7254

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant les accords conclus avec la Communauté européenne du charbon et de l'acier

(Du 9 octobre 1956)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous adresser un message concernant les accords suivants:

— accord de consultation signé le 7 mai 1956 par le délégué du Conseil fédéral et par le délégué de la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier,

— accord relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires pour les transports de charbon et d'acier en transit par le territoire suisse, signé le 28 juillet 1956 par le délégué du Conseil fédéral et par les délégués des six Etats membres de la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, ainsi que par le délégué de la Haute Autorité.

I. Historique des accords

Dès le début, les rapports de la Suisse avec la Communauté européenne du charbon et de l'acier ont été caractérisés par nos efforts en vue de sauvegarder d'une façon suffisante les intérêts suisses dans le domaine de l'approvisionnement en combustibles solides et en produits sidérurgiques en période de pénurie, dans celui de l'évolution des prix et dans celui des transports ferroviaires. Conformément à son arrêté du 9 mars 1953, le Conseil fédéral a accrédité une délégation auprès de la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier dès le mois d'avril de la même année. Il s'agissait alors essentiellement d'essayer de régler contractuellement nos rapports avec la Communauté d'une manière compatible avec les intérêts précités.

Depuis 1953, la délégation suisse a procédé à cet effet à des échanges de vues réguliers avec la Haute Autorité.

Des négociations proprement dites furent engagées quand les droits de douane sur le charbon et l'acier furent supprimés entre les six pays membres de la Communauté au moment de l'instauration du marché commun. Cette suppression touchait les pays tiers — dont la Suisse — qui se trouvaient au bénéfice de la clause de la nation la plus favorisée. En novembre 1952, les pays parties à l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) renoncèrent, en faveur des six Etats membres de la Communauté, à se prévaloir de cette clause pour le charbon et l'acier. Comme la Suisse n'est pas partie à cet accord général, il fut nécessaire de trouver une réglementation spéciale pour elle.

Dans des notes adressées en février 1953 aux représentations diplomatiques des six Etats membres de la Communauté, les autorités fédérales ont souligné les intérêts de l'économie suisse en jeu dans le domaine de l'approvisionnement en combustibles solides et en produits sidérurgiques en période de pénurie, ainsi que dans celui de la politique des prix et des transports que pratique la Communauté. Elles ont rappelé en même temps que la Suisse ne pouvait pas renoncer au traitement le plus favorable aussi longtemps que la sauvegarde des intérêts en question ne lui était pas garantie contractuellement de manière satisfaisante. Désireuses de ne pas faire obstacle à l'application du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier, ni à celle de la convention du 18 avril 1951 relative aux dispositions transitoires, les autorités fédérales étaient toutefois disposées à renoncer provisoirement à se prévaloir de la clause de la nation la plus favorisée, dès l'instauration du marché commun pour le charbon, le minerai de fer et la ferraille (10-II-1953) et jusqu'à ce que les garanties demandées fussent réglées contractuellement.

II. Accord de consultation

Les prises de contact répétées qui eurent lieu avec la Haute Autorité depuis 1953 ont montré que, pour des raisons de principe et d'ordre juridique, cette dernière n'est pas en mesure de garantir à la Suisse la livraison de certaines quantités de charbon et de produits sidérurgiques pour le cas où une pénurie sérieuse serait déclarée conformément à l'article 59 du traité instituant la Communauté. La situation était semblable quant aux garanties que la Suisse entendait recevoir dans le domaine des prix. Les représentants de la Haute Autorité insistèrent en outre constamment sur le fait qu'ils devaient refuser de donner des assurances de ce genre, afin de ne pas créer un précédent pour d'autres Etats.

Pour sauvegarder les intérêts suisses en question, il devint dès lors de plus en plus nécessaire de chercher à obtenir des organes de la Com-

munauté qu'ils s'obligent contractuellement à consulter notre pays ayant de prendre n'importe quelle mesure pouvant l'affecter dans le domaine de l'approvisionnement et des prix.

Les négociations finales en vue d'un tel accord de consultation eurent lieu du 5 au 7 mai 1956, à Paris et à Luxembourg, entre une délégation suisse et une délégation de la Haute Autorité. Elles aboutirent à un accord signé le 7 mai 1956, pour la Suisse, sous réserve de ratification, par le ministre Gérard Bauer, délégué du Conseil fédéral près la Haute Autorité et, pour cette dernière, par M. Dirk Spierenburg, qui en est membre. L'accord fut provisoirement mis en vigueur pour une durée de six mois à partir du 15 juin 1956.

Par cet accord, les organes compétents de la Communauté s'engagent à consulter les délégués suisses avant de prendre, dans le domaine de l'approvisionnement et des prix, des mesures pouvant affecter les intérêts suisses. Il faut entendre par là les mesures prévues à l'article 59 du traité instituant la Communauté. Lorsque les organes de la Communauté ont déclaré une pénurie sérieuse, ils doivent, selon cette disposition, statuer sur la répartition du charbon et de l'acier à l'intérieur de la Communauté et sur l'exportation de ces produits à destination de pays tiers. Il s'agit également de mesures concernant la fixation de prix minimums ou maximums qui peuvent être prises en application de l'article 61, 1er alinéa, lettre *c*, dudit traité. Cette procédure donne aux autorités suisses l'occasion d'exposer leur manière de voir en temps utile, c'est-à-dire à un moment où il est encore possible d'exercer une influence sur les mesures à prendre. A cet effet, il sera institué une commission mixte permanente, composée de représentants des deux parties contractantes, en nombre égal. L'accord déclare en outre expressément que la Haute Autorité entend tenir compte des besoins de la Suisse dans le domaine du charbon et de l'acier.

De son côté, le Conseil fédéral consultera la Haute Autorité avant qu'il ne prenne des mesures pouvant affecter les échanges traditionnels de produits du charbon et de l'acier entre la Suisse et la Communauté. Vu le caractère libéral de notre politique commerciale dans son ensemble et en particulier, le niveau de libération de nos importations de marchandises dans le cadre de l'Organisation européenne de coopération économique, rien ne s'oppose à cette disposition de l'accord.

