

MEMORIAL

**Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg**

**MEMORIAL**

**Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg**

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 110**30 juin 2016**

S o m m a i r e

Arrêté grand-ducal du 4 mai 2016 portant publication d'une modification apportée au règlement de police pour la navigation de la Moselle	page 1974
Règlement grand-ducal du 22 juin 2016 portant modification du règlement grand-ducal du 26 décembre 2012 relatif à la production d'électricité basée sur la cogénération à haut rendement	1982
Règlement grand-ducal du 22 juin 2016 fixant les conditions et le modèle du certificat médical pour l'obtention, la transcription ou le renouvellement du permis de conduire – RECTIFICATIF . . .	1984

Arrêté grand-ducal du 4 mai 2016 portant publication d'une modification apportée au règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu l'article 37 de la Constitution;

Vu les articles 32 et 40 de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg, la République Fédérale d'Allemagne et la République Française au sujet de la canalisation de la Moselle, signée à Luxembourg le 27 octobre 1956 et approuvée par la loi du 29 décembre 1956;

Vu la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation;

Vu l'arrêté grand-ducal du 18 mai 1995 portant publication du règlement de police pour la navigation de la Moselle;

Vu les décisions de la Commission de la Moselle du 13 juin 2013, du 26 juin 2014, du 26 novembre 2014, du 11 juin 2015 et du 25 novembre 2015 modifiant le règlement de police pour la navigation de la Moselle;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article A

Les modifications suivantes sont apportées au règlement de police pour la navigation de la Moselle:

1. L'article 1.09, chiffre 1 est amendé comme suit:

«Article 1.09, chiffre 1

A bord de tout bâtiment faisant route, la barre doit être tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint 16 ans.»

2. L'article 1.10, chiffre 1, lettres ab) et ac) est amendé comme suit:

«Article 1.10, chiffre 1, lettres ab) et ac)

ab) Justificatif d'approvisionnement en gazole conformément à l'annexe 2, Partie A, article 3.04, paragraphe 1^{er}, de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), y compris les reçus des transactions de rétribution du SPE-CDNI sur une période de 12 mois au minimum. Si le dernier approvisionnement en gazole a été effectué il y a plus de 12 mois, au moins le dernier justificatif d'approvisionnement doit se trouver à bord;

ac) l'attestation de déchargement conformément à l'article 11.07, chiffre 2.»

3. L'article 6.29, chiffre 4 et chiffre 5, 1^{ère} phrase du règlement de police pour la navigation de la Moselle est amendé comme suit:

«Article 6.29: Priorité de passage aux écluses

4. sans objet

5. La priorité de passage visée au chiffre 2, lettre b) ci-dessus confère au bâtiment qui en bénéficie le droit d'être éclusé avant d'autres bâtiments en attente d'éclusage, aussitôt qu'il est vu par l'éclusier dans le secteur de l'écluse au niveau du panneau C 4 avec cartouche complémentaire. Elle ne lui confère, en aucun cas, le droit d'être éclusé à une heure déterminée à l'avance.

La priorité d'éclusage, selon le chiffre 2, lettre b), vaut uniquement pour la plage horaire 7 heures-20 heures. Les bâtiments visés au chiffre 3, lettres a) et b) et qui justifient d'une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes ne sont pas tenus à cette plage horaire.»

4. L'annexe 7, Section I, A.1 du règlement de police pour la navigation de la Moselle est amendé comme suit:

«Annexe 7: Signaux de la voie navigable

A.1 Interdiction de passer (signal général)

(voir articles 3.25, chiffre 1, lettre b; 6.08, chiffre 2;

6.16, chiffre 4; 6.22, chiffre 1; 6.22bis; 6.25, chiffre 1;

6.27 et 6.28bis, chiffre 3)

Soit panneaux



Soit feux rouges



Soit pavillons rouges

L'emploi de deux feux rouges ou de deux pavillons superposés indique une interdiction prolongée.»



