

**Droits de timbre et d'enregistrement**

ARRETE N° 213/Cab. du 8 mars 1948.

LE GOUVERNEUR DES COLONIES,  
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE AU TOGO,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 3 janvier 1946 portant réorganisation administrative du territoire du Togo et création d'assemblées représentatives;

Vu le décret du 16 avril 1924 sur le mode de promulgation et de publication des textes réglementaires au Togo;

Vu le décret du 25 octobre 1946 portant création d'une assemblée représentative au Togo, promulgué au Togo le 1<sup>er</sup> novembre 1946;

**ARRETE :**

ARTICLE PREMIER. — Est promulgué dans le Territoire du Togo, le Décret N° 48-332 du 25 février 1948, approuvant une délibération de l'Assemblée Représentative du Togo modifiant les droits de Timbre et d'Enregistrement.

ART. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Lomé, le 8 mars 1948.

*Pour le Commissaire de la République au Togo,*  
*L'Inspecteur des Affaires Administratives,*  
*chargé de l'expédition des affaires*  
*courantes et urgentes,*  
L. FOURSAUD,

DECRET n° 48-332 du 25 février 1948.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer,

Vu le décret du 25 octobre 1946 portant création d'une assemblée représentative au Togo;

Vu la délibération n° 6-47 du 10 septembre 1947 de l'assemblée représentative du Togo modifiant les droits de timbre et d'enregistrement;

Le conseil d'Etat (section des finances) entendu,

**DECRETE :**

ARTICLE PREMIER. — Est approuvée, en ce qui concerne les règles d'assiette, la délibération susvisée n° 6-47 du 10 septembre 1947 de l'Assemblée représentative du Togo modifiant les droits de timbre et d'enregistrement.

ART. 2. — Le ministre de la France d'outre-mer est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française, au *Journal officiel* du Togo et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 25 février 1948

(SCHUMAN.)

Par le Président du Conseil des Ministres :

*Le ministre de la France d'outre-mer,*  
Paul COSTE-FLORET.

(Voir délibération au N° spécial du 15 janvier 1948).

**Marine marchande**

ARRETE N° 208/Cab. du 5 mars 1948.

LE GOUVERNEUR DES COLONIES,  
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE AU TOGO,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 3 janvier 1946 portant réorganisation administrative du territoire du Togo et création d'assemblées représentatives;

Vu le décret du 16 avril 1924 sur le mode de promulgation et de publication des textes réglementaires au Togo;

**ARRETE :**

ARTICLE PREMIER. — Est promulguée dans le territoire du Togo, la Loi N° 48-340 du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande.

ART. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Lomé, le 5 mars 1948.

*Pour le Commissaire de la République au Togo,*  
*L'Inspecteur des Affaires Administratives,*  
*chargé de l'expédition des affaires*  
*courantes et urgentes,*  
L. FOURSAUD,

LOI n° 48-340 du 28 février 1948.

Après avis du Conseil économique,

L'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

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

**TITRE 1<sup>er</sup>****CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MARINE MARCHANDE**

ARTICLE PREMIER. — Il est créé un conseil supérieur de la marine marchande comprenant :

a) Un conseiller d'Etat en activité ou honoraire, président;

b) Douze membres à la nomination du Gouvernement dont :

Sept fonctionnaires désignés à raison de :

Deux par le ministre des travaux publics et des transports;

Deux par le ministre des finances et des affaires économiques;

Un par le ministre des affaires étrangères;

Un par le ministre de la France d'outre-mer;

Un par le ministre des forces armées (marine);

Cinq personnes désignées par le ministre des travaux publics et des transports, en raison de leur compétence en matière économique, financière ou maritime et choisies en dehors de l'administration, dont l'une plus particulièrement qualifiée par sa connaissance des affaires de la France d'outre-mer;

c) Huit représentants de l'armement dont :

Six représentants du comité central des armateurs de France, désignés sur la proposition de celui-ci;

Les présidents des compagnies de navigation visées au chapitre 2 du titre III de la présente loi;

d) Huit représentants du personnel désignés sur la proposition des organisations syndicales représentatives, à raison de :

Deux pour le personnel des états-majors ;

Trois pour le personnel subalterne navigant ;

Trois pour le personnel sédentaire des compagnies de navigation.

