

**GEN 1.7 DIFFERENCES PAR RAPPORT AUX NORMES, PRATIQUES
RECOMMANDÉES ET PROCÉDURES DE L'OACI /**
*DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS,
RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES*

ANNEXE 1 11ème édition Juillet 2011 - Amendement 173	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
1.2.4.3.1 La période de validité d'une attestation médicale pourra être prolongée, à la discrétion du service de délivrance des licences, d'un maximum de 45 jours.	Conformément à l'arrêté en vigueur n°227-97, la validité d'une attestation médicale pour les contrôleurs de la circulation aérienne ne peut en aucun cas, être prolongée par le service de délivrance des licences.
1.2.5.2	La licence de contrôleur de la circulation aérienne est valable 24 mois; cette période est ramenée à 12 mois pour les contrôleurs âgés de plus de 40 ans.
2.5 Licence de pilote en équipage multiple catégorie avion	Licence MPL non prévue dans la réglementation marocaine. En effet, il est exigé au moins le niveau CPL (licence de pilote commercial) pour pouvoir exercer en tant que co-pilote dans le transport public de passagers.

ANNEXE 2 10ème édition Juillet 2005 – Amendement 45	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
3.2.2.6	3.3.2.5 Une modification de la réglementation nationale en vigueur proposera la conformité
3.2.2.7.2	Cette norme n'est pas encore transposée par la réglementation nationale en vigueur
3.2.2.7.3	Cette norme n'est pas encore transposée par la réglementation nationale en vigueur
3.3.1.2	Le dépôt du plan de vol est obligatoire pour tout vol
3.6.2.1	Une modification de la réglementation nationale en vigueur proposera la conformité
3.6.2.2	Une modification de la réglementation nationale en vigueur proposera la conformité
3.6.2.2.1	Une modification de la réglementation nationale en vigueur proposera la conformité
3.6.2.3	Une modification de la réglementation nationale en vigueur proposera la conformité
4.3	Les conditions d'exécution d'un VFR de nuit sont en cours d'élaboration.
4.5	Cette norme n'est pas encore transposée par la réglementation nationale en vigueur
4.8	4.8 Une modification de la réglementation nationale en vigueur proposera la conformité
5.3.3	Cette norme n'est pas encore transposée par la réglementation nationale en vigueur

ANNEXE 3 19ème édition Juillet 2016 – Amendement 77	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
1.2 ; 2.1.3 ; 2.1.5; 2.2.1 ; 2.2.2 à 2.2.7 ; 2.2.8 ; 2.2.9 ; 2.3.1 ; 2.3.4 ; 3.4.1 à 3.4.2 ; 4.1.4; 4.1.6; 4.1.7; 4.5.1 à 4.5.2 ; 4.6.1.2; 4.6.1.3; 4.6.2.2 ; 4.6.2.3 ; 4.6.4.2 ; 4.6.4.3 ; 4.6.5.2 ; 4.6.5.3 ; 4.6.6.2 ; 4.6.8 ; 4.7.1 ; 4.7.2 ; 4.7.3 ; 4.8 5.3.1 ; 5.3.2 ; 5.3.3; 5.4 ; 5.5 ; 5.8 ; 6.1 ; 6.2.1 ; 6.2.6; 6.2.7; 6.3.3 ; 6.4.2 ; 6.4.4 ; 6.5.2 ; 7.1.1 ; 7.1.4; 7.3.2; 7.4.2; 7.4.4 8.1.1 ; 8.1.2 ; 8.1.3; 8.2; 8.3 9.1.3 ; 9.1.4 ; 9.1.10 ; 9.2.1 ; 9.2.4 ; 9.2.5 ; 9.3.1 ; 9.3.3 ; 9.4.2 10.1.4 ; 11.1.3 ; 11.1.5 ; 11.1.7 ; 11.1.9 ; 11.3 ; 11.4	Une modification de la réglementation proposera la conformité.
4.7.3	Article 10 Une modification de la réglementation nationale en vigueur proposera la Conformité
7.2 Renseignements AIRMET	Les AIRMET ne sont pas fournis.
9.1.3	Article 31 Une modification de la réglementation nationale en vigueur proposera la Conformité

ANNEXE 4 - 11ème édition Juillet 2009 AMDT 59
Formulaire B : Les motifs des différences énumérées dans le formulaire A

Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
1.2.2 ; 1.3.1 ; 1.3.2 ; 1.3.2.1 ; 1.3.2.2 ; 1.3.3 2.1.8 ; 2.4.2 à 2.4.4 ; 2.8.2 ; 2.8.3 ; 2.15.2 ; 2.18.3.2 3.4.3 7.6.2 ; 7.9.3.1.1 ; 8.9.3 ; 8.9.4.1.1 9.9.3.2 ; 9.9.4.1.1 10.9.3.2 ; 10.9.4.1.1 11.10.2.8 ; 13.6.1 16.6	Une modification de la réglementation proposera la conformité
2.15.3 ; 11.10.6.2 ; 12.3.3 ; 16.2.2 ; 16.5.3.1 ; 16.7.6.3 ; 16.7.9.3 ; 21.2	La réglementation marocaine ne prévoit pas des dispositions à cette recommandation

