

N° 279

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 avril 1984.

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), sur le projet de loi autorisant la ratification du deuxième Protocole portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956 entre la République française, la République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle.

Par M. Louis JUNG,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, président ; Yvon Bourges, Emile Didier, Pierre Matraja, Jacques Ménard, vice-présidents ; Serge Boucheny, Michel d'Aillières, Francis Palmero, Gérard Gaud, secrétaires ; MM. Paul Alduy, Michel Alloncle, François Autain, Jean-Pierre Bayle, Jean Bénard Mousseaux, Noël Berrier, André Bettencourt, Charles Bosson, Raymond Bourguine, Louis Brives, Guy Cabanel, Michel Caldaguès, Jacques Chaumont, Michel Crucis, André Delelis, Jacques Delong, Maurice Faure, Charles Ferrant, Louis de la Forest, Jean Garcia, Jacques Genton, Marcel Henry, Louis Jung, Philippe Labeyrie, Christian de La Malène, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Jean Mercier, Pierre Merli, Daniel Millaud, Claude Mont, Jean Natali, Paul d'Ornano, Bernard Parmentier, Mme Rolande Perlican, MM. Robert Pontillon, Roger Poudonson, Paul Robert, Marcel Rosette, Albert Voilquin.*

Voir le numéro :

Sénat : 195 (1983-1984).

Traité et conventions. — Moselle.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION : Le texte proposé tend à réévaluer le montant des amendes prévues par la Convention du 27 octobre 1956 relative à la canalisation de la Moselle . . .	3
A. — Le cadre de la Convention : s'inscrivant dans le contexte historique de la réglementation de la navigation sur les fleuves, calquée sur le régime du Rhin, la convention du 27 octobre 1956 a déjà fait l'objet d'un amendement le 28 novembre 1974	4
1. — <i>Le contexte historique ancien de la réglementation internationale de la navigation sur les fleuves</i>	4
2. — <i>Le régime général de la navigation sur le Rhin</i>	4
3. — <i>La convention de Luxembourg du 27 octobre 1956 relative à la Moselle</i> . .	5
4. — <i>Le Protocole n° 1 du 28 novembre 1974</i>	6
B. — Le texte proposé : le Protocole conclu à Luxembourg le 21 juin 1983 et soumis à la ratification est aussi indiscutablement bien fondé que sa portée est limitée	7
1. — <i>Le deuxième Protocole, signé le 21 juin 1983, tend à réévaluer les amendes relatives aux infractions aux règles de navigation sur la Moselle</i>	7
2. — <i>Le montant des amendes prévues justifie que le présent amendement fasse l'objet d'une loi de ratification</i>	8
3. — <i>Le bien-fondé du texte proposé</i>	8
4. — <i>La portée technique et limitée des dispositions prises</i>	9
LES CONCLUSIONS DE VOTRE RAPPORTEUR ET DE LA COMMISSION	10
ANNEXE : Extraits de la convention du 27 octobre 1956 et protocole du 28 novembre 1974	11

Mesdames, Messieurs,

C'est par une convention signée le 27 octobre 1956 que la France, la République fédérale d'Allemagne et le Luxembourg ont fixé les conditions de réalisation de la canalisation de la Moselle et établi le régime international de la navigation sur ce fleuve. Le projet de loi qui nous est aujourd'hui proposé a pour objet d'autoriser la ratification d'un Protocole en date du 21 juin 1983 portant amendement à la Convention de 1956.

Tendant seulement à une réévaluation du montant des amendes qui sanctionnent les infractions aux règles de navigation sur la Moselle, la modification qui nous est soumise n'a, en tant que telle, qu'une portée des plus limitée. Encore convient-il, pour saisir les tenants et les aboutissants du texte proposé, de le replacer dans son contexte historique, avant d'examiner plus précisément les dispositions proposées et leur influence.

*
* * *

A. — Le cadre de la convention : s'inscrivant dans le contexte historique de la réglementation de la navigation sur les fleuves, calquée sur le régime du Rhin, la convention du 27 octobre 1956 a déjà fait l'objet d'un amendement le 28 novembre 1974.

1. — *Le contexte historique ancien de la réglementation internationale de la navigation sur les fleuves*

L'importance évidente de la navigation fluviale sur la vie économique des pays traversés explique les efforts internationaux fort anciens entrepris pour la recherche et la mise en place d'un régime juridique commun à tous les Etats riverains pour l'utilisation optimale d'un domaine constituant une richesse utile à tous.

