

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 26 juin 1972.

PROJET DE LOI

ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

autorisant l'approbation de la Convention entre la République française et la République italienne concernant le tunnel routier du Fréjus et du Protocole relatif aux questions fiscales et douanières, signés à Paris le 23 février 1972,

TRANSMIS PAR

M. LE PREMIER MINISTRE

A

M. LE PRÉSIDENT DU SÉNAT

(Renvoyé à la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une Commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

Le Premier Ministre.

Paris, le 23 juin 1972.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-joint, le texte du projet de loi autorisant l'approbation de la Convention entre la République française et la République italienne concernant le tunnel routier du Fréjus et du Protocole relatif aux questions fiscales et douanières, signés à Paris le 23 février 1972, adopté, en première lecture, par l'Assemblée Nationale dans sa séance du 22 juin 1972.

Le Premier Ministre,

Signé : JACQUES CHABAN-DELMAS.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 2408, 2443 et in-8° 620.

L'Assemblée Nationale a adopté, en première lecture, le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Article unique.

Est autorisée l'approbation de la Convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne concernant le tunnel routier du Fréjus et du Protocole relatif aux questions fiscales et douanières, signés à Paris le 23 février 1972, dont le texte est annexé à la présente loi.

Délibéré, en séance publique, à Paris, le 22 juin 1972.

Le Président,

Signé : Achille PERETTI.

ANNEXES

I

CONVENTION

entre la République française et la République italienne concernant le tunnel routier du Fréjus.

Le Président de la République française et le Président de la République italienne, désireux d'améliorer, au moyen d'un tunnel reliant la vallée de la Maurienne, dans le département de la Savoie, à la vallée de Suse, dans la province de Turin, les relations routières entre la vallée du Rhône et la vallée du Pô par l'itinéraire E 13 défini dans la Déclaration sur la construction de grandes routes internationales en date à Genève du 16 décembre 1950, ont résolu de conclure une Convention, et ont nommé à cette fin pour plénipotentiaires :

Le Président de la République française : M. Maurice Schumann, ministre des affaires étrangères ;

Le Président de la République italienne : M. Francesco Malfatti di Montetretto, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire, lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}.

Le tunnel.

Les Parties contractantes s'engagent à assurer en commun la construction et l'exploitation d'un tunnel routier entre Modane et Bardonnèche.

Cet ouvrage, qui portera le nom de « Tunnel routier du Fréjus », sera dénommé « le tunnel » dans la présente Convention.

Article 2.

Caractéristiques générales de l'ouvrage.

1. La longueur du tunnel sera d'environ 12,8 kilomètres. La tête française sera à 1.230 mètres d'altitude environ, la tête italienne à 1.300 mètres d'altitude environ. La pente longitudinale ne dépassera en aucune section 0,7 p. 100.

La largeur entre piédroits au niveau de la chaussée sera d'au moins 10 mètres et la hauteur utilisable d'au moins 4,50 mètres.

Les caractéristiques ci-dessus ne pourront être modifiées qu'avec l'accord des deux Parties contractantes, après avis de la Commission prévue à l'article 5 ci-dessous.

2. A chaque débouché du tunnel sera réalisée, avec les déblais de l'ouvrage, une plate-forme extérieure destinée en priorité aux installations techniques d'exploitation et aux équipements d'intervention rapide en cas d'accident ou d'incendie, ainsi

qu'aux emplacements et installations nécessaires à l'accomplissement de ceux des contrôles de frontière qui, conformément aux arrangements intervenus entre les administrations compétentes des deux Etats, doivent être exécutés au voisinage immédiat de la frontière.

Si les plates-formes réalisées avec les déblais de l'ouvrage ne suffisent pas pour que ces contrôles puissent être normalement assurés, les Gouvernements se concerteront pour réaliser les aménagements complémentaires nécessaires.

3. Chaque Gouvernement prendra les mesures appropriées pour assurer les contrôles de frontière autres que ceux visés au paragraphe 2 ci-dessus.

Article 3.

Concession de l'ouvrage.

1. Les Gouvernements français et italien confieront respectivement à une société concessionnaire française et à une société concessionnaire italienne, choisies d'un commun accord, la construction et l'exploitation du tunnel, ainsi que des ouvrages et installations annexes, aux frais, risques et périls de ces sociétés.

