

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT

**Deuxième Rapport
sur l'activité
de la conférence**

**Second Report
of the activities
of the conference**

6 Février 1956
February

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT

**Deuxième Rapport
sur l'activité
de la conférence**

**Second Report
of the activities
of the conference**

6 Février 1956
February

TABLE DES MATIERES

I -	EXPOSE GENERAL SUR LE FONCTIONNEMENT DE LA CONFERENCE	6
II -	ACCUEIL RESERVE PAR LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES AU PREMIER RAPPORT DE LA CONFERENCE	10
III -	EXPOSE GENERAL SUR LA SITUATION DES TRANSPORTS	14
IV -	PRINCIPAUX PROBLEMES AYANT RETENU L'ATTENTION DE LA CONFERENCE.....	18
	a) Amélioration et développement des grandes voies de communication - Coordination des investissements	18
	b) Financement international des investissements	22
	c) Harmonisation des frets de la navigation intérieure	24
	d) Collaboration entre les transports de surface et les transports aériens	28
	e) Organisation européenne des transports	30
V -	ACTIVITE DES GROUPES RESTREINTS DE LA CONFERENCE - CONSTITUTION DE LA SOCIETE EUROFIMA	34
VI -	PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA C. E. M. T. ..	38

TABLE OF CONTENTS

I - GENERAL REVIEW OF THE WORKINGS OF THE CONFERENCE	7
II - RECEPTION OF THE FIRST REPORT OF THE CONFERENCE BY THE INTERNATIONAL ORGANISATIONS	11
III - GENERAL REVIEW OF THE TRANSPORT POSITION	15
IV - PROBLEMS CONSIDERED BY THE CONFERENCE	
a) Improvement and development of main lines of communication - Co-ordination of capital investment	19
b) International financing of investment	23
c) Co-ordination of inland waterways freight rates	
d) Co-operation between surface and air transport	29
e) Organisation of transport in Europe	31
V - ACTIVITY OF THE RESTRICTED GROUPS OF THE CONFERENCE - CONSTITUTION OF THE EUROFIMA COMPANY	35
VI - PROGRAMME OF WORK OF THE E. C. M. T. ...	39

DEUXIEME RAPPORT SUR L'ACTIVITE DE LA CONFERENCE

I - EXPOSE GENERAL SUR LE FONCTIONNEMENT DE LA CONFERENCE

1. Au cours de l'année 1955, le Grand-Duché de Luxembourg et la Grèce ont déposé leurs instruments de ratification du Protocole relatif à la C.E.M.T., signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Ainsi s'est trouvé acquis l'ensemble des ratifications, dans la mesure où elles étaient nécessaires. D'autre part, le Gouvernement yougoslave a présenté une demande en vue de faire partie de la Conférence. Cette demande ayant reçu l'agrément unanime du Conseil des Ministres des Transports, le dépôt de l'instrument d'adhésion du Gouvernement yougoslave a eu lieu le 2 septembre 1955. L'adhésion de la Yougoslavie porte à 17 le nombre des pays représentés dans la C.E.M.T.*. La participation de la Yougoslavie aux travaux de la C.E.M.T. est importante, car elle permet non seulement d'étendre le champ d'action de la Conférence, mais aussi d'assurer la participation pratique de la Grèce et de la Turquie aux mesures prises.

2. Le Conseil des Ministres des Transports s'est réuni à Berne les 19 et 20 octobre 1955. Au cours de la période écoulée depuis la précédente session du Conseil (Paris : 21-22 octobre 1954), le Comité des Suppléants a tenu 5 sessions en vue de mettre en œuvre les décisions prises en octobre 1954 par le Conseil des Ministres, et de préparer les Résolutions qui ont été adoptées au cours de la session ministérielle d'octobre 1955. Dans cette tâche, le Comité a été assisté par quelques organes subsidiaires :

- Comité pour l'étude de l'harmonisation des frets de la navigation intérieure (qui a tenu 9 sessions);

* Ces pays sont : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la France, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Turquie et la Yougoslavie.

SECOND REPORT ON THE ACTIVITIES OF THE CONFERENCE

I - GENERAL REVIEW ON THE FUNCTIONING OF THE CONFERENCE

1. In the course of 1955, the Grand Duchy of Luxembourg and Greece deposited their instruments of ratification of the Protocol concerning the E.C.M.T. signed at Brussels on 17th October 1953. The ratifications, as a whole, have thus been effected, insofar as they were necessary. In addition, the Yugoslav Government presented a request for membership of the Conference. As this request was unanimously agreed by the Council of Ministers of Transport, the instrument of accession of the Yugoslav Government was deposited on 2nd September 1955. The accession of Yugoslavia brings the number of countries represented on the E.C.M.T. up to 17*. The participation of Yugoslavia in the work of the E.C.M.T. is important, for it not only allows the field of action of the Conference to be extended but also ensures that Greece and Turkey will in fact participate in the measures taken.

2. The Council of Ministers of Transport met at Berne on 19th and 20th October 1955. Since the previous session of the Council which was held in Paris on 21st and 22nd October 1954, the Committee of Deputies has held five sessions to implement the decisions taken by the Council of Ministers in October 1954, and to prepare the Resolutions adopted at the Ministerial Session of October 1955. The Committee was assisted in this task by a number of subsidiary bodies :

- Committee for the Study of the Co-ordination of Inland Waterways Freight Charges (which held 9 sessions);

*These countries are : Austria, Belgium, Denmark, France, Germany, Greece, Italy, Luxembourg, the Netherlands, Norway, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, the United Kingdom and Yugoslavia.

- Groupe d'experts chargé de l'établissement de directives pour l'étude des projets concernant les voies d'eau d'intérêt européen;
- Comité et Sous-Comités pour l'étude de la coordination des investissements.

Dans l'intervalle des sessions du Comité des Suppléants, son Bureau a assuré la continuité de son action.

3. L'expérience a d'autre part confirmé les avantages offerts par la formule des "Groupes restreints", dont il a été question dans le premier Rapport (point 16). C'est en recourant à cette méthode qu'a pu être menée rapidement à bonne fin, malgré les difficultés rencontrées, la constitution de la Société Eurofima, dont il sera parlé plus loin en détail. Assistés d'experts juridiques et financiers et des représentants de l'U. I. C., les Suppléants des Ministres des Transports des 9 pays constituant ce Groupe restreint ont tenu six sessions de décembre 1954 à octobre 1955, et les Ministres de ces pays se sont réunis eux-mêmes deux fois pendant la même période. Conformément au Protocole, la Conférence a été tenue constamment informée de la marche générale des travaux du Groupe restreint, ce qui a permis à 5 pays, qui n'en faisaient pas partie à l'origine, d'adhérer finalement aux Actes Constitutifs de la Société.

4. La C. E. M. T. a continué pendant l'année écoulée à entretenir des relations régulières avec les Organisations internationales, gouvernementales et privées s'intéressant aux transports, dont, aux termes de l'article 3 b) du Protocole de Bruxelles, elle a pour objectif de coordonner l'activité. Elle s'est attachée, d'autre part, à éviter de procéder à des études susceptibles de faire double emploi avec celles qui ont été entreprises dans d'autres enceintes. Les Organisations internationales s'intéressant aux transports ont continué à être invitées à faire connaître leurs vues, tant devant le Conseil des Ministres que le Comité des Suppléants, et plusieurs d'entre elles ont participé activement aux travaux de certains Comités et Groupes restreints. La Conférence a d'ailleurs décidé d'associer encore plus étroitement à ses travaux les Organisations internationales dont il s'agit, ainsi qu'il est indiqué dans la suite du Rapport (point 37).

Comme précédemment, l'O. E. C. E. a bien voulu continuer à fournir, à la complète satisfaction de la Conférence, les moyens matériels nécessaires à son fonctionnement. Le Conseil des Ministres des Transports, conscient de l'efficacité de cette assistance, désire saisir cette occasion pour en témoigner à nouveau sa gratitude à l'O. E. C. E.

5. Poursuivant ainsi les grandes lignes de la politique exposée dans le premier Rapport (points 15 à 18), la Conférence a entendu sauvegarder ses caractéristiques essentielles : dans un cadre européen aussi étendu que possible, ou bien au sein de Groupes restreints, selon le cas, choix d'une politique commune par les Ministres responsables et mise en œuvre de celle-ci

- Group of Experts for the preparation of Directives for the study of development projects for Inland Waterways of interest to Europe as a whole;
- Committee and Sub-Committees for the Study of Co-ordination of Capital Investment.

The continuity of action of the Committee of Deputies between its sessions has been ensured by its Officers.

3. Experience has also confirmed the advantages of the formation of "Restricted Groups" mentioned in the First Report (paragraph 16). The use of this method made it possible, in spite of the difficulties encountered, to bring to a rapid and successful conclusion the constitution of the Eurofima Company; details are given later in this report. With the assistance of legal and financial experts and representatives of the U. I. C., the Deputies of the Ministers of Transport of the nine countries constituting this Restricted Group held six sessions from December 1954 to October 1955, and the Ministers of those countries met twice during the same period. As laid down in the Protocol, the Conference was kept continuously informed of the general progress of the work of the Restricted Group, and, in consequence, five countries which were not among the original members were able finally to accede to the Acts constituting the Company.

