

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE MALAGASY

GOUVERNEMENT

MINISTRE DES TRANSPORTS, DE LA METEOROLOGIE
ET DU TOURISME

ET
MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

ARRETE INTERMINISTERIEL N° 6 019/90

**Portant sur la signalisation de la voie navigable des bâtiments et fixant
les règles de la navigation intérieure**

**Le Ministre des Travaux publics,
Le Ministre des Transports, de la Météorologie et du Tourisme,**

Vu la Constitution,

Vu la loi n° 90-0050 du 18 juin 1990 portant Code des voies navigables et de la navigation intérieure.

**Vu le décret n° 90-267 du 21 juin 1990 portant immatriculation et jaugeage des bâtiments de
navigation intérieure et fixation des droits de navigation et de stationnement.**

**Vu le décret n° 90-268 du 21 juin 1990 portant contravention à la police de la navigation
intérieure.**

Arrêtent :

TITRE PREMIER

De la signalisation de la voie navigable

Article 1.1.- Le droit de placer à la vue du public par tous les moyens des indications ou signaux concernant à un titre quelconque la circulation, n'appartient qu'à l'Administration.

Article 1.2.- La nature des signaux, leurs conditions d'implantation ainsi que toutes les règles se rapportant à l'établissement de la signalisation sont fixées par des instructions de Ministre des Travaux publics et Ministre des Transports, de la Météorologie et du Tourisme.

Article 1.3.- Les panneaux, pavillons et feux de signalisation sont de formes et de couleur différentes suivant la nature des indications à porter à la connaissance des usagers.

Ils se divisent en cinq catégories qui sont les suivantes :

- Les signaux d'interdiction ;
- Les signaux d'obligation ;
- Les signaux de restriction ;
- Les signaux de recommandation ;
- Les signaux d'indication ;
- Les signaux auxiliaires.

Article 1.4.-

1. Un feu fixe est un feu qui donne une lumière ininterrompue dont l'intensité et la couleur restent constantes.

2. Un feu rythmé est un feu qui présente une succession caractéristique et périodiquement répétée de lumière et d'obscurité et dont l'intensité et la couleur restent constantes.

3. Les feux rythmés sont les suivants :

- Les feux à occultations régulières ;
- Les feux à occultations groupées ;
- Les feux isophases ;
- Les feux à éclats réguliers ;
- Les feux à éclats groupés ;
- Les feux à éclats diversement groupés ;
- Les feux scintillants.

Article 1.5.- Une balise est formée et caractérisée par trois parties principales :

1. Un voyant, placé à la partie supérieure avec une couleur déterminée, visible de tous les côtés à 500 mètres.

2. Une marque placée à la partie inférieure, avec une couleur déterminée visible à 1 600 mètres.

3. Eventuellement, un feu dans l'axe de la balise, à la partie supérieure, visible à 500 mètres.

Article 1.6.- Les différents signaux figurent à l'annexe A.

Article 1.7.- La signalisation pour l'interdiction est faite à l'aide de panneau ou de pavillon ou de feux.

A.1. Interdiction de passer (signal général).

Deux panneaux, deux feux ou deux pavillons superposés indiquent une interdiction prolongée.

A.2. Interdiction de tout dépassement.

A.3. Interdiction de dépasser entre convois seulement.

A.4. Interdiction de croiser et de dépasser.

A.5. Interdiction de stationner (c'est-à-dire d'ancrer ou de s'amarrer à la rive).

A.5.1. Interdiction de stationner sur la largeur indiquée en mètres (comptés à partir de ce signal).

A.6. Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes.

A.7. Interdiction de s'amarrer à la rive.

A.8. Interdiction de virer.

A.9. Interdiction de créer des remous.

A.10. Interdiction de passer en dehors de l'espace indiqué (dans une ouverture de pont ou de barrage).

A.11. Interdiction de passer, mais préparez-vous à vous mettre en marche.

A.12. Navigation interdite aux bâtiments motorisés.

A.13. Navigation interdite à toutes les embarcations de sport ou de plaisance.

A.14. Navigation du ski nautique interdite.

A.15. Navigation interdite aux bâtiments à voile.

A.16. Navigation interdite aux pirogues.

A.17. Pratique de la planche à voile interdite.

A.18. Interdiction d'accès à bord d'un bâtiment.

A.19. Interdiction de fumer.

Article 1.8.- Les signaux d'obligation sont constitués par des panneaux :

B.1. Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche.

B.2 :

a. Obligation de se diriger vers le côté chenal situé à bâbord ;

b. Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à tribord.

B.3 :

a. Obligation de tenir le côté du chenal situé à bâbord

b. Obligation de tenir le côté du chenal situé à tribord.

B.4 :

a. Obligation de croiser le chenal vers bâbord ;

b. Obligation de croiser le chenal vers tribord.

B.5. Obligation de s'arrêter dans les conditions prévues dans le règlement.

B.6. Obligation de respecter la limite de vitesse indiquée (en km/h).

B.7. Obligation d'émettre un signal sonore.

B.8. Obligation d'observer une vigilance particulière.

B.9. Obligation de s'assurer, avant de s'engager sur la voie principale ou de la traverser, que la manœuvre n'oblige pas les bâtiments navigant sur cette voie à modifier leur route ou leur vitesse.

B.10. Les bateaux navigant sur la voie principale doivent, si nécessaire, modifier leur route ou leur vitesse pour permettre la sortie des bâtiments quittant le port ou la voie affluente.

Article 1.9.- La signalisation pour la restriction est faite à l'aide de panneau soit à l'aide de feux.

C.1. La profondeur d'eau est limitée.

C.2. La hauteur libre au-dessus du plan d'eau est limitée

C.3. La largeur de la passe ou du chenal est limitée.

Note : Sur les panneaux C.1, C.2, C.3, peuvent en outre être inscrit des chiffres indiquant, en mètres, respectivement, la profondeur d'eau, la hauteur libre au-dessus du plan d'eau et la largeur de la passe ou du chenal.

C.4. Des restrictions sont imposées à la navigation :

Renseignez-vous.

C.5. Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche) ; le chiffre porté sur le signal indique, en mètres, la distance, comptée à partir du signal, à laquelle les bâtiments doivent être maintenus.

Article 1.10.- La signalisation pour la recommandation est faite à l'aide de panneau ou de feux.

D.1. Passe recommandée.

D.2. Il est recommandé de se tenir dans l'espace indiqué (dans un ouverture de pont ou de barrage).

D.3. Il est recommandé de se diriger dans le sens de la flèche dans le sens du feu fixe vers le feu isophase.

Article 1.11.- La signalisation pour l'indication de la localisation, de la direction, des sites, est faite à l'aide de panneaux ou de feu.

E.1. Autorisation de passer (signal général).

E.2. Croisement d'une ligne électrique aérienne.

E.3. Barrage.

E.4 :

a. Bac ne navigant pas librement

b. Bac navigant librement.

E.5. Autorisation de stationner (c'est-à-dire d'ancrer ou de s'amarrer à la rive).

E.5.1. Autorisation de stationner sur la largeur du plan d'eau comptée à partir du panneau et indiquée en mètres sur celui-ci.

E.5.2. Autorisation de stationner sur la largeur du plan d'eau comprise entre les deux distances comptées à partir du panneau et indiquées en mètres sur celui-ci.

E.5.3. Nombre maximal de bâtiments autorisés à stationner bord à bord.

E.5.4. Aires de stationnement réservé aux bâtiments de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter le feu bleu suivant le cas.

E.5.5. Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à porter le feu bleu suivant le cas.

E.5.6. Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus suivant le cas.

E.5.7. Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus suivant le cas.

E.5.8. Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter un, deux ou trois fois feux bleus, un deux ou trois cônes bleus suivant le cas.

E.5.9. Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu suivant le cas.

E.5.10. Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus suivant le cas.

E.5.11. Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus suivant le cas.

E.5.12. Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments qui ne sont pas astreints à porter un , deux ou trois feux bleus ou un, deux, trois cônes bleus suivant le cas.

E.5.13. Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments astreints à porter le feu bleu ou le cône bleu suivant le cas.

E.5.14. Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments astreints à porter les deux feux bleus ou les deux cônes bleus suivant le cas.

E.5.15. Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments astreints à porter les trois feux bleus ou les trois cônes bleus suivant le cas.

E.6. Autorisation d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes suivant le cas.

E.7. Autorisation de s'amarrer à la rive.

E.8. Aire de virage.

E.9. Les voies rencontrées sont considérées comme affluentes de la voie suivie.

E.10. La voie suivie est considérée comme affluente de la voie rencontrée.

E.11. Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation, ou fin d'une restriction.

R.12. Signaux avancés : un ou deux feux blancs :

a. Feu(x) fixe(s) : Difficulté au-delà : Arrêtez-vous si le règlement l'exige ;

b. Feu(x) isophase(s) : Vous pouvez avancer.

E.13. Poste d'eau potable.

E.14. Poste téléphonique.

E.15. Navigation autorisée pour les bâtiments motorisés

E.16. Navigation autorisée pour les embarcations de sport ou de plaisance.

E.17. Pratique du ski nautique autorisée.

E.18. Pratique de la planche à voile autorisée.

E.19. Navigation autorisée pour les bâtiments à voile.

E.20. Navigation autorisée pour les bâtiments qui ne sont ni motorisés ni à voile.

E.21. Indication de camping.

E.22. Indication de direction.

E.23. Indication de direction et de distance.

E.24. Indication de bornes kilométriques.

Article 1.12.- Les signaux principaux peuvent être complétés par les signaux auxiliaires suivants :

1. Cartouches indiquant la distance à laquelle s'applique la prescription ou l'endroit où est située la particularité indiquée par le signal principal.

Remarque : Les cartouches sont placées au-dessus du signal principal F.1 – F.2.

2. Signaux lumineux additionnel.

F.3. Flèche blanche lumineuse associée à certains feux ; signification ;

a. Avec feu vert.

Exemple : Autorisation d'entrer dans le bassin qui est situé dans la direction de la flèche.

b. Avec feu rouge,

Exemple : Indication d'entrer dans le bassin qui est située dans la direction de la flèche.

3. Flèches indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal principal.

Remarque : Les flèches ne doivent pas nécessairement être blanches et peuvent être apposées à côté ou au-dessous du signal principal.

F.8.1.

F.6.2.. F.7.1.

F.7.2.

4. Cartouches donnant des explications ou indications complémentaires.

Remarque : Ces cartouches sont placées au-dessous du signal principal F.8.

Article 1.13.- Une balise flottante tribord de la direction conventionnelle définie par l'Administration possède les caractéristiques suivantes :

F.10. Un voyant : cylindre rouge.

Une marque : bouée cylindrique.

Un feu : feu rouge rythmé.

Une balise flottante bâbord de la direction conventionnelle définie par l'Administration possède les caractéristiques suivantes :

F.11. Un voyant : Cône vert ou éventuellement jaune, pointe en haute.

Une marque : bouée conique verte ou éventuellement jaune

Un feu : feu vert ou éventuellement jaune rythmé.

Article 1.14.- Une balise flottante de bifurcation possède les caractéristiques suivantes :

F.12. Un voyant : ballon à bandes horizontales rouges et vertes

Une marque : bouée sphérique à bandes horizontales rouges et vertes ou éventuellement rouges et jaunes.

Un feu : blanc scintillement ou isophase.

Article 1.15.- Une balise fixe tribord de la direction conventionnelle définie par l'Administration possède les caractéristiques suivantes :

F.13. Un voyant : cône rouge, pointe en bas.

Une marque : un poteau de fixation noir

Un feu : un feu rouge rythmé.

Une balise fixe bâbord de la direction conventionnelle définie par l'Administration possède les caractéristiques suivantes :

F.14. Un voyant : cône vert, ou éventuellement jaune, pointe en haut.

Une marque : un poteau de fixation noir.

Un feu : un feu vert ou éventuellement jaune rythmé.

Article 1.16.- Une balise fixe de bifurcation possède les caractéristiques suivantes :

F.15. Un voyant : cône rouge pointe en bas en dessus d'un cône verte ou éventuellement jaune, pointe en haut.

Une marque : un poteau de fixation noir

Un feu : un feu blanc scintillant ou isophase.

Article 1.17.- Un chenal proche de la rive droite est indiqué par une balise F.16 qui possède les caractéristiques suivantes :

Un voyant : panneau carré rouge, avec deux bandes horizontales blanches.

Une marque : un poteau de fixation noir

Un feu : un feu rouge rythmé.

Article 1.18.- Un chenal proche de la rive gauche est indiqué par une balise F.17 qui possède les caractéristiques suivantes :

Un voyant : panneau carré, à diagonales horizontales et verticales, peint en jaune pour la moitié supérieure, et en blanc pour la moitié inférieure.

Une marque : un poteau de fixation noir

Un feu : un feu vert rythmé

Article 1.19.- Le chenal qui passe d'une rive à l'autre, par l'intermédiaire d'un axe de traversée, sera définie par deux balises

a. La balise de rive droite, dans le sens conventionnel défini par l'Administration possède les caractéristiques suivantes :

Un voyant : panneau carré, avec une bande centrale verticale noire.

Une marque : un poteau de fixation noir.

Un feu : un feu jaune à éclats ou à occultations à caractéristiques paires.

b. La balise de rive gauche, dans le sens conventionnel définie par l'Administration possède les caractéristiques suivantes :

Un voyant : panneau carré jaune, à diagonales horizontales et verticales, avec une bande centrale verticale noire.