2. Les actes de concession prévoient que la construction, l'exploitation et l'entretien de l'ouvrage seront assurés en commun et que les dépenses, toutes taxes comprises, des travaux de construction engagées d'un commun accord et les dépenses, toutes taxes comprises, des aménagements prévus au paragraphe 2 de l'article 2 ci-dessus seront partagées par moitié entre les deux concessionnaires, ainsi que les recettes de la concession et les dépenses, toutes taxes comprises, d'exploitation et d'entretien des ouvrages.

Cette répartition par moitié s'appliquera aussi aux dépenses entraînées par la réparation des dommages causés à des tiers.

3. Les travaux de construction de la galerie qui seraient exécutés par le concessionnaire de l'un des Etats sur le territoire de l'autre Etat resteront soumis à la législation de l'Etat dont le concessionnaire est le ressortissant.

4. Les actes de concession prescriront :

— pendant la période de construction la communication annuelle à la Commission prévue à l'article 5 ci-dessous par le comité commun prévu à l'article 9 de l'état des dépenses effectuées et des prévisions de dépenses jusqu'à l'achèvement de la construction ;

— pendant l'exploitation la communication annuelle à ladite Commission par l'organisme commun prévu à l'article 13 de l'état des recettes et des dépenses de l'année écoulée et des prévisions de recettes et de dépenses pour l'année suivante.

5. S'il est possible dans l'avenir de constituer une seule société de droit européen, les Parties contractantes se concerteront en vue de prendre toutes dispositions utiles pour favoriser la constitution d'une telle société, qui sera concessionnaire des deux Gouvernements.

6. Dans le cas où les Parties contractantes décideraient de construire et de mettre en service avant la fin des concessions un second tunnel sur la même relation, de nouvelles concessions seraient octroyées pour l'ensemble des deux tunnels et les concessionnaires du premier tunnel bénéficieraient d'un droit de priorité pour ces nouvelles concessions.

Article 4.

Approbation du projet.

Les plans et projets du tunnel seront dressés par les soins des concessionnaires. Ils seront soumis, avec toutes justifications utiles, à la Commission prévue à l'article 5 ci-dessous et ne pourront être exécutés qu'après avis de cette Commission et approbation par les Gouvernements. Une estimation des dépenses sera annexée à ces documents.

Toute modification substantielle de ces plans et projets sera soumise à la même procédure d'approbation.

L'autorisation de mise en service sera accordée conjointement par les Gouvernements sur avis favorable de la susdite Commission.

Article 5.

Commission intergouvernementale.

Une Commission intergouvernementale du tunnel routier du Fréjus sera constituée, dénommée ci-après « la Commission ».

Chaque Partie contractante sera représentée dans la Commission par une délégation composée de huit membres au plus. Chaque délégation pourra se faire assister d'experts.

La Commission sera présidée alternativement, pour une durée d'un an, par le chef de chaque délégation.

La Commission établira son règlement intérieur, qui sera communiqué aux Gouvernements.

Les avis et décisions de la Commission seront consignés dans des procès-verbaux qui seront communiqués aux autorités compétentes des deux Etats.

Article 6.

Mission de la Commission.

Outre les attributions définies par les autres articles de la présente Convention, la Commission :

1. Pour l'application de la présente Convention :

— pourra émettre tous avis et recommandations à l'intention des Gouvernements ;

— pourra constituer le cadre pour la conclusion d'Arrangements ou d'Accords entre les Gouvernements dans la limite des pouvoirs accordés à chaque délégation.

2. Pour l'application des actes de concession :

a) s'assurera de la conformité des travaux avec les contrats de concession, ainsi qu'avec les plans et projets approuvés,

examinera les adaptations à ces plans et projets qui lui seraient proposées par les concessionnaires ou qui recevraient leur accord, et en décidera si elles n'entraînent pas d'engagements financiers pour les Gouvernements ;

b) veillera en période d'exploitation à l'observation des dispositions des actes de concession ;

c) prendra toute décision en application des pouvoirs qui lui seraient délégués d'un commun accord par les deux Gouvernements ainsi que, le cas échéant, toute mesure susceptible de faciliter la construction et l'exploitation du tunnel ;

d) prendra en cas d'urgence toute décision nécessitée par la sécurité à charge d'en rendre compte aux Gouvernements, le Président pouvant en cas d'extrême urgence agir au nom de la Commission.

