



# Recueil officiel des lois fédérales

---

N° 10 17 mars 1992



- 532 Tâches des départements, des groupements et des offices. O
- 534 Circulation routière. LF
- 536 Construction et équipement des véhicules routiers (OCE)
- 548 Règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA)
- 560 Nombre de chevaux admis à l'importation
- 561 Tarif des indemnités pour la révision des banques et des fonds de placement



# Ordonnance réglant les tâches des départements, des groupements et des offices

Modification du 26 février 1992

---

*Le Conseil fédéral suisse*  
*arrête:*

I

L'ordonnance du 9 mai 1979<sup>1)</sup> réglant les tâches des départements, des groupements et des offices est modifiée comme il suit:

*Art. 15, ch. 1, let. f et g, ch. 7, 8 et 9*

*1. Secrétariat général*

f. Traiter des affaires touchant l'Entreprise des PTT qui font l'objet d'une décision du Conseil fédéral ou du département, et pour lesquelles l'Office fédéral de la communication n'est pas compétent.

*g. Abrogée*

*7. Office fédéral de la communication*

a. Préparer et exécuter les actes législatifs et les traités internationaux concernant les télécommunications, sous réserve de la compétence de l'Entreprise des PTT.

b. Préparer et exécuter les actes législatifs et les traités internationaux concernant la radio et la télévision, ainsi que les domaines connexes, sous réserve de la compétence de l'Entreprise des PTT.

*8. Entreprise des PTT*

a. Assumer le service des postes et des télécommunications, selon les prescriptions y relatives;

b. Se charger d'autres tâches dans le secteur des télécommunications, lorsqu'elles ne placent pas les PTT en concurrence avec des tiers;

c. Traiter des affaires techniques relevant de la radiodiffusion, selon les prescriptions y relatives;

d. Octroyer certaines concessions et autorisations dans les domaines de la radio et de la télévision, et assumer les tâches qui en découlent.

<sup>1)</sup> RS 172.010.15

9. *Chemins de fer fédéraux*  
*Teneur de l'ancien chiffre 8*

II

La présente modification entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1992.

26 février 1992

Au nom du Conseil fédéral suisse:  
Le président de la Confédération, Felber  
Le chancelier de la Confédération, Couchepin

35020

# Loi fédérale sur la circulation routière

Modification du 22 mars 1991

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu le message du Conseil fédéral du 25 mai 1988<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

## I

La loi fédérale du 19 décembre 1958<sup>2)</sup> sur la circulation routière (LCR) est modifiée comme il suit:

*Art. 2, 1<sup>er</sup> al., let. c*

*Abrogée*

*Art. 32, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> al., deuxième phrase*

<sup>3</sup> La vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral peut être abaissée ou élevée sur certains tronçons de route par l'autorité cantonale compétente. Sur les routes nationales, une telle mesure est subordonnée à l'autorisation du Département fédéral de justice et police.

<sup>4</sup> . . . Les décisions cantonales de dernière instance concernant de telles mesures peuvent faire l'objet d'un recours au Conseil fédéral.

## II

<sup>1</sup> La présente loi est sujette au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Conseil des Etats, 22 mars 1991

Le président: Hänsenberger

Le secrétaire: Huber

Conseil national, 22 mars 1991

Le président: Bremi

Le secrétaire: Anliker

<sup>1)</sup> FF 1988 II 1293

<sup>2)</sup> RS 741.01

*Expiration du délai référendaire et entrée en vigueur*

<sup>1</sup> Le délai référendaire s'appliquant à la présente loi a expiré le 8 juillet 1991 sans avoir été utilisé.<sup>1)</sup>

<sup>2</sup> La présente loi entre en vigueur le 15 mars 1992.

12 février 1992

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Felber

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

32213

<sup>1)</sup> FF 1991 I 1303

# Ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules routiers

(OCE)

Modification du 19 février 1992

---

*Le Conseil fédéral suisse*

*arrête:*

I

L'ordonnance du 27 août 1969<sup>1)</sup> sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (OCE) est modifiée comme il suit:

*Art. 5, 1<sup>er</sup> al.*

*Ne concerne que le texte italien*

*Art. 6, al. 3 et 3<sup>bis</sup>*

<sup>3</sup> Un véhicule n'est pas considéré comme véhicule spécial lorsque la largeur autorisée par la loi est dépassée en raison de l'adjonction temporaire d'engins supplémentaires; une autorisation officielle est toutefois nécessaire (art. 78 ordonnance sur les règles de la circulation routière, OCR). Aucune autorisation ni contrôle subséquent n'est nécessaire pour équiper, à titre temporaire, des véhicules automobiles agricoles (art. 48) faisant des courses entre la ferme et les champs d'engins supplémentaires, de pneus jumelés, ou de roues d'adhérence pour une largeur totale d'au maximum 3 m, voire de dispositifs servant à déblayer la neige. (En ce qui concerne les dispositifs de protection et de signalisation, voir l'art. 35 ci-après et l'art. 58 OCR).

<sup>3bis</sup> Les véhicules automobiles agricoles dont la largeur excède 2 m 50 uniquement par suite du montage de pneumatiques larges, ne sont pas considérés, jusqu'à 3 m de largeur, comme véhicules spéciaux; leur détenteur a néanmoins besoin d'une autorisation officielle. Sont réputés larges les pneumatiques dont la largeur est égale à au moins un tiers de leur diamètre extérieur.

*Art. 11, 8<sup>e</sup> al.*

<sup>8</sup> Les bus scolaires peuvent être munis à l'avant et à l'arrière d'un signe distinctif conforme à l'annexe 10. Ce signe sera recouvert ou enlevé lorsque le véhicule ne transportera pas d'écouliers.

<sup>1)</sup> RS 741.41

*Art. 13, 3<sup>e</sup> al., première phrase*

<sup>3</sup> Les chaînes à neige et dispositifs similaires doivent garantir le démarrage, le freinage et le guidage latéral sur la neige et la glace; . . .

*Art. 14, 4<sup>e</sup> al., let. b, d et e*

- b. L'expression «5,5 à 6,0 bars» est remplacée par «5,5 à 6,0 bars ou 550 à 600 kPa».
- d. Le terme «0,5 bar» est remplacé par «0,5 bar ou 50 kPa» et le terme «0,3 bar» par «0,3 bar ou 30 kPa».
- e. Le terme «bars» est remplacé par «bars ou kPa».

