

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli Affari Esteri**

(FANFANI)

di concerto col **Ministro delle Finanze**

(TREMELLONI)

e col **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(JERVOLINO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 MAGGIO 1965

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo aereo tra l'Italia ed il Congo con annessi Memorandum, concluso a Roma il 7 dicembre 1962

ONOREVOLI SENATORI. — L'Accordo aereo tra l'Italia ed il Congo, concluso a Roma il 7 dicembre 1962, prevede l'attuazione dell'attività di traffico aereo da parte delle rispettive compagnie designate e la disciplina giuridica dei rapporti nella materia che ne conseguono.

Il testo è perfettamente in linea con gli altri accordi del genere conclusi dall'Italia, e ripete di massima i principî generali e fondamentali enunciati negli stessi, con particolare riferimento agli accordi conclusi negli ultimi anni.

La rotta italiana, con diritti di traffico, stabilita nell'annesso all'Accordo è la seguente: Roma - Leopoldville - Johannesburg e viceversa; mentre la rotta congolese segue

il tragitto: Leopoldville - Roma - Bruxelles e viceversa.

È pertanto previsto l'esercizio dell'attività aerea rispettiva, con pieni diritti di traffico commerciale, fra i territori italiani e congolese (3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> libertà dell'aria) e al di là degli stessi territori (in 5<sup>a</sup> libertà).

La linea aerea italiana, già in esercizio a mezzo di concessione provvisoria, tra Roma e Leopoldville con proseguimento verso Johannesburg, viene pertanto sanzionata dall'Accordo in argomento in regime definitivo; mentre è contemporaneamente assicurato, in reciprocità, il diritto alla compagnia designata congolese di esercitare un servizio da Leopoldville a Roma per Bruxelles.

È opportuno rilevare, a tale proposito, la importanza della linea italiana, a lungo tra-

gitto, sulla direttrice di Leopoldville verso Johannesburg (Sud Africa), ove fa capo anche l'altra importante linea aerea italiana, che abbraccia il continente africano sulla direttrice Nairobi-Johannesburg.

I servizi rispettivi stabiliti dall'Accordo italo-congolese vengono assicurati per ora con carattere di frequenza settimanale. Ma è prevista la possibilità futura di allargamento delle reciproche attività dopo preventive intese da prendersi tra i Governi sulla base dell'accordo concluso, e in relazione natural-

mente alle esigenze di sviluppo del traffico aereo negli anni futuri.

In conclusione, si ritiene che l'Accordo in argomento risponda pienamente alle necessità del traffico e allo sviluppo delle relazioni aérocommerciali del nostro Paese, e che — dato anche il rilevante interesse della rotta italiana dallo stesso stabilita, sotto il proprio profilo economico di esercizio — sia perfettamente in linea con la viva espansione in atto nel mondo dell'aviazione civile italiana.

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo aereo tra l'Italia ed il Congo con annessi *Memorandum*, concluso a Roma il 7 dicembre 1962.

### Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo precedente, a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo XIV dell'Accordo stesso.

ALLEGATO

ACCORD AERIEN ENTRE LES GOUVERNEMENTS DE LA REPUBLIQUE D'ITALIE  
ET LA REPUBLIQUE DU CONGO

Le Gouvernement de la République d'Italie et le Gouvernement de la République du Congo étant tous deux parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, désirant conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs, sont convenus des dispositions suivantes:

## Article I

Aux fins du présent accord et à moins que le texte ne l'indique autrement:

1) le terme « Convention » signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toutes Annexes adoptées selon l'article 90 de la dite Convention, et tout amendement de la dite Convention ou de ses Annexes adopté selon les articles 90 et 94 de celle-ci;

2) l'expression « autorités aéronautiques » signifie, pour ce qui est de l'Italie le « Ministero della Difesa Aeronautica, Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo » et, pour ce qui est du Congo, le « Ministère des Communications et Transports, Direction de l'Aéronautique Civile » ainsi que, dans les deux cas, toute autre personne ou organisation autorisée à exercer les fonctions actuellement assumées par les autorités ci-dessus mentionnées;

3) l'expression « entreprise désignée » signifie toute entreprise de transport aérien que l'une des parties contractantes aura désignée à l'autre par notification écrite, conformément à l'article III du présent accord, pour opérer des services aériens sur des routes spécifiées;

4) le terme « territoire », par rapport à un Etat, signifie les zones terrestres et les eaux territoriales adjacentes sous la souveraineté dudit Etat;

5) les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien », « escale non commerciale » ont respectivement les significations que leur prête l'article 96 de la Convention.

