

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 77

27 novembre 1978

SOMMAIRE

Règlement grand-ducal du 13 octobre 1978 concernant les emplois de la carrière moyenne du rédacteur auprès de l'Hôpital neuropsychiatrique de l'Etat	page 1762
Protocole additionnel et Protocole financier entre la CEE et Israël signés à Bruxelles, le 8 février 1977 — Entrée en vigueur	1762
Règlement grand-ducal du 31 octobre 1978 modifiant et complétant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques	1763
Großherzogliches Reglement vom 31. Oktober 1978 welches den großherzoglichen Beschluß vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Straßen abändert und ergänzt	1775
Règlement grand-ducal du 6 novembre 1978 fixant la composition numérique, la représentation sectorielle et la répartition des sièges de la Chambre de Travail pour la période quinquennale de 1979 à 1984	1788
Règlement grand-ducal du 6 novembre 1978 fixant la composition numérique, la représentation sectorielle et la répartition des sièges de la Chambre des Employés privés pour la période quinquennale de 1979 à 1984	1788
Règlement grand-ducal du 7 novembre 1978 fixant le taux de cessibilité et de saisissabilité des rémunérations, pensions et rentes	1789
Règlement ministériel du 10 novembre 1978 établissant le troisième programme quinquennal d'équipement sportif en exécution de la loi du 11 juillet 1978 autorisant le Gouvernement à subventionner l'exécution d'un troisième programme quinquennal d'équipement sportif communal et intercommunal	1790
Règlement du Gouvernement en Conseil du 10 novembre 1978 portant approbation du troisième programme quinquennal d'équipement sportif établi par le règlement ministériel du 10 novembre 1978 et modification du deuxième programme quinquennal d'équipement sportif établi par le règlement ministériel du 13 décembre 1973, complété par celui du 18 juillet 1978	1792
Règlement ministériel du 13 novembre 1978 portant approbation de l'indemnité allouée par l'assurance des animaux de boucherie contre les risques de transport des porcs de boucherie	1793
Loi du 16 novembre 1978 portant approbation du Deuxième Avenant, signé à Lisbonne, le 20 mai 1977, à la Convention entre le Luxembourg et le Portugal sur la sécurité sociale, signée le 12 février 1965	1794
Accords de coopération entre la CEE et l'Égypte, la Jordanie, la Syrie et le Liban, signés à Bruxelles, les 18 janvier et 3 mai 1977 — Entrée en vigueur	1798
Protocole financier entre la CEE et Malte signé à Bruxelles, le 4 mars 1976 — Entrée en vigueur	1798
Convention douanière relative au matériel de bien-être destiné aux gens de mer, faite à Bruxelles, le 1er décembre 1964 — Ratification par la Côte d'Ivoire	1799
Protocole additionnel et Protocole financier entre la CEE et le Portugal signés à Bruxelles, le 20 septembre 1976 — Entrée en vigueur	1799
Protocole financier entre la CEE et la Grèce, signé à Bruxelles, le 28 février 1977 — Entrée en vigueur	1799

Règlement grand-ducal du 13 octobre 1978 concernant les emplois de la carrière moyenne du rédacteur auprès de l'Hôpital neuropsychiatrique de l'Etat.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 1^{er} mars 1974 portant réorganisation de la Maison de Santé d'Ettelbruck;

Vu la loi du 25 juillet 1977 remplaçant la loi du 22 avril 1974 concernant les emplois des carrières moyennes du rédacteur et du technicien diplômé dans les administrations de l'Etat;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Santé Publique et après délibération du Gouvernement en Conseil:

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Par dérogation à l'article 4, 2 de la loi du 1^{er} mars 1974 portant réorganisation de la Maison de Santé d'Ettelbruck, le cadre de la carrière moyenne du rédacteur comprend:

un inspecteur principal 1^{er} en rang ou inspecteur principal ou inspecteur;

un chef de bureau ou chef de bureau adjoint.

Art. 2. Notre Ministre de la Santé Publique est chargé de l'exécution du présent règlement qui entrera en vigueur le jour de sa publication au Mémorial.

Château de Berg, le 13 octobre 1978

Jean

Le Ministre de la Santé Publique,

Emile Krieps

— **Protocole additionnel à l'Accord entre la Communauté Economique Européenne et l'Etat d'Israël**

— **Protocole relatif à la coopération financière entre la Communauté Economique Européenne et l'Etat d'Israël**

— **Acte final**

signés à Bruxelles, le 8 février 1977.— Entrée en vigueur.

(Mémorial 1978, A, p. 389 et ss.)

Les procédures requises pour l'entrée en vigueur des Actes désignés ci-dessus ayant été accomplies à la date du 28 septembre 1978, les deux Protocoles et l'Acte final sont entrés en vigueur le 1^{er} novembre 1978.

A l'occasion du dépôt de l'instrument de ratification de la République fédérale d'Allemagne, son Représentant a déclaré, au nom de son Gouvernement, que lesdits Protocoles et l'Acte final sont également applicables au Land de Berlin avec effet au jour où ils entrent en vigueur en République fédérale d'Allemagne.

Règlement grand-ducal du 31 octobre 1978 modifiant et complétant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, modifiée et complétée par celles des 2 mars 1963, 17 avril 1970, 1^{er} août 1971, 7 avril 1976, 7 juillet 1977 et 31 mars 1978;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, modifié par les arrêtés grand-ducaux des 23 décembre 1955, 29 juin 1956, 31 décembre 1956, 25 juin 1957, 27 décembre 1957, 5 mars 1958, 25 septembre 1959, 30 avril 1960, 28 juillet 1960 et 24 novembre 1960, ainsi que par les règlements grand-ducaux des 24 avril 1962, 7 mai 1963, 23 juillet 1963, 11 avril 1964, 26 mars 1965, 25 juin 1965, 7 septembre 1965, 22 décembre 1965, 13 mai 1966, 23 août 1966, 12 octobre 1966, 23 décembre 1966, 18 septembre 1967, 14 mars 1968, 30 avril 1968, 25 mai 1968, 22 juin 1968, 28 août 1968, 14 mars 1970, 17 juillet 1970, 16 octobre 1970, 23 novembre 1970, 8 janvier 1971, 19 juillet 1971, 27 juillet 1971, 1^{er} août 1971, 23 décembre 1971, 8 février 1972, 23 octobre 1972, 27 novembre 1972, 8 décembre 1972, 27 janvier 1973, 12 juillet 1973, 20 juillet 1973, 5 décembre 1973, 10 mai 1974, 22 mai 1974, 4 décembre 1974, 20 mars 1975, 10 avril 1975, 20 mai 1975, 6 novembre 1975, 15 mai 1976, 17 mai 1977 et 25 novembre 1977;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre de la Force Publique et de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Les troisième et quatrième alinéas de l'article 12 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques sont remplacés par le texte suivant:

« La puissance du moteur exprimée en kW ne peut être inférieure à 3,67 par 1.000 kg de poids total maximum autorisé du véhicule ou de l'ensemble des véhicules couplés, si cette puissance est exprimée en kW selon la norme DIN, et à 4,04, si cette puissance est exprimée en kW selon la norme SAE « Gross ». Dans aucun cas, le poids total maximum autorisé de la remorque, à l'exception de la semi-remorque, ne peut être supérieur au poids total maximum autorisé du véhicule tracteur. Toutefois, s'il s'agit d'un tracteur industriel, le poids total maximum autorisé de la remorque peut dépasser le poids propre du tracteur industriel de 250% au maximum, à condition que l'ensemble des véhicules couplés soit équipé d'un système de freinage continu et qu'à l'état chargé des véhicules une vitesse de 25 km/h ne soit pas dépassée.

Le poids total maximum autorisé de la remorque peut dépasser le poids total maximum autorisé du véhicule tracteur de 40% au maximum, à condition:

1° que la puissance du moteur exprimée en kW ne soit pas inférieure à 5,88 par 1.000 kg de poids total maximum autorisé du véhicule ou de l'ensemble des véhicules couplés, si cette puissance est exprimée en kW selon la norme DIN, et à 6,47, si cette puissance est exprimée en kW selon la norme SAE « Gross »;

2° qu'aucun essieu simple de l'ensemble des véhicules couplés n'ait un poids total maximum autorisé supérieur à 10.000 kg;

3° que l'ensemble des véhicules couplés soit équipé d'un système de freinage continu. »

Art. 2. Le chiffre 7bis de l'article 24 quater modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 7bis. Les voitures automobiles à personnes et les véhicules utilitaires qui sont immatriculés pour la première fois après le 30 septembre 1971 ou dont l'année de construction est postérieure à 1971,

doivent être équipés de ceintures de sécurité homologuées dans un des Etats membres des Communautés Européennes pour les sièges et places assises entières avant. Deux ceintures de sécurité suffisent cependant si le nombre des sièges ou places est supérieur à deux. »

Art. 3. Le chiffre 8 de l'article 24 quater de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un troisième alinéa libellé comme suit:

« Les dispositions précitées ne sont pas applicables aux parties des véhicules situées à plus de 2 m au-dessus du niveau du sol. »

Art. 4. La lettre e) du huitième alinéa de l'article 25 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacée par le texte suivant:

« e) 92 dB(A) pour un véhicule automoteur équipé d'un moteur diesel dont la puissance est supérieure à 147 kW DIN ou 162 kW SAE. »

Art. 5. La lettre g) du neuvième alinéa de l'article 25ter modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacée par le texte suivant:

« g) 91 dB(A) pour un autobus ou autocar équipé d'un moteur dont la puissance est égale ou supérieure à 147 kW DIN ou 162 kW SAE et pour un véhicule automoteur destiné au transport de choses qui est équipé d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 147 kW DIN ou 162 kW SAE et dont le poids total maximum autorisé dépasse 12.000 kg. »

Art. 6. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 41 quater libellé comme suit:

« **Art. 41 quater.** Par dérogation aux dispositions des articles 41 et 41bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 1^{er} janvier 1979:

A l'exception des motocycles, des tracteurs agricoles sans cabine ou à cabine non fermée, des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, constitués par des feux clignotants et appartenant à l'un des types suivants:

- 1° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant et rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule;
- 2° clignoteur fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière;
- 3° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule et complété par un clignoteur supplémentaire fixé de part et d'autre à l'arrière du véhicule, éclairant rouge ou orange vers l'arrière;
- 4° clignoteur blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule et complété par un clignoteur supplémentaire fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière.

Les indicateurs de direction du type mentionné sous 1° ne sont admis que sur les véhicules dont la largeur est égale ou inférieure à 1,60 m et dont la longueur ne dépasse pas 4 m.

Les indicateurs de direction du type mentionné sous 2° ne sont admis que s'ils peuvent être fixés de façon à ce que la distance entre les plages éclairantes des indicateurs de direction avant et arrière ne dépasse pas 6 m.

Dans le cas où les véhicules sont équipés d'indicateurs de direction des types mentionnés sous 3° et 4°, les indicateurs de direction fixés sur les parois latérales doivent se trouver à une distance égale ou inférieure à 1,80 m du point le plus avancé du véhicule.

Les remorques et semi-remorques doivent être munies au moins de deux indicateurs de direction de couleur rouge ou orange, placés symétriquement sur la face arrière.

Lorsque le poids total maximum autorisé d'un ensemble de véhicules couplés, composé d'un véhicule tracteur et d'une remorque ou semi-remorque, dépasse 3.500 kg, le véhicule le plus large au moins doit être muni d'indicateurs de direction placés latéralement.

Seuls des feux clignotants dont la fréquence est de 60 à 120 clignotements par minute, sont admis.

Un indicateur de direction constitué de deux feux clignotants du même côté est considéré comme un seul feu, lorsque l'alternance des feux est d'égale fréquence.

La distance entre les indicateurs de direction fixés de part et d'autre tant à l'avant qu'à l'arrière du véhicule doit être de 600 mm au moins. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de tout indicateur de direction doit être de 350 mm au moins. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de tout indicateur de direction ne doit pas dépasser 1500 mm. Si la structure du véhicule ne permet pas de respecter cette limite maximale, le point le plus haut de la plage éclairante pourra se trouver à 2.300 mm.

Le bord de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian du véhicule ne doit pas se trouver à plus de 400 mm de l'extrémité hors tout du véhicule.

Dans tous les cas, les indicateurs de direction doivent pouvoir être vus de l'avant ou de l'arrière par un observateur placé dans le plan médian vertical longitudinal du véhicule à une distance de 10 m du véhicule.

Les véhicules automoteurs et leurs remorques, à l'exception des machines et des motocycles d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm³, doivent être munis à l'arrière de deux feux-stop, de couleur rouge ou orange, destinés à indiquer un ralentissement ou un arrêt brusque. Toutefois, pour les motocycles d'une cylindrée dépassant 125 cm³, il suffit d'un seul feu-stop répondant aux conditions du présent alinéa.

Les véhicules automoteurs et leurs remorques peuvent être munis d'un dispositif permettant le fonctionnement simultané de tous les clignoteurs. Cependant, les autobus et autocars visés sous D de l'article 49 doivent être munis d'un tel dispositif.

Dans ces cas, les véhicules doivent être équipés d'un commutateur spécial ainsi que d'un feu de contrôle spécial installé au tableau de bord et indiquant au conducteur que les clignoteurs fonctionnent simultanément. L'usage simultané de tous les clignoteurs est autorisé, lorsque le véhicule est immobilisé sur la chaussée dans les conditions et circonstances prévues par l'article 171 ci-dessous; toutefois, cet usage est obligatoire pour les autobus et autocars visés sous D de l'article 49 pendant leurs arrêts destinés à la prise en charge ou au déchargement d'élèves.

L'emploi simultané de tous les clignoteurs commande prudence aux autres usagers.

Les feux-stop doivent être aménagés symétriquement de chaque côté du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être de 350 mm au moins. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces deux ne doit pas dépasser 1500 mm ou 2100 mm si la forme de la carrosserie ne permet pas de respecter les 1500 mm. Ces feux doivent s'allumer lors de l'entrée en action du frein de service. Si le ou les feux-stop sont de couleur rouge, leur intensité lumineuse doit être supérieure à celle du ou des feux rouges arrière lorsqu'ils sont groupés avec ceux-ci ou leur sont incorporés.

Les feux visés dans le présent article et les ampoules doivent être d'un type homologué par un des Etats membres des Communautés Européennes, et être placés correctement. »

Art. 7. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 42ter libellé comme suit:

« **Art. 42ter.** Par dérogation aux dispositions des articles 42 et 42bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 1^{er} janvier 1979:

Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des machines, des tracteurs agricoles et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique:

1. — A l'avant:

- a) De deux ou quatre feux-route blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 100 m en avant du véhicule.
- b) De deux feux-croisement blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 25 m en avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers.

Le bord extérieur des feux-croisement doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Toutefois, le bord extérieur de ces feux peut se trouver à plus de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, lorsque les feux-position sont branchés en parallèle avec les feux-croisement. Les bords intérieurs des plages éclairantes doivent être écartés d'au moins 600 mm.

La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante des feux-croisement doit être égale ou supérieure à 500 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1200 mm.

