

**ENR 1 REGLES ET PROCEDURES GÉNÉRALES /
GENERAL RULES AND PROCEDURES****ENR 1.1 Règles Générales /
General Rules****1. Généralités**

Les règles et procédures de la circulation aérienne applicables sur le territoire du Maroc et pour l'espace aérien s'élevant au dessus de la haute mer dans les limites de la FIR /UIR Casablanca sont conformes aux arrêtés relatifs aux services de la C.A et règles de l'air ainsi qu' aux dispositions des Annexes 2 et 11 à la convention relative à l'aviation civile internationale et aux parties relatives aux aéronefs des PANS-ATM (DOC 4444), ainsi qu'aux SUPPs de la région EUR (DOC 7030), sous réserve des différences énumérées en GEN 1.7.

2. Responsabilité du commandant de bord

2.1- Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite de l'aéronef et décide en dernier ressort de son utilisation tant qu'il en a le commandement.

2.2- Le pilote commandant de bord est responsable de l'application des clearances émanant d'un organisme de la circulation aérienne. Si une clearance n'est pas jugée satisfaisante par le pilote commandant de bord, celui-ci peut demander une modification à cette clearance, demande à laquelle il sera, dans la mesure du possible, donné suite.

2.3- Les clearances ne peuvent servir de prétexte à un pilote commandant de bord pour enfreindre un règlement quelconque établi.

2.4- Un pilote commandant de bord peut demander une priorité spéciale:

- a) pour des raisons intéressant la sécurité du vol ou celle d'une personne se trouvant à bord ;
- b) pour participer à une opération concernant la sauvegarde des personnes et des biens.

2.5- Lorsque le pilote commandant de bord demande une clearance comportant une priorité, il peut être tenu de fournir un rapport exposant les motifs de cette demande.

2.6- Le pilote commandant de bord est responsable du respect des mesures de régulation de débit prescrites.

3. Protections des personnes et des biens

3.1- Négligence ou imprudence dans la conduite des aéronefs

Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque, pour l'aéronef et ses occupants, ainsi que pour la vie ou les biens des tiers.

3.2- Usage de substances psycho actives

Les personnes qui assurent des fonctions critiques pour la sécurité de l'aviation (personnel critique pour la sécurité) n'exerceront pas ces fonctions si elles se trouvent sous l'influence de quelque substance psychoactive que ce soit qui altère les performances humaines. Ces personnes ne se livreront à aucune forme d'usage de substances qui pose des problèmes.

1. General

Rules and procedures of the air traffic applicable on the territory of Morocco and for the airspace rising to the top of the open sea within the limits of the FIR/UIR Casablanca are in conformity with the Orders for air traffic service and rules of the air and to the provisions of the Annexes 2 and 11 with the convention on the international civil aviation and the parts relating to the aircraft of the PANS-ATM (DOC 4444), like to SUPPs of the area Euro (DOC 7030), subject to the differences enumerated in GEN 1.7.

2. Responsibility of pilot-in command

2.1- The pilot-in-command of an aircraft shall have final authority as to the disposition of the aircraft while in command.

2.2- The pilot-in-command is responsible for the application of clearances emanating from an air traffic body. If a clearance is not considered satisfactory by the pilot-in-command, this one can request a modification to this clearance, request which it will be followed up, as possible.

2.3- Clearances shall not serve as excuse to a pilot-in-command to infringe to any established regulation.

2.4- Pilot-in-command may request special priority:

- a) for reasons interesting the safety of the flight or that of a person being on board;*
- b) To participate in an operation concerning the rescue of the persons and the properties.*

2.5- When the pilot-in-command requests a clearance containing a priority, he may be required to supply a report explaining the motives for this demand.

2.6- The pilot-in-command is responsible for the respect of the prescribed flow regulation measures.

3. Protection of persons and property

3.1- Negligent or reckless operation of aircraft

An aircraft shall not be operated in a negligent or reckless manner so as to endanger life or property of others.

3.2- Use of psychoactive substances

No person whose function is critical to the safety of aviation (safety-sensitive personnel) shall undertake that function while under the influence of any psychoactive substance, by reason of which human performance is impaired. No such person shall engage in any kind of problematic use of substances.