Une marque : un poteau de fixation noir.

Un feu : un feu jaune à éclats ou à occultations à caractéristiques impaires.

Article 1.20.- Le chenal passe une longue traversée, qui est définie par un alignement.

L'axe de la longue traversée est indiqué par deux signaux identiques, placés sur le même rive l'un derrière l'autre.

Article 1.21.- Dans l'application du présent arrêté, en matière de signalisation, le Ministre des Travaux publics et le Ministre des Transports, de la Météorologie et du Tourisme peuvent définir des signaux supplémentaires pour améliorer la sécurité de la navigation suivant l'évolution du trafic. Cette définition fera l'objet d'un arrêté du Ministre chargé des Travaux publics et du Ministre des Transports, de la Météorologie et du Tourisme.

TITRE II

De la signalisation des bâtiments

Article 2.1.- Sur les voies navigables soumises au règlement général de police et de navigation où la navigation de nuit est autorisée, depuis l'heure officielle du coucher du soleil jusqu'à l'heure officielle du lever du soleil, et pendant le jour, tout bâtiment doit porter les feux et marques prescrits par les articles spécifiés au présent arrêté.

CHAPITRE PREMIER

Expressions usuelles et définitions

Article 2.2.- Le mot « visible » lorsqu'il s'applique aux feux, signifie visible par une nuit noire avec une atmosphère pure.

L'expression « visibilité réduite » désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, forts grains de pluie, fumée ou toutes autres causes analogues.

L'expression « hauteur au dessus du plat bord » désigne la hauteur au dessus du pont continu, le plus élevé. A défaut de ce dernier, elle désigne la hauteur au dessus de la ligne de flottation en charge. Les termes « longueur » et « largeur » d'un bâtiment désignant sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.

L'expression « son bref » désigne un son d'une durée d'environ une seconde.

L'expression « son prolongé » désigne un son d'une durée d'environ quatre secondes.

Deux bâtiments sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre quand l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre.

Article 2.3.- L'expression « bâtiment à propulsion mécanique » désigne tout bâtiment mû par une machine.

Tout bâtiment à propulsion mécanique marchant à la voile et non au moyen d'une machine doit être considéré comme un bâtiment à voile.

Tout bâtiment qui marche au moyen d'une machine qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un bâtiment à propulsion.

L'expression « remorquant » signifie tout bâtiment remorqueur.

L'expression « remorqueur » signifie tout bâtiment remorqué.

L'expression « poussant » signifie tout bâtiment pousseur.

L'expression « poussé » signifie tout bâtiment poussé.

Article 2.4.- L'expression « faisant route » sera appliquée à tout bâtiment qui n'est ni à l'ancre, ni amarré, ni échoué.

Article 2.5.- L'expression « au mouillage » sera appliquée à tout bâtiment à l'ancre quelle que soit la catégorie.

Article 2.6.- L'expression « échoué » sera appliquée à tout bâtiment incapable de flotter et reposant sur le fond quelle que soit la catégorie.

Article 2.7.- L'expression « en train de pêcher » sera appliquée à tout bâtiment qui pêche avec des filets, lignes, chaluts, ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre.

Elle ne s'applique pas à tout bâtiment qui pêche avec des lignes trainantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manœuvre.

Article 2.8.- L'expression « en service de pilotage » sera appliquée à tout bâtiment de pilote qui est de service.

Article 2.9.- L'expression « en opérations spéciales » sera appliquée à tout bâtiment exécutant l'un des travaux suivants :

- En train de poser ou de relever un câble, un pipe-line ou d'en assurer l'entretien (câblier) ;
- En train de poser ou de relever une bouée (baliseur) ;
- En train d'effectuer des opérations d'hydrographie (hydrographe) ;

Article 2.10.- L'expression « en train de draguer » sera appliquée à tout bâtiment en train de curer et nettoyer le fond d'une rivière, d'un fleuve, d'un canal, d'un port.

Tout bâtiment auxiliaire transporteur de déblai n'est pas considéré comme étant une drague.

CHAPITRE II

Descriptions et caractéristiques des différents feux et marques utilisés

Article 2.11.- La signalisation de nuit de tout bâtiment est définie par des feux. La signalisation du jour de tout bâtiment est définie par des marques.

Article 2.12.- Le « feu de mât » est un feu blanc placé au dessus de l'axe longitudinal du bâtiment, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés soit 112,5

degrés de chaque côté du bâtiment, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière de travers de chaque bord.

Le « feu de côté » est un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière de travers de leur côté respectif et placés sur une ligne perpendiculaire à l'axe médian du bâtiment.

Les dits feux vert et rouge doivent être munis du côté du bâtiment, d'acran s'avancant à 0,90 mètres en avant du feu de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.

Les feux de côté sont placés à la même hauteur à 1 mètre au moins plus bas que le feu de mât et pas en avant de celui-ci.

Le « feu de poupe » est un feu blanc ou jaune placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5 degrés de chaque côté à partir de l'arrière.

Un feu de poupe doit être placé aussi près que possible de la poupe dans la partie arrière et dans l'axe du bâtiment à une hauteur suffisante pour qu'il soit bien visible des bâtiments rattrapant.

Le « feu visible sur tout l'horizon » est un feu projetant une lumière ininterrompue sur un plan horizontal de 360 degrés.

Tout feu doit être visible à une distance d'au moins 1 kilomètre, et doit se trouver à une hauteur au dessus du plat-bord qui ne soit pas inférieure à 1,50 mètres.

La distance verticale entre les feux ou les marques doit être de 0,50 mètre au moins et de 1 mètre au plus.

Quand le bâtiment doit porter plus de deux feux, dans le sens vertical, chacun des feux doit être séparé par une distance fixe.

Article 2.13.- Les marques prescrites doivent avoir les caractéristiques et dimensions suivantes :

Un ballon doit avoir au moins 0,50 mètre de diamètre.

Un cône doit avoir au moins 0,50 mètre de base et une hauteur égale au diamètre de la surface de base.

Un bicône est composé de deux cônes opposés par la base.

Un cylindre doit avoir au moins 0,50 mètre de diamètre et 0,80 mètre de hauteur.

CHAPITRE III

Signalisation visuelle de nuit des bâtiments faisant route

Article 2.14.-

1. Les bâtiments motorisés isolés doivent porter :

a. Un feu de mât placé dans la partie avant et dans l'axe du bâtiment à une hauteur de 2 mètres au moins.

b. Des feux de côté placés à la même hauteur et sur une même perpendiculaire à l'axe du bâtiment, à 1 mètre au moins plus bas que le feu de mât et pas en avant de celui-ci ; ils doivent être masqués vers l'intérieur du bâtiment de façon que le feu vert ne puisse pas être vu de bâbord ni le feu rouge de tribord.

c. Un feu de poupe placé dans la partie arrière et dans l'axe du bâtiment, à une hauteur suffisante pour qu'elle soit bien visible des bâtiments rattrapant.

2. Tout bâtiment motorisé isolé peut porter en outre, à l'arrière, un deuxième feu de mât placé dans l'axe du bâtiment à 1 mètre au moins plus haut que le feu avant, de telle façon que la distance horizontale entre ces feux soit au moins trois fois la distance verticale. Tout bâtiment motorisé isolé de plus de 110 mètres de longueur doit porter ce deuxième feu de mât.

3. Tout bâtiment motorisé qui est temporairement précédé d'un bâtiment motorisé placé en renfort doit conserver les feux visés au paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

4. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bâtiments peuvent porter les feux de mâts à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

5. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ni aux bacs.

Article 2.15.-

1. Tout bâtiment motorisé faisant route en tête d'un convoi remorqué et tout bâtiment motorisé placé en renfort devant un autre bâtiment motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple doivent porter :

a. Deux feux de mâts superposés, placés dans la partie avant et dans l'axe du bâtiment ; le feu inférieur étant autant que possible à 1 mètre au moins plus haut que les feux de côtés ;

b. Des feux de côtés ;

c. Un feu de poupe jaune au lieu de blanc placé dans l'axe du bâtiment à une hauteur suffisante pour être bien visible de l'unité remorquée qui suit le bâtiment ou du bâtiment motorisé, du convoi poussé ou de la formation à couple devant laquelle le bâtiment est placé en renfort.

2. Dans le cas où un convoi remorqué comporte en tête plusieurs bâtiments motorisés, ou dans le cas où un bâtiment motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple est précédé de plusieurs bâtiments motorisés placés en renfort, naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bâtiments doit porter :

- A la partie avant et dans l'axe du bâtiment, au lieu des feux de mâts prescrits au paragraphe 1 a ci-dessus, trois feux de mâts superposés.

Dans le cas où un bâtiment, un matériel flottant ou un établissement flottant est manœuvré par plusieurs bâtiments motorisés, la même prescription s'applique à chacun de ceux-ci.

3. Les bâtiments d'un convoi remorqué suivant le ou les bâtiments visés au paragraphe 1 et 2 ci-dessus doivent porter :

- Un feu clair blanc, visible de tous les côtés, placé à une hauteur d'au moins mètres

Toutefois,

a. Si une longueur de convoi dépasse mètres, elle doit porter deux de ces feux dont un sur sa partie avant et un sur sa partie arrière :

b. Si une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, cette signalisation doit être portée seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.

Les feux de tous les bâtiments remorqués d'un convoi doivent, autant que possible, être portés à une même hauteur au dessus du plan d'eau.

4. Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter, outre la signalisation prescrite au paragraphe 3 ci-dessus :

- Un feu de poupe blanc

Si le convoi se termine par une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, seuls les deux bâtiments extérieurs de la rangée doivent porter ce feu.

Si le convoi se termine par des menues embarcations, il n'est pas tenu compte de ces embarcations pour l'application du présent paragraphe.

5. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bâtiments d'un convoi remorqué peuvent porter les feux prescrits aux paragraphes 1 a, 2 et 3 du présent article à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

6. Si les bâtiments visés au paragraphe 3 ci-dessus sont des navires venant directement de la mer ou portant pour la mer, ils peuvent, au lieu du feu blanc, porter les feux de côté.

7. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni aux menues embarcations remorquées.

Article 2.16.-

1. Les convois poussés doivent porter :

a.i. Trois feux de mât à l'avant du bâtiment en tête de convoi ou du bâtiment bâbord en tête du convoi. Ces feux doivent être disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinale du convoi

ii. Un feu de mât à l'avant de tout autre bâtiment dont la largeur totale est visible de front.

Les mâts portant ces feux doivent être placés dans l'axe longitudinal du bâtiment sur lequel ils se trouvent ;

b.i. De feux de côté qui doivent être placés sur la partie le plus large du convoi, le plus près possible du pousseur, à 1 mètre au maximum des bords du convoi et à une hauteur d'au moins 2 mètres ;

c.i. Trois feux de poupe sur le pousseur, placés selon une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal, et à une hauteur suffisante pour ne pas pouvoir être masquée par un des autres bâtiments du convoi ;

d.i. Un feu de poupe sur chaque bâtiment dont la largeur totale est visible de l'arrière ; toutefois lorsque plus de deux bâtiments autres que le pousseur sont visibles de l'arrière, ce feu ne doit être porté que par les deux bâtiments qui se trouvent à l'extérieur du convoi.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus s'appliquent aussi aux convois poussés précédés par un ou plusieurs bâtiments motorisés placés en renfort ; toutefois les feux de poupe visés au paragraphe 1 c. i. ci-dessus doivent être jaunes au lieu de blancs.

3. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux de mât prescrits au paragraphe 1 a. ci-dessus peuvent être portés à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

Article 2.17.-

1. Les formations à couple doivent porter :

a. Sur chaque bâtiment, un feu de mât, toutefois sur les bâtiments non motorisés, ce feu peut être remplacé par un feu blanc, visible de tous les côtés, placé à un endroit approprié, mais pas plus haut que le feu de mât du ou des bâtiments motorisés.

b. des feux de côté, ces feux doivent être placés à l'extérieur de la formation, autant que possible à la même hauteur, et à 1 mètre au moins au-dessous du feu de mât le plus bas ;

c. sur chaque bâtiment, le feu de poupe.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus s'appliquent également aux formations à couple qui sont précédées par un ou plusieurs bâtiments motorisés placés en renfort.

3. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux prescrits au paragraphe 1 a ci-dessus peuvent être portés à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

4. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne menant à couple que des menues embarcations, ni aux mêmes embarcations menées à couple.

Article 2.18.

1. Les bâtiments à voile faisant route doivent porter

- a. Les feux de côtés, toutefois ces feux peuvent être des feux ordinaires au lieu de clair
 - b. Le feu de poupe.
2. Outre les feux prescrits au paragraphe 1 ci-dessus, un bâtiment à voile peut porter :
- Deux feux ordinaires ou clairs superposés, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur étant vert ; ces doivent être placés à un endroit approprié, au sommet ou à la partie supérieure de mât.
3. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations.