Il suffit cependant que les feux-croisement des véhicules immatriculés à l'étranger soient conformes aux dispositions réglementant la matière dans leur pays d'immatriculation.

- c) De deux feux-position blancs placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visible de nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers.

Si le feu-position est incorporé dans un projecteur de couleur jaune, les feux-position peuvent être jaunes.

La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être égale ou supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit pas dépasser 1500 mm ou 2100 mm si la forme de la carrosserie ne permet pas de respecter 1500 mm.

Le feu-route, le feu-croisement et le feu-position peuvent être groupés dans un boîtier commun, placé symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Le bord supérieur de la plage éclairante ne peut se trouver à plus de 1200 mm du sol. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante doit être égale ou supérieure à 350 mm. Cette prescription ne s'applique pas aux véhicules automoteurs affectés à un usage spécial.

Les véhicules automoteurs visés au présent article peuvent être munis en outre de feux-brouillard blancs ou jaunes non éblouissants et d'un phare mobile.

Les feux-brouillard doivent être au nombre de deux et être aménagés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Leur bord supérieur doit être plus bas ou à la même hauteur que le bord supérieur des feux-croisement et la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante doit être égale ou supérieure à 250 mm. Leur bord extérieur doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Les feux-brouillard et le phare mobile doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière.

2. — A l'arrière:

- a) De deux feux rouges placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visibles de nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'arrière du véhicule. L'écartement minimal entre les bords intérieurs des deux plages éclairantes doit être de 600 mm. Cette distance peut être réduite à 400 mm lorsque la largeur du véhicule est inférieure à 1300 mm. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante

rante de ces feux doit être égale ou supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit pas dépasser 1500 mm ou 2100 mm si la forme de la carrosserie ne permet pas de respecter 1500 mm. Pour les véhicules de l'Armée, il suffit d'un seul feu rouge placé à gauche.

- b) D'un ou de deux feux blancs éclairant la plaque d'identité de manière que le numéro d'immatriculation soit lisible de nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 20 m de l'arrière du véhicule. Un feu supplémentaire peut éclairer le signe distinctif national.
- c) De deux catadioptrés fixes, de couleur rouge, de forme non triangulaire placés symétriquement par rapport à un plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule. Ils doivent porter une marque d'homologation CEE. Le bord extérieur de chacun de ces catadioptrés doit se trouver le plus près possible et en tout cas à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces catadioptrés doit être égale ou supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces catadioptrés ne doit pas dépasser 900 mm. Les catadioptrés peuvent être indépendants ou incorporés aux feux rouges arrière si ces derniers satisfont aux conditions ci-dessus. Ils doivent être visibles de nuit par atmosphère limpide lorsqu'ils sont éclairés par des feux-route distants de 100 m.

Les feux sous a) et b) ci-dessus doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée.

Si un véhicule est muni d'un ou de deux feux de marche arrière, ceux-ci doivent être de couleur blanche et ne peuvent être actionnés que par le levier de marche arrière. Ces feux ne doivent éclairer la chaussée à plus de 10 m en arrière du véhicule.

Les véhicules automoteurs ainsi que les remorques peuvent être munis en outre d'un ou de deux feux-brouillard rouges dont le bord supérieur de la plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 1000 mm du sol. Si le véhicule est équipé d'un seul feu-brouillard rouge, celui-ci doit être placé à la face arrière gauche et à une distance minimum de 100 mm du feu-stop. Si le véhicule est équipé de deux feux-brouillard rouges, ceux-ci doivent être placés symétriquement de chaque côté de la face arrière à une distance minimum de 100 mm des feux-stop. Les feux-brouillard rouges doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière. L'usage du ou des feux-brouillard rouges doit être indiqué au conducteur par un feu de contrôle spécial installé au tableau de bord.

Les véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial, les véhicules automoteurs équipés en dépanneuse et les véhicules automoteurs servant au transport de cruches à lait peuvent être munis d'un feu blanc ou jaune non éblouissant et en faire usage à l'arrêt pour éclairer la surface arrière du véhicule ou le véhicule traîné.

Les feux visés dans le présent article et les ampoules doivent être d'un type homologué par un des Etats membres des Communautés Européennes, et être placés correctement. »

Art. 8. Le premier alinéa de l'article 44 modifié et le deuxième alinéa de l'article 44bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacés par le texte suivant:

« Les véhicules utilisés pour le service urgent de la Gendarmerie, de la Police, de l'Armée, de la Protection Civile et des Sapeurs-Pompiers ainsi que les ambulances et les véhicules destinés au transport de sang peuvent être munis d'un ou de deux feux bleus clignotants, visibles de tout côté.

Les véhicules équipés en dépanneuse et les véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés doivent être équipés d'un ou de deux feux jaunes clignotants, visibles de tout côté. Les véhicules affectés aux services de voirie et d'hygiène, les véhicules qui dépassent avec ou sans chargement les poids et dimensions fixés aux articles 3, 4, 5, 6 et 12 ci-dessus ainsi que les véhicules qui escortent ces derniers véhicules peuvent être équipés d'un ou de deux feux jaunes clignotants, visibles de tout côté. »

Art. 9. Les cinquième, sixième, septième, huitième et neuvième alinéas de l'article 44bis de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacés par le texte suivant:

« Ces feux ne doivent pas être éblouissants. Ils doivent être placés à l'extrémité du gabarit et si possible dans la partie supérieure du véhicule et être visibles à une distance suffisante. Dans tous les cas, la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être égale ou supérieure à 350 mm.

Les catadioptres prémentionnés doivent être fixés et placés symétriquement à moins de 400 mm du gabarit dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur des catadioptres doit être supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur des catadioptres ne doit pas dépasser 1200 mm.

Peuvent être munis en outre du côté gauche ou de chaque côté sur la face latérale d'un feu de stationnement émettant une lumière blanche ou jaune non éblouissante vers l'avant et une lumière rouge ou jaune non éblouissante vers l'arrière:

- a) les véhicules automoteurs affectés au transport de personnes et comprenant moins de 10 places assises entières, y compris celle du conducteur;
- b) les autres véhicules automoteurs dont la longueur et la largeur n'excèdent pas respectivement 6 et 2 mètres.

Le feu de stationnement latéral peut être remplacé par un feu blanc ou jaune à l'avant et un feu rouge ou jaune à l'arrière. Dans tous les cas, ces feux doivent être placés à moins de 400 mm du gabarit du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante d'un feu de stationnement doit être supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ce feu ne doit pas dépasser 1600 mm.

Tous les véhicules automoteurs peuvent être munis en outre de chaque côté sur la face latérale de catadioptres fixes, de couleur jaune, placés symétriquement et parallèlement au plan longitudinal vertical du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de ces catadioptres doit être supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de ces catadioptres ne doit pas dépasser 1200 mm. »

Art. 10. L'article 45ter modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« **Art. 45ter.** Il est interdit d'équiper les véhicules visés dans la présente section de plus de quatre feux-route, deux feux-croisement, deux feux-position, deux feux-brouillard et deux feux rouges arrière.

Tous les feux de même nom doivent être d'égal éclairement, de même couleur, fixés à la même hauteur au-dessus du sol et placés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule.

Tous les feux d'encombrement de même couleur doivent être d'égal éclairement et placés à la même hauteur.

Tous les catadioptres de même couleur doivent être d'égale intensité réfléchissante et être placés à la même hauteur.

Il est interdit de monter sur les véhicules visés dans la présente section des feux et catadioptres autres que ceux qui y sont prévus. Toutefois, les véhicules de la Gendarmerie et de la Police peuvent être équipés d'un panneau lumineux non éblouissant portant l'inscription « Gendarmerie » ou « Police ». Les véhicules des services d'incendie et de secours ainsi que les véhicules affectés au secours sur route peuvent être munis d'un panneau lumineux non éblouissant portant un symbole ou une inscription caractérisant la mission spéciale de ces véhicules. De plus, tout véhicule automoteur, à l'exception des autocars, appartenant à une auto-école et servant à l'instruction d'un candidat-conducteur ou à la réception de l'examen pratique doit être muni d'un panneau lumineux non éblouissant portant sur

fond blanc à sa face avant et sa face arrière l'inscription « AUTO-ECOLE » en couleur rouge. Ce panneau qui doit être conforme à un modèle agréé par le Ministre des Transports, doit être installé sur le toit du véhicule. Ses dimensions ne doivent pas dépasser une largeur de 400 mm et une hauteur de 150 mm. Le bord inférieur du panneau doit se trouver à moins de 150 mm du toit du véhicule. Les autocars des auto-écoles peuvent être signalés de la même façon.

Tout véhicule doit être aménagé de façon à ce que les feux rouges et les catadioptrés ne puissent en aucun cas être masqués par une partie du véhicule ou du chargement.

Les véhicules affectés à des travaux sur la voie publique peuvent être signalés à leurs faces par des bandes réfléchissantes à raies diagonales peintes en rouge et blanc. »

Art. 11. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 45quinquies libellé comme suit:

« **Art. 45quinquies.** Par dérogation aux dispositions des articles 45 et 45bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 1^{er} janvier 1979.

La face avant des remorques, des véhicules forains et des roulottes dont la largeur dépasse celle du véhicule tracteur, doit être pourvue de deux feux d'encombrement répondant aux conditions fixées à l'article 44bis, alinéas 3, 4 et 5 et placés de façon à faire reconnaître la largeur du véhicule.

La face arrière des remorques, des véhicules forains et des roulottes doit être pourvue des feux prévus à l'article 42ter, 2 sous a) et b) ainsi que de deux catadioptrés rouges ayant la forme d'un triangle équilatéral dont un sommet est dirigé vers le haut et répondant aux conditions fixées à l'article 42ter, 2 sous a). Ces catadioptrés doivent être d'un type homologué par un des Etats membres des Communautés Européennes et avoir au moins 150 mm et au plus 250 mm de côté.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'une remorque traînée par un motorcycle, il suffit que la face arrière de la remorque soit munie d'un feu rouge visible de l'arrière et d'un feu blanc éclairant la plaque d'identité ainsi que d'un catadioptré rouge triangulaire, fixé à gauche et dont un sommet est dirigé vers le haut. »

Art. 12. L'avant-dernier alinéa de l'article 51 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimé.

Art. 13. Le chiffre 2° de l'article 70 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par le texte suivant:

« Toutefois, pour les véhicules donnés en location sans chauffeur la carte d'immatriculation peut être remplacée par une copie certifiée conforme par le Ministre des Transports ou son délégué et portant la mention « Véhicule destiné à être loué — copie établie pour être utilisée par le locataire du véhicule ». »

Art. 14. Le chiffre 3° de l'article 70 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 3° Une attestation délivrée par une compagnie d'assurance agréée au Grand-Duché de Luxembourg, certifiant la conclusion d'un contrat d'assurance conforme à la législation en vigueur.

A l'état détaché chaque remorque et semi-remorque assimilée à un véhicule automoteur, doit être couverte par une attestation à part. Les attestations doivent être conformes aux modèles approuvés par le Gouvernement. »

Art. 15. Le chiffre 3 de l'article 72 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 3. Sans préjudice des dispositions de l'alinéa 2 ci-dessus et sauf dispense à accorder par le Ministre des Transports dans des cas exceptionnels, il est interdit à tout conducteur de conduire pendant plus de neuf heures au cours de toute période de vingt-quatre heures ou de conduire endéans les quatre heures qui précèdent ou les huit heures qui suivent son tour de service dans sa profession principale:

- a) un taxi ou une voiture de location,
- b) un véhicule automoteur servant à l'enseignement de l'art de conduire ou à la réception de l'examen pratique,
- c) un véhicule automoteur affecté aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.

Aucun conducteur ne doit conduire un de ces véhicules pendant une période continue de plus de quatre heures et demie. La période de conduite est considérée comme continue, à moins qu'il n'y ait une interruption continue d'au moins 30 minutes.

Pour l'application des prescriptions du présent article, les temps de conduite des véhicules cités sous a), b) et c) sont additionnés. »

Art. 16. Les deux dernières phrases du premier alinéa de l'article 81 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacées par le texte suivant:

« Le certificat d'apprentissage a une durée de validité d'un an et ne peut être prorogé; il est également valable le jour de l'examen. »

Art. 17. Le chiffre 18 de l'article 82 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 18. Les conducteurs de motocycles, de voitures automobiles à personnes ou de véhicules utilitaires, qui sont titulaires de permis de conduire luxembourgeois de la catégorie A1 ou B, doivent accomplir une période de stage qui prend fin au moment où la délivrance du permis de conduire d'une de ces catégories au moins remonte à plus de deux ans.

Pendant la première année de stage les conducteurs stagiaires doivent observer les dispositions des articles 70, alinéas 6 et 7, et 139, alinéa 3 sous d). A l'exception des conducteurs de motocycles, ils doivent fixer verticalement et visiblement à la face arrière gauche du véhicule conduit un signe particulier amovible de 20 x 13 cm portant en couleur blanche sur fond bleu la lettre latine « L ». Cette lettre doit avoir les dimensions suivantes:

largeur de la lettre:	8 cm
hauteur de la lettre:	12 cm
largeur uniforme du trait:	2,5 cm

Le signe particulier « L » doit être enlevé si le véhicule est conduit par une personne dont la première délivrance du permis de conduire des catégories A1 ou B ou d'une de ces catégories remonte à plus d'un an, à moins que le conducteur ne se trouve en période de prolongation ou de renouvellement de la période de stage. Pendant la deuxième année de stage les dispositions de l'article 70, alinéas 6 et 7, sont seules applicables aux conducteurs stagiaires.

La période de stage peut être prolongée ou renouvelée par le Ministre des Transports pour une durée maximale de deux ans, s'il est constaté à charge des conducteurs des faits qui font admettre qu'ils n'offrent pas les garanties nécessaires à la sécurité routière, sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 90. Seuls, les faits commis pendant la période du stage peuvent donner lieu à la prolongation ou au renouvellement de la période du stage.

En cas de prolongation ou de renouvellement de la période de stage, les dispositions prévues pour la première année de stage redeviennent applicables pour l'intégralité de la période de stage prolongée ou renouvelée.

En outre, une interdiction de conduire judiciaire ou un retrait administratif du permis de conduire prolonge la période de stage pour la durée de l'interdiction judiciaire ou du retrait administratif.

La prolongation et le renouvellement de la période de stage donnent lieu à une inscription sur le permis de conduire. Cette inscription, qui est faite par le Procureur d'Etat en cas d'une interdiction

de conduire judiciaire et par le Ministre des Transports ou son délégué dans les autres cas, comporte l'obligation pour les intéressés d'observer les prescriptions des articles 70 et 139.

