

N° 199

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 décembre 1966.

PROJET DE LOI,

relatif aux événements de mer,

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. GEORGES POMPIDOU,
Premier Ministre,

PAR M. JEAN FOYER,
Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

PAR M. PIERRE BILLOTTE,
Ministre d'Etat chargé des Départements et Territoires d'Outre-Mer,

PAR M. PIERRE MESSMER,
Ministre des Armées,

PAR M. MICHEL DEBRÉ,
Ministre de l'Economie et des Finances,

PAR M. EDGARD PISANI,
Ministre de l'Equipement,

PAR M. JACQUES MARETTE,
Ministre des Postes et Télécommunications,

ET PAR M. ANDRÉ BETTENCOURT,
Secrétaire d'Etat aux Transports.

(Renvoyé à la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation,
du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi relatif aux événements de mer, constitue la quatrième tranche de la réforme du droit maritime. Malgré les immenses progrès réalisés dans la construction des navires et la sécurité de leur navigation, les bâtiments restent exposés aux dangers de la mer. La taille des engins, leur vitesse, les matériaux qui les composent et l'intensité croissante du trafic rendent même les accidents plus graves que naguère. Les intérêts en jeu sont plus considérables. De tous temps, le droit maritime les a arbitrés de façon originale. Nulle part mieux qu'en ce domaine, son particularisme ne s'est affirmé. Le présent projet de loi ne réduira pas cette originalité dont la tradition reste vivante parce qu'elle est toujours adaptée aux particularités de la navigation maritime.

Trois chapitres composent ce projet. Ils règlent les abordages, l'assistance en mer et les avaries.

*
* *

Les deux premiers apportent peu de modifications à l'état actuel du droit. Deux conventions internationales, les plus anciennes du droit maritime privé, en ont réglé les matières sur le plan international : les conventions de Bruxelles de septembre 1910. La France qui les a ratifiées, comme l'ont fait la plupart des Etats pourvus d'une flotte importante, en a introduit les dispositions dans sa législation interne, encore qu'aucune obligation internationale ne le lui imposât. Sa liberté est demeurée entière sur le plan interne. La loi du 15 juillet 1915 a modifié le Code de commerce pour incorporer dans le seul article 407 les règles de la Convention sur l'abordage. La loi du 29 avril 1916, non incorporée au Code, a introduit dans notre législation celles de la Convention sur l'assistance et le sauvetage.

Le présent projet en conserve tous les principes et se borne aux quelques innovations suivantes :

Sans donner une définition du navire, que déconseille la relativité d'une notion qui diffère suivant les intérêts en jeu, le projet assimile aux bâtiments de mer certains engins flottants. Encore cette extension diffèrera-t-elle suivant qu'il y aura lieu d'appliquer les règles propres à l'abordage maritime ou les règles spéciales à l'assistance.

Pour les premières, la règle fondamentale du droit maritime, qui subordonne toute responsabilité à une faute établie, a paru devoir s'étendre aux engins qui ne sont pas amarrés à poste fixe. Ainsi se précise la frontière entre d'une part ce qui relève du droit terrestre de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil, donc la présomption de responsabilité sinon même de la responsabilité de plein droit qui s'attache à la garde de la chose dommageable, et d'autre part l'empire du droit maritime qui écarte cette solution en cas d'abordage. Le heurt d'une bouée fixe continuera de relever du droit terrestre, le heurt d'une plate-forme non amarrée à poste fixe relèvera du droit de l'abordage, sans qu'on ait pour autant affirmé que, sous tous les autres rapports, un pareil engin devrait être considéré comme un navire.

Pour les secondes, l'extension a été plus grande. Tous engins flottants, par le fait même qu'ils sont l'objet d'une assistance en mer, ont paru relever du corps de règles et usages qui accordent aux assistants en mer une rémunération sensiblement plus importante que ce que le droit commun de l'enrichissement sans cause ou même de la gestion d'affaires leur assurerait.