ANNEXE 5 5 ^{ème} édition Juillet 2010 - Amendement 17	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 6 – Partie 1 9 ^{ème} édition Juillet 2010 - Amendement 37-A, Rectificatif N° 2	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 6 – Partie 2 7 ^{ème} édition Juillet 2008 - Amendement 32-A	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 6 – Partie 3 7 ^{ème} édition Juillet 2010 - Amendement 18-A	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 7 6 ^{ème} édition Juillet 2012 - Amendement 6	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 8 11 ^{ème} édition Juillet 2010 - Amendement 104	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 9 13 ^{ème} édition Juillet 2011 - Amendement 23	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 10 – Volume 1 6 ^{ème} édition Juillet 2006 - Amendement 90	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 10 – Volume 2 6 ^{ème} édition Octobre 2001 - Amendement 90	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 10 – Volume 3 2 ^{ème} édition Juillet 2007 - Amendement 90	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 10 – Volume 4 5 ^{ème} édition Juillet 2014 - Amendement 90	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 10 – Volume 5 3ème édition Juillet 2013 - Amendement 90	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 11 14ème édition Juillet 2016– Amendement 50 A	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
1.03 ; 2.8.1 ; 2.8.2 ; 2.9.1 à 2.9.3 ; 2.34 ;	Une modification de la réglementation proposera la conformité.
2.10.5.4 Recommandation	Cette recommandation n'est pas reprise dans la réglementation marocaine pour la zone de contrôle située à l'extérieur des limites latérales d'une région de contrôle. Une modification de la réglementation proposera la conformité.
2.10.5.5 Recommandation	Dans la mesure du possible la limite supérieure d'une zone de contrôle est fixée au plus haut des deux niveaux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau de la mer ; ou • 300 m (1 000 pieds) au-dessus du sol ou de l'eau.
2.19.1 Norme	Une modification de la réglementation proposera la conformité.
2.19.5 Norme	une modification de la réglementation proposera la conformité.
3.3.5.2 ; 3.3.5.3	Une modification de la réglementation proposera la conformité.
4.3.4.1 Norme	une modification de la réglementation proposera la conformité.
4.3.4.2 Norme	Les émissions ATIS sont effectuées d'une manière continue et répétitive, sur une fréquence VHF distincte.
5.1.1 Norme	Le service d'alerte est assuré : b) à tout autre aéronef ayant communiqué un plan de vol ;
6.1.1.2	Une modification de la réglementation proposera la conformité.
14ème édition Juillet 2016- Amendement 50 B	
2.29.1 à 2.29.4	Une modification de la réglementation proposera la conformité.

ANNEXE 12 8ème édition Juillet 2004 - Amendement 18	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
2.1.2; 2.1.4; 2.1.5; 2.1.6; 2.3.2; 2.3.4; 2.3.5; 2.4.1; 2.4.2; 2.6.2; 2.6.8	un projet d'arrêté proposera la conformité
3.1.2; 3.1.2.1; 3.1.3; 3.1.4; 3.1.4.1; 3.1.5; 3.1.6; 3.1.7; 3.1.8; 3.2.3; 3.2.4 ; 3.2.5; 3.2.9; 3.3.1; 3.3.3	un projet d'arrêté proposera la conformité
4.1.1; 4.1.2; 4.1.3; 4.1.4; 4.3.1; 4.5	un projet d'arrêté proposera la conformité
5.1.3; 5.2.1; 5.2.2; 5.2.3; 5.2.4; 5.2.5; 5.3; 5.4; 5.5.1; 5.5.3; 5.5.4; 5.6.1; 5.6.2; 5.6.2.1; 5.6.3; 5.6.4; 5.6.5; 5.7; 5.8.1; 5.8.2; 5.9.1; 5.9.2	un projet d'arrêté proposera la conformité

ANNEXE 13 11ème édition Juillet 2016– Amendement 14	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
1.03	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas la définition des termes et expressions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • les facteurs contributifs, • le représentant accrédité ; • le conseiller.
2.1	la réglementation marocaine en vigueur ne prévoit pas cette disposition
2.2	l'instruction technique ne prévoit pas cette disposition
3.4	la norme relative au transfert de la garde de l'aéronef accidenté n'est pas prévue dans le règlement marocain en vigueur.
4.1	Article 111 du décret N°2-61-161 du 10/07/62 portant réglementation de l'aéronautique civile prévoit de faire la notification à l'état d'immatriculation seulement.
4.9	cette recommandation n'est pas prévue dans le règlement marocain en vigueur.
5.1	Article 107 du décret N°2-61-161 du 10/07/62 portant réglementation de l'aéronautique civile prévoit la désignation d'un enquêteur par le Directeur de l'air pour procéder à une enquête de première information.