5. Le chapitre 11 du règlement de police pour la navigation de la Moselle, suite à l'intégration de la Commission Centrale pour la Navigation rhénane (CCNR) dans le règlement précité, est amendé comme suit:

«Chapitre 11: Protection des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bâtiments

Article 11.01

Définitions et application

1. Les définitions de l'article 1^{er} de la Convention relative à la collecte, au dépôt et la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et des articles 5.01 et 8.01 de son annexe 2 sont applicables au présent chapitre.
2. Les modalités d'application des dispositions du présent chapitre sont réglées dans la CDNI.

Article 11.02

Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres d'équipage et les autres personnes se trouvant à bord, sont tenus de montrer toute la vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau, de limiter au maximum la quantité de déchets et d'eaux usées survenant à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

Article 11.03

Interdiction de déversement et de rejet

1. Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments, des déchets huileux ou graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, des slops, des ordures ménagères, des boues de curage et d'autres déchets spéciaux, des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison.
2. Les exceptions à cette interdiction ne sont autorisées que conformément à la CDNI.
3. Sans préjudice des dispositions de la CDNI, en cas de déversement accidentel de déchets visés au chiffre 1 ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement.

Article 11.04

Collecte et traitement à bord des déchets

1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets visés à l'article 11.03, chiffre 1, à l'exception des parties de cargaison et des déchets liés à la cargaison, dans les récipients prévus à cet effet et la collecte des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines. Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de marchandise puisse être facilement constatée et empêchée à temps.
2. Il est interdit
 - a) d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usées,
 - b) de brûler les déchets à bord,
 - c) d'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile ou la graisse ou à action émulsifiante. Sont exceptés les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de cale par les stations de réception.

Article 11.05*Carnet de contrôle des huiles usées, dépôt aux stations de réception*

1. Chaque bâtiment motorisé qui utilise du gazole, doit avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usées valable, délivré par une autorité compétente selon le modèle de l'annexe 10. Ce carnet de contrôle doit être conservé à bord. Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord six mois au moins après la dernière inscription.
2. Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, les slops et les autres déchets spéciaux, doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception agréées par les autorités compétentes à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bâtiment. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le carnet de contrôle des huiles usées par la station de réception.
3. Tout bâtiment qui, en vertu de dispositions valables en dehors de la Moselle, est muni d'autres documents relatifs au dépôt des déchets liés à l'exploitation du bateau, doit pouvoir apporter la preuve du dépôt des déchets en dehors de la Moselle, par ces autres documents. Est considéré également comme preuve à cet effet le registre des hydrocarbures prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol).
4. Les ordures ménagères et les boues de curage doivent être déposées aux stations de réception prévues à cet effet.

Article 11.06*Obligation de vigilance lors de l'avitaillement*

1. Lors de l'avitaillement de combustibles ou de lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que
 - a) la quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles de l'installation de contrôle,
 - b) lors d'un remplissage individuel des citernes, les soupapes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des citernes entre elles sont fermées,
 - c) la procédure d'avitaillement est surveillée et
 - d) une des installations visées à l'article 8.05, chiffre 10, du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou dans une prescription particulière équivalente de l'un des Etats riverains de la Moselle est utilisée.
2. Le conducteur est en outre tenu de s'assurer que les personnes de la station d'avitaillement et du bateau responsables de la procédure d'avitaillement se sont accordées sur les points suivants avant le début des opérations d'avitaillement:
 - a) la garantie du bon fonctionnement du système visé à l'article 8.05, chiffre 11, du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou dans une prescription particulière équivalente de l'un des Etats riverains de la Moselle et d'une liaison phonique entre le bateau et la station d'avitaillement,
 - b) quantité à avitailler par citerne et débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes d'évacuation de l'air des citernes,
 - c) ordre de remplissage des citernes,
 - d) vitesse de navigation en cas d'avitaillement en cours de voyage.
3. Le conducteur d'un bateau avitailleur n'est autorisé à commencer la procédure d'avitaillement qu'après concertation sur les points fixés au chiffre 2.