Article 2.19.-

1. Les menues embarcations motorisées isolées doivent porter :
- a. Un feu de mât : ce feu doit être placé dans l'axe de l'embarcation et à 1 mètre au moins plus haut que les feux de côté, et doit être clair au lieu de puissant ;
 - b. Des feux de côté : ces feux peuvent être ordinaires au lieu de clairs, et doivent être placés :
 - i. Soit comme prescrit au paragraphe premier b de l'article 2.14. ;
 - ii. Soit l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation, à la proue ou près de la proue ;
 - c. Un feu de poupe répondant aux spécifications du paragraphe 1 c. de l'article 2.14. Toutefois, ce feu peut être supprimé mais dans ce cas, le feu de mât visé sous a. ci-dessus doit être remplacé par un feu clair blanc, visible de tous les côtés.
2. Les menues embarcations motorisées isolées, d'une longueur inférieure à 5 mètres peuvent, au lieu des feux visés au paragraphe 1 ci-dessus, porter un feu ordinaire blanc à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.
3. Lorsqu'une menue embarcation ne remorque ou ne mène à couple que des menues embarcations, elle doit porter les feux prescrits au paragraphe 1 ci-dessus.
4. Les menues embarcations remorquées ou menées à couple doivent porter un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas aux canots de service des bâtiments.
5. Les menues embarcations à voile doivent porter :
- Soit des feux de côté et un feu de poupe, les feux de côté étant placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation à la proue ou près de la proue, et le feu de poupe étant placé sur la partie arrière de l'embarcation ; toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires ;
 - Soit des feux de côté et un feu de poupe réunie dans une même lanterne placée à un endroit approprié au sommet ou à la partie supérieure du mât : ce feu peut être un feu ordinaire ;
 - Soit, dans le cas d'embarcations de moins de 5 mètres de long, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. A l'approche d'autres bâtiments, ces embarcations doivent montrer en outre un deuxième feu ordinaire blanc.
6. Les menues embarcations isolées qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent porter :
- Un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.
- Toutefois, les canots de service qui se trouvent dans les mêmes conditions ne doivent montrer ce feu qu'à l'approche d'autres bâtiments.

Article 2.20.-

1. Lorsqu'ils font route de nuit, les bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses inflammables doivent porter outre les feux prescrits par les dispositions du présent règlement : un feu bleu.
- Ce feu doit être placé à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés.

2. Lorsqu'ils font route de nuit, les bâtiments effectuant des transports de matières dangereuses (ammoniac et autres matières assimilés) doivent porter outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement : deux feux bleus.

Ces feux doivent être placés à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés.

3. Les bâtiments effectuant des transports de matières dangereuses explosibles doivent, en outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, porter : trois feux bleus.

Ces feux doivent être placés à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés.

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bâtiments visés aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus, c'est le bâtiment assurant la propulsion du convoi poussé ou de la formation à couple qui doit porter le ou les feux prescrits aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus.

5. Tout bâtiment ou convoi poussé ou toute formation à couple effectuant un transport de matières dangereuses doit porter la signalisation correspondant au transport qui, d'après les paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus, exige le plus grand nombre de feux bleus.

6. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article doit être au moins égale à celle des feux ordinaires bleus.

Article 2.21.-

1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter :

a. Un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à une hauteur d'au moins 3 mètres ; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 15 mètres ;

b. Un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 mètre environ au-dessus du feu visé sous a.

2. Le canot ou flottant de tête d'un bac à câble longitudinal doit être muni d'un feu clair blanc, visible de tous les côtés, placé à 3 mètres au moins au-dessus du plan d'eau.

3. Les bacs naviguant librement doivent porter :

a. Un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 a. ci-dessus ;

b. Un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 b. ci-dessus ;

c. Les feux de côté et le feu de poupe.

4. Les bacs naviguant librement et jouissant d'une priorité doivent porter :

a. un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 a. ci-dessus ;

b. un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au paragraphe 1 b. ci-dessus ;

c. Un deuxième feu clair vert visible de tous les côtés, placé à 1 mètre au-dessus du feu vert prescrit sous b ci-dessus ;

d. Les feux de côté et le feu de poupe.

Article 2.22.-

1. Tout bâtiment incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent arrêté, montrer :

- Soit un feu rouge balancé : dans le cas des menues embarcations, ce feu peut être blanc au lieu de rouge ;

- Soit deux feux rouges superposés à 1 mètre l'un au-dessus de l'autre, visibles de tous les côtés et placés à un endroit approprié à une hauteur suffisante.

2. En cas de besoin, un tel bâtiment doit en outre émettre le signal sonore réglementaire ou procéder à la fois à ces deux opérations.

Article 2.23.- Les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter :

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

CHAPITRE IV

Signalisation visuelle de nuit des bâtiments en stationnement

Article 2.24.-

1. Un bâtiment amarré directement ou indirectement à la rive doit porter un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés et placé du côté du chenal, à une hauteur d'au moins 3 mètres.
2. Un bâtiment stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter deux feux ordinaires blancs placés à des endroits appropriés et visibles de tous les côtés, l'un sur la partie avant du bâtiment à une hauteur d'au moins 3 mètres et l'autre sur la partie arrière à une hauteur d'au moins 2 mètres et au moins 2 mètres plus bas que l'autre.
3. Un convoi poussé stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter sur chaque bâtiment de l'ensemble un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, ce feu étant placé sur la partie avant de chaque barge à une hauteur d'au moins 3 mètres et sur la partie arrière du pousseur à une hauteur d'au moins 2 mètres, au moins 2 mètres plus bas que les feux des barges. Dans le cas des formations de barges dépourvues de pousseur, le feu prescrit ci-dessus pour le pousseur doit être placé sur l'une des dernières barges à l'extrémité de la formation.
4. Une menue embarcation, à l'exception des canots de service de bâtiments, peut porter un feu ordinaire blanc à un endroit approprié à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés, au lieu des feux prescrits aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus.
5. La signalisation prescrite dans le présent article n'est pas obligatoire :
 - a. Lorsque le bâtiment est en stationnement dans une voie navigable où la navigation est temporairement impossible ou interdite ;
 - b. Lorsque le bâtiment stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé de cette rive ;
 - c. Lorsque le bâtiment est en stationnement en dehors du chenal dans une situation manifestement sans danger.
6. Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments visés dans l'article 2.23.

Article 2.26.-

1. Les bacs ne naviguant pas librement, stationnant à leur débarcadère doivent porter les feux prescrits au paragraphe 1 de l'article 2.21. En outre, le canot ou flotteur de tête des bacs à câble longitudinal doit porter le feu prescrit au paragraphe 2 de l'article 2.21.
2. Les bacs naviguant librement en service, stationnant à leur débarcadère doivent porter les feux prescrits au paragraphe 1 de l'article 2.21. Pour un stationnement de courte durée, ils peuvent conserver en outre les feux prescrits au paragraphe 1 b et c de l'article 2.14. Ils doivent éteindre le feu vert visé au paragraphe 1 b de l'article 2.21 dès qu'ils ne sont plus en service.

Article 2.27.- Les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté du chenal.

Article 2.28.- Lorsque les bâtiments ont des filets ou des perches qui s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, ces filets ou perches doivent être signalés par des feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur position.

Article 2.29.-

1. Les engins flottants au travail et les bâtiments effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage, lorsqu'ils sont en stationnement, doivent porter :

- a. Du ou des côtés où le passage est libre, deux feux ordinaire verts, ou deux feux clairs verts, placés l'un au-dessus de l'autre et le cas échéant.
- b. Du côté où le passage n'est pas libre, un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge, placé à la même hauteur que le plus haut des deux feux verts prescrits sous a ci-dessus et de même intensité que lesdits feux verts. Ou, dans le cas où ces bâtiments ont à être protégés contre les remous ;
- c. Du ou des côtés où le passage est libre, un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc, ou un feu clair rouge et un feu clair blanc, placés l'un au-dessus de l'autre, le feu rouge étant le plus haut ;
- d. Du côté où le passage n'est pas libre, un feu rouge, placé à la même hauteur que le feu rouge prescrit sous c ci-dessus et de même intensité que celui-ci. Ces feux doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Les bâtiments échoués ou coulés doivent porter les feux prescrits au paragraphe 1 ci-dessus sous c et d. Si la position d'un bâtiment coulé empêche de mettre les signaux sur le bâtiment, ceux-ci doivent être placés sur les canots, des bouées ou de quelque autre manière appropriée.

Article 2.30.-

1. Lorsque les ancrs des bâtiments sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation, le feu de stationnement se trouvant le plus près de ces ancrs doit être remplacé par deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, superposés à 1 mètre environ l'un de l'autre.

2. Les bâtiments doivent signaler chacune de leurs ancrs qui peuvent présenter un danger pour la navigation par un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés.

CHAPITRE V

Signalisation visuelle de jour des bâtiments faisant route

Article 2.31.-

1. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué et le bâtiment motorisé placé en renfort devant un autre bâtiment motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple doivent porter :

- Un cylindre jaune bordé, en haut comme en bas, de deux bandes noires et blanches étant aux extrémités du cylindre

Ce cylindre doit être placé verticalement à l'avant, à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés.

2. Dans le cas où un convoi remorqué comporte, en tête, plusieurs bâtiments motorisés, ou dans le cas où un bâtiment motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple est précédé de plusieurs bâtiments motorisés placés en renfort, naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bâtiments doit porter le cylindre prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

Dans le cas où un bâtiment, un matériel flottant ou un établissement flottant est manœuvré par plusieurs bâtiments motorisés, la même prescription s'applique à chacun de ceux-ci.

3. Les bâtiments d'un convoi remorqué suivant le ou les bâtiments visés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, doivent porter :

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

Si une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ce ballon doit être porté seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.

Les ballons de tous les bâtiments remorqués d'un convoi doivent, autant que possible, être portés à une même hauteur au-dessus du plan d'eau.

4. Lorsqu'un bâtiment motorisé ou une formation à couple est précédé par un ou plusieurs bâtiments motorisés placés en renfort, ce bâtiment et chaque bâtiment de la formation à couple doivent

également porter le ballon jaune visé au paragraphe 3 ci-dessus. Lorsqu'un convoi poussé est précédé par un ou plusieurs bâtiments motorisés placés en renfort, le pousseur doit également porter le ballon jaune visé au paragraphe 3 ci-dessus.

5. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bâtiments d'un convoi remorqué peuvent porter les cylindres prescrits aux paragraphes 1 et 2 et le ballon prescrit aux paragraphes 3 et 4 ci-dessus à une hauteur réduite de telle façon que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

6. Dans le cas où les bâtiments visés au paragraphe 3 ci-dessus sont des navires de mer venant directement de la mer ou partant pour la mer, ils peuvent porter le ballon jaune.

7. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni aux menues embarcations remorquées.

Article 2.32. Une menue embarcation naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion soit porter :

- Un cône noir dont la pointe est dirigé vers le bas.

Ce cône doit être placé le plus haut possible et à l'endroit où il sera le plus apparent.

Article 2.33.- Les bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 15 mètres doivent porter un bicône jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Article 2.34.

1. Les bâtiments effectuant des transports de matières dangereuses doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent arrêté un cône bleu, pointe en bas.

Ce cône doit être placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

2. Les bâtiments effectuant des transports de matières dangereuses, ammoniac et d'autres matières assimilées doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent arrêté deux cônes bleus, pointe en bas.

Ces cônes doivent être placés à environ 1 mètre l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

3. Les bâtiments effectuant des transports de matières dangereuses visés à l'annexe 11 doivent porter, outre la signalisation prescrites par les autres dispositions du présent règlement : trois cônes bleus, pointe en bas. Ces cônes doivent être placés l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bâtiments visés au paragraphe 1, 2 ou 3 ci-dessus, c'est le bâtiment assurant la propulsion du convoi ou de la formation à couple qui doit porter la signalisation prescrite aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus.

5. Un bâtiment, un convoi poussé ou une formation à couple effectuant un transport de matières dangereuses doit porter la signalisation correspondant au transport qui, d'après les paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus, exige le plus grand nombre de cônes bleus.

Article 2.36.-

1. Les bacs doivent porter :

- Un ballon vert placé à une hauteur d'au moins 2 mètres.

2. Les bacs naviguant librement qui utilisent une priorité doivent porter un cylindre blanc à 1 mètre environ au-dessus du ballon vert prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.

Article 2.36.-

1. Un bâtiment incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent arrêté, montrer :

- Soit un pavillon rouge balancé ;
- Soit deux ballons noirs superposés placés à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. En cas de besoin, un tel bâtiment doit, en outre, émettre le signal sonore réglementaire ou procéder à la fois à ces deux opérations.

Article 2.37.- Les bâtiments auxquels l'autorité compétente a délivré une priorité pour le passage aux endroits où l'ordre de passage est réglé par elle, doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent arrêté, une flamme rouge d'une largeur de 1 mètre au moins, hissée à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible.

CHAPITRE VI

Signalisation visuelle de jour des bâtiments en stationnement

Article 2.38.-

1. Un bâtiment stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter :

- Un ballon noir placé à un endroit approprié sur la partie avant à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

2. La signalisation prescrite dans le présent article n'est pas obligatoire :

- a. Lorsque le bâtiment est en stationnement dans une voie navigable où la navigation est temporaire impossible ou interdite ;
- b. Lorsque le bâtiment est en stationnement en dehors du chenal dans une situation manifestement sans danger.

3. Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments visés à l'article 2.39, au paragraphe 2 de l'article 2.49 et à l'article 2.50.

Article 2.39.- Les prescriptions de l'article 2.34 s'appliquent également aux bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses lorsqu'ils sont en stationnement.

Article 2.40.- Lorsque des bâtiments ont des filets ou des perches qui s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, ces filets ou perches doivent être signalés par des flotteurs jaunes ou des pavillons jaunes en nombre suffisant pour indiquer leur position.

