



Recueil des lois fédérales

N° 40 14 octobre 1986

- 1654 Participation au financement des universités pour les années 1987-1992
- 1660, 1661 et 1664 Règlement de visite des bateaux du Rhin
- 1683 Perception de la redevance fédérale de sécurité aérienne. O
- 1685 Fixation de la redevance fédérale de sécurité aérienne. O du DFTCE
- 1689 Interdiction temporaire d'importation et de transit d'animaux de l'espèce porcine, de viande et de préparations de viande en provenance de France. O (5/86)
- 1690 Prix des plants de pommes de terre provenant de la récolte 1986. O du DFEP

Accord intercantonal sur la participation au financement des universités pour les années 1987–1992

Adopté par la Conférence suisse des directeurs cantonaux de l'instruction publique
et la Conférence suisse des directeurs cantonaux des finances, le 26 octobre 1984
Approuvé par le Conseil fédéral le 17 septembre 1986

I. Objectifs et principes

§ 1 Objectifs

L'accord a pour objectifs:

- d'associer les cantons non universitaires au financement des universités cantonales;
- d'assurer, dans la mesure du possible, le libre accès aux universités cantonales;
- de garantir l'égalité de traitement des étudiants et des candidats aux études des cantons signataires.

§ 2 Principes

¹ Les cantons qui ont adhéré à l'accord (cantons signataires) versent aux cantons universitaires signataires une contribution annuelle aux dépenses d'exploitation des universités.

² Les cantons universitaires signataires s'engagent à éviter l'introduction de limitations d'accès aux études; le § 7 et le § 13 demeurent réservés.

³ Les cantons universitaires signataires garantissent aux étudiants et aux candidats aux études de tous les cantons signataires les mêmes droits qu'aux étudiants et aux candidats aux études de leur propre canton. Les différences en matière de taxes d'études existant actuellement entre les universités demeurent réservées.

II. Contributions

§ 3 Montants des contributions

La contribution par étudiant et par an s'élève à:	Fr.
1987	5000
1988	6000
1989	6000
1990	7000
1991	7000
1992	8000

RS 414.23

§ 4 Canton débiteur

Est réputé canton débiteur le canton de domicile légal (CCS art. 23 – 26) de l'étudiant au moment de l'obtention du certificat donnant accès aux études. Est réputé étudiant au sens de l'accord tout étudiant immatriculé à l'université d'un canton signataire.

§ 5 Recensement des étudiants

¹ Le nombre d'étudiants déterminant pour le paiement de la contribution est la moyenne des effectifs des étudiants du semestre d'hiver et du semestre d'été.

² Les effectifs sont établis sur la base des relevés de l'Office fédéral de la statistique d'après les critères du Système d'information universitaire suisse.

§ 6 Procédure

¹ Le secrétariat de la Conférence universitaire suisse se charge de recouvrer les contributions auprès des cantons débiteurs, puis de les virer aux cantons universitaires.

² Le montant doit être versé dans les 60 jours.

III. Accès aux universités et égalité de traitement**§ 7 Egalité de traitement**

¹ S'il s'avère nécessaire de limiter l'accès aux études, les étudiants et candidats aux études de tous les cantons signataires bénéficient des mêmes droits que ceux du canton siège de l'université touchée par cette mesure.

² Le canton universitaire en question est tenu de consulter au préalable la Commission de l'accord intercantonal.

§ 8 Traitement des étudiants des cantons non signataires

¹ Les étudiants provenant de cantons qui n'ont pas adhéré au présent accord ne peuvent se prévaloir des mêmes droits que les autres étudiants.

² Ils ne peuvent être admis à une université que lorsque les étudiants des cantons signataires y ont été immatriculés.

³ Les étudiants provenant de cantons qui n'ont pas adhéré au présent accord se verront imposer des taxes supplémentaires correspondant au moins aux montants des contributions payées par les cantons signataires.

§ 9 Renonciation à des accords particuliers

Les cantons signataires renoncent aux conventions ou accords particuliers incompatibles avec le présent accord. Sont notamment exclus les accords

entre cantons universitaires et cantons non universitaires, au cas où ces accords contreviendraient au principe d'égalité de traitement des étudiants et à celui d'égalité des droits des cantons signataires.

IV. Cas particuliers

§ 10 Cantons participant au financement d'universités

¹ Les cantons signataires qui participent au financement d'une université ne sont pas tenus de verser au canton universitaire en question des contributions supplémentaires selon le présent accord si la charge financière qu'ils supportent atteint ou dépasse les contributions prévues au chapitre II du présent accord.

² Les étudiants qui ont leur domicile légal dans un canton participant au financement d'une université et qui s'immatriculent à l'université d'un autre canton signataire sont mis au nombre des étudiants du canton cofinancé pour le calcul des charges découlant du présent accord.

§ 11 Cantons ayant la charge d'une institution universitaire indépendante

Les institutions universitaires indépendantes reconnues et dispensant une formation académique sont, pour autant qu'elles soient financées par un canton signataire, assimilées aux universités en ce qui concerne l'application du présent accord.

V. Principauté de Liechtenstein

§ 12

La Principauté de Liechtenstein peut adhérer au présent accord; elle jouit alors des mêmes droits et doit s'acquitter des mêmes devoirs que les autres cosignataires.

VI. Organes

§ 13 Commission de l'accord intercantonal

¹ Une commission composée de représentants gouvernementaux de cantons signataires surveille l'exécution du présent accord.

² Cette commission a, en particulier, les attributions suivantes: Elle

- contrôle le recouvrement des contributions et leur versement aux cantons universitaires;
- traite les affaires courantes relatives à l'application de l'accord;

- soumet, dans toutes les affaires de portée fondamentale, des propositions aux gouvernements des cantons signataires; en règle générale, elle consulte au préalable les comités de la Conférence des directeurs de l'instruction publique et de la Conférence des directeurs des finances;
- se prononce à l'intention des gouvernements des cantons universitaires lorsque des limitations d'accès sont envisagées;
- surveille l'activité du secrétariat de l'accord.

³ La commission est instituée par les gouvernements des cantons signataires. Elle est composée paritairement de représentants de cantons universitaires et de cantons non universitaires. La Confédération y délègue un représentant ayant voix consultative.

§ 14 Secrétariat

Le secrétariat de la Conférence universitaire suisse assume les fonctions de secrétariat de l'accord.

VII. Juridiction

§ 15 Instance d'arbitrage

Une instance d'arbitrage désignée par la Commission de l'accord intercantonal tranche sans appel les litiges portant sur la contribution due par un canton en vertu du § 4.

§ 16 Tribunal fédéral

Sous réserve du § 15, les litiges qui pourraient surgir entre les cantons en raison du présent accord seront soumis, par voie de plainte, au Tribunal fédéral.

VIII. Dispositions transitoires et finales

§ 17 Adhésion

Les cantons qui adhèrent au présent accord doivent en informer le secrétariat de l'accord.