## Article II

1) Les parties contractantes s'accordent réciproquement les droits suivants:

L'entreprise désignée d'une partie contractante jouira, sur le territoire de l'autre partie contractante, du droit de survol et du droit d'escale technique; elle pourra aussi utiliser les aéroports et autres facilités prévues pour le trafic international. Elle jouira en outre, sur le territoire de l'autre partie contractante et sur les itinéraires aériens spécifiés à l'annexe ci-jointe, du droit de débarquer et du droit d'embarquer, en trafic international, des passagers, de la poste et des marchandises, aux conditions du présent accord.

2) Les dispositions du présent accord et de son annexe ne seront pas considérées ni interprétées comme conférant à l'entreprise désignée d'une partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre partie contractante, contre rémunération ou même contre une récompense quelconque, des passagers, des marchandises ou de la poste à destination d'un autre point situé sur le même territoire.

3) Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs

## LEGISLATURA IV - 1963-65 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

au-dessus dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante.

4) Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, poste et marchandise, tels que ceux qui concernent les formalités d'admission, d'immigration et de congé, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, poste et marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante pendant que ceux-ci se trouveront sur ledit territoire.

## Article III

1) Les services convenus pourront être mis en exploitation aussitôt que:

a) la partie contractante à laquelle les droits sont accordés aura désigné à cet effet une entreprise de transport aérien;

b) la partie contractante qui accorde les droits aura délivré à la dite entreprise l'autorisation d'exploitation appropriée, ce qu'elle fera sans délai.

2) Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver, auprès de l'autorité aéronautique de la partie contractante qui accorde les droits, qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites, aux termes des lois et règlements normalement appliqués par cette autorité pour l'exploitation des services aériens internationaux.

3) Chaque partie contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante ou de la révoquer lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de cette autre partie contractante ou de ses ressortissants, ou si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés aux alinéas 3) et 4) de l'article II.

4) Toutes les fois que l'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la partie contractante ayant octroyé les facultés et privilèges détaillés à l'alinéa 1) de l'article II ou ne se conforme pas aux conditions stipulées par le présent accord, chaque partie contractante aura le droit de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée, desdites facultés et privilèges, ou d'imposer à cet exercice toutes les conditions qui lui semblent être nécessaires. Néanmoins, exception faite du cas où la suspension immédiate des facultés et privilèges ou l'imposition desdites conditions est essentielle pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et règlements, ce droit de suspension et d'imposition ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre partie contractante, consultation qui devra, en tout cas, avoir lieu dans un délai de soixante jours à partir de la date de la requête.

## Article IV

Les certificats de navigabilité des aéronefs et les licences et qualifications délivrés ou validés par une partie contractante, seront reconnus valables par l'autre partie contractante pour autant qu'ils soient en état de validité. Toutefois, chaque partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître comme valables, aux fins d'usage dans les limites de son territoire et de son espace, les licences et qualifications délivrées à ses ressortissants par l'autre partie contractante ou par un Etat tiers.

## Article V

1) Chaque partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, sur la base d'une complète réciprocité, les facilités fiscales suivantes, exclusivement pour l'exercice des services aériens concédés.

a) Les aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des parties contractantes, ainsi que leur équipement régulier et les pièces de rechange se trouvant à bord, seront admis dans le territoire de

l'autre partie contractante en exemption de droits de douane et de toutes autres charges fiscales. De même, les aéronefs seront exemptés des frais d'inspection.

b) Les pièces de rechange et les articles d'équipement qui sont introduits sur le territoire d'une des parties contractantes pour être utilisés exclusivement sur les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, seront exemptés de droit de douane et de toutes autres charges fiscales, moyennant observance des formalités douanières normalement en vigueur sur ledit territoire. Les mêmes facilités seront accordées si ce matériel est pris dans les entrepôts douaniers d'autres entreprises de transport aérien pour être mis à bord des dits aéronefs sous observance des formalités douanières normalement en vigueur sur ledit territoire.

c) Les carburants, les huiles et graisses lubrifiantes se trouvant à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des parties contractantes pour l'exercice des services concédés seront admis dans le territoire de l'autre partie contractante en exemption de droit de douane et d'autres charges fiscales, à la condition qu'ils soient utilisés à bord des aéronefs, même en cours de survol du dit territoire.