Article 2.41.-

1. Les engins flottants au travail et les bâtiments effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage ; lorsqu'ils sont en stationnement, doivent porter :

- a. Du ou des côtés où le passage est libre, des bicônes verts superposés placés l'un au-dessus de l'autre et le cas échéant.
- b. Du côtés où le passage n'est pas libre, un ballon rouge placé à la même hauteur que le plus haut des deux bicônes verts prescrits sous a ci-dessus ou, dans le cas où ces bâtiments ont à être protégés contre les remous.
- c. Du ou des côtés où le passage est libre, un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, ou deux pavillons placés l'un au-dessus de l'autre et dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc.
- d. Du côté où le passage n'est pas libre, un pavillon rouge placé à la même hauteur que le pavillon rouge et blanc porté de l'autre côté.

2. La signalisation prescrite au paragraphe 1 ci-dessus sous a et b peut être remplacée par les signaux utilisés pour les voies navigables.

3. Les panneaux, bicônes, ballons et pavillons doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.

4. Les bâtiments échoués ou coulés doivent porter de jour la signalisation prescrite au paragraphe 1 ci-dessus sous c et d. Si la position d'un bâtiment coulé empêche de mettre les signaux sur le bâtiment, ceux-ci doivent être placés sur des canots des bouées ou de quelque autre manière appropriée.

Article 2.42.- Les bâtiments dont les ancres sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation doivent signaler chacune de leurs ancres par :

- Un flotteur jaune à réflecteur radar.

CHAPITRE VII

Signalisations visuelles particulières

Article 2.43.-

1. L'interdiction d'accès à bord des personnes n'appartenant pas au service, cette interdiction doit être signalée par :

- Un panneau ayant la forme d'un disque blanc bordé de rouge avec une diagonale rouge et portant en noir l'image d'un piéton.

2. Ce panneau doit être placé, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord.

Article 2.44.-

1. L'interdiction de fumer à bord doit être signalée par :

- Un panneau ayant la forme d'un disque, blanc bordé de rouge avec une diagonale rouge, et portant l'image d'une cigarette d'où se dégage de la fumée.

Ce panneau doit être placé selon les besoins à bord ou à la planche de bord. Leur diamètre doit être de 0,60 mètre environ.

2. Ce panneau doit être éclairé en tant que besoin pour être parfaitement visible de nuit.

Article 2.45.- Les bâtiments des autorités de contrôle peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions du présent arrêté de nuit comme de jour : un feu ordinaire bleu scintillant, visible de tous les côtés.

Il en est de même des bâtiments de services d'incendie, quand ils vont porter secours.

Article 2.46.-

1. L'interdiction de stationner latéralement à proximité d'un bâtiment (par exemple à cause de la nature de la cargaison) est signalé sur le pont du bâtiment dans l'axe longitudinal par un panneau carré avec, au-dessous, un triangle.

Les deux faces de ce panneau carré doivent être blanches, bordées de rouge, et porter une diagonale rouge de gauche en haut à droite en bas et le caractère de noir au milieu.

Les deux faces du triangle doivent être blanches et porter, en chiffres noirs, la distance en mètres sur laquelle le stationnement est interdit.

2. De nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles de deux côtés du bâtiment.

3. Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments, convois poussés et formations à couple visés aux articles 2.20 et 2.34.

Article 2.47.-

1. Les bâtiments faisant route ou en stationnement (autres que ceux visés aux articles 2.32 et 2.41) qui veulent être protégés contre les remous causés par le passage d'autres bâtiments ou matériels flottants peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des dispositions des autres articles du présent chapitre :

- De nuit : un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc, ou un feu clair rouge et un feu clair blanc, placés à 1 mètre environ l'un au dessus de l'autre, le feu rouge au dessus, en un endroit tel que ces feux soient bien visibles et ne puissent être confondus avec d'autres feux ;
- De jour : un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons superposés dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc. Ces pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur.

2. Sans préjudice des dispositions des articles 2.29 et 2.41, ont seuls le droit de faire usage de la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus :

- a. Les bâtiments gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bâtiments incapables de manœuvrer ;
- b. Les bâtiments munis d'une autorisation écrite des autorités compétentes.

Article 2.48.- Les bâtiments faisant route effectuant dans la voie navigable des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions du présent arrêté.

- De nuit comme de jour : un feu clair ou ordinaire jaune scintillant, visible de tous les côtés.

L'usage de cette signalisation est restreint aux bâtiments munis d'une autorisation écrite des autorités compétentes.

Article 2.49.-

1. Un bâtiment dont la capacité de manœuvrer est limitée parce qu'il effectue des travaux ou des opérations subaquatiques notamment dragage, pose de câbles ou de bouées et dont la position peut entraver la navigation, doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent arrêté, porter :

- De nuit : trois feux clairs ou ordinaires, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc, superposés à 1 mètre de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.
- De jour : un ballon noir, un bicône noir et un ballon noir, le bicône étant au milieu, superposés à 1 mètre de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Le bâtiment visé au paragraphe 1 ci-dessus, lorsque les opérations qu'il effectue créent une obstruction, doit porter en plus de la signalisation prévue dans ledit paragraphe :

- De nuit :

- a. Deux feux clairs ou ordinaires rouges, superposés placés du côté ou des côtés où se trouve l'obstruction.
- b. Deux feux clairs ou ordinaires verts, superposés 1 mètre de distance au moins, placés du côté ou des côtés où le passage est libre.

- De jour :

- a. Deux ballons noirs, superposés, placés du côté où se trouve l'obstruction ;
- b. Deux bicônes noirs, superposés placés du côté ou des côtés où le passage est libre.

Les feux, ballons et bicônes visés au présent paragraphe doivent être placés à 2 mètre de distance au moins, et en aucun cas plus haut que le feu inférieur ou le ballon inférieur visés au paragraphe 1 du présent article.

3. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux engins flottants au travail en stationnement.

Article 2.50.-

1. Un bâtiment qui est en train de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche (chalutier) doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent arrêté porter :

- De nuit : deux feux clairs ou ordinaires, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, superposés, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés et disposés en avant du feu prescrit au paragraphe 1 a de l'article 2.14, le feu supérieur étant plus bas que celui-ci et le feu inférieur à une hauteur supérieure à celle des feux prescrits au paragraphe 1 b de l'article 2.14 au moins égale ou inférieure à 20 mètres doit porter le feu prescrit au paragraphe 1 a de l'article 2.14.
- De jour : deux cônes noirs superposés opposés par la pointe, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Un bâtiment en train de pêcher autre que le bâtiment visé au paragraphe 1 ci-dessus doit porter la signalisation prescrite dans ce même paragraphe, à l'exception du feu prescrit au paragraphe 1 a de l'article 2.14 et au lieu du feu vert :

a. de nuit : un feu clair ordinaire rouge et en outre, si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir du bâtiment, dans l'alignement de l'engin.

- Un feu clair ou ordinaire blanc, situé à une distance horizontale de 2 mètres au moins et de 6 mètres au plus et deux feux rouge et blanc prescrits ci-dessus, et placés à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle dudit feu blanc, ni inférieure à celle des feux prescrits au paragraphe 1 b de l'article 2.14.

b. de jour : un cône noir, la pointe en haut.

3. Un bâtiment d'une longueur inférieure à 20 mètres peut au lieu des deux cônes superposés prescrits au paragraphe 1 et 2 ci-dessus porter un panier.

Article 2.51.-

1. Tout bâtiment utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent arrêté, porter :

- Une reproduction rigide, d'au moins 1 mètre de hauteur, du pavillon « A » du Code international de signaux, placée à un endroit approprié et à une hauteur telle que soit visible de tous les côtés

2. Le cas échéant, il peut au lieu de la signalisation prescrite au paragraphe 1 ci-dessus, porter la signalisation visée au paragraphe 1 de l'article 2.49.

Article 2.52.- Un bâtiment effectuant des opérations de dragage de mines doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent arrêté porter :

- De nuit : trois feux clairs ou ordinaires verts, visibles de tous les côtés, disposés selon un triangle à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe du bâtiment, le feu supérieur se trouvant à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci et les autres feux à l'extrémité de la vergue de misaine ;
- De jour : trois ballons noirs disposés comme prescrit pour les feux.

Article 2.53.- Un bâtiment en service de pilotage doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent arrêté, porter au lieu du feu prescrit au paragraphe 1 a de l'article 2.14, deux feux clairs ou ordinaires superposés, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge, et placés à la tête ou à proximité de la tête du mât.

CHAPITRE VIII**Signalisation sonore des bâtiments radiotéléphonie****Article 2.54.-**

1. Lorsque des signaux sonores autres que des coups de cloche sont prévus par les prescriptions du présent arrêté ou d'autres dispositions applicables, ces signaux sonores doivent être émis :

- a. A bord des bâtiments motorisés, exception faite du cas de certaines menues embarcations visées sous b au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement placés suffisamment haut, dégagés vers l'avant et autant que possible vers l'arrière, les signaux sonores produits par ces avertisseurs sonores doivent répondre aux prescriptions définies par le présent arrêté ;
- b. A bord des bâtiments non motorisés et à bord des menues embarcations motorisés dont la machinerie ne comporte pas d'appareil pour l'émission des signaux, au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée, les signaux doivent répondre aux prescriptions définies par le présent arrêté.

2. Les signaux sonores des bâtiments motorisés doivent être accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux ; ces signaux sont jaunes, clairs et visibles de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations.

3. Dans le cas d'un convoi, les signaux sonores prescrits n'ont à être donnés, sauf disposition contraire particulière que par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

4. Pour assurer l'audibilité des signaux sonores, le niveau de pression acoustique pondéré du bruit dans la timonerie, à l'emplacement de la tête de l'homme de barre ne doit pas dépasser 70 dB(A), le bâtiment faisant route dans les conditions normales d'exploitation.

Article 2.55.-

1. Il est interdit de faire de signaux sonores autres que ceux mentionnés au présent arrêté ou de faire usagé des signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le présent arrêté.

2. Toutefois, pour la communication entre bâtiments ou entre un bâtiment et la terre, l'usage d'autres signaux sonores est admis à condition qu'ils ne prétendent pas à confusion avec les signaux mentionnés au présent arrêté

Article 2.56.-

1. Toute installation de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bâtiment ou d'un établissement flottant doit être conforme aux prescriptions des autorités compétentes.

2. Il est interdit d'utiliser la radiotéléphonie sur les voies des réseaux de correspondance publique, bateau-bateau, informations nautiques et bateau-autorité portuaire pour des informations prescrites ou permises par le présent arrêté ni autorisés en vertu des prescriptions des autorités compétentes.

3. Les bâtiments de certaines catégories désignées par les autorités compétentes doivent être munis d'une installation de radiotéléphonie telle que visée au paragraphe 1.

4. Ces bâtiments doivent, lorsqu'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie pourvue des voies des réseaux de correspondance publique et bateau-autorité portuaire, être à l'écoute dans les cas indiqués par les autorités compétentes et sur la voie prescrite par celle-ci.

CHAPITRE IX **Signaux de détresse**

Lorsqu'un bâtiment en détresse veut demander du secours, il peut monter :

- a. Un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement ;
- b. Un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue ;
- c. Des fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles ;
- d. Un signal lumineux composé du groupe ... — ... (SOS) du Code morse ;
- e. Des flammes telles qu'on peut en produire en brûlant du goudron, de l'huile, etc... ;
- f. Des fusées à parachute ou feux à main produisant une lumière rouge ;
- g. Des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendues de chaque côté.

Lorsqu'un bâtiment en détresse veut demander du secours, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés. Ces signaux sonores remplacent ou complètent les signaux visuels ci-dessus.

CHAPITRE X

Inscriptions sur les bâtiments

Article 2.59.- Tout bâtiment immatriculé doit porter de façon apparent sur chaque côté de la proue en caractères de 20 centimètres de hauteur, 12 centimètres de largeur et de 2 centimètres de plein son nom et son numéro d'immatriculation.

Article 2.60.- Les lettres caractéristiques du bureau de jaugeage et le numéro d'inscription dans les registres dudit bureau sont marqués et peints à la poupe du bâtiment par les soins du patron ou où propriétaire en caractères apparents de quatre centimètres de hauteur sur indication de l'expert. Ces indications doivent être indélébiles.

Article 2.61.- Tout bâtiment doit porter à chaque côté la vitesse maximale autorisée, la jauge brute et le port en lourd maximum inscrits sur le certificat de jaugeage.

Article 2.62.- Les bâtiments de plaisance étrangère doivent arborer leur pavillon national et porter sur la proue le sigle de leur pays d'origine.

Article 2.63.- Les trains ou radeaux doivent porter un écriteau indiquant en caractères de 20 centimètres de hauteur, 12 centimètres de largeur et de 2 centimètres de plein au minimum les noms et domicile du propriétaire.

TITRE III

Des règles de la navigation intérieure

Article 3.1.- Définitions

Les voies navigables sont classées en deux catégories :

La catégorie I comprend les fleuves et rivières.

La catégorie II comprend les lacs et les canaux artificiels.

Sur les voies navigables, le sens « amont » est le sens d'un mouvement allant vers la source des fleuves, y compris les sections où le sens du courant change avec la marée.