§ 18 Durée

¹ Le présent accord est conclu pour une durée de six ans à dater de son entrée en vigueur.

² Deux ans avant l'expiration de l'accord, la Conférence des directeurs cantonaux de l'instruction publique et la Conférence des directeurs cantonaux des finances proposent, le cas échéant, aux gouvernements cantonaux, la conclusion d'un nouvel accord.

§ 19 Entrée en vigueur

Le présent accord entre en vigueur le 1^{er} janvier 1987. L'entrée en vigueur n'est effective que si au moins trois cantons universitaires et au moins sept cantons non universitaires ont annoncé leur adhésion.

Saint-Gall/Genève, 26 octobre 1984

Conférence des directeurs cantonaux
de l'instruction publique

Le président: Rüesch

Le secrétaire: Egger

Conférence des directeurs cantonaux
des finances

Le président: Ducret

Le secrétaire: Stucky

30972

Les cantons ci-après et la Principauté de Liechtenstein ont adhéré jusqu'ici à l'Accord, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1987:

Canton	Adhésion
Appenzell Rh.-Int.	18 mars 1985
Appenzell Rh.-Ext.	17 juin 1985
Berne	9 septembre 1985
Fribourg	12 novembre 1985
Glaris	5 mai 1985
Lucerne	Janvier 1986
Neuchâtel	18 décembre 1985
Obwald	21 juin 1985
Schwyz	Juin 1985
Zoug	28 novembre 1985
Zurich	29 novembre 1985
Vaud	Mai 1985
Soleure	22 janvier 1986
Saint-Gall	17 février 1986
Thurgovie	13 février 1986
Schaffhouse	16 mars 1986
Tessin	18 mars 1986
Nidwald	21 mars 1986
Bâle-Ville	24 avril 1986
Grisons	8 juin 1986
Principauté de Liechtenstein	

30972

Règlement de visite des bateaux du Rhin

Modification du 24 juin 1986

L'Office fédéral de l'économie des eaux,

vu l'article 28, 2^e alinéa, de la loi fédérale du 3 octobre 1975¹⁾ sur la navigation intérieure;
en exécution de la résolution 1986–I–20 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin,

arrête:

I

La durée de validité de la prescription temporaire²⁾ suivante qui modifie le règlement de visite des bateaux du Rhin du 16 mai 1975³⁾ est prorogée:

Art. 9.06

II

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} octobre 1986 et a effet jusqu'au 30 septembre 1989.

24 juin 1986

Office fédéral de l'économie des eaux:
Le directeur, Loepfe

30965

¹⁾ RS 747.201

²⁾ RS 747.224.131.2

³⁾ RS 747.224.131

Règlement de visite des bateaux du Rhin

Modification du 24 juin 1986

L'Office fédéral de l'économie des eaux,

vu l'article 28, 2^e alinéa, de la loi fédérale du 3 octobre 1975¹⁾ sur la navigation intérieure;

en exécution de la résolution 1986-I-33 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin,

arrête:

I

Le règlement de visite des bateaux du Rhin du 16 mai 1975²⁾ est modifié par les prescriptions temporaires suivantes:

Art. 1.06 Navires de mer

1. Pour les bateaux autorisés à pratiquer la navigation maritime ou côtière (navires de mer) le certificat de visite, pour autant qu'ils n'en possèdent pas un, est remplacé par un certificat spécial certifiant qu'ils sont aptes à pratiquer la navigation sur le Rhin. Les bateaux doivent remplir les prescriptions des articles 3.03, 3.04, 5.05, chiffre 7, 5.09, 6.16, 7.01, 7.02, chiffre 1, lettre a et b, ainsi que, le cas échéant, les prescriptions du chapitre 9.

2. La Commission de visite délivre le certificat spécial conformément au modèle de l'annexe G. La durée de validité du certificat spécial est réglée suivant l'article 2.06 du présent règlement.

3. Les navires de mer qui transportent sur le Rhin des matières dangereuses au sens de l'ADNR doivent toutefois se faire délivrer un certificat de visite.

II

Dispositions transitoires

¹ Les prescriptions des articles 3.04, chiffre 10, 5.05, chiffre 7, 5.09 et 6.16 ne s'appliquent pas aux navires de mer dont la quille aura été posée avant le 1^{er} octobre 1987.

¹⁾ RS 747.201

²⁾ RS 747.224.131

² Les autres prescriptions de l'article 1.06 ne s'appliquent aux navires de mer dont la quille aura été posée avant le 1^{er} octobre 1987 qu'à partir du 1^{er} octobre 1991.

III

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} octobre 1986 et à effet jusqu'au 30 septembre 1989.

24 juin 1986

Office fédéral de l'économie des eaux:
Le directeur, Loepfe

30962

(Modèle)

Annexe G

Commission de visite

Certificat spécial pour navires de mer naviguant sur le Rhin n°

La Commission de visite atteste par la présente que le navire de mer

Nom:

Numéro ou lettres distinctifs du navire:

Lieu d'immatriculation:

Année de construction:

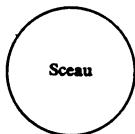
Longueur du navire:

après visite effectuée le est reconnu apte à naviguer sur le Rhin et y est autorisé aux conditions spéciales énumérées ci-après.

Conditions spéciales:
.....
.....
.....

Le présent certificat spécial n'est valable que pour autant que le navire est muni des certificats valables pour la navigation maritime ou côtière et au plus tard jusqu'au

....., le
(Lieu) (Date)



Commission de visite

.....
(Signature)

Règlement de visite des bateaux du Rhin

Modification du 24 juin 1986

L'Office fédéral de l'économie des eaux,

vu l'article 28, 2^e alinéa, de la loi fédérale du 3 octobre 1975¹⁾ sur la navigation intérieure;

en exécution de la résolution 1986-I-34 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin,

arrête:

I

Le règlement de visite des bateaux du Rhin du 16 mai 1975²⁾ est modifié par les prescriptions temporaires suivantes:

Art. 3.01 Règle fondamentale

1. Les bateaux doivent être construits selon les règles de l'art, leur stabilité doit correspondre à l'usage auquel ils sont destinés.

2. Lorsque des documents relatifs à la stabilité sont exigés en vertu de l'article 1.07, chiffre 3, du règlement de police pour la navigation du Rhin, ceux-ci doivent être vérifiés par une Commission de visite et revêtus du visa de celle-ci. Les conditions limites et le mode de calcul relatifs à la justification de la stabilité sont indiqués à l'annexe H au présent règlement.

II

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} octobre 1986 et à effet jusqu'au 30 septembre 1989.

24 juin 1986

Office fédéral de l'économie des eaux:
Le directeur, Loepfe

30964

¹⁾ RS 747.201

²⁾ RS 747.224.131

Conditions limites et mode de calcul pour la justification de la stabilité des bateaux transportant des conteneurs

1. Les documents relatifs à la stabilité doivent fournir des renseignements compréhensibles pour le conducteur sur la stabilité du bateau dans chaque cas de chargement de conteneurs.