5.3	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition.
5.3.1	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition.
5.3.2	le règlement marocain en vigueur tient en compte cette recommandation, néanmoins, la possibilité de déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre État, par accord et consentement mutuels n'est pas couverte.
5.9	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition.
5.9.1	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition.
5.11	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition.
5.12.2	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition.
5.18	Article 111 du décret N°2-61-161 du 10/07/62 portant réglementation. de l'aéronautique civile prévoit d'informer seulement l'état d'immatriculation en cas d'accident survenu au Maroc à un aéronef étranger.
5.20	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition.
5.21	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition.
5.22	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition.
5.24	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition.
5.25	les dispositions suivantes, sous le contrôle de l'enquêteur désigné, ne sont pas prévues dans le règlement en vigueur : Participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes et les recommandations de sécurité; faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête.
5.26	le paragraphe relatif à l'abstention, par les représentants accrédités, de divulguer des informations sur le déroulement et des éléments de l'enquête sans le consentement formel de l'État qui mène l'enquête, n'est pas prévu par la réglementation en vigueur.
6.1	le model du rapport d'enquête technique sur les accidents d'aviation tel que prévu dans l'annexe à l'Arrêté du ministre des travaux publics n° 533-62 du 14/9/1962 (14 septembre 1962) ne reflète pas le model recommandé par l'OACI.
6.2	Le paragraphe 1 de l'article 10 de l'instruction Technique N°2092 DGAC/BEA du 03 juillet 2013 stipule que le personnel du BEAM en charge de l'enquête, ou toute personne invitée à participer ou à contribuer à l'enquête technique, est tenu au secret professionnel en vertu de la législation applicable en la matière, y compris pour ce qui est du respect de l'anonymat des personnes impliquées dans un accident ou un incident.
6.3	L'article 11 de l'instruction Technique N°2092 DGAC/BEA du 03 juillet 2013 stipule qu'avant la publication du rapport final, le BEAM demande aux autorités concernées, et, par leur intermédiaire, au titulaire du certificat de type, au constructeur et à l'exploitant concernés, de formuler des commentaires, en demandant ces commentaires, l'autorité responsable des enquêtes techniques respecte les normes et pratiques recommandées internationales. Toutefois, il n'a pas été mentionné explicitement les destinataires du projet du rapport final qu'ainsi le délai de 60 jours.
6.3.1	L'article 11 de l'instruction Technique N°2092 DGAC/BEA du 03 juillet 2013 stipule qu'avant la publication du rapport final, le BEAM demande aux autorités concernées, et, par leur intermédiaire, au titulaire du certificat de type, au constructeur et à l'exploitant concernés, de formuler des commentaires, en demandant ces commentaires, l'autorité responsable des enquêtes techniques respecte les normes et pratiques recommandées internationales. Toutefois, il n'a pas été mentionné explicitement les destinataires du projet du rapport final qu'ainsi le délai de 60 jours.
6.3.2	L'article 11 de l'instruction Technique N°2092 DGAC/BEA du 03 juillet 2013 stipule qu'avant la publication du rapport final, le BEAM demande aux autorités concernées, et, par leur intermédiaire, au titulaire du certificat de type, au constructeur et à l'exploitant concernés, de formuler des commentaires, en demandant ces commentaires, l'autorité responsable des enquêtes techniques respecte les normes et pratiques recommandées internationales. Toutefois, il n'a pas été mentionné explicitement les destinataires du projet du rapport final qu'ainsi le délai de 60 jours.
6.4	le paragraphe 8 de l'article 11 de l'instruction Technique N°2092 DGAC/BEA du 03 juillet 2013 stipule que le BEAM transmet aussitôt que possible une copie du rapport final et des recommandations de sécurité: a) aux autorités responsables des enquêtes techniques et aux autorités chargées de l'aviation civile des États concernés, et à l'OACI, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales; b) aux destinataires des recommandations de sécurité figurant dans le rapport.
6.7	le paragraphe 8 de l'article 11 de l'instruction Technique N°2092 DGAC/BEA du 03 juillet 2013 ne stipule pas explicitement que lorsque l'État qui a mené l'enquête sur un accident ou un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg, il en adressera un exemplaire à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Toutefois, il a été mentionnée que le BEAM adressera le rapport final conformément aux exigences de l'annexe 13.
6.12	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition.

7.1	L'alinéa 2 du paragraphe 2, Article 11 de l'instruction Technique N°2092 DGAC/BEA du 03 juillet 2013 stipule que les rapports préliminaires et comptes rendus de données sont envoyés à tous les États concernés et à l'OACI pour les types d'accidents et incidents graves prévus par l'OACI.
7.3	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition
7.4	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition
7.5	L'alinéa 2 du paragraphe 2, Article 11 de l'instruction Technique N°2092 DGAC/BEA du 03 juillet 2013 stipule que les rapports préliminaires et comptes rendus de données sont envoyés à tous les États concernés et à l'OACI pour les types d'accidents et incidents graves prévus par l'OACI.
7.6	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition
7.7	L'alinéa 2 du paragraphe 2, Article 11 de l'instruction Technique N°2092 DGAC/BEA du 03 juillet 2013 stipule que les rapports préliminaires et comptes rendus de données sont envoyés à tous les États concernés et à l'OACI pour les types d'accidents et incidents graves prévus par l'OACI.
8.2	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition.
8.3	le règlement marocain en vigueur ne prévoit pas cette disposition.