Les membres du conseil supérieur sont nommés pour trois ans, par arrêté du ministre des travaux publics et des transports.

Leur désignation est personnelle. Tout membre qui n'exerce plus les fonctions en raison desquelles il a été nommé cesse, de plein droit, d'appartenir au conseil supérieur. Il est remplacé par un membre nouveau nommé dans les mêmes conditions que celui qu'il remplace.

Le président du conseil supérieur est nommé par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports.

ART. 2. — Le conseil supérieur de la marine marchande délibère sur les questions communes à l'armement, notamment sur le plan d'ensemble et de construction, de modernisation et d'utilisation du matériel naval et sur les problèmes généraux et particuliers relatifs à la coordination entre compagnies.

Le ministre des travaux publics et des transports peut, en outre, lui demander son avis sur toutes les questions intéressant la marine marchande.

L'avis du conseil supérieur de la marine marchande est obligatoirement demandé par le ministre des travaux publics et des transports sur toutes questions au sujet desquelles le conseil supérieur des transports aura exprimé un avis intéressant directement la marine marchande.

De même, le conseil supérieur de la marine marchande devra obligatoirement, dans toutes les questions relevant de la compétence du conseil supérieur des transports, communiquer à cet organisme les avis qu'il aura émis.

ART. 3. — Le conseil supérieur de la marine marchande prépare un plan général d'organisation des lignes régulières à maintenir ou à créer. Ce plan est fixé par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports.

Le conseil supérieur peut constituer, dans son sein, des commissions d'études spécialisées qui pourront s'adjoindre, le cas échéant, des spécialistes des questions à étudier ayant voix consultative.

ART. 4. — L'organisation administrative et les modalités de fonctionnement du conseil supérieur de la marine marchande sont déterminées par un règlement d'administration publique.

Ce texte réglera notamment les conditions dans lesquelles il sera pourvu aux dépenses du conseil supérieur au moyen de cotisations à la charge de l'armement.

## TITRE II

### DÉRÉQUISITION DE LA FLOTTE. — RÉGIME DES CONVENTIONS

ART. 5. — A partir de la date de la promulgation de la présente loi, les navires seront, sauf cas de force majeure, remis à des dates fixées par le ministre des

travaux publics et des transports, et, au plus tard le 1<sup>er</sup> août 1948, à leurs propriétaires qui devront, pour leur emploi, se conformer aux prescriptions de la présente loi.

ART. 6. — Sont prorogées, jusqu'à une date qui ne pourra excéder six mois après la promulgation de la présente loi.

La convention du 29 décembre 1920, conclue entre l'Etat et la Compagnie des messageries maritimes ;

La convention du 23 novembre 1933, conclue entre l'Etat et la Compagnie générale transatlantique.

Est prorogée jusqu'à une date qui ne pourra excéder deux mois, à compter de la date de promulgation de la présente loi :

La convention du 10 mai 1927, conclue entre l'Etat et la Compagnie de navigation Fraissinet.

La reprise par l'Etat des navires affectés aux services contractuels de Corse sera opérée dans les conditions prévues aux articles 8 et 9 de ladite convention. Toutefois, l'Etat se réserve le droit, nonobstant les dispositions de l'alinéa 3 de l'article 9, d'exiger la remise par la Compagnie de tous les paquebots en service ou à flot appartenant à cette dernière.

Sera résiliée dans un délai de deux mois, à compter de la promulgation de la présente loi et sans indemnité :

La convention du 31 janvier 1928, conclue entre l'Etat et la Compagnie de navigation Sud-Atlantique.

La Compagnie de navigation Sud-Atlantique remettra à l'Etat le paquebot « Pasteur », dans les conditions prévues à l'article 10 de la convention du 31 janvier 1928, ainsi que les sommes figurant au crédit du compte bloqué ouvert au nom de l'entreprise dans les écritures du Trésor, et ce, en application de l'article 3 de l'avenant du 28 novembre 1942. Le conseil supérieur de la marine marchande sera appelé à donner son avis sur la dévolution et l'affectation de ce paquebot.