Les documents relatifs à la stabilité doivent comporter au moins:

- a. Les tableaux des coefficients de stabilité admissibles, des valeurs KG admissibles ou des hauteurs admissibles du centre de gravité de la cargaison;
 - b. les données relatives aux volumes pouvant être remplis d'eau de ballastage;
 - c. les formulaires pour le contrôle de la stabilité;
 - d. un exemple de calcul ou un mode d'emploi pour le conducteur.
2. Dans le cas de conteneurs non fixés, tout mode de calcul appliqué pour déterminer la stabilité du bateau doit être conforme aux conditions limites suivantes:
 - a. Sous l'action conjuguée de la force centrifuge résultant de la giration du bateau, de la poussée du vent et des surfaces libres occupées par de l'eau, l'angle d'inclinaison ne doit pas être supérieur à 5° et le côté du pont ne doit pas être immergé.
 - b. La hauteur métacentrique MG ne doit pas être inférieure à 1,00 m.
 - c. Le bras de levier d'inclinaison résultant de la force centrifuge due à la giration du bateau doit être déterminé selon la formule ci-dessous:

$$h_{kz} = C \cdot \frac{v^2}{L} \cdot (KG - \frac{T_1}{2})$$

Dans cette formule:

- h_{kz} = bras de levier d'inclinaison (m),
 C = paramètre pris égal à 0,04 (sec²/m),
 v = plus grande vitesse du bateau (m/sec),
 L = longueur du bateau au niveau du plus grand enfoncement (m),
 KG = hauteur du centre de gravité du bateau chargé au-dessus de la base (m),

T = tirant d'eau moyen du bateau chargé (m).

- d. Le bras de levier d'inclinaison résultant de la poussée du vent doit être déterminé selon la formule ci-dessous:

$$h_{kz} = 0,025 \cdot \frac{A}{D} \cdot (l_w + \frac{T}{2})$$

Dans cette formule:

h_{kz} = bras de levier d'inclinaison (m),

A = surface latérale au-dessus de l'eau le bateau étant chargé (m²),

D = déplacement du bateau chargé (t),

l_w = hauteur du centre de gravité de la surface latérale A au-dessus de l'eau par rapport au plan d'eau (m),

T = tirant d'eau moyen du bateau chargé (m).

- e. Le bras de levier d'inclinaison résultant des surfaces libres exposées à l'eau de pluie et aux eaux résiduaires à l'intérieur de la cale ou du double fond doit être déterminé selon la formule ci-dessous:

$$h_{kfo} = \frac{\sum 0,015 \cdot B \cdot l \cdot (b - 0,55 \sqrt{b})}{D}$$

Dans cette formule:

h_{kfo} = bras de levier d'inclinaison (m),

b = largeur de la cale ou de la section de cale considérée (m),

l = longueur de la cale ou de la section de cale considérée (m),

D = déplacement du bateau chargé (t).

- f. Pour chaque cas de chargement il faut prendre en compte la moitié de l'approvisionnement en carburant et en eau douce.

3. Dans le cas de conteneurs fixés tout mode de calcul appliqué pour déterminer la stabilité du bateau doit être conforme aux conditions limites suivantes:

- a. La hauteur métacentrique MG ne doit pas être inférieure à 0,50 m.
- b. Sous l'action conjuguée de la force centrifuge résultant de la giration du bateau, de la poussée du vent et des surfaces libres occupées par de l'eau, aucune ouverture de la coque ne doit être immergée.

c. Les bras de levier d'inclinaison résultant de la force centrifuge due à la giration du bateau, de la poussée du vent et des surfaces libres exposées à l'eau doivent être déterminés selon les formules visées aux points 2.c, 2.d et 2.e.

d. Pour chaque cas de chargement, il faut prendre en compte la moitié de l'approvisionnement en carburant et en eau douce.

La stabilité d'un bateau chargé de conteneurs fixés est considérée comme suffisante lorsque la KG effective est inférieure ou égale à la KG_{zul} résultant de la formule ci-dessous:

$$KG_{zul} = \frac{KM - \frac{I-i}{2V} (1 - 1,5 \frac{F}{F'}) + 0,75 \frac{B}{F'} (Z \cdot \frac{I}{2} - h_{kw} - h_{kfo})}{0,75 \frac{B}{F'} \cdot Z + 1} \quad [m]$$

Pour $\frac{B}{F'}$ il ne sera pas pris de valeur inférieure à 6,6 et

pour $\frac{I-i}{2V} \cdot (1 - 1,5 \frac{F}{F'})$ pas de valeur inférieure à 0.

Outre les termes définis antérieurement, dans ces formules;

I = moment d'inertie transversal de la ligne de flottaison à T [m⁴]

i = moment d'inertie transversal de la ligne de flottaison parallèle à la base, à la hauteur $T + \frac{2}{3} F'$ [m⁴]

V = déplacement du bateau à T [m³]

F' = franc-bord idéal = H' - T [m] ou $F' = \frac{a \cdot B}{2 \cdot b}$ [m],

la plus petite valeur est déterminante.

a = distance verticale entre l'arête inférieure de l'ouverture immergée en premier lieu en cas d'inclinaison et la ligne de flottaison en position normale du bateau [m]

b = distance de cette même ouverture à partir du milieu du bateau [m]

H = creux minimal [m]

H' = creux idéal = $H + \frac{q}{0,9 \cdot L \cdot B}$ [m]

q = somme des volumes des roufs, écoutilles, trunks etc. jusqu'à une hauteur de 1,0 m au plus au-dessus de H ou jusqu'à l'ouverture la plus basse du volume considéré selon que l'une ou l'autre valeur est plus petite.

Des parties de volumes situées dans un secteur de 0,05 L à partir des extrémités du bateau ne sont pas prises en considération [m³].

4. La justification de la stabilité doit être apportée par la comparaison du KG admissible et du KG effectif resp. par des coefficients de stabilité tels qu'utilisés dans l'exemple cité au point 6. Pour cette comparaison on peut également se référer, au lieu des coefficients de stabilité, aux hauteurs admissibles des centres de gravité des cargaisons.

5. Si sur la base du plan ou du bordereau de chargement le poids des différentes couches peut être déterminé, il n'est pas nécessaire que les formulaires 2 et 3 de l'exemple de calcul donné au point 6 comportent les tableaux des conteneurs.

Dans ce cas, les formulaires simplifiés 5 et 6 peuvent être utilisés.

Dans tous les cas, il y a lieu de prendre en considération le poids total des conteneurs, c'est-à-dire en incluant le poids des conteneurs vides.

6. Exemple de procédure pour l'évaluation de la stabilité de bateaux de navigation intérieure lors du transport de conteneurs

Ce mode de calcul est conforme aux conditions limites du chiffre 1 et donne un exemple pour un contrôle simple de la stabilité par des coefficients.