Cette exemption s'applique également aux carburants, huiles et graisses lubrifiantes qui sont importés pour le compte de l'entreprise désignée par l'une des parties contractantes, aux fins d'approvisionnement de ses aéronefs, et mis en entrepôt sur le territoire de l'autre partie contractante, sous l'observance des formalités douanières en vigueur dans ledit territoire.

d) Les carburants, les huiles et graisses lubrifiantes destinés à être utilisés sur un service aérien international par les aéronefs de l'entreprise désignée d'une des parties contractantes et sortis d'entrepôt existants sur le territoire de l'autre partie contractante pour être chargés à bord des dits aéronefs, seront exemptés de droits de douane et de toutes autres charges fiscales sous l'observance des formalités douanières en vigueur dans ledit territoire.

e) Les provisions de bord existant sur les aéronefs de l'entreprise désignée par une partie contractante pour l'exercice des services aériens convenus seront exonérées de droit de douane et de toutes autres charges fiscales dans le territoire de l'autre partie contractante, sous l'observance des formalités douanières en vigueur dans ce territoire.

f) Les carburants, les lubrifiants, les dotations normales de bord, les pièces de rechange et les provisions de bord, qui, en vertu des dispositions des précédents alinéas du présent article bénéficient des exemptions fiscales, doivent être utilisés ou consommés par ou à bord des aéronefs respectifs et peuvent être déchargés avec le consentement des Autorités douanières compétentes. Dans le cas où ils ne sont pas utilisés ou consommés, ils devront être réexportés. En vue de leur utilisation ou de la réexportation ils devront demeurer sous la surveillance douanière.

2) En relation avec ce qui précède, les aéronefs, les pièces de rechange, l'équipement et les appareils, les carburants et les huiles et graisses lubrifiantes, les denrées alimentaires et les boissons, seront exemptés de toutes interdictions économiques et de restrictions en ce qui concerne l'importation, l'exportation ou le transit.

#### Article VI

1) Les services convenus devront répondre aux exigences du trafic sur les routes spécifiées à l'annexe au présent accord. Leur but principal sera d'assurer, au moyen d'un coefficient raisonnable de charge utile, une capacité répondant de manière suffisante aux exigences courantes et normalement prévisibles du transport de passagers, de marchandises et de poste entre les territoires des parties contractantes.

2) Le transport de passagers, de marchandises et de poste embarqués ou débarqués à des points situés dans le territoire de pays tiers, sur les routes spécifiées à l'annexe du présent accord, sera assuré en tenant compte du principe général que la capacité doit être adaptée:

- a) aux exigences du trafic entre les pays d'origine et les pays de destination;
- b) aux exigences des services long-courriers;

c) aux exigences des pays traversés, compte tenu des intérêts d'autres entreprises appartenant auxdits pays.

3) Avant la mise en exploitation des services convenus, ainsi qu'avant chaque variation de capacité offerte, les autorités aéronautiques des deux parties contractantes s'accorderont sur l'application, aux services réalisés par les entreprises désignées, des principes énoncés aux alinéas précédents.

4) A la demande des autorités aéronautiques de l'une des parties contractantes, les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante présenteront des rapports statistiques périodiques ou autres, permettant la vérification de la capacité fournie et de la quantité de trafic réalisée sur les services agréés par les entreprises désignées.

#### Article VII

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des parties contractantes se consulteront 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 VIII

1) La fixation des tarifs pour les passagers et les marchandises sur les routes spécifiées à l'annexe ci-jointe en conformité avec l'alinéa 1) de l'article II du présent accord, devra être effectuée compte tenu de tous les éléments d'appréciation, tels que le coût de l'exploitation, le bénéfice normal, les caractéristiques des diverses routes et les tarifs pratiqués par toutes autres entreprises de transport aérien opérant sur les mêmes routes ou sur des tronçons de ces routes. Dans la fixation de ces tarifs, les dispositions des alinéas suivants devront être respectées.

2) Les tarifs devront, si possible, être fixés pour chaque route par un accord entre les entreprises désignées intéressées. Si elles le jugent nécessaire, les entreprises désignées des parties contractantes consulteront les entreprises désignées des pays tiers opérant sur tout ou partie de ces routes. Dans ce but, les entreprises désignées devront suivre les décisions applicables, prises conformément aux règlements de la conférence sur le trafic de l'Association Internationale pour les Transports Aériens (IATA).