La Commission pourra faire appel à la collaboration des administrations de chaque Gouvernement chargées du contrôle de la concession.

Article 7.

Actes de concession.

1. Les Gouvernements se concerteront pour que les actes de concession soient et, s'ils sont modifiés, restent concordants, sous réserve des particularités imposées par les législations nationales.

2. Les actes de concession définiront les conditions de construction et d'exploitation du tunnel. Les modalités d'exploitation, y compris la réglementation de la circulation routière, seront précisées dans des règlements, uniques pour l'ensemble du tunnel, dont le projet sera établi par les sociétés concessionnaires et soumis à l'approbation de la Commission. Le règlement portant sur la circulation sera mis en vigueur par les autorités compétentes de chaque Etat conformément à la législation nationale.

3. Chaque acte de concession stipulera que les conditions d'application des dispositions prévues à l'article 2, paragraphe 2, seront fixées par accord entre les administrations intéressées et les concessionnaires.

4. Les actes de concession entreront en vigueur à la date fixée d'un commun accord par les deux Gouvernements. Il en sera de même pour les modifications desdits documents, hormis celles qui seraient imposées par un changement de législation nationale.

Article 8.

Durée et fin de concession.

Les deux concessions prendront fin le 31 décembre de la soixante-dixième année qui suivra celle de la mise en service du tunnel.

Lorsque les deux concessions prendront fin, soit à la date fixée ci-dessus, soit antérieurement pour une autre cause, le tunnel deviendra propriété commune des Etats français et italien et sera exploité en commun, à égalité de droits et de charges. Les modalités de la gestion commune feront l'objet d'un Accord préalable entre les Gouvernements.

Article 9.

Comité commun pendant la construction.

Les concessionnaires constitueront un comité commun formé à parité par des représentants désignés par leurs conseils d'administration respectifs et dûment mandatés pour représenter leur société.

Ce comité commun recevra mandat des concessionnaires pour, notamment :

- dresser la liste des entreprises à consulter ;
- examiner les offres et décider la dévolution des lots ;
- coordonner l'ensemble des travaux de construction et veiller à leur bonne exécution ;

- assurer la bonne gestion des marchés et se prononcer sur tout engagement conduisant à une modification de leur montant ;
- vérifier les dépenses engagées d'un commun accord et les répartir par moitié entre les concessionnaires ;
- représenter les concessionnaires auprès de la Commission pour tout ce qui concerne la construction du tunnel.

Ce comité commun ne sera dissous qu'une fois réglés tous les actes liés à la construction de l'ouvrage.

Le fonctionnement et les pouvoirs du comité commun seront précisés dans un accord qui devra intervenir entre les concessionnaires et être communiqué à la Commission qui en vérifiera la conformité avec les dispositions de la présente Convention.

Article 10.

Route d'accès.

Chaque Partie contractante s'engage à assurer en temps utile la construction de la section de route reliant la plate-forme des installations terminales du tunnel au réseau routier national, de sorte que la circulation puisse, dès la mise en service du tunnel, s'écouler dans de bonnes conditions.

Les Parties contractantes s'engagent, en outre, à aménager en temps utile des liaisons routières entre le tunnel et les vallées du Rhône et du Pô, pour satisfaire aux besoins de la circulation en provenance ou à destination du tunnel.

Article 11.

Découvertes.

Les eaux, les minerais utiles, les fossiles et les vestiges paléontologiques trouvés au cours de la construction de l'ouvrage seront attribués d'après la législation de l'Etat sur le territoire duquel la découverte aura été faite, quel qu'en soit l'inventeur.

Article 12.

Péages.

Les concessionnaires percevront, des usagers du tunnel, des péages dont les tarifs maximaux seront fixés d'un commun accord par les Gouvernements après avis de la Commission et dont les tarifs d'application seront approuvés par la Commission.

Les tarifs maximaux et les tarifs d'application tiendront compte des charges des concessionnaires.

Article 13.