6.1 *Détermination de KG_{zul} pour les bateaux transportant des conteneurs non fixés*

6.1.1 La stabilité d'un bateau chargé de conteneurs non fixés est considérée comme suffisante lorsque la KG effective est inférieure ou égale à la KG_{zul} résultant de la formule ci-dessous. La KG_{zul} doit être calculée pour différents déplacements couvrant l'ensemble des enfoncements possibles:

$$a. \quad KG_{zul} = \frac{KM + \frac{B}{2F} \left(Z \cdot \frac{T}{2} - h_{kw} - h_{kfo} \right)}{\frac{B}{2F} \cdot Z + 1} \quad [m]^*)$$

*) La formule représente, pour la KG maximum admissible (KG_{zul}) un bilan de stabilité complet. Elle aboutit à la conclusion que l'angle d'inclinaison ne sera pas supérieur à 5° et que le côté du pont ne sera pas immergé lorsque le bateau est exposé à l'action simultanée des moments résultant de la giration du bateau, de la pression du vent latéral et des surfaces libres pouvant être occupées par de l'eau et lorsque le centre de gravité du bateau chargé n'est pas situé au-dessus de la KG_{zul} .

Pour $\frac{B}{2F}$ il ne sera pas pris de valeur inférieure à 11,5 ($11,5 = \frac{1}{\tan 5^\circ}$)

b. $KG_{zul} = KM - MG$ [m]. Pour MG il sera pris la valeur de 1 m.

La plus petite valeur de KG_{zul} selon a) ou b) est déterminante.

Dans les formules:

KG_{zul} = hauteur maximum admissible du centre de gravité du bateau chargé au-dessus de la base [m]

KM = hauteur du métacentre au-dessus de la base [m] – (Formule approchée cf. chiffre 6.1.2.4)

B = largeur au niveau du plus grand enfoncement [m]

F = franc-bord effectif à $\frac{1}{2} L$ [m]

Z = paramètre pour la force centrifuge résultant de la giration (cf. chiffre 6.1.2.1)

T = tirant d'eau moyen [m]

h_{kw} = bras de levier d'inclinaison résultant de la pression de vent latéral (cf. chiffre 6.1.2.2) [m]

h_{kfo} = somme des bras de levier d'inclinaison résultant des surfaces libres occupées par de l'eau (cf. chiffre 6.1.2.3) [m]

6.1.2 Détermination des bras de levier d'inclinaison

6.1.2.1 Force centrifuge résultant de la giration

$$Z = \frac{(0,7 \cdot v)^2}{9,81 \cdot 1,25 \cdot L} = 0,04 \frac{v^2}{L}$$

Outre les termes définis antérieurement, dans cette formule

v = vitesse du bateau [m/sec]

L = longueur de la ligne de flottaison au plus grand enfoncement [m]

6.1.2.2 Pression du vent latéral

$$h_{kw} = \frac{P_w \cdot A \left(1_w + \frac{T}{2} \right)}{\Delta}$$

Pour P_w il sera pris la valeur de 0,025.

Outre les termes définis antérieurement, dans cette formule

P_w = pression du vent latéral [t/m^2]

A = surface latérale au-dessus de l'eau [m^2]

l_w = hauteur du centre de gravité de la surface latérale au-dessus de l'eau par rapport au plan d'eau [m]

Δ = déplacement [t]

6.1.2.3 Surfaces libres exposées à l'eau de pluie et aux eaux résiduaires sous ou sur le plancher intérieur

$$h_{kfo} = \frac{\sum 0,015 \cdot b \cdot l (b - 0,55 \cdot \sqrt{b})}{\Delta}$$

Outre les termes définis antérieurement, dans cette formule

b = largeur de la cale ou de la section de cale considérées [m]⁹⁾

l = longueur de la cale ou de la section de cale considérées [m]

6.1.2.4 Formule d'approximation pour KM

Lorsqu'un plan des courbes n'est pas disponible, la valeur de KM pour le calcul peut être déterminée par ex. à partir des formules d'approximation suivantes:

a. bateaux en forme de ponton

$$KM = \frac{B^2}{(12,5 - T/H) T} + \frac{T}{2} \text{ [m]}$$

b. autres bateaux

$$KM = \frac{B^2}{(12,7 - 1,2 \cdot T/H) T} + \frac{T}{2} \text{ [m]}$$

Outre les termes définis antérieurement, dans ces formules

H = hauteur latérale du bateau [m]

6.1.2.5 Formule d'approximation pour I

Lorsqu'il n'y a pas de plan des courbes, la valeur nécessaire au calcul du moment I d'inertie latéral de la ligne de flottaison peut être obtenue à partir des formules d'approximation suivantes:

a. bateaux en forme de ponton

$$I = \frac{B^2 \cdot V}{(12,5 - T/H) T} \text{ [m}^4\text{]}$$

b. autres bateaux

$$I = \frac{B^2 \cdot V}{(12,7 - 1,2 \cdot T/H) T} \text{ [m}^4\text{]}$$

⁹⁾ Des sections de cale de surfaces libres accessibles à l'eau se forment lorsque des surfaces libres accessibles à l'eau sont séparées par des compartimentages étanches longitudinaux ou transversaux.

6.2 *Calcul du coefficient de stabilité admissible*

Les coefficients de stabilité admissibles sont calculés par ex. par un bureau d'ingénieurs en fonction de déplacements issus de certains poids de chargement déterminés; ils sont portés comme données invariables dans les documents à bord. Les coefficients de stabilité admissibles peuvent être calculés comme suit:

$$\text{coefficient de stabilité admissible} = \frac{M_1 - M_2 - P(d + 1,30)}{2,60}$$

Outre les termes définis antérieurement, dans cette formule

M_1 = déplacement · KG_{zul} [mt]

M_2 = déplacement du bateau sans cargaison avec la moitié de l'approvisionnement · KG correspondant [mt]

P = poids du chargement [t]

d = arête inférieure au-dessus de la base de la première couche de conteneurs [m]

1,30 = hauteur du centre de gravité de la première couche de conteneurs au-dessus de d [m]

2,60 = hauteur des conteneurs, choisie uniforme [m]

6.3 *Procédure de contrôle de stabilité à bord*

6.3.1 Généralités

Pour le contrôle de la situation instantanée de la stabilité à bord, on peut suivre la procédure décrite au chiffre 6.3.3. ci-dessous. Cette procédure n'est qu'une possibilité parmi d'autres. On peut par ex. utiliser une méthode pour déterminer le centre de gravité réel en fonction de la hauteur lorsqu'on connaît KG_{zul} en fonction de l'enfoncement ou de l'état de chargement selon la formule du chiffre 6.1.1.

Pour le calcul des coefficients de stabilité admissibles et effectifs, on peut utiliser des formulaires conformes aux annexes 1 à 3.