Dans les canaux, ce sens est déterminé par les autorités compétentes et l'expression employée est la suivante « dans le sens allant du point A au point B ».

Au sens du présent arrêté, sous le terme « menus embarcations » sont compris les menues embarcations naviguant isolément ainsi que les convois composés uniquement de menues embarcations.

Lorsque des dispositions du présent arrêté prévoient qu'une règle de route donnée ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bâtiments, ces menues embarcations sont tenues de laisser à tous les autres bâtiments, l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer. Elles ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

CHAPITRE PREMIER

Règles de route

Article 3.2.- Rencontres

Le terme « rencontre » est employé lorsque deux bâtiments suivent des routes directement opposées ou à peu près opposées.

1. Rencontre : Règles normales

Catégorie I

1. En cas de rencontre, les montants doivent, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments, réserver aux avalants une route appropriée.
2. Les montants qui laissent la route des avalants à bâbord ne donnent aucun signal visuel.
3. Les montants qui laissent la route des avalants à tribord doivent en temps utile et à tribord :
 - a. De jour :
 - Soit monter un feu puissant blanc scintillant ou agiter un pavillon ou un panneau bien clair ;
 - Soit monter un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant ;
 - b. De nuit : monter un feu clair blanc scintillant qui peut être asservi à un panneau bleu clair. Ces signaux doivent être visibles de l'avant et de l'arrière et être montrés jusqu'à ce que le passage soit effectué. Il est interdit de les maintenir au-delà à moins de vouloir manifester l'intention de continuer à laisser passer les avalants à tribord. Le panneau bleu clair doit être bordé d'une bande blanche d'au moins 5 centimètres de largeur : le châssis et la tringlerie ainsi que le fanal du feu scintillant doivent être de teinte sombre.
4. Dès qu'il est à craindre que les intentions des montants n'ont pas été comprises par les avalants, les montants doivent émettre :
 - « un son bref : lorsque la rencontre doit s'effectuer sur bâbord ; ou
 - « deux sons brefs » lorsque la rencontre doit s'effectuer sur tribord.
5. Sans préjudice des dispositions de l'article 2.2.2 ci-après, les avalants doivent suivre la route indiquée par les montants conformément aux dispositions ci-dessus ; ils doivent répéter les signaux visuels visés, au paragraphe 3 ci-dessus et les signaux sonores visés au paragraphe 4 ci-dessus qui sont montrés ou émis par les montants à leur intention.
6. Les paragraphes 1 à 5 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec des bâtiments d'autres catégories ni dans le cas où des menues embarcations en rencontrent d'autres.
7. En cas de rencontre de deux menues embarcations, la règle énoncée pour la catégorie il est applicable.

2. Rencontre : Dérogations aux règles normales

Catégorie I

1. Par dérogation aux dispositions de l'article 2.2.1 des catégories suivantes :
 - a. Les bâtiments à passagers avalants effectuant un service régulier, et dont le maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur à un nombre fixé par l'autorité compétente, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive longée par des bâtiments montants ;
 - b. Les convois remorqués avalants qui, pour virer l'amont, veulent longer une rive déterminée, ont le droit de demander que les montants modifient la route qu'ils leur réservent, suivant l'article 3.2.1. ci-dessus, si cette route ne leur convient pas.

Toutefois, ils ne peuvent l'exiger qu'à condition de s'être assurés qu'il est possible de leur donner satisfaction sans danger.

2. Dans ce cas, les avalants doivent usage en temps utiles des signaux suivants :
 - S'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâbord, ils doivent émettre « un son bref » et ,
 - S'ils veulent que la rencontre s'effectue à tribord, ils doivent émettre « deux sons brefs » et en outre, montrer les signaux visuels visés au paragraphe 3 de l'article 3.2.1.
3. Les montants doivent alors satisfaire à la demande des avalants et en donner confirmation de la façon suivante :

- Si la rencontre doit s'effectuer à bâbord, ils doivent émettre « un son bref » et, en outre, montrer les signaux visuels visés au paragraphe 3 de l'article 3.2.1.
- Si la rencontre doit s'effectuer à tribord, ils doivent émettre « deux sons brefs » et en outre, montrer les signaux visuels visés au paragraphe 3 de l'article 3.2.1 ci-dessus.

4. Dès qu'il est à craindre que les intentions des avalants n'aient pas été comprises par les montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus au paragraphe 3 du présent article.

5. Si les montants reconnaissent que la route demandée par les avalants n'est pas appropriée et qu'ils en émettent « une série de sons très brefs », les conducteurs doivent alors prendre toutes les mesures que les circonstances exigent pour éviter le danger.

Catégorie II

1. En dérogation à la règle normale de l'article 2.2.1, les bâtiments peuvent dans des cas exceptionnels et à condition de s'être assurés qu'il est possible, sans danger de leur donner satisfaction, demander que le passage s'effectue tribord sur tribord.

2. Dans le cas, ils émettent « deux sons brefs » et doivent montrer en outre, les signaux prescrits à l'article 3.2.1, paragraphe 3 a et b (catégorie I).

Ces signaux doivent être visibles de l'avant et de l'arrière et être montrés jusqu'à ce que le passage soit effectué. Il est interdit de les maintenir au-delà à moins de vouloir manifester l'intention de continuer à laisser passer les bâtiments rencontrés à tribord.

3. Les bâtiments rencontrés émettent alors également « deux sons brefs » et doivent montrer en même temps les signaux visuels visés au paragraphe 3 (catégorie I) de l'article 3.2.1 ci-dessus.

4. Si les bâtiments rencontrés reconnaissent que la route demandée n'est pas appropriée et qu'il y a danger d'abordage, ils émettent « une série de sons très brefs ». Les conducteurs doivent alors prendre toutes les mesures que les circonstances exigent pour éviter le danger.

3. Rencontre en cas de bateaux halés

En cas de rencontre entre un bâtiment halé de la rive et un bâtiment non halé, ce dernier doit toujours, en dérogation au paragraphe premier et 2 du présent article, laisser au premier le côté du halage.

4. Rencontre dans les passages étroits

1. Pour éviter, dans la mesure du possible, une rencontre dans les secteurs ou aux endroits où le chenal ne présente pas une largeur incontestablement suffisante pour une telle rencontre (passage étroit), les règles suivantes sont applicables :

- a. Tous les bâtiments doivent franchir les passages étroits dans le plus court délai possible ;
- b. Dans le cas où la portée de vue est restreinte, les bâtiments doivent avant de s'engager dans un passage étroit, émettre « un son prolongé » ; en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long, ils doivent répéter ce signal lors du passage ;
- c. Sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis.
 - i. Les montants doivent, lorsqu'ils constatent qu'un avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que les bâtiments avalants l'aient franchi ;
 - ii. Lorsqu'un convoi montant est déjà engagé dans un passage étroit les avalants doivent, pour autant qu'il est possible s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que le convoi montant l'ait franchi ; la même obligation incombe aux bâtiments isolés avalants à l'égard d'un bâtiment isolé montant ;
- d. Sur les voies navigables pour lesquels l'aval et l'amont ne sont pas définis.
 - i. Les bâtiments qui ne trouvent pas d'obstacle à tribord ainsi que ceux qui, lorsque le passage étroit se trouve dans une courbe, dont l'extérieur de la courbe à tribord, doivent poursuivre leur route

et les autres bâtiments doivent attendre jusqu'à ce que les premiers aient franchi le passage étroit ; toutefois, cette disposition ne s'applique pas entre menues embarcations et autres bâtiments ;

ii. En cas de rencontre entre de menues embarcations à voile, l'embarcation qui est au vent ou, dans le cas où toutes les deux naviguent au vent, celle qui reçoit le vent de tribord doit poursuivre sa route et l'autre doit attendre jusqu'à ce que la première ait franchi le passage étroit.

2. Dans le cas où la rencontre dans un passage étroit est devenue inévitable, les bâtiments doivent prendre toutes les mesures possibles pour que la rencontre ait lieu en un endroit et dans des conditions présentant un minimum de danger. Tout conducteur qui constate un danger d'abordage doit émettre « une série de sons très brefs ».

5. Rencontre interdite par les signaux de la voie navigable

1. A l'approche des secteurs indiqués par le signal d'interdiction où la rencontre interdite :

a. Sur les voies navigables pour lesquels l'aval et l'amont sont définis :

- Les montants doivent s'arrêter à l'approche d'avalants jusqu'à ce que les avalants aient franchi le secteur ;

b. Sur les voies navigables pour lesquels l'aval et l'amont ne sont pas définis :

- Les règles correspondantes au paragraphe 4 de l'article 3.2 s'appliquent.

2. Si, pour éviter toute rencontre, les autorités compétentes imposant le passage à sens unique alterné :

- L'interdiction de passage est indiquée par un signal général d'interdiction A.1.
- L'autorisation de passage est indiquée par un signal général d'autorisation de passage.

Selon les circonstances locales, le signal d'interdiction de passage peut être annoncé par le signal d'obligation B.8 employé comme signal avancé.

3. Si les signaux visés au paragraphe 2 ci-dessus ne peuvent pas être montrés, les bâtiments doivent s'arrêter et attendre jusqu'à ce que l'autorisation de passage leur soit donnée par les agents des autorités compétentes.

Article 3.3.- Dépassement

Le dépassement n'est autorisé que si le rattrapant s'est assuré que cette manœuvre peut avoir lieu sans danger.

Le rattrapé doit faciliter le dépassement autant qu'il est nécessaire et possible. Il doit diminuer sa vitesse lorsque celle est nécessaire pour que le dépassement s'effectue sans danger et que sa durée soit suffisamment courte pour que le mouvement d'autres bâtiments ne soit pas gêné.

En règle générale, le rattrapant doit passer à bâbord du rattrapé.

Lorsque le chenal présente une largeur incontestablement suffisante, le rattrapant peut aussi dépasser par tribord du rattrapé.

En cas de dépassement entre deux menues embarcations à voile, le rattrapant doit, en règle générale, passer du côté d'où le rattrapé reçoit le vent.

En cas de dépassement d'une menue embarcation par une menue embarcation à voile, le rattrapé doit féliciter le passage du côté d'où le rattrapant reçoit le vent.

Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doit modifier sa route ou sa vitesse, le rattrapant ne donne aucun signal sonore.

Lorsque le dépassement ne peut avoir lieu sans que le rattrapé s'écarte de sa route ou lorsqu'il est à craindre que le rattrapé n'ait pas perçu l'intention du rattrapant de dépasser et qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, le rattrapant doit émettre :

- « Deux sons prolongés suivis de deux sons brefs » s'il veut dépasser par bâbord du rattrapé ;
- « Deux sons prolongés suivis d'un son bref » s'il veut dépasser par tribord du rattrapé.

Lorsque le rattrapé peut donner suite à cette demande du rattrapant, il doit laisser l'espace voulu du côté demandé, en s'écartant au besoin vers le côté opposé et émettre :

- a. « Un son bref » lorsque le dépassement doit avoir lieu par son bâbord ;
- b. « Deux sons brefs » lorsque le dépassement doit avoir lieu par tribord.

Lorsque le dépassement n'est pas possible du côté demandé par le rattrapant, mais peut se faire du côté opposé, le rattrapé doit émettre :

- a. « Un son bref » lorsque le dépassement est possible par son bâbord ;
- b. « Deux sons brefs », lorsque le dépassement est possible par son tribord.

Le rattrapant qui, dans ces conditions, veut encore dépasser doit émettre « deux sons brefs » dans le cas a ou « un son bref » dans, le cas b.

Le rattrapé doit alors laisser l'espace voulu du côté où le dépassement doit avoir lieu en s'écartant au besoin du côté opposé.

Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre cinq sons brefs.

Les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec des bâtiments d'autres catégories ni en cas de dépassement des menues embarcations par d'autres.

Article 3.4.- Dépassement interdit par les signaux

Le dépassement est interdit :

- a. D'une manière générale sur les secteurs délimités par le signal A.2 ;
- b. Entre convoi, sur les secteurs délimités par le signal A.3.

Article 3.5.- Routes qui se croisent

1. Lorsque deux bâtiments font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, le bâtiment qui voit l'autre bâtiment sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de se croiser sa route sur l'avant. Cette règle ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bâtiments.

2. La disposition du paragraphe premier ci-dessus ne s'applique pas lorsqu'un des articles 3.7, 3.8 ou 3.10 est applicable.

3. Nonobstant toute disposition contraire au paragraphe premier ci-dessus, lorsque dans le cas de menues embarcations de catégorie différente, deux menues embarcations font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route de toutes les autres menues embarcations et les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile.

Toutefois, l'embarcation qui suit le côté du chenal à tribord est tenue de maintenir sa route.

4. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe premier ci-dessus, lorsque dans le cas de menues embarcations font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, l'une d'elles doit s'écarter de la route de l'autre comme suit :

- a. Quand chacune des embarcations reçoit le vent d'un bord différent, celle qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ;
- b. Quand les deux embarcations reçoivent le vent du même bord, celle qui est au vent doit s'écarter de la route de celle qui est sous le vent ;
- c. Si une embarcation qui reçoit le vent de bâbord voit une autre embarcation au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cette autre embarcation reçoit le vent de bâbord ou de tribord, la première doit s'écarter de la route de l'autre.

Toutefois, l'embarcation qui suit le côté du chenal à tribord est tenue de maintenir sa route.