ART. 7. — Le comité provisoire de contrôle et d'exploitation des compagnies de navigation subventionnées, créé par l'ordonnance du 3 juin 1944, sera supprimé à la date d'entrée en application des nouvelles conventions.

## TITRE III

### ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA MARINE MARCHANDE

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>

ART. 8. — Les propriétaires de navires jaugeant moins de 500 tonneaux de jauge brute ne sont pas soumis, en ce qui concerne ces navires, aux dispositions de la présente loi.

ART. 9. — Pour toutes les lignes ou fractions de lignes desservies par plusieurs armements français, le conseil supérieur de la marine marchande peut exiger que des accords de trafic interviennent entre les armements intéressés dans le cadre du plan général d'organisation, en vue d'assurer la meilleure utilisation de la flotte marchande.

Les accords de trafic entre les armements intéressés devront obligatoirement intervenir dans tous les cas où il s'agit de lignes couvertes par le monopole du pavillon. Ces accords doivent être immédiatement communiqués au conseil supérieur de la marine marchande.

Lorsqu'en vertu des alinéas 1<sup>er</sup> et 2 du présent article, des accords de trafic obligatoire n'auront pu se réaliser par entente amiable, un décret pris en conseil des ministres, sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports, après consultation du conseil supérieur de la marine marchande, déterminera, dans le délai de trois mois après la notification aux intéressés, les dispositions à intervenir pour assurer la coordination nécessaire.

Dans le cas où un ou plusieurs armements français concluent avec un ou plusieurs armements étrangers des accords de trafic, ceux-ci doivent être déposés, dans les quinze jours de leur conclusion, au secrétariat du conseil supérieur de la marine marchande, par leurs signataires français.

Toute création de ligne nouvelle doit être au préalable portée à la connaissance du conseil supérieur de la marine marchande.

Toute suppression de ligne existante doit lui être notifiée au moins trois mois à l'avance, afin qu'il puisse présenter toutes propositions nécessaires du ministre des travaux publics et des transports, dans le cas où l'intérêt national exigerait le maintien du service.

Au cas où un armateur ne se serait pas conformé aux prescriptions des alinéas 4, 5 et 6 du présent article, le ministre des travaux publics et des transports pourra lui infliger, sur avis conforme du conseil supérieur de la marine marchande, une amende administrative dont le montant ne pourra être inférieur à 100.000 F ni supérieur à 10 millions de francs.

ART. 10. — Pendant une période de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, un décret pris en conseil des ministres, sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports, après avis du conseil supérieur de la marine marchande, déterminera les conditions dans lesquelles les armateurs de nationalité française seront tenus d'assurer les transports nécessaires à l'exécution du plan de reconstruction et de modernisation, ainsi que tous ceux qui présentent un intérêt national.

Toutefois, jusqu'au moment de l'installation du conseil supérieur de la marine marchande, le ministre des travaux publics et des transports pourra prendre directement les décrets visés au paragraphe précédent.

Pendant l'application du régime défini au premier alinéa du présent article, les opérations d'affrètement, par qui que ce soit, des navires de plus de 500 t de port en lourd s'ils sont de pavillon français, de tout tonnage s'ils sont de pavillon étranger, seront soumis à l'approbation du ministre des travaux publics et des transports.

ART. 11. — En cas d'infraction aux décisions prises par le ministre des travaux publics et des transports, en exécution des dispositions de l'article 10 de la présente loi, ainsi qu'aux mesures déterminées par le décret prévu au troisième alinéa de l'article 9, le ministre des travaux publics et des transports pourra infliger au contrevenant, sur avis conforme du conseil supérieur de la marine marchande, une amende administrative dont le montant ne pourra être inférieur à 100.000 F ni supérieur à 5 millions de francs.

Si le contrevenant est une entreprise de navigation maritime, le ministre pourra, pour une durée n'excédant pas un an, prescrire la réquisition sans indemnité pouvant constituer un bénéfice, de tout navire appartenant à l'armateur défaillant, nécessaire à l'exécution du service. Cette réquisition sera prononcée par un arrêté concerté du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques.

