

# JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE DU ZAIRE

## PREMIERE PARTIE

Bulletin des lois, ordonnances et actes du  
Gouvernement, des actes de procédure, des annonces et avis  
PARAISSANT LE 1<sup>er</sup> ET LE 15 DE CHAQUE MOIS  
A KINSHASA

### PRIX D'ABONNEMENT, DU NUMERO ET DES INSERTIONS

#### 1. Prix de l'abonnement (Congo et tous pays)

- a) Première Partie : 12,00.00 Z
- b) Deuxième partie : 14,00.00 Z
- c) Troisième partie : 2,40.00 Z

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

#### 2. Prix du numéro :

- a) Première partie : 50 K
- b) Deuxième partie : 60 K
- c) Troisième partie : 60 K

— 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 à la Banque du Zaïre ou au comptable du Service du Journal Officiel pour les paiements au comptant.

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 à la Banque du Zaïre.

Les abonnements sont annuels ; ils prennent cours le 1<sup>er</sup> janvier et sont renouvelables au plus tard le 1<sup>er</sup> 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.

sont calculés conformément à la circulaire n° 6032/426/BIS du 6 février 1968.

Article 4.

La présente ordonnance produit ses effets à la date de sa signature.

Fait à Kinshasa, le 19 avril 1972.

Le Président de la République du Zaïre,  
MOBUTU SESE SEKO,  
Général de Corps d'Armée.

✓  
Ordonnance n° 72/224 du 26 avril 1972 fixant les conditions d'utilisation des aérodromes par mauvaise visibilité et les conditions d'établissement des procédures d'attente et d'approche aux instruments et des minima opérationnels.

Le président de la République,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 approuvée par la loi du 30 avril 1947 ;

Vu l'ordonnance n° 26/321 du 8 octobre 1955 relative à la Navigation Aérienne telle qu'elle modifiée à ce jour ;

Sur proposition du Ministre des Transports et Communications ;

Ordonne :

Définitions.

Article 1er.

Dans la présente ordonnance, les termes ci-après sont employés dans les acceptions suivantes :

- 1.1 — **Hauteur critique** : Hauteur la plus basse par rapport à un niveau spécifié de l'aérodrome, au-dessous de laquelle une approche ou une procédure d'approche interrompue ne peuvent pas être exécutées de façon sûre à l'aide des seuls instruments.
- 1.2 — **Visibilité horizontale** : visibilité dans une direction du plan horizontal mesurée par les services compétents sur

un aérodrome selon des techniques spécifiées.

1.3 — **Visibilité verticale** : Visibilité dans la direction verticale mesurée par les services compétents sur un aérodrome selon des techniques spécifiées.

1.4 — **Vois ordinaires** : Vois commerciaux ou non effectués notamment pour transporter des passagers et des marchandises.

1.5 — **Vois spéciaux** : Vois divers effectués à des fins autres que le transport de passagers ou de marchandises, tels que, par exemple :

- certains transports de poste ;
- l'entraînement et les contrôles d'aptitudes des équipages ;
- les essais de matériel aérien ;
- les mises en place d'aéronefs ou d'équipages, ou de matériel et de personnels de service des exploitants ;
- la vérification et l'étalonnage des installations aéronautiques.

1.6 — **Procédure d'approche classique** :

Procédure d'approche aux instruments à laquelle ne peut pas être associée, dans le cas des vols ordinaires, une hauteur critique inférieure ou égale à 60 m.

N.B. Une procédure d'approche classique peut être compatible avec une hauteur critique inférieure ou égale à 60 m pour certains vols spéciaux.

1.7 — **procédure d'approche de précision** :

Procédure d'approche aux instruments à laquelle peut être associée dans le cas des vols ordinaires une hauteur critique inférieure ou égale à 60 m.

1.8 — **Minima opérationnels** : Ensemble des valeurs les plus basses de certains paramètres significatifs qui fixent les limites au-dessous desquelles l'exécution de certaines manœuvres d'approche, d'atterrissage ou de décollage est interdite à un équipage, à

moins que pour faire face à des circonstances exceptionnelles, le Commandant de bord ne juge absolument nécessaire d'y déroger pour préserver la sécurité. Ces limites sont exprimées par les valeurs des paramètres suivants :

a) **Pour les procédures d'approche classées :**

- Hauteur critique ;
- visibilité verticale minimale.
- visibilité horizontale minimale.

b) **Pour les procédures d'approche de précision :**

- hauteur critique ;
- visibilité horizontale minimale.

c) **Pour les décollages :**

- visibilité horizontale minimale.

1.9 — **Minima opérationnels de l'exploitant :** Minima opérationnels, particuliers à chaque exploitant choisis par lui pour fixer les limites au-dessous desquelles l'exécution des approches, des atterrissages ou des décollages est interdite à des équipages.

1.10 — **Minima opérationnels les plus bas admissibles sur aérodrome :**

Valeurs les plus basses que l'exploitant puisse décider d'adopter sur cet aérodrome.

**Emploi des minima opérationnels.**

**Article 2.**

Sauf circonstances particulières imposant à l'équipage, dans le but d'assurer la sécurité, l'exécution des manœuvres ou procédures exceptionnelles :

2.1 — Une procédure d'approche ne sera pas poursuivie au-delà d'un point spécifié de la trajectoire d'approche si la dernière valeur de l'un quelconque des éléments météorologiques annoncés à l'équipage par les services au sol compétents est inférieure au minimum correspondant de l'exploitant.