En cas de transcription d'un permis de conduire militaire ou d'un permis de conduire étranger, la durée de détention de ce permis de conduire est imputée sur la période de stage de deux ans, si le pays qui a délivré le permis de conduire assure la formation des candidats-conducteurs et procède à la réception de leurs examens théoriques et pratiques dans des conditions pour le moins aussi sévères que celles en vigueur au Grand-Duché de Luxembourg. »

Art. 18. Le premier alinéa de l'article 89 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Le permis de conduire de la catégorie A, B ou F est valable jusqu'à l'âge de 50 ans du titulaire. Le même permis de conduire ne peut être délivré, renouvelé ou prorogé que pour une durée maximum de 10 ans, lorsque l'intéressé aura dépassé l'âge de 40 ans. Pour obtenir la prorogation ou le renouvellement de son permis de conduire, la demande à présenter au Ministre des Transports doit être appuyée par les pièces spécifiées à l'article 80 sous 1), 4) et 5). »

Art. 19. Au chiffre 14 du premier alinéa de l'article 93 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité, les mots « Puissance en CV (SAE-GROSS) » sont remplacés par les mots « Puissance en kW (DIN) ».

Art. 20. Au chiffre 15 du premier alinéa de l'article 94bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité, les mots « Puissance en CV (SAE-GROSS) » sont remplacés par les mots « Puissance en kW (DIN) ».

Art. 21. La lettre b) du paragraphe 3 sous B) de l'article 95 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est modifiée comme suit:

« b) deux factures ou documents en tenant lieu. »

Art. 22. Les articles 98, 99 et 100 modifiés de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont abrogés.

Art. 23. Les lettres C et D de l'article 136 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacées par le texte suivant:

« C. Sur les chaussées à sens unique ou à une voie de circulation dans chaque sens, l'usager qui oblique vers la gauche a la priorité par rapport aux usagers qui le suivent.

Sur les chaussées à plus d'une voie de circulation dans un sens, l'usager circulant sur la voie droite ne doit, en obliquant vers la gauche, couper la marche aux usagers qui circulent à sa gauche. L'usager circulant sur la voie la plus rapprochée du milieu de la chaussée ne doit, en obliquant vers la droite, couper la marche aux usagers qui circulent à sa droite.

D. Dans les hypothèses prévues aux paragraphes A, B et C ci-dessus, hormis celle prévue au paragraphe A sous 1°, la priorité appartient néanmoins aux ambulances, aux véhicules en service urgent de l'Armée, de la Gendarmerie, de la Police, de la Protection Civile et des Sapeurs-Pompiers ainsi qu'aux véhicules utilisés pour le transport de sang par rapport à tous les autres usagers, à condition que l'approche de ces véhicules soit signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 ci-dessus et du feu bleu clignotant prévu à l'article 44 ou à l'article 44bis ci-dessus. »

Art. 24. L'article 139 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Il est interdit de conduire un véhicule ou un animal à une vitesse dangereuse selon les circonstances ou d'y inviter les conducteurs, de le leur conseiller ou de les y aider.

Sauf dans les cas où des limitations de vitesse différentes sont indiquées par le signal C, 14, la vitesse est limitée comme suit même sans signalisation spéciale:

- a) à l'intérieur des agglomérations:
 - à 60 km/heure pour tous les véhicules;
- b) en dehors des agglomérations:
 - à 75 km/heure pour les camions, les autobus et les autocars;
 - à 90 km/heure pour les autres véhicules;
- c) sur les voies publiques signalées comme autoroutes:
 - à 90 km/heure pour les camions, les autobus et les autocars;
 - à 120 km/heure pour les autres véhicules.

Les vitesses maxima prévues à l'alinéa précédent ne s'appliquent pas dans les cas suivants, dans la mesure où pour ces cas des vitesses maxima inférieures sont prescrites:

- a) Il est interdit de conduire un cycle à moteur auxiliaire à une vitesse supérieure à 50 km/heure.
- b) Il est interdit de conduire une machine automotrice d'un poids propre supérieur à 3.500 kg à une vitesse supérieure à 40 km/heure.
- c) Sans égard au poids total maximum autorisé, il est interdit de conduire un véhicule ou un ensemble de véhicules destiné au transport de choses et effectuant le transport de matières dangereuses à une vitesse supérieure à 40 km/heure à l'intérieur des agglomérations et à une vitesse supérieure à 60 km/heure en dehors des agglomérations.
- d) Il est interdit aux conducteurs qui sont titulaires du permis de conduire des catégories A1 ou B depuis moins d'un an de conduire un véhicule automoteur à une vitesse supérieure à 90 km/heure sur les voies publiques signalées comme autoroutes et à une vitesse supérieure à 75 km/heure sur les autres voies publiques. Cette même interdiction existe pour tout conducteur de moto-cycle qui est autorisé à conduire son véhicule sous le couvert de l'attestation de la demande visée à l'article 81 pour se préparer à l'examen pratique.

Les prescriptions du présent article ne sont pas applicables:

- a) aux véhicules en service urgent de l'Armée, de la Gendarmerie, de la Police, des Sapeurs-Pompiers et de la Protection-Civile;
- b) aux ambulances;
- c) aux véhicules utilisés pour le transport de sang, à condition que l'approche des véhicules sous a), b) et c) soit signalée par les dispositifs sonore et lumineux spéciaux prévus aux articles 39, 44 et 44bis;
- d) aux véhicules servant en dehors des agglomérations à des essais scientifiques, à condition que ces véhicules soient signalés par un feu jaune clignotant et munis à l'avant et à l'arrière d'un signe distinctif portant l'inscription « Essai scientifique ».

L'usage de ce signe distinctif est subordonné à une autorisation individuelle à délivrer par le Ministre des Transports. »

Art. 25. L'article 160 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« **Art. 160.** Les conducteurs de véhicules autres que ceux sur rails doivent observer les prescriptions suivantes:

- 1° Il est interdit aux motocyclistes et aux cyclistes de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des repose-pieds ou des pédales.
- 2° Il est interdit aux conducteurs de tout véhicule de traîner ou de pousser des motocyclistes, des cyclistes ou des vélos non montés, et aux motocyclistes et aux cyclistes de se faire traîner ou pousser.

Il est de même interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de traîner des personnes montées sur skis ou sur traîneaux et à ces personnes de se faire traîner.

- 3° Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de circuler dans les descentes en roue libre ou avec le moteur arrêté.
- 4° Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs et de cycles à moteur auxiliaire de circuler à deux de front à moins qu'il n'y ait plus d'une voie de circulation dans le même sens.

Les cyclistes ne peuvent jamais rouler à plus de deux de front. Il leur est interdit de se toucher mutuellement.

Les cyclistes doivent se mettre en file:

- a) à l'intérieur des agglomérations;
- b) entre la tombée de la nuit et le lever du jour;
- c) dans tous les cas visés à l'article 120 du présent arrêté;
- d) dès qu'ils doivent s'attendre au dépassement ou au croisement par un véhicule automoteur.

Toutefois, les concurrents participant à une course cycliste peuvent circuler à plusieurs de front à condition d'emprunter la moitié droite de la chaussée; ces concurrents peuvent occuper toute la largeur de la chaussée, si celle-ci leur est réservée.

- 5° L'usage de l'échappement libre, la mise en marche bruyante ou l'essai bruyant du moteur sont interdits sur la voie publique.
- 6° Il est interdit de laisser tourner sans nécessité technique le moteur d'un véhicule arrêté pendant un temps prolongé, en stationnement ou parké sur la voie publique, même pour le faire chauffer ou pour chauffer l'habitacle du véhicule.
- 7° Il est interdit de faire crisser les pneus sans nécessité lors du démarrage ou du freinage et en virage.
- 8° Sur la voie publique il est interdit de claquer bruyamment sans nécessité les portes, le capot ou le couvercle de malle d'un véhicule.
- 9° Il est interdit de charger ou de décharger bruyamment un véhicule sur la voie publique.
- 10° Il est interdit de repasser sans nécessité au même endroit dans une agglomération.
- 11° Il est interdit de laisser le moteur en marche ou de fumer pendant le ravitaillement en essence.
- 12° Il est interdit aux conducteurs et propriétaires de véhicules de layer ou de faire layer ces véhicules sur la voie publique.
- 13° Il leur est défendu d'effectuer ou de faire effectuer des réparations sur la voie publique, sauf en cas d'urgence.
- 14° En cas d'encombrement de la chaussée ou d'impossibilité de se conformer aux prescriptions du présent arrêté, les cyclistes doivent mettre pied à terre et conduire leur vélo à la main.
- 15° Les conducteurs de cycles à moteur auxiliaire et de motocycles, avec ou sans side-cars, ainsi que les passagers de ces véhicules doivent être porteurs de casques de protection qui sont homologués par un Etat membre des Communautés Européennes. Dès que ces véhicules se trouvent en mouvement, les conducteurs et passagers doivent avoir fermé solidement les jugulaires des casques dont ils sont porteurs.
- 16° Le conducteur d'une charette à bras est tenu de tirer le véhicule au lieu de le pousser lorsque le chargement de la charette ne lui laisse pas une visibilité suffisante vers l'avant. »

Art. 26. L'article 160bis de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« **Art. 160bis.** Les conducteurs des voitures automobiles à personnes et des véhicules utilitaires qui ont été immatriculés pour la première fois après le 30 septembre 1971, ou dont l'année de construction est postérieure à 1971, doivent porter tant à l'intérieur qu'en dehors des agglomérations les ceintures de sécurité prévues à l'article 24quater sous 7bis. La même obligation existe pour la personne qui prend place sur le siège avant à côté de la porte d'un des véhicules précités. Le port adéquat de la ceinture de sécurité serrant le corps est obligatoire dès que le véhicule se trouve en mouvement.

Les mêmes prescriptions s'appliquent aux conducteurs et passagers susvisés des voitures automobiles à personnes et des véhicules utilitaires, qui sont immatriculés à l'étranger, dans la mesure où ces véhicules sont équipés de ceintures de sécurité pour les sièges avant et à moins que ces conducteurs et passagers ne soient munis d'attestations les exemptant du port de la ceinture de sécurité pour des raisons médicales.

Les prescriptions du présent article ne sont pas applicables:

- a) aux conducteurs et passagers des véhicules visés ci-dessus lorsqu'ils assurent, à l'intérieur d'une agglomération, une distribution de porte-à-porte nécessitant des descentes répétées du véhicule;
- b) aux personnes justifiant d'une contre-indication médicale grave au port de la ceinture de sécurité et munies à ces fins d'une autorisation délivrée par le Ministre des Transports ou son délégué. Cette autorisation est établie sur production d'un certificat médical récent, indiquant la nature et la durée de la contre-indication médicale, ainsi que sur avis motivé de la commission spéciale prévue par l'article 89. L'autorisation doit être exhibée sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation;
- c) aux femmes enceintes munies d'un certificat médical qui doit être exhibé sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation;
- d) aux conducteurs qui exécutent une marche en arrière;
- e) aux conducteurs de taxis et de voitures de location, lorsqu'il assurent le transport d'un client;
- f) aux personnes dont la taille n'atteint pas 150 cm;
- g) aux agents de la Gendarmerie et de la Police lors de l'exécution d'un service pour l'accomplissement duquel le port de la ceinture de sécurité constitue une gêne. »

Art. 27. Le chiffre 3° de l'article 173 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 3° une attestation qui certifie la conclusion d'un contrat d'assurance valable, sauf si en vertu de la législation en vigueur la preuve d'un contrat d'assurance n'est pas exigée. »

Art. 28. Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Force Publique et Notre Ministre de la Justice sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Château de Berg, le 31 octobre 1978

Jean

Le Ministre des Transports
Josy Barthel

Le Ministre de la Force Publique,
Emile Krieps

Le Ministre de la Justice
Robert Krieps

Grossherzogliches Reglement vom 31. Oktober 1978 welches den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen abändert und ergänzt.

Wir JEAN, von Gottes Gnaden, Grossherzog von Luxemburg, Herzog von Nassau;

Gesehen das Gesetz vom 14. Februar 1955 über die Reglementierung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, abgeändert und ergänzt durch diejenigen vom 2. März 1963, 17. April 1970, 1. August 1971, 7. April 1976, 7. Juli 1977 und 31. März 1978;

Gesehen den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, abgeändert durch die grossherzoglichen Beschlüsse vom 23. Dezember 1955, 29. Juni 1956, 31. Dezember 1956, 25. Juni 1957, 27. Dezember 1957, 5. März 1958, 25. September 1959, 30. April 1960, 28. Juli 1960 und 24. November 1960 sowie durch die grossherzoglichen Reglemente vom 24. April 1962, 7. Mai 1963, 23. Juli 1963, 11. April 1964, 26. März 1965, 25. Juni 1965, 7. September 1965, 22. Dezember 1965, 13. Mai 1966, 23. August 1966, 12. Oktober 1966, 23. Dezember 1966, 18. September 1967, 14. März 1968, 30. April 1968, 25. Mai 1968, 22. Juni 1968, 28. August 1968, 14. März 1970, 17. Juli 1970, 16. Oktober 1970, 23. November 1970, 8. Januar 1971, 19. Juli 1971, 27. Juli 1971, 1. August 1971, 23. Dezember 1971, 8. Februar 1972, 23. Oktober 1972, 27. November 1972, 8. Dezember 1972, 27. Januar 1973, 12. Juli 1973, 20. Juli 1973, 5. Dezember 1973, 10. Mai 1974, 22. Mai 1974, 4. Dezember 1974, 20. März 1975, 10. April 1975, 20. Mai 1975, 6. November 1975, 15. Mai 1976, 17. Mai 1977 und 25. November 1977;

Nach Einsicht des Artikels 27 des Gesetzes vom 8. Februar 1961 über die Organisation des Staates und in Anbetracht der Dringlichkeit;

Auf den Bericht Unseres Verkehrsministers, Unseres Ministers der Oeffentlichen Macht und Unseres Justizministers und nach Beratung des Regierungsrates;

beschliessen:

Art. 1. Der dritte und der vierte Absatz des abgeänderten Artikels 12 des grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen werden durch folgenden Text ersetzt:

« Die in kW ausgedrückte Motorkraft darf nicht unter 3,67 pro 1.000 kg des höchstzulässigen Gesamtgewichtes des Fahrzeuges oder des Aggregates der gekuppelten Fahrzeuge sein, wenn diese Kraft in kW nach der Norm DIN angegeben ist, und nicht unter 4,04 wenn diese Kraft in kW nach der Norm SAE « Gross » angegeben ist. In keinem Fall darf das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers, mit Ausnahme des Sattelanhängers, das höchstzulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges übersteigen. Wenn es sich jedoch um einen industriellen Traktor handelt, kann das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers das Eigengewicht des industriellen Traktors um höchstens 250% übersteigen, unter der Bedingung, dass das Aggregat der gekuppelten Fahrzeuge mit einer Dauerbremsanlage ausgerüstet ist, und dass die Fahrzeuge in beladenem Zustand eine Geschwindigkeit von 25 km pro Stunde nicht überschreiten.