ART. 12. — Pour l'établissement de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux et du prélèvement temporaire sur les excédents de bénéfices, les entreprises d'armement peuvent obtenir la déduction des provisions constituées par elles en vue du renouvellement du matériel naval acquis antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1939, par prélèvement sur les bénéfices réalisés au cours des exercices clos, après le 31 décembre 1938, jusques et y compris le dernier exercice clos en 1944.

Les conditions d'application de cette disposition sont fixées par décret.

ART. 13. — Pour l'application de l'article 7 *bis* du code général des impôts directs, les entreprises d'armement bénéficiant, en vue du emploi du prix de cession des navires vendus, d'un délai spécial qui prendra fin le 31 décembre 1951.

Dans le cas où le emploi n'aura pas été effectué dans ce délai, la plus-value sera, nonobstant l'expiration des délais de répétition, rapportée tant aux bases de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux que, le cas échéant, du prélèvement temporaire sur les excédents de bénéfices et de la confiscation des produits illicites dans les conditions prévues par les articles 3 et 4 de l'ordonnance n° 45-524 du 31 mars 1945.

Les indemnités perçues à raison des navires perdus alors qu'ils étaient affrétés ou réquisitionnés par l'Etat doivent avoir été employées en achat ou construction de navires avant le 31 décembre de la cinquième année suivant celle au cours de laquelle ces indemnités ont été perçues, faute de quoi lesdites indemnités sont, pour l'établissement de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, rapportées aux bénéfices de l'exercice en cours à la date de leur perception.

ART. 14. — Les compagnies de navigation maritime ne peuvent prendre de participation nouvelle ou étendre les participations qu'elles détiennent dans des entreprises n'ayant pas de rapport direct avec l'activité maritime, sans l'autorisation du ministre des travaux publics et des transports, après avis du conseil supérieur de la marine marchande. En outre, en ce qui concerne les compagnies débitrices de soultes envers l'Etat ou subventionnées par l'Etat, un arrêté concerté du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques fixera les conditions dans lesquelles les placements autres que les participations devront être soumis à autorisation.

## CHAPITRE II

ART. 15. — Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, une société anonyme sera constituée par apports de l'Etat et de la Compagnie des messageries maritimes, dans les conditions ci-après :

## a) L'Etat fera apport :

Du matériel naval actuellement en service et des approvisionnements existant à bord et dans les magasins, dont il aura pris possession en exécution de l'article 14 de la convention du 29 novembre 1920, à l'expiration de celle-ci ;

De tels autres navires dont il pourra disposer ;

## b) La Compagnie des messageries maritimes sera tenue d'apporter :

La raison sociale « Compagnie des messageries maritimes » ;

Les navires en service ou à flot dont elle est propriétaire à la date de la publication de la présente loi ou les créances et indemnités, de quelque nature qu'elles soient, qui viendraient à se substituer auxdits navires antérieurement à la constitution de la société ;

Les immeubles, mobiliers, outillages et installations faisant partie de son patrimoine à la date de la promulgation de la présente loi ;

Les participations qu'elle détient à cette même date dans d'autres entreprises.

Seront distraits des apports de la compagnie, ceux des éléments visés ci-dessus que le ministre des travaux publics et des transports ne jugera pas nécessaires à l'exploitation maritime de la société ;

c) L'ancienne Compagnie des messageries maritimes, subsistant, sous la dénomination qu'elle prendra, ne pourra, pendant une période de cinquante années entières, à compter de la promulgation de la présente loi, créer ou entretenir, soit directement ou indirectement, des lignes régulières sur les trafics réguliers de la société créée par le présent article, sauf autorisation du ministre des travaux publics et des transports ;

d) L'évaluation des apports respectifs de la compagnie et de l'Etat sera fixée par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques, sur proposition d'une commission présidée par un conseiller maître de la cour des comptes et comprenant :

Un représentant du ministre des finances et des affaires économiques ;

Un représentant du ministre des travaux publics et des transports ;

Deux représentants de la Compagnie des messageries maritimes.

La commission pourra se faire assister de rapporteurs ou d'experts pris hors de son sein.

Si la désignation des deux représentants de la Compagnie des messageries maritimes n'est pas intervenue dans un délai de quinze jours à compter de la date de réception de la notification que lui adressera à cet effet le ministre des travaux publics et des transports, la commission pourra valablement délibérer et prendre une décision.

