

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE DU ZAIRE

PREMIERE PARTIE

Bulletin des lois, ordonnances, actes du Bureau Politique
et actes du Conseil Exécutif, des actes de procédure,
des annonces et avis

PARAISANT LE 1^{er} ET LE 15 DE CHAQUE MOIS
A KINSHASA.

PRIX DE L'ABONNEMENT, DU NUMERO ET DES INSERTIONS.

1. — Prix de l'abonnement (Zaire et tous pays) :

- a) Première partie : 24,00.00 Zaires
- b) Deuxième partie : 28,00.00 Zaires
- c) Troisième partie : 6,00.00 Zaires

— Par avion : 90 % de la surtaxe aérienne en plus.

2. — Prix du numéro :

- a) Première partie : 1,00.00 Zaire
- b) Deuxième partie : 1,10.00 Zaire
- c) Troisième partie : 1,10.00 Zaire

— Par la poste : frais d'affranchissement en plus.

3. — Prix des insertions :

Par ligne du document manuscrit, dactylographié ou imprimé remis pour publication.

— 10 makuta si la ligne ne comprend pas plus de 60 caractères ;

— 20 makuta si elle comprend plus de 60 caractères.

Les demandes d'abonnements ainsi que celles relatives à l'achat de numéros séparés doivent être adressées au Service du Journal Officiel, Palais de Justice, à Kinshasa-Gombe.

Les sommes correspondant au prix de l'abonnement ou du numéro sont payées soit au dit Service, soit au moyen d'un versement au compte n° 11050/1519 auprès de la Banque du Zaïre, à Kinshasa/Gombe.

Les actes et documents quelconques à insérer au Journal Officiel doivent être envoyés au Service du Journal Officiel, Palais de Justice, à Kinshasa-Gombe, soit par le greffier du Tribunal s'il s'agit d'actes ou documents dont la loi prescrit la publication par ses soins, soit par les Intéressés s'il s'agit d'actes ou documents dont la publication est faite à leur diligence.

Le paiement des frais d'insertion doit être effectué lors de la présentation de l'acte ou du document soit entre les mains du greffier dans le cas où la publication se fait à l'intervention de celui-ci, soit entre les mains du comptable du Service du Journal Officiel ou par versement au compte n° 11050/1519 auprès de la Banque du Zaïre.

Les abonnements sont annuels, ils prennent cours le 1^{er} janvier et sont renouvelables au plus tard le 1^{er} décembre de l'année précédant celle à laquelle ils se rapportent.

Toute réclamation relative à l'abonnement ou aux insertions doit être adressée au Service du Journal Officiel.

Loi n° 74/016 du 10 juillet 1974 autorisant la ratification de l'accord de coopération dans le domaine de transports aériens réguliers entre le Conseil Exécutif National de la République du Zaïre et le gouvernement de la République Unie du Cameroun.

EXPOSE DES MOTIFS.

La présente loi a pour objet d'autoriser, conformément à l'article 68 de la Constitution (alinéa 2), le Président de la République, l'organe habilité pour ce faire, à ratifier l'Accord signé à Yaoundé le 29 juin 1973 entre le Conseil Exécutif National de la République du Zaïre et le gouvernement de la République Unie du Cameroun et relatif aux Transports Aériens Réguliers.

Au plan technique, le présent Accord ne se distingue en rien des autres Accords Aériens que le Zaïre a déjà signés avec d'autres Pays d'Europe ou d'Afrique dans le domaine des Transports Aériens.

Il y a tout simplement lieu de signaler à cette occasion qu'à partir du Zaïre, le Cameroun constitue un relais naturel avant l'escale de Lagos. D'autre part, le Cameroun peut être considéré comme une charnière entre l'Afrique Centrale et l'Afrique de l'Ouest sans oublier le rayonnement économique dont bénéficie ce pays dans sa zone.

Un tel Accord est, du reste, conforme avec la politique extérieure de la République du Zaïre, politique qui se caractérise par une large ouverture sur le monde extérieur, avec priorité à l'Afrique.

Et lorsque l'on tient compte du manque crucial des moyens de communications entre les pays africains, l'on ne peut que se féliciter de cette initiative, en ce qu'elle permet de rapprocher les peuples d'Afrique, en dépit de la distance qui les sépare géographiquement.

Enfin, il est bon de souligner qu'au terme de l'Accord intervenu, les parties en ont conditionné la validité par l'échange des instruments de ratification.

La République Unie du Cameroun ayant déjà ratifié l'Accord, il s'imposait, dès lors, à la République du Zaïre de faire de même.

LOI.

Le Conseil Législatif National a adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique :

Est autorisée, la ratification de l'Accord entre le Conseil Exécutif National de la République du Zaïre et le gouvernement de la République Unie du Cameroun relatif aux Transports Aériens Réguliers, signé à Yaoundé, le 29 juin 1973, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Kinshasa, le 10 juillet 1974.

