

## LISTE DE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ

La sécurité nautique et la sécurité de vos passagers sont de VOTRE responsabilité.

- Observez les instructions indiquées sur toutes les étiquettes de sécurité. Ces instructions ont pour but de rendre vos sorties agréables et sécuritaires.
- Ne conduisez jamais lorsque vous avez consommé des drogues ou de l'alcool. N'autorisez que des conducteurs qualifiés à conduire votre bateau.
- Au moins un passager devrait savoir comment faire fonctionner le bateau au cas où le conducteur ne pourrait subitement le faire.
- Ne surchargez pas votre bateau. Sa capacité est réduite dans des eaux agitées. Fiez-vous au bon sens et à votre jugement, et non pas seulement à la plaque indiquant la capacité maximale de votre bateau.
- Utilisez toujours la corde de retenue de l'interrupteur d'arrêt d'urgence lorsque vous faites fonctionner le bateau et assurez-vous que tous les passagers soient au courant du fonctionnement de ce dispositif.
- Inspectez régulièrement votre bateau, sa coque, son moteur, l'équipement de sécurité et tout autre matériel. Gardez-les en bon état de fonctionnement.
- Ayez toujours à bord l'équipement de sécurité minimum et tout autre matériel de sécurité supplémentaire dont vous avez besoin pendant que vous naviguez.
- Vérifiez le bon fonctionnement et l'accessibilité du matériel de survie, y compris l'extincteur d'incendie. Montrez aux passagers où se trouve ce matériel et assurez-vous qu'ils savent comment le faire fonctionner.
- Faites preuve d'une grande prudence lorsque vous faites le plein d'essence. Sachez quelle est la capacité de votre réservoir d'essence. Évitez de faire le plein le soir, sauf s'il y a suffisamment d'éclairage. Les débordements d'essence ne sont pas visibles dans la noirceur. Éteignez toute flamme nue lorsque vous faites le plein.
- Chaque fois que vous faites le plein, assurez-vous qu'il n'y a pas de vapeur d'essence dans le compartiment moteur. Vérifiez les conduites d'essence et les boyaux pour vous assurer qu'il n'y a pas de fuite.
- Ayez à bord suffisamment d'essence pour la randonnée prévue. Tenez compte des délais attribuables au mauvais temps ou à d'autres facteurs. Utilisez 1/3 du carburant pour vous rendre à destination, 1/3 pour en revenir et gardez-en 1/3 en réserve.
- Surveillez la température. Avant votre départ, vérifiez les prévisions météorologiques locales. Surveillez tout changement dans la température.

- Ayez toujours à bord des cartes à jour de la région où vous naviguez. Avant votre départ, vérifiez les conditions météorologiques de la région où vous vous rendez.
- Avant votre départ, donnez votre plan de navigation à une personne responsable qui reste à terre.
- Conduisez toujours votre bateau en faisant preuve de considération, de courtoisie et de bon sens.

**VOUS** êtes responsable de votre propre sécurité et de celle de vos passagers et des autres plaisanciers. Vous devez bien connaître les modes de fonctionnement et les mesures de sécurité indiqués dans ce manuel, de même que les renseignements donnés dans les autres brochures de la trousse d'information. Avant de partir, que ce soit pour une heure ou pour plusieurs jours, passez en revue la liste de contrôles de sécurité de la page 2-1. Conduisez toujours votre bateau en faisant preuve de considération, de courtoisie et de bon sens.

## MESSAGES D'AVERTISSEMENT

Quand vous lisez le manuel du propriétaire, portez attention aux messages d'avertissement qui vous indiquent les précautions à prendre pour éviter tout danger. Nous avons inclus ces avertissements parce que nous nous soucions de votre sécurité et de celle de vos passagers.



Ce symbole d'alerte est reconnu partout dans le monde. Dans ce manuel, il vous indique de lire l'information attentivement! Vous devez comprendre les conséquences du danger et savoir comment les éviter. *Le non-respect des recommandations données dans un message d'avertissement peut entraîner des dommages matériels, des blessures ou la mort.*

Les gens considèrent souvent qu'un message d'avertissement est de nature générale. Ce manuel contient trois types d'avertissements, selon les conséquences probables du danger : blessure mineure, blessure grave ou décès.