Une procédure de consultation de cette nature, nous l'avons déjà relevé, permettra aux milieux économiques suisses de formuler leurs desiderata en temps utile, c'est-à-dire pendant que les mesures envisagées par la Communauté seront encore en préparation; il en résultera sans doute des conséquences favorables pour les intérêts suisses. D'autre part, comme nos principaux fournisseurs de charbon et d'acier font partie de la Communauté, on est fondé à considérer que la conclusion de cet accord avec la Haute Autorité sera avantageux pour notre approvisionnement.

Mentionnons pour terminer que l'accord de consultation du 7 mai 1956 étend ses effets à la principauté de Liechtenstein aussi longtemps qu'elle sera liée à la Suisse par un traité d'union douanière.

III. Accord relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires pour les transports de charbon et d'acier en transit par le territoire suisse

C'est en juillet 1955 que la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier s'adressa aux autorités fédérales, leur demandant d'engager des négociations en vue d'établir des tarifs de chemin de fer directs et dégressifs pour les transports de charbon et d'acier entre les Etats membres de la Communauté et la Suisse comme pays transitaire. Après avoir entendu les représentants des chemins de fer fédéraux suisses et de la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises (Berne-Lœtschberg-Simplon), les autorités fédérales acquirent la conviction qu'un échange de vues général avec la Haute Autorité ne pourrait être que profitable. Aussi une délégation suisse fut-elle désignée à cet effet. Cette délégation reçut comme instructions de procéder à un échange de vues sans engagement, afin de pouvoir soumettre plus tard des propositions précises au Conseil fédéral.

1. Sur invitation de la Haute Autorité, un premier échange d'idées eut lieu les 10 et 11 novembre 1955 entre ses représentants et ceux des Etats formant la Communauté d'une part, les membres de la délégation suisse précitée d'autre part, en vue de l'introduction de tarifs internationaux directs pour le transport de charbon et d'acier en transit par la Suisse. La discussion porta surtout sur les modalités de transport et les possibilités d'appliquer les tarifs de la Communauté ou de s'en écarter pour les transports en transit. L'article 70 du traité instituant la Communauté (du 18 avril 1951) et le paragraphe 10 de la convention relative aux dispositions transitoires (de la même date) contiennent des dispositions concernant les questions de transport. Elles visent notamment à supprimer la rupture de taxation à la frontière, rupture qui est d'usage pour le reste du trafic et qui, de l'avis de la Communauté, est en contradiction avec le principe selon lequel des prix de transport comparables sont accordés aux utilisateurs placés dans des conditions comparables. La rupture de taxe à la frontière signifie que chaque pays porte en compte ses propres frais d'expédition et applique, à sa frontière, le taux initial, plus élevé, alors que dans le trafic interne, les taxes sont dégressives d'une manière continue. Le tarif de la Communauté élimine dans une large mesure les deux éléments de la rupture de taxe, du fait qu'un pays de transit (Etat membre) ne peut pas percevoir de taxe d'expédition, alors que les pays de provenance et de destination ne peuvent en exiger que la moitié; en outre, le calcul de la taxe kilométrique se fonde

sur un coefficient de dégressivité calculé d'après la taxe du pays même pour la distance entière (par ex. Dortmund-Milan), comme si la marchandise avait été transportée sur la distance totale dans un seul pays. Par coefficient de dégressivité, on entend le taux de réduction du prix kilométrique en fonction de l'augmentation de la distance, des coefficients limitatifs différents étant fixés pour les diverses marchandises.

Pour rendre un peu plus supportable le manque à gagner subi par les administrations ferroviaires des Etats membres, la structure tarifaire définitive prévue pour le 1er mai 1957 a été mise en vigueur par étapes.

Pendant la période d'attente, les pays de transit (Etats membres) pouvaient encore percevoir $1/3$ des frais d'expédition. Pour le pays de provenance et de destination, la taxe d'expédition était pendant ce temps-là de $^2/_3$; elle est, depuis lors, de la moitié de la taxe normale.

Etant donné le niveau tarifaire particulièrement bas des chemins de fer italiens de l'Etat, il a fallu leur accorder un délai d'attente pour l'application des coefficients de dégressivité pour le trajet total, afin de limiter le manque à gagner qui leur est imposé: ils pourront appliquer jusqu'au 30 avril 1958 le coefficient national de 500 km et, dès le 1er mai 1958 jusqu'au 30 avril 1959, le coefficient de 700 km. Après le 1er mai 1959, le coefficient de dégressivité sera aussi valable en Italie pour le trajet entier.

2. La formule adoptée pour les tarifs de la Communauté ne revêt qu'une importance limitée à l'égard de la Suisse, parce que nos chemins de fer accordent de toute façon aux *transports en transit* des taux inférieurs à ceux qui s'appliquent aux transports internes. En règle générale, ces taux sont même inférieurs à ceux qui, selon la formule de calcul, s'appliquent aux Etats membres. Cette circonstance facilite l'adhésion de la Suisse aux tarifs de la Communauté.

Lors des échanges de vues des 10 et 11 novembre 1955, à Luxembourg, un représentant de la Haute Autorité déclara que les Etats membres avaient la possibilité d'établir un tarif direct, par exemple pour des transports de Gelsenkirchen à Milan par Modane (France), d'après la formule de la Communauté et sans participation de la Suisse. Il faut, en revanche, se rendre compte, ajoutait-il, que si les Etats membres élaboraient un tarif d'après la formule de la Communauté, par exemple pour les transports Bruxelles-Milan en transit par la Suisse, celle-ci pourrait majorer ses taxes de transit dans une mesure correspondant aux réductions accordées par les autres Etats. Nos délégués répondirent que les chemins de fer suisses n'avaient pas l'intention de faire des bénéfices de taxes aux dépens des chemins de fer des Etats membres de la Communauté. La Haute Autorité estime qu'adopter des tarifs directs pour le transit par la Suisse, c'est déférer à notre désir de maintenir le volume du trafic de transit sans qu'il soit compromis par des mesures prises par les administrations ferroviaires des Etats membres. La Haute Autorité se déclara satisfaite de l'intégration des tarifs suisses

de transit dans les tarifs de la Communauté, mais voulut que toute modification des taxes de transit ainsi accordées fût soumise à certaines règles et précédée de pourparlers entre les parties. Le premier contact montra que les questions suivantes devaient être éclaircies avant tout:

— comparaisons tarifaires détaillées;
— prescriptions d'acheminement;
— consultation en cas de modification des tarifs;
— octroi de la parité tarifaire avec les routes moins coûteuses.