Article 11.07*Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison*

1. Lors du déchargement des restes, ainsi que du dépôt et de la réception de déchets liés à la cargaison, le conducteur est tenu de respecter les prescriptions de la partie B du règlement d'application de la CDNI.
2. Tout bâtiment qui a été déchargé sur la Moselle doit avoir à son bord pour chaque déchargement une attestation de déchargement valable conforme au modèle de l'appendice IV de l'annexe 2 de la CDNI. Sauf exception prévue par la CDNI, l'attestation doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance.

Article 11.08

- L'article est biffé en entier.
- Le sommaire est à adapter en conséquence.

Article 11.09

- Suite à la suppression de l'article 11.08 RPNM l'article 11.09 RPNM est renuméroté en article 11.08.
- Le sommaire est à adapter en conséquence.

L'annexe 10 est libellé comme suit:

«Annexe 10

«Annexe/Anlage/Bijlage 10

MODELE DE CARNET DE CONTROLE DES HUILES USEES
(Article 11.05 RPNM; annexe 2, appendice I CDNI¹)

MUSTER FÜR DAS ÖLKONTROLLBUCH
(Article 11.05 RPNM; Anlage 2, Anhang I CDNI)

MODEL VAN HET OLIE AFGIFTEBOEKJE
(Artikel 11.05 RPM; bijlage 2, aanhangsel I CDNI¹)

CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USEES
ÖLKONTROLLBUCH
OLIE-AFGIFTEBOEKJE

¹ Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI)

Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI).

Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI).

Page/Seite/Bladzijde 1

N d'ordre:

Laufende Nr.:

Volgnummer:

.....
Type de bâtiment	Nom du bâtiment/
Art des Fahrzeugs	Name des Fahrzeugs
Aard van het schip	Naam van het schip

.....
Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel:
Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer:
Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepnummer:

.....
Lieu de délivrance:
Ort der Ausstellung:
Plaats van afgifte:

.....
Date de délivrance:
Datum der Ausstellung:
Datum van afgifte:

Le présent carnet comprend pages.
Dieses Buch enthält Seiten.
Dit boekje telt bladzijden.

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet
Stempel und Unterschrift der ausstellenden Behörde
Stempel en ondertekening van de autoriteit die het boek afgeeft

Etablissement des carnets de contrôle des huiles usées

Le premier carnet de contrôle des huiles usées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation du certificat de visite en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants seront établis et numérotés dans l'ordre par une autorité compétente. Toutefois, ils ne doivent être remis que sur présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile «non valable». Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord durant au moins six mois à compter de la dernière inscription.

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird von einer zuständigen Behörde gegen Vorlage des gültigen Schiffsattestes oder eines als gleichwertig anerkannten Zeugnisses ausgestellt. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Ölkontrollbücher werden von einer zuständigen Behörde mit der Folgenummer nummeriert und ausgegeben. Sie dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorhergehenden Kontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorhergehende Kontrollbuch wird unaustilgbar «ungültig» gekennzeichnet. Nach seiner Erneuerung muss das vorhergehende mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufbewahrt werden.

Afgifte van het olie-afgifteboekje

Het eerste olie-afgifteboekje, daartoe op bladzijde 1 voorzien van het volgnummer 1, wordt door een bevoegde autoriteit op vertoon van het geldige certificaat van onderzoek of van een gelijkwaardig erkend bewijs afgegeven. Deze autoriteit vult tevens de gegevens op bladzijde 1 in.

Alle volgende olie-afgifteboekjes worden door een bevoegde autoriteit afgegeven nadat deze daarop het aansluitende volgnummer heeft aangebracht. Ieder volgend olie-afgifteboekje mag echter slechts na overleggen van het vorige boekje worden afgegeven. Het vorige boekje wordt op onuitwisbare wijze als «ongeldig» gemerkt. Na het verkrijgen van een nieuw olie-afgifteboekje moet het voorgaande boekje gedurende tenminste zes maanden na de laatste daarin vermelde datum van afgifte aan boord worden bewaard.