*Art. 15, 5<sup>e</sup> al., let. d et e*

- d. Le terme «bars» est remplacé par «bars ou kPa».
- e. Le terme «0,5 bar» est remplacé par «0,5 bar ou 50 kPa» et le terme «0,3 bar» par «0,3 bar ou 30 kPa».

*Art. 16, titre médian, 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> al., première phrase*

*Ne concerne que le texte italien*

*Art. 22, 2<sup>e</sup> al., deuxième et troisième phrases et 3<sup>e</sup> al., première phrase*

<sup>2</sup> . . . Le porte-à-faux arrière peut atteindre 80 pour cent de l'empattement du véhicule, sauf s'il s'agit de voitures automobiles de travail ou de véhicules automobiles agricoles (art. 48) équipés d'engins supplémentaires pour des courses entre la ferme et les champs; toutefois, il ne dépassera jamais 5 m. Vers l'avant, les parties du véhicule ou les engins de travail peuvent atteindre 3 m au plus à compter du centre du dispositif de direction, au plus 4 m lorsqu'il s'agit d'engins supplémentaires équipant des véhicules automobiles agricoles pour des courses entre la ferme et les champs.

<sup>3</sup> Sur les voitures automobiles de transport – à l'exception des véhicules automobiles agricoles –, la partie de la carrosserie située derrière la cabine du conducteur peut dépasser de 20 cm au plus de chaque côté les parties les plus larges se trouvant à proximité de l'essieu avant, et elle ne doit pas dépasser les flancs des pneumatiques des roues arrière de plus de 20 cm de chaque côté. . . .

*Art. 23, 2<sup>e</sup> al., deuxième phrase et al. 3<sup>bis</sup>, première phrase*

<sup>2</sup> . . . Sur les véhicules de transport – à l'exception des chariots à moteur – dont la cabine n'est pas fermée vers l'arrière, un dispositif doit protéger le conducteur et les passagers contre le glissement des marchandises en cas de freinage; si, sur des voitures de tourisme servant aussi à transporter des marchandises, le chargement

est toujours de faible hauteur, il suffit que les dossiers des sièges puissent être bloqués.

<sup>3bis</sup> *Le terme «25 km/h» est remplacé par «30 km/h».*

*Art. 24, 2<sup>e</sup> al., deuxième phrase*

<sup>2</sup> ... En trafic local, l'autorité cantonale peut, au besoin, admettre qu'il y ait des places debout dans d'autres cas. ...

*Art. 25, 2<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> al., première phrase*

<sup>2</sup> Les voitures automobiles doivent être munies, à gauche et à droite, extérieurement, d'un miroir rétroviseur permettant au conducteur d'observer facilement la chaussée sur les côtés de la carrosserie et à l'arrière sur une distance de 100 m au minimum. Sur les tracteurs et les chariots à moteur dont la voie est supérieure à 1250 mm, les miroirs rétroviseurs seront réglables, de manière que la distance entre l'axe longitudinal du véhicule et le centre de la surface de chaque miroir puisse atteindre 1 m 30. Sur les voitures de tourisme équipées d'une lunette arrière de dimensions suffisantes et dont le chargement ou la remorque ne masque pas la visibilité, un miroir rétroviseur à l'intérieur remplace le miroir extérieur droit.

<sup>5</sup> La pédale d'embrayage doit se trouver à gauche de la pédale de frein, et celle-ci à gauche de l'accélérateur, sauf sur les tracteurs, les voitures automobiles de travail et les véhicules à chenilles. ...

*Art. 26, 4<sup>e</sup> al., deuxième phrase*

<sup>4</sup> ... Les réclames pour des tiers, lorsque leur surface totale excède 100 cm<sup>2</sup>, ...

*Art. 27, 4<sup>e</sup> al., let. a, ch. 7 et let. c, ch. 1 et 3*

<sup>4</sup> Sont autorisés les dispositifs supplémentaires suivants:

a. Sur toutes les voitures automobiles:

7. Des feux clignotants pour signaler le véhicule.

c. Avec l'autorisation du service d'immatriculation inscrite dans le permis de circulation:

1. Sur les véhicules du service du feu, de la police et du service de santé: des feux bleus et des feux orientables ainsi que, montés sur le toit et visibles de l'avant et de l'arrière, des feux clignotants orange d'avertissement; sur les véhicules pour la préparation des pistes de neige: des feux orientables qui doivent répondre aux exigences techniques fixées pour les feux de route;

3. Sur les véhicules de la police: à l'avant et à l'arrière, une inscription éclairée en écriture normale ou écrite à l'envers, par exemple «Bou-chon», «Accident», «Stop-Police».

*Art. 29, 11<sup>e</sup> al., première phrase*

<sup>11</sup> En guise de feux clignotants pour signaler le véhicule (art. 27, 4<sup>e</sup> al., let. a, ch. 7), les clignoteurs de direction ou les feux-stop peuvent être branchés de façon qu'ils s'allument et s'éteignent simultanément. . . .

*Art. 36, 5<sup>e</sup> al.*

<sup>5</sup> Les véhicules des handicapés moteur et des sourds peuvent être munis à l'avant et à l'arrière d'un signe distinctif conforme à l'annexe 10. Ce signe sera masqué ou enlevé lorsque le véhicule ne sera pas conduit par un handicapé ou un malentendant.

*Art. 37, 2<sup>e</sup> al., dernière phrase*

<sup>2</sup> . . . (Pour les dispositifs d'attelage à sellette, voir art. 42, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> al.; pour les dispositifs d'attelage des véhicules tracteurs agricoles, voir art. 48, 6<sup>e</sup> al.).

*Art. 44, 4<sup>e</sup> ul.*

Le terme «matières» est remplacé par «marchandises».

*Art. 47, 2<sup>e</sup> al., let. a*

<sup>2</sup> Pour les voitures automobiles dont la vitesse maximale n'excède pas 30 km/h, les facilités suivantes sont valables:

a. Ne sont pas exigés:

- les pare-boue (art. 22, 5<sup>e</sup> al.);
- les miroirs rétroviseurs (art. 25, 2<sup>e</sup> al.) sur les véhicules où le poste de conduite est sans cabine et où la vue n'est pas masquée vers l'arrière, qui n'ont pas de surface de chargement à l'arrière et pour lesquels le constructeur ne délivre pas de garantie pour la charge remorquée;
- les feux-stop (art. 27, 1<sup>er</sup> al.);
- les témoins de profil (art. 35, 1<sup>er</sup> al.).

*Art. 48, 6<sup>e</sup> al.*

<sup>6</sup> Les dispositifs d'attelage à boulon (mâchoire de traction) des véhicules tracteurs agricoles, dont la charge remorquée garantie excède 6000 kg, doivent pouvoir pivoter d'au moins 90° de chaque côté de l'axe longitudinal. Sont exceptés les barres et les crochets d'attelage.