Les problèmes ci-dessus furent discutés en détail avec les représentants de la Haute Autorité lors d'une deuxième réunion tenue les 9 et 10 février 1956. Il importait avant tout d'examiner les résultats des travaux entrepris par le groupe de spécialistes ferroviaires chargé de procéder, pour les principaux courants de trafic, à des comparaisons tarifaires entre les différentes routes entrant en ligne de compte, sur la base des tarifs actuels d'une part et de la situation résultant, le 1er mai 1957, de l'application de la formule de la Communauté, d'autre part. Ces travaux ont montré que l'application des tarifs de la Communauté n'entraînerait pas de modification sensible de la situation tarifaire et des conditions de concurrence des différentes routes.

L'accord concerne avant tout le trafic nord-sud. En effet, les échanges de marchandises entre le noyau central de la Communauté et l'Italie sont annuellement de l'ordre d'un million de tonnes de charbon et de 700 000 à 800 000 tonnes d'acier, dont la moitié environ consiste en vieux fer.

Il a été possible d'écarter les objections soulevées au début contre les prescriptions d'acheminement édictées par les chemins de fer suisses; en effet, on a reconnu que ces prescriptions ne visaient pas à une discrimination dirigée contre certains Etats membres de la Communauté, mais qu'elles reposaient uniquement sur la convention de partage du trafic conclue entre les chemins de fer fédéraux et la compagnie du Lœtschberg.

La Haute Autorité et les Etats membres de la Communauté désirent être consultés dans le cas d'un relèvement ou d'une réduction de nos taxes de transit, en tant qu'une telle mesure ne serait pas en corrélation avec une modification des tarifs suisses internes. Ce désir est compréhensible, eu égard à la stabilité nécessaire des tarifs ferroviaires pour le transport du charbon et de l'acier au sein de la Communauté, ainsi qu'aux conditions de concurrence entre les diverses routes. L'obligation de consulter la Haute Autorité et les Etats membres n'en affecte pas moins les droits de la Confédération en matière de surveillance ferroviaire. Nos partenaires avaient tout d'abord exigé qu'une modification de nos taxes de transit ne puisse entrer en vigueur qu'avec le consentement unanime des intéressés. La Haute Autorité, c'est-à-dire le conseil de la Communauté, se borna ensuite à demander une consultation préalable. Il va de soi que la même procédure

s'appliquerait au cas où les Etats membres relèveraient ou réduiraient leurs tarifs CECA.

3. Vu l'article 11, 2e alinéa, de la loi fédérale du 11 mars 1948 sur les transports par chemins de fer et par bateaux (RO **1949**, I, 569), les chemins de fer suisses peuvent appliquer des tarifs égaux à ceux, meilleur marché, qui peuvent être obtenus en empruntant des voies étrangères. Le principe selon lequel les chemins de fer suisses sont libres de prendre des mesures pour lutter contre la concurrence, soit aussi pour accorder l'égalité tarifaire aux marchandises CECA, n'a jamais été contesté. Il fallut examiner, en revanche, si les chemins de fer des Etats membres de la Communauté peuvent être obligés de mettre à disposition leurs parts CECA même si nos chemins de fer accordent des taxes inférieures aux taxes suisses de transit telles qu'elles sont publiées et qu'elles figurent dans les tarifs CECA. Si donc, d'après ces tarifs, la taxe la moins élevée pour un envoi de fer de Luxembourg à Turin est celle qui s'applique à la route de Modane (France) et que les chemins de fer suisses, désireux d'obtenir ce transport, offrent pour le trajet Bâle-Iselle un prix inférieur à la taxe suisse de transit inscrite dans le tarif CECA, on doit se demander si les chemins de fer français, qui, de cette façon, perdent peut-être le transport par Modane, pourront néanmoins être tenus de mettre à disposition, pour le trajet Luxembourg-Bâle, leur part de taxe réduite selon le tarif CECA. D'après ses dispositions, celui-ci ne s'applique pas conjointement avec d'autres tarifs. Ce principe vaut pour tous les chemins de fer des Etats membres de la Communauté. La Haute Autorité a estimé qu'il ne convenait pas de faire bénéficier la Suisse d'un traitement plus favorable que celui dont jouissent les Etats membres entre eux. Si, au sein de la Communauté, un chemin de fer fait usage, pour des motifs de concurrence, d'un tarif spécial, les administrations ferroviaires des autres Etats membres ne sont pas tenues d'appliquer, sur les lignes d'entrée ou de sortie, le tarif CECA moins élevé. A la vérité, cela n'empêche pas dans certains cas, eu égard à des circonstances particulières, les chemins de fer intéressés d'appliquer le tarif CECA moins élevé. La question de l'octroi de la parité tarifaire intéresse la Suisse spécialement à l'égard de la ligne Bâle-Lœtschberg-Simplon, qui, bien plus que celle du Gothard, est en concurrence sévère avec les chemins de fer français (ligne de Modane).

4. Une fois conclu l'accord de consultation du 7 mai 1956, on se demanda si les tarifs ferroviaires ne pourraient pas être fixés par un simple arrangement entre les chemins de fer suisses et ceux des Etats membres de la Communauté.

La politique tarifaire de la Communauté étant une réalité pour la Suisse, il s'est avéré nécessaire de trouver, dans un accord international, des solutions tenant suffisamment compte des intérêts suisses, les questions

de technique tarifaire pouvant fort bien être réglées par une convention entre les administrations ferroviaires intéressées. Cet accord international n'affecte que les transports par chemins de fer et particulièrement les tarifs de transit auxquels ils sont soumis.