Article 3.6.- Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite

1. Sur les secteurs où la route à suivre est prescrite, cette route est indiquée par les signaux d'obligation B.1, B.2, B.3 ou B.4. La fin du secteur peut être annoncée par le signal d'indication E.11.
2. Dans un tel secteur, les montants ne doivent en aucun cas gêner la marche des avalants ; en particulier, à l'approche du signal d'obligation B.4. Ils doivent au besoin diminuer leur vitesse et même s'arrêter pour permettre aux avalants d'accomplir leur manœuvre.

Article 3.7.- Virage

1. Les bâtiments ne peuvent virer qu'après s'être assurés que les mouvements des autres bâtiments, compte tenu des dispositions des paragraphes 2 et 3 ci-après, permettent d'effectuer la manœuvre sans danger et sans que ces autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.
2. Si la manœuvre envisagée doit obliger d'autres bâtiments à s'écarter de leur route ou à modifier leur vitesse, le bâtiment qui veut virer doit, avant de virer, annoncer sa manœuvre en temps utiles en émettant :
 - a. « Un son prolongé suivi d'un son bref », s'il veut virer sur bâbord ou
 - b. « Un son prolongé suivi de deux sons brefs », s'il veut virer sur tribord.
3. Les autres bâtiments doivent alors autant qu'il est nécessaire et possible, modifier leur vitesse et leur route pour que le virage puisse s'effectuer sans danger. Notamment vis-à-vis des bâtiments qui veulent virer pour venir contre le courant, ils doivent contribuer à ce que cette manœuvre puisse être effectuée en temps utile.
4. Les dispositions des paragraphes premier à 3 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec des bâtiments d'autres catégories. Pour les menues embarcations entre elles, seul le paragraphe premier ci-dessus est applicable.
5. Tout virage est interdit sur les secteurs marqués par un signal d'interdiction A.8. En revanche, il existe sur une voie navigable des secteurs marqués par le signal d'indication E.8 ; il est recommandé au conducteur de choisir ce secteur pour y virer, le virage restant soumis aux prescriptions du présent article.

Article 3.8.- Conduite au départ

Pour la conduite au départ des dispositions de l'article 3.7 ci-dessus s'appliquent également, exception faite des bacs, dans le cas de bâtiments qui quittent leur poste de mouillage ou d'amarrage sans virer ; toutefois les signaux prescrits au paragraphe 2 de cet article sont remplacés par les suivants :

- « un son bref » lorsque les bâtiments viennent sur tribord ou
- « deux sons brefs », lorsque les bâtiments viennent sur bâbord.

Article 3.9.- Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.

Il est interdit de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.

Article 3.10.- Traversée de la voie navigable, entrée et sortie des ports et des voies affluentes.

1. Les bâtiments ne peuvent traverser la voie navigable, ni entrer dans un port ou une voie affluente, ou en sortir, qu'après s'être assurés que ces manœuvres peuvent s'effectuer sans danger et sans que d'autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse. Si un avalant est obligé de virer cap à l'amont pour pouvoir entrer dans un port ou une voie affluente, il doit laisser la priorité à tout montant qui veut entrer également dans ce port ou cette voie affluente. Dans certains cas, les voies considérées comme affluentes peuvent être indiquées par l'un des signaux E.9 ou E.10 (annexe 6).

2. Les bâtiments qui effectuent une des manœuvres visées au paragraphe premier ci-dessus doivent, si la manœuvre envisagée peut ou doit obliger d'autres bâtiments à modifier leur route ou leur vitesse, annoncer cette manœuvre en émettant en temps utile :

- « trois sons prolongés suivis d'un son bref » lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur tribord ;
- « trois sons prolongés suivis de deux son brefs » lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur bâbord ;
- « trois sons prolongés » lorsqu'ils veulent traverser la voie navigable.

Avant la fin de la traversée, ils doivent émettre, en cas de besoin :

- « un son prolongé suivi d'un son bref » s'ils veulent se diriger au tribord ou
- « un son prolongé suivi de deux sons brefs » s'ils veulent se diriger sur bâbord.

3. Les autres bâtiments doivent alors, si nécessaire, modifier leur route et leur vitesse.

Cette disposition s'applique aussi lorsque le signal B.10 est placé sur la voie principale près de la sortie d'un port ou d'une voie affluents.

1. Si l'un des signaux B.9 est placé près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente, les bâtiments sortant du port ou de la voie affluente ne peuvent s'engager sur la voie principale ou la traverser que si cette manœuvre n'oblige pas les bâtiments naviguant sur celle-ci à modifier leur route ou leur vitesse.

2. Les bâtiments ne peuvent entrer dans un port ou dans une voie affluente lorsque le signal A.1 en combinaison avec le signal additionnel est montré près de la sortie.

3. Même si cette manœuvre peut obliger les bâtiments naviguant sur la voie principale à modifier leur route ou leur vitesse, les bâtiments peuvent entrer dans un port ou une voie affluente si le signal E.1 en combinaison avec le signal additionnel est montré sur la voie principale. Ils peuvent en sortir si le signal E.1 en combinaison avec le signal additionnel est montré près de la sortie ; dans ce dernier cas, le signal B.10 est montré sur la voie principale.

4. Les dispositions des paragraphes premier à 3 ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec des bâtiments d'autres catégories, ni celles du paragraphe 4 aux bâtiments qui ne sont pas menues embarcations dans leur comportement avec ces dernières. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 ne s'appliquent pas aux menues embarcations entre elles.

Article 3.11 – Navigation à la même hauteur-

1. Les bâtiments ne doivent naviguer à la même hauteur que si l'espace disponible le permet sans gêne ou danger pour la navigation.

2. Sauf en cours de dépassement ou de croisement, il est interdit de naviguer à moins de 50 mètres d'un bâtiment, d'un convoi poussé ou d'une formation à couple portant les deux ou le trois feux bleus, ou les deux ou le trois cônes bleus.

3. Il est interdit d'accoster un bâtiment ou matériel flottant faisant route, de s'y accrocher ou de laisser entrainer dans son sillage, sans l'autorisation expresse de son conducteur.

4. Les skieurs nautiques et les personnes pratiquant un sport nautique sans utiliser un bâtiment doivent se tenir suffisamment éloignés des bâtiments et matériels flottants faisant route ainsi que des engins flottants au travail.

Article 3.12- interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes

1. Il est interdit de laisser les ancrs, câbles ou chaînes.
2. Cette interdiction ne s'applique ni aux petits mouvements aux lieux de stationnement, ni aux manœuvres : toutefois, elle s'applique à ces mouvements manœuvres dans les secteurs indiqués conformément au paragraphe premier b de l'article 3-26 par le signal d'interdiction A.6.
3. Cette interdiction ne s'applique pas non plus dans les secteurs indiqués, conformément au paragraphe 2 de l'article 3.31 par le signal d'indication E.6.

Article 3.13 Navigation à la dérive

1. La navigation à la dérive est interdite. Cette interdiction ne s'applique pas aux petits mouvements aux lieux de stationnement, de chargement et de déchargement.
2. Les bâtiments qui ne laissent descendre cap à l'amont avec machine en marche avant sont considérés comme montants et non pas comme navigant à la dérive.

Article 3.14 Remous

1. Les bâtiments doivent régler leur vitesse pour éviter de créer des remous sous un effet de succion exagérés qui soient de nature à causer des dommages à des bâtiments en stationnement ou faisant route ou à des ouvrages. En particulier, ils doivent, en temps utile, diminuer leur vitesse, sans tomber toutefois au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité :
 - a. Devant les entrées des ports ;
 - b. Près des bâtiments qui se trouvent au rive ou à des débarcadère, ou sont en cours de chargement ou de déchargement ;
 - c. Près des bâtiments qui stationnent aux aires de stationnement habituelles
 - d. Près des bacs ne navigant pas librement ;
 - e. Sur les secteurs de la voie navigable désignés par les autorités compétentes, ces secteurs peuvent être indiqués par le signal A.9 ;
 - f. Au droit des bâtiments montrant les feux ou pavillons prescrits pour être protégé contre les remous.
2. Les bâtiments ne sont pas tenus à l'obligation prévus au paragraphe premier b et c ci-dessus, à l'égard des menues embarcations.

Article 3.15- convois

1. Les bâtiments motorisés propulsant un convoi doivent avoir une puissance suffisante pour la bonne manœuvrabilité du convoi.
2. Le pousseur d'un convoi poussé doit pouvoir sans virer arrêter en temps utile le convoi de telle sorte que la manœuvrabilité du convoi reste bonne.
3. Il est interdit à tout bâtiment motorisé remorquant, poussant ou menant à couple d'autres bâtiments de les abandonner pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage avant que le chenal navigable soit dégagé de ces bâtiments et que le conducteur du convoi ne se soit assuré qu'ils sont mis en sécurité.
4. Les larges de navire ne peuvent être placées en tête d'un convoi poussé que si leur coque présente une forme appropriée, par construction ou par adjonction d'un dispositif.

Article 3.16- interruption de la navigation

Lorsque les autorités compétentes font connaître par un signal général d'interdiction A.1 que la navigation se trouve interrompue, tous les bâtiments doivent s'arrêter avant ce signal d'interdiction.

Article 3.17- navigation au droit des engins flottants au travail des bâtiments échoués ou coulés

Il est interdit de passer au droit des bâtiments échoués ou coulés et des engins flottants au travail du côté où ils montrent le feu prescrit ou le ballon rouge ou le pavillon rouge ou le panneau A.1.

Article. 3.18- bacs

1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie navigable qu'après s'être assurés que le mouvement des autres bâtiments permet d'effectuer la traversée sans danger et sans que ces autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

2. Un bac ne naviguant pas librement doit, en outre, se conformer aux règles suivantes :

a. Lorsqu'il n'est pas en service, il doit stationner au lieu qui lui a été assigné par l'autorité compétente. Si aucun lieu de stationnement ne lui a été assigné, il doit stationner de façon que le chenal reste libre.

b. Lorsque le câble longitudinal d'un bac peut barrer le chenal navigable, le bac ne doit stationner du côté du chenal opposé au point d'ancrage du câble que dans la mesure strictement nécessaire pour effectuer les manœuvres, de débarquement et d'embarquement. Pendant ces manœuvres, les bâtiments approchants voulus d'un son prolongé.

c. Il ne doit pas demander dans le chenal au-delà du temps nécessaire pour son service.

Article 3.19. Passage des ponts et des barrages généralités

1. Dans une ouverture de pont ou de barrage, si le chenal n'offre pas une largeur suffisante pour le passage simultané, les règles de l'article 1.61 sont applicables.

2. Lorsque le passage par une ouverture de pont ou de barrage est autorisé et que cette ouverture porte :

a. Le signal A.10

La navigation est interdite en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal ;

b. Le signal D.2.

Il est recommandé à la navigation de se tenir dans l'espace compris entre les deux panneaux ou feux constituant ce signal.

Article 3.20.- passage des ports fixes.

1. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par :

- Un ou plusieurs feux rouges ou panneaux rouge-blanc-rouge signal A.1 ces ouvertures sont interdites à la navigation.

2. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par :

a. Le signal D.1 a ou

b. Le signal D.1b placés au-dessus de l'ouverture, il est recommandé d'utiliser de préférence ces ouvertures.

Si la passe est munie de la navigation visée sous a, elle est ouverte à la navigation dans les deux sens.

3. Si lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont signalées conformément au paragraphe 2 ci-dessus, la navigation ne peut utiliser les ouvertures non signalées qu'à ses risques et périls.

Article 3.21.- Passages des ponts mobiles

1. Sans préjudices des autres prescriptions du présent arrêté et des autres dispositions applicables, les conducteurs doivent se conformer, à l'approche et au passage des ponts mobiles, aux ordres qui leurs

sont éventuellement donnés par le personnel du pont en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation ou en vue de la rapidité du passage.

2. Les bâtiments doivent, à l'approche d'un pont mobile, ralentir leur marche.

S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas passer le pont, ils doivent dans le cas où des panneaux B.5 sont placés sur la rive, s'arrêter en deçà de ces panneaux.

3. A l'approche des ponts mobiles, le dépassement est interdit sauf indications spéciales de la part du personnel du pont.

4. Le passage des ponts mobiles peut être réglé par les signaux suivants :

a. Un ou plusieurs feux rouges signifient : interdiction de passage ;

b. Un feu rouge et un feu vert à la même hauteur ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert :

- Le passage est encore interdit, mais le pont est en cours d'ouverture et les bâtiments doivent se préparer à se mettre en route ;

c. Un ou plusieurs feux verts signifient : le passage est autorisé ;

d. Deux feux rouges superposés signifient : le service d'ouverture du pont pour la navigation est interrompue ;

e. Un feu jaune placé sur le pont combiné avec la signalisation visées sous a et d ci-dessus signifie : passage interdit sauf pour les bâtiments de hauteur réduite ; la navigation est autorisée dans les deux sens ;

f. Deux feux jaunes placés sur le pont combinés avec la signalisation visée sous a et d ci-dessus signifient : passage interdit sauf pour les bâtiments de hauteur réduite ; la navigation est interdite dans l'autre sens.

5. Les feux rouges visés au paragraphe 4 ci-dessus peuvent être remplacés par des panneaux rouge-blanc-rouge (signal A.1) les feux verts par des panneaux vert-blanc-vert (signal E.1) et les feux jaunes par des panneaux jaunes (signal D.1).