Das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers darf das höchstzulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges um höchstens 40% übersteigen, unter der Bedingung:

- 1) dass die in kW ausgedrückte Motorkraft nicht unter 5,88 pro 1.000 kg des höchstzulässigen Gesamtgewichtes des Fahrzeuges oder des Aggregates der gekuppelten Fahrzeuge ist, wenn diese in kW nach der Norm DIN angegeben ist, und nicht unter 6,47, wenn diese Kraft in kW nach der Norm SAE « Gross » angegeben ist;
- 2) dass keine Einzelachse des Aggregates der gekuppelten Fahrzeuge ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 10.000 kg überschreitet;
- 3) dass das Aggregat der gekuppelten Fahrzeuge mit einer Dauerbremsanlage ausgerüstet ist. »

Art. 2. Die Ziffer 7bis des abgeänderten Artikels 24quater des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«7bis. Die Personenkraftwagen und die Nutzfahrzeuge, die nach dem 30. September 1971 zum ersten Mal immatrikuliert werden, oder deren Baujahr nach 1971 liegt, müssen für die vorderen Sitze und ganzen Sitzplätze mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein, die von einem der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften homologiert sind. Zwei Sicherheitsgurte genügen jedoch, wenn die Zahl der Sitz oder Sitzplätze höher ist als zwei.»

Art. 3. Die Ziffer 8 des Artikels 24 quater des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch einen dritten Absatz mit folgendem Text ergänzt:

«Die vorerwähnten Bestimmungen beziehen sich nicht auf die Fahrzeugteile, die sich mehr als zwei Meter über dem Boden befinden.»

Art. 4. Der Buchstabe e) des achten Absatzes des abgeänderten Artikels 25 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«e) 92 dB (A) für ein mit einem Dieselmotor ausgerüstetes Kraftfahrzeug, dessen Motorkraft höher ist als 147 kW DIN oder 162 kW SAE.»

Art. 5. Der Buchstabe g) des neunten Absatzes des abgeänderten Artikels 25ter des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«g) 91 dB (A) für einen Omnibus oder Touristenbus, der mit einem Motor ausgerüstet ist, dessen Motorkraft 147 kW DIN oder 162 kW SAE erreicht oder übersteigt, und für ein Kraftfahrzeug, das zur Güterbeförderung bestimmt ist, das mit einem Motor ausgerüstet ist, dessen Motorkraft 147 kW DIN oder 162 kW SAE erreicht oder übersteigt, und dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 12.000 kg übersteigt.»

Art. 6. Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 41quater mit folgendem Wortlaut ergänzt:

«**Art. 41quater.** In Abweichung der in den Artikeln 41 und 41bis enthaltenen Bestimmungen gelten nachstehende Vorschriften für diejenigen Fahrzeuge, die nach dem 1. Januar 1979 zum ersten Mal im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert werden:

Mit Ausnahme der Motorräder, der landwirtschaftlichen Traktoren ohne Kabine oder mit offener Kabine, der Arbeitsmaschinen und der Spezialfahrzeuge der Armee, muss jedes Kraftfahrzeug mit leuchtenden Fahrtrichtungsanzeigern versehen sein, die aus Blinklichtern bestehen und einem der nachstehenden Typen entsprechen:

- 1) an den Seitenwänden des Fahrzeuges angebrachter Blinker, der nach vorne weiss oder orange-farbig und nach hinten rot oder orangefarbig leuchtet;
- 2) vorne und hinten an beiden Seiten des Fahrzeuges angebrachter Blinker, der nach vorne weiss oder orangefarbig und nach hinten rot oder orangefarbig leuchtet;
- 3) an den Seitenwänden des Fahrzeuges angebrachter Blinker, der nach vorne weiss oder orange-farbig und nach hinten rot oder orangefarbig leuchtet, und der hinten an beiden Seiten des Fahrzeuges durch einen zusätzlichen Blinker ergänzt wird, der nach hinten rot oder orange-farbig leuchtet;
- 4) an den Seitenwänden des Fahrzeuges angebrachter Blinker, der nach vorne weiss oder orange-farbig und nach hinten rot oder orangefarbig leuchtet, und der vorne und hinten an beiden Seiten des Fahrzeuges durch einen zusätzlichen Blinker ergänzt wird, der nach vorne weiss oder orangefarbig und nach hinten rot oder orangefarbig leuchtet.

Die unter 1) erwähnten Fahrtrichtungsanzeiger sind nur an Fahrzeugen zugelassen, deren Breite 1,60 m und weniger beträgt und deren Länge 4 m nicht übersteigt.

Die unter 2) erwähnten Fahrtrichtungsanzeiger sind nur zugelassen, wenn sie so angebracht werden können, dass die Entfernung zwischen den Lichtaustrittsflächen der vorderen und hinteren Fahrtrichtungsanzeigern 6 m nicht übersteigt.

Sind Fahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern der unter 3) und 4) erwähnten Typen versehen, so müssen die an den Seitenwänden angebrachten Fahrtrichtungsanzeiger sich in einer Entfernung von 1,80 m oder weniger vom vordersten Punkt des Fahrzeuges befinden.

Anhänger und Sattelanhänger müssen an der Hinterseite wenigstens mit zwei symmetrisch angebrachten roten oder orangefarbenen Fahrtrichtungsanzeigern versehen sein.

Falls bei einem Aggregat von gekoppelten Fahrzeugen, das aus einem Zugfahrzeug und aus einem Anhänger oder Sattelanhänger besteht, das höchstzulässige Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt, muss wenigstens das breiteste Fahrzeug mit seitlich angebrachten Fahrtrichtungsanzeigern versehen sein.

Nur Blinklichter sind zugelassen, deren Frequenz 60 bis 120 Blinkfolgen pro Minute beträgt.

Ein Fahrtrichtungsanzeiger, der aus zwei Blinklichtern besteht, die auf derselben Seite angebracht sind, wird als einziges Licht angesehen, falls der Blinkwechsel der Lichter dieselbe Frequenz aufweist.

Die Entfernung zwischen den beidseitig vorne und hinten am Fahrzeug angebrachten Fahrtrichtungsanzeigern muss wenigstens 600 mm betragen. Die Entfernung zwischen dem Boden und dem unteren Rand der Lichtaustrittsfläche eines jeden Fahrtrichtungsanzeigers muss wenigstens 350 mm betragen. Die Entfernung zwischen dem Boden und dem oberen Rand der Lichtaustrittsfläche eines jeden Fahrtrichtungsanzeigers darf 1.500 mm nicht übersteigen. Wenn die Bauweise des Fahrzeuges es nicht erlaubt, diese Höchstgrenze einzuhalten, darf der oberste Punkt der Lichtaustrittsfläche sich auf 2.300 mm befinden.

Der Rand der Lichtaustrittsfläche, dessen Entfernung zum mittleren Längsschnitt des Fahrzeuges die grösste ist, darf nicht weiter als 400 mm vom äussersten Ende des Fahrzeuges entfernt sein.

In allen Fällen müssen die Fahrtrichtungsanzeiger von einem Beobachter, der in einer Entfernung von 10 m vor oder hinter dem Fahrzeug und in dessen mittlerem senkrechtem Längsschnitt steht, gesehen werden können.

Mit Ausnahme der Arbeitmaschinen und der Motorräder, deren Hubraum 125 ccm nicht übersteigt, müssen Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger hinten mit 2 roten oder orangefarbenen Bremslichtern versehen sein, die dazu bestimmt sind, ein Verlangsamen oder plötzliches Halten anzuzeigen. Für Motorräder, deren Hubraum 125 ccm übersteigt, genügt jedoch ein einziges Bremslicht, das den Vorschriften des vorliegenden Absatzes entspricht.

Die Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger dürfen mit einer Vorrichtung ausgerüstet sein, welche den gleichzeitigen Gebrauch aller Fahrtrichtungsanzeiger ermöglicht. Jedoch müssen die in Artikel 49 unter D bezeichneten Omnibusse und Touristenbusse mit einer solchen Vorrichtung versehen sein.

In diesen Fällen müssen die Fahrzeuge mit einem Spezialschalter sowie mit einer speziellen Kontrolllampe ausgerüstet sein, die am Armaturenbrett angebracht ist und die dem Fahrer anzeigt, dass die Fahrtrichtungsanzeiger gleichzeitig in Gebrauch sind. Der gleichzeitige Gebrauch aller Fahrtrichtungsanzeiger ist erlaubt, wenn das Fahrzeug unter den Bedingungen und Umständen, die in nachstehendem Artikel 171 vorgesehen sind, auf der Fahrbahn stillsteht; jedoch ist dieser Gebrauch für die in Artikel 49 unter D bezeichneten Omnibusse und Touristenbusse während ihres Anhaltens zum Ein- oder Aussteigen von Schülern obligatorisch.

Der gleichzeitige Gebrauch von allen Fahrtrichtungsanzeigern gebietet den andern Verkehrsteilnehmern Vorsicht.

Die Bremslichter müssen symmetrisch auf jeder Seite des Fahrzeuges angebracht sein. Die Entfernung vom Boden zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Lichter muss grösser als 350 mm sein, Die Entfernung vom Boden zum oberen Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Lichter darf 1.500 mm

oder, wenn die Form des Wagenaufbaus 1.500 mm nicht zulässt, 2.100 mm nicht übersteigen. Diese Lichter müssen bei Betätigung der Betriebsbremse aufleuchten. Ist das Bremslicht oder sind die Bremslichter von roter Farbe, so muss die Lichtstärke grösser sein als die des oder der roten Schlusslichter, falls sie miteinander gruppiert oder in sie eingebaut sind.

Die im vorliegenden Artikel erwähnten Lichter und Lampen müssen von einem der Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaften homologiert und fachgerecht angebracht sein. »

Art. 7. Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 42ter mit folgendem Wortlaut ergänzt:

« **Art. 42ter.** In Abweichung der in den Artikeln 42 und 42bis enthaltenen Bestimmungen, gelten nachstehende Vorschriften für diejenigen Fahrzeuge, die nach dem 1. Januar 1979 zum ersten Mal im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert werden:

Jedes auf öffentlicher Strasse verkehrende Kraftfahrzeug, mit Ausnahme der Spezialfahrzeuge der Armee, der Arbeitsmaschinen, der landwirtschaftlichen Traktoren und der Motorräder mit oder ohne Beiwagen, muss versehen sein:

1) Vorne:

- a) Mit zwei oder vier weissen oder gelben Scheinwerfern mit Fernlicht, die geeignet sind, die Fahrbahn in der Nacht bei klarem Wetter auf eine Entfernung von wenigstens 100 m vor dem Fahrzeug wirksam zu beleuchten.
- b) Mit zwei weissen oder gelben Scheinwerfern mit Abblendlicht, die geeignet sind, die Fahrbahn in der Nacht bei klarem Wetter auf eine Entfernung von wenigstens 25 m vor dem Fahrzeug wirksam zu beleuchten, ohne die anderen Verkehrsteilnehmer zu blenden.

Der äussere Rand der Scheinwerfer mit Abblendlicht muss sich weniger als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss befinden. Jedoch darf sich der äussere Rand dieser Scheinwerfer mit Abblendlicht mehr als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss befinden, wenn die Lampen mit Standlicht parallel mit den Scheinwerfern mit Abblendlicht geschaltet sind. Die inneren Ränder der Lichtaustrittsflächen müssen wenigstens 600 mm voneinander entfernt sein.

Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche der Scheinwerfer mit Abblendlicht muss 500 mm erreichen oder übersteigen. Die Entfernung vom Boden bis zum oberen Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Scheinwerfer darf 1.200 mm nicht übersteigen.

Es genügt jedoch, dass die Scheinwerfer mit Abblendlicht der im Ausland immatrikulierten Fahrzeuge den einschlägigen Bestimmungen ihres Herkunftslandes entsprechen.

- c) Mit zwei weissen Lampen mit Standlicht, die beidseitig symmetrisch in einer Entfernung von weniger als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss angebracht und bei Nacht bei klarem Wetter auf wenigstens 150 m Entfernung vor dem Fahrzeug sichtbar sind, ohne jedoch die anderen Verkehrsteilnehmer zu blenden.

Wenn das Standlicht in einen gelben Scheinwerfer eingebaut ist, können die Standlichter gelb sein.

Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Lichter muss 350 mm erreichen oder übersteigen. Die Entfernung vom Boden bis zum oberen Rand dieser Lichter darf 1.500 mm oder, wenn die Form des Wagenaufbaus 1.500 mm nicht zulässt, 2.100 mm nicht übersteigen.

Fernlicht, Abblendlicht und Standlicht können in ein gemeinsames Gehäuse eingebaut werden, das beidseitig symmetrisch in einer Entfernung von weniger als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss angebracht ist. Der obere Rand der Lichtaustrittsfläche darf nicht höher als 1.200 mm über dem Boden sein. Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche

muss 350 mm erreichen oder übersteigen. Diese Vorschrift ist nicht anwendbar auf Kraftfahrzeuge, die einem besonderen öffentlichen Zwecke dienen.

Die im vorliegenden Artikel bezeichneten Kraftfahrzeuge dürfen ausserdem mit nicht blendenden weissen oder gelben Nebelscheinwerfern und mit einem Suchscheinwerfer ausgerüstet sein.

Die Nebelscheinwerfer, deren Zahl stets zwei betragen muss, sind symmetrisch zu einer senkrechten Fläche anzuordnen, die durch die Fahrzeuglängsachse verläuft. Ihr oberer Rand muss tiefer oder auf der gleichen Höhe wie der obere Rand der Scheinwerfer mit Abblendlicht liegen, und die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche muss 250 mm erreichen oder übersteigen. Ihr äusserer Rand muss sich in einer Entfernung von weniger als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss befinden. Die Nebelscheinwerfer und der Suchscheinwerfer müssen parallel mit den Schlussleuchten geschaltet sein.

2. — Hinten:

- a) Mit zwei roten Schlussleuchten, die beidseitig symmetrisch in einer Entfernung von weniger als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss angebracht und in der Nacht bei klarem Wetter in einer Entfernung von wenigstens 150 m von der Rückseite des Fahrzeuges sichtbar sein müssen. Die Entfernung zwischen den Innenrändern der beiden Lichtaustrittsflächen muss mindestens 600 mm erreichen. Diese Entfernung kann auf 400 mm gekürzt werden, wenn die Breite des Fahrzeuges weniger als 1.300 mm beträgt. Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Leuchten muss 350 mm übersteigen. Die Entfernung vom Boden bis zum oberen Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Leuchten darf 1.500 mm oder, wenn die Form des Wagenaufbaus 1.500 mm nicht zulässt, 2.100 mm nicht übersteigen. Für die Fahrzeuge der Armee genügt ein einziges, links angebrachtes rotes Licht.
- b) Mit einer oder zwei weissen Leuchten, welche die Erkennungstafel so erhellen, dass die Immatrikulationsnummer in der Nacht bei klarem Wetter in einer Entfernung von wenigstens 20 m von der Rückseite des Fahrzeuges abgelesen werden kann. Eine weitere Leuchte kann das nationale Unterscheidungszeichen erhellen.
- c) Mit zwei fest angebrachten, roten, nicht dreieckigen Rückstrahlern, die symmetrisch zu einer durch die Fahrzeuglängsachse gehenden senkrechten Fläche befestigt sein müssen. Sie müssen eine EWG Homologationsmarke tragen. Der äussere Rand eines jeden dieser Rückstrahler muss sich so nahe wie möglich, und auf jeden Fall weniger als 350 mm vom äusseren Fahrzeugumriss befinden. Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Rückstrahler muss 400 mm übersteigen. Die Entfernung vom Boden bis zum oberen Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Rückstrahler darf jedoch 900 mm nicht übersteigen. Die Rückstrahler können unabhängig oder in die roten Schlussleuchten eingebaut sein, sofern diese den vorstehenden Bedingungen entsprechen. Sie müssen bei Nacht bei klarem Wetter sichtbar sein, wenn sie in einer Entfernung von 100 m durch Fernlicht angestrahlt werden.