**ANNEXE 14 – VOLUME 1
(AMENDEMENTS 13A-13B)
6ème édition juillet 2013**

Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
CHAPITRE 1	
1.1	Les termes « Code d'état de piste (RWYCC) », « État de surface des piste », « Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) », et « Rapport sur l'état des pistes (RCR) » ne sont pas prévus par la réglementation nationale
	Dans la réglementation nationale, la plate-forme d'attente de circulation est appelée « Plate-forme d'attente ».
	Dans la réglementation nationale, la définition du terme « obstacle » ne prend pas en compte l'alinéa c) de la définition donnée dans l'Annexe 14.
	La définition suivante « feu aéronautique au sol » est utilisée au lieu de « Feu aéronautique à la surface ».
	Une réglementation en préparation proposera la conformité par l'ajout de la définition « Objet intrus (FOD) ».
	Dans la réglementation nationale, une piste avec approche classique est définie comme piste aux instruments desservie par des aides visuelles et une aide non visuelle assurant au moins un guidage en direction satisfaisant pour une approche en ligne droite. L'expression « Destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type A, avec une visibilité au moins égale à 1 000 m » n'est pas précisé dans la réglementation nationale.
1.1	Dans la réglementation nationale, pour les approches de précision catégorie II la valeur minimale de la portée visuelle de piste est égale à 350 m au lieu de 300 m dans l'annexe 14. L'expression « destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type B » n'est pas précisée dans la réglementation nationale.
	Dans la réglementation nationale, pour les approches de précision catégorie III A la valeur minimale de la portée visuelle de piste est égale à 200 m au lieu de 175 m dans l'annexe 14. L'expression « ou sans hauteur de décision » n'est pas précisé dans la réglementation nationale.
	Dans la réglementation nationale, pour les approches de précision catégorie III B la valeur de la portée visuelle de piste est inférieure à 200 m au lieu de 175 m dans l'annexe 14, mais égale à 50 m. L'expression « ou sans hauteur de décision » n'est pas précisé dans la réglementation nationale.
	Piste à vue est définie comme suit « Piste destinée aux aéronefs effectuant une approche à vue ». L'expression « ou une procédure d'approche aux instruments jusqu'à un point au-delà duquel l'approche peut se poursuivre en conditions météorologiques de vol à vue » n'est pas précisée dans la réglementation nationale en vigueur.
	La définition « zone de vol normale (NFZ) » n'est pas précisée dans la réglementation nationale en vigueur.
	Une réglementation en préparation proposera la conformité pour la définition « Système autonome d'avertissement d'incursion sur piste (ARIWS) » et « Système d'arrêt ».
1.3.3.2	Cette exigence n'est pas applicable pour le Maroc
1.4.2	Les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique peuvent demander à être certifiés, suite à leur demande.

CHAPITRE 2	
2.9.5 ; 2.9.7 ; 2.9.8* ; 2.9.9	La réglementation marocaine ne prévoit pas des dispositions relatives à la présence de neige, de neige fondante ou glace sur une piste. Une réglementation proposera la conformité.
CHAPITRE 3	
3.13.6*	La réglementation marocaine exige qu'un poste de stationnement d'aéronef assure un dégagement minimal de 4.5 m lorsque la lettre de code est B, et de 6 m lorsque la lettre de code est C, entre un aéronef stationné à ce poste et toute construction voisine, tout aéronef stationné à un autre poste et tout autre objet. La réglementation marocaine ne permet pas aucune réduction de ces dégagements. Une réglementation en préparation proposera la conformité de distance de séparation d'un aéronef qui entre dans le poste ou qui en sort.
3.15*	La réglementation marocaine ne prévoit pas de dispositions pour les postes de dégivrage/antigivrage. Une réglementation en préparation proposera la conformité.
CHAPITRE 4	
4.1.6	Le Maroc a défini «le point le plus haut de l'aire d'atterrissage» comme étant l'élément de référence d'altitude pour la mesure de la hauteur de la surface horizontale.
4.2.2 Tableau 4-1	Lorsque la piste est utilisée avec approche à vue et le chiffre de code est 1, la distance au seuil de la surface d'approche est égale à 60 m au lieu de 30 m dans l'annexe 14.
4.2.5* ; 4.2.12* ; 4.2.21*	La réglementation marocaine ne prévoit pas les dispositions de cette recommandation.
