

DECRETE :

Article premier — Sont requis pour assurer la continuité de leur service au sein de la compagnie multinationale «Air Afrique», pour une nouvelle période d'un mois renouvelable, si les conditions l'exigent, les agents de nationalité togolaise exerçant les fonctions de pilote, de co-pilote ou de mécanicien navigant dont les noms suivent :

Yovo Ernest — officier pilote de ligne DC. 10
 Agbo Deodai — officier mécanicien navigant DC. 10
 Voyor Kwami — officier mécanicien navigant DC. 10
 Dzidzonou Jean — officier mécanicien navigant DC. 10
 Ametepe Yaovi — pilote de ligne DC. 8
 Agopome Anani — officier mécanicien navigant Boeing

727.

Art. 2. — Pendant la période de réquisition, les intérêts continueront de bénéficier de la part de leur employeur, des traitements et autres indemnités attachés à leurs fonctions.

Art. 3. — Le ministre du commerce et des transports, le ministre de l'intérieur et le garde des sceaux, ministre de la justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui prend effet pour compter de la date de sa signature et sera publié au *Journal officiel* de la République togolaise.

Lomé, le 25 octobre 1984

Général Gnassingbé EYADEMA

DECRET n° 84-184 du 26/10/84 ordonnant la publication de l'accord entre la République togolaise et le Royaume de Belgique relatif aux transports aériens, signé à Bruxelles le 12 mai 1981

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et de la coopération ;
 Vu la constitution spécialement en ses articles 15 et 43 ;

Vu la loi n° 84-16 du 16 mai 1984 autorisant la ratification de l'accord entre la République togolaise et le Royaume de Belgique relatif aux transports aériens, signé à Bruxelles le 12 mai 1981,

DECRETE :

Article premier — L'accord entre la République togolaise et le Royaume de Belgique relatif aux transports aériens, signé à Bruxelles le 12 mai 1981 sera publié au *Journal officiel* de la République togolaise.

Art. 2. — Le ministre des affaires étrangères et de la coopération est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République togolaise.

Lomé, le 26 octobre 1984

Général Gnassingbé EYADEMA

ACCORD ENTRE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE ET LE ROYAUME DE BELGIQUE RELATIF AUX TRANSPORTS AERIENS

Accord entre la République togolaise et le Royaume de Belgique relatif aux transports aériens

La République togolaise d'une part, et le Royaume de Belgique d'autre part,

Dénommés ci-après les «Parties contractantes»

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre la République togolaise et le Royaume de Belgique et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine ;

Désireux d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Considérant que le développement des transports aériens peut contribuer à maintenir l'amitié et la compréhension entre les Etats contractants,

Son convenus de ce qui suit :

TITRE I**Généralités****ARTICLE 1**

Pour l'application du présent accord et de ses annexes, sauf dispositions contraires :

a) Le terme «La Convention» signifie la convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et embrasse toute annexe adoptée suivant l'article 90 de cette convention et toute modification des annexes ou de la convention conformément aux articles 90 et 94, et approuvée par les parties contractantes.

b) L'expression «Autorités aéronautiques» signifie en ce qui concerne le Royaume de Belgique le ministre chargé de l'administration de l'aéronautique et toute personne ou tout organisme autorisé à remplir les fonctions présentement exercées par ledit ministre ou des fonctions analogues, et en ce qui concerne la République togolaise, le ministre chargé de l'aviation civile et toute personne ou tout organisme autorisé à remplir toutes fonctions présentement exercées par ledit ministre ou des fonctions analogues.

c) L'expression «Entreprise de transports aériens désignée» signifie une entreprise de transports aériens qu'une partie contractante aura désignée par écrit à l'autre partie contractante, conformément à l'article 9 du présent accord, pour l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées dans une telle notification.

d) Le mot «Territoire» s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la convention.

e) Les expressions «Services aériens», «Service aérien international», «Service de transports aériens», «Escale pour raisons non commerciales» ont les significations qui leur sont respectivement attribuées à l'article 96 de la convention.

