de type correspondante ;
		2) avoir suivi de manière complète et satisfaisante la partie simulateur du programme de formation de qualification de type applicable ;	2) relative à la formation requise pour le travail en équipage (MCC).
		3) avoir effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes ;	
		4) avoir suivi de manière complète et satisfaisante un cours TRI homologué ;	
		5) avoir dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI désigné à cet effet par le DAC, une séance d'au moins 4 heures de simulateur du type d'avion correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI.	
FE	PPL	Le candidat doit justifier :	Conduire l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance d'une licence de pilote privé (PPL).
		1) être titulaire de la qualification FI/PPL ;	
		2) être titulaire de la licence marocaine de pilote professionnel ;	
		3) avoir effectué au moins 1000 heures de vol en tant que pilote d'avions, dont au minimum 250 heures d'instruction en vol ;	

		4) avoir subi avec succès l'épreuve d'habilitation sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile.	
	CPL	Le candidat doit justifier :	Conduire l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance d'une licence de pilote privé (CCL).
		1) être titulaire de la qualification FI/CPL ;	
		2) être titulaire de la licence qualification de vol aux instruments ;	
		3) avoir effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions, dont au minimum 250 heures d'instruction en vol ;	
		4) avoir subi avec succès l'épreuve d'habilitation sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile.	
CRE	MONO	Le candidat doit justifier :	Conduire :
		1) être titulaire de la qualification CRI/MONO ;	1) l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance des qualifications de classe ou de type avions monopilotes monomoteurs (MONO) ;
		2) être titulaire de la licence de pilote professionnel ;	2) les contrôles de compétence en vue de la revalidation de ces qualifications.
		3) avoir effectué au moins 500 heures d'instruction en vol ;	
		4) avoir subi avec succès l'épreuve d'habilitation sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile.	
	MULTI	Le candidat doit justifier :	Conduire :
		1) être titulaire de la qualification CRI/MULTI ;	1) l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance des qualifications de classe ou de type avions monopilotes multimoteurs (MULTI) ;
		2) être titulaire de la Licence de pilote	2) les contrôles de compétence en vue de la

		professionnel ;	revalidation de ces qualifications.
		3) avoir effectué au moins 800 heures d'instruction en vol dont au minimum 500 sur avions multimoteurs ;	
		4) avoir subi avec succès l'épreuve d'habilitation sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile.	
IRE		Le candidat doit justifier :	Conduire :

		1) être titulaire de la qualification IRI ;	1) l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification de vol aux instruments (IR) ;
		2) avoir effectué au moins 800 heures d'instruction en vol dont au minimum 500 heures en IFR ;	2) les contrôles de compétence en vue de la revalidation de ces qualifications.
		3) avoir subi avec succès l'épreuve d'habilitation sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile.	
TRE	TR	Le candidat doit justifier :	Conduire :
		1) être titulaire de la qualification TRI correspondante ;	1) l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance des qualifications de classe ou de type avions monopilotes monomoteurs (MONO) ;
		2) avoir effectué au moins 1000 heures d'instruction en vol ;	2) les contrôles de compétence en vue de la revalidation de ces qualifications.
		3) avoir subi avec succès l'épreuve d'habilitation sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile.	
	CC		En plus des privilèges ci dessus, conduire :
			3) les contrôles sanctionnant les cours de rafraîchissement et l'entraînement périodique en vue du maintien de compétence des pilotes ;
			4) les contrôles de compétence en vue de la revalidation de la qualification de vol aux instruments ;
	ATPL	En plus des conditions ci-dessus justifier :	En plus des privilèges ci-dessus, conduire :
		4) avoir effectué au moins 500 heures d'instruction en vol en vue de la délivrance de la licence de pilote de ligne;	5) l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de la licence de pilote de ligne (ATPL) ;
		5) être titulaire de l'autorisation l'habilitant à exercer les privilèges d'IRE et avoir conduit dans les 12 mois précédant la demande au moins trois épreuves d'aptitude pour la délivrance de la qualification de vols aux instruments.	
FIE		Le candidat doit justifier être titulaire de l'autorisation l'habilitant à exercer les privilèges de TRE/ATPL ;	Conduire :
		NB : l'autorisation de FIE est octroyée aux inspecteurs de l'aéronautique civile et à d'autres postulants si le besoin est justifié.	1) l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance des qualifications d'instructeur ;
			2) les contrôles de compétence en vue de la revalidation de ces qualifications.

Tableau relatif aux conditions de revalidation et de renouvellement des qualifications d'instructeurs et des fonctions d'examineurs associées

Qualifications		Revalidation	Renouvellement en cas d'expiration
FI	PPL	Le candidat doit justifier, dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification, avoir effectué au moins 30 heures d'instruction en tant que FI.	Le candidat doit satisfaire aux conditions de délivrance.
	CPL	Le titulaire doit justifier avoir :	Le candidat doit justifier, dans les 12 mois précédant la demande, avoir :
		- au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, dispensé au moins 30 heures d'instruction en tant que FI/CPL ; ou	1) suivi un cours de recyclage FI/CPL acceptable par le DAC,
		- suivi un cours de recyclage FI/CPL acceptable par le DAC.	2) subi avec succès l'épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC.
CRI	MONO	Le candidat doit justifier, dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification, avoir effectué au moins 30 heures d'instruction en tant que CRI/MONO.	Le candidat doit satisfaire aux conditions de délivrance.
	MULTI	Le titulaire doit justifier avoir :	Le candidat doit justifier, dans les 12 mois précédant la demande, avoir :
		- au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, dispensé au moins 50 heures d'instruction en tant que CRI/MULTI ; ou	1) suivi un cours de recyclage CRI/MULTI acceptable par le DAC ;
		- suivi un cours de recyclage CRI/MULTI acceptable par le DAC.	2) subi avec succès l'épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC.
IRI		Le titulaire doit justifier avoir :	Le candidat doit justifier, dans les 12 mois précédant la demande, avoir :
		- au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, dispensé au moins 50 heures d'instruction en tant que IRI ; ou	1) suivi un cours de recyclage IRI acceptable par le DAC ;
		- suivi un cours de recyclage IRI acceptable par le DAC.	2) subi avec succès l'épreuve d'aptitude sous la supervision d'un inspecteur de l'aéronautique civile ou d'un FIE désigné à cet effet par le DAC.

TRI	TR	Le titulaire doit justifier avoir :	
	CC	- au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, dispensé au moins 100 heures d'instruction en tant que TRI ; ou	
	ATPL	- suivi un cours de recyclage TRI acceptable par le DAC.	
SFI		Le titulaire doit justifier avoir :	
		- au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, dispensé une séance de simulateur d'au moins 4 heures d'un programme complet de qualification de type ; ou	Le candidat doit satisfaire aux conditions de délivrance.
		- suivi un cours de recyclage TRI acceptable par le DAC.	Le candidat doit satisfaire aux conditions de délivrance.
FE		- Justifier, chaque année de la période de validité de l'autorisation, avoir effectué au minimum deux épreuves d'aptitude pour la délivrance de la licence et/ou qualifications associées dans les limites des privilèges octroyés.	Sur demande à nouveau adressée à la Direction de l'aéronautique civile.
CRE			
IRE			
TRE			
FIE			