3.3- Fatigue des équipages

Tout membre de l'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit pas les conditions d'aptitude nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

3.4- Hauteurs minimales

Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, les aéronefs doivent voler à un niveau supérieur ou égal au plus haut des niveaux suivants :

Niveau minimal imposé par les règles de vol appliquées (IFR ou VFR).

- a) hauteur suffisante permettant, en cas d'urgence, lors du survol des villes ou autres agglomérations, d'effectuer un atterrissage sans mettre indûment en danger les personnes et les biens à la surface ;
- b) hauteurs minimales qui peuvent être fixées par instruction pour le survol des villes ou autres agglomérations, ou des rassemblements de personnes en plein air, ainsi que le survol de certaines installations ou établissements.

3.5- Jet d'objets ou pulvérisation

Rien ne doit être jeté ou pulvérisé d'un aéronef en vol sauf dans les conditions prescrites par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne et de la manière indiquée par celle-ci .

3.6- Remorquage

Un aéronef ou autre objet ne peut être remorqué par un aéronef qu'en conformité avec les dispositions prescrites par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne et de la manière indiquée par celle-ci. Il en est de même en ce qui concerne un aéronef remorqué par un véhicule à la surface.

3.7- Parachutage

Les parachutages ne peuvent être effectués, sauf en cas de force majeure, qu'en conformité avec les dispositions prescrites par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

3.8- Voltige aérienne

- a- Sauf autorisation spéciale des autorités compétentes, aucune voltige aérienne ne doit être exécutée au-dessus des zones urbaines ou autres agglomérations à forte densité ou des rassemblements de personnes.
- b- Les conditions d'exécution de la voltige aérienne feront l'objet d'une instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

3.9- Zone interdite

Aucun aéronef ne doit pénétrer, sauf autorisation de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, dans une zone interdite dont l'existence a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.10- Zone réglementée

Un aéronef ne peut voler à l'intérieur d'une zone réglementée que s'il se conforme aux conditions spécifiées portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.3- Tiredness of the crews

Any crew member has to refrain from exercising his functions as soon as he feels some deficiency that persuades him that he does not satisfying to the conditions of necessary capacity for the exercise of his functions

3.4- Minimum heights

Except when necessary for take-off or landing and corresponding manoeuvres, aircraft shall be flown at or above the highest of the following levels:

Minimum level Minimal level imposed by the applied flight rules (IFR or VFR).

- a) height as will permit, in the event of an emergency, when flying over cities or settlements, a landing to be made without undue hazard to persons or property on the surface.
- b) Minimum heights that may be fixed by instruction for the flying over cities and other settlements, or over an open-air assembly of persons, as well as the flying over certain installations or establishments.

3.5- Dropping or spraying

Nothing shall be dropped or sprayed from an aircraft in flight except under conditions prescribed by the appropriate air traffic services authority and as in the manner indicated by this one.

3.6- Towing

No aircraft or other object shall be towed by an aircraft, except in accordance with requirements prescribed by the appropriate air traffic services authority and as in the manner indicated by this one. It's the same as regards an aircraft towed by a vehicle on the surface.

3.7- Parachuting

Parachuting shall not be made, except in emergency case, only in accordance with the conditions prescribed by the appropriate air traffic services authority.

3.8- Acrobatic flight

- a- Except special authorization appropriate authorities, no acrobatic flight shall be executed over urban areas or other congested areas or over assembly of persons
- b- The conditions of execution of the acrobatic flight will be the object of an instruction of the Minister in charge of the civil aviation.

3.9- Prohibited area

Aircraft shall not penetrate, except authorization of the appropriate air traffic services authorities, into a prohibited area, whose existence has been carried to the users knowledge by aeronautical information way.

3.10- Restricted area

Aircraft shall not be flown within a restricted area only if it is complying with the specified conditions carried to the users knowledge by aeronautical information way.

3.11- Zone dangereuse

La nature des activités qui ont lieu dans une zone de ce type ainsi que les heures d'activation, sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

4. Règles concernant la circulation d'aérodrome

4.1- Pénétration dans la circulation d'aérodrome

Sauf clearance contraire, un aéronef n'utilisant pas un aérodrome doit se tenir à l'écart des circuits d'aérodrome de l'aérodrome considéré.