4. During the past year, the E. C. M. T. continued to maintain regular relations with the governmental and private International Organisations concerned with transport, whose activities it aims to co-ordinate under the terms of Article 3(b) of the Brussels Protocol. The Conference was also careful not to proceed with studies which might overlap with those undertaken in other quarters. It continued to invite the International Organisations concerned with transport to state their views before the Council of Ministers and in the Committee of Deputies and several of them took an active part in the work of certain Committees and Restricted Groups. The Conference also decided to associate the International Organisation in question still more closely with its work, as is shown later in this Report (paragraph 37).

The O. E. E. C. kindly continued to provide the Conference, as in the past and to its complete satisfaction, with all the material facilities necessary for its operation. The Council of Ministers, fully recognising the effectiveness of the assistance, wishes to take this opportunity once again of expressing its gratitude to the O. E. E. C.

5. By following the main lines of the policy laid down in the First Report (paragraphs 15-18), the Conference has thus endeavoured to preserve its essential features: namely, the determination by the responsible Ministers, either in a European context on the widest possible scale or within the framework of Restricted Groups, according to circumstances, of a

sur le plan national, par l'intervention, dans chaque pays, de l'autorité ministérielle.

II - ACCUEIL RESERVE PAR LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES AU PREMIER RAPPORT DE LA CONFERENCE

6. Publié au début de l'année 1955, le premier Rapport de la Conférence a reçu une assez large diffusion et, en particulier, a été envoyé officiellement aux Organisations internationales s'intéressant aux transports. La plupart de celles-ci ont tenu, en retour, à faire part à la C.E.M.T. de leurs observations, qui sont analysées ci-après :

- a) L'O.E.C.E. a manifesté son intérêt pour certains problèmes de caractère technique et économique suivis par la Conférence, qui sont en relation avec ses propres travaux. En particulier, elle a relevé l'action entreprise par la C.E.M.T. en vue d'assouplir progressivement la réglementation des transports par voies navigables. "La libération progressive des transactions invisibles courantes et des transferts étant l'un des objectifs de l'O.E.C.E.", celle-ci souhaite que la Conférence poursuive ses efforts dans ce domaine. D'autre part, l'O.E.C.E. a "félicité la Conférence pour les résultats obtenus dans sa première année d'existence et souhaité qu'une collaboration étroite entre les deux Organisations soit développée dans l'esprit du Protocole de Bruxelles". Dans ce but, des mesures pratiques ont été récemment prises, d'un commun accord entre les deux Organisations.
- b) Au cours de sa séance du 9 juillet 1955, l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe a examiné le premier Rapport de la C.E.M.T., qui lui a été présenté par le Président du Conseil des Ministres des Transports et, en conclusion de ses débats, a adopté une Résolution n°73, qui se compose de deux parties consacrées, l'une à des problèmes de caractère technique, l'autre à des recommandations d'ordre institutionnel. Par la suite, le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, en procédant à l'examen de cette Résolution, a exprimé le désir que la C.E.M.T. fasse connaître les suites qu'elle jugera utile de donner aux propositions qu'elle contient.

Les recommandations concernant les problèmes de caractère technique (déficit des chemins de fer, transports pour compte propre, fonds routier européen, tarifs ferroviaires internationaux, transports aériens) ont retenu l'attention de la C.E.M.T. Celle-ci a adopté à leur égard certaines conclusions qui ont été portées à la connaissance du Conseil de l'Europe. Quant aux recommandations d'ordre institutionnel,

common policy and the implementation of that policy, at national level, by Ministerial action in each country.

II - RECEPTION GIVEN TO THE FIRST REPORT OF THE CONFERENCE BY THE INTERNATIONAL ORGANISATIONS

6. The First Report of the Conference which was published at the beginning of 1955 was circulated on a fairly wide scale and, in particular, was officially transmitted to the International Organisations concerned with transport. In return, most of the latter forwarded their comments to the E.C.M.T. and these are analysed below :

- a) The O.E.E.C. expressed its interest in certain technical and economic problems examined by the Conference since they are related to its own work. In particular it noted the action taken by the E.C.M.T. with a view to the gradual relaxation of regulations governing international transport by inland waterways. "As the gradual liberalisation of current invisible transactions and transfers is one of the aims of the O.E.E.C.", the latter hoped that the Conference would continue its efforts in this sphere. The O.E.E.C. also "congratulated the Conference on the results obtained in its first year of work and hoped that close co-operation between the two Organisations would be developed in the spirit of the Brussels Protocol". To this end, practical steps have recently been taken by common agreement between the two Organisations.
- b) At its meeting of 9th July 1955, the Consultative Assembly of the Council of Europe considered the First Report of the E.C.M.T., presented by the Chairman of the Council of Ministers of Transport, and, at the conclusion of its debates, adopted a Resolution No.73 consisting of two parts, one devoted to technical problems and the other to matters of organisation. When considering this resolution, the Committee of Ministers of the Council of Europe later expressed the wish that the E.C.M.T. should state what action it considered should be taken on the proposals contained in the Resolution.

The recommendations on technical problems (railways deficit, transport in manufacturers' own vehicles, European road investment fund, international railway rates, air transport) have engaged the attention of the E.C.M.T., which adopted in this respect certain conclusions which have been brought to the notice of the Council of Europe. The matters of organisation, which will be discussed later in this Report, are being

dont il sera question plus loin, elles sont en cours d'examen par la C. E. M. T.

- c) Par lettre du 21 mars 1955, le Secrétaire général de l'Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile, se référant à l'historique de la constitution de la Conférence (point 9 du premier Rapport), a observé que cette Organisation n'était pas mentionnée parmi celles qui ont œuvré dans le domaine des transports routiers et a rappelé le rôle qu'elle a joué à cet égard dans les dernières années.

En réparant cette omission, bien involontaire, la Conférence saisit cette occasion pour marquer son appréciation de l'action entreprise par l'O. T. A., qui a d'ailleurs été associée à plusieurs reprises à ses travaux.

- d) Le 16 juin 1955, le Président de l'Union Internationale de la Navigation Fluviale a fait part de certaines observations relatives aux passages du Rapport concernant la situation des transports (point 20), le déficit des chemins de fer (point 21), ainsi que la nécessité et l'urgence de définir une politique européenne des transports.

Sur les deux premiers de ces points, la C. E. M. T. a donné à l'U. I. N. F. des commentaires de nature à dissiper les craintes qu'elle avait exprimées. Elle a tenu compte, d'autre part, de la dernière observation en comprenant dans son programme de travail la définition des éléments essentiels d'une politique des transports.

- e) Par lettre du 15 juillet 1955, le Secrétaire général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (I. T. F.) a fait part des observations qui se sont dégagées de l'étude, par cette Fédération, du premier Rapport de la C. E. M. T. Le memorandum de la Fédération, rejoignant à ce sujet le point de vue de l'Union Internationale de la Navigation fluviale, souligne tout d'abord "que la condition de succès futurs du travail de la C. E. M. T. est l'adoption d'une politique générale", précisant le rôle du transport dans l'économie européenne et comportant un plan pour l'équipement de l'Europe en moyens de transport. Après s'être prononcée en faveur d'une intégration des transports sur le plan européen, l'I. T. F. "croit utile d'appeler l'attention de la C. E. M. T. sur l'importance primordiale que revêt l'élaboration d'un plan d'organisation embrassant l'ensemble des transports européens". Enfin, un second problème "préoccupe l'I. T. F. au plus haut degré : celui des grands écarts entre les conditions d'emploi des travailleurs des transports à travers l'Europe", et le memorandum conclut en attirant l'attention de la C. E. M. T. "sur

considered by the E. C. M. T.

- c) The Secretary-General of the World Touring and Automobile Organisation, in a letter of 21st March 1955, referring to the background of the Conference (paragraph 9 of the First Report), pointed out that that Organisation was not mentioned among those which had worked in the field of road transport; the letter also summarised the part played by that Organisation in recent years.

In rectifying this quite unintentional omission, the Conference takes this opportunity of expressing its appreciation of the action of the W.T.A.O., which has several times been associated with its work.

- d) On 16th June 1955, the Chairman of the International Union of Inland Waterways communicated certain comments on passages in the Report concerning the transport position (paragraph 20), the railways deficit (paragraph 21) and the urgent necessity for defining a European transport policy.

On the first two of these points, the E.C.M.T. forwarded certain comments to the I. U. I. W. which were calculated to allay its concern. The Conference also took the last point into account by including in its programme of work the definition of the essential features of a transport policy.

- e) In a letter of 15th July 1955, the Secretary-General of the International Transport Workers' Federation (I.T.W.F.) communicated certain comments arising out of the Federation's study of the first Report of the E.C.M.T. The memorandum of the Federation, which adopts the same point of view on this question as the International Union of Inland Waterways, first stresses that "the essential condition for the future success of the work of the E. C. M. T. is the adoption of a general policy" defining the part played by transport in the European economy and including a European transport equipment plan. After expressing itself in favour of the integration of transport at European level, the I. T. W. F. "thought it desirable to call the attention of the E. C. M. T. to the primary importance of preparing a general plan for the organisation of all European transport". Finally, a second problem "concerns the I. T. W. F. to the highest possible degree : the wide differences between the employment conditions of transport workers in different parts of Europe", and the memorandum concludes by drawing the attention of the E. C. M. T. "to the close link between its social

le lien étroit entre le social et l'économique".

