

Elle ne pourra excéder un an pour les passeports de type feuillet et pour ceux délivrés aux bénéficiaires visés à l'article 3 (B-paragraphe a, b, c, d, e, g, h, i). Toutefois, la validité maximale ne saurait dépasser trois ans pour les autres.

Art. 7. — Seules, les autorités habilitées à délivrer les passeports diplomatiques peuvent en proroger la validité ; les missions diplomatiques à l'étranger doivent solliciter des instructions du département.

Art. 8. — Le passeport diplomatique doit être obligatoirement restitué à son expiration ou à la fin de la mission ou du voyage qui a motivé sa délivrance, soit à l'autorité qui l'a établi, soit au ministère des affaires étrangères.

Les agents des cadres des affaires étrangères mis à la retraite doivent également restituer leurs passeports diplomatiques.

Art. 9. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Brazzaville, le 12 août 1967.

A. MASSAMBA-DÉBAT.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,  
Chef du Gouvernement,

A NOUMAZALAY.

Le ministre des affaires  
étrangères et de la coopération,  
chargé du tourisme, de  
l'aviation civile et de  
l'ASECNA,

D. CHARLES GANAQ.

## ASECNA ET AVIATION CIVILE

DÉCRET N° 67-215 du 7 août 1967 relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'intérieur ;

Vu la constitution du 8 décembre 1963 ;

Vu la convention de Chicago, relative à l'aviation civile internationale ;

Vu la loi n° 43-65 du 3 décembre 1965, relative à la procédure de codification des textes législatifs concernant l'aviation civile ;

Le conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

### TITRE PREMIER dispositions générales

Art. 1<sup>er</sup> — Le présent décret est limité aux conditions de navigabilité. Tout aéronef civil doit, en outre, satisfaire à certaines conditions d'emploi (documents de bord et règles opérationnelles, faisant l'objet d'autres textes).

Art. 2. — Les dispositions du présent décret sont applicables :

En totalité aux aéronefs de nationalité congolaise, à l'exclusion des aéronefs militaires et des aéronefs d'Etat au sens de l'article 3 de la convention de Chicago ;

En ce qui concerne l'article 3 ci-dessous, à tous les aéronefs survolant le territoire de la République du Congo ou utilisant celui-ci comme plate forme d'envol.

Art. 3. — En dehors des exceptions visées à l'article 2 du décret, tout aéronef en circulation doit satisfaire, notamment, aux obligations suivantes :

S'il est inscrit au registre congolais (ou en instance d'inscription à ce registre), être pourvu d'un certificat de navigabilité en état de validité ou d'un laissez-passer valable pour le vol effectué, documents établis et délivrés dans les conditions fixées par le présent décret ;

S'il est inscrit à un registre étranger, être pourvu d'un certificat de navigabilité en état de validité, délivré par son Etat d'immatriculation et reconnu valable par les autorités congolaises ou d'un laissez-passer établi par les autorités congolaises, dans les mêmes conditions que pour un aéronef congolais.

## TITRE II

### DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET DES LAISSEZ-PASSER

#### CHAPITRE PREMIER

##### Définition des types d'aéronefs

Art. 4. — Pour l'application du présent décret, on ne considère que les types d'aéronefs suivants :

**Avion.** — Aéronef, dont la sustentation en vol est obtenue par les réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes, dans des conditions données de vols et qui est entraîné par un ou plusieurs organes moteurs, maintenus en fonctionnement dans toutes les circonstances normales de vol, au moins en partie.

**Planeur.** — Aéronef, dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes, dans des conditions données de vol et dépourvu d'organe moteur ou non, entraîné par un organe moteur, sauf à l'essor ou dans certaines circonstances de vol différentes de l'utilisation principale pour laquelle est conçu le planeur.

**Giravion.** — Aéronef, dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors, entraînés autour d'axes sensiblement verticaux. Cette définition comprend des hélicoptères.

**Aéronef spécial.** — Aéronef ne rentrant dans aucune des définitions précédentes.

#### CHAPITRE II

##### Définition et classification des certificats des navigabilité et laissez-passer

Art. 5. — Les certificats de navigabilité et laissez-passer sont délivrés par le ministre chargé de l'aéronautique civile.

Ils sont définis et classés comme suit :

1<sup>o</sup> Certificat de type :

Document par lequel le ministre chargé de l'aviation civile, reconnaît que les aéronefs conformes à un certain type peuvent recevoir un certificat de navigabilité individuel normal.