Organisme commun d'exploitation.

Les concessionnaires créeront un organisme commun auquel ils donneront mandat d'exploiter pour leur compte les ouvrages et les installations concédés. Ce mandat portera sur tout ce qui concerne l'exploitation, l'entretien et la conservation de l'ouvrage, à l'exclusion des travaux nouveaux, du renouvellement du gros matériel et des installations, des dépenses d'entretien extraordinaire et du niveau des tarifs. Les concessionnaires auront, en outre, la faculté de déléguer à l'organisme commun des pouvoirs spéciaux pour régler des questions ne rentrant pas dans son mandat.

Le contenu et les modalités de ce mandat seront définis par accord entre les concessionnaires, qui demeureront solidairement responsables vis-à-vis de chacune des Parties contractantes et des tiers des obligations résultant de leurs concessions pour l'exploitation commune du tunnel. Dans les limites de son mandat et des pouvoirs qui lui seront délégués, l'organisme commun aura qualité pour représenter les concessionnaires auprès de la Commission. Le texte du mandat sera soumis à l'approbation des Gouvernements après avis de la Commission.

Cet organisme commun pourra être une société, ayant son siège social soit en France, soit en Italie, dont le capital sera souscrit par moitié par les deux concessionnaires et restera réparti par moitié entre eux et dont le conseil d'administration comprendra un nombre égal de représentants de chaque concessionnaire. Sous réserve de l'application des dispositions découlant du Traité de Rome instituant la Communauté économique européenne, les modifications au droit des sociétés qui interviendraient dans le pays du siège après la constitution de la société ne seront applicables qu'avec l'accord des Gouvernements.

Cet organisme commun pourra prendre la forme d'une société de droit européen s'il apparaît possible au cours des concessions de créer une telle société.

Le président de l'organisme commun sera alternativement français et italien, par période de deux ans au plus.

Les textes constitutifs de l'organisme commun, précisant notamment ses statuts et ses modalités de fonctionnement, seront communiqués à la Commission qui en vérifiera la conformité avec les dispositions de la présente Convention.

Article 14.

Frontière.

La frontière franco-italienne à l'intérieur du tunnel restera fixée à la verticale de la frontière à ciel ouvert.

Chacun des Gouvernements conservera à sa charge les frais des services de douane, de police et de santé qui lui sont propres.

Les modalités du contrôle à la frontière feront, en tant que de besoin, l'objet d'Arrangements entre les deux Gouvernements dans le cadre des Conventions en la matière.

Les fonctionnaires français et italiens chargés des contrôles à la frontière pourront circuler librement pour les besoins du service dans l'ensemble des deux concessions.

Le personnel employé aux travaux de construction et à l'exploitation du tunnel pourra circuler librement dans les deux concessions, tout en demeurant soumis aux mesures de police et de douane éventuellement nécessaires.

Article 15.

Police de la circulation.

Les agents de la police de la circulation de chaque Etat pourront circuler librement pour les besoins du service dans l'ensemble des deux concessions.

La police de la circulation dans le tunnel pourra être assurée par des patrouilles mixtes composées d'agents de chacun des Etats.

La constatation et la répression des infractions seront assurées dans les conditions et selon les modalités prévues par la législation de l'Etat sur le territoire duquel elles ont été commises.

Article 16.

Protection des agents de l'Etat.

Les autorités de chaque Etat accorderont aux agents de l'autre Etat, pour l'exercice de leurs fonctions dans les conditions prévues à la présente Convention, les mêmes protection et assistance qu'à leurs propres agents.

En cas d'infraction commise contre les agents de l'un des Etats, à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions sur le territoire de l'autre Etat dans les conditions prévues à la présente Convention, il sera fait application des dispositions pénales qui répriment le fait similaire commis contre les agents de ce dernier Etat affectés à un service correspondant.

Article 17.

Régime fiscal, douanier et monétaire.

Les questions fiscales et douanières soulevées par la construction et l'exploitation du tunnel font l'objet d'un Protocole annexé à la présente Convention et qui en fait partie intégrante. Les Gouvernements n'opposeront aucune entrave et ne prélèveront aucune taxe ni impôt à l'occasion des transferts de fonds et des règlements financiers entre les territoires des Parties contractantes résultant de l'application de la présente Convention.