Contrairement à l'accord consultatif précité et eu égard aux attributions fort restreintes déléguées à la Haute Autorité dans le domaine des transports, l'accord envisagé en matière de tarifs ferroviaires ne serait pas conclu entre la Haute Autorité et la Suisse, mais entre celle-ci, d'une part, les gouvernements des Etats membres et la Haute Autorité d'autre part; il serait ainsi applicable sur les territoires européens des six Etats groupés dans la Communauté, c'est-à-dire de la Belgique, de la République fédérale d'Allemagne, de la France, de l'Italie, du Luxembourg et des Pays-Bas, ainsi que de la Sarre. L'accord envisagé prévoit aussi une procédure de consultation, tout en réglant une série de questions matérielles. C'est ainsi que la Suisse doit s'engager à mettre à disposition ses tarifs de transit actuellement en vigueur alors que les Etats membres appliqueront les tarifs CECA pour les envois en transit par la Suisse. Ces tarifs sont sensiblement inférieurs aux tarifs internes normalement applicables, parce que le coefficient de dégressivité joue pour la totalité du trajet. Si la Suisse se propose de relever ou de réduire ses taxes de transit sans qu'un relèvement ou une réduction analogue des tarifs suisses internes aille de pair avec cette mesure, elle est tenue d'engager la procédure de consultation. Si l'on arrive à s'entendre, tout est pour le mieux. Si tel n'est pas le cas, les chemins de fer suisses sont libres, à l'expiration d'un délai de trois mois, de modifier tout de même leurs tarifs. Ils doivent alors s'attendre à voir l'accord dénoncé.

La situation est un peu différente si les chemins de fer suisses entendent introduire un tarif de concurrence, c'est-à-dire s'ils veulent par exemple adopter la parité tarifaire avec une administration étrangère. Une telle situation se produit si les chemins de fer suisses doivent réduire encore leur tarif de transit déjà inférieur aux tarifs internes, en vue de pouvoir concurrencer la route plus longue mais moins coûteuse passant par le territoire français (adaptation des prix de transport par Bâle-Iselle aux taxes perçues sur la ligne de Modane). A cet égard, une conférence a permis d'arriver à une large entente entre les chemins de fer suisses et ceux des Etats membres de la Communauté; cette entente a été consacrée par les lettres échangées le 28 juillet 1956, c'est-à-dire le jour même de la signature de l'accord, entre le chef de la délégation suisse et le mandataire de la Haute Autorité. L'entente consiste en ce que les chemins de fer suisses renoncent aux transports en transit si la route par la Suisse est plus longue de plus de 10 km que la route détournée; si la route par la Suisse est plus courte de plus de 10 km que le détournement et pas moins coûteuse, le tarif direct ne prévoira que la route passant par la Suisse, et cela à la parité de prix (frais accessoires et frais du service douanier compris). Si la différence de longueur entre ces

deux routes est de 10 km au moins, le tarif direct prévoit les deux routes et le prix de transport le plus bas. En contrepartie, les chemins de fer des Etats membres s'engagent à mettre à disposition, dans tous ces cas, les tarifs directs CECA. Cette œuvre de bonne entente entre les administrations ferroviaires est prévue pour la même durée que l'accord du 28 juillet 1956; elle est soumise aux mêmes conditions de résiliation.

Pour le cas où, malgré tout, une divergence de vues surgirait entre les administrations de chemins de fer au sujet de l'application de tarifs de concurrence ou de parité, il conviendrait d'en appeler à l'organe consultatif prévu par l'accord sous la désignation de commission de transports. Il en est de même d'autres questions à régler par les chemins de fer.

L'accord a été signé sous réserve de ratification le 28 juillet 1956 par les représentants des Etats membres de la Communauté et par ceux de la Haute Autorité, ainsi que par le délégué du Conseil fédéral auprès de cette dernière.

La réglementation adoptée est contenue dans les documents suivants:

— Accord relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires pour les transports de charbon et d'acier en transit par le territoire suisse (avec annexe).
— Lettres échangées le 28 juillet 1956 entre le chef de la délégation suisse et un membre de la Haute Autorité.

Les principes généraux figurent dans le présent *accord* en tant qu'ils concernent directement les gouvernements.

IV. Renonciation à l'application de la clause de la nation la plus favorisée

Comme nous l'avons indiqué au chapitre I, il a été convenu avec les Etats membres de la Communauté, par un échange de notes du mois de février 1953, que la renonciation de notre pays au traitement le plus favorable serait ajournée jusqu'à la conclusion de négociations avec la Haute Autorité sur les assurances demandées par la Suisse. Maintenant que la Suisse et la Communauté ont conclu des accords relatifs à notre approvisionnement en charbon et en produits sidérurgiques, ainsi qu'à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires pour les transports de charbon et d'acier en transit par la Suisse, le moment est venu de prendre contact avec les Etats signataires de la Communauté afin de remplacer par une renonciation formelle notre renonciation provisoire à la clause de la nation la plus favorisée. Cela signifie que, pendant la validité des accords signés le 7 mai et le 28 juillet 1956, la Suisse renoncera formellement à se prévaloir de la clause de la nation la plus favorisée à l'égard des six pays

membres de la Communauté, pour les produits soumis au régime de la CECA.

* * *

Vu les considérations qui précèdent, nous avons l'honneur de vous proposer d'approuver les accords conclus les 7 mai et 28 juillet 1956 avec la Communauté européenne du charbon et de l'acier et, en adoptant le projet d'arrêté ci-joint, de nous autoriser à les ratifier.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 9 octobre 1956.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,
Feldmann

11254

Le chancelier de la Confédération,
Ch. Oser

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

approuvant

les accords conclus avec la Communauté européenne du charbon et de l'acier

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 85, chiffre 5, de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 9 octobre 1956,

arrête:

Article unique

Sont approuvés l'accord de consultation conclu le 7 mai 1956 entre la Confédération suisse et la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, et l'accord conclu le 28 juillet 1956 entre la Confédération suisse, d'une part, et les Gouvernements des Etats membres de la Communauté européenne du charbon et de l'acier et la Haute Autorité de ladite Communauté, d'autre part, relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires pour les transports de charbon et d'acier en transit par le territoire suisse.

Le Conseil fédéral est autorisé à les ratifier.