4.3.1*	Le Maroc a défini la valeur de 150 m comme hauteur minimale dans tout projet de construction envisagée au-delà des limites des surfaces de limitation d'obstacle qui doit être soumis à l'approbation de l'autorité.
CHAPITRE 5	
5.2.3.1	Le Maroc exige les marques d'axe de piste pour tous les types de pistes.
5.2.3.4	Le Maroc exige que la largeur des traits des marques d'axe de piste soit de 0,45 m pour les pistes avec approche classique.
5.2.4.1 à 5.2.4.3*	Le Maroc exige les marques de seuil pour tous les types de pistes.
5.2.5.1 et 5.2.5.2*	Le Maroc exige les marques de point cible pour tous les types de pistes.
5.2.5.3	Dans la réglementation nationale, la distance longitudinale entre le seuil de piste et la limite amont de la marque de point cible est égale à : - 300m si la longueur disponible à l'atterrissage est inférieure ou égale à 2400m. - 400m si la longueur disponible à l'atterrissage est supérieure à 2400m.
5.2.5.4	Dans la réglementation nationale, l'écartement entre bords intérieurs des marques de point cible est de 18m. Elles mesurent 45m de longueur, leur largeur dépend de la largeur de la piste : - 9m quand celle-ci est supérieure ou égale à 45m ; - 6m dans le cas contraire.
5.2.6.1	Les marques de toucher des roues sont disposées pour les pistes ouvertes aux approches de précision.
5.2.6.2* 5.2.6.5*	La réglementation marocaine n'exige pas que les marques de zone de toucher des roues soient disposées sur une piste en dur avec approche classique ou approche à vue.
5.2.7.2*	La réglementation marocaine n'exige pas que les marques latérales soient disposées sur une piste avec approche de précision, quel que soit le contraste qui existe entre les bords de la piste et les accotements ou le terrain environnant.
5.2.7.4*	Même si elle n'est pas prévue dans la réglementation marocaine, cette recommandation est appliquée.
5.2.8.4* 5.2.8.5	La réglementation marocaine n'exige pas de mettre en place des marques axiales améliorées de voie de circulation.
5.2.8.7*	Quelque soit le chiffre de code de la piste, les marques axiales de voie de circulation soient prolongées parallèlement aux marques d'axe de piste sur une distance de 60 m au-delà du point de tangence.
5.2.8.9	La réglementation marocaine n'exige pas de mettre en place des marques axiales améliorées de voie de circulation.
5.2.8.10	Le Maroc exige que les marques axiales de voie de circulation s'interrompent à 3 m de la bande de marque de seuil la plus excentrée, et qu'elles soient continues à l'intersection avec les marques de point d'attente intermédiaire.
5.2.8.11	La réglementation marocaine n'exige pas de mettre en place des marques axiales améliorées de voie de circulation.
5.2.9	Même si elle n'est pas prévue dans la réglementation marocaine, cette partie est appliquée dans la pratique.
5.2.10	La réglementation nationale prévoit les marques de point d'attente avant piste conformément aux schéma A2 et B2 dans tous les cas, et pas seulement dans les cas où une plus grande visibilité du point d'attente avant piste est nécessaire
5.2.16.3 5.2.16.4	Quelque soit la lettre de code de la voie de circulation la marque d'obligation est située à gauche de la marque axiale de voie de circulation, du côté attente de la marque de point d'attente avant piste.
5.2.16.5*	Au Maroc, les marques d'obligation ne sont pas implantées sur une piste.
5.2.16.9*	Dans la réglementation marocaine, la hauteur des caractères de la marque d'obligation soit de 4 m quel que soit la lettre de code.
5.2.17.3*	Même si elle n'est pas prévue dans la réglementation marocaine, cette recommandation est appliquée
5.2.17.7	Cette norme n'existe pas dans la réglementation marocaine. Toutefois, la réglementation marocaine a prévu l'installation des marques « RWYAHEAD ».
5.3.1.11	La réglementation marocaine n'impose pas que, sur le périmètre et à l'intérieur de l'ellipse définissant le faisceau principal dans l'Appendice 2, Figures A2-1 à A2-10, la valeur d'intensité maximale ne soit pas supérieure à trois fois la valeur d'intensité minimale mesurée selon les indications de l'Appendice 2 (voir la Note 2 des notes communes aux Figures A2-1 à A2-11).
5.3.1.12	La réglementation marocaine n'impose pas que, sur le périmètre et à l'intérieur du rectangle définissant le faisceau principal dans l'Appendice 2, Figures A2-12 à A2-20, la valeur d'intensité maximale ne soit pas supérieure à trois fois la valeur d'intensité minimale mesurée selon les indications de l'Appendice 2 (voir la Note 2 des notes communes aux Figures A2-12 à A2-21).