Dans l'élaboration de son programme de travail, la C. E. M. T. a tenu compte de certaines des préoccupations exprimées par l'I. T. F. En ce qui concerne les conditions d'emploi des travailleurs, il est rappelé que l'Annexe A au Cahier des Charges joint à l'Accord Général du 17 mars 1954 portant réglementation économique des transports routiers internationaux permettra de remédier dans une mesure appréciable à l'état de choses signalé par l'I. T. F., lorsque cet accord aura été ratifié par les pays signataires.

- f) Le Secrétaire général de la Chambre de Commerce Internationale (C.C.I.), par lettre du 7 septembre 1955, a transmis à la C. E. M. T. une note résumant les vues des usagers des transports sur certains principes généraux qui pourraient être pris en considération pour la politique gouvernementale européenne en matière de transport, ainsi que sur certaines Résolutions adoptées par le Conseil des Ministres des Transports. Les principes visés par la Note de la C. C. I. sont relatifs au rôle des usagers des transports, au rôle du transport dans l'économie, aux prix de revient et tarifs, à la liberté du choix de l'usager, à la liberté du transport pour compte propre, à la coordination des transports et aux consultations usagers-transporteurs. Après avoir recommandé de retenir comme critère, dans la coordination des investissements, "à côté de la qualité et du prix de revient du service, la comparaison de leur rentabilité", la note insiste auprès de la Conférence "sur la nécessité économique de créer un réseau international (routier) impliquant la desserte accélérée des régions industrielles et touristiques, ainsi que des ports, gares, aérodromes internationaux". En ce qui concerne les transports par voies navigables, la C. C. I. insiste pour "que la plus grande liberté soit laissée à la navigation internationale".
- g) Au cours de son deuxième Congrès mondial, tenu à Rome du 2 au 6 octobre 1955, la Fédération Routière Internationale a adopté une Résolution dans laquelle elle présente ses félicitations à la C. E. M. T. pour les études qu'elle a entreprises en vue du financement du réseau routier européen. "Elle recommande à tous les gouvernements d'attribuer la priorité dans leur budget aux dépenses de construction routière ayant pour but l'achèvement de ce réseau."

III - EXPOSE GENERAL SUR LA SITUATION DES TRANSPORTS

7. La haute conjoncture économique, qui se manifestait en 1954 - et dont le premier Rapport faisant état - s'est non

and economic aspects".

When preparing its programme of work, the E. C. M. T. took into account some of the points raised by the I. T. W. F. With regard to the conditions of employment of workers, it is recalled that the specifications attached to the General Agreement of 17th March 1954, concerning the economic regulation of international road transport, will provide the means of substantially improving the existing situation indicated by the I. T. W. F. when this agreement is ratified by the signatory countries.

- f) The Secretary-General of the International Chamber of Commerce (I. C. C.), in a letter of 7th September 1955, transmitted to the E. C. M. T. a note summing up the views of transport users on certain general principles which might be taken into consideration in planning European governmental transport policy and on some of the resolutions adopted by the European Conference of Ministers of Transport. The principles mentioned in the I. C. C.'s note concern the place of transport users and of transport in the economy, costs and charges, the users' freedom of choice, freedom of transport on own account, co-ordination of transport, and user-carrier consultation. After recommending that the test, in the co-ordination of capital investment, should be "the comparative profitability of projects in conjunction with the criteria of costs and quality of service", the note impresses upon the Conference "the economic necessity of creating an international network to provide, inter alia, more adequate means of access to industrial and tourist areas and to ports, railway stations and international airports". With regard to inland waterways navigation, the I. C. C. urged that "international inland navigation should be allowed the greatest freedom".
- g) At its second World Congress, held in Rome from 2nd to 6th October 1955, the International Road Federation adopted a Resolution in which it "congratulated the E. C. M. T. on the studies it had undertaken for the financing of the European road system. It recommended all governments to give priority in their budgets to road-building expenditure intended for the completion of that system".

III - GENERAL REVIEW OF THE TRANSPORT POSITION

7. The favourable economic situation in 1954 - mentioned in the First Report - was not only maintained but still further

seulement maintenue, mais encore développée en 1955. De 1951 à 1955, la production industrielle globale des pays de l'O.E.C.E. a augmenté d'environ 28 pour cent, dont 10 pour cent de 1954 à 1955. Cette situation favorable s'est répercutée sur le volume des transports, qui a été lui aussi en sensible progression en 1955 sur l'année précédente. Tous les modes de transport en ont tiré profit à des degrés divers et il est intéressant de constater que, dans l'ensemble, ils ont pu assurer sans difficulté notable l'exécution des transports leur incombant, justifiant en cela les prévisions faites en avril 1953, antérieurement à la création de la C. E. M. T., par un groupe d'experts de transport réunis à l'initiative de l'O. E. C. E., d'après lesquelles, du point de vue tant des véhicules que des infrastructures, et sous réserve de quelques cas particuliers, la capacité du système des transports européens disposait à l'époque d'une marge inutilisée appréciable. Il convient cependant d'observer que, pour le trafic ferroviaire, le relèvement n'a été sensible qu'en 1955. Dans la situation actuelle, la marge inutilisée paraît avoir plus ou moins diminué, en particulier pour la navigation rhénane. D'autre part, le rapide développement de la circulation routière pose, surtout pendant la saison touristique, de sérieux problèmes d'infrastructure, qui ne pourront que s'aggraver à l'avenir si des mesures ne sont pas prises pour l'amélioration du réseau routier. En outre, il serait possible d'améliorer la capacité de transport des chemins de fer, grâce à certaines mesures d'équipement et de modernisation. Ce problème fondamental de l'adaptation aux besoins économiques, actuels et prévisibles, de la capacité du système des transports retient, comme on le verra plus loin (point 43), l'attention de la Conférence.

8. L'augmentation du trafic n'a pas influencé de la même manière les recettes des entreprises, en raison de sa répartition inégale entre les divers modes de transport. Il semble toutefois qu'en général la voie d'eau et la route en aient tiré profit plus que le rail. Son effet sur la situation financière des transports par route est parfois difficilement discernable du fait de l'absence de tarifs publiés. Cet effet est par contre apparent pour la voie d'eau, où l'augmentation du trafic a provoqué, dans certains cas, un relèvement des frets. Pour le rail, l'augmentation du tonnage transporté a été relativement plus faible et s'est marquée tardivement.

Le fait que la plupart des gouvernements ont maintenu les tarifs à leur niveau ancien a empêché les réseaux de retirer de la prospérité actuelle autre chose qu'une amélioration limitée de leur situation financière. Il convient de remarquer que la progression des recettes qu'ils ont enregistrées a souvent été contrebalancée par une progression des charges, notamment sociales, et aussi fiscales dans certains pays. La situation financière des chemins de fer reste, à cet égard, particulièrement préoccupante dans plusieurs pays, et la Conférence a donné une priorité à l'examen de ce problème.

developed in 1955. Between 1951 and 1955, the overall industrial production of the O. E. E. C. countries increased by about 28 per cent, and 10 per cent of this increase took place between 1954 and 1955. This favourable situation had an influence on the volume of transport which, in 1955, also showed a considerable increase as compared with the previous year. All means of transport benefited in varying degrees from this expansion and it is interesting to note that, on the whole, they were able to carry out all the necessary transport operations without notable difficulty, thus justifying the estimated made in April 1953, before the creation of the E. C. M. T. by a group of transport experts meeting on the initiative of the O. E. E. C. According to these estimates, both from the point of view of vehicles and infrastructure, with a few special exceptions, the capacity of the European transport system had, at that time, a considerable unused margin. It should, however, be noted that for rail traffic a substantial recovery only took place in 1955. At present, it seems that the unused margin has more or less been reduced, particularly for Rhine navigation. Moreover, the rapid development of road traffic, especially in the tourist seasons, raises grave problems of infrastructure which will certainly become more serious if no measures are taken to improve the road system. In addition, the transport capacity of the railways could be improved through the modernisation of methods of modernisation and equipment. This fundamental problem of adapting the capacity of the transport system to present and foreseeable economic needs in engaging the attention of the Conference, as will be seen below (paragraph 43).

8. The increase in traffic affected transport receipts in different ways, owing to its uneven distribution among the various means of transport. It seems, however, that as a general rule inland waterways and road transport benefited more than railways. Its effect on the financial position of road transport is difficult to ascertain owing to the absence of published rates. On the other hand, the effect on inland waterways is obvious, for the extra traffic caused certain freight rates to rise. The increase in the tonnage carried by the railways was proportionately lower and occurred later.

Most governments maintained rates at their former level and this prevented the railways from making more out of the present state of prosperity than a limited improvement in their financial position. It should be noted that the rise in receipts was often offset by an increase in liabilities such as social charges and, in some countries, taxes as well. In this respect, the financial situation of the railways is causing particular concern in some countries and the Conference has given priority to consideration of this problem.

9. Le problème de la coordination des transports, qui consiste essentiellement à déterminer la fonction de chaque mode de transport selon le coût économique et social minimum, continue à retenir l'attention des gouvernements et de la Conférence. Parmi les facteurs essentiels affectant ce problème, on peut citer :

- le fait que les chemins de fer, dans une large mesure propriété des Etats, sont exploités, dans la plupart des pays, sous le contrôle direct de ceux-ci, alors que les transports routiers et par voies navigables sont généralement exploités par des entreprises privées;
- la différence dans les méthodes et dans le degré de réglementation des prix et conditions de transport pour les trois modes de transport;
- et la différence dans les modalités de réalisation des investissements.