La commission devra avoir terminé ses travaux au plus tard trois mois après la promulgation de la présente loi.

En contre-partie de ses apports, la Compagnie des messageries maritimes recevra une fraction du capital social déterminé dans les conditions ci-après :

Les actions de la nouvelle société seront réparties entre l'Etat et les actionnaires de la Compagnie des messageries maritimes, compte tenu de l'importance respective des apports des deux parties. Les actions attribuées à l'Etat devront comprendre un nombre d'actions à vote plural suffisant pour qu'il possède au moins les deux tiers des voix aux assemblées générales ordinaires et extraordinaires, nonobstant les dispositions de l'article 6 de la loi du 26 avril 1930.

Au cas où la Compagnie des messageries maritimes aurait à se libérer des sommes dues par elle à l'Etat au titre de soultes pour le remplacement de navires perdus sous charte-partie, elle pourrait le faire par remise en paiement d'une part de ses actions d'apport de la nouvelle société. La valeur libératoire de chacune des actions sera égale à celle de la part d'apports qu'elle représente au moment de la constitution de la société.

Si elle fait usage de cette faculté, la Compagnie des messageries maritimes distraira, au préalable, des actions à répartir entre ses actionnaires, les titres affectés au règlement des soultes.

ART. 16. — La société visée à l'article 15 prendra le nom de Compagnie des messageries maritimes.

ART. 17. — Les statuts de ladite société seront approuvés par décret pris en conseil d'Etat.

ART. 18. — L'Etat devra posséder, au sein de toutes les assemblées générales ordinaires ou extraordinaires de la Compagnie générale transatlantique, une majorité absolue.

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, les actionnaires de la Compagnie générale transatlantique seront convoqués en assemblée générale ordinaire.

Cette assemblée aura qualité pour prononcer toute modification aux statuts afin de les mettre en harmonie avec les dispositions de la présente loi.

En vue de donner à l'Etat la majorité absolue au sein de toutes les assemblées générales de la Compagnie générale transatlantique, le droit de vote plural attribué aux actions « A » s'exercera dans les assemblées générales extraordinaires comme il s'exerce dans les assemblées générales ordinaires, nonobstant les dispositions de l'article 6 de la loi du 26 avril 1930.

ART. 19. — L'exploitation des services d'intérêt public confiés à la société visée à l'article 15 ci-dessus et à la Compagnie générale transatlantique, fera l'objet de conventions qui devront être soumises à l'approbation du Parlement, dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi.

L'exploitation des services maritimes d'intérêt public entre le continent et la Corse sera réglée par une convention à intervenir entre l'Etat et la Compagnie générale transatlantique.

ART. 20. — Chacune des compagnies visées au premier alinéa de l'article 19 est gérée par un conseil d'administration qui comprend :

- a) Un président;
- b) Six membres à la nomination du Gouvernement, dont :

Trois fonctionnaires désignés à raison de :

Un sur la proposition du ministre des finances et des affaires économiques;

Deux sur la proposition du ministre des travaux publics et des transports;

Trois personnalités désignées sur la proposition du ministre des travaux publics et des transports, en raison de leur compétence en matière économique, financière ou maritime, dont une particulièrement qualifiée par sa connaissance des affaires de la France d'outre-mer;

c) Trois représentants du personnel désignés sur la proposition des organisations syndicales représentatives, à raison de :

Deux représentants du personnel navigant;

Un représentant du personnel sédentaire, les uns et les autres pris parmi le personnel de la compagnie;

d) Deux administrateurs désignés par l'assemblée générale des actionnaires et choisis parmi les actionnaires privés.

Le président du conseil d'administration est nommé pour six ans par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports.

Il est assisté d'un directeur général nommé par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports, après avis du conseil d'administration.

Les membres du conseil d'administration sont nommés par décret pour six ans et renouvelés par tiers tous les deux ans. Ils doivent être remplacés lorsqu'ils ont perdu la qualité en raison de laquelle ils ont été désignés ou lorsqu'ils cessent, au cours de leur mandat, de représenter l'organisation sur la proposition de laquelle ils ont été nommés.

