

**Règlement grand-ducal du 15 mai 2018 fixant les modalités et les matières de l'examen de fin de stage sanctionnant la formation spéciale en vue de l'admission définitive des fonctionnaires stagiaires relevant de la catégorie de traitement A, groupe de traitement A1, sous-groupe à attributions particulières auprès de l'Inspection générale des finances.**

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

Vu la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État, et notamment son article 2 ;

Vu l'article 6 (3) la loi modifiée du 15 juin 1999 portant organisation de l'Institut national d'administration publique ;

Vu l'article 9 de la loi modifiée du 10 mars 1969 portant institution d'une inspection générale des finances ;

L'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics ayant été demandé ;

Vu l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1 de la loi du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en conseil ;

*Arrêtons :*

## **Chapitre 1 - Structuration de la formation spéciale**

### **Art. 1<sup>er</sup>.**

Le règlement grand-ducal modifié du 13 avril 1984 déterminant la procédure des commissions d'examen du concours d'admission au stage, de l'examen de fin de stage et de l'examen de promotion dans les administrations et services de l'État est applicable aux examens ci-après.

### **Art. 2.**

Pour les stagiaires de la catégorie de traitement A, groupe de traitement A1, sous-groupe à attributions particulières, la formation spéciale est fixée à 160 heures au moins. Les cours et le nombre des heures de formation y afférentes dans les différentes parties sont fixées comme suit :

Partie I : Matières certifiées par une attestation de présence

	Matière	Durée de la formation
a)	Organisation interne et gestion de l'administration	20 h
b)	Système intégré de la comptabilité budgétaire de l'État : navigation de base	6 h
c)	Système intégré de la comptabilité budgétaire de l'État : ordonnancement	12 h
d)	Système intégré de la comptabilité budgétaire de l'État : utilisation des rapports	12 h
e)	Système intégré de la comptabilité budgétaire de l'État : Introduction à la technologie et au reporting Business Warehouse de l'État luxembourgeois	6 h
f)	Utilisation de l'application budgétaire de l'Inspection générale des finances	4 h
g)	Audit des Fonds structurels européens : éléments essentiel	20 h
h)	Le Plan de Stabilité et de Croissance et le Système Européen des Comptes : notions de base	20 h

Partie II : Matières sanctionnées par un examen en fin de formation

Matière	Durée de la formation	Nombre maximal de points à réserver à chaque matière de l'examen de fin de formation spéciale théorique
Analyse des propositions budgétaires d'au moins deux départements ministériels	120 h	60 points
- département ministériel 1	60 h	60 points
- département ministériel 2	60 h	60 points

**Chapitre 2 - Aspects organisationnels de la formation spéciale**

**Art. 3.**

(1) Les matières visées par le présent règlement grand-ducal sont enseignées sous forme de sessions de formation suivant un horaire à déterminer par le chef d'administration.

(2) Sans préjudice des dispositions du premier paragraphe, le chef d'administration peut assimiler la participation à des cours de formation à caractère spécial organisés par l'Institut national d'administration publique ainsi que la participation à des séminaires dont le caractère est compatible avec l'intérêt du service, aux cours de formation spéciale théorique organisés par l'Inspection générale des finances.

(3) Les sessions de formation peuvent comprendre des cours présentiels, des cours alternant des phases présentielles avec des phases d'autoapprentissage, des cours de travaux dirigés ou des séances d'apprentissage accompagnées sur le lieu de travail.

Elles peuvent être organisées pour des périodes à temps plein ou en alternance avec des plages de travail effectif.

La nature des sessions de formation et les modalités d'organisation sont déterminées par le chef d'administration.

Les stagiaires sont informés à l'avance et dans un délai d'un mois de la nature des sessions de formation et des modalités d'organisation, de l'horaire des sessions ainsi que du lieu de leur déroulement.

Le temps de formation spéciale compte comme période d'activité de service.

**Art. 4.**

(1) La fréquentation des cours de formation est obligatoire. La participation du stagiaire aux sessions de formation doit être certifiée par une fiche de présence.