Die unter a) und b) erwähnten Leuchten müssen mit den Lampen mit Standlicht, den Scheinwerfern mit Abblendlicht oder den Scheinwerfern mit Fernlicht gleichzeitig eingeschaltet sein. Ausgenommen hiervon sind die Fahrzeuge der Armee.

Befinden sich am Fahrzeug ein oder zwei Rückwärtslichter, so müssen diese weiss sein und dürfen nur durch den Hebel des Rückwärtsganges eingeschaltet werden. Diese Lichter dürfen die Fahrbahn nicht weiter als 10 m hinter dem Fahrzeug beleuchten.

Die Kraftfahrzeuge sowie deren Anhänger dürfen desweiteren mit einer oder zwei roten Nebelschlussleuchten versehen sein, deren oberste Lichtaustrittsfläche nicht mehr als 1.000 mm vom Boden entfernt sein darf. Wenn das Fahrzeug mit einer einzigen roten Nebelschlussleuchte

ausgestattet ist, so muss dieselbe an der hinteren linken Seite wenigstens 100 mm von dem linken Bremslicht entfernt angebracht sein. Wenn das Fahrzeug mit zwei roten Nebelschlussleuchten ausgestattet ist, müssen diese symmetrisch hinten auf jeder Seite in einer Entfernung von wenigstens 100 mm von den Bremslichtern angebracht sein. Die roten Nebelschlussleuchten müssen mit den Schlussleuchten parallel geschaltet sein. Der Gebrauch einer oder beider roten Nebelschlussleuchten muss dem Fahrer durch eine Spezialkontrolllampe am Armaturenbrett angezeigt werden.

Die Kraftfahrzeuge, die einem besonderen öffentlichen Zweck dienen, die Kraftfahrzeuge, die als Abschleppwagen ausgerüstet sind, und die Kraftfahrzeuge, die zur Beförderung von Milchkannen dienen, können mit einer weissen oder gelben Leuchte, deren Licht nicht blendend ist, ausgerüstet sein und beim Anhalten davon Gebrauch machen, um die hintere Fläche des Fahrzeuges oder das gezogene Fahrzeug zu beleuchten.

Die im vorliegenden Artikel erwähnten Lichter und Lampen müssen von einem der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften homologiert und fachgerecht angebracht sein. »

Art. 8. Der erste Absatz des abgeänderten Artikels 44 und der zweite Absatz des abgeänderten Artikels 44bis des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden durch folgenden Text ersetzt:

« Die im Eildienst benutzten Fahrzeuge der Gendarmerie, der Polizei, der Armée, der Protection Civile und der Feuerwehr, sowie die Sanitätswagen und die zum Bluttransport bestimmten Fahrzeuge können mit einem oder mit zwei, nach allen Seiten sichtbaren, blauen Blinklichtern versehen sein.

Die Abschleppwagen und die Fahrzeuge, die zur Beförderung von liegegebliebenen oder verunfallten Fahrzeugen bestimmt sind, müssen mit einem oder zwei nach allen Seiten sichtbaren gelben Blinklichtern versehen sein. Fahrzeuge, die dem Strassen- und Hygienedienst zugeteilt sind, Fahrzeuge die mit oder ohne Ladung die in den vorerwähnten Artikeln 3, 4, 5, 6 und 12 festgelegten Höchstgewichte und Höchstausmasse überschreiten, sowie Fahrzeuge, die die letztgenannten Fahrzeuge begleiten, können mit einem oder zwei, nach allen Seiten sichtbaren, gelben Blinklichtern versehen sein. »

Art. 9. Die Absätze fünf, sechs, sieben, acht und neun des Artikels 44bis des grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden durch folgenden Text ersetzt:

« Diese Lichter dürfen nicht blenden. Die Begrenzungsleuchten müssen am äussersten Fahrzeugumriss und, wenn möglich, am oberen Teil des Fahrzeuges angebracht und in einer genügend grossen Entfernung sichtbar sein. In jedem Fall muss die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Leuchten 350 mm übersteigen.

Die vorerwähnten Rückstrahler müssen fest angebracht und symmetrisch in einer Entfernung von weniger als 350 mm vom Fahrzeugumriss zu einer durch die Fahrzeuglängsachse verlaufenden senkrechten Fläche befestigt sein. Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Rückstrahler muss 400 mm übersteigen. Die Entfernung vom Boden bis zum oberen Rand der Rückstrahler darf 1.200 mm nicht übersteigen.

Nachstehende Fahrzeuge dürfen jedoch an der linken Seite oder auf beiden Längsseiten mit einer Stationierungsleuchte, die ein weisses oder gelbes, nicht blendendes Licht nach vorne und ein rotes oder gelbes, nicht blendendes Licht nach hinten ausstrahlt, versehen sein:

- a) Kraftfahrzeuge, die zum Personentransport bestimmt sind und die, einschliesslich des Führersitzes, weniger als 10 ganze Sitzplätze begreifen;
- b) die andern Kraftfahrzeuge, deren Länge weniger als 6 m und deren Breite weniger als 2 m beträgt.

Die seitliche Stationierungsleuchte kann vorne durch eine weisse oder gelbe, hinten durch eine rote oder gelbe Leuchte ersetzt werden. In jedem Fall müssen diese Leuchten symmetrisch in einer

Entfernung von weniger als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss angebracht sein. Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Stationierungsleuchte muss 350 mm übersteigen. Die Entfernung vom Boden bis zum oberen Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Leuchte darf 1.600 mm nicht übersteigen.

Alle Kraftfahrzeuge können ausserdem auf beiden Längsseiten mit festangebrachten, gelben Rückstrahlern versehen sein, die symmetrisch und parallel zu einer senkrechten Längsfläche des Fahrzeuges befestigt sind. Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand dieser Rückstrahler muss 350 mm übersteigen. Die Entfernung vom Boden bis zum oberen Rand dieser Rückstrahler darf 1.200 mm nicht übersteigen.»

Art. 10. Der abgeänderte Artikel 45ter des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« **Art. 45ter.** Es ist verboten, die im vorliegenden Abschnitt bezeichneten Fahrzeuge mit mehr als zwei Scheinwerfern mit Fernlicht, zwei Scheinwerfern mit Abblendlicht, zwei Lampen mit Standlicht, zwei Nebelscheinwerfern und zwei roten Schlussleuchten, auszurüsten.

Alle, den gleichen Namen tragende Leuchten müssen von gleicher Beleuchtungsstärke und von gleicher Farbe sein; sie müssen in gleicher Höhe über dem Boden befestigt und symmetrisch auf einer senkrecht zur Längsachse des Fahrzeuges verlaufenden Fläche angebracht sein.

Alle Begrenzungsleuchten gleicher Farbe müssen von derselben Beleuchtungsstärke sein und auf gleicher Höhe angebracht sein.

Alle Rückstrahler gleicher Farbe müssen dieselbe reflektierende Lichtstärke haben und auf gleicher Höhe angebracht sein.

Es ist verboten, an den im vorliegenden Abschnitt bezeichneten Fahrzeugen, andere Lichter und Rückstrahler anzubringen, als diejenigen, die dort vorgesehen sind. Jedoch dürfen die Fahrzeuge der Gendarmerie und der Polizei mit nichtblendenden Leuchttafeln ausgerüstet sein, mit der Aufschrift « Gendarmerie » oder « Police ». Die Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes, sowie die Fahrzeuge, die dem Strassenhilfsdienst zugeteilt sind, dürfen mit einer nichtblendenden Leuchttafel versehen sein, auf der ein Erkennungszeichen oder eine Aufschrift angebracht ist, welche den Spezialauftrag dieser Fahrzeuge kennzeichnet. Desweiteren muss jedes Kraftfahrzeug, mit Ausnahme der Touristenbusse, welches einer Fahrschule gehört und zum Fahrunterricht eines Führerscheinkandidaten oder zur Ablegung der praktischen Prüfung dient, mit einer nichtblendenden Leuchttafel ausgerüstet sein, welche in roter Farbe auf weissem Grund auf ihrer Vorder- und Rückseite die Aufschrift « AUTO-ECOLE » trägt. Diese Tafel, welche einem vom Verkehrsminister zugelassenen Muster entsprechen muss, muss auf dem Dach des Fahrzeuges angebracht sein. Ihre Ausmasse dürfen eine Breite von 400 mm und eine Höhe von 150 mm nicht überschreiten. Der untere Rand der Tafel muss sich weniger als 150 mm vom Dach des Fahrzeuges entfernt befinden. Die Touristenbusse der Fahrschulen dürfen auf die gleiche Weise gekennzeichnet sein.

Jedes Fahrzeug muss so eingerichtet sein, dass die roten Lichter und die Rückstrahler in keinem Fall von einem Teil des Fahrzeuges oder dessen Ladung verdeckt werden können.

Die Fahrzeuge, die dem Strassendienst zugeteilt sind, können an ihren Wänden durch rückstrahlende Schrägstreifen, die rot und weiss bemalt sind, gekennzeichnet sein.»

Art. 11. Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 45quinquies mit folgendem Wortlaut ergänzt:

« **Art. 45quinquies.** In Abweichung der in den Artikeln 45 und 45bis enthaltenen Bestimmungen gelten nach stehende Vorschriften für diejenigen Fahrzeuge, die nach dem 1. Januar 1979 zum ersten Mal im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert werden:

Die Vorderseite der Anhänger, Jahrmarktfahrzeuge und Wohnwagen, deren Breite diejenige des Zugfahrzeuges übersteigt, muss mit zwei Begrenzungsleuchten versehen sein, die den in Artikel 44bis,

Absätze 3, 4 und 5 festgesetzten Bedingungen entsprechen; diese Leuchten müssen so angebracht sein, dass sie die Breite des Fahrzeuges erkennen lassen.

Die Rückseite der Anhänger, Jahrmarktfahrzeuge und Wohnwagen muss mit den in Artikel 42ter 2 unter a) und b) vorgesehenen Leuchten sowie mit zwei roten Rückstrahlern versehen sein, welche die Form eines gleichseitigen Dreiecks haben, dessen Spitze nach oben gerichtet ist, und den in Artikel 42ter, 2 unter c) festgesetzten Bedingungen entsprechen müssen. Diese Rückstrahler müssen einem Typ entsprechen, der von einem der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften homologiert ist, und eine Seitenlänge von wenigstens 150 mm und höchstens 250 mm haben.

Handelt es sich jedoch um einen von einem Motorrad gezogenen Anhänger, so genügt es, dass die Rückseite des Anhängers eine von hinten sichtbare rote Leuchte, eine weisse Leuchte, welche die Erkennungstafel erhellt sowie einen dreieckigen, roten, links angebrachten Rückstrahler, dessen eine Spitze nach oben gerichtet ist, aufweist. »

Art. 12. Der vorletzte Absatz des Artikels 51 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft.

Art. 13. Die Ziffer 2° des abgeänderten Artikels 70 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ergänzt:

« Für Fahrzeuge, die ohne Fahrer vermietet werden, kann der Fahrzeugausweis jedoch durch eine vom Verkehrsminister oder von seinem Delegierten beglaubigte Abschrift ersetzt werden, die den Vermerk trägt « Véhicule destiné à être loué — copie établie pour être utilisée par le locataire du véhicule ». »

Art. 14. Die Ziffer 3° des Artikels 70 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« 3° Eine Versicherungsbescheinigung, die von einer im Grossherzogtum Luxemburg zugelassenen Versicherungsgesellschaft ausgestellt ist, und die den Abschluss eines Versicherungsvertrages gemäss der bestehenden Gesetzgebung beglaubigt. Jeder nicht angekuppelte Anhänger oder Sattelanhängers wird einem Kraftfahrzeug gleichgestellt und muss mit einer besonderen Versicherungsbescheinigung ausgestattet sein. Die Bescheinigungen müssen den von der Regierung gebilligten Mustern entsprechen. »

Art. 15. Die Ziffer 3 des abgeänderten Artikels 72 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« 3. Unbeschadet der Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes 2 und ausser einer vom Verkehrsminister in Ausnahmefällen zu erteilenden Dispens, ist es jedem Fahrer verboten, während einer Periode von 24 Stunden, länger als 9 Stunden oder innerhalb der seiner Arbeitsschicht im Hauptberuf vorangehenden 4 Stunden oder der ihr folgenden 8 Stunden, eines der nachstehenden aufgezählten Fahrzeuge zu führen:

- a) eine Taxe oder einen Mietwagen;
- b) ein Kraftfahrzeug, das zum Fahrunterricht oder zum Ablegen der praktischen Fahrprüfung dient;
- c) ein Kraftfahrzeug, das für regelmässige Personenbeförderungsdienste verwendet wird deren Strecke 50 Kilometer nicht überschreitet.

Kein Fahrer darf eines dieser Fahrzeuge während einer ununterbrochenen Zeitspanne von mehr als viereinhalb Stunden führen. Die Fahrzeit gilt als ununterbrochen, falls keine fortlaufende Unterbrechung von wenigstens 30 Minuten dazwischen liegt.

Bei der Anwendung der Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels werden die Fahrzeiten auf den unter a), b) und c) genannten Fahrzeugen zusammengerechnet. »

Art. 16. Die zwei letzten Sätze des ersten Absatzes des abgeänderten Artikels 81 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden durch folgenden Text ersetzt:
« Der Fahrschülerausweis hat eine Gültigkeitsdauer von einem Jahr und kann nicht verlängert werden; er ist auch gültig am Tag der Prüfung. »

Art. 17. Die Ziffer 18 des abgeänderten Artikels 82 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« 18. Führer von Motorrädern, Personenkraftwagen oder Nutzfahrzeugen, die Inhaber von luxemburgischen Führerscheinen der Klassen A1 oder B sind, müssen eine Stagezeit ableisten, die zu dem Zeitpunkt abläuft, an dem die Ausstellung wenigstens einer dieser Klassen auf mehr als zwei Jahre zurückgeht.

Während des ersten Stagejahres müssen die Stagiaryfahrer die Bestimmungen der Artikel 70, Absätze 6 und 7, und 139, Absatz 3 unter d) beachten. Ausser den Motorradfahrern, müssen sie an der linken Rückseite des von ihnen gesteuerten Fahrzeuges ein besonderes abnehmbares Zeichen von 20 × 13 cm, senkrecht und sichtbar befestigen, das auf blauem Grund in weisser Farbe den lateinischen Buchstaben « L » trägt. Dieser Buchstabe muss folgende Ausmasse haben:

Breite des Buchstabens: 8 cm
Höhe des Buchstabens: 12 cm
Einheitliche Strichbreite: 2,5 cm

Das besondere Zeichen « L » muss entfernt werden, wenn der Personenkraftwagen oder das Nutzfahrzeug von einer Person geführt wird, deren Führerschein der Klassen A1 oder B oder einer dieser Klassen seit mehr als zwei Jahren ausgestellt ist, es sei denn, der Fahrer befinde sich in der Verlängerungs- oder Erneuerungsperiode seiner Stagezeit. Während des zweiten Stagejahres sind nur die Bestimmungen des Artikels 70, Absätze 6 und 7 auf die Stagiaryfahrer anwendbar.