3) Tous les tarifs ainsi établis doivent être soumis pour approbation aux autorités aéronautique des deux parties contractantes, au moins un mois avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Cette période pourra être réduite dans les cas spéciaux si les autorités aéronautiques en décident ainsi d'un commun accord.

4) Si aucun accord n'a été réalisé entre les entreprises désignées conformément à l'alinéa 2) ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Etats contractants doivent essayer elles-mêmes de fixer les tarifs d'un commun accord.

5) Si l'accord envisagé à l'alinéa précédent n'est pas réalisé entre les autorités aéronautiques des deux parties contractantes, les dispositions de l'article X du présent accord seront appliquées.

6) Les parties contractantes conviennent qu'en cas de désaccord, les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article doivent rester en vigueur jusqu'au moment où de nouveaux tarifs auront été déterminés conformément aux dispositions du présent article.

#### Article IX

Si l'une ou l'autre des parties contractantes désire modifier une disposition quelconque du présent accord, elle devra demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques des deux

parties contractantes et, dans ce cas, la consultation devra commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification convenue entre les parties contractantes entrera en vigueur aussitôt qu'elle sera confirmée par un échange de notes diplomatiques.

#### Article X

1) En cas de différend entre les deux parties contractantes sur l'interprétation ou l'application du présent accord, les deux parties contractantes, sur la demande de l'une ou de l'autre partie, s'efforceront tout d'abord de le résoudre par des négociations directes.

2) Si les négociations entre les deux parties contractantes n'aboutissent pas dans une période de soixante (60) jours à dater du jour de la réception de la demande susmentionnée, le différend sera, à la demande de l'une des parties, soumis aux fins de décision à un tribunal composé de trois arbitres, chaque partie désignant un arbitre, et les deux arbitres ainsi désignés en désignant un troisième.

Chacune des parties contractantes désignera un arbitre dans les soixante jours qui suivront la réception, par l'une des parties contractantes, de la note envoyée par l'autre partie contractante par voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre sera désigné dans les soixante jours suivants. Si l'une des parties contractantes néglige de désigner un arbitre dans la période spécifiée ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans la période spécifiée ou si le tribunal, tel qu'il est établi, ne donne pas une sentence tranchant le différend dans les nonante jours suivant la désignation du troisième arbitre, l'une ou l'autre des parties contractantes pourra soumettre le différend, aux fins de décision, à tout tribunal compétent qui pourra par la suite être établi au sein du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ou, si un tel tribunal n'existe pas, au Conseil de ladite Organisation.

3) Les parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise en vertu de l'alinéa 2) du présent article.

4) Au cas où l'une des parties contractantes ou l'entreprise désignée par l'une ou l'autre partie contractante ne se conformerait pas à une décision rendue conformément à l'alinéa 2) du présent article, et aussi longtemps que cette partie contractante ou cette entreprise désignée négligera de s'y conformer, l'autre partie contractante pourra restreindre, suspendre ou révoquer à l'encontre de la partie contractante défaillante ou de l'entreprise désignée défaillante, les droits et privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent accord.

5) En attendant le règlement de tout différend suivant les dispositions des alinéas 1) et 2) de cet article, rien dans cet accord ne portera préjudice ou atteinte aux droits, facultés, privilèges ou opérations qu'il implique.

#### Article XI

Le présent accord et son annexe seront mis en harmonie avec tout accord aérien de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux parties contractantes.

#### Article XII

Chaque partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent accord. Une telle notification devra, en même temps, être communiquée au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Cette notification étant reçue, le présent accord cessera d'être en vigueur douze mois après la date de réception par l'autre partie contractante de ladite notification, à moins que celle-ci ne soit retirée, d'un commun accord, avant l'expiration de cette période. Au cas où l'autre partie contractante n'accuserait pas réception de ladite notification, celle-ci serait tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XIII

Le présent accord, ainsi que tout échange de notes fait conformément aux dispositions de l'article XII, seront enregistrés au Conseil de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile.

Article XIV

Le présent accord sera ratifié et entrera en vigueur après l'échange des instruments de ratification.  
En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

Fait à Rome le 7 décembre 1962 en deux originaux en langue française.