(2) Une dispense de la fréquentation de certains cours de formation peut être accordée au stagiaire s'il bénéficie d'un congé pour raisons de santé ou d'un congé extraordinaire conformément au règlement grand-ducal modifié du 3 février 2012 fixant le régime des congés des fonctionnaires et employés de l'État.

Sur demande et pour des raisons exceptionnelles dûment motivées, le stagiaire peut bénéficier d'une dispense de la fréquentation de certains cours de formation.

Les dispenses sont accordées sur demande au stagiaire concerné par le chef d'administration.

(3) Le stagiaire qui, à la suite d'un premier échec à l'un des examens prévus par le présent règlement, doit se représenter à l'examen en question et peut bénéficier d'une dispense de la fréquentation des cours de formation correspondants.

**Chapitre 3 - Organisation des examens et appréciation des résultats****Art. 5.**

À la fin de la formation spéciale, les stagiaires du groupe de traitement A1, sous-groupe à attributions particulières, doivent passer un examen sous forme d'une épreuve écrite qui porte sur les matières de la partie II du programme de formation.

L'examen théorique est organisé dans les trois mois qui suivent la fin de la période des cours.

Le programme et les dates de l'examen sont communiqués à chaque stagiaire au moins trois mois avant la date de l'examen.

**Art. 6.**

(1) Le candidat qui a obtenu au moins les deux tiers du total du nombre maximal de points et qui a atteint au moins la moitié du nombre maximal de points dans chaque matière a réussi à l'examen de fin de stage en formation spéciale.

(2) Le candidat qui a obtenu au moins les deux tiers du total du nombre maximal de points et qui n'a pas atteint au moins la moitié du nombre maximal de points dans une des matières examinées à la session d'examen de fin de stage est ajourné dans cette matière.

(3) L'épreuve d'ajournement a lieu dans le mois de la publication du résultat de l'examen de fin de stage en formation spéciale.

(4) Le candidat qui a obtenu au moins la moitié du nombre maximal des points dans la matière examinée à l'épreuve d'ajournement a réussi à l'examen de fin de stage en formation spéciale. En cas de réussite à l'épreuve d'ajournement, seule la moitié du nombre maximal des points réservés à la matière examinée à l'épreuve d'ajournement est mise en compte pour l'établissement du résultat final de l'examen de fin de stage.

(5) Le candidat qui n'a pas obtenu au moins la moitié du nombre maximal des points dans la matière examinée à l'épreuve d'ajournement a échoué à l'examen de fin de stage en formation spéciale.

(6) Le candidat qui, pour un motif reconnu valable par la commission d'examen, ne se présente pas à une ou plusieurs épreuves faisant partie de la session d'examen de fin de stage, n'est pas considéré comme avoir échoué à l'examen de fin de stage en formation spéciale. Le candidat qui, pour la deuxième fois, ne se présente pas à une ou plusieurs épreuves faisant partie de la session d'examen de fin de stage, est considéré comme avoir échoué à l'examen de fin de stage en formation spéciale.

(7) Le candidat qui, sans motif reconnu valable par la commission d'examen, ne se présente pas à une ou plusieurs épreuves faisant partie de la session d'examen de fin de stage, est considéré comme avoir échoué à l'examen de fin de stage en formation spéciale.

(8) Le candidat qui n'a pas obtenu au moins les deux tiers du total du nombre maximal de points a échoué à l'examen de fin de stage en formation spéciale.

(9) Un échec à l'examen de fin de stage en formation spéciale entraîne pour le candidat l'obligation de se présenter à la prochaine session d'examen de fin de stage.

(10) Lorsque le candidat doit se soumettre une deuxième fois à la session d'examen de fin de stage, il est réexaminé dans toutes les matières figurant au programme de la session de l'examen de fin de stage.

(11) Un deuxième échec à l'examen de fin de stage en formation spéciale est éliminatoire.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*Pour le Ministre des Finances,  
le Ministre de l'Agriculture,  
de la Viticulture et de la  
Protection des consommateurs,*  
**Fernand Etgen**

Palais de Luxembourg, le 15 mai 2018.  
**Henri**



## **Arrêté grand-ducal du 8 avril 2018 portant publication de différentes modifications apportées 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 10 août 2016, du 17 juillet 2017 et du 9 janvier 2018 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 :*

### **Art. A.**

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

1. Le sommaire du RPNM est amendé comme suit :

#### **« Sommaire »**

Dans le chapitre 2 du RPNM, l'indication suivante est ajoutée :

Article 2.06 : Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible

Dans le chapitre 8 du RPNM, l'indication suivante est ajoutée :

Article 8.12 : Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible  
L'actuelle indication relative à l'article 8.12 du RPNM devient l'indication relative à l'article 8.13 du RPNM.