(*) Pratique recommandée

5.3.4.15	La réglementation marocaine ne permet aucune dérogation par rapports aux spécifications des feux, même lorsqu'il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au § 10.5.7, § 10.5.10 et § 10.5.11 comme objectif d'entretien.
5.3.4.17* ; 5.3.4.18	Une réglementation en préparation proposera la conformité par l'utilisation de feu à éclats au lieu de feu à décharge de condensateur éclats.
5.3.4.22 ; 5.3.4.24 ; 5.3.4.30 5.3.4.32 - 5.3.12.5	La réglementation marocaine ne permet aucune dérogation par rapports aux spécifications des feux, même lorsqu'il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au § 10.5.7 § 10.5.10 et § 10.5.11 comme objectif d'entretien.
5.3.4.34*	Lorsque la ligne axiale, au-delà de 300 m du seuil, est constituée par les barrettes décrites aux § 5.3.4.31, alinéa a), ou 5.3.4.32, alinéa a), la réglementation marocaine n'exige pas que chaque barrette, au-delà de 300 m, soit complétée par un feu à éclat.
5.3.4.35	Une réglementation en préparation proposera la conformité par l'utilisation de feu à éclats au lieu de feu à décharge de condensateur éclats.
5.3.5.4*	La réglementation nationale ne prévoit pas les dispositions de cette recommandation mais dans la pratique tous les aéroports marocain sont dotés des PAPI
5.3.5.5*	Lorsqu'un seuil de piste est temporairement décalé par rapport à sa position normale, et que l'une ou plusieurs des conditions spécifiées au § 5.3.5.1 existent, la réglementation marocaine n'impose pas d'installer un PAPI, ni d'installer un APAPI lorsque le chiffre de code de la piste est 1 ou 2.
5.3.5.45. Tableau 5-3. Figure 5-21. 5.3.7.5*	Une réglementation en préparation proposera la conformité
5.3.14 ;	La réglementation marocaine n'exige pas de mettre en place des feux simples de zone de toucher des roues.
5.3.17.8*	La réglementation marocaine ne tient pas en compte de cette recommandation
5.3.18.7	Le Maroc exige que les feux de bord de voie de circulation soient visibles jusqu'à 30°, au lieu de 75° dans l'Annexe 14, au moins au-dessus de l'horizon dans tous les azimuts qui sont nécessaires pour guider un pilote circulant dans l'un ou l'autre sens.
5.3.18.8	La réglementation marocaine n'impose pas que l'intensité des feux de bord de voie de circulation soit d'au moins 2 cd pour un angle de site de 0° jusqu'à 6° et de 0,2 cd pour tout angle de site compris entre 6° et 75°.
5.3.20.1 5.3.20.2	Le Maroc exige l'installation d'une barre d'arrêt à chaque point d'attente avant piste desservant une piste appelée à être utilisée dans des conditions correspondant à une portée visuelle de piste inférieure à 550 m.
5.3.20.3	Même si elle n'est pas prévue dans la réglementation nationale, cette exigence est appliquée dans la pratique.
5.3.20.7*	Le Maroc exige que chaque barre d'arrêt soit complétée par une paire de feux rouges hors sol.
5.3.23.1	Le Maroc exige l'installation des feux de protection de piste à chaque intersection piste/voie de circulation associée à une piste destinée à être utilisée avec une portée visuelle de piste inférieur à 1200 m environ.
5.3.23.2*	Dans le cadre de la réglementation nationale, on exige que lorsque les points chauds ont été identifiés, il faut appliquer des stratégies visant à éliminer les risques et parmi ces stratégies l'implantation d'aides visuelles supplémentaires (panneaux de guidage, marques et balisage lumineux).
5.3.28.1	Le Maroc exige que le feu d'attente sur voie de service soit disposé à chaque point d'attente sur voie de service desservant une piste utilisée dans des conditions correspondant à une portée visuelle de piste inférieur à 550 m au lieu de 350 m dans l'Annexe 14.
5.3.29	Dans la réglementation marocaine, on parle des barres d'arrêt permanentes au lieu des barres d'entrée interdite.
5.3.30	Une réglementation en préparation proposera la conformité
5.4.1.2 * - 5.4.1.9 - 5.4.1.10 - 5.4.1.11*	La réglementation marocaine prévoit l'installation des panneaux à message variable sans toutefois indiquer les dispositions relatives à leur emploi.
5.4.1.6 - 5.4.1.7 - 5.4.1.8 Appendice 4.	Le Maroc n'applique pas entièrement les dispositions de l'Appendice 4.
5.4.2.2	Les panneaux de point d'attente de catégorie I, II ou III et les panneaux de point d'attente avant piste sont aussi appelés, respectivement, panneaux d'arrêt de catégorie I, II ou III et panneaux de point d'arrêt avant piste.
5.4.2.13*	La réglementation marocaine n'impose pas qu'une ligne noire marque le contour de l'inscription blanche sur un panneau d'obligation afin d'améliorer sa visibilité.
5.4.2.14	L'inscription catégorie I, II ou III est toujours placée le plus près de la voie de circulation, l'indicatif de la piste figurant à l'extérieur. Exemples pour RWY07/25 : 25 CAT I CAT I 25 25-07 CAT II CAT II 25-07 25 CAT III CAT III 25 Panneau côté gauche Panneau côté droit
5.4.2.15 ; 5.4.2.18	Une réglementation en préparation proposera la conformité
5.4.3.2	Les panneaux d'indication comprennent également les panneaux spéciaux de rappel de fréquence. Lors du passage d'une zone de responsabilité à une autre, il peut être utile de rappeler aux pilotes ou conducteurs de véhicule la fréquence associée à la zone dans laquelle ils pénètrent : c'est donc cette fréquence qui est portée sur le panneau. Le panneau de rappel de fréquence a une inscription noire sur fond jaune.
5.4.3.4	Les panneaux indicateurs de dégagement de piste ne sont prévus que sur les pistes avec approche de précision de catégorie II ou III.
5.4.3.15	Une réglementation en préparation proposera la conformité
5.4.3.17	Le Maroc exige qu'un panneau de sortie de piste soit situé avant le point de sortie de piste à une distance de 60 m au moins en amont du point de tangence même lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.
5.4.3.29	Au Maroc, les inscriptions de ces panneaux indiqueront la valeur de la distance restant jusqu'à l'extrémité de piste (TORA) exprimée en mètres, mais la lettre « m » de l'unité ne sera pas affiché. L'indicatif de la piste peut être mentionné également.
CHAPITRE 6	
6.1 à 6.2	La signalisation des lignes électriques est prévue par la réglementation nationale. Un projet d'arrêté dans ce sens est en cours de publication, afin de s'y conformer.