11254

ACCORD DE CONSULTATION

entre

la Confédération Suisse et la Haute Autorité de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier

Le Conseil Fédéral de la Confédération Suisse (ci-après dénommé «le Conseil Fédéral»), d'une part,

La Haute Autorité de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (ci-après dénommée «la Haute Autorité»), d'autre part,

Considérant que le Conseil Fédéral a établi depuis le 1er avril 1953 une Délégation auprès de la Haute Autorité;

Inspirés par le désir de développer de manière fructueuse les relations ainsi établies et de tenir dûment compte des intérêts économiques de la Suisse et de la Communauté;

Considérant que la Haute Autorité, conformément au Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (ci-après dénommé «la Communauté»), a l'intention de tenir compte des besoins de la Suisse en charbon et en acier, de promouvoir le développement des échanges entre la Suisse et la Communauté, ainsi que de veiller au respect de limites équitables dans les prix à l'exportation vers ce pays;

Considérant que le Conseil Fédéral a l'intention de poursuivre la politique libérale qu'il a pratiquée jusqu'ici, aussi bien dans le domaine des échanges que dans celui de l'ensemble des transactions invisibles;

Considérant que les problèmes d'intérêt commun relatifs aux transports ferroviaires feront l'objet d'une convention spéciale prévoyant également une procédure de consultation;

Sont convenus de ce qui suit:

Article Premier

Le Conseil Fédéral et la Haute Autorité procéderont, sur la base de la réciprocité, à des consultations dans le domaine du charbon et de l'acier, selon les dispositions suivantes:

Article II

(1) Après la constatation d'une pénurie sérieuse relative à des produits du charbon et de l'acier, traditionnellement exportés à destination de la Suisse, la Haute Autorité consulte le Conseil Fédéral avant

a. Qu'elle ne soumette au Conseil de Ministres de la Communauté des propositions concernant la répartition des ressources de la Communauté, conformément à l'article 59, § 2, du Traité;

b. Qu'elle ne procède elle-même à la répartition des ressources de la Communauté conformément aux dispositions de l'article 59, § 3, ou

c. Qu'elle n'introduise des restrictions à l'exportation, conformément aux dispositions de l'article 59, § 5, du Traité.

(2) La Haute Autorité consulte le Conseil Fédéral avant qu'elle ne fixe, conformément aux dispositions de l'article 61, alinéa 1, *c*, du Traité, des prix minima ou maxima à l'exportation de produits du charbon ou de l'acier, traditionnellement exportés de la Communauté vers la Suisse.

Article III

Le Conseil Fédéral, avant qu'il ne prenne des mesures pouvant affecter les échanges traditionnels de produits du charbon et de l'acier entre la Suisse et la Communauté, consulte chaque fois la Haute Autorité.

Article IV

Ces consultations ont lieu suffisamment tôt et avant que les mesures citées dans les articles II et III ci-dessus ne soient prises, sauf lorsque les circonstances excluent la consultation préalable. Dans ce dernier cas, la consultation aura lieu immédiatement après.

Article V

1. Les consultations prévues dans cet Accord ont lieu dans le cadre d'une Commission mixte permanente.
2. La Commission mixte est composée d'un nombre égal de représentants du Conseil Fédéral et de représentants de la Haute Autorité.
3. La Commission mixte arrête son règlement, dans lequel peut être prévu l'institution de Sous-Commissions.
4. Le secrétariat de la Commission mixte est assuré conjointement par une personne désignée par le Conseil Fédéral et par une personne désignée par la Haute Autorité.
5. A moins que la Commission mixte n'en décide autrement, elle se réunit à Berne ou au siège de la Haute Autorité.

Article VI

Pour l'application du présent Accord

a. Les expressions «charbon» et «acier» désignent les produits énumérés dans l'annexe I au Traité instituant la Communauté, compte tenu de l'application éventuelle de son article 81;

b. L'expression «la Communauté» se réfère aux territoires auxquels le Traité instituant la Communauté est applicable.

Article VII

Le présent Accord étendra ses effets à la Principauté de Liechtenstein aussi longtemps que celle-ci sera liée à la Confédération Suisse par un traité d'union douanière.

Article VIII

1. Le présent Accord entrera en vigueur au moment de la notification à la Haute Autorité de la ratification à laquelle le Conseil Fédéral aura procédé en conformité des règles constitutionnelles de la Confédération Suisse.
2. Le présent Accord demeurera en vigueur pour une première période expirant le 10 février 1958, date de la fin de la période de transition fixée dans la Convention relative aux dispositions transitoires établie en vertu de l'article 85 du Traité instituant la Communauté.
3. Si l'une des Parties contractantes ne désire pas prolonger l'Accord, elle devra le notifier à l'autre Partie trois mois avant la fin de la période de transition.
4. Ultérieurement, l'Accord sera reconduit tacitement chaque fois pour une période de cinq ans, à moins que, six mois avant la fin de chacune de ces périodes, l'une des Parties contractantes ne notifie à l'autre Partie son désir de dénoncer l'Accord.

En foi de quoi les représentants soussignés du Conseil Fédéral et de la Haute Autorité, dûment autorisés, ont apposé leurs signatures au bas du présent Accord.

Fait à Luxembourg, le 7 mai 1956, en double exemplaire en langues française, allemande, italienne et néerlandaise, les quatre textes faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) **Gérard Bauer**

Pour la Haute Autorité:

(signé) **Spierenburg**

ACCORD

relatif à

l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires pour les transports de charbon et d'acier en transit par le territoire suisse

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse (ci-après dénommé le Conseil fédéral)

d'une part;

Les Gouvernements des Etats membres de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier et la Haute Autorité (ci-après dénommée la Haute Autorité) de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (ci-après dénommée la Communauté)

d'autre part;

désirant:

développer les relations établies entre la Confédération suisse et la Communauté;

traiter des problèmes de transports ferroviaires d'intérêt commun;

mettre en application des tarifs directs internationaux ferroviaires pour les transports de charbon et d'acier échangés entre les Etats membres en empruntant en transit des lignes de chemins de fer suisses;

sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Sont considérés comme tarifs directs internationaux visés au présent Accord les prix et conditions publiés et appliqués aux transports ferroviaires de charbon et d'acier entre les territoires des Etats membres de la Communauté, faisant l'objet d'un contrat de transport unique, qui empruntent en transit des lignes des chemins de fer suisses.