6.3.2 Coefficient de stabilité effectif

La stabilité d'un bateau chargé de conteneurs peut être calculée et jugée par le moment du chargement – rapporté à la hauteur du centre de gravité de la première couche (couche inférieure) de conteneurs. Une autre simplification est la transformation de ce moment de chargement en un moment de chargement uniforme, appelé coefficient de stabilité, où l'on a divisé le moment par la hauteur des conteneurs, choisie uniforme, de 2,60 m.

Dans ces conditions, le calcul du poids et du moment de la cargaison de conteneurs peut se faire selon le schéma suivant:

Bateau avec 3 couches de conteneurs

poids de la 1 ^{re} couche inférieure	
+ poids de la 2 ^e couche	poids de la 2 ^e couche
+ poids de la 3 ^e couche	+ 2 · poids de la 3 ^e couche
Σ poids de la cargaison	Σ des moments uniformes de cargaison

Bateau avec 4 couches de conteneurs

poids de la 1 ^{re} couche	
+ poids de la 2 ^e couche	poids de la 2 ^e couche
+ poids de la 3 ^e couche	+ 2 · poids de la 3 ^e couche
+ poids de la 4 ^e couche	+ 3 · poids de la 4 ^e couche
Σ poids de la cargaison	Σ des moments uniformes de cargaison

La somme des moments uniformes de la cargaison est le coefficient de stabilité effectif.

6.3.3 Contrôle de stabilité

Pour le contrôle de l'état instantané de la stabilité, les coefficients de stabilité effectifs calculés conformément au chiffre 6.3.2 doivent être comparés avec les coefficients de stabilité admissibles calculés conformément au chiffre 6.2. La stabilité est considérée comme suffisante lorsque le coefficient de stabilité effectif est inférieur ou égal au coefficient de stabilité admissible.

Annexe 2, feuille 1

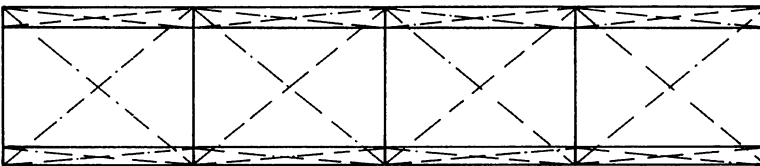
Formulaire pour la détermination de la stabilité d'un bateau portant 3 couches de conteneurs

1ère couche

2e couche

3e couche

Citernes pour eau de ballastage

*Observation:*

Lorsque le bateau n'est pas muni de citernes pour eau de ballastage, les inscriptions correspondantes sont superflues.

Dans les colonnes prévues pour le calcul du poids, le nombre de rectangles est fonction du nombre d'emplacements de conteneurs disponibles par couche.

Annexe 3, feuille 1

Formulaire pour la détermination de la stabilité d'un bateau portant 4 couches de conteneurs

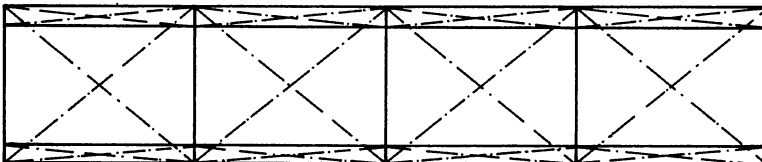
1ère couche

2e couche

3e couche

4e couche

Citernes pour eau de ballastage



Observation:

Lorsque le bateau n'est pas muni de citernes pour eau de ballastage, les inscriptions correspondantes sont superflues.

Dans les colonnes prévues pour le calcul du poids, le nombre de rectangles est fonction du nombre d'emplacements de conteneurs disponibles par couche.

FORMULAIRE POUR LE CALCUL DU COEFFICIENT DE STABILITE ADMISSIBLE POUR CONTENEURS NON ARRIMES										NOM DU BATEAU:					
Formules: $KG_{zul} = \frac{KM + \frac{B}{2F} (z \cdot \frac{T}{2} - h_{KW} - h_{KFO})}{\frac{B}{2F} \cdot z + 1}$ $z = 0,04 \frac{v^2}{L} = 0,018$										$\frac{B}{2F} =$ pas inférieur à 11,5 $KG_{zul} =$ pas supérieur à $KM - 1,0$ m		L = 85.00 m B = 9.50 m H = 2.80 m v = 6.25 m/sec d = 0.40 m = arête inférieure au-dessus de la base, de la lère couche de conteneurs			
Bateau sans cargaison, avec 1/2 approvisionnement = $\frac{1}{450}$ t x KG corresp. = $\frac{2}{675.0}$ m =															
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
T_m	F	h_{KW}	h_{KFO}	KM	Deplacement Δ	KG _{zul}	$\Delta = KG_{zul}$	Poids carg. P	Mom. carg. adm.	Mom. carg. adm. $\frac{\text{①} \cdot (d+1,3)}{2,6}$	$\frac{\text{①} \cdot (d+1,3)}{2,6}$	Coefficient de stabilité admissible			
	H-③	selon diagramme		sel. plan des courbes		sel. formule	⑧ x ⑨	⑧ - ①	⑩ - ②	⑫ : 2,6		⑬ - ⑭			
1.50	1.30	0.047	0.042	5.76	1002	3.98	3988	552	3313	1274	361	913			
1.70	1.10	0.042	0.037	5.29	1147	3.78	4336	697	3661	1408	456	952			
1.90	0.90	0.038	0.033	4.94	1294	3.58	4633	844	3958	1522	552	970			
2.10	0.70	0.034	0.029	4.68	1443	3.45	4978	993	4303	1655	649	1006			
2.30	0.50	0.029	0.026	4.48	1592	3.39	5397	1142	4722	1816	747	1069			
2.40	0.40	0.027	0.025	4.41	1667	3.34	5568	1217	4893	1882	796	1086			
2.50	0.30	0.025	0.024	4.34	1742	3.05	5313	1292	4638	1784	845	939			
2.60	0.20	0.023	0.023	4.29	1818	2.63	4781	1368	4106	1579	894	684			
2.70	0.10	0.020	0.022	4.28	1894	1.85	3504	1444	2829	1088	944	144			

Annexe 4, feuille 1

Annexe 4, feuille 2

**Exemple de formulaire pour la détermination de la stabilité
pour un bateau portant 3 couches de conteneurs**

1ère couche

1.9.1	1.8.1	1.7.1	1.6.1	1.5.1	1.4.1	1.3.1	1.2.1	1.1.1
1.9.2	1.8.2	1.7.2	1.6.2	1.5.2	1.4.2	1.3.2	1.2.2	1.1.2
1.9.3	1.8.3	1.7.3	1.6.3	1.5.3	1.4.3	1.3.3	1.2.3	1.1.3