Cette règle ne s'applique qu'aux aérodromes mentionnés sur les cartes aéronautiques de navigation, toutefois le pilote doit se tenir à l'écart de la circulation d'aérodrome des autres aérodromes ou emplacements où l'atterrissage et le décollage sont permis, dont il pourrait avoir connaissance.

4.2- Manœuvres générales

Un aéronef faisant partie de la circulation d'aérodrome doit, qu'il évolue ou non en espace aérien contrôlé:

- a) se conformer aux procédures générales de circulation pour l'utilisation des aérodromes fixées par décret n°61-161 du 10 juillet 1962 tel qu'il a été modifié ;
- b) se conformer aux consignes particulières éventuelles, définies pour l'aérodrome considéré et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- c) surveiller la circulation d'aérodrome afin d'éviter les abordages ;
- d) en l'absence de consignes particulières ou de clearance contraire, effectuer tous les virages à gauche en cours d'approche et après décollage ;
- e) atterrir et décoller face au vent sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

4.3- Atterrissage

Sauf clearance contraire, ou entente préalable des commandants de bord dans le cas d'aérodrome non contrôlé, un aéronef à l'atterrissage et en approche finale ne doit pas franchir le seuil de la piste utilisée, tant que l'aéronef au départ qui le précède n'a pas franchi l'extrémité de piste ou amorcé un virage, ou tant que les aéronefs à l'arrivée qui le précèdent n'ont pas dégagé la piste.

4.4- Décollage

4.4.1 Sauf clearance contraire, ou entente préalable des commandants de bord en cas d'aérodrome non contrôlé, un aéronef au départ ne doit pas commencer son décollage tant que l'aéronef qui le précède n'a pas franchi l'extrémité de piste, ou amorcé un virage, ou tant que les aéronefs à l'arrivée qui le précèdent n'ont pas dégagé la piste.

4.4.2 Lorsqu'une clearance pour un décollage immédiat a été acceptée par le commandant de bord avant qu'il ne pénètre sur la piste, celui-ci doit pénétrer et décoller sans délai.

4.5- Aérodromes contrôlés

Sur les aérodromes où une tour de contrôle est en service, le pilote commandant de bord d'un aéronef engagé dans la circulation d'aérodrome doit:

3.11- Dangerous area

The nature of the activities which take place in a zone of this type as well as the hours of activation, are notified to the knowledge of the users by the aeronautical information way

4. Rules concerning the aerodrome traffic

4.1- Penetration in the traffic of aerodrome

Except contrary clearance, an aircraft not using an aerodrome has to keep clear the aerodrome circuits of the considered aerodrome.

This rule applies only to aerodromes mentioned on the navigation aeronautical charts, however the pilot has to keep clear the aerodrome traffic of the other aerodromes or the locations where the landing and the takeoff are allowed, whose he could have knowledge.

4.2- General operations

An aircraft being a part of the traffic of aerodrome must, operating or not within controlled airspace:

- a) to comply with general procedures for the use of aerodromes fixed by decree n°61- 161 of July 10th, 1962 such as it has been modified;
- b) conform to eventual particular instructions, defined for aerodrome considered and notified to the knowledge of the users by the aeronautical information way;
- c) observe other aerodrome traffic for the purpose of avoiding collision;
- d) in the absence of particular instructions or contrary clearance, make all turns to the left when approaching for a landing and after taking off;
- e) land and take-off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable.

4.3- Landing

Except contrary clearance, or by pre-arrangement among the pilots-in-command in case of uncontrolled aerodrome, an aircraft landing and on final approach shall not cross the threshold of the runway in use, while the preceding on departure has not crossed the end of the runway or began the turn, or while the preceding aircrafts on arrival have not cleared the runway.

4.4- Take-off

4.4.1 Except contrary clearance, or by pre-arrangement among the pilots-in-command in case of uncontrolled Aerodrome, an aircraft on departure shall not start its take-off while the preceding aircraft has not crossed the end of the runway, or began a turn, or while the preceding aircrafts have not cleared the runway.