Page 3 et suivantes/Seite 3 und folgende/Bladzijde 3 en volgende

1. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment acceptés:

Akzeptierte öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle:

Geaccepteerde olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen:

1.1 Huiles usées/Altöl/afgewerkte olie l

1.2 Eau de fond de cale de/Bilgenwasser aus/Bilgewater van

Salle des machines arrière/Maschinenraum hinten/
machinekamer achter l

Salle des machines avant/Maschinenraum vorne/
machinekamer voor l

Autres locaux/Andere Räume/andere ruimte
. l

1.3 Autres déchets huileux ou graisseux/

Andere öl- oder fetthaltige Abfälle/

Overige olie- of vethoudende afvalstoffen

Chiffons usés/Altlappen/gebruikte poetslappen kg

Graisses usées/Alt fett/afgewerkt vet kg

Filtres usés/Altfilter/gebruikte filter
. pièces/Stück/stuk

Récipients/Gebinde/verpakkingen
. pièces/Stück/stuk

2. Notes/Bemerkungen/Opmerkingen:

2.1 Déchets refusés/Nicht akzeptierte Abfälle/
niet geaccepteerd afval

.....

2.2 Autres remarques/Andere Bemerkungen/andere opmerkingen:

.....

.....

Lieu

Ort

Plaats

Date

Datum

Datum

Cachet et signature de la station de réception

Stempel und Unterschrift der Annahmestelle

Ondertekening en stempel van het ontvangstinrichting»

6. Le croquis 12 de l'annexe 3 du règlement de police pour la navigation de la Moselle, est amendé comme suit:

«Art. 3.10: Convois poussés

ch. 1 lettre c: outre le pousseur, deux bâtiments ou plus, visibles de l'arrière sur toute la longueur»

7. Un article 3.34 est rajouté au règlement de police pour la navigation de la Moselle:

«Art. 3.34: Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique

a) Le sommaire du RPNM est à modifier en rajoutant:

Article 3.34 – Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique.

b) L'article 3.34 du RPNM est rédigé comme suit:

«Article 3.34

Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique

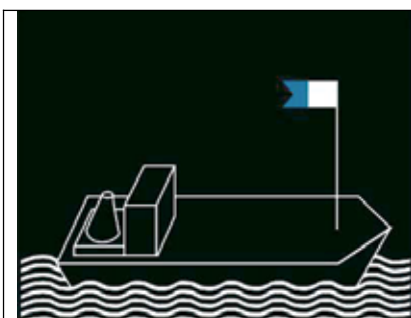
(Annexe 3: croquis 65)

Tout bateau utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du règlement, porter:

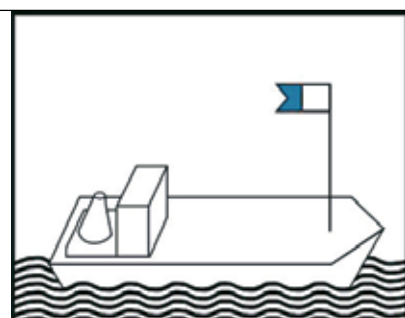
une reproduction rigide, d'au moins 1 m de hauteur, du pavillon «A» du Code international de signaux, placée à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soit visible, de nuit comme de jour, de tous les côtés.»

c) Dans l'annexe 3 du RPNM, le **croquis 65** est inséré comme suit:

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
-----------------------	---------	-----------------------



65



Article 3.34: Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique»

8. Les articles 1.09, chiffre 1, 3.15, 3.16, 3.17 et 3.19 du règlement de police pour la navigation de la Moselle sont amendés comme suit:

Art. 3.15:

Les bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20,00 m doivent porter de jour lorsqu'ils font route:

un bicolore jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Art. 3.16:

1. Les bacs ne naviguant pas librement qui font route doivent porter de nuit:
 - a) un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à 5 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 15 m;
 - b) un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu visé à la lettre a) ci-dessus.
2. Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal qui fait route doit être muni de nuit d'un feu clair blanc placé à 3 m au moins au-dessus du plan d'eau.
3. Les bacs naviguant librement qui font route doivent porter de nuit:
 - a) les feux prescrits au chiffre 1 du présent article;
 - b) les feux prescrits au chiffre 1, lettres b) et c), de l'article 3.08.