2<sup>o</sup> Certificats de navigabilité individuels :

Document par lequel le ministre chargé de l'aviation civile, reconnaît que l'aéronef est autorisé à circuler dans les conditions associées à la catégorie et aux mentions d'emploi du certificat délivré.

Les certificats de navigabilité individuels peuvent appartenir aux catégories suivantes :

a) Certificat de navigabilité normal : (CON) :

Intitulé « certificat de navigabilité », il permet, conformément aux règlements en vigueur sur les territoires survolés, la circulation aérienne au-dessus du territoire de la République du Congo, des territoires des pays étrangers adhérents à la convention de Chicago ou ayant avec la République du Congo des accords pour la circulation aérienne, sous réserve, toutefois, des restrictions prévues par ladite convention, notamment aux articles 5, 6, 7, 9, 10, 33, 39 et 40.

b) Certificat de navigabilité spécial : (CNS) :

Intitulé « certificat de navigabilité spécial », il est délivré aux appareils qui, bien que n'étant pas intégralement conformes aux règlements en vigueur, satisfont à un ensemble de conditions disponibles sur demande et considérées comme suffisantes pour répondre aux dispositions du paragraphe 22 de l'annexe 8, deuxième partie de la convention de Chicago moyennant des restrictions d'emploi particulières à l'aéronef et mentionnées sur les documents associés à ce certificat de navigabilité spécial.

Il peut également être délivré à un aéronef pour le type duquel l'ensemble des vérifications et essais nécessaires à la délivrance du certificat de navigabilité normal, sont inachevées mais permettent déjà de satisfaire aux exigences du paragraphe ci-dessus.

c) Certificat de navigabilité restreint d'aéronef (C.N.R.A.):

Il permet la circulation aérienne au-dessus du territoire de la République du Congo, dans des conditions limitées qui dans chaque cas, sont mentionnées de façon détaillée sur le certificat.

d) Certificat de navigabilité pour exportation (C. N.E.):

Document ne permettant pas la circulation aérienne, délivré à un aéronef destiné à être exporté, attestant que l'aéronef satisfait aux conditions techniques, de délivrance d'un certificat de navigabilité normale analogue et rédigé de manière identique.

3° Laissez-passer :

Document provisoire ne permettant la circulation aérienne qu'au-dessus des territoires de la République et dans des conditions limitées qui, dans chaque cas, sont mentionnées de façon détaillée sur le laissez-passer.

#### Mention d'emploi:

Art. 6. — L'une ou plusieurs des mentions qui intéressent l'emploi des aéronefs, peuvent figurer sur les certificats individuels de navigabilité :

*Avions.* — Mentions « transport public de passagers 1 », ou « transport public de passagers 2 », ou « transport public de passagers 3 ».

Les avions dont le certificat individuel de navigabilité, qui ne peut alors être que normal, portant l'une de ces mentions, peuvent seuls être utilisés pour le transport des passagers moyennant une rémunération de quelque nature qu'elle soit.

Les mentions « transport public de passagers 1 » et « transport public de passagers 2 », ne peuvent être accordées qu'à des avions multimoteurs.

Les mentions « transport public de passagers 2 » et « transport public de passagers 3 », ne peuvent être accordées qu'à des avions d'une masse totale maximum inférieure ou égale à 5 700 kilogrammes.

La mention « transport public de passagers 3 » impose des restrictions au transport des passagers, dont, en principe, l'obligation de voler en « ER ».

La mention « transport public de poste ou de marchandises ».

Les avions dont le certificat individuel de navigabilité porte la mention « transport public de poste ou de marchandises », peuvent être utilisés pour le transport de poste ou de marchandises moyennant une rémunération de quelque nature qu'elle soit.

#### Mention « privée »:

Les avions dont le certificat individuel de navigabilité porte la mention « privée », peuvent être utilisés par leur propriétaire, les préposés de ce dernier ou ses invités personnels pour leur propre usage, à l'exception de tout transport de passagers, de poste ou marchandises et de tout travail aérien comportant une rémunération de quelque nature qu'elle soit.

#### Mention « travail aérien » :

Les avions dont le certificat individuel de navigabilité porte la mention « travail aérien », peuvent seuls être utilisés pour toute opération aérienne rémunérée, qui emploie un aéronef à d'autres fins que le transport public, soit notamment pour l'instruction aérienne, les vols de démonstration et de propagande, la photographie, le parachutage, le remorquage d'aéronef, la publicité et les opérations agricoles aériennes.