Dans le chapitre 11 du RPNM, l'indication suivante est ajoutée, après l'actuelle indication relative à l'article 11.06 :

Article 11.07 : Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)  
L'actuelle indication relative à l'article 11.07 du RPNM devient l'indication relative à l'article 11.08 du RPNM.  
L'actuelle indication relative à l'article 11.08 du RPNM devient l'indication relative à l'article 11.09 du RPNM.

2. Les lettres ab), ac), ad) ae) et af) sont ajoutées à l'article 1.01 du RPNM :

**« Article 1.01 »**

- ab) « appareil AIS Intérieur » un appareil qui est installé à bord d'un bâtiment et qui est utilisé au sens du standard « Suivi et repérage en navigation intérieure » (Résolution de la CCNR 2006-I-21) ;
- ac) « système de GNL » ensemble des éléments du bâtiment qui peuvent contenir du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz naturel, tels que les moteurs, les réservoirs à combustible et les tuyauteries d'avitaillement ;
- ad) « zone d'avitaillement » la zone située dans un rayon de 20 m autour de la prise de raccordement pour l'avitaillement ;
- ae) « gaz naturel liquéfié (GNL) » un gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de - 161 °C. :

La lettre af) est ajoutée à l'article 1.01 du RPNM et est intitulée comme suit :

- af) « citerne fixe » une citerne liée au bateau, les parois de la citerne pouvant être constituées soit par la coque elle-même, soit par une enveloppe indépendante de la coque.

3. L'article 1.07, chiffre 2 du RPNM est modifié comme suit :

**« Article 1.07 »**

La vue dégagée ne doit pas être restreinte par le chargement ou par l'assiette du bâtiment à plus de 350 m vers l'avant.

Si la visibilité directe vers l'arrière est restreinte en cours de voyage, il est possible de compenser ce défaut de visibilité par un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation.

Lorsque la visibilité directe vers l'avant est insuffisante en raison de la cargaison pour permettre le passage sous des ponts ou dans les écluses, il est possible durant le passage de compenser ce défaut de visibilité par l'utilisation de périscopes à réflecteurs plats, d'appareils radar ou d'une vigie en contact permanent avec la timonerie.

4. L'article 1.10, chiffre 1, les lettres ac), k), m) et z) du RPNM est amendé et les lettres ad) et ae) sont ajoutées comme suit :

**« Article 1.10 »**

- ac) l'attestation de déchargement conformément à l'article 11.08, chiffre 2,
- ad) pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation prescrit au chiffre 1.4.8 de l'annexe T du Règlement de visite des bateaux du Rhin, et le dossier de sécurité prescrit par le chiffre 1 de l'article 8ter.03 du Règlement de visite des bateaux du Rhin,
- ae) pour les bâtiments arborant la marque d'identification, visée à l'article 2.06, les attestations du conducteur et des membres d'équipage qui interviennent dans la procédure d'avitaillement, prescrites à l'article 4bis.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.
- k) un certificat d'opérateur du service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure conformément à l'annexe 5 de l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure
- m) le Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure, partie générale et partie régionale Rhin/Moselle,
- z) l'attestation délivrée par une société de classification agréée concernant la flottabilité, l'assiette, la stabilité des parties du bâtiment après séparation et l'indication du degré de chargement à partir duquel la flottabilité des deux parties n'est plus assurée, conformément aux exigences de l'article 22bis.05 chiffre 2 lettre b) du Règlement de visite des bateaux du Rhin dans sa version en vigueur, pour des bâtiments d'une longueur de plus de 110,00 m, à l'exception des bateaux à passagers.