(*) Pratique recommandée

CHAPITRE 7	
7.1.1 à 7.1.4	dans la réglementation marocaine, on parle des marques de zones inutilisables au lieu de pistes et voies de circulation fermées en totalité ou en partie.
7.1.5 - 7.1.6 - 7.1.7	Ces exigences ne sont pas spécifiées dans la réglementation marocaine, toutefois cette partie est appliquée dans la pratique.
7.2	Dans la réglementation marocaine, on parle des marques délimitant une surface à faible résistance au lieu des marques latérales de voie de circulation, et ayant les mêmes caractéristiques.
7.3*	Dans la réglementation marocaine, on parle des marques de prolongement d'arrêt au lieu d'aire d'avant seuil, et ayant les mêmes caractéristiques. Des marques de prolongement d'arrêt doivent être apposées sur tous les prolongements d'arrêt d'une longueur supérieure ou égal à 100m.
7.4	Ces exigences ne sont pas spécifiées dans la réglementation, toutefois cette partie est appliquée dans la pratique.
CHAPITRE 8	
8.2.1	Pour l'approche de précision Cat II et III, 420m au lieu de 300m
CHAPITRE 9	
9.1.13	Des exercices en salle sont prévus, en plus des exercices partiels, durant l'année où l'exercice général n'est pas organisé. Une notification de ces exercices doit être adressée à l'autorité gouvernementale chargée de l'aviation civile.
9.1.16*	La Zone de l'aérodrome (ZA) est définie comme zone comprenant les éléments de l'emprise domaniale de l'aérodrome, ainsi que les aires d'approche finales, jusqu'à une distance de 1200 mètres maximum du seuil des pistes.
9.2.9* c)	La mousse de performance minimum niveau C n'est pas intégrée dans la réglementation en vigueur.
9.2.11	Cette disposition n'est pas prise en compte dans la réglementation en vigueur.
9.2.12*	Dès que l'aéroport change de catégorie, les quantités minimales changent conformément au tableau 9-2.
9.2.13	Une modification de la réglementation proposera la conformité.
9.2.19	Cette disposition n'est pas exigée par la réglementation en vigueur (ISO). Par contre, il est exigé que les spécifications techniques des produits extincteurs doivent satisfaire en tout ou partie, aux exigences définies par l'OACI.
9.2.23*	La quantité d'agents complémentaires exigée est de 200% des quantités requises. La quantité de gaz propulseur n'est pas exigée dans la réglementation en vigueur.
9.2.24*	Cette disposition n'est pas prise en compte dans la réglementation en vigueur.
9.2.28* à 9.2.33*	Ces dispositions ne sont pas prises en compte dans la réglementation en vigueur.
9.2.35*	Cette disposition n'est pas prise en compte dans la réglementation en vigueur.
9.2.36*	Cette disposition n'est pas prise en compte dans la réglementation en vigueur.
9.2.38*	La condition du nombre minimal de virage n'est pas prise en compte dans la réglementation en vigueur.
9.2.43	Le programme de formation du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie ne comprend pas la performance humaine, notamment la coordination des équipes.
9.2.44*	Les personnels affectés au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie doivent obtenir un agrément provisoire, et par la suite un agrément définitif, en satisfaisant certaines conditions fixées par la réglementation en vigueur. Ces personnels doivent suivre des formations initiale et périodique spécifiques, un stage de secourisme, et donner satisfaction lors de la période probatoire qui est de six (06) mois.
9.2.45*	Le nombre minimal requis des agents pompiers exigé dans les aérodromes figure dans la réglementation en vigueur.
9.5.2	Cette disposition est non applicable pour le Maroc.
9.6	Dans la réglementation nationale, l'exploitant doit s'assurer qu'aucune opération d'avitaillement en carburant ou de reprise de carburant n'est effectuée (...) ou un mélange éventuel de ces types de carburant, lorsque des passagers embarquent, sont à bord ou débarquent. Dans tous les autres cas, l'exploitant doit s'assurer du respect des précautions suivantes : (1) une personne qualifiée doit rester à une position spécifiée pendant la durée des opérations d'avitaillement avec passagers à bord. Cette personne qualifiée doit être capable de conduire les procédures d'urgence concernant la protection contre le feu et la lutte contre l'incendie, assurer les communications avec l'équipage et donner l'alerte; ... (2)
9.9.3*	Le Maroc exige cette recommandation toutefois il est précisé dans la réglementation nationale ce qui suit « Sans préjudice de toute réglementation en vigueur le concernant par ailleurs, tout matériel ou installation nécessaire pour les besoins de la navigation aérienne ou à la sécurité des aéronefs, installés avant la date de publication de la présente instruction, non frangible et placé sur la portion non nivelée de la bande de piste, est doté d'un balisage d'obstacle dont les spécifications sont définies dans l'annexe 14 et son emplacement est notifié par la voie d'information aéronautique. Et une étude aéronautique devrait être réalisée dans ce sens. Cependant, dans le cas de remplacement ou de modification de l'emplacement de l'installation, les exigences du paragraphe 1.3 (1er alinéa) s'appliquent. Présence de l'abri du Glide Path dans la bande de piste, à 140 m de l'axe de piste à l'aéroport d'Agadir
9.9.6*	Cette recommandation est exigée par la réglementation marocaine.
9.12	Une réglementation en préparation proposera la conformité

(*) Pratique recommandée

CHAPITRE 10	
10.1.2*	Cette recommandation est exigée par la réglementation marocaine.
10.2.8*;10.2.9*	Ces recommandations sont exigées par la réglementation marocaine.
10.3.2* à 10.3.5*	Ces recommandations sont exigées par la réglementation marocaine.
10.4.2* et 10.4.3*	Ces recommandations sont exigées par la réglementation marocaine.
10.4.5*	Ces recommandations sont exigées par la réglementation marocaine.
10.5.3* à 10.5.6*	Ces recommandations sont exigées par la réglementation marocaine.
10.5.13*	Ces recommandations sont exigées par la réglementation marocaine.