*Planeurs.* — Le certificat de navigabilité des planeurs permet leur utilisation par leur propriétaire, par les préposés de ce dernier ou ses invités personnels pour leur propre usage ou dans un but commercial, à l'exclusion de tout transport de passagers, de poste ou de marchandises comportant une rémunération de quelque nature qu'elle soit.

L'une ou plusieurs des mentions suivantes, qui intéressent l'emploi des planeurs, peuvent figurer sur le certificat de navigabilité :

Mention « début » : planeur début, interdit de vol en usage ;

Mention « sport » : nécessaire pour le vol en nuages et en ondes ;

Mention « acrobatique » : nécessaire pour pratiquer des vols comportant des changements brutaux d'altitude ou d'assiette.

*Giravions.* — Les mentions « transport public de poste ou de marchandises », privé et « travail aérien », sont applicables aux giravions avec les mêmes définitions que pour les avions.

Les mentions « transport public de passagers 1 », « transport public de passagers 2 » et « transport public de passagers 3 », permettent seules l'utilisation des giravions pour le transport des passagers moyennant une rémunération de quelque nature qu'elle soit.

La mention : « transport public de passagers 1 », ne peut être accordée qu'à des giravions multimoteurs.

La mention « transport public de passagers 2 », ne peut être accordée qu'à des giravions d'une masse totale maximum inférieure à 9 070 kilogrammes

La mention « transport public de passagers 3 », qui ne peut être accordée qu'à des giravions d'une masse totale inférieure à 2 700 kilogrammes, impose des restrictions au transport des passagers, dont en principe l'obligation de voler en « VFR ».

### CHAPITRE III

#### Délivrance des certificats de navigabilité et des laissez-passer

Art. 7. — Définitions : vérifications, ensemble des opérations de toute nature que les services officiels estiment nécessaires pour constater qu'un aéronef (ou élément d'aéronef) satisfait dans son ensemble et dans chacune de ses parties constitutives aux conditions techniques de ce décret qui les concernent.

Modification majeure : modification nécessitant de l'avis des services techniques officiels une vérification supplémentaire pour le maintien du certificat de navigabilité.

Modification mineure : modification ne nécessitant pas, de l'avis des services techniques officiels, une vérification supplémentaire pour le maintien du certificat de navigabilité.

Aéronefs (ou éléments d'aéronef) prototype : le premier aéronef (élément d'aéronef) pour lequel la vérification sera sollicitée.

Aéronef (ou élément d'aéronef) de série : tout aéronef (ou élément d'aéronef) identique dans ses parties soumises à vérification à un aéronef prototype ou n'en différant que par des modifications n'affectant pas ses caractéristiques essentielles du point de vue forme, construction ou fonctionnement.

Variante d'aéronef (ou élément d'aéronef) : tout aéronef (ou élément d'aéronef), délivré d'un prototype par altération d'une au moins de ses caractéristiques essentielles du point de vue forme, construction ou fonctionnement.

Aéronef (ou élément d'aéronef) de référence par rapport aux autres exemplaires de la série afin de repérer très exactement les modifications.

#### Désignation des aéronefs (ou éléments d'aéronefs), sujet à vérification :

Art. 8. — 1° Tout aéronef (ou élément d'aéronef), sujet à vérification aura une désignation comprenant la raison sociale du constructeur et permettant de distinguer du type primitif les différences variantes.

2° Les différents exemplaires de la série sont désignés par la suite des nombres.

#### Services ou organismes compétents :

Art. 9 — Pour la délivrance ou le retrait des certificats de type et des certificats de navigabilité normaux, spéciaux ou restreints, ainsi que des laissez-passer, le ministre chargé de l'aviation civile fait effectuer les vérifications qu'il juge nécessaires par les services, par les services qualifiés qui peuvent :

Soit dépendre du ministre chargé de l'aviation civile ou de tout autre organisme gouvernemental : ces services sont alors dénommés dans le texte du présent décret « services techniques officiels » ;

Soit être constitués par des sociétés déléguées à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile, conformément aux textes en vigueur. Ces organismes sont alors dénommés dans le présent décret, sociétés de classifications agréées.

#### *Procédure de délivrance des certificats de navigabilité aux aéronefs :*

Art. 10. — Les certificats de navigabilité normaux ou spéciaux, avec leurs mentions d'emplois, seront délivrés et maintenus pour les aéronefs construits au Congo ou à l'étranger, si les services techniques officiels estiment qu'ils satisfont à certaines conditions techniques précisées à l'article 16 ci-après.

