

## TEXTES GENERAUX

**Décret n° 2-08-480 du 26 chaabane 1429 (28 août 2008)  
fixant la date du retour à l'heure légale**

LE PREMIER MINISTRE,

Vu le décret royal portant loi n° 455-67 du 23 safar 1387 (2 juin 1967) relatif à l'heure légale, notamment son article premier,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Le retour à l'heure légale prévue à l'article premier du décret royal portant loi susvisée se fera à compter du lundi 1<sup>er</sup> septembre 2008, en retardant l'heure de soixante (60) minutes à minuit (24 : 00) du dimanche 31 août 2008.

ART. 2. – Le présent décret, sera publié au *Bulletin officiel* et sera abrogé à compter de la même date, les dispositions du décret n° 2-08-224 du 16 jourmada I 1429 (22 mai 2008) portant modification de l'heure légale.

*Fait à Rabat, le 26 chaabane 1429 (28 août 2008).*

ABBAS EL FASSI.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 5661 du 30 chaabane 1429 (1<sup>er</sup> septembre 2008).

**Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 916- 08  
du 9 jourmada I 1429 (15 mai 2008) relatif à l'emport de  
balise de détresse à bord des aéronefs.**

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS,

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile, tel qu'il a été modifié et complété, notamment ses articles 12 et 64,

ARRÊTE :

**Chapitre premier :**

*Dispositions générales*

ARTICLE PREMIER. – Le présent arrêté a pour objet de définir les conditions d'emport de balises de détresse (ELT) à bord des aéronefs dans le but d'améliorer autant que possible les recherches en cas de détresse.

ART. 2. – Aux fins du présent arrêté on entend par :

Cospas - Sarsat : programme international d'aide à la recherche et au sauvetage utilisant des satellites pour détecter et localiser des balises de détresse.

Emetteur de localisation d'urgence (ELT) : terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement.

Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

- ELT automatique fixe (ELT/AF) : ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef ;
- ELT automatique portatif (ELT/AP) : ELT à mise en marche automatique attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef ;
- ELT automatique largable (ELT/AD) : ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu ;
- Emetteur de localisation d'urgence de survie (ELT/S) : ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompt utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants ;
- Balise de localisation personnelle (P.L.B) : Balise de détresse autonome et portable qui est mise en marche manuellement par les survivants ;
- Registre national ELT : Registre détenu et mis à jour par la direction de l'aéronautique civile en vue d'enregistrer les codes de balises de détresse (ELT) emportés à bord des aéronefs inscrits au registre national d'immatriculation des aéronefs.

ART. 3. – Le présent arrêté est applicable :

- a. aux aéronefs inscrits au registre d'immatriculation des aéronefs civils ;

b. à tous les aéronefs circulant dans :

- i. la région d'information de vol (FIR) dont le Royaume du Maroc a la responsabilité et ;
- ii. l'espace aérien au-dessus du territoire du Royaume du Maroc.

ART. 4. – Tout avion exploité en aviation commerciale doit être équipé :

- d'au moins deux ELT dont un automatique, s'il effectue un vol de grande distance avec un survol de l'eau, ou évoluant dans une zone désertique ;
- d'au moins un ELT automatique dans les autres cas.

Tout hélicoptère exploité en aviation commerciale doit être équipé :

- d'au moins un ELT automatique et d'au moins un ELT/S dans un canot lorsqu'il effectue un vol avec survol de l'eau (classe de performance 1 et 2) et lors d'une utilisation particulière (classe de performance 3) ;
- d'au moins un ELT automatique dans les autres cas.

ART. 5. – Tout avion exploité en aviation générale doit être équipé d'au moins un ELT automatique.

Tout hélicoptère exploité en aviation générale doit être équipé d'au moins un ELT automatique.

Tout aéronef de type planeur ou ultra léger motorisé (ULM) doit emporter une balise de détresse ELT/S ou une balise P.L.B (fonctionnant sur la fréquence 406 Mhz).

ART. 6. – Il est attribué à chaque balise de détresse fonctionnant sur la fréquence 406 Mhz un code spécifique qui l'identifie ou qui identifie l'aéronef qui en est doté. La balise de détresse est codée conformément au protocole défini par circulaire du directeur de l'aéronautique civile.

Pour les émetteurs de localisation d'urgence destinés aux aéronefs inscrits au registre d'immatriculation des aéronefs civils du Royaume du Maroc, le code de nationalité est « 242 ».

Pour les aéronefs non immatriculés, le message numérique de l'émetteur (ELT ou PLB) contiendra le numéro de série de l'émetteur.

Le propriétaire de l'émetteur de localisation d'urgence (ELT ou de la PLB) a pour obligation de l'enregistrer auprès du service des recherches et sauvetage (SAR) de la direction de l'aéronautique civile.

En cas de destruction ou de changement de propriétaire de l'ELT ou de la PLB, la personne (physique ou morale), qui a procédé à l'inscription, est responsable de la radiation de la balise du registre national. Dans le cas du changement de propriété, le nouveau propriétaire, si le présent arrêté lui est applicable, effectue les démarches prévues à l'alinéa précédent.

ART. 7. – L'émetteur de localisation d'urgence (ELT) automatique doit être fixé à l'aéronef d'une manière telle que dans l'hypothèse d'un accident, la probabilité d'une transmission par l'ELT d'un signal détectable soit maximisée et la probabilité qu'il transmette à tout autre moment soit minimisée.

ART. 8. – Le directeur de l'aéronautique civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au « Bulletin officiel ».

ART. 9. – Le présent arrêté entrera en vigueur six mois après sa publication au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 9 jourmada I 1429 (15 mai 2008).

KARIM GHELLAB.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 5661 du 30 chaabane 1429 (1<sup>er</sup> septembre 2008).

**Arrêté conjoint du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime et du ministre de l'économie et des finances n° 1107-08 du 5 jourmada II 1429 (9 juin 2008) fixant le taux de subvention à la commercialisation des semences céréalières de génération ultérieure à la deuxième reproduction (R2) au titre de la campagne agricole 2008-2009.**

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE MARITIME,

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES,

Vu le dahir n° 1-69-169 du 10 jourmada I 1389 (25 juillet 1969) réglementant la production et la commercialisation de semences et de plants, tel qu'il a été modifié par le dahir portant loi n° 1-76-472 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977), notamment son article 7,

ARRÊTENT :

ARTICLE PREMIER. – Les semences de générations ultérieures à la deuxième reproduction (R2) de blé dur, de blé tendre et d'orge commercialisées par les sociétés semencières agréées, au cours de la campagne agricole 2008-2009, bénéficieront d'une subvention unitaire de 115 DH/ql.

ART. 2. – La subvention sera versée directement aux sociétés semencières agréées qui commercialisent les semences aux prix subventionnés maxima inférieurs de 15 DH/ql par rapport aux prix des semences de catégorie certifiée (R2) arrêtés au cours de la campagne agricole 2008-2009.

ART. 3. – Les semences de blé tendre, de blé dur et d'orge de générations ultérieures à la deuxième reproduction (R2) s'entendent pour :