5. L'article 2.06 est ajouté au chapitre 2 du RPNM :

**« Article 2.06 »**

Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible (Annexe 3 : croquis 66)

1. Les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible doivent porter une marque d'identification.
2. Cette marque d'identification a une forme rectangulaire et doit porter en caractères blancs sur fond rouge, bordée d'une bande blanche d'au moins 5 cm de largeur, la mention « LNG ». La dimension du plus grand côté du rectangle doit être d'au moins 60 cm. La hauteur des caractères est d'au moins 20 cm. La largeur des caractères et l'épaisseur des traits doivent être proportionnelles à la hauteur.
3. La marque d'identification doit être fixée à un endroit approprié et bien visible.
4. La marque d'identification doit être éclairée, en tant que de besoin, pour être parfaitement visible de nuit.

6. L'article 4.05 du RPNM est amendé comme suit :

**« Article 4.05 »**

*Radiotéléphonie*

1. Toute station de bateau se trouvant à bord d'un bâtiment ou d'un établissement flottant doit être équipée et utilisée conformément aux dispositions du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure.  
La langue du pays dans lequel se trouve la station de bateau qui commence la conversation radiotéléphonique doit être utilisée pour les communications radiotéléphoniques entre les stations de bateau.  
Pour les communications radiotéléphoniques entre les stations de bateau et les stations terrestres, la langue du pays dans lequel se trouve la station terrestre doit être utilisée.  
En cas de difficultés de compréhension lors d'une communication entre stations de bateau, la langue allemande doit être utilisée.
2. Les bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations, des bacs et des engins flottants ne peuvent naviguer que lorsqu'ils sont équipés avec deux installations de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement. En cours de route, les installations de radiotéléphonie des réseaux bateau--bateau et informations nautiques doivent en permanence être en état d'émettre et de recevoir. Le réseau informations nautiques ne peut être quitté que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies.
3. Les bacs et engins flottants motorisés ne peuvent naviguer que s'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement. En cours de route, l'installation de radiotéléphonie doit en permanence être en état d'émettre et de recevoir sur le réseau bateau--bateau. Ce réseau ne peut être quitté que pour une brève période, le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres voies.  
Les alinéas 1 et 2 sont également applicables aux bacs et engins flottants en cours d'exploitation.
4. Tout bâtiment équipé d'une installation de radiotéléphonie doit s'annoncer sur la voie 10 avant son entrée dans des sections où la visibilité est mauvaise, dans des passages étroits ou dans des ouvertures de pont. Il doit donner, sur les voies allouées au réseau bateau--bateau et informations nautiques les informations nécessaires à la sécurité de la navigation.
5. Le panneau B.11 (Annexe 7) indique l'obligation instituée par l'autorité compétente d'utiliser la radiotéléphonie.

7. Le chiffre 4, lettre c) et le chiffre 5, lettre c) de l'article 4.07 du RPNM sont amendés comme suit :

**« Article 4.07 »**

- c) Type de bâtiment ou de convoi conformément au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation fluviale intérieure.

8. Le chiffre 11 est ajouté à l'article 6.28 du RPNM :

**« Article 6.28 »**

11. Les bâtiments et convois arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 ne sont pas autorisés à s'engager dans une écluse lorsqu'il y a un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL ou lorsqu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL durant l'éclusage.  
Les chiffres actuels 11 et 12 de l'article 6.28 du RPNM deviennent les chiffres 12 et 13 de l'article 6.28 du RPNM.

9. L'article 7.08 du RPNM est amendé comme suit :

**« Article 7.08 »**

*Garde et surveillance*

1. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord
  - a) des bâtiments en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06,
  - b) des bâtiments en stationnement qui portent une signalisation visée à l'article 3.14 et
  - c) des bateaux à passagers en stationnement lorsque s'y trouvent des passagers.
2. La garde opérationnelle est assurée par un membre d'équipage qui
  - a) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre a), est titulaire d'une attestation d'expertise prescrite à l'article 4bis.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin,
  - b) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre b), est titulaire de l'attestation d'expertise prescrite à l'article 4.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.
3. À bord de bâtiments en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si
  - a) du gaz naturel liquéfié (GNL) n'est pas consommé comme combustible à bord du bâtiment,
  - b) les données d'exploitation du système de GNL des bâtiments sont surveillées à distance et
  - c) les bâtiments sont surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin.
4. À bord des bâtiments en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si
  - a) ceux-ci stationnent dans un bassin portuaire et
  - b) les autorités compétentes ont dispensé les bâtiments de l'obligation visée au chiffre 1 ci-avant.
5. Tous les autres bâtiments, les matériels flottants et les établissements flottants doivent en stationnement être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que les autorités compétentes en dispensent.
6. S'il n'y a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de la garde et de la surveillance incombe au propriétaire, armateur ou autre exploitant.