### **ATTENTION**

Le symbole de sécurité et ce mot signalent une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, peut entraîner des blessures mineures ou modérées, ou des dommages matériels modérés. Cet avertissement est aussi utilisé pour attirer l'attention sur des pratiques non sécuritaires.

### **AVERTISSEMENT**

Le symbole de sécurité et ce mot signalent une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, devrait entraîner des blessures graves, la mort ou des dommages matériels importants.

## **DANGER**

Le symbole de sécurité et ce mot signalent une situation très dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, entraînera des blessures graves ou la mort. Ils sont limités aux situations extrêmes seulement.

*Les avertissements contenus dans ce manuel ne traitent pas de toutes les situations possibles. Servez-vous toujours de votre bon jugement! Si une procédure, une méthode, un outil ou une pièce ne sont pas expressément recommandés, vous devez vous assurer qu'ils sont sûrs pour vous et pour les autres et qu'ils n'endommageront pas votre bateau et ne le rendront pas non sécuritaire.*

### **CONSEILS**

Vous trouverez dans ce manuel des énoncés qui attirent votre attention sur des conditions pouvant avoir des effets sur le fonctionnement, l'entretien et le service de l'équipement.

La mention **IMPORTANT** indique une procédure visant à prévenir des dommages à l'équipement ou aux composantes connexes.

La mention **NOTE** indique un conseil d'ordre général sur le fonctionnement et l'entretien de l'équipement.

### **MATÉRIEL DE SÉCURITÉ**

En tant que propriétaire du bateau, il vous incombe d'équiper votre bateau de tout le matériel de sécurité nécessaire. Équipez-le également de tout équipement supplémentaire visant à assurer votre sécurité et celle de vos passagers. Vérifiez le matériel requis dans les juridictions où vous pratiquez la navigation de plaisance. Les renseignements suivants sont de nature générale et ils ne couvrent pas tout le matériel de sécurité.

#### **Matériel de sécurité obligatoire**

Même si votre bateau comprend pratiquement tout le matériel de sécurité nécessaire, il vous incombe de l'équiper convenablement. Vérifiez quel matériel est obligatoire en vous adressant à votre concessionnaire ou aux autorités compétentes.

#### **Vêtement de flottaison individuel (VFI)**

Les règlements fédéraux stipulent qu'il doit y avoir au moins un vêtement de flottaison individuel (VFI) approuvé par la Garde côtière par personne se trouvant à bord d'un bateau de plaisance. Vous ne pouvez utiliser votre bateau qu'à condition que tous les VFI soient en bonne condition, soient facilement accessibles, portent clairement le numéro d'autorisation de la Garde côtière, soient de la bonne taille (le poids minimum et maximum et les mesures du thorax sont indiqués sur le VFI) et qu'il y en ait un par personne à bord. Les vêtements de

flottaison individuels doivent être adaptés aux personnes qui les portent.

Un VFI aide à maintenir la tête hors de l'eau et permet de rester dans une position satisfaisante dans l'eau. Le poids et l'âge entrent en ligne de compte dans le choix d'un VFI. La flottabilité du VFI doit supporter le poids de la personne dans l'eau. La taille du VFI doit être appropriée. Le poids ou les mesures du thorax servent d'ordinaire à déterminer la taille du VFI. Il vous incombe de vous assurer que vous avez suffisamment de VFI à bord et que ceux-ci sont de la bonne taille. Vous devez également informer vos passagers de l'endroit où se trouvent les VFI et vous assurer qu'ils savent comment les utiliser.

### **Conseils au sujet des vêtements de flottaison individuels**

Un VFI est conçu pour vous sauver la vie. Pour qu'il puisse vous supporter dans l'eau, il doit être adapté à vous, flotter et être en bon état.