Article 3.22.- Passage des barrages

1. Au droit et aux abords d'un barrage, il est interdit de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes.

2. Le passage par une ouverture d'un barrage n'est autorisé que lorsque cette ouverture est signalée à gauche et à droite par :

- Un signal E

3. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage peut être signalée par un ou plusieurs feux rouges ou panneaux rouge-blanc-rouge (signal A.1).

4. En dérogation au paragraphe 2 ci-dessus, dans le cas de barrage avec pont supérieur, la passage d'une ouverture peut être autorisé également par :

- Un signal D.1 placé sur le pont au-dessus de la passe.

Article 3.23.- Passage aux écluses

1. A l'approche des garages des écluses, les bâtiments doivent ralentir leur marche. S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas entrer immédiatement dans l'écluse, ils doivent dans le cas où un panneau B.5 est placé sur la rive, s'arrêter en deçà de ce panneau.

2. Dans les garages des écluses et dans les écluses, les bâtiments équipés d'une installation de radiotéléphonie permettant les communications sur le réseau des informations nautiques doivent être à l'écoute sur la voie pallotie à l'écluse.

3. Le passage aux écluses se fait dans l'ordre d'arrivée dans les garages. Les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial. Elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après y avoir été invitées par le personnel de l'écluse. En outre, lorsque des menues embarcations sont éclusées en commun avec d'autres bâtiments, elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après ces derniers.

4. A l'approche des écluses, notamment dans le garage, tout dépassement est interdit.
5. Dans les écluses, les ancres doivent être en position complètement relevée ; il en est de même dans des garages, pour autant qu'elles ne soient pas utilisées.

6. Lors de l'entrée dans les écluses, les bâtiments doivent réduire leur vitesse de façon à éviter tout choc contre les portes ou les dispositifs de protection ou contre d'autres bâtiments.

7. Dans les écluses :

- a. Si des limites sont indiquées sur les bajoyers, les bâtiments doivent se tenir entre ces limites ;
- b. Pendant le remplissage et la vidange du sas et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les bâtiments doivent être amarrés et la manœuvre des amarres doit être assurée de manière à empêcher tout choc contre les bajoyers, les portes et les dispositifs de protection ou contre les autres bâtiments ou matériels flottants ;
- c. L'emploi de défenses, qui doivent être flottantes lorsqu'elles sont amovibles, est obligatoire ;
- d. Il est interdit aux bâtiments et matériels flottants de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre-pleins ou sur les autres bâtiments ou matériels flottants ;
- e. Dès que le bâtiment est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, il est interdit de faire usage des moyens mécaniques de propulsions ;
- f. Les menues embarcations doivent se tenir à distance des autres bâtiments.

8. Dans les «écluses et dans les garages des écluses, il est obligatoire de maintenir une distance latérale minimale de 10 mètres à l'égard des bâtiments et des convois portant le feu bleu ou le cône bleu. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bâtiments et aux convois qui portent cette signalisation.

9. Tout bâtiment ou convoi portant les deux ou trois feux bleus ou les deux ou trois cônes bleus est éclusé séparément.

10. Les bâtiments et convoi portant le feu bleu ou cône bleu ne sont pas éclusés avec les bâtiments à passagers.

11. En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation sur la rapidité du passage des écluses ou la pleine utilisation de celles-ci, le personnel des écluses peut donner des instructions complémentaires ainsi que des instructions, dérogations du présent article. Les bâtiments doivent, dans les écluses et dans les garages des écluses, se conformer à ces instructions.

Article 3.21.- Entrée et sortie des écluses

1. L'accès d'une écluse est réglé de jour comme de nuit par des signaux visuels placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse.

Ces signaux ont la signification suivante :

- a. Deux feux rouges superposés : accès interdit, écluse hors service ;
- b. Un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés : accès interdit, écluse fermée ;
- c. L'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés ou un feu rouge au dessus d'un feu vert : accès interdit, écluse en préparation pour l'ouverture ;
- d. Un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés : entrée autorisée.

2. Le sortie d'une écluse est réglée de jour comme de nuit par les signaux visuels suivants :

- a. Un ou deux feux rouges : sortie interdite ;
- b. Un ou deux feux verts : sortie autorisée.

3. Le ou les feux rouges visés aux paragraphes premiers et 2 ci-dessus peuvent être remplacés par un panneau A.1.

Le ou les feux verts visés à ces mêmes paragraphes peuvent être remplacés par un panneau E.1.

4. En l'absence de feux et de panneaux, l'accès et la sortie des écluses sont interdits sauf ordre spécial du personnel de l'écluse.

Article 3.25.- Priorité de passage aux écluses

Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.25, bénéficient d'un droit de priorité de passage aux écluses :

- a. Les bâtiments appartenant à l'autorité compétente ou aux services d'incendie, de police et de douane et se déplaçant pour des raisons urgentes ;
- b. Les bâtiments auxquels l'autorité compétente a expressément accordé ce droit.

Les bâtiments bénéficient d'un droit de priorité de passage aux écluses doivent montrer à l'avant la flamme rouge prévue à cet effet.

Article 3.26.- Priorités spéciales

1. En cas de rencontre ou de route qui se croisent, les autres bâtiments doivent s'écarter de la route :

- a. D'un bâtiment portant la signalisation indiquant que sa capacité de manœuvre est restreinte ;
- b. D'un bâtiment portant la signalisation indiquant qu'il est en train de pêcher.

2. En cas de rencontre ou de routes qui se croisent entre un bâtiment de la catégorie visée au paragraphe premier a ci-dessus et un bâtiment de la catégorie visée au paragraphe premier b ci-dessus, le dernier bâtiment doit s'écarter de la route du premier.

3. Les bâtiments ne doivent pas s'approcher à moins de 1000 mètres de l'arrière d'un bâtiment portant la signalisation indiquant qu'il est en train de faire du dragage de mines.

Article 3.27.- Ski nautique et activités analogues

1. Le ski nautique ou les activités analogues ne sont autorisés que de jour et par bonne visibilité par l'Administration.

2. Le conducteur du bâtiment remorquer doit être accompagné par une personne chargée du service de la remorque et de la surveillance de skieur et apte à assurer ce rôle.

3. Sauf quand ils naviguent dans un chenal qui leur est réservé exclusivement, les bâtiments remorqueurs et les skieurs nautiques, doivent se tenir à une distance suffisante de tout autre bâtiment, de la rive et des baigneurs.

4. La corde de traction ne doit pas être traînée à vide.

Article 3.28.- Conduite des bâtiments de pêche et à leur égard

1. La pêche à la traîne avec plusieurs bâtiments de front n'est pas autorisée.

2. Il est interdit à tout bâtiment de passer à courte distance sur l'arrière d'un bâtiment en train de pêcher qui porte la signalisation indiquant qu'il est en train de pêcher.

Article 2.29.- Conduite des plongeurs subaquatiques sportifs et à leur égard

1. La pratique de la plongée subaquatique sportive sans autorisation est interdite aux endroits où la navigation pourrait être gênée, notamment :

- a. Sur le trajet normal des bacs ;
- b. Devant l'entrée des ports ;
- c. Près des lieux de stationnements ;
- d. Dans les zones réservées au ski nautique ou aux activités analogues.

2. Tout bâtiment doit se tenir à une distance suffisante d'un bâtiment qui porte la signalisation qu'il est utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique.

CHAPITRE II

Règles de stationnement

Article 3.30.- Stationnement

- a. Dans les sections de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale ;
- b. Dans les secteurs désignés par les autorités compétentes ;
- c. Dans les secteurs indiqués par le signal A.5, l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé ;
- d. Sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension ;
- e. Dans les passages étroits au sens de l'article 3.2.4, leurs abords ainsi que dans les secteurs qui, par suite du stationnement deviendraient des passages étroits, ainsi qu'aux abords de ces secteurs ;
- f. Aux entrées et sorties des voies affluentes ;
- g. Sur les trajets des bacs ;
- h. Sur la route que suivent les bâtiments pour accoster ou quitter un débarcadère ;
- i. Dans les aires de virage indiquées par le signal E.8 ;
- j. Au droit d'un bâtiment portant le signal interdisant le stationnement latéral ;
- k. Sur les plans d'eau indiqués par le signal A.5.1 et dont la largeur, comptée à partir du signal, est indiquée en mètres sur celui-ci.

2. Dans les sanctions où les stationnements sont interdits en vertu des dispositions du paragraphe premier **a et d** ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent stationner qu'aux aires de stationnement indiquées par un des signaux E.5 à E.7 dans les conditions définies aux articles 3-33 à 3-34 ci-dessous.

Article .3.31 Ancrage

1. Les bâtiments ne peuvent ancrer ;
 - a. Dans les sections de la voie navigable où ancrage est interdit de façon générale ;
 - b. Dans les sections indiquées par le signal A.6 l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.
2. Dans les sections où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions du paragraphe premier ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le signal E.6 et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.

Article 3.32 – amarrage

1. Les bâtiments ne peuvent pas s'amarrer à la rive :
 - a. Dans les sections de la voie navigable où l'amarrage est interdit de façon générale ;
 - b. Dans les secteurs indiqués par le signal A.7, l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.
2. Dans les sections où l'amarrage à la rive est interdit en vertu des dispositions du paragraphe premier A ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par le signal E.7 et seulement du côté de la voie où le signal est placé.
3. Il est interdit de se servir, pour l'amarrage ou déhalage des arbres, garde-corps, poteaux, bornes, colonnes, échelles métalliques, mains courantes, etc.

Article 3.33- Aires de stationnement

1. Aux aires de stationnements où est placé le signal E.5 les bâtiments ne peuvent stationner que du côté de la voie où ce signal est placé.
2. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.1 les bâtiments ne peuvent stationner que sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du signal, est indiquée en mètres sur celui-ci.

3. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.2 les bâtiments ne peuvent stationner que sur le plan d'eau compris entre les deux distances en mètres sur le signal. Ces distances sont comptées à partir du signal.

4. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.3, les bâtiments et matériels ne peuvent, du côté de la voie où ce signal est placé, stationner bord à bord en nombre supérieur à celui qui est indiqué en chiffre sur le signal.

5. Aux aires de stationnements, à d'autres prescriptions, les bâtiments sont tenus de se ranger bord à bord en partant de la rive du côté de la voie où le signal est placé.

Article 3.34- stationnement autorisé pour certaines catégories de bâtiments

Aux aires de stationnement où sont placés de signaux E.5.4 et E.5.4 ne peuvent stationner que les catégories de bâtiments pour lesquels le signal est valable et seulement du côté de la voie où le signal est placé.

Article 3.35- stationnement au voisinage de bâtiment, convois poussés et formation à couple effectuant certains transports de matières dangereuses

1. La distance minimale à respecter entre deux bâtiments, convois poussés et formations à couple en stationnement est de :

- 10 mètres si l'un de ceux-ci porte le feu bleu ou le cône bleu ;
- 50 mètres si l'un de ceux-ci porte les deux feux bleus visés ou cônes bleus ;
- 100 mètres si l'un de ceux-ci porte les trois feux bleus ou les trois cônes bleus.

Dans les cas où les bâtiments, convois poussés et formations à couple portant un ou plusieurs cônes ou feux, le nombre de cônes ou feux le plus élevé impose la distance à respecter. Toutefois, si les deux bâtiments, convois poussés ou formations à couple portent l'un et l'autre un seul cône ou feu, aucune distance minimale n'est imposée.

2. Pour le stationnement, l'autorité compétente peut accorder des dérogations dans des particuliers.

Article 3.36- garde et surveillance

1. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bâtiments en stationnement dans le chenal.

2. Tous les autres bâtiments en stationnement doivent être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin si les conditions locales l'exigent ou si les autorités compétentes le prescrivent.

3. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bâtiments en stationnement et chargés de matières dangereuses ou qui, ayant transporté de telles matières, ne sont pas exempts de gaz dangereux.

CHAPITRE III VISIBILITE REDUITE, NAVIGATION AU RADAR

Article 3.37 Règles générales de navigation par visibilité réduite

1. Tous les bâtiments qui font route par visibilité réduite doivent réduire leur vitesse en fonction de cette circonstance, de la présence des mouvements d'autres bâtiments et des circonstances ils doivent équipés d'une installation de radiotéléphonique permettant d'avoir une bonne communication bateau et bateau rive se trouvent un bon état de fonctionnement et répondant aux prescriptions des différentes autorités compétente concernées. Ils doivent porter une vigie à l'avant. Toutefois, pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'inouï du

conducteur du bâtiment ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique. Les bâtiments doivent émettre les signaux sonores prescrits pour la signalisation de nuit des bâtiments faisant route.

2. Les bâtiments doivent s'arrêter dès que, compte tenu d'une diminution de la visibilité de la présence et des mouvements d'autres bâtiments et des circonstances locales, le voyage ne peut être poursuivi sans danger. En outre, lorsque, dans un convoi remorqué, la communication visuelle entre les unités remorquées et le bâtiment motorisé en tête du convoi n'est plus possible, le convoi doit s'arrêter à l'endroit approprié le plus proche.

3. Pour décider s'ils doivent suspendre ou poursuivre leur route et pour déterminer leur vitesse de marche, les bâtiments utilisant le radar peuvent tenir compte de la réception au radar. Ils doivent cependant tenir compte de diminution de visibilité éprouvée par les autres bâtiments.