10. L'article 8.12 du RPNM est inséré comme suit après l'article 8.11 du RPNM :

**« Article 8.12 »**

Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible

1. Avant de débiter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer que :
  - a) les moyens prescrits pour la lutte contre l'incendie soient prêts à fonctionner à tout moment et
  - b) les moyens prescrits pour l'évacuation des personnes se trouvant à bord du bâtiment à avitailler soient en place entre le bâtiment et le quai.
2. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), tous les accès ou ouvertures des locaux qui sont accessibles depuis le pont et toutes les ouvertures des locaux donnant sur l'extérieur doivent être fermés.  
Cette disposition ne s'applique pas :

- a) aux ouvertures d'aspiration des moteurs en marche ;
- b) aux ouvertures de ventilation des salles des machines quand les moteurs sont en marche ;
- c) aux ouvertures d'aération pour les locaux comportant une installation de surpression et
- d) aux ouvertures d'aération d'une installation de climatisation, si ces ouvertures sont équipées d'une installation de détection de gaz.

Ces accès et ouvertures des locaux ne doivent être ouverts qu'en cas de nécessité et pour une courte durée, avec l'autorisation du conducteur.

3. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur est tenu de s'assurer en permanence qu'une interdiction de fumer à bord et dans la zone d'avitaillement soit respectée. L'interdiction de fumer s'applique également aux cigarettes électroniques et autres dispositifs semblables. Cette interdiction de fumer ne s'applique pas dans les logements et à la timonerie à condition que leurs fenêtres, portes, claires-voies et écoutilles soient fermées.
4. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), une aération de tous les locaux accessibles depuis le pont est nécessaire.  
L'actuel article 8.12 du RPNM devient l'article 8.13 du RPNM.

11. L'article 9.03 du RPNM est amendé comme suit :

**« Article 9.03 »**

Article 9.03

Circulation dans le chenal d'accès aux écluses de Coblenz

1. Le chenal navigable de la Moselle a une profondeur de 2,50 m au niveau de l'étiage équivalent du Rhin entre le confluent (PK 0,00) et l'écluse de Coblenz (PK 1,96).
2. Les bâtiments montants sont tenus de s'arrêter devant le pont Balduinbrücke (PK 1,031) au signal d'arrêt (rive nord) et de s'annoncer à l'écluse de Coblenz par radiotéléphonie (voie 20). Seulement après indication par l'éclusier, ils peuvent se diriger vers l'ouverture droite du pont et vers le sas de droite, dans le sens de la marche, ou vers l'ouverture gauche du pont et vers le sas de gauche, dans le sens de la marche.
3. Les bâtiments dont l'enfoncement dépasse 2,50 m et les formations dont la longueur dépasse 110,00 m doivent utiliser l'ouverture droite (nord) du pont et le sas de droite (nord) dans le sens de la marche des bâtiments montants.  
Aussi longtemps que cette ouverture de pont et ce sas d'écluse ne leur sont pas attribués, ils doivent s'arrêter devant le signal d'arrêt situé sur la rive nord.
4. Une fois le pont-rail franchi, toute traversée du chenal est interdite aux bâtiments montants, sauf instructions spéciales du personnel éclusier.

12. L'article 9.05 du RPNM est amendé comme suit :

**Article 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,
    - 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) le nombre de 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. L'annonce visée au chiffre 2 ci-dessus, à l'exception des indications des lettres l) et m), doit être transmise par voie électronique pour :
  - a) les convois et bâtiments ayant des conteneurs à bord,
  - b) les convois et bâtiments dont au moins un bâtiment est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes.
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.