La France révolutionnaire de 1789 a figuré au premier rang des promoteurs historiques de cette entreprise internationale en proclamant avec force la nécessité de cette entente.

Mais c'est pour la première fois dans l'acte final du **Congrès de Vienne en 1815** qu'ont été posés les deux principes fondamentaux, toujours maintenus, du régime international des fleuves et rivières : la liberté de navigation pour tous les navires de toutes les nations ; et l'égalité de traitement de tous les Etats riverains. Généralisant ainsi un accord franco-allemand préexistant, « l'octroi du Rhin », le Congrès de Vienne décida qu'une institution spécifique dénommée « Commission centrale », aurait à établir et à assurer le contrôle d'un règlement commun pour chacun des fleuves concernés : Rhin, Danube, Elbe, Escaut, Moselle, Meuse et Oder.

2. — *Le régime général de la navigation sur le Rhin*

La première concrétisation de cet effort conventionnel européen a logiquement concerné le Rhin, objet de la convention de Mayence de 1831. Le régime actuel de la navigation sur le Rhin demeure défini par cette convention, révisée en 1868 et devenue la **Convention de Mannheim**, elle-même modifiée depuis lors à plusieurs reprises tout en conservant ses lignes directrices, malgré les rivalités et les divers conflits successifs.

Ce statut international de la navigation sur le Rhin repose, pour l'essentiel, dans le cadre des principes préindiqués, sur une organisation administrative et juridique originale fondée sur deux mécanismes : d'une part, l'existence d'une commission — « la commission centrale pour la navigation du Rhin » — chargée de proposer aux Etats les règlements appropriés ; et d'autre part, une organisation juridictionnelle spécifique, les tribunaux compétents — pour la France, les tribunaux d'instance et de grande instance de Strasbourg et la Cour d'Appel de Colmar — jugeant selon une procédure allégée.

Ces mécanismes du régime international du Rhin, fort anciens, étant solidement éprouvés et ayant donné toute satisfaction après plus d'un siècle de fonctionnement, c'est pour répondre à la fois à un souci d'efficacité et d'harmonisation que les règles relatives à la navigation sur la Moselle ont été calquées sur celles concernant le Rhin.

3. — *La convention de Luxembourg du 27 octobre 1956 relative à la Moselle*

C'est à l'occasion de la mise au point de la canalisation de la Moselle, évoquée lors du traité ayant institué la CECA (Communauté européenne du charbon et de l'acier) que le régime juridique de ce fleuve, qui relie de puissants bassins miniers et industriels, fut élaboré.

L'objet de la convention de Luxembourg, conclue le 27 octobre 1956, entre la France, la RFA et le Grand-Duché, est donc double :

— définir les conditions du lancement de la canalisation de la Moselle : les chapitres I à IV de la Convention traitent ainsi successivement des conditions de réalisation des travaux, de son financement et des péages perçus ;

— et fixer **le régime international de la navigation sur la Moselle canalisée**, depuis son confluent avec le Rhin jusqu'à Metz, objet du chapitre V de la Convention (cf annexe ci-jointe).

Le régime juridique ainsi défini repose sur les mêmes principes que celui du Rhin et s'appuie ainsi sur l'existence d'une commission ad hoc - la « commission de la Moselle » - chargée de soumettre aux Parties contractantes la mise en oeuvre des règlements applicables tout au long du fleuve, et sur une organisation juridictionnelle propre, les tribunaux pour la navigation de la Moselle, dont les décisions sont susceptibles d'appel devant la commission ou devant le tribunal supérieur

de l'Etat concerné. Les tribunaux compétents sont ainsi pour la France, aux termes de la loi du 15 juin 1966, les tribunaux d'instance et de grande instance de Thionville et la Cour d'Appel de Colmar - ainsi à même d'unifier la jurisprudence en matière de navigation fluviale, qu'il s'agisse du Rhin ou de la Moselle.

4. — *Le Protocole n° 1 du 28 novembre 1974*

L'article 30 de la convention du 27 octobre 1956 dispose que « dans le cas où le régime actuel du Rhin serait modifié, les Etats contractants se consulteraient en vue d'étendre à la Moselle le nouveau régime applicable au Rhin avec, éventuellement, les adaptations convenables ».

C'est en application de cette disposition qu'un protocole amendant la convention de 1956 a été adopté le 28 novembre 1974 puis ratifié par la France, après autorisation du Parlement, en 1977.