Ainsi qu'il était expliqué dans le premier Rapport (point 22), l'importance relative de ces facteurs varie considérablement, à la fois d'un pays à l'autre et, dans chaque pays, d'un mode de transport à l'autre.

Aussi la C. E. M. T. ne sera-t-elle en mesure de se saisir de l'ensemble du problème qu'après avoir traité un certain nombre de ses aspects particuliers, comme par exemple la coordination des investissements, l'harmonisation des politiques tarifaires, l'importance et le rôle des transports pour compte propre, etc. En agissant ainsi, il est permis d'espérer parvenir à une harmonisation graduelle des politiques nationales de transport et la C. E. M. T. pourra alors se saisir du problème de la coordination sous sa forme la plus générale.

IV - PRINCIPAUX PROBLEMES AYANT RETENU L'ATTENTION DE LA CONFERENCE

a) Amélioration et développement des grandes voies de communication - Coordination des investissements

10. Le précédent Rapport (point 23), après avoir souligné l'importance de la coordination des investissements dans la politique générale des transports, a indiqué qu'en première étape "les membres de la Conférence ont été priés de faire connaître les programmes généraux relatifs aux projets d'intérêt européen concernant les chemins de fer, les routes et les voies navigables qu'ils ont l'intention de réaliser dans les cinq prochaines années" (1954-1959).

11. Les programmes qui ont été communiqués à la C. E. M. T., en exécution de cette décision, ont fait l'objet d'un premier examen de la part de trois Sous-Comités (voies ferrées, routes, voies navigables) constitués à cet effet, dont les travaux ont été coordonnés par un Comité spécial. Leurs conclusions,

9. The problem of the co-ordination of transport, the essence of which is to determine the function of each means of transport according to minimum economic and social cost, continues to engage the attention of the governments and of the Conference. Among the essential factors affecting this problem may be mentioned.

- the fact that the railways, which are to a very large extent State property, are operated in most countries under direct State control, whereas road and inland waterways transport are usually operated by private enterprise;
- the difference in the nature and degree of regulation, of charges and conditions of transport for the three means of transport;
- the difference in the nature and control of investments.

As was explained in the First Report (paragraph 22), the relative importance of these factors varies considerably from country to country and, within any one country, from one means of transport to another.

The E.C.M.T. will therefore not be in a position to consider the problem as a whole until it has dealt with a number of specific aspects, such as the co-ordination of investment, the co-ordination of rate policies, the extent of and part played by transport on own account, etc. If this is done, it may reasonably be hoped that a gradual co-ordination of national transport policies will be brought about and the E.C.M.T. will then be able to consider the overall problem of co-ordination.

IV - PROBLEMS CONSIDERED BY THE CONFERENCE

- a) Improvement and development of main lines of communication
- Co-ordination of capital investment

10. After stressing the importance of the co-ordination of investment as part of the general transport policy, the previous Report (paragraph 23) said that, as a first stage, "the Members of the Conference have been asked to communicate the general programmes they intend to carry out during the next five years, which link up with projects of European importance for railways, roads and inland waterways" (1954-1959).

11. The programmes communicated to the E.C.M.T. in accordance with this decision were the subject of a preliminary examination by three Sub-Committees (Railways, Roads, Inland Waterways) set up for this purpose, and their work was co-ordinated by a special Committee. Their conclusions, which

(X) approuvées par le Conseil des Ministres, constatent qu'il apparaît prématuré d'émettre un avis suffisamment fondé sur les projets d'équipement considérés sous l'angle de la coordination des investissements entre les différents modes de transport. Par contre, les programmes de développement des voies ferrées électrifiées, des grands itinéraires routiers et des voies navigables d'intérêt européen ont fait l'objet d'un examen général qui a conduit à certaines recommandations.

12. Il a été établi un inventaire des grandes artères ferroviaires européennes électrifiées ou dont l'électrification est projetée, en distinguant les travaux déjà effectués de ceux qui seront vraisemblablement exécutés dans les cinq prochaines années. Cet inventaire a été complété par une carte, qui fait ressortir en particulier les types de courant utilisés.

On peut en retenir que les recommandations faites antérieurement par les Ministres des Transports (point 32 du premier Rapport) ont été déjà partiellement suivies d'effet. C'est ainsi que la limite des électrifications projetées dans la région de Thionville-Luxembourg-Trêves sera indépendante des frontières géographiques. De même, des locomotives ou automotrices bicourant, aptes à pénétrer dans un réseau voisin équipé avec un autre type de courant, sont en construction dans divers pays.

13. Sur les 28 000 km de grandes artères européennes qui ont fait l'objet de l'inventaire, 47 pour cent sont électrifiés en 1955 et ce pourcentage dépassera 63 pour cent à la fin de 1959. A cette date, la part des divers types de courant sera approximativement d'un quart pour le continu 1 500 volts, d'un quart pour le continu 3 000 volts, de 40 pour cent pour le monophasé 16 2/3 périodes et de 10 pour cent pour le monophasé 50 périodes.

14. Après l'achèvement des travaux prévus jusqu'en 1959, il subsistera encore, entre les sections électrifiées des grands itinéraires, quelques lacunes sur lesquelles l'attention des pays intéressés à leur suppression a été attirée.

15. De même, les grands itinéraires routiers présentant de l'importance pour le trafic international ont été passés en revue : le point de la situation actuelle a été fait, ainsi que l'inventaire des travaux projetés, en distinguant, dans la mesure du possible, les travaux qui seront, selon toute probabilité, exécutés dans les cinq prochaines années et ceux dont l'exécution n'est actuellement envisagée qu'au-delà de cette période. Deux cartes ont été établies, faisant connaître la situation fin 1954 et les prévisions fin 1959. L'impression d'ensemble qui se dégage de la confrontation générale de ces travaux est plutôt favorable. Un effort important est en effet accompli dans certains pays pour améliorer et développer ces grands itinéraires. Une coordination internationale des travaux s'impose toutefois, tant en ce qui concerne leur répartition géographique que leur délai d'exécution. Les contacts nécessaires sont ou seront établis entre les pays intéressés sous

were approved by the Council of Ministers, show that, from the point of view of the co-ordination of investment between the various means of transport, it seems premature to express a considered opinion on projects for re-equipment. On the other hand, development programmes for electrified railways, main highways and inland waterways of interest to Europe as a whole were the subject of a general examination which led to certain recommendations.

12. A list of the main european electrified railway arteries and those to be electrified was prepared, differentiating between work already carried out and that which will probably be undertaken during the next five years. This list is supplemented by a map showing in particular the various types of current used.

It will be seen from this that the previous recommendations of the Ministers of Transport (paragraph 32 of the First Report) have already been partially put into effect. Thus, the limit of the electrification planned in the Thionville-Luxembourg-Trier area will be independent of geographical frontiers. Similarly, dual-voltage or dual-frequency locomotives, capable of running on a neighbouring system using a different type of current, are under construction in various countries.

13. Of the 28,000 kilometres of main european arteries included in the list, 47 per cent were already electrified in 1955 and this percentage will exceed 63 per cent by the end of 1959. At that date the distribution of the various types of current will be approximately one-quarter 1500 volts DC, one-quarter 3000 volts DC, 40 per cent single-phase 16 2/3 cycles and 10 per cent single-phase 50 cycles.

14. After the completion of the work planned up to 1959, there will still be certain gaps, between the electrified sections of the main routes. The attention of the interested countries has been drawn to this.

15. Similarly, the main highways of importance to international traffic were reviewed. The Conference took stock of the present situation and made a list of development projects, distinguishing, as far as possible, work which will probably be executed during the next five years from work whose execution is not contemplated until after that period. Two maps were prepared, one showing the situation at the end of 1954 and the other a forecast for the end of 1959. The general impression derived from the comparison of these projects is on the whole favourable. Great efforts have been made by some countries to improve and develop these main highways. International co-ordination of the projects is, however, essential both as regards their geographical distribution and period of execution. The necessary contacts between the countries concerned have been or will be established in the form of restricted groups within the E. C. M. T. Two restricted groups of this kind, set

forme de groupes restreints dans le cadre de la C.E.M.T. Deux groupes restreints de ce genre, qui ont été constitués pour l'amélioration des liaisons routières entre les ports d'Anvers et de Rotterdam d'une part, la région de la Ruhr d'autre part, ont commencé à fonctionner. Un troisième groupe restreint est en voie de formation entre l'Allemagne et la Suisse en vue de développer certaines liaisons routières entre ces deux pays.

Le développement incessant des parcs automobiles et du trafic routier pose d'autre part le problème du rythme d'exécution des travaux projetés, ainsi que celui de l'adaptation des infrastructures nationales aux besoins. Ces problèmes, dont l'importance n'a pas besoin d'être soulignée, seront pris en considération dans l'étude générale, à laquelle la C.E.M.T. va procéder, de l'adaptation du système des transports aux besoins prévisibles de l'économie européenne.

16. Les études concernant les voies d'eau d'intérêt européen, qui posent des problèmes délicats, sont relativement moins avancées que celles concernant les autres modes de transport. En vue de favoriser le développement d'un réseau homogène dans ses caractéristiques, des directives communes ont été adoptées par le Conseil des Ministres pour la constitution de dossiers sur une base comparable. Cette tâche va incomber à des groupes d'étude, qui ont déjà été constitués pour certains des projets inclus dans la liste dressée en 1953 par le Conseil des Ministres (point 43 du premier Rapport).