*Art. 49 Freins, éclairage*

<sup>1</sup> Les freins agissant séparément sur les deux roues d'un essieu doivent pouvoir être combinés ou commandés simultanément par un dispositif complémentaire.

<sup>2</sup> Les véhicules tracteurs dont la charge remorquée garantie excède 6000 kg doivent être équipés d'un raccord destiné au système de freinage continu de la remorque.

<sup>3</sup> Pour les freins hydrauliques, les exigences suivantes sont applicables:

- a. Le raccord destiné au frein de service de la remorque doit être conforme à la norme 5676 de l'ISO (Organisation internationale de standardisation) de 1983; la partie fixe (partie mâle) doit se trouver sur le véhicule tracteur;
- b. La pression sur le raccord ne doit pas dépasser 130 bars (13 000 kPa);
- c. Au plus tard 0,8 seconde après l'actionnement du frein, la pression doit atteindre  $100 \pm 15$  bars ( $10\,000 \pm 1500$  kPa) au raccord et le volume déplacé être d'au minimum  $120\text{ cm}^3$ .

<sup>4</sup> Pour les freins à air comprimé, l'article 14, 7<sup>e</sup> alinéa, s'applique par analogie.

<sup>5</sup> Des plaquettes réfléchissantes d'au minimum  $100\text{ cm}^2$  peuvent remplacer les catadioptres. Lorsque des catadioptres ou des feux sont masqués par des engins de travail, on installera des dispositifs de remplacement équivalents pour circuler de nuit et par mauvais temps.

*Art. 51, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Le moteur doit pouvoir être mis en marche sans que le véhicule ne roule.

*Art. 52, 4<sup>e</sup> al.*

<sup>4</sup> Les pare-boue doivent recouvrir la partie supérieure de la roue, sur toute la largeur de la bande de roulement des pneumatiques, et s'incurver à l'arrière jusqu'à 15 cm au-dessus de l'axe de l'essieu, la mesure étant effectuée avec une personne assise sur le siège du conducteur.

*Art. 53, 4<sup>e</sup> al.*

<sup>4</sup> Tout autre dispositif d'éclairage fixé sur les motocycles est interdit, de même que les peintures et les inscriptions lumineuses, éclairées, luminescentes ou réfléchissantes; cependant, les peintures luminescentes sont autorisées.

*Art. 54, 3<sup>e</sup> al., let. d*

*Doit figurer entre parenthèses: «(art. 34, 1<sup>er</sup> à 4<sup>e</sup> al.; annexe 9)».*

*Art. 55, 2<sup>e</sup> al.*

*Le terme «1 m 80» est remplacé par «2 m».*

*Art. 63, 7<sup>e</sup> al., let. a*

*Après l'expression «5,5 à 6 bars», il y a lieu d'ajouter entre parenthèses: «(550 à 600 kPa)».*

*Art. 63, 8<sup>e</sup> al.*

<sup>8</sup> Les remorques agricoles et les remorques attelées à des chariots à moteur ou à des chariots de travail, ou encore à des tracteurs industriels dont la vitesse maximale n'excède pas 30 km/h en raison de leur construction, ont besoin d'un frein de service si leur poids garanti excède 3000 kg. Le frein de service doit agir régulièrement au moins sur les roues d'un essieu et avoir l'efficacité prescrite à l'annexe 1. Il doit être efficace quand on actionne le frein de service du véhicule tracteur. Lorsque le poids garanti n'excède pas 6000 kg, il suffit que la remorque soit équipée d'un frein de poussée.

*Art. 72, 4<sup>e</sup> à 7<sup>e</sup> al.*

<sup>4</sup> Le frein de stationnement peut faire défaut sur les remorques de travail agricoles à un essieu que leur genre de construction empêche de se mettre inopinément en mouvement sur une déclivité de 16 pour cent.

<sup>5</sup> L'article 65 est applicable pour les feux et les catadioptrés des remorques de transport. Les catadioptrés avant peuvent être remplacés par des revêtements réfléchissants d'au minimum de 100 cm<sup>2</sup>; les feux de gabarit avant peuvent faire défaut. Les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas de l'article 71 s'appliquent aux feux des remorques de travail agricoles.

<sup>6</sup> Les remorques de transport doivent être munies à l'arrière de deux clignoteurs de direction (art. 64, 5<sup>e</sup> al.). Les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas de l'article 71 s'appliquent aux clignoteurs de direction des remorques de travail agricoles.

<sup>7</sup> L'anneau du timon de la remorque ne doit pas pouvoir tourner autour de l'axe longitudinal.

*Art. 74, 8<sup>e</sup> al.*

<sup>8</sup> Les dispositions relatives aux réclames apposées sur les voitures automobiles (art. 26, 4<sup>e</sup> al.) et les dispositions relatives aux peintures et aux inscriptions sur les motocycles (art. 53, 4<sup>e</sup> al.) sont applicables par analogie.

*Art. 77, al. 1 et 1<sup>bis</sup>*

<sup>1</sup> La forme et la disposition du cadre, des fourches, du réservoir de carburant, des pare-boue et du carénage ne doivent pas donner au cyclomoteur l'aspect d'un motocycle. Les parties supérieure et arrière des roues doivent être recouvertes d'un pare-boue allant jusqu'à 15 cm au-dessus de l'axe de l'essieu, la mesure étant effectuée avec une personne assise sur la selle. Les repose-pieds ne sont pas admis, ni les accessoires dont l'usage n'est pas courant sur les cycles ordinaires. Sont autorisés les sacoches, les protège-jambes amovibles en matière flexible, ainsi que les pare-brise.

<sup>1bis</sup> Les cyclomoteurs doivent être munis d'un miroir rétroviseur d'au minimum 50 cm<sup>2</sup>, placé à l'extrême gauche du véhicule. Sont applicables, au surplus, pour le miroir rétroviseur et sa fixation, les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> alinéas de l'article 25.

*Art. 79, 4<sup>e</sup> al.*

<sup>4</sup> Les dispositions relatives aux réclames apposées sur les voitures automobiles (art. 26, 4<sup>e</sup> al.) et les dispositions relatives aux peintures et aux inscriptions sur les motocycles (art. 53, 4<sup>e</sup>-al.) sont applicables par analogie.