Répondant à deux modifications successives — de 1963 et 1972 — des dispositions analogues relatives au Rhin, ce Protocole de 1974 a modifié le régime judiciaire de la navigation de la Moselle en prévoyant que les tribunaux compétents pour la navigation sur la Moselle auront la même procédure et appliqueront les mêmes sanctions que celles définies dans les articles 32 à 40 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

Ce protocole avait, en un mot, pour objet de porter le taux maximum des amendes qui sanctionnent les infractions aux règlements communs de navigation sur la Moselle de 300 francs, montant fixé en 1868, à 600 francs-or, ainsi qu'il résulte pour le Rhin de la Convention du 20 novembre 1963 et de permettre aux Etats riverains de transformer en contraventions ces infractions, jusqu'alors considérées comme délits, et d'en confier, éventuellement, la sanction à des autorités administratives ou de police.

La même démarche, tendant à permettre l'**harmonisation** des régimes judiciaires de la navigation de la Moselle et du Rhin, conduit aujourd'hui le Gouvernement à soumettre au Parlement l'autorisation de ratifier un second Protocole portant amendement à la Convention de 1956.

*

* *

B. — Le texte proposé : le Protocole conclu à Luxembourg le 21 juin 1983 et soumis à la ratification est aussi indiscutablement bien fondé que sa portée est limitée.

1. — *Le deuxième Protocole, signé le 21 juin 1983, tend à réévaluer les amendes relatives aux infractions aux règles de navigation sur la Moselle*

La convention de Mannheim relative à la navigation du Rhin a fait l'objet d'une nouvelle modification en vertu d'un protocole signé le 17 octobre 1979 et approuvé par notre assemblée en décembre 1980. Cet amendement est pour l'essentiel relatif au montant des amendes à infliger en cas d'infraction, l'unité monétaire dans laquelle ces amendes étaient évaluées — le franc-or — étant remplacée par un montant calculé en droits de tirage spéciaux (DTS).

Là encore, en raison des liens étroits existant entre la navigation du Rhin et celle de la Moselle, il était souhaitable que les dispositions relatives au régime de la Moselle soient mises en concordance avec les dispositions amendées du régime du Rhin. Ainsi a été signé à Luxembourg, le 21 juin 1983, le nouveau protocole amendant la convention de 1956 qui nous est soumis aujourd'hui.

Le bref dispositif qui nous est ainsi proposé se traduit par les trois modifications suivantes :

— **les droits de tirage spéciaux** sont substitués au franc-or germinal pour le calcul des amendes sanctionnant les infractions aux règlements communs de la navigation, prévues à l'article 34 de la convention de 1956, modifiée en 1974 ;

— **le montant maximal de ces amendes** fait l'objet d'une réévaluation : de 600 francs-or germinal, il est porté à 2 500 droits de tirage spéciaux, soit 21 000 francs environ ;

— enfin, **le taux minimal de litige** pour l'exercice du droit d'appel, qui était de 50 francs-or, est fixé à 20 droits de tirage spéciaux, soit environ 170 francs, et **le délai prévu** pour déposer un mémoire exposant les motifs de son recours est porté de quatre semaines à trente jours.

2. — *Le montant des amendes prévues justifie que le présent amendement fasse l'objet d'une loi de ratification.*

Rappelons d'abord que la convention initiale du 27 octobre 1956 et le premier Protocole y portant amendement, celui de 1974, ont été, l'une et l'autre, soumis au Parlement avant d'être ratifiés. Tout comme pour l'amendement analogue à la convention sur le Rhin, le parallélisme des formes justifie que le présent Protocole soit soumis à ratification.

Il doit être ici précisé, quant au fond des choses, que ce deuxième Protocole amendant la Convention de 1956 est juridiquement soumis au Parlement, en raison du montant maximal des amendes prévues pour contravention à la navigation sur la Moselle (environ 21 000 francs), supérieur au montant maximal (6 000 francs) prévu par la loi en matière de contraventions.

Les articles II et III du texte proposé indiquent enfin, sur le plan pratique, que les instruments de ratification des trois Etats contractants — France, RFA et Luxembourg — devront être échangés le même jour à Luxembourg et que le Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant.