ART. 21. — Le président, le directeur général et les membres du conseil d'administration doivent jouir de leurs droits civils et être de nationalité française.

Ils ne peuvent appartenir à aucune assemblée parlementaire. Le président et le directeur général ne peuvent exercer aucune fonction, rémunérée ou non, dans les conseils d'entreprises privées, sauf lorsqu'ils s'agit de filiales dans lesquelles les compagnies visées ont une participation majoritaire.

Ils peuvent être révoqués à tout moment pour faute grave par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports.

Ils sont civilement responsables de leur gestion dans les mêmes conditions que les administrateurs des sociétés anonymes.

Les causes d'exclusion et les incompatibilités formulées à l'égard de ces derniers par les lois en vigueur leur sont également opposables.

ART. 22. — La responsabilité pénale des administrateurs et du directeur général est engagée dans les mêmes conditions que celle des administrateurs et des directeurs généraux des sociétés anonymes.

ART. 23. — Sous réserve des dispositions de la présente loi, chaque compagnie est soumise à la législation des sociétés anonymes; elle relève des mêmes juridictions et est assujettie aux mêmes impôts.

Elle est soumise au contrôle de deux commissaires aux comptes inscrits sur la liste de la cour d'appel de Paris, nommés par le premier président de cette cour pour une durée de trois ans et dont le mandat est renouvelable. Ces commissaires présentent au moins une fois par an aux ministres intéressés, un rapport sur la situation et sur les comptes de la compagnie. Ce rapport est publié au *Journal officiel* ainsi que le bilan annuel et le compte de profits et pertes.

ART. 24. — Chaque compagnie est en outre, soumise au contrôle général du ministre des travaux publics et des transports et au contrôle économique et financier prévu par l'ordonnance du 23 novembre 1944 et par les dispositions qui l'ont complétée, sans préjudice des pouvoirs d'inspection prévus par les lois particulières.

En aucun cas, ces contrôles ne peuvent avoir pour effet d'imposer à l'entreprise des autorisations préalables autres que celles prévues par la loi ou par les décrets pris en exécution de la présente loi.

ART. 25. — Le personnel navigant et sédentaire des compagnies de navigation visées par la présente loi conservera le statut et les garanties dont il jouit actuellement.

Le personnel actuellement en activité dans les services maritimes entre le continent et la Corse, visés à l'article 19, conservera les fonctions qu'il exerce en respectant les affectations et les grades acquis.

ART. 26. — Un décret pris par le ministre chargé de la marine marchande, dans les trois mois à dater de la promulgation de la présente loi, après avis du conseil supérieur de la marine marchande, fixera les conditions dans lesquelles l'ordonnance n° 45-250 du 22 février 1945, sur les comités d'entreprise, ordonnance modifiée par la loi du 16 mai 1946, sera applicable aux entreprises d'armement et de commerce.

ART. 27. — Sont punis d'une peine de six mois à cinq ans de prison et d'une amende de 50.000 à 500.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des dommages éventuels, ceux qui :

1° En vue de contrevenir aux dispositions de l'article 15 de la présente loi, cèdent, détériorent, endommagent, détournent ou dissimulent des biens meubles ou immeubles;

2° En contravention aux dispositions de la présente loi, cèdent, détériorent, endommagent, détournent ou dissimulent des biens meubles ou immeubles, des archives, projets, études, comptabilités et autres documents de toute nature appartenant à la Compagnie générale transatlantique ou à la Société des services contractuels des messageries maritimes ou relevant des services maritimes postaux sur la Corse.

ART. 28. — Sont abrogées, à compter de la promulgation de la présente loi, les dispositions du décret-loi du 21 avril 1939, portant prorogation et modification de la loi du 12 juillet 1934, et les dispositions du

Décret du 4 mai 1939 fixant les coefficients spéciaux pour les navires francisés entre 1939 et 1941.

Aucune demande de liquidation d'allocation, présentée en exécution de la loi du 12 juillet 1934 et des textes subséquents et du décret du 4 mai 1939, ne sera recevable à compter du 1<sup>er</sup> mars 1948.

L'abrogation des dispositions susvisées n'entraîne aucune modification des droits de douane.