Art. 3.17:

Les bâtiments auxquels l'autorité compétente a délivré une priorité de passage aux endroits où l'ordre de passage est réglé par elle doivent porter lorsqu'ils font route, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement,

une flamme rouge hissée à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible.

Art. 3.19:

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter de nuit lorsqu'ils font route:

des feux clairs blancs visibles de tous les côtés en nombre suffisant pour indiquer leur contour.

9. Les articles 9.05 du règlement de police pour la navigation de la Moselle est rédigé comme suit:

«Art. 9.05

Obligation d'annonce:

1. Les conducteurs des convois et des bâtiments énumérés ci-après doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 11 ci-dessous ou en prenant le départ à l'intérieur de ces secteurs s'annoncer par radiotéléphonie sur la voie indiquée:
 - a) bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN;
 - b) bateaux-citernes;
 - c) bâtiments transportant des conteneurs;
 - d) bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m;
 - e) bateaux à cabines;
 - f) navires de mer;
 - g) bâtiments ayant un système de GNL à bord;
 - h) transports spéciaux au sens de l'article 1.21.
2. Dans le cadre de l'annonce visée au chiffre 1 doivent être indiqués:
 - a) nom du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi;
 - b) numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel de bateau, numéro OMI pour les navires de mer et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi;
 - c) catégorie du bâtiment ou du convoi et, pour les convois, catégorie de tous les bâtiments, selon l'annexe 12;
 - d) port en lourd du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi;
 - e) longueur et largeur du bâtiment et, pour les convois, longueur et largeur du convoi et de tous les bâtiments du convoi;
 - f) la présence à bord d'un système de GNL;
 - g) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN:
 - aa) le numéro ONU ou le numéro de la marchandise dangereuse,