f) Les expressions «Equipement de bord», «Provisions de bord» et «Les pièces de rechange» s'entendront au sens de l'annexe 9 de la convention, et

g) L'expression «Tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

ARTICLE 2

1. Les aéronefs utilisés en trafic international par l'entreprise de transports aériens désignée d'une partie contractante ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre partie contractante, exonérés de tous droits de douanes, frais d'inspection et d'autres droits ou taxes similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits ou taxes à l'exception des redevances ou taxes représentatives de services rendus :

a) Les provisions de bord de toute origine prises sur le territoire d'une partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite partie contractante et embarquées sur les aéronefs assurant un service international de l'autre partie contractante ;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés à la navigation internationale de l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre partie contractante ;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en trafic international par l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre partie contractante même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la partie contractante sur lequel ils ont été embarqués.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une partie contractante, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration de douane.

ARTICLE 3

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des parties contractantes, aux fins d'exploitation des routes aériennes spécifiées à l'annexe ci-jointe.

Chaque partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas connaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre partie contractante.

ARTICLE 4

1. Les lois et règlements de chaque partie contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise de l'autre partie contractante.

2. Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom pour leur compte aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages et marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes et aux mesures découlant des règlements sanitaires.

ARTICLE 5

1. Chaque partie contractante pourra à tout moment demander une consultation entre les autorités compétentes des deux parties contractantes pour l'interprétation, l'application ou les modifications du présent accord.

2. Cette consultation commencera au plus tard dans les soixante (60) jours à compter du jour de réception de la demande.

3. Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter à cet accord entreront en vigueur après leur confirmation par un échange de notes par voie diplomatique.

ARTICLE 6

Chaque partie contractante pourra, à tout moment notifier à l'autre son désir de dénoncer le présent accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'organisation de l'aviation civile internationale. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par l'autre partie contractante; à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. Au cas où la partie contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification serait tenue pour reçue quinze (15) jours après sa réception au siège de l'organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 7

1. Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'article 5, soit entre les autorités aéronautiques, soit entre les gouvernements des parties contractantes, il sera soumis sur la demande d'une des parties contractantes, à un tribunal arbitral.

2. Ce tribunal sera composé de trois membres. Chacun des deux gouvernements désignera un arbitre, ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme président.

Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'un des deux gouvernements a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si, dans le cours du mois suivant les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation d'un président, chaque partie contractante pourra demander au président du conseil de l'organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable à la majorité des voix.

Pour autant que les parties contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

4. Les parties contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant, dans tous les cas, considérée comme définitive.

5. Si l'une des parties contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre partie contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la partie contractante en défaut.

6. Chaque partie contractante supportera la rémunération de son arbitre et la moitié de la rémunération du président désigné.

TITRE II

Services agréés

ARTICLE 8

1. Chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits spécifiés dans le présent accord en vue de l'établissement de services aériens sur les routes spécifiées dans la section appropriée du tableau inclus dans l'annexe ci-jointe (ci-après appelés «les services agréés» et «les routes spécifiées»).

2. Sous réserve des dispositions du présent accord, les services de «Transports aériens» désignés par chaque partie contractante jouiront des privilèges suivants en exploitant un service agréé sur une route spécifiée :

- a) survoler sans atterrir, le territoire de l'autre partie contractante ;
- b) faire des escales sur ledit territoire pour des fins non commerciales, et,
- c) faire des escales sur ledit territoire en vue de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier, aux points spécifiés pour cette route dans le tableau de l'annexe du présent accord.

ARTICLE 9

1. Chaque partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre partie contractante une entreprise de trans-

ports aériens pour l'exploitation des services agréés par les routes indiquées.

2. Dès réception de cette désignation, l'autre partie contractante devra, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et celle de l'article 10 du présent accord, accorder sans délai, à l'entreprise de transports aériens désignée, les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des parties contractantes pourront exiger que l'entreprise de transport aériens désignée par l'autre partie contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites, dans le domaine de l'exploitation des services aériens internationaux par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdits autorités, conformément aux dispositions de la convention relative à l'aviation civile internationale.