2.2 — Toute procédure d'approche aux instruments sera interrompue à la hau-

teur critique fixée par l'exploitant si le pilote ne dispose pas à ce moment d'une visibilité suffisante pour pouvoir contrôler ses manœuvres d'approche et d'atterrissage par la vision de repères au sol. Dans l'éventualité où, la hauteur critique ayant été franchie dans les conditions spécifiées ci-dessus, la visibilité deviendrait ensuite insuffisante, la procédure sera immédiatement interrompue à moins que cette manœuvre ne soit moins sûre que la poursuite de l'approche.

**Détermination des minima opérationnels de l'exploitant.**

**Article 3.**

3.1 — **Exploitant titulaire d'une autorisation de transport aérien.**

3.1.1 — Les minima opérationnels de l'exploitant sont déterminés par chaque exploitant, dans le but d'assurer la sécurité des vols, en tenant compte notamment :

- des minima opérationnels les plus bas admissibles ;
- de l'équipement de ses avions ;
- de l'aptitude de ses équipages.

3.1.2 — Les valeurs de ses minima ou leur mode de calcul doivent obligatoirement figurer dans le manuel d'exploitation.

3.1.3 — Ces valeurs ne doivent, en aucun cas, être inférieures aux valeurs des minima les plus bas admissibles.

3.1.4 — Un exploitant ne peut adopter pour ses vols spéciaux des minima opérationnels dont les valeurs sont inférieures à celles qu'il a retenues pour ces vols ordinaires sans en avoir reçu l'autorisation de la Direction de l'Aéronautique Civile.

3.2 — **Exploitant non titulaire d'une autorisation de transport aérien :**

Pour les exploitants qui ne sont pas titulaires d'une autorisation de transport aérien, les valeurs de minima applicables sont fixées par des instructions particulières prises en application de la présente ordonnance.

**Article 4.**

Les procédures d'attente et d'approche aux instruments et les minima opérationnels les plus bas admissibles correspondants, établis conformément aux spécifications techniques du Document 8168/OPS/611 de l'OACI et ses amendements, sont approuvés et mis en vigueur par la Direction de l'Aéronautique Civile.

**Article 5.**

Les procédures d'attente et d'approche aux instruments et les minima opérationnels les plus bas admissibles correspondants établis en dérogation aux spécifications techniques du Document 8168/OPS/611 de l'OACI et ses amendements sont approuvés et mis en vigueur par décision du Ministre des Transports et Communications.

**Article 6.**

Les procédures d'attente et d'approche aux instruments et les minima opérationnels les plus bas admissibles correspondants sont publiés sous forme de cartes pour les procédures et de tableaux pour les minima opérationnels.

**Article 7.**

Le Ministre des Transports et Communications est chargé de l'exécution de la présente ordonnance qui entre en vigueur le jour de sa signature.

Fait à Kinshasa, le 26 avril 1972.

Le Général de Corps d'Armée,  
MOBUTU SESE SEKO.

Par le Président de la République,  
Le Ministre des Transports et Communica-  
tions,  
KASONGO MUTUALE.

Ordonnance n° 72/225 du 26 avril 1972 instituant une taxe de navigation à charge des armateurs ou des propriétaires des bâtiments qui font ou qui sont destinés à faire des opérations lucratives de navigation sur les voies de navigation intérieure.

Le Président de la République,

Vu la constitution,

Vu l'ordonnance-loi n° 66/96 du 14 mars 1966 portant code de la navigation fluviale

et lacustre ;

Vu le décret du 26 avril 1887 sur la surveillance et la police de navigation, spécialement en son article 3 ;

Vu l'ordonnance-loi n° 71/003 du 26 janvier 1971 portant création de la régle des voies fluviales, spécialement en son article 3 - 3° ;

Sur proposition du Ministre des Transports et Communications,

Ordonne :

**Article 1er.**

Pour tout bâtiment ou engin flottant qui fait ou est destiné à faire, sur les voies de navigation intérieure, le transport de personnes ou de choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation, il sera dorénavant perçu une taxe de navigation au profit de la régie des voies maritimes sur le Bas-fleuve et au profit de la régie des voies fluviales sur les autres voies d'eau.

Cette taxe est destinée à financer les travaux d'aménagement et d'entretien desdites voies d'eau, effectués au profit des usagers.

**Article 2.**

Les définitions du bâtiment et de l'armateur sont celles figurant à l'article 2 du code de la navigation fluviale et lacustre.

**Article 3.**

Le montant de la taxe de navigation est fixé annuellement comme suit :

- 1°) Z. 0,80 par tonne de jauge nette pour les bâtiments non autopropulsés affectés exclusivement aux transports de marchandises ou (et) de passagers.
- 2°) Z. 4,12 par cheval vapeur de puissance motrice installée pour les bâtiments autopropulsés non affectés aux transports de marchandises ou de passagers.
- 3°) Z. 0,20 par mètre cube pour les grumes acheminées en radeau.

Les taxes 1 et 2 se cumulent lorsqu'il s'agit de bâtiments autopropulsés transportant des marchandises ou (et) des passagers.