*Art. 83, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> al.*

<sup>1</sup> Sont soumis à un nouveau contrôle officiel:

- a. La première fois un an après la première mise en circulation, puis chaque année, un an après le dernier contrôle: les voitures automobiles légères servant au transport professionnel de personnes, les autocars, les remorques servant au transport de personnes, les véhicules servant au transport de marchandises dangereuses dont le permis de circulation contient une inscription prévue à l'article 15 de l'ordonnance du 17 avril 1985<sup>1)</sup> relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR);
- b. La première fois deux ans après la première mise en circulation, puis chaque année, un an après le dernier contrôle: les voitures de location et les véhicules des écoles de conduite;
- c. La première fois quatre ans après la première mise en circulation, puis trois ans après ce premier contrôle; à partir de la septième année, tous les deux ans après le dernier contrôle: les motocycles, les motocycles légers, les voitures de tourisme, les minibus, les voitures de livraison, les camions, les tracteurs à sellette, les voitures automobiles légères et les voitures automobiles lourdes au sens de l'article 3, 7<sup>e</sup> alinéa, première phrase, les remorques attelées à tous ces genres de véhicules, ainsi que les véhicules articulés, légers ou lourds;
- d. La première fois cinq ans après la première mise en circulation, puis tous les trois ans après le dernier contrôle: les monoaxes munis de plaques, les chariots à moteur, les tracteurs, les voitures automobiles de travail, les remorques munies de plaques et attelées à ces genres de véhicules (à l'exception des remorques de travail du service du feu et de la protection civile), ainsi que les véhicules automobiles agricoles.

Les cantons peuvent confier les contrôles subséquents à des entreprises ou à des organisations qui les exécutent en tenant compte des exigences des contrôles officiels. Ils peuvent aussi effectuer des contrôles subséquents des cyclomoteurs.

<sup>2</sup> En cas de changement de détenteur, le véhicule sera soumis à un nouveau contrôle si la première mise en circulation remonte à plus de quatre ans et le dernier contrôle à plus d'un an ou encore si le contrôle est demandé.

*Annexes 1, 4, 5 et 10*

Les annexes 1, 4, 5 et 10 sont modifiées conformément au texte ci-joint.

<sup>1)</sup> RS 741.621

## II

L'ordonnance du 13 novembre 1962<sup>1)</sup> sur les règles de la circulation routière (OCR) est modifiée comme il suit:

*Art. 30, 4<sup>e</sup> al., première phrase*

<sup>4</sup> Les véhicules à traction animale, les voitures à bras d'une largeur supérieure à 1 m, les monoaxes dont le poids à vide ne dépasse pas, sans engin supplémentaire, 80 kg, et les remorques de travail des services du feu et de la protection civile seront éclairés au minimum par un feu jaune non éblouissant, placé du côté de la circulation et visible de l'avant et de l'arrière. . . .

*Art. 73, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Le chargement ne doit pas dépasser latéralement les voitures automobiles ni leurs remorques. Sont applicables les exceptions suivantes:

- a. Les engins de sport indivisibles, d'au maximum 2 m 10 de largeur et qui sont transportés sur des remorques pour engins de sport;
- b. Les transports agricoles de balles de foin ou de balles de paille, ou de charges analogues qui ne dépassent pas 2 m 50 de largeur;
- c. Les transports agricoles de foin ou de paille non pressé, ou de charges analogues, à condition qu'aucun objet solide ne dépasse le flanc du véhicule.

<sup>3</sup> Sur les véhicules automobiles, le chargement ne doit pas dépasser de plus de 3 m à l'avant<sup>2)</sup> à compter du centre du dispositif de direction; sur les véhicules automobiles et sur les remorques, il ne doit pas dépasser de plus de 5 m à l'arrière à compter du centre de l'essieu arrière ou de l'axe de rotation des essieux arrière.

## III

L'ordonnance du 20 novembre 1959<sup>3)</sup> sur l'assurance des véhicules (OAV) est modifiée comme il suit:

*Art. 9, 3<sup>e</sup> al.*

<sup>3</sup> En règle générale, le véhicule de remplacement ne sera pas soumis à un nouveau contrôle s'il s'est écoulé moins de deux ans depuis qu'il a été mis en circulation pour la première fois ou moins de douze mois depuis le dernier contrôle officiel.

<sup>1)</sup> RS 741.11

<sup>2)</sup> Pour les engins supplémentaires montés sur les véhicules automobiles agricoles, voir art. 22, 2<sup>e</sup> al., OCE

<sup>3)</sup> RS 741.31

## IV

*Dispositions transitoires relatives à la modification de l'OCE*

<sup>1</sup> Les nouvelles prescriptions concernant les miroirs rétroviseurs (art. 25, 2<sup>e</sup> al., et art. 47, 2<sup>e</sup> al., let. a) sont applicables à tous les tracteurs et à tous les chariots à moteur mis en circulation pour la première fois à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1992.

<sup>2</sup> Les nouvelles prescriptions concernant les dispositifs d'attelage (art. 48, 6<sup>e</sup> al.) et le raccord destiné au système de freinage continu des remorques (art. 49, 1<sup>er</sup> al.) sont applicables à tous les véhicules automobiles agricoles qui seront construits en Suisse ou importés à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1992 et qui seront immatriculés pour la première fois.

<sup>3</sup> Les nouvelles prescriptions concernant le frein de service (art. 63, 8<sup>e</sup> al.) et le timon de la remorque (art. 72, 7<sup>e</sup> al.) sont applicables aux remorques agricoles qui seront construites à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1993.

<sup>4</sup> Toutes les remorques agricoles qui sont en circulation devront, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1993, être conformes aux nouvelles prescriptions concernant les feux et les clignoteurs de direction (art. 72, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> al.).

<sup>5</sup> La nouvelle prescription concernant le miroir rétroviseur (art. 77, al. 1<sup>bis</sup>) est applicable dès le 1<sup>er</sup> juin 1992 aux cyclomoteurs mis en circulation pour la première fois à partir de cette date – la date de délivrance du permis de circulation est déterminante – et, dès le 1<sup>er</sup> juin 1993, à tous les cyclomoteurs en circulation.

## V

<sup>1</sup> La présente modification entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1992, à l'exception de l'article 30, 4<sup>e</sup> alinéa, première phrase, OCR.

<sup>2</sup> L'article 30, 4<sup>e</sup> alinéa, première phrase, OCR, entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993.