- Essayez-le et ajustez-le pour qu'il soit confortable tant à l'extérieur de l'eau que dans l'eau. Identifiez votre VFI à votre nom si vous êtes la seule personne à le porter.
- Assurez-vous que votre VFI fonctionne bien en le portant dans l'eau. Vous saurez ainsi comment l'utiliser et vous sentirez en confiance.
- Montrez aux enfants comment mettre un VFI et faites leur essayer dans l'eau. De la sorte, ils sauront à quoi sert un VFI et comment il faut l'utiliser. Ils seront plus à l'aise si jamais ils se retrouvaient soudainement à l'eau.
- Si le VFI est mouillé, faites-le sécher à fond avant de le ranger. Ne le faites pas sécher à proximité d'un radiateur ou d'une chaufferette. Rangez-le dans un endroit bien aéré.
- Éloignez le VFI des objets pointus qui peuvent déchirer le tissu ou percer les matériaux de flottaison.
- Pour votre propre sécurité et pour celle des autres, les personnes qui ne savent pas nager, les nageurs inexpérimentés et les jeunes enfants doivent porter un VFI en tout temps, que le bateau soit arrêté ou qu'il se déplace.
- Vérifier le VFI souvent pour vous assurer qu'il n'est pas déchiré, que les matériaux de flottaison ne coulent pas et que toutes les coutures sont solides.
- Si le VFI contient du kapok et que les insertions de vinyle sont percées, le kapok peut devenir saturé d'eau et le vêtement peut perdre sa flottabilité. Si le kapok devient rigide ou qu'il est saturé d'eau, remplacez le vêtement. Sinon, il pourrait ne pas être efficace au moment où vous en aurez besoin.

### **Hypothermie**

L'hypothermie, qui désigne la perte de chaleur du corps dans l'eau, est une cause importante de décès dans les accidents de bateau. Une fois qu'une personne est en état d'hypothermie, elle perd conscience et se noie.

Les VFI peuvent augmenter le temps de survie à cause de leur isolation. Naturellement, plus l'eau est chaude, moins il faut d'isolation. Si vous vous déplacez dans des plans d'eau où l'eau est froide (moins de 40° F), il est préférable d'utiliser un VFI qui couvre le plus possible le corps.

Voici quelques points à se rappeler au sujet de l'hypothermie :

1. Si vous vous retrouvez à l'eau, n'essayez pas de nager sauf pour aller rejoindre une embarcation qui se trouve à proximité, un autre passager ou un objet flottant sur lequel vous pouvez monter ou auquel vous pouvez vous accrocher. Nager augmente la déperdition de chaleur du corps. Si l'eau est froide, il n'est pas recommandé de mettre la tête sous l'eau. Gardez-la hors de l'eau. Cela réduira de beaucoup la perte de chaleur du corps et augmentera le temps de survie.
2. Conservez une attitude positive vis-à-vis de votre survie et de votre sauvetage. Cela augmentera vos chances de prolonger votre temps de survie jusqu'à ce que vous soyez rescapé. Votre désir de vivre fait une grande différence!
3. S'il y a plusieurs personnes à l'eau, il est recommandé qu'elles se serrent les unes contre les autres en attendant d'être rescapées. Cette action permet de conserver la chaleur, ce qui augmente le temps de survie.
4. Portez toujours votre VFI. Il ne vous sera d'aucune utilité pour lutter contre les effets de l'hypothermie si vous ne le portez pas quand vous tombez à l'eau.

### **Extincteurs d'incendie**

À titre de propriétaire du bateau, vous avez la responsabilité de le doter d'un extincteur d'incendie.

## **AVERTISSEMENT**

**Incendie!** En cas d'incendie, n'ouvrez pas le compartiment moteur. Éteignez le moteur. Videz le contenu de l'extincteur progressivement, par petits coups, jusqu'à ce que l'incendie soit éteint. Ne videz pas le contenu de l'extincteur en une seule fois, car vous pourriez manquer de mousse extinctrice.

Les extincteurs d'incendie portatifs devraient être installés dans des endroits facilement accessibles, éloignés du compartiment moteur. Toutes les personnes à bord devraient savoir où sont localisés les extincteurs et être en mesure de les faire fonctionner.

**Note :** N'essayez pas les extincteurs d'incendie en faisant gicler de petites quantités de leur contenu. Sinon, ils pourraient ne pas fonctionner quand vous en aurez vraiment besoin!