ART. 29. — Tous actes ou conventions intervenant en exécution de la présente loi sont exonérés du droit de timbre ainsi que des droits d'enregistrement et d'hypothèque.

La répartition et l'attribution des actions prévues à l'antépénultième alinéa de l'article 15 ne donnera lieu à la perception d'aucun impôt.

ART. 30. — Un règlement d'administration publique, pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques, déterminera les modalités d'application de la présente loi.

ART. 31. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi.

ART. 32. — La présente loi est applicable à l'Algérie et aux territoires d'outre-mer.

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

Fait à Paris, le 28 février 1948.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République :

*Le Président du Conseil des Ministres,*

SCHUMAN.

*Le ministre des travaux publics  
et des transports,*  
Christian PINEAU.

*Le garde des sceaux, ministre de la justice,*

André MARIE.

*Le ministre des affaires étrangères,*

Georges BIDAULT.

*Le ministre de l'intérieur,*

Jules MOCH.

*Le ministre des forces armées*

Pierre-Henri TEITGEN.

*Le ministre des finances,  
et des affaires économiques,*

René MAYER.

*Le ministre de la France d'outre-mer,*

Paul COSTE-FLORET.

#### Dispositions législatives.

ARRETE N° 207/Cab. du 5 mars 1948.

LE GOUVERNEUR DES COLONIES,  
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE AU TOGO,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 3 janvier 1946 portant réorganisation administrative du territoire du Togo et création d'assemblées représentatives;

Vu le décret du 16 avril 1924 sur le mode de promulgation et de publication des textes réglementaires au Togo;

Vu la loi du 28 février 1947 maintenant en vigueur au delà du 1<sup>er</sup> mars 1947, certaines dispositions prorogées par la loi du 10 mai 1946 portant fixation de la date légale de cessation des hostilités, promulguée au Togo le 8 mars 1947;

Vu la loi du 30 août 1947 maintenant en vigueur au delà du 1<sup>er</sup> juillet 1947 certaines dispositions prorogées par la loi du 28 février 1947 susvisée, promulguée au Togo le 10 septembre 1947;

#### ARRETE :

ARTICLE PREMIER. — Est promulguée dans le Territoire du Togo, la loi n° 48-341 du 28 février 1948 maintenant provisoirement en vigueur au delà du 1<sup>er</sup> mars 1948 certaines dispositions législatives et réglementaires du temps de guerre prorogées par la loi du 28 février 1947 et la loi du 30 août 1947 susvisées.

ART. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Lomé, le 5 mars 1948.

*Pour le Commissaire de la République au Togo,  
L'Inspecteur des Affaires Administratives,  
chargé de l'expédition des affaires  
courantes et urgentes,*  
L. FOURSAUD.

LOI N° 48-341 du 28 février 1948.

L'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

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

ARTICLE PREMIER. — Sont provisoirement maintenues en vigueur, par dérogation à l'article 7 de la loi n° 47-344 du 28 février 1947, les dispositions législatives ou réglementaires suivantes :

Décret du 1<sup>er</sup> septembre 1939 autorisant la suppléance des officiers publics et ministériels en temps de guerre;

Décret du 1<sup>er</sup> septembre 1939 portant ouverture du compte spécial : « Transports maritimes. — Exploitation des navires » ;

Décret du 20 septembre 1939 portant organisation de la direction des transports maritimes au ministère de la marine marchande;

Décret du 26 septembre 1939 portant exemption des droits de timbre et d'enregistrement aux coopératives agricoles de culture mécanique, modifié par l'acte dit loi du 2 janvier 1941;

Décret du 4 octobre 1939 relatif aux mesures exceptionnelles d'hygiène;

Décret du 31 mai 1940 relatif à l'exécution des peines d'emprisonnement d'une durée supérieure à un an et un jour;

Loi validée du 1<sup>er</sup> juillet 1942 étendant aux non-présents les articles 112, 113 et 114 du code civil relatifs à l'absence;

Décret du 29 novembre 1939 relatif aux inventions intéressant la défense nationale;

Acte dit loi du 21 octobre 1941 dérogeant aux dispositions légales en vigueur concernant la détermination des tribunaux militaires appelés à connaître des poursuites intentées contre les justiciables de ces juridictions;