19 février 1992

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Felber

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

**Modification des annexes 1, 4, 5 et 10***Annexe 1**Ch. 3**3. Remorques et trains routiers*

Lorsqu'on examine le frein de service d'une remorque isolément (sur un rouleau), ou le frein de service du train routier, leur efficacité doit atteindre 90 pour cent de la valeur prescrite pour le véhicule tracteur. Le frein auxiliaire doit satisfaire à la valeur de décélération indiquée pour le véhicule tracteur, même si une remorque est attelée. Pour les remorques agricoles munies d'un frein hydraulique continu, l'effet prescrit doit pouvoir être atteint au raccord du véhicule tracteur avec une pression de  $100 \pm 15$  bars ( $10\,000 \pm 1\,500$  kPa).

*Annexe 4*

*Ch. 22, dernière phrase, 24, 342, troisième phrase, 351.214, 351.215, 37 n° 9 et 412*

22 *Ne concerne que le texte allemand*

24 Les sonomètres et les instruments d'étalonnage doivent être vérifiés par l'Office fédéral de métrologie avant leur mise en service et par la suite au minimum tous les quatre ans; ledit office peut accorder des dérogations à ce principe et habiliter d'autres services compétents à effectuer la vérification.

Les sonomètres, les sonomètres-enregistreurs, les instruments d'étalonnage, les compte-tours et les appareils servant à mesurer la vitesse doivent être vérifiés tous les deux ans par l'Office fédéral de métrologie ou être soumis à un examen de bon fonctionnement par un service agréé par ledit office.

342 ... A ce moment, le conducteur accélérera au maximum (sans actionner le «dispositif de kick-down», sur les véhicules à boîte de vitesses automatique) jusqu'à ce que l'arrière du véhicule dépasse la ligne BB', puis il relâchera immédiatement l'accélérateur ou la poignée des gaz.

...

351.214 Sur les voitures automobiles légères, on ne tiendra pas compte, dans l'essai, d'éventuelles vitesses tout-terrain (ch. 351.215), ni pour la détermination du nombre total des rapports, ni pour le choix de ces derniers.

Sur les voitures automobiles lourdes, on ne tiendra compte, dans l'essai, ni des rapports qui ne peuvent être engagés sans la transmission auxiliaire, ni de ceux qui l'enclenchent automatiquement (cf. ch. 333).

351.215 Les «vitesses tout-terrain» sont des rapports de la boîte de vitesses que le constructeur désigne spécialement dans sa documentation en tant que vitesses à utiliser hors des routes. La reconnaissance de vitesses désignées comme telles présuppose toutefois que le véhicule – chargé au poids total garanti – parvienne, lorsque le premier rapport «route» est enclenché, à démarrer sans difficulté sur une pente de 15 pour cent et que la vitesse maximale atteinte dans les rapports tout-terrain ne dépasse pas 15 km/h.

S'il n'est pas possible de passer directement d'un rapport tout-terrain à un rapport «route», il ne sera en aucun cas tenu compte des vitesses tout-terrain pour la mesure du bruit.

### 37 Valeurs limites

9. Bruit du frein-moteur . . . . . conformément à la valeur prévue pour chaque type de véhicule.

412 L'aire de mesure doit être plane, équipée d'un revêtement de béton ou d'asphalte et non recouverte de neige. En présence de véhicules à chenilles à utiliser uniquement sur la neige, on mesurera le bruit sur une aire recouverte d'une couche de neige durcie.

### Annexe 5

*Let. A, ch. 1 et 2, let. b, titre*

#### 1. Hauteur intérieure

La hauteur libre, mesurée du siège (sans charge) au plafond, est d'au moins 85 cm pour le conducteur et d'au moins 80 cm pour les passagers. Pour les tracteurs agricoles, la hauteur libre, mesurée du siège (sans charge) au plafond de la cabine ou au bord du cadre de protection, est d'au moins 70 cm.

#### 2. Largeur des sièges

b. *Sièges des passagers* (sauf pour les tracteurs agricoles)

## Annexe 10

Ch. 4 et 8

4. *Signe pour les véhicules des sourds (art. 36, 5<sup>e</sup> al.)*

Le fond du signe carré de 8 cm de côté est bleu, le symbole est blanc.

8. *Signe pour les bus scolaires (art. 11, 8<sup>e</sup> al.)*

Le fond du panneau carré aux coins arrondis est jaune (jaune sélectif) ou orange (jaune-auto), le symbole et la bordure sont noirs.

Le symbole doit correspondre au signal de danger 1.23.

Longueur du côté . . . . . 40 cm

Largeur de la bordure . . . . . 2 cm

35022

# **Ordonnance concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA)**

**Modification du 3 février 1992**

---

*Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie  
arrête:*

I

L'ordonnance du 4 mai 1981<sup>1)</sup> concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs est modifiée comme il suit:

## *Article premier*

### *Nouvelles définitions:*

Espaces aériens des services de la circulation aérienne  
(air traffic services  
airspace)

Espaces aériens de dimensions définies, désignés par une lettre de l'alphabet (classes A à G), à l'intérieur desquels des types précis de vol sont autorisés et pour lesquels sont spécifiés des services de la circulation aérienne et des règles d'exploitation (appendice 1).

Information de circulation  
(traffic information)

Renseignements donnés à un pilote par un organe des services de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, et pour l'aider ainsi à éviter une collision.

Service consultatif de la circulation aérienne  
(air traffic advisory  
service)

Service fourni à l'intérieur d'un espace aérien déterminé, aux fins d'assurer, autant que possible, l'espacement des avions volant conformément à un plan de vol IFR.

Suggestion de manœuvre d'évitement  
(traffic avoidance  
advice)

Suggestion d'un organe des services de la circulation aérienne au pilote d'un aéronef pour l'aider à éviter une collision en lui indiquant les manœuvres à exécuter.

<sup>1)</sup> RS 748.121.11

*Définitions modifiées:*

Espace aérien contrôlé (controlled airspace)	Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré aux vols IFR et aux vols VFR selon la classification des espaces aériens. Terme générique désignant les espaces aériens des classes A à E (appendice 1).
Service de la circulation aérienne (air traffic service)	Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).
Vol contrôlé (controlled flight)	Tout vol exécuté conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

*Définition abrogée:*

Routes aérienne spéciales

*Dans les définitions ci-après, la référence à un appendice est abrogée:*

Jour

Nuit

Région de contrôle

Région de contrôle terminale

Région d'information de vol

Voie aérienne

Zone de circulation d'aérodrome

*Art. 4a* Classification de l'espace aérien

<sup>1</sup> La répartition de l'espace aérien suisse dans les classes A à G, ainsi que la subdivision espace aérien contrôlé/espace aérien non contrôlé sont fixées dans l'appendice 2.