- bb) la désignation officielle pour le transport de la marchandise dangereuse, complétée le cas échéant par la désignation technique,
 - cc) la classe, le code de classification et le cas échéant le groupe d'emballage de la marchandise dangereuse,
 - dd) la quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,
 - ee) feux bleus / cônes bleus;
 - h) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport n'est pas soumis à l'ADN et qui ne sont pas transportées dans un conteneur: la nature et la quantité de cette cargaison;
 - i) nombre de conteneurs à bord, d'après leur taille, leur type et leur état de chargement (chargé ou non chargé), ainsi que l'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement;
 - j) numéro de conteneur des conteneurs de marchandises dangereuses;
 - k) nombre de personnes à bord;
 - l) position, sens de navigation;
 - m) enfoncement (seulement sur demande spéciale);
 - n) itinéraire avec indication du port de départ et de destination;
 - o) port de chargement;
 - p) port de déchargement.
3. Les données indiquées au chiffre 2 ci-dessus, à l'exception de celles visées aux lettres l) et m), peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente soit par écrit, soit par téléphone, soit par voie électronique.
- Dans tous les cas, le conducteur doit satisfaire à l'obligation d'annonce visée au chiffre 1.
4. Dans la mesure où le conducteur ou un autre service ou une autre personne s'annonce par voie électronique,
- a) l'annonce doit s'effectuer conformément au Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin dans sa version en vigueur,
 - b) par dérogation au chiffre 2, lettre c), il faut indiquer le type du bâtiment ou du convoi selon le standard mentionné à la lettre a) du présent chiffre.
5. Pour les bâtiments et convois ayant des conteneurs à bord, l'annonce visée au chiffre 2 ci-dessus, à l'exception des indications des lettres l) et m), doit être transmise par voie électronique.
6. Lorsqu'un convoi ou un bâtiment visé au chiffre 1 interrompt son voyage durant plus de deux heures, le conducteur doit l'indiquer immédiatement par radiotéléphonie à l'autorité compétente visée au chiffre 11 au début et à la fin de cette interruption.
7. Lorsque les données visées au chiffre 2 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce, l'autorité compétente visée au chiffre 11 doit en être avertie immédiatement. La modification des données doit être communiquée par radiotéléphonie, par écrit ou par voie électronique.
8. Les bâtiments et convois suivants qui pénètrent sur la Moselle, ne doivent répéter que les données visées au chiffre 2, lettres a) à c) au passage des autres points d'annonce situés sur leur route:
- a) Les bâtiments et convois qui ont déjà remis une annonce complète visée au chiffre 2;
 - b) Les bâtiments et convois qui ont déjà remis sur le Rhin une annonce conformément à l'article 12.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin;
 - c) Les bâtiments et convois qui ont déjà remis une annonce sur la Sarre conformément à l'article 20.15 du Code de navigation des voies intérieures (Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung).
- Pour les convois il suffit d'indiquer ces informations pour le bâtiment qui en assure la propulsion principale.
9. Indépendamment de l'obligation d'annonce visée au chiffre 1 ci-dessus, les conducteurs de tous les bâtiments et convois – à l'exception des bacs et des menues embarcations – doivent s'annoncer lors du passage devant un panneau B.11 situé sur leur route sur la voie indiquée par l'autorité compétente et communiquer les données énumérées au chiffre 2 lettres a) à c).
- Pour les convois il suffit d'indiquer ces informations pour le bâtiment qui en assure la propulsion principale.
10. Le secteur de la Moselle soumis à l'obligation d'annonce visé au chiffre 1 ci-dessus, ainsi que les points d'annonce se trouvant dans ce secteur, sont signalés par le panneau B.11 (annexe 7) et un panneau supplémentaire «Obligation d'annonce».
11. Sur les secteurs suivants:
- a) Embouchure de la Moselle (p.k. 0) à l'embouchure de la Sûre (p.k. 205,87),
 - b) embouchure de la Sûre (p.k. 205,87) à Apach (p.k. 242,21),
 - c) Apach (p.k. 242,21) à l'écluse de Metz (p.k. 296,88),
- signalés par le panneau B.11 et par le panneau supplémentaire «Obligation d'annonce», l'obligation d'annonce visée au chiffre 1 ci-dessus est applicable sous les conditions suivantes:
- sur le secteur visé à la lettre a) le conducteur doit communiquer les données visées au chiffre 2 ci-dessus à la centrale de secteur d'Oberwesel,

- sur les secteurs visés aux lettres b) et c) le conducteur doit communiquer les données visées au chiffre 2 ci-dessus aux écluses correspondantes.

12. L'autorité compétente peut:

- a) déterminer d'autres obligations d'annonce pour les bateaux avitailleurs,
- b) déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux d'excursions journalières.»

10. L'annexe 12 est ajoutée au règlement de police pour la navigation de la Moselle:

«Annexe 12:

LISTE DES CATEGORIES DE BÂTIMENTS ET DE CONVOIS:

Désignation:

- automoteur-citerne
- automoteur ordinaire
- péniche de canal
- remorqueur
- pousseur
- chaland-citerne
- chaland ordinaire
- barge-citerne
- barge ordinaire
- barge de navire
- bateau d'excursions journalières
- bateau à cabines
- bateau rapide
- engin flottant
- bâtiment de chantier
- bateau de plaisance
- convoi poussé
- formation à couple
- convoi remorqué
- bâtiment (type inconnu)»

Article B

Sauf pour l'article 9.05 portant sur l'obligation d'annonce et l'annexe 12 relatif aux catégories de bâtiments et de convois qui entreront en vigueur à partir du 1^{er} décembre 2017, le présent arrêté grand-ducal entrera en vigueur dès sa publication au Mémorial.