4.4.2 When a clearance has been accepted for an immediate take-off by the pilot-in-command before penetrating the runway, this one must penetrate and take-off without delay.

4.5- Controlled aerodromes

On aerodromes where a control tower is in operation, the pilot-in command of an aircraft involved in the aerodrome traffic must:

Garder une écoute continue sur les fréquences autorisées pour les communications avec le contrôle de la circulation aérienne, ou si cela n'est pas possible, veiller à recevoir toutes instructions qui pourraient être transmises par signaux optiques, et obtenir, par radio ou signaux optiques, une autorisation préalable pour toute manœuvre avant ou pendant la circulation au sol, l'atterrissage ou le décollage.

4.6- Aérodrômes et terrains sans pistes

Sur les aérodrômes et terrains d'atterrissage où il n'existe pas de pistes, ou lorsque la circulation des aéronefs n'est pas limitée à des pistes préparées, le pilote commandant de bord doit, à l'atterrissage et au décollage, observer autant que possible les règles suivantes :

- Lors de l'atterrissage ou du décollage, un espace raisonnable doit être laissé à la droite d'un autre aéronef qui atterrit ou décolle;
- Les manœuvres au sol doivent normalement être effectuées dans la direction de l'atterrissage; toutefois, la zone d'atterrissage peut être traversée à condition que tous les virages soient exécutés à gauche et que le passage soit laissé libre pour tout aéronef atterrissant ou décollant.

Suspension d'application des règles

Note : Le Directeur de l'Aéronautique Civile peut, en ce qui concerne certains aérodrômes ou terrains d'atterrissage, suspendre, en tout ou en partie, l'application des règles de circulation sur les aérodrômes.

5. Ascensions de ballons libres

Les ascensions de ballons libres ne peuvent avoir lieu que de jour et en maintenant pendant toute la durée du vol l'aérostat en VMC.

6. Ascensions de ballons captifs

Les ascensions de ballons captifs aux fins publicitaires ou autres, à l'exception des ballons utilisés pour des fins météorologiques ou sauf autorisation spéciale du Directeur de l'Aéronautique Civile, ne peuvent avoir lieu que de jour en maintenant pendant toute la durée de l'ascension l'Aérostat en VMC.

Garder une écoute continue sur les fréquences autorisées pour les communications avec le contrôle de la circulation aérienne, ou si cela n'est pas possible, veiller à recevoir toutes instructions qui pourraient être transmises par signaux optiques, et obtenir, par radio ou signaux optiques, une autorisation préalable pour toute manœuvre avant ou pendant la circulation au sol, l'atterrissage ou le décollage.

6.1- Aérodrômes et terrains sans pistes

Sur les aérodrômes et terrains d'atterrissage où il n'existe pas de pistes, ou lorsque la circulation des aéronefs n'est pas limitée à des pistes préparées, le pilote commandant de bord doit, à l'atterrissage et au décollage, observer autant que possible les règles suivantes :

- Lors de l'atterrissage ou du décollage, un espace raisonnable doit être laissé à la droite d'un autre aéronef qui atterrit ou décolle;
- Les manœuvres au sol doivent normalement être effectuées dans la direction de l'atterrissage; toutefois, la zone d'atterrissage peut être traversée à condition que tous les virages soient exécutés à gauche et que le passage soit laissé libre pour tout aéronef atterrissant ou décollant.

Keep a continuous listening on the authorized frequencies for communications with the air traffic control, or if it is not possible, to stay up to receive all instructions that could be transmitted by optic signals, and to get, by radio or optic signals, a previous authorization for any manœuvre before or during the taxiing, landing or takeoff.

4.6- Aerodromes and fields without runways

On aerodromes and fields of landing where runways don't exist, or when the aircraft taxiing is not limited to paved runways, the pilot-in command must, at landing and at taking-off, observe as much as possible the following rules:

- During landing or take-off, a reasonable space shall be left to the right of another aircraft landing or taking-off;
- Operations on the surface must be normally done in the direction of the landing; however, the landing zone may be crossed provided that all turns shall be performed to the left and that the way shall kept free for any aircraft landing or taking-off.

Suspension of the application of the rules

Note: The Civil Aviation Director can, with regard to certain aerodromes or landing airfields, suspend, in entire or part, the enforcement of traffic rules on aerodromes.