Ils pourront être retirés si les services techniques officiels estiment qu'ils n'y satisfont plus. En outre, le certificat de navigabilité d'avion satisfaisant auxdites conditions, peut être retiré s'il présente à l'usage des risques ou des dangers qui n'ont pas été prévus dans celles-ci.

Le contrôle exercé par les services qualifiés, aura pour but, de constater que l'aéronef (ou élément d'aéronef) soumis à vérification, satisfait l'ensemble de ces conditions techniques. Toutes facilités pour exercer ce contrôle, devront être accordées aux représentants de ces services par l'industriel constructeur, dont les obligations seront les suivantes :

#### *A. — Prototype*

Le constructeur qui désire soumettre un aéronef (ou élément d'aéronef), à vérification en vue de la délivrance du certificat de type, devra fournir aux services qualifiés :

a) Un dossier technique complet comportant toutes justifications jugées nécessaires par les services officiels, pour s'assurer que les conditions techniques de vérifications prévues par le présent décret, sont satisfaisantes. Les résultats complets des essais effectués, les indications nécessaires à la conduite des essais officiels et les manuels de vol devront notamment figurer au dossier technique ;

b) Un certificat de conformité signé du constructeur et établi sous sa propre responsabilité, certifiant que l'aéronef (ou élément d'aéronef) présenté à la vérification est conforme aux documents fournis et, en particulier au dossier technique ;

c) Les justifications nécessaires pour maintenir la validité du certificat de type, soit dans le cas où il désire apporter des modifications, soit dans le cas où l'expérience conduit ces services à exiger des modifications, en particulier sous forme de consigne de navigabilité.

#### *B. — Série*

Le constructeur qui désire soumettre un aéronef (ou élément d'aéronef), de série à vérification devra :

a) Fournir aux services qualifiés, tous moyens propres vérifier l'identité de l'aéronef (ou élément d'aéronef), de série avec l'aéronef ayant reçu le certificat de type. En particulier, devront être approuvés par les services qualifiés, les moyens et les opérations de contrôle destinés à vérifier cette identité ;

b) Etablir et prendre des dispositions pour tenir à jour les documents nécessaires à l'entretien ;

c) Prendre des dispositions pour informer systématiquement tous les utilisateurs des modifications obligatoires.

Art. 11. — Les certificats de navigabilité normaux ou spéciaux, délivrés par un pays étranger à des aéronefs immatriculés ou en cours d'immatriculations sur le registre congolais mais construits à l'étranger, peuvent être échangés contre un certificat de navigabilité congolais :

1° Si un aéronef du même type a déjà été classé au registre la société de classification agréée, établit le certificat de navigabilité après vérification de l'état de navigabilité de l'aéronef et de sa conformité avec la définition de certificat de navigabilité de type.

2° Si aucun aéronef du même type n'a encore été classé au registre congolais la délivrance du certificat de navigabilité de type par le ministre chargé de l'aviation civile, est en principe subordonnée à la fourniture par le propriétaire :

Des règlements nationaux complets ayant servi à la délivrance du certificat de navigabilité ;

De la liste complète des dérogations à ces règlements éventuellement autorisées par les autorités étrangères pour l'aéronef en cause ;

De tous les documents de bord et d'utilisation (manuel de vol), documentation nécessaires à l'entretien, etc... ;

De tous les plans, rapports d'essais ou dossiers de calculs jugés utiles, ou demandés par les services compétents.

En outre, dans le cas où les services techniques officiels le jugeront nécessaire, les services compétents pourront procéder à des vérifications par des essais en vol ou au sol de toutes les caractéristiques jugées utiles.

Le certificat de navigabilité de type attribué, la société de classification agréée procédera pour la délivrance du certificat de navigabilité individuel, de la même manière que précisée au 1° du présent article.

#### *Modifications*

Art. 12. — Toute modification intéressant un aéronef (ou élément d'aéronef ayant reçu antérieurement le certificat de navigabilité, devra faire l'objet d'un dossier de modification établi suivant les mêmes règles que pour l'établissement du dossier technique du prototype.

S'il s'agit d'une modification majeure concernant un aéronef de construction congolaise le dossier de modification qui complètera le dossier technique, sera soumis aux services techniques officiels par l'utilisateur.