Article C

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
François Bausch

Palais de Luxembourg, le 4 mai 2016.
Henri

Règlement grand-ducal du 22 juin 2016 portant modification du règlement grand-ducal du 26 décembre 2012 relatif à la production d'électricité basée sur la cogénération à haut rendement.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'énergie;

Vu la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité;

Vu la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/31/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers;

Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Économie et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. L'article 4, paragraphe 2, du règlement grand-ducal du 26 décembre 2012 relatif à la production d'électricité basée sur la cogénération à haut rendement est remplacé par la disposition suivante:

«(2) La garantie d'origine précise au minimum pour l'électricité produite à partir de la cogénération à haut rendement:

- a) le nom, l'adresse ou le siège social et la qualité du producteur de l'électricité;
- b) le nom, l'emplacement, le type et la puissance thermique et électrique de la centrale dans laquelle l'énergie a été produite;
- c) la source d'énergie utilisée pour produire l'électricité;
- d) les dates et les lieux de production;
- e) la valeur calorifique la plus faible de la source de combustible à partir de laquelle a été produite l'électricité;
- f) la quantité de chaleur générée parallèlement à l'électricité, et son utilisation;
- g) la quantité d'électricité produite par cogénération à haut rendement, conformément à l'annexe II, couverte par la garantie;
- h) les économies d'énergie primaire calculées conformément à l'annexe I sur la base des valeurs harmonisées de rendement de référence indiquées à l'annexe I, points d), e) et f);
- i) le rendement nominal électrique et thermique de la centrale;
- j) si et dans quelle mesure la centrale a bénéficié d'une aide à l'investissement, si et dans quelle mesure l'unité d'électricité a bénéficié d'une autre manière d'un régime d'aide national, et le type de régime d'aide;
- k) la date à laquelle la centrale est entrée en service;
- l) les dates de début et de fin d'injection d'électricité dans le réseau d'un gestionnaire de réseau;
- m) la date et le pays d'émission de la garantie d'origine et un numéro d'identification unique.

La garantie d'origine doit être utilisée dans les douze mois suivant la fin d'injection d'électricité correspondante et est annulée dès qu'elle a été utilisée. Elle correspond à un volume type de 1 MWh. Elle correspond à la production nette d'électricité mesurée aux bornes de sortie de la centrale et injectée dans le réseau. Au maximum, une garantie d'origine est émise pour chaque unité d'électricité produite.»

Art. 2. L'article 4, paragraphe 3, du même règlement est remplacé par la disposition suivante:

«(3) Lorsqu'un fournisseur d'électricité est tenu de prouver la part ou la quantité d'électricité produite à partir de la cogénération à haut rendement que contient son bouquet énergétique aux fins de l'article 49 de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, il peut le faire en utilisant ses garanties d'origine.

La quantité d'électricité produite à partir de la cogénération à haut rendement correspondant aux garanties d'origine transférées par un fournisseur d'énergie à un tiers est déduite de la part d'électricité produite à partir de la cogénération à haut rendement que contient son bouquet énergétique aux fins de l'article 49 de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité.»

Art. 3. A l'article 4, paragraphe 4, du même règlement, un nouvel alinéa 1 est inséré avec la teneur suivante: «Le régulateur établit et délivre, sur demande d'un producteur d'électricité produite à partir de la cogénération à haut rendement, la garantie d'origine. Le régulateur supervise le transfert et l'annulation des garanties d'origine et à cette fin, met en place un mécanisme qui permet d'émettre, de transférer et d'annuler électroniquement les garanties d'origine.»

Art. 4. L'article 4, paragraphe 5, du même règlement est complété par la phrase suivante: «Tout refus de reconnaître une garantie d'origine, en particulier pour des raisons liées à la prévention des fraudes, doit être fondé sur des critères objectifs, transparents et non discriminatoires.»

Art. 5. L'annexe I du même règlement est modifiée comme suit:

1. Le point c) est complété comme suit:

«Les valeurs harmonisées de rendement de référence pour la production séparée de chaleur et d'électricité sont appliquées en fonction de l'année de construction de la centrale considérée. L'année de construction d'une centrale est l'année civile au cours de laquelle la centrale a produit de l'électricité ou de la chaleur pour la première fois.