3. — *Le bien fondé du texte proposé*

Ainsi analysé, le texte proposé paraît à votre rapporteur bien fondé. Deux facteurs viennent étayer cette conviction :

— s'agissant de **l'alignement de la convention de la Moselle sur celle relative au Rhin**, il convient d'observer, dans la forme, que le règlement de police applicable à la navigation sur la Moselle a été strictement calqué sur celui du Rhin ; le chapitre V de la convention de 1956 dispose à cet effet clairement que le régime de la navigation sur la Moselle doit demeurer aussi proche que possible de celui du Rhin.

Cette option est justifiée par l'étroitesse des liens unissant la Moselle et le Rhin : 95 % du trafic français sur la Moselle aboutissent sur le Rhin, dont une majeure partie à destination des ports de la mer du Nord ; l'analogie des règlements applicables aux deux fleuves doit logiquement en découler.

— Par ailleurs, en ce qui concerne l'objet précis du présent protocole, **les amendes prévues jusqu'alors pour sanctionner les infractions**

aux règlements de navigation étaient devenues notoirement inadaptées et demeuraient évaluées dans une unité, le franc-or germinal, peu satisfaisante.

A cet égard, les D.T.S. ayant remplacé le franc-or dans le troisième protocole additionnel à la Convention de Mannheim, il convenait que soit prise la même disposition pour le deuxième Protocole amendement la Convention sur la canalisation de la Moselle, conformément à la tendance générale des conventions internationales à substituer le DTS au franc-or, dont les variations étaient excessives, ainsi, en 1976, un franc-or valait environ 2 francs ; en 1980, il valait environ 4,50 francs.

4. — *La portée technique et limitée des dispositions prises*

S'il paraît indiscutablement fondé, le Protocole proposé n'en demeure pas moins très technique et d'une portée des plus limitée.

Il est possible de préciser les incidences pratiques du texte proposé pour notre pays par le nombre de litiges dont ont été saisis les tribunaux français en matière de navigation sur la Moselle et le nombre d'amendes qui ont été infligées : c'est ainsi qu'en 1983 — comme en 1982 —, le **tribunal de Thionville** n'a été saisi que de deux affaires civiles et de trois affaires pour infraction aux règlements de police. Il a d'autre part statué sur le cas d'un ressortissant néerlandais sanctionné par une ordonnance pénale de 1 300 francs.

Enfin, s'agissant du choix du D.T.S. comme monnaie de référence, une dernière remarque s'impose : il est sans doute regrettable, s'agissant d'une convention réunissant trois membres des Communautés européennes, que l'ECU n'ait pas été retenu comme base unitaire, ce qui aurait conféré une signification européenne symbolique au présent accord. Mais, là encore, le souci pratique d'analogie avec les textes relatifs au Rhin a, logiquement, prévalu. Et le choix de l'ECU n'était pas possible en ce qui concerne la convention pour la navigation du Rhin, la Suisse ne faisant pas partie du système monétaire européen...

Les conclusions de votre rapporteur et de la commission.

Malgré les limites évidentes de sa portée, votre rapporteur ne peut que vous inviter à émettre un avis favorable à l'adoption d'un texte qui poursuit le travail entrepris dans la voie de l'harmonisation des régimes judiciaires de la navigation du Rhin et de la Moselle, sans modifier l'esprit de la convention qui, depuis 1956, donne toute satisfaction aux Etats contractants. Votre commission des Affaires étrangères, de la Défense et des forces armées, après en avoir délibéré au cours de sa séance du 25 avril 1984, vous demande donc, sous le bénéfice de ces observations, d'autoriser la ratification du protocole de Luxembourg en date du 21 juin 1983 qui vous est soumis.

*
* *

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le gouvernement)

Article unique.

Est autorisée la ratification du deuxième Protocole portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956 entre la République française, la République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle signé à Luxembourg le 21 juin 1983, dont le texte est annexé à la présente loi. (1)

(1) Voir le texte annexé au document Sénat n° 195 (1983-1984)

ANNEXE

EXTRAIT de la convention du 27 octobre 1956 entre la République française, la République fédérale d'Allemagne et le grand-duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle.

.....

CHAPITRE V

Régime de la navigation et commission de la Moselle.

A. — Régime de la navigation.

Article 28.

Les dispositions qui suivent s'appliquent aux transports trans-frontières, sur la Moselle, depuis son confluent avec le Rhin jusqu'à Metz.

Article 29.

1) Dans le cadre du trafic international, tel qu'il est défini à l'article 28 ci-dessus, la navigation sur la Moselle, soit en descendant, soit en montant, sera libre aux bâtiments de toutes les nations pour le remorquage et le transport des marchandises et des personnes, à la condition de se conformer aux stipulations contenues dans la présente Convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale ainsi qu'aux dispositions que les Etats contractants pourraient être amenés à prendre d'un commun accord.