13. L'article 11.06 du RPNM est amendé comme suit :

**« Article 11.06 »**

Obligation de vigilance lors de l'avitaillement

1. Lors de l'avitaillement en combustibles ou en lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que :
  - a) la quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles du dispositif de jaugeage,
  - b) lors d'un remplissage individuel des réservoirs à combustible, les vannes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des réservoirs à combustible entre elles sont fermées,
  - c) la procédure d'avitaillement est surveillée et
  - d) une des installations visées à l'article 8.05, chiffre 10, lettre a) du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou dans une prescription particulière équivalente de l'un des États 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 bâtiment 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 États riverains de la Moselle,
  - b) une liaison phonique entre le bateau et la station d'avitaillement,
  - c) la quantité à avitailler par réservoir à combustible et le débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes d'évacuation de l'air des réservoirs à combustible,
  - d) l'ordre de remplissage des réservoirs à combustible et
  - e) la 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.

14. L'article 11.07 du RPNM est inséré comme suit après l'article 11.06 du RPNM :

**« Article 11.07 »**

Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)

(Annexe 3 : croquis 62)

1. Les prescriptions de l'article 11.06, chiffre 1, lettres a) et b) et chiffre 2, lettres a) et e) ne s'appliquent pas lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL).
2. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) en cours de voyage, durant le transbordement de marchandises et durant l'embarquement et le débarquement de passagers n'est pas permis.
3. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ne doit avoir lieu qu'aux endroits désignés par l'autorité compétente.
4. Seuls doivent être présents dans la zone d'avitaillement les membres d'équipage du bâtiment à avitailler, le personnel de la station d'avitaillement ou des personnes ayant obtenu une autorisation de l'autorité compétente.
5. Avant de débiter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer :
  - a) que le bâtiment à avitailler est amarré d'une manière telle que les câbles, notamment les câbles électriques et la connexion des mises à la terre ainsi que les tuyaux flexibles ne

- puissent subir une déformation due à la traction et que l'on puisse libérer rapidement les bâtiments en cas de danger ;
- b) qu'une liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) des bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 conforme au Standard défini par la CCNR ait été remplie et signée par lui-même ou par une personne mandatée par lui, et par la personne responsable de la station d'avitaillement et que la réponse à toutes les questions figurant dans la liste soit « oui ». Les questions non pertinentes sont à rayer. Si toutes les questions ne peuvent recevoir de réponse positive, l'avitaillement n'est autorisé qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente ;
  - c) que toutes les autorisations requises ont été obtenues.
6. La liste de contrôle visée au chiffre 5, lettre b) doit :
- a) être remplie en deux exemplaires,
  - b) être disponible au moins dans une langue comprise par les personnes visées au chiffre 5, lettre b) ci-dessus et
  - c) être conservée à bord du bâtiment durant 3 mois.
7. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur est tenu de s'assurer en permanence que
- a) toutes les dispositions sont prises pour éviter les fuites de gaz naturel liquéfié (GNL) ;
  - b) la pression et la température du réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) restent dans les conditions normales d'exploitation ;
  - c) le niveau de remplissage du réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) reste entre les niveaux autorisés ;
  - d) des mesures relatives à la mise à la terre du bâtiment à avitailler et de la station d'avitaillement sont prises conformément à la méthode prévue dans le manuel d'exploitation.
8. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL),
- a) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, un panneau visible par les autres bâtiments et signalant l'interdiction de stationner à moins de 10 m conformément à l'article 3.33. La dimension du côté du carré de ce panneau doit être d'au moins 60 cm ;
  - b) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, à un endroit visible par les autres bâtiments, le panneau A.9 qui interdit de créer des remous (Annexe 7). La dimension du plus grand côté doit être d'au moins 60 cm ;
  - c) de nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bâtiment.
9. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) sont nécessaires :
- a) une vidange intégrale des tuyauteries d'avitaillement en gaz naturel liquéfié jusqu'au réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) ;
  - b) une fermeture des vannes, une déconnexion des tuyaux flexibles et des câbles entre le bâtiment et la station d'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ;
  - c) une notification à l'autorité compétente de la fin de l'avitaillement.