5. Free balloons' ascensions

The ascensions of free balloons can take place only by daylight and maintaining the aerostat in VMC during the whole flight.

6. Captive balloons ascensions

Captive balloons ascensions for advertising or other purposes, except balloons used for meteorological purposes or subject to special authorisation from the Civil Aviation Director, can take place only by daylight and maintaining the Aerostat in VMC during the whole flight.

Keep a continuous listening on the authorized frequencies for communications with the air traffic control, or if it is not possible, to stay up to receive all instructions that could be transmitted by optic signals, and to get, by radio or optic signals, a previous authorization for any manœuvre before or during the taxiing, landing or takeoff.

6.1- Aerodromes and fields without runways

On aerodromes and fields of landing where runways don't exist, or when the aircraft taxiing is not limited to paved runways, the pilot-in command must, at landing and at taking-off, observe as much as possible the following rules:

- During landing or take-off, a reasonable space shall be left to the right of another aircraft landing or taking-off;
- Operations on the surface must be normally done in the direction of the landing; however, the landing zone may be crossed provided that all turns shall be performed to the left and that the way shall kept free for any aircraft landing or taking-off.

Suspension d'application des règles

Note : Le Directeur de l'Aéronautique Civile peut, en ce qui concerne certains aérodromes ou terrains d'atterrissage, suspendre, en tout ou en partie, l'application des règles de circulation sur les aérodromes.

6.2- Le câble d'amarrage des ballons captifs doit à intervalles de 100 m (300ft) être balisé avec des fanions rouges et blancs

7. Règles applicables aux aérodynes ultra-légers motorisés (ULM)

7.1- L'évolution des aérodynes ultra-légers motorisés dans l'espace aérien contrôlé est interdite, toutefois l'évolution à l'intérieur d'une zone de contrôle d'aérodrome ou d'une zone réglementée peut être accordée dans les conditions fixées par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

7.2- Equipement radioélectrique

Les aérodynes ultra-légers motorisés doivent être dotés d'un équipement radioélectrique permettant d'avoir le contact avec les organismes intéressés par le déroulement du vol.

7.3- Contact visuel avec le sol

Durant toute la partie du vol, le pilote d'ULM doit garder le contact visuel permanent avec le sol.

8. Nappes d'hydrocarbures flottant sur la mer

8.1- Les équipages d'aéronefs qui remarquent des nappes d'hydrocarbures flottant sur la mer transmettront les renseignements suivants aux organismes de contrôle de la circulation avec lesquels ils sont en contact :

- date, heure et position de la pollution ;
- caractéristiques de la ou des nappes (aspect, dimensions, direction) ;
- présence ou non d'un navire en évolution dans le voisinage.

8.2- Ces informations seront répercutées par les organismes du contrôle de la circulation aérienne aux autorités et organismes appropriés.

Suspension of the application of the rules

Note: The Civil Aviation Director can, with regard to certain aerodromes or landing airfields, suspend, in entire or part, the enforcement of traffic rules on aerodromes.

6.2 The mooring rope of captive balloons shall be marked, at spacing of 100m (300 ft), by red/white flags.

7. Rules applicable to Ultra-Light Motorized aircraft (ULM)

7.1- Ultra-light motorized aircraft operations within controlled airspace are prohibited. However, operations within an aerodrome control zone or a restricted area can be granted in the conditions fixed by the appropriate Civil Aviation Director.

7.2- Radio electric equipment

Ultra-light motorized aircraft must be fitted with radio electric equipment permitting contact with the ATS unit concerned by the flight.

7.3- Visual contact with the ground

During all the flight, the ULM pilot must keep permanent visual contact with the ground.

8. Oil slicks floating on the sea

8.1- Aircrews who notice oil slicks floating on the sea will transmit the following information to the air traffic control organizations with which they are in contact:

- date, time and position of the pollution
- characteristics of the slick or slicks (appearance, dimensions, direction);
- presence or not of a ship under sail in the vicinity.

8.2- This information will be passed on by the air traffic control units to the appropriate authorities and agencies concerned.

Page laissée intentionnellement blanche

Page left intentionally blank