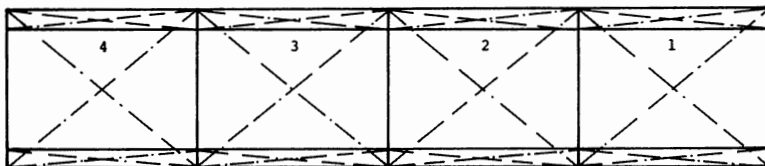
2e couche

2.9.1	2.8.1	2.7.1	2.6.1	2.5.1	2.4.1	2.3.1	2.2.1	2.1.1
2.9.2	2.8.2	2.7.2	2.6.2	2.5.2	2.4.2	2.3.2	2.2.2	2.1.2
2.9.3	2.8.3	2.7.3	2.6.3	2.5.3	2.4.3	2.3.3	2.2.3	2.1.3

3e couche

3.9.1	3.8.1	3.7.1	3.6.1	3.5.1	3.4.1	3.3.1	3.2.1	3.1.1
3.9.2	3.8.2	3.7.2	3.6.2	3.5.2	3.4.2	3.3.2	3.2.2	3.1.2
3.9.3	3.8.3	3.7.3	3.6.3	3.5.3	3.4.3	3.3.3	3.2.3	3.1.3

Citernes pour eau de ballastage

*Observation:*

Lorsque le bateau n'est pas muni de citernes pour eau de ballastage, les inscriptions correspondantes sont superflues.

Dans les colonnes prévues pour le calcul du poids, le nombre de rectangles est fonction du nombre d'emplacements de conteneurs disponibles par couche.

Annexe 4, feuille 3

Eau de ballastage		1ère couche		2e couche		3e couche		eau de ballastage	
citerne	coefficient	position	poids	position	poids	position	poids	citerne	coefficient
1	85.0	1.1.1	14.10	2.1.1	9.80	3.1.1	11.00	3	85.00
2	85.0	1.1.2	13.20	2.1.2	11.00	3.1.2	11.00		
3	85.0	1.1.3	10.50	2.1.3	12.60	3.1.3	11.00		
4	85.0	1.2.1	9.80	2.2.1	13.80	3.2.1	9.80		
		1.2.2	20.00	2.2.2	6.00	3.2.2	12.70		
		1.2.3	20.00	2.2.3	6.00	3.2.3	6.00		
		1.3.1	20.00	2.3.1	6.00	3.3.1	17.00		
		1.3.2	14.00	2.3.2	6.00	3.3.2	8.30		
		1.3.3	11.00	2.3.3	11.80	3.3.3	8.60		
		1.4.1	12.00	2.4.1	17.50	3.4.1	12.50		
		1.4.2	13.50	2.4.2	17.60	3.4.2	10.80		
		1.4.3	14.20	2.4.3	18.00	3.4.3	12.10		
		1.5.1	18.80	2.5.1	15.30	3.5.1	8.30		
		1.5.2	20.10	2.5.2	7.40	3.5.2	9.70		
		1.5.3	22.00	2.5.3	10.60	3.5.3	11.70		
		1.6.1	4.00	2.6.1	9.50	3.6.1	11.70		
		1.6.2	13.00	2.6.2	11.00	3.6.2	11.70		
		1.6.3	15.50	2.6.3	11.60	3.6.3	12.30		
		1.7.1	16.80	2.7.1	12.50	3.7.1	4.00		
		1.7.2	12.40	2.7.2	13.00	3.7.2	4.30		
		1.7.3	17.00	2.7.3	20.20	3.7.3	6.80		
		1.8.1	11.00	2.8.1	2.50	3.8.1	12.00		
		1.8.2	16.00	2.8.2	2.50	3.8.2	7.50		
		1.8.3	12.00	2.8.3	11.60	3.8.3	10.60		
		1.9.1	11.00	2.9.1	9.40	3.9.1	11.20		
		1.9.2	14.20	2.9.2	10.60	3.9.2	12.30		
		1.9.3	17.80	2.9.3	11.00	3.9.3	9.80		
		Somme I	383.90	Somme II	294.80	2x Somme III	549.40		
		Somme I	383.90	Observation.		Somme II	294.80		
		+ Somme II	294.80	Le coefficient de stabilité effectif ne		+ Somme III	549.40		
		+ Somme III	274.70	doit pas être supérieur au coefficient de stabilité admissible.		- Somme V	21.50		
		+ Somme IV	85.00			coefficient de stab. effectif =	822,7		
		poids total cont. + ballast.	= 1038.40			coefficient de stab. adm. selon tab.	1026		

Eau de ballastage	
citerne	coefficient
1	85.0
2	85.0
3	85.0
4	85.0

Poids total cont. + ballast. stabilité adm	
	coefficient
600	913
625	925
650	930
675	940
700	945
725	952
750	958
775	962
800	965
825	970
850	972
875	985
900	990
925	993
950	998
975	1002
1000	1006
1025	1015
1050	1026
1075	1036
1100	1050
1125	1060
1150	1070
1175	1080
1200	1085
1225	1085
1250	1075
1275	1000
1300	900

Somme V =	
85.00	21.5

= Bureau d'ingénieur/chantier
 = Conducteur

Exemple de calcul

Bateau: Voyage de Mainz à Rotterdam
 Date: 28.10.1982
 Signature:

<p>CONTROLE DE LA STABILITE DU CHARGEMENT DE CONTENEURS</p> <p>Nom du bateau: _____</p>	<p>Voyage: _____</p> <p>Date: _____</p>
<p>Poids de la cargaison (t) selon plan de chargement x h = moment (tm)</p> <p>1. couche _____ x 1.3 = _____</p> <p>2. couche _____ x 3.9 = _____</p> <p>3. couche _____ x 6.5 = _____</p> <p>4. couche _____ x 9.1 = _____</p> <p>Ballastage _____ x _____ = _____</p> <p>Poids total Moment total = =</p> <p>Somme 1 Somme 2</p>	<p>Chargement total: _____ t</p> <p>Tirant d'eau: _____ m</p> <p>Hauteur maximale admissible du centre de gravité du chargement au-dessus du tillac suivant tableau</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin: 5px auto;"> <p>HP_{adm}: _____ m</p> </div> <p>Hauteur effective du centre de gravité du chargement au-dessus du tillac</p> <p>HP_{eff} = $\frac{\text{Somme 2}}{\text{Somme 1}}$ = _____ m</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin: 5px auto;"> <p>HP_{eff}: _____ m</p> </div> <p>HP_{eff} doit être inférieur à HP_{adm}</p>