Article 18.

Passation des marchés.

Les actes de concession imposeront aux concessionnaires de faire appel à la concurrence entre entreprises des Etats de la Communauté économique européenne pour l'exécution de leurs travaux et fournitures.

Pour la passation des marchés concernant le tunnel, chaque Partie contractante imposera à son concessionnaire d'observer les règles qu'elle établira en application de la directive du Conseil des Communautés européennes, en date du 26 juillet 1971, portant coordination des procédures des marchés publics de travaux et de soumettre à l'avis de la Commission la liste des entreprises à consulter.

Un même appel d'offres pourra porter sur des travaux, ouvrages et installations situés dans les deux Etats, mais il sera toujours passé un marché distinct par chaque concessionnaire.

Article 19.

Mesures d'ordre général.

Les questions de toute nature soulevées par la construction et l'exploitation du tunnel, y compris les mesures nécessaires à la sécurité de la circulation et à la prévention des accidents et des incendies, feront l'objet d'accords particuliers entre les Gouvernements, dans la mesure où elles ne sont pas réglées par la présente Convention, y compris son Protocole annexe.

Les Gouvernements se concerteront sur l'application de toute mesure d'ordre général prise par l'un des Etats qui modifierait profondément la situation d'un des concessionnaires ou de l'organisme commun visé à l'article 13, ainsi qu'au cas où l'un d'entre eux entendrait faire jouer les clauses de déchéance ou de rachat figurant sur l'acte de concession, ou autoriser un changement de concessionnaire.

Article 20.

Différends entre les concessionnaires.

Les actes de concession imposeront aux concessionnaires l'obligation de soumettre en dernier recours leurs différends à un arbitre désigné d'un commun accord par les Gouvernements. L'exequatur de la sentence rendue par l'arbitre sera prononcée par la juridiction compétente de chaque Etat.

Article 21.

Différends relatifs à la Convention.

Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention s'élèverait entre les Parties contractantes et ne serait pas réglé dans les trois mois après sa constatation au sein de la Commission, il sera soumis à un tribunal arbitral à la requête de l'un des Gouvernements.

Le tribunal arbitral sera composé dans chaque cas de la façon suivante : chacune des Parties au différend nommera un arbitre et les deux arbitres désigneront d'un commun accord un troisième arbitre appartenant à un Etat tiers ; ce troisième arbitre présidera le tribunal arbitral. Si les arbitres n'ont pas été désignés dans un délai de trois mois après que l'un des Etats contractants aura fait connaître son intention de saisir le tribunal arbitral, chaque Partie pourra, en l'absence de tout autre accord, demander au président de la Cour internationale de justice de procéder aux nominations nécessaires. Si le président de ladite Cour est un ressortissant de l'une des Parties au différend ou s'il est empêché pour quelque motif que ce soit, les nominations qui lui incombent seront faites par le vice-président ou par le juge le plus ancien qui n'est ressortissant d'aucune des Parties au différend.

Le tribunal arbitral décidera à la majorité des voix. Les décisions du tribunal lieront les Parties. Celles-ci supporteront les frais de l'arbitre qu'elles auront désigné et se partageront à parts égales les autres frais. Sur les autres points le tribunal arbitral réglera lui-même sa procédure.

Article 22.

Entrée en vigueur.

La présente Convention entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Paris, le 23 février 1972, en double exemplaire, en langues française et italienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Président de la République française :

MAURICE SCHUMANN.

Pour la République italienne :

F. MALFATTI.

II

PROTOCOLE

RELATIF AUX QUESTIONS FISCALES ET DOUANIÈRES

Lors de la signature de la Convention entre la République française et la République italienne concernant le tunnel routier du Fréjus en date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés sont convenus des dispositions suivantes :

I. — IMPÔTS ET TAXES

Article 1^{er}.

Chaque Etat appliquera sa législation et sa réglementation fiscales à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de la partie du tunnel dont il confie la concession en exécution de l'article 3 de la Convention.

A cet effet, chaque société concessionnaire est réputée construire et exploiter seule et pour son propre compte la partie de l'ouvrage correspondant à sa concession, sous réserve des dispositions de l'article 3, paragraphe 3, de la Convention.