Die Stagezeit kann vom Verkehrsminister für eine Höchstdauer von zwei Jahren verlängert oder erneuert werden, wenn zu Lasten der Fahrer festgestellt wird, dass sie die für die Verkehrssicherheit notwendigen Garantien nicht bieten, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen des Artikels 90. Nur während der Stagezeit begangene Verstösse können die Verlängerung und die Erneuerung der Stagezeit veranlassen. Im Falle einer Verlängerung oder einer Erneuerung der Stagezeit werden die Bestimmungen des ersten Stagejahres wieder für die ganze verlängerte oder erneuerte Stagezeit anwendbar.

Ausserdem verlängert ein gerichtliches Fahrverbot oder ein administrativer Entzug des Führerscheines die Stagezeit um die Dauer des Fahrverbots oder des administrativen Entzugs.

Die Verlängerung oder Erneuerung der Stagezeit bedingt einen Vermerk auf dem Führerschein. Diese Eintragung, die vom Staatsanwalt bei einem gerichtlichen Fahrverbot und vom Verkehrsminister oder seinem Delegierten in allen anderen Fällen vorgenommen wird, verpflichtet die Interessenten die Vorschriften der Artikel 70 und 139 zu befolgen.

Bei der Ueberschreibung eines Militärführerscheines oder eines ausländischen Führerscheines, wird die Besitzdauer dieses Führerscheines auf die Stagezeit von zwei Jahren angerechnet, wenn das Land, welches den Führerschein ausgestellt hat, die Ausbildung der Führerscheinanwärter gewährleistet und die Abnahme ihrer theoretischen und praktischen Prüfungen vornimmt unter Bedingungen, die mindestens so streng sind, wie diejenigen, die im Grossherzogtum Luxemburg in Kraft sind. »

Art. 18. Der erste Absatz des Artikels 89 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

Der Führerschein der Klasse A, B oder F ist gültig bis zum Alter von 50 Jahren des Inhabers. Derselbe Führerschein kann nur ausgestellt, erneuert oder verlängert werden für eine Höchst-

dauer von 10 Jahren, wenn der Interessent das 40. Lebensjahr überschritten hat. Um die Verlängerung oder Erneuerung seines Führerscheines zu erlangen, müssen dem Antrag, der an den Verkehrsminister zu richten ist, die im Artikel 80 unter 1), 4) und 5) bezeichneten Belege beiliegen.»

Art. 19. Unter der Ziffer 14 des ersten Absatzes des abgeänderten Artikels 93 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden die Wörter « Leistung in PS (SAE-GROSS) » durch die Wörter « Leistung in kW (DIN) » ersetzt.

Art. 20. Unter der Ziffer 15 des ersten Absatzes des abgeänderten Artikels 94bis des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden die Wörter « Leistung in PS (SAE-GROSS) » durch die Wörter « Leistung in kW (DIN) » ersetzt.

Art. 21. Der Buchstabe b) des Paragraphen 3 unter B) des abgeänderten Artikels 95 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird abgeändert wie folgt:
« b) zwei Rechnungen oder Dokumente, die diese ersetzen. »

Art. 22. Die abgeänderten Artikel 98, 99 und 100 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 sind abgeschafft.

Art. 23. Die Buchstaben C und D des Artikels 136 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden durch folgenden Text ersetzt:

« C. Auf Einbahnstrassen oder auf Fahrbahnen mit einer Fahrspur in jeder Richtung hat der Verkehrsteilnehmer, der nach links abbiegt, die Vorfahrt gegenüber den ihm folgenden Verkehrsteilnehmern.

Auf Fahrbahnen mit mehr als einer Fahrspur in einer Richtung darf der Verkehrsteilnehmer, der auf der rechten Fahrspur verkehrt, beim Linksabbiegen die Fahrt der zu seiner Linken verkehrenden Verkehrsteilnehmer nicht unterbrechen. Der Verkehrsteilnehmer, der auf der am nächsten zur Fahrbahnmitte gelegenen Fahrspur verkehrt, darf beim Rechtsabbiegen die Fahrt der zu seiner Rechten verkehrenden Verkehrsteilnehmer nicht unterbrechen.

D. Unter den Voraussetzungen, die in den Paragraphen A, B und C, vorgesehen sind, ausser der des Paragraphen A unter 1, gehört die Vorfahrt nichtsdestoweniger den Sanitätswagen und den Fahrzeugen, die im dringenden Dienst der Armee, der Gendarmerie, der Polizei, der Protection Civile und der Feuerwehr verkehren, sowie den Fahrzeugen, die für den Bluttransport benutzt werden, gegenüber allen andern Verkehrsteilnehmern, unter der Bedingung, dass das Herannahen dieser Fahrzeuge mittels des im vorerwähnten Artikel 39 vorgesehenen Spezialwarnapparates und des im vorerwähnten Artikel 44 oder Artikel 44bis vorgesehenen blauen Blinklichtes angekündigt wird.»

Art. 24. Der Artikel 139 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« Es ist verboten, ein Fahrzeug oder ein Tier mit einer den Umständen nach gefährlichen Geschwindigkeit zu führen, oder Führer dazu aufzufordern, ihnen dazu zu raten, oder ihnen dabei zu helfen.

Ausser in den Fällen, wo andere Geschwindigkeitsbeschränkungen durch das Verkehrszeichen C, 14 angezeigt sind, ist, auch ohne spezielle Signalisation, die Geschwindigkeit beschränkt:

- a) innerhalb der Ortschaften:
 - auf 60 Stundenkilometer für alle Fahrzeuge;
- b) ausserhalb der Ortschaften:
 - auf 75 Stundenkilometer für Lastkraftwagen, Omnibusse und Touristenbusse;
 - auf 90 Stundenkilometer für die anderen Fahrzeuge;
- c) auf den öffentlichen Strassen, die als Autobahnen gekennzeichnet sind:
 - auf 90 Stundenkilometer für Lastkraftwagen, Omnibusse und Touristenbusse;
 - auf 120 Stundenkilometer für die andern Fahrzeuge.

Die im vorhergehenden Absatz vorgesehenen Höchstgeschwindigkeiten sind in den folgenden Fällen nicht anwendbar, insofern niedrigere Höchstgeschwindigkeiten für diese Fälle vorgesehen sind:

- a) Es ist verboten, ein Fahrrad mit Hilfsmotor mit einer Geschwindigkeit von über 50 Stundenkilometer zu führen.
- b) Es ist verboten, eine Arbeitsmaschine mit einem Eigengewicht von über 3.500 kg mit einer Geschwindigkeit von über 40 Stundenkilometer zu führen.
- c) Ohne Berücksichtigung des höchstzulässigen Gesamtgewichts ist es verboten, ein für die Güterbeförderung bestimmtes Fahrzeug oder Fahrzeugaggregat, das gefährliche Güter befördert, mit einer Geschwindigkeit von über 40 Stundenkilometer innerhalb der Ortschaften und mit einer Geschwindigkeit von über 60 Stundenkilometer ausserhalb der Ortschaften zu führen.
- d) Den Führern, die seit weniger als einem Jahr Inhaber eines Führerscheines der Klassen A1 oder B sind, ist es verboten, ein Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von über 90 Stundenkilometer auf öffentlichen Strassen, die als Autobahnen gekennzeichnet sind, und mit einer Geschwindigkeit von über 75 Stundenkilometer auf den andern öffentlichen Strassen zu führen. Das gleiche Verbot besteht für jeden Motorradfahrer, der sein Fahrzeug mit der Bestätigung seines Antrages, der im Artikel 81 vorgesehen ist, fahren darf, um sich auf die praktische Prüfung vorzubereiten.

Die Vorschriften des vorliegenden Artikels sind nicht anwendbar:

- a) auf Fahrzeuge, die im dringenden Dienst der Armee, der Gendarmerie, der Polizei, der Feuerwehr und der Protection Civile benutzt werden,
- b) auf Sanitätswagen,
- c) auf Fahrzeuge, die zum Bluttransport benutzt werden, unter der Bedingung, dass das Herannahen der unter a), b) und c) bezeichneten Fahrzeuge mittels des besonderen Schallwarn- oder Lichtapparates, der in den Artikeln 39, 44 und 44bis vorgesehen ist, angekündigt wird;
- d) auf Fahrzeuge, die ausserorts zu wissenschaftlichen Versuchen dienen, unter der Bedingung, dass diese Fahrzeuge durch ein orangefarbiges Blinklicht kenntlich gemacht werden und vorne und hinten ein Unterscheidungszeichen mit der Aufschrift « Essai scientifique » tragen. Der Gebrauch dieses Unterscheidungszeichens unterliegt einer vom Verkehrsminister auszustellenden, individuellen Genehmigung. »

Art. 25. Der abgeänderte Artikel 160 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« **Art. 160.** Die Führer von Fahrzeugen, die nicht an Schienen gebunden sind, müssen folgende Vorschriften beachten:

1. Es ist den Motorradfahrern und Radfahrern verboten, die Lenkstange gleichzeitig mit beiden Händen loszulassen oder die Füsse von den Fussrasten oder Pedalen zu nehmen.
2. Es ist allen Fahrzeugführern verboten, Motorradfahrer, Radfahrer oder unbestiegene Räder zu ziehen oder zu schieben, und den Motorradfahrern und Radfahrern, sich ziehen oder schieben zu lassen.

Es ist den Führern von Kraftfahrzeugen ebenfalls verboten, Personen auf Skiern oder Schlitten nachzuziehen, und diesen Personen ist es verboten, sich ziehen zu lassen.

3. Es ist den Kraftfahrzeugführern verboten, im Freilauf oder mit abgestelltem Motor bergab zu fahren.
4. Es ist den Kraftfahrzeugführern und den Führern von Fahrrädern mit Hilfsmotor verboten, zu zwei nebeneinander zu fahren, es sei denn, dass mehr als eine Fahrspur in derselben Richtung vorhanden ist.

Die Radfahrer dürfen nie zu mehr als zwei nebeneinander fahren. Es ist ihnen verboten, sich gegenseitig zu berühren.

Die Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren:

- a) im Innern der Ortschaften,
- b) zwischen Einbruch der Nacht und Anbruch des Tages,
- c) in allen im Artikel 120 des gegenwärtigen Beschlusses vorgesehenen Fällen,
- d) sobald sie damit rechnen müssen, dass ein Kraftfahrzeug sie überholt oder kreuzt.

Jedoch dürfen die Teilnehmer an einem Fahrradwettrennen zu mehreren nebeneinander fahren unter der Bedingung, dass sie die rechte Hälfte der Fahrbahn einnehmen; diese Teilnehmer dürfen die ganze Breite der Fahrbahn einnehmen, wenn dieselbe ihnen vorbehalten ist.

5. Der Gebrauch des offenen Auspuffs oder das lärmende Ingangsetzen oder Probieren des Motors sind auf öffentlicher Strasse verboten.
6. Es ist verboten, den Motor eines während längerer Zeit anhaltenden, stationnierenden oder parkenden Fahrzeuges ohne technische Notwendigkeit laufen zu lassen, sogar wenn er warm laufen soll, oder wenn die Fahrzeugkabine geheizt werden soll.
7. Es ist verboten, die Reifen ohne Notwendigkeit beim Anfahren, beim Bremsen oder in Kurven kreischen zu lassen.
8. Auf öffentlicher Strasse ist es verboten die Türen, die Motorhaube oder den Kofferdeckel eines Fahrzeuges laut zuzuschlagen.
9. Es ist verboten auf öffentlicher Strasse ein Fahrzeug lärmend zu beladen oder zu entladen.
10. Es ist verboten, ohne Notwendigkeit mehrmals an derselben Stelle in einer Ortschaft vorbeizufahren.
11. Es ist verboten, während des Tankens den Motor laufen zu lassen oder zu rauchen.
12. Es ist den Führern und Eigentümern von Fahrzeugen verboten, ihre Fahrzeuge auf öffentlicher Strasse zu waschen oder waschen zu lassen.
13. Es ist ihnen verboten, auf der öffentlichen Strasse Reparaturen vorzunehmen oder vornehmen zu lassen, ausgenommen in dringenden Fällen.
14. Ist die Fahrbahn versperrt oder ist es den Radfahrern unmöglich, die Vorschriften des vorliegenden Beschlusses zu befolgen, so müssen sie absteigen und ihr Rad an der Hand führen.
15. Die Führer von Fahrrädern mit Hilfsmotor und Motorrädern, mit oder ohne Beiwagen, sowie die mit diesen Fahrzeugen beförderten Personen müssen einen von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften homologierten Sturzhelm tragen. Sobald diese Fahrzeuge in Bewegung sind, müssen die Führer und die beförderten Personen die Kinnbänder der Helme, die sie tragen, fest geschlossen haben.
16. Lässt die Ladung eines Handwagens dem Führer keine genügende Sicht nach vorn, so muss dieser das Fahrzeug ziehen anstatt es zu schieben. »

Art. 26. Der Artikel 160bis des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« **Art. 160bis.** Die Führer von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen, die zum ersten Mal nach dem 30. September 1971 immatrikuliert wurden oder deren Baujahr später als 1971 ist, müssen sowohl innerhalb als auch ausserhalb der Ortschaften die in Artikel 24quater unter 7bis vorgesehenen Sicherheitsgurte tragen. Dieselbe Verpflichtung besteht für die Person, die auf dem Vordersitz neben der Tür eines der vorerwähnten Fahrzeuge Platz nimmt. Das zweckmässige Tragen des Sicherheitsgurtes, welcher den Körper festschnallt, ist obligatorisch, sobald sich das Fahrzeug in Bewegung befindet.

Dieselben Vorschriften beziehen sich auf die vorbezeichneten Fahrer und Mitreisenden von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen, die im Ausland immatrikuliert sind, sofern diese Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten für die Vordersitze ausgerüstet sind, es sei denn, dass diese Fahrer und Mitreisenden Bescheinigungen bei sich haben, die sie vom Tragen des Sicherheitsgurtes aus medizinischen Gründen ausnehmen.