Annexe 6

CONTROLE DE LA STABILITE DU CHARGEMENT DE CONTENEURS		Voyage: _____ Date: _____																															
Nom du bateau _____																																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; padding: 5px;">Poids du chargement</th> <th style="text-align: left; padding: 5px;">Moment</th> </tr> <tr> <th style="text-align: left; padding: 5px;">selon plan de chargement (t)</th> <th style="text-align: left; padding: 5px;">(tm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;">1. couche</td> <td style="padding: 5px;">x 0 = ----</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">2. couche</td> <td style="padding: 5px;">x 1 =</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">3. couche</td> <td style="padding: 5px;">x 2 =</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">4. couche _____</td> <td style="padding: 5px;">x 3 = _____</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Somme 1 <u> </u></td> <td style="padding: 5px;">Somme 2 <u> </u></td> </tr> </tbody> </table>	Poids du chargement	Moment	selon plan de chargement (t)	(tm)	1. couche	x 0 = ----	2. couche	x 1 =	3. couche	x 2 =	4. couche _____	x 3 = _____	Somme 1 <u> </u>	Somme 2 <u> </u>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: left; padding: 5px;">Eau de ballastage existante</th> </tr> <tr> <th style="text-align: left; padding: 5px;">citerne</th> <th style="text-align: left; padding: 5px;">poids (t)</th> <th style="text-align: left; padding: 5px;">coefficient</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;"> </td> <td style="padding: 5px;"> </td> <td style="padding: 5px;"> </td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"> </td> <td style="padding: 5px;"> </td> <td style="padding: 5px;"> </td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"> </td> <td style="padding: 5px;"> </td> <td style="padding: 5px;"> </td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Somme 3 <u> </u></td> <td style="padding: 5px;">Somme 4 <u> </u></td> <td style="padding: 5px;"> </td> </tr> </tbody> </table>	Eau de ballastage existante			citerne	poids (t)	coefficient										Somme 3 <u> </u>	Somme 4 <u> </u>	
Poids du chargement	Moment																																
selon plan de chargement (t)	(tm)																																
1. couche	x 0 = ----																																
2. couche	x 1 =																																
3. couche	x 2 =																																
4. couche _____	x 3 = _____																																
Somme 1 <u> </u>	Somme 2 <u> </u>																																
Eau de ballastage existante																																	
citerne	poids (t)	coefficient																															
Somme 3 <u> </u>	Somme 4 <u> </u>																																
Somme 1 _____																																	
Somme 3 _____																																	
Somme 5 <u> </u> = chargement total (t), Tirant d'eau correspondant = _____ (m)																																	
Coefficient de stabilité admissible correspondant = _____ (selon tableau)																																	
Somme 2 _____																																	
Somme 4 _____																																	
Somme 6 <u> </u> = coefficient de stabilité effectif																																	
Le coefficient de stabilité effectif ne doit pas être supérieur au coefficient de stabilité admissible.																																	

Ordonnance relative à la perception de la redevance fédérale de sécurité aérienne

du 10 septembre 1986

Le Conseil fédéral suisse,

vu l'article 3, 3^e alinéa, de la loi fédérale du 21 décembre 1948¹⁾ sur la navigation aérienne,

arrête:

Article premier Principe et champ d'application

¹ Une redevance fédérale de sécurité aérienne est perçue pour chaque atterrissage sur les aéroports en cas d'utilisation des services et installations mis à disposition pour le décollage et l'atterrissage, lorsque le service de sécurité aérienne est fourni par la Confédération ou par une organisation mandatée par elle.

² La présente ordonnance ne s'applique pas aux redevances perçues pour les services de navigation aérienne de route.²⁾

Art. 2 Débiteur de la redevance de sécurité aérienne

¹ Le paiement de la redevance de sécurité aérienne incombe à l'exploitant de l'aéronef qui atterrit.

² Si l'exploitant est inconnu, le propriétaire est alors considéré comme exploitant de l'aéronef aussi longtemps qu'il n'aura pas fourni la preuve que l'exploitant est une autre personne.

Art. 3 Fixation et perception de la redevance de sécurité aérienne

¹ Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie fixe la redevance de sécurité aérienne.

² Les exploitants des aéroports se chargent de percevoir la redevance de sécurité aérienne pour le compte de la Confédération. L'Office fédéral de l'aviation civile conclut à cet effet un accord avec chaque exploitant d'aérodrome.

RS 748.112.13

¹⁾ **RS 748.0**

²⁾ En ce qui concerne les redevances perçues pour les services de navigation aérienne de route, voir le règlement du 17 octobre 1973 relatif à la perception de redevances de navigation aérienne de route (RS 748.112.12).

Art. 4 Collaboration

L'Office fédéral de l'aviation civile, l'Administration fédérale des finances et les exploitants des aérodromes concernés coopèrent à l'exécution de la présente ordonnance.

Art. 5 Décompte

Les exploitants versent chaque mois les recettes provenant de la redevance de sécurité aérienne à l'Office fédéral de l'aviation civile. Le décompte annuel intervient au plus tard le 31 mars de l'année suivante.

Art. 6 Abrogation du droit en vigueur et entrée en vigueur

¹ L'ordonnance du 21 novembre 1973¹⁾ relative à la perception de redevances de sécurité aérienne, l'ordonnance du 4 juillet 1973²⁾ sur les restrictions de la circulation aérienne dans la zone de Zurich et l'ordonnance du 9 août 1973³⁾ sur les restrictions de la circulation aérienne dans la zone du sud du Tessin, sont abrogées.

² La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 1987.

10 septembre 1986

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Egli

Le chancelier de la Confédération, Buser

30975

¹⁾ RO 1973 1903

²⁾ RO 1973 1068

³⁾ RO 1973 1191

Ordonnance du DFTCE fixant la redevance fédérale de sécurité aérienne

du 12 septembre 1986

Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, vu l'article 3, 1^{er} alinéa, de l'ordonnance du 10 septembre 1986¹⁾ relative à la perception de la redevance fédérale de sécurité aérienne, arrête:

Article premier Bases de calcul

¹ Les bases de calcul de la redevance de sécurité aérienne sont:

- a. Le poids maximal admissible de l'aéronef au décollage;
- b. Le genre de vol (national/international);
- c. L'estimation périodique des coûts à venir pour les services et installations.

² Les aéronefs sont répartis en catégorie de poids en vue de la perception de la redevance.

³ Les coûts effectifs sont déterminés chaque année par l'Office fédéral de l'aviation civile. Les excédents et les déficits de recouvrement des coûts effectifs sont compensés.

Art. 2 Taux de redevance

Les taux de la redevance de sécurité aérienne sont mentionnés en annexe; ils figurent en outre dans la publication d'information aéronautique suisse AIP.

Art. 3 Abrogation du droit en vigueur et entrée en vigueur

¹ L'ordonnance du 2 mars 1982²⁾ fixant les redevances de sécurité aérienne sur les aéroports de Berne-Belp, Genève-Cointrin et Zurich et l'ordonnance du 6 juillet 1973³⁾ sur les dérogations aux restrictions de la circulation aérienne dans la zone de Zurich, sont abrogées.

RS 748.112.131

¹⁾ RO 1986 1683

²⁾ RO 1982 282, 1984 297

³⁾ RO 1973 1070, 1979 450, 1985 1908

² La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 1987.