Les valeurs harmonisées de rendement de référence pour la production séparée d'électricité s'appliquent pour une durée de 10 ans à partir de l'année de construction de la centrale. A partir de la onzième année qui suit l'année de construction de la centrale, s'appliquent les valeurs harmonisées de rendement de référence qui s'appliquent aux unités de cogénération qui ont 10 ans. Ces valeurs harmonisées de rendement de référence s'appliquent pendant une année.»

2. Le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Les valeurs harmonisées de rendement de référence pour la production séparée de chaleur $RH\eta$ sont celles de l'annexe II, point f), de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012

relative à l'efficacité énergétique telles que révisées au moyen d'un acte délégué que la Commission est habilitée à prendre en vertu des articles 14, paragraphe 10, et 22 de la directive 2012/27/UE».

3. Au point e), la définition du terme $RE\eta_i$ est modifiée comme suit:

« $RE\eta_i$: valeur harmonisée de rendement de référence pour la production séparée d'électricité issue de l'annexe II, point f), de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique telles que révisées au moyen d'un acte délégué que la Commission est habilitée à prendre en vertu des articles 14, paragraphe 10, et 22 de la directive 2012/27/UE».

4. Au point e), la définition du terme f_r est modifiée comme suit:

« f_r : facteur de correction au titre des pertes évitées sur le réseau pour l'électricité exportée vers le réseau issu de l'annexe II, point f), de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique telles que révisées au moyen d'un acte délégué que la Commission est habilitée à prendre en vertu des articles 14, paragraphe 10, et 22 de la directive 2012/27/UE».

5. Au point e), la définition du terme f_p est modifiée comme suit:

« f_p : facteur de correction au titre des pertes évitées sur le réseau pour l'électricité consommée sur place issu de l'annexe II, point f), de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique telles que révisées au moyen d'un acte délégué que la Commission est habilitée à prendre en vertu des articles 14, paragraphe 10, et 22 de la directive 2012/27/UE».

6. Au point e), le tableau 2 est abrogé.

7. Le point f) est remplacé comme suit:

«f) Les valeurs harmonisées de rendement de référence pour la production séparée d'électricité $RE\eta_i$ sont celles de l'annexe II, point f), de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique telles que révisées au moyen d'un acte délégué que la Commission est habilitée à prendre en vertu des articles 14, paragraphe 10, et 22 de la directive 2012/27/UE».

8. Un article 9bis est inséré au chapitre VIII du même règlement, libellé comme suit:

«**Art. 9bis.** Les modifications à l'annexe II, point f), de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique au moyen d'un acte délégué que la Commission est habilitée à prendre en vertu des articles 14, paragraphe 10, et 22 de la directive 2012/27/UE s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

Le ministre publiera un avis au Mémorial, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.»

Art. 6. Notre Ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre de l'Économie,
Étienne Schneider

Palais de Luxembourg, le 22 juin 2016.
Henri

Doc. parl. 6942; sess. ord. 2015-2016; Dir. 2012/27/UE.

Règlement grand-ducal du 22 juin 2016 fixant les conditions et le modèle du certificat médical pour l'obtention, la transcription ou le renouvellement du permis de conduire. – RECTIFICATIF.

Au Mémorial A – 109 du 29 juin 2016, à la page 1968 dans l'entête du certificat médical, la date du 29 juin 2016 est à remplacer par la date du 22 juin 2016.

Ainsi il y a lieu de lire:

CERTIFICAT MÉDICAL¹

requis en vertu de l'article 77 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et du règlement grand-ducal du **22 juin 2016** fixant les conditions et le modèle du certificat médical pour l'obtention, la transcription ou le renouvellement du permis de conduire.

au lieu de:

CERTIFICAT MÉDICAL¹

requis en vertu de l'article 77 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et du règlement grand-ducal du **29 juin 2016** fixant les conditions et le modèle du certificat médical pour l'obtention, la transcription ou le renouvellement du permis de conduire.