**MOBUTU SESE SEKO KUKU
NGBENDU WA ZA BANGA,**
Général de Corps d'Armée.

Accord entre le Conseil Exécutif National de la République du Zaïre et le gouvernement de la République Unie du Cameroun relatif aux transports aériens réguliers.

Le Conseil Exécutif National de la République du Zaïre

et

Le gouvernement de la République Unie du Cameroun,

Considérant que la République du Zaïre et la République Unie du Cameroun sont parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944.

Désireux de développer autant que possible la coopération internationale dans le domaine du transport aérien et

Désireux de conclure un Accord en vue d'établir des services aériens réguliers, entre les territoires de leurs pays respectifs.

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1er.

1) Pour l'application du présent Accord et de ses Annexes :

a) l'expression « Convention » signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

b) l'expression « Autorités Aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Cameroun,

le ministère des Transports et en ce qui concerne le Zaïre, le département des Transports et Communications, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui leur sont actuellement attribuées ;

- c) l'expression « Entreprise désignée » signifie une entreprise de transports aériens que l'une des parties contractantes la désignée, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services convenus ;
 - d) aux fins du présent Accord, il faut entendre par « Territoire d'un Etat » les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, souveraineté, la protection ou le mandat dudit Etat ;
 - e) les expressions « Service Aérien », « Service Aérien International », « Entreprise de Transports Aériens », « Escale non Commerciale », ont respectivement les significations que leur prête l'article 96 de la Convention ;
 - f) l'expression « Tarif » signifie les prix à acquitter pour le transport des passagers ou des marchandises ainsi que les conditions sur lesquelles ces prix sont basés ;
 - g) l'expression « Tableaux de routes » signifie tableaux de route annexés au présent Accord ou amendés conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.
- 2) Le tableau de route constitue une partie intégrale du présent Accord, et, sauf dispositions contraires, toute référence à l'Accord s'appliquera également aux tableaux de routes.

Article 2.

- 1) Chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'établir les services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant en Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après « Services Convenus » et « Routes Spécifiées ».
- 2) Conformément aux dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée par chaque partie contractante jouira, dans l'exploitation de Services Internationaux du droit d'em-

barquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points spécifiés en Annexe, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

Article 3.

- 1) Chaque partie contractante a le droit de désigner une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre autorités aéronautiques des deux parties contractantes.
- 2) La partie contractante qui a reçu la notification de désignation accorde sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3, 4 du présent article, et de l'article 5 du présent Accord, à l'entreprise désignée par l'autre partie contractante, l'autorisation d'exploitation nécessaire.
- 3) Les autorités aéronautiques de l'une des parties contractantes peuvent exiger que l'entreprise désignée par l'autre partie contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par elles à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux conformément aux dispositions de la Convention.
- 4) Chaque partie contractante a le droit de ne pas accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite partie contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la partie contractante qui a désigné, ou à des ressortissants de celle-ci.
- 5) Les entreprises désignées indiqueront aux autorités aéronautiques des deux parties contractantes, trente (30) jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services convenus, la nature du transport, les types d'aéronefs utilisés et les horaires envisagés. La même règle s'appliquera, aux changements ultérieurs.

Article 4.

- 1) Sous réserve des dispositions prévues à l'article 3 du présent Accord, chaque partie contractante a le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée par l'autre

partie contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaire si :

- a) elle ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la partie qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.
- b) cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements de la partie contractante qui a accordé ces droits.
- c) cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements, un tel droit ne peut être exercé qu'après consultation avec l'autre partie contractante.

Article 5.

- 1) Les entreprises désignées des deux parties contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable, à possibilité égale pour l'exploitation des services agréés : elles devront sur les parcours communs, respecter le principe de répartition égale de la capacité à offrir pour l'exploitation des services convenus.

Par répartition égale de la capacité à offrir, les parties entendent ne pas établir un système de quota.

- 2) L'entreprise désignée par chaque partie contractante prend en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services convenus de cette dernière entreprise.
- 3) Sur chacune des routes figurant en Annexe au présent Accord, les services convenus auront pour objet primordial la mise en œuvre à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisiblement de trafic aérien international en provenance ou destination, du territoire de la partie contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant lesdits services.
- 4) L'entreprise désignée par l'une des parties contractantes pourra satisfaire dans la limite de la capacité globale prévue à l'alinéa 3 du présent article aux besoins du trafic entre les territoires des États tiers énumérés dans

les tableaux de routes annexés au présent Accord et le Territoire de l'autre partie contractante.