L'un et l'autre chapitres comportent une autre extension, celle-ci identique dans les deux cas : les navires de l'Etat, ou ceux affectés à un service public, se verront appliquer les règles de l'abordage en mer et de l'assistance.

La règle de droit maritime, qui n'admet de responsabilité en cas de collision que si la faute a été établie, s'impose aux navires de l'Etat ou à ceux affectés à un service public. Ces navires, comme les autres, sont soumis aux périls de la mer et aux difficultés de la navigation qui ne permettent pas d'assimiler les manœuvres d'un navire à la conduite d'une automobile. Est exclue cependant la **disposition relative à l'interruption de la prescription en cas de saisie**, ces navires ne pouvant faire l'objet de saisie.

Quant à l'assistance, la pratique était déjà que les navires de guerre sollicitent les avantages de la loi de 1916 s'ils avaient plus d'hésitation à se soumettre à ses sujétions. L'imitation des lois étrangères a paru commander l'extension proposée qui opérera aussi bien en cas d'assistance portée à un navire de l'Etat que d'assistance portée par un navire de l'Etat. Toutefois, sont exclues les règles qui prévoient l'assistance entre navires appartenant au même propriétaire, celles relatives à la répartition de la rémunération d'assistance ainsi que la disposition relative à l'interruption de la prescription en cas de saisie. Pour les bâtiments de la marine nationale sont en outre exclues les règles fixant les conditions dans lesquelles est imposée au capitaine l'obligation d'assistance, cette obligation étant réglée par le Code de justice militaire.

Sans rien modifier aux principes de la Convention de 1910 sur l'assistance et de la loi de 1916 qui l'avait introduite en droit interne, le chapitre II s'est efforcé d'endiguer les abus. L'expérience a prouvé que certains professionnels avaient tendance à réclamer les avantages afférents à une véritable assistance pour des services qui sortaient à peine du cadre le plus banal du remorquage. Le projet engage à une vue plus saine des choses en précisant que le tribunal pourra réduire les conditions d'une convention d'assistance soit si les bases de calcul ne correspondent pas aux indications de la loi, soit si l'on n'est pas en présence d'une véritable assistance.

Le troisième chapitre présente une refonte radicale des textes correspondants du Code de commerce. La distinction des avaries particulières et des avaries communes y était présentée de manière assez déconcertante et qui engageait à des classements parfois peu compréhensibles. Ambitionnant d'énumérer parallèlement les uns et les autres, le code présente d'inévitables lacunes. L'insuffisance de ses dispositions pouvait désorienter la pratique. En fait ces inconvénients étaient moindres qu'on pouvait l'attendre parce que armateurs et assureurs avaient mis sur pied, sur le plan international, des règles de pratique auxquelles les parties se référaient en général ou du moins auxquelles certaines parties pouvaient, par des conventions appropriées, soumettre les autres. La chose était possible parce que les dispositions du Code ne sont pas impératives. Les règles dites d'York et d'Anvers, dont la dernière rédaction date de 1950, sont ainsi plus couramment appliquées que les dispositions du Code.

On pouvait alors songer, comme l'ont fait diverses législations étrangères récentes, à introduire dans nos lois des dispositions

reproduites des règles d'York et d'Anvers. Mais, d'une part, leur rédaction est éloignée de nos habitudes de concision et leur conception s'adapte mal au génie juridique français ; d'autre part, l'expérience a montré les abus auxquels a donné lieu l'application de ces règles. Ces abus sont même tels que, périodiquement de bons esprits, généralement spécialistes de l'assurance ou de l'avarie commune, au soir de leur vie professionnelle, dénoncent des pratiques fâcheuses et proposent de supprimer l'institution des avaries communes. Leur opinion n'est cependant ni assez partagée, ni suffisamment fondée pour avoir été entendue. En revanche leur expérience est précieuse et les abus qu'ils ont démontrés doivent être évités.