Die Vorschriften dieses Artikels gelten nicht:

- a) für die Fahrer und Mitreisenden der vorerwähnten Fahrzeuge, wenn sie im Innern einer Ortschaft eine Verteilung von Tür zu Tür vornehmen, welche ein wiederholtes Aussteigen aus dem Fahrzeug bedingt;
- b) für Personen, die eine ersthafte medizinische Kontraindikation zum Tragen eines Sicherheitsgurtes nachweisen und zu diesem Zweck eine Genehmigung besitzen, die vom Verkehrsminister oder seinem Delegierten ausgestellt wurde. Diese Genehmigung wird gegen Vorlage eines ärztlichen Attestes neueren Datums ausgestellt, welches die Art und die Dauer der medizinischen Kontraindikation angibt, sowie auf begründetes Gutachten hin der im Artikel 89 vorgesehenen Spezialkommission. Die Genehmigung muss auf Verlangen der mit der Verkehrskontrolle betrauten Agenten vorgezeigt werden;
- c) für schwangere Frauen, die eine ärztliche Bescheinigung besitzen, welche auf Verlangen der mit der Verkehrskontrolle betrauten Agenten vorgezeigt werden muss;
- d) für Fahrer, die rückwärts fahren;
- e) für Fahrer von Taxen und Mietwagen, wenn sie einen Kunden befördern;
- f) für Personen, die weniger als 150 cm gross sind;
- g) für Agenten der Gendarmerie und der Polizei bei der Ausübung eines Dienstes, für dessen Durchführung das Tragen des Sicherheitsgurtes ein Hindernis darstellt. »

Art. 27. Die Ziffer 3 des abgeänderten Artikels 173 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« 3°. Eine Bestätigung, die den Abschluss eines gültigen Versicherungsvertrages bescheinigt, es sei denn, dass laut der bestehenden Gesetzgebung der Beweis eines Versicherungsvertrages nicht erforderlich ist. »

Art. 28. Unser Verkehrsminister, Unser Minister der öffentlichen Macht und Unser Justizminister sind, jeder soweit es ihn betrifft, mit der Ausführung des vorliegenden Reglements betraut, das im Memorial veröffentlicht wird.

Château de Berg, den 31. Oktober 1978

Jean

Der Verkehrsminister:

Josy Barthel

Der Minister der öffentlichen Macht:

Emile Krieps

Der Justizminister:

Robert Krieps

Règlement grand-ducal du 6 novembre 1978 fixant la composition numérique, la représentation sectorielle et la répartition des sièges de la Chambre de Travail pour la période quinquennale de 1979 à 1984.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 4 avril 1924 portant création de chambres professionnelles à base électorale et notamment l'article 42 tel qu'il a été modifié par la loi du 21 décembre 1973 modifiant 1. certaines dispositions relatives à l'âge électoral actif et passif pour l'élection des chambres professionnelles, 2. les articles 36, 39 et 42 de la loi du 4 avril 1924 portant création de chambres professionnelles à base électorale;

Vu l'arrêté ministériel du 20 novembre 1952 concernant l'établissement des listes électorales pour la Chambre de Travail;

Sur proposition de la Chambre de Travail conformément à l'article 41, alinéa 2 de la loi du 4 avril 1924 portant création de chambres professionnelles à base électorale;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Secrétaire d'Etat au Ministère du Travail et de la Sécurité sociale et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Pour la période quinquennale de 1979 à 1984, la composition numérique, la représentation sectorielle et la répartition des sièges de la Chambre de Travail sont fixées de la façon suivante:

La Chambre de Travail se compose de 21 membres effectifs et de 21 membres suppléants, à savoir:

Groupe 1 — ouvriers relevant de la grande industrie: 9 sièges

Groupe 2 — ouvriers relevant de la moyenne et petite industrie, du commerce, de l'Etat, des communes, des services parastataux et des syndicats intercommunaux: . . . 12 sièges

Art. 2. Notre Secrétaire d'Etat au Ministère du Travail et de la Sécurité sociale est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Palais de Luxembourg, le 6 novembre 1978

Jean

*Le Secrétaire d'Etat
au Ministère du Travail
et de la Sécurité sociale*
Maurice Thoss

Règlement grand-ducal du 6 novembre 1978 fixant la composition numérique, la représentation sectorielle et la répartition des sièges de la Chambre des Employés privés pour la période quinquennale 1979 à 1984.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 4 avril 1924 portant création de chambres professionnelles à base électorale et notamment l'article 39 tel qu'il a été modifié par la loi du 21 décembre 1973 modifiant 1. certaines dispositions relatives à l'âge électoral actif et passif pour l'élection des chambres professionnelles, 2. les articles 36, 39 et 42 de la loi du 4 avril 1924 portant création de chambres professionnelles à base électorale;

Sur proposition de la chambre des Employés privés conformément à l'article 38 alinéa 2 de la loi du 4 avril 1924 portant création de chambres professionnelles à base électorale;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Secrétaire d'Etat au Ministère du Travail et de la Sécurité sociale et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Pour la période quinquennale de 1979 à 1984, la composition numérique, la représentation sectorielle et la répartition des sièges de la Chambre des Employés privés sont fixées de la façon suivante:

La Chambre des Employés privés se compose de 25 membres effectifs et de 25 membres suppléants, à savoir:

Groupe 1 — employés appartenant au secteur « industrie » et affiliés à la caisse de maladie des employés privés:	4 sièges
Groupe 2 — employés appartenant au secteur « industrie » et affiliés à la caisse de maladie des employés de l'Arbed:	3 sièges
Groupe 3 — employés appartenant au secteur des banques et assurances:	4 sièges
Groupe 4 — employés appartenant au commerce de gros et de détail ainsi qu'aux autres branches non spécialement dénommées:	8 sièges
Groupe 5 — agents de la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois:	6 sièges

Art. 2. Notre Secrétaire d'Etat au Ministère du Travail et de la Sécurité sociale est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Palais de Luxembourg, le 6 novembre 1978

Jean

*Le Secrétaire d'Etat
au Ministère du Travail
et de la Sécurité sociale*
Maurice Thoss

Règlement grand-ducal du 7 novembre 1978 fixant le taux de cessibilité et de saisissabilité des rémunérations, pensions et rentes.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi du 11 novembre 1970 sur les cessions et saisies des rémunérations de travail ainsi que les pensions et rentes;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Les tranches prévues par l'article 4 de la loi du 11 novembre 1970 sur les cessions et saisies des rémunérations de travail ainsi que les pensions et rentes sont fixées comme suit avec effet à partir du 1^{er} janvier 1979:

la première tranche: jusqu'à 7.500,— francs par mois

la deuxième tranche: de 7.501 à 14.500,— francs par mois

la troisième tranche: de 14.501 à 22.000 francs par mois

la quatrième tranche: de 22.001 à 36.000 francs par mois

la cinquième tranche: à partir de 36.001,— francs par mois.

Art. 2. Le règlement grand-ducal du 25 janvier 1978 fixant les taux de cessibilité et de saisissabilité des rémunérations, pensions et rentes est abrogé avec effet à partir du 1^{er} janvier 1979.

Art. 3. Notre Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Château de Berg, le 7 novembre 1978

Jean

Le Ministre de la Justice,
Robert Krieps

Règlement ministériel du 10 novembre 1978 établissant le troisième programme quinquennal d'équipement sportif en exécution de la loi du 11 juillet 1978 autorisant le Gouvernement à subventionner l'exécution d'un troisième programme quinquennal d'équipement sportif communal et intercommunal.

Le Ministre de l'Education Physique et des Sports,

Vu l'article 2, alinéa 1^{er}, de la loi du 11 juillet 1978 autorisant le Gouvernement à subventionner l'exécution d'un troisième programme quinquennal d'équipement sportif communal et intercommunal;

Sur avis de la commission interdépartementale pour les équipements sportifs à réaliser par l'Etat ou, avec la participation de l'Etat, par les communes et les syndicats intercommunaux;

Arrête:

Art. 1^{er}. (1) Le programme d'équipement sportif, indiquant le nombre, le genre et la répartition sur le territoire du pays des projets d'équipement sportif à exécuter par les communes ou les syndicats intercommunaux, susceptibles d'être subventionnés par l'Etat à partir du 1^{er} janvier 1978 en exécution de la loi du 11 juillet 1978 autorisant le Gouvernement à subventionner l'exécution d'un troisième programme quinquennal d'équipement sportif communal et intercommunal, est établi comme suit:

Nombre	Genre	N°	Répartition sur le territoire
13	Salles des sports	01	Bérelange (Commune de Walferdange)
		02	Boevange/Attert
		03	Bous
		04	Dudelange — Ecole Boudersberg
		05	Dudelange — Ecole « Italie »
		06	Folschette
		07	Hautcharage (Commune de Bascharage)
		08	Linger (Commune de Bascharage)
		09	Luxembourg — Ecole rue Mich. Welter
		10	Luxembourg — Hollerich
		11	Michelau (Commune de Bourscheid)
		12	Rodange (Commune de Pétange)
		13	Rumelange
12	Halls des sports	14	Berg (Colmar)
		15	Bertrange
		16	Esch-sur-Alzette — Ecole du Brill
		17	Heffingen
		18	Howald (Commune de Hesperange)
		19	Luxembourg — Cents
		20	Luxembourg — Ecole rue A. Roberti
		21	Luxembourg — Gasperich
		22	Luxembourg — Limpertsberg
		23	Luxembourg — Rollingergrund
		24	Niederkorn (Commune de Differdange)
		25	Remich

Nombre	Genre	N°	Répartition sur le territoire
7	Halls multisports	26 27 28 29 30 31 32	Bettembourg Grevenmacher Kayl Luxembourg — Bonnevoie Pétange Redange Roeser
5	Piscines d'apprentissage	33 34 35 36 37	Esch-sur-Alzette — Ecole du Brill Luxembourg — Cents Luxembourg — Gasperich Nieder Korn (Commune de Differdange) Soleuvre (Commune de Sanem)
3	Piscines couvertes	38 39 40	Mersch Pétange Walferdange (Syndicat des communes de Walferdange, Lorentzweiler et Steinsel)
11	Terrains des sports	41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51	Berg (Colmar) Bettborn Christnach (Commune de Waldbillig) Ehlerange (Commune de Sanem) Hosingen Itzig (Commune de Hesperange) Junglinster Lintgen Mondercange Nieder Korn (Commune de Differdange) Steinsel
5	Stades multisports	52 53 54 55 56	Diekirch Ettelbruck Grevenmacher Luxembourg — Stade municipal Mamer
1	Plaine multisports	57	Luxembourg — Cessange
3	Centres de tennis	58 59 60	Grevenmacher Mersch Sandweiler
1	Plan d'eau	61	Echternach

(2) Sont ajoutées aux projets détaillés à l'alinéa (1) ci-dessus diverses installations spécifiques ou de moindre importance.

(3) Le nombre, le genre et la répartition sur le territoire des installations visées à l'alinéa (2) ci-dessus sont déterminés, dans le cadre des disponibilités financières, au fur et à mesure de la présentation de projets y relatifs; ils font l'objet de publications au Mémorial.

Art. 2. Le programme d'équipement sportif détaillé, établi à l'alinéa (1) de l'article 1^{er} ci-dessus, peut être complété. De plus, il peut être modifié si l'un ou l'autre objet y inscrit n'est pas exécuté pendant la période quinquennale considérée.

Art. 3.(1) Les objets énumérés au programme y sont inscrits sans rang de priorité. L'ordre de leur exécution résulte, d'une part, de l'importance des crédits annuels disponibles et, d'autre part, de la cadence de la présentation par les communes ou syndicats intercommunaux des projets y relatifs.

(2) En cas de besoin, le rang de priorité est fixé par le Ministre ayant dans ses attributions l'éducation physique et les sports, la commission interdépartementale pour les équipements sportifs à réaliser par l'État ou, avec la participation de l'État, par les communes et les syndicats intercommunaux, entendue en son avis.

Luxembourg, le 10 novembre 1978.

*Le Ministre de l'Education Physique
et des Sports,
Emile Krieps*

Règlement du Gouvernement en Conseil du 10 novembre 1978 portant approbation du troisième programme quinquennal d'équipement sportif établi par le règlement ministériel du 10 novembre 1978 et modification du deuxième programme quinquennal d'équipement sportif établi par le règlement ministériel du 13 décembre 1973, complété par celui du 18 juillet 1978.

Le Gouvernement en Conseil,

Vu l'article 2, alinéa 1^{er}, de la loi du 11 juillet 1978 autorisant le Gouvernement à subventionner l'exécution d'un troisième programme quinquennal d'équipement sportif communal et intercommunal;

Vu le troisième programme quinquennal d'équipement sportif communal et intercommunal établi par le règlement du Ministre de l'Education Physique et des Sports en date du 10 novembre 1978;

Vu le deuxième programme quinquennal d'équipement sportif communal et intercommunal établi par le règlement du Ministre de l'Education Physique et des Sports du 13 décembre 1973, complété par celui du 18 juillet 1978 et approuvé par le Conseil de Gouvernement en date du 18 janvier 1974 en exécution de la loi du 19 novembre 1973 autorisant le Gouvernement à subventionner l'exécution d'un deuxième programme quinquennal d'équipement sportif communal et intercommunal;

Arrête:

Art. 1^{er}. (1) Est approuvé le troisième programme d'équipement sportif à réaliser par les communes ou les syndicats intercommunaux à partir du 1^{er} janvier 1978, établi par le Ministre de l'Education Physique et des Sports dans son règlement du 10 novembre 1978 conformément à la loi du 11 juillet 1978 autorisant le Gouvernement à subventionner l'exécution d'un troisième programme quinquennal d'équipement sportif communal et intercommunal.

(2) Toute modification qui est apportée ultérieurement au troisième programme quinquennal d'équipement sportif établi à l'article 1^{er}, alinéa (1), dudit règlement, reste soumise à l'approbation du Gouvernement en Conseil.

Art. 2. Le projet d'un terrain des sports de plein air à Ettelbruck est supprimé du deuxième programme quinquennal d'équipement sportif établi par le règlement ministériel du 13 décembre 1973, complété par celui du 18 juillet 1978.

Art. 3. Le présent règlement et celui du Ministre de l'Education Physique et des Sports établissant le troisième programme quinquennal d'équipement sportif sont publiés au Mémorial.

Luxembourg, le 10 novembre 1978.

Les Membres du Gouvernement,
Gaston Thorn
Benny Berg
Emile Krieps
Joseph Wohlfart
Robert Krieps
Jean Hamilius
Jacques F. Poos
Josy Barthel
Albert Berchem
Guy Linster
Maurice Thoss

Règlement ministériel du 13 novembre 1978 portant approbation de l'indemnité allouée par l'assurance des animaux de boucherie contre les risques de transport des porcs de boucherie.

Le Ministre de l'agriculture et de la viticulture,

Vu l'arrêté grand-ducal du 19 mars 1945, portant création d'une assurance obligatoire des animaux de boucherie;

Vu l'arrêté ministériel du 25 août 1956, portant approbation des modifications aux statuts de la caisse d'assurance des animaux de boucherie;

Vu l'arrêté ministériel du 2 décembre 1976, portant modification des statuts de la caisse d'assurance des animaux de boucherie;

Sur proposition de l'assemblée générale de la caisse d'assurance des animaux de boucherie;

Arrête:

Art. 1^{er}. Est approuvé le taux de l'indemnité allouée par l'assurance des animaux de boucherie contre les risques de transport de porcs de boucherie, établi par l'assemblée générale de ladite assurance, à soixante-dix pour cent de la valeur commerciale d'un porc.

Art. 2. Le règlement ministériel du 3 décembre 1976 portant approbation de l'indemnité allouée par l'assurance des animaux de boucherie contre les risques de transport des porcs de boucherie est abrogé.

Art. 3. Le présent arrêté entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1979 et sera publié au Mémorial.

Luxembourg, le 13 novembre 1978.