Article 2.

Pour la liquidation des taxes sur le chiffre d'affaires, la base imposable dans chaque Etat est constituée par l'intégralité des recettes afférentes aux opérations effectuées dans la concession accordée par ledit Etat.

Toutefois, lorsque ne peuvent être distinguées les recettes afférentes aux opérations effectuées dans chacun des deux Etats, notamment en ce qui concerne les péages, la base imposable dans chaque Etat est représentée par la moitié des recettes totales quel que soit le lieu de leur perception.

Pendant la période d'exploitation l'énergie électrique consommée sera soumise aux taxes sur le chiffre d'affaires pour moitié dans chaque Etat.

Article 3.

Dans la mesure où la législation et la réglementation fiscales l'exigent, chaque société concessionnaire est tenue de faire accréditer, auprès de l'administration chargée du recouvrement des impôts et taxes, un représentant domicilié dans l'Etat où sont dus ces impôts et taxes, qui s'engage à remplir les formalités auxquelles sont soumis les redevables et à payer les impôts et taxes dus.

Article 4.

Pour l'application des impôts sur les bénéfices provenant de l'exploitation du tunnel, la base imposable pour chaque société concessionnaire est calculée par l'administration fiscale compétente de l'Etat où ladite société a son domicile fiscal, suivant la loi interne dudit Etat et compte tenu de ce que :

a) Les recettes provenant de la gestion du tunnel sont réparties par moitié entre les deux sociétés concessionnaires ;

b) Les dépenses nécessaires à la construction, à l'exploitation, à l'entretien et à la conservation du tunnel sont aussi réparties par moitié entre les deux sociétés concessionnaires.

Article 5.

Par dérogation aux dispositions de la Convention fiscale franco-italienne pour éviter les doubles impositions et pour régler quelques questions en matière d'impôts directs sur les revenus et sur la fortune, conclue à Paris le 29 octobre 1958 et modifiée par l'Accord complémentaire du 6 décembre 1965, les traitements et émoluments des personnes chargées de la construction et de l'exploitation du tunnel ne sont imposables que dans l'Etat où les intéressés ont leur domicile fiscal.

Article 6.

Pour l'application des dispositions de la Convention du 29 octobre 1958 mentionnée à l'article 5 ci-dessus, les honoraires, indemnités et autres rémunérations payés pour compte commun aux membres du comité commun institué en vertu de l'article 9 de la Convention et de l'organisme commun d'exploitation prévu à l'article 13 de la même Convention, pour les fonctions exercées en ces qualités, sont réputés être versés par la société concessionnaire dont ces membres sont les représentants ou les mandataires.

Article 7.

Les administrations fiscales compétentes des deux Etats se concerteront sur les modalités d'exercice de leurs droits respectifs de communication et de vérification en ce qui concerne la comptabilité d'exploitation de l'ouvrage tenue au siège de l'organisme commun d'exploitation.

II. — DOUANES

Article 8.

Pour la construction, l'entretien, la conservation et l'exploitation de l'ouvrage, chacun des Etats :

a) Ne prélève aucun droit de douane ni taxe d'effet équivalent à l'importation ou à l'exportation sur les matériaux de construction, les matières premières et les matériels destinés à y être incorporés, sous réserve qu'ils soient originaires et en provenance de l'autre Etat ou en libre pratique sur le territoire de cet Etat ;

b) Sous les mêmes réserves, laisse passer les matériaux, matières premières et matériels libres d'interdiction ou de restriction économique d'importation.

Article 9.

Les administrations compétentes se concerteront pour accorder aux matériels admis temporairement en suspension de droits de douane et autres taxes applicables à l'importation, pour l'exécution de travaux dans l'enceinte de l'ouvrage, toutes les facilités compatibles avec leur législation et leur réglementation.

III. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 10.

Les problèmes posés par l'application du présent Protocole seront réglés d'un commun accord entre les administrations fiscales et douanières compétentes.

Article 11.

Le présent Protocole fait partie intégrante de la Convention en date de ce jour.

Fait à Paris, le 23 février 1972, en double exemplaire, en langues française et italienne, les deux textes faisant également foi.

MAURICE SCHUMANN.

F. MALFATTI.