Tel est le dessein du présent projet de loi dans son dernier chapitre. Son souci de limiter le jeu des avaries communes et des règlements auxquelles elles donnent lieu pour les borner à ce qui se trouvent commandé par leur raison d'être et par la plus sure tradition, se marque :

1° Dans l'indication que les avaries communes sont l'exception et les avaries particulières, la règle, le projet l'énonce en prescrivant que « sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes » ; il ne définit pas les avaries particulières par leur source pour ne pas retomber dans l'erreur du Code, mais en notant leur effet : elles sont supportées par le propriétaire de la chose endommagée ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leur recours éventuel en responsabilité, en remboursement ou en indemnité ; ces hypothèses ne laissent en dehors de l'empire qu'elles couvrent que le domaine de l'avarie commune, signalé alors par son effet ;

2° Dans la définition des conditions auxquelles peut s'ouvrir un règlement d'avaries communes ; n'ont cette qualité que les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun (c'est la raison d'être de l'avarie commune institution de solidarité devant les périls de la mer) et pressant (ce qui indique à la fois la nécessité du sacrifice et l'urgence relative qu'il y avait à l'accomplir) des intérêts engagés dans l'expédition maritime, ces intérêts sont liés ; un sacrifice qui ne servirait que l'un d'eux ne répondrait pas aux exigences du texte ;

3° Dans la règle fondamentale qui n'admet en avaries communes (lorsque les conditions précédentes qui autorisent l'ouverture d'un règlement sont réunies) que les dommages et les pertes qui

atteignent matériellement les biens engagés ainsi que les dépenses exposées pour ces mêmes biens engagés dans l'expédition maritime ; ces formules permettront d'éviter les abus consistant à bonifier en avaries communes soit le chômage du navire, soit les salaires et nourritures de son équipage ; encore faut-il que ces dommages matériels et ces dépenses soient la conséquence directe de l'acte d'avarie commune délibéré par le capitaine.

Ces diverses mesures constituent autant de précautions contre les abus. Elles doivent suffire à les supprimer si les règles qui sont proposées ne sont pas écartées par les parties.

Leur liberté reste entière, mais il y a une autre pratique fâcheuse que le projet condamne. Elle consiste de la part des armateurs à stipuler dans les connaissements que le transporteur se réserve d'invoquer les règles d'York et d'Anvers. Avec une pareille clause, les armateurs ont *après* que l'acte d'avarie a été décidé et exécuté, la possibilité de choisir, suivant leurs intérêts, entre les règles d'York et d'Anvers ou l'application des dispositions du Code. Suivant les cas, ils ont intérêt à celles-ci ou à celles-là et ne manquent pas de faire des calculs approximatifs pour se décider. Qu'ils puissent avant l'événement, c'est-à-dire dans le connaissement, écartier les dispositions de la loi pour stipuler l'application des règles d'York et d'Anvers, voilà qui est conforme à la liberté des conventions ; qu'ils puissent se réserver le choix après coup, voilà qui n'est pas normal. Le souci de protéger les chargeurs dans les contrats de transport contre une pareille pratique a conduit le projet à proposer la règle suivant laquelle on réputera non écrite l'option que le transporteur se réserverait dans un connaissement. La règle est conforme à l'esprit général de protection des usagers qui a inspiré la loi n° 420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes.

PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre d'Etat chargé des Départements et Territoires d'Outre-Mer, du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, du Ministre des Armées, du Ministre de l'Economie et des Finances, du Ministre de l'Equipement, du Ministre des Postes et Télécommunications et du Secrétaire d'Etat aux Transports,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi délibéré en Conseil des Ministres, après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

CHAPITRE PREMIER

Abordage.

Article premier.

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas soit aux navires de mer soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

Art. 2.

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, auraient été au mouillage au moment de l'abordage.

Art. 3.

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

Art. 4.

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

Les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa précédent du présent article, il doit définitivement supporter.

Art. 5.

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 6.

Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Art. 7.

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année à partir du jour du paiement.

Ces prescriptions sont interrompues lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Art. 8.

Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article 7, troisième alinéa, sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public.

CHAPITRE II

Assistance.

Art. 9.

L'assistance des navires de mer en danger, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, est soumise aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où elle a été rendue.