S'il s'agit d'une modification majeure concernant un aéronef de construction étrangère, il est recommandé aux utilisateurs de soumettre à l'accord des services compétents auprès de l'industriel responsable de la conception du type de l'appareil originel. Cet accord sera ensuite soumis à la société de classification agréée qui le transmettra avec son avis aux services techniques officiels pour approbation.

S'il s'agit d'une modification mineure telle que définie à l'article 8 ci-dessus, elle sera approuvée par la société de classification agréée ; cette approbation aura un caractère provisoire pendant un délai de deux mois, à l'issue duquel elle sera considérée comme définitive, si aucune objection n'a été formulée par les services techniques officiels.

#### *Laissez-passer*

Art. 13. — Les laissez-passer peuvent être délivrés dans les trois cas suivants :

a) A la place d'un certificat de navigabilité normal dont l'établissement est retardé pour une raison quelconque, bien que l'aéronef satisfasse à toutes les conditions de délivrance ;

b) Sous certaines réserves d'itinéraires, d'horaire et d'équipage, pour le convoyage et l'entraînement, compétitions des aéronefs de course et de record munis d'un certificat de navigabilité spécial ;

c) Sous toutes réserves jugées utiles par les autorités compétentes, à des appareils en cours d'expérimentation.

La délivrance d'un laissez-passer comportera, pour son titulaire l'obligation d'apposer sur l'appareil la marque distinctive qui sera spécifiée dans ledit document.

Dans le cas c), à défaut de marques régulières, la marque distinctive spécifiée sera composée des lettres T N suivies d'un tiret et d'un groupe de trois lettres dont la première sera un « w ».

Cette marque sera, dans ses dimensions et son emplacement, conforme aux dispositions en vigueur.

#### *Responsabilité en cas d'accident*

Art. 14. — 1° Pour tout accident survenu au cours des opérations de contrôle prévues par le présent décret, le propriétaire aura la responsabilité des risques de toute nature, y compris les dommages causés aux tiers.

2° Pour tout accident survenu en dehors des opérations de contrôle sur un matériel vérifié, le propriétaire conservera l'entière responsabilité des risques de toute nature encourus.

#### *Documentation associée au certificat de navigabilité*

Art. 15. — Tout certificat de navigabilité doit être obligatoirement complété par une documentation établie ou approuvée par les services techniques officiels précisant :

Les caractéristiques principales de l'aéronef ;

Les caractéristiques et limites de fonctionnement et emploi avec les tolérances correspondantes si elles existent ;

Tout autre renseignement jugé utile.

La composition de cette documentation résultera des textes en vigueur, ou à défaut, sera fixée par les services compétents. Elle pourra comprendre suivant les cas de navigabilité libre d'exploitation ; une fiche de caractéristiques (rapport de pesée limite de centrage), un manuel de vol, une liste des modifications appliquées et un document précisant les équipements (pilotage, radiocommunication et radionavigation) qui ne seraient pas déjà mentionnés dans les documents précédents.

*Conditions techniques de délivrance du certificat de navigabilité et d'attribution des mentions d'emploi*

Art. 16. — Ces conditions sont fixés par les textes réglementaires.

Chaque règlement sera assorti de conditions générales d'application. Les modalités particulières à chaque appareil seront déterminées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Toutefois, le ministre chargé de l'aviation civile pourra imposer des conditions spéciales s'il estime que dans le cas particulier de l'aéronef considéré, ces conditions sont indispensables au maintien du niveau de sécurité prévu de façon générale par les règles de l'air.

Les règlements qui servent de base à la certification seront précisés au constructeur par le ministre chargé de l'aviation civile lors de la demande de certification. Si les règlements en vigueur sont modifiés pendant la durée de la procédure de certification, le constructeur pourra choisir entre l'application de l'ancien et celle du nouveau règlement, à condition que la demande de certification ne date pas de plus de trois ans.

Si une modification majeure intervient dans la définition de l'aéronef, le ministre chargé de l'aviation civile, sera en droit de préciser à nouveau les règlements de certification.

CHAPITRE IV

*Validité et renouvellement des certificats de navigabilité et laissez-passer*

Art. 17. — 1° Le certificat de navigabilité normal ou spécial ne sera considéré en état de validité qu'autant que l'aéronef n'aura subi depuis la délivrance de ce certificat, aucune modification non approuvée qu'il sera resté, dans les limites d'utilisation prévues, en bon état de conservation et d'entretien, et qu'il aura reçu application de toute modification obligatoire. Cet état de validité sera caractérisé par le symbole « V ».