Les articles actuels 11.07 et 11.08 du RPNM deviennent les articles 11.08 et 11.09 du RPNM.

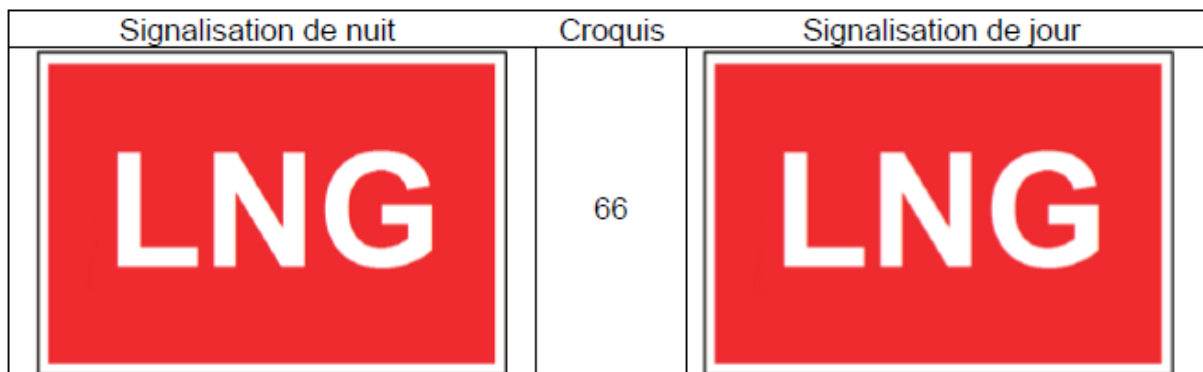
15. Dans l'annexe 3 du RPNM, le descriptif du croquis 62 est amendé comme suit :

**« Annexe 3 »**

Art. 3.33 Interdiction de stationner côte à côte

Art. 11.07, chiffre 8, lettre a) Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)

16. Dans l'annexe 3 du RPNM, le croquis 66 est ajouté comme suit :



Art. 2.06 Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible

17. L'annexe 7, section I, sous-section A, panneau A.9 du RPNM est amendé comme suit :

**« Annexe 7 »**

A.9 Interdiction de créer des remous  
(voir articles 6.20, ch. 1, lettre e) et 11.07, ch. 8, lettre b))

**Art. B.**

Le présent arrêté grand-ducal entrera en vigueur le jour de sa publication dans le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour les points 1, 2, 4ac), 4ad), 4af), 5, 7, 8, 9,10, 11, 13, 14, 15, 16 et 17 de l'article A, le 1<sup>er</sup> janvier 2019 pour les points 2af), 3, 4z), 6 et 7 de l'article A, le 1<sup>er</sup> juin 2019 pour le point 4k) et 4m) et le 1<sup>er</sup> décembre 2019 pour le point 12 de l'article A.

**Art. C.**

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

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

Château de Berg, le 8 avril 2018.  
**Henri**



**Convention concernant l'assistance administrative mutuelle en matière fiscale, ouverte à la signature, à Strasbourg, le 25 janvier 1988, telle qu'amendée par le Protocole de 2010 - Déclaration par Malte.**

***Déclaration transmise par l'Ambassade de Malte en France au Secrétariat Général de l'OCDE le 6 avril 2018 - Or. angl.***

Déclaration relative à la date d'effet pour les échanges de renseignements prévus par l'Accord multilatéral entre autorités compétentes concernant l'échange automatique de renseignements relatifs aux comptes financiers.

Considérant que Malte a pris l'engagement d'échanger automatiquement des renseignements à partir de 2017 et que, pour être en mesure d'échanger automatiquement des renseignements en vertu de l'article 6 de la Convention concernant l'assistance administrative mutuelle en matière fiscale telle qu'amendée par le Protocole modifiant la Convention concernant l'assistance administrative mutuelle en matière fiscale (ci-après la « Convention amendée ») conformément au calendrier auquel elle s'est engagée, Malte a signé une Déclaration d'adhésion à l'Accord multilatéral entre autorités compétentes concernant l'échange automatique de renseignements relatifs aux comptes financiers (ci-après « l'AMAC NCD ») le 29 octobre 2014 ;