Tous engins flottants sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

Art. 10.

Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Art. 11.

N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Art. 12.

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Art. 13.

Une rémunération est due encore que l'assistance ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Art. 14.

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage de chacun des navires assistants.

Si le navire assistant est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire.

Art. 15.

Toute convention d'assistance peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu du service rendu et des bases de rémunération indiquées à l'article 16 ou que le service rendu ne présente pas les caractères d'une véritable assistance, quelque qualification que les parties lui aient donnée.

Art. 16.

La rémunération est fixée par le tribunal selon les circonstances, en prenant pour base : a) en premier lieu le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger

couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ; b) en second lieu, la valeur des choses sauvées, le fret et le prix du passage.

Les mêmes dispositions sont applicables aux répartitions prévues à l'article 14, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu l'assistance nécessaire ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Art. 17.

Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Art. 18.

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, cette prescription est interrompue lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Art. 19.

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

Art. 20.

Il n'est dû aucune rémunération d'assistance pour les envois postaux de toute nature.

Art. 21.

Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat affectés à un service public, à l'exception des articles 13, 14 (alinéa 2) et 18 (alinéa 2).

Par dérogation aux dispositions de l'article 19, les obligations d'assistance imposées aux bâtiments de la marine nationale sont fixées par l'article 455 du Code de justice militaire.

CHAPITRE III

Des avaries.

Art. 22.

Les avaries sont communes ou particulières.

A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

L'option que dans un connaissement le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions est réputée non écrite.

Art. 23.

Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes.

Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

SECTION I

Du classement en avaries communes.

Art. 24.

Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

Art. 25.

Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine.

Art. 26.

Seront seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine.

Art. 27.

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à règlement d'avaries communes sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

Art. 28.

Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avaries communes sera elle-même bonifiée comme telle, à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

SECTION II

De la contribution aux avaries communes.

Art. 29.

Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués comme il est dit ci-après.

Art. 30.

Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis.

Le fret brut et le prix du passage non acquis à tout événement contribuent pour les deux tiers.

Art. 31.

Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur sur le marché au port de déchargement.

Art. 32.

Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour le navire au port où s'achève l'expédition.

Il est égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis, coût réel si elles ont été effectuées, coût estimatif s'il n'y a pas été procédé.

Art. 33.

Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour la marchandise au port de déchargement. Il est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de cette marchandise à l'état sain au même port.

Art. 34.

Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de leur valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

Art. 35.

Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf dans le petit cabotage où elles sont traitées comme les marchandises de cale.

Art. 36.

En cas de jet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article 22 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

Art. 37.

Les envois postaux de toute nature ainsi que les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance ni reçu sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition, s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 24 et suivants.

Art. 38.

La répartition se fait au marc le franc.

En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts.

La valeur de sa contribution est pour chaque intéressé la limite de son obligation.

SECTION III

Du règlement des avaries communes.

Art. 39.

Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

Art. 40.

Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

Art. 41.

Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe sauf caution suffisante de l'ayant droit.

Art. 42.

L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Dispositions générales.

Art. 43.

Sont abrogés les articles 397 à 429 et l'article 436 du Code de commerce, la loi du 29 avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritimes ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

Art. 44.

La présente loi prendra effet trois mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires relatives aux événements de mer.

Art. 45.

La présente loi est applicable aux Territoires d'Outre-Mer.

Fait à Paris, le 21 décembre 1966.

Signé : GEORGES POMPIDOU.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre d'Etat
chargé des Départements et Territoires d'Outre-Mer,

Signé : Pierre BILLOTTE.

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

Signé : Jean FOYER.

Le Ministre des Armées,

Signé : Pierre MESSMER.

Le Ministre de l'Economie et des Finances,

Signé : Michel DEBRÉ.

Le Ministre de l'Equipement,

Signé : Edgard PISANI.

Le Ministre des Postes et Télécommunications,

Signé : Jacques MARETTE.

Le Secrétaire d'Etat aux Transports,

Signé : André BETTENCOURT.