Pour l'application du présent Accord, les termes «territoires des Etats membres de la Communauté» se réfèrent aux territoires auxquels le Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier est applicable.

Article 2

Le prix de transport des tarifs directs internationaux visés au présent Accord est constitué par la somme des parts des chemins de fer des Etats membres de la Communauté et de la part des chemins de fer suisses.

La part des chemins de fer de chaque Etat membre doit tenir compte de la distance totale de transport, parcours suisse inclus, et est soumise aux mêmes règles, et en particulier aux mêmes règles de dégressivité, que celles qui sont appliquées par les Etats membres à des transports comparables comportant l'utilisation continue des lignes de plusieurs Etats membres.

La part des chemins de fer suisses est égale aux prix indiqués dans les tarifs de transit suisses publiés.

Par dérogation aux deux alinéas précédents, les parts des chemins de fer de chacun des Etats membres et de la Suisse contenues dans les tarifs de concurrence ou de parité ne peuvent être arrêtées qu'après consultation entre l'ensemble des Administrations des chemins de fer des Etats membres de la Communauté et de la Suisse, dûment autorisées, le cas échéant, par leurs Gouvernements. Les Administrations de chemins de fer règlent équitablement les questions de concurrence et de parité. En cas de difficulté, la Commission prévue à l'article 6 du présent Accord peut être saisie.

Article 3

Les tarifs directs internationaux visés au présent Accord sont applicables à toutes les relations de trafic de charbon et d'acier entre les Etats membres de la Communauté empruntant en transit le territoire suisse, à l'exception des cas particuliers prévus en Annexe pour lesquels un règlement spécial est établi.

Les produits désignés dans la nomenclature uniforme adaptée aux besoins des transports et auxquels sont applicables les tarifs directs internationaux de la Communauté dans le cas de transports comportant la seule utilisation continue des lignes de plusieurs Etats membres, bénéficient des tarifs directs internationaux visés au présent Accord.

Article 4

Le Conseil fédéral et les Gouvernements des Etats membres s'interdisent, pour le trafic de charbon et d'acier entre les Etats membres de la Communauté qui emprunte en transit des lignes de chemins de fer suisses, de pratiquer des discriminations dans les prix et conditions de transport de toute nature, fondées sur les pays d'origine ou de destination des produits.

Article 5

Les Parties Contractantes se consulteront, au sein de la Commission prévue à l'article 6 du présent Accord, pour étendre aux tarifs directs internationaux visés au présent Accord, les mesures d'harmonisation réalisées ou qui seront réalisées à l'intérieur de la Communauté.

Article 6

Dès la mise en vigueur du présent Accord, il est constitué une Commission de Transports (ci-après dénommée Commission) qui est chargée de procéder à l'examen des problèmes posés par son application.

La Commission se compose de Représentants du Conseil fédéral, de chacun des Gouvernements des Etats membres de la Communauté et de la Haute Autorité.

La Commission arrête son règlement intérieur. Elle désigne son Président. Elle est assistée de deux secrétaires, l'un désigné par la Haute Autorité, l'autre par le Conseil fédéral.

Article 7

La Commission est convoquée par son Président.

Elle se réunit une fois par an en session ordinaire. Un compte rendu de ses travaux est adressé au Conseil fédéral, aux Gouvernements des Etats membres et à la Haute Autorité.

Sur demande du Conseil fédéral, du Gouvernement de l'un des Etats membres de la Communauté ou de la Haute Autorité, le Président convoque la Commission en session extraordinaire dans un délai de deux semaines, en particulier si des difficultés imprévues ou un changement profond des conditions économiques ou techniques affectent gravement l'application du présent Accord. La Commission recherche les mesures appropriées et adresse aussitôt un rapport au Conseil fédéral, aux Gouvernements des Etats membres et à la Haute Autorité.

Article 8

Au cas où sont envisagées

a. Soit une modification des règles de formation des prix ou des conditions de transport des tarifs directs internationaux pour les transports de charbon et d'acier échangés entre les Etats membres de la Communauté, et comportant l'utilisation continue des lignes de plusieurs Etats membres;

b. Soit une modification des prix ou des conditions de transport des tarifs de transit publiés des chemins de fer suisses sans modification simultanée, et dans des rapports analogues, de leurs tarifs intérieurs,

les Gouvernements parties à l'Accord et la Haute Autorité en sont avisés le plus tôt possible et au moins un mois avant la date d'application envisagée. Lors de la notification, le but, la nature et l'étendue de cette mesure sont précisés.

Au cas où le Conseil fédéral, le Gouvernement de l'un des Etats membres de la Communauté ou la Haute Autorité estime que la mesure envisagée risque de susciter des difficultés graves, la Commission se réunit sur la demande de l'intéressé, en session extraordinaire, dans les conditions fixées au dernier alinéa de l'article 7, en vue d'une consultation préalable à la mise en vigueur de cette mesure. Si, au sein de la Commission, un accord ne peut se réaliser sur l'opportunité de l'application de ladite mesure, celle-ci ne peut être mise en vigueur qu'après l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date d'envoi au Conseil fédéral, aux Gouvernements des Etats membres et à la Haute Autorité du rapport prévu à l'article 7 du présent Accord.

En cas d'urgence, le préavis d'un mois visé au 1er alinéa du présent article peut être réduit à deux semaines et la mesure envisagée entrer en application à l'expiration de ce délai si aucune des autres Parties Contractantes ne s'y oppose.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux modifications des tarifs de concurrence et de parité.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux modifications générales du niveau des tarifs ferroviaires d'un Etat membre ou de la Suisse, qui restent soumises aux dispositions législatives ou réglementaires de chacun des Etats.

Article 9

Les dispositions établies d'un commun accord par les Administrations des chemins de fer des Etats membres de la Communauté et de la Suisse, dûment autorisées par leurs Gouvernements le cas échéant, règlent les conditions d'application du présent Accord.

En cas de difficulté, la Commission prévue à l'article 6 du présent Accord peut être saisie.

Article 10

Le présent Accord est accepté par la Haute Autorité par l'effet de sa signature.