4. En s'arrêtant, les bâtiments doivent dégager le chenal autant que possible.

5. Lorsqu'ils font route par visibilité réduite, les bâtiments équipés d'une installation radiotéléphonique pour le réseau bateau bateau doivent être à l'écoute sur le canal indiqué par l'autorité compétente et donner aux autres bâtiments les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation.

6. Les bâtiments qui poursuivent leur route doivent, en cas de rencontre, tenir leur droite autant qu'il est nécessaire pour que le passage s'effectue bâbord.

Les dispositions de l'article 3.2.1, paragraphe 3, 4, (catégorie I et III) ne s'appliquent pas par visibilité réduite.

Article 3.38- signaux sonores pendant le stationnement

CATEGORIE I

Par la visibilité réduite, les bâtiments et matériels flottants stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes doivent émettre, aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux prescrits aux paragraphes 4 et 5 de l'article 3.39 ou au paragraphe 4 de l'article 3.40 pour un bâtiment qui s'approche.

- a. Lorsqu'ils se trouvent du côté gauche (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal,
 - Une simple volée de cloche ;
- b. Lorsqu'ils se trouvent du côté droit (pour l'observateur placé face à l'aval) du chenal
 - Une double volée de cloche ;
- c. Lorsqu'ils se trouvent en position incertaines,
 - Une triple volée de cloche

CATEGORIE II

1. Les bâtiments stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent émettre, aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux prescrits aux articles 3.39 et 3.40 pour un bâtiment qui s'approche, une simple volée de cloche.

Cependant, les bâtiments qui ne se trouvent pas en position parallèle au côté du chenal ou qui sont situés de telle façon qu'ils peuvent constituer en danger pour les autres bâtiments, doivent émettre ce signal sans avoir perçu un des signaux visés ci-dessus.

2. Ces signaux doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus.

3. Les dispositions du paragraphe premier et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bâtiments d'un convoi poussé autres que le pousseur. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bâtiment de la formation. Dans un convoi remorqué, les prescriptions du paragraphe premier et 2 ci-dessus s'appliquent au remorqueur et au dernier bâtiment du convoi.

4 Les bâtiments visés au paragraphe premier, stationnant sur certaines voies navigables indiquées par les autorités compétentes, peuvent au lieu de signal prescrit au paragraphe premier émettre également un son prolongé entredeux sons brefs.

Article 3.39 Disposition pour les bâtiments ne naviguant pas au radar

1. Par visibilité réduite, les bâtiments qui ne naviguent pas au radar doivent avoir la vigie et l'installation de radiotéléphonie prescrits à l'article 3.37.

2. Dans des conditions de navigations par visibilité réduite, tout bâtiment isolé doit émettre « un son prolongé » et tout bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre « deux sons prolongés », ces signaux doivent être répétés à l'intervalle d'une minute au plus.

3. Les menues embarcations ne naviguant pas au radar peuvent émettre le signal prescrit au paragraphe 2 ci-dessus, ce signal peut être répété.

CATEGORIE I

Tout bâtiment qui ne navigue pas au radar par visibilité réduite doit aussitôt qu'il entend le signal tritonal visé au paragraphe 4 a de l'article 3.40.

a. Lorsqu'il se trouve près d'une rive ; serre cette rive, et, en a de besoin, s'y arrêter jusqu'à ce que l'autre bâtiment soit passé ;

b. Lorsqu'il se trouve dans le chenal, et notamment s'il se dirige d'une rive à l'autre : dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

CATEGORIE II

1. Les bacs ne naviguant pas au radar doivent, au lieu du signal prescrit au paragraphe 2 ci-dessus, émettre comme signal de brume « un son prolongé » suivi de quatre sons ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.

2. Les bâtiments ne naviguant pas au radar doivent, dès qu'ils entendent, dans une direction qui leur paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre bâtiment mentionné au paragraphe 2 du présent article, réduire leur vitesse au minimum nécessaire pour maintenir leur cap et naviguer avec extrême précaution ou, en cas de besoin, s'arrêter ou river.

Article 3.40 disposition pour les bâtiments naviguant au radar.

1. Un bâtiment est considéré comme naviguant au radar dans des conditions de visibilité réduite quand il est équipé des installations suivantes et les utilise ;

a. Une installation de radar et un dispositif indiquant le changement de la direction du bâtiment se trouvant en bon état de fonctionnement et répondant aux prescriptions des différentes autorités compétentes concernées ;

b. Une installation de radiotéléphonie permettant d'établir les communications bateau-bateau et bateau-rive prévues au paragraphe premier de l'article 3.37, se trouvant en bon état de fonctionnement et répondant aux prescriptions des différentes autorités compétentes concernées ;

c. Une installation pour l'émission du signal sonore tritonal.

2. Lorsqu'un bâtiment utilise son installation de radar pour naviguer dans des conditions où, sans cette situation, la navigation serait possible, une personne bien au courant de la navigation au radar et une seconde personne suffisamment au courant de cette méthode de navigation doivent se trouver en permanence dans la timonerie. Toutefois, quand la timonerie est équipée d'un poste de commande centralisé, il suffit que la seconde personne puisse, si besoin est, être immédiatement appelée dans la timonerie.

3. Les bâtiments naviguant au radar sont dispensés de l'obligation de poster une vigie comme prescrit au paragraphe premier de l'article 3.37 pour autant que le conducteur est en mesure de percevoir les signaux sonores.

CATEGORIE I

1. Tout avalant naviguant au radar dans des conditions de visibilité réduite doit aussitôt qu'il perçoit sur l'écran des bâtiments dont la position ou le mouvement pourrait provoquer un danger ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles sur l'écran ;

a. Emettre le signal sonore tritonal qui sera répété aussi souvent que nécessaire ; cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations ;

b. Réduire sa vitesse ou, si nécessaire, s'arrêter.

2. Tout montant qui navigue au radar dans des conditions de visibilité réduite doit, aussitôt qu'il entend les signaux visés au paragraphe 4 a ci-dessus ou perçoit sur l'écran des bâtiments dont la position ou le mouvement pourrait provoquer un danger, lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles sur l'écran.

a. Emettre « un son prolongé » ou « deux sons prolongés » dans le cas d'un convoi et indiquer par radiotéléphonie aux avalants sa catégorie et son nom, sa position, son sens de circulation et le côté de croisement proposé ;

b. Réduire sa vitesse et si nécessaire, s'arrêter.

3. Tout avalant qui navigue au radar doit répondre aux montants par radiotéléphonie et indiquer sa catégorie, son nom, sa position, son sens de circulation et, soit confirmer le côté de croisement proposé, soit indiquer un autre côté ;

CATEGORIE II

1. Les bâtiments naviguant au radar, aussitôt qu'ils perçoivent sur l'écran des bâtiments dont la position ou la conduite peut provoquer une situation dangereuse lorsqu'ils s'approchent d'un secteur où peuvent se trouver des bâtiments non encore visibles sur l'écran doivent :

a. Emettre « un son prolongé » ce signal doit être répété aussi souvent qu'il est nécessaire ;

b. Indiquer par radiotéléphonie aux bâtiments venant en sens inverse les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation

c. Ralentir leur vitesse et, en cas de besoin s'arrêter.

2. Les bâtiments équipés d'une installation de radiotéléphonie qui reçoivent les informations visées au paragraphe 4 doivent répondre par radiotéléphonie en communiquant les informations nécessaires.

3. Les bâtiments correspondant au paragraphe 4 ci-dessus doivent, en outre, indiquer leur catégorie et de quel côté elles s'écartent.

Les bacs appliquant les prescriptions du paragraphe 4 doivent émettre, au lieu d'un son prolongé « un son prolongé suivi de quatre sons brefs » et en outre indiquer leur catégorie et la route qu'ils suivent en traversant la voie navigable.

1. Le dépassement des bâtiments naviguant au radar dans des conditions de visibilité réduite n'est admis que le côté du dépassement a été convenu par radiotéléphonie et à conditions que la largeur du chenal soit suffisante.

2. Dans les convois poussés et les formations à couple, les prescriptions visées aux paragraphes 2 et 4 à 7 ci-dessus s'appliquent seulement au bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi poussé ou de la formation à couple.

3. Les bâtiments naviguant au radar qui perçoivent sur l'écran des bâtiments dont la position ou la conduite peut provoquer une situation dangereuse et qui ne répondent pas par radiotéléphonie doivent suffisamment à temps, prendre des mesures pour éviter l'abordage.

CHAPITRE IV

AUTRES REGLES

Article 3.41- passage limité et règlementé

Les bâtiments désignés ci-dessous jouissent de la priorité de passage dans l'ordre indiqué ci-après :

1. Les bâtiments chargés de poudre à tirer, de coton poudre, de matières fulminantes, de dynamite ;
2. Les bâtiments appartenant aux forces d'intervention ou assistant celle-ci dans ses opérations et des transports lorsqu'ils sont en manœuvre de campagne ;
3. Les bâtiments, ambulance, pompiers, police, chargé des secours, des incendies, des accidents, etc.
4. Les bâtiments de l'administration abordant le pavillon national ;
5. Les bâtiments transportant le matériel de sauvetage de bâtiments coulés, se rendant sur les lieux de l'accident et munies d'un laissez-passer délivrer par le service compétent ;
6. Les bâtiments affectés à un service régulier de transport de voyageurs ;
7. Les bâtiments chargés d'au moins 30 tonnes ou de liquides combustibles ;
8. Les bâtiments affectés à un service régulier de transport de marchandises.

L'autorité compétente est autorisée à accorder des priorités de passage aux bâtiments en cas d'urgence, notamment en vue de pouvoir à l'approvisionnement du pays ou de parer à des accidents intéressant les voies d'eau.

Les bâtiments ordinaires ont le droit de passage avant les trains ou radeaux. Toutefois, le passage de ceux-ci peut être retardé de plus de six minutes.

Les bâtiments en convoi, avec ou sans remorqueur ne comptent que pour une unité.

Article 3.42- transport de poudre et autres matières dangereuses

Les transports de la poudre à tirer, de la dynamite et de toutes autres substances explosives sont réglés par les lois et règlement en vigueur.

Les bâtiments transportant, soit en vrac, soit en colis, des liquides couramment utilisés pour produits par combustion, la chaleur, la lumière ou la force motrice tels sont définis par le règlement particulier pour le transport de liquides combustibles sur les voies de navigation intérieure doivent se conformer aux dispositions dans les lois et règlement en vigueur.

Article 3.43- obligation des patrons dont les bâtiments sont coulés

1. Tout patron dont le bâtiment est coulé est tenu de le remettre à flot le plus tôt possible, à défaut par lui de se faire, un délai lui est assigné par l'agent de la navigation à l'expiration duquel, le cas échéant des mesures sont prises d'office à ses frais ; risques et périls.

2. Immédiatement après l'accident, le patron en donne avis à l'agent chargé de la navigation dont le domicile est le plus voisin.

3. Le patron doit se conformer à la signalisation réglementaire de balisage du bâtiment coulé.

Si le patron et le propriétaire du bâtiment coulé sont inconnus, le bâtiment ou ses débris sont mis en vente par l'administration, le produit de la vente, déduction faite des frais de sauvetage, d'expertise et de vente, est versé à la caisse des ayants droit.

Les dispositions qui précèdent sont applicables à la cargaison du bâtiment coulé et à tout objet abandonné dans le lit des voies navigables et qui serait de nature à gêner la navigation ou à nuire au régime du cours d'eau.

Article 3.44- obligations particulières pour les bâtiments à moteur et trains de bâtiments remorqués

Les bâtiments à moteur occasionnant des ondulations nuisibles ne sont pas admis à circuler.

1. Lorsqu'un train de bâtiment remorqué est arrivé à 200 mètres environ d'une courbe où le croisement est difficile, le remorqueur donne un signal prolongé du sifflet avant de cette courbe. A ce signal, les bateaux venant en sens inverse et qui ne se trouvent pas encore dans la courbe doivent s'arrêter jusqu'à ce que le train de bateaux soit passé.

2. Si un ou plusieurs bâtiments, venant en sens inverse, sont déjà engagés dans la courbe, le train de bâtiment, stationne jusqu'au moment où le croisement peut s'effectuer sans difficulté.

A moins d'une autorisation spéciale, les bâtiments à moteur ne peuvent prendre à la remorque plus de quatre bâtiments ordinaires. Les trains et radeaux sont placés à la suite des bâtiments remorqués.

Les bâtiments remorqués doivent replier leurs voiles, filer ou passer les câbles au commandement du remorqueur. Les patrons ne peuvent détacher les câbles que successivement, de manière que le bâtiment qui se trouve en queue se détache le premier et celui qui se trouve en tête, en dernier lieu.

Il est défendu de jeter dans la voie navigable les restes d'eaux et d'huile polluée dans machines. Ces restes doivent être conservés jusqu'à l'arrivée à destination du bâtiment et être montrés à toute réquisition des agents chargés de la navigation.

Article 3.45 Bâtiment naviguant à grande vitesse

Les bâtiments à ailes portantes et les aéroglisseurs sont tenus de laisser à tous les autres bâtiments, y compris les menues embarcations, l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer.

Article 3.46- toute disposition contraire au présent arrêté est abrogé.

Article 3.47- Le présent arrêté sera publié partout où besoin sera.

Antananarivo, le 17 octobre 1990

Le Ministre des Transports, de la Météorologie

et du Tourisme
ZASY Lucien.

Le Ministre des Travaux Publics
Commandant TSARANAZY Jean E.