ARTICLE 10

1. Chaque partie contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 de l'article 9 lorsque ladite partie contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la partie contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

2. Chaque partie contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise de transports aériens désigné par l'autre partie contractante, des droits spécifiés à l'article 8 présent accord lorsque :

- a) elle ne sera pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la partie contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou que
- b) cette entreprise ne se sera pas conformée aux lois et règlements de la partie contractante qui a accordé ces droits, ou que
- c) cette entreprise n'exploitera pas dans les conditions prescrites par le présent accord.

3. A moins que la révocation ou la suspension ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions auxdits lois et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation prévue à l'article 5, avec l'autre partie contractante. En cas d'échec de cette consultation il sera recouru à l'arbitrage conformément à l'article 7.

ARTICLE 11

En application des articles 77 et 79 de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale visant la création par deux ou plusieurs Etats d'organisation d'exploitation en commun ou d'organismes internationaux d'exploitation.

Le gouvernement du Royaume de Belgique accepte que le gouvernement de la République togolaise, conformément aux articles 2 et 4 et aux pièces annexes du traité relatif aux transports aériens en Afrique signé à Yaoundé le 28 mars

1961, auquel le Togo a adhéré, se réserve de désigner la société Air Afrique comme instrument choisi par la République togolaise pour l'exploitation des services agréés.

Réciproquement, le gouvernement de la République togolaise accepte que le gouvernement du Royaume de Belgique se réserve le droit de désigner conformément aux dispositions de l'article 9 ci-dessus l'instrument qu'il aura choisi pour l'exploitation des services agréés.

ARTICLE 12

1. L'exploitation des services agréés entre le territoire togolais et le territoire belge ou vice-versa, services exploités sur les routes figurant au tableau annexé au présent accord, constitue, pour les deux pays, un droit fondamental et primordial.

2. Les deux parties contractantes sont d'accord pour faire appliquer le principe de l'égalité et de la réciprocité dans tous les domaines relatifs à l'exercice des droits résultant du présent accord.

Les entreprises désignées par les deux parties contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable, devront bénéficier de possibilités et de droits égaux et respecter le principe d'une réparation égale de la capacité à offrir pour l'exploitation des services agréés.

3. Elles devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

ARTICLE 13

1. Sur chacune des routes figurant à l'annexe du présent accord, les services agréés auront pour objectif primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance ou à destination du territoire de la partie contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

2. La ou les entreprises désignées par l'une des parties contractantes pourront satisfaire dans la limite de la capacité globale prévue au 1^{er} alinéa du présent article, aux besoins du trafic entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes convenues et le territoire de l'autre partie contractante, compte tenu des services locaux et régionaux.

3. Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur les mêmes routes, les entreprises aériennes désignées devront décider entre elles de mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire du trafic. Elles se rendront compte immédiatement aux autorités aéronautiques de leurs pays respectifs qui pourront se consulter si elles le jugent utile.

Au cas où l'entreprise désignée par l'une des parties contractantes ne désirerait pas utiliser sur une ou plusieurs routes soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qu'elle devrait offrir compte tenu de ses droits, elle s'entendra avec l'entreprise désignée par l'autre partie

contractante en vue de transférer à celle-ci, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport en cause.

L'entreprise désignée qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

ARTICLE 14

1. Les entreprises aériennes désignées indiqueront aux autorités aéronautiques des deux parties contractantes, trente (30) jours au plus tard, avant le début de l'exploitation des services agréés, la nature du transport, les types d'avions utilisés et les horaires envisagés. La même règle s'appliquera aux changements ultérieurs.

2. Les autorités aéronautiques de chaque partie contractante fourniront sur demande aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante toutes données statistiques régulières ou autres de l'entreprise désignée pouvant être équitablement exigées pour contrôler la capacité de transport offerte par l'entreprise désignée de la première partie contractante. Ces statistiques contiendront toutes les données nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic, tout en restant dans les limites requises par l'OACI.

ARTICLE 15

Toute entreprise désignée par une partie contractante pourra maintenir son propre personnel technique et administratif indispensable sur les aéroports et dans les villes de l'autre partie contractante où elle a l'intention d'avoir sa propre représentation.