## **Avertisseurs sonores**

**Note** : Aucun avertissement sonore ne convient à tous les usages. Envisagez d'avoir divers types d'avertisseurs à bord.

On ne peut pas conduire de bateau sans avoir un klaxon ou un avertisseur sonore électrique ou sans avoir à la main ou dans la bouche un sifflet ou un avertisseur sonore. Ces instruments doivent produire un avertissement d'une durée de deux secondes et être audible à une distance d'au moins un demi-mille.

Voici la signification habituelle des coups de sifflet :

- |                      |                          |
|----------------------|--------------------------|
| • Un coup prolongé   | Signal d'avertissement   |
| • Un coup court      | Passez à ma gauche       |
| • Deux coups courts  | Passez à ma droite       |
| • Trois coups courts | Moteur en marche arrière |
| • Cinq coups ou plus | Signal de danger         |

## **Feux de navigation**

Les feux de navigation ont pour but d'informer les autres vaisseaux de votre présence et de votre course. Si vous êtes sur l'eau entre le coucher et le lever du soleil, vous devez circuler avec des feux de navigation appropriés allumés.

Le soir, la bonne pratique recommande qu'aucune autre lumière, que celles obligatoires en vertu de la loi, ne soit visible. Toute lumière additionnelle, en plus de créer de la confusion chez les autres conducteurs, peut aussi nuire à votre vision.

## **MATÉRIEL SUPPLÉMENTAIRE RECOMMANDÉ**

Vous pouvez faire l'achat d'autre matériel pour rendre vos excursions plus sécuritaires et plus agréables. La liste suivante suggère le matériel que vous devriez envisager d'acquérir :

### *MATÉRIEL DE BASE :*

Lampe de poche	Lignes d'amarres	Compas
Aviron ou rame	Signaux de détresse	Trousse de premiers soins
Défenses de quai	Radio VHF	EPIRB
Gaffe	Vêtements très chauds	Cartes
Lotion solaire	Corde de traction	Pompe d'épuisement ou écope
Deuxième ancre avec corde		
Réserve d'urgence d'eau potable et d'aliments		

### *OUTILS :*

Clé à bougies	Marteau	Tournevis
Couteau de poche	Pincés	Ruban d'électricien
Clé anglaise	Huile de graissage	Clé à hélice
Ruban isolant		

## PIÈCES DE RECHANGE :

Ampoules	Hélice	Fusibles
Bouchon de vidange	Bougies d'allumage	Fil
Écrou/rondelle d'hélice		

## MONOXYDE DE CARBONE

### AVERTISSEMENT

**Monoxyde de carbone!** S'il est respiré, le monoxyde de carbone peut être nocif ou mortel. N'obstruez pas les conduits d'évacuation. Prévoyez une aération suffisante. Ouvrez les abris en toile pour maintenir une aération adéquate. Évitez de faire tourner au ralenti le moteur du bateau pendant des périodes prolongées et surveillez les conditions météorologiques qui peuvent empêcher le CO<sub>2</sub> de se disperser dans l'air lorsque les abris en toile sont complètement fermés. Ne pas remorquer de skieur ou de personne dans un tube à basse vitesse.

La combustion d'un matériau contenant du carbone produit du monoxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), un gaz incolore et inodore. Comme le CO<sub>2</sub> a la même pesanteur que l'air, il peut se répandre dans un espace clos sans qu'on s'en aperçoive puisqu'on ne peut ni le voir ni le sentir. Tout appareil servant à brûler des matériaux à base de carbone dans un bateau peuvent être une source de CO<sub>2</sub>. Les moteurs à combustion interne sont également une source de CO<sub>2</sub>.

Le monoxyde de carbone entrave le transport de l'oxygène dans le sang. La réduction de l'apport d'oxygène dans les tissus entraîne la nécrose de ceux-ci. L'exposition prolongée au CO<sub>2</sub> peut causer des dommages cérébraux ou la mort. À de fortes concentrations, le CO<sub>2</sub> peut tuer en quelques minutes. À de faibles concentrations, les effets du CO<sub>2</sub> sont cumulatifs et peuvent être tout aussi mortels sur de longues périodes.