Pour le Gouvernement de la  
République Italienne

FELICE SANTINI

Pour le Gouvernement de la  
République du Congo

KABASUBABU

## ANNEXE

## TABLEAU DES ROUTES ITALIENNES

Rome-Léopoldville-Johannesbourg et vice-versa avec la faculté d'omettre l'escale terminale.

## TABLEAU DES ROUTES CONGOLAISES

Léopoldville-Rome-Bruxelles et vice-versa avec la faculté d'omettre l'escale terminale.

## MEMORANDUM

## CHAPITRE 1. — CAPACITÉ ET FRÉQUENCE

1) En référence à ce qui est prévu dans le paragraphe n. 3 de l'article n. 6 de l'accord aérien signé aujourd'hui, il est convenu que le service concédé sera assuré par chacune des parties avec une fréquence hebdomadaire.

2) Aucune limitation de capacité n'est imposée à la fréquence hebdomadaire sur la route Rome-Léopoldville-Johannesbourg et vice-versa concédée à la partie Italienne, ni à la fréquence hebdomadaire sur la route Léopoldville-Rome-Bruxelles et vice-versa concédée à la partie congolaise, aussi longtemps que l'exploitation sur ces routes concédées en reciprocité se limitera à une seule fréquence hebdomadaire pour chaque partie.

3) En ce qui concerne une éventuelle 2e fréquence, il est convenu que cette fréquence ne pourra être effectuée avant le 1 Avril 1964. L'exploitation de cette 2e fréquence ne pourra avoir lieu qu'après consultation entre les deux parties, et à la condition que la partie qui demande la 2e fréquence ait dépassé 55 % (cinquantecinq pour cent) de la capacité de l'aéronef mise en ligne sur sa première fréquence.

4) Dans le cas prévu à l'alinéa 3 ci-dessus, les Autorités Aéronautiques se mettront d'accord sur la capacité des deux fréquences.

## CHAPITRE 2. — ROUTES

La Délégation congolaise prend acte de la demande de la Délégation Italienne concernant la route:

Rome et/ou Athènes et/ou Karthoum et/ou Addis Abeba et/ou Entebbe et/ou Usumbura-Elisabethville et/ou Salisbury et/ou Johannesbourg et vice-versa avec la faculté d'omettre une ou plusieurs escales sur un ou plusieurs de ces vols, y compris les points terminus.

Le Délégation congolaise constate que cette route prévoit l'escale d'Elisabethville et fait observer que son exploitation est impossible dans les circonstances actuelles.

La Délégation Italienne s'engage à ne pas demander la mise en exploitation de cette route avant le 1 Avril 1964.

Il est convenu que la requête italienne sera discutée au moment où cesseront à Elisabethville les conditions sus-mentionnées.

En réciprocité, une route reliant l'Est du Congo à l'Italie sera discutée conjointement.

Rome, le 7 décembre 1962.

Le chef de la Délégation Italienne  
FELICE SANTINI

Le chef de la Délégation Congolaise  
KABASUBABU

## MEMORANDUM

Au cours des négociations qui ont précédé la signature de l'Accord Aérien entre la République d'Italie et la République du Congo, la Délégation italienne a proposé l'insertion dans le texte de l'Accord de la clause suivante:

« Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement, au cours officiel de change, les revenus nets tirés par cette entreprise dans son territoire en relation avec le transport des passagers, de la poste et des marchandises ».

A ce sujet la Délégation congolaise a déclaré qu'il n'est pas dans ses pouvoirs de discuter l'insertion dans l'Accord Aérien de la clause proposée mais que toutefois la question doit être formulée par la voie diplomatique auprès des Autorités compétentes de la République du Congo.

La Délégation italienne, en prenant acte de cette déclaration, prie la Délégation congolaise d'attirer l'attention des dites Autorités sur la nécessité de la réglementation proposée.

Rome, le 7 décembre 1962.

Le chef de la Délégation Italienne  
FELICE SANTINI

Le chef de la Délégation Congolaise  
KABASUBABU

## MEMORANDUM

Pour l'exécution de l'accord aérien conclu le 7 Décembre 1962, les entreprises désignées pourront exploiter les services aériens concédés au moyen d'aéronefs loués ou affretés à une compagnie tierce, à condition que les aéronefs portent la mention de la raison sociale de l'entreprise désignée.

Rome, le 7 décembre 1962.

Le chef de la Délégation Italienne  
FELICE SANTINI

Le chef de la Délégation Congolaise  
KABASUBABU