<sup>2</sup> Les modalités sont fixées dans l'AIP ainsi que dans les cartes aéronautiques suisses correspondantes.

*Art. 9, 1<sup>er</sup> al.*

<sup>1</sup> Sauf autorisation de l'Office ou de l'organe compétent des services de la circulation aérienne, la vitesse indiquée pour les vols effectués au-dessous du niveau de vol 100 ne dépassera pas 460 km/h (250 kt IAS).

*Art. 11, 1<sup>er</sup> al.*

<sup>1</sup> Dans les espaces aériens des classes B, C et D ou au-dessus des aérodromes, les vols d'acrobatie ne peuvent être effectués qu'avec l'autorisation de l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne ou, si celle-ci fait défaut, avec l'autorisation du chef d'aérodrome.

*Art. 12 Sauts en parachute*

Sauf en cas d'urgence, les sauts en parachute ne seront effectués qu'aux conditions suivantes:

- a. Au-dessus ou à proximité des aérodromes, avec l'autorisation de l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne ou, si celle-ci fait défaut, avec l'autorisation du chef d'aérodrome;
- b. Dans les espaces aériens des classes B, C et D, avec l'autorisation de l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne et si les prescriptions figurant à l'appendice 3 sont respectées;
- c. Dans les espaces aériens des classes E, F et G, hors des aérodromes et si les prescriptions figurant à l'appendice 3 sont respectées.

*Art. 15, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Lorsqu'un aéronef doit céder le passage à un autre, son pilote ne doit passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, qu'en respectant une distance suffisante et en tenant compte des effets d'éventuelles turbulences de sillage.

*Art. 22 Manœuvres sur un aérodrome ou aux abords de celui-ci*

<sup>1</sup> Le pilote d'un aéronef qui évolue sur un aérodrome ou aux abords de celui-ci en vue de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome devra:

- a. S'intégrer dans le trafic en surveillant la circulation d'aérodrome et en se conformant aux éventuels signaux lumineux et optiques au sol ainsi qu'aux autorisations ou informations reçues par radio;
- b. Sous réserve d'autorisations ATC d'une autre teneur, exécuter à gauche les virages après le décollage et avant l'atterrissage, ou se conformer aux procédures d'approche ou de décollage qui sont publiées dans l'AIP ou communiquées de toute autre façon appropriée; si aucune procédure particulière n'a été fixée pour les hélicoptères, le pilote choisira sa trajectoire de manière à ne pas gêner le reste du trafic et à ménager autant que possible les zones sensibles au bruit.

<sup>2</sup> Les aéronefs en vol dont l'équipage n'a pas l'intention de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome devront contourner ou survoler l'aérodrome à une distance appropriée.

<sup>3</sup> Un aéronef évoluant sur l'aire de mouvement d'un aérodrome contrôlé doit s'arrêter à toutes les barres d'arrêt, sauf autorisation contraire émanant de la tour

de contrôle d'aérodrome; s'il s'agit de barres lumineuses, il ne pourra continuer à rouler que si leurs feux sont éteints.

*Art. 23, 4<sup>e</sup> al.*

<sup>4</sup> Le pilote peut réduire l'intensité des feux anticollision ou les déclencher s'ils entravent son activité ou risquent de gêner des tiers au sol.

*Art. 25 Signaux*

Le pilote d'un aéronef qui aperçoit ou reçoit l'un des signaux définis dans l'annexe 2 de la Convention du 7 décembre 1944<sup>1)</sup> relative à l'aviation civile internationale (annexe 2 OACI), doit s'y conformer. Les autorisations ATC et les instructions des organes du contrôle de la circulation aérienne ont toutefois la priorité.

*Art. 26 Manœuvres sur l'eau*

Afin d'éviter des collisions, le pilote d'un aéronef qui évolue sur l'eau doit en outre se conformer aux prescriptions fixées dans l'annexe 2 OACI.

*Art. 28, al. 1<sup>bis</sup>*

<sup>1bis</sup> Un plan de vol peut être déposé pour d'autres vols VFR en vue de faciliter la tâche du service de recherches et de sauvetage.

*Art. 30 Clôture du plan de vol*

Pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol couvrant l'ensemble du trajet ou la partie du vol restant à effectuer jusqu'à l'aérodrome de destination, le pilote commandant de bord doit remettre un compte rendu d'arrivée, après l'atterrissage, à l'organe compétent des services de la circulation aérienne. Il est dispensé de cette obligation si l'organe des services de la circulation aérienne ou le bureau de piste de l'aérodrome de destination est au courant de l'atterrissage.

*Titre précédant l'article 32*

**Section 5: Services de la sécurité aérienne**

*Art. 32 Généralités*

Les services de la sécurité aérienne à assurer dans les classes d'espace aérien pour les vols VFR et IFR sont fixés dans l'appendice 1.

<sup>1)</sup> RS 0.748.0

**Art. 32a** Service du contrôle de la circulation aérienne

<sup>1</sup> Il y a lieu de recourir au service du contrôle de la circulation aérienne de l'organe compétent pour les vols suivants:

- a. Vols IFR;
- b. Vols VFR;
  1. Dans les espaces aériens des classes B et C;
  2. Dans les régions de contrôle des espaces aériens de la classe D;
  3. Dans les autres espaces aériens de la classe D, pour le vol d'entrée dans ceux-ci;
  4. De nuit dans les espaces aériens des classes B à D et dans le secteur des routes ATS.

<sup>2</sup> L'Office peut autoriser des exceptions; il peut faire dépendre le recours au service du contrôle de la circulation aérienne de l'équipement de l'aéronef.

**Art. 37, 1<sup>er</sup> al., let. a**

<sup>1</sup> Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est intercepté par un autre aéronef doit immédiatement:

- a. Suivre les instructions de l'aéronef intercepteur, conformément aux signaux et procédures fixés dans l'annexe 2 OACI.

**Art. 38** Généralités

<sup>1</sup> De jour, les vols VFR seront effectués de telle manière que les minimums ci-après de visibilité et de distance par rapport aux nuages puissent être respectés:

Classe d'espace aérien	B	C, D, E, F	G (FIR suisse)
Distance par rapport aux nuages	hors des nuages	horizontale: 1,5 km verticale: 300 m	hors des nuages et en vue permanente du sol ou de l'eau
Visibilité	à et au-dessus de 3050 m/10 000 ft AMSL; 8 km au-dessous de 3050 m/ 10 000 ft AMSL: 5 km		5 km <sup>1)</sup>

- <sup>1)</sup> – La visibilité peut porter jusqu'à 1,5 km si la vitesse de vol permet à tout instant de faire demi-tour dans les limites de la portée visuelle et que d'autres aéronefs ou des obstacles puissent être aperçus à temps;
- Les pilotes d'hélicoptère peuvent voler avec une visibilité en vol inférieure à 1,5 km à condition qu'ils évoluent à une vitesse leur permettant d'apercevoir à temps d'autres aéronefs ou des obstacles pour éviter un abordage.