*Pour le Ministre de l'agriculture
et de la viticulture*
Le Secrétaire d'Etat,
Albert Berchem

Loi du 16 novembre 1978 portant approbation du Deuxième Avenant, signé à Lisbonne, le 20 mai 1977, à la Convention entre le Luxembourg et le Portugal sur la sécurité sociale, signée le 12 février 1965.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 12 octobre 1978 et celle du Conseil d'Etat du 16 octobre 1978 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. Est approuvé le Deuxième Avenant, signé à Lisbonne, le 20 mai 1977, à la Convention entre le Luxembourg et le Portugal sur la sécurité sociale, signée le 12 février 1965.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Château de Berg, le 16 novembre 1978

Jean

Le Ministre des Affaires Etrangères
et du Commerce Extérieur,

Gaston Thorn

Le Ministre du Travail et de la
Sécurité Sociale,

Benny Berg

Doc. parl. n° 2154; sess. ord. 1977-1978

DEUXIEME AVENANT A LA CONVENTION

entre le Luxembourg et le Portugal sur la sécurité sociale, signée le 12 février 1965.

Son Altesse Royale le Grand-Duc de Luxembourg

et

Son Excellence le Président de la République Portugaise

désireux de développer les rapports en matière de sécurité sociale entre les deux Etats, ont décidé de réviser certaines dispositions de la convention entre le Luxembourg et le Portugal sur la sécurité sociale du 12 février 1965 et ont, à cet effet, désigné comme Leurs Plénipotentiaires:

Son Altesse Royale le Grand-Duc de Luxembourg:

M. Benny Berg, Vice-président du Gouvernement, Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale;

Son Excellence le Président de la République Portugaise:

M. José Medeiros Ferreira, Ministre des Affaires Etrangères,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1^{er}

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 1, litt. f) de l'article 1^{er} de la convention a la teneur suivante:

« f) l'assurance supplémentaire des travailleurs des mines, des ouvriers métallurgistes et des chauffeurs professionnels ».

Article 2

L'article 2 de la convention est complété par un paragraphe 4 de la teneur suivante:

« Paragraphe 4. Les dispositions de la présente convention peuvent être étendues aux régimes des travailleurs indépendants par voie d'arrangement administratif ».

Article 3

Le paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la convention est modifié comme suit:

« Paragraphe 1^{er}. Les dispositions de la présente convention ne peuvent conférer ni maintenir le droit de bénéficiaire, en vertu des législations des Parties contractantes, de plusieurs prestations de même nature ou de plusieurs prestations se rapportant à une même période d'assurance ou période assimilée. Toutefois cette disposition ne s'applique pas aux prestations d'invalidité, de vieillesse et de décès (pensions) qui sont liquidées conformément aux dispositions du chapitre 2 du Titre III de la présente convention ».

Article 4

Le paragraphe 3 de l'article 4 de la convention est abrogé.

Article 5

Le paragraphe 2 de l'article 9 de la convention est modifié comme suit:

« Paragraphe 2. Si, dans les cas visés au paragraphe premier du présent article, le travailleur salarié ou assimilé ne remplit pas les conditions prévues aux alinéas a), b) et c) dudit paragraphe et lorsque ce travailleur aurait encore droit aux prestations en vertu de la législation de la Partie contractante sur le territoire de laquelle il a été assuré en dernier lieu avant le transfert de sa résidence s'il se trouvait sur ce territoire, il conserve le droit aux prestations pendant une période de vingt-six semaines à partir du dernier jour qu'il était assujéti à l'assurance obligatoire de cette Partie. L'institution de cette Partie peut demander à l'institution du lieu de résidence de servir les prestations en nature suivant les modalités de la législation appliquée par cette dernière institution ».

Article 6

L'article 9 de la convention est complété par un paragraphe 3 de la teneur suivante:

« Paragraphe 3. En cas de transfert de résidence du territoire de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie à la suite de la cessation du contrat de travail, le travailleur salarié ou assimilé conserve le droit de l'assurance continuée pour une période ne pouvant dépasser trois mois au plus à compter du premier du mois suivant celui du transfert de résidence ».

Article 7

Le paragraphe 2 de l'article 10 de la convention est modifié comme suit:

« Paragraphe 2. Un travailleur salarié ou assimilé admis au bénéfice des prestations à charge d'une institution de l'une des Parties contractantes, qui réside sur le territoire de ladite Partie, conserve ce bénéfice lorsqu'il transfère sa résidence sur le territoire de l'autre Partie, à condition d'avoir obtenu, avant le transfert, l'autorisation de l'institution compétente, laquelle tient dûment compte des motifs de ce transfert; toutefois cette autorisation ne peut être refusée que si le transfert de résidence de l'intéressé est de nature à compromettre son état de santé ou l'application d'un traitement médical ».

Article 8

Après l'article 10 de la convention il est inséré un article 10bis de la teneur suivante:

« **Art. 10bis.** Paragraphe 1^{er}. Un titulaire d'une pension ou d'une rente due au titre de la législation d'une Partie contractante ou un titulaire de pensions ou de rentes dues au titre des législations des deux Parties contractantes bénéficie ainsi que les membres de sa famille des prestations en nature au cours d'un séjour temporaire sur le territoire de la Partie contractante autre que celui où ils résident, lorsque leur état vient à nécessiter immédiatement des soins médicaux, y compris l'hospitalisation.

Paragraphe 2. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 10 de la présente convention sont applicables par analogie.

Paragraphe 3. Dans les cas visés au paragraphe premier du présent article la charge des prestations en nature incombe à l'institution du lieu de résidence du titulaire qui pour l'application de l'article 14 de la convention est considérée comme institution compétente ».

Article 9

Le paragraphe 1^{er} de l'article 14 de la convention est modifié comme suit:

« Paragraphe 1^{er}. Les prestations en nature servies en vertu des dispositions du paragraphe 2 de l'article 9, des paragraphes 1, 2 et 6 de l'article 10, du paragraphe 1 de l'article 10bis, du paragraphe 1 de l'article 11 et du paragraphe 2 de l'article 13 de la présente convention font l'objet d'un remboursement de la part des institutions compétentes à celles qui les ont servies ».

Article 10

Après l'article 14 de la convention il est inséré un article 14bis de la teneur suivante:

« **Art. 14bis.** Paragraphe 1^{er}. Lorsqu'un travailleur salarié ou assimilé soumis à la législation d'une Partie contractante ou un titulaire d'une pension ou d'une rente ou un membre de sa famille décède sur le territoire de l'autre Partie, le décès est considéré comme étant survenu sur le territoire de la première Partie.

Paragraphe 2. L'institution compétente prend à sa charge l'allocation au décès même si le bénéficiaire se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Paragraphe 3. En cas de décès d'un titulaire d'une pension ou d'une rente ou d'un membre de sa famille, l'allocation au décès est à charge de la Partie contractante, compétente pour les prestations en nature conformément à l'article 13 de la présente convention ».

Article 11

Le paragraphe 2 de l'article 17 de la convention est modifié comme suit:

« Paragraphe 2. En cas d'application de la législation luxembourgeoise le complément dû, le cas échéant, pour parfaire la pension minimum, le supplément pour enfant ainsi que les majorations spéciales sont accordés dans la même proportion que la part de pension fixe à charge de l'État et des communes ».

Article 12

L'article 17 de la convention est complété par un paragraphe 3 de la teneur suivante:

« Paragraphe 3. Les périodes d'assurance accomplies sous la législation luxembourgeoise par des ressortissants portugais ne résidant pas sur le territoire luxembourgeois sont assimilées à des périodes de résidence pour l'attribution de la part de pension fixe dans les pensions luxembourgeoises ».

Article 13

Le paragraphe 1^{er} de l'article 23 de la convention est modifié comme suit:

« Paragraphe 1^{er}. Un travailleur salarié ou assimilé occupé sur le territoire d'une Partie contractante et ayant des enfants qui résident ou sont élevés sur le territoire de l'autre Partie, a droit pour lesdits enfants aux allocations familiales selon les dispositions de la législation de la première Partie, jusqu'à concurrence d'un montant de quatre cents francs luxembourgeois par enfant et par mois. Ce montant correspond au nombre deux cent vingt-cinq de l'indice pondéré du coût de la vie luxembourgeois rattaché à la base de 1948. Il est adapté au coût de la vie suivant les règles prescrites en matière d'allocations familiales ».

Article 14

L'article 24 de la convention a la teneur suivante:

« **Art. 24.** Un titulaire d'une pension ou d'une rente de vieillesse, d'invalidité, de survie, d'accident du travail ou de maladie professionnelle a droit aux allocations familiales selon les règles suivantes, quelle que soit la Partie contractante sur le territoire de laquelle résident le titulaire de pension ou de rente ou les enfants:

a) le titulaire d'une pension ou d'une rente due au titre de la législation d'une seule Partie contractante, conformément à la législation de cette Partie, compte tenu de l'article 23 de la convention;

b) le titulaire de pensions ou de rentes dues au titre des législations des deux Parties contractantes conformément à la législation de la Partie contractante sur le territoire de laquelle il réside, compte tenu de l'article 23 de la convention ».

Article 15

Après l'article 38 de la convention il est inséré un article 38bis de la teneur suivante:

« **Art. 38bis.** Sous réserve du consentement des Parties contractantes, la République du Cap Vert peut adhérer à la présente convention.

L'adhésion à la convention confère les mêmes droits et entraîne les mêmes obligations que la ratification. Un protocole d'adhésion peut prévoir les dispositions particulières éventuellement nécessaires à cet effet dans le cadre des dispositions de la convention ».

Article 16

Le point I du Protocole spécial est modifié comme suit:

I

« Le territoire auquel s'applique la convention, en ce qui concerne le Portugal, comprend le Portugal continental et les archipels Açores et Madère ».

Article 17

Le point II du Protocole spécial est abrogé et remplacé par un point II nouveau de la teneur suivante:

II

« En cas d'application de la législation luxembourgeoise, l'allocation familiale supplémentaire prévue à l'alinéa 4 de l'article 8 de la loi modifiée du 29 avril 1964 concernant les prestations familiales correspond à l'allocation familiale fixée à l'article 23 de la présente convention et est sujette à adaptation dans les conditions y prévues »

Article 18

Le point IV du Protocole spécial est abrogé.

Article 19

Le présent avenant est ratifié et les instruments de ratification seront échangés aussitôt que possible.

Article 20

Le présent avenant, qui aura la même durée que la convention, entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le mois au cours duquel les instruments de ratification auront été échangés.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés ont apposé leurs signatures en bas du présent avenant et l'ont revêtu de leur sceau.

Fait à Lisbonne, le 20 mai 1977, en double original, en langues française et portugaise, les deux textes faisant également foi.

(suivent les signatures)

—

- **Accord de coopération entre la Communauté Economique Européenne et la République arabe d’Egypte**
- **Acte final**
signés à Bruxelles, le 18 janvier 1977
- **Accord de coopération entre la Communauté Economique Européenne et le Royaume hachémite de Jordanie**
- **Acte final**
signés à Bruxelles, le 18 janvier 1977
- **Accord de coopération entre la Communauté Economique Européenne et la République arabe syrienne**
- **Acte final**
signés à Bruxelles, le 18 janvier 1977
- **Accord de coopération entre la Communauté Economique Européenne et la République libanaise**
- **Acte final**
signés à Bruxelles, le 3 mai 1977
- **Entrée en vigueur.**

(Mémorial 1978, A, pp. 682 et 683)

Les procédures requises pour l’entrée en vigueur des Actes désignés ci-dessus ayant été accomplies à la date du 29 septembre 1978, lesdits Accords et Actes finals sont entrés en vigueur le 1^{er} novembre 1978.

A l’occasion du dépôt des instruments de ratification de la République fédérale d’Allemagne, son Représentant a déclaré, au nom de son Gouvernement, que ces Accords et Actes finals sont également applicables au Land de Berlin avec effet au jour où ils entrent en vigueur en République fédérale d’Allemagne.

En outre, il a déclaré, qu’il y a lieu de considérer comme ressortissants de la République fédérale d’Allemagne tous les Allemands au sens de la Loi fondamentale de la République fédérale d’Allemagne.

Protocole financier entre la Communauté Economique Européenne et Malte
signé à Bruxelles, le 4 mars 1976. — Entrée en vigueur.

(Mémorial 1977, A, p. 611 et ss.)

Les procédures requises pour l’entrée en vigueur du Protocole désigné ci-dessus ayant été accomplies à la date du 28 septembre 1978, ledit Acte est entré en vigueur le 1^{er} novembre 1978.

A l’occasion du dépôt de l’instrument de ratification de la République fédérale d’Allemagne, son Représentant a déclaré, au nom de son Gouvernement, que le Protocole financier est également applicable au Land de Berlin avec effet au jour où il entrera en vigueur en République fédérale d’Allemagne.

Convention douanière relative au matériel de bien-être destiné aux gens de mer, faite à Bruxelles, le 1^{er} décembre 1964. — Ratification par la Côte d'Ivoire.

(Mémorial 1974, A, p. 1646 et ss.
Mémorial 1975, A, pp. 466, 792, 1495
Mémorial 1976, A, p. 38)

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général du Conseil de Coopération Douanière qu'en date du 26 septembre 1978 la Côte d'Ivoire a ratifié la Convention désignée ci-dessus.

Conformément à son article 13, paragraphe 2, la Convention entrera en vigueur pour la Côte d'Ivoire le 26 décembre 1978.

— **Protocole additionnel à l'Accord entre la Communauté Economique Européenne et la République Portugaise**

— **Protocole financier entre la Communauté Economique Européenne et la République Portugaise**

— **Acte final**

signés à Bruxelles, le 20 septembre 1976. — Entrée en vigueur.

(Mémorial 1978, A, p. 1174 et ss.)

Les procédures requises pour l'entrée en vigueur des Actes désignés ci-dessus ayant été accomplies à la date du 30 septembre 1978, les deux Protocoles et l'Acte final sont entrés en vigueur le 1^{er} novembre 1978.

A l'occasion du dépôt de l'instrument de ratification de la République fédérale d'Allemagne, son Représentant a déclaré, au nom de son Gouvernement, que ces Protocoles et l'Acte final sont également applicables au Land de Berlin avec effet au jour où ils entrent en vigueur en République fédérale d'Allemagne.

En ce qui concerne le Protocole additionnel, il a en outre déclaré qu'il y a lieu de considérer comme ressortissants de la République fédérale d'Allemagne tous les Allemands au sens de la Loi fondamentale de la République fédérale d'Allemagne.

Protocole financier entre la Communauté Economique Européenne et la Grèce, signé à Bruxelles, le 28 février 1977. — Entrée en vigueur.

(Mémorial 1978, A, p. 198 et ss.)

Les procédures requises pour l'entrée en vigueur du Protocole désigné ci-dessus ayant été accomplies le 26 juillet 1978, ledit Acte est entré en vigueur, conformément à son article 13, paragraphe 2, le 1^{er} août 1978.

A l'occasion du dépôt de l'instrument de ratification de la République fédérale d'Allemagne, son Représentant a déclaré, au nom de son Gouvernement, que le Protocole financier est également applicable au Land de Berlin avec effet au jour où il entre en vigueur en République fédérale d'Allemagne.