La période normale de validité des certificats de navigabilité individuels normaux et spéciaux, est fixée à six mois. Elle pourra toutefois, être portée à une valeur maximale d'un an dans les cas où l'état de l'appareil et les procédures d'entretien appliquées, seront jugés satisfaisants par les autorités compétentes. Cette période peut être réduite à moins de six mois suivant le type ou l'exploitation de l'aéronef.

Cette période de validité pourra être successivement renouvelée pour une durée égale après contrôle de l'aéronef, par l'autorité compétente dans le cadre des règlements en vigueur à la date de délivrance du certificat de navigabilité normal ou spécial. Ce contrôle pourra comporter, en particulier, des démontages et des mises à nu pour certains éléments.

Ce renouvellement par période de six mois pourra être limité à une durée de dix ans.

Passé ce délai, la validité du certificat de navigabilité normal ou spécial pourra être suspendue et son renouvellement pourra être subordonné à une vérification complète d'après les dernières conditions techniques de délivrance du certificat de navigabilité normal ou spécial en vigueur pour la catégorie à laquelle il appartient.

2° En plus du cas visé à l'article 10 où les services techniques officiels estiment que l'aéronef ne satisfait pas aux conditions techniques requises, la validité du certificat de navigabilité normal ou spécial sera automatiquement suspendue dans les quatre cas suivants (la situation de l'aviation sera alors caractérisée par le symbole « R ») :

a) L'aéronef est employé dans des conditions non conformes à celles définies par son certificat de navigabilité ;

b) Un des éléments intéressant la sécurité de l'aéronef a subi une avarie grave, laquelle pouvant être entraînée par des conditions climatologiques ;

c) L'aéronef a subi une modification non approuvée ou n'a pas subi une modification obligatoire ;

d) L'aéronef n'a pas été entretenu, conformément au manuel d'entretien approuvé, établi par l'exploitant ou, à défaut de manuel approuvé, conformément aux règles de l'art.

La validité du certificat de navigabilité pourra être rétablie dès que l'irrégularité aura cessé, à moins que cette irrégularité ait pu compromettre de façon permanente la sécurité de l'aéronef, la vérification de l'avion sera alors requise.

*Validité et renouvellement du certificat de navigabilité restreint (CNRA)*

Art. 18 La validité du CNRA est de deux années, elle est suspendue en cas de modification apportées à l'appareil dans des conditions différentes de celles prévues à l'article 11, paragraphe 13. Cette période peut être de celles prévues à l'article 11, paragraphe 13. Cette période peut être réduite dans certains cas définis par les services techniques officiels.

Le CNRA peut être renouvelé après une nouvelle période de deux années si les services compétents désignés à l'article 9, concluent à son maintien en situation « V ».

Art. 19. — 1° La validité du laissez-passer, qui est toujours limitée dans le temps, est définie par sa nature même quand il est délivré de droit. Dans tous les autres cas, sa validité est laissée à l'appréciation des services qualifiés et mentionnés dans le texte du laissez-passer ;

2° La validité d'un laissez-passer sera par ailleurs automatiquement suspendue dans les cas exposés à l'article 17 ci-dessus.

Dans tous les cas, le renouvellement du laissez-passer est laissé à l'appréciation des services qualifiés.

Art. 20. — Le ministre chargé de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Brazzaville, le 7 août 1967.

A. MASSAMBA-DÉBAT

Par le Président de la République :

*Le Premier ministre,  
Chef du Gouvernement,*

A. NOUMAZALAY.

*Le ministre de l'intérieur,*

A. HOMBESSA.

*Le ministre des affaires étrangères,*

D. Ch. GANAO.

*Le garde des sceaux,  
ministre de la justice et du  
travail,*

F.L. MACOSSO.

MINISTÈRE DES FINANCES ET DU BUDGET

DÉCRET N° 67-205 du 2 août 1967, relatif à la répression des infractions à la réglementation des changes.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la constitution du 8 décembre 1963 ;

Vu la loi n° 12-67 du 21 juin 1967, relative aux relations financières du Congo avec l'étranger ;

Vu le décret n° 67-150 du 30 juin 1967, relatif à certaines opérations avec l'étranger et à l'établissement de la balance des paiements ;

Vu le décret n° 67-151 du 30 juin 1967 portant création du bureau des relations financières extérieures ;

Le conseil des ministres entendu,