Dans la mesure où une entreprise désignée renonce à avoir une organisation propre sur les aéroports de l'autre partie contractante, elle chargera autant que possible, des travaux éventuels, le personnel des aéroports ou celui d'une entreprise désignée de l'autre partie contractante.

ARTICLE 16

Les deux parties contractantes conviennent de se consulter chaque fois que besoin sera afin de coordonner leurs services aériens respectifs.

ARTICLE 17

1. Les tarifs à appliquer sur les services agréés desservant les relations entre les territoires des parties contractantes seront fixés à un taux raisonnable compte tenu de tous les facteurs incluant le coût des opérations, un profit raisonnable et les tarifs appliqués par les autres compagnies.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 de cet article seront si possible déterminés par les entreprises désignées des deux parties contractantes.

Ces entreprises procéderont par entente directe, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien des pays tiers qui exploiteraient tout ou partie des mêmes parcours.

Les entreprises désignées devront autant que possible réaliser cet accord en recourant chaque fois que de besoin à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.).

3. Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque partie contractante au minimum trente jours (30) avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux sous réserve de l'accord de ces autorités.

4. Si les entreprises de transports aériens ne parvenaient pas à convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe (1^o) ci-dessus ou si dans les 15 premiers jours du délai de trente (30) jours prévu dans le paragraphe 3 du présent article l'une des parties contractantes faisait connaître son désaccord sur le tarif qui lui a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe (2^o) précédent, les autorités aéronautiques des deux parties contractantes s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant.

5. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un tarif selon le paragraphe 3 de cet article ou sur la détermination d'un tarif selon le paragraphe 4, il sera fait recours à l'arbitrage prévu à l'article 7 du présent accord.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 de cet article, aucun tarif n'entrera en vigueur sans l'approbation des autorités aéronautiques.

7. Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la partie contractante qui aura fait connaître son désaccord aura le droit d'exiger de l'autre partie contractante le maintien des tarifs antérieurement en vigueur.

8. Les tarifs établis selon les dispositions de cet article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions de cet article.

ARTICLE 18

Chacune des parties contractantes s'engage sous réserve de réciprocité à assurer à l'autre partie contractante le libre transfert, au cours officiel de change en vigueur lors de l'introduction de la demande, sans taxes et impôts, des excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur son territoire à raison des transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises effectués par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante.

TITRE III

Dispositions finales

ARTICLE 19

1. Le présent accord entrera provisoirement en vigueur à la date de sa signature.

2. Chacune des parties contractantes notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnellement requises pour la mise en vigueur du présent accord.

3. Le présent accord prendra effet définitivement à la date de la dernière notification.

ARTICLE 20

Le présent accord et son annexe seront communiqués à l'organisation de l'aviation civile internationale pour y être enregistrés.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord.

Fait à Bruxelles, le 12 mai 1981 en double exemplaire, en langue française.

Pour la République togolaise
Signé

K. V. DAGADOU

Pour le Royaume de Belgique
Signé

Charles-Ferdinand NOTHOMB

ANNEXE

Tableau de route

1. Routes belges

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Belgi- que	Points au-delà
	Monrovia ou Freetown		Lusaka

2. Routes togolaises

Points au départ	Points intermédiaires	Points au Togo	Points au-delà
Points au Togo	Paris ou Genève		Amsterdam

Notes

1) Chacune des entreprises désignées pourra omettre l'un quelconque des points spécifiés au tableau des routes.

2) L'entreprise désignée d'une partie contractante pourra faire escale en un ou plusieurs points autres que ceux spécifiés au tableau des routes ; toutefois aucun droit de trafic ne sera exercé entre ce ou ces points et le territoire de l'autre partie contractante.

3) Les entreprises désignées peuvent mettre fin à un quelconque de leurs services sur les routes spécifiées.

PROTOCOLE

A l'issue des négociations qui ont abouti en date de ce jour à la signature d'un accord entre le Royaume de Belgique et la République togolaise relatif aux transports aériens, il a été convenu ce qui suit :

1^o Le gouvernement de la République togolaise désigne la société Air Afrique, créée par le Traité de Yaoundé le 28 mars 1961 comme entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services agréés et le gouvernement belge accepte cette désignation.