Chacun des Gouvernements des Etats membres de la Communauté notifiera au Conseil fédéral que sont remplies les conditions requises pour la mise en vigueur du présent Accord selon les dispositions de son droit interne. Le Conseil fédéral informera les autres Parties Contractantes des notifications reçues.

Cet Accord entrera en vigueur un mois après la date à laquelle le Conseil fédéral aura informé les autres Parties Contractantes que l'Accord est applicable sur les territoires de tous les Etats membres de la Communauté et sur le territoire de la Confédération suisse.

Les tarifs directs internationaux pour le trafic en transit par les lignes de chemins de fer suisses seront mis en application dans un délai de deux mois après la date d'entrée en vigueur du dit Accord.

Article 11

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée.

Il peut être dénoncé par le Conseil fédéral ou par la Haute Autorité mandatée à cet effet par les Gouvernements des Etats membres de la Communauté qui y sont partie, moyennant un préavis de six mois. Ce délai peut être réduit à deux mois, à compter de la date de constatation d'un désaccord important au sein de la Commission, notamment dans le cas visé à l'article 8, 2e alinéa.

Article 12

Le présent Accord sera déposé dans les archives fédérales. Le Conseil fédéral en remettra des copies certifiées conformes à la Haute Autorité et aux Gouvernements des Etats membres de la Communauté.

En foi de quoi, les Représentants soussignés du Conseil fédéral, des Gouvernements des Etats membres de la Communauté et de la Haute Autorité, dûment autorisés, ont apposé leurs signatures au bas du présent Accord.

Fait à Luxembourg, le 28 juillet 1956

en un exemplaire unique en langues allemande, française, italienne et néerlandaise, les quatre textes faisant également foi.

(Suivent les signatures)

ANNEXE

à l'Accord du 28 juillet 1956 relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires pour les transports de charbon et d'acier en transit par le territoire suisse

---

RÈGLEMENTS SPÉCIAUX

CHAPITRE I

Dispositions spéciales applicables aux envois de coke

Article premier

Les prix de transport de coke expédié d'un Etat membre vers l'Italie et vice versa en transit par le territoire suisse sont établis conformément au règlement spécial ci-après en substitution des dispositions prévues aux alinéas 2 et 3 de l'article 2 de l'Accord:

1. Pour le calcul de la taxe de parcours partielle italienne il est fait application du coefficient de dégressivité italien correspondant à la distance partielle du parcours en Italie;
2. Pour le calcul de la taxe de parcours partielle de chacun des autres Etats membres de la Communauté, il est fait application du coefficient national de dégressivité correspondant à la distance totale (parcours suisse inclus) diminuée de la distance partielle du parcours en Italie;
3. La part des chemins de fer suisses est égale au prix indiqué dans les tarifs de transit suisses publiés.

Article 2

Le présent règlement spécial demeure en vigueur pendant la durée d'application du règlement spécial établi entre les Etats membres de la Communauté pour les transports de coke de la France vers l'Italie et vice versa, sans emprunt du territoire suisse, et qui a été publié au *Journal Officiel de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier* dans son numéro 9 du 19 avril 1955.

En raison du caractère de dérogation que revêtent les deux règlements spéciaux, ceux-ci devront éventuellement cesser d'exister à la même date.

Au cas où les Etats membres estimeraient devoir établir un nouveau règlement spécial visant les transports de coke de la France vers l'Italie et vice versa, sans emprunt du territoire suisse, les dispositions contenues dans l'article premier du présent chapitre devraient être modifiées, sur demande d'une des Parties Contractantes, pour maintenir l'identité du régime dérogatoire prévu par les deux règlements spéciaux.

CHAPITRE II

Dispositions spéciales applicables aux envois de charbon et d'acier reçus en gare de Chiasso

Article unique

Les envois de charbon et d'acier, expédiés d'une gare située sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, reçus à la gare commune de Chiasso (Suisse) et réexpédiés par chemin de fer à destination d'une gare située sur le territoire italien, bénéficient des dispositions de l'Accord pour le parcours effectué entre la gare expéditrice et la gare de Chiasso.

CHAPITRE III

Dispositions spéciales applicables aux envois de charbon et d'acier en transit par la gare de Vallorbe

Article premier

Pour les envois de produits figurant au tableau ci-dessous empruntant en transit des lignes des chemins de fer suisses par la gare de Vallorbe (Suisse),

— en provenance d'une gare située en territoire italien,

— à destination d'une gare française située au sud ou à l'ouest de la ligne Delle - Morvillars - Montbéliard - Belfort - Lure - Vesoul - Port d'Atelier - Cullmont Chalindrez - Langres - Chaumont - Bar-sur-Aube - Vitry-le-François - Châlons-sur-Marne - Reims - Laon - Amiens - Abbeville - Le Tréport

et vice versa

les parts des chemins de fer suisses, fixées dans les conditions indiquées à l'article 2, 3e alinéa de l'Accord, peuvent comporter des réductions par rapport aux parts suisses appliquées aux envois de même nature, empruntant le même trajet sur le territoire suisse,

— en provenance d'une gare située en territoire italien,

— à destination d'une gare située sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté, soit sur la ligne jalonnée ci-dessus, soit au nord ou à l'est de cette ligne,

et vice versa.

Le montant de ces réductions, exprimé en pour-cent, ne peut excéder les taux fixés dans le tableau ci-dessous:

Marchandises	Réduction %
Combustibles . . . . . Ferrailles . .	26
Fonte, Acier brut . . . . . Demi-produits .	30
Produits finis	37

Article 2

Le présent règlement spécial résulte de l'entente intervenue entre chemins de fer suisses en vue de réaliser une répartition du trafic entre eux pour les transports circulant sur le territoire suisse, et qui est concrétisée par les dispositions tarifaires figurant dans le «Tarif direct pour le transport des marchandises par wagons complets entre l'Italie et la Suisse, via Gothard et Simplon — Partie III — Appendice (édition du 1er mai 1954)».

Le présent règlement spécial demeurera en vigueur pendant la durée d'application de l'entente précitée. En raison du caractère de dérogation qu'il revêt, il cessera d'avoir effet à la même date que la dite entente.