17. La coordination des investissements est une tâche de caractère permanent, en raison de l'évolution et des exigences toujours croissantes des échanges. Le travail à accomplir en cette matière doit être basé sur des programmes nationaux établis à suffisamment long terme pour permettre des prévisions comparables et doit être constamment tenu à jour. Aussi les pays membres de la C.E.M.T. ont-ils été invités à communiquer annuellement leurs programmes, leur degré de réalisation et leurs modifications éventuelles. Ces communications constitueront la base d'un rapport qui sera établi chaque année à l'intention du Conseil des Ministres.

b) Financement international des investissements

18. Le précédent Rapport expose (points 27 et 28) les grandes lignes d'un projet tendant à créer une Société européenne pour le financement du matériel ferroviaire (Eurofima) et mentionne que neuf pays membres de la Conférence avaient constitué, dans son cadre, un groupe restreint en vue de faire aboutir ce projet.

19. Ainsi qu'il a été indiqué précédemment (point 3), quatorze pays membres de la C.E.M.T.* ont adhéré aux Actes

* Ces pays sont : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la France, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède, la Suisse et la Yougoslavie.

up for the improvement of road links between the ports of Antwerp and Rotterdam and the Ruhr area, have already begun work. A third restricted group is being set up between Germany and Switzerland with a view to various improvements to the highways linking these two countries.

The continuing growth in the number of motor vehicles and of road traffic also raises the problem of the speed of execution of these projects and of the adaptation of national infrastructures to requirements. These problems, the importance of which need not be stressed, will be taken into consideration in the general study which the E.C.M.T. is to undertake on the adaptation of the transport system to the foreseeable needs of the European economy.

16. Studies concerning inland waterways of interest to Europe as a whole, which raise difficult problems, are in a less advanced state than those concerning other means of transport. In order to encourage the development of a homogeneous network, common directives were adopted by the Council of Ministers for the preparation of specifications on a comparable basis. This will be the task of study groups which have already been constituted for certain of the projects included in the list drawn up by the Council of Ministers in 1953 (paragraph 43 of the First Report).

17. The co-ordination of investment is a permanent task owing to commercial development and its increasing requirements. The work to be done on this subject must be based on national programmes prepared on a sufficiently long-term basis to allow for comparable estimated, and must be kept constantly up-to-date. The member countries of the E.C.M.T. were therefore requested to communicate annually their programmes, together with a progress report including such modifications as may have been made. These communications will form the basis of a report to be prepared each year for the Council of Ministers.

b) International financing of investment

18. The previous Report (paragraphs 27 and 28) described the main features of a project for the formation of a "European Company for the financing and purchasing of railway rolling stock (EUROFIMA)" and mentioned that nine member countries of the Conference had set up a restricted group in order to complete this project.

19. As previously stated (paragraph 3), 14 member countries of the E.C.M.T.* acceded to the Constituent Acts of the

* These countries are : Austria, Belgium, Denmark, France, Germany, Italy, Luxembourg, the Netherlands, Norway, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland and Yugoslavia.

constitutifs de la Société, qui ont été signés à Berne le 20 octobre 1955 par les représentants des gouvernements, après adoption, par les Administrations ferroviaires intéressées, des Statuts de la Société, ainsi que d'un Accord de Base à conclure entre la Société et les Administrations ferroviaires actionnaires. Les Actes constitutifs d'Eurofima sont analysés plus loin au chapitre V.

20. Le précédent Rapport indiquait (point 29) que la création d'un Fonds routier européen avait fait l'objet d'un premier examen de la part de la C.E.M.T., à la suite duquel le Conseil des Ministres des Transports, sans écarter pour l'avenir une solution plus générale, était convenu, en première étape, de favoriser la réalisation de projets concrets, par la constitution de groupes restreints réunissant les pays intéressés. La Résolution n°73 (1955), adoptée par l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe en réponse au premier Rapport de la C.E.M.T., mentionne qu'"il apparaît indispensable de financer sur une base internationale les routes d'intérêt international", et ajoute qu'"il conviendrait de créer, à cet effet, un Fonds routier européen partiellement financé par une taxe européenne sur les usagers de la route". Pour tenir compte de cette prise de position et, de son côté, consciente de l'impérieuse nécessité de contribuer par tous les moyens à la mise à disposition d'une infrastructure adaptée au rapide développement de la circulation routière, la C.E.M.T. a estimé opportun, par application de l'article 11(c) du Protocole de Bruxelles, de consulter l'O.E.C.E. sur la possibilité de créer un Fonds routier européen. Cette procédure de consultation est en cours.

c) Harmonisation des frets de la navigation intérieure *

21. Ainsi que l'exposait le premier Rapport (points 45 à 48), l'harmonisation des frets nationaux et internationaux de la navigation intérieure a retenu, dès 1953, l'attention du Conseil des Ministres des Transports. En effet, la coexistence de frets constitués suivant des méthodes différentes, selon qu'il s'agit de parcours comportant ou non le franchissement d'une frontière, était de plus en plus ressentie comme un élément de désharmonie, aussi bien par les milieux professionnels de la navigation que par des chargeurs. Au surplus, la Haute Autorité, de son côté, avait exprimé le désir de voir éliminées les disparités de frets susceptibles de perturber le marché des produits visés par le Traité de la C.E.C.A. Aussi le Conseil des Ministres des Transports a-t-il adopté, en octobre 1954, sur proposition d'un Comité spécial groupant les représentants des pays intéressés à la Navigation rhénane, un certain nombre de conclusions, dont le premier Rapport faisait état. La mise en œuvre de ces conclusions a été poursuivie au cours de l'année 1955 par ce Comité, en étroite collaboration avec la Division des Transports de la Haute Autorité de la C.E.C.A., et le Secrétariat général de la Commission Centrale pour la

* Les paragraphes 21 à 27 ne s'appliquent pas à la navigation sur le Danube.

Company which were signed at Berne on 20th October 1955 by representatives of the governments. This followed the adoption, by the Railway Administrations concerned, of the Statutes of the Company and of a Basic Agreement to be concluded between the Company and the shareholding Railway Administrations. The Constituent Acts of EUROFIMA are analysed below in Chapter V.

20. The previous Report stated (paragraph 29) that the formation of a European road investment fund had been the subject of preliminary consideration by the E.C.M.T., as a result of which, without precluding a more general solution in the future, the Council of Ministers of Transport had agreed, as a first stage, to encourage the development of concrete projects by restricted groups composed of the countries concerned. Resolution No. 73 (1955), adopted by the Consultative Assembly of the Council of Europe in response to the First Report of the E.C.M.T. mentioned that "it would appear to be essential to finance roads of international importance on an international basis", and added that "it would be desirable to this end to establish a European Road Investment Fund which would in part be financed by a European tax imposed upon road users". The E.C.M.T., in order to take this expression of opinion into account and, conscious for its own part of the imperative need for contributing by every possible means to setting up an infrastructure adapted to the rapid increase of road traffic, considered it advisable, in application of Article 11(c) of the Brussels Protocol, to consult the O.E.E.C. on the possibility of forming a European Road Investment Fund. These consultations are now in progress.

c) Co-ordination of inland waterways freight rates *

21. As stated in the First Report (paragraphs 45 to 48) the question of the co-ordination of national and international freight rates for inland navigation had been considered by the Council of Ministers of Transport as early as 1953. Both the traders and the inland navigation industry became increasingly convinced that the parallel existence of freight rates calculated on the basis of different methods according to whether they did or did not involve a frontier crossing was an element of discord. In addition, the High Authority advocated the elimination of disparities in freight rates which were calculated to disturb the market in products covered by the E.C.S.C. Treaty. On the proposal of a special committee attended by representatives of the countries concerned in Rhine navigation, the Council of Ministers of Transport adopted, in October 1954, a number of conclusions mentioned in the First Report. The implementation of these conclusions was continued during 1955 by that Committee working in close co-operation with the Transport Division of the High Authority of the E.C.S.C., the Secretariat of the Central Commission for Navigation of the Rhine and with

* Paragraphs 21 - 27 do not apply to navigation on the Danube.

Navigation du Rhin, ainsi qu'avec la profession, représentée par l'Union Internationale de la Navigation Fluviale.

22. En ce qui concerne la navigation rhénane, des négociations ont été poursuivies pendant l'année 1955 entre les armements intéressés, en vue d'éliminer les éléments de crise, dans le cadre des recommandations de la Conférence économique de la navigation rhénane de 1952. Ces recommandations visaient essentiellement à organiser la navigation sur le Rhin, en y faisant participer les bateliers particuliers, de manière à pouvoir faire face aux répercussions défavorables des variations de la conjoncture au moyen d'accords de droit privé, de longue durée, sur la fixation des frets et la répartition du trafic, avec, simultanément, un contrôle sur le tonnage existant. Aux Conventions conclues antérieurement au sujet du trafic des marchandises de détail entre les ports maritimes et les ports allemands du Rhin (Convention de Duisbourg) et du trafic suisse de Bâle (Convention de Rheinfelden de novembre 1954), se sont ajoutés, au cours de l'année 1955, les accords suivants conclus entre les armements intéressés.

- Convention Rhénane du trafic français, entrée en vigueur le 1er avril 1955, et couvrant certains trafics de Strasbourg;
- Convention sur le trafic international des charbons à destination de la République fédérale d'Allemagne (pool de Kettvig), conclue le 27 septembre 1955, avec entrée en vigueur prévue pour le 1er avril 1956;
- Convention sur le trafic international des céréales, conclue à Cologne le 28 septembre 1955, avec entrée en vigueur prévue pour le 1er avril 1956.