12 septembre 1986

Département fédéral des transports,
des communications et de l'énergie:
Schlumpf

30976

Appendice
(art. 2)**Taux de la redevance fédérale de sécurité aérienne****1 Les taux suivants sont applicables:**

Poids maximal au décollage (en tonnes)	Redevance par tonne	
	Vols inter- nationaux	Vols nationaux
0 - 2	5.20	2.60
3 - 5	5.10	2.55
6 - 10	5.05	2.50
11 - 20	5.00	2.50
21 - 30	4.95	2.45
31 - 40	4.90	2.45
41 - 50	4.85	2.40
51 - 70	4.80	2.40
71 - 90	4.75	2.35
91 - 110	4.70	2.35
111 - 130	4.65	2.30
131 - 150	4.60	2.30
151 - 180	4.55	2.25
181 - 210	4.50	2.25
211 - 240	4.45	2.20
241 - 270	4.40	2.20
271 - 300	4.35	2.15
301 - 340	4.30	2.15
341 - 380	4.25	2.10
381 - 420	4.20	2.10

2 Réductions

Les taux prévus pour les vols nationaux sont applicables lors:

- 21 De vols à l'intérieur de l'espace aérien suisse (y compris Bâle-Mulhouse);

3 Exemptions

- 31 les aéronefs d'Etat;
- 32 les aéronefs au service de l'Office fédéral de l'aviation civile et du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation;

- 33 les aéronefs d'Etat étrangers transportant le chef d'Etat ou des membres du gouvernement lors de visites d'Etat;
- 34 les vols de recherches et de sauvetage, ainsi que les atterrissages d'urgence;
- 35 les vols de planeurs et de motoplaneurs ainsi que les vols remorqués pour autant qu'ils n'utilisent pas les services du contrôle de la circulation aérienne.

30976



**Ordonnance (5/86)
interdisant temporairement l'importation et le transit
d'animaux de l'espèce porcine, de viande et
de préparations de viande en provenance de France**

Abrogation du 2 octobre 1986

*L'Office vétérinaire fédéral
arrête:*

Article unique

L'ordonnance (5/86) du 11 août 1986¹⁾ interdisant temporairement l'importation et le transit d'animaux de l'espèce porcine, de viande et de préparations de viande en provenance de France est abrogée avec effet dès le 14 octobre 1986.

2 octobre 1986

Office vétérinaire fédéral:
Le directeur, Gafner

30997

¹⁾ RO 1986 1421

Ordonnance du DFEP sur les prix des plants de pommes de terre provenant de la récolte 1986

du 8 octobre 1986

Le Département fédéral de l'économie publique,

vu l'article 15 de l'arrêté du Conseil fédéral du 28 décembre 1956¹⁾ concernant la production et l'importation de plants de pommes de terre,

arrête:

Article premier Prix indicatifs à la production

Pour les plants reconnus de pommes de terre du pays, provenant de la récolte de 1986, les prix indicatifs à la production sont les suivants par 100 kilos (sacs non compris):

Variétés	Classe A Fr.	Classe B Fr.
Christa	63.—	54.—
Ukama	63.—	54.—
Charlotte	73.—	62.—
Sirtema	69.—	59.—
Ostara	63.—	54.—
Nicola	68.—	58.—
Bintje	81.—	68.—
Palma	68.—	58.—
Stella	124.—	95.—
Urgenta	68.—	58.—
Désirée	66.—	56.—
Granola	68.—	58.—
Erntestolz	74.—	58.—
Hertha	72.—	56.—
Hermes	72.—	56.—
Eba	67.—	54.—
Aula	74.—	58.—
Assia	72.—	56.—
Saturna	67.—	58.—
Maritta	74.—	58.—
Tasso	74.—	58.—

RS 942.311.391.1

¹⁾ RS 916.113.11

Art. 2 Prix de prise en charge

¹ Les prix s'appliquant à la prise en charge des plants reconnus de pommes de terre du pays, classe A, sont réduits à l'aide de contributions fédérales. Celles-ci sont fixées dans la moyenne de toutes les variétés, à 2 fr. 50 par 100 kilos. Le montant intégral est toutefois réparti, à des fins d'orientation, selon les variétés.

² Les prix par 100 kilos s'appliquant à la prise en charge, qui s'entendent sans aucun supplément pour les sacs, la marge de l'expéditeur, l'entreposage, le droit de licence, etc., sont les suivants:

Variétés	Classe A Calibre normal Fr.	Classe B Calibre normal Fr.
Christa	63.—	54.—
Ukama	63.—	54.—
Charlotte	73.—	62.—
Sirtema	69.—	59.—
Ostara	63.—	54.—
Nicola	65.—	58.—
Bintje	78.—	68.—
Palma	65.—	58.—
Stella	124.—	95.—
Urgenta	67.—	58.—
Désirée	65.—	56.—
Granola	65.—	58.—
Erntestolz	64.—	58.—
Hertha	64.—	56.—
Hermes	64.—	56.—
Eba	65.—	54.—
Aula	64.—	58.—
Assia	64.—	56.—
Saturna	64.—	58.—
Maritta	64.—	58.—
Tasso	64.—	58.—

Art. 3 Plants de cultures visitées et reconnues

¹ Seuls sont considérés comme plants les tubercules produits soit en vertu de contrats conclus entre la Fédération suisse des sélectionneurs ou les syndicats qui lui sont affiliés, d'une part, et les sélectionneurs, d'autre part, soit conformément à une décision de l'Office fédéral de l'agriculture (art. 2, 2^e et 3^e al., de l'arrêté du Conseil fédéral du 28 décembre 1956 concernant la production et l'importation de plants de pommes de terre). Ces plants doivent provenir de cultures qu'ont visitées les experts désignés par les Sta-

tions fédérales de recherches agronomiques et dont la récolte a été admise par celles-ci.

² La Fédération suisse des sélectionneurs doit les contrôler à la livraison et munir les sacs de son plomb.

Art. 4 Plants de cultures non visitées et non reconnues

Les pommes de terre qui proviennent de cultures non visitées et non reconnues, et sont vendues comme plants, seront payées:

- a. Aux prix des pommes de terre de table, lorsque leur calibre correspond à celui des pommes de terre de table;
- b. Aux prix des pommes de terre fourragères non triées, lorsque leur calibre correspond à celui des pommes de terre de semence ou qu'il équivaut tantôt à celui des pommes de terre de table, tantôt à celui des pommes de terre de semence.

Art. 5 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 15 octobre 1986.

8 octobre 1986

Département fédéral de l'économie publique:
Furgler

30992

AS-1986-40 vom 14.10.1986 (S. 1653-1692)

RO-1986-40 du 14.10.1986 (p. 1653-1692)

RU-1986-40 del 14.10.1986 (p. 1653-1692)

In	Amtliche Sammlung
Dans	Recueil officiel
In	Raccolta ufficiale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	1986
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Datum	14.10.1986
Date	
Data	
Seite	1653-1692
Page	
Pagina	
Ref. No	30 004 854

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.