2) Les ports et les installations de manutention publics, ou ayant des servitudes d'usage public, sur le cours de la Moselle visé à l'article 28, seront mis à la disposition des navigateurs dans des conditions identiques, quelle que soit la nationalité de ceux-ci.

Article 30.

Dans le cas où le régime actuel du Rhin serait modifié, les Etats contractants se consulteraient en vue d'étendre à la Moselle le nouveau régime applicable au Rhin avec, éventuellement, les adaptations convenables.

Article 31.

Le régime douanier applicable à la navigation sur la Moselle sera déterminé par les règles suivantes ;

1) Sont applicables *mutatis mutandis* :

a) Les dispositions douanières de la Convention révisée signée à Mannheim, le 17 octobre 1868, pour la Navigation du Rhin, y compris les modifications et les amendements apportés ultérieurement ;

b) Les dispositions du règlement relatif à la clôture douanière des bateaux du Rhin ;

c) Les dispositions de l'accord entre les Etats riverains du Rhin et la Belgique du 15 mai 1952, relatif au régime douanier et fiscal du gas-oil consommé comme avitaillement de bord dans la navigation rhénane ; l'application *mutatis mutandis* des dispositions de cet accord, en ce qui concerne la Moselle, peut être dénoncée par chacun des Etats contractants dans les conditions énoncées dans l'article 6 dudit accord.

2) Au cas où les dispositions sus-mentionnées auraient subi ou subiraient des modifications après la date du 1^{er} janvier 1956, l'application à la Moselle des dispositions ainsi modifiées sera subordonnée à l'accord de la Commission de la Moselle visée dans le chapitre V, B.

3) Les Etats contractants autoriseront le plus large emploi possible dans le ressort de la Moselle des documents douaniers conformes à ceux qui sont employés pour la navigation du Rhin.

Article 32.

1) Les règlements applicables sur le Rhin au 1^{er} janvier 1956 et concernant les passeports, la police, la santé, la sécurité sociale, la visite des bateaux et le minimum d'équipage seront applicables sur la Moselle sous réserve des modifications et adaptations qui seront décidées par la Commission de la Moselle.

2) Les modifications qui ont été ou seront apportées après le 1^{er} janvier 1956 aux règlements du Rhin visés au paragraphe 1) ne pourront être étendues à la Moselle qu'après décision de la Commission de la Moselle fixant, le cas échéant, les modalités d'extension qui tiendront compte des particularités de la Moselle.

3) Ces modalités devront également faciliter le trafic local effectué par des bateaux de moins de 400 tonnes.

Article 33.

1) Il n'y aura sur la Moselle aucun service de pilotage obligatoire.

2) Les conditions de délivrance des patentes de bateliers seront déterminées par la Commission de la Moselle. Sauf décision contraire de ladite commission, les patentes de bateliers du Rhin seront valables sur la Moselle.

Article 34.

1) Il sera établi dans les localités convenables situées sur la Moselle ou à proximité de la rivière, et dans la mesure où chaque Gouvernement le jugera nécessaire, des tribunaux chargés de connaître des affaires mentionnées à l'article 35 ci-dessous.

2) Les trois Gouvernements se communiqueront réciproquement les informations relatives à l'établissement sur leur territoire des tribunaux pour la navigation de la Moselle, ainsi que les changements qui seraient apportés dans le nombre, le siège et la compétence de ces tribunaux.

3) Ces tribunaux auront la même procédure que les tribunaux pour la Navigation du Rhin telle qu'elle est définie dans les articles 32 à 40 de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin.

4) Les parties pourront se pourvoir en appel, soit devant le tribunal supérieur du pays dans lequel le jugement aura été rendu, soit devant le Comité d'Appel de la Commission de la Moselle. Ce Comité d'Appel se compose de 3 membres. Les Gouvernements des Etats contractants nomment, chacun pour 4 ans, parmi leurs ressortissants comme membre et comme membre suppléant, un juge ou un professeur de droit. Ceux-ci exercent leurs fonctions en pleine indépendance et ne sont liés par aucune instruction. Ils ne peuvent être révoqués contre

leur gré pendant la durée de leur mandat. Ils ne peuvent connaître d'une affaire dont ils ont déjà été saisis par ailleurs, ou de laquelle ils ont un intérêt direct. Le Comité d'Appel siège au lieu du siège de la Commission de la Moselle. Il règle sa procédure dans un règlement qui doit être approuvé par les Gouvernements des Etats contractants.