Conformément aux recommandations de la Conférence économique de 1952, la participation des bateliers particuliers à ces Conventions a fait l'objet de négociations et il est permis d'escompter qu'un accord sur la fixation de leurs quote-parts pourra être obtenu d'ici le 1er avril 1956, de manière que les Conventions puissent entrer intégralement en vigueur à cette date.

Ainsi, selon les informations reçues de la profession, les recommandations de la Conférence économique de 1952 ont été suivies d'une manière importante. Les gouvernements intéressés se réservent toutefois d'examiner ensemble si les accords conclus correspondent bien à l'harmonisation envisagée.

23. D'autre part, dans sa session d'octobre 1955, le Conseil des Ministres des Transports a été informé que le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, en considération des progrès réalisés dans la mise en application des recommandations de la Conférence économique de 1952, avait décidé, à partir du 1er octobre 1955, d'admettre, sur la base d'autorisations globales, comportant certaines conditions qui doivent également être remplies par le pavillon allemand, la

the inland waterways industry as represented by the International Union of Inland Waterways.

22. With regard to Rhine navigation, negotiations between the boat owners concerned were continued during 1955 with a view to eliminating crucial factors, in accordance with the recommendations of the Economic Conference on Rhine Navigation of 1952. The main purpose of these recommendations was to organise navigation on the Rhine with the participation of private boat owners, so as to counteract the unfavourable effects of cyclical changes by means of long-term private agreements for the determination of freights and the distribution of traffic, while at the same time controlling existing tonnage of shipping. In addition to the Conventions previously concluded concerning traffic in retail goods between seaports and the German Rhine ports (Duisburg Convention) and concerning Swiss traffic at Basle (Rheinfelden Convention of November 1954) the following agreements between the boat owners concerned were concluded in 1955.

- Rhine Convention on French traffic, which came into force on 1st April 1955, covering certain traffic at Strasbourg;
- Convention on international traffic in coal consigned to the Federal Republic of Germany (Kettwig Pool), concluded on 27th September, 1955, and due to come into force on 1st April 1956;
- Convention on international traffic in cereals concluded at Cologne on 28th September 1955, and due to come into force on 1st April 1956.

In accordance with the recommendations of the Economic Conference of 1952, negotiations are proceeding in connection with the participation of private boat owners in those Conventions and it may be expected that an agreement determining their shares will be reached by 1st April 1956, so that these Conventions may be fully applied from that date.

Thus, according to information received from the industry, the recommendations of the 1952 Economic Conference have been largely carried out. However, the governments concerned reserve the right to consider jointly, whether the agreements concluded conform exactly with the co-ordination planned.

23. Furthermore, at its session of October 1955, the Council of Ministers of Transport was informed that, in view of the progress made in the application of the Recommendations of the Economic Conference of 1952, the Government of the Federal Republic of Germany had decided on the basis of general permits which include certain conditions to be fulfilled also by German bottoms, to allow, as from 1st October 1955, the

participation des pavillons non allemands au trafic entre ports allemands du Rhin.

24. En ce qui concerne le trafic sur les voies navigables à l'Ouest du Rhin, des études approfondies ont été effectuées en 1955, en étroite collaboration entre le Comité des Voies navigables de la C.E.M.T. et l'Union Internationale de la Navigation Fluviale. En attendant que l'harmonisation des frets nationaux et internationaux soit réalisée sur ces voies, le Gouvernement français a accepté d'assouplir, à partir du 1er décembre 1955, la réglementation en vigueur pour la participation de bateaux étrangers au trafic intérieur français. Cette position a été prise dans l'attente que des modalités suffisantes soient prochainement trouvées pour l'application de la Résolution n°4 (Voies Navigables) du Conseil des Ministres.

25. Enfin, le Conseil des Ministres des Transports, dans sa session d'octobre 1955, a pris acte d'une déclaration du Gouvernement allemand, d'après laquelle le trafic sur les canaux reliant le Rhin à la région de Dortmund-Hamm sera, ainsi que le trafic rhénan, complètement libéralisé, dès que le respect des clauses relatives à la participation des bateliers particuliers aux Conventions intervenues aura été assuré, conformément aux conclusions de la Conférence économique de 1952. La Délégation allemande espère que cela sera le cas pour le 1er avril 1956. Les questions concernant les autres voies navigables à l'Est du Rhin restent ouvertes.

26. Il convient de signaler que l'évolution de la conjoncture économique générale a entraîné, pour la plus grande partie du trafic, un relèvement sensible du niveau des frets internationaux, et les amenés au moins à celui des frets nationaux.

27. La réalisation complète des conclusions adoptées en octobre 1954 par le Conseil des Ministres des Transports va être poursuivie, et le mandat du Comité des Voies navigables a été prolongé à cet effet.

d) Collaboration entre les transports de surface et les transports aériens

28. Le précédent Rapport faisant mention (point 49) du souci du Conseil des Ministres des Transports de favoriser une collaboration harmonieuse entre les transports de surface et les transports aériens, ainsi que du mandat donné à cet effet au Comité des Suppléants de se tenir informé de la suite donnée à la Recommandation n°28 de la Conférence de coordination des transports aériens, tenue à Strasbourg en avril-mai 1954, relative à la création d'une Commission européenne de l'aviation civile.

29. Une nouvelle Conférence européenne de l'aviation civile, convoquée par l'O.A.C.I., et à laquelle la C.E.M.T. a été invitée à se faire représenter par un observateur, a eu lieu à Strasbourg du 28 novembre au 16 décembre 1955. Il a été admis que cette Recommandation n°28 établit de façon satisfaisante

navigation of non-German bottoms between German Rhine ports.

24. As regards inland waterways navigation to the West of the Rhine, detailed studies on this question were undertaken in 1955, in close co-operation between the Inland Waterways Committee of the E.C.M.T. and the International Union of Inland Waterways. Pending the co-ordination of national and international freight rates on these waterways, the French Government agreed to relax, as from 1st December 1955, the regulations in force for the navigation of foreign boats on the French inland waterways. This action was taken in the hope that adequate procedure for the application of Resolution No.4 (Inland Waterways) of the Council of Ministers would shortly be found.

25. Finally, at its session of October 1955, the Council of Ministers of Transport recorded a German Government statement to the effect that navigation on the canals linking the Rhine with the Dortmund-Hamm area would, like Rhine traffic, be fully liberalised as soon as observance of the clauses relating to the participation of private boat owners in the Conventions concluded had been ensured, in accordance with the conclusions of the 1952 Economic Conference. The German Delegation hopes that this will be done by 1st April 1956. Questions concerning other inland waterways to the east of the Rhine remain open.

26. It should be pointed out that, for most traffic, the trend of the general economic situation caused an appreciable rise in international freight rates and pushed them up, at least, to the level of national rates.

27. Steps will be taken to ensure full implementation of the conclusions adopted by the council of Ministers of Transport in October 1954, and the mandate of the Inland Waterways Committee has been extended for this purpose.

d) Co-operation between surface transport and air transport

28. The previous Report (paragraph 49) mentioned the desire of the Council of Ministers of Transport to promote satisfactory co-operation between surface and air transport and referred to the authority given to the Committee of Deputies to follow the action taken on Recommendation No.28 of the Conference for the Co-ordination of Air Transport, held at Strasbourg in April-May 1954, relating to the creation of a European Civil Aviation Commission.

29. A further European Conference on Civil Aviation, convened by the I.C.A.O., was held in Strasbourg from 28th November to 16th December 1955, and the E.C.M.T. was invited to be represented by an observer. It was agreed that this Recommendation No. 28 provided a satisfactory basis for the

les bases de la constitution de la Commission. D'autre part, une nouvelle réunion doit être convoquée d'ici le mois de juin 1956, en vue de régler la question du financement des activités de la Commission.

e) Organisation européenne des transports

30. L'organisation des transports en Europe a retenu, pendant l'année écoulée, l'attention de divers Organismes internationaux.

31. Au nom de la Commission des Transports de l'Assemblée de la C.E.C.A., M. Kapteyn lui a soumis un rapport dans lequel il est dit, en parlant de la C.E.M.T., que "cette institution ne peut guère remplir sa tâche", car on ne peut guère attendre d'elle "qu'elle aborde les problèmes sous un angle européen" et elle n'est pas à même "d'accorder aux problèmes l'attention soutenue que leur urgence requiert". La Commission des Transports faisait donc la proposition, que l'Assemblée Commune a faite sienne dans une Résolution adoptée le 13 mai 1955, de créer une Commission composée d'un nombre limité d'experts des 6 pays membres de la C.E.C.A., qui aurait la mission "d'élaborer des propositions visant à coordonner et à intégrer l'ensemble des transports européens".