Au cas où les chemins de fer suisses estimeraient devoir établir entre eux une nouvelle entente relative au même objet en vue de réaliser entre eux un nouveau mode de répartition du trafic pour les transports circulant sur le territoire suisse, les dispositions contenues dans l'article premier du présent chapitre devraient être modifiées, sur demande d'une des Parties Contractantes, sous réserve que les modifications intervenant ne puissent avoir pour effet de majorer le montant des taux de réduction figurant au tableau ci-dessus.

CHAPITRE IV

Dispositions spéciales applicables aux transports de charbon et d'acier en provenance ou à destination d'un Etat non membre de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier

Article unique

Les transports de charbon et d'acier empruntant en transit des lignes de chemins de fer suisses:

— en provenance d'un Etat non membre de la Communauté et à destination d'un Etat membre de la Communauté,

— en provenance d'un Etat membre de la Communauté et à destination d'un Etat non membre de la Communauté,

— en provenance d'un Etat non membre de la Communauté et à destination d'un Etat non membre de la Communauté,

bénéficient pour leur trajet en Suisse et dans les Etats membres de la Communauté des dispositions prévues à l'article 2 de l'Accord.

DÉLÉGATION SUISSE
à la
Haute Autorité de la Communauté
Européenne du Charbon
et de l'Acier

Paris, le 28 juillet 1956.

Monsieur le Président,

Mandaté à cet effet par le Conseil Fédéral Suisse, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je prends note de l'entente tarifaire intervenue entre les administrations des chemins de fer suisses et celles de chacun des Etats membres de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, dont le texte a fait l'objet du memento ci-joint de la conférence tenue à Berne les 11 et 12 juin 1956, et entre autres du fait qu'il est prévu que cette entente tarifaire aura la même durée de validité que l'Accord signé ce jour relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires pour les transports de charbon et d'acier en transit par le territoire suisse, et sera soumise aux mêmes délais de dénonciation que celui-ci.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Président de la Délégation suisse:
(signé) **Gérard Bauer**

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER

Haute Autorité

Luxembourg, le 28 juillet 1956.

REF. N° RE
P. J.

Monsieur le Président,

Mandaté à cet effet par les Gouvernements des Etats membres de la Communauté, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je prends acte de l'entente tarifaire intervenue entre les Administrations des chemins de fer suisses et celles de chacun des Etats membres de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, dont le texte a fait l'objet du memento ci-joint de la Conférence tenue à Berne les 11 et 12 juin 1956, et entre autres du fait qu'il est prévu que cette entente tarifaire aura la même durée de validité que l'Accord signé ce jour relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires pour les transports de charbon et d'acier en transit par le territoire suisse, et sera soumise aux mêmes délais de dénonciation que celui-ci.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

(signé) **D. P. Spierenburg**
Membre de la Haute Autorité

DÉLÉGATION SUISSE
à la
Haute Autorité de la Communauté
Européenne du Charbon
et de l'Acier

Paris, le 28 juillet 1956.

Monsieur le Président,

Je prends acte qu'en signant ce jour l'Accord relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux pour les transports de charbon et d'acier en transit par le territoire suisse, les Gouvernements des Etats membres de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier donnent l'assurance que, pendant la période s'étendant de ce jour à la date de la mise en application desdits tarifs directs, ils n'apporteront aucune modification aux Accords des 21 mars 1955 (*Journal Officiel de la Communauté* — 19 avril 1955 — page 701) et 16 mars 1956 (*Journal Officiel de la Communauté* — 30 avril 1956 — page 130) à l'exception des modifications qui seraient acceptées par le Conseil Fédéral.

Mandaté à cet effet par le Conseil Fédéral, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le Conseil Fédéral donne l'assurance que, pendant la même période, les chemins de fer suisses n'apporteront aucune modification à leurs tarifs de transit publiés concernant le charbon et l'acier qui figurent dans l'édition du 1er mai 1954 du «Tarif direct pour le transport des marchandises par wagons complets entre l'Italie et la Suisse via Gothard et Simplon» et dans l'édition du 1er janvier 1952 du «Tarif de transit pour le transport de marchandises Est-Ouest», à l'exception des modifications imposées par la mise en vigueur desdits tarifs directs ou de celles qui seraient acceptées par la Haute Autorité et les Gouvernements des Etats membres.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Président de la Délégation suisse:

(signé) **Gérard Bauer**

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
DU CHARBON ET DE L'ACIER

Haute Autorité

Luxembourg, le 28 juillet 1956.

REF. N° RE
P. J.

Monsieur le Président,

Je prends acte qu'en signant ce jour l'Accord relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux pour les transports de charbon et d'acier en transit par le territoire suisse, le Conseil Fédéral donne l'assurance que, pendant la période s'étendant de ce jour à la date de mise en application desdits tarifs directs, les chemins de fer suisses n'apporteront aucune modification à leurs tarifs de transit publiés concernant le charbon et l'acier qui figurent dans l'édition du 1er mai 1954 du «Tarif direct pour le transport des marchandises par wagons complets entre l'Italie et la Suisse via Gothard et Simplon» et dans l'édition du 1er janvier 1952 du «Tarif de transit pour le transport de marchandises Est-Ouest», à l'exception des modifications imposées par la mise en vigueur desdits tarifs directs ou de celles qui seraient acceptées par la Haute Autorité et les Gouvernements des Etats membres.

Mandaté à cet effet par les Gouvernements des Etats membres de la Communauté, j'ai l'honneur de vous faire connaître que les Gouvernements des Etats membres de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier donnent l'assurance que, pendant la même période, ils n'apporteront aucune modification aux Accords des 21 mars 1955 (*Journal Officiel de la Communauté* — 19 avril 1955 — page 701) et 16 mars 1956 (*Journal Officiel de la Communauté* — 30 avril 1956 — page 130), à l'exception des modifications qui seraient acceptées par le Conseil Fédéral.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

11254

(signé) **D. P. Spierenburg**
Membre de la Haute Autorité

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant les accords conclus avec la Communauté européenne du charbon et de l'acier (Du 9 octobre 1956)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1956
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	41
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	7254
Datum Date Data	11.10.1956
Seite Page Pagina	377-403
Ref. No	10 094 407

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.