QUATRIÈME ACCORD COMPLÉMENTAIRE

à l'accord, du 21 mars 1955, relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires

(79/1035/CECA)

LES REPRÉSENTANTS DES GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER, RÉUNIS AU SEIN DU CONSEIL,

vu le traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier, et notamment son article 70, et la convention relative aux dispositions transitoires, et notamment son paragraphe 10 deuxième alinéa et son paragraphe 10 troisième alinéa point 2,

vu l'accord, du 21 mars 1955, relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires (1), modifié par l'accord complémentaire du 16 mars 1956 (2), par le deuxième accord complémentaire du 23 mars 1959 (3) et par le troisième accord complémentaire du 22 novembre 1973 (4),

vu la décision du Conseil des Communautés européennes, du 22 janvier 1972, relative à l'adhésion de nouveaux États membres à la la Communauté européenne du charbon et de l'acier, et notamment l'article 3 paragraphe 1 de l'acte qui y est adjoint,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article premier

L'accord du 21 mars 1955, modifié, est complété comme suit :

1) le début de l'article 2 premier alinéa est remplacé par le texte suivant :

« Compte tenu des dispositions de l'annexe IV du présent accord, les tarifs directs internationaux faisant l'objet de l'accord ... » ;

2) l'annexe suivante est ajoutée :

« *ANNEXE IV*

à l'accord, du 21 mars 1955, relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires

Les règles de l'accord relatives à l'établissement des tarifs directs et à la formation des prix de transport sont complétées par les dispositions suivantes :

1. Dans la mesure où les chemins de fer du Royaume-Uni n'appliquent pas des tarifs intérieurs de portée générale pour le transport de marchandises, les règles de l'accord sont appliquées de manière analogue pour le calcul, selon les tarifs directs internationaux, de la taxe de parcours partielle au Royaume-Uni.

2. Pour les transports effectués par train-*ferry*, les gares, au sens de l'article 13 de l'accord, sont celles qui sont ouvertes au trafic par wagons *ferry-boat*.

(1) JO CECA n° 9 du 19. 4. 1955, p. 701.
(2) JO CECA n° 10 du 30. 4. 1956, p. 130/56.
(3) JO n° 22 du 9. 4. 1959, p. 431/59.
(4) JO n° L 347 du 17. 12. 1973, p. 64.

3. Pour les transports visés au point 2, effectués avec une lettre de voiture directe CIM, la taxe est calculée en tenant compte des règles suivantes :

Train-ferry *intérieur à un réseau*

— Le parcours maritime est inclus dans la distance partielle du réseau en question.

— La taxe de parcours partiel de ce réseau s'obtient en multipliant sa taxe de parcours de base par la distance partielle calculée selon le premier tiret et par le coefficient de dégressivité.

— Une surtaxe peut être appliquée.

Train-ferry *entre deux réseaux différents*

Pour les réseaux en question l'une ou l'autre des deux règles suivantes peut être adoptée :

a) — Le parcours maritime est inclus dans les distances partielles des réseaux encadrants sur la base des accords conclus entre les deux réseaux en question.

— La taxation suit la règle générale.

— Une surtaxe peut être appliquée.

b) — Le parcours maritime n'est pas pris en compte pour le calcul de la distance totale du transport.

— Les taxes de parcours partiels des réseaux encadrants sont obtenues selon la règle générale.

— Pour le parcours maritime par train-*ferry* une taxe distincte est ajoutée. »

Article 2

Le présent accord complémentaire, dont le texte est consigné au procès-verbal des délibérations du Conseil (1), est publié au *Journal officiel des Communautés européennes.*

Article 3

Le présent accord complémentaire entre en vigueur le 1er février 1980.

---

(1) Cet accord complémentaire a été conclu au cours de la six cent treizième session du Conseil, tenue le 6 décembre 1979.