32. Au cours de sa séance du 9 juillet 1955, l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe, en conclusion de ses débats sur le premier Rapport de la C.E.M.T., a adopté, sur la proposition de M. Lemaire, une Résolution n°73 qui contient, dans sa 2e partie, des recommandations d'ordre institutionnel. Après avoir observé que "l'action de la C.E.M.T. paraît avoir consacré l'activité des grands organismes spécialisés beaucoup plus qu'elle ne l'a inspirée et coordonnée", la Résolution, "pour assurer la coordination (des différents modes de transport) et donner aux travaux de la C.E.M.T. la continuité indispensable, estime nécessaire de créer une structure inspirée de l'expérience de la Haute Autorité de la C.E.C.A. : le Comité permanent des Transports européens". Composé d'un nombre restreint de personnalités, ce Comité, dont les membres "devraient se placer dans une perspective européenne", définirait lui-même son programme d'action. L'Assemblée Consultative serait saisie pour avis des rapports du Comité, et rapports et avis seraient ensuite transmis aux Ministres des Transports. Par la suite, le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe a exprimé le désir que la C.E.M.T. fasse connaître les suites qu'elle jugera utile de donner à cette Résolution. Bien que celle-ci ne soit susceptible, en tout état de cause, de n'engager que les pays membres du Conseil de l'Europe, le Conseil des Ministres des Transports, dans sa session d'octobre 1955, a chargé le Comité des Suppléants de procéder à l'étude utile, qui est en cours.

33. D'autre part, les Ministres des Affaires Etrangères des six pays membres de la C.E.C.A., réunis à Messine les 1er et

constitution of the Commission. A further meeting is to be held before June 1956, to settle the question of financing the Commission's activities.

e) Organisation of transport in Europe

30. During the past year, the attention of various International Organisations has been directed towards the organisation of transport in Europe.

31. In the name of the Transport Commission of the Common Assembly of the E.C.S.C., Mr. Kapteyn submitted a report in which, speaking of the E.C.M.T., it was stated that "the Conference could hardly carry out this task", for it "can hardly be expected to approach the problems from a European standpoint" and it is not in a position "to give the problems the sustained attention their urgency requires". The Transport Commission therefore made a proposal, adopted by the Common Assembly in a Resolution of 13th May 1955, to set up a Commission consisting of a small number of experts of the six Member States of the E.C.S.C., whose task would be "to evolve proposals with a view to the integration and co-ordination of the whole of the European transport systems".

32. At its meeting of 9th July 1955, on the proposal of Mr. Lemaire, the Consultative Assembly of the Council of Europe adopted, at the conclusion of its debates on the first Report of the E.C.M.T., a Resolution No. 73 which in its second part contains certain recommendations as to organisation. After remarking that "the action of the E.C.M.T. appears to represent an endorsement of the activity of the great specialised organs much more than to have inspired or co-ordinated it, in order to ensure the co-ordination (of the various means of transport) and afford the continuity which is essential to the work of the E.C.M.T.", the Assembly "considers it necessary that there should be established a structure, the form of which would be based on the experience of the High Authority of the E.C.S.C. - that is to say, a standing European Transport Committee". This Committee, which would be composed of a small number of eminent persons who "should attune themselves to a European outlook", would establish its own programme of work. The reports of the Committee would be referred to the Consultative Assembly for its opinion and the reports and opinions would then be transmitted to the Ministers of Transport. Subsequently, the Committee of Ministers of the Council of Europe expressed the wish that the E.C.M.T. should inform it of the action which it thought should be taken on this Resolution. Although in any case the Resolution would be binding only on Members of the Council of Europe, the Council of Ministers of Transport, at its session of October 1955, instructed the Committee of Deputies to undertake the study requested which is now being carried out.

33. Furthermore, the Ministers for Foreign Affairs of the six Member States of the E.C.S.C., meeting at Messina on

2 juin 1955, ont adopté une Résolution concernant une nouvelle étape à franchir dans la voie de la construction européenne. Certains des objectifs sur lesquels ils se sont mis d'accord concernent ~~directement ou indirectement les transports~~ : développement en commun de grandes voies de communication; constitution par étapes d'un marché commun assurant le jeu de la concurrence, c'est-à-dire excluant notamment toute discrimination nationale; création d'un fonds d'investissement européen.

34. La mise en œuvre de la Résolution de Messine a été confiée à un Comité intergouvernemental, qui a commencé ses travaux à Bruxelles en juillet 1955, et qui a institué dans son sein plusieurs Commissions, dont une Commission des Transports et des Travaux Publics. Conformément à ladite Résolution, qui prévoyait que le Comité intergouvernemental sollicitera les concours nécessaires de certaines Organisations internationales, parmi lesquelles la C.E.M.T., celle-ci a été représentée aux travaux de la Commission des Transports et des Travaux Publics et a eu communication du Rapport que cette dernière a établi.

35. Au cours des réunions, tant de cette Commission que du Comité intergouvernemental, la C.E.M.T. a fait valoir les points suivants, dont la prise en considération lui semblait opportune :

- i) Certains aspects des problèmes de transport, visés par la Résolution de Messine, ont été débattus au sein de la C.E.M.T. et y ont reçu, dans un cadre géographique plus étendu, des solutions provisoires ou définitives;
- ii) La C.E.M.T. entretient des relations régulières avec les Organisations internationales, gouvernementales et privées, s'intéressant aux transports, dont, aux termes de l'article 3(b) du Protocole de Bruxelles, elle a pour objectif de coordonner l'activité. La plupart de ces Organisations ont tenu, encore récemment, à réaffirmer leur confiance dans la C.E.M.T. et ont émis le vœu de voir renforcer leurs moyens de collaboration avec elle;
- iii) Les Autorités ministérielles ayant qualité et pouvoir pour intervenir dans les questions de transport, sur le plan gouvernemental, constituent l'organe supérieur de la C.E.M.T.;
- iv) L'organisation statutaire de la C.E.M.T. permet la constitution de Groupes restreints pour des questions présentant, pour certains membres, un intérêt particulier et rentrant dans ses objectifs. De tels groupes peuvent, sous le contrôle des Ministres responsables de la C.E.M.T., être adaptés aux buts d'autres Conférences qui, tout en débordant le cadre des transports, auraient dans ce domaine des objectifs parallèles aux siens.

1st and 2nd June, 1955, adopted a Resolution concerning a further stage towards European reconstruction. Some of the aims on which they agreed are directly or indirectly concerned with transport : joint development of main lines of communication, constitution by stages of a common market to ensure fair competition, i.e. excluding all national discrimination; creation of a European investment fund.

34. The task of implementing the Messina Resolution was entrusted to a Committee of Governmental Delegates, which began its work in Brussels in July 1955, and set up several Commissions, including a Commission for Transport and Public Works. In accordance with this Resolution, which provides that the Committee of Governmental Delegates should seek the necessary co-operation from certain International Organisations, among which was the E. C. M. T., the latter was represented at meetings of the Commission for Transport and Public Works and received the Report prepared by it.

35. During the meetings of that Commission and of the Committee of Governmental Delegates, the E. C. M. T. put forward the following points, which it thought should be taken into consideration :

- i) Certain aspects of the transport problems mentioned in the Messina Resolution have been discussed in the E. C. M. T. and provisional or final solutions on a wider geographical basis have already been found;
- ii) The E. C. M. T. maintains constant relations with the Governmental and Non-Governmental International Organisations concerned with transport, whose activities it aims to co-ordinate under the terms of Article 3(b) of Brussels Protocol. Most of these organisations have recently made a point of reaffirming their confidence in the E. C. M. T. and expressed the wish that their means of co-operation with it should be strengthened.
- iii) The senior body of the E. C. M. T. is composed of the Ministerial authorities who are qualified and empowered to deal with transport questions, at governmental level.
- iv) The Statutes of the E. C. M. T. provide for the formation of restricted groups for the study of questions which are of particular interest to certain members and fall within the scope of its aims. Under the control of the responsible Ministers of the E. C. M. T., such groups may be used to serve the purposes of other Conferences which, although competent in fields other than transport, might have corresponding aims in that sphere.

D'autre part, les pays non directement intéressés à un problème particulier peuvent, dans le cadre de la C. E. M. T., participer aux travaux des groupes restreints qui s'en préoccupent. Cette organisation permet à tout Etat membre de se joindre à tout moment auxdits groupes.

Cette possibilité et le fait d'être tenu au courant des travaux exécutés dans ces Groupes créent le climat de collaboration confiante qui est la caractéristique fondamentale de la C. E. M. T. et que celle-ci désire préserver.

36. Des informations recueillies, on peut conclure que les développements de l'action entreprise par le Comité intergouvernemental de Bruxelles pourraient exercer une grande influence sur les travaux futurs de la C. E. M. T. Il convient d'enregistrer avec satisfaction que ce Comité intergouvernemental a reconnu l'importance et la valeur des travaux de la C. E. M. T., la Conférence de Messine ayant, pour les pays qui y ont participé, défini une politique économique européenne dont les objectifs, en matière de transport, peuvent se concilier assez étroitement avec ceux de la C. E. M. T.

37. Dans cet ordre d'idées, le Conseil des Ministres des Transports, dans sa session d'octobre 1955, a jugé utile de prier ceux de ses membres dont les pays sont représentés au Comité intergouvernemental siégeant à Bruxelles d'attirer, sous la forme qu'ils jugeront la plus appropriée, l'attention de leur Gouvernement sur la nécessité de maintenir l'unité d'action de la Conférence, qui est d'ailleurs imposée par des considérations géographiques et par l'interdépendance des problèmes des transports.

Dans la même session, le Conseil des Ministres des Transports, soucieux de ne pas négliger les critiques qui lui ont été adressées, a demandé au Comité des Suppléants d'étudier les améliorations qui pourraient être apportées au fonctionnement de la Conférence, et notamment les moyens pratiques propres à associer plus étroitement à ses travaux les Organisations internationales professionnelles.