- 5) Chaque fois que le justifiera une augmentation de trafic sur les mêmes routes, les entreprises désignées, par entente entre elles détermineront une capacité additionnelle qui pourra être mise en œuvre en sus de celles visées au paragraphe 3 du présent article, sous réserve de l'Accord des autorités aéronautiques des deux parties contractantes.
- 6) Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes ou d'autres, les entreprises désignées s'entendront, compte tenu des capacités à mettre en œuvre par chacune d'elles, sur la fréquence des services, les horaires et, en général, sur les conditions dans lesquelles ces services seront exploités.

Les ententes conclues entre les entreprises désignées et toutes modifications qui y seraient apportées devront être soumises pour approbation aux autorités aéronautiques des deux parties contractantes.

- 7) Au cas où l'entreprise désignée par l'une des parties contractantes ne désirerait pas utiliser sur une ou plusieurs routes, soit une fraction soit la totalité de transport qui lui a été concédée, elle pourra s'entendre avec l'entreprise désignée par l'autre partie contractante en vue de transférer à celle-ci, la totalité ou une fraction de la capacité de transport en cause. L'entreprise désignée qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre à tout moment.

Article 6.

- 1) Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont à l'entrée dans le territoire de l'autre partie contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection, autres droits et taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.
- 2) Sont également exonérés de ces mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des redevances en raison des services rendus :

- a) Les provisions de bord prises sur le territoire d'une partie contractante dans les limites et conditions fixées par les autorités de ladite partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante.
 - b) les pièces de rechange et les équipements normaux de bord, introduits sur le territoire de l'une des parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante ;
 - c) les carburants et lubrifiants pris à bord sur le territoire d'une partie contractante destinés à l'avitaillement des aéronefs employés en service international de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de la partie contractante sur lequel ils ont été embarqués.
- 3) Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Jusqu'à ce qu'ils soient utilisés ou qu'ils aient reçu une autre destination, les produits en question seront soumis au contrôle de la douane.

Article 7.

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire d'une partie contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne sont soumis qu'à un contrôle de transit.

Les bagages et marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 8.

- 1) Les lois et règlements d'une partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliquent à l'entreprise désignée par l'autre partie contractante.

- 2) Les lois et règlements d'une partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, marchandises ou envois postaux, tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.
- 3) Chaque partie contractante s'engage à ne pas accorder de préférence à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée par l'autre partie contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.
- 4) Pour l'utilisation des aéronefs et autres facilités offertes par une partie contractante, l'entreprise désignée par l'autre partie contractante n'a pas à payer de taxes supérieures à celles qui doivent être payées pour les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.
- 5) Chaque partie contractante s'engage à assurer à l'autre partie contractante le libre transfert, au taux officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur son territoire à raison des transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises effectués par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante.

Article 9.

- 1) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des parties contractantes sont durant la période où ils sont en vigueur, reconnus valables par l'autre partie contractante à condition que les normes auxquelles sont soumis ces certificats, brevets ou licences soient conformes au moins aux normes exigées par la Convention et ses Annexes.
- 2) Chaque partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses ressortissants ou validés en faveur de ceux-ci par l'autre partie contractante ou par tout autre Etat.

Article 10.

- 1) Les tarifs de tout service convenu sont fixés à des taux raisonnables, en prenant en

considération tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens.

2) Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux parties contractantes et après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées doivent, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établis par l'association du Transport Aérien International,

(I.A.T.A.).

3) Les tarifs ainsi fixés sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des parties contractantes au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans les cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4) Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une partie contractante, les autorités aéronautiques des deux parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par accord mutuel.

5) A défaut d'accord, le différend est soumis à l'arbitrage prévu à l'article 14 ci-après.

6) Les tarifs déjà établis restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou à l'article 15 ci-après.

Article 11.

Les autorités aéronautiques des parties contractantes se communiquent régulièrement des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues qui indiquent le volume du trafic transporté sur les services convenus, par points d'embarquement et de débarquement dans la mesure du possible, par point d'origine et de destination.

Article 12.

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des parties contractantes se consultent de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent Accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante.

Article 13.

1) Si l'une ou l'autre des parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre partie contractante.

Cette consultation doit commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la réception de cette demande. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur dès que les deux parties contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles respectives concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des Accords Internationaux.

2) Des modifications aux annexes au présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. Elles entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 14.

1) Tout différend entre les parties contractantes relatifs à l'interprétation du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, sera soumis à la requête de l'une des parties contractantes, à un tribunal arbitral composé de trois membres.

2) A cet effet, chacune des parties contractantes désigne un arbitre et les deux arbitres désignent un tiers arbitre résidant dans un État tiers, comme président. Si dans un délai de soixante (60) jours à partir du jour où l'une des parties contractantes a désigné le sien, ou si au cours des soixante (60) jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les arbitres ainsi désignés ne seront pas mis d'accord sur le choix du président, chaque partie contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3) Le tribunal arbitral détermine son siège et sa propre procédure.