Considérant que, conformément à son article 28(6), la Convention amendée s'applique à l'assistance administrative couvrant les périodes d'imposition qui débutent le 1<sup>er</sup> janvier, ou après le 1<sup>er</sup> janvier de l'année qui suit celle durant laquelle la Convention amendée est entrée en vigueur à l'égard d'une Partie ou, en l'absence de période d'imposition, elle s'applique à l'assistance administrative portant sur des obligations fiscales prenant naissance le 1<sup>er</sup> janvier, ou après le 1<sup>er</sup> janvier de l'année qui suit celle durant laquelle la Convention amendée est entrée en vigueur à l'égard d'une Partie ;

Considérant que l'article 28(6) de la Convention amendée prévoit que deux Parties ou plus peuvent convenir que la Convention amendée prendra effet pour ce qui concerne l'assistance administrative portant sur des périodes d'imposition ou obligations fiscales antérieures ;

Consciente que des renseignements ne peuvent être transmis par une juridiction en vertu de la Convention amendée que pour ce qui concerne des périodes d'imposition ou des obligations fiscales de la juridiction destinataire pour laquelle la Convention amendée est applicable et que, par conséquent, les juridictions émettrices pour lesquelles la Convention vient d'entrer en vigueur une année donnée ne peuvent apporter une assistance administrative aux juridictions destinataires que pour les périodes d'imposition ou les obligations fiscales prenant naissance le 1<sup>er</sup> janvier ou après le 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivante ;

Reconnaissant qu'une Partie existante à la Convention amendée pourrait recevoir d'une nouvelle Partie des renseignements en vertu de l'article 6 de la Convention amendée et de l'AMAC NCD pour ce qui concerne des périodes d'imposition ou des obligations fiscales antérieures à la date prévue dans la Convention amendée si les deux Parties déclarent s'entendre sur l'application d'une autre date d'effet ;

Reconnaissant en outre qu'une nouvelle partie à la Convention amendée pourrait transmettre à une Partie existante des renseignements en vertu de l'article 6 de la Convention amendée et de l'AMAC NCD pour ce qui concerne des périodes d'imposition ou des obligations fiscales antérieures à la date prévue dans la Convention amendée si les deux Parties déclarent s'entendre sur l'application d'une autre date d'effet ;

Reconnaissant que les renseignements reçus en vertu de l'article 6 de la Convention amendée et de l'AMAC NCD peuvent donner lieu à des demandes de suivi adressées par la juridiction destinataire à la juridiction

émettrice, qui concerneraient la même période de déclaration que celle pour laquelle la juridiction émettrice a échangé automatiquement des renseignements en vertu de l'AMAC NCD ;

Confirmant que la capacité d'une juridiction de transmettre les renseignements visés par la NCD en vertu de l'article 6 de la Convention amendée et de l'AMAC NCD, ainsi que les renseignements relatifs aux demandes de suivi formulées en application de l'article 5 de la Convention amendée, est régie par les dispositions de l'AMAC NCD, y compris les périodes de déclaration pertinentes de la juridiction émettrice qui y figurent, quelles que soient les périodes d'imposition ou les obligations fiscales de la juridiction destinataire auxquelles ces renseignements se rapportent ;

Malte déclare que la Convention amendée s'applique conformément aux dispositions de l'AMAC NCD pour ce qui concerne l'assistance administrative prévue par l'AMAC NCD entre Malte et les autres Parties à la Convention amendée qui ont fait des déclarations similaires, quelles que soient les périodes d'imposition ou les obligations fiscales de la juridiction destinataire auxquelles ces renseignements se rapportent.

Malte déclare que la Convention amendée s'applique aussi pour ce qui concerne l'assistance administrative prévue par son article 5, entre Malte et les autres Parties à la Convention amendée qui ont fait des déclarations similaires, quelles que soient les périodes d'imposition ou les obligations fiscales de la juridiction destinataire auxquelles ces renseignements se rapportent, lorsque cette assistance porte sur des demandes de suivi relatives aux renseignements échangés en vertu de l'AMAC NCD pour des périodes de déclaration de la juridiction émettrice couvertes par l'AMAC NCD.