2^o Le gouvernement belge désigne la Cie aérienne belge SABENA, comme entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services agréés et le gouvernement de la République togolaise accepte cette désignation.

3^o Chacune des entreprises désignées des deux parties contractantes aura le droit d'exploiter une fréquence par semaine. Les autorités aéronautiques des deux parties contractantes s'entendront sur tout changement ultérieur.

Fait à Bruxelles, le 12 mai 1981

Pour le Royaume de Belgique :

Pour la République togolaise :

DECRET N° 84-185 du 26/10/84 portant création du Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics du Togo (LNBTP)

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la constitution, spécialement en son article 15 ;
Vu la loi organique n° 82-6 du 16 juin 1982, relative aux sociétés d'Etat et établissements publics à caractère économique ;
Vu le décret n° 82-177 du 30 juin 1982 portant application des lois organiques relatives aux sociétés d'Etat et établissements publics à caractère économique ;
Sur proposition conjointe du ministre de l'équipement, des mines, des postes et télécommunications et du ministre des sociétés d'Etat ;
Le conseil des ministres entendu,

DECRETE :

Article premier — Il est créé un établissement public à caractère industriel et commercial, sous le nom de «Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics» avec le sigle LNBTP.

Les statuts de cet établissement sont annexés au présent décret.

Art. 2. — Le ministre de l'équipement, des mines, des postes et télécommunications et du ministre des sociétés d'Etat sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République togolaise.

Lomé, le 26 octobre 1984

Général Gnassingbé EYADEMA

STATUTS DU LABORATOIRE NATIONAL DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS (LNBTP)

TITRE I

DEFINITION — OBJET — SIEGE ET DUREE

Article premier — Il est constitué un établissement public à caractère industriel et commercial, dénommé Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics (LNBTP), doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Art. 2. — Le LNBTP exerce son activité conformément aux présents statuts, aux lois, règlements et usages du commerce en vigueur en République togolaise.

Art. 3. — Le LNBTP a pour objet l'exécution de tous essais, analyses et recherches, études et contrôles concernant les sols, les matériaux et les techniques de construction dans les secteurs des bâtiments, des travaux publics et de l'industrie et ce tant pour le compte de l'administration que celui des collectivités, des établissements publics et des personnes physiques ou morales privées.

Il est consulté pour les agréments de matériaux de construction que l'Etat est amené à délivrer.

Le LNBTP est créé par l'administration. A ce titre, il représente l'Etat dans les expertises contradictoires concernant la qualité des sols et matériaux de construction avant et après mise en œuvre, ainsi que dans les contrôles de fabrication de matériaux ayant reçu un agrément.

Il participe ensuite à la formation des techniques de l'administration dans les domaines de sa compétence.

Art. 4. — Le LNBTP est placé sous la tutelle du ministre de l'équipement, des mines, des postes et télécommunications et sous le contrôle de gestion du ministre des sociétés d'Etat.

Art. 5. — Le siège social du LNBTP est fixé à Lomé. Il pourra être transféré en tout autre lieu du territoire national par décret pris en conseil des ministres sur proposition du ministre de tutelle après délibération du conseil d'administration.

Art. 6. — Le LNBTP est créé pour une durée illimitée. Toutefois, il pourra être dissout par décret pris en conseil des ministres.

TITRE II

DU CAPITAL SOCIAL ET DES RESSOURCES

Art. 7. — Le passif et l'actif de l'ex. service public dénommé Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics sont transférés à l'établissement public à caractère industriel et commercial.

Art. 8. — Les ressources du LNBTP sont constituées par :

- les recettes provenant des prestations qu'il fournit aux services administratifs et parapublics et aux personnes physiques ou morales privées ;
- les produits des locations de locaux, véhicules ou équipements ;
- les droits d'auteur sur les publications, inventions ou procédés brevetés ;
- les dotations de toutes natures ;
- les dons, legs et libéralités de toutes natures qu'il serait appelé à recevoir.

Art. 9. — Les actions détenues par l'Etat sont cessibles jusqu'à concurrence de trente pour cent (30%) à :

- des collectivités ou établissements publics ;
- des personnes morales ou physiques togolaises.