Article 35.

Les tribunaux pour la navigation de la Moselle sont compétents :

- 1) En matière pénale pour instruire et juger toutes les contraventions relatives à la navigation et à la police fluviale.
- 2) En matière civile pour prononcer sommairement sur les contestations relatives :
 - a) Au payement et au montant des péages, droits de grue, de port et de quai ;
 - b) Aux dommages causés du fait de la navigation par les bateliers pendant le voyage ou en abordant.

Article 36.

1) Les Etats contractants maintiendront en bon état la voie navigable de la Moselle pour la partie située à l'intérieur de leurs frontières et prendront toutes les dispositions nécessaires pour que la navigation puisse s'exercer dans les meilleures conditions. En particulier, la signalisation du chenal et le service d'avertisseurs incomberont aux Etats riverains.

2) La Commission de la Moselle prendra toutes résolutions et fera toutes recommandations pour assurer une bonne exécution des dispositions du présent article.

Article 37.

1) Chaque Etat contractant fera parvenir, en temps voulu, à la Commission de la Moselle, une description générale des ouvrages d'art et travaux qu'il envisagera d'exécuter ou de faire exécuter dans le lit de la Moselle, sur ses berges ou au-dessus du chenal.

2) La commission vérifiera si l'exécution des travaux prévus sauvegarde les intérêts de la navigation tels qu'ils résultent de la présente Convention. Dans la négative, elle devra inviter le Gouvernement intéressé à faire modifier les plans et à lui adresser de nouvelles propositions.

Article 38.

Les dispositions de l'article 3 de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin et du protocole de clôture annexé à cette convention seront valables sur le cours de la Moselle faisant l'objet de la présente Convention.

B. — *Commission de la Moselle.*

Article 39.

1) Un an au plus tard avant la date prévue pour l'ouverture de la Moselle à la grande navigation, il sera créé une Commission comprenant des délégués de chacun des trois Etats riverains et qui prendra le nom de « Commission de la Moselle ».

2) Le siège de cette Commission sera à Trèves.

Article 40.

1) Les attributions de la Commission seront les suivantes :

a) La Commission statuera, en ce qui concerne le secteur Thionville-Coblence, sur les modalités des péages (nomenclature, taux, etc.) et leur mode de perception selon les prescriptions de la présente Convention ;

b) La Commission recevra les attributions prévues au chapitre relatif au régime de la navigation sur la Moselle ;

c) D'une manière générale, la Commission veillera à maintenir au plus haut degré la prospérité de la navigation sur la Moselle.

2) Les Gouvernements fourniront à la Commission tous les éléments nécessaires à la bonne exécution de sa mission.

Article 41.

1) Chaque Etat riverain désignera deux délégués.

2) Le Président de la Commission sera élu pour un an, à la majorité des voix des délégués, et parmi eux, la Présidence devra revenir successivement à chacun des trois Etats.

3) La Commission établira son règlement intérieur.

Article 42.

1) Chacun des Gouvernements riverains pourvoira aux dépenses de ses délégués.

2) La Commission fixera d'avance le budget de ses frais de service pour l'année suivante et les Etats riverains verseront le montant de ces frais en parties égales.

Article 43.

La Commission de la Moselle tiendra deux sessions annuelles. Des sessions extraordinaires auront lieu lorsque la proposition en sera faite par un des trois Etats riverains. La Commission établira annuellement un rapport sur ses activités et sur la navigation sur la Moselle.

Article 44.

La Commission statuera à l'unanimité des délégués présents ou représentés.

PROTOCOLE du 28 NOVEMBRE 1974

Portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956 entre la République française, la République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché du Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle

L'article 34, paragraphe 3, est amendé comme suit :

« Ces tribunaux auront la même procédure et appliqueront les mêmes sanctions que celles définies dans les articles 32 à 40 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, compte tenu des amendements qui y ont été apportés par la Convention du 20 novembre 1963.

Les Etats contractants peuvent également assurer la répression des contraventions visées à l'article 35, alinéa 1, conformément aux dispositions de l'article 1^{er} du Protocole additionnel du 25 octobre 1972 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, par une procédure judiciaire particulière ou par une procédure administrative appropriée. Les trois Gouvernements se communiqueront réciproquement les dispositions légales ou réglementaires prises pour l'application de ces procédures. »