Les symptômes d'un empoisonnement au CO<sub>2</sub> sont les suivants : yeux qui piquent ou qui pleurent, rougeurs, tempes qui élancent, pensées incohérentes, oreilles qui tintent, serremments dans la poitrine, maux de tête, somnolence, nausées, étourdissements, fatigue, vomissements, perte de conscience et convulsions. **On confond souvent l'empoisonnement au monoxyde de carbone avec le mal de mer.** Lorsqu'un ou l'autre de ces symptômes se manifeste, traitez immédiatement la personne incommodée. Une intervention rapide peut sauver la vie.

- Évacuez l'endroit et transportez la personne là où il y a de l'air frais.
- Donnez-lui de l'oxygène si vous en avez et demandez de l'aide médicale.
- Ouvrez tous les abris en toile pour faire de l'aération.
- Trouvez la source du CO<sub>2</sub> et prenez immédiatement des mesures correctrices. Portez une attention spéciale aux sources adjacentes au bateau.

## Accumulation de monoxyde de carbone

Voici des exemples de situations où du monoxyde de carbone peut s'accumuler dans votre bateau lorsque celui-ci est amarré, ancré ou lorsque vous naviguez. Apprenez à reconnaître ces situations et prenez les précautions qui s'imposent pour empêcher de DANGEREUX accidents.

### **⚠ AVERTISSEMENT**

**Gaz d'échappement!** Les gaz qui s'échappent de la génératrice ou de la coque des autres vaisseaux amarrés ou ancrés peuvent causer une accumulation excessive de monoxyde de carbone dans la cabine et l'habitacle de votre embarcation (voir la figure 2-6). Surveillez les gaz qui s'échappent de la génératrice des autres vaisseaux le long du bord.

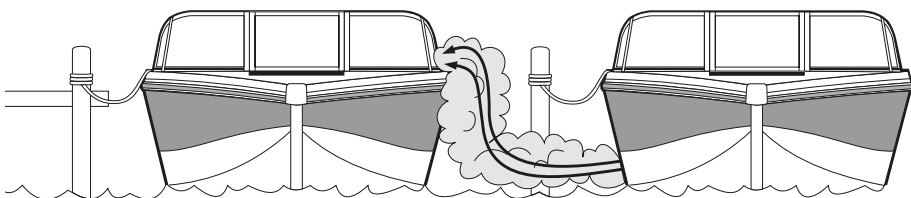


FIGURE 2-6 BATEAUX CÔTE À CÔTE

### **⚠ AVERTISSEMENT**

**Refolement!** Dans certaines conditions, les courants atmosphériques peuvent faire refouler dans le bateau les gaz contenant du monoxyde de carbone (figure 2-7). Ces gaz peuvent s'accumuler à des niveaux dangereux si l'aération n'est pas suffisante. Aérez suffisamment, redistribuez la charge ou baissez la hauteur de l'avant.



FIGURE 2-7 BATEAU NAVIGUANT (REFOLEMENT)

Quand le bateau navigue, les concentrations de CO<sub>2</sub> peuvent augmenter à cause d'un refoulement par l'arrière. Le refoulement peut être causé par des facteurs tels que la direction des vents relatifs ou la vitesse du bateau. Il peut également se produire un refoulement quand l'avant du bateau est trop élevé. Pour prévenir tout refoulement et améliorer la circulation d'air, ouvrez les toiles lorsque cela est possible.

## **⚠ AVERTISSEMENT**

**Gaz d'échappement!** Les gaz qui s'échappent de la coque de votre bateau peuvent causer une accumulation excessive de monoxyde de carbone, un gaz toxique, dans l'habitacle lorsque vous utilisez des toiles de protection pendant que votre bateau est en route (figure 2-7) ou amarré. Aérez suffisamment lorsque le toit, les rideaux de côté ou les rideaux à l'arrière sont fermés.

## **⚠ AVERTISSEMENT**

**Remorquage à basse vitesse :** Les gaz qui s'échappent du moteur de votre bateau lorsque celui-ci avance à faible vitesse peuvent causer une accumulation excessive de monoxyde de carbone, un gaz toxique, à l'arrière de votre bateau (Figure 2-8). Ne remorquez pas de skieur ou de personne dans un tube lorsque vous avancez à basse vitesse.