<sup>2</sup> Pour certains vols ou certains espaces aériens, l'Office peut fixer des minimums inférieurs à ceux qui sont prescrits au premier alinéa.

<sup>3</sup> Les limites du jour et de la nuit sont fixées dans l'AIP.

*Art. 39, 3<sup>e</sup> al.*

<sup>3</sup> Les minimums qui sont applicables dans les espaces aériens de la classe G (art. 38) en ce qui concerne la visibilité et les distances par rapport aux nuages seront respectés en toute circonstance.

*Art. 41, 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> al.*

<sup>1</sup> Les vols aux instruments en planeur sont admis sans autorisation à l'intérieur des zones de vol dans les nuages, fixées dans l'AIP, et pendant les heures qui y sont indiquées. En dehors de ces heures, un vol aux instruments ne peut débuter que si l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne a donné une autorisation relative à l'espace correspondant.

<sup>3</sup> *Abrogé*

*Art. 42 Zones de vol à voile*

Les zones de vol à voile sont fixées dans l'AIP. A l'intérieur de ces zones, les planeurs doivent, en dérogation à l'article 38, rester à au moins 50 m au-dessous des nuages et, latéralement, à au moins 100 m de ceux-ci.

*Art. 45, 3<sup>e</sup> al.*

<sup>3</sup> Pour les vols en planeur et les ascensions en ballon libre, les dispositions des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas sont applicables uniquement dans les espaces aériens des classes B à D, sinon le niveau de vol sera exprimé exclusivement en altitude.

*Art. 46, 1<sup>er</sup> al.*

<sup>1</sup> La phase de croisière horizontale d'un vol VFR à une hauteur de plus de 900 m au-dessus du sol ou de l'eau sera effectuée à l'un des niveaux de vol indiqués dans l'appendice 5.

*Art. 48*

Pour les vols IFR, les aéronefs doivent être équipés des feux réglementaires prescrits à l'appendice 4 ainsi que d'instruments et d'appareils de navigation appropriés et adaptés à la route à suivre.

*Art. 51, 1<sup>er</sup> al.*

<sup>1</sup> La phase de croisière horizontale d'un vol IFR sera effectuée à l'un des niveaux de vol indiqués dans l'appendice 5.

## Section 4a: Publications

### Art. 52a

<sup>1</sup> Les prescriptions de l'annexe 2 OACI mentionnées dans la présente ordonnance sont publiées dans l'AIP.

<sup>2</sup> L'AIP peut être consulté ou commandé à l'Office.

## II

### 1. Appendice

Les appendices sont modifiés comme il suit:

*Appendice 1* nouvelle version ci-jointe

*Appendice 2* nouvelle version ci-jointe

*Appendice 2a* nouvelle version ci-jointe

*Appendice 4* version modifiée ci-jointe

*Appendice 5* version de l'appendice 7 actuel

*Appendices 5 et 6 actuels: abrogés*

### 2. Modification du droit en vigueur

L'ordonnance du 14 mars 1988<sup>1)</sup> sur les restrictions applicables à certains appareils volants et projectiles est modifiée comme il suit:

*Art. 3, let. c et 4, let. b*

*Abrogées*

*Art. 5, 1<sup>er</sup> al.*

<sup>1</sup> Les organes du contrôle de la circulation aérienne ou le chef d'aérodrome peuvent autoriser des exceptions aux restrictions prévues aux articles 2, lettre b, 3, lettre b, et 4.

## III

La présente modification entre en vigueur le 2 avril 1992.

3 février 1992

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

Ogi

<sup>1)</sup> RS 748.942

## Classification des espaces aériens ATS

Classe	Type de vol	Séparation assurée	Services assurés	Limitation de vitesse	Radiocommunications obligatoires	Autorisations ATC requises
A	IFR	A tous les aéronefs	ATC	—	oui	oui
B	IFR	A tous les aéronefs	ATC	—	oui	oui
	VFR					
C	IFR	IFR/IFR IFR/VFR	ATC	—	oui	oui
	VFR	VFR/IFR	ATC pour séparation VFR/IFR Information de circulation VFR/ VFR et, sur demande, suggestion de manœuvre d'évitement	250 kt IAS MAX au-dessous de 3050 m (10 000 ft)	oui	oui
D	IFR	IFR/IFR	ATC y compris information de circulation IFR/VFR et, sur de- mande, suggestion de manœuvre d'évitement	250 kt IAS MAX au-dessous de 3050 m (10 000 ft)	oui	oui
	VFR	Néant	Information de circulation VFR/ IFR et, sur demande, suggestion de manœuvre d'évitement	250 kt IAS MAX au-dessous de 3050 m (10 000 ft)	oui	oui
E	IFR	IFR/IFR	ATC et, autant que possible, information de circulation sur vols VFR	250 kt IAS MAX au-dessous de 3050 m (10 000 ft)	non	non
	VFR	Néant	Autant que possible, information de circulation	250 kt IAS MAX au-dessous de 3050 m (10 000 ft)	non	non

Classe	Type de vol	Séparation assurée	Services assurés	Limitation de vitesse	Radiocommunications obligatoires	Autorisation ATC requise
F	IFR	IFR/IFR autant que possible	Service consultatif de la circulation aérienne Service d'information de vol	250 kt IAS MAX	oui	non
	VFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt IAS MAX au-dessous de 3050 m (10 000 ft)	non	non
G	IFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt IAS MAX au-dessous de 3050 m (10 000 ft)	oui	non
	VFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt IAS MAX au-dessous de 3050 m (10 000 ft)	non	non