ANNEXE 14 - VOLUME II (QUATRIEME édition-juillet 2013 Amdt07)	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
CHAPITRE 1	
	Dans la réglementation nationale, les termes suivants ne sont pas définis : Aire d'approche finale et de décollage (FATO) ; Aire de décollage interrompu; Aire de prise de contact et d'envol (TLOF); Aire de protection; Aire de sécurité; Aire d'hélicoptère; Altitude d'hélistation; Calendrier; Calendrier grégorien; D ou Valeur D; Déclinaison de station; Distances déclarées-Hélistations; FATO de type piste; Géoïde; Hélicoptère; Hélistation en surface; Hélistation en terrasse ; Hélistation sur navire; Intégrité (données aéronautiques); Itinéraire de circulation pour hélicoptères; Poste de stationnement d'hélicoptère; Prolongement dégagé pour hélicoptères; Référentiel; Segment à vue d'une approche vers un point dans l'espace (PinS); Surface portante dynamique ; Surface portante statique; Voie de circulation au sol pour hélicoptères; Voie de circulation en translation dans l'effet de sol. Un projet d'arrêté est en cours de publication pour se conformer à cette disposition.
1.2.1 et 1.2.2	Dans la réglementation nationale, les hélicoptères (tous types) utilisent les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique utilisés principalement par les avions. Un projet d'arrêté est en cours de publication pour se conformer à cette disposition.
1.2.3	Ces indications sont prises en considération dans la pratique, au niveau des aéroports. Toutefois, un projet d'arrêté est en cours de publication pour se conformer à cette disposition.
CHAPITRE 2	
2.1 à 2.6	Un projet d'arrêté est en cours de publication pour se conformer à cette disposition.
CHAPITRE 3	
3.1.1 à 3.1.49	Un projet d'arrêté est en cours de publication pour se conformer à cette disposition.
3.1.50 à 3.1.62	Les stands d'hélicoptères existent dans certains aéroports, mais la réglementation nationale ne prévoit pas ces dispositions. Un projet d'arrêté est en cours de publication pour assurer la conformité.
3.1.63 et 3.1.64*	Ces dispositions sont prises en considération dans certains aéroports, mais la réglementation nationale ne prévoit pas ces dispositions. Un règlement est en cours d'élaboration pour assurer la conformité.
3.2 à 3.4	Un projet d'arrêté est en cours de publication pour assurer la conformité.
CHAPITRE 4	
	Un projet d'arrêté est en cours de publication pour assurer la conformité.
CHAPITRE 5	
5.1.1.3* 5.1.1.5*, 5.1.1.6 5.2.2.1 à 5.3.11	Un projet d'arrêté est en cours de publication pour assurer la conformité.
5.3.12 à 5.3.13.3*	En attente de la publication du projet de loi réglementant le code de l'aviation civile marocain, un règlement sera élaboré afin de se conformer à cette disposition.
CHAPITRE 6	
6.1.1 et 6.1.2*	Ces dispositions ne sont pas prises en compte dans la réglementation en vigueur. Par contre, le personnel du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie est formé sur tous les types d'aéronefs, hélicoptères inclus. Toutefois, un projet d'arrêté est en cours de publication, afin de se conformer à ces dispositions.
6.1.3	Les agents extincteurs de performance B existent dans les aéroports utilisés par les aéronefs, hélicoptères inclus.
6.1.4* à 6.1.8*	Ces dispositions ne sont pas prises en compte dans la réglementation en vigueur. Toutefois, un projet d'arrêté est en cours de publication, pour assurer la conformité.
6.1.9*	Le temps de réponse est de 3 min pour les aéroports utilisés principalement par des aéronefs.
6.1.10*	Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie est disponible dans les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique, qui sont utilisés par les hélicoptères aussi. Toutefois, un projet d'arrêté est en cours de publication, pour assurer la conformité.

(*) Pratique recommandée

ANNEXE 15 - 14ème édition- juillet 2013AMDT 39

Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
CHAPITRES 1 à 5 ; CHAPITRES 7 ; 8 et 10	
1.2.1.2 ; 1.2.2.2 ; 1.2.2.3	La réglementation marocaine ne prévoit pas des dispositions à cette recommandation
1.2.2.4 ; 1.2.2.5 ; 1.2.3.2 ; 2.1.2 à 2.1.5 ; 2.2.5 ; 3.4.1 ; 3.4.2 ; 3.6.2 ; 3.6.3 ; 3.7.7 ; 3.8.2 ; 4.2.1.2 ; 4.2.5 ; 4.4.4 ; 4.6.2 ; 5.2.2 ; 5.2.3 ; 7.1.1.2 ; 8.2.5 ; 10.1.4 à 10.1.6 ; 10.1.9 ; 10.3.3 ; 10.4.10	Une modification de la réglementation proposera la conformité.
CHAPITRE 11	
All standards and Recommended Practices	La réglementation marocaine ne prévoit pas des dispositions relatives à ce chapitre

(*) Pratique recommandée

ANNEXE 16 – Volume 1 6 ^{ème} édition Juillet 2011 - Amendement 10	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 16 – Volume 2 3 ^{ème} édition Juillet 2008 - Amendement 7	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 17 9 ^{ème} édition Mars 2011 - Amendement 13	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 18 4 ^{ème} édition Juillet 2011 - Amendement 11	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL

ANNEXE 19 1 ^{ère} édition – Juillet 2013	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
CHAPITRE 3	
3.1.4	Cette disposition est couverte par un projet de règlement en cours de publication.
CHAPITRE 4	
4.1.4; 4.2.1	Cette disposition est couverte par un projet de règlement en cours de publication.
CHAPITRE 5	
5.1.2; 5.3.1	Cette disposition est couverte par le projet de loi en cours de publication
5.1.3; 5.3.2; 5.4.1	Cette recommandation est couverte par le projet de loi en cours de publication

(*) Pratique recommandée

PANS-ATM DOC 4444 Procédures pour les Services de Navigation Aérienne 15 ^{ème} édition 2007 – Appendice 2	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	<p>Compte tenu que le Maroc fait partie intégrante de la zone IFPS et suite à l'adoption du Groupe Européen de Planification de la Navigation Aérienne (GEPNA) de l'OACI quant à la manière d'indiquer certaines informations dans le plan de vol. Ces indications sont applicables uniquement dans la région EUR, ces différences sont :</p> <ul style="list-style-type: none">- Dans la case 18 : EUR / PROTECTED Note – EUR / PROTECTED doit être utilisée exclusivement au sein de la zone IFPS- Les dérogations accordées au titre de RNAV, CPDLC et 8.33 KHz doivent être indiquées en inscrivant la lettre Z dans la case 10a, puis en inscrivant les caractères appropriés dans les indicateurs ci-après dans la case 18, comme il est précisé dans la Manuel des utilisateurs de l'IFPS inscrire EXM833 à la suite de COM/ ;<ul style="list-style-type: none">a) Inscrive RNAVX ou RNAVINP, selon le cas, à la suite de NAV/ ;b) Inscrive CPDLCX à la suite de DAT/ ;c) Inscrive CPDLCX à la suite de DAT

PANS-OPS 8168 VOLUME II - 5 ^{ème} édition 2006	
Réglementation OACI	Réglementation Marocaine
	Néant / NIL