**FIGURE 2-8 Remorquage à basse vitesse**



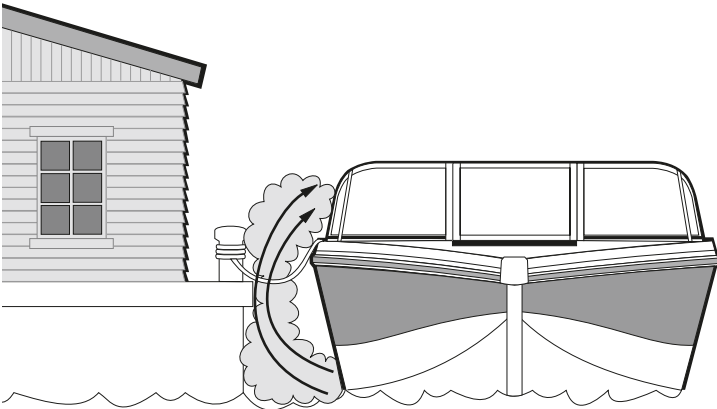
**FIGURE 2-9 Plate-forme arrière du bateau**

Lorsque votre bateau avance à faible vitesse, les gaz qui s'échappent du moteur de votre bateau peuvent former une accumulation de monoxyde de carbone dangereuse pour la santé des personnes qui se retrouvent sur la plate-forme arrière du bateau (Figure 2-9) ou qui se font remorquer. Ne remorquez jamais de skieur ou de personne en tube lorsque votre bateau avance à basse vitesse et ne laissez personne sur la plate-forme arrière lorsque le moteur tourne.

## **⚠ AVERTISSEMENT**

**Gaz d'échappement!** Si les conduites d'échappement de la coque donnent sur une jetée, un quai ou une digue ou qu'elles sont obstruées de quelque manière que ce soit, cela peut causer une accumulation excessive de monoxyde de carbone, un gaz toxique, dans l'habitacle (figure 2-10).

Les hangars à bateaux, les jetées et les autres bateaux qui se trouvent à proximité ou dans des espaces clos peuvent contribuer à une augmentation des niveaux de monoxyde de carbone ou  $CO_2$ . *Les conducteurs doivent savoir que le fait de faire fonctionner leur bateau, de l'amarrer ou de l'ancrer dans des endroits où il y a d'autres bateaux comporte des risques d'accumulation de  $CO_2$  provenant d'autres sources.* Faire tourner le moteur de votre bateau quand celui-ci est amarré peut entraîner une accumulation de  $CO_2$  dans votre bateau et dans les autres bateaux qui se trouvent à proximité.



**FIGURE 2-10 ESPACES CLOS**

L'installation de toiles à l'arrière pendant que le bateau est en marche peut accroître les risques d'accumulation de  $CO_2$  dans le bateau. Aérez suffisamment. Si le pare-brise a des bouches d'air, ouvrez-les avant de mettre le bateau en marche pour accroître l'entrée d'air et réduire les risques d'accumulation de  $CO_2$ .

Même dans les bateaux les mieux construits, le  $CO_2$  peut parfois s'accumuler dans les endroits clos. Examinez continuellement les passagers pour détecter tout symptôme d'empoisonnement au  $CO_2$ .

## Détecteurs de monoxyde de carbone

### AVERTISSEMENT

**Gaz d'échappement!** Les gaz qui s'échappent du moteur de votre bateau lorsque celui-ci avance à faible vitesse ou qu'il est arrêté peuvent causer une accumulation excessive de monoxyde de carbone, un gaz toxique, dans l'habitacle. Le vent arrière peut en accroître l'accumulation. Aérez suffisamment ou augmentez légèrement la vitesse lorsque cela est possible.

L'installation de détecteurs de monoxyde de carbone est fortement recommandé dans les bateaux qui ont des toiles d'habitacle. Vous pouvez obtenir ces instruments auprès de votre concessionnaire. Il est important que ceux-ci soient installés par des professionnels et qu'ils soient calibrés.