V - ACTIVITE DES GROUPES RESTREINTS DE LA CONFERENCE - CONSTITUTION DE LA SOCIETE EUROFIMA

38. Comme on l'a mentionné précédemment (point 3), c'est en recourant à la création d'un Groupe restreint qu'a été menée à bien l'élaboration des Actes constitutifs de la Société Eurofima (Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire).

39. Ces Actes constitutifs, qui ont fait l'objet d'un tirage spécial, sont au nombre de trois :

- i) La Convention relative à la constitution d'Eurofima, à laquelle sont annexés les Statuts de la Société, qui fixent en particulier la répartition du capital entre

Moreover, countries not directly concerned in a particular problem may take part, within the E.C.M.T., in the work of the restricted groups concerned with that problem. This procedure enables any Member State to join these groups at any time.

This possibility, and the fact that all members are kept informed of the work done within these groups, creates that atmosphere of confident co-operation which is the basic characteristic of the E.C.M.T. and which it is desired to preserve.

36. From information received, it may be concluded that developments of the action undertaken by the Brussels Committee of Governmental Delegates might have considerable influence on the future work of the E.C.M.T. It should also be noted with satisfaction that the Committee of Governmental Delegates has recognised the importance and value of the work of the E.C.M.T., since the Conference of Messina defined a European economic policy for the countries which took part in it whose aims in regard to transport correspond fairly closely with those of the E.C.M.T.

37. On this same subject at its session of October 1955, the Council of Ministers of Transport thought it advisable to request those of its members whose countries are represented on the Committee of Governmental Delegates sitting at Brussels to draw the attention of their Governments, in whatever form seems most appropriate to them, to the need for maintaining the unity of action of the Conference which is necessitated by geographical considerations and the interdependence of transport problems.

At the same session, in its desire not to neglect any criticisms, the Council of Ministers of Transport requested the Committee of Deputies to study any improvements which might be made in the working of the Conference, including practical means of associating the Non-Governmental International Organisations more closely with its work.

V - ACTIVITIES OF THE RESTRICTED GROUPS OF THE CONFERENCE - CONSTITUTION OF THE EUROFIMA COMPANY

38. As has already been mentioned (paragraph 3), it was through the formation of a Restricted group that the preparation of the Constituent Acts of the Eurofima Company (European Company for the Financing of Railway Rolling Stock) was brought to a satisfactory conclusion.

39. These Constituent Acts, which have been issued separately, are three in number :

- i) The Convention for the Establishment of Eurofima, to which are annexed the Statutes of the Company determining, inter alia, the distribution of capital between

les Administrations ferroviaires actionnaires.

Cette Convention pose le principe (article 1) que la Société sera régie par ses Statuts "et, à titre subsidiaire, par le droit de l'Etat du siège, dans la mesure où il n'y est pas dérogé par la Convention". Les Statuts (article 2) "seront valables et auront effet nonobstant toute disposition contraire du droit de l'Etat du siège". Les engagements contractés par une Administration ferroviaire actionnaire envers la Société sont garantis par le Gouvernement dont elle dépend (article 5). Les opérations faites par la Société s'effectueront sans qu'il en résulte de charges fiscales supplémentaires par rapport à l'acquisition directe de matériel par les Administrations ferroviaires (article 7 a.). Une disposition analogue (article 7 b.) vise les importations et les exportations de matériel. Les mesures nécessaires seront prises pour assurer les mouvements de fonds auxquels donneront lieu la constitution et l'activité de la Société (article 9). La mise en vigueur de la Convention, qui a été signée sous réserve de ratification, devant demander un certain temps, des dispositions ont été prises (article 16) pour la mettre en application à titre provisoire, dans la mesure compatible avec les règles constitutionnelles des Etats signataires.

- ii) Un Protocole additionnel, qui précise les avantages fiscaux particuliers accordés par la Suisse, qui a été choisie comme Etat du siège de la Société.
- iii) Un Protocole de signature, qui définit notamment les conditions dans lesquelles aura lieu, dans chaque pays, la mise en application de la Convention à titre provisoire.

40. La ratification de la Convention et du Protocole additionnel par la Suisse devant vraisemblablement être acquise à la fin du mois de mars 1956, la Convention entrera à cette date en application à titre provisoire, ainsi qu'il est dit ci-dessus, et la Société pourra alors se constituer et commencer à fonctionner.

41. L'élaboration des Actes constitutifs d'Eurofima, qui posait des problèmes débordant le cadre de la compétence des Ministres des Transports, a conduit ces derniers à demander et à obtenir les participations d'autres Départements ministériels, et en particulier ceux des Finances et des Affaires Economiques, aux travaux de Groupe restreint. Si ceux-ci ont pu aboutir dans un délai relativement court, c'est dû pour une large part à la compréhension et à l'action constructive des représentants de ces Départements ministériels, auxquels les Ministres des Transports sont heureux d'exprimer leur appréciation et leurs remerciements. Par cet exemple s'est trouvée mise en lumière la possibilité que possède la C.E.M.T., en élargissant son cadre, de trouver des solutions à des problèmes qui ne sont pas uniquement des problèmes de transport.

the shareholding railway administrations.

This Convention lays down the principle (Article 1) that the Society shall be governed by its Statutes "and also by the law of the State in which the Head Office is situate insofar as this Convention does not provide otherwise". The Statutes (Article 2) "shall have legal validity and effect, notwithstanding any provision to the contrary that the law of the State in which the Head Office is situate might contain". The undertakings of a shareholding railway administration towards the Company are guaranteed by its Government (Article 5). The operations of the Society are to be carried out without any resulting fiscal changes in regard to the direct purchase of stock by the Railway Administrations (Article 7a.). A similar Provision (Article 7b.) covers imports and exports of rolling stock. The measures necessary to ensure the transfer of funds arising from the formation and operation of the Company are to be taken (Article 9). As the Convention, which was signed subject to ratification, cannot come into force for some time, arrangements were made (Article 16) to apply it provisionally so far as is compatible with the constitutional position of the signatory States.

- ii) An Additional Protocol stating the special tax privileges granted by Switzerland, which was chosen as the State where the Head Office of the Company is to be situated.
- iii) A Protocol of Signature defining in particular the conditions under which the Convention shall come into force provisionally in each country.

40. As the Convention and the Additional Protocol will probably be ratified by Switzerland at the end of March 1956, the Convention will come into force provisionally, as stated above, on that date and the Company can then be constituted and begin operations.

41. The preparation of the Constituent Acts of Eurofima, which raised problems outside the competence of the Ministers of Transport, caused the latter to request and obtain the participation of other ministerial departments, in particular those of Finance and Economic Affairs, in the work of the Restricted Group. That this work was brought to a successful conclusion in a comparatively short period of time is largely due to the spirit of understanding and to the constructive action of the representatives of these Ministerial departments, to which the Ministers of Transport have pleasure in expressing their appreciation and thanks. This example clearly shows that the E. C. M. T., by broadening its field of consultation, can find solutions to problems which are not only problems of transport.

42. En dehors du Groupe restreint auquel a été confiée l'élaboration des Actes constitutifs de la Société Eurofima, il est rappelé que vont fonctionner, dans le sein de la C.E.M.T., trois autres Groupes restreints chargés de régler, dans un cadre bilatéral ou multilatéral, les problèmes techniques et financiers posés par l'amélioration des liaisons routières, les deux premiers entre la région industrielle de la Ruhr d'une part, les ports belges et néerlandais d'autre part, et le troisième entre l'Allemagne et la Suisse (point 15).

VI - PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA C.E.M.T.

43. Au cours de sa session d'octobre 1955, le Conseil des Ministres des Transports a marqué sa ferme intention de développer l'activité de la Conférence et a chargé le Comité des Suppléants d'établir, et de lui soumettre pour approbation, un programme de travail complémentaire qui tienne compte de certaines suggestions faites par plusieurs Ministres.

L'attention de la Conférence a été également attirée sur les répercussions de l'expansion économique de l'Europe sur le volume des transports, qui est en progression dans les dernières années. Elle a estimé utile de faire effectuer une enquête - analogue à celle à laquelle un groupe d'experts de transports a procédé en avril 1953 à la demande de l'O.E.C.E. - en vue de comparer la capacité des divers modes de transport avec les prévisions de trafic que l'on peut raisonnablement faire pour les années 1956 et suivantes, et d'en tirer, s'il y a lieu, des conclusions, notamment pour les investissements futurs.

42. Apart from the Restricted Group for the preparation of the Constituent Acts of the Eurofima Company, it should be noted that three other Restricted Groups will operate within the E.C.M.T. for the settlement, on a bilateral or multilateral basis, of the technical and financial problems raised by the improvement or road links : the first two will deal with those between the industrial area of the Ruhr on the one hand and the Belgian and Netherlands ports on the other, and the third will deal with the road links between Germany and Switzerland (paragraph 15).

VI - PROGRAMME OF WORK OF THE E.C.M.T.

43. At its session of October, 1955, the Council of Ministers of Transport expressed its firm resolve to expand the work of the Conference and instructed the Committee of Deputies to prepare and submit to it for approval a supplementary programme of work taking into account certain suggestions made by several Ministers.

The attention of the Conference was also drawn to the effects of economic expansion in Europe on the volume of transport, which has been growing in recent years. The Conference considered it would be useful to carry out an enquiry similar to that undertaken in April 1953, by a group of transport experts, at the request of the O.E.E.C. The object of this enquiry is to compare the capacity of the various means of transport with traffic forecasts that can reasonably be made for 1956 and the following years, and, if necessary, to make suggestions, particularly in regard to future investment.