4) Les parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

5) Si l'une des parties contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre partie contractante pourra, après un long délai qui durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle

avait accordés en vertu du présent Accord à la partie contractante en défaut.

6) Chaque partie contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

Article 15.

Le présent Accord et ses annexes ainsi que ses amendements éventuels seront enregistrés auprès de l'organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 16.

Le présent Accord et ses annexes seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier à la fois les deux parties contractantes.

Article 17.

Chaque partie contractante peut, à tout moment, notifier à l'autre partie contractante son désir de dénoncer le présent Accord.

Une telle notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La dénonciation a effet douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre partie contractante, à moins que cette dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en a reçu communication.

Article 18.

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

En foi de quoi, les plénipotentiaires des deux parties contractantes ont signé le présent Accord.

Fait à Yaoundé, le 29 juin 1973.

en quatre exemplaires originaux dont deux en langue française et deux en langue anglaise, les quatre textes faisant également foi.

Pour le Conseil Exécutif National
de la République du Zaïre,

Pour le Gouvernement de la République
Unie du Cameroun,

ANNEXES.

TABLEAU DE ROUTES.

I. — ROUTES ZAIROISES.

Points au Zaïre vers DOUALA en République Unie du Cameroun via LIBREVILLE et point au-delà ATHENES et vice versa.

II. — ROUTES CAMEROUNAISES.

Points au Cameroun vers KINSHASA en République du ZAIRE via LIBREVILLE et point au-delà NAIROBI et vice versa.

III. — FREQUENCES.

Les deux parties contractantes sont convenues de mettre en exploitation dans l'immédiat, une fréquence par semaine.

Toutefois d'autres fréquences pourront être exploitées par les entreprises désignées lorsque le trafic le justifiera.

L'entente des deux entreprises désignées en matière de fréquence sera soumise pour approbation aux Autorités Aéronautiques des deux parties contractantes.

Loi n° 74/017 du 10 juillet 1974 habilitant le Président de la République, à prendre, par application de l'article 52 de la Constitution des mesures qui sont du domaine de la loi.

EXPOSE DES MOTIFS.

Dans un pays comme le nôtre où l'évolution se fait à une allure accélérée, un retard dans l'élaboration des textes peut constituer un frein énorme au progrès et à la prospérité du pays.

En effet, les règles de droit sont les meilleurs moyens d'action et d'expression du pouvoir public, car c'est au moyen du droit positif - lois, règlements, actes juridiques - que les pouvoirs publics peuvent remplir leur lourde mission qui est de veiller, à tous égards, aux intérêts vitaux de la Nation.

Fidèle aux principes de la séparation des pouvoirs, notre Constitution qui se veut révolutionnaire a clairement délimité le champ d'action de chacun des pouvoirs.

Cependant, pour répondre aux nécessités d'un Etat moderne où il faut édicter des dispositions législatives de plus en plus nombreuses, le Constituant de 1957, tenant compte des vacances parlementaires, a eu la perspicacité de prévoir, à travers l'article 52, la faculté pour le Pouvoir législatif, d'habiliter le Président de la République à prendre, par ordonnance-lois, les mesures qui sont du domaine de la loi, pour ainsi assurer la continuité de l'action des pouvoirs publics.

L'Etat n'est-il pas à l'image d'une entreprise privée dont il faut suivre l'évolution au jour le jour et dont la gestion ne peut souffrir, par conséquent, d'aucune interruption ?

Ainsi, par exemple, l'afflux des investissements en République du Zaïre que suscitent les nombreuses croisades du Père de la Nation à travers le monde resterait sans effet, si le Pouvoir Exécutif ne pouvait, faute d'une délégation du Pouvoir Législatif, approuver pendant les vacances parlementaires, les conventions qui pourraient éventuellement en résulter, conformément à l'article 18 de l'ordonnance-loi n° 69/032 du 26 juin 1969 portant Code des Investissements.

C'est pour toutes ces raisons de prévoyance et celles liées à notre attachement au principe de la permanence de l'Etat que le Conseil Lé-

gislatif National a décidé d'habiliter le Président de la République à prendre, pour la période des vacances parlementaires, par ordonnances-lois, des mesures qui sont du domaine de la loi.

LOI.

Le Conseil Législatif National a adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1er.

Le Président de la République est habilité à prendre, par ordonnances-lois, des mesures qui sont du domaine de la loi.

Cette habilitation est valable jusqu'au 6 octobre 1974.

Article 2.

La présente loi entre en vigueur le 29 juin 1974.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Kinshasa, le 10 juillet 1974.

MOBITU SESE SEKO KIKULU
NGBENDU WA ZA BANGA,
Général de Corps d'Armée.