**Note :** Un détecteur de monoxyde de carbone n'est pas un détecteur de vapeurs d'essence. Ce dernier détecteur ne surveille pas l'accumulation de monoxyde de carbone dans les endroits clos.

## INTERRUPTEUR D'ARRÊT D'URGENCE AVEC CORDE DE RETENUE

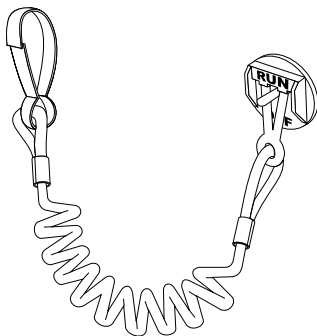
Ce dispositif de sécurité arrête automatiquement le moteur si la corde est fixée au conducteur et que celui-ci tombe du poste de commande. Reportez-vous au manuel du moteur pour de plus amples renseignements sur l'utilisation de cet interrupteur.

L'interrupteur d'arrêt d'urgence (figure 2-11) comporte un interrupteur qui coupe le moteur, un anneau de suspension de l'interrupteur, une corde de retenue et un anneau de suspension de la corde. L'anneau de suspension de la corde doit être solidement fixé au VFI, aux vêtements, au bras ou à la jambe du conducteur. La corde doit être fixée à un endroit où il n'y a pas d'obstruction ou à quelque chose qui se déplacera avec le conducteur s'il quitte le poste de commande. Si le moteur est coupé parce que l'interrupteur a été activé, il peut être nécessaire de réinstaller l'anneau sur l'interrupteur et de placer l'interrupteur en position RUN avant de repartir le moteur.

## RÈGLES DE SÉCURITÉ

### AVERTISSEMENT

Rien ne doit obstruer le fonctionnement de l'interrupteur d'arrêt d'urgence. Ne modifiez pas cet interrupteur ou ne l'enlevez pas. Ne court-circuitiez pas non plus ses dispositifs de sécurité. S'il est bien utilisé, l'interrupteur d'arrêt d'urgence avec corde de retenue peut empêcher votre bateau de poursuivre sa route sans conducteur, ce qui pourrait entraîner des dommages corporels importants ou la mort de quelqu'un.



**FIGURE 2-11 INTERRUPTEUR TYPE DE COURANT D'ALLUMAGE (INTERRUPTEUR D'ARRÊT D'URGENCE) AVEC CORDE DE RETENUE**

**VOUS** êtes responsable de votre propre sécurité, de la sécurité de vos passagers et de celle des autres plaisanciers.

### **Drogues et alcool**

## **⚠ AVERTISSEMENT**

L'alcool et la conduite d'un bateau ne vont pas ensemble! Si vous conduisez avec des facultés affaiblies, vous mettez en danger la vie de vos passagers et des autres plaisanciers. La loi interdit de conduire un bateau sous l'influence d'alcool ou de drogues.

Ne consommez pas de drogues ou d'alcool pendant que vous conduisez un bateau. Pour conduire un bateau, comme pour conduire une automobile, il faut être sobre et se montrer attentif. Conduire un bateau quand on a consommé des drogues n'est pas seulement dangereux, c'est aussi illégal. Les lois en ce sens sont appliquées rigoureusement. L'usage de drogues ou d'alcool, ou le mélange des deux, réduit les réflexes, cause des erreurs de jugement, affaiblit la vue et réduit l'aptitude à faire fonctionner un bateau de façon sécuritaire.

### **Fonctionnement sécuritaire**

Par fonctionnement sécuritaire, on entend que vous ne ferez pas un mauvais usage de votre bateau ou que vous ne permettrez pas à vos passagers d'en faire un tel usage. Le fonctionnement sécuritaire fait appel, en tout temps, au bon jugement. Cela inclus, mais sans s'y restreindre, ce qui suit :

- Chargez le bateau en respectant la charge maximale spécifiée. Répartissez également la charge entre bâbord et tribord, et entre la proue et la poupe.
- Respectez la limite de vitesse permise. Évitez de conduire à une vitesse