## Utilisation des classes d'espace aérien en Suisse

Classes	Principaux domaines d'utilisation	
A	N'est pas appliquée en Suisse	
B	N'est pas appliquée en Suisse	
C	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espace aérien supérieur au-dessus du FL 195</li> <li>- Voies aériennes (AWY) au-dessus du FL 100</li> <li>- Zones de contrôle et régions de contrôle terminales avec fort trafic IFR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CTR et TMA Genève</li> <li>- CTR et TMA Zürich</li> <li>- Parties de la TMA Milano</li> </ul>
D	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voies aériennes au FL 100 et au-dessous</li> <li>- Autres zones de contrôle avec trafic IFR, y.c. les zones d'approche IFR attenantes               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jura-Plateau <u>FL 195</u></li> <li><u>FL 100</u></li> <li>- Alpes <u>FL 195</u></li> <li><u>FL 150</u></li> </ul> </li> <li>- CTR et TMA Berne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CTR avec trafic civil IFR: Altenrhein, Berne, Grenchen, Les Eplatures, Lugano, Sion.</li> <li>- Pendant les heures d'activité militaire               <ul style="list-style-type: none"> <li>- CTR PERMANENTES et AÉRODROMES MILITAIRES Alpnach/Buochs, Dübendorf, Emmen, Interlaken, Meiringen, Locarno, Lodrino, Payerne.</li> <li>- CTR TEMPORAIRES et AÉRODROMES MILITAIRES Ambri, Mollis, Raron/Turtmann, St. Stephan, Ulrichen.</li> </ul> </li> </ul>
E	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jura-Plateau <u>FL 100</u></li> <li><u>600 m AGL</u></li> <li>- Alpes <u>FL 150</u></li> <li><u>600 m AGL</u></li> </ul>	<i>Remarque:</i> les niveaux de séparation entre les classes font partie de l'espace aérien immédiatement inférieur
F	N'est pas appliquée en Suisse	
G	Sol jusqu'à 600 m AGL	

Espace aérien contrôlé

Espace aérien non contrôlé

Règles de l'air applicables aux aéronefs

RO 1992

*Appendice 2a***Priorités d'utilisation**

En vertu de l'ordonnance du 29 février 1992<sup>1)</sup> concernant la collaboration entre la sécurité aérienne civile et le commandement des troupes d'aviation et de défense contre avions, la réglementation suivante est applicable lors des opérations de coordination pour l'utilisation des espaces aériens des classes A à E:

- 11 Le trafic aérien civil contrôlé a la priorité:
  - dans les routes ATS et les voies aériennes désignées comme ayant une priorité civile d'utilisation;
  - dans les régions de contrôle terminales (TMA);
  - dans les zones de contrôle civiles (CTR).
- 12 Hors des espaces aériens désignés sous chiffre 11, le trafic aérien militaire contrôlé a la priorité:
  - dans les routes ATS et les voies aériennes désignées comme ayant une priorité militaire d'utilisation;
  - au-dessus du niveau de vol 195, et
  - au niveau de vol 195 et au-dessous en conditions IMC.

35006

<sup>1)</sup> RS 748.132.12

*Appendice 4*

*Ch. 111*

Les feux de position doivent être conformes au manuel technique de l'OACI, doc 9051, 3<sup>e</sup> partie, section 7, chapitre premier.

*Ch. 112*

*Abrogé*

*Ch. 12*

Il y a lieu d'installer un ou plusieurs feux anticollision rouges ou blancs, si possible à éclats, selon le manuel technique de l'OACI, doc 9051, 3<sup>e</sup> partie, section 7, chapitre premier.

35006

# **Ordonnance fixant le nombre de chevaux admis à l'importation**

du 21 février 1992

---

*Le Département fédéral de l'économie publique,*  
vu l'article 8, 1<sup>er</sup> alinéa, de l'ordonnance du 10 décembre 1979<sup>1)</sup> sur l'importation  
de chevaux,  
*arrête:*

## **Article premier**

Pour 1992, un contingent de 1300 chevaux est ouvert à l'importation.

## **Art. 2**

La présente ordonnance entre en vigueur rétroactivement le 1<sup>er</sup> janvier 1992.

21 février 1992

Département fédéral de l'économie publique:  
Delamuraz

35014

RS 916.322.13

<sup>1)</sup> RS 916.322.1

# Tarif des indemnités pour la révision des banques et des fonds de placement

du 3 février 1992

---

*La Commission fédérale des banques,*

vu l'article 22, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi fédérale du 8 novembre 1934<sup>1)</sup> sur les banques et les caisses d'épargne;

vu l'article 37, 3<sup>e</sup> alinéa, de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1966<sup>2)</sup> sur les fonds de placement,

*arrête:*

## Article premier

<sup>1</sup> Le tarif horaire suivant s'applique aux révisions des banques et des fonds de placement:

	Fr.
a. Pour les directeurs et propriétaires d'entreprise . . . . .	180 à 290
b. Pour les directeurs-adjoints, sous-directeurs, chefs de service .	150 à 230
c. Pour les fondés de pouvoir et collaborateurs à qualifications équivalentes . . . . .	125 à 185
d. Pour les mandataires commerciaux et collaborateurs à qualifications équivalentes . . . . .	85 à 160
e. Pour autres collaborateurs, assistants et personnel de secrétariat . . . . .	55 à 105

<sup>2</sup> Les frais de déplacement et de séjour, de port, de téléphone et de matériel ne sont pas compris dans les indemnités ci-dessus et peuvent être facturés à part.

## Art. 2

Le tarif fixé à l'article premier peut être majoré de 40 pour cent au plus pour l'exercice de la direction de mandats ainsi que pour les cas impliquant une responsabilité particulière ou exigeant des connaissances spéciales et une expérience particulière. Les tarifs appliqués peuvent aussi être ceux des associations professionnelles intéressées.

RS 952.715

<sup>1)</sup> RS 952.0

<sup>2)</sup> RS 951.31

**Art. 3**

Il est interdit aux institutions de révision de convenir d'une indemnité forfaitaire ou d'une indemnité fixée selon un temps de travail déterminé.

**Art. 4**

<sup>1</sup> Le tarif des indemnités pour la révision des banques et des fonds de placement, du 15 novembre 1989<sup>1)</sup>, est abrogé.

<sup>2</sup> Le présent tarif entre en vigueur rétroactivement le 1<sup>er</sup> janvier 1992. Il est applicable pour la révision des comptes annuels arrêtés au 31 décembre 1991 et ultérieurement.

3 février 1992

Commission fédérale des banques:  
Le président, de Capitani  
Le directeur, Hauri

35013

<sup>1)</sup> RO 1989 2484

**AS-1992-10 vom 17.03.1992 (S. 531-562)**

**RO-1992-10 du 17.03.1992 (p. 531-562)**

**RU-1992-10 del 17.03.1992 (p. 531-562)**

In	Amtliche Sammlung
Dans	Recueil officiel
In	Raccolta ufficiale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	1992
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Datum	17.03.1992
Date	
Data	
Seite	531-562
Page	
Pagina	
Ref. No	30 005 145

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.